

# Le Billet - n°5

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

Janvier - Février - Mars 2022

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/>

## Prix de l'énergie : nouvelle donne ?

Au Covid, au changement climatique, s'ajoute la guerre. La mobilité est percutée par la hausse des prix de l'énergie, fossile ou électrique. La réduction des déplacements inutiles et le changement des modes de déplacements vers des modes économes sont les interventions les plus efficaces pour nous adapter. Certains ont déjà opté avec plaisir pour le vélo, d'autres reviennent au transport collectif, malgré l'épidémie. Encore faudrait-il que les candidats à la Présidence, l'État et autres Autorités Organisatrices de la Mobilité éclairent l'avenir. Les aides à la remotorisation des véhicules, aux km parcourus ne doivent pas être l'essentiel de la politique « mobilités ».

Les dynamiques positives engagées viennent généralement de la demande de la population : train longue distance, de jour et de nuit, modes actifs, usage mieux partagé de la voiture, retour vers le fret ferroviaire. Mais ces dynamiques sont entravées par le manque de financements suffisants. En sera-t-il de même dans le prochain quinquennat ?

David Valence, président du Conseil d'orientation des infrastructures, en charge de conseiller le Gouvernement sur les investissements : « Nos politiques d'infrastructures doivent devenir des politiques de décarbonation. Dans le travail que nous menons actuellement pour établir le bilan d'étape demandé par le ministre des Transports, nous recevons très peu d'évaluations basées sur le report modal généré par un projet ou sur son efficacité énergétique ».

Malgré des décennies de connaissance de l'impact des déplacements sur l'environnement, le mode de sélection des dossiers n'a pas changé. Confer récemment le choix d'achever la mise à 2 x 2 voies de la route Nantes Pornic, alors que la voie ferrée parallèle, nécessite des investissements et plus de trains. Aucune étude sur l'efficacité énergétique des différentes solutions de déplacement ou sur le report modal possible n'a été menée. Le tonnage annuel de CO2 induit par le trafic routier additionnel a été occulté.

## D'un bout à l'autre de la Région

La Région a été peu touchée dans ce 5ème épisode épidémique par les réductions de service, qui ont été fortes dans d'autres régions. La Région a bien confirmé les services existants, et la SNCF a su s'adapter quotidiennement.

### Tarification et distribution des titres de transport

Notre association a présenté des propositions (voir le site) quant à la réforme de la tarification, rendue nécessaire par les mutations en cours : prise en charge des cars départementaux par la Région, arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires, déplacements de plus en plus « multimodaux », liberté tarifaire des régions. Les usagers veulent que leurs déplacements soient facilités et que l'accès à l'information et à la billetterie soit amélioré. La Région dans la SRM (« Stratégie Régionale des Mobilités ») s'est engagée à prendre en charge l'information et la distribution des titres.

Le numérique a permis, en élargissant les modes d'accès au titre de transport, de toucher une nouvelle clientèle. Mais son emploi trop exclusif a écarté une fraction significative de la population et comporte des risques (dépendance d'un équipement individuel, de logiciels). La SRM envisage l'installation de services / maisons de la mobilité (liés aux Pôles d'Echanges Multimodaux) accessibles à tous, qui doit être accélérée. Le réseau de distributeurs de billets (la moitié seulement des haltes est équipée) serait aussi à renforcer.



Pas toujours évident de choisir entre les deux systèmes de vente

Plutôt que des promotions exceptionnelles déclenchant des achats d'opportunité, la FNAUT souhaite des tarifications privilégiant un accès permanent aux trains et incitant au changement de mode de transport : tarifs réduits heure creuse et WE, accords tarifaires généralisés interopérateurs pour ouvrir l'accès à tous les trains, et accords inter régions pour encadrer les contraintes de la liberté tarifaire régionale, abonnements « télétravail » et plafonnement du coût des abonnements longue

distance. Il est urgent de mettre en œuvre des mesures annoncées par la SRM : extension de la tarification solidaire (carte Mobi) aux ménages à faible revenu, comme dans nombre de régions. Les tarifs des ex cars ex-départementaux repris par la Région en 2017, doivent être unifiés ; la FNAUT demande qu'ils soient proches des tarifs les plus faibles pratiqués (Sarthe et Mayenne), pour être adaptés aux revenus des utilisateurs, les distinguer des tarifs du train qui offre un meilleur niveau de service (vitesse, confort, accès centre ville), et pour développer les correspondances train / car.



