

La LETTRE

www.ceser.paysdelaloire.fr



CHIFFRES CLÉ

en Pays de la Loire

- 85 % des transports s'effectuent par la route
- 50 000 km de voies communales
- 22 130 km de routes départementales
- 440 km de routes nationales
- 730 km d'autoroutes concédées



Découvrir et suivre le CESER via sa newsletter et sur Twitter  [ceserPDL](#)

L'AVENIR DES DÉPLACEMENTS ROUTIERS ET DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES en Pays de la Loire

Un enjeu économique et social crucial

Alors que dans les Pays de la Loire l'essentiel des déplacements s'effectuent sur la route, les contraintes sur les finances publiques, la vétusté et l'engorgement de certains réseaux nécessitent d'agir avec discernement. Par cette auto-saisine, le CESER des Pays de la Loire propose un état des lieux très complet du réseau routier régional, montre sa contribution à l'économie et à l'autonomie de ses habitants, mais aussi ses coûts et impacts environnementaux.

Tout l'intérêt in fine vise à lister les principaux défis à relever afin de moderniser et sécuriser le réseau pour l'adapter à l'évolution des usages et aux attentes des Ligériens. De fait, l'indispensable desserte équilibrée des territoires passe autant voire plus par une amélioration de l'existant que la création de nouvelles infrastructures. Outre les nouvelles possibilités de déplacement, ce travail s'appuie sur les nombreuses innovations technologiques concernant tant les véhicules que les infrastructures routières pour proposer un certain nombre de préconisations en mesure d'assurer l'avenir des déplacements et des réseaux routiers en Pays de la Loire.

Trois questions à Patrice POLLONO

"Il faut innover pour mettre en œuvre de nouvelles formes de mobilités"

Pourquoi le CESER a-t-il consacré une étude aux déplacements et aux réseaux routiers ?

Pour deux raisons principales. Apporter notre contribution à l'élaboration du SRADETT (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) d'une part ; connaître précisément la situation et réaliser un travail prospectif pour orienter au mieux les subsides régionaux. En effet, la Région apporte depuis 2017 un appui financier aux départements sur les infrastructures routières considérées comme relevant de l'intérêt régional.

Quels sont les principaux enjeux ?

Les enjeux sont multiples : desserte équilibrée des territoires, mobilité, évolution des usages et des attentes, sécurité routière, interconnexion avec les autres modes de transport, questions environnementales, financement et innovation. La qualité du réseau routier est un atout primordial pour l'attractivité des territoires, le développement économique et la

qualité de vie des habitants. Optimiser les réseaux existants, faciliter les nouveaux usages en matière de déplacements et l'intermodalité, anticiper le recours aux nouvelles technologies sont aussi des enjeux essentiels.

Que retenir-vous de ce travail ?

En dehors des aspects relatifs aux nouvelles technologies, on observe une évolution rapide des comportements et des attentes. On constate une augmentation continue du nombre des déplacements. Pour des questions financières et de respect de l'environnement, beaucoup de gens prennent conscience de l'intérêt des solutions alternatives et sont prêts à utiliser différentes possibilités de transport. Il faut donc faire preuve d'anticipation pour mettre en œuvre des nouvelles formes de mobilités et des solutions inédites d'accès à ces offres, mais aussi favoriser autant que faire se peut l'intermodalité alliant l'automobile, le car, le vélo, la marche et le train.



À gauche, Luc Serrano, Président de la Commission "Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Énergies"

À droite, Patrice Pollono, Rapporteur (Mandature 2013-2017)

La route est vitale aux Pays de la Loire

Dans les Pays de la Loire, trois déplacements de voyageurs et transports de marchandises sur quatre s'opèrent sur la route. La vitalité économique et démographique de la région a pour conséquence une augmentation constante de ce trafic de l'ordre de 6 % à 7 % par an. Un essor essentiellement dû au dynamisme du transport de marchandises (+ 35 % en 20 ans, 3^e région de France en tonnage), alors que le parc automobile a plutôt tendance à se stabiliser grâce au report modal (modes doux et transports en commun).

Cette étude rappelle l'apport considérable du transport routier à la région tant en termes de développement économique, de maintien de l'emploi que d'intégration sociale, en garantissant l'autonomie des habitants même en milieu rural.

