



Schéma régional des mobilités

Transformer les mobilités en Pays de la Loire

.....
Novembre 2019
.....



Contribution présentée par Patrice Pollono au nom de la Commission "Infrastructures – Déplacements – Télécommunications – Énergies" assisté de Stéphane Victor, chargé d'études.
Adoptée à l'unanimité en session plénière le 15 octobre 2019.

Directeur de la publication

Jacques Bodreau

Co-directeur de la publication

Marc Bouchery

Coordination et réalisation

Sylvie Boutin – Maria Bergeot

Mise en page couverture

Anima productions

Impression

Région des Pays de la Loire

Crédits photos

© Région Pays de la Loire /
A. Monié - Les beaux matins.
© Région Pays de la Loire -
Ouest Médias

Sommaire

Synthèse	5
Introduction.....	12
1. Les mobilités en Pays de la Loire.....	14
1.1. Panorama des déplacements en Pays de la Loire	14
L'augmentation du nombre de déplacements et des distances parcourues, particulièrement dans les territoires périurbains et ruraux.....	15
Une part de la voiture qui ne recule pas, malgré quelques évolutions.....	19
1.2. L'organisation des mobilités en Pays de la Loire	28
Une gouvernance recentrée sur le couple Région/EPCI.....	28
Un financement des transports collectifs reposant principalement sur le financement public, donc les habitants et les entreprises	33
1.3. L'offre régionale de transports	37
Une croissance continue de l'offre sur le réseau de transport express régional.....	37
Une offre très diverse sur les anciens réseaux départementaux	40
Une offre en fort développement pour les autres modes de transport.....	43
2. Les enjeux du futur schéma régional des mobilités	48
2.1. Les enjeux stratégiques	48
La mobilité, une nécessité pour l'économie et les activités du quotidien	48
Développer les territoires et lutter contre la fracture territoriale et sociale.....	51
Répondre aux défis environnementaux.....	56
Permettre à tous d'accéder aux transports collectifs.....	60
2.2. Les enjeux et objectifs opérationnels.....	67
Aller vers une offre de transports unifiée à l'échelle régionale	68
Faire évoluer le mix de transport au niveau régional.....	72
Assurer le financement du développement des offres de mobilité.....	78
2.3. Imaginer les mobilités de demain	80
Les grandes tendances pour le futur des mobilités	80
À horizon 2030, pas de bouleversement technologique majeur à prévoir.....	83
Des révolutions d'usage et des ruptures technologiques attendues en 2050	85
3. Les recommandations du CESER.....	89
3.1. Mettre en place une gouvernance régionale des mobilités.....	90
Établir une stratégie partagée et un cadre de coopération pour les autorités organisatrices de mobilité.....	90
Associer l'ensemble des partenaires	95
Organiser le dialogue avec les voyageurs	96

3.2. Répondre aux besoins de déplacements du quotidien sur tout le territoire .	98
.....	
Mettre en place un maillage adapté à l'ensemble des bassins de vie avec une offre satisfaisante répondant aux besoins de mobilité des habitants	98
Structurer et densifier l'offre de transports collectifs.....	99
Développer les mobilités actives et encourager les nouvelles formes de mobilité...	105
Écrêter les pointes et limiter les déplacements	107
3.3. Rendre les transports collectifs plus attractifs	110
Garantir la fiabilité des transports collectifs.....	110
Renforcer la qualité de service	112
Mettre en place des tarifs accessibles, simples et attractifs	113
Accélérer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des services de transport collectif	116
3.4. Mettre l'utilisateur au cœur de l'offre de mobilité	119
Fluidifier les correspondances entre les modes	119
Développer l'aménagement des pôles d'échange multimodaux (PEM) sur tout le territoire	120
Aller vers le billet unique et la tarification intégrée des transports.....	120
3.5. Promouvoir les solutions de mobilité existantes et la mobilité durable .	127
Faire connaître les services existants.....	127
Sensibiliser les Ligériens sur la mobilité durable	128
Quelle prise en compte des liens avec les régions voisines dans le futur schéma régional des mobilités ?	130
Moderniser les infrastructures	130
Améliorer les dessertes	130
Garantir l'interopérabilité billettique et des sites de calcul d'itinéraire	131
Mettre en cohérence les tarifications	131
Étendre le travail enclenché sur le covoiturage.....	132
Remerciements	133
Lexique des sigles	134
Ressources documentaires	136

Synthèse

La Région des Pays de la Loire doit adopter au printemps 2020 son schéma régional de mobilité. À travers la présente contribution, le CESER a souhaité dresser l'état des lieux des déplacements en Pays de la Loire, pointer les grands enjeux auxquels doit répondre le futur schéma et proposer des mesures concrètes pour l'alimenter. Alors que les transports se trouvent au carrefour des enjeux territoriaux, sociaux, économiques et environnementaux, ces mesures visent à transformer profondément les mobilités en Pays de la Loire.

I- Les mobilités en Pays de la Loire

Panorama des déplacements en Pays de la Loire

Portés par le dynamisme démographique de la région, **les déplacements augmentent fortement en Pays de la Loire**, tant en nombre (+15 % entre 2008 et 2015) qu'en distance. Les trajets domicile-travail sont ainsi passés de 11 à 12 km en moyenne entre 2010 et 2015, principalement en raison de la poursuite de l'étalement urbain.

Conséquemment, **la part de la voiture est largement majoritaire et ne recule pas** : huit Ligériens sur dix l'utilisent pour se rendre au travail. Cette part est cependant très différente en fonction des territoires, des distances à parcourir et de la présence ou non de transports collectifs (50 % pour les Nantais contre 86 % pour les habitants des communes peu denses).

La fréquentation des transports collectifs a néanmoins nettement progressé depuis quinze ans, à la fois dans les grandes agglomérations (+65 % depuis 2002) et sur le réseau TER (+63 % depuis 2004). Les mobilités actives n'ont, elles, pas connu cette évolution sur la période puisque seuls 2,4 % des Ligériens se rendaient au travail à vélo en 2015. Cependant, plusieurs études indiquent que le vélo recommence à gagner du terrain, principalement dans les agglomérations.

L'organisation des mobilités en Pays de la Loire

Depuis les lois MAPTAM (2014) et NOTRe (2015), **la compétence transports est principalement répartie entre les Régions et les autorités organisatrices des mobilités** (métropoles, communautés urbaines et d'agglomérations et quelques communes), responsables de l'ensemble des mobilités sur leur territoire.

Les Pays de la Loire comportent actuellement 22 autorités organisatrices des mobilités (AOM). Elles pourraient être demain plus nombreuses puisque le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) **prévoit de permettre aux**

communautés de communes qui le souhaitent de devenir AOM. Si elles ne le décident pas, la Région assumera ce rôle sur leur territoire. Face à cette diversité d'acteurs, la LOM prévoit également de renforcer le rôle de chef de file de la Région.

Les transports collectifs sont financés par les collectivités les entreprises et les usagers. **Le financement public représente la plus grande part** : les voyageurs financent 30 % des coûts pour les TER et moins de 20 % pour les cars interurbains en Pays de la Loire.

L'offre régionale de transports

L'offre régionale est marquée par une **croissance continue de l'offre TER** : +22 % en dix ans. Les réseaux de cars interurbains, récemment transférés des Départements à la Région, présentent pour leur part des offres très diverses tant sur le plan des tarifs que des dessertes.

Les **offres en faveur de la mobilité active ont connu un fort développement** depuis 20 ans avec la création de pistes cyclables, de stationnements aux abords des gares et la mise en place par les collectivités de vélos en libre-service ou en location longue durée. De la même manière, le covoiturage a été encouragé par les collectivités en région, notamment à travers l'aménagement de zones de covoiturage ou plus récemment le développement de la plateforme Ouestgo.

II- Les enjeux du futur schéma régional des mobilités

Les enjeux stratégiques

La mobilité est une nécessité, tant pour l'économie que pour les activités du quotidien. Elle représente en cela un enjeu majeur pour le **développement des territoires et la lutte contre la fracture territoriale** qui recouvre en grande partie une fracture sociale. Le futur schéma régional doit contribuer tant à décongestionner les pôles urbains qu'à désenclaver les territoires. 500 communes n'ont aucune offre de transport régulière (hors TAD) en Pays de la Loire.

Les transports sont responsables de 25 % des émissions de gaz à effet de serre en Pays de la Loire et de nombreux polluants atmosphériques. Les progrès techniques ont permis de diminuer les émissions par habitant, ils sont cependant très insuffisants pour atteindre les objectifs retenus dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Le futur schéma régional des mobilités doit donc jouer un rôle essentiel face à ces **défis environnementaux**.

L'accès à la mobilité, compte tenu de son importance dans la vie quotidienne, est enfin un **enjeu d'égalité et de justice**. Les problématiques de coût des trajets, en particulier pour le train, et d'accessibilité aux personnes en situation de handicap

peuvent constituer des obstacles – parfois rédhibitoires – à leur utilisation. L'enjeu du schéma est donc d'assurer des services de mobilité capables de répondre à des besoins divers tout en veillant à des tarifs attractifs pour tous. Il doit aussi garantir l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Les enjeux et objectifs opérationnels

Le premier enjeu opérationnel du futur schéma régional est d'**aller vers une offre de transports unifiée à l'échelle régionale**. Cela suppose non seulement de fusionner le réseau TER avec les anciens réseaux départementaux de transports interurbains mais également d'articuler l'ensemble des 22 réseaux dépendant des AOM et de coordonner leurs offres. Cet enjeu est particulièrement essentiel au moment de l'adoption de la LOM qui donnera la possibilité aux communautés de communes de devenir elles-mêmes AOM.

Pour le CESER, cette disposition de Loi risque en effet de complexifier considérablement la bonne coordination des transports et donc le rôle de la Région.

Le second enjeu opérationnel est l'**évolution profonde du mix de transport au niveau régional**, qui est une condition sine qua non de l'atteinte des enjeux stratégiques identifiés.

Cette dernière doit se fonder d'abord sur l'augmentation forte de la part des transports collectifs. Le CESER souhaite que la Région se fixe des objectifs ambitieux dans ce domaine, en particulier pour les lignes qu'elle gère. Le CESER souhaite également un développement solide des mobilités actives qui constituent une alternative parfaitement crédible à la voiture sur les trajets courts. Il considère enfin que les mobilités partagées, en complément des transports collectifs, sont une voie à approfondir.

Le troisième et dernier enjeu opérationnel est le financement de ce futur schéma régional des mobilités dans un contexte de contrainte sur les finances des collectivités et des entreprises. Pour le CESER, le nouvel élan porté par le schéma ne peut se faire à périmètre constant. **Le financement de la nouvelle offre doit être avant tout couvert par la hausse des fréquentations**. D'autres pistes de financement complémentaires peuvent être examinées.

Imaginer les mobilités de demain

Selon les projections du Ministère, les déplacements devraient continuer à augmenter à horizon 2030 et 2050 avec néanmoins de fortes variations en fonction des politiques mises en place : poursuite des trajectoires actuelles ou inscription dans la stratégie nationale bas-carbone. À l'échelle des Pays de la Loire, les **évolutions démographiques attendues** (+840 000 habitants d'ici à 2050, deux fois

plus de personnes âgées...) devraient avoir d'importantes conséquences sur les déplacements.

À l'horizon 2030, la voiture devrait rester nettement majoritaire mais céder du terrain aux autres modes. Le CESER n'attend pas de rupture technologique mais des évolutions comportementales – choix de prendre le vélo, recours au covoiturage, développement du télétravail – qui peuvent faire bouger les équilibres.

À l'horizon 2050, les mobilités sont complexes à imaginer tant les facteurs structurants (démographie, changement climatique, évolutions technologiques, coût de l'énergie) sont incertains à cette échelle de temps. **Des ruptures technologiques et des révolutions d'usage sont néanmoins à anticiper.** Pour le CESER, il convient prioritairement d'aménager le territoire afin de limiter les déplacements, d'adapter les infrastructures aux évolutions démographiques et au changement climatique et enfin de se saisir des évolutions technologiques.

III- Les préconisations du CESER

Mettre en place une gouvernance régionale des mobilités

La question de l'articulation entre les réseaux de transports est primordiale afin d'éviter d'aboutir à une offre morcelée, complexe et inefficace. C'est pourquoi le CESER propose 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. Cette gouvernance doit être complétée par un **comité des partenaires élargi** et étroitement associé aux décisions. Le CESER prône enfin un dialogue en continu avec les voyageurs, notamment via le **renforcement des comités de ligne** et l'organisation de concertations sur internet.

Répondre aux besoins de déplacements quotidiens sur tout le territoire

Le CESER propose de mettre en place maillage adapté à l'ensemble des bassins de vie via une **densification et une hiérarchisation de l'offre** : des lignes structurantes à haute fréquence (trains et cars) qui constituent l'armature du réseau, des lignes de proximité qui offrent, dans la mesure du possible, un rabattement vers les lignes structurantes et une couverture de l'ensemble des communes de la région par un système de transport à la demande simple d'accès et performant. Cela suppose de **revoir le cadencement sur le principe d'au moins un train (ou car express) à la demi-heure en heures pleines et un à l'heure en heures creuses.**

Le CESER propose par ailleurs d'adopter un **plan vélo régional** incluant : le développement des stationnements couverts et sécurisés près des arrêts de transport collectif, la mobilisation et l'accompagnement des EPCI, une offre unifiée

de location de vélos à assistance électrique et des aides sous condition aux particuliers (à évaluer). Il propose enfin des **mesures visant à encourager les mobilités partagées** : cartographie des aires de covoiturage, cofinancement des aires liées au réseau de transport, expérimentation de l'intégration tarifaire.

Enfin, il préconise d'engager une réflexion avec les entreprises et les établissements d'enseignement pour écrêter les pointes. Pour le CESER, la Région doit, plus largement, travailler sur la limitation des déplacements en encourageant le télétravail et **en inscrivant dans le SRADDET des mesures ambitieuses d'aménagement du territoire.**

Favoriser l'attractivité des transports collectifs

Pour le CESER, l'attractivité des transports collectifs doit d'abord passer par la **fiabilité**. Cette dernière demande une politique offensive de modernisation des infrastructures, de dimensionnement du parc de matériel roulant (une étude devrait être réalisée en ce sens) et de suivi et de contrôle des opérateurs, y compris sur le plan ressources humaines, dans le cadre des tensions rencontrées pour les recrutements de conducteurs de cars.

La qualité de service est un autre point clef pour l'attractivité des transports collectifs. Le CESER préconise en ce sens d'améliorer le confort des trains et des lieux d'attente, d'assurer la sécurité des voyageurs (ouverture des bâtiments notamment) et de garantir la présence humaine en amont et tout au long du déplacement (guichets en nombre suffisant, présence à bord des trains).

Le CESER recommande la **mise en place d'une tarification simple et attractive pour les transports routiers interurbains** : un tarif unique de 2 € à 2,40 € pour tous les trajets de moins de 50 km (y compris en car TER), incluant la correspondance avec les réseaux de transport urbain. Pour les abonnés, il prône la mise en place d'une tarification kilométrique avec une forte dégressivité en s'assurant d'une baisse de tarif pour la majorité d'entre eux et de l'instauration de tarifs spécifiques (tarifs sociaux, tarifs jeunes...). Pour le train, le CESER propose d'évaluer la gamme tarifaire qui vient d'être mise en œuvre et de réaliser d'ores et déjà quelques ajustements.

Le CESER préconise enfin d'**accélérer la mise en accessibilité du transport collectif pour les personnes à mobilité réduite** en révisant le schéma directeur d'accessibilité programmée du réseau de transport régional (Sd'AP) et en rendant beaucoup plus souples et efficaces les dispositifs d'accompagnement dans les trains.

Mettre l'utilisateur au cœur de l'offre de mobilité

Les offres de mobilité doivent être repensées en fonction des besoins de l'utilisateur et non des frontières administratives des autorités organisatrices. Le CESER propose en ce sens que le schéma traite de manière prioritaire l'organisation des correspondances de manière à **diminuer les temps d'attente entre les modes**. Des indicateurs de suivi de l'intermodalité devraient être mis en place afin de pouvoir mesurer l'évolution des temps de parcours. Le CESER souhaite également que la Région poursuive l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et qu'elle réalise rapidement un bilan qualitatif des PEM déjà construits.

Le CESER propose par ailleurs la **mise en place à court terme d'un « billet unique »**. Il s'agirait de créer un support billettique interopérable pouvant être utilisé d'ici 2021 sur l'ensemble des réseaux de transports de la Région tant urbains qu'interurbains. Le CESER suggère en complément de **généraliser les tarifications combinées** permettant de ne pas avoir à payer plusieurs titres de transports en fonction des modes empruntés. Il plaide dans un deuxième temps pour l'extension du modèle Métrocéane qui permet avec un titre journalier, hebdomadaire ou mensuel, d'**emprunter tous les modes de transport (train compris) sur une zone donnée**.

Promouvoir les solutions de mobilité existantes et la mobilité durable

Souvent les offres existantes restent insuffisamment connues des habitants. Le CESER préconise donc de lancer des actions d'information en lien avec les acteurs du territoire. La Région doit également **continuer à renforcer Destineo** afin de permettre à chacun de connaître l'offre en temps réel. Le CESER plaide par ailleurs pour la mise en place de points mobilité dans chaque EPCI offrant conseil aux habitants et vente de titres pour tous les réseaux (via le billet unique).

Outre l'information, c'est bien un **travail de communication et de sensibilisation qui demeure indispensable** puisque l'enjeu est de modifier les comportements. Le CESER propose en ce sens de poursuivre les actions de communication autour d'Aléop en s'appuyant sur l'offre enrichie et les tarifs attractifs qu'il appelle de ses vœux. Des actions pédagogiques pourraient être mises en place en milieu scolaire et plus largement auprès du grand public, à l'image de la semaine des mobilités durables organisée par la Région.

Quelle prise en compte des liens avec les régions voisines dans le futur schéma régional des mobilités ?

La région des Pays de la Loire n'est pas une île, et de nombreux voyageurs sont amenés à réaliser, occasionnellement ou quotidiennement, des déplacements vers les régions voisines. Le CESER préconise donc que le futur schéma régional des mobilités intègre cette dimension. Il propose que la Région travaille en particulier avec ses homologues sur la modernisation des liaisons interrégionales, l'amélioration des dessertes, la garantie de l'interopérabilité billettique, la mise en cohérence des tarifications et l'extension du travail engagé avec la Bretagne sur le covoiturage.

Introduction

Mettre en place « un réseau unique cohérent et répondant aux besoins des Ligériens », c'est l'objectif que s'est assigné la Région des Pays de la Loire pour son futur schéma régional des mobilités qu'elle a prévu d'adopter au premier trimestre 2020.

Conformément à la loi NOTRe du 7 août 2015, la Région est en effet devenue, en 2017, compétente en matière de transports non urbains et scolaires. Ainsi, les cinq réseaux de transport routier interurbain et scolaire, auparavant gérés par les Départements ligériens, ont intégré depuis le 1er septembre 2017 le réseau régional des transports. Ce dernier était jusqu'ici limité aux trains et cars relevant du transport express régional.

Alors que les cinq Départements avaient adopté des stratégies propres en matière de modes de gestion et de moyens alloués à leur réseau, **la Région doit désormais fixer une stratégie permettant de définir une offre unifiée pour les six réseaux existants** (le réseau régional historique, et les 5 réseaux de cars transférés).

Mais l'enjeu ne se limite pas à la fusion des réseaux pour lesquels la Région est désormais compétente. Il s'agit également d'assurer une cohérence globale au niveau régional alors que les agglomérations (CA, CU métropoles) sont compétentes pour l'ensemble des mobilités sur leur territoire et que les communautés de communes pourraient le devenir demain, selon les dispositions de la loi d'orientations pour les mobilités (LOM) qui doit être adoptée avant la fin de l'année 2019.

À ce titre, la LOM prévoit de donner aux Régions la responsabilité « d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité afin **d'assurer une continuité territoriale dans les mobilités quotidiennes** ». En clair, il s'agit de faire en sorte que les voyageurs puissent passer d'un territoire à un autre ou d'un mode de transport à un autre sans avoir à se soucier des frontières administratives et de la collectivité compétente.

Derrière ces problématiques en apparence techniques, ce sont des questions éminemment politiques auxquelles doit répondre ce futur schéma. **Les mobilités sont au carrefour des enjeux de fracture territoriale, de pouvoir d'achat et de transition écologique.**

Alors que les transports¹ sont responsables de 25 % des émissions de CO₂, 79 % des Ligériens se rendent en voiture à leur travail. Ce chiffre peut atteindre plus de 90 % dans certaines zones rurales et périurbaines, illustrant la difficulté à trouver

¹ Tous transports confondus, y compris le fret

des moyens alternatifs et la dépendance à la voiture. Selon un récent sondage Ipsos² sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires, 74 % des automobilistes déclarent qu'ils aimeraient pouvoir prendre les transports en commun, mais 48 % estiment que cela leur est impossible.

Par ailleurs, près de 15 % des ménages ligériens n'ont pas de voiture. Certains d'entre eux ont fait le choix de ne pas avoir de véhicule, notamment en milieu urbain. Mais pour d'autres, il s'agit d'une décision contrainte liée à un handicap ne permettant pas de conduire ou à des ressources insuffisantes pour acheter un véhicule. Ces ménages sont fortement dépendants de l'offre de transport collectif.

Considérant l'ensemble de ces enjeux – environnementaux, sociaux et économiques – et le rôle structurant que devra jouer le futur schéma pour les mobilités dans les dix années à venir, le CESER a jugé important de ne pas se limiter à un avis a posteriori mais de proposer au contraire une contribution au cours de la phase d'élaboration afin de partager ses positions et ses préconisations.

Cette contribution de fonde sur trois grands axes :

- Un état des lieux des mobilités en Pays de la Loire
- Les enjeux auxquels le schéma doit permettre de répondre et les objectifs à fixer en conséquence
- Les préconisations du CESER pour le futur schéma régional des mobilités.

² Les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires, Ipsos, 27 mars 2019 : <https://www.ipsos.com/fr-fr/les-francais-et-les-fractures-de-la-mobilite-dans-les-territoires>

1. Les mobilités en Pays de la Loire

1.1. Panorama des déplacements en Pays de la Loire

Nota bene : les déplacements en Pays de la Loire peuvent être abordés principalement à partir des données Insee.

Pour l'ensemble des déplacements, la dernière étude à l'échelle des Pays de la Loire remonte à 2010 et porte sur des données de 2008. Une nouvelle grande enquête de l'Insee sur les mobilités est actuellement en cours mais elle ne sera publiée qu'en 2020 et ne portera que sur l'échelon national. En complément, une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) a été réalisée en 2015 en Loire Atlantique par le CEREMA³. Cette dernière portait également sur l'ensemble des déplacements mais ne concernait que la Loire-Atlantique qui a un profil très particulier par rapport aux autres départements ligériens.

Pour les déplacements domicile-travail, les données Insee sont plus récentes puisqu'elles datent de 2015. Elles apportent donc un éclairage précieux, même si ce type de déplacement reste, contrairement à ce que l'on pourrait croire, nettement minoritaire dans l'ensemble des déplacements (voir ci-après).

Enfin, le cabinet TTK, qui réalise une étude mobilités pour le compte de la Région Pays de la Loire, a élaboré des chiffres sur l'ensemble des déplacements en 2015 en croisant les chiffres des déplacements domicile-travail de l'INSEE avec une extrapolation régionale des données de l'enquête du CEREMA sur la Loire-Atlantique.

Pour la présente contribution, le CESER a décidé de s'appuyer sur ces différents jeux de données en privilégiant, dans la mesure du possible les sources les plus récentes. Il s'est également appuyé sur les données de fréquentation des différents réseaux et, à la marge, sur des sondages nationaux réalisés en 2019 afin de prendre en compte les toutes dernières tendances.

³ Enquête réalisée à l'initiative conjointe du Département, de Nantes Métropole, de Saint-Nazaire Agglomération (CARENE), de CAP Atlantique et du Syndicat mixte des transports de la Presqu'île de Guérande.

L'augmentation du nombre de déplacements et des distances parcourues, particulièrement dans les territoires périurbains et ruraux

Des déplacements en forte croissance au sein de la région

Selon le cabinet TTK⁴, les habitants des Pays de la Loire effectuent quotidiennement 12,6 millions de déplacements (tous déplacements confondus). Témoinnant du dynamisme, notamment démographique, du territoire, **ce nombre a crû de 15 % entre 2008 et 2015**.

Cela représente 3,5 déplacements par jour et par personne en moyenne, soit légèrement plus qu'au niveau national hors Ile-de-France (3,2). Cette différence s'explique essentiellement par le taux d'emploi, plus élevé dans les Pays de la Loire que dans d'autres régions.

Géographiquement, ces déplacements se répartissent de la manière suivante⁵ :

- **4,6 millions** au sein des 4 principales agglomérations (Nantes Métropole, Angers Loire Métropole, Le Mans Métropole, communauté d'agglomération de Saint-Nazaire)
- **1,1 million** en interaction avec les 4 principales agglomérations (soit pour se rendre dans les agglomérations, soit pour en sortir)
- **6,9 millions** hors des 4 principales agglomérations

Un allongement des distances pour se rendre au travail

Les Ligériens parcourent en moyenne **12 km pour se rendre au travail, soit 1 km de plus qu'en 2010**⁶. Selon l'Insee, cet allongement des trajets domicile-travail s'explique en grande partie par la déconnexion croissante entre les lieux d'emploi et de résidence, en raison des phénomènes de métropolisation et de périurbanisation. Cet allongement des distances n'est cependant pas propre aux Pays de la Loire et se constate également ailleurs en France.

Au-delà des seuls déplacements domicile-travail, les Ligériens consacraient **54 minutes par jour à leurs déplacements locaux**⁷, selon les dernières données de l'Insee⁸ (2008). Ce chiffre est sensiblement similaire à celui des autres régions françaises hors Ile-de-France et relativement stable depuis 1994. Cette stabilité

⁴ Hors week-ends et vacances scolaires. Chiffres TTK pour 2015, étude mobilité pour le compte de la Région des Pays de la Loire

⁵ *Idem*

⁶ Chiffre pour l'année 2015 : Chaillot P. et Hamzaoui L., Huit Ligériens sur dix se rendent au travail en voiture, Insee Analyse Pays de la Loire, n°74, mai 2019 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4138468>

⁷ Du lundi au vendredi. Pour l'Insee, les déplacements locaux sont effectués dans un rayon de 80 km autour du domicile

⁸ Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire, INSEE Pays de la Loire, avril 2010
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1294768/dossier35.pdf>

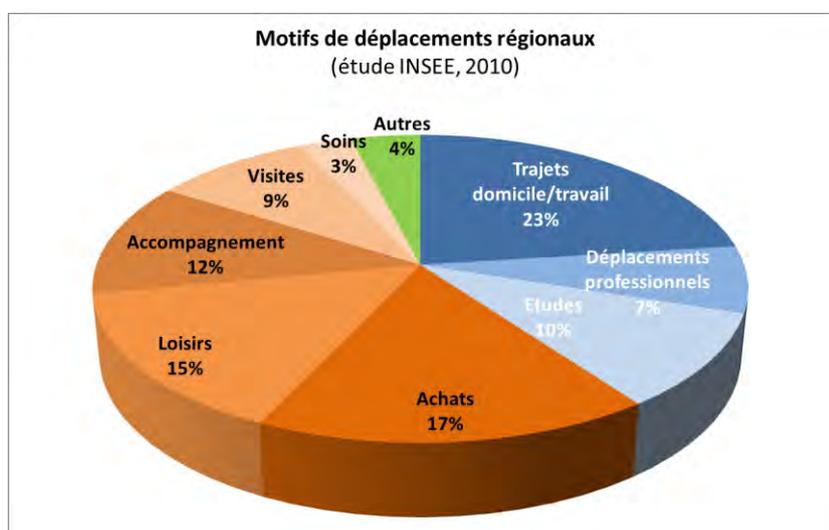
cache cependant des évolutions différentes entre zones urbaines, rurales et périurbaines (voir ci-après).

En moyenne, un déplacement local dans la région dure 15 minutes pour parcourir 8 km. Il est à noter que les déplacements de courte durée sont un peu plus nombreux qu'au niveau national : sept déplacements sur dix durent moins de 15 minutes. L'explication est notamment à chercher dans le maillage territorial des Pays de la Loire caractérisé par la présence d'activité économique sur la plus grande partie du territoire.

Des déplacements domicile-travail minoritaires dans l'ensemble des déplacements

Les déplacements domicile-travail ne représentent qu'un quart de l'ensemble des déplacements en Pays de la Loire (23 %)⁹. Cette part est supérieure à celle des autres régions françaises hors Ile-de-France (20 %) en raison du taux élevé d'emploi dans notre territoire.

En ajoutant la part relative aux études, **les déplacements pendulaires ne représentent toujours qu'un tiers de l'ensemble**. Ces chiffres – assez contre-intuitifs – montrent qu'il est essentiel de penser les mobilités dans un cadre beaucoup plus large que les seules mobilités domicile-travail.

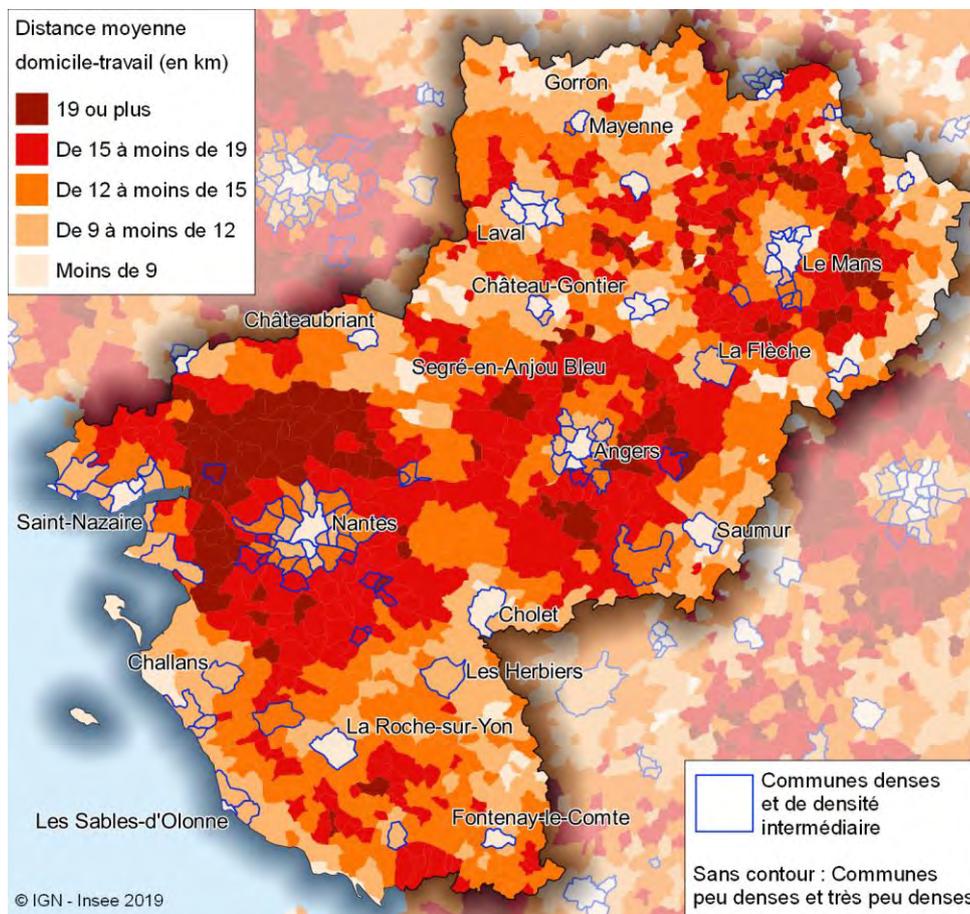


Graphique réalisé à partir des données INSEE de l'étude « les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire » d'avril 2010.

⁹ *Idem*

Des réalités disparates en fonction des territoires

Les durées et distances de déplacement varient fortement en fonction des territoires et en particulier de l'éloignement par rapport aux villes et agglomérations.



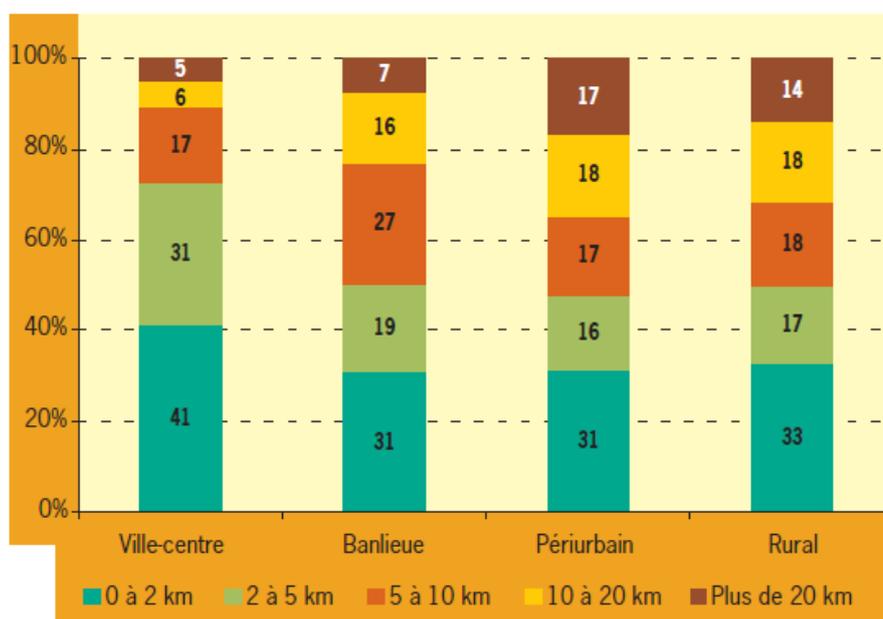
Source : Chaillot P. et Hamzaoui L., Huit Ligériens sur dix se rendent au travail en voiture, Insee Analyse Pays de la Loire, n°74, mai 2019¹⁰

Pour les trajets domicile-travail, la distance moyenne de 12 km cache d'importantes disparités. Dans les communes peu denses et très peu denses cette distance s'élève en moyenne à 14 km contre 9 km pour les habitants des communes plus densément peuplées. Dans le détail, cette distance est encore inférieure dans les villes-centres alors qu'elle peut atteindre plus de 19 km en moyenne en 1^{ère} et 2^e couronne (cf. carte ci-dessous). Ces temps de parcours, en augmentation ces dernières années, témoignent de la **poursuite de l'étalement urbain et de la concentration des emplois sur certains territoires**.

Ces disparités se retrouvent également dans les données de 2008 sur l'ensemble des déplacements. Ainsi, alors que les trois quarts des déplacements des habitants de ville-centre font moins de 5 km, cette proportion atteint environ 50 % dans les espaces périurbains et ruraux (cf. graphique ci-dessous).

¹⁰ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4138468>

Répartition des déplacements selon la distance et la zone de résidence



Répartition des déplacements selon la distance et la zone de résidence, tous déplacements confondus, en 2008. Source Insee¹¹

Définition des zonages utilisés par l'INSEE

Pôle urbain : une ou plusieurs communes présentant une continuité du bâti et offrant au moins 5 000 emplois. Si le pôle compte plusieurs communes, elles sont réparties en une ou plusieurs ville(s)-centre(s) et en communes de banlieue.

Ville-centre : commune représentant à elle seule plus de 50 % de la population de l'unité urbaine ou en l'absence d'une ville-centre unique répondant à ce critère, commune la plus importante ainsi que toutes les communes qui ont leur population supérieure à la moitié de cette dernière.

Périurbain : troisième cercle autour de la ville-centre d'un pôle urbain et de sa banlieue. Couronne constituée de communes dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci. À cela s'ajoutent les communes multipolarisées dont 40 % des actifs occupés vont travailler non pas dans une mais dans deux ou plusieurs aires urbaines. Les pôles urbains et le périurbain constitue l'espace à dominante urbaine.

Rural : communes restantes (n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine). Au sein de cet espace, on distingue les pôles ruraux (communes ou unités urbaines offrant 1 500 emplois ou plus) et leur couronne du reste des communes, nommé ici rural isolé.

¹¹ Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire, INSEE Pays de la Loire, avril 2010
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1294768/dossier35.pdf>

Sur les temps de trajets, les différences sont également importantes entre les territoires mais dans un sens inverse puisque ce sont les habitants des grandes agglomérations qui passent en moyenne le plus de temps dans les déplacements. Les habitants de Nantes Métropole passent en moyenne 64 minutes par jour dans les transports contre 54 en moyenne en Pays de la Loire. Cette différence est essentiellement due aux encombrements urbains.

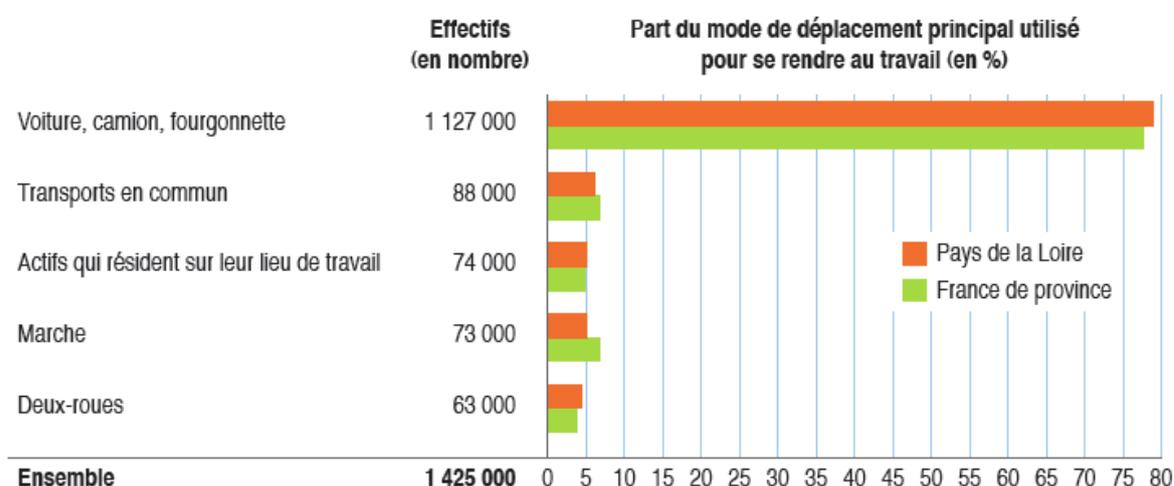
Enfin, selon un sondage publié en mars 2019 par Ipsos¹² et portant sur le niveau national, 107 € en moyenne sont dépensés par mois pour les trajets domicile-travail. Ce budget est là-aussi variable en fonction des zones de résidence puisqu'il atteint 139 € en zone rurale et 130 € en milieu périurbain.

Une part de la voiture qui ne recule pas, malgré quelques évolutions

Une place prépondérante de la voiture... particulièrement en zones rurales et périurbaines

Près de huit Ligériens sur dix (79 %) utilisent la voiture pour se rendre à leur travail. Cette part est comparable à celle dans les autres régions françaises hors Ile-de-France quoique légèrement supérieure (cf. graphique ci-dessous).

Répartition selon le mode de déplacement principal pour se rendre au travail dans les Pays de la Loire et en France de province en 2015 (en %)



Champ : personnes en emploi résidant dans les Pays de la Loire et parcourant moins de 50 km pour se rendre au travail.

Source : Chaillot P. et Hamzaoui L., Huit Ligériens sur dix se rendent au travail en voiture, Insee Analyse Pays de la Loire, n°74, mai 2019¹³

Malgré les discours tenus depuis de nombreuses années sur la nécessité de réduire l'usage de la voiture, les données Insee montrent que ce dernier n'a pas reculé, en

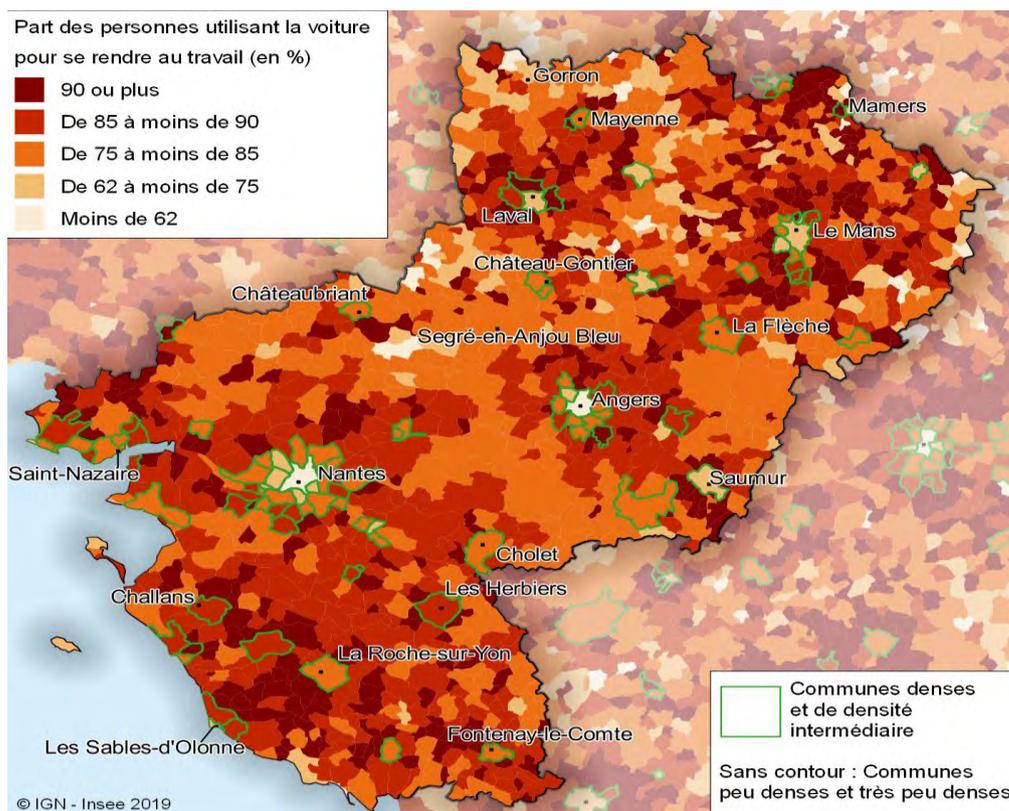
¹² Les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires, Ipsos, mars 2019 : <https://www.ipsos.com/fr-fr/les-francais-et-les-fractures-de-la-mobilite-dans-les-territoires>

¹³ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4138468>

tout cas jusqu'en 2015¹⁴. **L'usage de la voiture pour se rendre sur son lieu de travail en Pays de la Loire a même progressé d'un point** (de 78 % à 79 % entre 2010 et 2015). Les raisons de cette progression sont à chercher en premier lieu dans la poursuite de l'étalement urbain. Le développement d'activités économiques dans certaines zones rurales peut également constituer un facteur explicatif.

