



Comités de Lignes – 2025 Secteur Bressuire - Saumur Ligne 10

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE
En date du 21/11/2025



Introduction

Le comité de ligne du secteur de Bressuire s'est tenu le 12 juin 2025, en présence des représentants de la Région Nouvelle-Aquitaine, de SNCF Voyageurs de SNCF Gares & Connexions, et de SNCF Réseau. Il a rassemblé une quarantaine de personnes comprenant des élus, des associations et de nombreux usagers venus partager leurs préoccupations et leurs propositions. Les échanges ont mis en évidence les efforts d'investissement de la Région, les attentes persistantes en matière de régularité et de confort, ainsi que les enjeux liés aux horaires, à l'intermodalité et aux services en gare.

Investissements et modernisation

En 2025, la Région consacre 647 millions d'euros sur le ferroviaire voyageurs, soit une part très importante du budget régional. Dix-huit nouvelles rames bimodes et électriques, représentant un investissement de 200 millions d'euros, viendront renforcer la capacité des trains avec une livraison échelonnée sur 2025 et 2026. Parallèlement, soixante-deux rames AGC feront l'objet d'une rénovation approfondie. Ces efforts s'inscrivent dans une stratégie plus large d'amélioration de la qualité de service et de confort pour les voyageurs.

La modernisation concerne également les infrastructures. Cependant, à la suite du chiffrage de SNCF Réseau de 310 millions d'euros de travaux pour régénérer la ligne, une étude de contre-expertise a été finalisée, aboutissant au coût travaux de 229 millions d'euros. Des travaux d'urgence ont été votés et auront lieu sur la ligne en 2026, notamment sur les passages à niveau pour lever les risques.

Horaires et correspondances

Les horaires et correspondances ont constitué l'un des principaux sujets de discussion. Les usagers ont regretté de longs creux dans l'offre, comme la suppression du train de 16h40 le samedi en période estivale entre Saumur et La Roche-sur-Yon, ainsi que le manque de correspondance en car entre la gare de Thouars et celle de Saumur.

La construction de l'offre TER repose sur l'analyse de la fréquentation, de la disponibilité des moyens humains (notamment conducteurs) et de la viabilité économique. Or, la fréquentation des trains très tôt le matin les week-ends est généralement plus faible, rendant difficile la justification d'une telle mise en place. Pour des raisons techniques et financières la création d'un train supplémentaire n'est pas toujours possible.





Certains ajustements sont néanmoins possibles. Ainsi, les horaires seront adaptés avec instauration d'un allongement de temps de trajet de 12 minutes à partir de mi-décembre, évitant des pertes de correspondances avec les trains grandes lignes.

En outre, les deux trains 863721 et 863723 partent désormais de Saumur à respectivement 15h06 et 15h07 pour une arrivée à 14h49 et 14h50, à un temps d'attente réduit, soit de 17 minutes et non de 37 comme auparavant. Il est à noter que l'offre mise en place avec OptimTER au SA2024, sera reconduite.

Pour le reste, les contraintes budgétaires et techniques limitent les marges de manœuvre : les sillons disponibles, la priorité donnée aux trains grandes lignes et aux trains de fret, ainsi que l'organisation du travail des conducteurs pèsent sur la construction de l'offre.

Qualité de service et circulation

La fréquentation des TER connaît une progression continue, avec une hausse de plus de 30 % depuis 2019 et de plus de 7 % sur la seule année 2024. La ligne 10 connaît une fréquentation toujours en hausse, avec une augmentation de 13 % de voyageurs en 2024 par rapport à 2023. En été, le train des plages circule de Saumur jusqu'aux Sables-d'Olonne.

En matière de régularité, les situations varient selon les lignes : les problèmes tiennent parfois au matériel, à des causes extérieures, tels que les aléas climatiques ou des vols de câbles, ainsi que le manque de fiabilité des infrastructures ferroviaires.

Les épisodes climatiques extrêmes, de plus en plus fréquents, ont un impact lourd sur le service. Les tempêtes entraînent chutes d'arbres et glissements de terrain, conduisant à des arrêts de circulation pour garantir la sécurité des voyageurs. À cela s'ajoute la présence accrue de la faune sauvage, notamment des sangliers, qui provoque parfois des collisions avec les trains. La gestion de la végétation le long des voies devient un enjeu majeur, dans un contexte de changement climatique.

Gares, intermodalité et services

L'intermodalité a été largement discutée. Les usagers rappellent que le train, seul, ne peut répondre à l'ensemble des besoins de mobilité et que la réussite du transport ferroviaire passe par sa complémentarité avec les réseaux urbains, les cars et les modes doux.

Les gares font également l'objet de nombreuses attentes. Les usagers expriment aussi un besoin de services de base, comme l'installation de toilettes ou de locaux sécurisés pour les vélos.





En 2025, la gare de Bressuire, dans le cadre du programme énergie et carbone, a fait l'objet de travaux de menuiseries, d'isolation et de modernisation du système d'éclairage (relamping).

Tarifs et billettique

Sur la tarification, les usagers ont demandé la dématérialisation complète de la carte Modalis. Cette évolution est en cours de développement, l'application mobile permet d'ores et déjà l'achat et la validation de titres numériques. La question du coût des trajets domicile-travail a également été soulevée. La Région rappelle que les recettes voyageurs ne couvrent qu'un quart du coût réel des services, le reste étant financé par la collectivité.

Perspectives

Au-delà des ajustements immédiats, plusieurs enjeux ont été évoqués. Parmi eux, la mise en accessibilité des gares. Pour l'instant, seule la gare de Bressuire en bénéficiera en 2026. Par ailleurs, des travaux de maintien en condition opérationnelle sont programmés en 2026 et 2027, afin de garantir un niveau de performance satisfaisant de la ligne. Une première phase, consacrée à la sécurisation des passages à niveau, est prévue en 2026.

