

Janvier, février, mars 2021

Le Billet

de l'Association des Usagers des Transports des Pays de la Loire

Un contexte incertain

«Affaire du siècle»: la justice reconnaît que l'État ne prend pas les décisions capables de limiter les émissions de GES pour atteindre les objectifs qu'il a défini. L'écart entre les engagements et les décisions prises est de moins en moins tenable.

Même scénario au niveau régional, où les collectivités veulent achever la mise à 2 x 2 voies Nantes Pornic, artificialiser des sols, pour plus de 100 millions €, alors que la voie ferrée parallèle est en attente de trains et d'investissements.

Des raisons d'espérer :

- Angela Merkel : «c'est seulement avec le train que nous atteindrons nos objectifs climatiques». Et le budget suit. L'exemple sera-t-il moteur en Europe ? Les trains de nuit reviennent, du fait d'opérateurs étrangers et de la demande de voyageurs convaincus des atouts du train. La SNCF suit....Mais qui de Nantes / Angers / Lyon, ou Nantes / la Roche-sur-Yon / Bordeaux / Toulouse ?
- L'État relance enfin un appel à projets pour les transports lourds urbains, et plusieurs agglomérations continuent d'investir dans le vélo, les tram et bus.
- Le vélo est maintenant considéré comme un mode de déplacement quotidien, y compris en milieu rural. Les trains en Europe, les cars en France devront prévoir des places vélos.
- La Région veut améliorer fortement les fréquences de passage des trains d'ici 2030
- Elle ne réduit pas l'offre malgré le contexte. Les transports en commun ne sont plus montrés du doigt ; les règles sanitaires fixées y sont bien appliquées et la sécurité des transports publics n'a pas été prise en défaut. Il aurait été utile et apprécié que les politiques s'y montrent plus !

D'un bout à l'autre de la Région

L'offre actuelle est encore éloignée du seuil permettant à beaucoup de basculer vers le transport collectif, et d'agir ainsi sur les émissions de Gaz à Effet de Serre. L'étude de mobilité commanditée par la Région, a confirmé la nécessité de répondre au premier besoin des usagers : des trains plus fréquents. La Région reconnaît maintenant que l'objectif doit être un train par heure et par sens dans chaque gare, et à la demie heure autour des grandes villes.

Des gains de productivité sont obtenus par une meilleure utilisation du matériel, mais aussi en supprimant des guichets au détriment d'une partie des usagers. Région des Pays de la Loire et SNCF ont convenu d'une amélioration de l'offre des trains express régionaux (TER) + 11 % d'ici à 2023 et + 5 % dès 2021. Le coût forfaitaire versé par la Région baissera de 10 % dès 2021.

Des Allers et Retours supplémentaires ont été mis en place sur Nantes Angers et Nantes Cholet. L'offre de WE a été accrue sur le principal axe régional (Nantes Angers le Mans), et vers la côte (Pornic, St Gilles, le Croisic). Mais tous les axes ont besoin de renforts en heure creuse et en WE.



Le bord de mer, plus facilement accessible

La Région compte pour créer d'autres trains sur un abaissement des coûts d'exploitation par la mise en concurrence. Selon Roch Brancour, vice-président de la Région en charge des transports, des mobilités et des infrastructures, «la concurrence permet de faire mieux avec moins d'argent public». Mais les besoins sont si importants qu'il faudra des moyens nouveaux.

40 % des habitants seraient éloignés d'une gare. Un impératif serait d'ouvrir de nouvelles liaisons intervilles en train (comme Rennes / Saint Nazaire) et en cars, desservant au passage les territoires ruraux : la Région, responsable des ex-

cars départementaux a les cartes en main, en complément des services locaux (covoiturage, autopartage, transport à la demande, etc...).