Ces chiffres démontrent la difficulté de changer les habitudes de mobilité et l'importance de prendre en compte les éléments sociologiques et psychologiques dans une politique de mobilité. **Les ménages ligériens sont 87 % à posséder au moins une voiture** (contre 85 % en moyenne en France métropolitaine hors Ile-de-France), et 40,8 % à posséder plus d'un véhicule contre 34,7 % en métropole hors ile de France¹⁵. Selon le baromètre « les Français et l'automobile » de l'institut Kantar, ils sont 54 % à considérer la voiture comme « un achat plaisir », malgré un sentiment d'obligation, et « un achat plaisir pur » pour 30 % des Français. Seuls 16 % des automobilistes déclarent n'en avoir aucun et perçoivent même cet achat comme une contrainte¹⁶.

La prépondérance de la voiture est particulièrement écrasante dans l'espace périurbain et rural, comme l'illustre la carte ci-dessous.



Source : Chaillot P. et Hamzaoui L., Huit Ligériens sur dix se rendent au travail en voiture, Insee Analyse Pays de la Loire, n°74, mai 2019¹⁷

¹⁴ Sur l'ensemble des déplacements (chiffres INSEE, 2008), la part de la voiture est de 71 % en Pays de la Loire, soit légèrement moins que pour les seuls déplacements domicile-travail.

¹⁵ Équipement automobile des ménages en 2016, Insee <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694>

¹⁶ <http://www.leparisien.fr/societe/pourquoi-les-francais-aiment-tant-leur-voiture-30-07-2019-8125821.php#xtor=AD-1481423552>

¹⁷ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4138468>

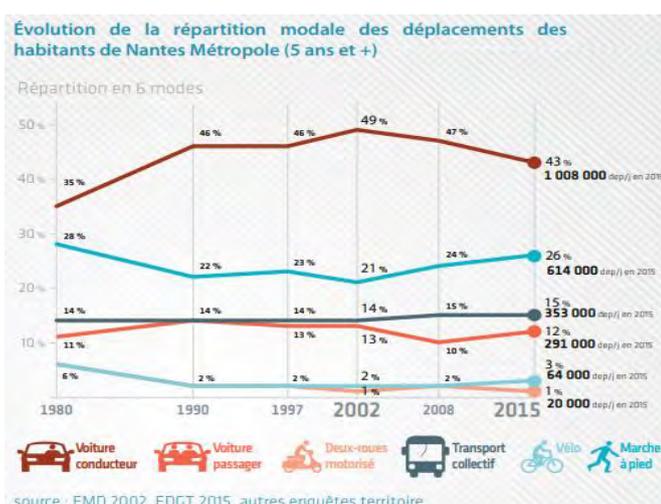
Dans les communes peu denses, 86 % des actifs utilisent leur voiture pour aller travailler en moyenne (contre 71 % dans les communes denses ou à densité intermédiaire). Cette part dépasse même les 90 % dans certaines zones alors qu'elle descend à 50 % à Nantes. Ces chiffres s'expliquent par les **distances parcourues plus importantes en zones rurales et périurbaines et par le manque de solutions de transports en commun**. Les données relatives à l'ensemble des déplacements vont globalement dans le même sens puisque l'Insee indiquait, dans son étude de 2010¹⁸, que la voiture représentait 71 % des déplacements en région mais 57 % dans les villes-centres contre 81 % dans l'espace périurbain régional.

Une progression disparate des transports collectifs

Les déplacements en transports collectifs dans les Pays de la Loire représentent, 6,6 % de l'ensemble des déplacements¹⁹. Cette part est relativement stable depuis 20 ans, quoiqu'en légère progression (6,2 % en 2008). Concernant les trajets domicile-travail, les chiffres sont à peu près semblables puisque ce sont 6,2 % des actifs qui utilisent les transports en commun dans ce cadre en Pays de la Loire.

❖ Le développement des transports collectifs dans les grandes villes

La part modale des transports collectifs varie fortement en fonction des zones d'habitation, les modes alternatifs à la voiture étant logiquement beaucoup plus développés dans les villes-centres. L'Insee a montré, dans une étude de 2016²⁰, que **l'usage des transports en commun pour se rendre au travail a tendance à se développer dans la plupart des grandes villes de la Région**. À titre d'exemple, l'usage des transports en commun par les actifs qui habitent et travaillent à Angers est en augmentation (de 14 % en 2008 à 16 % en 2013).



¹⁸ Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire, INSEE Pays de la Loire, avril 2010 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1294768/dossier35.pdf>

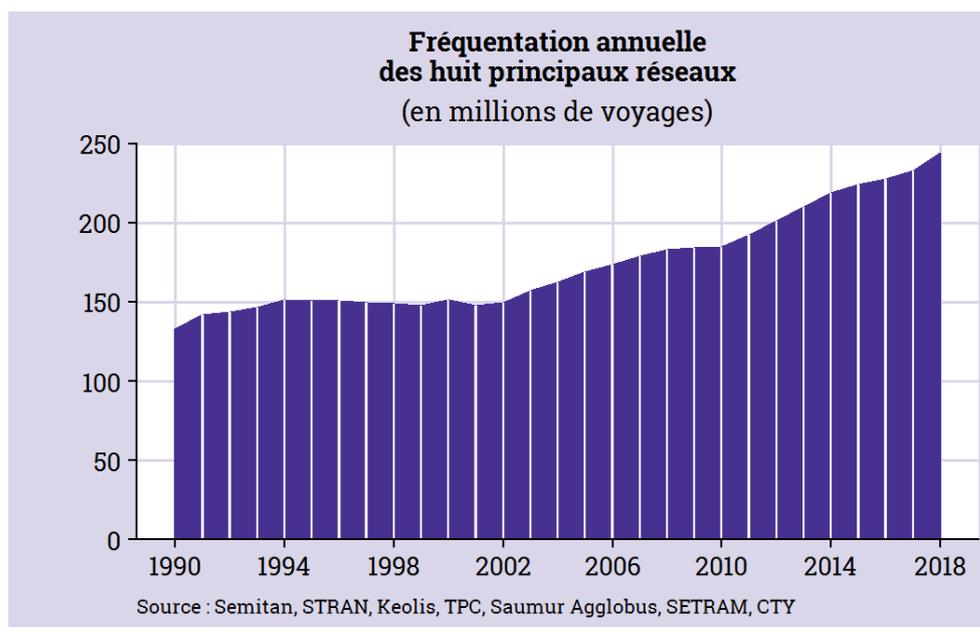
¹⁹ Chiffre pour l'année 2015. Source : TTK

²⁰ Besnard S. et Hamzaoui L., Se rendre au travail en transports en commun : une pratique qui se développe dans les grandes villes de la région, Insee Flash Pays de la Loire, n°44, juin 2016 – <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019782>

Source : EDGT Loire-Atlantique | octobre 2016 - résultats pour Nantes Métropole²¹

Une enquête de l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran), menée en 2015, pointait également la légère croissance de la part des transports en commun sur la métropole nantaise (de 14 à 15 %) sur l'ensemble des déplacements, depuis le début des années 2000 (cf. graphique ci-dessus). Toutefois, la diminution de la part des déplacements en voiture (de 49 % à 43 %) ne se traduit pas en volume, et elle est essentiellement marquée à l'intérieur du périphérique.

La progressive montée en puissance des transports collectifs dans les grandes villes se traduit plus nettement sur les chiffres de fréquentation des réseaux urbains de transport public. Ainsi les huit principales agglomérations de la région de plus de 100 000 habitants (Nantes, Angers, Le Mans, Saint-Nazaire, Cholet, Saumur, Laval et La Roche-sur-Yon) ont enregistré 244 millions de voyages sur leurs réseaux en 2018, soit une augmentation de près de 5 % par rapport à 2017. Sur le temps long, **la hausse est de 84 % entre 1990 et 2018** avec une forte croissance sur la période 2002-2018 (+65 %).



Source : La fréquentation des transports collectifs urbains en 2018, Denis DOUILLARD - DREAL des Pays de la Loire, août 2019²²

❖ Une fréquentation des TER en hausse quasi-continue depuis 20 ans

16,5 millions de voyages²³ ont été réalisés sur les lignes régionales TER en 2018 contre un peu moins de 9 millions en 1999. Cette fréquentation repose pour

²¹ https://auran.org/sites/default/files/publications/documents/edgt_complet_2018.pdf

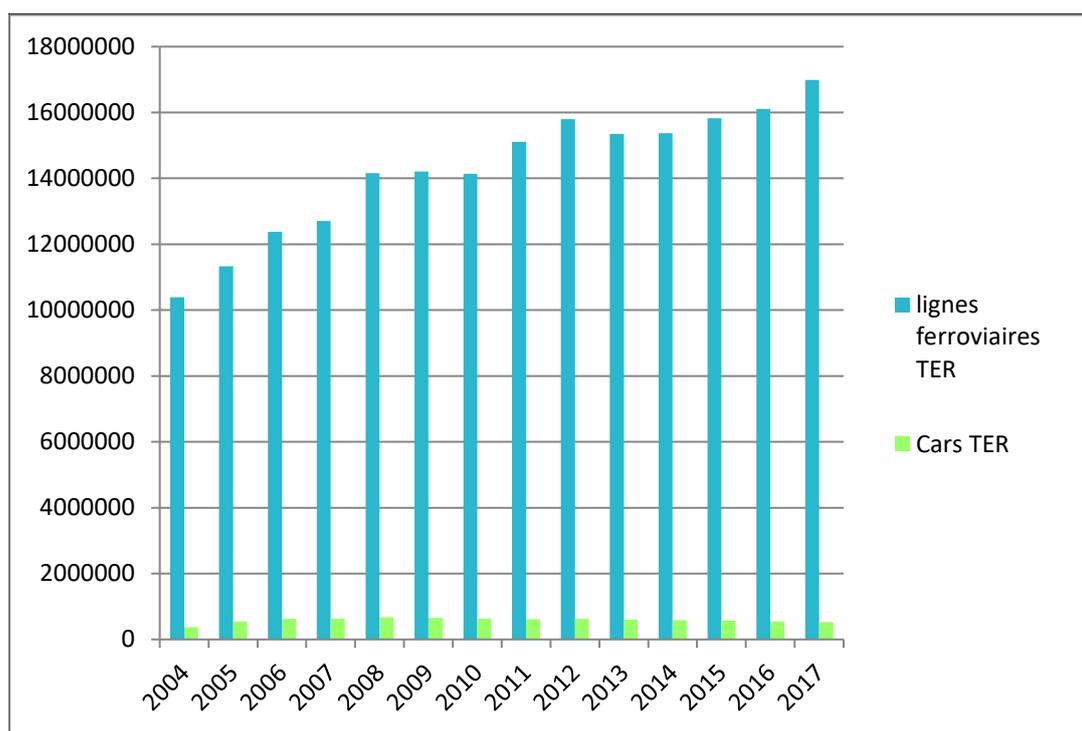
²² http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/publications/tcu/ort_frequentation_tcu.html

²³ Fréquentation des lignes régionales de voyageurs, DREAL Pays de la Loire, http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ter_2019-07.pdf. Ce chiffre est en légère baisse par rapport à 2017 du fait des grèves et de la fermeture temporaire de la virgule de Sablé

l'essentiel sur les trains express régionaux (16,04 millions de voyages) tandis que les cars TER ont accueilli un peu plus de 500 000 voyageurs.

La fréquentation des lignes régionales a augmenté de 63 % en quinze ans, en lien avec les investissements lourds de la Région (infrastructures, matériels roulants – cf. partie 1.3 sur l'offre de transports). Derrière cette hausse globale, on distingue depuis 2008 une baisse de fréquentation dans les cars TER (plus que compensée par la croissance sur les trains).

Fréquentation des lignes TER en Pays de la Loire (en nombre de voyages)



Source : Données issues de l'open data pays de la Loire²⁴

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Trains TER	10 395 000	11 333 000	12 378 000	12 701 760	14 160 750	14 210 143	14 141 629
Cars TER	373 601	545 204	625 968	638 211	674 410	654 361	635 113

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Trains TER	15 104 928	15 792 982	15 348 163	15 373 375	15 822 722	16 107 436	16 985 008
Cars TER	616 578	623 397	609 158	583 547	570 960	542 610	527 666

²⁴ <https://data.paysdelaloire.fr/pages/home/>

En complément de ces lignes sous responsabilité du Conseil régional, les grandes lignes (TGV, Intercités) ont, elles-aussi, généré plus de 16 millions de voyages au sein des Pays de la Loire en 2018.

❖ **Une part des transports collectifs qui reste limitée hors des centres urbains**

Malgré cette forte hausse de la fréquentation des TER au cours des 20 dernières années, **la part des transports collectifs de compétence régionale²⁵ reste relativement faible**. Selon le cabinet TTK, 406 000 déplacements sont réalisés quotidiennement (hors week-end et vacances scolaires) sur les lignes de la Région, incluant 299 000 déplacements dans les transports scolaires. Ces chiffres, qui peuvent être considérés comme faibles au regard de l'ensemble des déplacements quotidiens (12,6 millions), doivent être analysés à l'aune des flux que peuvent réellement capter les transports régionaux.

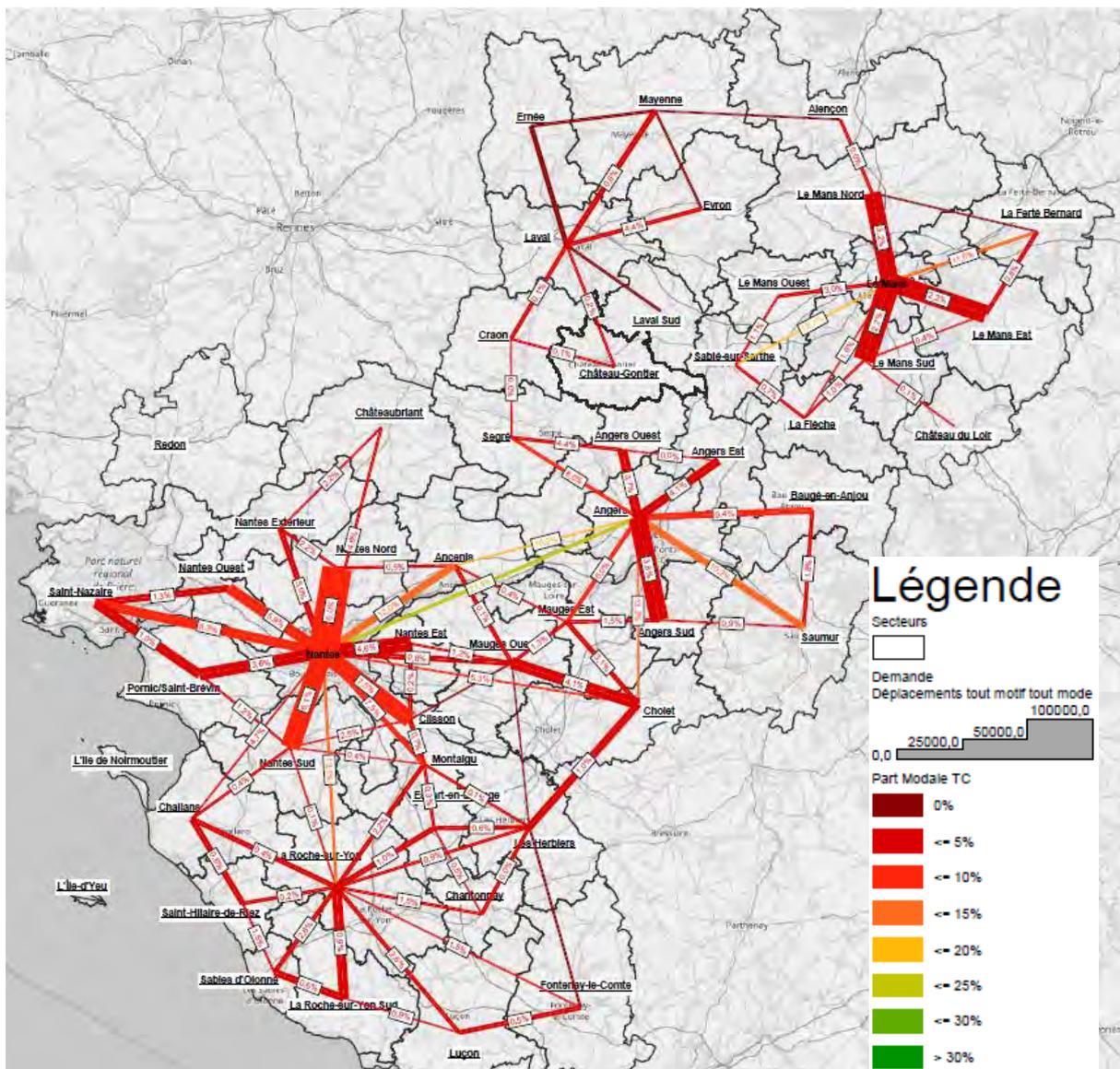
Les transports au sein des agglomérations échappent à la compétence régionale. Or ces derniers représentent une part importante puisque les 4 premières d'entre elles (Nantes métropole, Angers Loire Métropole, le Mans Métropole et Saint-Nazaire Agglomération) représentent à elles seules 4,6 millions de déplacements.

De la même manière, si les 6,9 millions de déplacements qui se déroulent hors de ces 4 principales agglomérations rentrent bien, pour la plupart, dans le périmètre de compétence de la Région, ils demeurent souvent difficiles à capter puisque très diffus. La Région ne peut donc agir directement que sur une partie d'entre eux et sur les 1,1 million de déplacements entre les 4 principales agglomérations et leurs périphéries.

Enfin, il convient de noter qu'une grande partie des déplacements, notamment ceux de proximité, ne peuvent être traités avec des transports collectifs. Les flux les plus facilement captibles sont les flux domicile-travail et domicile-étude. Il est par conséquent logique qu'ils structurent le réseau de transport régional même si les autres usages (majoritaires) doivent être pleinement considérés.

Le moyen le plus efficace d'observer la part des transports régionaux est de regarder leur part sur les axes actuellement desservis. C'est ce qu'a fait le cabinet TTK dans le cadre de l'étude mobilité commandée par la Région en 2018. Le résultat, présenté ci-dessus sous forme de carte, montre que **les transports collectifs régionaux captent surtout des flux autour des grandes agglomérations ou entre les agglomérations**.

²⁵ TER (trains et cars) + cars interurbains et scolaires anciennement gérés par les Départements (voir partie 1.2 sur l'organisation des mobilités)



Déplacements et part modale des transports collectifs
Source : TTK pour la Région Pays de la Loire, Étude sur les mobilités en Pays de la Loire

À l'exception des trajets entre agglomérations (l'axe Nantes-Angers étant le meilleur exemple), la part captée par les transports collectifs régionaux est généralement inférieure à 10 % - et souvent même 5 % - sur les axes desservis. Au global, toujours selon l'étude conduite par TTK, **les transports collectifs régionaux représentent 12,9 % des trajets entre les quatre principales agglomérations régionales et 5 % de l'ensemble des trajets vers ses 4 agglomérations.**

Vers un rebond des mobilités actives après une forte décroissance ?

2,4 % des Ligériens se rendaient au travail à vélo en 2015²⁶. Les actifs ligériens sont ainsi les deuxièmes plus grands utilisateurs du vélo de France métropolitaine,

²⁶ Barré M. et Besnard S., Aller au travail à vélo : une pratique assez bien ancrée dans les grandes villes de la région, Insee Flash Pays de la Loire, n°63, janvier 2017. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2563552>

derrière ceux du Grand Est (2,7 %). Dans les communes de plus de 100 000 habitants, ce chiffre atteint même 6 %. Il est a contrario inférieur à 2 % dans les communes de moins de 20 000 habitants, illustrant notamment le manque d'équipements adaptés en zone rurale.

À Angers et au Mans, la pratique du vélo est plus développée que dans des villes de taille comparable. Il existe en revanche une marge de progression à Nantes compte tenu des parts très importantes atteintes par le vélo dans d'autres villes équivalentes telles que Bordeaux et Strasbourg (avec une offre de pistes cyclables comparable : 500 à 600 km selon l'Insee²⁷).

La part du vélo dans l'ensemble des déplacements a eu tendance à se stabiliser entre 2008 et 2015 alors qu'elle avait connu une baisse entre 1994 et 2008 (de 5 % à 4 %). Plus globalement, au niveau français, la part du vélo dans les déplacements des Français est passée de 10 % en 1970 à 2,7 % dans les années 2000²⁸.

Dans les grandes villes de la région et particulièrement à Nantes, l'usage de la voiture cède un peu de terrain aux autres modes de transport. Comme le montre l'enquête déplacements grand territoire de 2015²⁹, le vélo a ainsi regagné un point dans la métropole nantaise passant de 2 % à 3 % entre 2008 et 2015.

Plusieurs autres éléments viennent conforter l'hypothèse d'un développement futur du vélo. C'est notamment le cas du développement du marché du cycle dont le chiffre d'affaire a encore crû de 2,3 % en 2018, porté par le fort développement du vélo à assistance électrique³⁰. De plus, selon une étude de l'institut de sondages ELABE intitulée « la mobilité demain »³¹, près de la moitié des possesseurs de voiture se déclarent prêts à l'abandonner pour des solutions alternatives. Parmi les solutions alternatives, le vélo est cité par 27 % des répondants (et même 42 % chez les 18-24 ans).

Enfin, l'association « Vélo et territoires »³², qui regroupe des collectivités territoriales engagées pour le développement du vélo, pointe une hausse de la pratique du vélo de 20 % entre 2014 et 2019 à partir des données observées sur les compteurs installés par ses membres³³.

²⁷ *Idem*

²⁸ Plan vélo et mobilités actives, dossier de presse, 14 septembre 2018 : https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse_-_plan_velo_-_vendredi_14_septembre_2018.pdf

²⁹ EDGT Loire-Atlantique | octobre 2016 - résultats pour Nantes Métropole - https://auran.org/sites/default/files/publications/documents/edgt_complet_2018.pdf

³⁰ <https://www.unionsportcycle.com/fr/les-actualites/2019-04-09/observatoire-du-cycle-engouement-pour-le-velo-se-confirme>

³¹ <https://elabe.fr/la-mobilite-de-demain/>

³² En Pays de la Loire, sont membres du réseau : la Région Pays de la Loire, la Loire-Atlantique, le Maine-et-Loire, la Sarthe, la Vendée, Angers Loire Métropole, Erdre et Gesvres (44), Nantes Métropole, la Communauté de communes du Mont des Avaloirs (53), le Pays Vallée du Loire. Pour plus d'informations sur le réseau : <https://www.velo-territoires.org/lassociation/presentation/>

³³ Analyse des données de fréquentation vélo 2018, Vélo et territoires, juin 2019. <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2019/06/Analyse-des-donnees-de-frequentation-vlo-2018.pdf>. Ces chiffres proviennent de la Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF), qui est un dispositif qui permet de mutualiser les données de comptages vélo au niveau national sur la base de données collectées au niveau local. Lancée en septembre 2013, la PNF rassemble, en mars 2019, en peu moins de 700 compteurs vélo

Panorama des déplacements en Pays de la Loire : Principaux points à retenir

- Des déplacements qui augmentent en nombre et en distance au sein de la région
 - + 15 % de déplacements entre 2008 et 2015
 - +1 km en moyenne pour les trajets domicile travail entre 2010 et 2015
- Des déplacements domicile-travail minoritaires dans l'ensemble des déplacements
 - 23 % des déplacements sont des déplacements domicile-travail
- Des disparités importantes entre les territoires urbains, périurbains et ruraux
 - Distance domicile-travail : 9 km en moyenne dans les pôles urbains contre plus de 15 km en 2e couronne
- Une part prépondérante de la voiture qui ne recule pas
 - Huit Ligériens sur dix (79 %) utilisent la voiture pour se rendre au travail
(+ 1 point entre 2010 et 2015)
 - Avec de fortes disparités territoriales : 50 % à Nantes contre 86 % dans les communes peu denses
- Des transports collectifs qui progressent en fréquentation surtout...
 - Dans les grandes villes : +65 % depuis 2002
 - Et sur le réseau ferroviaire : +63 % depuis 2004
 - ...mais une part modale qui reste stable au niveau régional
- Des mobilités actives en recul depuis 50 ans mais qui regagnent un peu de terrain depuis quelques années
 - 2,4 % des Ligériens se rendaient au travail à vélo en 2015

1.2. L'organisation des mobilités en Pays de la Loire

Une gouvernance recentrée sur le couple Région/EPCI

Depuis les lois MAPTAM (2014) et NOTRe (2015), la compétence transports et mobilités est principalement répartie entre les Régions et les autorités organisatrices des mobilités (métropoles, communautés urbaines et d'agglomérations et quelques communes), responsables de l'ensemble des mobilités sur leur territoire.

Cette organisation récente (le transfert des compétences transports des Départements vers les Régions date de 2017) va connaître de nouvelles évolutions avec l'adoption prochaine de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), actuellement en deuxième lecture au Parlement.

Ce texte prévoit à ce stade les principales mesures suivantes concernant l'organisation territoriale des transports :

- La couverture de l'ensemble des territoires par des autorités organisatrices des mobilités (AOM), avec la possibilité pour les communautés de communes de devenir AOM et une prise en charge à défaut par les Régions.
- Le rôle de chef de file de la Région précisé en matière de mobilité.
- L'élargissement de la notion de mobilité.
- Un versement transports nouveau et élargi : le versement mobilités.

La LOM renforce donc le couple intercommunalités – Région, dans la continuité des lois MAPTAM et NOTRe. Elle crée cependant d'importantes problématiques de gouvernance et comporte des risques d'incohérence et de morcellement de l'offre (cf. partie 2.2 sur les enjeux opérationnels du futur schéma des mobilités). Par ailleurs, la loi ne prévoit pas le transfert des compétences sur les infrastructures. Ce sont par exemple les Départements qui pourront décider de créer ou non des voies réservées à certains usages (cars, covoiturage, vélo...) sur les routes départementales.

La Région, autorité compétence pour l'organisation des transports collectifs non-urbains et chef-de-file de la mobilité

Depuis le 1er septembre 2017, la Région est l'autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs non urbains, réguliers ou à la demande. Initialement partagée avec le Département, cette compétence est devenue exclusivement régionale à la suite la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe.

Ainsi, en plus des trains et des cars régionaux, elle est également en charge des transports interurbains et scolaires par car, ainsi que du transport maritime régulier vers et depuis l'île d'Yeu. Elle est enfin en charge du transport adapté pour le seul département de la Mayenne.

Composantes de la compétence transports de la Région Pays de la Loire



Source : Conseil régional des Pays de la Loire

La Région intervient dans le financement des Pôles d'échanges multimodaux (PEM), c'est-à-dire les aménagements facilitant les échanges et les déplacements des voyageurs, l'accessibilité, le stationnement et les correspondances entre les différents modes de transport. Elle intervient également sur les axes routiers d'intérêt régional et les infrastructures ferroviaires (modernisation et construction des voies).

Dans le cadre de la future loi d'orientation sur les mobilités, le rôle de la Région doit évoluer sur trois points principaux :

- Le transfert des transports interurbains et scolaires aux communautés de communes qui deviendraient AOM et lui en feraient la demande.
- Un nouveau rôle d'autorité organisatrice des mobilités sur les territoires des intercommunalités qui n'auront pas fait le choix de devenir AOM.
- Un rôle de chef de file des mobilités renforcé, notamment via les contrats opérationnels de mobilité. Ce contrat, liant les AOM et la Région, aura pour but d'assurer la coordination de tous les acteurs à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

Le rôle de chef de file des mobilités prévu par la future LOM

La Région est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) afin d'assurer une continuité territoriale dans les mobilités quotidiennes.

Cette mission s'exerce suivant plusieurs aspects :

- La définition de l'offre (desserte, horaires, tarification...),
- La création et l'exploitation des pôles d'échanges multimodaux et la gestion des situations perturbées,
- Le recensement et partage des bonnes pratiques ainsi que l'appui à toutes les autorités organisatrices (conception d'infra ou de services de transport)

Ces missions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité :

- Les bassins définis par chaque Région selon le contexte et les enjeux locaux, en lien avec les AOM situées en leur sein.
- La coordination qui peut prendre la forme de contrats opérationnels de mobilité entre les Régions et les AOM, auxquelles pourront s'associer les Départements.

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), compétentes pour les transports collectifs urbains et l'ensemble des mobilités sur leur territoire

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est l'acteur public compétent pour l'organisation des services de transport public sur son ressort territorial. Ces services peuvent être des transports collectifs urbains et non urbains, réguliers ou à la demande. Par ailleurs, l'AOM peut concourir au développement de services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes. Elle peut également organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine en cas d'inadaptation de l'offre privée.

La compétence d'organisation de la mobilité, qui définit le rôle de l'AOM, s'applique sur un territoire donné : le ressort territorial. En un lieu donné il n'existe toujours qu'une seule AOM.

De l'AOTU à l'AOM

L'ancienne autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) est devenue, depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

En changeant le terme « transport » par celui de « mobilité », il s'agit de prendre en compte la volonté de ne pas opposer les transports collectifs et individuels. Ces deux notions sont donc englobées dans celle, plus générale, de « mobilité », qui peut, selon les cas et les situations, prendre un caractère individuel ou collectif.

Le ressort territorial de l'AOM correspond au périmètre de l'intercommunalité qui exerce la compétence mobilité. Certaines communautés exercent cette compétence de manière obligatoire : métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération. Avec la LOM, les communautés de communes peuvent, selon le souhait de leurs membres, choisir de ne pas se doter de cette compétence ou l'exercer en tout ou partie.

En détail, la compétence mobilité exercée par les AOM comprend actuellement³⁴ :

Des missions obligatoires

- L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes
- Le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- La mise en place d'un service de conseil en mobilité
- Pour les AOM de plus de 100 000 habitants (facultatif pour les autres)
 - Les plans de déplacements urbains
 - L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité
 - La mise en place d'un service d'information aux usagers
 - La mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et la collectivité

³⁴ <https://www.gart.org/nos-adherents/autorites-organisatrices-de-mobilite/>

Des missions facultatives

- L'organisation de transport à la demande (TAD)
- La réduction de la congestion urbaine et de la pollution, par la mise en place d'un service public de marchandises et de logistique urbaine
- L'organisation de l'activité d'autopartage
- La mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage
- L'organisation d'un service public de location de bicyclettes

Liste des AOM en Pays de la Loire (au 1^{er} janvier 2019³⁵)

- 1 métropole : Nantes Métropole
- Communautés urbaines :
 - Angers Loire Métropole
 - Le Mans métropole communauté urbaine
- Communautés d'agglomération :
 - Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire
 - Communauté d'agglomération Saumur-Val de Loire
 - Syndicat mixte de transports collectifs de la presqu'île de Guérande-Atlantique
 - Mauges communauté
 - Communauté d'agglomération du Choletais
 - Clisson Sèvre et Maine agglo
 - Communauté d'agglomération de Laval
 - Les Sables d'Olonne agglomération
 - Pornic agglo pays de Retz
 - La Roche-sur-Yon agglomération
- Communes :
 - Commune de Challans
 - Ville de Fontenay-le-Comte
 - Ville de l'Île d'Yeu
 - Ville de Luçon
 - Ville de Mayenne
 - Ville de Sablé-sur-Sarthe
 - Commune de Saint-Brevin-les-Pins
 - Commune de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
 - Commune de Saint-Hilaire-de-Riez

Liste des réseaux de transports : <https://www.destineo.fr/fr/page/1>

³⁵ Source : CEREMA, Base des ressorts territoriaux et des AOM au 1er janvier 2019 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/liste-composition-autorites-organisatrices-mobilite-au-1er-1>

Des communautés de communes qui pourraient devenir AOM

Si elle élargit la notion de mobilité, la LOM ne fait, en l'état, pas beaucoup évoluer les missions des AOM. Le grand changement introduit est bien la **possibilité pour les communautés de communes de devenir AOM**. En l'état actuel des discussions au Parlement les communes auront jusqu'au 31 décembre 2020 pour délibérer en faveur du transfert de la compétence AOM à leur EPCI. En l'absence de délibération, c'est la Région qui deviendra AOM sur leur territoire.

Par ailleurs, contrairement aux actuelles AOM (métropole, communautés urbaines et communautés d'agglomération) qui sont contraintes de prendre en bloc l'ensemble des compétences liées aux mobilités, **les communautés de communes devraient pouvoir choisir leurs compétences à la carte parmi la liste suivante** : services réguliers de transports, services à la demande de transport public, services de transport scolaire, services relatifs aux mobilités actives, services relatifs aux usages partagés de véhicules, services de mobilité solidaire et versement d'aides individuelles à la mobilité.

Un financement des transports collectifs reposant principalement sur le financement public, donc les habitants et les entreprises

Le modèle économique des transports collectifs

Le modèle économique des transports collectifs repose sur un **financement important de la collectivité** pour garantir le fonctionnement des réseaux et des matériels, pour engager les investissements nécessaires à leur développement et pour assurer des tarifs accessibles, quelles que soient les zones desservies. Ainsi, avant l'adoption de la nouvelle gamme tarifaire en 2017, le taux de couverture, c'est-à-dire la part payée par les usagers des TER (trains + cars), était de 30 %, légèrement au-dessus du taux national (28 %).

Le taux de couverture des cars interurbains ex-départementaux est nettement plus bas. Avant transfert à la Région, il était en Loire-Atlantique d'environ 18 % et en Mayenne d'environ 8 %. Lila Presqu'île, dont la Directrice a été auditionnée par le CESER, arrive à un taux de couverture global de 12 %. Désormais, le taux de couverture global, regardé au niveau de l'Autorité organisatrice, doit être supérieur à 10 % pour qu'elle puisse prétendre à la récupération de la TVA.

Concernant plus spécifiquement le TER ferroviaire, le CESER avait pointé, dans son étude sur l'économie des transports collectifs de juin 2016³⁶, un effet ciseaux entre

³⁶ Le modèle économique des transports publics de voyageurs en Pays de la Loire, CESER des Pays de la Loire, juin 2016
http://ceser.paysdelaloire.fr/images/etudes-publications/transport/2016_06_22_Rapport_C4_modele_economique_du_TER_Pays_de_la_Loire.pdf

la hausse des coûts d'exploitation et l'érosion des recettes tarifaires. Cet effet ciseaux intervenait dans un contexte de fléchissement de la fréquentation, après 15 années de forte croissance qui ont suivi la régionalisation des transports ferroviaires. Ce fléchissement était dû aux nouveaux usages (recours au covoiturage, libéralisation des cars longue distance), ainsi qu'à des travaux sur certaines lignes ferroviaires, et à une baisse ponctuelle du coût des carburants.

Dans son rapport présenté mi-2019, la chambre régionale des comptes arrive à des conclusions similaires. Depuis, la fréquentation des TER est repartie à la hausse. De plus, la Région a adopté, comme le suggérait le CESER, une nouvelle gamme tarifaire.

Mode	Charges brutes	Recettes	Contribution nette Région
Autocars réguliers (2018)	59 M€	7 M€	52 M€
Autocars scolaires (2018)	142 M€	22 M€	120 M€
Compte TER (2017)	203 M€	60 M€	143 M€
TOTAL	404 M€	89 M€	315 M€

Source : Conseil régional des Pays de la Loire

Une nouvelle tarification régionale depuis 2018

La Région a voté en 2017 une nouvelle gamme tarifaire pour son réseau TER. Il s'agit d'augmenter la part des abonnés et de proposer des offres attractives pour les voyageurs occasionnels, afin de relancer leur fréquentation.

Le CESER s'est exprimé sur la nouvelle grille tarifaire dans son avis du 20 mars 2018. Il y **constate des évolutions favorables, dans le sens des préconisations qu'il a émises, mais souligne des points de vigilance**, concernant le rythme rapide des augmentations des abonnements, les conséquences sociales de la hausse des prix. Il pointe également que l'action sur les prix ne peut dispenser d'une action forte sur l'offre et la qualité de service pour assurer une véritable relance de la fréquentation.

La Région s'est d'ores et déjà félicitée des bons premiers résultats de cette nouvelle politique tarifaire. Le CESER ne dispose cependant pas encore d'éléments d'analyse suffisants pour se prononcer sur le sujet. Il note que la hausse de la fréquentation et l'augmentation des recettes ont été enclenchées dès 2017 (avant la nouvelle tarification) grâce à la fin de travaux sur plusieurs lignes.

La Région affiche par ailleurs sa volonté d'ouvrir à la concurrence une fraction de l'exploitation du réseau TER, considérant qu'il s'agit « *d'un levier majeur pour améliorer l'offre de transport en maîtrisant les subventions d'exploitation* »³⁷.

La contribution des entreprises aux mobilités

❖ Du versement transport au versement mobilité

La contribution dite « versement transport » est la participation des employeurs publics et privés occupant 11 salariés et plus au financement des transports en commun dans le périmètre d'une autorité organisatrice de mobilité (AOM). En province, le taux varie de 0 à 2,5 % du total des rémunérations des salariés, selon la décision de l'autorité organisatrice.

Taux du versement transport dans les communes sièges des AOM des Pays de la Loire

CU Angers Loire Métropole	2
CA de Cap Atlantique	0,6
CA Mauges Communauté	0
Commune de Challans	0
CA Agglomération du Choletais	0,6
CA Clisson Sèvre et Maine Agglo	0
Ville de Fontenay-Le-Comte	0
Ville de l'Île d'Yeu	0
Laval Agglomération	0,6
Ville de Luçon	0
CU Le Mans Métropole	2
Ville de Mayenne	0,2
Nantes Métropole	2
CA Les Sables d'Olonne Agglomération	0,5
CA Pornic Agglo Pays de Retz	0
CA La Roche-sur-Yon - Agglomération	0,6
Ville de Sablé-Sur-Sarthe	0
Commune de Saint-Brevin-Les-Pins	0,55
Commune de Saint-Gilles-Croix-De-Vie	0
Commune de Saint-Hilaire-De-Riez	0
CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE)	1,5
CA Saumur Val de Loire	0,6

Source : URSSAF

³⁷ Rapport du budget supplémentaire 2018 du Conseil régional des Pays de la Loire

Un versement transport additionnel (VTA) peut être institué par certains syndicats mixtes de transport, à savoir ceux créés dans le cadre de la loi SRU et qui associent plusieurs autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en vue de coordonner leurs réseaux (exemple : Lila Presqu'île qui associe la communauté d'agglomération Cap Atlantique et les Régions Pays de la Loire et Bretagne).

Le projet de LOM prévoit de transformer le versement transport en « versement mobilité ». Il pourra donc être affecté à l'ensemble de la compétence mobilité, y compris les mobilités actives et partagées. Comme pour le versement transport, il ne pourra toujours être levé qu'à la condition que soient organisés des services réguliers de transport public de personnes.

Les collectivités peuvent moduler le taux de ce versement au sein d'un même syndicat mixte pour tenir compte de la densité démographique et de la capacité contributive des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent.

La compétence d'AOM étant élargie par la LOM à l'ensemble des EPCI volontaires, la question de leur capacité financière pour assurer la compétence de mobilité reste à l'heure actuelle posée, en particulier pour celles qui ne pourront pas lever le versement mobilité. Dans « l'agenda rural »³⁸ qu'il vient d'adopter le 20 septembre, le Gouvernement indique que la réforme de la fiscalité locale – qui doit conduire à remplacer la taxe d'habitation par une part de TVA – « *va permettre aux AOM les plus modestes de bénéficier d'une ressource plus dynamique que par le passé, en particulier pour les EPCI les moins riches* ». Selon le Gouvernement, les recettes supplémentaires pourraient donc être affectées à des services de mobilité.

- **Les contributions directes des entreprises à la mobilité des salariés**

Par ailleurs, les salariés bénéficient de la **prise en charge par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement** aux transports en commun et locations de vélos. Pour les salariés du secteur public, le montant est limité à 86 € par mois.

Enfin, les employeurs peuvent, s'ils le souhaitent, intervenir dans le financement de la mobilité de leurs salariés, dans le cadre du « forfait mobilité durable », d'un montant de 400 € par an maximum, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant (cette dernière mesure existait préalablement à la LOM).