Certes, les déplacements routiers ne présentent pas que des avantages, puisqu'ils restent néfastes à l'environnement (pollutions, consommation d'espaces, nuisances sonores). De plus, ils polluent davantage que les autres modes de transport par rapport au nombre de personnes transportées. Cependant, la situation s'améliore dans les Pays de la Loire puisque tant les émissions de CO₂ que de particules fines ont sensiblement diminué entre 2008 et 2014. Pourtant, bien que moins affectée que les autres grandes aires urbaines françaises, la région n'est pas totalement épargnée par les encombrements. Importants au Mans et à Angers, ils pénalisent plus encore la métropole nantaise à cause d'un manque flagrant de franchissements de la Loire.

Enfin, alors que l'accidentologie régresse, la région se caractérise par un taux d'accidents mortels plus élevé que la moyenne nationale (190 accidents mortels en 2015 soit 4,4 % des accidents contre 2,8 % au niveau national). Un score médiocre qui s'explique en partie par la dangerosité de certains axes au premier rang desquels figure notamment la route Nantes-Pornic (13 morts en 10 ans).

Un dispositif routier très dense tel que celui des Pays de la Loire exige des adaptations permanentes et coûteuses, ce qui s'avère de plus en plus difficile à atteindre dans un contexte financier contraint et sans recettes spécifiquement dédiées.



Trois niveaux de gouvernance

Le réseau routier des Pays de la Loire comprend 440 km de routes nationales en gestion directe et 730 km d'autoroutes concédées. Si aucun projet de nouvelle section d'autoroute n'est à l'ordre du jour, le CESER suggère de réaliser des aménagements (parking relais) près des agglomérations et d'étudier l'option des concessions pour améliorer la fluidité du trafic à l'entrée des périphériques.

Sur le réseau départemental, après une baisse drastique des dépenses entre 2012 et 2016 (- 35 %), les départements ont relancé leurs investissements en 2017 (+ 14 %, soit 27,56 millions en autorisation de programme) sous l'effet notamment de la politique routière d'intérêt régional (lire par ailleurs).

Les priorités sont accordées à l'entretien et la sécurisation des routes.

Quant aux réseaux communaux/intercommunaux, plus importants en volume (50 000 km), leur entretien et leur adaptation par un élargissement des voies sont essentiels pour désenclaver des territoires mal ou pas desservis par les autres modes de transport.

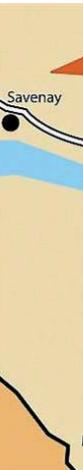
+ 50 000 voitures

entre 2002 et 2015 sur l'agglomération nantaise, soit au total 350 000 voitures en circulation de part et d'autre du périphérique (source : Auran⁽¹⁾).

Le trafic a progressé de 31 % en 10 ans sur le périphérique, et doit augmenter de 22 % d'ici à 2035 dont + 59 % de poids-lourds.

En 2030, l'Auran prévoit 230 000 déplacements supplémentaires sous l'effet de l'augmentation de la population. "Comment transporter toujours plus de personnes avec moins de voitures ?", interroge l'Auran.

⁽¹⁾ Agence d'urbanisme de la région nantaise.





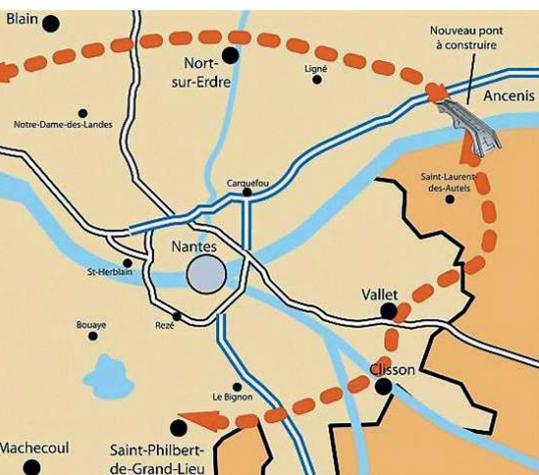
Mener de front ambitions et vigilance

La Région a engagé depuis 2017 une politique volontariste en matière routière. Le nouveau plan routier prévoit en effet de renforcer 27 axes routiers d'intérêt régional dans les cinq départements, avec une participation minimum de 40% pour faciliter la réalisation de ces opérations. Même si le secteur est couvert par trois maîtres d'ouvrage, le CESER a ciblé plusieurs sujets sur lesquels l'institution régionale pourrait intervenir directement ou indirectement.