**Intermodalité : annonces réseau urbain et cars à l'arrivée du train. A quand la généralisation des titres de transport multimodaux ?**

La billetterie unique permettant de passer du TER aux réseaux urbains et aux autres mobilités (vélo,...) est un chantier dont les usagers attendent beaucoup, esquissé par les billets de groupe « Multi », donnant accès aux trains et aux cars.

### LNOBPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire)



**Schéma des axes à améliorer** d'après SNCF Réseau

Au mieux en 2035, une ligne nouvelle Rennes Redon permettrait de multiplier les trains du quotidien et pourrait être empruntée par les trains Rennes / Bretagne Sud et Rennes / Nantes, où le temps de trajet serait réduit à une heure.

La FNAUT Pays de la Loire demande qu'on rétablisse des liaisons Rennes / St Nazaire, et qu'on améliore les liaisons Brest / Bretagne Sud / Nantes (potentiellement en 3 h), plus rapides que par Rennes, et sans changement. Ceci serait en cohérence avec des objectifs du projet LNOBPL : « renforcer le réseau intervilles et améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne », qui ne doit pas être envisagée que depuis Paris.

Les régions Ouest ont besoin de **trains de nuit**. Des liaisons aériennes comme Nantes Lyon (1400 voyages/j avant covid), Nantes Toulouse, Nantes Marseille sont parmi les liaisons transversales les plus fréquentées ; une partie des usagers devrait basculer sur le train. Des trains de nuit vers l'Est et le Sud desserviraient aussi Angers et la Roche-sur-Yon en Pays de la Loire. Or l'Ouest est oublié parmi les réouvertures envisagées par le gouvernement. Les élus et collectivités locales devraient se mobiliser.

## Du mouvement dans les territoires

### Le Mans Alençon : du nouveau

L'Association des Usagers du TER Le Mans Alençon (ligne 24) s'affilie à la FNAUT Pays de la Loire. Depuis plusieurs années, elle agit avec les collectivités locales pour une meilleure desserte et une voie ferrée de qualité, après une alerte due à des traverses défectueuses, qui avait imposé des ralentissements. La mobilisation locale a aidé à activer les travaux d'urgence. Etat et Région se sont accordés sur un financement d'une centaine M€ pour la régénération de la voie, qui débiterait en 2025. En 2023, l'ouverture de la halte Le Mans-Hôpital, permettra des correspondances avec le tramway du Mans et la ligne Rennes Le Mans.

Ce tronçon d'une cinquantaine de km est emprunté par les navetteurs habitant entre les deux villes, mais aussi par les voyageurs longue distance. Il fait partie de la voie ferrée « structurante » Caen / le Mans / Tours, à charge de l'État, du fait de son potentiel entre les ports normands et le val de Loire, donnant accès au Centre et au Sud-Ouest.

### Pont de Bellevue : un projet du siècle précédent

Alors que doit débuter la concertation régionale par bassin de mobilité (dont le bassin nantais regroupant la métropole et la dizaine de Communautés de Communes l'entourant), l'État lance le projet du doublement du pont routier de Bellevue, qui permet au périphérique de franchir la Loire à l'Est de l'agglomération. La majorité du trafic y est lié aux déplacements de proximité.

Si le passage des vélos sera amélioré, ne sont pas étudiées les autres solutions envisageables pour réduire le recours à la voiture individuelle (en moyenne 1,2 personne par véhicule) : transfert d'une partie du trafic sur une voie bus dédiée, desserte cadencée sur les axes ferroviaires dans le cadre d'un « Service Express Métropolitain », toujours encalminé. Le projet de doublement au profit des véhicules particuliers serait-il déjà ficelé avant la concertation, en contradiction totale avec les documents de planification de la Région et de Nantes Métropole qui envisagent pourtant une forte baisse des parts modales de la voiture ?