³⁸ https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-09/DP_Agenda%20rural.pdf (p.17)

L'organisation des mobilités en Pays de la Loire : Principaux points à retenir

- **Une gouvernance des mobilités recentrée sur le couple Région/EPCI**
 - La Région, autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs non-urbains (trains, cars et transport à la demande) et cheffe-de-file de la mobilité
 - Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), compétentes pour les transports collectifs urbains et l'ensemble des mobilités sur leur territoire
- **22 autorités organisatrices des mobilités actuellement en Pays de la Loire :**

1 métropole, 2 communautés urbaines, 10 communautés d'agglomération, 9 communes
- **Les principaux changements apportés par la future loi d'orientation sur les mobilités (LOM) :**
 - Le transfert des transports interurbains et scolaires aux communautés de communes qui en feraient la demande (et deviendraient AOM)
 - Un rôle d'autorité organisatrice des mobilités pour la Région sur les territoires des intercommunalités qui n'auront pas fait le choix de devenir AOM.
 - Un rôle de chef de file des mobilités renforcé pour la Région
 - La transformation du versement transport en versement mobilité
- **Un financement des transports collectifs reposant principalement sur le financement public, donc les habitants et les entreprises**
 - Part payée par les voyageurs : 30 % pour le TER, de 8 % à 18 % pour les cars interurbains

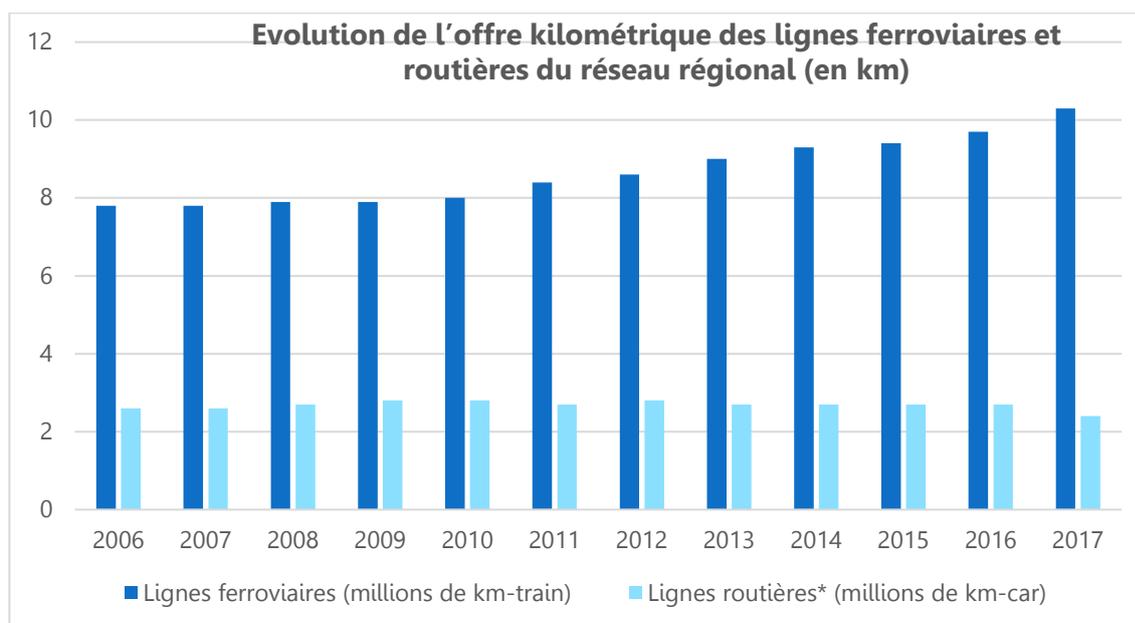
1.3. L'offre régionale de transports

Une croissance continue de l'offre sur le réseau de transport express régional

L'offre kilométrique des lignes ferroviaires et routières régionales, c'est à dire le nombre de kilomètres planifiés chaque année sur les différentes lignes régionales, est en **constante augmentation depuis 2010** (+20 %). En 2017, elle représente 10,3 millions de kilomètre-train pour les lignes ferroviaires et 2,4 millions pour les lignes routières, soit plus de 20 % de l'offre totale. Comme l'illustre le graphique ci-

dessous, l'augmentation globale de l'offre est uniquement due aux lignes ferroviaires tandis que les lignes routières stagnent voire régressent légèrement.

Concernant les cars TER, certains services sont dits mixtes, et gérés par la SNCF, en complément des trajets par voie ferrée. Il s'agit des liaisons : Nantes / Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Nantes / Cholet, Les Sables-d'Olonne/La Roche-sur-Yon, La Roche-sur-Yon / Bressuire. Les autres lignes sont gérées par la Région³⁹.



Offre kilométrique des lignes ferroviaires et routières du réseau régional (en millions de km)

Type de ligne	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lignes ferroviaires	7,8	7,8	7,9	7,9	8	8,4	8,6	9	9,3	9,4	9,7	10,3
Lignes routières*	2,6	2,6	2,7	2,8	2,8	2,7	2,8	2,7	2,7	2,7	2,7	2,4

Source : open data pays de la Loire⁴⁰

Les augmentations récentes sont liées à l'ouverture de la virgule de Sablé⁴¹, à la fin des travaux sur les lignes Clisson – Cholet et Nantes – Pornic – Saint-Gilles et à

³⁹ Il s'agit soit de lignes d'intérêt régional (Nantes/Noirmoutier, Nantes/Saint-Jean-de-Monts), soit de lignes auparavant gérées par la SNCF (La Roche-sur-Yon/Fontenay-le-Comte, Fontenay-le-Comte/La Rochelle, Fontenay-le-Comte/Niort, Le Mans/La Flèche/Saumur, Angers/Châteaubriant)

⁴⁰ https://data.paysdelaloire.fr/explore/dataset/234400034_031-008_offre-kilometrique-du-reseau-regional-de-transport-rpdl/information/

⁴¹ La virgule de Sablé est un raccordement entre la LGV Bretagne-Pays de la Loire (vers Rennes) et le raccordement de celle-ci à Sablé (vers Nantes). Elle permet de réaliser des relations entre Rennes et Nantes, via Sablé, en desservant notamment Laval et Angers et ainsi de réduire les temps de parcours entre différentes villes de la région des Pays de la Loire.

l'entrée en vigueur du cadencement en juillet 2017. Ce dernier correspond à la mise en œuvre d'horaires coordonnés sur tout le réseau avec des circulations de trains à intervalle régulier et à des heures répétitives. Selon la Région, 75 % des voyageurs du réseau régional ont bénéficié d'arrêts supplémentaires via le cadencement et l'offre a augmenté globalement de 8,5 %⁴².

Enfin, l'accès au réseau régional historique et en particulier les trains, reste inégal, puisque seuls 41 % du territoire et 71 % de la population, habitent dans des communes sont situées à moins de 15 minutes d'une gare⁴³.



Carte du réseau TER Pays de la Loire, source : SNCF⁴⁴

⁴² https://www.paysdelaloire.fr/no_cache/actualites/actu-detaillee/n/nouveaux-horaires-nouveau-rythme-nouvelles-dessertes/

⁴³ Source : ORES Pays de la Loire – <http://ores.paysdelaloire.fr/717-transport.htm>

⁴⁴ https://cdn.ter.sncf.com/medias/PDF/pays_de_la_loire/07-2018-2418_DDTTER-CARTE_TER-PDL_%202029%2C7x42cm_tcm67-19904_tcm67-175990.pdf

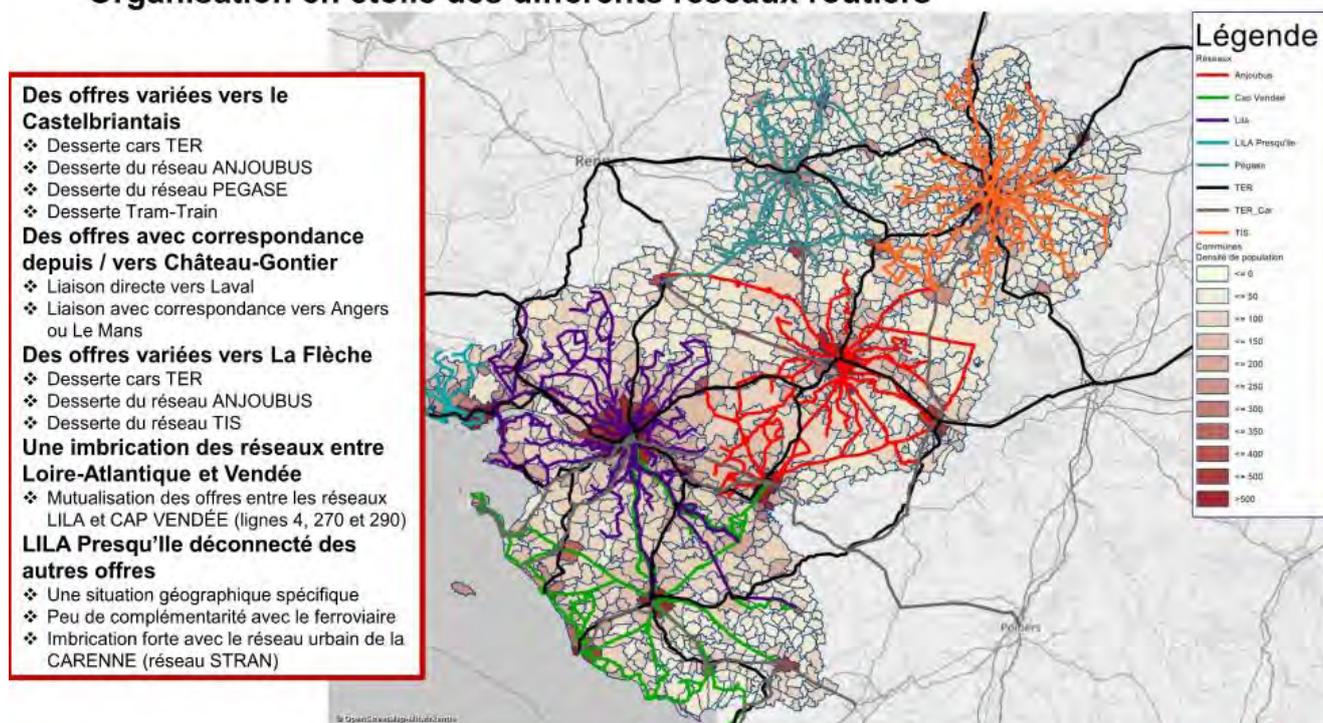
Une offre très diverse sur les anciens réseaux départementaux

Les transports interurbains : des réseaux et tarifications très disparates

En se voyant confier la gestion des transports interurbains par la loi NOTRE, la Région a hérité de réseaux très disparates, tant au niveau de l'offre et de l'organisation qu'au niveau des tarifs. Ces différences sont dues aux caractéristiques propres de chaque département (démographie, densité de population, aménagement du territoire...) mais également aux décisions politiques prises par chacun des Conseils départementaux avant le transfert de la compétence.

Sur le plan de l'offre, les réseaux ont en commun leur organisation en étoile autour des capitales départementales. Ils diffèrent en revanche fortement quant au nombre de lignes régulières : plus de 30 en Loire-Atlantique et en Maine-et-Loire contre moins de 20 dans les trois autres départements. **Le nombre de voyages réalisés varie encore plus fortement** puisque le réseau sarthois en réalise moins de 400 000 tandis que le réseau de Loire-Atlantique dépasse les 4 millions. Enfin, l'approche retenue sur le transport à la demande n'est pas la même en fonction des Départements. Seules la Mayenne et la Loire-Atlantique ont fait le choix de couvrir l'ensemble de leur territoire.

Organisation en étoile des différents réseaux routiers



Région des Pays de la Loire
Elaboration du schéma régional des transports collectifs

31.10.2018 // © TTK GmbH // 14



Source : TTK, Étude mobilité pour le compte de la Région Pays de la Loire

Présentation succincte des réseaux transférés

L'ancien réseau LILA (Loire-Atlantique)

Le réseau de la Loire-Atlantique est constitué de 33 lignes régulières réalisant 4,16 millions de voyages chaque année (9 000 abonnés, 5 300 cartes Lila gratuit et 1200 compostages quotidiens). 62 000 voyages sont effectués chaque année dans le cadre du transport à la demande (TAD), étendu sur l'ensemble de son territoire au travers de 9 bassins.

L'ancien réseau ANJOBUS (Maine-et-Loire)

Le réseau du Maine-et-Loire est constitué de 35 lignes régulières principales et de proximité réalisant 3,49 millions de voyages chaque année (dont 700 000 commerciaux). Le transport à la demande est en expansion (nouveau bassin crée en 2017 autour du Lion d'Angers) mais ne recouvre qu'une partie du territoire. Ce réseau est le plus concerné par l'essor des agglomérations qui s'étendent désormais sur une grande partie de son territoire.

L'ancien réseau PEGASE (Mayenne)

Le réseau de la Mayenne est constitué de 17 lignes régulières réalisant environ 430 000 voyages chaque année. Le transport à la demande zonal est étendu sur tout le territoire départemental.

L'ancien réseau TIS (Sarthe)

Le réseau de la Sarthe est constitué de 13 lignes radiales à partir du Mans auxquelles s'ajoute une ligne transverse Sablé-La Flèche, ainsi que de transports à la demande, soit en rabattement, soit en complément des services réguliers. 366 000 voyages commerciaux sont effectués chaque année. Des services à la demande sont également réalisés par certaines collectivités.

L'ancien réseau CAP VENDEE (Vendée)

Le réseau de Vendée est constitué de 15 lignes régulières permanentes accessibles aux PMR. Tout comme en Sarthe, le transport à la demande est mis en place à l'initiative des communes et ne s'étend pas sur l'ensemble du territoire. À cela s'ajoute la régie maritime en Vendée déléguée par la Région au Département. Les liaisons entre Fromentine et l'Île d'Yeu sont réalisées grâce à trois navires Le Pont d'Yeu, Le Chatelet et l'Insula Oya II. Plus de 400 000 passagers sont transportés chaque année.

Source : Conseil régional

Concernant la tarification, les approches sont également diverses. Alors que la tarification des TER est au kilomètre dégressif, les tarifs cars gérés auparavant par les Départements sont soit forfaitaires, c'est-à-dire identiques pour tous les trajets (Sarthe, Loire-Atlantique, Mayenne), soit zonaux (Maine-et-Loire), soit kilométriques zonaux (Vendée).

Au-delà de la structure de la tarification, le niveau de prix est également très variable. Pour les voyageurs occasionnels, il oscille entre 2 € et 2,50 € pour les départements à tarification forfaitaire et peut monter jusqu'à 5,90 € pour les départements à tarification zonale. Ces prix restent cependant très inférieurs à ceux des cars TER gérés par la Région dont le montant d'un trajet peut dépasser les 20 €. Pour les abonnés, le prix varie de 15,50 € par mois à plus de 80 € par mois.

En outre, la grille tarifaire est bien plus large que les billets plein tarif pour les voyageurs occasionnels : carnets de tickets, tarifs réduits (jeunes, tarifs sociaux), abonnements annuels... Or ces tarifs spéciaux sont propres à chaque département. À titre d'exemple, il existe en Maine-et-Loire une « carte de solidarité »⁴⁵ qui permet de ne payer que 0,50 € par trajet sur critères sociaux (quotient familial inférieur à 700 € dans une des situations suivantes : bénéficiaire du RSA, demandeur d'emploi, stagiaire de la formation professionnelle, contrat aidé). Dans d'autres départements, les critères sont différents et d'autres encore ne disposent tout simplement pas de tarifs sociaux. **Ce sont ainsi près de 100 tarifs différents qui coexistent actuellement** sur les différents réseaux routiers en Pays de la Loire (et 58 sur le réseau ferroviaire). De fait, une grande partie des voyageurs ne paie pas le plein tarif.

Comparatif sur les trajets occasionnels et billet mensuel

	Trajet occasionnel (Plein tarif)	Billet mensuel adulte (Plein tarif)
Loire Atlantique	2,40 €	68 €
Maine et Loire	1 zone : 2 € 2 zones : 4,20 € 3 zones : 6,20 €	1 zone : 48 € 2 zones : 60 € 3 zones : 90 €
Mayenne	2 €	50 €
Sarthe	2,20 €	50 €
Vendée :	Trajet < ou égal à 20 km = 2,10 € Trajet de 21 à 50 km = 3,70 € Trajet supérieur à 50 km = 5,30 €	Trajet < ou égal à 20 km = 33,50 € Trajet de 21 à 50 km = 58,50 € Trajet supérieur à 50 km = 83,50 €
Le Mans La Flèche (car à tarification TER)	10,30 €	96,90 € en abonnement annuel

⁴⁵ <https://aleop.paysdelaloire.fr/le-tarif-solidarite-en-maine-et-loire>

Les transports scolaires : une tarification récemment harmonisée mais des réseaux encore centrés sur les départements

Tout comme les tarifs des transports interurbains, les tarifs des transports scolaires étaient très divers en fonction des départements, pouvant varier du simple au double, voire plus dans certains cas. Depuis la rentrée scolaire 2019, **ces tarifs ont été harmonisés par la Région à hauteur de 110 € par enfant**, avec la gratuité à partir du troisième enfant. Ce tarif, applicable uniquement sur l'établissement de secteur, correspond à un peu plus de 10 % du coût moyen du transport scolaire pour la Région, évalué à environ 1 000 € par élève et par an.

Le nouveau tarif constitue une baisse sur 4 départements, concernant 90 % des familles, mais conduit à une hausse sensible pour les élèves issus de la Mayenne. Le CESER, dans son avis sur le budget primitif 2019, a noté favorablement la volonté d'harmoniser la tarification sur la région, soulignant toutefois qu'un passage par étape aurait pu être envisagé, et que la gratuité opérée à partir du 3^{ème} enfant constitue une mesure familiale plus que sociale. Il a donc indiqué qu'un accompagnement des familles les plus précaires pourra être nécessaire.

Par ailleurs, dans certaines communautés d'agglomération (compétentes en matière de transport scolaire), les tarifs des transports scolaires peuvent être plus élevés, afin d'assurer un taux de couverture supérieur. Ainsi, dans la communauté d'agglomération de Mauges communauté, ils se montent à 172 € par an pour les collégiens et les lycéens.

En revanche, **les réseaux n'ont pas encore été redessinés** suite au transfert de compétences et ils sont encore pour l'essentiel calqués sur les logiques appliquées par chaque Département.

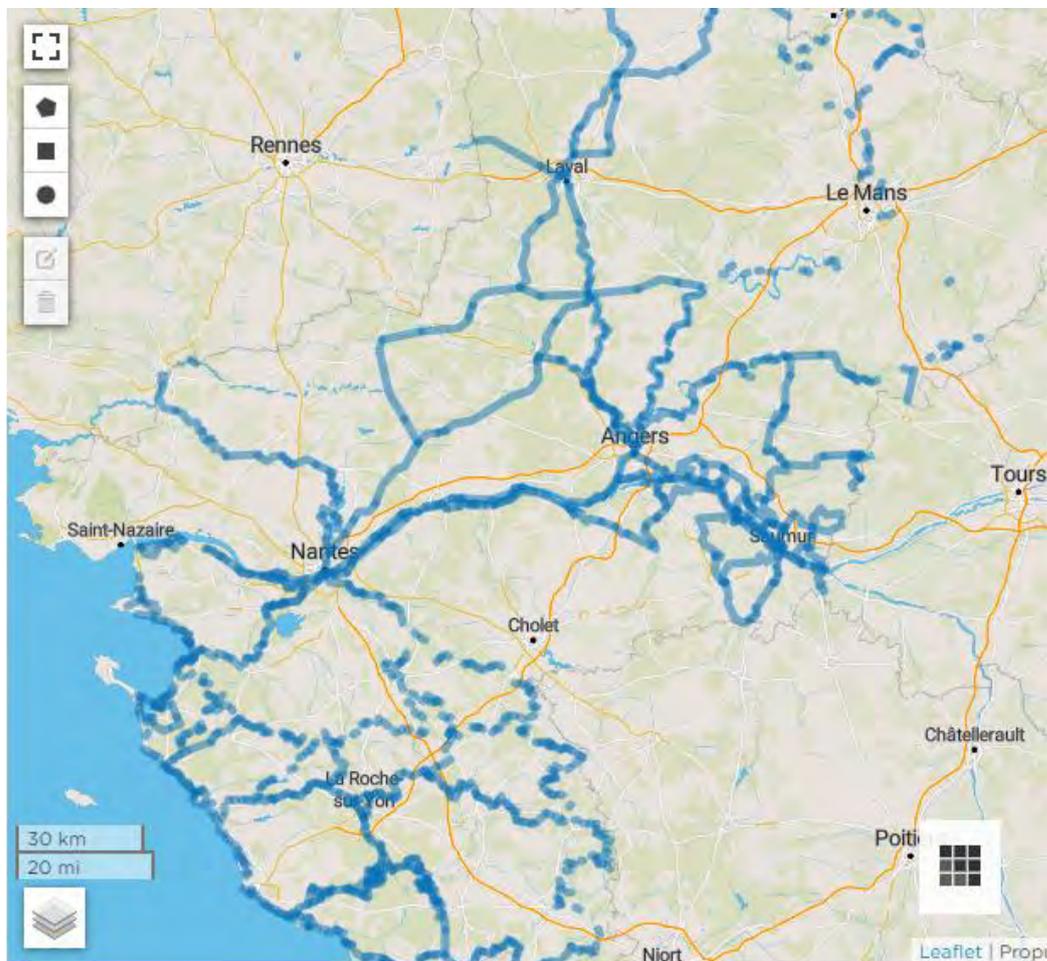
Une offre en fort développement pour les autres modes de transport

Les modes actifs

Selon le site amenagements-cyclables.fr⁴⁶, les Pays de la Loire totalisent 5 097 km d'aménagements cyclables soit 2 449 km de pistes cyclables, 1 265 km de voies vertes, 1 157 km de bandes cyclables, 178 km de double-sens cyclables et enfin 48 km de voies de bus partagées. La région occupe la 4^e place dans ce domaine derrière l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Aquitaine (sur la base des anciennes régions).

⁴⁶ Données issues du projet communautaire OpenStreetMap - <http://amenagements-cyclables.fr/fr/pays-%2Bde-%2Bla-%2Bloire/facilities>

En rapportant les aménagements cyclables à la superficie⁴⁷, les Pays de la Loire se situent globalement dans la moyenne avec 0,4 km de voies cyclables pour 100 km². La capitale régionale bénéficie d'aménagements cyclables sont de taille comparable à ceux des villes de province les mieux dotées : entre 500 et 600 km comme à Bordeaux et Strasbourg⁴⁸.



Pistes cyclables en Pays de la Loire. Source : data.paysdelaloire.fr

Le développement de voies cyclables ne relève pas de la compétence de la Région. Elle peut cependant soutenir leur réalisation comme le Conseil régional des Pays de la Loire a pu le faire pour l'itinéraire « la Loire à vélo ». Par ailleurs, la Région est chef de file de l'intermodalité. Elle est donc responsable de l'aménagement des gares et des pôles d'échange multimodaux de manière à ce que des vélos puissent être stationnés en sécurité.

La Région permet également, de manière limitée, de monter des vélos à bord des rames de TER. C'est particulièrement le cas pour les derniers trains acquis (Regio2N) qui offrent la possibilité, grâce à leur modularité, de transporter jusqu'à 80 vélos l'été. Toutefois, l'accès des vélos au train reste soumis à la place disponible et la

⁴⁷ <http://www.leparisien.fr/societe/cinq-chiffres-pour-tout-comprendre-a-la-pratique-du-velo-en-france-14-09-2018-7888542.php>

⁴⁸ Barré M. et Besnard S., Aller au travail à vélo : une pratique assez bien ancrée dans les grandes villes de la région, Insee Flash Pays de la Loire, n°63, janvier 2017. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2563552>

Région encourage les voyageurs à privilégier les vélos pliants, ou à laisser leur vélo aux stationnements aménagés dans les gares, pour éviter les conflits d'usage. À ce titre, les trams-trains sont ainsi interdits aux vélos en heure de pointe. La Région cofinance enfin l'achat de vélos pliants pour les abonnés.

Des services de vélos en libre-service ont été développés par certaines collectivités (Bicloo sur Nantes Métropole, Pony bikes sur l'agglomération d'Angers...) ainsi que des services de location longue durée qui rencontrent du succès, en particulier pour les vélos à assistance électrique. Certains opérateurs privés se sont installés, par exemple Indigo à Angers, ce qui peut conduire à un stationnement anarchique des deux roues (vélos et trottinettes) sur les trottoirs.

Le covoiturage et l'autopartage

Les collectivités locales accompagnent le développement du covoiturage. Les Départements de la Région ont aménagé et **labellisé plusieurs dizaines d'aires sur leur territoire**. 41 aires ont ainsi été labellisées en Mayenne, 115 en Vendée, et 250 en Loire-Atlantique. Dans certains départements, ces aires peuvent être localisées par Internet (Vendée⁴⁹, Mayenne⁵⁰, Loire-Atlantique⁵¹). Il n'existe cependant pas, à ce stade, de recensement régional des aires officielles.

Des collectivités souhaitent favoriser l'usage de l'auto-stop également dénommé « covoiturage spontané ». À titre d'exemple, le Département de Loire-Atlantique a également mis en place, en 2018, des « points stops » à proximité de zones d'activité, et travaille à leur développement en lien avec les collectivités locales. Il s'agit en particulier de prévoir des points d'arrêts sécurisés, notamment à proximité des établissements scolaires. En Sarthe, la commune de Pruillé-le-Chétif a mis en place pendant deux ans des aires d'auto-stop pour faciliter l'accès au réseau de l'agglomération mancelle situé à 4 km. Le bilan en a été très positif, avec un service apprécié par la population, notamment les jeunes, selon Mme Isabelle LEBALLEUR, Maire de la commune. Après l'intégration de la commune au réseau de transport urbain du Mans, le dispositif a été déplacé sur la communauté de communes d'Orée de Bercé-Belinois.

Au-delà des aires, les collectivités ont développé une plateforme de covoiturage en complément des offres privées. L'État, la Région Bretagne, le Département du Finistère, les métropoles de Brest, Rennes, Nantes et La Carène Saint-Nazaire Agglomération, en partenariat avec l'ADEME et Mégalis Bretagne (syndicat mixte de coopération territoriale) ont créé, en 2018, la **plateforme Ouestgo pour**

⁴⁹ <http://www.vendee.fr/Territoire-et-environnement/Transports-Circulation/Les-aires-de-covoiturage-Departementales>

⁵⁰ <https://www.geomayenne.fr/portail/acces-aux-donnees/donnees/#visualiseur>

⁵¹ <https://data.paysdelaloire.fr/explore/?disjunctive.publisher&sort=modified&q=covoiturage>

développer le covoiturage dans l'ouest, en visant en particulier les déplacements du quotidien.

Cette plateforme, dont la Région Pays de la Loire est désormais membre, compte aujourd'hui 46 000 inscrits en Bretagne et Pays de la Loire. Elle propose un service solidaire à destination des personnes en difficulté, pour aller vers l'emploi. Elle promeut également le covoiturage pour se rendre à un certain nombre d'événements locaux.

Les différents services proposés par ouestgo



Source : ouestgo.fr

La Région facilite également le développement du covoiturage via son **intégration à Destineo**, le calculateur d'itinéraires en Pays de la Loire. Ainsi lorsque les utilisateurs de la plateforme recherchent un trajet, ils se voient proposer, en plus des solutions en transports collectifs, les offres de covoiturage correspondantes issues de différents sites (Ouestgo, mais aussi BlaBlaCar).

Par ailleurs, la métropole de Nantes a décidé de lancer fin 2019 un **système d'information et de facturation combiné**, qui permettra aux usagers d'accéder indifféremment au covoiturage et au réseau de transports publics, avec la même carte d'abonnement et pour le prix d'un ticket de bus⁵². Elle prévoit également **d'ouvrir un certain nombre de voies de bus aux automobilistes réalisant du covoiturage**, à l'image de ce qui se fait depuis 2017 à Mérignac, près de Bordeaux⁵³.

⁵² <https://www.presseocean.fr/actualite/nantes-la-semitan-lance-le-covoiturage-a-la-fin-de-l-annee-04-07-2019-307425>

⁵³ http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/7-voies_reservees_merignac.pdf

Enfin, les principales collectivités régionales ont mis en place des dispositifs d'autopartage⁵⁴ : Marguerite à Nantes, Citiz à Angers, Mouv'n Go⁵⁵ sur le territoire du Pays du Mans. Selon Mathieu GEORGET, Directeur-adjoint du Pays du Mans, ce service, qui regroupe 544 inscrits, permet de répondre à des besoins qui ne sont pas couverts par ailleurs.

L'offre régionale de transports : principaux points à retenir

- **Chiffres clés de l'offre régionale⁵⁶**
 - 527 trains par jour
 - 113 lignes de car
 - 131 Gares
 - 28 000 arrêts (trains + cars)
- **Une croissance continue de l'offre TER**
 - +22 % en dix ans
 - Croissance de l'offre sur les lignes ferroviaires et baisse sur les lignes routières
- **Une offre très diverse sur les ex-réseaux départementaux** (tarifications et réseaux)
- **Une offre en fort développement pour les mobilités actives** : pistes cyclables, stationnements aux abords des gares, vélos en libre-service ou en location longue durée
- **De nombreuses initiatives pour le développement du covoiturage** : labellisation d'aires de covoiturage, plateforme Ouestgo pour les déplacements du quotidien, facturation combinée sur Nantes Métropole.

⁵⁴ <https://www.clem-e.com/post/autopartage-les-petites-villes-d-%C3%A9marrent>

⁵⁵ <https://www.mouvngo.com/>

⁵⁶ Sources : Région Pays de la Loire (<http://www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/chiffres-cles-region-des-pays-de-la-loire/>) et ORES (<http://ores.paysdelaloire.fr/717-transports.htm>)

2. Les enjeux du futur schéma régional des mobilités

Le CESER a souhaité pointer spécifiquement les enjeux du futur schéma régional afin de déterminer des objectifs et des préconisations en conséquence. Le schéma doit ainsi répondre tout d'abord à de grands enjeux stratégiques : des enjeux de développement des territoires et de lutte contre la fracture territoriale et sociale, des enjeux de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique et des enjeux d'accès du plus grand nombre aux mobilités qui sont nécessaires, tant pour l'économie que pour les activités du quotidien.

Afin de répondre à ces enjeux stratégiques, le CESER identifie quelques enjeux opérationnels simples : créer un réseau unique de transport à l'échelle régionale, faire évoluer le mix de transport régional et assurer le financement du développement des offres de mobilité. Pour chacun de ces enjeux, le CESER propose de fixer des objectifs précis et ambitieux. Enfin, quelques éléments de réflexion sont proposés sur les grandes orientations à prendre pour les mobilités à horizon 2030 et 2050.

2.1. Les enjeux stratégiques

La mobilité, une nécessité pour l'économie et les activités du quotidien

Afin d'éclairer les grands enjeux du futur schéma régional, il semble préalablement indispensable de mettre en évidence le rôle essentiel de la mobilité tant pour le développement économique que pour les activités du quotidien.

Un rôle essentiel dans le développement économique

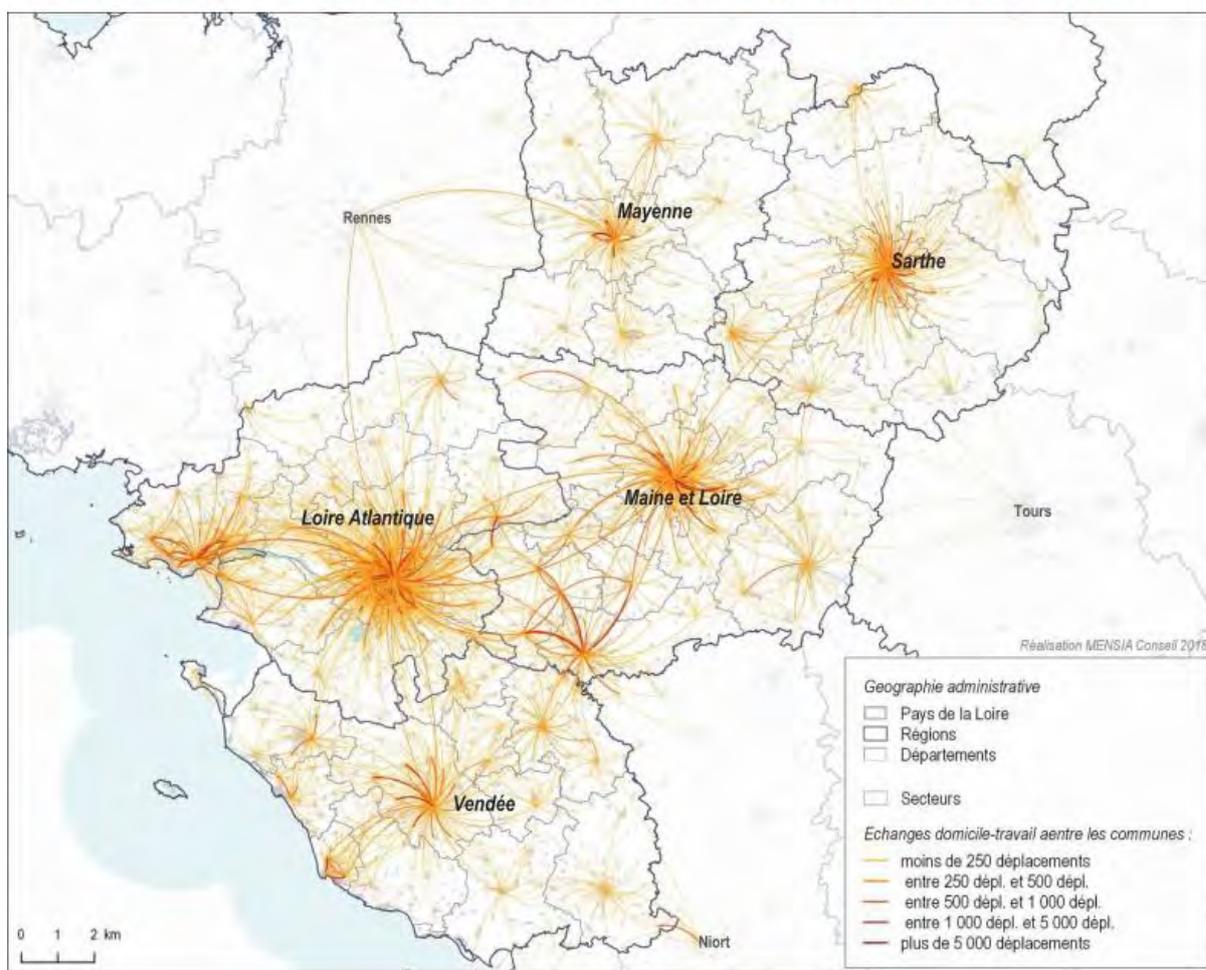
Comme en attestent les chiffres de l'Insee, **une grande partie des mobilités est liée à l'activité économique**, soit pour les déplacements domicile-travail, soit pour les achats. Les déplacements pendulaires se font principalement en direction des pôles urbains, là où se concentre l'activité économique. À contrario, les territoires qui connaissent le moins de mobilités, ou qui ne sont que des territoires de départ, rencontrent généralement des difficultés.

Les entreprises ont besoin d'être interconnectées tant pour pouvoir rencontrer des clients, des fournisseurs ou des partenaires que pour pouvoir recruter. Du côté des salariés, des personnes en formation ou en recherche d'emploi, disposer d'un moyen de transport fiable et régulier pour accéder à son travail, à une formation

voire à un entretien d'embauche est primordial⁵⁷. À ce titre, selon les chiffres présentés par le gouvernement dans le cadre de la LOM, 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.

Les infrastructures et les services de transport jouent donc tous deux un rôle important (mais non suffisant) pour l'attractivité économique. Il est ainsi éclairant de constater que les territoires ne disposant pas ou peu d'offres de transport en Pays de la Loire sont souvent des territoires moins dynamiques (voir cartes ci-après). Naturellement, il ne s'agit pas d'une causalité simple mais bien de logiques de cercles vertueux ou vicieux (l'absence d'activité économique limite les besoins de mobilité et donc les offres de mobilités, dégradant davantage encore l'activité économique).

La mobilité pendulaire professionnelle en Région Pays de la Loire :



Source : TTK, étude mobilité pour la Région des Pays de la Loire

⁵⁷ <http://www.lefigaro.fr/social/la-mobilite-reste-un-obstacle-majeur-a-l-emploi-20190524>

Enfin, à l'inverse des problématiques d'enclavement, se posent les questions de saturation qui peuvent, elles-aussi jouer sur la compétitivité d'un territoire. Assurer la fluidité des déplacements est donc un enjeu économique important.

Une nécessité pour les activités du quotidien

Au-delà des déplacements scolaires et professionnels, l'accès à la mobilité est essentiel pour nombre d'activités du quotidien, comme l'ont notamment pointé le laboratoire des mobilités inclusives⁵⁸ ou le secours catholique dans un rapport de 2014.⁵⁹

La mobilité est tout d'abord indispensable pour l'accès aux droits puisque pour la plupart des démarches administratives, il faut se déplacer. Cela est encore renforcé par la fermeture de nombreuses antennes de proximité des services publics.

Les problématiques de mobilité se posent également pour l'accès aux soins, particulièrement dans le cadre de l'élargissement des déserts médicaux. L'alimentation et l'accès aux loisirs et à la culture demandent également un accès à la mobilité, particulièrement dans les zones les moins denses démographiquement.

La mobilité, une nécessité pour l'économie et les activités du quotidien : Principaux éléments

- **Le rôle essentiel des mobilités dans le développement économique**
 - Besoin d'interconnexions pour les entreprises
 - Nécessité pour les salariés et les demandeurs d'emploi : 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre
 - Fort impact de l'absence d'offre de mobilité et des saturations sur le développement économique
- **Une nécessité pour les activités du quotidien** (hors déplacements scolaires et professionnels)
 - Accès aux droits
 - Accès aux soins et à l'alimentation
 - Accès aux loisirs et à la culture

⁵⁸ <https://www.mobiliteinclusive.com/enquete-inedite-la-mobilite-et-laces-des-francais-aux-services-de-la-vie-quotidienne/>

⁵⁹ La fracture mobilité, rapport du Secours catholique, 2015. <https://www.secours-catholique.org/sites/scinternet/files/publications/rs2014-bd-2.pdf>

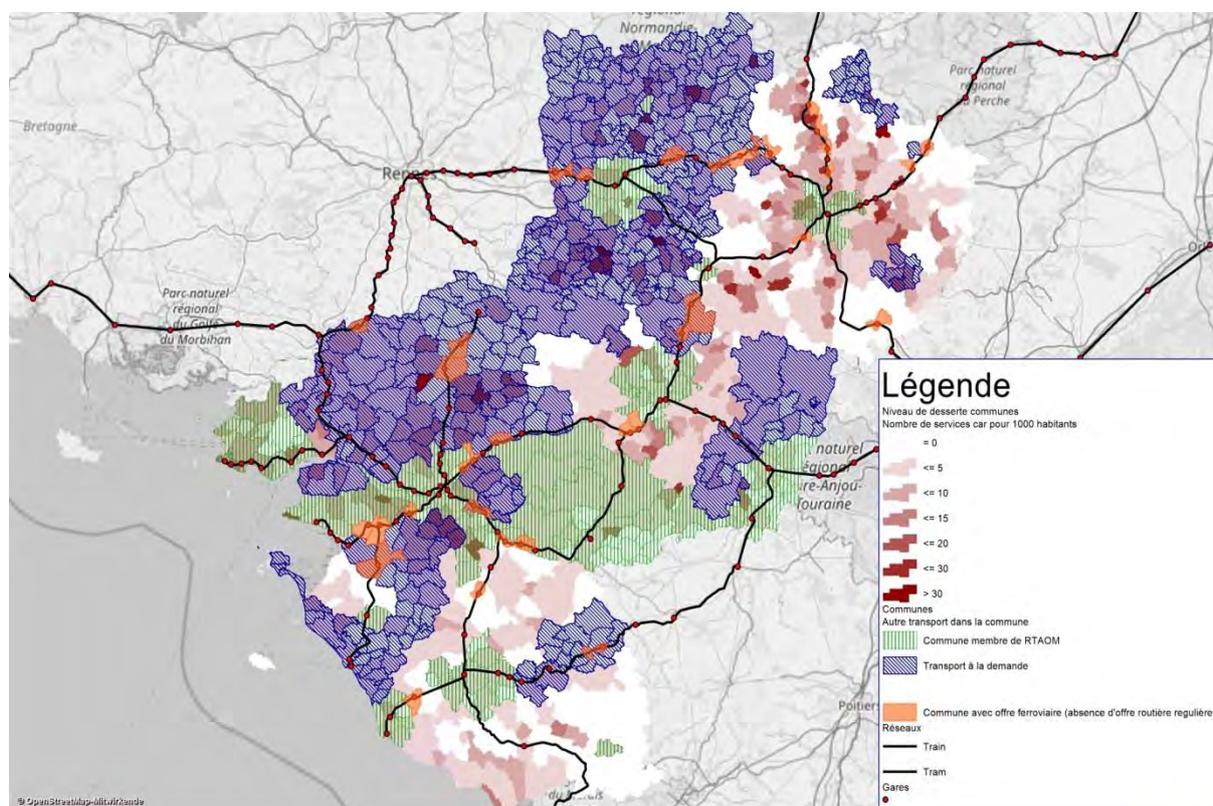
Développer les territoires et lutter contre la fracture territoriale et sociale

Le premier enjeu du futur schéma régional des mobilités est de contribuer au développement de l'ensemble des territoires et ainsi lutter contre la fracture territoriale et sociale qui s'est aggravée ces dernières années, même si notre région reste beaucoup moins touchée que d'autres en France.

