

Le Billet

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

Juin – Octobre 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/>

Une nouvelle étape indispensable

Le Tribunal Administratif de Paris enjoint au premier ministre de « réparer le préjudice écologique et de prévenir l'aggravation des dommages ». Le gouvernement va-t-il bouger en faveur des transports collectifs, avec des moyens suffisants pour les réfections de lignes ?

L'épidémie serait presque sous contrôle grâce à un taux de vaccination élevé, mais il manque toujours 20 % des voyageurs dans le TER.

Le PDG de la SNCF veut doubler le trafic fret et voyageurs d'ici 2030. Ceci se traduit déjà par plus de Ouigo, mais aussi par des dessertes Ouigo « vitesse classique », des trains Corail recyclés, qui assureront 3 AR Nantes Paris, à partir de avril.

Autres solutions pour accroître le trafic : investir, et organiser la concurrence, si sont imposées des règles adaptées aux opérateurs. L'Autorité de Régulation des Transports rappelle que :

* la part du transport ferroviaire en France plafonne à 10 %. Dans les trois pays ayant ouvert à la concurrence dès le début des années 1990 (Allemagne, Grande-Bretagne et Suède), la part du ferroviaire a augmenté plus vite que la moyenne de l'UE. La concurrence tend à faire diminuer les coûts d'exploitation des services.

* Les redevances d'accès au réseau ferroviaire perçues auprès des entreprises ferroviaires pour les services voyageurs sont élevées par train-km en France : 9,17 euros par train-km en 2019 contre 4,50 en moyenne dans les pays européens. Ce qui n'est pas incitatif pour de nouveaux entrants.

* SNCF-Réseau ne dispose pas des moyens financiers et de gouvernance propres à garantir la bonne réalisation, en toute indépendance, de ses missions.

* L'ART demande de la prudence sur le transfert des gares voyageurs.

D'un bout à l'autre de la Région

Lente amélioration des fréquences

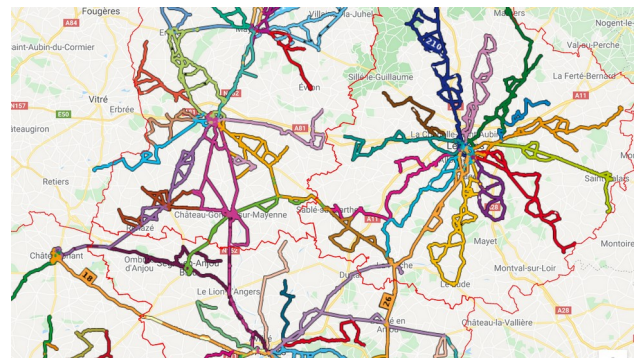
Quelques trains ou cars supplémentaires s'ajouteront au prochain service de décembre 2021, autour de Nantes, en direction des Sables d'Olonne, etc...principalement en heures creuses, suivant la volonté de la Région. La SNCF fait mieux tourner ses équipes et le matériel roulant, mais cela s'est payé aussi par une réduction de la présence humaine dans les gares et la disparition de nombreux guichets.

Le Stradnet en enquête publique.

Ce document de planification à l'horizon 2050, avec une étape 2030, n'est prescriptif que pour les objectifs et les règles générales, pas pour les actions de terrain qui restent réparties entre collectivités, agents économiques, etc.... Il annonce des objectifs ambitieux, la part modale de « l'autosolisme » devant baisser de 88 % à 63 %, au bénéfice des transports collectifs (passant de 8,4 % de part modale en 2030 à 12 % en 2030, puis 15 % en 2050), du vélo (passant de 2 % de part modale en 2030 à 12 % en 2030, puis 15 % en 2050), du covoiturage passant de moins de 1 % à 2,5 %, puis 7 %.

Mais quels moyens pour agir sur l'urbanisation qui incite à la voiture ? Et les investissements pour le ferroviaire restent très limités alors que près de 200 km de « voies routières améliorées d'intérêt régional » accroîtraient les trafics en Loire Atlantique et en Vendée. Des solutions alternatives favorisant les Transports Collectifs y sont pourtant possibles. La FNAUT a fait part de son avis en s'étonnant de l'écart entre les propositions et les objectifs, logiquement ambitieux à court terme (2030) : il y a urgence.

