

Schéma Régional des Mobilité

Contribution du CESER Pays de la Loire

■ Session du 29/03/2021

■ Avis présenté par M. Patrice POLLONO au nom de la Commission n° 4 "Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Energies"

Entendues les interventions de MM. Jean-Pierre Gautier (CFDT), Olivier Haquette (CGT), Charles Genibrel (CCIR), Mmes Anne Blanche (MEDEF), Fanny Reyre-Ménard (Chambres de métiers).

Entendue l'intervention de M. Roch BRANCOUR, Président de la Commission "Transports, mobilité, infrastructures".

93 votants : 81 pour, 1 contre, 11 abstentions.

TABLE DES MATIERES

1. Introduction.....	3
2. Renforcer l'offre de transport	3
2.1. Une forte augmentation de la desserte TER d'ici 2030	3
2.2. Des infrastructures adaptées.....	4
2.3. Les moyens déployés pour élargir l'offre	4
2.4. Une offre de cars interurbains et scolaires améliorée	5
2.5. Une attention à la qualité de service	6
3. Faciliter les déplacements pour tous	7
3.1. Des leviers pour la neutralité carbone.....	7
3.2. Un réseau multimodal.....	8
3.3. Une tarification harmonisée.....	8
3.4. Développer un réseau de proximité pour l'achat des titres	9
3.5. Soutenir le transport solidaire.....	9
3.6. Favoriser l'autonomie à l'utilisation des transports collectifs.....	9
4. Renforcer l'attractivité de la région en modernisant les infrastructures de transport	9
5. Renforcer les instances de concertation de la mobilité	11
5.1. Choix de gouvernance.....	11
5.2. Promotion de transport collectif.....	12

1. Introduction

La Région présente à l'occasion de la session de mars 2021 le schéma Régional des Mobilités.

L'adoption de schéma intervient après les transferts de compétence actés par la loi Notre, et alors que, suite au report dû à la situation sanitaire, les communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 pour décider de prendre ou non la compétence d'autorité organisatrice des mobilités (AOM).

Elle intervient à la suite de la présentation, en décembre dernier, du projet de SRADDET. Ce schéma doit être adopté fin 2021. Il reprend les éléments principaux figurant dans le schéma régional des mobilités.

Le CESER a réalisé, en amont de la rédaction de ce schéma, une contribution qu'il a votée en octobre 2019. Le présent avis examine donc le schéma régional à l'aune de cette contribution, tout en prenant en compte les évolutions de contexte intervenues depuis, avec en premier lieu la pandémie due au coronavirus et ses conséquences économiques, sociales et sociétales.

Le schéma régional se compose de quatre parties principales, intitulées respectivement : « Renforcer l'offre de transport », « Faciliter les déplacements pour tous », « Renforcer l'attractivité et l'accessibilité de la Région en modernisant les infrastructures de Transport », « Fédérer les acteurs sur le territoire régional », résumées en douze engagements à l'horizon 2030.

Il offre un regard complet sur l'ambition que porte à ce jour la Région en matière de mobilité, en élargissant au-delà de la mobilité du quotidien, sur la connexion vers l'Île de France et les aéroports franciliens, ainsi que sur le fret ferroviaire.

2. Renforcer l'offre de transport

2.1. Une forte augmentation de la desserte TER d'ici 2030

Suite à la mise en place du cadencement en 2017, la Région prévoit une offre renforcée en heures creuses et le week-end. Elle souligne en effet une évolution que le CESER avait constatée, à savoir que plus de la moitié des déplacements ne sont pas directement liés au travail ou aux études.

La Région prévoit donc, d'ici 2030, **d'augmenter de 67 % l'offre de transport sur le réseau Aléop en TER**, avec pour la plupart des gares une desserte horaire cadencée de 6h à 20h en semaine, et un quasi-doublement de l'offre le week-end en nombre de trains, + 94 % par rapport à 2020).

L'offre sera basée sur 3 types de lignes :

- Les lignes **périurbaines** avec un cadencement minimal en semaine à l'heure, préfigurant la mise en place pour 2050 des services express métropolitains (SEM). Le rapport de SNCF réseau remis au ministre chargé des transports en octobre 2020

rappelait les réflexions en cours à Nantes et soulignait qu'au-delà des 21 métropoles françaises d'autres agglomérations pourraient peut-être voir une offre de SEM être déployée, citant spécifiquement Angers et le Mans.

