



Les mobilités et l'intermodalité en Pays de la Loire

Quelles ambitions pour demain ?

.....
Décembre 2023
.....



Rapport présenté par M. Charles Genibrel au nom de la Commission « Infrastructures – Mobilités – Infrastructures de l'Information et de la Communication – Énergies ».

Chargé d'études : Thomas Merlet.

Adopté par 88 pour, 2 abstentions en session plénière le 18 décembre 2023.

Directrice de la publication
Marie-Thérèse Bonneau

Co-directeur de la publication
Marc Bouchery

Coordination et réalisation
Sylvie Boutin – Maria de Oliveira

Mise en page couverture
Anima productions

Impression
Région des Pays de la Loire

Crédits photos
© Gettyimages

SOMMAIRE

Synthèse de l'étude	6
Introduction	8
1. La mobilité : un enjeu économique, social et environnemental	12
1.1. Les déplacements, gage de vitalité économique des territoires.....	12
1.2. Les déplacements, un enjeu de développement sociétal et social du territoire	14
1.3. Les déplacements, une clé de la transition énergétique	16
La lutte contre le changement climatique.....	16
La limitation de l'artificialisation des sols.....	17
1.4. Une fiabilité des transports à assurer	18
2. Un contexte en évolution	21
2.1. Une population en augmentation, plus de jeunes et de seniors.....	21
2.2. Des coûts énergétiques qui impactent les déplacements	24
2.3. Un développement du télétravail.....	25
2.4. D'autres évolutions du monde du travail.....	26
3. Des politiques publiques au service de la mobilité	27
3.1. Les objectifs de la Stratégie Régionale des Mobilités 2021 – 2030	27
3.2. Les financements de la mobilité	29
Un financement régional d'environ 500 M€ en 2023	29
Le CPER, outil de financement des infrastructures structurantes.....	29
Le soutien de l'État aux TER.....	31
Des financements européens au service de la mobilité	32
Le versement mobilité : une contribution des entreprises pour le développement des transports collectifs.....	33
3.3. La prise de compétence de la mobilité par les EPCI	35
3.4. L'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER	37
3.5. Une contractualisation avec les opérateurs routiers	39
3.6. Une accessibilité au service de tous	40
3.7. Des ZFE-m aux territoires de vigilance.....	41
4. Des opportunités pour la mobilité et l'intermodalité	44
4.1. Des priorités à définir en matière de mobilité	44
4.2. Un changement de comportement à mettre en œuvre	44
Qu'entend-on par changement des comportements ?	44
Prendre en compte les comportements actuels	45
Des mesures de contrainte adoptées par les collectivités	46
Axer sur la pédagogie pour un changement de comportement accepté par les populations	46
4.3. Faire découvrir les mobilités... et laisser le temps au changement	47
Favoriser les expérimentations et les bonnes pratiques	47
Offrir un lieu de conseil et d'achat : les maisons de la mobilité	49
Offrir plus de proximité dans l'accompagnement	51
4.4. Une tarification accessible et attractive et simplifiée tout en veillant aux équilibres budgétaires	53
Différents types de tarification unifiée pour les territoires étendus	53
La tarification intégrée : un seul titre pour tous les modes de transport public	53

Les tarifications existantes en Pays de la Loire	55
Le titre allemand à 49 € par mois : une initiative inspirante ?	59
Le positionnement du CESER sur la tarification	61
Faire connaître les offres, et évaluer leur efficacité	62
4.5. Une billettique unique	63
Le MaaS : promesse d'achat facilité ou risque de fracture numérique ?	65
4.6. Une offre de transport collectif hiérarchisée	67
Un réseau ferroviaire cadencé	67
Les services express régionaux métropolitains	69
Une offre de cars interurbains structurée : cars express, lignes régulières, transport à la demande.....	70
4.7. Une offre de transport collectif fiable	78
Les matériels ferroviaires disponibles et adaptés à la demande	78
Des personnels disponibles	81
Des infrastructures ferroviaires de qualité.....	85
4.8. Des mobilités actives à développer	89
Un potentiel pour les trajets courts.....	89
La marche, le moyen de transport le moins polluant.....	91
Le développement du vélo du quotidien.....	92
4.9. L'automobile, outil indispensable pour de nombreux Ligériens	99
Limiter l'autosolisme en encourageant le covoiturage.....	100
L'autopartage, pour éviter l'achat d'un véhicule.....	105
Pour éviter la dette grise, un entretien des routes indispensable.....	106
Des projets routiers qui doivent être réalisés	107
Les motorisations alternatives : des usages à développer	107
4.10. Des opportunités pour plus de proximité.....	111
Accompagner le travail dans des espaces alternatifs pour diminuer les trajets domicile travail	112
Une réflexion sur l'urbanisme	113
4.11. Favoriser l'usage complémentaire des différents modes de déplacement	115
Conclusion : travailler avec les acteurs régionaux des mobilités	118
5. Récapitulatif des préconisations	119
5.1. Les préconisations relatives à la gouvernance et aux relations avec les collectivités infra régionales	119
5.2. Les préconisations relatives aux relations avec les transporteurs	120
5.3. Les préconisations relatives aux relations avec les acteurs du territoire 120	
5.4. Les préconisations relatives au service aux voyageurs.....	121
5.5. Les préconisations relatives aux infrastructures de transport et au matériel roulant	123
5.6. Les préconisations relatives à la tarification des services de transport régionaux	124
5.7. Les préconisations relatives au rôle d'ensemblier de la Région	126
6. Annexes	127
6.1. Les axes ferroviaires empruntés par les TER	127

Saint-Nazaire - Nantes – Angers – Sablé-sur-Sarthe – Le Mans.....	127
Savenay - Redon vers Rennes et Quimper.....	128
Clisson - Cholet et Angers - Cholet.....	129
Nantes – Clisson - La Roche-sur-Yon - La Rochelle.....	131
Les Sables-d’Olonne – La Roche-sur-Yon – Bressuire – Saumur.....	132
Nantes – Pornic et Nantes Saint-Gilles-Croix-de-Vie.....	134
Nantes - Châteaubriant – Rennes.....	137
Caen – Alençon - Le Mans – Tours.....	138
La virgule de Sablé.....	139
Les voies classiques Rennes – Le Mans, Le Mans - Paris, Angers – Saumur - Tours	140
6.2. Focus sur l’ERTM2	140
6.3. Synthèse du premier rapport du GIEC Régional.....	141
6.4. Zoom sur le plan Vélo de Connerré.....	143
6.5. Liste des personnes auditionnées	144
7. Interventions des organisations	147

Synthèse de l'étude

La mobilité des personnes est un élément essentiel du développement économique et social du territoire. Elle a des conséquences environnementales qu'il est nécessaire de diminuer pour répondre aux enjeux de la transition écologique et énergétique. Il s'agit de diminuer la part de l'autosolisme dans les déplacements et de favoriser le transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités actives.

L'accroissement prévu dans les années à venir de la population régionale, et notamment la part importante des jeunes et des seniors, génèrent des nouveaux besoins en matière de mobilité. L'accessibilité des transports pour les voyageurs à mobilité réduite est un impératif. L'augmentation du coût de l'énergie, les évolutions du travail, en particulier le développement du télétravail, constituent des enjeux pour les politiques de déplacement.

C'est dans ce contexte que la Région a adopté sa stratégie régionale des mobilités en 2021, prévoyant d'ici 2030 une augmentation forte de l'offre de transport, en lien avec les territoires régionaux, des contrats opérationnels devant être signés avec l'ensemble des bassins de mobilité. La Région travaille en lien avec les EPCI qui en Pays de la Loire ont choisi dans leur quasi-totalité de se saisir de la compétence de mobilité. Elle contractualise également avec les opérateurs de transport et souhaite s'appuyer sur l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER pour développer l'offre.

Le développement des mobilités durables constitue un coût important, tant en matière d'investissement que de fonctionnement. La Région y consacre environ 500 M€ par an, mais l'action de l'Etat est également essentielle, via notamment le CPER. En complément des contributions des voyageurs, les entreprises participent également fortement au financement des mobilités. La Région devra donc définir ses priorités d'action.

Le CESER pointe des opportunités pour favoriser le transfert modal.

Il faut accompagner les populations pour favoriser le changement de comportement.

Il s'agit également de mettre en place une offre de transport collectif ferroviaire et routière hiérarchisée, répondant aux besoins des territoires. La tarification doit être accessible, attractive pour les voyageurs tout en restant soutenable pour les finances publiques. La billettique unique faciliterait l'usage des transports collectifs. La fiabilité des transports est un impératif pour qu'ils soient attractifs et nécessite de veiller à la disponibilité des matériels et des personnels, ainsi qu'à l'état des infrastructures.

Les mobilités actives constituent une opportunité à développer, qu'il s'agisse de la marche ou du vélo du quotidien.

Cependant, l'automobile reste un outil indispensable pour de nombreux Ligériens. Le covoiturage limite dans ce contexte l'autosolisme. Le développement des motorisations alternatives permet de limiter la pollution. De plus, l'entretien du réseau routier est indispensable pour éviter la "dette grise".

Enfin, l'aménagement du territoire doit permettre de limiter certains déplacements.

Pour favoriser l'usage complémentaire des différents modes de déplacement, un travail de coordination de la Région avec l'ensemble des acteurs du territoire est donc indispensable.

S'appuyant sur la voix des différentes organisations représentant la société civile organisée en région, ainsi que l'audition de nombreux acteurs du territoire, le CESER émet 33 préconisations. Parmi celles-ci figurent notamment 7 préconisations :



Introduction

La France est un pays où la place de l'automobile dans la mobilité est primordiale. Celle-ci ne symbolise pas qu'un moyen de déplacement. Elle est aussi pour nombre de citoyens synonyme de liberté, mais aussi un symbole de représentations. De plus, l'automobile est également en France l'emblème d'une industrie puissante, avec de grands constructeurs reconnus dans le monde entier. La voiture a également façonné l'aménagement du territoire.

Néanmoins, les externalités négatives de l'automobile apparaissent aujourd'hui problématiques, qu'il s'agisse de l'occupation de l'espace, des enjeux de sécurité, de pollution ou du changement climatique. La présente étude ne pourra pas faire l'impasse sur le constat et les préconisations du GIEC régional qui rappelle que d'ici à 2055 les températures moyennes devraient augmenter de 1°C à 2,5 % par rapport à la période 1976 – 2005. D'autres études envisagent un refroidissement hivernal brutal. Si le changement climatique pourrait rester à moyen terme peu sensible aux politiques d'atténuation, ces dernières restent nécessaires pour ne pas aggraver encore la situation à long terme¹.

L'automobile reste donc aujourd'hui un outil de mobilité indispensable pour nombreux de nos concitoyens, notamment en milieu rural. Si elle constituera sans doute dans le futur un élément incontournable, notamment via un renouvellement de son usage, de plus en plus souvent partagé (via l'autopartage et le covoiturage), elle devra aussi être adaptée. Les motorisations alternatives pourraient contribuer dans de nombreux cas à réduire la pollution. C'est le sens des décisions législatives, notamment européennes avec la limitation de la vente de voitures neuves à moteur thermique prévue pour 2035.

En parallèle, la montée en puissance des offres de transports collectifs va devoir s'accélérer, et s'ajuster à la demande et aux nouveaux besoins.

Le transport ferroviaire aura une place prédominante. Au-delà de l'offre, qui peut être proposée par les Régions, la France va être confrontée à un autre défi, celui de la modernisation et de la régénération du réseau ferroviaire, en particulier pour les lignes de desserte fine du territoire. Pendant plusieurs décennies, les investissements dans les lignes à grande vitesse ont été privilégiés aux dépens de l'entretien des "petites lignes"². Le résultat est qu'à l'heure où la montée en puissance des offres ferroviaires est nécessaire, le réseau des trains du quotidien

¹Rapport du GIEC : [http://www.comite21.org/docs/2022/giec-des-pays-de-la-loire---1er-rapport-\(29-09-2022\).pdf](http://www.comite21.org/docs/2022/giec-des-pays-de-la-loire---1er-rapport-(29-09-2022).pdf)

étude sur la disparition possible du courant atlantique AMOC : <https://www.nature.com/articles/s41467-023-39810-w>

² Voir par exemple l'article du Monde du 14 juin 2018 : [Comment la SNCF et l'Etat ont « délaissé les trains du quotidien » au profit du TGV](#) : Entre 1990 et 2015, 30 des 78 milliards d'euros investis dans les infrastructures ferroviaires l'ont été dans les lignes à grande vitesse (LGV), soit environ 38 % du total.

et des lignes moyennes a vieilli. L'âge moyen de nos voies est ainsi aujourd'hui de près de 30 ans (40 ans pour les lignes de desserte fine du territoire³) au plan national, alors qu'il n'est, par exemple, que de 17 ans chez nos voisins allemands. Ce retard de régénération, appelé également « dette grise », est aujourd'hui évaluée à 60 milliards d'€ par SNCF Réseau.

Les transports routiers interurbains, en particulier dans les territoires où il n'y a pas de lignes ferroviaires, devront aussi être efficaces afin de constituer une alternative crédible à la voiture. Au-delà des lignes régulières, le transport à la demande doit permettre de desservir finement le territoire. Les transports urbains, eux aussi, vont avoir un rôle central à jouer sur l'ensemble du territoire régional. Étant de la compétence des agglomérations, ils ne seront pas au centre de cette étude, mais ils doivent fonctionner en complémentarité des réseaux de compétence régionale.

Les modes actifs représentent également une clé que les conseils départementaux ont bien ciblée avec notamment des schémas départementaux favorisant l'usage du vélo du quotidien. Là où jusqu'à la fin de la dernière décennie, les investissements des départements étaient d'avantage orientés sur des pistes cyclables tournées vers le loisir et le tourisme vert, les territoires ont désormais cerné la nécessité de l'usage du vélo du quotidien pour, par exemple, les déplacements domicile - travail. La marche doit également être prise en considération. Cela va nécessiter bien-sûr des aménagements en vue d'améliorer la sécurité, mais aussi pour favoriser le rapprochement des services et des citoyens. En lien avec ces « nouveaux » modes, et ces nouvelles habitudes, il est constaté également, notamment depuis la crise Covid, une montée en puissance du télétravail et du travail en site partagé (coworking) qui peuvent sous certaines conditions contribuer à limiter les déplacements, et donc l'empreinte carbone.

Pour faire le lien entre tous ces modes de déplacement, la question de l'intermodalité va être stratégique. Quel intérêt en effet de prendre le train si à l'arrivée en gare aucun mode de déplacement n'est suffisamment efficace pour se rendre à son point de destination ? Cela pose la question des titres de transports et d'une éventuelle billettique unique qui faciliterait l'organisation des déplacements des voyageurs.

La question de l'accès à la mobilité se pose également. Accessibilité physique aux transports, mais aussi accessibilité sociale, dans un contexte de hausse des coûts des carburants et des automobiles. La question de la tarification des transports publics prend ainsi tout son sens.

³ [rapport gouvernemental petites lignes ferroviaires de 2020](#). Ce rapport indique que "le linéaire de voies affecté de ralentissements a quasiment doublé de 2009 à 2017 (de 1 500 à plus de 2 700 km)"

Les coûts pour la collectivité restent également une question prégnante pour que l'effort collectif reste soutenable. La question des modes de financement des mobilités est aussi posée.

L'évolution de la démographie régionale, et notamment le vieillissement de la population, impliqueront également une attention envers l'ensemble des publics, qu'il s'agisse des jeunes, des actifs ou des séniors. Il s'agit aussi de répondre aux besoins des entreprises dont l'attractivité dépend aussi de la possibilité de se rendre sur le lieu de travail ou de consommation de biens et de services.

Un changement des comportements et des mentalités, notamment en milieu rural et périurbain, va devoir progressivement s'effectuer. **Pour cela, les pouvoirs publics ne pourront s'exonérer d'imaginer une stratégie d'accompagnement aux transports et de pédagogie.**

Il s'agit bien d'offrir à chacun une mobilité adaptée, permettant de répondre aux besoins des citoyens, dans une optique économique, sociale et environnementale.

Cette étude rentre dans le cadre des orientations stratégiques que s'est fixées le CESER : la lutte contre le changement climatique, la prise en compte des évolutions démographiques, le renouvellement de la gouvernance territoriale, le renforcement des coopérations territoriales et des cohésions sociales, le développement des compétences et des qualifications.

Pour illustrer cette étude, le CESER s'est appuyé sur le témoignage d'un certain nombre d'acteurs du territoire qu'il a rencontrés. Les témoignages recensés ne sont pas exhaustifs de toutes les initiatives menées dans les Pays de la Loire mais visent à donner à voir quelques exemples significatifs.

Faut-il parler d'intermodalité ou de multimodalité ?

Ces termes n'ont pas de définition officielle. Le code des transports les utilise sans préciser leur signification précise. Le site internet du dictionnaire Larousse donne une définition de l'intermodalité comme étant « l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet ».

Larousse définit l'adjectif multimodal comme étant ce « qui concerne l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet »

Pour certains, la multimodalité se distingue de la notion d'intermodalité : on utilise ce dernier terme pour envisager la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. D'autres ont une vision inverse, et considèrent que l'intermodalité renvoie à la concurrence des modes de transports, et la multimodalité à leur complémentarité au cours d'un même déplacement, à l'image de ce qui est favorisé par les pôles d'échanges multimodaux.

Sans trancher le débat entre ces deux termes, **le CESER considère que les politiques publiques doivent favoriser la complémentarité des modes de transports, dans un objectif de limitation de leurs externalités négatives (pollution, risques, consommation foncière, consommation de l'espace public...), et au bénéfice des voyageurs et des entreprises, en matière de desserte des territoires, de coût, de confort ou de rapidité.** Il s'agit donc d'encourager les voyageurs à préférer d'autres moyens de transport que l'automobile quand c'est possible. L'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement est dans ce cadre à faciliter pour permettre une mobilité optimisée, en matière de rapidité, de fréquence et de confort.

1. La mobilité : un enjeu économique, social et environnemental

Comme explicité en introduction, les travaux du CESER rentrent dans la perspective de la transition écologique, de l'augmentation forte des coûts de l'énergie, du nécessaire développement des transports collectifs et des mobilités actives...

Dans ce cadre, la Région Pays de la Loire a adopté en 2021 sa Stratégie Régionale des Mobilités avec des objectifs à horizon 2030.

1.1. Les déplacements, gage de vitalité économique des territoires

Pour un territoire, avoir des solutions de mobilités modernes et efficaces est aussi un gage d'attractivité économique important.

Dès 2008, le Sénat dans un rapport d'information⁴ mené par les sénateurs Jacqueline Alquier et Claude Biver faisait le lien entre mobilité et attractivité économique. « Au niveau d'un territoire particulier, expliquait-il, la théorie économique établit au moins deux types de corrélation entre le maillage du territoire et le développement économique.

En premier lieu, tout ce qui rend le transport moins cher, plus rapide ou plus efficace signifie, corrélativement, un abaissement des obstacles aux échanges. Ces échanges entraînent directement, ou par le biais de la spécialisation, une baisse des coûts de production. Ils intensifient la concurrence, éliminent les rentes, stimulent l'innovation et engendrent ainsi la croissance.

La seconde relation positive entre infrastructures de transport et développement économique tient à l'impact des transports sur le marché du travail. »

Ainsi, selon le rapport du Sénat, une entreprise avant de s'installer dans un territoire regarde 3 éléments :

- La qualité du réseau routier : D'une part, la part de la route représente 88,4% du transport de marchandise⁵. D'autre part, différents exemples montrent que l'implantation et le développement des entreprises et des emplois sur un territoire sont aujourd'hui intrinsèquement liés à l'aménagement d'infrastructures routières. En Vendée par exemple, l'essor économique du

⁴ <https://www.senat.fr/rap/r07-410/r07-410.html>

⁵ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-des-transports-edition-2022#:~:text=La%20part%20de%20la%20route,transport%20fluvial%20%2C0%20%25.>

département est notamment à mettre en corrélation avec la construction de 160 km d'autoroute dans les années 1990 et 2000⁶.

- L'accessibilité ferroviaire : la proximité d'une gare et d'un réseau ferré fiable reliant les grands axes et les métropoles peut être un gage d'attractivité afin notamment d'attirer de nouveaux salariés et de la main d'œuvre. La desserte ferroviaire est souvent assurée de centre-ville à centre-ville, les zones artisanales et industrielles sont souvent mal desservies. Des haltes peuvent parfois être créées. C'est le cas sur la ligne Nantes - Châteaubriant avec les gares de la Babinière ou Erdre Active ou plus récemment de la halte du Mans hôpital. Cela devrait aussi être le cas, comme annoncé le 16 novembre 2023 lors de la signature du protocole d'accord du volet mobilité du CPER 2023-2027, sur la ligne Nantes - Pornic – Saint-Gilles avec la création d'une halte dans la zone aéroportuaire. Le plus souvent, l'accessibilité des zones artisanales et industrielles nécessite la mise en place d'une desserte par les transports collectifs urbains ou interurbains en correspondance, ou par la mise en place de navettes d'entreprises.

Auditionné par le CESER, Christophe Durand, Président de la CPME 44 et dirigeant de l'entreprise « transporturgent.com » souligne la mauvaise desserte de la zone située à proximité du Pont de Cheviré à Saint-Herblain, près de Nantes⁷.

De même, la zone portuaire de Montoir n'est pas desservie par les transports en commun.

Un sondage mené en 2017 amenait le laboratoire de la mobilité inclusive à souligner qu'un quart des Français ont refusé un emploi ou une formation faute de pouvoir s'y rendre.

- Enfin, le désenclavement numérique : il est avéré que le numérique peut augmenter la productivité d'une entreprise.

De plus, la qualité, la sécurité et l'accessibilité du réseau routier sont notamment des éléments importants pour l'attractivité d'un territoire touristique que représente notre région. De même, l'accessibilité du littoral par le transport ferroviaire est un enjeu majeur. La mobilisation récente des acteurs locaux pour la

⁶ L'étude sur les conséquences du désenclavement routier vendéen sur l'activité économique, [menée en 2006 par l'observatoire économique de la Vendée](#), indiquait que la proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voie était le premier critère qui emportait la décision d'une entreprise sur son implantation, tout en indiquant que le désenclavement routier de la Vendée aurait finalement peu contribué à la polarisation de son espace. Pour certains chercheurs, en revanche, les autoroutes conduisent essentiellement d'un déplacement d'activités économiques existant précédemment sur le territoire (<https://youmatter.world/fr/a-t-on-besoin-de-nouvelles-autoroutes-inegalite-environnement/>)

⁷ L'entreprise est située à 13 minutes à pied d'un arrêt de chronobus, desservi de 5h30 à 22h30

rénovation de la ligne entre Bressuire et Les Sables d'Olonne, utilisée au quotidien et surtout l'été, en est la preuve la plus singulière. Les enjeux de la desserte touristique et de la mobilité au quotidien se rejoignent souvent. C'est le cas de la ligne La Roche-sur-Yon - Bressuire ou de la ligne reliant Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Pornic à Nantes. C'est aussi dans cet esprit que la Région a annoncé la réouverture de la ligne Cholet - Les Herbiers qui pourrait desservir le Puy du Fou.

Enfin, la qualité du réseau cyclable est également stratégique pour le tourisme lorsque l'on constate aujourd'hui que le tourisme vert est en fort développement : 64% des Français se sentent concernés par la notion de tourisme durable⁸. En Vendée par exemple, 10% des séjours touristiques comportent une activité vélo. Les collectivités, que ce soit le Département où les EPCI, ont donc fortement investi dans ce secteur ces dernières années. La Vendée fait ainsi la course en tête avec plus de 1 800 km d'itinéraires cyclables dédiés au vélo-loisir⁹.

1.2. Les déplacements, un enjeu de développement sociétal et social du territoire

De manière générale, la mobilité reste un enjeu social. L'infographie ci-dessous réalisée par le laboratoire de la mobilité inclusive reprend les chiffres du baromètre 2022 réalisé par Wimoov et la Fondation pour la Nature et l'Homme¹⁰. Cette étude révèle que 13,3 millions de Français sont en situation de précarité mobilité¹¹.

⁸ <https://demain.ladn.eu/secteurs/tourisme/6-chiffres-pour-comprendre-la-realite-du-tourisme-durable/>

⁹ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/pays-de-la-loire/la-vendee-departement-leader-du-velo-loisir-1777346#:~:text=Le%20d%C3%A9partement%20a%20ajout%C3%A9%20en,France%20pour%20le%20v%C3%A9lo%20loisir.>

¹⁰ barometremobilites-quotidien.org/wp-content/uploads/2022/03/TT-rapport-mobilite-2022_VF29mars.pdf

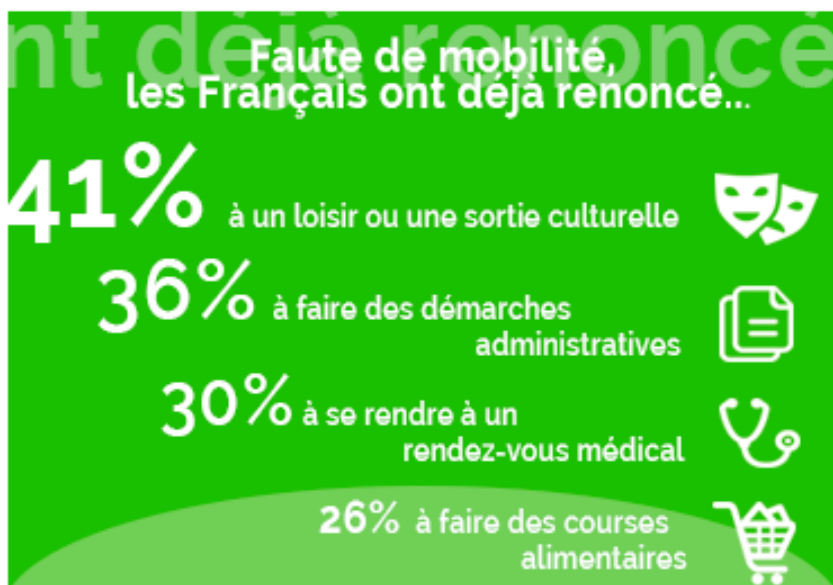
¹¹ Source : laboratoire de la mobilité inclusive, journal de bord 2023 : <https://www.mobiliteinclusive.com/>

65%

des Français considèrent que pouvoir se déplacer est indispensable pour la qualité de vie au quotidien

30%

des Français ont envisagé un déménagement, un changement de travail ou de mode de vie faute de mobilité



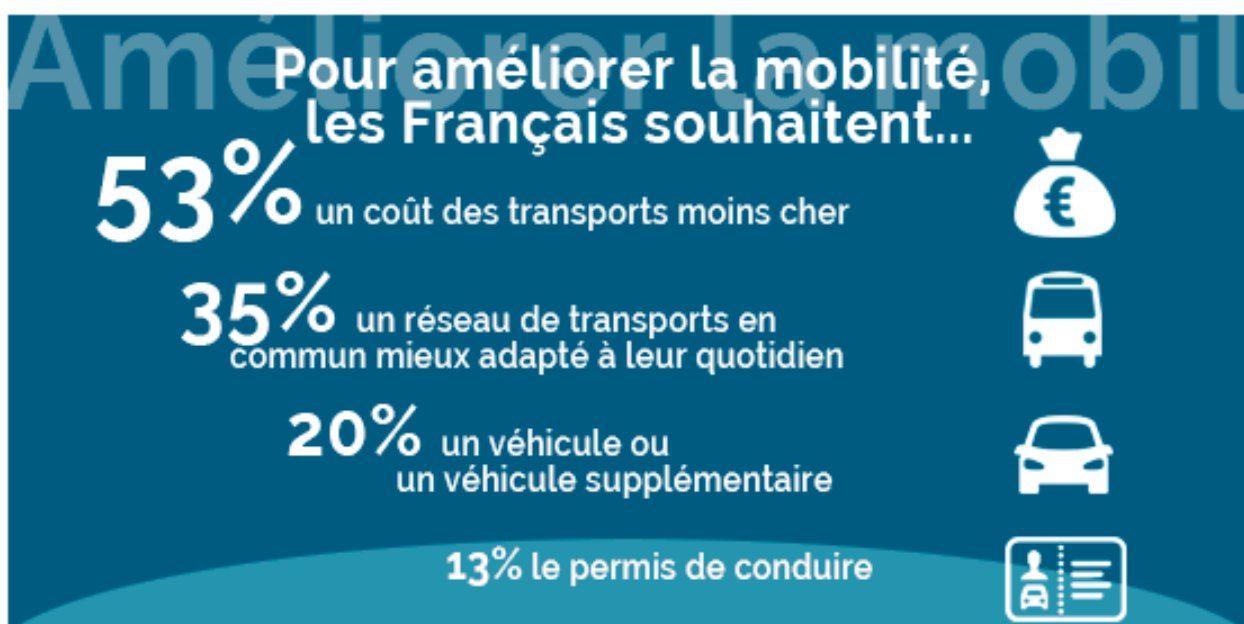
54%

des habitants de l'agglomération parisienne déclarent avoir déjà renoncé à accéder à des loisirs ou à faire une sortie culturelle parce qu'ils n'avaient pas accès à un moyen de transport pour s'y rendre



37%

des Français ont déjà renoncé à voir leur famille car ils n'avaient aucun moyen de transport pour s'y rendre



Auditionnés par le CESER, les représentants de la communauté de communes du Mont des Avaloirs soulignent que, sur leur territoire, 12% des ménages n'ont pas de véhicule¹².

1.3. Les déplacements, une clé de la transition énergétique

La lutte contre le changement climatique

Le GIEC Régional, dans son rapport publié en juin 2022, confirme un réchauffement climatique en Pays de la Loire, comme sur le reste du territoire national, avec une évolution moyenne des températures d'environ 1,5°C en 60 ans. Cette hausse atteindrait, en l'absence de changements de comportements, 2 à 2,5°C en 2055, et 3 à 4°C à plus long terme¹³.

Or, les transports routiers sont responsables de 26,4 % des émissions de GES sur le plan régional alors que les autres modes de transport sont à l'origine de 0,7 % de ces émissions.

Les distances entre le domicile et le travail sont en augmentation du fait notamment de l'étalement urbain, en moyenne 15,1 km en 2016 contre 13,7 km en 2008. Les Pays de la Loire se caractérisent par une utilisation importante de la voiture. En 2017, 84% des personnes qui se déplaçaient en Pays de la Loire pour rejoindre leur travail utilisait la voiture, contre 74% au niveau national¹⁴.

De plus, 67% des actifs utilisent leur voiture pour effectuer des trajets inférieurs à 5 km entre leur domicile et le travail. Enfin, 86,8% des ménages ligériens possèdent un véhicule et 40% en possèdent même deux. Ces taux sont supérieurs aux chiffres nationaux qui sont respectivement de 84% et 36%¹⁵.

Il existe donc un potentiel d'amélioration important, en Pays de la Loire, de développement des transports collectifs et des mobilités actives afin de participer à la lutte contre le réchauffement climatique. En outre, diminuer le trafic routier pourrait aussi avoir des avantages en matière de sécurité routière, de désengorgement des axes principaux et de diminution globale de la pollution.

¹² Ce taux est conforme à la moyenne régionale, puisque 87,3 % des ménages ligériens possèdent un véhicule. ([étude INSEE 2023](#))

¹³ Rapport du GIEC Régional

¹⁴ Rapport du GIEC Régional

¹⁵ INSEE – Tableau de l'économie française – édition 2020

La limitation de l'artificialisation des sols

Le législateur a adopté en 2021 la loi climat et résilience qui prévoit d'atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050 et un objectif intermédiaire de - 50 % du rythme d'artificialisation des terres en 2031 par rapport à 2021. Cette loi pourrait être amendée dans les prochains mois.

L'application du ZAN entraînerait des conséquences sur les transports, notamment sur deux aspects :

- Certains aménagements routiers, ferroviaires ou aéroportuaires pourraient être remis en cause. Précisons qu'il s'agit d'artificialisation nette : des consommations d'espace sont toujours possibles mais devront être compensées. Par ailleurs, l'objectif à 2031 est bien une réduction du rythme, mais pas une interdiction de l'artificialisation nette.
- La densification à prévoir de certaines zones d'habitat pourrait avoir des conséquences en matière d'encombrement routier et constituer une opportunité pour développer les transports collectifs.

Deux visions mises en avant

L'ensemble des élus locaux s'interrogent sur l'impact du ZAN sur les infrastructures et de la possibilité du développement économique¹⁶.

Pour exemple, le Département de la Loire Atlantique a annoncé l'abandon d'une vingtaine de projets routiers qui étaient prévus auparavant. D'autres sont redimensionnés pour limiter leur emprise au sol. Il s'agit, selon la collectivité, d'atteindre les objectifs fixés par la loi. Le Département s'est en effet fixé comme objectif un bilan neutre des infrastructures de mobilités sur l'artificialisation des sols dès 2025.