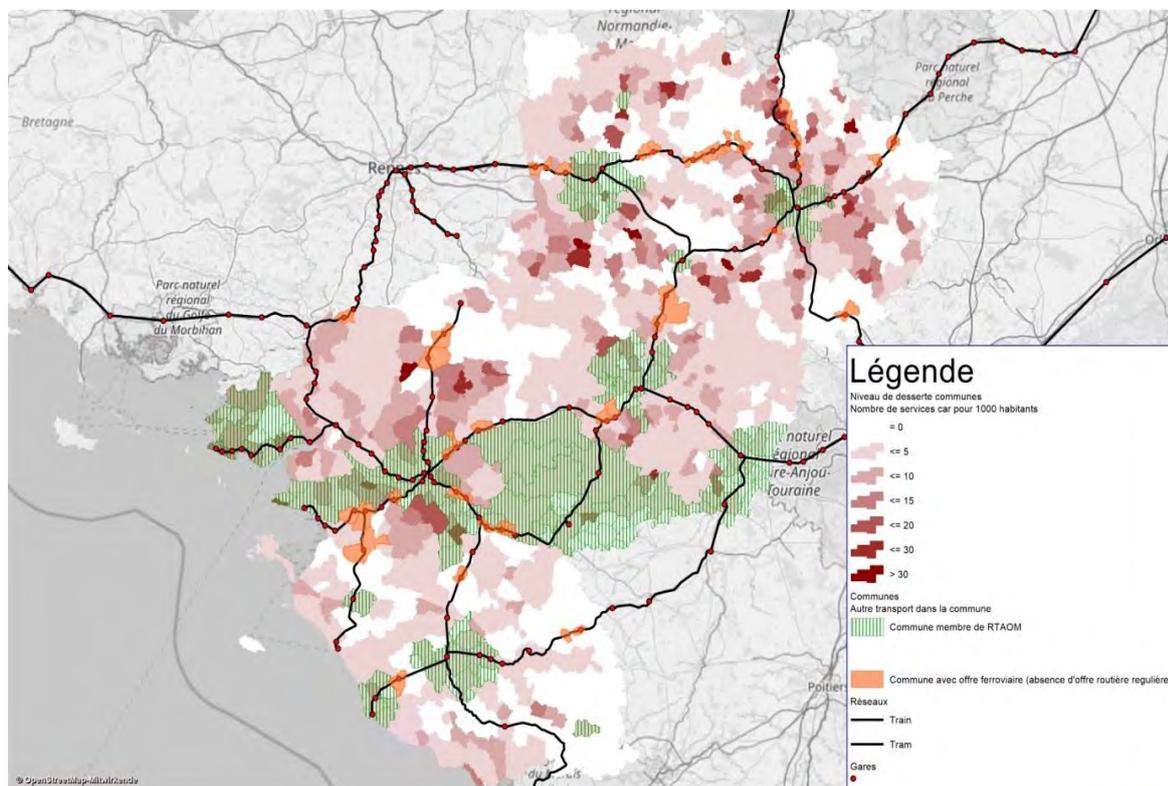
Désenclaver les territoires

La faiblesse voire l'absence d'offre de transports collectifs est une problématique majeure pour le développement des territoires ruraux et périurbains. Comme l'illustre la carte ci-dessous, réalisée par le cabinet TTK, **268 communes n'ont aucune offre de transport en-dehors des transports scolaires.**

Cela signifie qu'un cinquième des communes de la région ne bénéficie ni de transports réguliers, ni de transports à la demande (TAD). Ces communes se trouvent en Maine-et-Loire et Sarthe et en Vendée puisque les Départements de Loire-Atlantique et de Mayenne avaient fait le choix de couvrir l'ensemble de leur territoire avec du transport à la demande. Elles regroupent environ 190 000 habitants.



Communes couvertes par des offres de transport, y compris des offres de transport à la demande (zones en bleu). Source : TTK dans le cadre de l'étude mobilité pour la Région Pays de la Loire.



*Communes couvertes par des offres de transport régulières. En vert, figurent les territoires qui dépendent d'autres autorités organisatrices que la Région.
 Source : TTK dans le cadre de l'étude mobilité pour la Région Pays de la Loire.*

Cette problématique a été identifiée par la Région des Pays de la Loire dans le cadre de son « **pacte pour la ruralité** » adopté en 2016. Elle prévoit dans ce dernier de « garantir qu'à la fin du mandat, toutes les communes des Pays de la Loire bénéficient d'une offre de transport en commun »⁶⁰. Cette offre peut être « une ligne régulière, du transport à la demande ou autre ». Les questions de mobilité en milieu rural sont également abordées par le Gouvernement dans l'agenda rural⁶¹ qu'il vient d'adopter en septembre 2019.

En excluant le transport à la demande, **500 communes ne bénéficient d'aucune desserte par une ligne de transport régulière** et la majorité des communes de la région se trouve dans la fourchette zéro à cinq services cars pour 1000 habitants (cf. carte). Concrètement, cela signifie que les possibilités de prendre les transports en commun sont très limitées.

⁶⁰ <https://www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/garantir-qua-la-fin-du-mandat-toutes-les-communes-des-pays-de-la-loire-beneficient-dune-offre-de-transport-en-commun/>

⁶¹ Le 20 septembre 2019, le Gouvernement a annoncé un plan d'action en direction des territoires ruraux dit « Agenda rural »⁶¹. Ce dernier propose notamment un certain nombre de mesures pour « mieux se déplacer en milieu rural ». Parmi ces dernières figurent notamment :

- le lancement d'un travail de concertation avec les Régions sur les petites lignes ferroviaires ;
- la possibilité pour les AOM de créer des plateformes de mobilité pour les personnes en situation de vulnérabilité sociale ou économique, ainsi que les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap ;
- l'idée de plans d'actions communs (AOM, Département, Région) pour les mobilités des personnes éloignées de l'emploi ou les apprentis

Ce manque d'offre se traduit notamment par des **horaires inadaptés ou des fréquences insuffisantes, particulièrement en heures creuses**. Le groupe Kéolis a mené en 2016 une enquête⁶² au niveau national, auprès d'un millier d'utilisateurs de réseaux urbains et interurbains. Selon cette enquête, l'heure de pointe a un poids relatif dans le trafic : de l'ordre de 45 % pendant les jours ouvrables, 35 % à l'échelle d'une semaine et 25 % à 30 % sur l'année.

L'absence de transports pendant les heures creuses sur certaines lignes peut être rédhibitoire pour les utilisateurs potentiels, au-delà même des seules zones rurales et périurbaines. Auditionnée par le CESER, la FNAUT pointe l'existence de « trous » dans de nombreuses dessertes, entre les pointes du matin et du soir. La Région a également indiqué au CESER être pleinement consciente de cette problématique sur laquelle elle compte agir.

Décongestionner les grands axes et les pôles urbains

Nombre d'automobilistes sont bloqués quotidiennement dans des embouteillages, notamment sur leur trajet domicile-travail. Cette situation représente un **coût considérable en temps perdu pour notre société**. Les chiffres avancés selon une étude du fournisseur d'info trafic INRIX sont éloquentes : de 17 Mds€ en 2013, la facture pourrait s'élever à 22 Mds€ en France en 2030. Par comparaison avec les autres régions françaises, les Pays de la Loire sont toutefois un peu moins affectés par les problèmes d'encombrement. Ceux-ci sont principalement concentrés sur l'agglomération nantaise, en particulier sur son périphérique.

Entre 2011 et 2035, le scénario de référence de la DREAL⁶³ prévoyait une hausse du trafic sur le périphérique nantais de l'ordre de 22 %, principalement portée par l'augmentation du trafic poids-lourds (+ 59 %). La forte croissance de la population serait compensée en partie par un report modal important sur les modes actifs et les transports en commun. Cependant, **les points de congestion se renforceraient**, surtout sur le périphérique intérieur avec plusieurs nouvelles sections accueillant plus de 100 000 véhicules par jour : les ponts de Bellevue et de Cheviré, créant des zones d'embouteillages pouvant s'étendre jusqu'à 20 km.

Ces problématiques de congestion sont un **enjeu de développement économique mais également de qualité de vie des habitants**. Selon une étude Harris interactive pour Nantes Métropole⁶⁴ d'octobre 2016, 60 % des habitants de la métropole ne sont pas satisfaits des conditions de circulation automobile. Or, comme le montre notamment l'étude de la DRÉAL, le report modal peut contribuer

⁶² https://www.keolis.com/sites/default/files/atoms/files/keoscopie-2016_0.pdf

⁶³ Source : DREAL, 2016

⁶⁴ Évaluation du PDU de Nantes Métropole 2010-2015, Harris interactive pour Nantes Métropole, octobre 2016 – https://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/5-rapport-harris-evaluation-qualitative_1521213066485.pdf?INLINE=FALSE

fortement à la fluidification du trafic. L'autre levier est l'emport moyen des voitures. Il semble donc important d'encourager, en complément du développement des transports collectifs et des modes actifs, le covoiturage, particulièrement pour les trajets domicile-travail.

Lutter contre la fracture territoriale et sociale

Le manque de solutions de transport crée une véritable **fracture territoriale entre les territoires bien desservis et les autres**. Alors que la mobilité est une nécessité pour les activités du quotidien, cette absence d'offre est vécue comme une forte injustice par les habitants des territoires ruraux et périurbains concernés.

Selon une enquête d'Ipsos sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires⁶⁵, un sentiment de vivre « un peu trop loin de tout » (30 %) se développe, particulièrement en zone rurale (66 %) et périurbaine (46 %). **Le sentiment d'abandon par les pouvoirs publics augmente** : 36 % pensent que les pouvoirs publics en font moins là où ils habitent (+ 9 points par rapport à mars 2017). Cette opinion est même partagée par 58 % des ruraux et 44 % de ceux qui habitent en zone périurbaine.

De plus, **la fracture territoriale dans l'accès à la mobilité recouvre en grande partie une fracture sociale** puisque ce sont les ouvriers et les personnes exerçant des professions intermédiaires qui ont le plus recours à la voiture pour se rendre au travail : 86 % pour les premiers et 84 % pour les secondes contre 79 % pour l'ensemble des actifs⁶⁶.

Un grand nombre d'entre eux sont en effet contraints de se loger hors du cœur des agglomérations, et n'ont donc pas accès aux transports urbains. **L'usage contraint de la voiture génère des coûts importants pour les habitants de ces espaces géographiques** (budget mobilité de 139 € en zone rurale contre 94 € en milieu urbain). Ces dépenses sont jugées comme ayant un impact fort sur leur budget pour plus de la moitié des habitants des espaces ruraux et périurbains. Enfin, près des deux tiers des actifs considèrent que le coût de leurs déplacements domicile-travail a augmenté au cours des cinq dernières années⁶⁷.

S'il est compliqué de réduire son budget transport, c'est notamment parce qu'il est difficile pour 58 % des actifs français d'utiliser les transports en commun pour se rendre au travail (80 % en zone périurbaine et 86 % en zone rurale). Outre le coût financier, les déplacements allongés représentent un coût en qualité de vie,

⁶⁵ <https://www.ipsos.com/fr-fr/les-francais-et-les-fractures-de-la-mobilite-dans-les-territoires>

⁶⁶ Chaillot P. et Hamzaoui L., Huit Ligériens sur dix se rendent au travail en voiture, Insee Analyse Pays de la Loire, n°74, mai 2019 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4138468>

⁶⁷ <https://www.ipsos.com/fr-fr/les-francais-et-les-fractures-de-la-mobilite-dans-les-territoires>

particulièrement pour les habitants des premières et deuxièmes couronnes autour des agglomérations.

Pour le CESER, **le futur schéma régional doit donc se fixer des objectifs ambitieux pour le maillage des territoires** en offre de transport dans la mesure où il s'agit d'un enjeu de développement équilibré des territoires, d'équité entre les habitants et de lutte contre la fracture territoriale et sociale.

Développer les territoires et lutter contre la fracture territoriale et sociale : Principaux enjeux

- **Désenclaver les territoires**

- 268 communes n'ont aucune offre de transport collectif en-dehors des transports scolaires et 500 communes n'ont aucune offre régulière (hors TAD)
- De nombreux territoires souffrent de fréquences insuffisantes, particulièrement en heures creuses
- Une problématique pointée dans le « Pacte pour la ruralité » adopté en 2016

- **Décongestionner les grands axes et pôles urbains**

- Un coût important du temps perdu dans les embouteillages
- Un risque de renforcement de points de congestion avec la hausse de la population
- Un enjeu de développement économique et de qualité de vie des habitants

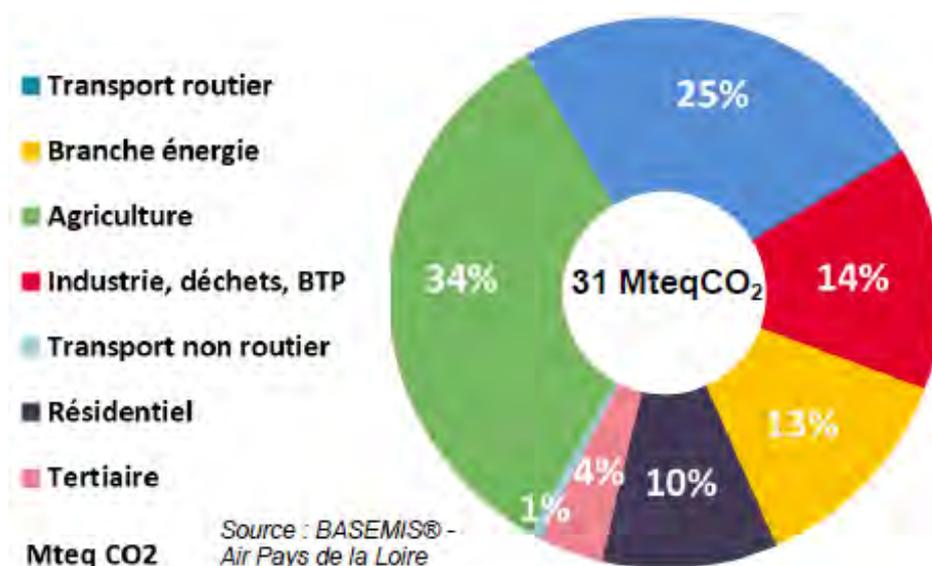
- **Lutter contre la fracture territoriale et sociale**

- Une fracture territoriale entre les territoires bien desservis et les autres vécue comme une forte injustice : 58 % des ruraux se sentent abandonnés par les pouvoirs publics
- Des fractures territoriales et sociales qui se recouvrent en grande partie : les ouvriers et les professions intermédiaires sont les catégories qui utilisent le plus la voiture pour se rendre au travail

Répondre aux défis environnementaux

Lutter contre le réchauffement climatique

D'après les données de l'inventaire BASEMIS⁶⁸ produit par Air Pays de la Loire, les transports routiers représentent **25 % des émissions de gaz à effet de serre en Pays de la Loire**. Il s'agit donc du 2^e secteur le plus émetteur derrière l'agriculture dans notre région.



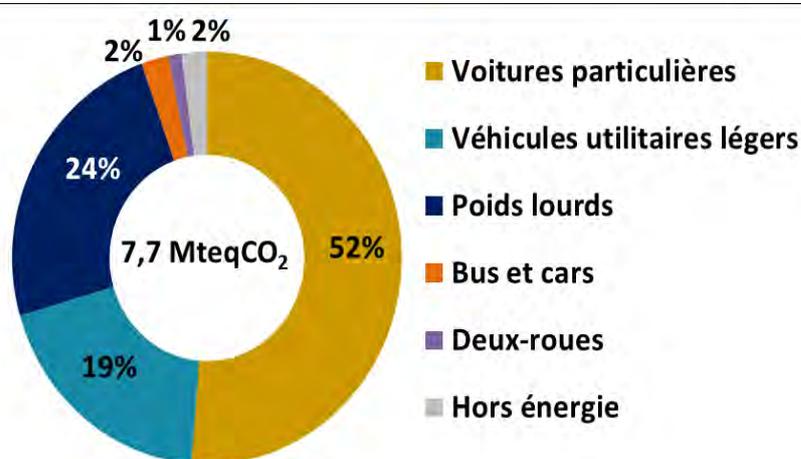
Émissions de gaz à effet de serre par secteur en 2016 en Pays de la Loire (exprimées en Pouvoir de Réchauffement Global). Source : BASEMIS – Air Pays de la Loire

Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en Pays de la Loire sont **relativement stables sur la période 2008-2016**, contrairement à celles du secteur industrie/ production d'énergie qui ont connu une très forte baisse et celles du secteur résidentiel/ tertiaire qui ont baissé de 15 % sur la période. Derrière cette stabilité, se cache néanmoins **une baisse par habitant d'environ 13 %** en lien avec les gains d'efficacité énergétique (véhicules plus performants, nouvelles motorisations, parc roulant moins consommateur de carburant...).

Dans le détail, **les voitures particulières représentent 52 % des émissions de CO₂**, derrière les poids lourds et les véhicules utilitaires légers. Par conséquent, si la Région ne peut évidemment pas couvrir l'ensemble du champ des transports à travers son futur schéma des mobilités, elle dispose néanmoins d'un levier

⁶⁸ BASEMIS, Inventaire 2008 à 2016, consommations d'énergie, production d'énergie renouvelable, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en Pays de la Loire, Air Pays de la Loire, septembre 2018 – <http://www.airpl.org/Publications/rapports/02-10-2018-BASEMIS-resultats-de-l-inventaire-2016-conso.-et-prod.-d-energie-emissions-de-polluants-et-de-gaz-a-effet-de-serre-en-Pays-de-la-Loire>

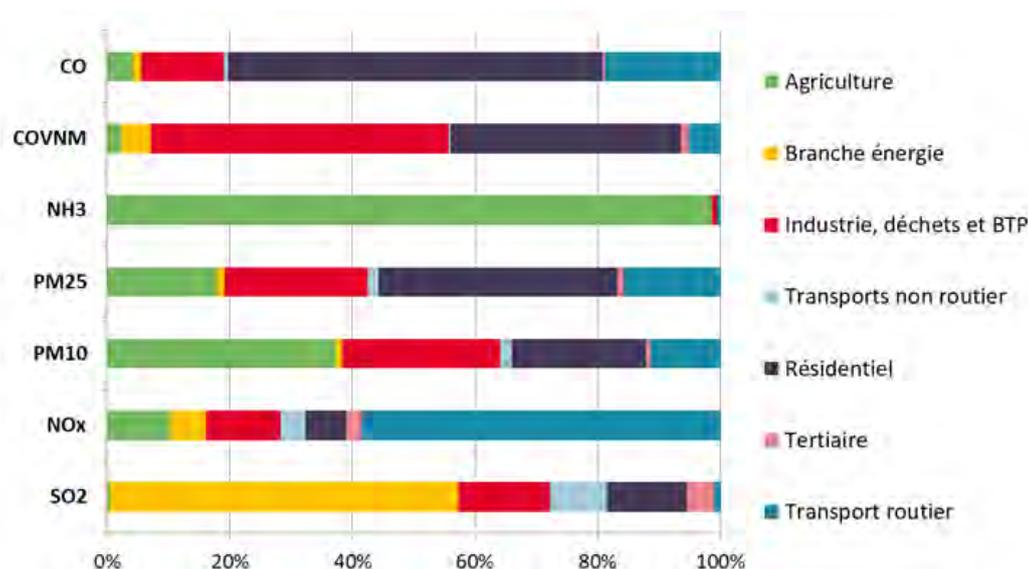
important pour diminuer l’empreinte carbone de notre région et donc lutter contre le réchauffement climatique.



Répartition des consommations régionales en 2016 par type de véhicule. Source : BASEMIS (p.28)

Limiter les pollutions

Outre les émissions de gaz à effet de serre, le transport routier émet d’autres polluants atmosphériques, en particulier les oxydes d’azote (NOX). Les NOX contribuent à l’acidification des milieux naturels et à la formation de l’ozone troposphérique. 59 % des émissions de NOX proviennent toujours du secteur routier en 2016 malgré les améliorations technologiques des véhicules qui ont permis de baisser d’un tiers les émissions du secteur.

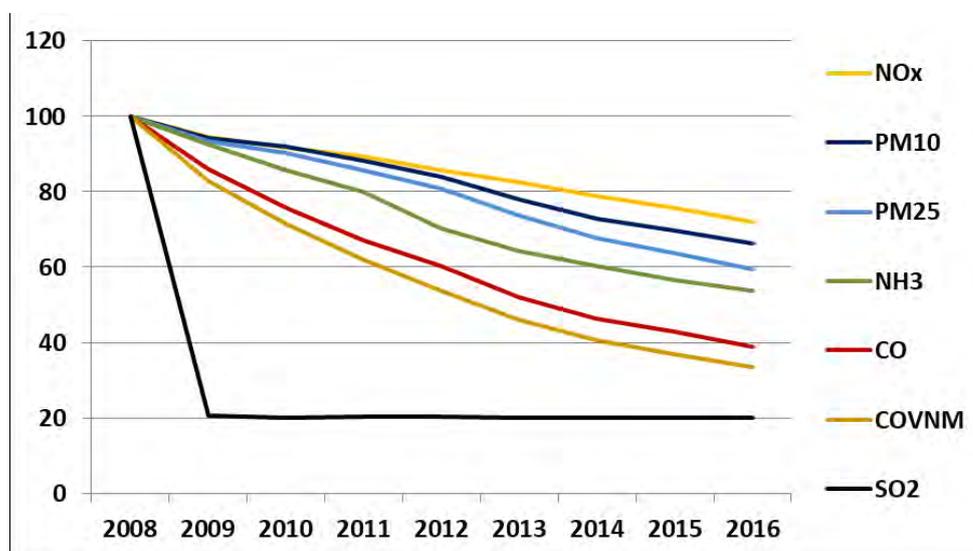


Émissions de polluants atmosphériques par secteur en Pays de la Loire en 2016. Source : BASEMIS⁶⁹

⁶⁹ BASEMIS, Inventaire 2008 à 2016, consommations d’énergie, production d’énergie renouvelable, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en Pays de la Loire, Air Pays de la Loire, septembre 2018, p.18.

Les transports routiers sont également responsables d'émissions de monoxyde de carbone (CO), de particules fines (PM10) et particules type PM2.5, polluants émis notamment lors de la combustion ou de l'usure des routes et des freins.

Depuis 2008, on observe **une baisse considérable et régulière des émissions de polluants du secteur**, liée au renouvellement progressif du parc qui permet une pénétration constante de technologies moins polluantes : moteurs à meilleurs rendements, systèmes anti-pollution, modification des carburants... La forte diminution des rejets d'oxydes de soufre entre 2008 et 2009 est due quant à elle à une diminution de la teneur en soufre dans les carburants à compter de 2009 (0 % dans les essences, des traces de soufre subsistant dans le gazole et les agro-carburants expliquant le plateau à partir de 2009).



Évolution des émissions de polluants atmosphériques du secteur routier entre 2008 et 2016 (base 100 en 2008). Source : BASEMIS, Air Pays de la Loire

Des progrès techniques importants mais insuffisants pour atteindre les objectifs

Les progrès techniques réalisés ont permis de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (par habitant) ainsi que des polluants. Ces progrès techniques ne suffisent cependant pas pour atteindre à court et moyen terme les objectifs fixés au niveau mondial (accord de Paris) et national (Stratégie nationale bas carbone).

La LOM prévoit, en l'état actuel, la fin de la vente des véhicules thermiques en 2040. La vente de ces véhicules pourrait même décliner avant cette date en prévision de cette interdiction⁷⁰. De plus, les collectivités pourraient dans l'avenir, en raison du changement climatique, être amenées à mettre en place plus fréquemment des limitations de circulation pour certains véhicules lors des pics de pollution.

⁷⁰ <https://www.auto-moto.com/actualite/societe/fin-de-vente-de-voitures-thermiques-confirmee-2040-213225.html>

Les nouvelles motorisations ne sont pas exemptes de critiques. Si la voiture électrique représente un progrès indéniable concernant les émissions locales de polluants, son empreinte carbone sur l'ensemble de son cycle de vie (de la construction au recyclage) est loin d'être négligeable. Sa construction est en effet bien plus émettrice de CO₂ qu'un véhicule thermique et son utilisation n'est réellement pertinente que dans les pays dont le mix électrique est fortement décarboné⁷¹.

Comme l'illustre cet exemple, **le développement des nouvelles motorisations est un complément indispensable mais il ne pourra remplacer une politique volontariste globale sur les transports.** À travers le développement des transports collectifs, des mobilités actives et plus globalement des alternatives à l'autosolisme que la Région peut apporter une réponse forte aux enjeux de dérèglement climatique et poursuivre en ce sens l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050. La lutte contre le réchauffement climatique et les pollutions doivent donc être clairement identifiées dans les objectifs du futur schéma régional des mobilités.

Répondre aux défis environnementaux : Principaux enjeux

- **Lutter contre le réchauffement climatique**
 - Les transports routiers représentent 25 % des émissions de gaz à effet de serre en Pays de la Loire (dont la moitié causée par les voitures particulières)
 - Des émissions globales stables entre 2008 et 2016 mais en baisse de 13 % par habitant
- **Limiter les pollutions**
 - Les transports responsables de nombreux polluants atmosphériques...
 - ... tous en baisse constante depuis 2008
- **Des progrès techniques importants mais insuffisants pour atteindre les objectifs fixés**
 - De nouvelles motorisations qui ne sont pas exemptes de critiques, notamment le véhicule électrique
 - La nécessité d'une politique volontariste globale sur les mobilités pour répondre aux enjeux climatiques et environnementaux : développement des transports collectifs, des mobilités actives et des alternatives à l'autosolisme

⁷¹ https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/pollution/les-voitures-electriques-sont-elles-polluantes_128241

Permettre à tous d'accéder aux transports collectifs

Répondre à des besoins et attentes diverses

On peut distinguer des grandes catégories de déplacements (travail, études, loisirs...), toutefois, il n'existe souvent pas de « voyageur type ».

Les **actifs** n'ont pas tous les mêmes usages des transports selon qu'ils travaillent en horaire classique ou atypique, à temps plein ou partiel, et surtout qu'ils ont un emploi ou pas. Les actifs couvrent environ la moitié de la population ligérienne.

Les **retraités**, qui représentent une part croissante de la population n'ont pas les mêmes attentes, selon qu'il s'agit de jeunes retraités actifs, de personnes en situation de fragilité ou de perte d'autonomie. Si pour certains un transport régulier, ou un TAD d'arrêt à arrêt sont satisfaisants, pour d'autres, c'est un TAD porte à porte qui s'impose.

Certains **jeunes** scolarisés se déplacent quotidiennement vers leur lieu d'études, d'autres uniquement une fois par semaine, d'autres encore uniquement en début de période scolaire. Les besoins ne sont pas les mêmes entre des élèves de primaire pour qui toute correspondance reste problématique, et des lycéens qui privilégieront la rapidité pour leurs déplacements parfois plus lointains.

Quelle que soit la catégorie d'âge à laquelle elles appartiennent, les personnes en situation de **handicap** n'ont pas toujours les mêmes demandes. Certains souhaitent un transport en porte à porte spécifique, plus facile d'accès, d'autres veulent la mixité des publics et préfèrent voyager dans les transports réguliers.

Le futur schéma régional des mobilités doit donc pouvoir **répondre à ces différentes attentes tout en gardant la cohérence globale** de son réseau de transport et en privilégiant, dans le cadre d'une enveloppe financière restreinte, les solutions qui seront les plus pertinentes.

Les différences d'approches entre les femmes et les hommes vis-à-vis du transport

Une étude⁷² de l'IFFSTAR de 2018 souligne que « *bien que des signes de convergence apparaissent, les différences de mobilité entre hommes et femmes restent importantes. Leur mobilité diffère par le nombre de déplacement, de budget-distance, de budget-temps et de choix modal* ».

Cette étude confirme le rapport du sénat de 2016, qui portait de manière plus générale sur l'automobile et les femmes et qui reprenait des données de l'OCDE qui soulignaient qu'en France la répartition des hommes et des femmes tous transports en commun confondus est loin d'être paritaire : « *deux tiers des voyageurs empruntant les transports en commun sont des femmes.* »⁷³.

La situation en Pays de la Loire semble un peu moins marquée, cependant, les femmes représentent 56 % des abonnés du TER de la région, et 57 % des abonnés car en Loire-Atlantique.

Selon les études précitées, cette prédominance des femmes dans les transports en commun est particulièrement présente dans les transports en communs les moins rapides (bus et cars). Elle s'expliquerait par les pratiques sociales entre les deux sexes (division des tâches, accès au travail...). Cela implique, selon le rapport du Sénat, des besoins différents, avec des déplacements féminins importants en heures creuses.

Garantir l'accès des personnes à mobilité réduite

La loi du 11 février 2005 prévoyait, dans un délai de 10 ans, la mise en accessibilité de l'ensemble du réseau de transport collectif ferroviaire et routier national. Une ordonnance du 26 septembre 2014 a accordé un nouveau délai de 3 ans supplémentaire pour le transport routier urbain, six ans pour le transport routier interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire. Par ailleurs, les Régions bénéficient de certains aménagements pour atteindre leurs objectifs en matière d'accessibilité au service du transport public dont elles ont la responsabilité.

En Pays de la Loire, des progrès incontestables ont été réalisés : depuis 2017, l'ensemble du parc de matériel roulant ferroviaire est accessible aux personnes à mobilité réduite, même s'il existe encore quelques difficultés sur le matériel ancien.

⁷² <https://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/espace-science-et-societe/mobilites/dossiers-thematiques/transport-mobilite-securite-une-question-de-genre/mobilite-durable-et-inclusive/>

⁷³ Rapport d'information sur les femmes et l'automobile : un enjeu de lutte contre la précarité, d'orientation professionnelle et de déconstruction des stéréotypes, Sénat, septembre 2016, https://www.senat.fr/rap/r15-835/r15-835_mono.html#toc363

Toutefois, il ne suffit pas que le train soit accessible, il faut que la gare le soit aussi. Ainsi, **sur les 131 points d'arrêts ferroviaires ligériens, seuls 28 étaient totalement accessibles en 2015.**

La Région a donc élaboré son Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée du réseau de transport régional (Sd'AP), dans le cadre des textes précités. Elle a désigné, au-delà des 7 gares d'intérêt national faisant l'objet du Sd'AP national, 11 gares régionales prioritaires devant faire l'objet d'aménagements d'ici à 2024 (cf. carte ci-dessous).



Source : Région Pays de la Loire⁷⁴

⁷⁴ http://www.paysdelaloire.fr/uploads/tx_oxcsnewsfiles/SDAP_bilan_et_strat%C3%A9gie_02.pdf

État des lieux de l'accessibilité des gares⁷⁵

6 gares nationales sont accessibles aux PMR (Angers, La Baule-Escoublac, La Roche-sur-Yon, Le Mans, Nantes et Saint-Nazaire. L'accessibilité de la gare de Laval est en cours de réalisation et traitée dans le cadre de projets de Pôles d'échanges multimodaux (PEM).

9 gares régionales sont entièrement accessibles (Challans, Châteaubriant, Le Croisic, Le Pouliguen, Nort-sur-Erdre, Pornichet, Sablé-sur-Sarthe, Saint-Étienne-de-Montluc et Saumur).

19 haltes sans personnel et 11 gares régionales sont accessibles sur le périmètre SNCF Réseau (quais à hauteur et franchissement des voies).

2 gares régionales sont accessibles sur le périmètre SNCF Mobilité (bâtiment voyageurs, mobilier de quai).

Pour les trajets infrarégionaux en TER, la SNCF, en lien avec la Région Pays de la Loire, propose sur réservation un **service d'accompagnement pour les personnes en situation de handicap**, d'un point de rendez-vous en gare à la place dans le train⁷⁶. Ce service (Accès TER) est proposé dans 21 gares des Pays de la Loire. En fonction des situations, un moyen de transport spécialisé peut être proposé pour réaliser le trajet de la gare de départ à la gare accessible la plus proche. Pour les voyageurs utilisant le TGV, un service de même nature est également proposé (Accès plus). Ces services ne sont néanmoins pas toujours utilisés, notamment en raison des conditions de réservation.

En matière routière, seuls les arrêts desservis par les cars TER étaient concernés à l'élaboration du schéma régional d'accessibilité. 49 points d'arrêts présentaient en 2015 une largeur de quai ou de trottoir non conforme. La Région a identifié les arrêts prioritaires qui feront l'objet de travaux d'ici 2024. Les cars TER sont accessibles et la mise en place de toilettes adaptées sur les pôles multimodaux se poursuit.

Pour les transports interurbains (auparavant gérés par les Départements), beaucoup reste à faire. À titre d'exemple, Mme LEYGONIE, directrice de Lila Presqu'île, auditionnée par le CESER, a indiqué qu'un tiers des arrêts sont accessibles sur son territoire (la CA Cap Atlantique). Au niveau régional, la situation est complexe car les 5 départements n'ont pas choisi des schémas identiques et il est

⁷⁵ Source : Région Pays de la Loire, <http://www.paysdelaloire.fr/politiques-regionales/transports-se-deplacer-en-pays-de-la-loire/actu-detaillee/n/laccessibilite-des-personnes-a-mobilite-reduite-une-priorite/>

⁷⁶ <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/gares/accessibilite-assistance/service-assistance-personnes-a-mobilite-reduite>

pour l'instant impossible de les faire converger. Une décision politique forte est donc attendue dans le cadre du schéma régional des mobilités. Au-delà du matériel roulant qui n'est pas uniforme (plancher haut et semi urbain), les ex-schémas départementaux n'étaient pas de concept identique et donc avec des réponses très disparates et très partielles. Les transports à la demande sont également très différents d'un département à l'autre et les transports solidaires actuels ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite.

De plus, **la répartition des compétences prévue dans la loi NOTRe présente le risque d'exclure les personnes à mobilité réduite du schéma global de transport** puisque le transport adapté est resté de la compétence des Départements. Auditionné dans le cadre de l'étude du CESER sur le modèle économique des transports collectifs (2016), le Conseil départemental de la Vendée pointait le manque de cohérence de ce choix, d'autant plus qu'il avait travaillé en lien avec l'Association des paralyés de France (APF) afin de faire entrer les personnes à mobilité réduite sur les lignes de transport régulières en prévoyant les équipements nécessaires. Le risque de cette déconnexion était également pointé par le Conseil départemental de la Mayenne qui a d'ailleurs décidé de déléguer sa compétence à la Région.

Ces problématiques de compétence ne doivent pas conduire à une moins grande prise en compte de l'enjeu de l'accessibilité dans le futur schéma régional. Il s'agit évidemment **d'une question d'équité pour les personnes à mobilité réduite** qui doivent pouvoir, elles-aussi, bénéficier d'un service public de transport, la mobilité étant essentielle aux activités du quotidien. Il s'agit également d'un **enjeu d'adaptation de notre réseau de transport au vieillissement attendu de la population**. Il est donc essentiel que le Conseil régional travaille avec les associations concernées et aille au-delà du simple souci de respecter la législation en vigueur.

Veiller à des tarifs attractifs et accessibles pour tous

La tarification des transports publics constitue un enjeu d'importance, entre **la nécessité d'équilibrer les coûts pour la collectivité (et donc les habitants et les entreprises) et celle d'assurer un accès à tous à la mobilité du quotidien**.

Comme indiqué dans le paragraphe sur le modèle économique des transports collectifs, ces derniers sont fortement financés par la collectivité (environ 70 % pour le train et de 80 % à 92 % pour les transports interurbains). Pour les transports scolaires, la collectivité finance près de 90 % du coût global.

Pourtant, **pour une partie de la population, le coût des trajets en transports publics peut être un obstacle**. Cela est particulièrement vrai pour le train qui a des

tarifs plus élevés que les cars interurbains compte tenu de ses importants coûts de structure et du niveau proportionnellement moins important de financement public.

De plus, alors que la voiture n'est pas nécessairement le moyen de transport le plus économique (particulièrement lorsque l'on voyage seul), son coût est plus diffus puisqu'il n'est pas immédiatement perceptible, sauf à se renseigner sur un comparateur (cf. encadré).

Comparaison des coûts des modes de transport

Exemple : trajet Nantes Pornic pour une personne seule

Coût voiture : 6,06 € (source Viamichelin avec une Peugeot 107 essence, hors coût de possession du véhicule)

Coût train : 8 € (billet Ecco réservé sur Internet)

Coût car Aléop : 2,40 €

La comparaison ci-dessus doit cependant être relativisée :

- Parce que le coût évolue selon le nombre de voyageurs.
- Parce qu'il évolue selon la motorisation du véhicule, et que le coût d'un trajet en voiture devrait en outre intégrer l'achat et l'entretien du véhicule.
- Parce que différentes offres existent, permettant de diminuer les coûts pour les usagers. Pour le TER, sont proposés des abonnements (forfaits tutti, métrocéane), cartes de réduction Mezzo, cartes de réduction grandes lignes, forfait multi, tarifs attractifs pour se rendre à certains événements (billet Live), des tarifs réduits pour les enfants... Des tarifs spécifiques existent également pour les personnes handicapées et leur accompagnateur. Les demandeurs d'emplois et les demandeurs d'asile peuvent demander la carte mobi leur offrant 75 % de réduction sur les trajets TER. Pour les cars Aléop ex-départementaux, différents abonnements sont proposés ainsi que des tarifs réduits pour les enfants.

Pour les voyageurs qui empruntent les anciens réseaux départementaux, les tarifs sont très inférieurs à ceux du réseau TER. Le coût pour l'utilisateur a été un outil très utilisé pour favoriser l'usage des transports routiers interurbains et favoriser l'accès à la mobilité de l'ensemble des habitants, avec une tarification plate adoptée dans plusieurs départements : 44 (trajet à 2,40 € et 1,80 € sur la presqu'île guérandaise), 2 € en Mayenne, 2,20 € en Sarthe.

L'exemple de la Loire-Atlantique montre qu'**une action sur les tarifs, couplée à une action sur l'offre, peut avoir d'excellents résultats**. Ainsi, la tarification à 2

euros le ticket, lancée il y a 6 ans, avait permis en quelques mois de doubler la fréquentation des bus départementaux⁷⁷. Le ticket permet de circuler 2 heures dans le département et donne la correspondance à Nantes avec les bus et les trams Tan ou avec les bus Stran à Saint-Nazaire. Avant 2006, le département était divisé en zones, et le ticket coûtait 2,30 euros par zone. Et il fallait parfois plusieurs tickets. Avec le changement de prix et la réorganisation du réseau, la ligne Saint-Nazaire-Bouvron-Chateaubriant avait connu une augmentation de 779 %. Grâce à cette hausse globale de fréquentation, le taux de couverture par les recettes n'a pas été dégradé puisqu'il s'élevait à 18 % avant le transfert à la Région, soit un taux supérieur à celui d'autres départements de la région.

Le coût est, pour certains voyageurs, un élément prépondérant dans le choix du mode de transport. C'est ce qui les conduit à recourir aux cars longue distance plutôt qu'au train pourtant plus confortable. Dans le même ordre d'idées, plusieurs études montrent que les tarifications solidaires ont conduit à une hausse des fréquentations⁷⁸. Pour d'autres voyageurs, la qualité et la quantité de l'offre sont prépondérants. Selon une étude de l'université Mc Gill⁷⁹ (basée sur des données en Amérique du Nord), une hausse de 10 % de l'offre peut augmenter le nombre d'utilisateurs de 8 %. À contrario, une hausse de 10 % du tarif du titre mensuel ne provoquerait en moyenne qu'une chute de 2,1 % de la fréquentation.

En tout état de cause, les tarifs ne peuvent être déterminés qu'à travers le prisme de l'attractivité des transports collectifs, ils doivent également permettre à chacun, quelle que soit sa situation sociale, de pouvoir les emprunter. L'enjeu est donc de **garantir des tarifs attractifs, accessibles pour tous, tout en tenant compte des capacités de financement de la collectivité.**

⁷⁷ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/2012/09/04/bus-lila-le-ticket-lunite-augmente-de-15-71499.html>

⁷⁸ <https://www.banquedesterritoires.fr/tarifcation-solidaire-un-coup-daccelerateur-pour-la-frequentation-des-transports-publics>

⁷⁹ http://tram.mcgill.ca/Research/Publications/Transit_Ridership_overtime.pdf

Permettre à tous d'accéder aux transports collectifs : Principaux enjeux

- **Répondre aux besoins et aux attentes diverses**
 - Des grandes catégories de déplacement mais pas de « voyageur-type »
 - L'enjeu est donc de répondre aux différentes attentes tout en gardant la cohérence globale du réseau et en respectant le cadre financier
- **Garantir l'accès des personnes à mobilité réduite**
 - Sur les 131 points d'arrêts ferroviaires ligériens, seuls 15 sont totalement accessibles et 30 sont accessibles sur le périmètre SNCF (quais et franchissement des voies)
 - Nécessité d'harmoniser les ex-schémas départementaux sur les transports interurbains et d'assurer une bonne coordination malgré le non-transfert à la Région de la compétence transport adapté
 - Un enjeu de justice mais aussi de préparation au vieillissement de la population
- **Veiller à des tarifs attractifs pour tous**
 - Nécessité d'assurer un accès à tous à la mobilité du quotidien tout en veillant à l'équilibre des coûts pour la collectivité (et donc les habitants et les entreprises)
 - Pour une partie de la population le coût des trajets peut être un obstacle
 - Une action sur les tarifs, couplée à une action sur l'offre, peut avoir de bons résultats

2.2. Les enjeux et objectifs opérationnels

En complément des enjeux stratégiques, le schéma doit répondre à trois principaux enjeux opérationnels. Le premier est d'aller vers une offre de transport unifiée à l'échelle régionale alors que cette offre est aujourd'hui morcelée et qu'elle risque de le devenir davantage demain si rien n'est fait. Le second est de faire évoluer profondément notre mix de transport en accordant une part beaucoup plus forte aux transports collectifs mais aussi aux mobilités actives et partagées. Il s'agit là d'un impératif pour répondre aux enjeux stratégiques identifiés. Enfin le troisième est d'assurer le financement du développement des offres de mobilité dans un contexte où les financements publics sont contraints.

Aller vers une offre de transports unifiée à l'échelle régionale

Aujourd'hui en Pays de la Loire, comme dans les autres régions, l'offre de transports est diverse et morcelée. Pour le CESER, le premier enjeu opérationnel du schéma est donc d'aller vers une offre de transport unifiée à l'échelle régionale. Cela repose sur deux enjeux :

- D'une part, la fusion des anciens réseaux départementaux et du réseau TER afin de mettre en place « *un réseau unique cohérent et répondant aux besoins des Ligériens* »⁸⁰.
- D'autre part, sur l'articulation de ce réseau régional avec les réseaux des autorités organisatrices des transports afin d'assurer la coordination et la cohérence de l'offre à l'échelle des Pays de la Loire.

Fusionner les anciens réseaux départementaux de transports et le réseau TER

Comme cela a été exposé dans la première partie, le réseau interurbain actuel est fortement segmenté puisqu'il n'est que l'addition de 6 réseaux distincts : le réseau TER régional et les anciens réseaux départementaux de cars (et de transport à la demande).

