

Le Billet - n° 20

Association des Usagers des Transports des Pays de la Loire

Octobre à Décembre 2025

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

Pour d'autres moyens de déplacement

Avant les élections, l'institut Terram livre les résultats d'un sondage qui montre l'attachement prioritaire au bon fonctionnement des réseaux existants, mais aborde aussi « *les priorités d'investissement attendues des communes* : *la voirie communale (51 %) arrive en tête, suivie des TC - transports en commun (38 %). Viennent ensuite les espaces publics (36 %), le réseau d'eau potable (34 %), le réseau des mobilités douces (34 %) et l'assainissement (33 %)* ». Puis, plus loin derrière, la fibre, les équipements culturels et sportifs. Un sondage IFOP pour l'opérateur Keolis confirme le souhait de réduire le rôle de la voiture en ville, et la priorité à accorder aux autres mobilités.

La mue des mobilités urbaines

Dans les grandes villes, la baisse de la part des déplacements en voiture répond au souhait des habitants et des usagers. Ils apprécient la réduction de l'insécurité, de la pollution, et demandent des alternatives à la voiture.

La répartition des déplacements entre modes de transport dépend principalement de la taille des villes et des politiques locales, et les écarts restent partout élevés entre centre et périphérie. L'étude ADETEC pour « Qualité Mobilité » et la Fnaut sur les agglomérations de plus de 130 000 hab rassemble des données sur les parts modales.

A Nantes Métropole, la part des TC, de 12 % en 2002 vise les 16 % en 2030. La part du vélo a été multipliée par 3 en 10 ans, pour atteindre 9 %. grâce à des efforts tournés vers le vélo, mais aussi à la transformation de l'espace public : zones piétonnes et zone à trafic limité, zones 20 et 30 km/h, etc...

Pour Angers et le Mans, les données des années 2000 étaient assez proches, de l'ordre de 60 % des déplacements en voiture, 29 % à pied, un peu plus de 8 % en TC. Le vélo était un peu plus développé à Angers (3%) qu'au Mans (2%).

Pour Angers Loire Métropole, la part voiture a décrue de 60 % en 2012 à moins de 51,5 % en 2021, grâce d'abord à un plus grand recours à la marche (31,7%), et au vélo (5,8%). Les TC (9,2%) en avaient moins profité, mais c'était avant l'extension du réseau de tram en 2023.

Pour les trois agglomérations est prévue une étude de « Service Express Régional Métropolitain » SERM, visant à mieux relier urbain et périurbain.

Les usagers y sont plus dépendants de la voiture, et bénéficieraient d'une meilleure articulation entre les TC urbains et les TER, par des correspondances dans des gares secondaires en particulier. La démarche test tout juste entamée à Nantes.

Les usagers apprécient les BHNS

Les BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) accroissent fortement la fréquentation des lignes de bus qu'elles remplacent. Les BHNS se caractérisent par leur pourcentage de voies protégées de la circulation, la priorité aux carrefours, outre la forte fréquence de passage et une période de service couvrant le début de la nuit. Tout comme le tram, qui offre plus de confort, et de capacité, le BHNS contribue à réduire l'impact négatif de la mobilité urbaine sur l'environnement. Les aménagements, généralement complétés par des linéaires pour le vélo et par des espaces verts, modifient l'espace public qui était traité d'abord au service de l'automobile. Les habitants apprécient la vie locale facilitée, et plus sécurisée pour les enfants et personnes âgées, et la baisse des émissions..

Deux programmes de BHNS au Mans et à St Nazaire, entreront en exploitation en 2026, sur des axes ne justifiant pas du tramway. Ces deux villes ont déjà chacune une ligne BHNS, tout comme Nantes (9 lignes busway et chronobus). Angers a certes 4 lignes dites « majeures », mais qui ne sont pas considérées comme BHNS. Les BHNS pourraient aussi renforcer les réseaux de villes moyennes comme la Roche-sur-Yon, Laval, Cholet.

Le Mans : BHNS en complément du tram

Tout en allongeant ses tramway, le Mans remplace des lignes de bus par trois liaisons BHNS, au total près d'une trentaine de km, appelées « chronolignes », grâce à 15 km de voies réservées dont la majorité des chantiers s'achève. Les mises en service s'étaleront sur l'année 2026.



Les chantiers perturbent un temps la ville, mais dégagent de la place pour les voies bus, vélos et piétons

Les objectifs 2030, définis en 2020, limités à 2,8 % pour le vélo, pourraient être dépassés avec les actions en cours, dont des aménagements systématiques le long des BHNS. Ceux-ci aideront à atteindre les de 10,4 % de part modale prévus pour les TC. Le Mans métropole met l'accent sur la fiabilité et la réduction des temps de parcours, critères importants pour les voyageurs.