- Les lignes de **maillage régional** entre les principales villes et les zones rurales, avec un cadencement en semaine à l'heure
- Les lignes **intervilles** pour relier rapidement les principales villes ligériennes, avec un cadencement de 2 heures.

Pour les liaisons interrégionales, la Région des Pays de la Loire engagera un travail avec les Régions limitrophes pour un développement conjoint de l'offre.

La Région réaffirme également sa volonté de pérenniser les lignes ferroviaires existantes.

D'ici à 2050, la Région envisage d'approfondir les orientations prévues d'ici à 2030.

Le CESER salue l'augmentation forte de l'offre prévue par la Région, permettant de donner tout son sens au cadencement introduit en 2017. Il avait, dans sa contribution, proposé des dessertes à l'heure en heure creuse et à la demi-heure en heure de pointe sur les lignes TER structurantes, avec une desserte de 6h à 22h. Il avait également souhaité une augmentation de la desserte en heures creuses et le week-end. Cette augmentation de l'offre doit en adéquation avec l'évolution démographique.

Il partage l'idée de mettre en place trois types de dessertes, permettant une hiérarchisation de l'offre. Il s'interroge sur la fréquence des liaisons interville, prévue à 120 minutes. Ces liaisons seront complétées cependant par les liaisons de maillage régional. Il est prévu que des services ferroviaires mettent en place des offres qui pourraient faire concurrence ou être complémentaires au TER. Dans ce cas, une coordination, notamment sur les horaires, devra être prévue pour répondre aux besoins d'accès des voyageurs.

2.2. Des infrastructures adaptées

La Région prévoit l'adaptation de certaines infrastructures pour permettre l'augmentation du trafic, avec des croisements et l'aménagement du tunnel de Chantenay. Elle prévoit également des travaux de pérennisation des lignes de desserte fine du territoire.

2.3. Les moyens déployés pour élargir l'offre

Pour élargir son offre, la Région prévoit plusieurs leviers :

- L'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER : la Région considère qu'elle permettra une maîtrise des coûts, et prévoit une ouverture totale et progressive du réseau ligérien pour le service annuel 2032,
- L'optimisation des moyens, certains matériels étant inutilisés et certains personnels restants disponibles en heure creuse,

- Des moyens financiers, à la fois pour les travaux d'infrastructures et le matériel ferroviaire (environ 550 M€) et le fonctionnement (31 M€ en 2030) pour l'exploitation du TER. Il est actuellement d'environ 160 M€ par an,
- La hausse de fréquentation consécutive à l'augmentation de l'offre, permettant l'augmentation des recettes.

Au sein du CESER, les opinions sont partagées sur l'opportunité et les effets possibles de l'ouverture à la concurrence. Pour certains, elle a montré ses effets dès cette année avec la baisse du forfait demandé par la SNCF lors de la révision de la convention TER, et offre des opportunités intéressantes de maîtrise des coûts. L'objectif est également d'augmenter les exigences vis-à-vis de la SNCF et d'améliorer ainsi la qualité des services proposés aux voyageurs. D'autres, se basant sur des expériences menées sur le fret et le transport de voyageurs en Europe, considèrent qu'elle n'aura pas d'effet à terme sur le coût pour la collectivité, craignent qu'elle fasse primer la productivité des salariés sur la qualité du travail, et considèrent qu'elle risque d'entraîner des difficultés de gestion du réseau.

Le CESER souhaiterait une objectivisation des effets financiers réels de l'ouverture à la concurrence, des coûts de mise en place de cette concurrence, et des points de vigilance à observer sur la gestion du trafic en cas d'incidents.

Le CESER restera attentif à l'effort financier qui sera in fine nécessaire à l'augmentation prévue de l'offre. Ceci d'autant que si la Région envisage des conséquences limitées de la pandémie à moyen et long terme pour les transports du quotidien, celle-ci pourrait tout de même conduire à des changements de comportements et à une remise en cause du modèle économique actuel du TER.

Le CESER sera attentif à l'évolution du taux de couverture et à la satisfaction des voyageurs.

