

Le Billet - n° 19

Association des Usagers des Transports des Pays de la Loire

Juillet – Septembre 2025

Maison des Associations, 1 rue d'Auvours, 44000 Nantes
<https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/>
<http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>

La conférence de financement, et après ?

« Ambition France Transports » a confirmé l'ampleur des besoins et la mobilisation du secteur. Mais du fait des incertitudes politiques, aucun moyen ne se débloque encore pour les projets nouveaux type SERM (Service Express Régional Métropolitain) autour des villes, ou pour la remise en état des lignes régionales moins circulées. Plus que jamais, les collectivités locales doivent s'unir.

C'est le cas en Bretagne Sud : pour accroître de 50 % la desserte de Rennes à Quimper, 6 intercommunalités ont apporté un financement de 30 % complétant l'apport de la Région.

Nantes / St Nazaire : le fer après la route

Les SERM font l'objet d'une forte attente alors que les AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités, telles la Région et Nantes Métropole) en restent pour le moment aux études préliminaires.

L'intégration de la zone nazairienne au projet de SERM nantais répond à une forte demande des usagers, dont ceux des communes intermédiaires, bien pourvues en habitat et en emplois. Les heures sans desserte y restent nombreuses pour beaucoup de gares, et le changement systématique à Savenay est pénalisant, tout comme les rames surchargées. On est encore loin d'une liaison structurant une métropole multipolaire Nantes Saint- Nazaire.

Face à ces besoins d'investissement, il est paradoxal de constater que les travaux routiers d'élargissement à 3 voies entre Sautron et le Temple de Bretagne, sur l'axe parallèle à la voie ferrée, se lancent, alors que l'offre ferroviaire reste à améliorer. L'exemple breton ci-dessus n'a pas essaimé. L'utilisation accrue du réseau ferré limiterait les coûts pour les voyageurs et l'émission de GES, sans nécessité d'élargissement routier.

La Roche-sur-Yon / Bressuire ????????

La réhabilitation de l'axe la Roche-sur-Yon / Thouars / Saumur suscite des inquiétudes, les Régions (Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine) n'engageant pas la réhabilitation promise. En 2020 à Saumur, elles s'étaient pourtant solennellement engagées dans la démarche, et ont consigné dans un protocole avec l'État leur prise en charge de la ligne. Le CPER, signé en 2024, prévoit des financements travaux, certes insuffisants pour tout faire, mais qui permettraient de lancer la

réhabilitation. Les 8 allers retours journaliers promis par la Stratégie Régionale 2030, votée en 2021 changeraient pourtant la vie des territoires.

Les usagers payent leur part

Alors que des ménages bouclent difficilement leurs fins de mois, il se dit que les usagers ne paieraient pas assez leur transport. Cela peut être vrai sur des réseaux urbains (cf. billet précédent).

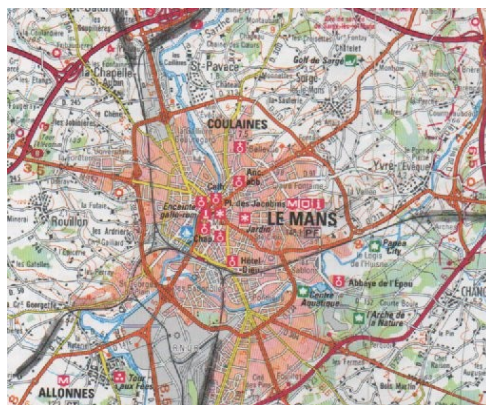
Dans les TGV, les usagers payent l'intégralité du service, y compris des péages élevés, et contribuent, plus qu'ailleurs en Europe, à financer le reste du réseau. Pour le TER, moins rentable par nature (multiples gares, trains plus courts, service « public » devant couvrir le territoire toute la journée), les usagers payent autour d'un tiers du fonctionnement. Le solde couvert par la collectivité correspond à de nombreuses charges évitées (travaux de voirie, émissions, pollutions et conséquences sanitaires, accidents, temps perdu...).

Les usagers payent leur part, à moduler en fonction des revenus. La tarification solidaire est améliorable et ne s'applique toujours pas au transport scolaire et aux abonnements (où l'employeur, quand il y en a un, doit participer).

La Sarthe dans l'attente

Est à l'étude un nouveau contrat d'opérateur (SNCF ou pas) concernant l'étoile mancelle, soit les liaisons omnibus partant du Mans jusqu'à Alençon, Nogent le Rotrou, Château du Loir, Sablé, Laval et des liaisons intervalles vers Angers ou des gares hors région, en accord avec les régions voisines.