Dans le même temps, le Département annonce vouloir soutenir le développement du vélo avec un budget de 140 M€ (dont 40 M€ pour les opérations cofinancées avec les collectivités infra départementales) sur une durée de 10 ans¹⁷, ainsi que les zones de covoiturage. Un certain nombre d'élus locaux contestent cette décision, jugeant les aménagements routiers prévus indispensables, notamment en matière de sécurité des automobilistes et de développement économique.

¹⁶l'association des maires de France s'est félicitée de l'accord d'assouplissement des mesures trouvé en juillet 2023 entre les députés et les sénateurs ([Localtis](#))

¹⁷A titre de comparaison, le département investit 53 M€ au titre des mobilités en 2023

La Vendée, quant à elle, maintient son objectif d'aménagements, notamment avec les projets de mise à 3 voies de l'itinéraire entre Fontenay-le-Comte et l'Île d'Elle vers la Rochelle, et la déviation en 2 x 2 voies de Saint-Jean-de-Beugné.

Auditionnée par le CESER, Brigitte Hybert, Vice-présidente du Conseil départemental de la Vendée chargée des routes et des mobilités, souligne que le Département, tout comme la Région, aurait souhaité la révision du rythme de diminution de l'artificialisation nette qui est prescrit dans la loi Climat et Résilience.

Par ailleurs, dans un contexte d'augmentation des coûts de l'énergie et plus généralement d'inflation, les collectivités pourraient être amenées à remettre en cause un certain nombre d'investissements prévus en matière de mobilité.

1.4. Une fiabilité des transports à assurer

Globalement, on assiste au plan national à une dégradation de la ponctualité des trains : le taux de retard des trains en France a été multiplié par 3,3 entre 1954 et 2020, avec une perte de 6 points de ponctualité¹⁸.

Plus récemment, les résultats en matière de ponctualité et de régularité dans les TER se sont dégradés en 2022 par rapport à 2019 avec un taux de retard estimé à environ 8,02 % (contre 7,13 % en 2019) et un taux d'annulation qui est égal à environ 2,59% contre environ 2,26% en 2019.

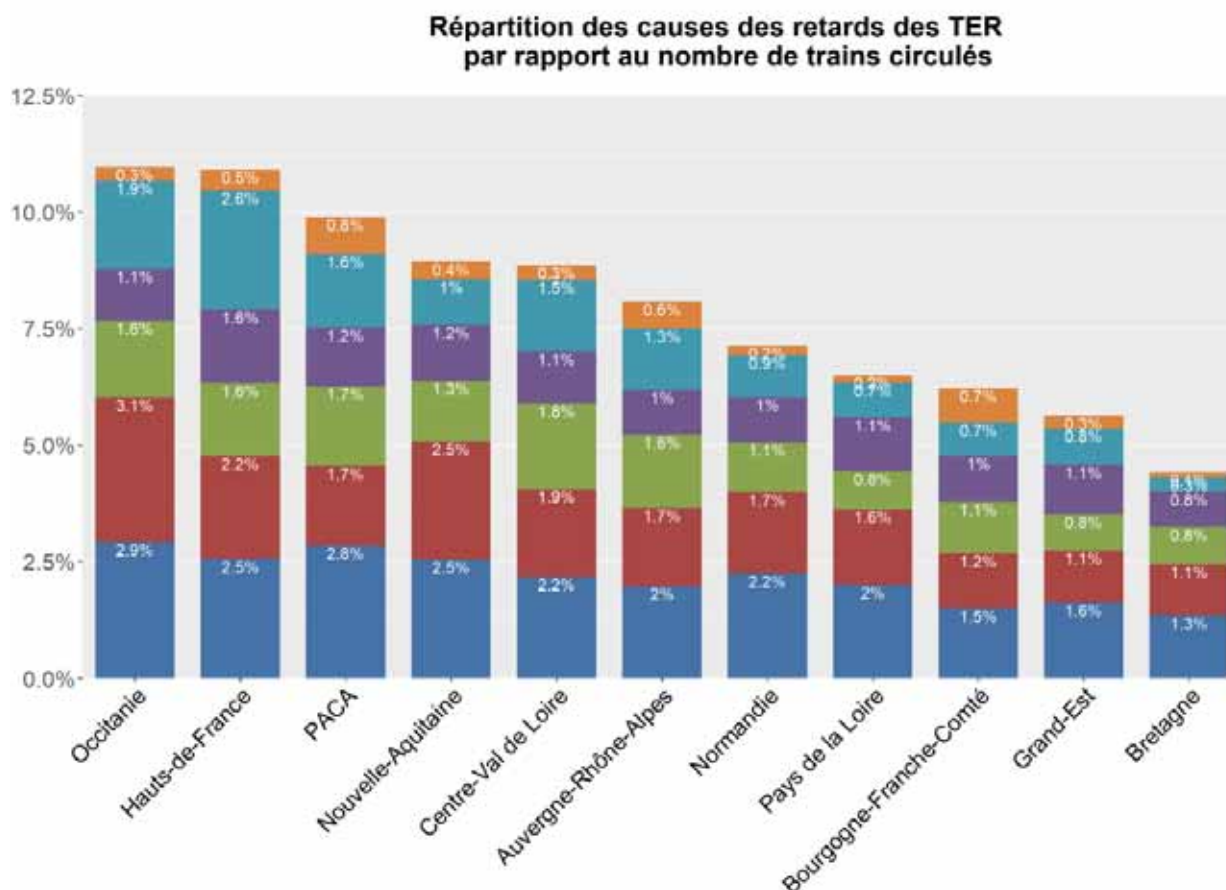
Selon l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST), cette dégradation est due :

- Au vieillissement de certaines catégories du matériel roulant,
- Au vieillissement des lignes ferroviaires les plus fréquentées du réseau ferré national (RFN),
- Au niveau du trafic (voyageurs-km),
- À la fréquentation des trains (notamment en Île-de-France),
- À l'intensification de l'utilisation des lignes ferroviaires du RFN par l'ensemble des services voyageurs de la SNCF entre 1954 et 2019,
- À des mouvements sociaux.

¹⁸ rapport 2022 de l'AQST : <http://www.qualitetransports.gouv.fr/bilan-2022-de-la-qualite-de-service-des-transports-a434.html>

Les incidents pourraient donc s'accroître en cas d'intensification du trafic ferroviaire.

Globalement, la Région Pays de la Loire apparaît au-dessus de la moyenne nationale en matière de ponctualité. Outre les causes externes au transport, les problématiques d'infrastructures et de matériel roulant apparaissent comme les premières raisons de retard en Pays de la Loire.



Causes

- Prise en compte des voyageurs
- Gestion en gare et réutilisation de matériel
- Matériel roulant
- Gestion du trafic
- Infrastructure
- Externes au transport

Source : AQST

Si le taux de fiabilité des trains en Pays de la Loire (> 93 %) apparaît donc satisfaisant, il diffère selon les lignes. Ainsi les lignes à voies uniques ont des taux de retards souvent supérieurs, car un retard dans un sens entraîne un retard dans le sens inverse. Ainsi, l'association Sud Loire Océan estime en 2022 un taux de retard de 10 % sur la Ligne Nantes - Pornic - Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Par ailleurs, 5 % de taux de retard d'une ligne signifie un retard toutes les deux semaines pour des utilisateurs quotidiens du TER¹⁹.

A la rentrée de septembre 2023, 17 services TER ont été supprimés temporairement sur 5 lignes TER, du fait de l'indisponibilité du matériel roulant et d'un turn-over de personnel important dans les centres de maintenance.

La Région a mis en place un dispositif d'indemnisation des voyageurs en cas de perturbation, qui concerne les abonnés en cas de retard et suppression, et les voyageurs occasionnels en cas de suppression des trains.

En matière de transport routier interurbain, il n'existe pas de restitution consolidée des retards et incidents, en-dehors des rapports d'activité des délégataires.

¹⁹ A noter qu'en France, un train est considéré comme en retard s'il arrive avec 6 minutes ou plus de retard.

2. Un contexte en évolution

2.1. Une population en augmentation, plus de jeunes et de seniors

La population des Pays de la Loire continue d'augmenter, surtout dans les départements littoraux.

En matière de croissance démographiques, les Pays de la Loire se classent au deuxième rang des régions métropolitaines avec l'Occitanie et après la Corse. Le dynamisme démographique de la région repose essentiellement sur l'excédent des arrivées sur les départs avec un solde migratoire de + 0,4 % par an sur la période et, dans une moindre mesure, sur l'excédent des naissances sur les décès avec un solde naturel de + 0,2 % par an.

Le vieillissement est légèrement moins marqué dans la région qu'en France (indice de vieillissement²⁰ de 81,9 contre 82,5 en 2020).

L'attractivité économique de la Région, notamment dans sa partie Ouest, conduit de nombreux ménages à s'installer, ce qui génère de nouveaux flux de mobilité.

De manière générale, nous assistons à une augmentation du nombre de personnes âgées et des jeunes. Ces deux populations ont des besoins particuliers de mobilité notamment parce qu'elles ne conduisent pas, ou pas encore.

Ainsi, plus de la moitié des permis B délivrés en 2022 concernent des adultes de plus de 25 ans. En 2021, le quotidien « 20 minutes » soulignait que de plus en plus de jeunes de moins de 30 ans ne passaient pas le permis de conduire. Un nombre croissant de jeunes de moins de 30 ans ne ressentaient pas d'urgence à passer le permis de conduire, en évoquant plusieurs causes : le coût du permis, les préoccupations environnementales, le manque de temps, la peur de la route. Le quotidien soulignait que la tendance ne serait peut-être pas définitive, car lorsqu'ils ont un enfant, il apparaît que les Français ressentaient souvent la nécessité de savoir conduire²¹.

Récemment, le gouvernement a annoncé qu'il envisage la baisse de la limite d'âge pour passer le permis à 17 ans, notamment pour faciliter les déplacements des

²⁰ L'indice de vieillissement est le rapport de la population des 65 ans et plus sur celle des moins de 20 ans. Un indice autour de 100 indique que les 65 ans et plus et les moins de 20 ans sont présents dans à peu près les mêmes proportions sur le territoire ; plus l'indice est faible plus le rapport est favorable aux jeunes, plus il est élevé plus il est favorable aux personnes âgées.

Données au 1er janvier 2020 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4482458>

²¹ <https://www.20minutes.fr/societe/3204203-20211227-permis-conduire-deja-mal-finir-fins-mois-ville-voiture-peu-utile-pourquoi-plus-plus-jeunes>

apprentis. Les associations de lutte contre l'insécurité routière sont partagées à ce sujet²².

Enfin, l'absence de permis de conduire ne signifie pas nécessairement l'absence de conduite. D'abord du fait du nombre de conducteurs qui conduisent illégalement, chiffrés à près de 800 000 en France, avec notamment un nombre important de jeunes²³. Ensuite, avec le développement des véhicules sans permis à l'attention des jeunes, ce qui pose des questions en matière environnementales et de sécurité.

La problématique de la mobilité des jeunes.

La population jeune fait face à des besoins spécifiques. « Dans un contexte d'injonction à la mobilité se cache souvent une absence de solution locale, une société qui zappe, une société du mouvement. » Ce constat est posé en préambule du rapport Mobilités des jeunes du COJ (conseil d'orientation des politiques de jeunesse) publié fin février 2019. Il rappelle la vulnérabilité des jeunes face à la mobilité et le besoin de construire des solutions de mobilité plus inclusives pour la jeunesse de notre pays.

En effet, qu'il s'agisse d'entrave au lien social ou d'entrave à l'emploi, les premiers empêchés de la mobilité sont avant tout les jeunes. C'est en substance ce qui ressort des différentes études menées par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive²⁴. En 2018, le Laboratoire a demandé à l'institut Elabe de réaliser une enquête portant sur « la mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne ». Les résultats indiquent clairement cet empêchement à la mobilité : près d'un jeune sur deux de 18 à 24 ans a le sentiment d'être contraint dans ses déplacements ou ses modes de transports ». Mais au-delà de cette contrainte perçue, 3 à 4 Français sur 10 déclarent avoir déjà renoncé ou repoussé à plus tard (par défaut de mobilité) à accéder à des loisirs ou faire une sortie culturelle (41%), faire des démarches administratives (36%), se rendre à un rendez-vous médical (30 %), pratiquer une activité physique ou sportive (29%), ou faire ses courses alimentaires (26%). L'étude montre que cette proportion est pratiquement systématiquement supérieure en ce qui concerne l'échantillon des 18-24 ans²⁵.

²² <https://www.20minutes.fr/societe/4042173-20230620-permis-conduire-passera-desormais-17-ans>

²³ La part de conducteurs sans permis parmi les automobilistes impliqués dans les accidents mortels est de 12% chez les jeunes. <https://www.automobile-magazine.fr/toute-l-actualite/article/33006-enquete-linquietante-augmentation-de-la-conduite-sans-permis-chez-les-jeunes>

²⁴ <https://www.mobiliteinclusive.com/>

²⁵ Source : laboratoire de la mobilité inclusive <https://www.mobiliteinclusive.com/publication-du-rapport-mobilites-des-jeunes-au-coeur-des-enjeux/>

Les personnes âgées connaissent d'autres contraintes. Elles doivent notamment anticiper l'abandon de la conduite.

Les problématiques de la mobilité des aînés selon le Gérontopôle

Le Gérontopôle a publié en 2021 et 2022 deux études sur la mobilité des aînés²⁶. Elles montrent notamment que la voiture occupe une place prépondérante dans la mobilité des aînés. En effet, ils privilégient la voiture pour plus de 60% et la marche pour 32,5%. Les transports en commun ne sont que très peu utilisés.

En milieu rural, cela peut s'expliquer naturellement par l'absence de transports en commun où, s'ils existent, par le fait qu'ils ne répondent pas totalement aux besoins des personnes âgées. En ville, les transports en commun sont associés à des représentations d'insécurité et requièrent des compétences : savoir s'informer, planifier un trajet, acheter un titre de transport etc.

Ainsi, la voiture, jugée plus pratique, est au contraire synonyme quant à elle de liberté, de lien social, d'accès à la santé, de sentiment de sécurité et de confort. Même si cela peut se comprendre, surtout en milieu rural lorsque la voiture ne dispose que de peu d'alternative, cela pose également un certain nombre de problématiques.

Une problématique environnementale dans un contexte de réchauffement climatique qui nécessiterait une évolution des comportements : il apparaît, selon les travaux du Gérontopôle, que la dimension environnementale est relativement peu présente chez les aînés lorsqu'il s'agit de choisir un mode de déplacement.

Une problématique de dépendance avec un manque d'anticipation prégnant du moment où la personne arrive à un stade où elle ne peut plus conduire : l'arrêt de la conduite sans préparation induit en effet souvent le recours à un ou des aidants (famille, voisins...) et une limitation des déplacements, à commencer par ceux qui ne sont pas jugés nécessaires.

Des solutions alternatives semblent possibles mais rencontrent également des freins. Les transports en commun ne sont, pour le moment, et comme il l'a déjà été dit, pas toujours efficaces en milieu rural. Ils nécessitent également un certain nombre de compétences et pâtissent d'une réputation d'insécurité, notamment en milieu urbain.

²⁶ <https://www.gerontopole-paysdelaloire.fr/nos-publications>

Le vélo, bien que partageant avec la marche des avantages en matière d'entretien physique, est peu souvent utilisé notamment pour des raisons de sécurité. Des aménagements sont donc nécessaires sur l'ensemble du territoire, qu'il soit urbain ou rural, afin de sécuriser la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens.

Enfin, la marche constitue également une solution mais les aînés peuvent être gênés physiquement dans leur déplacement, surtout après 85 ans. Cette gêne serait plus précoce pour les catégories populaires.

Par ailleurs, une tendance au desserrement urbain, c'est-à-dire de départ des métropoles vers les moyennes et petites villes, a été observé durant la pandémie de la covid 19 et semble désormais persister, de manière cependant moins marquée selon l'Insee²⁷. Si ce phénomène s'avérait durer, il pourrait avoir des conséquences sur les besoins en déplacements sur le territoire.

2.2. Des coûts énergétiques qui impactent les déplacements

Depuis les années 1990, l'augmentation de la fiscalité a participé à une hausse importante du coût des carburants, notamment du coût du diesel. Ainsi, entre 1992 et 2022, alors que le SMIC a augmenté de 104%, le prix du SP95 a augmenté de 141% et celui du Gazole de 241%²⁸. Pour rappel, le coût à la pompe de carburant est composé d'environ 60% de taxes (TVA et TICPE), ce qui participe aussi à l'augmentation des prix. Il s'agit de dépenses souvent contraintes alors que les distances domicile-travail augmentent tendanciellement. Cette augmentation a été accentuée par les événements géopolitiques récents.

Cette augmentation du coût des carburants impacte directement et indirectement les particuliers et conduit à des changements de comportement. Elle pénalise également les transporteurs, routiers et ferroviaires, et les autorités organisatrices des mobilités, conduisant à des hausses de la contribution publique aux transports. Certaines collectivités ont ainsi été contraintes d'augmenter les tarifs des transports publics. Par exemple, la Région Pays de la Loire a procédé fin 2022 à une augmentation des tarifs des trains et des cars régionaux (+ 4 € pour les abonnés mensuels TER et +6% pour un billet TER plein tarif).

En parallèle, l'augmentation du prix de l'électricité touche la SNCF. Ainsi, en septembre 2022, Jean-Pierre Farrandou, PDG de la SNCF, envisageait pour 2023

²⁷<https://blog.insee.fr/flux-de-demenagements-recensement-vs-autres-sources/>

²⁸ <https://www.auto-moto.com/actualite/societe/prix-de-lessence-cetait-vraiment-cher-332789.html>

un surcoût de 1,6 à 1,7 Milliard d'Euros sur la facture d'électricité SNCF²⁹. La hausse des coûts énergétiques se répercutera inmanquablement sur les prestations facturées aux Régions. La Région Pays de la Loire estime une augmentation de 30 M€ des charges liées à l'énergie concernant sa politique de transports collectifs, sur un budget d'environ 420 M€ consacrés à leur fonctionnement.

2.3. Un développement du télétravail

Les différents confinements ont conduit au développement du télétravail. Même s'il ne concerne pas l'ensemble des salariés, il aurait touché en 2021, selon l'Insee, 22 % d'entre eux pour 15 % du total des journées travaillées. La question du développement du télétravail est donc posée puisque ces nouvelles formes de travail pourraient impacter le transport collectif.

L'ADEME a réalisé une enquête sur les mobilités et les modes de vie à l'occasion de la crise sanitaire de 2020. Elle révèle que « si la modification des pratiques de mobilité grâce au télétravail permet d'alléger (en nombre ou en distance) les déplacements domicile-travail, d'autres déplacements apparaissent ». Le télétravail s'accompagne ainsi d'effets contradictoires : L'Obsoco³⁰ constate en effet des déplacements plus courts en moyenne mais pas nécessairement moins nombreux, ainsi qu'une nécessité moindre d'habiter près de son travail pour les actifs concernés. Le GIEC Régional constate aussi une augmentation très forte des déplacements de moins de 1 km sur la Région, en grande majorité réalisés en voiture.

Toujours selon l'ADEME, si le télétravail concerne 15% des journées travaillées, il permettrait de réduire 1,3 % des émissions annuelles de CO2 rejetées par les voitures en France. Ce chiffre est relativement modeste, mais cette économie se fait sans investissement financier important de la part des pouvoirs publics, ce qui induit un rapport coût/bénéfice intéressant. Toutefois il faudra voir dans la durée si le développement du télétravail se poursuit dans la mesure où certains salariés déclarent ne pas souhaiter son élargissement pour éviter le phénomène d'isolement, et de moindre facilité pour le travail en équipe qui est réputé plus productif.

De plus, selon l'Ademe, le télétravail s'accompagne d'un certain nombre d'effets rebonds qui conduisent à atténuer 1/3 de ses effets positifs³¹.

²⁹ <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/electricite-un-surcout-de-1-6-a-1-7-milliard-d-euros-l-an-prochain-pour-la-sncf-20220914>

Cette facture ne concerne pas que les TER, mais aussi notamment les TGV.

³⁰ Observatoire Société et Consommation

³¹ https://presse.ademe.fr/wp-content/uploads/2020/09/ADEME_InfographieTT.pdf

2.4. D'autres évolutions du monde du travail

Parallèlement, les espaces de travail partagés intéressent un nombre croissant d'actifs. En 2016, 52 % des Français souhaitaient travailler plus souvent d'un autre lieu que leur lieu de travail. La pandémie a pu faire évoluer cette situation. Entre 2017 et 2019, le nombre d'espaces de coworking a été multiplié par 3. Depuis 2019, cette évolution s'est poursuivie avec près de 3400 espaces de coworking en 2022.



Source :Republik Workplace le Media³²

Toutefois, près de la moitié des déplacements ne sont pas liés au travail. Ainsi, les actifs en situation d'emploi sont responsables de 56 % de l'ensemble des déplacements réalisés par les Français un jour moyen de semaine et de 52 % du kilométrage associé (d'après l'ENTD 2008, derniers chiffres publiés).

³²<https://www.republik-workplace.fr/rh/modes-travail/pratiques/radiographie-de-l-offre-de-coworking-en-france.html>

3. Des politiques publiques au service de la mobilité

3.1. Les objectifs de la Stratégie Régionale des Mobilités 2021 – 2030

Les objectifs de la Stratégie Régionale des Mobilités sont transversaux³³. Dans le cadre de la transition écologique, ils concernent notamment l'offre et les infrastructures. Ils visent à un rééquilibrage du mix des déplacements.

En ce qui concerne le TER, la Région prévoit d'augmenter l'offre entre 2021 et 2030 de 67%, en proposant dans chaque gare un train minimum par heure et dans les deux sens. L'offre durant les week-ends devrait ainsi augmenter. La Région annonce vouloir s'appuyer sur l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des TER pour dégager des marges de manœuvres permettant d'atteindre les objectifs d'augmentation de l'offre, en limitant l'augmentation des coûts pour la collectivité.

Pour ce qui est des cars, la Région prévoit de doubler l'offre des lignes interurbaines à fort potentiel et de fiabiliser les temps de parcours grâce notamment à des voies réservées. Elle prévoit également d'étendre le Transport à la Demande (TAD) en semaine sur l'ensemble du territoire régional.

De plus, la Région prévoit notamment d'équiper, d'ici 2030, 100% des cars interurbains du réseau Aléop avec des motorisations alternatives. Elle souhaite aussi le développement de bornes d'avitaillement pour les véhicules.

En outre, la Région souhaite impulser une dynamique en faveur de l'utilisation du vélo au quotidien, mais aussi poursuivre son soutien aux investissements routiers par le biais notamment des projets de franchissement de la Loire à Ancenis et Cheviré.

Enfin, la Région élabore également des contrats opérationnels de mobilité avec les acteurs régionaux (collectivités, gestionnaires de gares de voyageurs, départements...) afin d'en faire des outils de pilotage de la mobilité.

³³ voir la stratégie sur le site de la Région : <https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2021-05/dtm-2021-strategie-mobilites.pdf>

Les 12 engagements de la stratégie régionale des mobilités à l'horizon 2030 :

1-Augmenter le report modal, par des actions convergentes de la part de toutes les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) : Passer de 8% à 12% d'usage des transports collectifs (urbains, interurbains, régionaux). Passer de 3% à 12% d'usage du vélo. Passer de moins de 1% à 2,5% d'usage du covoiturage, à horizon 2030.

2-Mettre en place une offre de train, cadencée et continue sur toute la journée en semaine : Au minimum un train par heure par gare dans les deux sens, de 6h à 20h. Près de 300 trains supplémentaires circuleront quotidiennement en Pays de la Loire à l'horizon 2030, s'ajoutant aux 520 trains actuels.

3-Mettre en place une offre de train équilibrée pour tout le territoire : Maintenir et développer les petites lignes de train qui desservent le territoire.

4-Développer l'offre des lignes régulières autocar : Doubler l'offre des lignes autocar structurantes d'ici 2030.

5-Mettre en place une offre de transport adaptée aux zones peu denses : Développer un service de TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire, encourager la pratique du covoiturage.

6-Favoriser les déplacements à vélo : Soutenir la pratique du vélo en complémentarité des autres modes de transport, investir dans les infrastructures (abris et itinéraires sécurisés).

7-Faciliter l'intermodalité : Aménager les pôles d'échanges multimodaux : aménagements qualitatifs autour de 30 PEM structurants.

8-Permettre l'accessibilité des transports à tous les usagers : Signer la charte d'accessibilité du réseau de transport avec les représentants d'usagers à mobilité réduite, et mettre en œuvre ses 8 engagements.

9-Accélérer la transition écologique : Équiper les lignes régulières pour atteindre 100% du parc d'autocars en électrique ou GNV à horizon 2030. Expérimenter et déployer les premiers moyens de transport à hydrogène (car, train, navire).

10-Développer les infrastructures stratégiques de transport : Moderniser l'axe magistral Nantes – Angers – Sablé et les axes ferroviaires interrégionaux. Renforcer les liaisons ferroviaires vers Paris et l'international. Assurer la desserte de l'aéroport Nantes Atlantique. Accompagner la réalisation des franchissements de la Loire. Développer les itinéraires routiers d'intérêt régional. Développer le fret ferroviaire. Accompagner le développement du Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire

11-Fédérer les autorités organisatrices de la mobilité : organiser la coopération entre collectivités compétentes en matière de mobilités.

12-Renforcer les partenariats avec la société civile : Développer des actions conjointes avec les partenaires économiques et les acteurs sociaux.

3.2. Les financements de la mobilité

Un financement régional d'environ 500 M€ en 2023

Les transports publics de proximité sont d'abord financés par les collectivités locales. Le voyageur participe à hauteur de 37 % au financement du TER. Ainsi, en 2022, les recettes du TER étaient de 85,3 M€ pour des charges de 227,6 M€³⁴. En matière de transport routier interurbain, Le budget pour la Région avoisine les 78 M€³⁵, avec un taux de couverture des coûts par le voyageur d'environ 10 %. La Région prévoyait de consacrer près de 167 M€ aux transports scolaires en 2023, avec un taux de participation par les familles de 17 %³⁶.

Plus généralement, pour l'ensemble de sa politique en matière de transport, la Région ouvre en 2023 des crédits de paiements à hauteur de 95 M€ en investissement et plus de 440 M€ en fonctionnement, avec 40 M€ de recettes de fonctionnement prévues et 40 M€ de recettes d'investissement pour les gares et infrastructures ferroviaires.

Les financements de la Région sont complétés notamment par ceux de l'État.

Le CPER, outil de financement des infrastructures structurantes

Le contrat de plan État-Région est un outil de développement partagé entre l'État et la Région, qui fixent les priorités et bâtissent une stratégie commune pour un aménagement durable et équilibré du territoire régional sur 7 ans. Le CPER actuel court entre 2021 et 2027. Il n'a cependant pas intégré de volet mobilité spécifique. En effet, du fait des retards dans la réalisation des investissements, le volet mobilité spécifique a été prolongé de 2 ans, couvrant 2021 et 2022. **Le CESER regrette le retard pris dans la réalisation des investissements prévus entre 2015 et 2020, qui n'a pas permis de prévoir le soutien à d'autres projets dans ce cadre.**

Un protocole d'accord concernant le volet "mobilité" du CPER a été signé en novembre 2023, ce qui signifie que les financements ne pourront de fait au mieux être lancés qu'en 2024, **ce que le CESER regrette également.**

³⁴Décompte définitif 2022

³⁵Il n'existe plus de ligne budgétaire dédiée spécifiquement, ces données se basent sur le rapport T303 (Déployer des services de transport en proximité) de la session de décembre 2023 dont la délibération figure sur le site du Conseil Régional

³⁶ Chiffres du budget primitif 2023, en ligne sur le site du conseil Régional <https://paysdelaloire-webdelibplus.digitechcloud.fr/webdelibplus/jsp/showFile.jsp?datePub=&dateRetLeg=20/12/2022&pdf=pSuF%2FgX%2BMKvYLC2lw n%2Fm6v2mbcM%2BrgVznrSw1tHQs0jdb7pQQPFhqHJRQpeR5s%2Fwm1yxNpq%2Bh%2FpFshZ0wdlMlUp4Pf0Ueq3ZayqyyAHu9dV Dyy%2FBxarh96Sc49PwcB3hLKVSOHxgxdclYUES3vK32xrBArkPQYcPGcChM1%2Fo28%3D>

Le projet de la halte ferroviaire de Moncé-en-Belin (72), prévu dans le CPER 2015 - 2020, n'a pas été mené à bien. La halte ferroviaire du Mans hôpital, inscrite au même CPER, n'a ouvert qu'en 2023.

Le CESER rappelle l'État à ses responsabilités pour le développement du territoire et souhaite la signature d'un contrat ambitieux.

Il rappelle à l'État sa responsabilité majeure en matière d'infrastructure de réseau, et cite quelques-unes des infrastructures qu'il considère comme prioritaires :

- La seconde voie de Nantes - La Rochelle pour la connexion avec l'Aquitaine et le Sud de la France (Projet pris en compte dans le protocole d'accord CPER pour les premières études)
- L'augmentation de la capacité de Nantes – Angers - Sablé incorporant l'aménagement de la gare de Nantes, la mise en place de l'ERTMS 2 (voir annexe), et l'étude de l'opportunité de portion de 3ème voie à plus long terme (Projet pris en compte dans le protocole d'accord CPER).
- La Roche-sur-Yon - Bressuire pour la desserte fine du territoire (Projet pris en compte dans le protocole d'accord CPER avec une prise en charge régional à hauteur de 93 M€)
- Le franchissement routier de la Loire à Ancenis et les infrastructures routières alternatives à l'A831 (Déviation de Marans...).
- L'axe Nantes – Redon – Rennes (Projet pris en compte dans le protocole d'accord CPER).
- Le développement des RER métropolitains (Projet pris en compte dans le protocole d'accord CPER).
- L'axe Nantes – Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie (Projet pris en compte dans le protocole d'accord CPER dans le cadre du projet de SERM³⁷).
- La virgule de Savenay, en particulier pour améliorer la desserte du Grand Port Maritime, et permettant de libérer des sillons sur Nantes – Angers - Sablé en ouvrant un itinéraire entre le Port de Saint-Nazaire et l'Île de France via Rennes.
- La halte ferroviaire pour la desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique (Projet pris en compte dans le protocole d'accord CPER).

³⁷ Service Express Régional Métropolitain

Ces projets devront être validés au regard du rapport Coût/Bénéfices de chaque solution technique, en incluant également les coûts environnementaux et l'impact carbone de chaque opération.

Le CESER présentera un avis sur le protocole d'accord CPER à la session de décembre 2023.

Le soutien de l'État aux TER

La Région a signé en 2022 avec l'État un protocole d'accord sur les Lignes de Desserte Fine du Territoire en Pays de la Loire. Il permet de classer ces lignes selon la part de financement des travaux à réaliser entre État, SNCF Réseau et la Région, et de les pérenniser.

Les lignes ont été classées selon 3 catégories, permettant un financement différent.

- Lignes d'intérêt national dont le financement des travaux est désormais assuré à 100% par l'État via SNCF Réseau :
 - ✓ Alençon – Le Mans (ligne Caen-Tours)
 - ✓ Nantes-Bordeaux (section La Roche-sur-Yon – La Rochelle).
- Lignes d'intérêt plus régional dont les investissements ont vocation à rester financés dans le cadre des CPER avec un taux de participation de l'État, y compris la part de SNCF Réseau, déterminé ligne par ligne de 20 % à 30 % :
 - ✓ Nantes – Châteaubriant,
 - ✓ Retiers – Châteaubriant (en continuité avec Rennes),
 - ✓ Clisson – Cholet,
 - ✓ La Possonnière – Cholet,
 - ✓ Nantes - St Gilles-Croix-de-Vie, Sainte-Pazanne - Pornic
 - ✓ La Roche-sur-Yon - Les Sables d'Olonne.
- Ligne d'importance locale ou régionale dont les charges seront assumées à 100 % par les Régions : La Roche-sur-Yon – Bressuire.

Le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau signé en avril 2022 prévoit notamment d'investir 2,8 milliards d'euros par an pour la régénération du réseau structurant, mais n'affecte pas de moyens pour sa modernisation. Le texte a été vertement critiqué avant même sa signature, entre autres, par le président de l'Autorité de régulation des transports (ART) Bernard Roman, Régions de France, l'ancien patron de SNCF Réseau Patrick Jeantet ou des sénateurs, qui tous le trouvent notoirement insuffisant.

Le PDG de SNCF Réseau de l'époque, Luc Lallemand, en avait lui-même reconnu les limites devant le Sénat en février, estimant qu'« un coup d'accélérateur serait pertinent³⁸ ».

