

Réduire la dépendance aux carburants

Les demandes des usagers des transports, et de ceux qui pourraient apprécier de le devenir

25 Mars 2026

Les alternatives à la voiture : nécessité et forte demande

La montée des prix des carburants, mais aussi la faible baisse des émissions de GES dans les transports nous rappellent que la recherche de sobriété, le développement des alternatives à la voiture restent à prioriser. La voiture électrique n'est pas à la portée de tous et a différentes contraintes (embouteillages, artificialisation des sols, émission de particules, matières premières étrangères, etc...). Sur tout son cycle de vie, la production de GES reste importante du fait principalement de sa fabrication.

Les modes actifs et les transports en commun se sont développés ces dernières années dans les villes et sur les axes desservis, mais la dépendance à la voiture reste élevée :

- les déplacements se font très majoritairement en voiture, à l'exception du tiers des habitants résidant dans les 3 agglomérations principales.
- seuls 41 % des territoires regroupant 71 % de la population serait à moins de 15' d'une gare (ORES). Suite à de nombreuses fermetures de ligne ferroviaire, des aires urbaines regroupant jusqu'à 25 000 habitants comme Fontenay le Comte et Mayenne, n'ont plus de desserte ferroviaire.
- La majorité des jeunes de 18-25ans ont dû renoncer à une activité, une formation, une consultation, par manque de transports (Baromètre 2026 Institut Vers le Haut)

Les transports en commun sont une demande de service prioritaire. Or on continue comme avant à augmenter les capacités routières (par exemple mise à 3 voies Sautron / Temple de Bretagne) même quand l'alternative ferroviaire parallèle est sous-dotée : les gares secondaires de l'axe Nantes-St Nazaire restent très mal desservies.

Les transports en commun, complétés par les modes doux, peuvent apporter une réponse, dans les agglomérations, mais aussi sur de plus nombreux axes ; ils réduisent les émissions, d'autant que plus de 7 passagers sur 10 du TER circulent sous traction électrique, et que les cars s'équipent progressivement de versions peu carbonées.

Les usagers demandent un service régulier, permanent, ce qui convainc aussi des automobilistes ; le train permet de structurer une offre alternative à la voiture, accessible à tous, en complémentarité avec les cars, les modes actifs. Mais les projets avancent très lentement, ne semblent pas prioritaires, ou risquent l'abandon.

Des dessertes nouvelles par TC, toujours retardées, en attente

Mise en œuvre de la SRM 2030.

La Stratégie Régionale des Mobilités « 2030 », votée par la Région en 2021, prévoyait un doublement du kilométrage des cars et, de 6h à 20 h, un arrêt chaque heure dans chaque sens dans toutes les gares, le double autour des 3 grandes villes. Ces engagements « 2030 », à améliorer en étendant la desserte le soir, ont pris du retard, malgré des ajouts réguliers de trains.

SERM, l'enjeu des liaisons entre villes et du périurbain

L'habitat périurbain, trop souvent développé sans lien avec les transports, occasionne beaucoup de déplacements, qui surchargent pénétrantes et périphérique. Les usagers des services TER peuvent se retrouver empilés dans les trains aux heures de pointe, et subir trop souvent retards et suppressions. Les Services Express Régionaux Métropolitains offriraient d'autres solutions en développant des liaisons traversants l'agglomération, à forte fréquence, articulées avec les autres modes de déplacement. Deux sont d'actualité :

L' Appel d'Offre pour recruter un exploitant pour les trains de l'étoile du Mans (vue au sens large, desservant jusqu'à Laval, Alençon, Nogent-le-Rotrou, Tours, Angers) ne concerne que la composante ferroviaire et a pris du retard.

<https://www.fnaut.fr/le-ter-dans-la-sarthe-les-demandes-des-usagers/>

Le seul SERM officiellement déclaré, celui de Nantes-St Nazaire, est basé sur un projet a minima, et ne mobilise pas la Région et les collectivités, toujours bloquées aux études préliminaires, et à l'attente de crédits nationaux.

<https://www.fnaut.fr/un-programme-pour-les-mobilites-a-nantes-metropole-et-autour/>

De nouveaux services intervilles desservant les territoires ruraux intermédiaires

Réhabilitation et service cadencé la Roche-sur-Yon / Saumur. Les habitants au-delà de Chantonnay, de Pouzauges, Cerizay, Bressuire, Thouars, Montreuil Bellay attendent que les 2 Régions (avec Nouvelle Aquitaine) lancent le projet et le service promis 8 AR/jour. Le tronçon central n'a droit qu'à un seul TER, plus le train des Plages en saison, ce qui maintient la ligne, mais qui est menacée de fermeture.

<https://www.fnaut.fr/la-roche-sur-yon-bressuire-saumur-tours-rehabilitation-et-revitalisation-des-dessertes/>

Liaison St Nazaire / Pontchâteau / Redon / Rennes. La réouverture est renvoyée à de lointaines échéances, malgré la demande des voyageurs, des collectivités locales et du Port. Pour le moment, il est difficile d'échapper à la voiture, pour accéder aux emplois à St Nazaire, ou aux services et atouts de Rennes.

<https://www.fnaut.fr/projet-Inobpl-vers-des-circulations-ameliorees-entre-bretagne-et-pays-de-la-loire/>

Ouverture d'arrêts TER entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle : promesse de 4 AR/ TER par jour, en plus des Intercités Nantes Bordeaux, mais refus par la Région malgré l'enjeu de desservir le pays de Fontenay-le-Comte et Vendée Grand Littoral. Les interdistances entre gares sont de 40 km, avec un seul TER par jour.

<https://www.fnaut.fr/des-cars-mais-pas-de-train-pour-le-sud-vendee/>

<https://www.fnaut.fr/sud-vendee-et-aunis-a-lecart-des-dessertes-ferrovaires/>

Réouverture de Cholet / le Puy du Fou / les Herbiers, (15 000 hab.) Elle a été annoncée pour 2030, à condition que toutes les structures concernées parviennent à s'entendre sur le programme, et surtout sur les financements.

<https://www.fnaut.fr/reouvrir-cholet-les-herbiers/>

Un service de cars reliant villes et territoires ruraux

La Région a repris la gestion des réseaux départementaux. Mais les fréquences restent très faibles et les lignes ont très peu bougé, sans être transformées en un réseau régional mieux maillé, et plus complémentaire du réseau ferré.

<https://www.fnaut.fr/les-cars-le-transport-collectif-au-plus-pres-des-besoins/>

Les usagers attendent donc que les nouveaux exécutifs des intercommunalités se mobilisent avec la Région et l'État sur ces dossiers, sur d'autres (réouverture Laval-Mayenne, ...). Tout en renforçant leur appui à l'implantation de services locaux, aux modes de déplacements de proximité (vélos, autopartage, etc.), et à des urbanisations prenant en compte le transport.

Maison des Associations
Contact : : Dominique Romann –

1 rue d'Auvours
- 02 40 38 01 06

44000 NANTES
06 88 02 39 13

<http://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/dro-fnaut-pl@orange.fr>