2.4. Une offre de cars interurbains et scolaires améliorée

La Région des Pays de la Loire s'engage à augmenter l'offre – plus de fréquence et plus d'amplitude horaire - sur les lignes autocars interurbaines à fort potentiel. Il s'agit de doubler l'offre de ces lignes d'ici 2030 (en volume kilométrique global) et de fiabiliser les temps de parcours (par l'usage des voies réservées, la priorité aux feux, le développement d'arrêts connectés à des parkings permettant du rabattement P+R interurbain). L'augmentation de l'offre pourrait se faire en rabattant certaines lignes vers les gares TER. L'offre régulière pourra également être complétée par une offre de transport à la demande en rabattement vers un pôle de mobilité structurant (gare ferroviaire ou arrêt routier) ou une extension d'une ligne régulière à la demande. La Région souhaite développer un service de transport à la demande en semaine et en journée sur tout le territoire régional, accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'évolution de l'offre fera l'objet d'une concertation étroite avec les EPCI. Elle n'est donc pas détaillée dans le schéma régional des mobilités.

La Région prévoit également d'améliorer le confort et l'accessibilité du transport par autocar. Elle encouragera, comme elle le fait déjà, la pratique du covoiturage et de l'autopartage.

La Région prévoit d'abaisser l'âge maximum des cars scolaires de 18 à 15 ans, à l'occasion des prochains appels d'offres passés auprès des transporteurs. Elle modernisera également la billettique pour permettre le rechargement des cartes d'abonnement en ligne. Elle accompagnera les projets de sécurisation des arrêts portés par les collectivités.

Le CESER note positivement la volonté de la Région de proposer un service de TAD sur l'ensemble du territoire. Il rappelle que dans son pacte pour la ruralité, adopté en 2016, la Région prévoyait de « garantir qu'à la fin du mandat, toutes les communes des Pays de la Loire bénéficient d'une offre de transport en commun ».

Il partage l'idée d'une hiérarchisation des lignes.

Il note que l'offre souhaitée par la Région en matière de desserte par cars n'est pas détaillée dans le schéma des mobilités. Il comprend que le décalage de la date de prise de décision concernant la compétence d'AOM par les communautés de commune a pu retarder les échanges prévus avec les territoires. Il approuve la volonté de la Région de travailler avec les territoires pour définir une offre répondant aux besoins des habitants. Il sera attentif à l'offre qui sera définie.

Le CESER note qu'à ce jour le TAD n'est prévu qu'en semaine. Une ouverture du TAD le week-end, pour répondre aux besoins de déplacements des personnes non motorisées, pourrait être étudiée dans l'avenir.

Il rappelle donc sa proposition d'une augmentation des fréquences sur l'ensemble du réseau en portant une attention particulière aux lignes de cars express structurantes, avec une fréquence de 30 minutes en heures de pointe et 60 minutes en heures creuses permettant un rabattement des cars de proximité.

Il soutient l'idée de l'amélioration du confort des cars, notamment avec l'accès au Wifi, permettant de renforcer l'attractivité de ce mode de déplacement pour l'ensemble de la population. Il partage les initiatives facilitant la mise à jour des cartes d'abonnement scolaires.

Il soutient les initiatives en matière de développement du covoiturage et de l'autopartage, qui doivent permettre de compléter l'offre de transport en commun en particulier en zones d'habitat peu dense.

Il sera attentif aux effets consécutifs de l'augmentation de l'offre sur le modèle économique du transport routier interurbain, et suivra avec attention l'évolution du taux de couverture et la satisfaction des voyageurs.

La question de la capacité des entreprises à faire face à une augmentation du versement mobilité dans les territoires qui ne le lèvent pas à ce jour est posée, surtout en période de crise économique. Cette question pourra se poser pour des entreprises qui ne seront pas desservies par des offres de transport collectifs bien que situées dans des territoires situés dans des communautés de communes qui auront pris la compétence d'AOM.

2.5. Une attention à la qualité de service

La Région envisage l'ouverture en open data des données sur l'ensemble du réseau Aléop d'ici à 2023. Cela permettra de partager les données avec les autres collectivités, mais aussi avec d'autres opérateurs de mobilités qui pourraient ainsi développer leur propre offre, par exemple en matière d'autopartage. **Elle souhaite également évaluer la qualité de l'offre.**

3. Faciliter les déplacements pour tous

La volonté affichée de la Région est de développer un réseau **durable, multimodal, proche des Ligériens, solidaire et accessible.**

3.1. Des leviers pour la neutralité carbone

Limiter les déplacements

La Région souhaite travailler avec les territoires pour réduire les déplacements, en agissant sur l'organisation spatiale de l'habitat et des services, en développant des espaces de travail partagés, et en confortant un maillage fin de polarités dynamiques sur l'ensemble de la Région.