100 milliards d'euros pour le train

La Première Ministre Élisabeth Borne a annoncé en février 2023 un vaste programme chiffré à 100 milliards d'Euros d'ici 2030, pour développer le transport ferroviaire en France lors des deux prochaines décennies. Elle s'appuie pour cela sur le dernier rapport du comité d'orientation des infrastructures qui préconise des investissements massifs au nom de la transition écologique.

Élisabeth Borne a confirmé à cette occasion sa volonté de lancer de nouvelles lignes *"entre métropoles, territoires péri-urbains et villes moyennes"*, à cheval entre les lignes urbaines existantes et le réseau TER. Il s'agit de mettre en œuvre les services express métropolitains, dans la suite des annonces d'Emmanuel Macron fin 2022. Le président de la République avait souhaité la mise en place des RER métropolitains dans 10 agglomérations françaises, dont Nantes.

A noter que ces 100 milliards annoncés recouvrent des cofinancements de l'État, la SNCF, l'Union Européenne et les collectivités locales³⁹.

Des financements européens au service de la mobilité

L'Union européenne intervient en soutien au développement d'une mobilité moins carbonée, notamment par le biais des fonds structurels européens. Ainsi, le FEDER prévoit par exemple, d'« encourager les initiatives vertueuses et ambitieuses en faveur de la mobilité urbaine multimodale durable dans le cadre de la transition vers la neutralité carbone ».

En matière d'investissements structurants, l'Union européenne intervient notamment dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le rattachement de l'axe Paris – Nantes – Saint-Nazaire vers le Port de Brest devrait permettre de bénéficier de financements à long terme. Il imposera toutefois la mise en œuvre du système de signalisation ERTMS2 (voir annexe), tant au niveau des infrastructures que des matériels qui emprunteront cet axe.

³⁸Source : https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/transports/sncf-reseau-un-contrat-avec-l-etat-a-ete-discretement-signe-avant-l-election-presidentielle_AD-202206080698.html

³⁹https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/rer-metropolitains-entretien-du-reseau-trains-de-nuit-ce-qu-il-faut-retenir-des-annonces-d-elisabeth-borne-sur-le-transport-ferroviaire_5677133.html

Le versement mobilité : une contribution des entreprises pour le développement des transports collectifs

Le versement mobilité est une contribution, versée au profit des AOM (autorités organisatrices des mobilités), par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021 suite à la Loi d'Orientation des Mobilités.

Le versement mobilité est calculé en pourcentage des rémunérations soumise à cotisations sociales versées par l'entreprise aux salariés.

Il permet de financer tout investissement et fonctionnement de services et d'actions qui rentrent dans la compétence de l'autorité organisatrice des mobilités. C'est le cas par exemple des services de mobilité et la partie de l'infrastructure associée à sa mise en œuvre. Il peut financer des actions concourant au développement des mobilités actives et partagées ainsi que les mobilités solidaires (ex : pistes cyclables, aires de covoiturage, plateforme de covoiturage, garage solidaire...).

Le versement mobilité est conditionné explicitement à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes⁴⁰ (une ligne de bus ou de car régulière par exemple, à l'exclusion du transport à la demande).

C'est l'AOM, à l'exception de la Région lorsqu'elle est AOM locale par substitution, qui peut instaurer le versement mobilité sur son ressort territorial. Elle fixe alors le taux unique qui s'appliquera aux employeurs sur l'ensemble de son ressort territorial. Ce taux ne peut pas dépasser les taux plafonds fixés par la loi.

Dans une communauté de communes qui ne se serait pas vu transférer la compétence d'AOM, une commune peut continuer d'exercer un service de mobilité après le 1^{er} juillet 2021 et en informe la Région qui est devenue AOM sur le territoire de la communauté de communes.

Il est à noter que le taux du versement mobilité applicable diffère entre l'île de France et la Province. En Province, le taux varie selon la population de l'AOM, la présence d'une commune touristique, ou un service de transport en commun en site propre. Le taux maximal est de 0,6 % pour les EPCI de moins de 100 000 habitants sans transport en site propre, et de 2 % pour les EPCI de plus de 100 000

⁴⁰ Ce qui n'était pas le cas pour le versement transport avant la mise en œuvre de la LOM quand bien même en pratique seules les AOM dotées de services réguliers le levaient avant l'adoption de la loi.

habitants ayant un service de transport en commun en site propre dont une commune est classée touristique⁴¹.

Quelques exemples de taux du VM en Pays de la Loire :

- Mayenne communauté : 0,2 %,
- Cap Atlantique : 0,6 %,
- La Roche-sur-Yon agglomération : 0,6 %,
- Saumur Val de Loire : 0,8 %
- Angers Loire Métropole, Le Mans Métropole : Nantes Métropole : 2 %.

Ainsi, les principales agglomérations lèvent le VM au taux maximum autorisé. Certaines collectivités augmentent le taux au vu des coûts importants de la mobilité.

Le CESER considère que la mise en place d'un versement mobilité par les collectivités doit s'accompagner d'une offre de transport permettant de desservir les entreprises du territoire.

Pour rappel, les employeurs doivent prendre en charge 50 % des frais d'abonnement de transport en commun ou de location de vélo de leurs salariés. Le montant est rehaussé depuis septembre 2023 à 75 % pour les employeurs publics, mais est plafonné à 96,36 € par mois.

Ils ont également la possibilité, s'ils le souhaitent, de verser à leurs salariés le forfait mobilité durable. Ce forfait est exonéré d'impôt et de cotisation sociale⁴², jusqu'à 700 € maximum par an (800 € en cas de cumul avec le remboursement des abonnements de transport en commun), et bénéficie aux salariés qui utilisent un moyen de transport durable pour leurs trajets domicile - travail.

Les moyens de transport pris en charge dans le cadre du forfait mobilité durable sont les suivants :

- Vélo personnel (dont le vélo électrique) et autres engins de déplacement personnels (trottinettes...),
- Covoiturage en passager et en conducteur,
- Services de mobilité partagée (partage de véhicules électriques ou hybrides, location et mise à disposition en libre-service de trottinettes ou de vélos),
- Transports publics (hors frais pris en abonnement obligatoirement pris en charge).

Pour la fonction publique, ce montant se monte au maximum à 300 € par an.

⁴¹ https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F31031#:~:text=0%2C85%20%25%20maximum%20lorsque%20la.est%20sup%C3%A9rieure%20%C3%A0%20100%20000,https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/versement-mobilite-et-https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043343028

⁴² Jusqu'à 75 % du montant de l'abonnement dans le cas où la résidence du salarié ne résulte pas d'un choix personnel

3.3. La prise de compétence de la mobilité par les EPCI

La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 permet aux communautés de communes qui le souhaitent de prendre en charge la compétence « mobilité » en devenant AOM, Autorité Organisatrice des Mobilités.

Le caractère obligatoire de la prise de compétence quant à lui s'applique de fait aux agglomérations.

L'objectif de cette loi est de réduire les zones blanches dans les territoires en matière de mobilité et de transport afin que chaque citoyen puisse bénéficier d'offres de transport de proximité en adéquation avec ses besoins.

Ainsi, les EPCI qui le souhaitent avaient jusqu'au 31 décembre 2020 pour se positionner et prendre ou non la compétence d'AOM. Cette compétence peut permettre aux EPCI qui le désirent d'agir ainsi dans 6 domaines principaux pour développer une offre adaptée à son territoire :

- Le transport régulier,
- Le transport à la demande,
- Le transport scolaire,
- Les mobilités actives,
- Les mobilités partagées,
- Les mobilités solidaires.

Afin notamment de financer ces politiques, la LOM a également prévu d'attribuer une recette supplémentaire aux EPCI dans le cadre du versement mobilité.

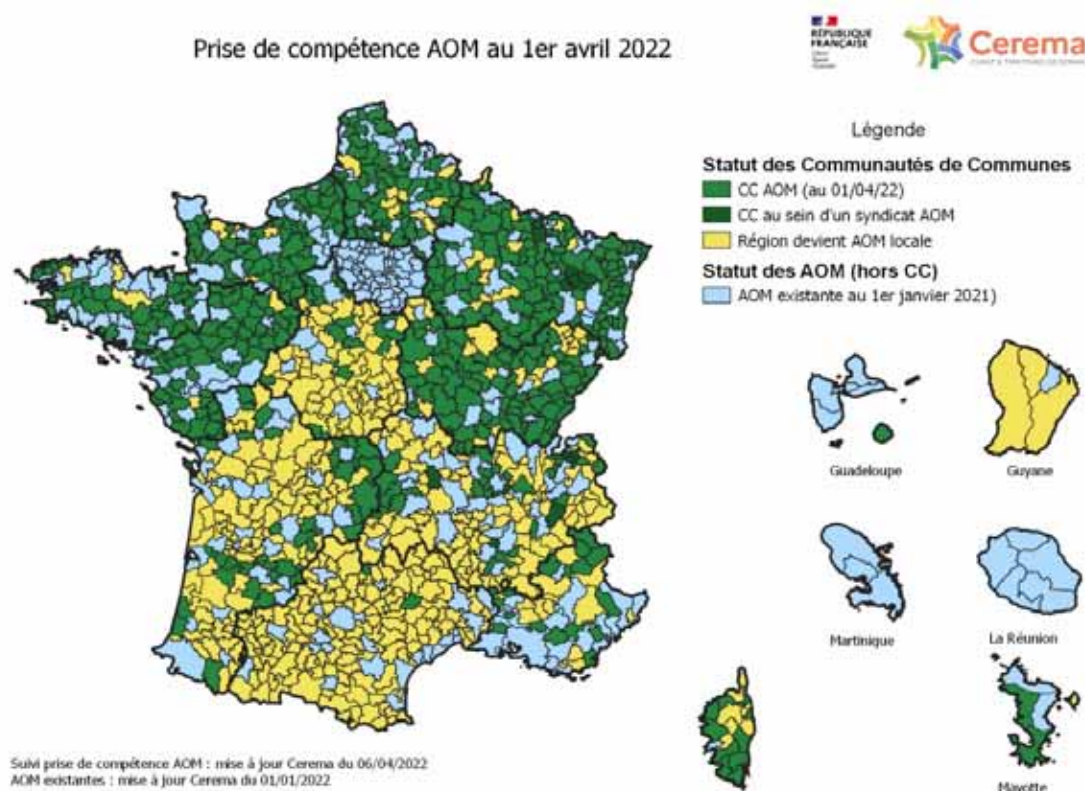
Par cette loi, l'État souhaite également renforcer le rôle de la Région comme cheffe de file des mobilités pour coordonner les compétences mobilités de l'ensemble des autorités organisatrices sur le territoire régional. Des Contrats Opérationnels de Mobilités sont ainsi prévus entre la Région et chaque AOM afin d'organiser l'ensemble des offres de transport sur chaque bassin de vie.

Enfin, lorsque l'EPCI n'a pas souhaité prendre cette compétence d'AOM, la LOM a prévu que la compétence revienne de facto à la Région qui assure donc la charge sur le bassin de vie de l'EPCI concerné.

En Région Pays de la Loire, seulement 2 communautés de communes sur 68 ont choisi de ne pas s'emparer de la compétence (il s'agit d'une exception au niveau national, où 53 % des communes ont pris la compétence d'AOM⁴³) : la communauté de communes du Pays de Saint-Fulgent – Les Essarts en Vendée, et

⁴³ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competece-organisation-mobilites-communautes-communes>

la communauté de communes Maine – Saosnois en Sarthe, chacune pour des raisons très différentes. Là où la communauté de communes du Pays de Saint-Fulgent – Les Essarts a décidé de ne pas devenir AOM pour des raisons internes à son fonctionnement, les élus de la communauté de communes Maine – Saosnois ont quant à eux estimé que leur EPCI n'avait ni les outils, ni les moyens financiers nécessaires pour prendre en charge cette compétence et l'exercer correctement.



Jacky Dallet, Président de la Communauté de Communes Saint-Fulgent – Les Essarts, souligne que la voirie reste de la compétence des élus locaux, mais que par exemple pour la création d'un service vélo, il faudrait conventionner avec la Région.

Qu'elle soit issue d'une décision des communautés de commune ou d'une obligation légale pour les autres EPCI, la prise de compétence impose un investissement en matière technique pour la collectivité. Elle constitue donc, dans un contexte de tension financière sur les ressources des collectivités et de hausse des prix de l'énergie, un coût pour les contribuables, qui est répercuté partiellement sur les voyageurs.

La problématique est particulièrement marquante dans les agglomérations créées depuis 2015, et dont une grande partie du territoire reste rural. Celles-ci doivent assurer le transport scolaire, avec des ressources limitées. Ainsi, dans plusieurs agglomérations (Les Mauges, Pornic), le coût facturé aux familles pour

l'abonnement de transport scolaire est supérieur au coût pratiqué par la Région. Une mutualisation entre agglomérations des marchés passés avec les transporteurs pourrait peut-être donner aux collectivités plus de pouvoir de négociation permettant de bénéficier de conditions plus avantageuses.

Si le choix des communautés de commune en matière de compétence mobilité effectué est théoriquement définitif, l'association des Maires de France plaide pour une clause de revoyure⁴⁴.

Toutefois, si des communautés de communes souhaitaient massivement se dessaisir de la compétence mobilité, cela aurait des conséquences sur la déclinaison des actions menées par la Région sur le territoire.

Préconisation 1 : Procéder à une évaluation de la prise de la compétence dans l'ensemble des EPCI devenus AOM.⁴⁵

Préconisation 2 (à destination de l'Etat) : Prévoir à destination des communautés de communes une clause de revoyure sur la décision ou non d'être AOM.

Le CESER souligne cependant que les conséquences financières de cette revoyure devraient être prises en compte avant toute prise de décision éventuelle d'abandonner la compétence.

3.4. L'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER

Les différentes réglementations européennes ont acté le principe d'une ouverture à la concurrence de l'exploitation des services ferroviaires, dont les TER, avec des possibilités de dérogation. A partir de la fin 2023, toute nouvelle signature de convention devra faire l'objet de la procédure d'une mise en concurrence. Les Régions ont la possibilité de signer avant cette échéance avec l'opérateur historique SNCF une convention courant au maximum à 2032. De fait, l'ouverture à la concurrence s'imposera très probablement à toutes les régions à moyenne échéance.

La Région des Pays de la Loire a souhaité mettre en œuvre l'ouverture à la concurrence au plus tôt. Pour cela, elle a divisé le réseau en 6 lots et lancé dès

⁴⁴ <https://www.amf.asso.fr/documents-le-gouvernement-compte-t-il-rouvrir-debat-sur-la-competence-mobilite-pour-les-communautés-communes-/41575>

⁴⁵ La Région précise qu'elle procède à une évaluation constante mais évoque qu'une évaluation nationale serait judicieuse afin de comparer le choix AOM/non AOM sur les services de mobilité et les usages.

2019 un Appel à Manifestation d'Intérêts. L'ouverture à la concurrence devrait se faire progressivement à partir du service annuel 2025 (décembre 2024).

Comme il l'a fait jusqu'à présent, actant les positions plurielles en son sein sur le sujet, le CESER ne se prononce pas sur l'opportunité de la démarche de la Région.

La Région motive l'anticipation de cette ouverture à la concurrence en indiquant que le vrai moteur de sa stratégie est de développer l'offre. L'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER offre, selon elle, une opportunité pour y parvenir. Ainsi, la Région attend un gain de productivité des opérateurs pour financer l'augmentation de l'offre. La Stratégie Régionale des Mobilité (SRM) prévoit une augmentation de 67% de l'offre de km-train entre 2021 et 2030.

La question des coûts fait débat. Lors de la session du Conseil Régional de décembre 2022, des coûts allant de 2,5 M€ (chiffre de la majorité) à 9 M€ (chiffre annoncé par un représentant de l'opposition) ont été évoqués. **Le CESER ne dispose pas des informations nécessaires pour se positionner mais il sera attentif à la déclinaison de la SRM. Il souhaite que l'ouverture à la concurrence puisse conduire à un développement de l'offre à un coût réduit pour la région.**

A l'occasion de la session de juin 2023, la Région a attribué le premier lot d'ouverture à la concurrence concernant le tram-train et Sud-Loire. Le marché a été attribué à SNCF Voyageurs qui recourra à cet effet à une filiale. La trajectoire prévue en matière d'offre rentre dans l'objectif de la stratégie régionale des mobilités : +26 % en 2026 et + 33 % en 2030.

D'autres enjeux sont posés par l'ouverture à la concurrence : **elle ne devra pas obérer une diamétralisation de certaines lignes de TER, notamment en gare de Nantes. La séparation du matériel et des personnels entre les opérateurs ne devra pas avoir de conséquences pour les voyageurs en cas d'incident. La gestion des correspondances en cas de retard devra également être organisée entre opérateurs. L'ouverture à la concurrence devra aussi être transparente en matière de billettique et ne devra pas complexifier le déplacement du voyageur.**

La filialisation pourrait entraîner des modifications des conditions de travail des salariés tout en restant dans le cadre défini par les conventions collectives. Pour certains, si l'ouverture à la concurrence pourrait faire gagner en efficacité, elle pourrait peut-être également avoir des conséquences en matière d'attractivité des métiers.

Enfin, l'ASLO (Association Sud-Loire Océan) qui évalue chaque jour la fiabilité et la fréquentation des lignes Nantes – Pornic et Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie, lot

concerné par l'ouverture à la concurrence, indique que celle-ci ne pourra se réaliser correctement que si les infrastructures ferroviaires sont, au préalable, déjà fiables.

3.5. Une contractualisation avec les opérateurs routiers

Les Régions ont plusieurs outils pour réaliser les prestations de transport collectif.

L'exécution des services publics de transport de personnes réguliers et à la demande est assurée, soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice⁴⁶.

Une régie de transports a donc pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice.

Lorsqu'une convention est passée avec une entreprise, l'autorité organisatrice de la mobilité (locale ou régionale) peut décider de confier la gestion de son réseau de transport public au travers **d'une délégation de service public (DSP)** ou d'un **marché public**. La principale différence entre les deux types de contrat est la suivante : le délégataire d'une DSP doit assumer le risque d'exploitation, ce qui n'est pas le cas du titulaire d'un marché public.

La Région a choisi pour les services d'autocars interurbains, de recourir à des délégations de services publics.

Préconisation 3 : Pérenniser le recours aux DSP dans les relations avec les transporteurs routiers.

Le CESER privilégie le recours aux DSP par rapport aux marchés publics, car il permet de responsabiliser les transporteurs. Toutefois, il souhaite que le réseau puisse être partagé de manière à faciliter la réponse de l'ensemble des prestataires locaux, quelle que soit la taille de l'entreprise.

Préconisation 4 : Travailler sur l'attractivité du métier de conducteur.

Le CESER souhaite que les critères d'attribution favorisent des conditions de travail permettant d'améliorer l'attractivité des métiers, dans un contexte de forte tension sur les recrutements. Les trophées RSE peuvent être un outil d'émulation pour les entreprises pour améliorer les conditions de travail⁴⁷.

⁴⁶ Source : Code des transports

⁴⁷ Les Trophées RSE sont destinés aux entreprises implantées en Pays de la Loire qui souhaitent **valoriser leurs actions et résultats en matière de responsabilité sociétale des entreprises (RSE)**. Ils visent à **faire progresser les entreprises** développant leurs activités en adéquation avec les enjeux sociétaux et à **valoriser les bonnes pratiques rentables et pérennes**. Voir : <https://trophees-rse.fr/index.php/les-trophees-rse/>

Le CESER encourage aussi la Région à travailler avec les collectivités locales pour que les salariés conducteurs de cars puissent bénéficier d'activités complémentaires (par exemple : gestion de temps périscolaires, de cantine) afin de pouvoir bénéficier d'un revenu suffisant. Cela concerne en particulier les conducteurs de cars scolaires dont l'activité est souvent discontinuée dans la journée. La Région peut en effet avoir une mission d'encouragement et de coordination, en particulier pour le transport scolaire.

3.6. Une accessibilité au service de tous

La mobilité doit être accessible à toutes et tous. Au-delà des dispositifs de tarification solidaire, l'accessibilité physique doit être assurée pour tous les Ligériens, qu'ils utilisent le train ou le car interurbain.

En 2017, la Région a signé avec la SNCF un schéma directeur d'accessibilité programmée (Sd'AP) pour le réseau de transport des Pays de la Loire. La région des Pays de la Loire compte 124 points d'arrêts ferroviaires d'intérêt régional (39 gares et 85 haltes) et 134 points d'arrêts routiers. Le Sd'AP du réseau de transport des Pays de la Loire visait à rendre accessible 11 points d'arrêts ferroviaires régionaux prioritaires⁴⁸ et complémentaires d'ici 2024, ainsi que 45 points d'arrêts routiers régionaux prioritaires d'ici 2021.

Ces objectifs sont confirmés par la Charte pour l'accessibilité universelle du réseau de transport régional en Pays de la Loire signée en avril 2021 entre la Région et les principales associations de défense des personnes en situation de handicap. Le but est d'encourager et inciter, par tous les moyens opportuns, les gestionnaires de voirie à respecter leur obligation de mise en accessibilité des points d'arrêts routiers prioritaires, notamment en assurant un cofinancement régional des travaux. L'ensemble des points d'accès prioritaires doivent être rendus accessibles d'ici à 2024. Il s'agira également de prévoir des véhicules adaptés.

D'autres gares non prioritaires, à l'image de Pontchâteau, font l'objet d'aménagements cofinancés par la Région et les collectivités concernées.

⁴⁸ Ancenis, Châteaubriant, Cholet*, Clisson, Les Sables d'Olonne, Montaigu, Sablé-sur-Sarthe, Saumur, Savenay, Challans*, Cholet La Chapelle-sur-Erdre Centre, ; ces 3 dernières gares ne pouvant être mises techniquement en accessibilité font l'objet de la mise en place d'un service de substitution.

Auditionné par le CESER, Olivier Juban, Directeur régional TER Pays de la Loire, souligne que la fluidité du parcours client dans les PEM, notamment pour les personnes en situation de handicap, est un sujet essentiel pour la SNCF.

La charte prévoit également la mise en place d'un comité de suivi. Ainsi, les observations et souhaits des voyageurs émis durant ce comité de suivi doivent faire l'objet de réponses, voire d'étude, notamment pour l'augmentation des gares accessibles en Vendée.

D'autres dispositifs sont également prévus allant jusqu'à la gratuité d'accès aux TER pour les accompagnateurs de certains voyageurs en situation de handicap.

Le CESER se félicite du travail mené avec les associations, qui sont les mieux à mêmes de définir les besoins des personnes en situation de handicap. Il note que la Région n'est pas Maître d'Ouvrage des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires mais qu'elle doit effectivement jouer un rôle de coordination pour faciliter les travaux menés.

Il souhaite que les travaux soient menés dans les délais prévus, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent.

Il se félicite de la pérennisation du dispositif Accès TER dans 21 gares et du dispositif Accès plus, mais souligne les contraintes existantes (obligation de réservation 24h à l'avance en particulier).

Préconisation 5 : Mettre en application les propositions du comité de suivi de la charte pour l'accessibilité universelle du réseau de transport régional.

3.7. Des ZFE-m aux territoires de vigilance

La pollution de l'air due aux particules fines nuit à la santé. Elle provoquerait près de 50 000 morts prématurés en France par an⁴⁹. Certaines études parlent même de 100 000 morts en évoquant les particules les plus fines⁵⁰. Dans ce contexte, la loi Climat et Résilience de 2021 a institué le principe de la création de Zones à Faible Émission mobilité (ZFE-m) dans les agglomérations les plus peuplées, afin de

⁴⁹ <https://www.ecologie.gouv.fr/pollution-lair-origines-situation-et-impacts#:~:text=En%20France%2C%20la%20pollution%20de,ans%20pouvant%20d%C3%A9passer%20%20ans>

⁵⁰ <https://www.lefigaro.fr/sciences/la-pollution-de-l-air-provoquerait-pres-de-100-000-morts-prematurees-par-an-en-france-20210209>

réduire la circulation des véhicules les plus polluants, via des vignettes Crit'Air dont la graduation a été déterminée par l'État.

Actuellement, 11 agglomérations ont mis en place ces ZFE-m. D'ici à 2025, il était prévu que les 42 agglomérations françaises dont l'unité urbaine comprend plus de 150 000 habitants instaurent une ZFE-m. En Pays de la Loire, étaient concernés les agglomérations de Nantes, Angers, Le Mans et Saint-Nazaire⁵¹.

Des exonérations sont prévues sur le plan national⁵² (véhicules de soin, véhicules de personnes à mobilité réduite...). Des dérogations à l'obligation de mise en place des ZFE-m ont été également prévues par le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022, lorsque la pollution mesurée reste faible. Les agglomérations peuvent également décider de lever l'interdiction de circulation pour certains véhicules, tant pour les riverains que pour les professionnels.

Toutefois la mise en place de ces ZFE-m fait fortement débat. Elles vont notamment encourager le passage aux véhicules électriques, plus chers à l'achat, et souvent plus lourds (ce qui augmente les émissions de particules fines dues aux pneus) que certains petits véhicules. De plus, le renouvellement anticipé de certaines voitures conduit à fabriquer des véhicules neufs ce qui génère des émissions supplémentaires de polluants. Enfin, certains observateurs craignent une discrimination vis-à-vis des populations les moins aisées alors qu'en 2019, selon l'INSEE, 38 % des ménages les plus modestes possédaient un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5, contre 10 % parmi les plus aisés⁵³. Le même phénomène pourrait se produire pour certains professionnels, notamment des artisans. De plus, la mise en place des ZFE-m pourrait complexifier la chaîne logistique des commerces de centre-ville et renforcer l'attractivité des zones périphériques.

Face à la contestation, le Ministre chargé de la transition écologique propose de distinguer deux types de territoires :

- Les 5 agglomérations qui dépassent, de manière régulière, les seuils réglementaires de qualité de l'air, sont des territoires ZFE effectifs. Il s'agit de Paris, Aix-Marseille, Lyon, Strasbourg et Rouen.
- Les autres agglomérations, qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air sont de fait des territoires de vigilance : la seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) avant le 1er janvier 2025. Elles

⁵¹ https://actu.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire_44184/region-de-saint-nazaire-pourquoi-les-vehicules-les-plus-polluants-seront-bientot-interdits-de-circulation_55988535.html

⁵² <https://www.strasbourg.eu/zfe-derogations>

⁵³ <https://reporterre.net/Les-ZFE-une-bombe-sociale-dans-les-quartiers-populaires> et <https://reporterre.net/Les-zones-a-faibles-emissions-une-strategie-pas-si-ecologique>

pourraient décider de restreindre la circulation des véhicules Crit'Air 5 uniquement pour les poids lourds et véhicules utilitaires légers à cette date, ou encore restreindre la circulation pour les voitures Crit'Air 5 et 4 si elles le souhaitent mais sans en être obligées. Les agglomérations de Nantes, Angers et Le Mans sont concernées⁵⁴. A noter que la qualité de l'air (concentration en dioxyde d'azote) des deux premières agglomérations restait en 2022 dans la valeur limitée réglementaire mais dépassait la valeur limite recommandée par l'OMS.

⁵⁴https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DP_ZFE_comite.pdf

4. Des opportunités pour la mobilité et l'intermodalité

4.1. Des priorités à définir en matière de mobilité

La mobilité a un coût, réparti entre les voyageurs et la collectivité, donc le contribuable.

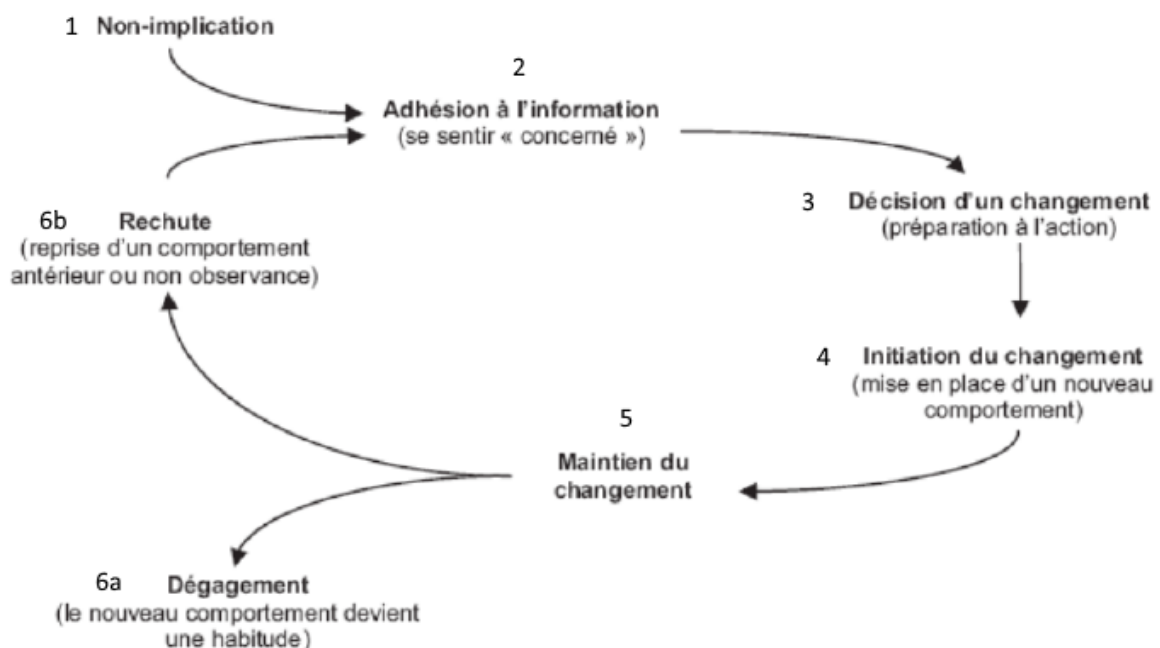
L'amélioration et la maintenance des infrastructures de transport, tout comme la mise en place d'une offre densifiée de transport collectif, augmentent ce coût. Une meilleure fréquentation des transports publics peut limiter cette augmentation. La question de la capacité des financeurs (collectivités, entreprises, utilisateurs) est posée, ce qui implique de définir des priorités en matière de mobilité.

4.2. Un changement de comportement à mettre en œuvre

Qu'entend-on par changement des comportements ?

Il s'agit de faire évoluer certaines habitudes, en prenant en compte les réalités vécues par les citoyens. Passer de l'autosolisme 5 jours par semaine à une journée de covoiturage est déjà un changement de comportement.

Le modèle d'approche comportemental de Prochaska et Di Clemente distingue six phases dans le changement de comportement, sur lequel les acteurs publics et privés peuvent agir.



Les 6 étapes du changement de comportement

Quelques exemples :

- Adhésion du public à l'information : il peut s'agir de se sentir concerné par une campagne publicitaire.
- Décision du changement : cela peut nécessiter de télécharger une application de covoiturage, de regonfler son vélo...
- Initiation du changement : cela peut se faire à l'occasion d'un défi mobilité, d'une semaine d'action...
- Maintien (ou pas) du changement : le changement apporte-t-il du confort, des économies, ou au contraire une augmentation du temps de trajet rédhibitoire, des trajets debout dans le train, des contraintes personnelles...

Parfois, plusieurs essais sont nécessaires avant d'adopter un mode de déplacement correspondant à ses besoins, à ses capacités physiques, à ses contraintes personnelles...

D'autres méthodes sont apparues récemment, comme l'approche motivationnelle, basées sur les besoins de l'individu. Ces approches se combinent, par exemple lorsque des entretiens sont menés dans les maisons de la mobilité.

Prendre en compte les comportements actuels

Il ne pourra pas y avoir de transfert modal sans considérer les attentes des habitants. **Il s'agit de prendre en compte les raisons qui poussent les citoyens à utiliser leur véhicule, quand bien même les alternatives (transport collectif, mobilités actives) existent.**

Il ne peut y avoir les « bons » citoyens qui prennent les transports en commun et les « mauvais » qui continuent de prendre leur voiture. Chaque cas est différent et nécessite une réponse différente. Aujourd'hui 62% des ligériens utilisent leur véhicule personnel quotidiennement. Il s'agit d'un chiffre qu'il faut prendre en compte. Les différences de possibilité entre les milieux urbains et rural également.

Ainsi, Niels Knapp Zieller, géographe au Gérontopôle des Pays de la Loire donne plusieurs raisons pour l'usage important du véhicule individuel chez les seniors :

C'est un outil d'émancipation et de liberté.

C'est un outil de représentation : c'est le fruit d'un travail.

C'est un espace de sécurité, la prolongation du domicile.

C'est un outil générationnel : les seniors d'aujourd'hui ont grandi avec la voiture.