Actuellement, il existe des différences majeures au sein de la région en fonction des départements. Ces dernières portent tant sur l'offre de transport que sur le prix des billets. À titre d'exemple, le nombre de voyages réalisés sur le réseau du département de la Loire-Atlantique est plus de 10 fois plus important que celui de la Sarthe alors même que la Loire-Atlantique ne comporte que 2,5 fois plus d'habitants.

Les différences sont tout aussi marquées sur les tarifs, tant sur le mode de tarification (plate ou zonale) que sur le prix des trajets pratiqués. En fonction du département dans lequel on se trouve, le plein tarif peut varier de 2 € à 6,20 € pour les cars interurbains. La différence avec les TER (trains et cars) est encore plus marquée. L'intérêt premier de la gestion de cette compétence au niveau régional est donc d'assurer une **harmonisation entre les différentes offres départementales**. Il s'agit d'un enjeu fort d'égalité pour les habitants de la Région.

Cette fusion est également un **gage d'efficience et de meilleure prise en compte des besoins des populations** en calquant les réseaux non plus sur les territoires des Départements mais bien sur les bassins de vie sans tenir compte des frontières administratives interdépartementales. Ce souhait est notamment exprimé par la

⁸⁰ Extrait de l'appel à manifestation d'intérêt du Conseil régional pour la réalisation de l'étude sur les mobilités

FNAUT qui pointe ces problématiques de manque de liaisons entre les départements.

La fusion doit enfin permettre d'assurer une **complémentarité des offres** entre le TER et les cars interdépartementaux. Ayant été conçus séparément, les réseaux existants n'offrent souvent pas de cohérence globale. Dans certains cas, ils peuvent même être en concurrence.

Articuler les réseaux et coordonner les offres de transport

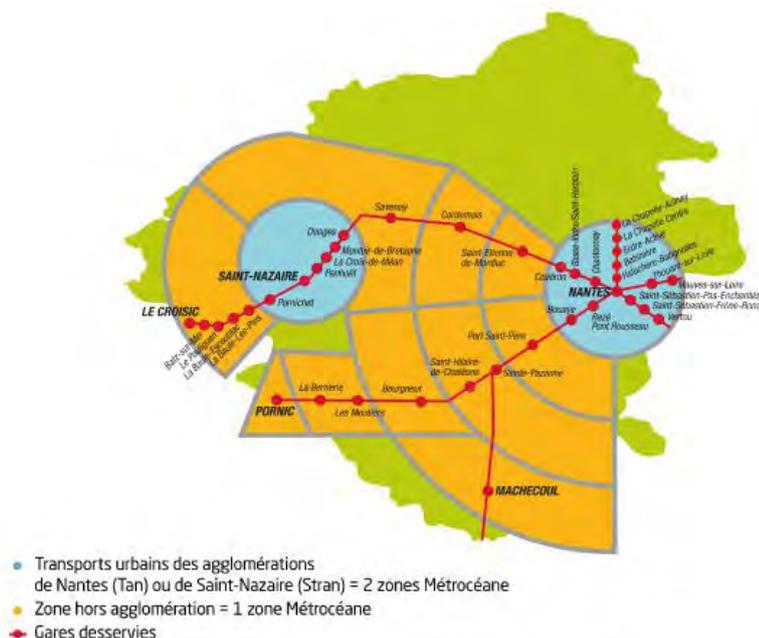
Il y a actuellement 22 autorités organisatrices des mobilités au sein de la région des Pays de la Loire (cf. partie 1.2). Chacune a la responsabilité de l'ensemble des mobilités au sein de son périmètre territorial. Demain, **avec la loi d'orientation sur les mobilités, cette problématique pourrait être étendue à l'ensemble des intercommunalités** puisqu'elles auront la possibilité de devenir autorité organisatrice des mobilités. Le risque est donc d'aller vers davantage de morcellement, d'inefficience et de complexité pour l'utilisateur alors que l'objectif devrait être, au contraire, de le mettre au centre de l'organisation des transports. Le CESER s'interroge sur cette évolution législative, qui présente une valeur ajoutée limitée pour l'utilisateur. Il estime qu'il serait plus pertinent que la Région garde la responsabilité des transports collectifs hors agglomération, en assurant une concertation réelle sur le territoire.

Ce manque d'articulation est particulièrement patent dans le domaine de la billettique et de la tarification. Actuellement, en cas d'utilisation concomitante du train et du car (ou de transports urbains), le voyageur doit acquérir plusieurs titres de transport. Pour les abonnés uniquement, des offres combinées existent avec une complémentarité réseaux urbains et TER dans certaines agglomérations (Nantes, Angers, Saint Nazaire, le Mans, La Roche sur Yon, Les Sables d'Olonne, Saumur, Cholet, Laval, Sablé, ainsi que les ex-cars départementaux 49 : réseaux TAN, Irigo, Stran, Setram, Impulsyon, Saumur Agglobus, Oléane, Anjoubus, Choletbus, Tul, Réso)⁸¹. Sur le territoire des agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, le voyageur peut emprunter le TER avec un billet de bus urbain.

⁸¹ <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/offres/tarifs-et-abonnements/je-voyage-beaucoup/forfait-tutti-hebdo-mensuel/%5Btab%5Dforfaittutticombine>

Un exemple d'articulation des réseaux et d'intégration tarifaire : MÉTROCÉANE

En Loire Atlantique, sur l'axe Nantes Saint-Nazaire, le titre MÉTROCÉANE permet aux voyageurs d'emprunter l'ensemble des réseaux ferrés et routiers, ainsi que les transports urbains de Nantes et Saint-Nazaire, à la journée, la semaine ou au mois.



Source : ter.sncf.com

Tarifs valables au 1er juillet 2019 pour les tickets MÉTROCÉ

Nb de zone	Journalier	Hebdomadaire	Mensuel
2 zones (hors PTU)	5,80 €	21,00 €	72,00 €
3 zones	8,40 €	28,30 €	92,70 €
4 zones	11,00 €	35,60 €	113,40 €
5 zones	13,60 €	42,90 €	134,10 €
6 zones	16,20 €	50,20 €	154,80 €
7 zones	18,80 €	57,50 €	175,50 €
8 zones et +	23,20 €	68,50 €	206,60 €

Il s'agit cependant là de l'exception qui confirme la règle. Pour les 21 autres autorités organisatrices des mobilités, il n'y a pas d'intégration tarifaire.

Pour les transports scolaires, la problématique du morcellement est encore plus prégnante. Les tarifs des transports scolaires sont fixés par les agglomérations, en tant qu'AOM, au sein de leur ressort géographique, et par la Région au-delà des agglomérations. Ces dernières, afin d'assurer un taux de couverture suffisant, sont parfois conduites à fixer un tarif de transport scolaire supérieur au tarif régional. Par

exemple, l'abonnement pour un lycéen de Mauges communauté est de 172 €. Un lycéen qui emprunte la même ligne au-delà de Mauges communauté, se voit appliquer la tarification régionale de 110 € l'année.

La diversité des AOM pose également des **enjeux importants de coordination des offres**, notamment pour les lignes traversant plusieurs territoires, qui peuvent poser des problèmes de chef-de-filât. Auditionnée par le CESER, Mme BERVILLE, cheffe du service mobilité de Mauges Communauté, indique que la communauté d'agglomération aurait aimé gérer les lignes routières en rabatement sur Ancenis et Clisson, ce qui n'a pas été accepté par la Région. Plus largement, c'est la problématique des correspondances entre les différents réseaux qui est posée afin d'éviter l'allongement des temps de trajets voire un renoncement à emprunter les transports collectifs.

La coordination des offres pose enfin la question de l'**information commune** sur ces dernières permettant ainsi aux voyageurs de disposer sur un même site des informations sur tous les réseaux de transport présents en région. Ce chantier est celui qui est le plus avancé en Pays de la Loire. Avec le site Destineo.fr, la Région propose en effet un calculateur d'itinéraires qui intègre l'ensemble des transports collectifs (et même le covoiturage). S'il comporte des marges d'amélioration (cf. préconisations), ce site constitue une bonne base de départ pour l'articulation et l'intégration des différents réseaux⁸².

Aller vers une offre de transport unifiée à l'échelle régionale : Principaux enjeux

- **Fusionner les anciens réseaux départementaux et le réseau TER**
 - Refonder le réseau autour des besoins et non des limites administratives
 - Harmoniser l'offre sur l'ensemble du territoire
 - Assurer la complémentarité de l'offre entre le TER et les cars interurbains
- **Articuler les réseaux et coordonner les offres de transport**
 - Morcellement de l'offre qui risque d'être accentué avec l'émergence possible de nouvelles autorités organisatrices en lien avec la future LOM
 - Sauf exception, pas d'articulation entre les réseaux sur le plan de la billettique et de la tarification, nécessitant l'achat de plusieurs titres de transport
 - Un morcellement qui génère des problèmes d'équité sur les tarifs des transports, particulièrement des transports scolaires
 - Un enjeu de coordination des offres entre les AOM
 - Un enjeu d'information commune et intégrée sur les offres (en grande partie traité via le calculateur d'itinéraires destineo.fr)

⁸² Le site Destineo.fr a d'ailleurs été totalement intégré au site des transports de l'agglomération nantaise (TAN) qui s'en sert comme calculateur d'itinéraires.

Faire évoluer le mix de transport au niveau régional

L'ensemble des enjeux stratégiques pointés ci-dessus – fracture territoriale, réchauffement climatique, fluidité des transports et accès à tous – implique de faire évoluer le mix de transports au niveau régional en faisant reculer la part de la voiture.

Augmenter la part modale des transports collectifs

Comme indiqué dans la première partie, les transports collectifs ne représentent que 6 % des déplacements en Pays de la Loire. Or, le développement des transports collectifs constitue la principale réponse aux enjeux de désenclavement et de lutte contre le réchauffement climatique.

❖ **Lever les freins à l'utilisation des transports collectifs**

Le CESER, dans son étude sur l'intermodalité de novembre 2014, soulignait que « *les transports collectifs ne seront compétitifs par rapport à l'autosolisme que s'ils répondent à une série d'attentes de la part des clients-usagers, avec des attentes de diverses natures* ».

Il en listait un certain nombre : la prise en compte des rythmes de vie, le confort (en attendant l'arrivée du véhicule et pendant le voyage), le temps de trajet, l'information. Il soulignait également la nécessité d'améliorer l'image des transports en commun.

Aujourd'hui, **52 % des actifs considèrent que leurs conditions de trajet se sont dégradées** au cours des 10 dernières années et 15 % les jugent inacceptables. Ce chiffre atteint même 27 % pour ceux qui empruntent les transports en commun⁸³.

Parmi les autres freins, le manque de flexibilité est cité par 41 % des automobilistes comme une raison de ne pas quitter leur voiture. Ce constat est encore plus important dans les petites villes de 2000 à 20 000 habitants (54 %)⁸⁴.

Trois freins doivent être particulièrement examinés pour le CESER : le manque de fiabilité, les temps de parcours et, plus récemment, les difficultés pour acheter des billets.

La fiabilité du service

Les voyageurs, qu'ils utilisent les transports pour aller travailler, étudier ou pour des rendez-vous médicaux, ne peuvent se permettre d'arriver en retard. **L'absence de**

⁸³ <https://www.ipsos.com/fr-fr/les-francais-et-les-fractures-de-la-mobilite-dans-les-territoires>

⁸⁴ <https://www.tns-sofres.com/publications/les-francais-et-lautomobile-juin-2018>

fiabilité est régulièrement évoquée par ceux qui finissent par opter pour le déplacement en voiture.

Si le transport collectif routier est, par certains aspects, plus souple que les transports ferroviaires en cas d'incidents, des sources de dysfonctionnement peuvent survenir : des voyages réguliers sont parfois annulés faute de conducteur disponible, dans un contexte de tension de ce métier. Cela a en particulier pu être constaté à la rentrée de septembre 2019, la Région privilégiant, en cas de nécessité, les transports scolaires⁸⁵.

Ponctuellement, des surfréquentations conduisent les voyageurs à devoir attendre le car ou le train suivant. C'est notamment le cas sur certaines lignes le week-end (Nantes-Pornic aux beaux jours par exemple), et plus rarement sur certains trajets périurbains (notamment lorsque les trains ne disposent que d'une rame au lieu de deux). Ces problématiques sont fréquemment pointées par les usagers lors des comités de ligne organisés par la Région.

Cet enjeu de la fiabilité reste central comme a pu l'indiquer Matthieu GOERGET, co-directeur du Pays du Mans, lors d'une audition du CESER. Sans fiabilité, un bon maillage et de bonnes fréquences ne suffiraient pas à faire gagner des parts modales importantes aux transports collectifs.

Les difficultés rencontrées pour l'achat du billet

Alors que plusieurs gares ont vu leurs guichets fermer ces dernières années, la convention TER 2018-2023 prévoit la diminution d'ouverture de 99 000 heures de guichets en trois ans. Dans certaines grandes gares, **les temps d'attente peuvent également être rédhibitoires**. La SNCF a renoncé pour l'instant, sous pression de la Région, à sanctionner les voyageurs conduits à acheter leur billet à bord en cas d'absence de distributeurs sur le lieu de montée. Toutefois, les difficultés rencontrées pour l'achat de titre peuvent conduire les voyageurs à préférer d'autres modes de déplacement. Cet aspect doit donc être pleinement traité dans le futur schéma régional.

Les temps de parcours en transports en commun

Selon une étude de TNS-Soffres sur les Français et l'automobile, **la durée du temps de trajet est un frein aux alternatives de mobilité pour 37 % des Français**, particulièrement pour les habitants de villes de plus de 100 000 habitants (43 %) ⁸⁶.

Le transport en train est souvent plus rapide que la voiture, de gare à gare au moins. Le car, qui la plupart du temps utilise la même voie que l'automobile, est

⁸⁵ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/treillieres-44119/treillieres-grosses-perturbations-sur-les-lignes-de-cars-aleop-6523995>

⁸⁶ <https://www.tns-sofres.com/publications/les-francais-et-lautomobile-juin-2018>

généralement moins rapide. Lorsque les voyageurs doivent réaliser des étapes, par exemple pour déposer des enfants à l'école, la voiture est souvent plus performante.

Le temps de trajet est, de plus, allongé par le nombre d'arrêts marqués par les cars ou les trains, ce qui peut conduire à la mise en place de lignes « express » au nombre de haltes limitées, voire à la restructuration des lignes. Les temps de correspondances rallongent également le trajet, si ces dernières ne sont pas correctement organisées.

La Région doit donc se fixer comme objectif, dans son futur schéma régional, de diminuer les temps de parcours en transport en commun. Elle peut pour cela jouer sur les fréquences, sur l'organisation des correspondances, sur la mise en place de lignes express et plus globalement sur le développement de l'intermodalité.

❖ **Fixer des objectifs ambitieux pour la part des transports collectifs**

La Région doit donc, au-delà de l'ensemble des objectifs stratégiques à prendre en compte pour son schéma, viser clairement l'augmentation de la part modale des transports collectifs. Cela doit se traduire par des objectifs précis.

Un premier objectif pourrait être la **part modale des transports collectifs sur l'ensemble des déplacements**. Ce dernier ne dépend qu'à la marge de la Région, puisque la plus grande part des déplacements en transports collectifs est réalisée dans les agglomérations. Il pourrait toutefois constituer un objectif à définir en commun avec l'ensemble des autorités organisatrices des mobilités à l'échelle régionale⁸⁷.

La Région pourrait par ailleurs se fixer des objectifs sur les lignes qu'elle gère.

Comme cela a été présenté plus haut via la carte réalisée par le cabinet TTK (p. 21), les transports régionaux captent moins de 10 % des flux sur les axes qu'ils desservent. Ce dernier estime dans l'étude préliminaire qu'il a fournie à la Région que les hypothèses suivantes pourraient être fixées en fonction des lignes :

- 20 % sur les axes ferroviaires autour des grands pôles
- 10 % sur les autres axes ferroviaires
- 10 % sur les axes autocar autour des grands pôles
- 1 % à 3 % sur les autres axes autocar

Le CESER estime que ces chiffres sont ambitieux mais qu'ils constituent un objectif pertinent pour donner une impulsion nouvelle. Il invite donc la Région à se les approprier en fixant 2030 comme horizon de réalisation. En complément, le CESER soutient également l'adoption d'**objectifs chiffrés en matière de fréquentation**

⁸⁷ Les AOM de plus de 100 000 habitants ont d'ailleurs vocation à établir des objectifs sur leur périmètre dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU). C'est par exemple ce qu'a déjà fait la métropole nantaise dans son [PDU 2018-2027](#)

avec des déclinaisons ligne par ligne. Ce suivi des fréquentations, tant sur les cars que sur les trains, doit permettre d'évaluer en continu la pertinence des mesures prises et d'adapter l'offre en conséquence. Les dispositifs de comptage automatique mis en place dans les rames Regio2N et Régiolis vont, à ce titre, dans la bonne direction et devraient être généralisés.

Développer les mobilités actives et les mobilités partagées

Le développement des mobilités actives et partagées doit constituer l'autre grand objectif du futur schéma afin de répondre aux enjeux stratégiques d'équité, de durabilité et d'efficacité des mobilités en Pays de la Loire.

❖ Les mobilités actives, une alternative crédible à la voiture sur les trajets courts

L'accroissement des mobilités actives et notamment du vélo est une piste très concrète et prometteuse au regard de l'engouement actuel pour ces modes de transports et de la réalité de ce que sont les déplacements quotidiens. Pour rappel, selon les chiffres de l'Insee, les déplacements de moins de 5 km représentent 75 % des déplacements pour les habitants des villes-centre et 50 % pour ceux qui résident en banlieue, dans le périurbain ou dans les territoires ruraux. Il existe donc un **fort potentiel de développement de ce moyen de transport à condition que les infrastructures le permettent.**

En outre, le **volontarisme politique affiché sur le développement du vélo**, tant au niveau de l'État que dans de nombreuses collectivités territoriales, peut laisser penser qu'il a vocation à représenter une plus grande part des déplacements dans les années à venir.

Au niveau national, le Gouvernement a présenté en 2018 un « plan vélo et mobilités actives »⁸⁸ visant à tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens à l'horizon 2024 (c'est-à-dire le faire passer de 3 % à 9 %).

À une échelle plus locale, la métropole nantaise a adopté en 2018 un plan de déplacements urbains⁸⁹ qui prévoit de passer de 3 % à 12 % la part du vélo dans les déplacements à horizon 2030. Pour y parvenir, d'ici 2027, la collectivité s'engage à apaiser (c'est-à-dire limiter à 30 km/h) 70 % des voiries situées dans les centres-villes, les lotissements et les gros villages. Les documents d'urbanisme prévoient de rapprocher les lieux d'habitat, d'emploi et de services afin de favoriser la marche et le vélo. Un schéma directeur vélo doit également être réalisé afin d'identifier les

⁸⁸ https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse_-_plan_velo_-_vendredi_14_septembre_2018.pdf

⁸⁹ Plan de déplacements urbains 2018-2027, Nantes métropole, <https://www.nantesmetropole.fr/institution-metropolitaine/institution/covoiturage-velo-nouveaux-tram-la-metropole-accelere-institution-97601.kjsp>

liaisons cyclables à aménager en priorité. La métropole a prévu d'investir 18 millions d'euros chaque année dans sa politique vélo entre 2018 et 2027, soit deux fois plus que sur la période précédente⁹⁰.

De la même manière que pour les transports collectifs, **il serait souhaitable que la Région se fixe des objectifs ambitieux en matière de part modale des modes actifs**. Là-aussi, cet objectif pourrait être partagé avec les AOM des Pays de la Loire dans la mesure où la Région n'est pas en première ligne. La Région pourrait, en complément, se fixer des objectifs précis sur les places de vélo dans les gares et pôles d'échanges multimodaux.

❖ **Les mobilités partagées, un complément utile aux transports collectifs**

Le CESER plaide en priorité pour le développement des transports collectifs et des modes actifs. Cependant, il n'ignore pas que les mobilités partagées (covoiturage, voitures en libre-service, auto-stop...) peuvent constituer un complément utile, notamment dans certaines zones moins densément peuplées. Elles sont susceptibles d'offrir des solutions lorsqu'il n'existe pas d'offre de transport collectif pertinente et apporte une plus-value sur le plan environnemental par rapport à l'autosolisme.

Elles nécessitent cependant l'intervention de la collectivité publique qui doit s'assurer à la fois :

- Du bon usage de l'espace public mobilisé par le service : les conditions de circulation et de stationnement des véhicules de covoiturage, par exemple ;
- De la cohérence et de la connexion entre les services de mobilité : les services permettant d'effectuer les parcours initiaux/terminaux pour l'accès aux gares et stations de transports collectifs, par exemple.

La Région, dans son pacte régional pour la ruralité, adopté en 2016, annonce son intention de travailler sur la lisibilité et la complémentarité des offres existantes en particulier dans les territoires ruraux. L'objectif est de contribuer à ce que les habitants de ces secteurs disposent d'une information plus complète et plus lisible sur les dispositifs qui leur permettent aujourd'hui de « partager la voiture ». Elle souhaite également **agir pour le développement du covoiturage, en particulier en rabattement vers les lignes de transport structurantes** du réseau régional et aux abords des gares, en s'appuyant sur les expériences menées, par la SNCF notamment ou le Département de Loire-Atlantique.

Le CESER souscrit à ces objectifs. L'offre reste aujourd'hui morcelée et peu connue. L'enjeu est donc de **réussir le développement du cout-voiturage** (covoiturage sur

⁹⁰ Source : <https://www.nantesmetropole.fr/institution-metropolitaine/institution/covoiturage-velo-nouveaux-tram-la-metropole-accelere-institution-97601.kjsp>

courtes distances), **sans pour autant déshabiller les transports collectifs** puisqu'une baisse de fréquentation aurait un impact négatif sur le plan environnemental et sur le plan financier (pour la Région).

Tout comme le covoiturage, **l'auto-stop – ou co-voiturage spontané – constitue un complément aux offres de transports collectifs**. Le Département de la Loire Atlantique le considère comme un vecteur de lien social, permettant une solidarité générationnelle. Alors que cette pratique suscite des réticences d'une partie de la population, il souhaite casser les stéréotypes qui l'accompagnent. M. Marc LETOURNEUX, chargé de mission au Conseil départemental, précise qu'elle concerne toutes les générations. Les autostoppeurs sont aussi des utilisateurs de transports collectifs, l'auto-stop permettant de voyager en heures creuses, ou d'arriver à destination pour les personnes qui auraient manqué leur horaire de passage de car.

Faire évoluer le mix de transport au niveau régional : Principaux enjeux

- **Augmenter la part des transports collectifs**
 - Lever les freins à l'utilisation des transports collectifs, en particulier : le manque de fiabilité, les difficultés rencontrées pour l'achat du billet (attente au guichet ou absence de guichet), les temps de parcours.
 - Fixer des objectifs ambitieux pour la part des transports collectifs :
 - Fixer avec les AOM un objectif global de part modale
 - Reprendre les hypothèses de part modale sur les lignes de la Région à horizon 2030 :
 - 20 % sur les axes ferroviaires autour des grands pôles
 - 10 % sur les autres axes ferroviaires
 - 10 % sur les axes autocar autour des grands pôles
 - 1 % à 3 % sur les autres axes autocar
 - Fixer des objectifs en matière de fréquentation avec des déclinaisons ligne par ligne afin de piloter finement l'évolution de l'offre régionale
- **Développer les mobilités actives et les mobilités partagées**
 - Les mobilités actives, une alternative crédible à la voiture sur les trajets courts
 - Plus de la moitié des déplacements font moins de 5 km
 - Un volontarisme politique affiché, par l'État et les collectivités, sur le développement du vélo
 - Nécessité pour la Région de fixer des objectifs ambitieux en part modale
 - Les mobilités partagées, un complément utile aux transports collectifs
 - Une solution pertinente pour les trajets non couverts par le transport collectif, notamment dans les zones peu denses
 - Réussir le développement du covoiturage sans déshabiller les transports collectifs

Assurer le financement du développement des offres de mobilité

L'amélioration de l'offre de transports a un coût. Comme cela est expliqué dans la première partie de cette étude, les transports publics sont actuellement largement financés par la collectivité, à hauteur de 70 % pour les TER, et de 80 à 90 % pour les cars interurbains. Ce financement peut se justifier par le fait que les transports publics diminuent le trafic routier, contribuant ainsi à limiter la pollution, ainsi que le besoin de nouvelles infrastructures routières. Toutefois, il convient d'être vigilant sur l'utilisation des deniers publics, afin d'assurer l'acceptabilité des impôts et de ne pas grever la compétitivité des entreprises.

Les mesures proposées par le CESER dans le présent rapport (cf. partie 3) ont pour objectif de faire évoluer fortement les mobilités et les parts modales en Pays de la Loire. Si certaines d'entre elles reposent sur des optimisations (redéfinition des réseaux, meilleure utilisation des matériels roulants, interopérabilité billettique...), d'autres demandent des financements complémentaires. Elles devront à ce titre faire l'objet d'une évaluation financière par la Région.

Pour le CESER, **l'augmentation de la fréquentation attendue doit être le premier vecteur d'équilibre de la contribution régionale**. C'est la raison pour laquelle le CESER propose de nombreuses mesures (telles que les lignes express de car) allant dans ce sens. À contrario, la tarification apparaît pour le CESER comme un levier limité étant donné qu'il souhaite préserver l'attractivité et l'accessibilité pour tous des transports collectifs. Le modèle de la Loire-Atlantique, avec un taux de couverture de 18 % pour les cars interurbains malgré un tarif très attractif, peut être regardé en ce sens, tout en ayant à l'esprit les spécificités de ce territoire.

Trois autres leviers pourraient être examinés pour financer, de manière complémentaire, l'amélioration de l'offre de transports :

- Les ressources fiscales du Conseil régional, en particulier la CVAE
- Le nouveau versement mobilité
- Des ressources spécifiques transférées de l'État, en particulier la TICPE

Concernant les **ressources fiscales**, les Régions ont bénéficié d'une augmentation de 25 points du taux de contribution sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) qui leur est reversé, à l'occasion du transfert des transports scolaires et interurbains décidé par la loi NOTRe. Les Régions perçoivent ainsi 50 % du produit de la CVAE collectée sur leur territoire. Sans remettre en cause le principe de non-affectation, il semblerait logique qu'une part importante de cette ressource permette de financer le transport public.

Par ailleurs, en l'état actuel de la future loi d'orientation pour les mobilités (LOM), les syndicats mixtes type SRU pourraient lever le **versement mobilité** à condition

que soient organisés des services réguliers de transport public de personnes sur les territoires concernés. Ce taux pourrait de plus être modulé en fonction des EPCI. Pour le CESER, qui préconise la création d'un syndicat mixte à l'échelle de la région (voir ci-après), cette piste doit être étudiée précisément. Si toutes les entreprises devaient être mises à contribution, il serait en effet indispensable de mesurer l'impact financier sur celles-ci. Il conviendrait d'autre part de s'assurer que leurs salariés puissent effectivement bénéficier d'une offre de transports collectifs. Les conséquences sur les territoires devraient également être examinées. Un tel versement limiterait les concurrences entre territoires urbains et périurbains mais il pourrait nuire au dynamisme économique de certains territoires, et au modèle des « usines à la campagne ».

Enfin, le CESER considère que **des ressources spécifiques pourraient être transférées de l'État**, par exemple une part supplémentaire de la TICPE, pour favoriser l'amélioration de l'offre, dans le cadre du soutien à l'équilibre des territoires et de la lutte contre le changement climatique. Le CESER souhaite également que l'État puisse apporter des réponses à la question des sources de financement pour la mise en œuvre des nouvelles compétences définies dans la LOM telles que l'organisation des mobilités actives sur les territoires ne disposant pas d'une offre de transports réguliers.

Assurer le financement du développement des offres de mobilité : Principaux éléments

- Assurer le financement du développement de l'offre sans compromettre l'équilibre financier de la Région des Pays de la Loire
- Faire de l'augmentation de la fréquentation attendue le premier vecteur d'équilibre de la contribution régionale
- Assurer une part de l'amélioration de l'offre grâce aux optimisations et économies d'échelle
- Examiner en complément trois autres leviers
 - Les ressources fiscales du Conseil régional, en particulier la CVAE
 - Le nouveau versement mobilité
 - Des ressources spécifiques transférées de l'État, en particulier la TICPE

2.3. Imaginer les mobilités de demain

Le futur schéma régional des mobilités vise à fixer un cap pour les dix ans à venir. Il doit donc s'accompagner d'une réflexion sur l'évolution des mobilités d'ici 2030, voire 2050. Dans cette partie, le CESER dresse les grandes tendances pour le futur des mobilités puis partage quelques réflexions sur les évolutions probables et souhaitables.

Les grandes tendances pour le futur des mobilités

Les projections d'évolution des déplacements à horizon 2030 et 2050

Le Ministère de la transition écologique et solidaire a réalisé des projections de la demande de transports en France⁹¹ à horizons 2030 et 2050. Ces projections de la demande de transports ne considèrent pas à ce stade de rupture technologique comme le développement du véhicule autonome.

Les résultats clés sont les suivants :

- L'usage de la route reste dominant pour le transport de voyageurs à longue distance et pour le fret ;
- D'ici à 2050, la croissance des trafics devrait se poursuivre mais à un rythme moins soutenu qu'avant 2008 : de 1,1 % par an pour les voyageurs et de 1,7 % par an pour le fret ;
- La part du transport international de fret devrait fortement progresser ;
- Le respect des objectifs climat-énergie nécessitera un effort soutenu de réduction de la consommation unitaire des véhicules et de développement des motorisations propres ;
- La densification urbaine sera un facteur déterminant pour réduire la place de la voiture et favoriser le recours au transport collectif et aux modes actifs.

La demande de déplacements à courte distance progresserait de 29 % entre 2012 et 2050 dans un scénario tendanciel. À l'horizon 2030, son évolution s'inscrirait, dans ce scénario, dans le prolongement des tendances de mobilité des dernières années, avec, toutefois, une moindre augmentation de la motorisation des ménages.

Dans un scénario qui intègre des mesures volontaristes pour respecter les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), cette progression pourrait se limiter à +16 % à l'horizon 2050, sous l'effet d'une plus grande densification des

⁹¹ Projections de la demande de transport sur le long terme, Ministère de l'environnement, Commissariat général au développement durable, juillet 2016. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf>

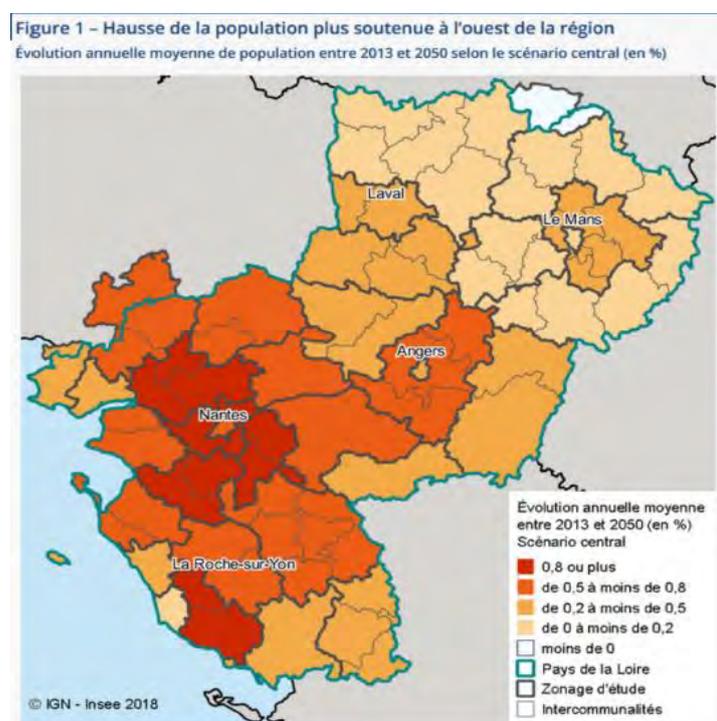
agglomérations et d'une offre accrue de transports en commun (+58 % entre 2012 et 2030).

Les conséquences du dynamisme démographique des Pays de la Loire

Selon les projections de l'INSEE⁹², la région des Pays de la Loire sera fortement impactée par les évolutions démographiques dans les 30 prochaines années. **Ainsi, à l'horizon 2050, l'institut estime que la région pourrait gagner 840 000 habitants** passant ainsi de 3,6 millions à 4,5 millions d'habitants. Cela représente une croissance annuelle de 0,56 %, soit la plus forte hausse en pourcentage des régions métropolitaines.

Cette tendance globale est complétée par deux autres mouvements structurels : d'une part le vieillissement de la population et d'autre part l'accroissement des écarts au sein de la Région.

Concernant le vieillissement, il y aura en 2050 selon l'INSEE, deux fois plus de personnes âgées de 65 et plus (par rapport à 2013). Cela représente 610 000 habitants de 65 ans et plus en 2050 soit plus des trois quarts de l'augmentation globale du nombre d'habitants prévue. Cette augmentation massive se traduira dans la structure de la population puisque les 65 ans et plus représenteront, toujours selon les projections de l'INSEE, près du tiers de la population (28 %) contre moins d'un cinquième actuellement (18 % en 2013).

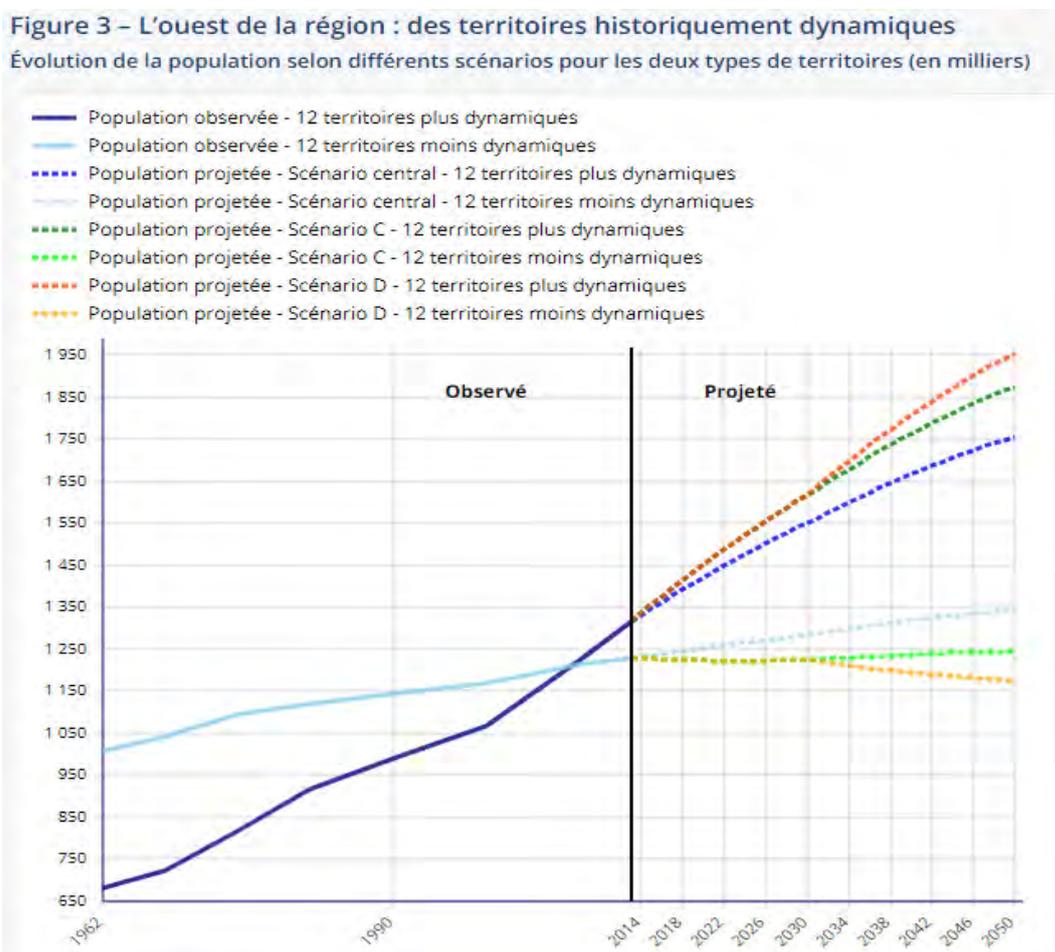


Source : INSEE Pays de la Loire⁹³

⁹² Barré M. et Bourieau P., *Une croissance de population concentrée à l'ouest et un fort vieillissement, Projections de population à horizon 2050*. Insee Analyse Pays de la Loire, n° 61, juin 2018

⁹³ Barré M. et Bourieau P., *Une croissance de population concentrée à l'ouest et un fort vieillissement, Projections de population à horizon 2050*. Insee Analyse Pays de la Loire, n° 61, juin 2018. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3569851>

L'autre grande tendance attendue par l'INSEE est **l'accentuation des disparités démographiques au sein de la Région**. À l'horizon 2050, la concentration de la population régionale à l'ouest se poursuivrait : la croissance serait particulièrement forte autour de la métropole nantaise tandis qu'elle serait faible dans les territoires actuellement les moins dynamiques démographiquement (à l'est de la région). Le mouvement de littoralisation devrait également se poursuivre avec un fort attrait de la côte pour les seniors de sorte que les 65 ans et plus représenteraient deux cinquièmes de la population sur ces zones. Au niveau régional, le déséquilibre s'accentuerait entre les territoires les plus dynamiques et les moins dynamiques : les premiers représenteraient 38 % de la population régionale et les seconds 29 %, contre un tiers chacun en 2013.



Source : INSEE Pays de la Loire⁹⁴

⁹⁴ Barré M. et Bourieau P., *Une croissance de population concentrée à l'ouest et un fort vieillissement, Projections de population à horizon 2050*. Insee Analyse Pays de la Loire, n° 61, juin 2018. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3569851>

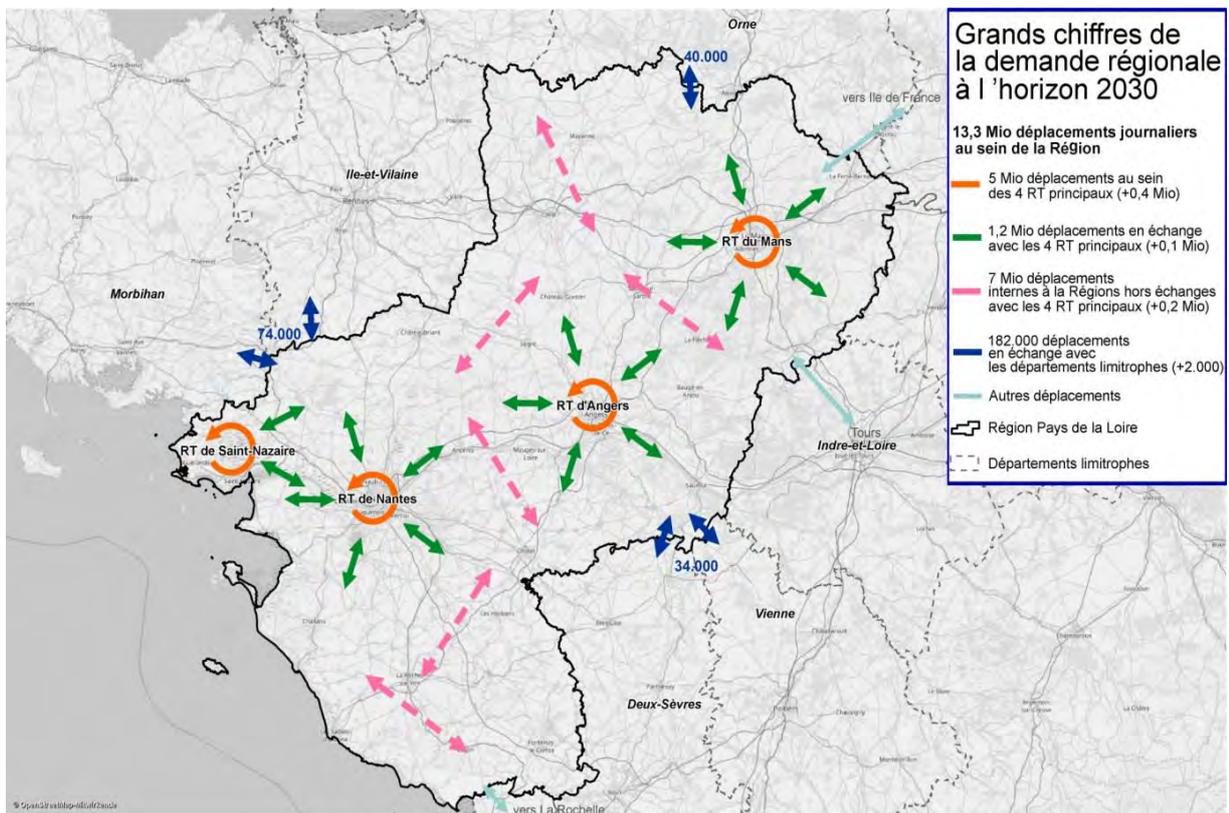
Ces trois grandes tendances de fond – augmentation de la population, vieillissement de la population et hausse des déséquilibres démographiques entre territoires – constituent des **enjeux majeurs pour les mobilités dans les trente prochaines années**. L'augmentation de la population demande de pouvoir répondre aux besoins croissants en évitant les surcharges, alors même que certains axes sont déjà saturés.

Le vieillissement renforce cette problématique puisque de nombreuses personnes âgées ne seront plus en mesure de conduire leur véhicule personnel. Cette évolution rend en outre d'autant plus nécessaire une véritable **révolution des transports collectifs pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite**.

