



Des transports régionaux desservant les territoires et respectant l'environnement

ASSOCIATION REGIONALE DES USAGERS
DES TRANSPORTS DES PAYS DE LA LOIRE

A - Les transports respectueux de l'environnement et disponibles pour tous

Des objectifs globaux

Le poids des transports dans les émissions françaises de Gaz à Effet de Serre (à 96% constitués de CO² du fait d'un usage quasi exclusif de produits carbonés) évolue peu et les transports restent le secteur le plus producteur : 28%. La « Stratégie nationale bas carbone » dans le cadre de la transition énergétique, décidée en novembre 2015 par la France, avait fixé pour les transports un objectif de réduction de 29% des émissions d'ici à 2024-2028, soit une baisse d'au moins 3% par an.

La situation en Pays de la Loire

En 2005, la région était la 2^{ème} région la plus motorisée, du fait d'une situation économique favorable, d'un habitat dispersé, du développement marqué du périurbain et de la maison individuelle.

La Région est aussi faiblement équipée en voies ferrées, après des fermetures plus nombreuses qu'ailleurs, y compris sur des axes qui ont pourtant un potentiel fort : Nantes Cholet Poitiers Limoges, St Nazaire Rennes, etc.....

Le TER ne desservirait que 71% des habitants (à 15 mn d'une gare) et 40% du territoire.

33% des émissions sont dues au transport, soit un pourcentage supérieur à la moyenne nationale. Le nombre de ménages ayant au moins une voiture est supérieur à la moyenne française.

Les critères concordent pour confirmer une mobilité coûteuse pour les ménages et la forte dépendance de la région aux hydrocarbures, dépendance qui est un risque.

Sources : Emissions de CO² en PL. Sept. 2012 – DREAL ---- En marche vers un développement durable : encore du chemin à parcourir ; 2015 DREAL/INSEE ---15 ans de transport en PL 2008 – ORT --- DROPEC- Dispositif Régional d'Observation Partagée de l'Energie et du Climat- données 2012 – Etat, Région, ADEME --- Datafrance ---Fnaut Infos 195 - 2011 : Démographie et performances du TER.

Quels outils de la transition pour une diminution de la production de GES ?

L'influence du véhicule électrique, confronté aux problèmes de coût, de financement, de batterie, sera progressive en particulier en interurbain. L'ADEME pronostique ainsi que 2/3 des véhicules seront encore des thermiques classiques en 2030¹. D'autre part le véhicule électrique n'est pas sans nuisance, en fonction de la production électrique utilisée, du fait de la fabrication des batteries² très productrice de CO². Et il reste à produire et à stocker l'électricité.

¹ Visions énergétiques 2030-2050 – 2012 – ADEME

² Elaboration des bilans énergétiques, des émissions de GES, et autres impacts. Horizon 2012 et 2020 ; ADEME

Des progrès sont possibles aussi à terme l'hydrogène (qu'il faut produire !) et avec le Gaz ; mais la production de gaz par la méthanisation en rural pourrait satisfaire une (petite ?) partie des besoins de déplacement.

Le covoiturage et l'autopartage permettent d'augmenter le taux de remplissage. Pour l'ADEME, cela ne concernerait que 10% des flux urbains et périurbains en 2030 ; cette gestion du déplacement reste difficile à développer en milieu rural au-delà des systèmes d'entraides de voisinage habituels.

Face à une mobilité qui s'accroît, les améliorations de l'automobile et de son usage sont lentes et ne permettront pas de diminuer de 3% chaque année l'émission de GES, soit 16% dans les 5 ans à venir, objectif qui ne peut plus attendre. Tous les autres moyens disponibles doivent aussi être utilisés.

B - Orientations

Modérer les déplacements en réorientant les priorités d'aménagement

Notre modèle d'urbanisation accroît les besoins de se déplacer, bien plus que dans d'autres pays européens. Actions à favoriser :

- Le développement conjoint activités/habitat/établissements scolaires dans tous les pôles urbains d'une taille suffisante pour offrir les services de base
- La densification des centres villes et leur attractivité (activité commerciale et services, densification, mise en valeur des espaces publics donnant la priorité aux modes doux), bien souvent anesthésiée par des centres commerciaux excentrés et banalisés.
- L'implantation d'équipements sur des axes de transport collectif, en évitant des sites qui ne pourront être desservis que par la voiture.

Plus spécifiquement pour ce qui est des transports :

- Poursuite du soutien aux TC urbains (voies réservées bus, pôles mobilité,....)
- Incitations lors de la construction de Pôles d'Echanges Multimodaux ou d'une meilleure desserte, à la densification des quartiers de gare, par des contrats spécifiques.
- Création d'axes vélos/piétons en particulier quand ils peuvent avoir un double rôle déplacements quotidiens et loisirs, quand ils donnent accès aux gares (passerelles ou souterrains, cheminements directs et pistes cyclables, etc..), aux pôles potentiellement émetteurs (lycée, centre-ville,).

