

Les futurs horaires des TER inquiètent les usagers

Des trains plus tardifs ou alors trop précoces, qui ne collent plus avec les horaires de cours ou de travail. C'est la panique chez de nombreux voyageurs, à l'approche de la date de bascule des horaires, le 2 juillet.

Entretien

Fabrice Eymon
Président régional de la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut).



Sur le principe, que pensez-vous de la mise en place du cadencement, à partir du 2 juillet, qui entraîne une modification des horaires ?

C'est un mode d'exploitation intéressant, venu assez tardivement en France. Cela ajoute un plus mais ce n'est valable qu' s'il y a de la fréquence, qui est le meilleur gage de fréquentation du train. Si vous avez

des trains toutes les heures mais pas de trains supplémentaires aux heures de pointe, le cadencement ne convient qu'à moitié. On est bien dans ce cas-là. Les horaires ne sont pas positionnés correctement.

D'où viennent les remarques des usagers ?

Nous avons répertorié toutes les situations. Rennes-Laval, de La Suze-sur-Sarthe et de Noyen à destination du Mans ou d'Angers, Angers-Chollet, entre Nantes, Saint-Nazaire et Le Croisic, Nantes-Redon, Pontchâteau, Nantes-La Roche-sur-Yon, des retards sur Nantes-Pornic-Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Le Mans, Laval-Angers par la virgule de Sablé. Il y a des pétitions, ça vient de toutes les lignes. Je pense qu'il y aura une levée de boucliers cet été et en septembre comme il y en avait déjà eu une en 2012. Mais comme chacun agit sur

sa propre ligne, sans concertation avec les autres, on perd en efficacité.

Que suggérez-vous pour y remédier ?

Comment voulez-vous que nous fassions des propositions ? Nous ne sommes pas destinataires des informations. Nous sommes une force de proposition, on ne critique pas tout le temps. Mais nous n'avons pas été invités ni à la présentation des horaires TGV ni à celle des horaires TER. Nous avons eu une ou deux informations en comité de ligne, sans avoir les grilles horaires. Quant au site Internet de simulation, il ne donne l'ensemble de la trame horaire ni une image complète de l'offre ferroviaire. Après l'inventaire, on va adresser un courrier à la région en disant cette situation est catastrophique.

Recueilli par Jean DELAUD.



De nombreux voyageurs ne se retrouvent pas dans les futurs horaires du TER, qui les font partir soit trop tôt, soit trop tard ou rallongent l'amplitude de leur journée.

Trop tôt, trop tard... Quel est le problème ?

Repères

Des emplois du temps souvent hyper-minutés, contraints voire harassants, pour des salariés, scolaires ou étudiants pressés voire sous pression : les modifications d'horaires de train apparaissent à beaucoup comme un grain de sable dans une mécanique quotidienne déjà sous tension.

Paroles de voyageuses

Nathalie Cloarec emprunte le Nantes-Rennes et observe « **une augmentation du temps de trajet de 20 minutes sur les trains du matin et du soir avec un départ plus tôt. Quand on se lève déjà à 6 h du matin et qu'on a 4 h de trajet quotidien, on trouve la plaisanterie d'assez mauvais goût [...]. Conséquence, un réveil plus tôt, des négociations à revoir avec les employeurs, une difficulté à boucler la journée de travail. Ou une impossibilité à rentrer s'occuper des enfants.** »

Laurence, quant à elle, est fonctionnaire à Nantes et prend le train à Saint-Nazaire. Son nouveau train par-

tira 10 minutes plus tôt et arrivera une minute plus tard. Conclusion : « **Je me lèverai plus tôt, ma journée sera plus longue. À cela, ajoutez l'augmentation du prix de l'abonnement annoncée pour juillet, et le parking nord de la gare de Saint-Nazaire qui devient payant !** »

Les trains qui partent plus tôt

Premier cas de figure. Dans certains cas, les autres modes de transport pour se rendre à la gare à une heure précoce font défaut : « **La SNCF n'a pas pris en compte les temps de déplacement entre les points qui émettent des usagers et les gares. Plus vous êtes dans une grande ville et plus c'est long** », souligne Fabrice Eymon. Un départ plus tôt allonge aussi inutilement l'amplitude de la journée.

Les trains qui partent plus tard

À quelques minutes près, beaucoup manquent l'heure d'embauche ou le début des cours. Première solution : commencer plus tard, si toutefois l'employeur est d'accord. Ou prendre

le train précédent, donc rallonger sa journée de travail (voir le paragraphe précédent).

Des temps de parcours plus long

Difficulté cumulée avec les deux précédentes... *

Là encore, ajoute le président de la Fnaut, « **les amplitudes de journée sont encore plus conséquentes. Et cela va avoir des incidences sur la journée après la journée de travail. Il y a des parents qui récupèrent leurs enfants en nourrice, à la crèche. Ils ne pourront pas tenir ces horaires.** »

Cadencement

Ce mode d'exploitation privilégie des trains circulant à intervalles réguliers, des horaires simplifiés et coordonnés permettant la création de correspondances régulières. Le cadencement, qui entraîne la modification des horaires, sera mis en place le 2 juillet avec l'ouverture de la ligne grande vitesse (LGV) Le Mans-Rennes.