Chaque ligne est en correspondance à plusieurs stations avec les tram. Le Mans va disposer d'un réseau maillé de lignes fortes desservant la majorité des quartiers. L'une d'elle, la chronoligne 4, a été déviée pour passer à la gare et relier plusieurs quartiers au réseau TER, important au Mans (5 directions). Elle complétera la desserte de la gare, déjà assurée par 2 lignes de tram et la seule ligne BHNS existante.

L'agglomération a bénéficié en 2023 de l'ouverture d'un arrêt TER fréquenté au Mans Hôpital, en correspondance avec le tram. Les habitants liés au périurbain apprécieraient que d'autres correspondances avec le réseau urbain soient possibles sur chacune des branches de l'étoile ferroviaire mancelle. D'autant que les services TER seront portés à 2 trains par heure en pointe en 2032. De quoi réfléchir dans le cadre du SERM à des prolongements du BHNS ?

Saint Nazaire crée un réseau structurant

La reconstruction d'après guerre, organisée par de larges voiries, a renforcé la prédominance de la voiture : 71 % des déplacements en 2015, contre 2 % à vélo, 6 % en TC, et 20 % pour la marche. Les objectifs 2030 sont d'abord d'augmenter d'un tiers le pourcentage TC et de tripler celui du vélo. Les habitants prennent plus le vélo (+ 7 % années 23/22) en lien avec des efforts continus sur les aménagements, la location, etc....

St Nazaire développe un service de transport collectif performant, avec une première ligne de BHNS ouverte en 2012. Elles seront 3 début 2026. Les bus électriques, fabriqués dans les Deux Sèvres, seront rechargés aux terminus.



La fréquence de passage élevée du BHNS, l'élargissement géographique des dessertes permettront à beaucoup de changer de mode de déplacement et d'élargir leur horizon.

Le financement s'appuie sur l'effort de tous : outre la collectivité, le Versement Mobilité des entreprises a été porté à 2 % des salaires, accompagné d'une amélioration du service en horaire, fréquence et en desserte des zones d'activité ; ce qui améliore aussi le niveau de vie des salariés, facilite des embauches et évite quelques dépenses aux entreprises. Les usagers continueront à participer au coût de fonctionnement, la tarification solidaire réduisant le coût pour un tiers

des abonnés.

Mais d'autres dossiers restent bloqués, au détriment des habitants et de l'intérêt général. Alors que le pont sur l'estuaire est saturé, les usagers souhaiteraient ainsi un BHNS vers St Brévin et le Sud Loire, ce qui réclame la coopération entre les collectivités concernées.

St Nazaire nécessite aussi l'ouverture du 3 ème axe ferroviaire vers le Nord, Pontchâteau, Redon et Rennes. Demandé par le Port, il serait utile à beaucoup qui viennent travailler à St Nazaire.

La concurrence, en marche avant lente

Le 2ème lot prévu concerne l'exploitation des lignes de « l'étoile mancelle » et de Caen Tours, avec les régions voisines. L'achat de matériel (les 40 rames tant attendues) et la construction du centre de maintenance du Mans seront assurés par une « Société Publique Locale » commune avec la Normandie, qui portera les emprunts. Le matériel régional fonctionnant au Mans et encore valide serait alors réaffecté aux autres lots. Y sera t'il le mieux adapté et sera t'il suffisant alors qu'une partie du parc roulant régional, acheté avant l'an 2000, atteindra la limite d'âge ?



Seul achat à court terme : 2 rames grande capacité à 2 niveaux devant être livrées en 2027, 10 ans après les dernières livraisons. Fréquentation TER + 53 % 2023 / 2019.

L'association se félicite de la coopération entre Régions, mais regrette le retard pris, alors que la demande pour plus de capacité, plus de fréquence n'est toujours pas satisfaite et ne le sera pas avant longtemps. Des solutions plus rapides seraient nécessaires (emprunt de matériel, locations,.....).

Où en est la Stratégie Régionale ?

Au récent Comité des Partenaires, et malgré quelques nouvelles circulations ferroviaires et routières annoncées, l'association s'est abstenu de d'approuver l'évolution de l'offre régionale : blocage persistant sur les 2 lignes TER régionales à 1 Aller et Retour/j (Nantes /la Rochelle et la Roche-sur-Yon / Saumur), manque d'avancée sur les SERM, absence de programme pluri-annuel de mise en œuvre de la Stratégie Régionale 2030 votée en 2021, qui prévoit un train par heure et par sens, le double autour des grandes villes, ainsi que le doublement du kilométrage des cars. Ce sont pourtant des conditions essentielles pour rendre le TER attractif et fournir une alternative à la voiture.