

Le choc de l'offre à accélérer

5 Février 2024

Une demande croissante

En 2023, la fréquentation dans les TER de la Région a été supérieure de 44 % à celle de 2019 (avant Covid). Cela résulte d'une volonté de beaucoup de changer de mode de transport et d'une offre de trains améliorée. Mais comme le parc roulant est resté le même, les difficultés se sont accrues aux heures de pointe. Les mesures envisagées comme l'ouverture à tous des compartiments de première classe, ou les probables restrictions d'accès des vélos aux périodes chargées, sont utiles mais ont aussi leurs limites.

Pas assez de trains

Depuis l'été 2023, il y a eu plusieurs épisodes où la disponibilité du matériel affecté au service a été très inférieure à la normale, différentes raisons étant évoquées : accidents, manque de techniciens affectés à la maintenance. L'automne complique aussi chaque année le respect des horaires et la disponibilité, du fait des feuilles mortes qui en plusieurs lieux perturberaient les circulations. Il est probable que les événements météorologiques extrêmes seront plus fréquents ; leurs impacts sont à anticiper.

Les surcharges autour des grandes villes

Des trains autour des grandes villes sont pris d'assaut aux heures de pointe. Se généralise l'accès dans les TER avec un ticket urbain (Nantes et maintenant le Mans) facilitant usage et correspondances. Cette simplification de l'achat a un effet positif sur les comportements, augmente la demande de transport collectif, et reste à encourager, dans l'attente d'un support unique généralisé au niveau régional. Les dessertes régionales ne suffisent plus et seraient à compléter par des dessertes périurbaines. Ce devrait être un des objectifs des RER / SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) à accélérer dans les 3 grandes villes de la Région

Accélérer un programme de développement de l'offre

Ni les usagers, ni le changement climatique ne peuvent attendre. Est nécessaire une nette amélioration de la situation :

- du matériel passant moins de temps en maintenance. Cela permettrait aux usagers d'être moins serrés, des services plus nombreux étant assurés par des rames doubles.
- une information plus fiable et plus précoce, ainsi que des compensations commerciales automatiques quand le service est durablement touché.
- des trajets moins perturbés par des problèmes sur les voies. La maintenance des voies et des équipements de signalisation, le matériel destiné au nettoyage des feuilles sont à renforcer.
- une accélération et une amplification de la mise en service de nouveaux matériels roulants. L'essentiel des commandes nouvelles est prévu en 2030 pour, selon la stratégie régionale, assurer hors zones périurbaines un train par heure dans chaque sens à chaque gare. C'est tard alors que les besoins se manifestent fortement dès maintenant.
- la mise en place des premières actions envisageables pour les RER / SERM (liaisons traversantes, renforcement des fréquences). L'implication des communes concernées, des associations et des habitants est essentielle pour engager une programmation à la hauteur. Qui doit à Nantes être plus ambitieuse que celle annoncée (une seule liaison traversante, fréquence à la demie-heure).