Des programmes fonctions de leurs impacts environnementaux

Les choix de mobilité et de développement d'infrastructures sont à tester dans un modèle d'évolution de la production de GES à différents horizons (5, 10, 20 ans).

Pour un axe donné, la réflexion, généralement focalisée sur un projet d'infrastructure défini a priori, devrait s'orienter sur la meilleure manière de répartir les besoins de déplacements par mode, en favorisant l'infrastructure, existante si possible, la moins émettrice de GES.

Trains et modes actifs sont les modes de transport à privilégier.

Du fait des limites d'évolution du modèle « automobile », qu'il s'agisse des GES, de l'occupation

de l'espace, de la sécurité et de l'impact sur la santé, il est nécessaire de donner la priorité aux autres modes moins émetteurs. Ceci aidera les activités et les habitants à faire face à une remontée inexorable des coûts énergétiques.

En interurbain, un passager de train (électrique) consomme nettement moins d'énergie qu'un passager de voiture et produit près de 10 fois moins de CO² que la voiture³. Un passager en car ou en TER thermique (30% de l'offre en PL) produit 2 fois moins de CO² qu'un passager auto. Le transfert d'une liaison du TER vers le car aboutit à un très fort report sur la voiture et généralement à une dégradation du bilan CO². Car l'attractivité du car est nettement plus faible que celle du train.

Pour les courts trajets en périurbain et rural, le Vélo et le Vélo à Assistance Electrique (VAE) permettent de desservir la dizaine de km, si l'on en améliore la sécurité, et le sentiment de sécurité,

Soutenir les projets interrégionaux réduisant la production de GES

L'enjeu est important. Par exemple sur Nantes Lyon, où le TGV assurerait environ 30% des voyages, la production de GES par passager serait de 3kg pour le TGV, 60 pour la voiture (avec 2,17 pas.) et plus de 80 pour l'avion⁴, à multiplier par plus de 2 pour prendre en compte une émission à haute altitude.

Différents projets sont importants pour la Région, dont :

- Electrification Nevers Chagny (Nantes Dijon Mulhouse), pour permettre des liaisons Nantes Dijon (comme le préconise l'étude RACO/Rail Concept
- Nantes Bordeaux, pour améliorer les liaisons avec Bordeaux qui devient un grand pôle d'échange ferroviaire donnant accès au Sud-Ouest et à la péninsule ibérique. Le tracé actuel permettrait des Nantes Bordeaux en 3h30.
- Interconnexion Sud en Région parisienne pour sécuriser et développer les TGV intersecteurs vers le Sud-Est, Strasbourg et Lille.
- Un nouveau tracé entre Roanne et Lyon pour disposer d'une transversale de bonne capacité dans le prolongement de Lyon Turin. Ceci permettrait de disposer d'une liaison Nantes Bourges Lyon rapide, plus économique qu'en passant par la banlieue parisienne et adaptée au fret.

La coopération avec les Régions voisines pour mettre en commun des liaisons de proximité peut être très efficace, sans être couteuse (coûts compensés par un accroissement de fréquentation et par une meilleure efficacité du matériel et des équipes). Cf également ci-après.

C- Mesures concernant le service TER et interrégional.....

Densifier l'offre de transports collectifs interurbains

Le réseau ferroviaire, plus capacitaire et apte à pénétrer rapidement aux cœurs des villes de toutes tailles, constitue l'armature du réseau ; c'est grâce à lui que les réductions les plus fortes de GES peuvent être obtenues, du fait de son efficacité énergétique et environnementale, et de son attractivité auprès des usagers, actuels et potentiels.

³ Etude Deloitte pour ADEME – 2008 - Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport

⁴ Etude Deloitte pour ADEME – 2008 - Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport

Quand le service est efficace (fréquence, au moins autant que rapidité), la part des TC dans les déplacements quotidiens est forte : autour de 20% ou plus dès 1999 pour les navettes domicile travail sur l'axe St Nazaire, Nantes, Angers, Saumur (et même 45% entre Angers et Nantes), mais aussi sur Angers Cholet, Nantes la Roche-sur-Yon. Les villes moyennes intermédiaires bénéficient de ces liaisons basées sur les potentiels des villes d'extrémité.

En absence de voie ferrée, le car, plus lent ou en cas de demande dispersée, le covoiturage sont des solutions utiles de complément.