Ces orientations rejoignent celles qui avaient été proposées par le CESER dans sa contribution de juin 2020 sur le plan de relance régional. Il s'agit de développer l'activité économique, tout en rationalisant les déplacements qui peuvent l'être.

Augmenter la part modale des transports collectifs et partagés

La Région affiche des objectifs chiffrés d'augmentation de la part modale des déplacements en transports collectifs (de 8,4 % aujourd'hui à 12 % en 2030 et 15 % en 2050), en vélo (de 3 % à 12 % en 2030 et 15 % en 2050), et en covoiturage (7% en 2050, soit 9 fois plus qu'actuellement)

Favoriser les motorisations alternatives pour les cars, trains, bateaux, véhicules particuliers

La Région favorisera le développement de motorisations alternatives sur le parc de cars régionaux, avec l'objectif de motorisations alternatives à 100 % en 2030 des autocars des lignes régulières Aléop.

Elle s'appuiera pour l'ensemble des transports dont elle a la compétence sur les motorisations électriques et hydrogènes. En particulier, elle envisage le déploiement de rames TER à hydrogène sur l'étoile mancelle – ce qui permettra de travailler en lien avec les régions Centre-Val de Loire et Normandie.

Le schéma rappelle également les initiatives régionales prises pour la flotte, et que le CESER avait approuvées.

Le CESER approuve les initiatives permettant de favoriser les motorisations alternatives des transports collectifs. Au-delà de l'exemplarité nécessaire, ceci doit se

faire en tenant compte du surcoût éventuel d'achat, d'adaptation et d'usage des véhicules, pour maîtriser la dépense régionale.

3.2. Un réseau multimodal

La Région établit une hiérarchisation des PEM en trois types : 6 PEM stratégiques appuyés sur les gares desservies par le réseau national, PEM structurants, et PEM d'intérêt territorial.

Elle prévoit 30 M€ d'investissements d'ici 2030 dans le PEM.

Concernant le développement du vélo au quotidien, la Région prévoit de consacrer dans les 10 années à venir, 1 M€ par an à la réalisation d'itinéraires sécurisés. Elle souhaite également favoriser la « culture vélo » auprès des lycées, des collectivités et des entreprises.

Le CESER appuie ces mesures qui montrent une volonté réelle de la Région de prendre en compte le vélo au quotidien.

3.3. Une tarification harmonisée

Les modalités de la tarification routières ne sont à ce jour par connues. La Région donne toutefois des orientations dans le schéma régional des mobilités :

- Une tarification unique et zonale sur toutes les lignes routières Aléop d'ici 2024
- Une intégration tarifaire avec les réseaux urbains facilitant les correspondances.

La Région souhaite aller vers un billet unique régional multimodal. A l'horizon 2025, elle souhaite que l'ensemble des gammes tarifaires des réseaux ligériens soient intégrés à Destineo.

Elle souhaite également harmoniser sur l'ensemble du réseau Aléop, routier comme ferroviaire, les tarifications sociales et aller vers une tarification solidaire en fonction des ressources réelles et non du statut.

Elle offrira la gratuité aux accompagnants de personnes en situation de handicap. Pour ces personnes, la tarification sera concertée avec les associations représentatives.

Le CESER prend acte des orientations de la Région en matière tarifaire. Il sera attentif aux montants qui seront décidés par la Région.

Il rappelle certaines propositions qu'il avait formulées dans sa contribution d'octobre 2019 :

- **Pour les lignes routières, tarification plate très accessible sur l'ensemble de la Région d'un montant de 2 € à 2,40 € pour le billet plein tarif, qui est la « vitrine » de l'offre tarifaire, généralisant le tarif pratiqué dans trois départements et appliqué aujourd'hui à la majorité des Ligériens. Une tarification spécifique pour les trajets supérieurs à un certain seuil (50 km par exemple), pourrait être appliquée.**
- **Rendre accessible tous les tarifs y compris les « prix ronds » pour les voyageurs sans accès internet.**

- **Mettre en place une tarification sociale sur les abonnements.**
- **En matière de tarification ferroviaire, la Région devra veiller à la cohérence des tarifs avec les régions voisines et les autres opérateurs ferroviaires (IC, OSLO, Railcoop...)**

3.4. Développer un réseau de proximité pour l'achat des titres

Après que la convention TER 2017-2023 a acté la fermeture de 99 000 heures de guichets, la Région s'engage sur le maintien et le développement de points de ventes multimodaux. A terme, la Région souhaite soutenir un maillage de 50 points d'information, conseils ou vente, en appuyant les territoires qui souhaiteront créer des « points de la mobilité ».

