

Le Billet

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

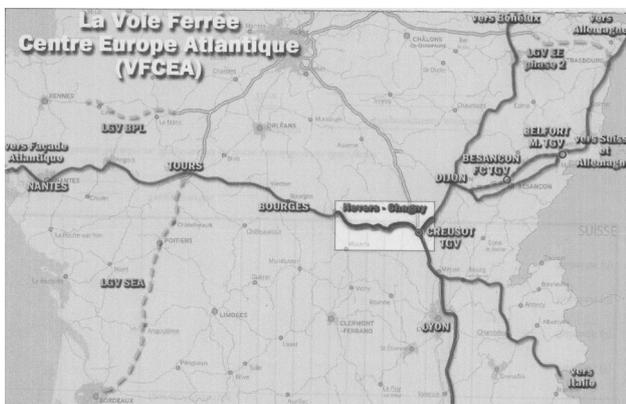
Avril, mai 2021

Maison des Associations 1 rue d'Auvours 44000 Nantes
<https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/>
Archives sur : <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>

Plus de blocages que d'avancées

«**Loi Climat**» : Eloignée des propositions de la Convention Citoyenne, elle ignore le transport public. Des avancées nécessaires pour le vélo, mais pour les distances plus longues les financements sont surtout orientés véhicule électrique. Le train du quotidien reste sous financé. L'objectif d'une réduction de 55 % par rapport à 1990 des émissions de CO2 d'ici 2030 reste illusoire dans le domaine de la mobilité.

Projets de LGV. Bordeaux / Toulouse relancé, dessinant une future transversale Sud plus rapide de Bordeaux à la frontière italienne, qui limitera aussi le recours à l'avion. Mais statu-quo incompréhensible au Nord du Massif Central sur la VFCEA, à double vocation voyageurs et fret.



En attente de l'électrification d'un dernier tronçon Nevers Chagny

Fret ferroviaire : les régions pourraient bientôt prélever une redevance sur les camions, que les gouvernements précédents n'ont pas su mettre en œuvre, bien que votée à l'unanimité. Le produit pourrait par exemple financer des chantiers rail /route où les camions échangeraient remorques, caisses mobiles ou conteneurs avec le train, assurant le transport longue distance. Des présidents de régions, dont Ile de France, Grand Est, Nouvelle Aquitaine se sont déclarés pour. Pas encore d'écho en Pays de la Loire.

D'un bout à l'autre de la Région

Avancées (à concrétiser) au **Schéma Régional des Mobilités 2030.**

Tarifcation solidaire. La tarification régionale appliquée en 2018 n'avait pas prévu pour les ménages à faible revenu de carte octroyant une forte réduction sur le prix des billets. Une tarification solidaire, réclamée depuis longtemps par la FNAUT, existe déjà en Bretagne, Nouvelle Aquitaine, Ile de France, AURA, etc..., et est enfin annoncée.

Des trains toutes les heures dans chaque sens, à toutes les gares. Les trains sont bien souvent trop rares pour convaincre les automobilistes de basculer vers le transport collectif, et de réduire ainsi les émissions de Gaz à Effet de Serre. La première demande des usagers est d'avoir des trains plus fréquents. Le Schéma Régional des Mobilités 2030 reprend l'objectif d'un train par heure dans la grande majorité des gares.

----- Ces fréquences devraient être encore plus élevées autour des 3 grandes villes, où vit quasiment la moitié des ligériens et où l'absence d'alternative incite à prendre leur voiture.

-----Des haltes nouvelles sont nécessaires en zone périurbaine. Mais avec une halte nouvelle tous les 4 ans (Trélazé en 2019, le Mans Hôpital en 2023, Bouguenais Aéroport de Nantes décidée mais non programmée), le rythme n'y est pas.



Le Mans Hôpital : le tramway est peu visible ici mais sera bien présent !

----- Région et autorités métropolitaines doivent travailler de concert, pour élaborer un programme, le cofinancer, le mettre en œuvre. Or il n'y a toujours aucune discussion entre ces « Autorités Organisatrices de la Mobilité ».