Gouvernance et concertation optimisées

En matière de gouvernance, la Région en tant qu'autorité organisatrice des transports (AOT), devrait à terme pouvoir jouer pleinement son rôle de chef de file de la mobilité. En effet, l'éventuelle poursuite de la répartition des compétences pourrait se traduire par un transfert de la gestion des routes départementales aux Régions et des ressources financières correspondantes. Cependant, la Région devra travailler de concert avec les acteurs de proximité. Pour ce faire, le CESER préconise de **créer une conférence régionale des AOT**, en mesure de mieux coordonner les initiatives et partager les problématiques concernant les infrastructures et déplacements routiers.

Par ailleurs, tout en reconnaissant l'utilité des procédures de concertation pour assurer un large consensus à un projet d'infrastructures, le CESER pointe leur durée parfois excessive. Il conviendrait dès lors d'améliorer ces démarches pour **réduire le temps de mise en œuvre des projets d'aménagement**.



L'indispensable grand contournement de Nantes : un enjeu pour tout le Grand-Ouest

Constamment évoqué mais jamais concrétisé, le projet de pouvoir contourner la métropole nantaise au-delà de l'actuel périphérique devient une nécessité absolue en termes de fluidité du trafic aux abords de Nantes et de vitalité économique des bassins périphériques. Il s'agit en effet d'améliorer la qualité des liaisons entre les bassins économiques de Montaigu, des Mauges, d'Ancenis, puis de contourner par le Nord et rejoindre la RN 165 vers Savenay. Et bien sûr de réaliser enfin deux nouveaux franchissements de la Loire au niveau d'Ancenis et en aval de Cheviré. Au regard de ses nouvelles prérogatives en matière d'axes routiers structurants, la Région a, selon le CESER, toute la légitimité nécessaire pour faire avancer ce projet.

Illustration : Conseil départemental de Loire-Atlantique

Dans ce domaine, le CESER suggère deux pistes d'amélioration : **l'optimisation de la communication** sur les nouveaux projets en amont et **l'instauration d'une fourchette de délai de concertation**.

Priorités ciblées et financements fléchés

Les faiblesses du réseau routier ligérien et les contraintes de financement requièrent de dégager des priorités qui relèvent avant tout de la **modernisation des infrastructures actuelles**. Plus rationnel et responsable, **l'entretien régulier et l'adaptation de l'existant** à l'évolution du trafic permettent d'accroître la performance du réseau et de le sécuriser en consommant moins d'argent public et de foncier que la création de nouvelles infrastructures. Pour autant, il convient de maintenir, voire d'accélérer la réalisation de projets, notamment sur les **tronçons les plus accidentogènes** tel l'axe Nantes-Pornic.

En matière de financement, deux leviers peuvent être activés : la **prolongation des concessions accordées** aux gestionnaires des autoroutes de manière à engager des travaux d'amélioration sur des points sensibles du réseau **pour fluidifier le réseau** en transférant le coût du contribuable à l'utilisateur ; le fléchage de recettes fiscales sur les infrastructures routières via par exemple une **redevance poids lourds régionale** sur le réseau national non concédé et les principaux axes routiers départementaux.

116,2 millions d'euros

Enveloppe attribuée pour 5 ans par la Région en appui aux départements afin de contribuer aux financements des travaux d'amélioration et/ou de réalisation des axes routiers d'intérêt régional.

Par effet de levier, le montant des investissements sera trois fois plus élevé et les travaux généreront 3 300 emplois. Le CESER préconise **d'assortir les aides de certaines conditions** : aménager des aires de covoiturage à proximité des villes et de stationnement pour les poids-lourds notamment sur le réseau secondaire ; réduire les nuisances sonores par des revêtements adaptés et des murs anti-bruit ; réaliser des passages à faune.

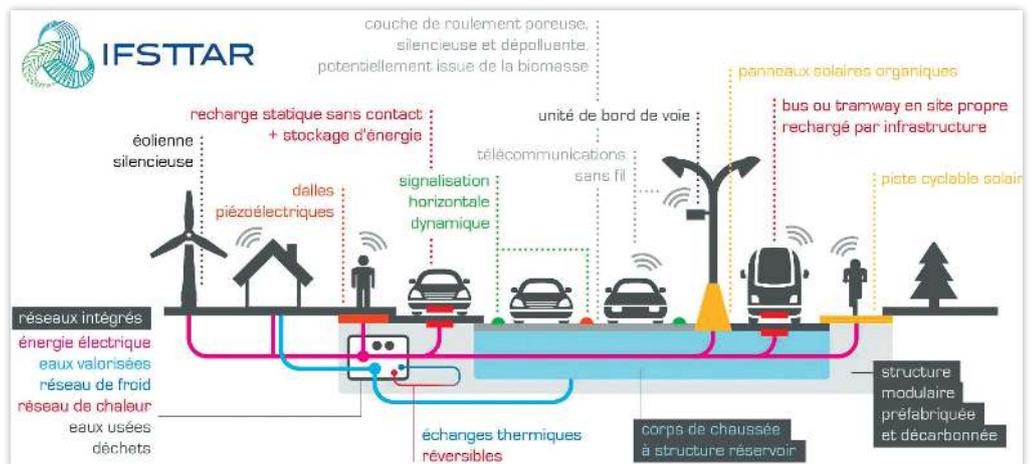
Retrouvez l'intégralité des études sur le site internet ceser.paysdelaloire.fr