Retour à la voiture ?

Fabrice Eymon voit poindre la tentation. « **Certains usagers sont en train d'hésiter, mais si les horaires ne bougent pas, ils reprendront leur voiture. C'est paradoxal, la région va perdre des usagers. Ce serait une situation de régression. Et parfois les collectivités ont aménagé des parkings et se retrouvent avec des investissements qui vont ne servir à rien.** »

Simulateur d'horaires en ligne, à l'intention des usagers, sur www.nouveauxhoraires.paysdelaloire.fr

« Des solutions seront apportées dès juillet »

Trois questions à

Roch Brancour, vice-président du conseil régional, en charge des transports ferroviaires.

Quelles observations avez-vous reçu des usagers ?

Majoritairement, le cadencement va produire des effets positifs et toutes les régions qui ont cadencé leur réseau ont vu une augmentation de fréquentation. Il n'empêche qu'il est important pour nous de bien connaître les problèmes que cela pose aux usagers. Et d'essayer de trouver des solutions. Le simulateur mis en ligne au mois de mars permet aux usagers de faire remonter les remarques, des commentaires. On a eu un peu moins de 500 demandes, qui se répartissent de façon variable suivant les lignes.

Que faites-vous de ces sollicitations ?

Elles sont systématiquement analysées et nous demandons à la SNCF d'étudier des solutions, des

alternatives et on tient les gens au courant. Certaines seront mises en place dès juillet. D'autres entreront en vigueur un peu plus tard. Cela peut prendre du temps car en modifiant une circulation, on risque d'en modifier d'autres par contrecoup. D'autre part, nous ferons un bilan au bout de six mois de fonctionnement. Le but est de vérifier comment la fréquentation aura été impactée, sachant que nous attendons une hausse. En fonction, nous verrons s'il faut apporter des mesures correctives.

Quel type de solution ?

Entre Sablé et Le Mans, un changement rapprochait l'arrivée de 9 h et certains scolaires avaient du mal à arriver en classe à l'heure. On a mis en place des arrêts supplémentaires entre Angers et Le Mans, on fait s'arrêter un train qui faisait Nantes-Angers-Le Mans, qui passe à La Suze à 8 h 30 et permet aux scolaires d'arriver à l'heure.

Recueilli par J. D.

Lire notre interview intégrale sur ouestfrance.fr/pays-de-la-loire.fr

Moins d'Airbusiens pour fabriquer plus d'avions

Comment peut-on construire autant d'Airbus à Nantes avec un peu moins de salariés ? En augmentant intérim et sous-traitance, analyse FO. Le syndicat demande 100 embauches.

Les 2 600 salariés de l'usine de Nantes et d'ailleurs peuvent se frotter les mains. Entre l'intérêt, la participation, les augmentations obtenues récemment, l'avance de 13^e mois, ils devront toucher en juin, la jolie somme de 7 000 €. Tout va bien dans le meilleur des mondes ? Et bien non, selon FO, syndicat majoritaire de la boîte, le compte n'y est pas. En terme d'emplois.

Pour la première fois, depuis des années, l'usine Airbus à Nantes, connaît un nombre de salariés en baisse. Quinze contrats à durée indéterminée de mois par rapport à l'an dernier. Un petit nombre si on le compare à l'ensemble de l'effectif.

« **Mais en 2017, il est prévu d'embaucher 40 personnes alors que nous aurons environ 60 départs naturels** », détaille Michel Pointoizeau, délégué syndical FO. Pas besoin d'une calculatrice pour comprendre que le solde est négatif.

Pourtant l'avionneur n'a pas trop de soucis à se faire, l'horizon est plutôt dégagé, le carnet de commandes rempli pour plusieurs années. Avec de gros succès. « **On étudie une montée en cadence pour l'A320, pour passer de 60 à 70 par mois. Pour l'A350, on est à 9 par mois.** »

900 appareils par an

En revanche, l'avionneur fait le dos rond avec l'A380 en annonçant une baisse de la production. Pas suffisante pour expliquer la faiblesse des recrutements, selon le syndicat. « En 2017, plus de 900 appareils sortiront de l'usine ».

À Nantes, on fabrique les caissons centraux et les radômes (nez), les ailerons. Le site est aussi spécialisé dans les entrées d'air. « **Quand on dit que les avions naissent ici, c'est vrai. Il est donc essentiel de garder notre savoir-faire et de transmettre nos compétences aux générations**



Dernières opérations sur le corps d'un caisson de l'A330, en bout de ligne.

futures, rappelle Olivier Babin, délégué syndical.