Enfin, l'accentuation des disparités démographiques peut être abordée de deux manières. La première est d'anticiper les problématiques de congestion dans des agglomérations de plus en plus peuplées et de trouver des solutions de mobilité pour les zones les plus éloignées des centres urbains. La seconde, privilégiée par le CESER, consiste à estimer que **les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire doivent permettre d'infléchir les projections de l'INSEE** en développant l'attractivité des territoires les moins denses, notamment à travers des transports efficaces. Il faut également favoriser la densification des zones urbaines, et des centres bourgs pour limiter l'étalement urbain, générateur de déplacements individuels.

À horizon 2030, pas de bouleversement technologique majeur à prévoir

À partir des chiffres de 2015 et des dynamiques observées, le cabinet TTK a réalisé, pour le compte de la Région, une projection des grands chiffres de la demande régionale à horizon 2030. Ces chiffres constituent donc un simple prolongement des tendances actuelles et ne tiennent pas compte des éventuels impacts des politiques publiques mises en place ou des changements de comportement.



Source : TTK, étude mobilité, Région Pays de la Loire

Selon ces chiffres, les déplacements journaliers au sein de la région passeraient de 12,6 millions en 2015 à 13,3 millions en 2030. Les déplacements augmenteraient proportionnellement plus au sein des quatre principales agglomérations (+ 400 000) ainsi qu'en interaction avec elles (+100 000). En dehors de ces quatre agglomérations, le nombre de déplacements en transports en commun augmenterait peu, passant de 469 000 déplacements par jour à 484 000 déplacements, soit + 15 000 seulement en plus de 10 ans.

À ce titre, l'étude prospective « Démographie et Déplacements : Pays de la Loire 2025 »⁹⁵ montre que les choix politiques et le contexte mondial peuvent avoir des implications fortes pour les déplacements dans notre région. Ce rapport étudie ainsi quatre scénarios prospectifs (développement durable, crise et repli territorial, métropolisation, développement endogène) et pointe le fait que les flux de déplacements (en particulier domicile-travail) peuvent évoluer de façon radicalement différente en fonction des scénarios.

Enfin, les évolutions technologiques auront nécessairement un impact sur les mobilités. Cependant, il est peu probable qu'une rupture technologique de nature à changer profondément les mobilités intervienne à horizon 2030. Ce sont davantage les **évolutions comportementales** (choix de prendre le vélo, recours au

⁹⁵ DREAL Pays de la Loire, Étude prospective Démographie et Déplacements : Pays de la Loire 2025
<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/etude-prospective-demographie-et-deplacements-pays-a200.html>

covoiturage sur des trajets plus courts, développement du télétravail) qui sont susceptibles de faire bouger les équilibres. En 2016, le cabinet Krono RH estimait que 16,7 % des Français télétravaillaient plus d'une journée par semaine⁹⁶.

Compte tenu de ces différents éléments, il semble clair que la voiture restera nettement majoritaire à horizon 2030. Il est en revanche possible d'en faire reculer la part alors que cette dernière n'a cessé de gagner du terrain jusqu'en 2015.

Des révolutions d'usage et des ruptures technologiques attendues en 2050

Les éléments structurants des mobilités à horizon 2050

À horizon 2050, plusieurs éléments devraient structurer les mobilités en Pays de la Loire : l'augmentation et le vieillissement de la population, le risque d'accroissement des disparités entre les territoires, le réchauffement climatique, les évolutions technologiques, l'augmentation du coût de l'énergie...

Cependant, **nombre de ces éléments constituent des variables et non des certitudes**. Ainsi, les projections de l'Insee peuvent fortement varier en fonction des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité mises en place. D'autres événements, tels que les migrations, en lien notamment avec le changement climatique, pourraient également venir fortement modifier ces prévisions démographiques fondées sur la simple prolongation des tendances actuelles. L'étendue du changement climatique en 2050 est également incertaine et dépendra des politiques publiques mises en œuvre au niveau mondial.

Le coût de l'énergie constitue aussi une variable importante susceptible d'avoir un impact fort sur les mobilités. Tous les scénarios s'accordent sur le fait que le coût de l'énergie va augmenter en raison notamment de la hausse de la demande au niveau mondial, de la raréfaction de certaines ressources (pétrole conventionnel, métaux rares) et de la nécessité de réduire l'utilisation des énergies fossiles afin limiter le changement climatique⁹⁷. Il est cependant difficile de déterminer le niveau de cette hausse compte tenu des incertitudes sur les réserves de certaines ressources (pétrole de schiste par exemple) et l'impact des évolutions technologiques.

⁹⁶ Ce chiffre inclut le travail nomade. <https://www.cget.gouv.fr/chiffres-teletravail-2016>

⁹⁷ http://archives.strategie.gouv.fr/cas/system/files/rapport-energies_1.pdf

Quelle place pour la voiture autonome ?

Contrairement à 2030, les évolutions technologiques sont susceptibles d'entraîner des changements majeurs à horizon 2050. C'est notamment le cas du véhicule autonome. Chimère pour certains, il entrainera pour d'autres un véritable changement de paradigme. C'est ce qu'affirme le cabinet Strategy Analytics dans un rapport⁹⁸ réalisé pour le compte d'Intel. Selon ce dernier, les véhicules autonomes seront massivement commercialisés à partir de 2035 et représenteront près de 50 % des véhicules vendus dans le monde en 2050. Ce changement entrainerait une rupture avec le modèle de propriété privée d'un véhicule de mobilité individuelle et la création d'un véritable réseau de transport basé sur les véhicules autonomes.

Dans cette conception, le véhicule autonome ne serait plus individuel mais collectif. Comme c'est actuellement le cas pour les véhicules avec chauffeur, il suffirait de réserver son trajet via une application. L'intelligence artificielle permettrait d'optimiser les trajets entre les différentes demandes et ainsi faire du porte-à-porte tout en limitant les temps de trajet. Une telle évolution rendrait le trafic plus sûr et plus fluide. Les villes seraient ainsi moins encombrées, moins polluées et plus agréables à vivre.

S'il doit être pris en compte, ce scénario idéal ne peut être considéré comme acquis. Au-delà des problématiques juridiques⁹⁹ qui bloquent pour l'heure le déploiement de la voiture autonome, il soulève de nombreuses interrogations quant à sa faisabilité. La première d'entre elles porte sur l'**empreinte écologique de la voiture autonome**. Compte tenu de son niveau de sophistication, cette dernière devrait en effet entraîner une forte croissance des extractions de métaux rares.

L'impact énergétique de la voiture autonome pose également question compte tenu des gigantesques volumes d'informations que les divers capteurs transmettent aux algorithmes de traitement d'images. Selon Intel, une heure et demie de conduite autonome devrait générer quatre téraoctets de données, soit autant que 3 000 internautes en une journée. Un phénomène « *nécessitant une énorme capacité de calcul pour organiser, traiter, comprendre, partager et stocker* »¹⁰⁰. Or, les datacenters consomment actuellement déjà plus de 3 % de l'électricité mondiale. Alors que la France s'est engagée à diviser par deux ses consommations

⁹⁸ Accelerating the Future: The Economic Impact of the Emerging Passenger Economy, Strategy Analytics, juin 2017 – <https://newsroom.intel.com/newsroom/wp-content/uploads/sites/11/2017/05/passenger-economy.pdf>

⁹⁹ « Aujourd'hui, la Convention de Vienne exige que le conducteur soit totalement maître de son véhicule. C'est pourquoi les niveaux 4 et 5 ne sont pas autorisés pour le moment. Nous travaillons sur cette question avec l'ONU », explique le CCFA (Comité des constructeurs français automobiles) – <http://www.leparisien.fr/economie/nouvelles-mobilites/comment-le-vehicule-autonome-va-revolutionner-nos-modes-de-vie-20-03-2018-7619241.php>

¹⁰⁰ https://www.lepoint.fr/automobile/vehicule-autonome-gare-a-l-impact-environnemental-05-03-2019-2298124_646.php

d'énergie à l'horizon 2050, il est légitime de s'interroger sur l'opportunité du déploiement massif du véhicule autonome.

D'autres points pourraient également être abordés en ce sens tels que la nécessité d'un déploiement du réseau 5G (au minimum) sur l'ensemble du territoire, avec les problématiques d'acceptabilité induites, ou encore la question du modèle économique d'un tel système, en particulier dans le contexte de hausse du coût de l'énergie. Enfin, le déploiement massif du véhicule autonome pourrait, s'il n'est pas encadré, venir concurrencer les transports collectifs (pourtant plus durables) et inciter à la poursuite de l'étalement urbain si les distances deviennent moins contraignantes.

Quelques éléments de vision du CESER

Les fortes variations envisageables au sein des facteurs structurants de la mobilité mettent en évidence l'extrême difficulté de porter une vision sur les mobilités en 2050. Pour autant, il est utile – quitte à le réévaluer périodiquement – de dire ce vers quoi il faudrait tendre. À ce titre, pour le CESER, la mobilité en 2050 devrait se fonder sur les grandes orientations suivantes :

- **Organiser le territoire** en répartissant les activités et l'habitat de manière à limiter la consommation foncière (pour aller vers zéro artificialisation nette dès 2030), diminuer les déplacements et favoriser le report modal.
- **Adapter les infrastructures** aux évolutions démographiques attendues et au changement climatique (notamment en prévision d'événements climatiques extrêmes).
- **Se saisir des avancées technologiques** en matière de motorisation alternative et d'intelligence artificielle (trains, cars, véhicules particuliers).

Ces quelques orientations sont développées dans la contribution du CESER intitulée « Ma région 2050 : l'avenir se construit aujourd'hui »¹⁰¹, adoptée en juin 2019.

¹⁰¹ Ma région 2050 : l'avenir se construit aujourd'hui, contribution présentée par Antoine CHARLOT, rapporteur général Plan Schémas Territoires, juin 2019 : http://ceser.paysdelaloire.fr/images/etudes-publications/amenagement-territoire/2019_06_18-Contribution-Ma-rion2050-sans-annexes.pdf

Réflexions sur les mobilités de demain (2030 et 2050) : Principaux éléments

- **Une augmentation des déplacements qui doit se poursuivre à horizon 2030 et 2050** selon les projections du Ministère de la transition écologique et solidaire
- **Des évolutions démographiques en Pays de la Loire impactant fortement les déplacements à horizon 2050** (+840 000 habitants, deux fois plus de personnes âgées de 65 ans et plus, accentuation des disparités démographiques)
 - Accroître l'offre pour éviter les saturations
 - Rendre tous les transports accessibles aux personnes à mobilité réduite
 - Mettre en place des politiques d'aménagement du territoire permettant de limiter les concentrations démographiques et donc les déplacements
- **À l'horizon 2030, pas de bouleversement technologique à prévoir**
 - La voiture restera nettement majoritaire dans les déplacements mais il est possible de faire reculer sa part modale
 - Pas de rupture technologique attendue mais des évolutions comportementales (choix de prendre le vélo, recours au covoiturage, développement du télétravail) qui peuvent faire bouger les équilibres
- **Des révolutions d'usage et des ruptures technologiques attendues en 2050**
 - Des facteurs structurants très variables à horizon 2050 : démographie, changement climatique, évolutions technologiques, coût de l'énergie
 - Un déploiement de la voiture autonome qui pourrait changer la physionomie des transports mais qui interroge sur sa faisabilité, notamment du point de vue énergétique et environnemental
- **Quelques éléments de vision du CESER à horizon 2050**
 - Organiser le territoire en répartissant les activités et l'habitat de manière à limiter la consommation foncière, les déplacements et favoriser le report modal.
 - Adapter les infrastructures aux évolutions démographiques et au changement climatique
 - Se saisir des avancées technologiques, notamment en matière de motorisations alternatives et d'intelligence artificielle

3. Les recommandations du CESER

Afin de répondre aux besoins du territoire et des populations, le futur schéma régional des mobilités doit nécessairement cerner les grands enjeux, se fixer des objectifs opérationnels et définir une vision à court, moyen et long terme. Cependant, il doit également indiquer concrètement comment parvenir à répondre aux enjeux et atteindre les objectifs fixés. C'est tout l'objet de cette troisième partie qui vise à nourrir le futur schéma régional à travers des propositions susceptibles de transformer les mobilités dans les prochaines années.

En 2014, le CESER avait publié une étude intitulée « Intermodalité : Une nouvelle compétence régionale à préparer »¹⁰². Cette dernière pointait sept axes de développement de l'intermodalité :

1. Garantir la qualité de service par une présence humaine tout au long du déplacement
2. Sensibiliser les clients-usagers à la pratique de l'intermodalité
3. Mieux coordonner les offres de transport
4. Développer les Pôles d'Échanges Multimodaux
5. Renforcer l'information multimodale
6. Généraliser les systèmes de tarification intégrée
7. Créer des indicateurs fiables de mesure des parcours intermodaux

Les préconisations du présent rapport reprennent largement les propositions du rapport de 2014, tout en les actualisant et, dans certains cas, les précisant. Elles explorent également de nouvelles pistes concrètes afin d'enrichir le futur schéma. Ces propositions s'articulent autour de 5 axes :

1. Mettre en place une gouvernance régionale des mobilités
2. Répondre aux besoins de déplacements quotidiens sur tout le territoire
3. Favoriser l'attractivité des transports collectifs
4. Mettre l'utilisateur au cœur de l'offre de mobilité
5. Promouvoir les solutions de mobilité existantes et la mobilité durable

¹⁰² Intermodalité : Une nouvelle compétence régionale à préparer, CESER des Pays de la Loire, novembre 2014 – <http://ceser.paysdelaloire.fr/developper-lintermodalite-nouveau-defi-regional.html>

3.1. Mettre en place une gouvernance régionale des mobilités

Comme cela a été illustré plus haut, la question de l'articulation entre les réseaux de transports est primordiale afin d'éviter d'aboutir à une offre morcelée, complexe et inefficace. Cette articulation passe par la mise en place d'une forte gouvernance régionale des mobilités qui doit s'inscrire dans un cadre de coopération formalisé entre les autorités organisatrices, l'association de l'ensemble des autres partenaires de la mobilité et la mise en œuvre d'un dialogue approfondi avec les voyageurs.

Établir une stratégie partagée et un cadre de coopération pour les autorités organisatrices de mobilité

Définir une stratégie partagée de mobilité au niveau régional

L'établissement d'une **stratégie commune doit être l'acte fondateur d'une nouvelle gouvernance régionale des mobilités**. Selon la future loi d'orientation pour les mobilités, chaque autorité organisatrice de plus de 100 000 habitants sera soumise à l'élaboration d'un plan de mobilité¹⁰³. Les autorités organisatrices des mobilités de moins de 100 000 habitants pourront pour leur part adopter un plan de mobilité simplifié (ancien plan de mobilité rural).

Se substituant aux actuels plans de déplacements urbains (PDU), les plans de mobilité auront vocation à les renforcer afin de traiter l'ensemble des nouvelles formes de mobilité : prise en compte des besoins en matière de mobilités actives et partagées, de mobilité inclusive, ainsi que des mesures en faveur de la limitation de l'étalement urbain. Ces obligations s'appliqueront à compter de la première révision ou évaluation des plans après le 31 décembre 2020.

L'addition de ces plans de mobilité présente un risque important d'inefficacité au niveau régional. Il est donc essentiel d'assurer leur cohérence, particulièrement pour les intercommunalités ayant des frontières en commun. En tant que chef de file de la mobilité, la Région doit jouer ce rôle en faisant de son schéma régional des mobilités une stratégie partagée et concertée des mobilités au niveau régional. En ce sens, l'implication par la Région des EPCI dans l'élaboration de son futur schéma va dans la bonne direction. Le CESER souhaite que cette démarche puisse déboucher, au-delà de la simple concertation, à **un véritable travail de co-construction du schéma final**.

Cette stratégie partagée, dont les grandes lignes devraient intégrer le SRADDET, pourrait ensuite se décliner et être adaptée aux spécificités de chaque territoire dans

¹⁰³ Les plans de mobilité devront contribuer "à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, à la lutte contre la pollution de l'air et à la préservation de la biodiversité", selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique.

le cadre des contrats opérationnels de mobilité – prévus par la LOM – entre la Région et chaque AOM (cf. partie 1.2).

Formaliser la coopération entre les autorités organisatrices en privilégiant l'option d'un syndicat mixte à l'échelle régionale

Afin d'assurer la coordination entre les offres de transport, la loi d'orientation pour les mobilités a prévu la mise en place de **contrats opérationnels de mobilité** conclus entre la Région et les autorités organisatrices. Ces contrats doivent permettre de préciser les modalités concrètes de la coordination entre les différentes autorités organisatrices, en particulier pour les dessertes et les horaires, la tarification, l'information du public, la création de pôles d'échanges multimodaux et de systèmes de rabattement et la gestion des situations dégradées.

Ce nouvel outil est pertinent pour assurer la bonne articulation entre le réseau régional et le réseau de chaque autorité organisatrice et ainsi éviter les doublons, assurer la complémentarité des offres, gérer les correspondances, etc. Cependant, pour le CESER, **ce dispositif doit être complété par une instance globale de coopération entre les autorités organisatrices** qui serait la plus à même de garantir l'existence d'une vision et d'une stratégie commune sur les mobilités et donc la cohérence de l'offre au niveau régional.

Ce type de coopération peut prendre des formes diverses, plus ou moins structurées et institutionnalisées. Trois types de modèles peuvent ainsi être identifiés :

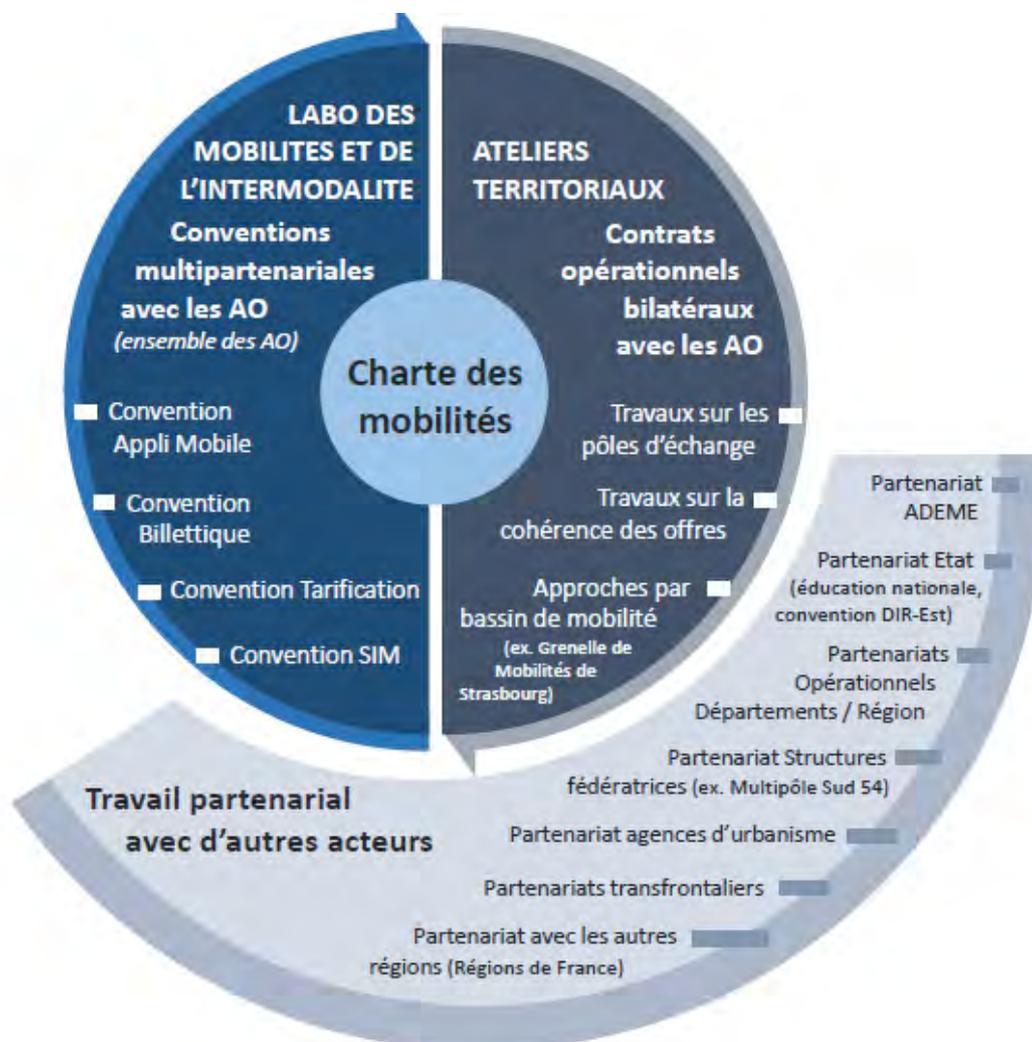
- Les coopérations informelles ou rassemblements annuels sous l'égide de la Région
- Les coopérations formalisées via l'adoption de chartes et/ou de conventions
- Les créations de structures ad hoc tels que les syndicats mixtes de transports dits SRU

Pour le CESER, les coopérations informelles ne sont pas adaptées compte tenu du niveau d'implication requis pour réussir à établir une stratégie partagée sur des sujets complexes, techniques, mais également éminemment politiques. La bonne articulation entre les réseaux est effectivement au cœur des enjeux du nouveau schéma régional tant elle représente une condition sine qua non pour impulser un politique volontariste sur les mobilités à l'échelle régionale. Par conséquent, le CESER plaide pour une coopération plus intégrée entre les AOM et deux modèles ont particulièrement retenu son attention :

- La conférence régionale des mobilités mise en place dans la Région Grand Est
- Le syndicat mixte intermodal de la Région Nouvelle-Aquitaine

❖ Un exemple de coopération formalisée : la conférence régionale des mobilités dans le Grand Est

La Région Grand-Est a mis en place une conférence régionale des autorités organisatrices des mobilités¹⁰⁴ qui a donné lieu à la signature d'une **Charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur**¹⁰⁵.



Source : Charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur du Grand Est¹⁰⁶

Les objectifs de cette charte sont les suivants :

- Affirmer et renforcer la cohérence des politiques de transport entre autorités organisatrices et avec les transporteurs
- Accélérer le développement des services et innovations en matière de mobilité

¹⁰⁴ <https://www.grandest.fr/actualites/developper-la-mobilite-du-quotidien-dans-le-grand-est/>

¹⁰⁵ https://infosdelib.grandest.fr/webdelibacal/files/unzip/seance_91649/19_charte_mobilite_1910181539940498208.pdf

¹⁰⁶ https://infosdelib.grandest.fr/webdelibacal/files/unzip/seance_91649/19_charte_mobilite_1910181539940498208.pdf

- Piloter la mise en œuvre progressive des objectifs fixés entre la Région et les AOM
- Par ailleurs, la charte contient une liste d’engagements, parmi lesquels :
- Améliorer les correspondances entre les différents réseaux et la continuité des services de mobilité
- Améliorer la complémentarité entre les modes de transport (conventions de complémentarité)
- Contribuer à la mise en place d’un référentiel et d’un calculateur multimodal à l’échelle du Grand Est et promouvoir l’interopérabilité billettique

Au-delà de la Charte, qui peut apparaître comme relativement générale, les engagements sont déclinés concrètement à travers des **conventions multipartenariales** avec l’ensemble des autorités organisatrices (sur la tarification, la billettique, l’application mobile, etc.) et des **contrats opérationnels bilatéraux** avec chacune des autorités organisatrices. Ces derniers, qui anticipent le dispositif prévu par la LOM, portent notamment sur les pôles d’échanges multimodaux, la cohérence des offres ou encore les approches par bassin de mobilité.

Il est à noter que le Département de Loire-Atlantique avait lancé, avant de perdre la compétence transports, une conférence des autorités organisatrices des transports.

❖ **Un exemple de structure ad hoc : Nouvelle-Aquitaine Mobilités**

Nouvelle-Aquitaine Mobilités¹⁰⁷ est le nouveau nom du **syndicat mixte de transport** créé en Nouvelle-Aquitaine. Ce type de syndicat mixte a été créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000. Il vise à coordonner les services de transports organisés par les différentes autorités organisatrices. La LOM prévoit d’étendre ses missions à l’ensemble des mobilités.

22 autorités organisatrices des transports sont membres de ce syndicat mixte en Nouvelle-Aquitaine. Il est organisé en 5 bassins d’intermodalité afin de répondre au mieux aux problématiques de mobilité locale. Les membres votent chaque année un programme d’action. À titre d’exemple, ce dernier comporte les mesures suivantes :

- Optimiser l’ensemble des offres de transport en une seule, simplifiée, lisible et attractive au sein du plan « Mobilités 2030/50 »
- Continuer le déploiement des fonctionnalités de www.modalis.fr

¹⁰⁷ <https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/fr/actualite/syndicat-mixte-nouvelle-aquitaine-mobilities>

- Harmoniser et promouvoir les titres combinés (TER+bus, Car+bus, etc...) et les accords tarifaires d'acceptation (possibilité d'utiliser le TER ou les cars interurbains régionaux grâce à son titre de transport urbain)
- Continuer le déploiement des fonctionnalités du site modalis.fr

❖ **Un choix de modèle à arrêter avec les autorités organisatrices de la Région**

Les deux formules – qui présentent chacune des avantages et des inconvénients – semblent pertinentes pour assurer la gouvernance des mobilités à l'échelle régionale. Le choix devra naturellement s'opérer avec les autorités organisatrices de la région. La principale différence réside dans le fait que **le syndicat mixte suppose la mise en commun de ressources par les autorités organisatrices de la mobilité**. Ce modèle témoigne donc, dans sa nature même, d'un fort engagement politique des collectivités concernées en faveur des mobilités et de l'intermodalité à l'échelle régionale.

Par ailleurs, comme le souligne le CESER de Nouvelle-Aquitaine dans son étude sur l'intermodalité¹⁰⁸, le syndicat mixte SRU dispose d'un budget et de ressources humaines dédiées ce qui facilite l'impulsion d'actions et le suivi des échéances pour faire avancer les projets. Il offre également des opportunités en termes de mutualisation en jouant le rôle de centrale d'achat, permettant ainsi de faire baisser les coûts de divers équipements. Lors de son audition devant le CESER en 2016 dans le cadre de l'étude sur le modèle économique des transports collectifs, le Conseil départemental de Loire-Atlantique, avait plaidé pour la mise en place d'un syndicat mixte SRU.

Ce modèle ne doit néanmoins pas être considéré comme une solution miracle à l'articulation des offres entre les territoires. Ainsi, le syndicat mixte de Lila Presqu'île, dont la Directrice a été auditionnée par le CESER, ne permet pas à l'heure actuelle d'assurer une coordination parfaite entre les offres régionales et locales. À titre d'exemple, les usagers du réseau Lila Presqu'île ne peuvent emprunter le train sur le périmètre de l'intercommunalité avec leur carte locale de transport. Dans le même ordre d'idées, l'existence d'un syndicat mixte n'a pas permis un alignement des tarifs de transport scolaire dans l'agglomération sur les tarifs régionaux.

Cependant, comme l'explique le CEREMA dans son analyse du fonctionnement des SRU existants en 2014, le cadre juridique ne suffit pas mais ce sont bien les éléments de gouvernance mis en place dans ce cadre qui peuvent contribuer au succès de la

¹⁰⁸ L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine – CESER de Nouvelle-Aquitaine (2017)
<https://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/lintermodalite-nouvelle-aquitaine/>

coopération entre autorités organisatrices¹⁰⁹. Malgré ces limites, **le CESER estime que le modèle de syndicat mixte SRU pourrait être le plus pertinent à l'échelle régionale pour mettre en œuvre efficacement une stratégie partagée**. Il devrait impliquer l'ensemble des autorités organisatrices, ainsi que les Départements, et pourrait être organisé autour de bassins de mobilité.

Associer l'ensemble des partenaires

Le projet de loi d'orientation sur les mobilités prévoit la création par chaque autorité organisatrice d'un **comité des partenaires**. Il sera structuré autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers, et l'autorité organisatrice. Il sera consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, des orientations de la politique tarifaire, du taux de versement mobilité. Il permettra également d'assurer la concertation sur la qualité de service ou l'information. Selon l'exposé des motifs, *« ce comité constitue la garantie d'un dialogue permanent entre les autorités organisatrices, les usagers et le tissu économique, qui finance en partie les offres de mobilité via le versement mobilité »*.

Au niveau régional, **le CESER plaide pour que ce comité des partenaires soit particulièrement actif et renforcé par la participation des salariés du secteur**. À ce titre et sans attendre la promulgation de la LOM, il semble indispensable que les partenaires soient pleinement consultés dans le cadre de l'élaboration du futur schéma régional des mobilités et de la future gamme tarifaire pour les transports interurbains.

En outre, compte tenu de la compétence de la Région sur le développement économique, **un travail spécifique pourrait être conduit en complément avec les entreprises** afin de les aider à élaborer des plans de mobilité. La LOM devrait en effet les rendre obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés par site (seules les entreprises de plus de 100 salariés sont actuellement concernées en vertu de la loi de transition énergétique de 2015).

Au-delà du comité des partenaires, **la Région doit poursuivre et approfondir le travail mené avec les opérateurs de transport et les syndicats de salariés** afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs. Compte tenu des horaires hachés et du nombre limité d'heures de travail sur de tels postes, il existe actuellement une véritable pénurie de conducteurs qui génère déjà des difficultés et pourrait avoir, en cas de maintien ou d'aggravation de la situation, des conséquences néfastes sur l'offre de transports.

¹⁰⁹ La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU. Cerema, 2014.
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/syndicats-mixtes-sru-quel-bilan-13-ans-apres>

Organiser le dialogue avec les voyageurs

Le comité des partenaires est un outil précieux pour co-construire la politique des transports avec ceux qui la financent. Il ne peut néanmoins venir qu'en complément du dialogue permanent entre l'autorité organisatrice et les voyageurs. Ce dialogue repose sur deux piliers : l'information et la concertation.

L'information voyageur revêt un rôle primordial. Elle doit être disponible et claire pour planifier le trajet, puis présente de manière permanente tout au long du déplacement. Elle doit être de nature physique et numérique, afin d'être compréhensible par tous les types de publics. Il est particulièrement important que les voyageurs puissent bénéficier de réponses rapides à leurs interrogations dans le cadre de situations perturbées.

Pour la concertation, la Région organise depuis 2005 des comités de ligne¹¹⁰. Conçus comme un lieu d'échange et de dialogue, ils rassemblent des usagers à titre individuel, des associations (usagers, personnes handicapées, familles, parents d'élèves, consommateurs), les collectivités concernées, les élus des communes desservies, les acteurs socio-économiques du territoire, les exploitants (SNCF Mobilités et autocaristes) et le gestionnaire de l'infrastructure (SNCF Réseau) et des gares (Gares et Connexions) ainsi que les représentants des salariés de la SNCF.

Initialement dédiés aux lignes TER, ils concernent désormais également les ex-lignes départementales d'autocar. Les transports scolaires et les transports à la demande sont en revanche exclus du périmètre. Les comités de lignes des Pays de la Loire sont répartis en 7 secteurs géographiques : Anjou-Choletais, Mayenne, Sarthe, Nord Vendée, Sud Vendée, Périurbain nantais et Portes de Bretagne. Ils se tiennent une fois par an.

Ces comités de ligne sont très utiles dans la mesure où ils permettent de faire remonter directement les problématiques concrètes rencontrées sur les territoires. Toutefois, il pourrait être pertinent de hiérarchiser davantage les sujets afin d'assurer l'opérationnalité des réunions. **Le CESER plaide pour le renforcement des comités de lignes** afin de tenir compte de l'augmentation considérable du nombre de lignes gérées par la Région. Cela devrait se traduire par l'augmentation du nombre de secteurs. Dans l'idéal, un comité de ligne pourrait être organisé par bassin de mobilité. De plus, s'il est effectivement pertinent de continuer à travailler sur les transports scolaires dans d'autres instances, il serait en revanche souhaitable d'avoir une approche globale des mobilités incluant notamment le transport à la demande.

¹¹⁰ <https://aleop.paysdelaloire.fr/les-comites-de-lignes>

Enfin, en complément des réunions physiques organisées une fois par an, la **concertation devrait s'organiser en continu grâce aux outils numériques**. Ces derniers doivent permettre d'assurer le suivi des comités de ligne et de faire remonter sans délai les besoins des voyageurs. Il est particulièrement indispensable que les modifications de l'offre, et notamment des horaires, donnent lieu à une concertation préalable. La mise en place du cadencement en 2017 a démontré l'importance d'impliquer plus directement les usagers et leurs associations dans ce type de décisions.

Préconisation n°1 :

Mettre en place une gouvernance régionale des mobilités

- **Établir un cadre de coopération pour les autorités organisatrices de mobilité**
 - Définir une stratégie partagée de mobilité au niveau régional en lien avec l'ensemble des AOM du territoire
 - Formaliser la coopération entre autorités organisatrices en privilégiant la mise en place d'un syndicat mixte type SRU au niveau régional

- **Associer l'ensemble des partenaires**
 - Mettre en place le comité des partenaires et assurer son implication étroite
 - Mener un travail spécifique avec les entreprises pour les aider à élaborer leurs plans de mobilité
 - Poursuivre le travail engagé avec les opérateurs de transport et les syndicats de salariés pour rendre plus attractif le métier de conducteur de car

- **Organiser le dialogue avec les voyageurs**
 - Garantir une information-voyageur claire et disponible en amont comme tout le long du trajet, notamment dans les situations perturbées
 - Renforcer les comités de ligne pour tenir compte des nouvelles compétences de la Région des Pays de la Loire
 - Organiser en continu la concertation grâce aux outils numériques

3.2. Répondre aux besoins de déplacements du quotidien sur tout le territoire

Comme cela a été exposé plus haut, le premier enjeu du futur schéma régional des mobilités est de contribuer au développement des territoires et de lutter contre la fracture territoriale et sociale. Il doit donc apporter une réponse aux besoins de déplacement du quotidien pour chaque Ligérien et en améliorer les dessertes sur le territoire dans une logique d'organisation d'un parcours de porte à porte, cohérent, lisible, facilité et sécurisé. Cela passe par la mise en place d'un maillage des transports adapté à l'ensemble des bassins de vie avec une offre satisfaisante, la structuration et la densification de l'offre de transports collectifs à l'échelle régionale et le développement des mobilités actives et partagées. Enfin, le Conseil régional peut également contribuer à limiter les déplacements en facilitant le télétravail.

Mettre en place un maillage adapté à l'ensemble des bassins de vie avec une offre satisfaisante répondant aux besoins de mobilité des habitants

L'actuel maillage en transports collectifs laisse « sur le bord de la route » les habitants de 268 communes en Pays de la Loire qui ne bénéficient d'aucune offre de transport collectif. De nombreuses autres communes bénéficient uniquement de transports à la demande et la majorité des communes de la Région sont très peu desservies.

Le CESER propose donc **une large révision de l'actuel maillage des dessertes en visant la couverture de l'ensemble du territoire**. À ce titre, il partage la volonté de la Région, exprimée dans le pacte pour la ruralité de « *garantir qu'à la fin du mandat, toutes les communes des Pays de la Loire bénéficient d'une offre de transport en commun* ». Tout comme la Région, il estime que cette offre doit pouvoir être assurée par des lignes régulières ou du TAD. Il ne semble en effet pas pertinent d'assurer la desserte de chaque commune via des lignes régulières dans la mesure où cela se ferait nécessairement au détriment de la fréquence des cars, des temps de parcours et donc de la fréquentation.

En revanche, il serait pertinent que la Région mette en place un **indicateur permettant d'établir les temps de parcours pour chaque habitant** (en voiture et en vélo) pour rejoindre un arrêt de ligne régulière de transports. Cela permettrait à terme de fixer un objectif afin que chaque Ligérien ait un arrêt à moins de X minutes de chez lui. Une telle approche serait en outre plus pertinente et plus juste qu'une approche par commune compte tenu de la très grande diversité de population et de superficie de ces dernières. En l'absence d'un tel indicateur, le maillage des lignes

régulières doit être travaillé dans une logique de bassins de vie, tel que le préconise la loi d'orientation sur les mobilités.

Dans son pacte pour la ruralité, la Région ne ferme pas la porte aux autres modes de transport en commun, tels que le covoiturage et l'autopartage, afin de garantir l'objectif de desserte de l'ensemble des communes à la fin du mandat. Pour le CESER, **cette approche ne doit pas être retenue pour le futur schéma régional**. Ces modes peuvent constituer de bonnes solutions aux problématiques de mobilités rencontrées sur les territoires (voir ci-après) ; ils ne doivent cependant ni se substituer aux transports collectifs, ni remettre en cause la desserte de l'ensemble des communes de la Région par le transport à la demande.

Outre le maillage, la fréquence des dessertes est un point essentiel dans la mesure où les transports collectifs ne seront pas utilisés s'ils ne sont pas en capacité de répondre aux besoins des populations. Le CESER préconise donc une **augmentation des fréquences sur l'ensemble du réseau en portant une attention particulière aux lignes ferroviaires et aux lignes de cars structurantes** (voir ci-après). Cette hausse de la fréquence devrait notamment se traduire par la mise en place d'une **offre beaucoup plus fournie en heures creuses et un éventail horaire plus large** (de 6h à 22h sur les lignes structurantes), répondant ainsi à la réalité des besoins de déplacement des Ligériens. Cela inclut le développement de l'offre le week-end qui reste aujourd'hui trop limitée. Pour rappel, les trajets domicile-travail et domicile-études ne représentent qu'un tiers de l'ensemble des déplacements en Pays de la Loire.

Sur le plan ferroviaire, cela devrait donner lieu à un **nouveau cadencement sur le principe d'au moins un train à la demi-heure en heures pleines et un train à l'heure en heures creuses**. Le dispositif pourrait être le même pour les lignes structurantes de car. Cette règle générale devrait cependant pouvoir être modulée en fonction des lignes et de leur niveau de fréquentation.

Enfin, en complément du maillage et de la fréquence, la Région doit également prévoir dans son schéma **des horaires adaptés et des plages horaires suffisantes** de manière à ne pas décourager l'usage des transports collectifs. Cela est notamment vrai pour les lignes régulières disposant de fréquences moindres et pour les services de transport à la demande qui ont actuellement, pour certains d'entre eux, des conditions d'accès et des horaires restrictifs et décourageants.

Structurer et densifier l'offre de transports collectifs

Ayant été bâtis par une pluralité d'autorités organisatrices, les réseaux de transport en Pays de la Loire ne répondent pas à une logique commune. De plus, certains ex-réseaux départementaux n'ont pas été remaniés depuis de nombreuses années,

nuisant ainsi à leur efficacité à leur complémentarité avec le réseau ferroviaire. Le rôle du futur schéma régional des mobilités est donc d'affirmer une vision cohérente de l'offre de transport au niveau régional, ce qui passe par la structuration et la hiérarchisation des réseaux.

Hiérarchiser le réseau régional de transport

Comme pour le réseau routier qui comporte une segmentation d'usages (routes communales, métropolitaines, départementales, nationales, autoroutes) à laquelle est associée un niveau de service (vitesses autorisées, équipements, borne d'urgence, rail central de sécurité, éclairage, etc.), le réseau des transports collectifs devrait également être organisé en le segmentant (réseau urbain, réseau inter-villes, réseau rural) en y associant un niveau de service. La segmentation et la hiérarchisation permettent de développer la facilité d'usage d'un réseau.

Le CESER propose de la hiérarchisation suivante pour le réseau régional :

- Des lignes ferroviaires constituant l'armature du réseau :
 - Les lignes autour et entre les principaux pôles urbains de la Région
 - Les autres lignes ferroviaires régionales
- Des lignes de car structurantes (lignes express à fort cadencement et temps de parcours réduit) sur les grands axes de mobilité en complémentarité de l'offre ferroviaire existante : dessertes périurbaines ou de maillage régional en l'absence de d'offre ferroviaire
- Des lignes de car de proximité offrant une moins grande fréquence mais permettant d'irriguer le territoire et de répondre à des besoins locaux. Ces lignes pourront, lorsque cela est possible et pertinent, assurer un rabattement vers les lignes structurantes (ferroviaires et routières)
- Un service performant de transport à la demande sur l'ensemble du territoire régional
- Des offres de covoiturage structurées pour répondre aux besoins insuffisamment couverts

Cette hiérarchisation se fonde sur une densification et une rationalisation de l'offre et doit se traduire par les mesures suivantes :

Poursuivre l'augmentation de l'offre ferroviaire

Comme cela a été mis en évidence en première partie, l'offre ferroviaire a fortement augmenté au cours des dix dernières années. Elle a même progressé de 8,5 % avec la mise en place du cadencement en 2017. Le CESER préconise de **prolonger ce**

mouvement en renforçant les fréquences, particulièrement en heures creuses (voir ci-dessus). Cette augmentation de l'offre passe notamment par la poursuite des travaux de modernisation des lignes ferroviaires en anticipant au maximum le vieillissement des infrastructures pour limiter les fermetures le temps des travaux (ex : Châteaubriant-Rennes interrompu pendant plus d'un an avant démarrage des travaux de rénovation). Dans sa contribution au « contrat d'avenir », le CESER liste les infrastructures qui lui semblent prioritaires¹¹¹.

Pour les lignes à voie unique, des zones de croisement pourraient si le besoin est avéré être créées (exemple de la ligne Nantes-Pornic sur laquelle il n'est plus possible d'ajouter de trains à certains horaires). Le parc de matériel roulant devrait également être dimensionné de manière à pouvoir assurer le renforcement des fréquences.

Auditionnée par le CESER, la FNAUT préconise, pour limiter les correspondances ferroviaires et la saturation des gares, de « diamétraliser » les lignes de TER, c'est-à-dire reporter les origines et terminus des trains prévus dans les grandes agglomérations à d'autres gares moins encombrées. Toutefois, cette mesure contribuerait à allonger les trajets et donc les risques de retards. Cette proposition devrait donc être évaluée par le Conseil régional, en lien avec la SNCF, pour déterminer si elle est pertinente ou non.

En lien avec les orientations arrêtées par le futur schéma des mobilités, des réflexions pourraient être menées à moyen ou long terme sur l'opportunité de rouvrir certaines sections ou lignes ferroviaires. De même, le CESER se félicite de la poursuite des travaux pour la création de la halte ferroviaire accessible « Le Mans hôpital-université » et estime que **d'autres haltes pourraient être ouvertes à l'avenir**.

