

Collectif Fer Nantes:

Les usagers ont exprimés de nombreuses attentes restées sans réponses à part l'absence de budget régional.

1ere attente : la qualité de service.

La régularité, inférieure à 90%, est « mauvaise » (J.Bainvel en 07/2025). SNCF réseau « s'excuse ». Nous avons demandé un plan d'action. Le conseil régional devrait voter la mise en œuvre de premiers crédits prévus au CPER 2023/2027 pour des lignes de desserte fines du territoire comprenant par exemple:

- **Rénover les câbles de 72 passages à niveaux**
- **Entretenir la végétation**
- **Remplacer les batteries de secours des installations de signalisation du TTNC (Nantes/Chateaubriant).**

La part de ces crédits régionaux est de 6,4 Millions€ pour un total de travaux 8,7 millions d'euros financés. Il y a 29,1 M€ de prévu au CPER pour des travaux de modernisation de ces lignes, le budget voté représentera 30% du budget prévu en 2024 pour d'ici fin 2027. Les lignes du réseau structurant comme Nantes/Savenay ne sont pas concernées par ce budget. Et par exemple 72 PN ne représentent même pas 10% de la totalité des passages à niveaux (855) de la région. Pourtant l'amélioration de la régularité passera bien par le financement du rajeunissement des installations par l'état et la région.

Autre point, SNCF et région reconnaissent que les surcharges et suppressions de trains sont liés au manque de matériel roulant. Néanmoins (hormis la commande de 2 rames pour remplacer des rames immobilisées pour entretien), aucune commande importante n'est à ce jour passée et la nouvelle structure (SPL) créée par la région ne pourra lancer celles-ci qu'après un délai certains. Aussi il nous semble inopportun de se dessaisir de 3 nouvelles rames (même si leur capacité de 79 places est limitée) au profit de la région Rhône-Alpes.

L'accessibilité des gares:

Cette demande reste parfois sans réponse précise(St Gildas des Bois) malgré la situation décrite, et les habitants ne comprennent pas la situation actuelle. Les 6 mises en accessibilités d'ici 2030 (dont Couëron) définissent un rythme d'un peu plus d'une gare par an qui conduirait à terminer dans 70 ans les 80 gares encore non accessibles... Le budget régional qui y était consacré chaque année est réduit.

L'augmentation de l'offre demandée par les usagers, les réponses prévues sont limitées :

Par exemple 4 Allers/Retours supplémentaires prévus d'ici 2030 entre Nantes et Savenay. Nous savons que l'augmentation de la fréquence des trains est efficace. Par exemple Ancenis et Clisson dépasse le million de voyageurs chaque année, Savenay s'en approche, avec des départs en heure de pointe au maximum toutes les 18 minutes. 60% des habitants de Clisson qui viennent à Nantes utilise le train.

SNCF Réseau évoquait le passage au ¼ d'heure entre Nantes et Savenay en 2014 et à nouveau en 2020 mais ceci ne figure plus dans le projet à court terme ni à long terme...

La région Centre Val de Loire va créer ou rouvrir 6 gares dans la métropole tourangelle. En Loire Atlantique qui compte 2,4 fois plus d'habitants, 1 seule nouvelle halte est prévu à Bouguenais.

Face au difficultés de déplacement c'est pourtant en renforçant l'offre, la fréquence, la proximité que l'on facilitera les trajets du quotidien.

Autre point le financement:

La région exclut de prélever un versement mobilité régional sur les entreprises qui lui rapporterait 59 millions d'euros. C'est pourtant la possibilité de commander 5 rames TER chaque année ou de financer en 2 ans sans aucune participation de l'état ou de la métropole, le projet de modernisation entre Nantes et St Gilles ou Pornic.

Il existe des solutions, encore faut-il vouloir développer les transports collectifs et le service public dans l'intérêt des habitants et des territoires.



La question environnementale est pourtant clairement posée en Loire Atlantique : Pas de baisse significative du trafic routier, ni des émissions de Gaz à Effet de Serre ni donc de décarbonation des transports. Ne rien faire ou trop peu aujourd'hui coûtera plus cher demain indique pourtant la cour des comptes.

L'impact environnemental se conjugue avec l'impact social avec des difficultés à se déplacer, en particulier dans les territoires pour accéder à l'emploi, aux services publics, aux loisirs, aux sports, ... ou simplement maintenir le lien social.

Les augmentations de tarif déjà réalisées et qui devraient être renouvelées en 2026 (10% pour les billets à l'unité et jusqu'à 15% pour les abonnements) ont pour objectif « d'augmenter les recettes » et de « stabiliser la fréquentation » des trains.

Ces augmentations majorent la part des usagers dans le financement du service public.

Ces augmentations s'opposent au besoin de changer de mode de transport et donc au nécessaire report modal.

Par exemple, la tarification Naolib permet un billet à 1,80€ (sans parler de la gratuité le week-end) pour aller de Couëron à Nantes quand les voisins de St Etienne de Montluc devront payer 6,50, soit 10km qui coûte cher.

Les encombrements routiers augmentent, générant des temps de trajet à rallonge matin et soir. Hors une desserte cadencée et fréquente permettrait d'accéder à la gare de Nantes en 15 minutes depuis la gare de Coueron (30 minutes en voiture) ou 21 minutes depuis St Etienne de Montluc (36 minutes en voiture).

En zone rurale, l'absence de mise en œuvre de solutions de mobilité efficace impacte le quotidien des habitants. Des solutions de service public de transport existent pourtant (Transport à la demande performant, navette routière,...) qui permettrait une réduction de la part de la voiture individuelle.

Un dernier point concernant le Fret ferroviaire et les licenciements en court à Arcelor-Mital à Basse Indre. Cette entreprise est le dernier site industriel, en dehors du port, de la métropole nantaise encore desservi par le transport ferroviaire. Un train remplace 50 camions. Outre le drame humain, ceci reflète un renoncement environnemental en laissant cette production être délocalisée dans des pays non européens.

En conclusion :

Ne rien faire ou trop peu nous coûte déjà et coûtera demain plus cher. L'état et la région doivent veiller à l'entretien du réseau et donner les moyens nécessaires à la SNCF.

La région avec la métropole , le département, l'ensemble des EPCI et l'Etat doivent définir un projet de mobilité pour la totalité du territoire, maillant celui-ci, accessible à tous.