Pour tenir la cadence, Airbus mise sur la flexibilité. « **Des collègues bossent le samedi matin ou commencent à 3 h au lieu de 5 h** ». Et puis surtout, il y a l'intérim. « **C'est tout bénéf pour le patron** », gronde FO, « **Pas de congés payés, pas de grève** ». Sans compter le développe-

ment des contrats intérimaires indéfinis qui peuvent s'étaler jusqu'à 36 mois. À Saint-Nazaire aussi, le syndicat rouspète, le taux d'intérim frôle les 40 %. Il réclamait en début d'année 300 embauches.

Dans les bureaux, en revanche, travaillent de nombreux salariés de sous-traitants. Dans certains services, il y aurait plus de 50 % de cols bleus non airbusiens. Ce que redoutent les uns et les autres, c'est une externalisation à terme de la fabrication en Chine ou ailleurs. Sollicitée, la direction, toujours aussi peu bavarde, n'a pas répondu.

Alors que le salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget ouvrira ses portes la semaine prochaine, qu'Airbus signera peut-être de nouvelles commandes, FO espère être entendu. À Nantes, il demande entre 80 et 100 embauches en 2017.

Marylise COURAUD.

À Origné, une église photovoltaïque

Des panneaux photovoltaïques posés sur une église, c'est une première en Mayenne et dans les Pays de la Loire.



À Origné, commune du sud-Mayenne de 424 habitants, le photovoltaïque, on maîtrise. « **On a 130 m² de panneaux sur la commune, posés sur le restaurant scolaire, la bibliothèque, l'atelier communal... On a été l'une des premières communes à en mettre sur un bâtiment communal** », indique le maire, Daniel Piednoir.

Alors quand la question de la rénovation de l'église et de sa couverture « **dans un état lamentable** » a été abordée, l'évidence a sauté aux yeux des membres du conseil municipal. « **On a décidé de mettre des panneaux sur une partie de la couverture. L'église n'est pas classée et on a reçu un avis favorable de l'architecte des Bâtiments de France et du diocèse. Ça a été une décision collective.** »

Les panneaux s'étalent donc sur 60 m² de toiture à l'arrière de l'église. « **Elle est bien orientée, il n'y a pas d'ombre sur les panneaux.** » Résul-

tat : le bâtiment dispose désormais d'une couverture toute neuve, intégrée au bâtiment, « **étanche et qui produit de l'électricité. Les panneaux sont posés sur des bacs d'étanchéité** », explique Christophe Rivière de l'entreprise Innowatt d'Argré.

Revenu annuel

Car outre une rénovation qui assure une pérennité de l'église, la revente de l'électricité va permettre d'assurer des recettes à la commune. « **Environ 2 300 € par an, la somme que l'on consacre à l'entretien de l'église** », souligne Christophe Lemarié, 2^e adjoint.

Mais ce n'est pas l'unique motivation des élus. « **On opère une transition énergétique, on agit pour le développement durable et on offre une image de modernité aussi.** » Montant de l'opération : près de 30 000 € tout compris.

Tatiana GUESDON.

Pays de la Loire en bref

Législatives : débat sur France 3 Pays de la Loire

À quatre jours du second tour des élections législatives, France 3 Pays de la Loire, en partenariat avec France bleu Loire Océan et Ouest-France, organise un débat aujourd'hui mercredi 14 juin. Les invités sont candidats ou représentants de partis politiques. Ce sont Carole Malard (FI), Michel Ménard (PS), François de Rugby (LREM) et Franck Louvrier (LR). Au premier tour, La République en

Marche, le mouvement d'Emmanuel Macron, est arrivé en tête dans la majorité des circonscriptions. Cette déferlante se confirmera-t-elle au second tour ? Les électeurs se déplaceront-ils davantage dimanche ?

Suivez le débat 16 h 30 ce mercredi en Facebook Live et sur pdl.france3.fr ; puis à 18 h 05 et 22 h 55 sur France 3 Pays de la Loire ; à 19 h sur France Bleu Loire Océan, Maine et Mayenne.

Bouygues construction veut afficher zéro accident

Hier, tous les chantiers Bouygues construction étaient à l'arrêt pour la journée mondiale de la sécurité. 80 salariés Sarthois avaient exceptionnellement remplacé leur équipement réglementaire (gants, lunettes, chasubles fluo, bouchons moulés, casque, chaussures de sécurité) par un tee-shirt au slogan qui annonce la couleur de la journée : « **We love life, we protect it** ». Nous aimons la vie. Nous la protégeons.

L'entreprise comptabilise chaque année ses accidents. « **400 sur 100 000 collaborateurs au niveau mondial. Et malheureusement encore quelques morts essentiellement à l'international où il y a encore une véritable différence de culture** », déplore Jean-François Mari, directeur de projets pour la restructuration de quatre collèges en Sarthe et porte-parole en Sarthe de l'entreprise.