Avancement des travaux :

Hors contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges, les travaux sont liés à la nécessité de rattraper des dizaines d'années d'absence de grosse maintenance du réseau :

- modernisation achevée de la ligne Clisson / Cholet
- renouvellement de Châteaubriant / Retiers en direction de Rennes pour une mise en service de la ligne en septembre 2021.
- Roche-sur-Yon / la Rochelle (sur Nantes Bordeaux reconnue comme ligne structurante) : fin des travaux de remise en état et de modernisation d'une seule voie en juillet 2021.

La FNAUT déplore que ces travaux soient souvent fait à l'économie (limitation des vitesses et des capacités), ce qui réduira l'attractivité et la fréquentation. Et des trains en trop petit nombre ne permettent pas toujours de rentabiliser au mieux l'investissement.

Entre **la Roche-sur-Yon et la Rochelle**, 103 km, il n'y a actuellement qu'une seule gare ouverte, Luçon, et un seul Aller Retour en TER quotidien (en plus des 4 Intercités promis). Difficile de choisir le train ! L'APNB et les FNAUT ont demandé 5, voir 6 AR TER Nantes la Rochelle par jour, en plus des intercités, et l'ouverture d'au minimum 4 gares. La Région a transmis nos propositions au bureau d'étude chargé de proposer de nouveaux services TER. Remise de l'étude fin 2021 ou début 2022.



Gare de Velluire, fermée, dans l'aire urbaine de Fontenay, 25 000 hab.

La Roche sur Yon Bressuire (Saumur)

Ce tronçon de l'ancienne ligne Tours les Sables d'Olonne est à rénover, avec la nécessité d'y mettre enfin un service digne de ce nom. Les 3 Régions concernées seraient d'accord pour

prendre les choses en main. Premiers résultats des études SNCF-Réseau concernant les travaux bientôt.

Du mouvement dans les territoires

Cholet les Herbiers

Premières études faites par la Région favorables à la réouverture. La FNAUT demande que l'ouverture s'accompagne, pour favoriser les usagers quotidiens, d'une halte nouvelle à l'Ouest de Cholet (demandée déjà lors des travaux Clisson Cholet), et d'un raccordement permettant aussi des trains directs en provenance de Nantes : les Herbiers est proche de Nantes, qui est le principal pôle économique régional. Il serait prudent de maintenir la possibilité de prolonger la voie au-delà des Herbiers, et de demander au Puy du Fou de garantir un usage minimum de la ligne par ses visiteurs et employés.

Halte aéroport à 800 m au plus de l'aérogare, décidée sur la ligne de Nantes à Ste Pazanne. En zone urbaine, entre les gares de Pont Rousseau et Bouaye séparées par 14 km, une halte était demandée par l'ASLO (Association Sud Loire Océan) et la FNAUT. Elle est à concevoir pour satisfaire aussi les besoins du périurbain et de la zone d'activités aéroportuaires, et permettre des liaisons entre la côte et le sud-ouest de l'agglomération nantaise. La halte sera pleinement utilisée si les fréquences et la plage horaire de desserte sont nettement améliorées.

Le VAE prend son essor

Des Intercommunalités proposent des locations longue durée ou des aides à l'achat de Vélos à Assistance Electrique. Les VAE, utilisés pour faire plus de 1000 km/an, évitent l'acquisition d'une deuxième voiture, servent aux déplacements domicile travail. En 5 ans, trois fois plus de territoires concernés (20 intercommunalités en 2020) et 15 fois plus de VAE mis à disposition. Cf Document ADEME Octobre 2020 « Le VAE, générateur de pratique cyclable ».

La pandémie a été un nouvel accélérateur des pratiques vélo dans tous les types de territoires. Un résultat encourageant dans une région où le taux de motorisation des ménages est supérieur à la moyenne des Régions (hors Ile de France). La Région acte l'arrivée des VAE en subventionnant les approches cyclables de gare sur 9 km au lieu de 3. Ils peuvent faciliter le rabattement vers les transports collectifs, si la sécurité est améliorée.