Des mesures de contrainte adoptées par les collectivités

La contrainte est parfois utilisée pour favoriser les changements de comportement. C'est dans cet esprit que de nombreuses villes développent le stationnement payant, que certains axes routiers ont été rétrécis, ou que des limitations de vitesse ont été généralisées.

Si la contrainte peut avoir des effets, elle pose toutefois un certain nombre de question : Quel est le respect des mesures coercitives ou de contrainte ? Quelle est l'acceptabilité des mesures ? Quel est leur effet d'un point de vue économique et social, quelle est leur efficacité environnementale ?

Des mesures imposées et non comprises ou acceptées peuvent se heurter à un refus des populations concernées, comme les exemples des gilets jaunes ou des bonnets rouges l'ont montré. Les décisions gouvernementales de l'été 2023 concernant les ZFE-m ont pu être interprétées comme une crainte concernant l'acceptabilité de mesures de contraintes. Certaines mesures peuvent alimenter des craintes de la part d'entreprises pour leur capacité de développement.

Le débat est ouvert sur la nécessité d'adopter ou de renforcer les mesures de contraintes. Toutefois, le CESER souligne qu'elles ne pourront être acceptées que si des alternatives crédibles sont offertes aux citoyens pour adopter une mobilité plus verte.

Axer sur la pédagogie pour un changement de comportement accepté par les populations

Le CESER considère que pour favoriser le changement, la pédagogie, l'information, la communication, et l'incitation sont indispensables et prioritaires.

Il s'agit de valoriser les modes de déplacement moins polluants, plutôt que de culpabiliser les utilisateurs de l'automobile.

A cet effet, l'information sur les offres de mobilité existantes, les défis au sein de la collectivité ou du collectif de travail, la mise en avant des comportements positifs, l'incitation (par exemple via le nudge ou coup de pouce), sont à développer.

Le nudge (ou coup de pouce) est une forme d'incitation qui vise à modifier les comportements individuels sans passer par les incitations financières (taxe ou bonus), ni par une obligation (norme), mais en fournissant une information aux individus pour changer de comportement de façon durable. Déjà éprouvée sur les sujets de comportement énergétique, d'incivilité et de sécurité routière, la théorie

des nudges a été primée par le Nobel d'économie en 2017⁵⁵. Par exemple, des passages piétons en trois dimensions peints sur la route peuvent conduire les automobilistes à réduire leur vitesse. Des affichages ludiques ont aussi été mis en place à Brest pour favoriser le recours des étudiants au covoiturage⁵⁶.

L'enjeu est donc que le changement ne soit pas considéré comme une contrainte, mais bien comme un avantage, en matière de confort, de coût, de fiabilité, par exemple. Il s'agit donc de favoriser l'adaptation des comportements.

4.3. Faire découvrir les mobilités... et laisser le temps au changement

Favoriser les expérimentations et les bonnes pratiques

De nombreuses initiatives sont lancées pour initier le changement de comportement.

Ainsi, le défi mobilité, organisé par Alisée en partenariat avec la Région et l'ADEME, peuvent conduire à des changements de comportement ponctuels qui pourront être pérennisés.



Le défi mobilité est organisé annuellement. En 2023, il s'est tenu du 22 au 28 mai 2023. L'ADEME, la Région Pays de la Loire et l'association Alisée ont invité l'ensemble des établissements (professionnels et scolaires) de la région à se **mobiliser ensemble** afin de repenser et de (re)découvrir les usages de la mobilité sur les **trajets domicile-travail** et **domicile-école**.

49 territoires (+7 par rapport à 2022) et **7 820 participants** (+1 434 par rapport à 2022) répartis sur **387 établissements** (+74 par rapport à 2022) se sont mobilisés afin de se déplacer en **mode « écomobile »**. Pour le public scolaire, ce sont **4 597**

⁵⁵ <https://www.reseau-alliances.org/actualites-rse/1802-experimenter-les-nudges-pour-augmenter-l-efficacite-de-votre-plan-de-mobilite>

⁵⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=5s2bJx6lQg>

élèves et enseignants (+282 par rapport à 2022) dans **60 établissements** qui se sont mobilisés.

Les établissements (entreprises, écoles...) sont récompensés en fonction du taux de participation de leurs salariés et élèves. Chaque défi donne lieu à une estimation de l'économie de CO2 réalisée et permet ainsi de motiver les participants⁵⁷.

Des initiatives sont également proposées lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre de chaque année. Né sous le nom de « Vendée Électrique Tour » en 2014 pour promouvoir le véhicule électrique et les infrastructures de recharge, il a depuis intégré le BioGNV, l'hydrogène vert et le vélo. Au Mans, lors de la semaine des mobilités, le village de la mobilité a permis de mettre en avant les initiatives favorisant le développement du vélo.



Le programme Mobil Ethic permet pendant un an de proposer des offres alternatives à l'autosolisme dans l'échelle d'une zone d'activité, en zone rurale et périurbaine, pour les trajets domicile - travail. Grâce à un accompagnement au changement fort et à de nombreuses solutions techniques, l'entreprise Incub'Ethic, à l'origine du programme, construit avec les territoires une offre sur-mesure, basée sur le covoiturage, le vélo partagé et affecté, et les véhicules à faible émission.

La communauté de commune de Loué - Brûlon - Noyen dans la Sarthe a souhaité expérimenter le programme Mobil Ethic, pour lequel elle a reçu le soutien de la Région pour une durée d'un an.

Le territoire choisi avec l'accord de la Région est la zone industrielle de Brûlon. Elle comporte au total plus de 20 entreprises (trois d'entre elles ayant un nombre important de salariés) pour plus de 500 salariés. Les entreprises de la zone industrielle connaissent un très fort développement, avec pour certaines d'entre elles des problématiques de recrutement accrues par les difficultés d'accès aux entreprises pour certains salariés.

Auditionnée par le CESER, Anne-Sophie Saget, Chargée de Mission Développement Local - Petites Villes de Demain de la CC Loué – Brûlon - Noyen,

⁵⁷ <https://www.defimobilite-paysdelaloire.fr/>

tire un bilan positif de l'expérience, mais fait le constat d'un temps de l'entreprise qui n'est pas nécessairement celui du projet. Le changement de comportement nécessite du temps pour s'installer. La voiture reste perçue comme un espace de liberté, le covoiturage apparaît comme une contrainte. C'est pourquoi elle considère que le programme Mobil'Ethic pourrait utilement être prolongé au-delà d'un an.

Pour lever les freins au changement, Mme Saget souligne la nécessité de déculpabiliser les usagers : par exemple, accepter de covoiturer, ce n'est pas toujours l'obligation de covoiturer tous les jours.

Les évolutions de comportement nécessitent du temps, elles se font progressivement avec parfois des retours en arrière. C'est pourquoi les dispositifs de soutien au changement doivent s'inscrire dans une stratégie à long terme et être mis en place sur la durée.

Préconisation 6 : Soutenir les acteurs favorisant les changements de comportement.

- Evaluer les dispositifs et initiatives mis en place pour favoriser les changements de comportement, afin d'en mesurer l'efficacité et l'efficacité et, le cas échéant, prolonger les dispositifs⁵⁸.
- Soutenir dans le temps les initiatives favorisant les changements de mobilité.

Offrir un lieu de conseil et d'achat : les maisons de la mobilité

Les maisons de la mobilité sont des outils à considérer attentivement, pour les collectivités notamment, afin d'accompagner les citoyens dans leur mobilité en fonction des problématiques de chacun, mais aussi des caractéristiques du territoire où ils habitent. Ces services, regroupés en un seul et même lieu, permettent en effet à chacun de trouver les réponses à ses attentes en termes de transports et de mobilités.

⁵⁸ La Région indique à ce sujet que les enquêtes menées lors de la semaine du défi mobilité constatent un report modal de l'autosolisme vers des mobilités durables de près de 30 %. Après 3 mois ce taux se monte à environ 14 %.

Plusieurs territoires ont déjà franchi le pas en aménageant, parfois dans d'anciennes gares, des maisons de mobilités comme c'est le cas par exemple à Châteaubriant en Loire-Atlantique où la communauté de communes a missionné des agents pour offrir une information et une vente de billet sur l'offre de mobilité du territoire intercommunale, autour de 3 grands volets :

Les Transports collectifs : lignes ferroviaires, lignes régulières d'autocars, transport à la demande,

Les mobilités actives : vélo, vélo à assistance électrique, marche à pied,

Les automobiles partagées : covoiturage, autopartage, auto-stop organisé⁵⁹.

Entre décembre 2019 et décembre 2021, ce sont ainsi 25 000 visiteurs qui ont pu être renseignés et accompagnés dans cette maison de la mobilité et plus de 22 000 billets de train qui ont été vendus⁶⁰.

La maison de la mobilité travaille également en lien avec la maison France Service située à Derval.



Photo : communauté de Communes de Châteaubriant - Derval⁶¹

Préconisation 7 : Créer un fond spécifique pour inciter les territoires à investir dans la création de maisons de la mobilité dans l'ensemble de la Région et les accompagner dans leur projet.

⁵⁹ <https://www.cc-chateaubriant-derval.fr/espace-services/vie-pratique/mobilite/maison-de-la-mobilite/>

⁶⁰ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/chateaubriant-44110/plus-de-25-000-visiteurs-en-trois-ans-le-succes-de-la-maison-de-la-mobilite-a-chateaubriant-5e79d344-74c0-11ed-a624-3ce68ebc51cd>

⁶¹ <https://www.cc-chateaubriant-derval.fr/espace-services/vie-pratique/mobilite/maison-de-la-mobilite/>

Offrir plus de proximité dans l'accompagnement

L'association Wimoov, auditionnée par le CESER, se fixe pour objectif de conseiller les habitants pour trouver avec eux des solutions adaptées en matière de mobilité durable et inclusive. Elle mène avec le soutien du territoire un projet expérimental avec la commune des Hauts d'Anjou (49) afin de faire découvrir et déployer de nouvelles solutions de mobilité pour les habitants de ce territoire très dépendant de l'automobile individuelle⁶², même si 11 % de la population ne possède pas de véhicule individuel. Elle est partie pour cela d'un diagnostic détaillé du territoire.

En proposant des temps d'échanges, de débats et des ateliers d'initiations, elle se propose de construire « une culture mobilité ». Elle propose également des accompagnements pour l'usage des transports collectifs aux utilisateurs novices, notamment les seniors. Il s'agit de faire connaître tous les modes de déplacements, en particulier les alternatives à l'automobile, pour que les habitants puissent adopter le moyen de déplacement le plus adapté à leur situation et gagner en autonomie. Ainsi, des sensibilisations sont notamment faites à l'usage du vélo du quotidien, et des formations sont menées pour l'apprentissage à l'utilisation des transports collectifs. L'association aide les jeunes qui le souhaitent à rechercher des financements pour le permis de conduire, tout en soulignant qu'il n'est pas nécessaire pour exercer un emploi.

Virginie Watine, Directrice régionale Grand Ouest de Wimoov, et Benoît Dupont, chargé de développement de l'association, indiquent que l'usage des transports collectifs n'est pas inné et qu'il nécessite une phase d'appropriation. Les usagers, notamment les jeunes, peuvent rencontrer des difficultés avec l'usage numérique pour réserver leur titre de transport.

L'association travaille également auprès des seniors, qu'il s'agisse des jeunes retraités qui peuvent profiter de la fin d'activité pour changer de mode de déplacement, ou des personnes de début de dépendance.

De manière générale, Wimoov souligne le rôle de l'accompagnement des habitants pour favoriser l'évolution des pratiques de mobilité.

Niels Knapp-Zieller, géographe au Gérontopôle, souligne l'importance de la question de l'apprentissage des différentes formes de mobilité et de l'anticipation de l'arrêt de la conduite pour les seniors. Il s'agit de préparer ces échéances afin qu'elles ne conduisent pas à une perte de vie sociale des seniors.

⁶²<https://leshautsdanjou.fr/wp-content/uploads/2021/01/diagnostic-hauts-danjou-dec-2020.pdf>

D'autres structures interviennent en Pays de la Loire dans l'apprentissage de la mobilité, à l'image par exemple du réseau Mobin⁶³ implanté dans quatre des cinq départements ligériens, et dont les structures favorisent l'apprentissage des mobilités, de la mobilité active à l'automobile en passant par les transports collectifs.

Les plateformes de la mobilité, portées par des structures de statuts divers, visent à accompagner plus particulièrement certains publics en situation de fragilité (selon les cas : jeunes, salariés en formation, demandeurs d'emplois par exemple) dans la recherche d'une solution de mobilité autonome. Au plan national, 221 structures ont été recensées en 2023, dont 11 en Pays de la Loire.⁶⁴

Préconisation 8 : Contractualiser avec les structures qui favorisent l'apprentissage des mobilités.

Les initiatives doivent viser tous les publics : scolaires, étudiants, salariés, seniors, PMR...

Préconisation 9 : Lancer une campagne de communication sur les changements de comportements plus spécifiquement auprès des jeunes.

La Région pourrait s'inspirer de ce qui a pu être fait sur d'autres sujets tel que le tri des déchets dont le succès a été évident puisqu'une grande majorité de famille a été sensibilisée à ce sujet par l'intermédiaire des enfants⁶⁵.

⁶³ <https://www.mobin-solutions.fr/adherents/regions/Pays%20de%20la%20Loire>

⁶⁴ <https://www.mobiliteinclusive.com/le-lmi-publie-sa-nouvelle-cartographie-des-plateformes-de-mobilite-avril-2023/>

⁶⁵ La Région indique que cette démarche a été menée il y a plusieurs années dans le cadre d'un programme européen. Les élèves d'un territoire se sont vu remettre un passeport mobilité qui comprenait l'information sur l'offre de transport en commun et un forfait multi pour en profiter en famille.

4.4. Une tarification accessible et attractive et simplifiée tout en veillant aux équilibres budgétaires

Différents types de tarification unifiée pour les territoires étendus

Les grandes agglomérations, et plus généralement les territoires étendus qui souhaitent harmoniser leur tarification, peuvent opter pour plusieurs méthodes.

La tarification plate permet au voyageur de disposer d'une tarification unique quelle que soit la distance parcourue. C'est la tarification utilisée pour les cars interurbains dans les départements 44, 53 et 72.

La tarification zonale est généralement utilisée dans les territoires dotés d'une agglomération centre, les zones étant définies de manière concentrique. Le tarif est défini en fonction du nombre de zones traversées, et non de la distance. C'est le cas des zones tarifaires de l'Île de France.

La tarification par alvéoles est utilisée par les territoires où plusieurs agglomérations sont présentes. Le territoire est découpé en zones polygonales de taille comparable et le prix d'un trajet, indépendant de sa direction, dépend du nombre de zones traversées. C'est la tarification adoptée par Métrocéane (voir ci-dessous) et par de nombreuses régions allemandes, permettant une tarification unifiée.

La tarification kilométrique : le voyageur paie selon le nombre de kilomètres qu'il parcourt durant son trajet. Généralement des seuils sont définis pour simplifier la tarification. Par exemple, pour les cars vendéens, trois tranches sont définies : moins de 20 km, de 20 à 50 km, plus de 50 km. Le TER est basé sur une tarification kilométrique dégressive, avec un certain nombre d'aménagements (billets Eco, tarifs promotionnels etc.).

La tarification intégrée : un seul titre pour tous les modes de transport public

La tarification intégrée, c'est la possibilité d'utiliser un seul titre quel que soit le moyen de transport utilisé. En pratique, il s'agit de permettre l'utilisation du titre de transport urbain pour emprunter notamment les TER sur le périmètre de l'agglomération.

Des accords de tarifications intégrées ont d'ores et déjà été conclus dans 3 des 4 principales agglomérations ligériennes, à savoir celles de Nantes, le Mans et Saint-

Nazaire. A Angers, cette intégration ne concerne actuellement que les scolaires⁶⁶. La mise en place de cette intégration tarifaire pour tous les voyageurs est en projet à Laval. Comme les transports urbains de la métropole, le TER est gratuit sur l'agglomération nantaise le week-end. L'intégration tarifaire nécessite une convention avec les collectivités pour indemniser la Région des trajets réalisés par les voyageurs détenteurs d'un titre de transport urbain.

Le CESER souligne l'intérêt de cette intégration tarifaire. Il souhaite que l'élargissement de cette intégration tarifaire soit étudié avec les collectivités pour les agglomérations ligériennes où elle est pertinente, en particulier Angers. Cette intégration tarifaire pourrait concerner le TER ainsi que les trajets internes aux agglomérations réalisées en cars interurbains⁶⁷.

⁶⁶ La Région indique qu'elle est disposée à pratiquer cette intégration tarifaire à Angers mais que ce n'est pas le choix de la communauté urbaine actuellement.

⁶⁷ La Région souligne toutefois le risque de surcharge des cars interurbains dans le cadre d'une intégration tarifaire, les voyageurs pouvant opter pour le véhicule le plus rapide.

Focus sur un exemple de tarification multimodale intégrée : Métrocéane

Un système de tarification intégrée a été mis en place en Loire-Atlantique. Il couvre les agglomérations situées entre Nantes, Guérande, Pornic et Machecoul.

Le titre Métrocéane permet d'emprunter tous les transports publics de proximité du bus urbain au TER, en passant par les cars interurbains. La tarification se fait par zone.



Le billet Métrocéane est particulièrement avantageux pour un trajet aller-retour. Il favorise l'utilisation conjointe de l'ensemble des réseaux de transport. Une généralisation de cette offre sur l'ensemble de la Région pourrait être étudiée.

Les tarifications existantes en Pays de la Loire

Avec le service Aléop, la Région Pays de la Loire propose plusieurs abonnements et tarification pour les occasionnels qui visent à prendre en compte les besoins de l'ensemble des voyageurs⁶⁸, que ce soit dans les déplacements en TER pour cars et bus.

⁶⁸ <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/abonnements/tous-les-abonnements>

Les tarifs TER (trains et cars des liaisons « historiques »)

Actuellement, la tarification des cars de compétences régionales diffère de celle des trains, sauf pour les lignes de cars dites historiques correspondant notamment aux lignes qui remplacent des trajets ferroviaires supprimés. Il s'agit des lignes Nantes – Poitiers, Nantes – Noirmoutier, Nantes – Saint-Jean-de-Monts, Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Fontenay-le-Comte – Niort, Le Mans - Saumur, Angers – Châteaubriant... Ces lignes de cars historiques sont en tarification TER ferroviaire.

Pour rappel, les Régions disposent depuis 2017 de la liberté tarifaire qui permet de s'affranchir du barème kilométrique dégressif de la SNCF⁶⁹. La Région a donc la possibilité de créer des tarifs spécifiques. C'est notamment le cas entre Nantes et Rennes où le coût payé par le voyageur est inférieur afin d'assurer l'attractivité du train. Ainsi, il est moins onéreux d'aller de Nantes à Rennes par Vitré (18 €) que d'effectuer un trajet direct Nantes - Vitré (37,40 €). La liberté tarifaire conduit cependant à la fin du titre unique de bout en bout du trajet, lorsque le voyageur doit emprunter un TER et un train grande ligne.

Le Conseil Régional a souhaité en 2018 rééquilibrer la participation des voyageurs abonnés et occasionnels au profit de ces derniers. Il s'agissait à la fois de conserver un taux de couverture⁷⁰ suffisamment important et d'assurer une attractivité du TER pour les voyageurs occasionnels. La Région prévoyait donc une augmentation de l'abonnement de 7€ par mois chaque année pendant 3 ans. Dans le même temps, la Région avait mis en place un certain nombre d'avantages pour les voyageurs occasionnels, notamment via l'utilisation de la carte Mezzo et des tarifs événementiels.

Du fait de la Covid, l'augmentation des tarifs abonnés de 2020 a été reportée sine die. En 2023, les abonnements ont été augmentés de 4€ par mois.

⁶⁹ Tarification liée à la distance. Plus le voyageur effectue un trajet long, moins le coût au km est élevé.

⁷⁰ part payée par le voyageur, pour rappel elle est pour le TER de l'ordre de 30 %



Outre ces titres, la Région propose depuis 2020 le pass jeune permettant de voyager en TER en illimité pour 25 € par mois durant l'été.

La Région propose également les billets ecco offrant environ 25 % de réduction, pour les titres achetés par Internet au plus tard la veille. Le CESER avait lors de sa mise en place regretté que ces titres ne soient pas accessibles aux guichets et distributeurs automatiques, mais il note positivement qu'ils puissent désormais être achetés jusqu'à J-1 sur tous les canaux.

Niels Knapp-Zieller, géographe au Gérontopole, souligne les difficultés et les réticences de certains seniors quand ils doivent acquérir leur titre de transport par Internet.

Les tarifs cars

Les tarifications des cars interurbains mises en place par les départements n'ont pas été modifiées à l'occasion de la prise de compétence par la Région.



Il existe actuellement 5 tarifications départementales, trois étant "plates" (tarification au même montant, modique, quel que soit la longueur du trajet, en Loire-Atlantique, Mayenne et Sarthe), une zonale (en Maine et Loire) et une par pallier kilométrique (en Vendée). Les tarifs s'échelonnent de 2 € (Mayenne) à 6,20 € en Maine et Loire pour le trajet le plus long.

Les tarifications du transport à la demande s'échelonnent entre 2€ et 2,40 € pour un trajet simple. Trois départements avaient choisi une tarification plate, partant du constat d'une fréquentation de leur réseau « car » très faible et donc de recettes limitées. Cette tarification a conduit à une très forte augmentation de la fréquentation. Pour la Loire Atlantique, par exemple, la fréquentation avait doublé en quelques mois⁷¹.

Il existe actuellement une offre sociale pour le TER, la carte Mobi, réservée aux demandeurs d'emploi et demandeurs d'asile, et qui offre 75 % de réduction sur les trajets TER.

Cette offre évoluera à partir de 2024 : les bénéficiaires dont les ressources ne dépassent pas un plafond, défini par le code de la sécurité sociale (et le code des transports), pourront voyager avec 75% ou 50%, en fonction de leurs ressources, de réduction sur le réseau Aléop en TER. Les usagers n'auront plus à justifier de leur statut. En outre, la condition de résidence en Pays de la Loire ne sera plus requise. La méthode de recomposition des ressources sera inspirée du calcul du Quotient Familial de la Caisse d'Allocations Familiales. Cette évolution ne devrait pas entraîner de baisse de recettes sur le réseau Aléop en TER, mais plutôt une (légère) augmentation. En effet, si les bénéficiaires seront plus nombreux en raison de la mise à jour du dispositif, ils seront moins à bénéficier de 75 % de réduction. **La Région compte sur une augmentation globale du nombre de bénéficiaires grâce au nouveau seuil de 50%. Elle indique que de nombreux ligériens ont des ressources faibles sans être spécifiquement demandeur d'emploi. Actuellement, le forfait Mobi concerne un peu plus de 12 000 bénéficiaires.**

Cette évolution renvoie à la demande de plusieurs acteurs auditionnés par le CESER qui ont souhaité que cette offre soit ouverte non plus uniquement sur un statut, mais en fonction du revenu du ménage. Si cette mesure apparaît socialement plus juste, elle présente la difficulté de devoir se baser sur la

⁷¹ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/2012/09/04/bus-lila-le-ticket-lunite-augmente-de-15-71499.html>

déclaration de revenus réalisée l'année suivant la perception de ces revenus, alors que la situation des demandeurs aura pu changer.

Il n'existe actuellement pas de tarification sociale généralisée sur les cars interurbains. Les tarifications sociales sont proposées dans 4 départements et visent en particulier les demandeurs d'emplois, les bénéficiaires du RSA, et les familles nombreuses. En revanche, les personnes âgées ne bénéficient pas de ces tarifs.

De même, pour les transports scolaires, il n'existe pas de tarification sociale. L'abattement de l'abonnement pour le 3ème enfant est une mesure familiale déconnectée du revenu familial. La Région justifie son choix de ne pas mettre en place une tarification sociale par le taux de couverture limitée à 10 % par les familles⁷².

Certaines lignes, à l'image de la ligne 422 en Maine et Loire, ont une tarification différente selon que les trajets sont internes ou externes à l'agglomération traversée (ici Mauges communauté). En effet, en interne à l'agglomération, le transport est de la compétence de celle-ci.

La tarification actuelle conduit à ce que certains trajets courts, au sein de l'agglomération, soient en proportion beaucoup plus coûteux pour les voyageurs que les trajets plus longs. Certains trajets sur cette ligne nécessitent l'acquisition de deux titres de transport lorsqu'ils dépassent l'agglomération de Mauges communauté.

Concernant spécifiquement les jeunes, le CESER, dans son étude de septembre 2022 intitulée "Jeunesses pouvoir de dire, pouvoir d'agir", préconisait de "mener des actions encore plus incitatives sur les transports collectifs pour les jeunes (ex : week-end découverte à 1€ le trajet, faire bénéficier de 75 % de réduction tous les jeunes), avec une attention particulière pour les jeunes en situation de handicap." Ces préconisations sont toujours d'actualité.

Le titre allemand à 49 € par mois : une initiative inspirante ?

Récemment, de nouvelles initiatives ont été prises par l'Allemagne en matière de tarification qui font débat en France. En effet, l'Allemagne a proposé à l'été 2022 un tarif unique à 9€ pour l'ensemble des transports collectifs de proximité (trains régionaux, transports urbains et interurbains) de son territoire.

Le titre de transport s'achetait à partir de n'importe quel canal (train, transport urbain...).

⁷² Selon la Région, le coût total de transport est de 1230 € par élève et par an.

Cette mesure a rencontré un vif succès d'un point de vue social puisque ce sont 52 millions de tickets qui se sont écoulés entre juin et août, donnant accès aux déplacements à des personnes qui n'avaient jamais voyagé, mais aussi d'un point de vue environnemental puisque la Fédération des Entreprises de Transport estime que cette mesure a permis d'économiser 1,8 million de tonnes de CO₂, à mettre en rapport avec les 761 Mt de CO₂ émis au total en 2021⁷³.

Néanmoins, malgré ces succès sociaux et environnementaux, il a été acté que cette mesure à caractère « exceptionnel » n'était économiquement pas tenable puisqu'elle a coûté à l'État allemand 2,5 Milliards d'€. De plus, la rapidité et l'impréparation de sa mise en place a été telle que les infrastructures et les matériels se sont révélés parfois insuffisants pour faire face aux flux de voyageurs, avec des trains bondés et des retards continuels.

Ainsi, les 16 Ministres des Lands (régions) se sont entendus pour proposer à partir du 1er mai 2023, et sur une durée prévisionnelle de 2 ans minimum⁷⁴, un abonnement national au tarif unique à 49€. Cela pourrait permettre de capitaliser sur les points positifs de l'expérimentation de l'été 2022, mais de manière plus organisée et économiquement moins onéreuse pour les pouvoirs publics qui tablent sur un coût de 3 milliards d'Euros par an, partagé à part égales entre l'État et les régions. Toutefois, l'avantage social en sera amoindri.

En France, cette mesure d'outre-Rhin fait débat. Le ministre en charge des transports a annoncé vouloir proposer une offre similaire en France, sans que le financement d'une telle offre ne soit précisé à ce stade. La Présidente du Conseil Régional estime que cette mesure coûterait au moins 10 M€ par an⁷⁵ pour les Pays de la Loire, une somme dont elle considère que la Région ne dispose pas en l'état. **Il faudra donc observer avec attention les résultats concrets de cette mesure sur du plus long terme et évaluer ses avantages et ses inconvénients afin, éventuellement, de s'en inspirer en France si elle se révélait pertinente.**

⁷³ <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/energie-environnement/en-2022-l-allemande-a-encore-manque-ses-objectifs-d-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-946727.html>

⁷⁴ A l'automne 2023, des [interrogations](#) persistent sur le financement de l'offre sur l'ensemble de cette période

⁷⁵ Sur un budget total consacré aux mobilités d'environ 500 M€.

Le positionnement du CESER sur la tarification

Préconisation 10 : Lancer une étude sur les conséquences financières pour la Région d'une éventuelle offre nationale d'abonnement globale aux transports de proximité.

Préconisation 11 : Réaliser l'harmonisation tarifaire des transports routiers interurbains, sur l'ensemble du territoire régional.

Cela doit inclure les lignes de cars dites « historiques ». Il s'agit de garantir l'équité entre les habitants de la Région et de favoriser la lisibilité de l'offre⁷⁶.

Généraliser l'intégration tarifaire dans l'ensemble des agglomérations.

Quelle position sur la tarification train/car ?

L'adoption d'une tarification intégrée quel que soit le mode de déplacement régional, en fonction de la distance parcourue (ou de zones traversées) aurait l'avantage de la lisibilité. Le voyageur utilisant alors le mode le plus pratique pour lui, et pouvant combiner les modes de transport. Mais elle entraînerait un renchérissement des trajets en cars interurbains. Par ailleurs, de nombreux habitants ne résident pas à proximité des gares et n'ont accès au mieux qu'aux cars interurbains.

L'adoption d'une tarification distincte car / trains présente l'avantage de faire une différence entre deux modes de transport dont la rapidité et le confort diffèrent et de maintenir des tarifs attractifs sur le car. Elle met aussi (c'est le cas actuellement sur certaines liaisons à l'image de Nantes - Pornic) le car en concurrence avec le TER.

Préconisation 12 : Adopter une tarification des cars interurbains en lien avec la distance parcourue.

Le CESER préconise l'abandon de la tarification plate des transports interurbains pour favoriser le lien entre le prix payé par le voyageur et le service rendu. Il s'agit d'aller vers une tarification par alvéole pour les cars interurbains à condition que les alvéoles soient de tailles équivalentes. Le CESER souhaite également une coordination avec les agglomérations traversées par les cars interurbains pour une

⁷⁶ La Région indique qu'elle prévoit de le faire à l'été 2025.

tarification unique quelle que soit l'AOM responsable du transport, offrant plus de lisibilité aux voyageurs.

L'adoption de la nouvelle tarification doit s'accompagner de tarifs spécifiques pour les populations les plus précaires, et de la possibilité d'utiliser les offres TER, par exemple le forfait multi.

Une tarification unique quel que soit le mode de transport, car ou train, pourrait être un idéal mais risquerait d'augmenter fortement le tarif payé par le voyageur car. De plus, de nombreux territoires ruraux ne disposent que d'une desserte interurbaine routière. C'est pourquoi le CESER préconise de maintenir une distinction entre la tarification du transport car et celle du transport ferroviaire.

Préconisation 13 : Mettre en place une tarification sociale selon le statut, pour plus de lisibilité, avec des critères équivalents pour le train et les cars interurbains.

Faire connaître les offres, et évaluer leur efficacité

Les différentes auditions menées ont permis de constater que de nombreux citoyens ne connaissent pas les offres tarifaires régionales, en particulier les offres Mezzo et les forfaits multi.

Des offres ponctuelles existent (billets événements à 5 €, titre à 5 € le premier week-end du mois). Elles ne sont là aussi pas toujours connues.

Pascal Fontaine, président de la FNTV, souligne également la nécessité d'améliorer la signalétique des arrêts de transport interurbains.

Préconisation 14 : Faire connaître et rendre lisibles les différentes offres tarifaires régionales.

- Promouvoir les offres régionales par des campagnes de communication (réseaux sociaux, affichage, presse, radio...).
- Rendre les offres plus lisibles sur les canaux de vente, en particulier sur le portail ferroviaire SNCF Connect.

Evaluer le coût de ces offres et leurs résultats (la Région précise que la SNCF donne les éléments).

4.5. Une billettique unique

De nombreux acteurs auditionnés ont souhaité la mise en place d'une billettique unique pour les différentes offres de transport collectif, voire l'ensemble de l'offre de mobilité Aleop.

Il s'agit pour les voyageurs de simplifier l'utilisation des transports collectifs en leur évitant d'acheter plusieurs titres de transport pour un même trajet.

Cette idée fait écho aux propos tenus par le ministre des Transports qui espère expérimenter le titre unique de transport sur le plan national dès la fin 2023 pour une généralisation d'ici à 2025⁷⁷. Pour le Ministre, le titre pourrait éventuellement être entièrement dématérialisé. **Le CESER a déjà alerté sur ce dernier point, notamment dans son étude sur l'illectronisme votée en octobre 2021, en rappelant son attention à ce que le développement des usages du numérique n'exclue personne.** Toutefois, le Ministre a indiqué qu'une version papier pourrait être proposée, notamment pour les personnes moins à l'aise avec l'outil numérique.

En outre, la Région souhaite s'engager dans la mise en place de son propre système de distribution de titres de transport. Il s'agira d'un guichet unique pour l'ensemble des offres TER et cars dépendant de la Région, tout opérateur confondu. Ce système de distribution devrait être proposé à partir de 2025. **Le CESER a salué cette initiative qui doit aboutir à une billettique unique pour une praticité et une lisibilité accrue pour le voyageur.**

Les principaux réseaux de transport urbains disposent de leurs application smartphone, permettant l'achat voire la validation des titres. Certains réseaux permettent même que la carte bancaire sans contact fasse office de titre de transport. C'est le cas d'Irigo (réseau de l'agglomération d'Angers). L'enjeu est d'offrir une application regroupant différents services.