Priorités à court terme :

- Rennes Laval Angers Nantes, par la virgule de Sablé (à faire fonctionner avec 8 AR/j comme prévu !)
- Nantes Châteaubriant Rennes ; les contraintes d'exploitation limitent l'utilisation de la ligne, mais, les contraintes, très fortes actuellement, peuvent être progressivement réduites
- La Roche sur Yon, Luçon, Velluire, Marans, la Rochelle, en accélérant la remise en état de la voie, et en créant un service TER complémentaire (4 AR/j au moins) d'un service IC renforcé (cf préconisation de la Commission Duron recommandant 4 AR IC/jour Rennes, Nantes, Bordeaux)
- La Roche sur Yon, Chantonnay, Bressuire, Thouars, Montreuil Bellay, Saumur Tours. Services isolés et partiels existants (PL et PCh) à remplacer par un service régulier de bout en bout. La liaison unique actuelle la Roche sur Yon Tours (aire urbaine de 473000 hab.) ne permet pas un aller retour dans la journée. C'est totalement insuffisant.
- Mise en place des 2 AR Intercités Nantes Lyon chaque jour
- Rennes St Nazaire le Croisic. Liaison à bon potentiel, utile aussi pour le Port.
- Etoiles ferroviaires de Nantes, Angers, le Mans. Diamétralisation de services, pour mieux satisfaire les périurbains et soulager les gares centrales
- Réorganisation des services cars tronçonnés sur l'axe la Roche sur Yon Luçon Fontenay Niort

Rendre le transport collectif d'accès facile

Comment amener les habitants au transport collectif, qu'ils ignorent bien souvent ? La mise en place du cadencement en 2017 (qui devrait se traduire par une croissance de l'offre), plus lisible, devrait y aider. Cela est à compléter par :

Tarifification, Billeterie, Information

- Billeterie régionale unique s'appliquant aux TER et Cars s'étendant aux villes proches (dont Redon, Rennes, Tours, Bressuire et Thouars, la Rochelle)
- Accès au réseau urbain intégré dans le billet TER.
- Information par différents canaux, Information en temps réel sur écran individuel comme sur écrans gare
- Fiches par axe, regroupant les différents modes, et billeterie intermodale
- Point mobilité, en priorité dans les villes moyennes menacées d'une disparition de services SNCF, regroupant services SNCF, TER, réseau départemental, éventuel service urbain, taxi, location de vélo et services associés,
- Tarifification sociale
- Pour les billets TER, accès au TGV à l'Ouest d'Angers (Angers Nantes le Croisic, la Roche sur Yon les Sables), et même du Mans, où il y a toujours des sièges disponibles

Intermodalité

- Meilleure information et articulation des différents modes,
- Correspondances intermodales garanties
- PEM : prioriser la proximité car/quai, installer des abris vélos sécurisés pour abonnés et pour non abonnés, l'information multi-modale, y compris hors heure d'ouverture, le

développement des services à proximité

Faciliter hors zones denses l'accès au transport collectif, les relations de proximité

Avec la mise en place du cadencement en 2017, la maîtrise par la région de l'organisation de l'ensemble des transports interurbains, dont certains seraient délégués, est une opportunité :

Réorganiser le transport par cars « départementaux »

- Remaillage des réseaux : développement des offres interdépartements, par exemple pour mettre bout à bout deux lignes départementales ou pour intégrer d'actuels terminus ruraux sans potentiel dans des liaisons intervilles se terminant sur une ville moyenne du département voisin.
- Création de liaisons intervilles moyennes à bon potentiel (ex : Clisson/Vallet/Liré/Ancenis)
- Tarification unifiée et cohérente avec la tarification TER. Des augmentations de tarif (par exemple en cas de tarif unique passant à un tarif zonal) doivent être compensées par une tarification « solidaire », les abonnements et de meilleurs services.

Les coûts supplémentaires devraient être compensés par une exploitation plus économique (lignes plus longues) et par des recettes améliorées (fréquentation supérieure).

Faciliter en milieu rural ou périurbain l'accès au transport collectif, les relations de proximité

- Covoiturage et autopartage
- Le VAE est adapté à un large usage en milieu rural à condition d'améliorer la sécurité de circulation (pacification de la circulation) et la protection contre le vol et la dégradation (abri), et de combattre les réticences « culturelles ».

Autres mesures

Développer le fret ferroviaire, très faible en PL, y compris en % de trafic en sortie du Port de NSN. Pallier à l'absence d'offre transport combiné avec plateforme fer/camion sur l'axe ligérien (Port – Gd Blottereau- Angers), ce qui peut être rapidement un handicap pour les activités. Soutien à la régénération des lignes capillaires, et soutien à un opérateur régional actif.

Préservation des emprises des grands axes ferroviaires fermés. Elles sont un capital, qui peut se révéler utile (nouvelle activité, développement périurbain, saturation d'axes ou besoin de nouvelle liaison rapide).

Rail et tourisme vélo, en coordination avec les départements. La recette Loire à vélo d'une bonne complémentarité vélo/rail est à dupliquer : le réseau des véloroutes sous maîtrise départements révèle des trous : par exemple Sablé / Angers, Durtal / Angers, Nantes / Clisson / réseau vendéen, itinéraires où rail et vélos se renforceraient mutuellement. Sur ces itinéraires, les gares sont à équiper de boîtes individuels vélos permettant de stocker en sécurité un vélo et tout son équipement.

fnaut pays de la Loire association régionale des usagers des transports

Siège social : Maison des Associations 1 rue d'Auvours 44000 NANTES

Site internet : <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>