Mettre en place des lignes de car structurantes sur les grands axes de mobilité

Appelées lignes express ou lignes à haut niveau de service, ces lignes à fort cadencement et à temps de parcours réduit doivent structurer le réseau régional en complément de l'offre ferroviaire. Auditionnés par le CESER, Mme Clémence BERVILLE, chef du service Mobilités de la communauté d'agglomération de Mauges communauté et M. GEORGET Directeur-adjoint du Pays du Mans se sont clairement exprimés en faveur de la restructuration du réseau avec des **lignes express disposant de moins d'arrêts**.

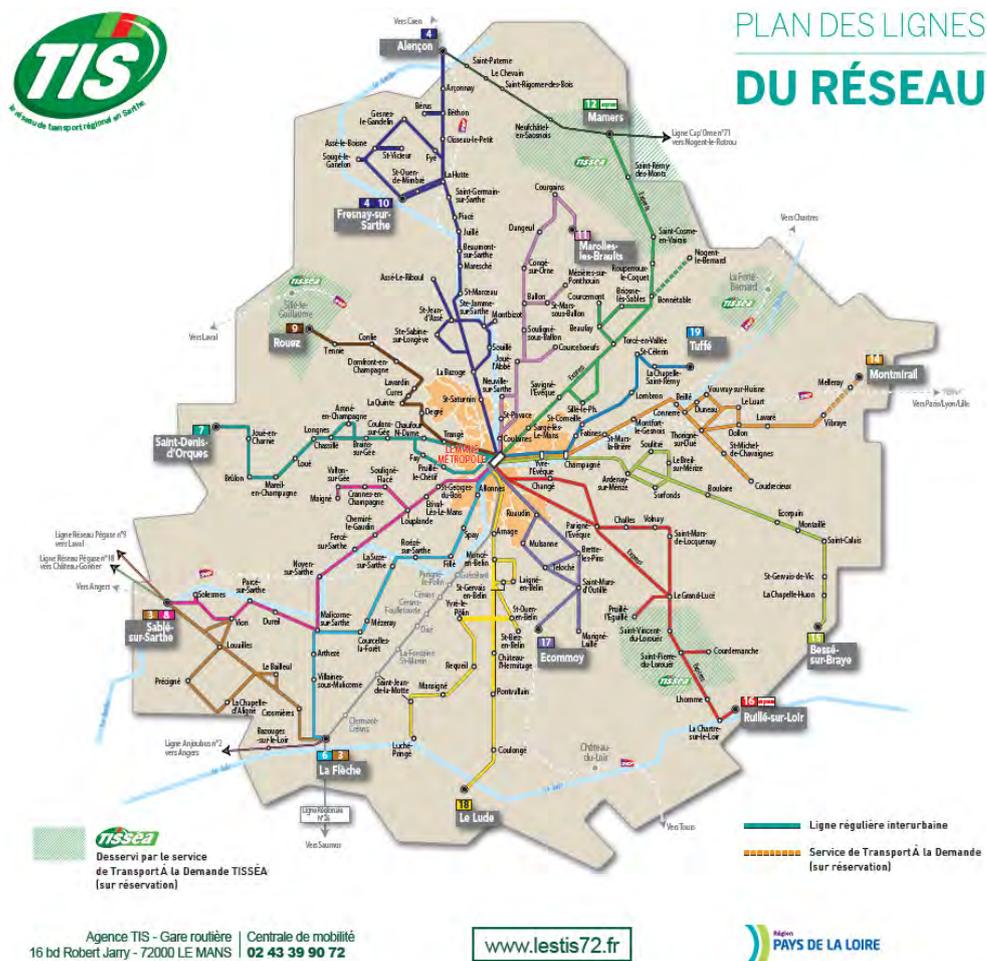
¹¹¹ <http://ceser.paysdelaloire.fr/contribution-propositions-pour-un-contrat-d-avenir-entre-les-pays-de-la-loire-et-l-etat.html>

Cette position repose sur l'idée que les lignes régulières actuelles sont souvent peu fréquentées en raison du nombre de dessertes qui a pour corollaire des temps de parcours importants et des faibles fréquences. De plus, certaines lignes ont des dessertes qui varient en fonction des horaires afin de couvrir le plus grand nombre de territoires, ce qui nuit fortement à la lisibilité de l'offre. Une réduction du nombre d'arrêts sur certaines lignes devrait donc permettre d'aboutir à un **service plus performant et attractif**.

Cette approche a été en partie reprise par le syndicat mixte Lila Presqu'île qui a mis en place une ligne express entre Herbignac et la gare de Saint Nazaire via Guérande. Elle figure également dans le schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités 2015-2025¹¹² adopté par la Loire-Atlantique avant le transfert de compétences.

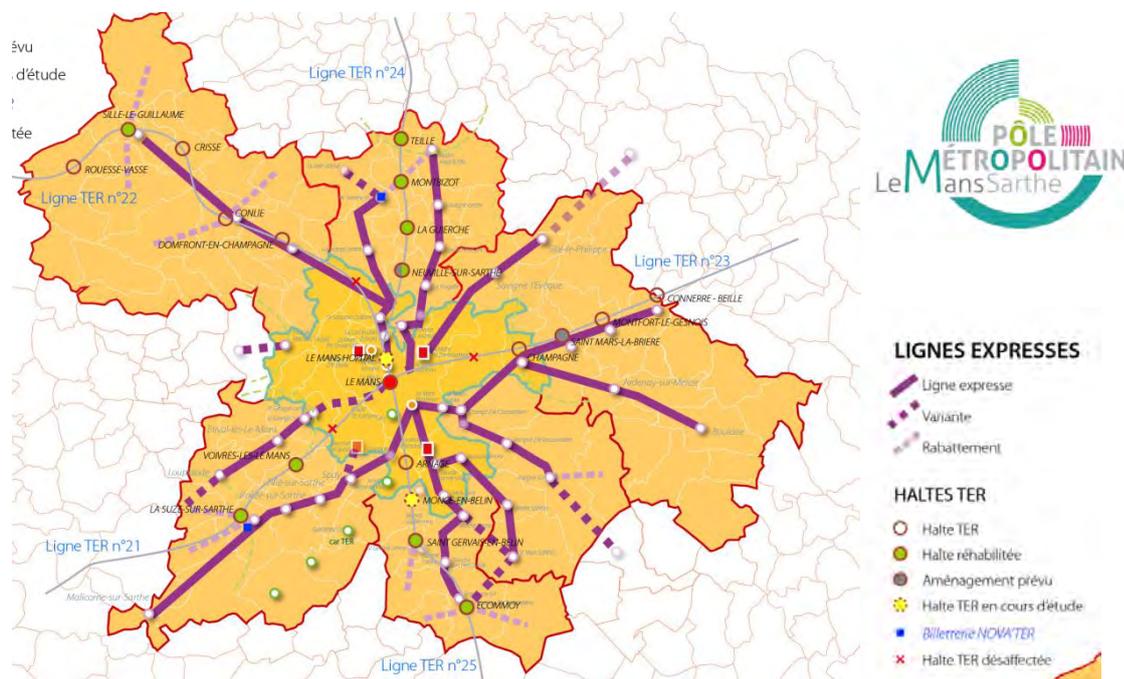
Cette idée sous-tend enfin la proposition de restructuration des lignes de transport collectifs autour du Mans élaborée par le Pays du Mans mais qui n'a pas été mise en place en raison du transfert de compétences. Les cartes ci-dessous illustrent bien ce changement d'approche.

Plan actuel du réseau de transport interurbain en Sarthe



¹¹² https://coeurpaysderetz.fr/files/rapport_schema-transport-2015-assembles_pour-le-web.pdf

Réflexions portées par le pôle métropolitain Le Mans Sarthe et le Pays du Mans sur la mise en place de lignes express périurbaines



Le CESER soutient cette idée de mise en place de lignes express régionales. Il souligne cependant que les modifications de parcours ne peuvent se faire sans concertation avec les utilisateurs et les collectivités. Les suppressions d'arrêt peuvent en effet légitimement susciter des oppositions comme cela a été le cas au printemps 2019 en Loire-Atlantique¹¹³. Bien qu'elles concernent le sujet des transports scolaires, qui doit être traité à part compte tenu des problématiques de sécurité des élèves, ces réactions démontrent bien la **nécessité de concerter et de pouvoir apporter des solutions concrètes aux besoins locaux**, notamment via le rabattement.

Irriguer le territoire régional en développant le rabattement, en renforçant le transport à la demande sur tout le territoire

Le corolaire de la mise en place de lignes express est le développement de **solutions efficaces de rabattement**. Les consultations menées lors de l'élaboration du futur schéma des mobilités vont dans le même sens puisque 84 % des 56 EPCI

¹¹³ Au printemps 2019, à la Grignonais, en Loire Atlantique, le conseil municipal a émis un avis défavorable au projet de nouveaux circuits scolaire prévoyant de diminuer le nombre d'arrêts : « Le principe de ces nouveaux circuits est de mettre une distance minimum d'un kilomètre entre deux points d'arrêt consécutifs. Le résultat est d'allonger, parfois considérablement, le temps de marche entre le domicile et le point d'arrêt. Avec souvent des conditions de sécurité très aléatoires », selon le 1er adjoint de la commune. La réaction a été semblable à Nozay suite à une suppression d'arrêts.

ayant répondu à la Région ont déclaré préférer une offre « *plus fréquente, cadencée et en rabattement sur la gare la plus proche* » à une offre « *moins fréquente mais directe vers le pôle métropolitain* ».

Ces solutions de rabattement peuvent prendre la forme de lignes régulières ou de transport à la demande en fonction des réalités locales. Dans le premier cas, elles ne peuvent fonctionner que si elles sont financièrement cohérentes, suffisamment fréquentes et pleinement coordonnées avec les lignes structurantes qu'elles desservent. L'expérimentation de rabattement mis en place sur la ligne de TER Nantes-Châteaubriant n'a, du point de vue du Département de Loire-Atlantique, pas été concluante : peu de personnes l'ont utilisé. Les voyageurs ont préféré se rendre par leurs propres moyens aux points d'arrêts du TER.

En complément des lignes de rabattement, le CESER préconise le **maintien de certaines lignes régulières répondant à des besoins locaux** afin d'éviter que certains territoires ne se sentent abandonnés. Ces lignes doivent bénéficier d'au moins 4 allers-retours afin de garantir leur utilisation. Enfin le CESER plaide pour la **mise en place d'un service performant de transport à la demande sur l'ensemble du territoire régional**. Comme le soulignait le Conseil départemental de la Mayenne lors de son audition par le CESER en 2016, une liaison de bourg à bourg n'est pas suffisante pour assurer la desserte des territoires ruraux, particulièrement lorsqu'ils sont peu denses.

Le CESER préconise **un service accessible simplement, sur de larges plages horaires et privilégiant une approche de point d'arrêt à point d'arrêt en assurant un fort maillage du territoire**. Le service de transport à la demande doit assurer le rabattement vers les lignes structurantes mais également permettre des déplacements non couverts par les lignes régulières. Il est également souhaitable qu'il intègre pleinement **l'intelligence artificielle** afin d'optimiser les trajets et donc l'efficacité du service¹¹⁴. Cette technologie peut permettre de réguler la circulation des véhicules en temps réel en fonction des requêtes des usagers et de lever les freins jusqu'à présent inhérents au transport à la demande : un coût de trajet plus élevé et la nécessité de réserver plusieurs heures, voire plusieurs jours, à l'avance. À titre d'exemple, une application de TAD dynamique, testée à Orléans, offre la possibilité de réserver un minibus jusqu'à 15 minutes avant le départ¹¹⁵.

Enfin, la mise en place de lignes virtuelles (qui se déclenchent à la demande) sur le modèle de la Mayenne ou de Lila Presqu'île semble être un bon moyen de tester l'opportunité de créer une ligne régulière. Ces lignes virtuelles peuvent également

¹¹⁴ <https://www.lagazettedescommunes.com/631016/le-transport-collectif-a-la-demande-dope-par-lintelligence-artificielle/?abo=1>

¹¹⁵ <https://www.banquedesterritoires.fr/le-court-voiturage-cherche-sa-voie>

remplacer des lignes régulières sur des horaires moins fréquentés comme c'est par exemple le cas aux Sables d'Olonne.

Développer les mobilités actives et encourager les nouvelles formes de mobilité

Élaborer et mettre en œuvre un plan pour le développement des mobilités actives

Selon la fédération française des usagers de bicyclette (FUB)¹¹⁶, les deux premiers freins à l'usage du vélo sont la sécurité des trajets et la facilité d'accès ou non à un vélo (personnel ou en libre-service). Le vol de vélos est un autre frein important compte tenu de l'ampleur du phénomène. Au cours des 12 mois précédant l'enquête de MTI Conseil et TNS Sofres (2012)¹¹⁷, près d'un Français sur 5 (17 %) s'est fait voler au moins une fois son vélo.

Logiquement, les trois mesures prioritaires demandées dans l'enquête sont la multiplication des itinéraires cyclables pour plus de sécurité dans les déplacements (51,6 %), la mise à disposition de stationnements sûrs et abrités dans les gares (45,7 %), l'aménagement systématique de garages à vélos sûrs et accessibles dans les immeubles (36,3 %).

La Région est pleinement concernée par la question du stationnement dans les gares et plus largement dans les pôles d'échanges multimodaux (voir ci-après). Auditionnée par le CESER, la FNAUT a insisté sur **l'importance de stationnements couverts et sécurisés pour les vélos**. Le CESER préconise une action très volontariste de la Région dans ce domaine. Au-delà des stationnements, se pose la question de la possibilité de monter les vélos à bord des trains. Le CESER souhaite que le matériel roulant continue à évoluer pour offrir davantage cette possibilité. Il estime par ailleurs que la hausse des fréquences, notamment en heures creuses, devrait permettre à un plus grand nombre de voyageurs d'embarquer leur vélo.

La multiplication des itinéraires cyclables n'est pas directement du ressort du Conseil régional. Cependant, la Région pourrait **mobiliser les territoires autour de cet objectif** en les aidant à obtenir des fonds via le plan vélo national et les fonds européens autour des circulations douces. Pour rappel, la majorité des déplacements en Pays de la Loire ne dépasse pas 5 km, y compris dans les espaces périurbains et ruraux. Avec des infrastructures adéquates, la pratique de la bicyclette pourrait être largement dopée dans tous les territoires. Auditionnée par le CESER,

¹¹⁶ https://www.fub.fr/velo-ville/villes-qui-aiment-velo/velo-france-etat-lieux#_edn1

¹¹⁷ Enquête MTI Conseil et TNS Sofres (novembre et décembre 2012) pour le CVTC et la CIDUV

Mme LEYGONIE, Directrice des mobilités de la communauté d'agglomération des Mauges, a plaidé en ce sens.

Plus largement, le syndicat mixte régional pourrait **aider les intercommunalités à développer un « écosystème vélo »** : voies, stationnement, jalonnement, service de location, réparation des vélos, interopérabilité billettique pour les vélos en libre-service. Les services de location longue durée rencontrent un véritable succès, particulièrement pour les vélos à assistance électrique qui permettent de contrer un autre frein important à l'usage du vélo : les reliefs et les efforts à fournir. Le Syndicat mixte régional pourrait proposer une offre unifiée aux intercommunalités permettant ainsi de faire des économies d'échelle. Elle devrait travailler en ce sens avec les Départements puisque certains, tels que la Loire-Atlantique, se sont déjà engagés dans cette voie.

Enfin, selon une enquête d'Inddigo sur l'efficacité des aides financières pour développer l'usage du vélo¹¹⁸, celles qui sont les plus pertinentes sont les aides à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE), la création d'une indemnité kilométrique et les subventions pour un accompagnement plus « personnalisé » (plan de déplacement entreprises, associations cyclistes...). Le CESER se réjouit que la Région ait d'ores et déjà mis en place une indemnité kilométrique vélo pour ses agents. **L'opportunité de mettre en place une aide à l'acquisition de VAE doit être évaluée** compte tenu du risque que présente une telle mesure pour les finances de la collectivité. La Région devrait donc examiner dans quelles conditions une telle mesure serait financièrement tenable et si elle serait, dans ces conditions, pertinente et efficace.

L'ensemble de ces mesures pourraient être regroupées dans le cadre d'un **plan vélo régional** qui permettrait de souligner le volontarisme régional sur le sujet et de marquer symboliquement la mobilisation collective autour de cet objectif.

Expérimenter et encourager les nouvelles formes de mobilité

De nombreuses initiatives ont été lancées en Pays de la Loire pour expérimenter de nouvelles formes de mobilité, notamment le covoiturage et l'auto-partage. **Ces initiatives doivent être encouragées mais également encadrées par la Région** de manière à éviter la reproduction d'expériences non concluantes et à essayer, à contrario, celles qui semblent porter leurs fruits. Pour le CESER, il est également important que ces formes de mobilité, pertinentes lors qu'elles se substituent à l'autosolisme, ne se fassent pas au détriment des transports collectifs. Ce travail sur les nouvelles formes de mobilité, les bonnes pratiques et les conditions

¹¹⁸ Rapport réalisé en 2010 pour le compte de la FUB : https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/etude_recensement_des_aides_velos.pdf

d'encadrement, devrait être conduit au sein du futur syndicat mixte des transports que le CESER appelle de ses vœux.

Parmi les actions à mettre en œuvre rapidement, le CESER propose que la Région mette en ligne un **recensement exhaustif des aires de covoiturage** réalisé en partenariat avec les Départements et soutienne les collectivités locales pour la création de nouvelles aires sécurisées, prioritairement en lien avec le réseau de transport collectif existant.

Par ailleurs, le CESER invite la Région à mettre en œuvre des **actions de communication afin de faire connaître la plateforme de covoiturage Ouestgo** dont elle est partie prenante. Cette plateforme, gratuite et axée sur le covoiturage de proximité, pourrait apporter des solutions pertinentes en complément des offres de transport public dans les territoires moins bien desservis. Le CESER propose que la Région en fasse la promotion auprès des abonnés du train et du car afin de faciliter le rabattement et d'éviter que chacun prenne sa voiture individuelle pour se rendre à la gare ou à un arrêt de car.

Le CESER suggère également que la Région expérimente, sur certains territoires et sur des trajets non couverts par les transports collectifs, **l'intégration tarifaire du covoiturage** dans son réseau de transport sur le modèle de Nantes Métropole (voir p.38). C'est-à-dire que l'abonnement de car ou de train, permettrait d'utiliser le covoiturage sur une zone donnée, à condition que cela ne fasse pas concurrence aux lignes existantes.

Enfin, des expérimentations sont menées sur l'utilisation des **navettes autonomes**. Ainsi, une navette a été testée en 2019 pour desservir les zones d'activité de l'aéroport de Nantes Atlantique. Actuellement, du fait de leur vitesse limitée et de la nécessité de baliser le parcours, elles semblent toutefois limitées aux parcours urbains et ne concernent pas les trajets interurbains.

Écrêter les pointes et limiter les déplacements

Au-delà de l'organisation de l'offre, la Région peut réfléchir aux moyens de limiter l'engorgement des transports, en particulier en heure de pointe.

La Région pourrait ainsi **encourager les entreprises, dans la mesure de leurs possibilités, à proposer des horaires variables** permettant aux salariés qui le souhaitent de commencer ou de finir leur travail en décalage sur les horaires de pointe. De même, des réflexions pourraient être menées avec les établissements d'enseignement sur la possibilité de décaler légèrement les horaires de rentrée et de sortie des élèves.

De nombreux salariés désirent pouvoir travailler depuis leur domicile ou un lieu de travail proche de leur domicile certains jours de la semaine. Cela permet de gagner du temps personnel, mais aussi de limiter les déplacements. Si le télétravail intégral comporte des risques importants d'isolement des salariés et ne doit pas devenir la règle générale, il peut en revanche être encouragé sous des formes adaptées.

La création d'espaces de co-travail doit être soutenue par la Région. Ces espaces limitent l'isolement des travailleurs, salariés ou indépendants. Certaines gares disposent d'espaces inutilisés qui pourraient être transformés en ce sens. Il s'agit souvent de lieux centraux dans les villes et les bourgs, reliés par définition au train, mais aussi souvent aux transports collectifs routiers. C'est par exemple le cas de la gare de Savenay où un espace a été ouvert au 1er étage de la gare¹¹⁹.

La Région peut également agir via sa compétence d'aménagement du territoire pour limiter les déplacements. Le développement des commerces et services doit être encouragé dans les centre-bourgs, les quartiers d'habitation, et les zones desservies par les transports en commun. De même, le regroupement des services à la population dans des lieux facilement accessibles et limitant les déplacements pourrait être encouragé.

L'utilisation des outils numériques, à condition que les utilisateurs disposent de liaisons acceptables, du matériel adapté et de la maîtrise de l'outil, peut permettre d'accéder à un certain nombre de services à distance, même si le contact humain reste indispensable dans de nombreux cas.

De manière générale, **la politique des transports doit s'accompagner d'une politique d'aménagement du territoire ambitieuse**, avec une organisation de l'habitat, des activités, et des infrastructures permettant de limiter les déplacements et l'artificialisation des sols. **Ces objectifs devront être inscrits dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)** que la Région adoptera à la fin de l'année 2020.

¹¹⁹ <https://www.estuaire-sillon.fr/entreprendre/l-offre-d-accueil-du-territoire/le-coworking-s-invite-a-la-gare-de-savenay-592.html>

Préconisation n°2 : Répondre aux besoins de déplacements du quotidien sur tout le territoire

- **Mettre en place un maillage adapté à l'ensemble des bassins de vie avec une offre satisfaisante répondant aux besoins de mobilité des habitants**
 - Opérer une large révision de l'actuel maillage des dessertes en visant la couverture de l'ensemble du territoire (sans exclure le TAD)
 - Mettre en place un indicateur permettant d'établir les temps de parcours pour chaque habitant pour rejoindre un arrêt de ligne régulière de transports
 - Augmenter les fréquences, notamment en heures creuses, via la mise en place d'un nouveau cadencement sur le principe d'au moins un train à la demi-heure en heures pleines et un train à l'heure en heures creuses
- **Structurer et densifier l'offre de transports collectifs**
 - Définir une nouvelle hiérarchisation de l'offre de transports régionale
 - Des lignes ferroviaires constituant l'armature du réseau avec des fréquences augmentées
 - De nouvelles lignes de car structurantes : lignes express à fort cadencement et temps de parcours réduit
 - Des lignes de car de proximité assurant le rabattement vers les axes structurants lorsque cela est possible
 - Un service performant de transport à la demande sur tout le territoire : simple d'accès, intégrant l'intelligence artificielle, privilégiant les points d'arrêt
- **Développer les mobilités actives et encourager les nouvelles formes de mobilité**
 - Adopter un plan vélo régional incluant : le développement des stationnements couverts et sécurisés près des arrêts de transport collectif, la mobilisation et l'accompagnement des EPCI, une offre unifiée de location de vélos à assistance électrique et des aides sous condition aux particuliers (mesure à évaluer)
 - Encourager les mobilités partagées : mettre en ligne les aires de covoiturage, cofinancer les nouvelles aires liées au réseau de transport, faire connaître la plateforme Ouestgo, expérimenter l'intégration tarifaire du covoiturage
- **Écrêter les pointes et limiter les déplacements**
 - Travailler avec les entreprises et les établissements d'enseignement sur les possibilités d'élargir les plages-horaires de début de journée
 - Encourager le télétravail, en particulier via le soutien à la création d'espaces de co-travail
 - Inscrire dans le SRADDET des mesures ambitieuses d'aménagement du territoire permettant de limiter les déplacements (développement des commerces dans les centres-bourgs, limitation de l'étalement urbain...)

3.3. Rendre les transports collectifs plus attractifs

L'augmentation de l'offre de transports collectifs est une condition nécessaire mais non suffisante à l'accroissement des fréquentations. Cette dernière nécessite également une action volontariste pour rendre les transports collectifs plus attractifs. Cela repose sur la garantie de la fiabilité, le renforcement de la qualité de service, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et enfin des tarifs simples et attractifs.

Garantir la fiabilité des transports collectifs

La fiabilité est une condition sine qua non de l'attractivité des transports collectifs. Elle repose sur quatre facteurs principaux : les infrastructures, les matériels, les personnels et les dispositifs de contrôle mis en place.

Poursuivre la modernisation des infrastructures

La qualité des infrastructures est le premier facteur de fiabilité des transports. C'est particulièrement le cas pour le fer comme peuvent l'illustrer les forts ralentissements sur la ligne Caen-Le Mans-Tours en raison de la dégradation des voies. La saturation de certaines lignes et gares peut également générer des retards importants et avoir des effets en cascade sur plusieurs trains. Cette problématique est particulièrement présente sur la ligne Saint-Nazaire – Nantes – Angers – Le Mans et dans les gares de Nantes et d'Angers.

Les études menées actuellement pour limiter le rôle de goulet d'étranglement du tunnel de Chantenay à l'entrée de Nantes vont donc dans le bon sens. Plus généralement, **le CESER appelle l'État à maintenir son effort pour moderniser les lignes ferroviaires en région**, comme l'a récemment rappelé le CESER dans sa contribution sur le contrat d'avenir et son avis sur la révision du contrat de plan État-Région. La Région a vocation à accompagner cet effort.

Pour les transports collectifs routiers, la qualité des infrastructures et l'existence, dans certains cas, de voies dédiées est également un élément déterminant pour garantir la ponctualité. Si ces aspects ne relèvent pas de la compétence régionale, le CESER préconise qu'ils soient pleinement intégrés dans les contrats opérationnels de mobilité qui devront être signés avec les autorités organisatrices de la mobilité au sein de la région.

Disposer d'un matériel de qualité en quantité suffisante

La qualité et la quantité de matériel est un autre élément clé de la fiabilité du transport collectif. La Région ne peut anticiper les défauts de certains matériels

comme par exemple les rames du tram-train entre Nantes et Châteaubriant. Elle peut en revanche s'assurer du bon entretien des rames et du renouvellement du parc afin d'évincer les trains connaissant le plus d'avaries.

Au-delà de la qualité du matériel, le dimensionnement du parc est également important. La Région doit disposer de suffisamment de matériel pour éviter les surcharges de voyageurs et pour faire face rapidement aux problèmes techniques. **Le CESER préconise une étude spécifique pour dimensionner le futur parc de matériel roulant en lien avec l'augmentation de l'offre qui sera proposée dans le schéma.** Les achats de matériels ferroviaires doivent en effet être anticipés en tenant compte de l'évolution des besoins et des technologies émergentes. Pour les autocars, cette dimension devra être traitée dans le cadre des contrats avec les opérateurs de transport avec des cahiers des charges stricts.

Garantir des conditions d'emploi attractives pour les personnels

Les ressources humaines sont un autre facteur incontournable de la fiabilité des transports collectifs. Comme indiqué plus haut, cette problématique est particulièrement forte dans le transport par autocar qui peine à recruter faute de conditions d'emploi attractives. Comme elle a commencé à le faire, **la Région doit agir sur la formation des personnels, s'assurer auprès de ces prestataires de la mise en œuvre de mesures pour améliorer les conditions de travail** et favoriser les enchaînements de dessertes de manière à assurer des volumes d'horaires annuels plus importants pour les conducteurs. L'image de ce métier doit être promue, en particulier à l'attention des jeunes en formation initiale. Par ailleurs, Le secteur ferroviaire n'est pas épargné par ces problématiques comme l'illustrent les suppressions de train qui ont été décidées par la SNCF Pays de la Loire au cours de l'été 2019.

Étendre les dispositifs de suivi et de contrôle

Enfin, les dispositifs de suivi et de contrôle de la fiabilité sont des outils importants pour assurer le bon fonctionnement des transports collectifs. À ce titre, le CESER a salué les mesures contenues dans l'actuelle convention TER entre la Région et la SNCF. Comme l'a souligné la Chambre régionale des comptes, les pénalités prévues dans la convention précédente ne permettaient pas de faire pression sur l'opérateur, tant en raison de leur faible montant que de leurs conditions très strictes de déclenchement. **Cette logique mise en place avec la SNCF doit également être suivie avec les opérateurs du transport routier scolaire et interurbain.** Le CESER incite en outre la Région à aider les autorités organisatrices des mobilités à formaliser de tels dispositifs. Auditionnée par le CESER, Mme LEYGONIE, Directrice de Lila Presqu'île, a expliqué qu'il était effectivement très difficile d'obtenir les

données attendues de la part de l'opérateur. Elle jugeait qu'un appui de la Région en ce sens pourrait être utile.

Renforcer la qualité de service

L'existence d'une offre de transport, sa fréquence et sa fiabilité sont les conditions essentielles pour attirer davantage de Ligériens vers les transports collectifs. Cependant, d'autres facteurs tels que le confort des voyageurs et la qualité de service avant et pendant le trajet doivent être pleinement pris en compte afin de rendre les transports collectifs attractifs.

Cela passe par une bonne information des voyageurs (voir partie 3.1), l'accès à internet et à des prises d'électricité (dans les lieux d'attente comme dans les cars et trains), des lieux d'attente agréables, confortables et conférant un sentiment de sécurité, la disponibilité des services dans ces lieux de vie. Cela conduit à valoriser le temps d'attente et de transport.

La qualité du service passe aussi par la sécurité durant l'attente et pendant le trajet. L'insécurité – ou le sentiment d'insécurité – peuvent constituer des obstacles rédhibitoires pour certains publics, surtout à certaines heures. **L'accompagnement dans les trains, l'éclairage aux abords des gares, l'ouverture des bâtiments**, constituent des réponses pertinentes à cet enjeu. Il est également nécessaire de pouvoir joindre rapidement un interlocuteur en cas d'absence de personnel dans les points d'arrêt.

Plus généralement, **la présence humaine tout au long du déplacement** est une garantie de la qualité de service. Cela se traduit par des guichets en nombre suffisant et répartis sur le territoire. En complément, des distributeurs doivent être présents dans toutes les gares et proposer l'ensemble des prestations et des moyens de paiement. La vente de titres de transports par des buralistes, lancée à l'été 2019 en Pays de la Loire, peut constituer un outil supplémentaire sur le territoire. Toutefois, ces derniers n'ont pas à ce jour la possibilité de vendre tous les produits disponibles aux guichets et n'ont pas accès à l'ensemble des informations. Une évaluation de ce dispositif au regard des besoins des usagers devra être réalisée par la Région. Enfin, la présence est également importante à bord des trains pour contribuer à la sécurité et pour répondre aux diverses sollicitations, notamment en cas de situations perturbées.

Mettre en place des tarifs accessibles, simples et attractifs

Dans le cadre de la mise en place d'un réseau unique au niveau régional, le Conseil régional va nécessairement devoir harmoniser les tarifications comme il a pu le faire pour les transports scolaires en 2019.

Cette harmonisation nécessite de faire un choix entre les différents modèles de tarification existants : forfaitaire, zonal ou au kilomètre dégressif (voir partie 2.1). Il nécessite également de définir un positionnement tarifaire alors que les prix peuvent varier du simple au triple en fonction des départements et des trajets (voir tableau comparatif p. 42). La différence peut atteindre un facteur dix en prenant en compte les TER.

Une tarification simple et attractive pour les transports routiers interurbains

Dans le cahier des charges du marché public lancé pour définir sa nouvelle tarification dans les transports interurbains, la Région indique : « *la tarification devra être lisible, simple et souple pour favoriser les mobilités et attirer de nouveaux usagers. La nouvelle gamme devra également veiller à moderniser l'image de l'autocar interurbain auprès des voyageurs, afin de leur (re)donner le réflexe d'emprunter ce réseau souvent mal-connu, voire mal-perçu* ».

Le CESER souscrit pleinement à cette ambition. C'est pourquoi, il estime que **l'harmonisation doit concerner l'ensemble des transports routiers interurbains, ex-cars TER et transport à la demande compris**. L'intégration du covoiturage serait, quant à elle, expérimentée sur certains territoires. La nouvelle gamme tarifaire doit inciter davantage de Ligériens à prendre les transports en commun et veiller à ne pas détourner les usagers de certains départements en leur faisant subir une hausse importante de leur ticket ou de leur abonnement.

En ce sens le CESER propose que la Région **mette en place une 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. La Région généraliserait ainsi le tarif pratiqué dans trois départements et appliqué aujourd'hui à la majorité des Ligériens. Cette tarification – qui inclurait la correspondance sur les réseaux urbains – permettrait de jouer un rôle psychologique et pourrait servir de base à une communication offensive susceptible de dynamiser la fréquentation.

Une tarification spécifique pour les trajets supérieurs à un certain seuil (50 km par exemple), pourrait être appliquée. Ce tarif spécifique pour les trajets longs permettrait d'éviter un trop fort déséquilibre avec les tarifs pratiqués dans les trains. Pour plus de simplicité, le CESER suggère que le tarif appliqué soit le double du tarif de base (donc 4 à 4,80 €) permettant ainsi d'utiliser deux tickets simples.

Deux exemples de tarifs très accessibles adoptés par des Régions françaises

La Région Bourgogne Franche-Comté a décidé au début de l'année 2019 de mettre en place un tarif unique à 1,50 € pour l'ensemble des transports routiers interurbains hors cars TER¹²⁰. Ce tarif se substitue aux anciens tarifs départementaux allant de 1,50 € à 9,90 €. Le manque à gagner est évalué à 1,31 millions d'euros. Le Conseil régional envisage cependant de combler ce manque à gagner par la hausse de la fréquentation¹²¹.

La Région des Hauts-de-France vient d'adopter une mesure similaire avec un tarif encore plus bas¹²² : 1 € sur toutes les lignes de car, peu importe la distance parcourue et le nombre d'arrêts effectués. Ce tarif sera mis en place progressivement dans les départements de la région entre janvier 2020 et septembre 2021. Par ailleurs, Le ticket à la journée passera également à 1 € lors des pics de pollution.

Au-delà de la tarification plein tarif, et pour assurer l'accès aux transports à toutes les populations, des **tarifs sociaux spécifiques** devront être proposés pour les populations les plus précaires, en harmonisant ce qui se pratique aujourd'hui dans les différents départements. Cette harmonisation devra se faire en lien avec les associations d'usagers concernés.

Concernant les abonnements, le CESER préconise également une tarification attractive. La problématique de la simplicité est, ici-aussi, importante mais elle est moins prégnante dans la mesure où les abonnés connaissent leur trajet et son prix, contrairement aux occasionnels. Une tarification kilométrique dégressive peut donc parfaitement être mise en place sans générer de complexité pour les voyageurs. Pour rappel, ce modèle actuellement en vigueur pour les abonnés TER, correspond à une tarification en fonction de la distance kilométrique parcourue tout en intégrant une dégressivité au kilomètre ; c'est-à-dire que plus la distance parcourue est importante, moins les kilomètres supplémentaires sont chers. Ce système permet d'assurer des tarifs modérés pour les petits trajets sans pénaliser fortement ceux qui parcourent les distances les plus importantes. Il permet en outre d'éviter les effets de seuils existants dans les modèles par zone ou par tranche kilométrique. **Le CESER préconise donc pour les abonnés la mise en place de ce modèle de tarification kilométrique avec une forte dégressivité.**

¹²⁰ <https://www.bourgognefranche-comte.fr/le-car-15-eu-partout-et-pour-tous>

¹²¹ <https://www.estrepublicain.fr/actualite/2019/02/21/bourgogne-franche-comte-mobigo-va-proposer-des-trajets-inter-cites-a-1-50>

¹²² https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/region-hauts-france-vote-instauration-du-ticket-1-euro-1727487.html?fbclid=IwAR24XTOE2pGz1X617LzFh5nlzavtxr3t-4unhSE39C6bEcw_CK-ilcF8QH4

Comme cela a été présenté plus haut, les abonnements des ex-cars départementaux ont actuellement des tarifs très divers : de 33,50 €, en Vendée pour un trajet de moins de 20 km, à 90 € pour les plus longs trajets en Maine et Loire (et même 96,90 € pour un abonnement sur le car TER le Mans – La Flèche). Une harmonisation fera donc nécessairement des gagnants et des perdants. Le CESER ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour proposer des tarifs précis, notamment sur le plan de l'impact financier pour la collectivité. Cependant, il invite la Région à élaborer les nouveaux tarifs selon les critères suivants :

- Prévoir une baisse de tarif (même modérée) pour une majorité des abonnés actuels : faire en sorte qu'il y ait plus de « gagnants » que de « perdants » avec les nouveaux tarifs.
- Éviter des augmentations trop importantes pour certains abonnés : les cas des abonnés à 33,50 € en Vendée ou des abonnés de Sarthe, de Mayenne et de Loire-Atlantique parcourant plus de 50 km devraient faire l'objet d'un accompagnement spécifique.
- Mettre en place une tarification sociale sur les abonnements et une tarification spécifique pour certains publics (jeunes, demandeurs d'emploi...).
- Limiter les conséquences financières pour la collectivité : compte tenu du niveau actuel des tarifs pratiqués, il ne semble pas utile de proposer une baisse massive de tous les abonnements, d'autant plus si un tarif social est mis en place.

Quelques adaptations à opérer sur la tarification des trains

Dans la mesure où une nouvelle gamme tarifaire vient d'être mise en place, il ne semble pas opportun pour le CESER de la remettre en cause, d'autant plus qu'elle rejoint en partie les préconisations de son étude sur le modèle économique des transports collectifs¹²³.

Comme la Région, le CESER estime qu'il n'est pas illogique que le train et le car aient des tarifications différentes dans la mesure où l'offre proposée est différente. Cela suppose cependant que les trains et les cars ne se trouvent pas en concurrence sur les mêmes axes conformément aux préconisations (voir partie 3.2) relatives à la hiérarchisation et à la rationalisation du réseau de transport au niveau régional.

Par ailleurs, sans remettre en cause la gamme actuelle, le CESER préconise de réaliser plusieurs ajustements à court terme :

¹²³ Le modèle économique des transports publics de voyageurs en Pays de la Loire, CESER des Pays de la Loire, juin 2016
http://ceser.paysdelaloire.fr/images/etudes-publications/transport/2016_06_22_Rapport_C4_modele_economique_du_TER_Pays_de_la_Loire.pdf

- Évaluer les conséquences de la nouvelle gamme tarifaire sur la fréquentation, notamment pour les abonnés qui ont subi, pour certains d’entre eux, des hausses importantes. Cette évaluation doit permettre de déterminer si des ajustements sont nécessaires. Le CESER est disponible pour y participer.
- Mettre en place une tarification sociale sur les abonnements.
- Rendre accessible tous les tarifs hors internet : actuellement les « prix ronds » ne sont disponibles que sur internet, excluant de fait les populations qui n’y ont pas accès.
- Permettre aux abonnés TER d’emprunter un plus grand nombre de TGV.
- Assurer la complémentarité entre les cartes de réduction régionales et nationales : l’avenant à la convention Région-SNCF, adopté en septembre 2019, comporte des d’importantes avancées en ce sens. Il faut, pour le CESER, aller plus loin, notamment sur les offres « découverte ».

Le CESER salue par ailleurs la suppression de la majoration à bord pour les voyageurs n’ayant pas pu acheter leur titre de transport faute d’un moyen de délivrance en gare, actée également dans l’avenant adopté en septembre 2019.

À moyen terme, la Région pourrait réaliser une évaluation comparée de l’efficacité cartes de réduction. D’autres Régions ont en effet décidé de se passer de ce système et de proposer des tarifs réduits pour tous les jeunes, sans nécessité de détention d’une carte de réduction.

La Région peut donc, à travers une action forte sur les tarifs, contribuer à l’attractivité des cars et, dans une moindre mesure, des trains. Elle ne peut cependant pas agir sur les **tarifs pratiqués par les autres autorités organisatrices des mobilités (AOM)**, qui sont libres de fixer les tarifs à l’intérieur de leur périmètre. C’est pourquoi il est essentiel que la Région propose, dans sa future gamme tarifaire, des tarifs combinés intégrant les transports gérés par les agglomérations et l’ensemble des AOM (voir partie 3.4 sur l’intermodalité).

Accélérer l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite des services de transport collectif

En France, selon l’INSEE, la mobilité réduite concerne environ 3,5 millions de personnes, soit 5,3 % de la population¹²⁴. Parmi ces personnes, 650 000 sont en fauteuil. De plus, comme le souligne le CEREMA¹²⁵, près de 30 % de la population

¹²⁴ <https://webzine.okeenea.com/handicap-chiffres-actualites/>

¹²⁵ <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/planification-gouvernance-organisation-mobilites/mobilite-tous>

aura plus de 60 ans en 2030. La mise en accessibilité des services ferroviaires et routiers est donc un enjeu primordial tant en matière de justice que d'attractivité des transports collectifs.

À ce titre, cet objectif ne doit pas constituer une annexe du futur schéma régional des mobilités mais irriguer au contraire l'ensemble de ses dispositions. Le CESER préconise ainsi de traiter la question de la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) à travers deux principes :

- Faciliter, autant que possible, l'accès aux transports collectifs
- Compléter, lorsque cela est nécessaire, par une offre de transport adapté

Cela doit se traduire en priorité par **l'aménagement des gares et des points d'arrêt**. Le CESER invite la Région à accélérer la réalisation des travaux prévus dans le cadre du son Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée du réseau de transport régional (Sd'AP) 2015-2024 et à élargir les aménagements au-delà des 11 gares prioritaires. Il insiste notamment pour que les travaux de franchissement des voies et d'adaptation des quais puissent être réalisés en parallèle. Il existe en effet plusieurs arrêts pour lesquels les quais ont été mis à hauteur mais le franchissement n'a pas été réalisé. Cela a donc pour conséquence que les personnes à mobilité réduite peuvent prendre le train à l'aller mais pas au retour.

Au-delà des travaux sur les lignes ferroviaires et les arrêts de cars TER, la Région doit **réviser son Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée du réseau de transport régional (Sd'AP) afin d'intégrer les ex-réseaux départementaux de cars** et de développer une approche ambitieuse et harmonisée sur les cinq départements. Cette approche doit concerner tant les arrêts que le matériel roulant dont une part importante ne répond pas aux exigences d'accessibilité.