⁷⁷ <https://www.20minutes.fr/societe/4022409-20230208-deux-ans-peut-developper-titre-unique-transport-toute-france-annonce-clement-beaune>



L'exemple d'Irigo

En Nouvelle-Aquitaine, l'application Ticket Modalis, que le voyageur peut acheter et valider sur l'application dédiée, référence les titres de 25 réseaux de Nouvelle Aquitaine : Le TER avec le Pass Abonné 20 / 30 voyages, les réseaux de cars interurbains, la ligne de car Nantes – Poitiers, et 13 réseaux urbains.

L'exemple breton de KorriGo.



KorriGo facilite l'utilisation des transports collectifs en Bretagne en proposant une carte unique utilisable sur 12 réseaux de transports, dont le réseau TER BreizhGo et les cars BreizhGo en Ille-et-Vilaine.

Sur ce support unique, il est possible de charger des titres de transports des réseaux TER BreizhGo, du car BreizhGo en Ille-et-Vilaine, et des réseaux urbains STAR de Rennes Métropole, CTRL de Lorient Agglomération, QUB de Quimper Bretagne Occidentale, Bibus de Brest Métropole, TUB de Saint-Brieuc Armor Agglomération, MAT de Saint-Malo Agglomération, TBK de Quimperlé Communauté, Axéo de Guingamp - Paimpol Agglomération, SURF de Fougères agglomération et Distribus de Lamballe Terre & Mer.

La carte KorriGo doit être obligatoirement validée à la montée dans le bus, le tram, le car et avant de monter dans le train ou le métro.

Elle permet aussi d'accéder facilement aux parkings sécurisés des gares de Morlaix, de Saint-Brieuc ou de Guingamp et à des abris vélos sécurisés aux gares de Janzé, Messac-Guipry, Guichen, Vannes, Quimperlé, Rosporden, Servon-sur-Vilaine, Vannes, Vitré et Montfort-sur-Meu. Ces parkings et abris sont gratuits et soumis à inscription préalable.

La carte KorriGo permet également l'accès à d'autres services comme les piscines, les bibliothèques et les services universitaires.

Il s'agit donc d'une carte qui regroupe des titres de transport, mais pas d'un titre unique. Y compris par Internet, l'utilisateur doit acheter chaque titre sur le site spécifique de chaque opérateur (TER, réseau urbain...).

Par ailleurs l'ensemble des réseaux de cars interurbains bretons n'est pas inclus. Certains titres de transport peuvent être chargés en ligne, mais les titres de TER doivent être chargés aux guichets ou aux distributeurs automatiques SNCF.

La carte KorriGo constitue un progrès indéniable, mais ne constitue pas une offre de billettique intégrée complète.

Préconisation 15 : Etudier la mise en place d'une billettique unique.

Elle pourrait être disponible sous forme de carte à l'image de KorriGo, mais aussi sous forme dématérialisée via le smartphone voire la carte bancaire.

Préconisation 16 : Finaliser la mise en place de l'intégration tarifaire dans l'ensemble des agglomérations et étudier la mise en place, en lien avec les agglomérations, des titres combinés agglomérations + TER pour les voyageurs occasionnels⁷⁸.

Le MaaS : promesse d'achat facilité ou risque de fracture numérique ?

Le MaaS (Mobility as a Service, c'est-à-dire mobilité comme service) consiste en l'utilisation d'une interface numérique unifiée qui offre à un utilisateur des services répondant de manière intégrée et personnalisée à ses besoins de mobilité.

Un service MaaS permet d'agir, via une interface numérique unique, à la fois :

- Sur l'information voyageur, afin de participer à la rationalisation des choix de mobilité (personnalisation de l'itinéraire de mobilité en réponse à un besoin spécifique, approche servicielle permettant en plus du calcul d'itinéraire la réservation, le paiement, la billettique...).

⁷⁸ Selon la Région, le projet en cours de billettique devrait simplifier la mise en œuvre de titres occasionnels combinés

- Sur la promotion des alternatives à la voiture individuelle, en prenant en compte l'ensemble des modes de transport alternatifs dans le calcul d'itinéraire, avec leur état en temps réel.
- Sur l'incitation à changer de mode de déplacement, en appliquant par exemple une tarification incitative.

[La Loi d'Orientation des Mobilités \(LOM\)](#), promulguée en 2019, a permis par son article 28 l'ouverture des canaux de billettique des systèmes de transports publics pour favoriser l'émergence de services numériques multimodaux. Ainsi, il pourrait être bientôt possible d'acquérir son titre de transport par plusieurs canaux : Destinéo, SNCF Connect, sites des transports collectifs locaux, mais aussi par exemple Google Map.

L'utilisateur pouvant ainsi privilégier l'outil qu'il préfère. D'ores et déjà, SNCF Connect propose l'achat de titres urbains de plusieurs réseaux urbains, dont ceux du Mans, Saint-Nazaire ou Les Sables d'Olonne.

La Région indique ainsi profiter de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER pour passer d'une billettique basée sur les données de la SNCF à une billettique basée sur des données à la main de la Région. C'est-à-dire que les données seront désormais gérées par la Région, et que cette dernière proposera sur le site Aleop une offre de distribution à même de vendre des titres de transport ferroviaires, mais également les titres de transport routiers interurbains.

Le développement du MaaS appelle à certains points de vigilance : les offres seront-elles identiques selon tous les prestataires ? L'ensemble des titres sera-t-il proposé ? L'enjeu pour le voyageur est de disposer d'une offre équivalente et au même prix quel que soit son mode d'accès à la billettique.

En Nouvelle-Aquitaine, SNCF Connect propose aux voyageurs le service Just Go qui permet au voyageur de payer directement son titre de transport TER en se signalant à la montée et la descente du train, le trajet réalisé étant alors facturé directement en fin de mois. Ce service devrait prochainement être étendu à d'autres régions. En Nouvelle-Aquitaine, il rentre de fait en concurrence avec le ticket Modalis mis en place par la Région⁷⁹.

Par ailleurs, même si les différentes applications informatiques offre à l'utilisateur des ergonomies différentes, l'utilisation de ces applications n'est pas aisée pour tous les voyageurs. L'absence d'alternative au tout numérique risque de laisser certains d'entre eux sans solution pour acquérir leur titre de transport.

⁷⁹ <https://www.sncf-connect.com/aide/just-go>

Le CESER se félicite de la perspective d'un point d'entrée unique informatique pour l'acquisition de l'ensemble des titres de transport Aléop routiers et ferroviaires. Ce service devrait proposer également les offres ferroviaires qui ne dépendent pas de la Région. Le CESER souhaite que la possibilité de proposer une interface facile à lire et à comprendre (FALC) soit étudiée, pour favoriser l'accessibilité de tous à ce service.

Enfin, la Région a mis en place en 2022 le service téléphonique non surtaxé Allô Aleop qui permet aux voyageurs d'obtenir des informations sur l'ensemble des offres. Ce service rencontre un franc succès avec jusqu'à 18 000 appels mensuels.

Préconisation 17 : Faire du MaaS une opportunité pour les voyageurs

- Maintenir le service régional de renseignement téléphonique non surtaxé pour les utilisateurs.
- Maintenir la possibilité pour les voyageurs d'acquérir leur titre de transport ferroviaire sur les canaux SNCF, en particulier SNCF Connect, qui est un outil national permettant de gérer les trajets sur le territoire français. Il souhaite que l'outil SNCF Connect puisse également proposer les titres de transport routier interurbain comme il le fait déjà pour un certain nombre de titres urbains.
- Maintenir des services d'information et d'achat pour les voyageurs dans les gares en complément des commerces partenaires.

4.6. Une offre de transport collectif hiérarchisée

Un réseau ferroviaire cadencé

En 2017, la Région Pays de la Loire a mis en place un cadencement⁸⁰ horaire sur certaines lignes. Cela a permis selon elle d'augmenter la fréquentation de 11%.

Dans sa Stratégie Régionale des Mobilités, la Région indique vouloir désormais maintenir l'offre en heures de pointe et la renforcer en heures creuses en mettant en place une offre cadencée continue sur toute la journée en semaine. Ainsi, sauf exception, elle souhaite qu'au minimum un train circule par heure et par gare, dans les deux sens, de 6h à 20h. L'idée est ainsi de répondre aux besoins de l'ensemble des voyageurs tout en optimisant l'utilisation du matériel existant.

⁸⁰Le cadencement consiste à offrir toute la journée les trains aux mêmes heures, par exemple 8h12, 9h12, etc

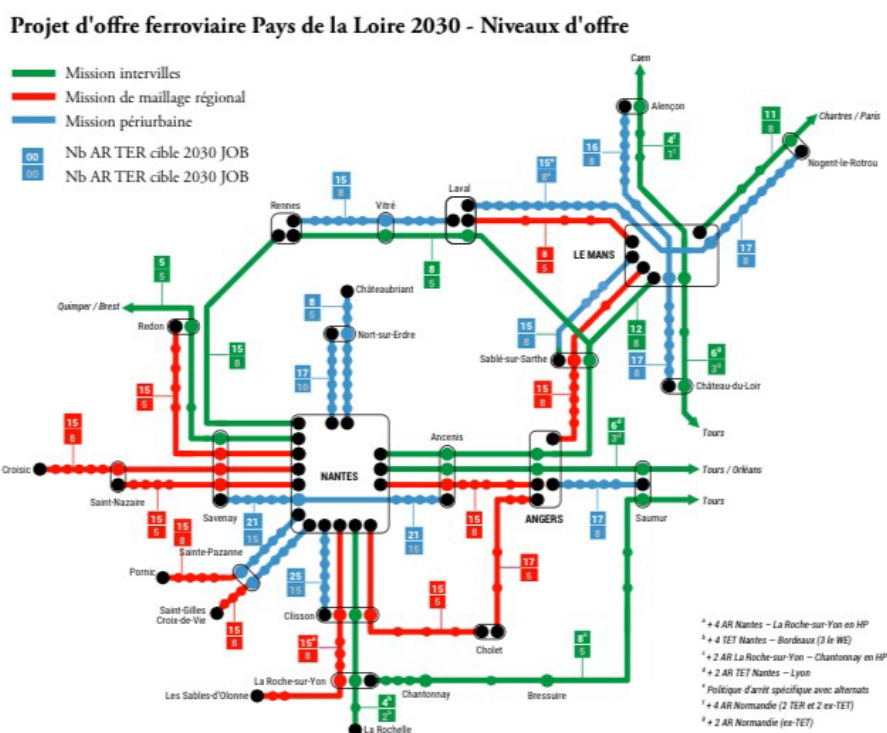
Rappel des principes du cadencement envisagé par la Région Pays de la Loire.

L'offre de transport augmentée en 2030 serait organisée en trois types de missions de train :

Les missions périurbaines rayonnent autour des métropoles de la région et desservent finement leurs couronnes. Leur niveau de cadencement minimal en semaine est horaire (un train par heure), éventuellement renforcé à la demi-heure aux heures de pointe ;

Les missions de maillage régional relient les métropoles aux zones rurales de la région. Leur niveau de cadencement en semaine est horaire, avec des renforts à la demi-heure aux heures de pointe dans certains cas ;

Les missions intervilles relient rapidement les métropoles entre elles. Leur cadencement minimum est aux deux heures. Pour les liaisons interrégionales, la Région des Pays de la Loire engagera un travail avec les Régions limitrophes pour un développement conjoint de l'offre.



Dans son avis sur la stratégie régionale des mobilités, le CESER avait salué l'augmentation forte de l'offre prévue par la Région. Il suivra avec attention la déclinaison de la stratégie, dans le cadre d'augmentation des coûts de l'énergie.

Les services express régionaux métropolitains

Le Président de la République a, en novembre 2022, relancé l'idée de "RER métropolitains" dans une dizaine de grandes agglomérations au plan national. Nantes serait concernée. Le ministre des Transports, Clément Beaune, a évoqué 10 à 15 RER métropolitains, pour un coût total de 10 milliards d'euros⁸¹. De son côté, l'Assemblée nationale a adopté en première lecture en juin 2023 une proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM), qui s'appliquerait aux EPCI de plus de 100 000 habitants⁸². La proposition de loi a été adoptée par le Sénat, permettant la poursuite du parcours législatif. A cette occasion, Clément Beaune a annoncé que l'Etat mettrait sur la table 767 M€ pour lancer les projets, demandant aux Régions de mobiliser "une somme analogue⁸³".

Le contrat opérationnel des mobilités signé entre la Région et les EPCI du bassin de mobilité Centre Loire Atlantique prévoit la mise en place d'ici à 2028 d'un "réseau type Service Express Métropolitain" pour la métropole nantaise⁸⁴.

Le 16 novembre 2023, la Région et l'Etat ont également indiqué que ce projet ferait l'objet de financements dans le cadre du volet "mobilités" du CPER 2021 – 2027. 106,4 M€ sont ainsi fléchés, d'une part pour la réalisation du SERM de Nantes, et d'autre part pour le lancement d'études de préfiguration pour la mise en place de SERM sur Angers et Le Mans.

Ce projet inclut pour la Région le TER, mais aussi les transports urbains et interurbains, ainsi que les infrastructures cyclables. Il s'agit bien d'offrir une offre multimodale.

L'idée est pour la Région d'aller vers des fréquences de 30 minutes sur le TER.

La déclinaison opérationnelle à moyen et long terme des SERM devra être précisée. Le CESER suivra avec attention les évolutions législatives en la matière.

Le CESER se félicite du projet de service express métropolitain du bassin nantais. Il permettra de densifier, hiérarchiser et structurer l'offre. La Région reconnaît que la mise en place du service impliquera des investissements conséquents. Ces investissements doivent être planifiés.

⁸¹ https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/planification-ecologique-trois-questions-sur-les-rer-metropolitains-pour-lesquels-emmanuel-macron-promet-d-investir-700-millions-d-euros-de-l-etat_6084657.html

⁸² <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000047697024/>

⁸³ https://www.banquedesterritoires.fr/rer-metropolitains-le-senat-adopte-la-proposition-de-loi-mais-sinquiete-du-financement-des-projets?pk_campaign=newsletter_quotidienne&pk_kwd=2023-10-24&pk_source=Actualit%C3%A9s_Localtis&pk_medium=newsletter_quotidienne

⁸⁴ https://metropole.nantes.fr/files/live/sites/metropolenantesfr/files/delib/deliberations/conseil-metropolitain/2023/04-07/documents/04_20230407_CNM_DELA_COM_Centre%20Loire%20Atlantique_VF2.pdf

La gare de Nantes est actuellement saturée, les projets de diamétralisation des parcours et d'augmentation de la capacité des quais pour permettre l'accueil concomitant de deux trains doivent être mis en œuvre dès que possible.

Enfin, le CESER considère que même si Angers et Le Mans n'ont pas le même potentiel que la métropole nantaise, le CESER estime que la mise en place d'une offre cadencée basée sur le principe d'un SERM pourrait être étudiée, comme le prévoit le protocole d'accord du volet "mobilités" du CPER annoncé en novembre 2023.

La mise en place des SERM pourrait conduire, si elle se confirme, à approfondir et actualiser la stratégie régionale des mobilités. Les contrats opérationnels de mobilité passés entre la Région et les collectivités devront le cas échéant être revus.

Une offre de cars interurbains structurée : cars express, lignes régulières, transport à la demande

L'ensemble du territoire régional n'est pas couvert par le train. Un réseau de cars départementaux, puis désormais régionaux, permet de compléter l'offre.

- **Des lignes de car express en particulier pour le travail et les études**

Pour le CESER, des lignes rapides express doivent être complémentaires de lignes de desserte fine du territoire.

Les deux modes doivent être développés en même temps et reliés par le maillon essentiel que représentent les PEM.

Actuellement, des lignes express existent avec des fréquences variables : par exemple, 3 cars par jour circulent en semaine entre Challans et la Roche-sur-Yon. La ligne Nozay - Nantes offre quant à elle 8 passages par jour, la moitié étant limitée à l'entrée de la ville en correspondance avec le tramway.

Ces lignes express sont complétées par des lignes omnibus, avec des fréquences variables.

Entre Treillières et Nantes, la fréquence en semaine en période scolaire s'échelonne entre 5 et 10 minutes ; la fréquence en heure creuse est de 60 minutes. Les autres lignes ont des fréquences inférieures et sont souvent limitées aux heures de pointe. La fréquence du week-end est beaucoup plus faible sur l'ensemble des lignes.

Le CESER souligne l'intérêt des voies réservées aux transports collectifs en entrée d'agglomération.

- **Des terminus à définir**

Il existe différentes approches sur l'opportunité des cars à desservir le centre-ville ou s'arrêter sur un PEM en entrée d'agglomération pour assurer les correspondances avec les transports urbains.

La desserte des centres-villes évite les ruptures de charge (correspondances) et évite aux voyageurs d'utiliser des transports urbains parfois très fréquentés. Elle a cependant des conséquences sur les fréquences qui peuvent être offertes par le transport interurbain. Elle peut conduire à un trajet car plus long qu'un trajet en tramway en site propre.

Il n'existe pas de solution universelle, le choix doit être opéré au cas par cas selon les besoins des voyageurs et l'offre de transport urbain existante.

Focus sur le service IllyGo dans le pays du Mans-Sarthe.

IllyGo est la nouvelle offre de transport collectif du Pôle métropolitain Mobilités Le Mans-Sarthe qui remplace, depuis le 2 janvier 2023, le VAOTRAM de la Ville de Changé et propose un service sur la Communauté de Communes du Sud-Est manceau.

IllyGo est une nouvelle offre de transport collectif à destination de l'ensemble des habitants de la Communauté de communes du Sud-Est Manceau. Il propose toute l'année plusieurs services de mobilité, 6 jours par semaine, en heure de pointe, du matin, du midi et du soir.

Il a été proposé une gratuité pendant les 3 premiers mois pour faciliter son appropriation par les habitants. Il est facilement reconnaissable avec son véhicule pouvant transporter jusqu'à 28 personnes et accessible aux personnes en fauteuil roulant.

La gestion d'IllyGo a été confiée à la Société Transdev dans le cadre d'un appel d'offre.

La problématique de l'efficacité des transports collectifs en zone rurale

Cette problématique n'est pas nouvelle. La mise en place d'un service de transport collectif en zone rurale est souvent une demande des populations auprès des élus locaux. Deux freins s'opposent alors aux élus. Le premier concerne le financement. Le second concerne son efficacité.

Les coûts vont d'abord concerner la création des arrêts et l'achat du matériel roulant. Le prix d'un mini-bus neuf à moteur thermique oscille ainsi aux alentours des 100 000 €, et entre 150 000 et 270 000 € pour un véhicule électrique. S'ajoute à cela les frais de fonctionnement qui, pour une agglomération de moins de 50 000 habitants, peuvent aller de 200 000 € par an s'il n'y a qu'un véhicule en service, jusqu'à 2,5 M€⁸⁵ par an s'il y en a par exemple 25. En sachant bien-sûr que plus il y aura de véhicules, plus l'efficacité de maillage sera pertinente et plus les bus seront fréquentés.

Ainsi, les coûts freinent souvent les élus qui, même s'ils souhaitent mettre en place une ou deux lignes, ne peuvent mailler de manière fine le territoire. Le résultat est donc souvent sans appel. Malgré l'investissement de la collectivité, les citoyens qui le peuvent préfèrent prendre leur voiture qui offre une souplesse et une rapidité supérieure.

Néanmoins des axes de réflexions existent pour améliorer l'efficacité des transports collectifs en milieu rural, comme l'a expliqué le rapport du Sénat de 2021 mené par Olivier Jacquin au nom de la délégation sénatoriale à la prospective. En effet, « L'association ATEC ITS France, qui regroupe collectivités et experts des transports, a établi une feuille de route pour les mobilités en zone peu dense. Plaidant pour la combinaison des modes et la mutualisation des moyens dans les espaces peu denses, ce rapport met en évidence les difficultés à faire reposer le système de mobilité dans ces territoires sur les systèmes classiques de transports collectifs et propose de travailler en priorité sur l'offre existante, en la recensant et en la coordonnant mieux, constatant que bien souvent il y a une offre significative mais non organisée. [...]

Ainsi, concernant les transports en bus ou cars express, le rapport de l'ATEC ITS France souligne qu'ils offrent une véritable solution alternative à la voiture pour accéder aux zones d'emploi des zones denses voire aux zones denses elles-mêmes. L'extension des zones périurbaines autour des grandes agglomérations donne en effet sa pertinence aux transports collectifs de rabattement, car il s'agit d'amener un nombre plus important de personnes sur des distances plus longues vers des

⁸⁵ <https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/Fiche%20Ligne%20de%20bus.pdf>

destinations centrales. Mais l'enjeu est que ces transports soient rapides, fiables et confortables. Car sinon, la voiture individuelle offrira toujours une souplesse et une rapidité inégalables. C'est pourquoi le rapport préconise des fréquences élevées aux heures de pointe avec des temps de parcours minimisés grâce à un faible nombre d'arrêts et au développement de voies réservées ».

En Loire-Atlantique par exemple, la ligne 300 propose en périphérie nantaise un car toutes les 5 minutes en heure de pointe entre Grandchamps-des-Fontaines et Nantes.

- **Des lignes régulières aux dessertes plus fréquentes**

La Région des Pays de la Loire s'engage à augmenter l'offre (plus de fréquence et plus d'amplitude horaire) sur les lignes autocars interurbaines à fort potentiel. Il s'agit de doubler l'offre de ces lignes d'ici 2030 (en volume kilométrique global) et de fiabiliser les temps de parcours (par l'usage des voies réservées, la priorité aux feux, le développement d'arrêts connectés à des parkings permettant du rabattement P+R interurbain).

Le CESER a souligné positivement cette ambition dans son avis de mars 2021 sur la stratégie régionale des mobilités. Il a également rappelé sa proposition d'une augmentation des fréquences sur l'ensemble du réseau en portant une attention particulière aux lignes de cars express structurantes, avec une fréquence de 30 minutes en heures de pointe et 60 minutes en heures creuses permettant un rabattement des cars de proximité. Il soutenait l'idée de l'amélioration du confort des cars, notamment avec l'accès au Wifi, permettant de renforcer l'attractivité de ce mode de déplacement pour l'ensemble de la population.

Lors de son audition devant le CESER, Matthieu Georget, représentant le syndicat mixte du pays du Mans, a souligné la volonté de voir développer des lignes de cars interurbains express pour se rabattre en entrée de la ville du Mans, en correspondance avec les tramways et bus express. Il s'agit pour lui de limiter les pertes de temps qu'impliquent une circulation en ville.

De son côté, Pascal Fontaine, président de la FNTV, souligne les interrogations qui se sont posées concernant l'agglomération nantaise, où un mix existe : certaines lignes s'arrêtent en entrée de ville quand d'autres vont jusqu'à l'hyper centre.

Pour le CESER, il n'existe pas de solution universelle à mettre en place entre les lignes express et les lignes régulières de desserte fine du territoire. De même, si le rabattement vers les gares s'avère parfois opportun, des expériences en ce sens ont dans certains territoires montré leurs limites. Les services doivent donc être mis en place par la Région en liaison avec les collectivités concernées.

La qualité de service nécessite des routes en bon état. Les routes doivent être calibrées pour le transport des cars. La création de voies réservées aux transports collectifs permet de limiter les conséquences des encombrements en entrée et sortie de ville. Ainsi, à Nantes, une voie a été créée sur l'A83 en entrée de Nantes⁸⁶, et une initiative similaire est prévue sur la route de Pornic.

Le CESER souligne également la nécessité d'améliorer la desserte de certains sites touristiques et culturels situés en milieu rural.

Les cars interurbains sont complétés par les transports scolaires. Ces lignes sont accessibles à l'ensemble des voyageurs sous réserve des places disponibles, et en s'acquittant du tarif commercial. Cependant, les transports scolaires ne fonctionnent par définition qu'en période scolaire.

L'abonnement scolaire, au tarif de 150 € à compter de la rentrée 2023, ne donne pas d'accès systématique aux lignes régulières.

⁸⁶ Cette voie est désormais ouverte au covoiturage

- **Un travail à mener avec les agglomérations**

Les agglomérations exercent la compétence en matière de transport scolaire et interurbain. Elles sont donc amenées à contractualiser avec les sociétés de transport interurbain au même titre que la Région.

Cette double contractualisation peut aboutir, en l'absence de concertation à des aberrations : certains cars ne peuvent pas rouler sur un réseau du fait d'une livrée ne correspondant pas au donneur d'ordre, ce qui implique de devoir réaliser des trajets évitables de retour au dépôt et de doubler les matériels.

Anatole Micheaud, Vice-président de l'agglomération Saumur Val de Loire, et Laurence Jaunault, chargée de missions mobilité durable à la communauté d'agglomération de Saumur Val de Loire, soulignent les conflits d'affichages entre les horaires Aléop et ceux des transports de l'agglomération sur certains PEM.

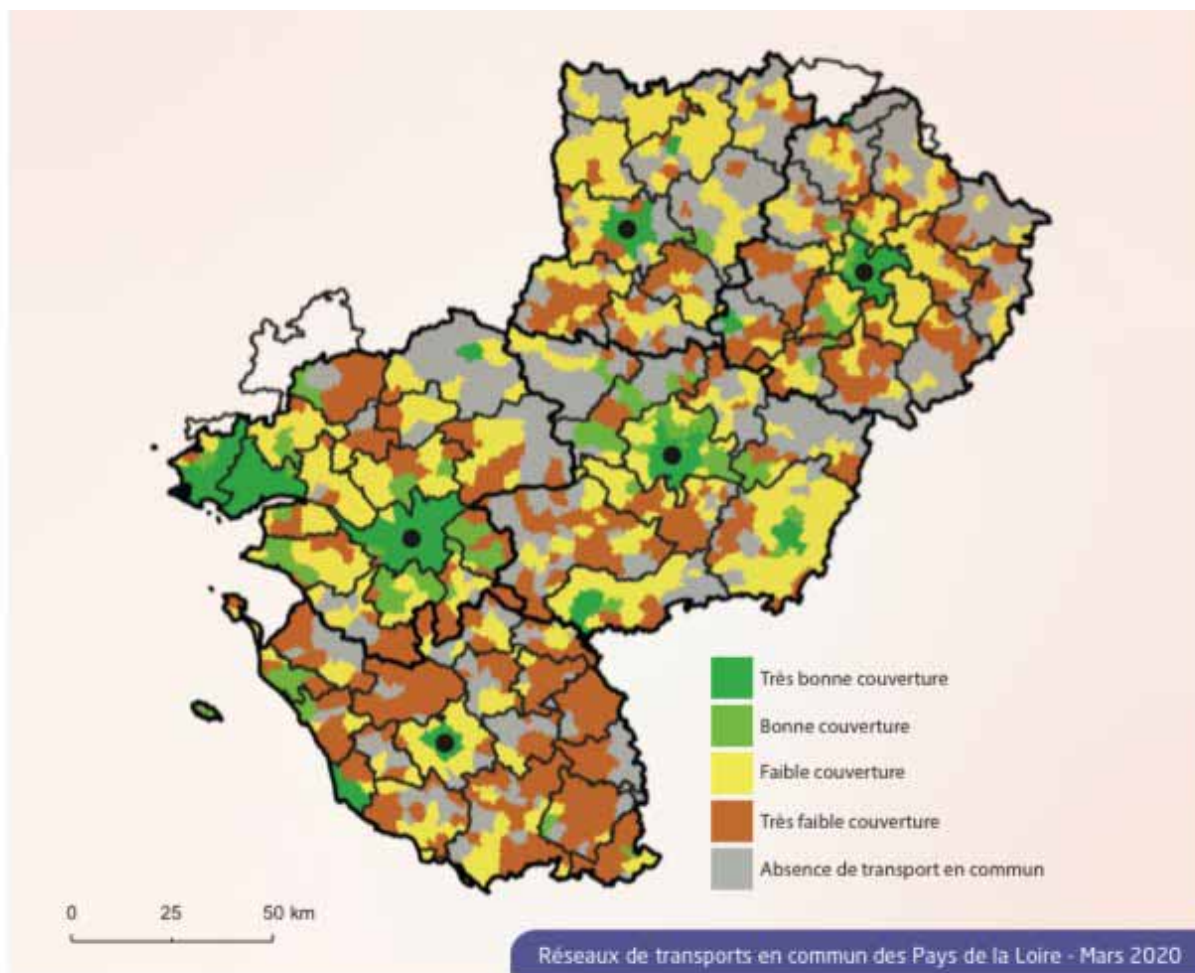
Pascal Fontaine, président de la fédération nationale du transport des voyageurs, fait part de la difficulté posée par la multiplication des autorités organisatrices des mobilités, avec des exigences parfois différentes entre elles. Il souligne également les difficultés posées par l'évolution des tarifications des touchers de quais.

Préconisation 18 : Approfondir le travail de proximité avec les transporteurs et les AOM pour éviter les dysfonctionnements (trajets à vide, exigences contradictoires des collectivités etc.).

- **Le transport à la demande, un complément indispensable**

L'ensemble du territoire régional n'est pas couvert par des lignes régulières. La demande ne nécessite pas toujours d'ouvrir un service régulier.

Lé Gérontopole a réalisé un recensement de la couverture du territoire ligérien en transport collectif : cf carte ci-après.



Carte source Gérontopole. Depuis janvier 2023, une partie du Sud-Vendée bénéficie d'une offre supplémentaire de TAD.

Le service est complété par des services de transport à la demande. Toutefois, à ce jour, l'intégralité des communes n'est pas desservie, en Maine et Loire, Sarthe et en Vendée.

Dans sa stratégie régionale des mobilités, la Région prévoit d'ici 2030 de connecter l'ensemble du territoire régional par une offre socle de TAD en semaine, sans préciser toutefois si l'offre sera développée par commune ou par EPCI. Les collectivités locales pourront compléter cette offre, à leurs frais, dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

Il s'agit d'un enjeu important pour certains territoires, comme l'a expliqué Benjamin Laburthe-Tolra, adjoint au Maire de Dollon (72), qui lors de son audition par le CESER, a fait part de sa demande répétée que sa commune dispose d'un service de TAD.

Frédéric Beauchef, Président de la Communauté de Communes Maine - Saosnois, a souligné l'importance du TAD pour l'accès aux soins.

Préconisation 19 : Mettre en place rapidement et sans attendre 2031 l'offre socle de TAD dans chaque commune.

Le TAD doit permettre de rompre l'isolement de certaines populations en leur permettant d'accéder au travail, aux études, mais aussi aux loisirs, achats, et à la sociabilisation.

Une coopération avec les entreprises du territoire est, à cet effet, souhaitable pour favoriser leur desserte.

Si l'élargissement des horaires serait à terme souhaitable, il se heurte aux coûts du service pour la collectivité, la prise en charge par les voyageurs étant limitée.

- **Le transport solidaire, un complément sur la base du volontariat**

Dans un certain nombre de territoires, se développe le transport solidaire. Il s'agit en général d'un transport assuré par des particuliers, à titre bénévole, et qui se font rembourser leurs frais de carburant. Le transport solidaire permet de créer du lien social entre les habitants du territoire.

Toutefois, une attention doit être portée à ce qu'il ne fasse pas concurrence aux offres marchandes. Par ailleurs, il ne peut pas répondre à tous les besoins, par exemple concernant le transport de personnes à mobilité réduite.

Enfin, étant basé sur le bénévolat, il n'a pas la pérennité d'un service assuré par une entreprise. Le coût pour le voyageur est généralement plus élevé que celui du transport public. Il s'agit d'un complément qui ne peut se substituer à l'offre mise en place par les collectivités. Le CESER rappelle que les associations, qui exercent d'autres missions au service des populations, n'ont pas vocation à se substituer à l'offre publique en matière de transport

Préconisation 20 : Mettre en place une conférence régionale des acteurs du transport solidaire

Il s'agit de mesurer l'impact des transports solidaires proposés et mettre en commun les bonnes pratiques.

Cette conférence devra faire l'objet d'une large communication auprès des associations concernées.

4.7. Une offre de transport collectif fiable

Les matériels ferroviaires disponibles et adaptés à la demande

La question qui se pose également, pour la mise en place d'un cadencement renforcé, concerne la disponibilité du matériel, mais aussi des personnels.

La question du dimensionnement du parc de matériel roulant pour faire face à l'augmentation de l'offre prévue dans la stratégie régionale de la mobilité est posée.

La Région souhaite s'appuyer sur une optimisation de l'utilisation du matériel existant. Il pourrait rouler toute la journée, pour augmenter l'offre en heure creuse, comme prévu dans le schéma régional des mobilités.

Le CESER souligne cependant que cela nécessite d'avoir un matériel entretenu et en nombre suffisant.