Le Mans, étoile ferroviaire à 5 branches, clef du Grand Ouest
Vers Laval, Rennes Vers Alençon, Caen



Sablé, Angers, Nantes Vers Château du Loir et Tours

Le service est limité (généralement 6h/20h, faible en WE et hors heure de pointe), et surchargé en heure de pointe. Sont attendus du nouveau contrat, pour lequel les associations n'ont pas été consultées :

- les services cadencés promis dans la Stratégie Régionale des Mobilités 2030, qui permettraient de convaincre de nouveaux voyageurs.
- des trains de 5 h à 22h,
- une meilleure fiabilité, avec un futur centre de maintenance, plus proche, au Sud du Mans.
- une réorganisation de l'offre tirant les leçons des liaisons diamétrales Alençon / Château du Loir.

Mais la commande par la Région de 40 rames, groupée avec celles de la Normandie, n'est toujours pas signée. Ces 30 % de rames en plus, s'il n'y a pas de retrait du parc, permettront-elles de répondre à la promesse de la Région, déjà reportée de 2030 à 2032, de un train par heure dans chaque gare et pour chaque direction, et à la demi-heure autour des 3 grandes villes (dont le Mans) ?

La distribution des titres par la Région

La diversité possible d'opérateurs ferroviaires amène les Régions à gérer la distribution des titres de transport. La FNAUT regrette que chaque Région se lance en ordre dispersé, ce qui est source de gaspillage, et de complication pour les usagers.

Si un pourcentage important de commandes de titres est passé via les réseaux et internet, il reste des situations et des personnes qui nécessitent appui, conseil, autres que téléphonique (utile aussi).

Des guichets régionaux ouvriront dans la gare routière de Nantes en fin d'année. Ceci est à généraliser dans les chefs-lieux de départements et grandes villes. Et pour le reste des territoires ?



La vente de billets en commerces : un pis-aller du fait de compétences souvent limitées, d'une bonne volonté variable

L'objectif de la SNCF était de disposer d'un lieu physique d'achat à moins de 5 km d'un arrêt, ce qui est inacceptable, par la localisation et du fait d'une qualité des prestataires très variable.

L'AUT demande depuis longtemps que la trentaine de pôles d'échanges multimodaux identifiés par la Région soit pourvue de personnel compétent, capable de vendre tous types de billets. Ce service ne peut réellement être garanti qu'avec des professionnels encadrés et formés (région, intercommunalité, office de tourisme, autocariste, gestionnaire de réseau urbain, etc.). Il y en a peu d'exemples (Châteaubriant,...) alors que l'accès à la mobilité est une responsabilité régionale.

La Région installera ses propres distributeurs qui remplaceront les distributeurs TER de la SNCF, absents d'un quart des arrêts.

Les usagers attendent entre autres :

- Un distributeur à chaque arrêt, et dans d'autres lieux (pôle de transport, centre ville, OT,...).
- la vente, l'échange, par tous guichets (SNCF, Région, délégataire), de tous titres, grandes lignes ou régional, ou comprenant les 2 trajets
- la mise en place d'une tarification des cars

homogène sur la Région, intégrant une tarification solidaire

- un support unique stockant l'ensemble des titres mobilités (TER, train et car, transport urbain,...)
- la possibilité sur un même trajet d'utiliser tous transports disponibles (train, car, transport urbain)

Le vélo en été : pas toujours simple

Les vélos se multiplient et prennent le train, soit pour des trajets quotidiens, en général entre habitat, travail, école, soit pour des randonnées loisir. La Région a pris des dispositions pour mieux les accueillir sur les lignes desservant la Loire et la côte.

Pour l'usage quotidien, multiplier les alternatives à l'emport des vélos est logique : abris vélos en gare pour abonnés et pour voyageurs non encartés, aide au vélo pliant, etc.... La relance du programme d'équipement de 30 gares en VLS, Vélos en Libre Service est vivement souhaitée.

Malgré la diversité des offres, il reste des cas où l'emport d'un vélo personnel est la meilleure solution. Mais en heure de pointe, le nombre de places vélo disponibles est insuffisant et ne pourra être augmenté que lentement, ce qui justifie l'obligation de réservation en été.



Dans ce train où la place ne manque pas, pourquoi imposer la réservation vélo, et même vouloir verbaliser à 85 € ?

L'association a demandé que la réservation ne soit imposée que dans les seuls trains habituellement chargés (cf les tram-trains où l'accès vélo est libre en heure creuse). Cette mesure allégerait les fortes contraintes des usagers réguliers, qui doivent continuellement réserver. La Région a répondu qu'elle étudiait la question.

Nantes / Pornic, liaison ressuscitée

Les 150 ans de la ligne Nantes Pornic viennent d'être célébrés, avec la venue d'autorails anciens. En 1970, la desserte ne fonctionnait plus que l'été, promise à une fin proche ; la décennie a été mortifère pour de très nombreuses lignes.

Mais les collectivités locales, regroupées ensuite dans l'ASLO (Association Sud Loire Océan), avec l'appui de l'association (merci en particulier à G. Gautier, et J. Michaux) se mobilisèrent pour sa réouverture permanente, obtenue en 1982.

Les voyageurs attendent maintenant avec impatience les travaux annoncés, fiabilisant et devant renforcer la desserte, avec un cadencement horaire, qui doublerait l'offre.