

Les documents stratégiques liés aux transports et aux mobilités

■ Session du 18/06/2024

■ Avis présenté par M. Yvic KERGROAC'H au nom de la Commission n° 3 "Infrastructures - Mobilité – Infrastructures de l'Information et de la Communication - Energies"

Entendues les interventions de MM. Christophe BESNARD (CGT), Charles GENIBREL (CCIR), Jean-Pierre GAUTIER (CFDT), Pascal FONTAINE (MEDEF),

Entendue l'intervention de M. Loïc MILLOIS, Directeur général adjoint Défi Écologie et Mobilités du Conseil régional.

92 votants : adopté par 85 pour, 0 contre, 7 abstentions.

La Région présente, à l'occasion du BS, deux documents de portée stratégique sur les transports et mobilités.

1. Rapport « une ambition affirmée pour les mobilités ».

Ce rapport présente un certain nombre d'éléments déjà connus permettant la déclinaison opérationnelle de la Stratégie Régionale des Mobilités 2021 – 2030. Ces éléments sont également présentés dans les différents rapports budgétaires de cette session.

La Région prévoit de se porter acquéreur de près de 40 nouvelles rames qui seront affectées majoritairement sur l'étoile mancelle, permettant notamment le redéploiement d'une partie du matériel existant sur le reste du réseau. Le type de matériel n'est pas encore précisé. La motorisation hydrogène n'a pas été retenue du fait de la maturité insuffisante de cette technologie. Le CESER partage la prudence de la Région sur les orientations prises en matière de motorisation hydrogène et prend acte qu'une possibilité de rétrofit est envisagée. Il rappelle que les projets d'électrification sur la ligne Caen – Le Mans – Tours ont été ajournés dans l'attente d'une motorisation décarbonée. Cette électrification devra être étudiée dans les années à venir. Elle serait une source d'économie en matière de matériel.

Le CESER sera attentif au type de matériel retenu, tenant compte de l'évolution des usages, ainsi qu'aux délais de commande et de livraison de ces rames, au vu des surcharges constatées actuellement sur certaines lignes aux heures de pointe et de l'augmentation constante de la fréquentation dans les TER.

De plus, le CESER partage la volonté de la Région de passer 100% des cars des lignes régulières du réseau Aléop en motorisation alternative. Cet objectif devrait également être étendu aux cars scolaires. Le bio-GNV fait partie des solutions.

Par ailleurs, le CESER appuie la volonté de la Région de favoriser l'usage du vélo du quotidien, en particulier en déployant des parkings sécurisés dans 100% des gares ferroviaires de la Région. En outre, il salue l'élargissement du projet de SERM¹ nantais à l'ensemble du territoire situé entre Nantes et Saint-Nazaire.

La Région annonce la volonté de sécuriser l'axe ferroviaire Nantes – Sablé par la pose de 268 km de clôtures. Une partie de cette opération avait déjà été annoncée lors de la signature du contrat d'avenir en 2018. Aujourd'hui, c'est l'intégralité de l'axe Nantes – Le Mans, hors zones urbaines, qui serait concernée. Le CESER se réjouit de cette ambition tout en regrettant le délai global de réalisation de l'opération qui aura mis 6 ans avant d'être concrètement lancée. Ce délai est en partie expliqué par la nécessité d'avoir réalisé en amont des études environnementales pour limiter les impacts sur la faune, et de prendre des mesures compensatoires.

Concernant la ligne Nantes – Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie, le CESER se réjouit de la modernisation à venir au regard des incidents qui y sont fréquemment signalés. De plus, il appuie le choix de réaliser des études pour l'ouverture éventuelle de nouvelles haltes ferroviaires, en particulier à proximité de l'aéroport de Nantes Atlantique, et sur l'île de Nantes permettant les correspondances avec les transports urbains.

¹ Service Express Régional Métropolitain

Enfin, la Région confirme sa volonté de mettre en place une plateforme unique rassemblant toutes les offres de services de mobilité de compétences régionales et locales sur le territoire, et permettant à terme l'achat de titres de transport urbain. Le CESER appuie ce choix tout en soulignant l'intérêt que pourrait représenter une démarche coordonnée des Régions pour créer une plateforme unique nationale, ou tout du moins permettre la compatibilité des différentes applications régionales. Il s'agit aussi de faciliter la lisibilité pour les voyageurs qui fréquentent plusieurs réseaux.

Enfin, le rapport annonce la création d'une nouvelle gouvernance régionale des mobilités dénommée Pays de la Loire Mobilités permettant la coordination des différentes offres de transport de compétence régionale et infrarégionale. Pour rappel, dans sa contribution sur le Schéma Régional des Mobilités votée en octobre 2019, le CESER avait déjà proposé la mise en place d'un syndicat mixte à l'échelle régionale qui permettrait de regrouper l'ensemble des autorités organisatrices des mobilités et d'assurer la cohérence de l'offre. Le CESER partage donc ces objectifs de gouvernance et sera attentif à la manière dont celle-ci sera mise en œuvre.

2. Stratégie Régionale en matière aéroportuaire.

Cette session est aussi l'occasion pour la Région de présenter sa Stratégie Régionale Aéroportuaire. Le CESER prend acte de cette stratégie dressant un état des lieux des 17 plateformes régionales et qui trace une ambition autour de la décarbonation des usages aéroportuaires, de la redynamisation des plateformes secondaires et de la promotion de la filière aéronautique. Cette stratégie intervient en complément des orientations prises pour l'aéroport de Nantes Atlantique qui relève de la compétence de l'Etat.

Le CESER appuie la volonté de développer la production d'énergie sur place, en particulier solaire, et de favoriser les usages des énergies renouvelables. Il souligne la volonté de la Région de développer une filière de carburants alternatifs au bénéfice à terme de l'ensemble du transport aérien. Il note cependant que les questions de disponibilité des ressources, notamment en matière de biomasse, devront être prises en compte.

Le CESER considère nécessaire le maintien des infrastructures existantes d'accueil de l'aviation légère, notamment pour les transports sanitaires et l'apprentissage du pilotage.

La question du développement de l'aviation privée, notamment d'affaire, fait débat :

- Certains rappellent que l'aviation d'affaire pollue 4 à 14 fois plus qu'un avion de ligne classique par passager transporté² et soulignent la nécessité du partage des efforts de sobriété par tous.
- D'autres mettent en avant le rôle que l'aviation d'affaire joue dans l'économie régionale, permettant notamment le déplacement rapide de salariés sur plusieurs sites au niveau européen, et sa contribution en matière d'innovations technologiques et de motorisation.

² Selon une étude de la Fédération Transport et Environnement de 2021
[Private jets: can the super-rich... | Transport & Environment \(transportenvironment.org\)](#)

Enfin, le CESER partage la volonté de la Région de développer les formations dans le domaine de l'aéronautique, filière industrielle majeure du territoire ligérien.