- Il s'agit en premier lieu de faire face à la fréquentation importante en heure de pointe, voire certains jours de forte affluence. Dès maintenant, on constate une affluence en hausse dans le TER, du fait notamment des coûts élevés des carburants. Le confort à bord est un élément clé de l'attractivité des transports collectifs et la Région doit être vigilante aux éventuelles surcharges qui peuvent apparaître. La mise en place d'un cadencement durant les heures creuses pourrait redéployer une partie des voyageurs. Cependant, l'augmentation du trafic en heure creuse peut avoir des conséquences sur les heures de pointe, par exemple les voyageurs partant en heure creuse le matin peuvent revenir en heure de pointe le soir. Pour faire face à l'augmentation prévue de la fréquentation, qu'il s'agisse de déplacements professionnels ou de loisirs, et alors que la population régionale devrait continuer à augmenter, le matériel devra donc proposer une capacité suffisante.
- Il s'agit également de parer les défaillances techniques des rames TER, pour éviter de reproduire la situation de l'automne 2023, durant lequel des

services ont été supprimés pendant plusieurs semaines faute de matériel disponible.

- La mise en place de services express métropolitains pourrait de plus nécessiter des rames TER complémentaires.
- Il est enfin nécessaire de prévoir la fin de vie de certains matériels, par exemple concernant l'étoile mancelle.

Auditionné par le CESER, Pierre-Henri Emangard, représentant de l'ASLO, indique que des pannes fréquentes de matériel ne permettent pas toujours de proposer des TER à deux rames, nécessaires pour permettre aux usagers de voyager dans des conditions satisfaisantes entre Sainte-Pazanne et Nantes aux heures de pointe. Il souligne aussi la sensibilité aux aléas météorologiques saisonniers de la composante numérique du matériel.

La question de la disponibilité et du caractère suffisant ou non du matériel est également posée par la CFDT Cheminots, dans une contribution qu'elle a adressée au CESER.

Sans pouvoir trancher la question, le CESER s'interroge donc sur le caractère suffisant du matériel roulant disponible pour la Région.

Dans ce contexte, la Région a indiqué lors de la session d'octobre 2023 qu'elle envisageait d'initier la commande d'une trentaine de rames TER à partir de 2024. Cette annonce devra être confirmée et précisée.

La Région étudie également la possibilité d'acquérir des matériels disposant d'une motorisation hydrogène, en particulier pour l'étoile mancelle (pour la ligne Caen - Le Mans - Tours non électrifiée). Elle prévoit aussi la possibilité de redéployer le matériel roulant dans l'ensemble du territoire, selon les besoins des différents opérateurs.

Tout en étant conscient du coût important de l'acquisition du matériel roulant, le CESER suivra avec attention les décisions qui seront prises par la Région en la matière.

Par ailleurs, conformément à la loi de 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, les Régions peuvent être amenées à reprendre la gestion du matériel roulant. Cela implique pour elles une montée en compétence. Les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ont créé en 2023 une société publique locale dédiée à l'ingénierie en matière d'achat et de maintenance lourde du matériel. Elles envisagent d'ouvrir la

SPL à d'autres régions⁸⁷. La Région Pays de la Loire doit-elle rentrer dans cette démarche ? La question reste posée.

Préconisation 21 : Assurer la disponibilité du matériel roulant ferroviaire

- Mener une étude pour déterminer les besoins de matériel roulant dans les années à venir, dans le cadre de la déclinaison de la stratégie régionale des mobilités, et en tenant compte des incidents qui peuvent intervenir dans le fonctionnement des matériels roulants.
- Engager une réflexion interrégionale pour qu'un parc de réserve mutualisé entre les Régions et les opérateurs soit mis en place. Des accords pourraient également être envisagés pour favoriser les coopérations en matière de maintenance en cas d'incident.
- Une réflexion pourrait également être menée sur la possibilité de mutualisation de la maintenance des TER avec les régions voisines, dans l'esprit de la SPL créée par les régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine. Dans le cadre de l'ouverture de l'exploitation du TER à la concurrence, le prêt contractualisés de matériel roulant entre opérateurs doit être encouragé pour faciliter la gestion des incidents.

Enfin, la question du type de matériel est posée. Auditionnée par le CESER, la CFDT cheminots évoque les navettes Draisy, train de capacité réduite (80 voyageurs dont 30 places assises), permettant d'offrir une souplesse d'usage avec des arrêts à la carte.

Préconisation 22 : Mettre en place une veille au sein des services de la Région sur les innovations techniques qui pourraient être pertinentes pour certaines lignes ferroviaires.

Cela nécessite de tenir compte des ressources existantes et des coûts de ces innovations

La mise en place du Wifi dans le TER peut intéresser les voyageurs. Elle leur permet de bénéficier dans l'idéal d'une connexion stable quel que soit leur opérateur de téléphonie mobile éventuel. Mais cela reste un sujet complexe. La SNCF annonçait en 2018 vouloir la généraliser dès 2020⁸⁸. Elle nécessite une couverture des lignes par la 4G et l'équipement des matériels roulants pour relayer le signal extérieur. Dans les TGV, la connexion reste parfois difficile mais s'améliore⁸⁹. En Normandie, les nouveaux matériels TER proposent le Wifi à bord⁹⁰.

⁸⁷ voir [https://www.mobilitemagazine.com/post/une-societe-de-gestion-des-materiels-ter-de-nouvelle-aquitaine-et-d-occitanie_et-https://www.laviedurail.com/actualites/la-nouvelle-aquitaine-et-loccitanie-creent-une-spl-pour-financer-leurs-trains/](https://www.mobilitemagazine.com/post/une-societe-de-gestion-des-materiels-ter-de-nouvelle-aquitaine-et-d-occitanie-et-https://www.laviedurail.com/actualites/la-nouvelle-aquitaine-et-loccitanie-creent-une-spl-pour-financer-leurs-trains/)

⁸⁸ <https://www.phonandroid.com/sncf-wifi-ter-dici-2020.html>

⁸⁹ <https://www.tf1info.fr/transports/video-wifi-dans-les-trains-une-connexion-toujours-difficile-2224563.html>

⁹⁰ <https://www.normandie.fr/nomad-cest-quoi>

Préconisation 23 : Améliorer le confort voyageur des TER et cars, en s'adaptant aux évolutions des usages.

La présence de prises de recharges électriques et USB paraît nécessaire pour répondre aux besoins actuels des voyageurs.

La mise en place d'un réseau Wifi, comme elle existe dans les TGV, doit être étudiée et objectivée, notamment en tenant compte de la généralisation des forfaits mobiles 4G et 5G et de l'utilité d'une connexion stable pour les utilisateurs.

Il est également nécessaire d'améliorer les conditions de rangement des bagages dans les rames TER.

Enfin, dans un objectif de confort pour tous et d'accessibilité universelle, le CESER appelle à généraliser, quand c'est possible, l'accès au TER via les planchers bas.

Des personnels disponibles

Un manque de conducteurs de car prégnant en Pays de la Loire comme sur le reste du territoire national

Le métier de conducteurs de cars fait l'objet d'une forte pénurie au niveau national, comme au niveau régional. Selon la Région Pays de la Loire, c'était, au mois d'octobre 2022, 400 emplois de conducteurs de cars qui étaient vacants. Certains services offrent en effet des conditions de travail peu attractives, en particulier les transports scolaires, qui imposent des horaires discontinus. Toutefois, c'est bien l'ensemble du transport routier qui est touché.

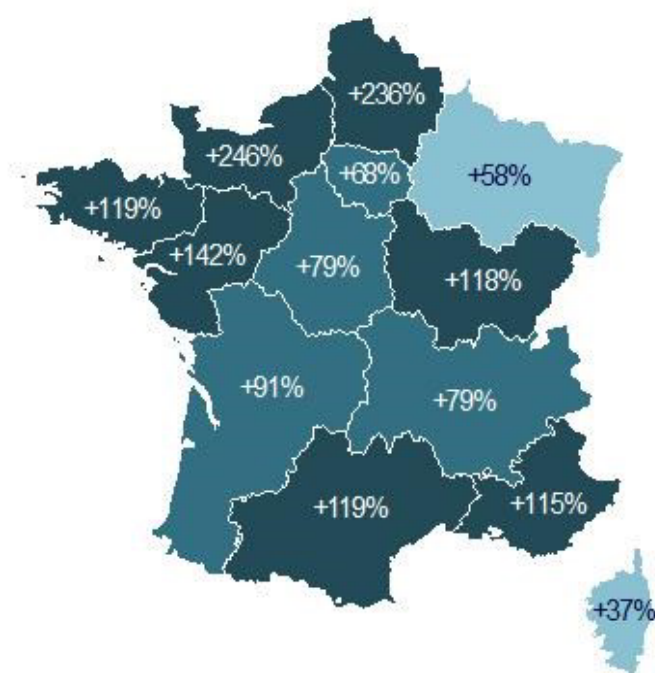
La Région Pays de la Loire a réussi jusqu'à présent à maintenir l'essentiel des services interurbains et scolaires. Toutefois, l'augmentation de l'offre prévue par la Stratégie Régionale des Mobilités pourrait être mise à mal par ce manque de personnel. Par exemple, début 2023, l'offre de transport en commun des principales lignes de la métropole nantaise a été réduite pour faire face au manque de personnel et à l'augmentation des coûts des carburants.

Auditionnés par le CESER, Gabriel Magner et Gilbert Dubois, représentants des salariés des transports urbains et interurbains de la CFDT et de la CGT, ont souligné le fait que les contraintes du métier et les salaires proposés ne semblent plus en adéquation avec les attentes des salariés. De plus, depuis le Covid, le rapport au travail aurait évolué et le nombre de démission chez les conducteurs aurait été multiplié par 10 depuis 2019. Les entreprises sont pénalisées quand elles ne peuvent pas assurer les services prévus, ce qui impacte également les primes d'intéressement des salariés.

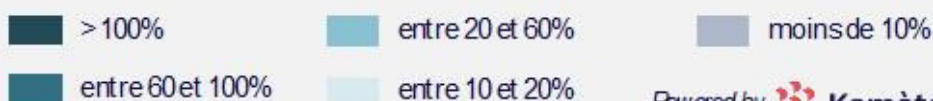
Le Président régional de la FNTV, Pascal Fontaine, souligne aussi les difficultés causées par le coût du logement pour des salariés qui sont souvent soumis au temps partiel. Des réflexions sont en cours pour favoriser l'occupation à plein temps des salariés des transports.

Évaluation des dynamiques régionales des offres d'emploi dans le transport routier de voyageurs entre S1-2021 et S1-2022

Source: Textkernel, Traitement baromètre KYU 2022



Évolution du nombre d'offres d'emploi publiées entre le S1 2021 et le S1 2022



Powered by  Komète

Par ailleurs, depuis 2023 les agents publics peuvent cumuler leur emploi en mairie avec des tournées de ramassage scolaire. Cela pose cependant de nombreuses questions, notamment concernant la formation et la disponibilité de ces agents.

Pour Hervé Guillemain, directeur général des Cars Bleus, en charge d'une partie du réseau régional Aléop, cela constitue une première avancée. Selon lui, "toutes les sources de recrutement qu'on peut retrouver sont bonnes à prendre." Le

transporteur mayennais souligne qu'il travaille déjà avec les agents des collectivités publiques qui ne sont pas à temps complet⁹¹.

D'autres pistes sont examinées visant à garantir l'emploi des salariés sur la journée.

Parmi les autres initiatives lancées pour favoriser les recrutements dans le secteur des transports routiers de voyageurs, figure une opération ministérielle engageant les réseaux de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, l'Assurance Retraite et Pôle Emploi. La finalité consiste à favoriser le recrutement de conducteurs scolaires pour 2024, en informant les jeunes retraités (quel que soit leur secteur professionnel d'origine) de la possibilité de bénéficier d'un parcours global favorisant leur formation et leur accès à un poste de conducteur scolaire en statut de cumul emploi retraite.

Article Gazette des Communes 19/09/2022⁹²

Pour tout le secteur du transport routier de voyageurs (urbain, interurbain, scolaire, tourisme) « le salaire a augmenté de 2,6% entre mars 2021 et mars 2022, et de 1,6% entre janvier et mars 2022 : c'est l'une des hausses de salaire mensuel de base la plus forte, tous secteurs confondus », indique le Baromètre des tensions de recrutement.

« Ces chiffres ne montrent pas les bas salaires des temps partiels qui sont la norme dans le scolaire », tempère Jean-Sébastien Barrault, président de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) selon laquelle il manque 7 500 chauffeurs de cars. Quatre mille cinq cents, selon Régions de France.

« Les régions [qui organisent et financent les transports interurbains et scolaires, NDLR] doivent mieux valoriser les critères sociaux dans les appels d'offres, et donc les salaires dans les contrats avec les délégataires », appelle Jean-Sébastien Barrault. « On a tous en tête que la question, c'est l'attractivité du métier et que ça se paie ! », répond le représentant de Régions de France.

La Région pourrait-elle avoir une attention particulière sur les conditions de travail des salariés lors des négociations avec les transporteurs avec lesquels elle contracte ? A-t-elle les moyens d'éviter le moins disant tout en veillant

⁹¹ <https://www.francebleu.fr/infos/transports/transport-scolaire-les-fonctionnaire-autorises-a-cumuler-leur-emploi-avec-la-conduite-de-car-9791333>

⁹² <https://www.lagazettedescommunes.com/825174/face-a-la-penurie-de-conducteurs-les-transporteurs-publics-tentent-de-reinventer-le-metier/?abo=1>

à limiter les coûts pour le contribuable ? Est-il possible et faut-il mener une expérimentation de l'inscription dans les DSP d'une rémunération minimale ? Les avis sont partagés.

La mise en place dans les DSP de critères RSE (par exemple, en veillant à ce que les salariés bénéficient de plannings plusieurs jours à l'avance), en mesure de favoriser l'attractivité des métiers, serait souhaitable.

La Région pourrait favoriser les groupements d'employeurs pour favoriser le temps plein.

Préconisation 24 : Mettre en place dans les Délégations de Service Public pour les transports routiers de voyageurs des critères RSE visant à améliorer l'attractivité des métiers de conducteurs de cars.

Cette pénurie de personnel touche également les conducteurs de trains. Certaines Régions sont plus touchées que d'autres, à l'image des Hauts-de-France où 136 circulations quotidiennes ont été supprimées à l'automne 2022⁹³. La Région Pays de la Loire semble moins touchée à ce jour, selon les propos du directeur régional TER, Olivier Juban.

L'ASLO évoque également la question des personnels en gare qui, au-delà de la vente de titres de transport, peuvent contribuer à assurer l'efficacité du fonctionnement du réseau.

Par exemple, sur une voie unique comme entre Nantes et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, le fait d'avoir supprimé un poste d'aiguilleur en gare de Machecoul enlève de facto un point de croisement⁹⁴. Les croisements ne se font donc qu'à Challans. Ainsi, s'il y a un incident ailleurs sur la ligne, c'est toute l'organisation de la desserte journalière qui s'effondre. Dans ce cas, deux solutions s'offrent alors : soit il faut remettre du personnel en gare, soit il faut investir dans la télécommande des aiguillages des points de croisement en gare de Machecoul qui ne dispose pas d'un aiguillage automatisé.

Ainsi, la mise en place d'un cadencement ambitieux, comme le prévoit la Région dans sa Stratégie Régionale des Mobilités, doit en parallèle s'accompagner concrètement sur le terrain de matériels, de personnels et d'infrastructures en corrélation avec l'ambition affichée. Le cadencement

⁹³ <https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/suppressions-de-trains-pourquoi-ca-coince-en-hauts-de-france-et-ailleurs/>

⁹⁴ La Région indique au CESER avoir indiqué à l'époque de cette décision son désaccord et avait demandé à SNCF Voyageurs de réaliser une étude pour évaluer les conséquences par rapport aux besoins de déplacements des clients. Cette étude avait conclu à un faible impact.

prévu à l'heure ne pourra pas se faire sans l'aménagement de zones de croisements.

Des infrastructures ferroviaires de qualité

Lors des auditions qu'il a menées, le CESER a pu échanger sur les infrastructures jugées nécessaires par les acteurs du territoire régional.

Les infrastructures ferroviaires ligériennes ouvertes aux voyageurs sont présentées en annexe, le CESER reprend ici un certain nombre de priorités qu'il souhaite mettre en avant :

Saint-Nazaire – Nantes – Angers – Sablé

Comme il l'avait écrit dans sa contribution de mars 2018 sur le contrat d'avenir, le CESER rappelle que La ligne Nantes-Angers est actuellement à la limite de la saturation, de même que la gare d'Angers et la gare de Nantes, ainsi que l'accès à Nantes via le tunnel de Chantenay.

Plusieurs pistes d'améliorations sont envisageables :

- **Le dispositif 2TMV** (deux trains sur la même voie), déjà effectif à Rennes, permet d'augmenter la capacité de la gare sans engager des travaux conséquents de création d'un nouveau quai, mais en améliorant la signalisation. Il devrait être mis en place en particulier à Nantes.



- La **diamétralisation** de certains TER limite les temps d'arrêts en gare, en reportant les terminus au-delà des gares centrales. Cela signifie par exemple que l'on pourrait réaliser un trajet direct, sans correspondance, entre Savenay et Ancenis. L'avantage étant que le train ne s'arrête que quelques minutes en gare de Nantes. L'un des points de vigilance est la gestion des retards. Par ailleurs, la présence éventuelle de plusieurs prestataires sur une future ligne diamétralisée imposerait une gestion particulière.
- La mise en place de l'**ERTMS 2** (voir annexe), pourrait, si les tests menés actuellement confirment sa pertinence, permettre d'augmenter le nombre

de passages de trains possible. Elle conditionne les financements européens dans le cadre du RTE-T. Toutefois, cette solution ne sera probablement pas mise en place à court terme et elle ne solutionnera pas les difficultés posées par la circulation concomitante de trains sur la même voie à des vitesses différentes, ni la saturation de l'entrée Est de Nantes.

- Enfin, au-delà de 2030 et à l'horizon 2050, SNCF Réseau envisage la création d'une **troisième voie** sur certaines portions de la ligne, entre Angers et Nantes. Différents scénarios sont envisagés. Le coût d'un tel projet pourrait se chiffrer à plusieurs milliards d'€⁹⁵.

Pour le CESER, ces solutions sont complémentaires. Il souhaite ainsi, au-delà des améliorations de court terme, la confirmation de la mise en place de l'ERTMS2, comme cela a été annoncé dans le protocole d'accord du volet "mobilités" du CPER 2021 - 2027, et le lancement des études sur l'opportunité de créer une troisième voie sur certaines portions entre Nantes et Angers.

Nantes – Redon vers Rennes et Quimper

Le CESER considère que pour le trajet entre Nantes et Rennes, l'optimisation du parcours via Redon est la solution à privilégier à court et moyen terme. Il se félicite donc du lancement en 2022 des études qui permettront de déterminer les solutions techniques optimales, pour aboutir à un temps de trajet concurrentiel avec la voiture.

Il rappelle l'intérêt de la virgule de Savenay pour la desserte du GPM, mais également pour les voyageurs, et aurait souhaité que sa réalisation, à commencer par les études afférentes, puisse être financée via le CPER.

Projet de réouverture de la ligne Cholet-Les Herbiers

Le CESER se félicite de la poursuite des études qui pourraient conduire à la réouverture de la ligne Cholet-les Herbiers, comme cela a été annoncé par la Région le 16 novembre 2023 lors de la signature du protocole d'accord du volet "mobilités" du CPER 2021 – 2027.

La Roche-sur-Yon – La Rochelle

La réhabilitation de la seconde voie, annoncée lors de la rénovation de la ligne en 2021, comme devant être inscrite dans « un prochain CPER » reste une nécessité pour maintenir la fiabilité de la ligne et permettre l'augmentation des fréquences des TER et Intercités. 1,3 M€ ont été annoncés pour ce projet dans le cadre du CPER

⁹⁵ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/pays-de-la-loire/de-grands-travaux-pour-la-voie-ferree-nantes-angers-sable-1392961>

2021 – 2027. Ce montant ne correspond pas aux montants réels des travaux que susciterait la régénération de la seconde voie.

Concernant les demandes des acteurs du Sud Vendée concernant la création de haltes ferroviaires, le CESER préconise au minimum l'étude de la création d'une halte à Velluire.

Enfin, l'augmentation de l'offre permettant de passer de 3 à 4 allers - retours par jour est conditionnée par la mise en place du dispositif "2TMV" (voir ci-dessus) en gare de Nantes⁹⁶.

Les Sables d'Olonne – La Roche – Bressuire – Saumur

Le CESER souhaite la pérennité de cette ligne de desserte fine du territoire et se réjouit de voir que la Région a annoncé sa rénovation le 16 novembre 2023 lors de la présentation du volet "mobilités" du CPER 2021 – 2027.

Il souhaite dans ce cadre voir maintenue la possibilité de réaliser du trafic fret en sus du trafic voyageurs, notamment du fait de la présence de carrières à proximité. Les zones de chalandise des carrières vendéennes sont situées dans le Bassin parisien. Elles ont donc la possibilité d'utiliser cette ligne pour se connecter au réseau national.

Nantes – Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Le CESER constate la fiabilité insuffisante et souhaite que les travaux nécessaires (rénovation des passages à niveau) soient réalisés rapidement.

La réalisation de zones de croisement, nécessaire pour la mise en œuvre des objectifs de la stratégie régionale des mobilités en matière d'offre, devrait permettre de gagner en fiabilité en évitant de cumuler les retards.

Concernant la desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique, **le CESER souligne que la halte envisagée sur le tracé actuel serait située à plusieurs centaines de mètre de l'aérogare et n'offrirait pas une desserte optimale.** L'utilisation de l'ancien tracé, dont la voie est toujours en place, permettrait une desserte directe de l'aéroport, et doit être étudiée.

Nantes – Châteaubriant - Rennes

Le CESER note l'amélioration de la fiabilité de la ligne de tram - train entre Nantes et Châteaubriant.

⁹⁶ Informations données par la Région lors du comité des partenaires du transport public de novembre 2023)

Concernant la question d'une liaison de bout en bout entre Rennes et Nantes, **le CESER est favorable à ce que l'acquisition d'un matériel adapté soit étudiée pour éviter la rupture de charge à Châteaubriant, en profitant des évolutions de technologies (bi-mode, hydrogène ?). Il s'agirait de favoriser le trafic local, la liaison Nantes - Rennes par Châteaubriant restant, en toute hypothèse, beaucoup plus longue que le trajet via Redon.**

Caen – Le Mans – Tours

Le CESER réaffirme son attachement à cette ligne de desserte fine du territoire non électrifiée.

Il prend acte du souhait de la Région d'y faire circuler des trains à motorisation hydrogène. Il invite toutefois la Région à ne pas exclure la perspective d'électrification de cette ligne. Il rappelle que si la ligne a été sauvée de la fermeture il y a quelques années, elle reste vétuste, avec de nombreux passages à niveau, et qu'elle connaît des retards fréquents. Une modernisation de la ligne devra être réalisée rapidement.

Ne pas obérer l'avenir !

Certaines lignes ferroviaires ont été fermées au cours du temps. Si la ligne Cholet - Les Herbiers fait l'objet d'une étude pour sa réouverture éventuelle, ce n'est pas le cas d'autres lignes, comme Paimboeuf - Saint-Hilaire-de-Chaléons vers Nantes ou de la ligne Fontenay-le-Comte - Niort.

Si la réouverture de ces lignes n'est pas à l'ordre du jour, **le CESER considère qu'il est nécessaire de ne pas obérer l'avenir et de conserver les emprises ferroviaires existantes.** C'est dans cet esprit que Michel Biré, Vice-Président de la communauté de communes du Pays de Fontenay-Vendée, a indiqué lors de son audition au CESER que l'EPCI a refusé de substituer l'emprise ferroviaire de l'ancienne ligne Fontenay-le-Comte - Niort par une voie verte.

Préconisation 25 : Mettre en œuvre les investissements d'infrastructures ferroviaires nécessaires pour répondre à l'ambition du schéma régional des mobilités.

Cela concerne l'amélioration et le maintien des infrastructures existantes. Parmi les priorités pointées par le CESER ci-dessus, figurent notamment la voie Nantes - Angers - Sablé, Nantes - Rennes via Redon, la Roche-sur-Yon - La Rochelle.

4.8. Des mobilités actives à développer

Un potentiel pour les trajets courts

L'usage de la voiture reste prépondérant en Pays de la Loire. Les ménages ligériens sont plus équipés en automobile que la moyenne du territoire de la France métropolitaine : 87,1% des ménages possèdent un véhicule contre 81,3% sur le plan national.

Un coût de plus en plus important pour les automobilistes

Le coût d'un véhicule serait en moyenne, selon une étude de Réseau Action Climat, de 4 200 € à l'année en 2022, en hausse de 14% sur 5 ans. Ce coût comprend l'achat, les frais d'entretien, l'assurance, le carburant, la décote etc...). Cela représente donc un budget de plus de 350 € par mois, ce qui est nettement supérieur à un abonnement de service de transports en commun⁹⁷, tout en n'offrant pas le même service.

L'augmentation du coût d'usage de la voiture est supérieure à l'inflation. Le coût d'achat a augmenté du fait des équipements de plus en plus importants et de l'augmentation de la taille des véhicules⁹⁸.

Le passage aux motorisations alternatives contribue aussi à augmenter le coût des véhicules.

Enfin, chaque année le coût des péages augmente, parfois plus que l'inflation (+2% en 2022 et +4,75% en 2023).

Face aux coûts d'achat et d'utilisation des véhicules, certains acteurs associatifs interviennent pour faciliter l'accès aux crédits aux particuliers en situation de précarité afin qu'ils acquièrent un véhicule leur assurant une certaine autonomie, en particulier pour les demandeurs d'emploi.

C'est le cas de l'association SOS Emmaüs Vendée. Cette association aide les particuliers qui rencontrent des difficultés pour acheter leur véhicule, notamment lorsqu'ils en ont besoin pour se rendre au travail. Elle réalise des avances sur ses fonds propres, participe au montage des dossiers de financement des particuliers, et les aide à renégocier leurs dettes. 90 % des avances accordées concernent l'achat d'un véhicule.

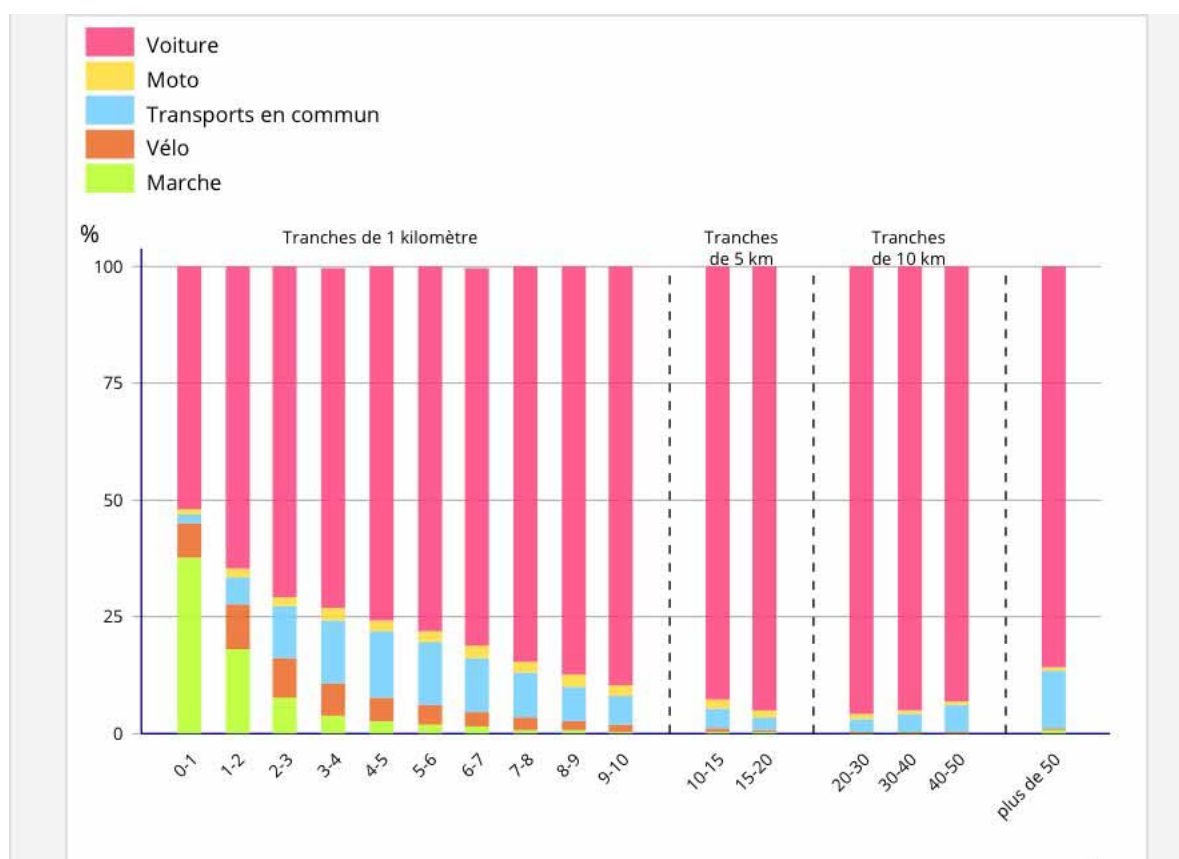
⁹⁷ <https://www.cartegrise.com/blog/2023/02/combien-coute-une-voiture-par-an>

⁹⁸ <https://journalauto.com/constructeurs/la-taille-et-le-poids-des-voitures-ont-explose-en-vingt-ans/>

Les Ligériens, comme les Bretons, utilisent plus la voiture que les habitants d'autres régions rurales. On constate donc la persistance des habitudes culturelles, malgré le développement de l'offre des transports en commun.

La voiture reste le moyen de déplacement privilégié, y compris pour les déplacements les plus courts. Selon l'Insee, 52% des trajets domicile-travail de moins de 1 km sont toujours réalisés en voiture, et 91% des trajets de plus de 5 km.

L'usage de la voiture, même pour des trajets courts, est parfois dû au fait que plusieurs trajets sont cumulés : domicile – école / école – travail / travail – courses etc.



Mode de déplacement utilisé par les actifs en emploi résidant dans les Pays de la Loire pour se rendre au travail selon la distance à parcourir en 2017, source INSEE⁹⁹

Le Gérontopole constate lui aussi un usage prégnant de la voiture par les personnes âgées.

⁹⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5011745#titre-bloc-1>

L'utilisation de la voiture pour des trajets courts, qu'il s'agisse du travail ou des loisirs, conduit à s'interroger sur le potentiel de transfert de ces trajets vers des mobilités actives.

La marche, le moyen de transport le moins polluant

La marche fait partie des solutions de mobilité active que la Région pourrait promouvoir via des campagnes de communication. Outre le fait qu'il s'agisse d'un mode de déplacement entièrement décarboné, la marche est également très bénéfique pour la santé mais également pour le lien social puisqu'il est facile de s'arrêter pour discuter.

La marche est aussi une solution pour répondre à la problématique du dernier kilomètre. Il y a donc un intérêt majeur pour les pouvoirs publics de prendre en compte cette pratique dans leur politique d'aménagement de voiries, de PEM ou encore d'arrêts de bus...

L'une des problématiques des marcheurs est en effet les conflits d'usage et l'inadaptation de certains aménagements. En effet, quelle place pour un marcheur, vulnérable à souhait sur un trottoir ou circulent à la fois des vélos ou des trottinettes zigzaguant pour doubler et s'éviter les uns les autres, le tout à quelques centimètres de la voie réservée aux bus qui passent à côté d'eux au minimum à 30km/h ?

Le collectif vélo Pays de la Loire souligne le fait qu'il n'est d'ailleurs pas souhaitable de créer des zones mixtes piétons / vélos en agglomération. Ainsi, comme pour l'usage du vélo, la marche doit s'accompagner d'une politique d'aménagement concertée et adaptée afin que chacun puisse se sentir en sécurité dans ses déplacements (qualité de la voie, éclairage, protection vis-à-vis des autres modes de déplacement etc.).

L'exemple de Rezé :

Dans son étude de 2020 sur l'accompagnement des publics âgés dans leur mobilité¹⁰⁰, le Gérontopôle rappelle que plusieurs services de transport solidaire comme celui de la ville de Rezé proposent un accompagnement « au bras » à pied ou dans les transports en commun. Cet accompagnement, moins coûteux qu'un déplacement en voiture, apporte de la sérénité aux personnes.

Dans le deuxième volet de cette étude, paru en 2022, il indique que « le manque d'accessibilité des parcours piétons est un facteur particulièrement limitant de la marche des personnes âgées. »

Les aménagements réalisés pour les aînés bénéficient par ailleurs à l'ensemble de la population.