----- Les étoiles ferroviaires des villes pourraient accueillir des « **Services Express Métropolitains** ». Notre association a proposé des schémas de réseau pour Nantes et le Mans (cf. le site <https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/>). Le Schéma 2030 apporte des avancées insuffisantes : généralisation d'un train chaque demie-heure en période de pointe sur les branches de la seule étoile nantaise et proposition de quelques liaisons diamétrales (Savenay / Ancenis) et au Mans (Laval / Nogent-le-Rotrou et Alençon / Château-du-Loire) qui devraient améliorer la vie des périurbains. Elles ne pourront

être généralisées s'il y a attribution d'axes à des opérateurs différents lors de la mise en concurrence. Et sans attendre l'étude d'un programme de « SEM », SNCF Réseau autorise, à Nantes, l'utilisation d'emprises ferroviaires à d'autres usages.

Absence de nouvelles liaisons. Près de la moitié des ligériens est éloigné d'un transport collectif efficace, mais le Schéma ne prévoit pas de nouvelles liaisons, même des plus évidentes comme St Nazaire / Rennes, alors qu'elle est envisagée par le Port pour le fret !

----- Le développement d'un réseau de cars fréquents reste à faire. Le SRM prévoit déjà le doublement du kilométrage cars.

----- L'axe fer **Rennes / Châteaubriant / Nantes** est toujours sans liaison interrégionale, pourtant nécessaire aux riverains. Le service côté breton ne garantira pas les correspondances avec les tram-trains, même si nos demandes (FNAUT PL, Autiv, ACCRET) ont permis des améliorations. A quand un projet commun entre les Régions ?



Butoirs à Châteaubriant : idéal pour bloquer tout trafic entre régions et limiter le nombre de voyageurs.

Alençon le Mans : L'Etat s'est engagé à financer le renouvellement des voies. Selon l'Association des Usagers TER le Mans / Alençon, les travaux doivent être effectués rapidement et sans interrompre le trafic, pour revenir à 140 km/h. L'arrivée annoncée de l'autoroute ferroviaire Cherbourg / Bayonne (projet mené par Brittany Ferries) montre le potentiel fret de l'axe.

La Roche-sur-Yon / Thouars (Saumur) : ce tronçon de l'ancien itinéraire les Sables d'Olonne / Tours serait à la charge de Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine, qui demandent à SNCF Réseau d'évaluer les travaux (suivant plusieurs scénarii de remise à niveau). Le Schéma des Mobilités envisage 8 AR/j, plus des renforts à proximité de la Roche sur Yon, ce qui répond aux demandes de la FNAUT. SNCF Réseau a présenté sa démarche à l'association. Amélioration des vitesses et de la signalisation sont nécessaires... Décision à l'automne.

Transfert modal plus efficace que l'hydrogène

La fabrication d'hydrogène "vert" se met en place à St Nazaire et au Mans. Des régions achètent des trains « hydrogène », pour lancer la filière. L'impact à attendre sur les émissions des transports est limité : 80 % des voyageurs des TER Pays de la Loire voyagent déjà sous traction électrique peu émettrice de GES, et le transport public ne représente qu'une faible fraction des émissions des transports. Le coût élevé des trains hydrogène (achat et exploitation) ne doit pas pénaliser le renforcement des dessertes TER, efficace pour réduire l'usage automobile. Le développement technique est à faire sur crédits publics nationaux et ceux des constructeurs.

Du mouvement dans les territoires

10 M€, coût de la **gratuité des transports à Nantes le WE**. Les ménages à faible revenu bénéficiant déjà de tarifs adaptés ou même de la gratuité, on verra si la mesure attirera de nouveaux usagers payants en semaine. Car le défi principal reste de trouver des financements pour étendre le service : liaisons périphériques, nouveaux chronobus et tram, service le 1^{er} mai,.. C'est aussi le montant octroyé par la Région à la Communauté urbaine d'**Angers** pour l'**extension du tramway** (mise en service en 2023). Il est important que la Région continue à financer les réseaux structurants de transport en commun, qui entraînent changement de comportement et amélioration de l'environnement.



Multimodalité à la gare. Ne pas oublier un abri pour les vélos

Priorités choisies par les intercommunalités pour leur nouvelle compétence mobilité : Selon l'ADCF, mobilité partagée (76%) et mobilité active (74%) ; viennent ensuite les services de transport à la demande (46%) et de mobilité solidaire (44%). En Pays de la Loire, la grande majorité des intercommunalités a pris la compétence mobilité. La FNAUT souhaite que l'intermodalité avec le réseau régional (train et car) sorte renforcée de ces actions locales, qui sont indispensables dans les territoires.