Le réseau de cars ex départementaux



Maintenant repris par la Région, le réseau reste peu maillé, tourné vers les chefs lieux départementaux, avec des fréquences faibles. La « Stratégie Régionale des Mobilités » envisage pour 2030 un doublement du kilométrage (soit

une croissance de près de 10 % chaque année). Ce ne sera pas encore la desserte suisse ou autrichienne, cadencée à l'heure. Mais ce serait un début, à coupler avec plus d'intermodalité (correspondance trains, transport des vélos,...).

Encore des investissements routiers

Un grand anneau de voies rapides autour de Nantes, qui va manger des terres agricoles et renforcer la production de Gaz à Effet de Serre, est envisagé. D'autres solutions seraient pourtant en accord avec les objectifs de la SRM 2030 : mise en place d'une desserte en car, périphérique à l'agglomération nantaise (Blain / Nort-sur-Erdre / Ancenis / Clisson) et de REM (Réseau Express Métropolitain) traversant Nantes, mais aussi Angers et le Mans, toujours pas d'actualité. Veut-on vraiment réduire la place de la voiture ?

Nantes / la Rochelle / Bordeaux

Le 4^{ème} AR Intercités journalier prévu sera mis en service cet hiver, mais des ralentissements au Sud de la Rochelle, du fait de l'état des voies, pénaliseront la nouvelle offre. La mise en service d'une desserte TER Nantes/ la Rochelle dense est à prioriser par rapport à de nouvelles routes.

Nantes Châteaubriant Rennes : la desserte de Châteaubriant à Rennes, insuffisante l'après midi, a repris. Les efforts des collectivités, de l'ACCRET et de FNAUT PdL ont permis que le « check point » de Châteaubriant soit moins étanche. Des correspondances permettent de circuler entre Régions, et la SNCF a enfin modifié son logiciel de réservation TER pour vendre du billet interrégional via Châteaubriant. Le voyage le long de la ligne y reste encore contraint !



Butoir à Châteaubriant entre Rennes et Nantes

Saint Nazaire Rennes. 6 communautés de Communes indiquent dans leurs observations sur le SRADDET, qu'elles veulent une liaison ferroviaire St Nazaire / Rennes, non seulement pour le fret, mais aussi pour les voyageurs. La FNAUT PdL a largement contribué à cette évolution de la demande, qui n'était portée que par le Port de Nantes St Nazaire initialement.

Concurrence. Les lots mis en concurrence, trains Sud Loire et tram-trains (de Nantes vers Châteaubriant Clisson) représentent 30 % des trains kilomètres de l'offre régionale (550 trains/jour). Il est prévu un nouveau centre de maintenance en Sud Loire. 3 candidats ont pris contact avec la FNAUT Pays de la Loire.

La Région s'orienterait vers un pilotage direct de **l'information et de la billetterie**. La FNAUT a toujours demandé que tous les usagers bénéficient des mêmes services d'intérêt public, quel que soit l'opérateur.

Du mouvement dans les territoires

L'accès de tous à une mobilité peu carbonée

4 ans après les fermetures de guichet, particulièrement nombreuses à partir de 2017, les solutions alternatives sont encore rares, et peu satisfaisantes, souvent éloignées des gares, avec du personnel aux disponibilités et compétences limitées. De grands manques pénalisent particulièrement ceux qui ne sont pas férus du numérique :

* Très peu de « maisons de la mobilité » dont une seule existerait en Région, en gare de Châteaubriant grâce à la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval (billets TER, bus locaux, location de vélo, etc.).

*le manque d'information en gare sur les horaires, les villes accessibles, en cas d'incident, etc.....

*Le faible nombre de distributeurs de billets.

Travaux d'extension des réseaux de tram

Le tram avance : Mise en service en 2023 des extensions du réseau d'Angers.



Le gouvernement, dans le cadre de son 4^{ème} appel à projets, porté à 900 M€, aidera des réalisations régionales à Nantes, Angers, le Mans, mais aussi appuiera un « Pôle d'Echange Multimodal », comme à Cholet et le BHNS comme à St Nazaire. Ces investissements structurants sont indispensables pour inciter au changement de mode de déplacement, en complément des appuis aux modes « actifs ».