Si les aménagements urbains ne sont pas de la responsabilité de la Région, celle-ci peut par l'intermédiaire des contrats menés avec les territoires encourager la prise en compte de la marche à pied pour l'ensemble des habitants.

Le CESER invite les collectivités locales à s'inspirer des pratiques recommandées par le CEREMA pour la réalisation d'aménagements adaptés aux besoins des habitants.

Le développement du vélo du quotidien

- **Le vélo du quotidien, une redécouverte**

Alors qu'il présente des atouts en matière de coût d'utilisation, de santé, et d'environnement, et qu'il pourrait répondre en théorie à de nombreux besoins de déplacements, le vélo reste sous-utilisé.

Depuis le développement du transport automobile de masse, le vélo était en effet davantage perçu comme un loisir plutôt que comme un outil de mobilité à part entière. Les investissements réalisés par les collectivités ces 20 dernières années le démontrent puisqu'ils sont davantage tournés vers la balade et le tourisme vert.

¹⁰⁰<https://www.gerontopole-paysdelaloire.fr/sites/default/files/inline-files/e%CC%81tude-accompagner-mobilite%CC%81.pdf>

Toutefois, avec les réflexions autour des mobilités du futur, et toujours dans l'objectif de trouver des alternatives à la voiture et de réduire les GES, la notion de vélo-travail commence à (ré)émerger, non seulement chez les décideurs publics, mais aussi dans le secteur privé et chez les salariés.

Au-delà des actifs, le vélo peut être utilisés par les scolaires et les étudiants, mais aussi par les seniors. Le GÉrontopole mène actuellement une réflexion sur les outils pouvant favoriser l'usage des mobilités actives, dont le vélo, qui devrait aboutir à une publication dans les prochains mois.

Enfin, l'usage cycliste a considérablement évolué ces dernières années, avec des vélos plus coûteux¹⁰¹, ce qui entraîne des besoins nouveaux, notamment le stationnement sécurisé.

- **Le soutien des collectivités aux infrastructures**

Au plan départemental comme au plan local, de nombreuses collectivités investissent dans des parcours sécurisés. Le sentiment d'insécurité est l'un des obstacles majeurs à l'utilisation du vélo notamment pour les femmes qui, selon le collectif vélo Pays de la Loire, sont particulièrement sensibles à ce sujet.

¹⁰¹<https://www.ebike24.fr/blog/marche-du-velo-2022#chiffres-marche-2022>. Ventes en 2022 par segment : 265 000 vélos de ville électriques, 229 000 VTC électriques (+ 30 %), 168 000 VTT électriques (+23 %), 33 000 vélos cargos électriques (contre 17 000 en 2021), 30 000 vélos électriques pliants, 10 000 vélos de route électriques

Le département de la Vendée souhaite développer des axes dédiés spécifiquement au vélo-travail dans chaque EPCI. Auditionnée par le CESER, Brigitte Hybert, vice-présidente du CD85, précise qu'une expérimentation va d'ores et déjà être menée entre Aizenay et la gare de la Roche-sur-Yon avec une voie sécurisée « vélo-travail » sur l'ancienne voie ferrée.

Auditionné par le CESER, Freddy Hervocho, vice-président du CD44, indique vouloir favoriser la mobilité cyclable. Le vélo étant, selon lui, approprié jusqu'à 30 km. Pour cela, le département souhaite mettre en place un réseau départemental cyclable permettant de relier toutes les communes, bourg à bourg. Le projet n'est pas abouti à ce jour, et les infrastructures (site propre, chaussidou¹⁰²...) seront à déterminer au cas par cas.



Source : département 44

Les aménagements cyclables doivent être réalisés en lien avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, en particulier les associations de cyclistes, mais aussi les sociétés de transport collectif.

Auditionnés par le CESER, Mickaël Rivron et Claire Desforges, membres de l'association « En vert et avec tous » de Sucé-sur-Erdre, soulignent que certains aménagements cyclables ne correspondent pas aux besoins des usagers.

Le CESER appelle la Région et l'État à soutenir les projets des collectivités en matière de mobilité douce.

¹⁰² Cet outil fait débat. Selon le CEREMA, il doit rester exceptionnel. Il peut apporter à certains endroits une sécurité améliorée pour les cyclistes sous réserve d'une communication améliorée pour l'ensemble des usagers de la route.

Préconisation 26 : Favoriser dans le cadre des contractualisations avec les territoires les projets de mobilité douce du quotidien.

- **Des soutiens à l'équipement**

Outre le soutien aux infrastructures, de nombreuses collectivités soutiennent l'achat et la location de vélos.

Ainsi, la communauté de communes du Mont des Avaloirs (53) subventionne l'achat par les particuliers, les entreprises et les associations¹⁰³.



L'initiative de la CC du Mont des Avaloirs

¹⁰³<https://www.cc-montdesavaloirs.fr/tous-a-bicyclette/>

La communauté de communes d'Erdre et Gesvres a mis en place, avec le soutien de l'Ademe et de la Région, une flotte de vélos électriques, pour une durée d'un mois à un an renouvelable.

La communauté de communes de Loué – Brûlon - Noyen a également mise en place la possibilité de louer des vélos électriques pour une durée de 3 à 12 mois. La location permet aux usagers de tester le service, avant de faire le cas échéant l'acquisition d'un VAE. Selon Anne-Sophie Saget, Chargée de Mission Développement Local - Petites Villes de Demain de la CC Loué – Brûlon - Noyen, l'EPCI amène à une autre mobilité, en proposant un service urbain en milieu rural.

Par ailleurs, certaines entreprises, dans le cadre de leur politique RSE, proposent à leurs salariés des vélos de fonction. Ce concept s'est notamment développé à la suite de la crise Covid19 où les employeurs étaient soucieux de protéger la santé de leurs salariés obligés d'utiliser les transports en commun pour venir au travail¹⁰⁴. Cela comporte un certain nombre d'avantages pour les entreprises, mais aussi pour les salariés.

Les entreprises bénéficient dans ce cas notamment d'une réduction d'impôt sur les sociétés de 25% du coût de la location. De plus, cela donne à l'entreprise une image positive et dynamique, dans l'ère du temps. Pour le salarié, cette démarche est également avantageuse puisqu'il préserve son pouvoir d'achat en limitant les frais grâce à la mise à disposition d'un véhicule, il entretient sa santé en pratiquant une activité physique quotidienne, le tout en réduisant son empreinte carbone et en ayant une démarche vertueuse pour l'environnement.

- **Favoriser l'usage multimodal**

Enfin, l'un des défis futurs sera également de favoriser la multimodalité en conciliant mieux l'usage du vélo avec d'autres modes de déplacement comme le train. La problématique du dernier kilomètre est en effet un enjeu majeur pour des voyageurs utilisant le train pour se rendre au travail.

Ainsi, alors qu'en 10 ans, la fréquentation des vélos à bord des TER en Pays de la Loire a été multiplié par 5¹⁰⁵, la question de la place du vélo dans le train se pose de plus en plus. Aujourd'hui, les voyageurs ont la possibilité d'emprunter le TER

¹⁰⁴ <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/ressources-humaines/0603407850352-le-velo-de-fonction-se-democratise-dans-les-entreprises-338467.php>

¹⁰⁵ <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/services-contacts/ter-velo/voyager-avec-velo>

avec leur vélo sous certaines conditions¹⁰⁶, la Région indiquant que la priorité reste donnée au transport des voyageurs.

La surfréquentation des vélos pose des problèmes de sécurité et peut générer des conflits entre les voyageurs. C'est pourquoi, des cyclistes doivent parfois rester à quai du fait du manque de place dans les trains. Par ailleurs, en juin 2023, un TER à destination de La Roche-sur-Yon a été bloqué en gare de Nantes du fait d'un trop grand nombre de vélo sur le passage, obstruant ainsi la circulation dans les allées¹⁰⁷.

Aujourd'hui, la loi prévoit un certain nombre d'emplacements réglementaires de vélos dans les trains. La Région Pays de la Loire a déjà indiqué que son objectif était de remplir ses obligations réglementaires, mais qu'hormis certains cas de figure comme le train de « La Loire à vélo », elle ne pourrait financièrement pas assumer l'aménagement de chaque rame pour stocker davantage de vélo, la priorité pour elle devant rester le voyageur. Interrogé par le CESER sur ce point, le Vice-Président Roch Brancour indiquait même « qu'il n'existait pas aujourd'hui de système ferroviaire qui garantisse à tous les cyclistes de pouvoir emmener leur vélo ». Dans ce contexte, la solution du vélo-pliant, moins encombrant, pourrait être une solution à développer.

Le CESER partage l'idée de prioriser le transport des voyageurs sur celui des deux roues (vélos, trottinettes...) et préconise ainsi de pérenniser les aides à l'achat de vélos pliants pour les abonnés TER.

De même, cela pose aussi la question de la place du vélo dans la gare. Si les voyageurs ne peuvent emmener leur vélo dans le train, alors l'une des solutions pourrait être de **leur proposer des parkings vélos sécurisés, comme cela se fait déjà dans un grand nombre de gares régionales**¹⁰⁸.

¹⁰⁶ **les vélos pliés sont acceptés sans restriction dans les trains.** Les autres vélos sont autorisés à bord des Tram-Trains sauf pour les Tram-Trains partant ou arrivant de la gare Nantes entre 7h15 et 9h et entre 16h30 et 19h du lundi au vendredi. A noter qu'en Bretagne, les cyclistes qui souhaitent embarquer leur vélo l'été doivent réserver un titre spécifique (au tarif d'1 €)

¹⁰⁷ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/vendee/un-train-bloque-en-gare-de-nantes-car-il-y-a-trop-de-velos-a-bord-140bdcc6-0435-11ee-ba53-20eb6006433b>

¹⁰⁸ Une cinquantaine de gares TER ligériennes sont équipées par la SNCF, d'autres sont gérées directement par les collectivités. Voir : <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/services-contacts/ter-velo/stationner-son-velo>



Photo : Clisson Sèvre et Maine Agglo¹⁰⁹

Il peut ainsi être envisagé que les voyageurs se déplacent avec deux vélos différents, l'un pour aller à la gare prendre le train, et un second à la gare d'arrivée. Il peut s'agir de leur vélo ou d'un vélo de location de courte durée.

La mise en place de vélos en libre-service type Bicloo pourrait également être développée dans de nombreuses gares de la Région.

La Région pourrait envisager la mise en place de locations de vélos à proximité des gares.

Le développement de l'usage du vélo en intermodalité nécessite également un aménagement des gares afin d'éviter, par exemple, de devoir utiliser des escaliers avec son vélo sur le dos. De nombreux points noirs existent dans la région. Leur résorption (rampes, à défaut ascenseurs suffisamment dimensionnés) apporterait également des améliorations pour l'ensemble des voyageurs, notamment les plus fragiles.

- **Partager les espaces pour une meilleure acceptabilité**

La question de l'acceptabilité des vélos dans les zones partagées est un sujet prégnant. En effet, le comportement parfois dangereux de certains cyclistes ou utilisateurs d'engins divers (trottinettes) ne respectant pas les règles de sécurité sur ces espaces ou plusieurs modes de déplacement cohabitent, peut poser des problèmes notamment pour les piétons où le vélo peut ainsi être perçu comme un danger. Les changements de comportements ne pourront se faire que si l'ensemble des usagers des différents modes de déplacement se respectent et

¹⁰⁹ <https://transports.clissonsevremaine.fr/transports-collectifs/les-transports-ferroviaires>

suivent les règles de sécurité. C'est vrai pour les engins motorisés tels que les voitures, bus et autres scooters, mais c'est aussi vrai pour les modes actifs, alors que les comportements de certains peuvent parfois être jugés dangereux et irresponsables.

Le collectif vélo en Pays de la Loire considère que la priorité dans les aménagements doit être donnée au mode le plus fragile. Il souligne que, selon lui, les espaces partagés piétons - cycles en milieu urbain devraient être proscrits car ils sont dangereux.

Préconisation 27 : Favoriser l'usage du vélo du quotidien.

Cela passe notamment par le soutien apporté aux collectivités pour la création et le maintien d'infrastructures. La Région pourrait mettre également en place un service de location de vélo à proximité des principales gares. La Région pourrait aussi pérenniser les aides à l'achat et la location de vélos pliants pour les abonnés Aléop. Le soutien aux acteurs locaux pour l'organisation de formations à l'usage du vélo et aux bonnes pratiques de circulation pourrait également être renforcé. Enfin, dans les gares, des affiches rappelant les règles de vie et le partage des espaces communs permettraient une meilleure cohabitation des différents usages.

4.9. L'automobile, outil indispensable pour de nombreux Ligériens

Malgré le développement de l'offre, il est illusoire de penser que les ligériens se passeront complètement de leur voiture dans le court et moyen terme.

Il ne sera pas possible de développer des lignes de train ou de transport routier interurbain partout, et pour tout le monde. Le TAD répond à certains besoins, mais ne pourra pas desservir le territoire en porte à porte, surtout en milieu rural. Non seulement ce ne serait pas économiquement soutenable, mais il serait aberrant écologiquement de faire circuler des cars à vide.

L'offre de transports collectifs doit donc être complétée par d'autres types de mobilité. En ce sens, l'un des défis des années futures va être de lutter contre l'autosolisme, notamment grâce au développement du covoiturage.

Limiter l'autosolisme en encourageant le covoiturage

Un soutien régional apprécié des usagers

Le potentiel du covoiturage semble très important. Aujourd'hui, selon le Ministère de la Transition Ecologique et de la cohésion des territoires, 70% des déplacements domicile-travail sont réalisés avec des véhicules individuels, la plupart du temps en voiture seul. Seulement 3% de ces déplacements seraient effectués en covoiturage¹¹⁰, alors que ce mode de déplacement possède des avantages significatifs pour l'utilisateur, mais aussi pour la collectivité.

Pour l'utilisateur d'abord, covoiturer permettrait, toujours selon le Ministère de la Transition Ecologique, d'économiser jusqu'à 2 000 € par an pour un travailleur domicilié à 30km de son lieu de travail.

Pour la collectivité, cela permettrait d'améliorer la qualité de l'air dans les agglomérations, la voiture individuelle représentant à elle-seule plus de 15% des émissions de GES en France, mais aussi de décongestionner les routes, notamment en heures de pointe.

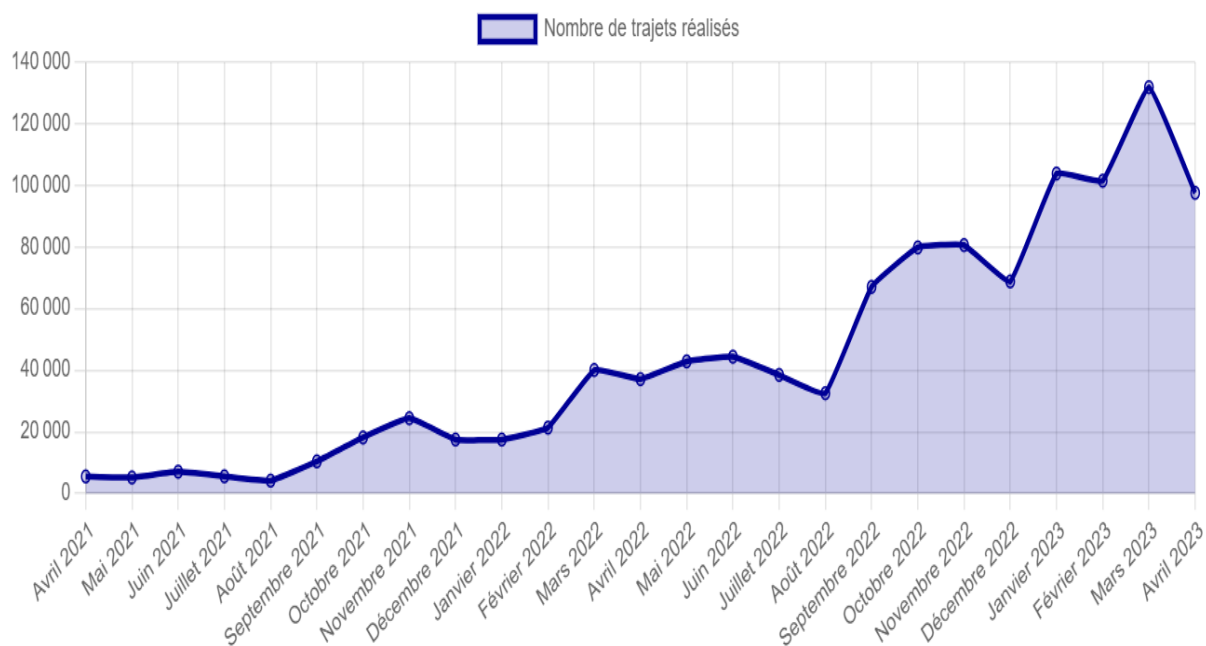
Les pouvoirs publics prennent en compte les enjeux autour du covoiturage et, que ce soit à l'initiative de l'Etat ou de la Région, des aides ont déjà été créées afin de favoriser ce mode de transport. En Pays de la Loire, cela semble porter ses fruits puisque selon les chiffres de l'Observatoire National du Covoiturage au Quotidien (ONCQ), le nombre de trajet entre mars 2022 et mars 2023 a triplé, passant de 40 000 à 132 000¹¹¹, évolution portée par le coût croissant du carburant, mais aussi par les soutiens mis en place. La Région se situe ainsi dans les 3 premières régions covoiturant le plus, en compagnie de l'Île de France et de la Normandie¹¹². Cette place est à mettre en relation avec le rôle prépondérant de la voiture en Pays de la Loire.

¹¹⁰ <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigilance#:~:text=Bon%20pour%20la%20sant%C3%A9%20et,voyager%20dans%20une%20atmosph%C3%A8re%20conviviale.>

¹¹¹ <https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/dashboard/reg/52>

¹¹² <https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/nantes/les-pays-de-la-loire-l-une-des-regions-ou-l-on-covoiture-le-plus-pour-les-trajets-du-quotidien-2672004.html>

Nombre de trajets de covoiturage en Pays de la Loire



Chiffres de l'Observatoire National du Covoiturage au Quotidien

Les aides de la Région

Pour les conducteurs et les passagers, la Région des Pays de la Loire participe aux frais des trajets domicile-travail via les applications partenaires BlaBla Car Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop. Une subvention est versée par trajet et par personne transportée, elle est calculée selon les modalités suivantes :

6 trajets passagers maximum par conducteur et par jour,

Une indemnité de 1 € par trajet passager jusqu'à 20 km, puis 0,10 € par km au-delà, jusqu'à un plafond de 3€ par trajet passager.

Pour tous les covoitureurs de 18 ans et plus.

Pour les trajets de plus de 5 km à 80 km, dont le départ et l'arrivée sont dans la région des Pays de la Loire.

Les trajets internes aux agglomérations de Nantes, Angers, Le Mans et Cholet sont exclus puisque ces collectivités ont leur propre dispositif de soutiens.

120 € d'incitation de la Région des Pays de la Loire au maximum par mois et par conducteur peuvent être attribués.

Ce dispositif rencontre un net succès, qui a conduit la Région à l'abonder en cours d'année 2023 de 1,6 M€ pour un budget annoncé de 2,5 M€ en 2023¹¹³. La Région souligne cependant que le soutien vise à être dégressif dans le temps, il s'agit bien pour elle d'amorcer et de soutenir le changement de comportement.

Claire Desforges, représentante de l'association « en vert et avec tous », à Sucé sur Erdre, en deuxième couronne de l'agglomération nantaise, souligne l'intérêt du covoiturage sur son territoire. Elle considère ainsi que l'aide régionale au covoiturage constitue un encouragement appréciable pour passer au covoiturage d'autant que le versement des subventions aux conducteurs se fait automatiquement.

Néanmoins, Jacky Dallet, Président de la Communauté de Communes Saint-Fulgent – Les Essarts, souligne que comme pour le car, le développement du covoiturage est obéré par les horaires différents entre les entreprises.

Le CESER préconise de maintenir l'effort concernant le covoiturage. Cela sous-entend de pérenniser les aides existantes et de les faire connaître en concevant des campagnes de communication, notamment dans le magazine régional.

Il invite toutefois la Région à évaluer le soutien au covoiturage en considérant le service rendu, la contribution à la transition énergétique et écologique, ainsi que le coût pour la collectivité et les solutions alternatives existantes (lignes régulières, mobilités actives...). Il ne s'agit pas d'opposer les solutions mais de les rendre complémentaires selon les besoins des territoires et les ressources des collectivités¹¹⁴.

Des concertations pourraient être renforcées entre les entreprises des territoires pour étudier la possibilité d'harmoniser les horaires, afin de favoriser le recours au covoiturage.

Des nouvelles aires pourraient être créées par les collectivités infrarégionales dans les territoires où le potentiel de développement du covoiturage reste élevé,

¹¹³ Information donnée par la Région lors du comité des partenaires du transport public de 2023. Sur ce dossier, la Région est lauréate du Fond Vert pour 50% des dépenses réalisées.

¹¹⁴ La Région indique qu'une coopération a été engagée depuis février 2022 avec le Cerema afin d'évaluer le dispositif de soutien au covoiturage.

notamment en zone rurale. On constate en effet que les territoires où le covoiturage est le plus développé sont surtout les grandes agglomérations.

Top 10 des territoires		Top 10 des trajets les plus covoiturés (tous sens confondus)	
Nom	Nombre	Nom	Nombre
Nantes Métropole	23878	Angers - Angers	1642
CU Angers Loire Métropole	17688	Nantes - Nantes	1249
Laval Agglomération	10437	Montoir-de-Bretagne - Saint-Nazaire	1026
CA La Roche sur Yon - Agglomération	9798	Nantes - Saint-Herblain	888
CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE)	9669	Nantes - Saint-Nazaire	755
CA Agglomération du Choletais	7965	Angers - Cholet	725
Pays de la Loire	6872	Carquefou - Nantes	690
CC Terres de Montaigu, CC Montaigu-Rocheservière	5651	Basse-Goulaine - Cholet	684
CA Mauges Communauté	5429	Le Mans - Le Mans	665
CU Le Mans Métropole	3835	Angers - Segré-en-Anjou Bleu	660

Des lignes de covoiturage

La Région envisage également de développer des lignes de covoiturage sur les trajets les plus fréquentés. Elle soutient à cet effet des études de faisabilité lancées par des territoires volontaires.

Les lignes de covoiturage se basent sur des flux routiers. Il s'agit d'une hybridation de deux types de services de déplacement : l'auto-stop et les lignes de transport en commun (TC). En effet, une ligne de covoiturage se définit par un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers. Des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés sur cet itinéraire. Ce type de mise en relation nécessite d'avoir une vision systémique du covoiturage qui prend en compte le service à l'utilisateur (adaptation aux besoins,

tarification, application de mise en relation, intermodalité), l'animation et la communication autour de l'offre et la création d'infrastructures spécifiques.

L'animation autour de ces services est spécifique, ciblée à la fois sur les personnes se déplaçant sur l'axe identifié et sur celles susceptibles de passer à l'acte. Ainsi, le flux routier d'un axe permet de massifier la rencontre d'offres et de demandes identiques en termes d'itinéraires et d'horaires, mais il segmente le potentiel global de covoiturage d'un territoire en corridors. Les lignes de covoiturage concourent à répondre à un type de demande sur le territoire et sont complémentaires des autres types de services.

Du point de vue des usagers, les lignes de covoiturage offrent plusieurs avantages. Pour les conducteurs, c'est l'assurance de ne pas avoir à faire un détour ou à attendre. Pour les passagers, c'est l'opportunité de trouver un conducteur sur un itinéraire précis au même horaire.¹¹⁵

Du point de vue de la collectivité, c'est un service qui s'intègre dans une vision de réseau d'offres de déplacements. L'organisation en lignes permet d'être cohérent avec un réseau de transport collectif, en complément spatial ou temporel, mais aussi en matière d'intermodalité. Le niveau de service de la ligne – temps d'attente moyen, assurance de réaliser le trajet, amplitude horaire – est alors très important, car il doit être comparable à celui d'une ligne de transport collectif afin de fiabiliser les ruptures de charge.

Auditionné par le CESER, Didier Vivant, directeur de l'ORTM (observatoire régional des transports et des mobilités) des Pays de la Loire, souligne l'intérêt des lignes de covoiturage. Il encourage les collectivités à travailler pour identifier les itinéraires à mettre en place et souligne que le covoiturage du quotidien peut bénéficier du fonds vert¹¹⁶ créé en 2022 par le gouvernement. Il rappelle qu'en un an, le nombre de covoitureurs a été multiplié par 15.

¹¹⁵Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/organiser-ligne-covoiturage-leviers-action-collectivites>

¹¹⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-vert>

Préconisation 28 : Faire du covoiturage une offre complémentaire aux transports collectifs.

- Le CESER propose de développer les lignes de covoiturage sur les trajets et horaires sur lesquels les transports collectifs n'ont pas le public suffisant pour se développer. Le fonctionnement de ces lignes, qui dépend de la disponibilité des conducteurs, devra être évalué sur la durée. Cela doit également permettre à la Région d'évaluer le trafic réel et la potentialité d'ouvrir des lignes de transports collectifs, au moins pendant les heures les plus fréquentées.
- Le CESER propose de maintenir et faire connaître par des campagnes de communication le soutien existant aux utilisateurs du covoiturage.
- La Région pourrait faciliter les échanges entre les entreprises des territoires pour étudier la possibilité d'harmoniser leurs horaires afin de faciliter l'usage du covoiturage.

L'autopartage, pour éviter l'achat d'un véhicule

Alors que le coût d'achat des véhicules pèse fortement sur les ménages, une solution pour éviter l'acquisition d'un premier ou d'un second véhicule qui roulera peu peut résider dans l'autopartage. Il s'agit également d'un enjeu environnemental, puisque l'autopartage contribue à limiter l'énergie grise dépensée pour la fabrication des véhicules individuels.

Des services de locations moyenne et longue durée sont mis en place par des opérateurs privés, il existe également des plateformes entre particuliers.

Pour la location de courte durée, des collectivités développent des offres sur l'ensemble du territoire régional.

A Nantes, deux systèmes coexistent : Marguerite et Citiz. A Angers Loire Métropole, c'est le réseau Citiz qui propose le service avec le soutien de la collectivité.

A Saumur, Anatole Micheau, Vice-président de l'agglomération, et Laurence Jaunault, chargée de mission Mobilités durables, indiquent qu'un travail est mené entre l'agglomération et le syndicat d'énergie départemental pour développer l'autopartage.

L'autopartage n'est pas réservé aux villes centres. Ainsi, le Pôle métropolitain Mobilité Le Mans - Sarthe et des intercommunalités voisines ont mis en place le service d'autopartage Mouv'n Go. Il s'agit de véhicules électriques disponibles dans 20 communes rurales sarthoises, pour les habitants mais aussi les résidents de passage.

Dans le même esprit, Diane Rouland, présidente de la Communauté de communes du Mont des Avaloirs, en Nord Mayenne, souligne l'intérêt du service d'autopartage mis en place en 2017 par la communauté de communes, avec des véhicules disponibles dans deux communes.

Préconisation 29 : Soutenir la mise en place des dispositifs d'autopartage dans les territoires ruraux.

Le CESER souhaite également leur évaluation (service rendu, coût pour la collectivité).

Pour éviter la dette grise, un entretien des routes indispensable

Dans son étude de juin 2017 sur l'avenir du réseau routier, le CESER indiquait que le manque de rénovation des routes créait une "dette grise" car les coûts de remise en état étaient ensuite plus élevés que par un entretien régulier. Il apparaît donc souhaitable que les collectivités "provisionnent" les dépenses d'entretien routier.

Le rapport de la Cour des comptes publié en février 2022 souligne la dégradation des routes départementales et nationales par manque d'entretien.

Cet entretien est d'autant plus nécessaire que les automobilistes pourraient être amenés à réinvestir ces routes du fait de l'augmentation importante des tarifs des péages autoroutiers¹¹⁷.

¹¹⁷ Le Figaro « Récit – Ces français qui fuient les tarifs exorbitants des autoroutes » - 18 février 2023

Des projets routiers qui doivent être réalisés

En matière d'infrastructures routières, dans sa contribution sur le contrat d'avenir élaborée en 2018, le CESER préconisait un certain nombre d'aménagements routiers qu'il jugeait indispensables.

Il avait pointé la nécessité de réaliser des aménagements en alternative à l'A831 (liaison Fontenay-le-Comte - La Rochelle), infrastructure sur laquelle l'Etat s'était engagé à intervenir dans le cadre du contrat d'avenir. Les départements de la Vendée et de la Charente-Maritime se sont engagés à réaliser des zones de dépassement pour fluidifier le trafic.

Aujourd'hui le point noir prioritaire restant est, pour le CESER, le franchissement de la Loire à proximité d'Ancenis.

Les motorisations alternatives : des usages à développer

Les motorisations alternatives, peu carbonées, offrent une alternative indispensable aux véhicules essence et diesel. Leur développement devra s'accompagner de la construction de modèles économiques viables pour chaque mode de propulsion, afin que les prix soient raisonnables pour l'utilisateur, qu'il soit un particulier, une collectivité ou une entreprise.

Par ailleurs, ni l'électricité, ni le GNV, ni l'hydrogène ne sont en soit décarbonés. Il s'agit donc d'aboutir à une production moins polluante pour l'ensemble de ces solutions. **La production locale doit également être favorisée afin de réduire l'empreinte écologique de ces technologies.**

- **L'hydrogène, une solution pour les véhicules lourds**

L'hydrogène est un carburant qui ne génère lors de sa combustion que de l'eau. Toutefois, sa fabrication est actuellement essentiellement carbonée. Le développement de la fabrication d'hydrogène vert, notamment par électrolyse de l'eau, lorsque l'électricité est issue d'électricité renouvelable, peut apparaître comme une piste intéressante pour certaines mobilités.

Dans ce cas, l'ADEME préconise de limiter les distances d'acheminement à 100 km maximum entre les lieux de productions et de consommation¹¹⁸. Cela doit limiter les coûts et les risques de fuites particulièrement néfastes pour l'environnement. A ce stade, **le CESER considère que l'hydrogène peut être une solution en matière de transport, en particulier pour certains véhicules lourds (bateaux, trains etc)**. La Région prévoit à ce sujet d'expérimenter une motorisation hydrogène sur les TER de la ligne Caen – Alençon – Le Mans – Tours.

- **Le GNV, un carburant qui fait débat**

Les moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et au gaz naturel pour véhicules (GNV) rejettent quant à eux très peu d'oxydes d'azote (NOx) et pas de particules. Ils ne produisent pas ou produisent peu de polluants non réglementés toxiques, comparés à l'essence ou au gazole. Leurs rejets de CO₂ sont comparables à ceux des Diesel, à égalité de puissance moteur¹¹⁹. Toutefois, le recours au bio GNV nécessiterait le développement massif d'unités de méthanisation, ce qui fait aujourd'hui débat, y compris dans le monde agricole.

De plus, le bioGNV est lui aussi concerné par le texte de l'Union Européenne qui prévoit d'interdire la production de la plupart des véhicules individuels thermiques à l'horizon 2035¹²⁰. Il est cependant à noter qu'une revoyure des dispositions européennes est prévue en 2026 et qu'elle pourrait revenir sur tout ou partie des interdictions prévues¹²¹.

¹¹⁸ Avis du CESER sur la Feuille de route hydrogène 2020 – 2030 https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2020_07_07_Avis_plan_hydrogene-1.pdf

¹¹⁹ <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/conso-responsable/comment-choisir-voiture-deux-roues-moins-polluant>
¹²⁰ <https://act4gaz.grdf.fr/fin-des-voitures-thermiques-en-europe-en-2035-vers-une-interdiction#:~:text=Le%20parlement%20a%20vot%C3%A9%20en,BioGNV%2FGNV%20et%20m%C3%A9me%20hybride.>

¹²¹ <https://www.turbo.fr/actualite-automobile/interdiction-du-thermique-en-2035-le-gouvernement-francais-mise-sur-la-prudence-187967>

- **Les carburants de synthèse, piste d'avenir ou gaspillage d'énergie ?**

Les carburants de synthèse ou électro-carburants, dits « **e-fuels** », sont produits à partir d'électricité renouvelable ou bas-carbone, de dioxyde de carbone ou d'azote dans le cas de l'e-ammoniac, et d'hydrogène issu d'électrolyse. Sous forme liquide ou à l'état gazeux, **leur émergence aux côtés des biocarburants issus de la biomasse, offre une solution alternative que leurs promoteurs jugent pertinente pour rendre le transport et l'industrie moins dépendants des énergies fossiles, sans créer de conflits d'usage avec les produits agricoles, et permettre ainsi une réduction de l'impact climatique de ces activités**¹²². **Les véhicules neufs fonctionnant au e-fuels pourraient ainsi rester autorisés à la vente dans l'Union Européenne au-delà de 2035. Toutefois l'usage de e-fuels reste controversé. Ainsi leur fabrication nécessite plusieurs conversions énergétiques, et leurs détracteurs indiquent que le bilan énergétique des véhicules fonctionnant aux e-fuels est actuellement très mauvais**¹²³.