Leader des motorisations alternatives

Pour placer les Pays de la Loire au 1er rang français des motorisations alternatives, la Région compte faire monter en puissance diverses technologies. En plein essor, la voiture électrique doit être boostée par un déploiement des possibilités de recharge sur tout le territoire, mais il convient de rester vigilant sur le recyclage des batteries, source de pollution. L'hydrogène présente plus d'avantages que l'électricité (rechargement rapide, autonomie plus élevée). Son coût reste élevé pour les particuliers et les stations de ravitaillement peu nombreuses, mais il constitue une voie très prometteuse même s'il est actuellement mieux adapté aux véhicules lourds, terrestres, fluviaux et maritimes. Abordable et propre, le gaz naturel reste encore trop limité au transport de marchandises. Cependant, la Région compte en accentuer l'usage en créant 19 stations publiques d'avitaillement d'ici à 2020.

Tirer profit des innovations et nouveaux usages



Les innovations technologiques en cours et à venir recèlent des gisements d'opportunités pour réduire les coûts sociaux et environnementaux liés à la route. La "route du futur" par exemple ouvre la voie non seulement à des infrastructures moins bruyantes, plus écologiques (moins utilisatrice de bitume) et plus sûres, mais aussi génératrice d'énergie.

Face aux encombrements récurrents aux abords des grandes villes, les solutions innovantes pour les réduire sont à trouver dans les nouveaux modes de déplacement de type covoiturage et auto partage, mais aussi avec le véhicule autonome et connecté (lire par ailleurs), sans oublier la multimodalité et le traditionnel vélo.

L'Ouest expérimente le transport intelligent

Si la voiture connectée et/ou autonome augure une plus grande sécurité et une meilleure fluidité du trafic grâce à des systèmes de communication entre véhicules, elle nécessitera d'investir dans l'installation de capteurs et l'amélioration des réseaux de télécommunications pour gérer le flux de données. Des solutions pourraient provenir du projet Scoop. En effet, le Grand Ouest fait partie des cinq sites pilotes participant à cette expérimentation de déploiement de systèmes de transport intelligent et coopératif qui mobilise les constructeurs automobiles français PSA et Renault, des universitaires et des gestionnaires autoroutiers.

Mais pour bénéficier pleinement des **travaux de recherche des laboratoires et autres organismes spécialisés dans les travaux publics**, le CESER recommande de s'approcher de ces derniers et de soutenir les innovations concernant les infrastructures routières.

Pour faire monter en puissance chacune de ces alternatives, le CESER émet diverses préconisations : **promouvoir le covoiturage et l'autopartage** par des campagnes de communication; inciter à l'émergence de **nouvelles applications informatiques** pour faciliter le covoiturage notamment sur petites distances par des appels à projet ou concours; **moderniser et sécuriser les gares routières**. **L'usage du vélo doit être généralisé via des pistes adaptées et sûres, mais aussi en favorisant la complémentarité avec le train et le car** grâce à l'installation de parkings sécurisés dans les gares ferroviaires et routières.



L'intégralité des rapports du CESER est disponible sur le site internet ceser.paysdelaloire.fr

Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire • Tél. 02 28 20 55 80 • courriel : ceser@paysdelaloire.fr • Directeur de la publication : Jacques Bodreau • Rédacteur en chef : Fabienne Le Héno • Crédits photos : © olaser, © IFSTTAR, © Région Pays de la Loire / PB. Fourny, © Infographie CG 44, © Ryhor Bruyeu, © Meinzahn • QRcode-pro.com • Rédaction : Fabienne Proux • Secrétariat de rédaction : Maria Bergeot • Mise en page : Anima productions • Impression : Région