Le CESER approuve le souhait de voir mis en place un maillage fin permettant aux voyageurs d'acheter leur titre de transport à proximité de chez eux. Il souligne la nécessité qu'ils puissent disposer de l'ensemble des services (achats d'abonnements, de billets congés payés, de trajets complexes...)

3.5. Soutenir le transport solidaire

La Région souhaite s'engager pour soutenir les initiatives en faveur du transport solidaire (qui est assuré par des bénévoles), aujourd'hui souvent financé largement par les départements au titre de leur compétence sociale.

Le CESER, appuie ce soutien aux initiatives de transport solidaire qui sont une source de lien social, notamment en milieu rural. Elles sont bien un complément aux offres développées par les collectivités (TAD, transport régulier) mais ne peuvent pas s'y substituer. Elles dépendent de la disponibilité des bénévoles, et ne sont pas toujours accessible aux PSH.

3.6. Favoriser l'autonomie à l'utilisation des transports collectifs

En matière d'accessibilité, la Région s'appuie sur la charte signée avec le Gérontopôle et les associations représentatives des PSH.

La Région prévoit une mise accessibilité des gares prioritaires pour 2025, de l'ensemble des cars pour 2023 et des trains pour 2030.

Le CESER note les efforts de la Région en matière de mise en accessibilité, mais souligne qu'ils doivent être déployés en lien avec les EPCI, en particulier les agglomérations et l'Etat pour permettre l'accessibilité totale des points d'arrêts routiers et ferroviaires. Un objectif en la matière pourrait être intéressant.

4. Renforcer l'attractivité de la région en modernisant les infrastructures de transport

Le schéma régional des mobilités reprend les principaux travaux d'infrastructures que la Région envisage de soutenir ou de réaliser.

Certains travaux seront nécessaires pour améliorer les fréquences.

Au-delà, la Région rappelle en particulier la modernisation prévue concernant l'axe Nantes Angers Sablé - Paris, s'appuyant sur la contractualisation avec l'Etat et le soutien de l'Europe. Elle rappelle l'importance de l'amélioration de la section Massy-Valenton et de la réalisation d'une gare TGV à Orly-Pont de Rungis permettant une connexion directe à l'aéroport.

D'autres liaisons sont évoquées, vers Bordeaux et la Bretagne.

- **Pour le CESER, la mise à niveau de cet axe Nantes Angers Sablé et la création de la gare d'Orly Pont de Rungis sont indispensables pour désenclaver le territoire régional, a fortiori si la suppression des liaisons aériennes entre Nantes et Orly est confirmée. Bien que ces projets ne concernent pas uniquement les Pays de la Loire, le plan de relance de l'Etat doit participer à leur financement.**
- **Il rappelle l'importance de l'ensemble des liaisons interrégionales, au-delà de cet axe, en particulier les liaisons vers la région nouvelle Nouvelle-Aquitaine et vers la Bretagne, et la liaison interrégionale Caen Le Mans Tours dont la ligne devra être rapidement modernisée. Le CESER tient compte du fait que la Région est dépendante d'autres acteurs, en particulier de l'Etat, pour le financement de ces infrastructures.**
- **Il souhaite qu'en fonction des études et des coûts de mise à niveau des infrastructures, des réouvertures à moyen long-terme de lignes aux voyageurs puissent être envisagées, au-delà de Cholet-Les Herbiers.**
- **Il souhaite donc voir remis à jour le SRIT (schéma régional des infrastructures de transport)**

Le schéma régional des mobilités rappelle également le souhait de la Région de voir réaménagé l'aéroport de Nantes Atlantique et améliorée sa desserte, rappelant les projets en cours d'une halte ferroviaire et d'un Bus à Haut Niveau de Service.

Comme il l'indique dans son avis sur le projet de SRADDET, Le CESER souligne l'importance d'une rénovation rapide de l'infrastructure, alors que certains investissements avaient été gelés ou réduits au minimum dans la perspective de son transfert finalement abandonné. Il sera attentif à la réalisation effective des projets de desserte de l'équipement, et aux modalités de fonctionnement de ces dessertes (coût, fréquence...). Il sera également vigilant au suivi des engagements de l'Etat sur la modernisation de l'infrastructure.