Par ailleurs, le CESER suggère que le transport adapté, géré par les Conseils départementaux (sauf la Mayenne) soit intégré au futur schéma régional des mobilités. Cela suppose de co-construire cette partie du schéma avec les Départements et les associations.

Enfin, les services proposés pour l'accueil et de **l'accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les trains** (Accès TER et Accès plus) vont dans le bon sens mais ils ne permettent pas d'atteindre actuellement le résultat attendu. Ainsi, la SNCF indique dans son rapport Accessibilité 2015¹²⁶ que près d'une personne sur deux ayant demandé une assistance l'avait fait en dernière minute, sans avoir réservé Accès Plus. Or, la réservation doit se faire au moins 48 heures à l'avance. **Ce mécanisme devrait pouvoir être rendu plus souple et efficace**, notamment

¹²⁶ https://www.accessibilite.sncf.com/IMG/pdf/sncf_rapport_accessibilite_2015_low-2.pdf

grâce à l'utilisation du numérique. Le Région doit également prévoir l'extension de ce service au-delà des 21 gares actuellement concernées.

Préconisation n°3 :

Rendre les transports collectifs plus attractifs

- **Garantir la fiabilité des transports collectifs**
 - Poursuivre la modernisation des infrastructures en accompagnement de l'État
 - S'assurer du bon entretien des matériels et du dimensionnement adéquat du parc : une étude spécifique devra être menée après l'adoption du schéma des mobilités
 - Garantir des ressources humaines en nombre suffisant et bien formées en travaillant notamment sur l'attrait des métiers aujourd'hui en tension
 - Poursuivre la mise en place de dispositifs de suivi et de contrôle et les étendre auprès des opérateurs de cars interurbains
- **Renforcer la qualité de service**
 - Améliorer le confort des trains et lieu d'attente (accès à internet notamment)
 - Assurer la sécurité des voyageurs : ouverture des bâtiments, éclairage aux abords des gares, accompagnement des voyageurs
 - Garantir la présence humaine en amont et tout au long du déplacement : guichets en nombre suffisant, présence à bord des trains
- **Mettre en place des tarifs accessibles, simples et attractifs**
 - Une tarification simple et attractive pour les transports routiers interurbains
 - Une harmonisation pour l'ensemble des transports routiers interurbains, ex-cars TER et transport à la demande compris
 - Pour les occasionnels : une tarification plate très accessible sur l'ensemble de la Région : 2 € à 2,40 € (sauf trajets supérieurs à 50 km)
 - Pour les abonnés : une tarification kilométrique avec une forte dégressivité, en prévoyant une baisse pour la majorité des abonnés et des tarifs spécifiques (sociaux, jeunes...)
 - Quelques ajustements sur la tarification des trains : évaluation de la nouvelle tarification, mise en place d'une tarification sociale pour les abonnés, meilleure compatibilité des cartes nationales, tarifs spéciaux accessibles hors internet...
- **Accélérer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des transports collectifs**
 - Accélérer l'aménagement des gares et points d'arrêt
 - Réviser le schéma directeur d'accessibilité programmée du réseau de transport régional (Sd'AP) afin d'intégrer de nouvelles gares et les ex-réseaux départementaux
 - Rendre plus souple et efficace le dispositif d'accompagnement dans les trains (Accès Plus et Accès TER)

3.4. Mettre l'utilisateur au cœur de l'offre de mobilité

Les offres de transport ont été construites trop souvent en fonction de logiques institutionnelles, les autorités organisatrices se limitant à leur champ de compétence et à leur territoire. Suite aux derniers transferts de compétences et au renforcement dans la LOM du rôle de chef de file de la mobilité pour la Région, le futur schéma régional est l'occasion de remettre l'utilisateur au cœur des offres de mobilité¹²⁷.

L'enjeu est de permettre au voyageur de réaliser un trajet complet de manière simple et efficace sans avoir à changer de billet ou à se préoccuper de l'autorité organisatrice. Cette approche intermodale, recentrée sur le voyageur, repose notamment sur trois grands axes : la fluidification des correspondances entre les modes, le développement de pôles d'échanges multimodaux et une tarification intégrée au niveau régional.

Fluidifier les correspondances entre les modes

Au-delà de la structuration et de la hiérarchisation du réseau, la coordination des offres de transports doit nécessairement passer par une **organisation des correspondances** de manière la plus fluide possible, afin de limiter l'impact des ruptures de charge pour les voyageurs. La nécessité de devoir faire un changement ne détourne pas, en tant que telle, les voyageurs des transports collectifs. Le temps de changement peut en revanche être rédhibitoire.

Cette question doit être traitée en priorité dans le futur schéma régional des mobilités afin d'assurer la meilleure coordination possible entre les modes dans la refonte globale du réseau régional de transport qui sera proposée. La Région doit clairement viser une diminution des temps d'attente lors des correspondances. Le CESER sera particulièrement attentif à la bonne synchronisation des lignes qui opèrent des rabattements vers les TER ou les lignes express. Il rappelle en outre qu'il souhaite que ces nouveaux horaires puissent s'articuler autour d'un nouveau cadencement des trains et des lignes express.

Ce travail sur les correspondances doit également être mené avec les AOM du territoire afin d'assurer la bonne coordination. Ce travail pourrait être porté au sein du futur syndicat mixte pour la définition des principes généraux et adapté finement pour chaque territoire dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

¹²⁷ Cette approche est connue sous le nom de « mobilité servicielle » ou « MAAS » (mobility as a service). Il s'agit d'appréhender la mobilité comme un service permettant d'aller d'un point A à un point B quel que soit le mode de transport utilisé, potentiellement public comme privé. Dans le cas de l'intégration des offres privées, un certain nombre de questions peuvent se poser, notamment pour le partage des données et la tarification. Le projet de LOM, dans son article 11, prévoit des dispositions en la matière. Précisions sur le MAAS : <https://www.revetec.com/revue/maas-mobility-as-a-service/>

Enfin, comme le CESER l'avait proposé en 2014, il serait utile que la Région développe des **indicateurs de suivi de l'intermodalité**. Ces derniers pourraient notamment porter sur les temps de parcours et sur les temps d'attente lors des correspondances afin de déterminer les éventuelles améliorations à apporter.

Développer l'aménagement des pôles d'échange multimodaux (PEM) sur tout le territoire

La coordination des modes de transports ne peut fonctionner si elle ne se traduit pas concrètement par des lieux dans lesquels il est possible de passer d'un mode de transport à un autre. Ces lieux, ce sont les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM). Ils sont indispensables pour faciliter les déplacements sur le territoire et encourager les alternatives à l'autosolisme, au moins sur une partie du trajet. Pour garantir son bon fonctionnement et son attractivité, le réseau régional a donc besoin d'être structuré autour de PEM nombreux et répondant aux attentes des Ligériens susceptibles de les utiliser.

La Région investit depuis de nombreuses années dans leur création et leur rénovation. S'il peut exister des contre-exemples, cette politique est globalement une réussite comme en témoigne la fréquentation des parkings ou garages à vélo de nombreux pôles d'échanges multimodaux. Cependant, dans la mesure où cette politique a vocation à se poursuivre, il semblerait utile de l'évaluer afin d'identifier ce qui marche le mieux. Dans son rapport de 2014 sur l'intermodalité, le CESER plaide pour la réalisation par la Région d'un **bilan qualitatif des PEM pouvant déboucher sur un guide des bonnes pratiques** (type de stationnement pour les vélos, étendue des parkings, aménagements pour les PMR, voies d'accès, etc.).

Cette idée reste aujourd'hui pertinente et pourrait être reprise dans le schéma régional des mobilités. Le CESER plaide également pour la poursuite de la politique ambitieuse menée sur les PEM et pour leur développement plus systématique sur les lignes de car, particulièrement sur les futures lignes structurantes. Le schéma régional pourrait adopter des objectifs dans ce domaine tels que la **création de PEM sur l'ensemble des arrêts des lignes ferroviaires et des lignes de car structurantes à horizon 2030**. Plus globalement, la Région doit se fixer des objectifs pour que tous les arrêts de transport interurbain intègrent les mobilités actives dans leur aménagement.

Aller vers le billet unique et la tarification intégrée des transports

L'existence d'une pluralité de réseaux de transport, avec des systèmes différents de billettique et de tarification est un frein important à l'utilisation des transports collectifs et à la pratique de l'intermodalité en particulier. Le CESER préconise donc

deux volets d'actions à inscrire dans le futur schéma régional et à mettre en œuvre via le futur syndicat mixte de transports :

- La mise en place rapide de l'interopérabilité et du billet unique
- La généralisation des tarifications combinées et le développement des tarifications intégrées.

Garantir l'interopérabilité et développer le billet unique

L'interopérabilité billettique désigne la capacité des systèmes billettiques des différents réseaux à communiquer entre eux. Elle a pour conséquence concrète de permettre à l'utilisateur d'utiliser un titre de transport unique pour accéder à plusieurs réseaux de transport. Dans son étude de 2014 sur l'intermodalité¹²⁸, le CESER pointait la nécessité d'aller vers une interopérabilité billettique pour l'ensemble des transports publics de voyageurs sur la région.

Cette interopérabilité existe aujourd'hui partiellement, en particulier entre le réseau TER et certains réseaux de transports urbains. Elle existe également entre le réseau de car Lila (Loire-Atlantique) et le réseau de transport urbain de Nantes Métropole (cf. p. 69 pour le détail des dispositions existantes). **Pour le CESER, il est urgent de généraliser l'interopérabilité billettique** autour des principes des dispositifs existants :

- Possibilité de prendre des transports urbains en correspondance avec les titres de transports de TER et de cars (abonnement ou non)
- Possibilité de prendre les TER et les cars interurbains sur le périmètre d'une agglomération avec un titre de transport du réseau urbain

En complément de cette interopérabilité sur les titres de transports existants, **le CESER préconise la mise en place d'un « billet unique »** sur le modèle de la carte KorriGo développée en Bretagne (cf. encadré ci-après).

¹²⁸ Intermodalité : Une nouvelle compétence régionale à préparer, CESER des Pays de la Loire, novembre 2014 – <http://ceser.paysdelaloire.fr/developper-lintermodalite-nouveau-defi-regional.html>

Les supports billettiques uniques dans les Régions voisines



En Bretagne : la carte KorriGo¹²⁹

La carte KorriGo permet, sur un support unique et gratuit, de charger des titres de transports des réseaux TER BreizhGo, du car BreizhGo en Ille-et-Vilaine (ex-Illeco), et des réseaux urbains de Rennes, Lorient, Quimper, Brest,

Saint-Brieuc et Saint-Malo.

Le voyageur peut commander sa carte en ligne, ou l'acquérir en gare. Les titres peuvent être chargés en ligne. Il suffit ensuite de valider la carte sur les lecteurs dédiés à chaque voyage. La carte KorriGo s'étend également à d'autres services, comme les piscines, les bibliothèques ou les parkings.

En Nouvelle-Aquitaine : la carte Modalis¹³⁰

Initialement mise en place pour faciliter l'intermodalité entre les réseaux TER, TransGironde et le réseau TBM de Bordeaux Métropole, la carte a évolué en 2019 afin d'héberger différents titres de transport sur un seul support (TER, cars interurbains, réseaux urbains), tout en facilitant le développement de tarifs combinés (TER + urbain, car + urbain, etc.) et l'accès aux services de mobilité (vélos en libre-service, etc). L'intégration des différents réseaux de transports doit se faire progressivement.



Il s'agirait en réalité d'un **support billettique interopérable** qui n'aurait pas vocation, à court et moyen terme, à remplacer les systèmes mis en place dans les agglomérations ligériennes. Il les compléterait en permettant aux usagers d'utiliser ce support unique pour charger des titres de l'ensemble des réseaux de transport au sein de la région (y compris les vélos en libre-service). C'est déjà ce que proposait le CESER en 2014 dans son étude sur l'intermodalité avec la création d'un « *système billettique chapeau s'appuyant sur l'existant* ».

¹²⁹ <https://www.ter.sncf.com/bretagne/offres/carte-korri-go>

¹³⁰ <https://modalis.fr/fr/page/4>

La mise en place de ce « billet unique », qui se traduirait concrètement par une carte ou une simple application sur smartphone, pourrait se construire autour de quatre phases :

- 1) À très court terme (2020) : le billet unique permettrait d'acquérir tous les titres de transports relevant de la Région (trains et cars TER, cars interurbains, TAD). Il serait accessible dans un premier temps sur le site Destineo qui devrait donc être doté d'une véritable interface commerciale. Il serait ensuite disponible en gare et dans les différents points de ventes de titres régionaux.
- 2) À court terme (2021) : le billet unique permettrait d'acquérir les titres de transport des réseaux des autres AOM de la Région telles qu'Angers ou Pornic (dans la mesure du possible, toutes). Il permettrait également d'acheter les titres et abonnements intermodaux. Il serait souhaitable qu'il soit proposé sur les sites des différentes AOM.
- 3) À court et moyen terme : le billet unique permettrait d'acheter des titres multimodaux tels que Métrocéane (voir ci-après).
- 4) À moyen terme : une offre "liberté" pourrait être développée permettant d'utiliser l'ensemble des moyens de transports et de payer a posteriori en fonction de la formule la plus intéressante. Cette approche, développée sur la métropole nantaise (LiberTAN), était également celle proposée par le CESER dans son rapport de 2014 sur l'intermodalité :

« Le client-usager pourra s'inscrire sur Destineo pour se créer un compte-client personnalisé. À chaque étape de son déplacement intermodal, il valide, à l'aide de son smartphone, de sa carte bleue ou d'une application (selon la ou les technologies sélectionnées). Ces données de validation remontent directement au système chapeau, qui va, en back office et à l'aide de l'identifiant-client unique, organiser les rétrocessions à destination des opérateurs concernés. À la fin du mois, le client-usager reçoit une facture Destineo correspondant au montant exact de ses déplacements. Il n'a plus à acheter un titre de transport à chaque changement de réseau : il peut se déplacer sans contrainte sur l'ensemble du territoire ligérien. Ses déplacements intermodaux gagnent en simplicité ».

Enfin, à long terme, les agglomérations pourraient décider de remplacer leur billettique par le billet unique régional afin de réaliser des économies d'échelle. Ce dernier point n'est cependant pas une condition du succès.

Généraliser les tarifications combinées et développer les tarifications intégrées

Pour assurer son bon fonctionnement, le corolaire de l'interopérabilité billettique est la tarification combinée. Il ne suffit pas de simplifier l'achat de billets lorsqu'un voyage comporte plusieurs modes de transport, il faut également qu'il soit encouragé par des tarifs attractifs. Pour le CESER, l'utilisateur ne doit pas subir les frontières administratives en payant deux tickets différents lorsqu'il utilise deux réseaux. Il préconise par conséquent de **généraliser les tarifications combinées**, c'est-à-dire la mise en place de billets à tarif préférentiel permettant de regrouper l'équivalent de deux titres de transport.

Dans la région, les réseaux qui ont mis en place l'interopérabilité billettique proposent également des tarifications combinées. À titre d'exemple, les tickets de l'ex-réseau de cars interurbains de Loire-Atlantique (Lila) permettent d'utiliser le réseau de transports urbains de Nantes Métropole (TAN) sans supplément. Pour les abonnements TER, l'accès au réseau de certaines agglomérations peut être intégré, moyennant un surplus. **Ces bonnes pratiques devraient être étendues à toute la région.** Le CESER préconise en conséquence la généralisation des tarifs combinés selon les modalités suivantes :

Pour les occasionnels :

- Possibilité d'utiliser les transports urbains (dont les vélos en libre-service) en correspondance avec les titres de car (sans supplément)
- Possibilité d'utiliser les transports urbains et interurbains en correspondance avec les titres de TER (au besoin moyennant un supplément)
- Possibilité de prendre les TER et les cars interurbains sur le périmètre d'une agglomération avec un titre de transport du réseau urbain

Pour les abonnés :

- Possibilité de prendre un abonnement intermodal permettant, moyennant un supplément, d'utiliser à volonté le réseau de transports urbain desservi
- Possibilité de prendre les TER et les cars interurbains sur le périmètre d'une agglomération avec un titre de transport du réseau urbain

L'exemple de l'intermodalité tarifaire en Allemagne

Dans un certain nombre de régions allemandes (Länder), existe un ticket valable une journée sur l'ensemble des transports publics de la région, hors grandes lignes (TER + transports urbains), valable à partir de 9h en jour ouvrable et toute la journée le week-end, disposant d'offres familiales (gratuité pour les enfants ou petits-enfants du voyageur), et de tarifs de groupe. Ce ticket, dont le tarif varie selon la région, est disponible sur le site national de la Deutsche Bahn.

Exemple de l'état du Bade-Wurtemberg : ticket une personne : 24 €, puis 6 € par personne supplémentaire jusqu'à 5 personnes.

À l'inverse, le billet de transport urbain est également valable dans les TER (Nahverkehr) dans sa zone de validité, ce qui permet un trajet intermodal sans changer de titre de transport.

Dans un deuxième temps, le CESER préconise de développer des systèmes de tarification intégrée ou multimodaux sur le modèle de l'Allemagne (cf. encadré page suivante) ou, plus proche de nous, de Métrocéane. Il s'agirait de forfaits quotidiens, hebdomadaires ou mensuels, valables sur tous les moyens de transport collectif en région. Les titres seraient hébergés via le système de billet unique.

Les tarifs varieraient en fonction du nombre de zones comme c'est actuellement le cas avec le forfait Métrocéane. Ces zones pourraient être créées autour de chacune des grandes agglomérations de la région. Au-delà des offres existantes, il serait pertinent que les premiers titres multimodaux mis en service le soient à l'échelle de la région avec le maintien de formules préférentielles (pour les jeunes, pour les groupes, etc.).

La Région a décidé d'élargir le **forfait multi**, existant pour le TER, à l'ensemble des transports interurbains. Le CESER se félicite de cette décision. Il considère que ce forfait, valable sur deux jours, quels que soient le nombre de trajets effectués en Pays de la Loire, avec un tarif unique pour 1 à 5 voyageurs, pourrait utilement intégrer les transports urbains. Pour rendre cette offre plus attractive à l'attention de l'ensemble des voyageurs, la Région pourrait étudier la possibilité d'une offre similaire à partir d'une ou deux personnes, avec une tarification dégressive pour chaque voyageur supplémentaire (cf. modèle du Bade-Wurtemberg dans l'encadré ci-dessus).

Préconisation n°4 :
Mettre l'utilisateur au cœur de l'offre de mobilité

- **Fluidifier les correspondances entre les modes**
 - Diminuer les temps de correspondance en assurant la meilleure coordination possible entre les modes dans la refonte globale du réseau régional de transport
 - Travailler avec les AOM sur les correspondances dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité
 - Développer des indicateurs de suivi de l'intermodalité intégrant notamment les temps de parcours et temps d'attente lors des correspondances
- **Développer l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux sur tout le territoire**
 - Réaliser un bilan qualitatif des pôles d'échange multimodaux (PEM)
 - Créer des PEM sur l'ensemble des arrêts des lignes ferroviaires et des lignes de car structurantes à l'horizon 2030
- **Aller vers le billet unique et la tarification intégrée des transports**
 - Garantir l'interopérabilité et développer le « billet unique » : créer un support billettique interopérable qui n'a pas vocation à remplacer les billettiques existantes mais à communiquer avec elles :
 - À court terme, le billet permettrait de charger les titres de transports de l'ensemble des réseaux (urbains et interurbains) de la région
 - À moyen terme, il permettrait d'opter pour une formule liberté consistant à ne plus acheter de titres mais à payer ses transports à la fin du mois en fonction du réalisé
 - Généraliser les tarifications combinées : possibilité d'employer d'autres modes de transport en correspondance sans avoir à s'acquitter de plusieurs titres.
 - Développer les tarifications intégrées : étendre le modèle « Métrocéane » à l'ensemble de la Région en payant par zone

3.5. Promouvoir les solutions de mobilité existantes et la mobilité durable

Faire connaître les services existants

Nombreux sont les Ligériens qui ne se tournent pas spontanément vers les transports collectifs, par ignorance de l'offre existante, alors qu'elle est parfois très dense, notamment aux abords des agglomérations. Interrogée par le CESER, Mme LEYGONIE directrice de Lila Presqu'île, a reconnu l'insuffisante notoriété du réseau et la méconnaissance de l'offre par une partie des habitants du territoire. Des plaquettes promotionnelles ont été diffusées, mais il s'agit d'un travail de longue haleine.

Le CESER préconise donc le **lancement d'actions spécifiques d'information en partenariat avec chaque AOM**. De telles actions devraient être ciblées géographiquement pour être efficaces. Elles pourraient s'appuyer sur les acteurs du territoire (entreprises, associations, centres de formation...) pour s'assurer de toucher les publics concernés.

Les outils numériques pourront jouer un rôle précieux pour faire connaître les services existants, notamment dans les territoires peu denses. Ils peuvent permettre, à faible coût, d'informer en permanence les usagers sur les services disponibles à proximité du lieu où ils se trouvent. À ce titre, le site Destineo.fr est un outil essentiel pour la Région. Il doit continuer à être développé pour répondre au mieux aux attentes des voyageurs. Cela passe par des approches plus géolocalisées (les recherches doivent déboucher en priorité sur les résultats alentours) et par la mise en place du suivi en temps réel du trafic (temps d'attente à chaque arrêt notamment). Cependant, ce site est essentiellement fréquenté par ceux qui envisagent de prendre les transports collectifs. De ce fait, l'intégration des données dans des applications et sites tiers fortement utilisés tels que Google Maps pourrait contribuer à faire connaître les offres de transport en commun et à montrer, le cas échéant, leur pertinence.

Il est par ailleurs essentiel que **les sites et points de ventes des différents réseaux et opérateurs fassent le lien avec les offres régionales**. Ainsi, le site oui.sncf, utilisé par de nombreux voyageurs qui ne connaissent pas les spécificités des transports régionaux, devrait intégrer les offres des Pays de la Loire. À titre d'exemple, il ne propose pas aux voyageurs le tarif multi, même lorsque celui-ci est plus avantageux que le billet simple pour les voyageurs partant en groupe. Il en est de même pour les bornes SNCF présentes en gare. Les offres régionales devraient être proposées sur l'ensemble des bornes SNCF, y compris les bornes grandes lignes, qui permettent aux voyageurs, ne connaissant pas à l'avance les horaires, de

choisir leur train. Actuellement, le voyageur qui achète son billet Nantes-Rennes sur Internet ou les bornes bleues TER de la SNCF paie le tarif promotionnel de 18 €, et celui qui achète son billet pour le même train sur les bornes tactiles blanches situées à proximité paie 26,30 € correspondant au tarif kilométrique dégressif !

Enfin, en complément des outils numériques, l'accompagnement humain de proximité reste indispensable. C'est la raison pour laquelle **le CESER plaide pour l'implantation de « points mobilité » dans chaque EPCI**. Ces espaces d'accompagnement, de vente et de conseils pourraient être couplés avec les futures plateformes territoriales de la rénovation énergétique qui devraient, elles aussi, être installées dans chaque EPCI. Ils auraient vocation à assurer – sur place et par téléphone – une information et un conseil personnalisé sur l'ensemble des modes de déplacement disponibles. Ils pourraient en outre assurer des services, tels que la location de vélos de longue durée si l'intercommunalité concernée souhaite s'en doter. Ces points permettraient d'assurer la proximité tout en étant connectés à l'ensemble du réseau régional.

Sensibiliser les Ligériens sur la mobilité durable

L'information sur les services existants est nécessaire, mais non suffisante. De la même manière, l'augmentation de la qualité et de la quantité de l'offre de transports collectifs a généralement des conséquences sur la fréquentation mais elle ne peut entraîner de révolution des mobilités en raison de l'ancrage des pratiques et des habitudes. Comme cela a été montré au début de cette étude, malgré les investissements réalisés dans les transports collectifs, la voiture reste très majoritaire dans les parts modales et surtout, en France comme en Pays de la Loire, sa part ne recule pas.

C'est la raison pour laquelle, il est essentiel de travailler sur la sensibilisation. Le CESER encourage la Région à **poursuivre ses campagnes de communication sur Aléop** en s'appuyant sur la nouvelle offre proposée dans le cadre du schéma. Elle pourrait notamment insister sur le fait qu'il s'agit d'une offre pour tous et pas uniquement ceux qui n'ont pas de voiture.

Des campagnes, conduites en commun avec les autres AOM de la région, pourraient également **montrer concrètement, sur des trajets précis, les avantages liés à l'utilisation des transports collectifs et/ou des mobilités actives** : temps de parcours (lorsque cela est pertinent), coût global (et reste à charge dans le cas de la prise en charge de la moitié par l'employeur), émissions de gaz à effet de serre, etc. D'autres avantages, moins quantifiables, pourraient également être mis en avant comme la possibilité de travailler ou de se reposer dans les transports en commun,

de faire du sport grâce au vélo, etc. Les nouveaux habitants de la Région pourraient être particulièrement visés par ces campagnes d'information.

Le CESER suggère en outre à la Région de **mettre en place des actions pédagogiques en milieu scolaire**, en insistant sur le lien entre préoccupation environnementale, éco-responsabilité et usage des transports collectifs ou pratique des mobilités actives.

Enfin, la Région pourrait poursuivre l'organisation d'événements autour des mobilités et des transports collectifs, à l'image de la semaine de la mobilité durable. La communauté de communes d'Erdre et Gesvres envisage notamment de mettre en place un **défi « famille à mobilité durable »** sur le modèle des défis « famille à énergie positive ». Il s'agit d'une initiative que la Région pourrait encourager sur son territoire.

Préconisation n°5 :

Promouvoir les solutions de mobilité existantes et la mobilité durable

- **Faire connaître les services existants**

- Lancer des actions d'information en lien avec les acteurs du territoire
- Renforcer Destineo et assurer la bonne intégration des données aux autres plateformes (Google Maps notamment)
- Garantir la disponibilité des offres régionales dans les points de vente des autres réseaux (y compris les bornes nationales SNCF)
- Mettre en place des « points de mobilité » dans chaque EPCI offrant conseil aux habitants et vente de titres pour tous les réseaux (via le billet unique)

- **Sensibiliser les Ligériens sur la mobilité durable**

- Poursuivre les campagnes de sensibilisation sur Aléop et les complétant par des campagnes plus locales fondées sur des exemples précis
- Mettre en place des actions pédagogiques en milieu scolaire
- Poursuivre l'organisation d'événements autour de la mobilité durable et encourager les initiatives telles que les « défis famille mobilité durable »

Quelle prise en compte des liens avec les régions voisines dans le futur schéma régional des mobilités ?

La région des Pays de la Loire n'est pas une île, et de nombreux voyageurs sont amenés à réaliser, occasionnellement ou quotidiennement, des déplacements vers les régions voisines. La Région doit donc intégrer cette dimension dans son futur schéma régional des mobilités et travailler avec ses homologues pour faciliter ces déplacements.

Moderniser les infrastructures

La problématique de la qualité des infrastructures ferroviaires reliant les régions voisines est fréquemment pointée par le CESER. C'est notamment le cas des lignes Caen – Le Mans – Tours, Châteaubriant – Rennes (aujourd'hui arrêtée) et Nantes – Bordeaux (particulièrement la section La Roche-sur-Yon – La Rochelle). Des travaux sont aujourd'hui prévus ou en cours sur ces différentes lignes. **Le CESER souhaite que la mise à niveau de ces lignes soit conduite à son terme** (à titre d'exemple, seuls les travaux d'urgence sont pour l'instant actés et financés sur la ligne Caen – Le Mans – Tours). La Région pourrait par ailleurs définir une position commune avec la Région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de la ligne Nantes-Bordeaux et plaider avec elle pour faire reconnaître cette ligne dans le réseau structurant.

La liaison Nantes-Rennes doit également être impérativement modernisée. Indépendamment du débat sur la réouverture de la ligne Rennes-Nantes via Châteaubriant, le CESER réaffirme la nécessité d'intervenir prioritairement sur le tronçon Rennes-Redon. Le contrat d'avenir prévoit de lancer les études pour une section nouvelle entre ces deux villes. Elle pourrait permettre de diminuer à terme le temps de trajet de 15 minutes entre Rennes et Nantes. Le CESER souhaite en complément une mobilisation de l'État sur la modernisation de la section entre Redon et Nantes intégrant l'augmentation à la fois de la vitesse et de la capacité.

Au-delà des seules régions voisines, l'amélioration **de l'interconnexion de la région avec Paris et le reste du territoire national** reste une priorité pour le CESER et en particulier l'augmentation des capacités sur l'axe Nantes-Paris.

Améliorer les dessertes

Le bon fonctionnement des lignes interrégionales dépend également de la fréquence des dessertes et de leur adaptation aux contraintes des voyageurs, particulièrement pour les trajets domicile travail. Un travail de **refonte des dessertes** a été opéré en ce sens sur la section Le Mans-Alençon de manière à ce

que les trains permettent d'arriver à Alençon aux heures d'embauche des salariés. Ce travail est à conduire sur l'ensemble des liaisons interrégionales (y compris en car).

Sur la ligne Nantes-Rennes, outre les travaux d'infrastructure, c'est l'amélioration de la **fréquence des trains** qui doit permettre à cette ligne d'être davantage empruntée qu'elle ne l'est actuellement (5 % uniquement des flux).

Plus globalement, lorsque des **bassins de mobilité se trouvent à cheval sur deux régions** ou plus (comme par exemple autour de Redon, d'Alençon ou encore de Saumur), le CESER souhaite que les Régions travaillent ensemble afin que les contrats opérationnels de mobilité soient conclus à cette échelle et que les bassins ne soient pas éclatés du fait des frontières administratives.

Garantir l'interopérabilité billettique et des sites de calcul d'itinéraire

Si la Région met en place un support billettique interopérable sur l'ensemble des Pays de la Loire, comme le CESER l'appelle de ses vœux, elle devra impérativement veiller à ce qu'il soit compatible avec les systèmes équivalents mis en place dans les régions voisines : KorriGo en Bretagne, Modalis en Nouvelle Aquitaine.

De la même manière, chaque Région a mis en place des sites de calcul d'itinéraire : Destinéo pour les Pays de la Loire, Modalis pour la Nouvelle-Aquitaine, Mobibreizh.bzh pour la Bretagne, Rémi pour Centre Val-de-Loire ou encore « comment j'y vais.fr » pour la Normandie. Il semble essentiel que ces derniers puissent communiquer entre eux. À titre d'exemple, pour un trajet Redon-Châteaubriant, Destineo proposera de passer par Nantes alors que Mobibreizh conseillera de passer par Rennes...

Mettre en cohérence les tarifications

L'extension des offres tarifaires au-delà des frontières régionales et des gares limitrophes devra être étudiée. Les offres TER Pays de la Loire (billets Ecco, forfait Multi...) permettent de voyager sur les gares limitrophes (Redon, Vitré, Alençon, Nogent-le-Rotrou, Château du Loir, Bressuire, Niort et La Rochelle), mais pas au-delà. Il existe toutefois une offre promotionnelle à 18 € entre Nantes et Rennes, mais qui n'est pas estampillée « billet Ecco »¹³¹. Pour le CESER, des « billet Ecco »

¹³¹ À la différence des billets Ecco, cette offre est valable aussi le jour de l'achat, et disponible en gare sur les seuls distributeurs TER de la SNCF.

pourraient, par exemple, être mis en place vers l'ensemble des gares accessibles par un trajet direct en TER depuis une gare ligérienne.

Pour les abonnements scolaires, Le CESER se félicite que la Région ait décidé de prendre en charge le surcout supporté jusqu'à présent par les jeunes qui rejoignaient leur établissement scolaire de secteur lorsque celui-ci est situé au-delà des frontières régionales. Il souhaite cependant que ce dispositif de prise en charge puisse être remplacé par la suite par des accords avec les régions limitrophes permettant ainsi la reconnaissance de l'abonnement scolaire ligérien.

Étendre le travail enclenché sur le covoiturage

En matière de covoiturage, la Région des Pays de la Loire a adhéré à la plateforme de covoiturage Ouestgo, mise en place en Bretagne et en Loire-Atlantique. Il pourrait être pertinent que les autres Régions voisines des Pays de la Loire adhèrent également à cette plateforme.

Remerciements

Le CESER tient à remercier l'ensemble des personnes auditionnées au cours de l'année 2019, qui ont contribué, par la qualité des points de vue exprimés et leur expertise de terrain, à saisir au plus près les enjeux des mobilités en Pays de la Loire.

- **Clémence BERVILLE**, cheffe du service mobilité de Mauges Communauté
- **Roch BRANCOUR**, Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire, Président de la commission Transports, mobilité, infrastructures
- **Nathalie CLOAREC**, Directrice adjointe de l'Insee Pays de la Loire, cheffe du service études et diffusion et **Louisa HAMZAOUI**, chargée d'études
- **Mathieu GEORGET**, Directeur-adjoint du Pays du Mans
- **Soizic LEYGONIE**, Directrice de Lila Presqu'île et **Coraline GIFRELEAU**, chargée de mission Lignes régulières et transport à la demande au sein du Syndicat mixte
- **Dominique ROMANN**, Secrétaire de la FNAUT Pays de la Loire, membre du Conseil national de la FNAUT, **Jocelyn L'HERMITTE**, délégué de la FNAUT dans le Maine-et-Loire et **Jacques POIRAUDEAU**, Président de l'association Alençon-Le Mans

Le CESER remercie également **Isabelle LEBALLEUR**, Maire de la commune de Pruillé-le-Chétif et **Marc LETOURNEUX**, chargé de mission covoiturage au Conseil départemental de Loire-Atlantique, pour leurs éclaircissements par téléphone sur les initiatives d'auto-stop.

Le CESER tient enfin à remercier sincèrement les **services du Conseil régional des Pays de la Loire** pour les éléments de diagnostic fournis, en particulier dans le cadre de l'étude mobilités, et pour les échanges fructueux autour des enjeux et préconisations.

Lexique des sigles

AOM : Autorité organisatrice des mobilités (anciennement AOTU)

AOTU : autorité organisatrice de transport urbain (devenue AOM)

CA : communauté d'agglomération

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CU : communauté urbaine

CVAE : cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises

DREAL : Direction régional de l'environnementale de l'aménagement et du logement

DSP : Délégation de service public

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale (synonyme : intercommunalité)

FNAUT : Fédération nationale des associations d'usagers des transports

GART : Groupement des autorités responsables de transport

GES : Gaz à effet de serre

Loi MAPAM : Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (2014)

Loi NOTRe : Loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (2015)

LOM : Loi d'orientation sur les mobilités (en 2^e lecture lors de l'adoption du présent rapport)

MAAS : « *Mobility as a service* » soit mobilité servicielle en Français (voir p.119)

ORES : Observatoire régional économique et social

PDU : Plan de déplacements urbains

PEM : Pôles d'échanges multimodaux

PLU : Plans locaux d'urbanisme

PMR : Personnes à mobilité réduite

SCOT : Schémas de cohérence territoriaux

Sd'AP : Schéma directeur d'accessibilité programmée du réseau de transport régional

SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

TAD : Transport à la demande

TAN : Transports de l'agglomération Nantaise

TER : Transport express régional

TET : Trains d'équilibre du territoire

TICPE : Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

VAE : vélo à assistance électrique

VT : Versement transport qui devient le versement mobilité

Ressources documentaires

Le CESER s'est notamment appuyé sur les documents suivants pour l'écriture de sa contribution. De nombreuses autres références figurent dans les notes de bas de page.

Études INSEE

Transports - Forte progression des transports de marchandises et de voyageurs, Bilan économique 2017, Denis Douillard, DREAL Pays de la Loire, Insee conjoncture Pays de la Loire, 2018.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3544190>

De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence, Maud Coudène, David Levy, pôle Analyse territoriale, Insee, 2016.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022>

Se rendre au travail en transports en commun : une pratique qui se développe dans les grandes villes de la région, Insee Flash Pays de la Loire, 2016

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019782>

Dans les Pays de la Loire, un actif sur dix traverse la Loire pour se rendre au travail, Besnard S., Legendre D., Insee Flash Pays de la Loire, n° 41, mars 2016.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1895144>

Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire, Insee, avril 2010.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1294768/dossier35.pdf>

DREAL

Notes de conjoncture trimestrielles sur les transports

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/notes-de-conjoncture-trimestrielles-sur-les-a536.html>

Indicateurs et séries statistiques des transports - Données conjoncturelles (mensuelles et trimestrielles)

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-et-series-statistiques-a509.html>

Dépendance et autonomie des territoires : méthodes exploratoires pour définir des bassins de déplacement à partir des données de l'enquête grand territoire de Loire-Atlantique, 6 août 2018.

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/etude-dependance-et-autonomie-des-territoires-a4552.html>

Étude sur le potentiel des véloroutes et des voies vertes (3V) comme support de la mobilité quotidienne, juin 2018

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/etude-sur-le-potentiel-des-veloroutes-et-des-voies-a4483.html>

La fréquentation des transports collectifs urbains en 2018, Denis DOUILLARD - DREAL des Pays de la Loire, août 2019

http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/publications/tcu/ort_frequentation_tcu.html

Étude sur les enjeux socio-économiques du développement du vélo en Pays de la Loire (novembre 2017)

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/etude-sur-les-enjeux-socio-economiques-du-a4264.html>

Inventaire énergétique et des émissions polluantes issues des transports en Pays de la Loire - année 2016 (et les évolutions de 2008 à 2016), juin 2017

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/inventaire-energetique-et-des-emissions-polluantes-a2181.html>

Approche sociale de la mobilité, septembre 2016

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/approche-sociale-de-la-mobilite-a3882.html>

Étude prospective Démographie et Déplacements : Pays de la Loire 2025, décembre 2007

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/etude-prospective-demographie-et-deplacements-pays-a200.html>

Ministère de la transition écologique et solidaire

Chiffres clés du transport – Edition 2019, Commissariat général au développement durable, Service de la donnée et des études statistiques, avril 2019

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/datalab-52-chiffres-cles-du-transport-avril2019.pdf>

Statistiques des transports :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/tous-les-chiffres?theme=5>

Travaux relatifs à l'enquête déplacements grand territoire (EDGT)

Enquête déplacements en Loire-Atlantique : préparer la mobilité de demain, synthèse des résultats, Département de Loire-Atlantique, janvier 2016

https://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/fab-page_a_page-enquete-deplacement3.pdf

Les pratiques de déplacements des habitants de la métropole nantaise, EDGT Loire-Atlantique : résultats pour Nantes Métropole, Agence d'urbanisme de la Région nantaise (AURAN), octobre 2016

<https://www.auran.org/publications/les-pratiques-de-deplacements-des-habitants-de-la-metropole-nantaise-mobilite-des>

L'enquête déplacements grand territoire, décryptage, Agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (ADDRN), juin 2017

http://www.addrn.fr/wp-content/uploads/2017/06/decryptage04_EDGT.pdf

Eudes des CESER de France

Mobilités du quotidien : des solutions pour mettre la Normandie en réseau, CESER de Normandie, 2019

<https://ceser.normandie.fr/images/stories/CESR/etudes/2019/Avril/CESER%20Avis%20mobilit%20version%20numrique2.pdf>

L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine, CESER de Nouvelle-Aquitaine, 2017

<https://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/lintermodalite-nouvelle-aquitaine/>

L'avenir des déplacements routiers et des infrastructures routières en Pays de la Loire, CESER des Pays de la Loire, 2017

<http://ceser.paysdelaloire.fr/l-avenir-des-deplacements-routiers-et-des-infrastructures-routieres-en-pays-de-la-loire.html>

Le modèle économique des transports collectifs, CESER des Pays de la Loire, 2016

http://ceser.paysdelaloire.fr/images/etudes-publications/transport/2016_06_22_Rapport_C4_modele_economique_du_TER_Pays_de_la_Loire.pdf

Développer l'intermodalité : nouveau défi régional, CESER des Pays de la Loire, 2014

<http://ceser.paysdelaloire.fr/developper-lintermodalite-nouveau-defi-regional.html>

Les schémas portés par d'autres Régions françaises

Le rail et l'intermodalité dans votre Région : 10 chantiers pour demain,
Occitanie, 2016

[https://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661 - plaquette-egri 170x270 - page-a-page.pdf](https://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661_-_plaquette-egri_170x270_-_page-a-page.pdf)

Projet de SRADDET de la Région Grand-Est, 2018

<https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2018/12/4-sraddet-ge-fascicule.pdf>



Schéma régional des mobilités Transformer les mobilités en Pays de la Loire

Huit Ligériens sur dix utilisent aujourd'hui leur voiture pour se rendre au travail alors même que 25% des émissions de gaz à effet de serre sont dues aux transports dans notre région. Cette situation s'explique par l'étalement urbain mais aussi par l'insuffisance de l'offre de transports collectifs. Plus de 250 communes n'ont, par exemple, aucune offre en dehors de transports scolaires.

Face à ces défis, la Région est aujourd'hui en première ligne. Elle est responsable du TER mais aussi des modes gérés jusqu'en 2017 par les Départements : cars interurbains et scolaires et transport à la demande. Elle deviendra demain, à la faveur de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), chef-de-file des mobilités.

La Région des Pays de la Loire adoptera, au printemps 2020, un schéma régional des mobilités. Dans cette perspective, la présente contribution dresse un état des lieux des déplacements, pointe les grands défis des prochaines années et propose plus de 50 mesures concrètes pour y répondre. Pour le CESER, le schéma régional doit être l'occasion d'enclencher une transformation profonde des mobilités, aujourd'hui au carrefour des enjeux territoriaux, sociaux, économiques et environnementaux.

**CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ENVIRONNEMENTAL
DES PAYS DE LA LOIRE**

Hôtel de la Région
1 rue de la Loire
44 966 Nantes cedex 9
Tél. 02 28 20 53 14
ceser@paysdelaloire.fr
 ceserPDL
www.ceser.paysdelaloire.fr