Concernant le transport de marchandises, le schéma prévoit l'amélioration des chaînes de transport logistiques du GPMNSN, en se référant au projet stratégique 2021-2026 (non publié à date).

Il rappelle également l'étude lancée par la Région pour le développement du fret ferroviaire.

La Région s'engage dans le **maintien des emprises ferroviaires afin de préserver les lignes capillaires et leur développement futur en matière de transports de marchandises**. Elle envisage de consacrer environ **10 M€ supplémentaires sur 10 ans** pour

l'entretien des lignes capillaires pour lesquelles l'exploitation est maintenue par une activité économique suffisante et le développement d'Installations de Terminal Embranché.

Le CESER partage les enjeux liés au fret ferroviaire et propose de travailler en lien avec la Région sur les mesures qui pourraient être adoptées pour favoriser sa relance.

Il rappelle également sa contribution sur le projet stratégique du GPM, votée en juillet 2020, dans laquelle il émettait des propositions pour sa desserte, notamment l'électrification de la section ferroviaire Nevers Chagny.

Il note par ailleurs que le maintien des emprises ferroviaires ne concerne pas la gare de Nantes Etat en cours de déferrisation.

Le schéma régional des mobilités rappelle également les projets routiers que la Région souhaite voir réalisés, et que **le CESER soutient, en précisant que le grand contournement de Nantes ne doit pas nécessairement être réalisé à quatre voies, et qu'il souhaite un franchissement de la Loire en aval de Cheviré.** Les travaux devront s'accompagner d'une vigilance pour un impact environnemental minimal et une consommation limitée de l'espace. **L'augmentation des capacités routières doit être accompagnée d'une politique de développement des alternatives au mode routier** pour éviter qu'elle ne conduise à une hausse finale du trafic. L'ouverture du franchissement de la Loire à Ancenis aux modes doux doit être étudiée.

L'aménagement de la liaison depuis Fontenay le Comte vers la Rochelle (alternative à l'A831), qui figure dans les axes identifiés d'intérêt régional, est également **une priorité du CESER.**

5. Renforcer les instances de concertation de la mobilité

La Région s'appuiera sur plusieurs instances de concertation : conférence ligérienne des AOM, comité des partenaires (réuni avec le comité des partenaires du transport public), instances d'élaboration et de suivi des contrats opérationnels de mobilité, comités de ligne.

Le CESER avait dans sa contribution de 2019 souhaité le renforcement des comités de lignes afin de tenir compte de l'augmentation du nombre de lignes gérées par la Région, avec dans l'idéal, un comité de ligne par bassin de mobilité. Les expériences de dématérialisation menées durant la pandémie devraient permettre d'ouvrir des pistes pour améliorer leur fonctionnement. Une alternance des réunions en présentiel/distanciel pourrait être étudiée.

Le CESER souhaite le comité des partenaires joue un véritable rôle de proposition en matière de transports et soit donc consulté en amont de la définition des projets. Il souhaite également que le comité des partenaires soit ouvert aux représentants des salariés du secteur.

Il considère qu'un suivi régulier des indicateurs en matière de mobilité sera indispensable pour vérifier la mise en œuvre du schéma.

5.1. Choix de gouvernance

La Région encourage **la prise de compétence « organisation de la mobilité » par les communautés de communes.**

Le CESER avait proposé la mise en place d'un syndicat mixte. Si le choix de la Région n'apparaît pas clairement dans le schéma, elle n'a pas retenu cette possibilité à ce jour, conformément à ce qu'elle avait annoncé. Elle considère que la situation ne permet pas de mettre en place une telle gouvernance. Elle encourage la prise de compétence d'AOM par l'ensemble des EPCI, avec le déploiement d'une offre socle, complétée par les EPCI s'ils le souhaitent.

Le CESER prend acte de ce choix, et note que le fait de garder les lignes structurantes au sein de la Région facilitera la cohérence du réseau régional.

5.2. Promotion de transport collectif

Le SRM prévoit un travail en commun avec les chambres consulaires et les organisations patronales, et des actions de sensibilisations et de communication pour susciter l'adhésion aux transports collectifs.

Le CESER appuie ces actions qui rejoignent les propositions qu'il a émises en la matière.