- **Les motorisations électriques, en voie de généralisation ?**

Les véhicules électriques semblent être appelés à se généraliser. Ils n'émettent pas de CO₂ lorsqu'ils roulent. Toutefois, l'énergie grise émise lors de leur fabrication est très importante et leur production nécessite des matières premières dont les conditions d'extraction et la disponibilité font débat. De plus, la filière du recyclage n'est pas mature. Ainsi, le cabinet carbone 4 estime qu'il faut, pour une petite voiture électrique, rouler environ 40 000 km pour que son bilan climatique devienne positif¹²⁴. Le coût d'achat des véhicules électriques reste élevé par rapport aux véhicules thermiques, même s'il est rentabilisé sur le long terme. Le développement du véhicule électrique nécessitera l'augmentation de la production d'électricité. Un basculement total des motorisations thermiques vers l'électrique pourrait poser la question des capacités de production.

A l'usage, le principal problème pour les utilisateurs reste celui de l'autonomie et de la recharge, en matière de temps nécessaire (les recharges rapides sont souvent onéreuses), de maillage des bornes et d'accès au service pour les automobilistes de passage, certaines bornes nécessitant un badge spécifique. Le développement de la filière des véhicules électriques doit ainsi s'accompagner par un maillage complet du territoire, ce que la Région Pays de la Loire soutient déjà.

¹²²<https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/tout-savoir-les-carburants-synthese-e-fuels>

¹²³<https://de.wikipedia.org/wiki/E-Fuel>

¹²⁴<https://reporterre.net/Non-la-voiture-electrique-n-est-pas-ecologique>

Les 4 syndicats départementaux de la Région¹²⁵ ont souhaité mettre en place un réseau de bornes de recharges dont certaines offrent la recharge rapide. En Sarthe, l'initiative émane des collectivités infra départementales.

Le CESER encourage la Région à soutenir le développement des motorisations alternatives, sans exclure de technologie. Cependant, en matière de véhicule individuel, la motorisation électrique semble être à moyen terme le modèle dominant. Le CESER préconise d'accompagner son développement et à soutenir les collectivités qui souhaitent mettre en place des bornes de recharge.

En tout état de cause, il convient de se préparer à la disparition progressive des motorisations thermiques. A court terme, le rétrofit (remplacement d'une motorisation essence ou diesel par une motorisation moins émettrice de gaz à effets de serre) peut aussi apparaître comme une solution alternative efficace, notamment pour les cars.

- **Le poids des véhicules et l'écoconduite, deux leviers pour l'usage des véhicules**

Le recours aux motorisations alternatives paraît pouvoir participer à la diminution des émissions de GES mais n'apporte toutefois qu'un bénéfice limité en matière de particules fines : les pneus et les systèmes de freinage sont désormais, du fait des progrès en matière de motorisation, responsables de la majeure partie des émissions de particules fines des véhicules¹²⁶.

L'analyse de l'ADEME :

Alors que les émissions de particules à l'échappement ont très nettement baissé avec la généralisation des filtres à particules, celles hors échappement provenant de l'abrasion des freins, des pneumatiques et des chaussées deviennent prépondérantes et représentaient en France en 2019, plus de la moitié des particules émises par les transports routiers. Si les véhicules

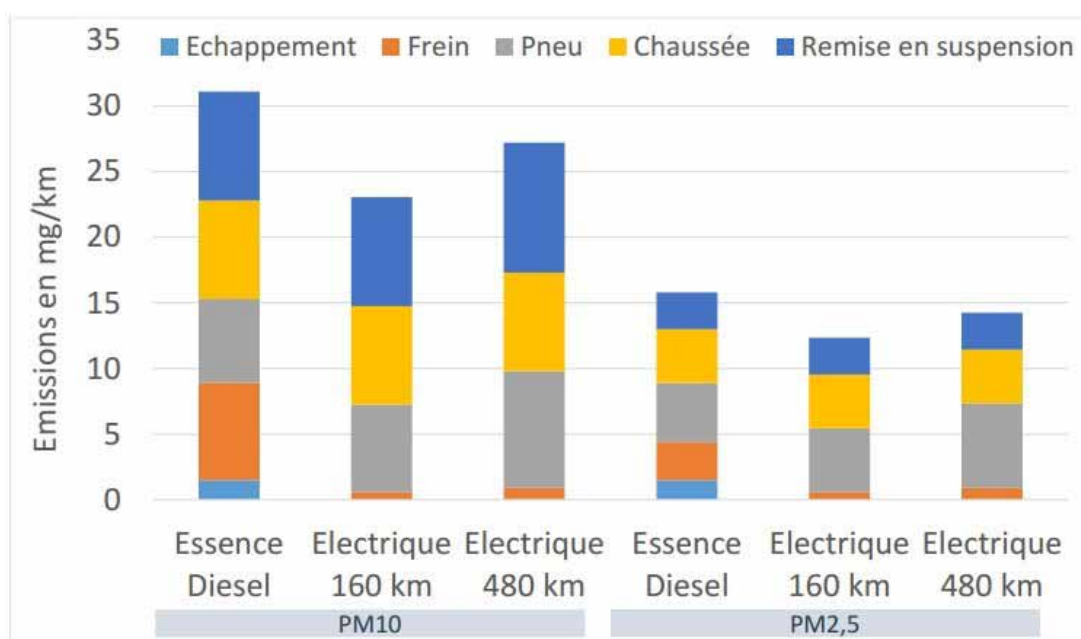
¹²⁵Loire-Atlantique, Maine et Loire, Mayenne et Vendée

¹²⁶ <https://www.20minutes.fr/economie/3286287-20220509-pneus-grands-emetteurs-particules-fines#:~:text=%2D%20un%20v%C3%A9hicule%20%C3%A9lectrique%20%C3%A9met%203,47%20%25%20pour%20un%20v%C3%A9hicule%20thermique>
https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/pollution/freins-et-roues-principales-sources-de-particules-fines-dans-les-villes_149844

électriques, grâce au freinage régénératif, émettent moins de particules de frein que les véhicules thermiques, ils émettent plus de particules provenant du contact pneu-chaussée et de la remise en suspension, du fait de la plus grande taille de leur pneumatique due à leur masse plus importante.

Ainsi, les études récentes ne montrent pas un écart significatif d'émissions totales de particules entre les véhicules électriques à forte autonomie et les véhicules thermiques neufs actuels, qui n'émettent quasiment plus de particules à l'échappement. En revanche, dans le détail, les voitures thermiques émettent des oxydes d'azote et des composés organiques volatils, ce qui n'est pas le cas des véhicules électriques qui n'en émettent aucun.

Afin de réduire la pollution par les particules liées au trafic routier, il est donc indispensable d'associer à l'électrification du parc, d'autres pratiques pouvant faciliter l'atteinte de la neutralité carbone : allègement des véhicules, développement de l'éco-conduite et des modes de déplacement actifs...



Source : Ademe

4.10. Des opportunités pour plus de proximité

La mobilité est un droit et un besoin, il suffit d'avoir vécu la frustration des temps de confinement durant la pandémie covid pour s'en rendre compte.

Cependant, pour des raisons de coût, de temps de trajet, ou de protection de l'environnement, de nombreux citoyens cherchent à réduire leurs déplacements tant en nombre qu'en distance.

Accompagner le travail dans des espaces alternatifs pour diminuer les trajets domicile travail

La réduction des déplacements domicile-travail est facilitée par les évolutions techniques qui permettent désormais de télétravailler.

D'autres solutions comme le coworking et le prêt de locaux de travail d'une entreprise à une autre se développent. Elles permettent aux travailleurs, salariés ou non, de disposer de locaux professionnels à proximité de leur lieu d'habitation.

Frédéric Beauchef, Président de la Communauté de Communes Maine - Saosnois, souligne l'intérêt de ces espaces dans un esprit de « démobilité ».

Ces solutions ne sont pas applicables partout, pour tous les métiers et toutes les entreprises, ni tous les secteurs professionnels. Elles demanderont de plus à être évaluées dans le temps.

Christophe Durand, président de la CPME 44 a souligné que le télétravail pouvait être difficile à mettre en place dans les PME, du fait de la nécessité de développer une culture d'entreprise.

Certaines collectivités mettent en place des lieux de travail partagé, en complément des offres privées existantes.

A Sucé sur Erdre, le bâtiment de la gare est en cours d'aménagement en tiers lieu avec création d'un espace de coworking. Ce projet est soutenu par la Région Pays de la Loire.



Olivier Guix, représentant de la CGT Cheminots, souligne la nécessité d'installer les espaces de coworking à proximité des transports collectifs.

L'initiative de DRO (Dirigeants responsables de l'Ouest)

Cette association a lancé 11 chantiers pour baisser de 50% les GES d'ici 2030. Il s'agit notamment de travailler sur les horaires et la mobilité des personnes et des biens. Il s'agit aussi de promouvoir le prêt de locaux entre entreprises pour y héberger des salariés habitant à proximité. Après un travail de dimensionnement et de définition des outils, l'expérimentation a démarré en 2022 au sein des entreprises membres de DRO. DRO est en cours de prospection pour élargir le nombre des participants (toujours parmi les membres de l'association), afin d'étoffer le maillage géographique des lieux et espaces de travail proposés.

Karen Hugé, déléguée générale de DRO, précise au CESER que les entreprises sont confrontées à des problématiques de déploiement en interne : comment intégrer ce travail rapproché par rapport aux propositions de télétravail, également par rapport aux enjeux de mobilisation des équipes après le covid ? A ce jour, l'enjeu de l'association est donc de réussir à massifier davantage l'utilisation de cet outil existant, par les entreprises et leurs salariés.

Préconisation 30 : Favoriser le développement des espaces de travail partagé (coworking).

- Soutenir les collectivités dans leurs projets de créations d'espaces de travail partagé, notamment à proximité des pôles d'échanges multimodaux.
- Le CESER encourage également la Région à soutenir les initiatives des collectifs d'entreprises ou associations qui facilitent l'accès aux locaux professionnels à des salariés dépendant d'autres entreprises, à l'image de l'initiative de DRO.

Une réflexion sur l'urbanisme

Le concept de ville du quart d'heure a été développé par l'universitaire spécialiste des villes Carlos Moreno en 2015.

"La ville du quart d'heure cherche à promouvoir une ville où les services de proximités viennent faciliter la vie et aux citoyens", explique Carlos Moreno interrogé par Euronews Next. "Nous voulons que, dans la ville, à l'endroit où nous habitons, on ait à se déplacer moins loin, que ça soit pour aller travailler, pour aller faire ses courses, pour se soigner, pour accéder à la culture ou pour se prélasser".

Au lieu d'avoir des villes avec des quartiers distincts pour vivre, socialiser et travailler, le concept de Carlos Moreno envisage le centre urbain comme une tapisserie de quartiers où ces trois fonctions coexistent.

Le but est de "dé-saturer les espaces des services des transports publics ou privés, avec la possibilité de promouvoir, non pas le télétravail à son domicile, avec l'ordinateur sur ses genoux et les chats, les chiens, les enfants, mais plutôt à décentraliser le travail"¹²⁷. Carlos Moreno s'appuie notamment sur le coworking.

Il s'agit pour les habitants de bénéficier des services essentiels dans un rayon de 15 minutes à pied.

Le concept fait l'objet de critiques, certains craignant un enfermement des citoyens dans leur quartier ou leur commune. D'autres soulignent les difficultés de réalisation et craignent d'exclure de ce concept les habitants des banlieues et des zones périurbaines¹²⁸.

Si l'idée a été émise pour les grandes villes, il peut néanmoins être adapté pour les unités urbaines moins importantes. Il s'agit de penser l'urbanisme de manière intermodale, en favorisant l'accès aux infrastructures de déplacement collectifs (gares, arrêts de cars...).

« L'enjeu, c'est l'accessibilité à la gare TER ou RER en moins de 15 minutes, selon Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Ce maillage du périurbain vers les transports de masse, il faut l'organiser avec du rabattement, du covoiturage, des parkings relais », ajoute le défenseur des transports collectifs.

Dans la contribution qu'elle a adressée au CESER, la CFDT cheminots propose une réflexion sur l'aménagement urbain avec la limitation de l'étalement urbain et l'artificialisation des terres, et une urbanisation sur des axes forts de transports structurants

¹²⁷ <https://fr.euronews.com/next/2021/09/17/qu-est-ce-que-la-ville-du-quart-d-heure-et-comment-peut-elle-changer-nos-vies>

¹²⁸ <https://www.lopinion.fr/economie/la-ville-du-quart-dheure-ce-concept-qui-fait-debat>

Sans reprendre à son compte le concept de la ville du quart d'heure dans son intégralité, le CESER souligne la nécessité d'une réflexion sur l'urbanisme, afin de faciliter l'accès aux commerces, services, zones d'activité, pôles d'échanges de mobilité, par les habitants. Il s'agit de limiter tant que faire se peut les déplacements motorisés, et de préparer en particulier l'arrêt de la conduite pour des populations qui y sont contraintes.

Préconisation 31 (à l'adresse des collectivités infrarégionales) : Renforcer la prise en compte dans les documents d'urbanisme des changements d'usage à venir en matière de mobilité en favorisant l'accès aux services et zones d'emplois en mobilité active ou en transport collectif.

Cela passe également par une sensibilisation des populations aux enjeux.

4.11. Favoriser l'usage complémentaire des différents modes de déplacement

Dans ce contexte, la question des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) devient stratégique. En effet, à la vue de la complexité de l'ensemble des modes de déplacement, il est important de simplifier l'offre et de permettre aux voyageurs d'organiser leurs déplacements avec facilité, et dans les meilleures conditions.

La mobilité aujourd'hui, ce n'est pas une seule solution, c'est un bouquet de solutions. Un mode de déplacement va correspondre aux attentes de l'un, mais pas aux attentes de l'autre. De même, un mode va correspondre pour certains types de trajets, mais pas pour d'autres.

Il est donc important de laisser le choix aux voyageurs. Il faut aussi travailler sur la complémentarité des modes. En effet, au-delà du choix, il s'agit aussi de permettre la combinaison de ces modes.

Les collectivités que le CESER a rencontrées œuvrent dans cet esprit. Ainsi, le travail mené par la communauté de communes du Mont des Avaloirs en Mayenne rentre dans le cadre d'un projet de territoire, dans lequel la mobilité est un enjeu transversal qui est appréhendé sous toutes ses formes : covoiturage, autopartage, vélo, motorisations électriques, transport collectif routier et ferré.

Les PEM doivent offrir des synergies entre l'ensemble des modes et leur permettre de s'imbriquer entre eux. Quel intérêt en effet pour un voyageur d'arriver à destination en gare à 10h, mais d'être obligé d'attendre une navette en bus

pendant ½ heure ? En effet, selon la FNAUT, les cadencements des cars dans les PEM de la Région ne sont pas aussi efficaces qu'ils le devraient. Au PEM de Challans par exemple, l'ASLO note qu'il n'y a pas beaucoup de corrélations entre le train et le car et que la côte de Monts n'est pas très bien desservie. Cela pose un problème majeur, notamment en période estivale, où Saint-Jean-de-Monts multiplie sa population par 10, passant de 10 000 à 100 000 habitants. Des synergies doivent donc être trouvées pour qu'à l'arrivée d'un trajet en train par exemple, les voyageurs puissent rapidement poursuivre leur voyage soit en bus, soit à vélo ou autres...

Les Pôles d'Echanges Multimodaux doivent aussi prévoir un nombre suffisant de places de parking automobiles et cycles, y compris en silos pour limiter la consommation d'espace.

La question de la sécurité est prégnante. L'ouverture des locaux des gares, même lorsque les guichets sont fermés, est souvent souhaitée par les voyageurs.

La sécurisation des accès aux PEM est également un point d'attention. Le PEM de la gare d'Angers, dans sa configuration actuelle, n'est pas satisfaisant, avec des mélanges de flux piétons, automobiles et cars, accidentogènes. Le terminus actuel des cars assurant des services librement organisés (dits cars Macron) de la Haluchère à Nantes est également dangereux, même si le nombre de cars y stationnant devrait diminuer après l'achèvement des travaux du PEM de la gare centrale de Nantes. Le mélange des flux piétons vélos aux abords des gares principales est également à éviter pour limiter les risques de conflits entre usagers, et surtout les accidents.

Auditionnée par le CESER, Alexandra David, déléguée régionale de la FNTV, souligne que les réflexions sur l'amélioration des PEM concernent autant la partie « infrastructures » que la partie « services ».

Tout cela doit donc être pensé et pose aujourd'hui la question de l'organisation et de la gestion des PEM. Il est apparu en effet au cours des auditions menées par le CESER dans le cadre de cette étude qu'un grand flou existe aujourd'hui concernant la gestion à proprement parler des PEM. Sont-ce les collectivités qui doivent gérer ? la Région ? Les EPCI ? Quid du rôle de SNCF Réseau, de SNCF Voyageurs et des autres partenaires comme les opérateurs de lignes de cars ?

Il apparaît évident aujourd'hui qu'il existe dans un certain nombre de PEM un manque de synergie entre les différents intervenants, en matière de cadencement dans les horaires, en matière d'offre mais aussi en matière de signalisation et de communication. Les outils existent mais ils doivent être améliorés. Là encore, le

manque de présence humaine dans les PEM, pour accompagner et orienter les voyageurs, apparaît problématique. Un automate, si sophistiqué soit-il, ne remplacera jamais l'échange de visage à visage.

L'ASLO indique à ce sujet que le PEM de Challans est plutôt réussi en matière d'aménagement mais que le manque d'accueil humain obère l'efficacité de l'infrastructure et crée également des problèmes de sécurité.

Dominique Romann, président de la FNAUT, souhaite quant à lui un programme d'extension des PEM, avec des personnels pour renseigner les voyageurs sur les offres d'intermodalité. Il salue l'initiative de la maison des mobilités de Châteaubriant - Derval, mais souligne que c'est une initiative locale, pas de la Région. Il souhaite la création de PEM dans les zones périurbaines.

La réalisation de PEM dans les différents territoires de la région est donc une bonne chose en faveur de la multimodalité. La Région et les collectivités doivent persévérer dans cette voie. Néanmoins, **il est désormais important de développer les synergies entre les différents intervenants dans ces espaces afin de maximiser l'offre de service des différents modes et de répondre au mieux aux besoins des voyageurs.**

Focus sur le sentiment de sécurité dans les gares

M. Ronan Coatanea, directeur Marketing TER Pays de la Loire et Raphaël Jimenez, Directeur RSE TER Pays de la Loire, indiquent que le sentiment de sécurité des voyageurs est de 94% dans les gares, et de 96% dans les trains.

Préconisation 32 : Coordonner les acteurs pour favoriser l'accès aux différentes solutions de mobilité.

- Continuer à travailler avec les différents acteurs de la mobilité (collectivités, transporteurs, associations d'usagers) pour mieux aménager les PEM en répondant au plus proche des besoins des voyageurs et aux contraintes des transporteurs. Le Contrat opérationnel de mobilité fait partie de ces outils de coordination.
- Le CESER souhaite la réalisation d'un meilleur aménagement du PEM d'Angers qui reste un point noir actuellement.

Conclusion : travailler avec les acteurs régionaux des mobilités

Comme on l'a vu tout au long de l'étude, la Région doit travailler avec l'ensemble des collectivités infrarégionales : départements, EPCI, communes.

Elle doit également travailler avec les associations représentant les utilisateurs des différents modes de transport et avec les acteurs économiques et sociaux des transports.

Le CESER réaffirme l'importance pour la Région de disposer d'analyses de l'existant sur son territoire. L'ORTM est à ce titre un outil précieux.

Les comités de ligne permettent des échanges directs avec les voyageurs, et le CESER souligne positivement la mise à disposition en amont des réunions des documents préparatoires. Cela permet un gain de temps appréciable et laisse plus de temps pour les échanges.

Le comité régional des partenaires du transport public a le mérite d'exister mais il reste trop descendant.

Préconisation 33 : Approfondir les débats lors du comité régional des transports publics

Prévoir lors du comité régional des transports publics des temps de débat plus approfondis afin de prendre vraiment en compte les remarques et suggestions des participants.

Enfin, le CESER rappelle que l'ensemble des choix opérés par la Région devra faire l'objet d'évaluations afin, le cas échéant, de réorienter les axes d'actions et de répondre au mieux et à coût raisonnable aux besoins du territoire.

5. Récapitulatif des préconisations

5.1. Les préconisations relatives à la gouvernance et aux relations avec les collectivités infra régionales

Procéder à une évaluation de la prise de la compétence dans l'ensemble des EPCI devenus AOM¹²⁹. (Préconisation 1)

A l'adresse de l'Etat : Prévoir à destination des communautés de communes une clause de revoyure sur la décision ou non d'être AOM.

Le CESER souligne cependant que les conséquences financières de cette revoyure devraient être prises en compte avant toute prise de décision éventuelle d'abandonner la compétence. (Préconisation 2)

Créer un fond spécifique pour inciter les territoires à investir dans la création de maisons de la mobilité dans l'ensemble de la Région et les accompagner dans leur projet. (Préconisation 7)

Favoriser le développement des espaces de travail partagé (coworking).

- Soutenir les collectivités dans leurs projets de créations d'espaces de travail partagé, notamment à proximité des pôles d'échanges multimodaux.
- Le CESER encourage également la Région à soutenir les initiatives des collectifs d'entreprises ou associations qui facilitent l'accès aux locaux professionnels à des salariés dépendant d'autres entreprises, à l'image de l'initiative de DRO. (Préconisation 30)

A l'adresse des collectivités infrarégionales : Renforcer la prise en compte dans les documents d'urbanisme des changements d'usage à venir en matière de mobilité en favorisant l'accès aux services et zones d'emplois en mobilité active ou en transport collectif.

Cela passe également par une sensibilisation des populations aux enjeux. (Préconisation 31)

¹²⁹ La Région précise qu'elle procède à une évaluation constante mais évoque qu'une évaluation nationale serait judicieuse afin de comparer le choix AOM/non AOM sur les services de mobilité et les usages.

5.2. Les préconisations relatives aux relations avec les transporteurs

Pérenniser le recours aux DSP dans les relations avec les transporteurs routiers.

Le CESER privilégie le recours aux DSP par rapport aux marchés publics, car il permet de responsabiliser les transporteurs. Toutefois, il souhaite que le réseau puisse être partagé de manière à faciliter la réponse de l'ensemble des prestataires locaux, quelle que soit la taille de l'entreprise. *(Préconisation 3)*

Travailler sur l'attractivité du métier de conducteur.

Le CESER souhaite que les critères d'attribution favorisent des conditions de travail permettant d'améliorer l'attractivité des métiers, dans un contexte de forte tension sur les recrutements. Les trophées RSE peuvent être un outil d'émulation pour les entreprises pour améliorer les conditions de travail¹³⁰. *(Préconisation 4)*

Approfondir le travail de proximité avec les transporteurs et les AOM pour éviter les dysfonctionnements (trajets à vide, exigences contradictoires des collectivités etc.). *(Préconisation 18)*

Mettre en place dans les Délégations de Service Public pour les transports routiers de voyageurs des critères RSE visant à améliorer l'attractivité des métiers de conducteurs de cars. *(Préconisation 24)*

5.3. Les préconisations relatives aux relations avec les acteurs du territoire

Soutenir les acteurs favorisant les changements de comportement.

- Evaluer les dispositifs et initiatives mis en place pour favoriser les changements de comportement, afin d'en mesurer l'efficacité et l'efficience et, le cas échéant, prolonger les dispositifs¹³¹.
 - Soutenir dans le temps les initiatives favorisant les changements de mobilité.
- (Préconisation 6)*

¹³⁰ Les Trophées RSE sont destinés aux entreprises implantées en Pays de la Loire qui souhaitent **valoriser leurs actions et résultats en matière de responsabilité sociétale des entreprises (RSE)**. Ils visent à **faire progresser les entreprises** développant leurs activités en adéquation avec les enjeux sociétaux et à **valoriser les bonnes pratiques rentables et pérennes**. Voir : <https://trophees-rse.fr/index.php/les-trophees-rse/>

¹³¹ La Région indique à ce sujet que les enquêtes menées lors de la semaine du défi mobilité constatent un report modal de l'autosolisme vers des mobilités durables de près de 30 %. Après 3 mois ce taux se monte à environ 14 %.

Contractualiser avec les structures qui favorisent l'apprentissage des mobilités.

Les initiatives doivent viser tous les publics : scolaires, étudiants, salariés, seniors, PMR... *(Préconisation 8)*

Mettre en place une conférence régionale des acteurs du transport solidaire

Il s'agit de mesurer l'impact des transports solidaires proposés et mettre en commun les bonnes pratiques.

Cette conférence devra faire l'objet d'une large communication auprès des associations concernées. *(Préconisation 20)*

5.4. Les préconisations relatives au service aux voyageurs

Lancer une campagne de communication sur les changements de comportements plus spécifiquement auprès des jeunes.

La Région pourrait s'inspirer de ce qui a pu être fait sur d'autres sujets tel que le tri des déchets dont le succès a été évident puisqu'une grande majorité de famille a été sensibilisée à ce sujet par l'intermédiaire des enfants¹³². *(Préconisation 9)*

Faire du MaaS une opportunité pour les voyageurs.

- Maintenir le service régional de renseignement téléphonique non surtaxé pour les utilisateurs.
- Maintenir la possibilité pour les voyageurs d'acquérir leur titre de transport ferroviaire sur les canaux SNCF, en particulier SNCF Connect, qui est un outil national permettant de gérer les trajets sur le territoire français. Il souhaite que l'outil SNCF Connect puisse également proposer les titres de transport routier interurbain comme il le fait déjà pour un certain nombre de titres urbains.
- Maintenir des services d'information et d'achat pour les voyageurs dans les gares en complément des commerces partenaires. *(Préconisation 17)*

¹³² La Région indique que cette démarche a été menée il y a plusieurs années dans le cadre d'un programme européen. Les élèves d'un territoire se sont vu remettre un passeport mobilité qui comprenait l'information sur l'offre de transport en commun et un forfait multi pour en profiter en famille.

Mettre en place rapidement et sans attendre 2031 l'offre socle de TAD dans chaque commune.

Le TAD doit permettre de rompre l'isolement de certaines populations en leur permettant d'accéder au travail, aux études, mais aussi aux loisirs, achats, et à la sociabilisation.

Une coopération avec les entreprises du territoire est, à cet effet, souhaitable pour favoriser leur desserte.

Si l'élargissement des horaires serait à terme souhaitable, il se heurte aux coûts du service pour la collectivité, la prise en charge par les voyageurs étant limitée.

(Préconisation 19)

Faire du covoiturage une offre complémentaire aux transports collectifs.

- Le CESER propose de développer les lignes de covoiturage sur les trajets et horaires sur lesquels les transports collectifs n'ont pas le public suffisant pour se développer. Le fonctionnement de ces lignes, qui dépend de la disponibilité des conducteurs, devra être évalué sur la durée. Cela doit également permettre à la Région d'évaluer le trafic réel et la potentialité d'ouvrir des lignes de transports collectifs, au moins pendant les heures les plus fréquentées.
- Le CESER propose de maintenir et faire connaître par des campagnes de communication le soutien existant aux utilisateurs du covoiturage.
- La Région pourrait faciliter les échanges entre les entreprises des territoires pour étudier la possibilité d'harmoniser leurs horaires afin de faciliter l'usage du covoiturage. *(Préconisation 28)*

Soutenir la mise en place des dispositifs d'autopartage dans les territoires ruraux.

Le CESER souhaite également leur évaluation (service rendu, coût pour la collectivité). *(Préconisation 29)*

5.5. Les préconisations relatives aux infrastructures de transport et au matériel roulant

Mettre en application les propositions du comité de suivi de la charte pour l'accessibilité universelle du réseau de transport régional. *(Préconisation 5)*

Assurer la disponibilité du matériel roulant ferroviaire.

- Mener une étude pour déterminer les besoins de matériel roulant dans les années à venir, dans le cadre de la déclinaison de la stratégie régionale des mobilités, et en tenant compte des incidents qui peuvent intervenir dans le fonctionnement des matériels roulants.
- Engager une réflexion interrégionale pour qu'un parc de réserve mutualisé entre les Régions et les opérateurs soit mis en place. Des accords pourraient également être envisagés pour favoriser les coopérations en matière de maintenance en cas d'incident.
- Une réflexion pourrait également être menée sur la possibilité de mutualisation de la maintenance des TER avec les régions voisines, dans l'esprit de la SPL créée par les régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine. Dans le cadre de l'ouverture de l'exploitation du TER à la concurrence, le prêt contractualisé de matériel roulant entre opérateurs doit être encouragé pour faciliter la gestion des incidents. *(Préconisation 21)*

Mettre en place une veille au sein des services de la Région sur les innovations techniques qui pourraient être pertinentes pour certaines lignes ferroviaires.

Cela nécessite de tenir compte des ressources existantes et des coûts de ces innovations. *(Préconisation 22)*

Améliorer le confort voyageur des TER et cars, en s'adaptant aux évolutions des usages.

La présence de prises de recharges électriques et USB paraît nécessaire pour répondre aux besoins actuels des voyageurs.

La mise en place d'un réseau Wifi, comme elle existe dans les TGV, doit être étudiée et objectivée, notamment en tenant compte de la généralisation des forfaits mobiles 4G et 5G et de l'utilité d'une connexion stable pour les utilisateurs.

Il est également nécessaire d'améliorer les conditions de rangement des bagages dans les rames TER.

Enfin, dans un objectif de confort pour tous et d'accessibilité universelle, le CESER appelle à généraliser, quand c'est possible, l'accès au TER via les planchers bas. *(Préconisation 23)*

Mettre en œuvre les investissements d'infrastructures ferroviaires nécessaires pour répondre à l'ambition du schéma régional des mobilités.

Cela concerne l'amélioration et le maintien des infrastructures existantes. Parmi les priorités pointées par le CESER, figurent notamment la voie Nantes – Angers - Sablé, Nantes - Rennes via Redon, la Roche-sur-Yon - La Rochelle. *(Préconisation 25)*

Favoriser dans le cadre des contractualisations avec les territoires les projets de mobilité douce du quotidien. *(Préconisation 26)*

Favoriser l'usage du vélo du quotidien.

Cela passe notamment par le soutien apporté aux collectivités pour la création et le maintien d'infrastructures. La Région pourrait mettre également en place un service de location de vélo à proximité des principales gares. La Région pourrait aussi pérenniser les aides à l'achat et la location de vélos pliants pour les abonnés Aléop. Le soutien aux acteurs locaux pour l'organisation de formations à l'usage du vélo et aux bonnes pratiques de circulation pourrait également être renforcé. Enfin, dans les gares, des affiches rappelant les règles de vie et le partage des espaces communs permettraient une meilleure cohabitation des différents usages. *(Préconisation 27)*

5.6. Les préconisations relatives à la tarification des services de transport régionaux

Lancer une étude sur les conséquences financières pour la Région d'une éventuelle offre nationale d'abonnement globale aux transports de proximité. *(Préconisation 10)*

Réaliser l'harmonisation tarifaire des transports routiers interurbains, sur l'ensemble du territoire régional.

Cela doit inclure les lignes de cars dites « historiques ». Il s'agit de garantir l'équité entre les habitants de la Région et de favoriser la lisibilité de l'offre¹³³. *(Préconisation 11)*

Adopter une tarification des cars interurbains en lien avec la distance parcourue.

Le CESER préconise l'abandon de la tarification plate des transports interurbains pour favoriser le lien entre le prix payé par le voyageur et le service rendu. Il s'agit d'aller vers une tarification par alvéole pour les cars interurbains à condition que les alvéoles soient de tailles équivalentes. Le CESER souhaite également une coordination avec les agglomérations traversées par les cars interurbains pour une tarification unique quelle que soit l'AOM responsable du transport, offrant plus de lisibilité aux voyageurs.

L'adoption de la nouvelle tarification doit s'accompagner de tarifs spécifiques pour les populations les plus précaires, et de la possibilité d'utiliser les offres TER, par exemple le forfait multi.

Une tarification unique quel que soit le mode de transport, car ou train, pourrait être un idéal mais risquerait d'augmenter fortement le tarif payé par le voyageur car. De plus, de nombreux territoires ruraux ne disposent que d'une desserte interurbaine routière. C'est pourquoi le CESER préconise de maintenir une distinction entre la tarification du transport car et celle du transport ferroviaire. *(Préconisation 12)*

Mettre en place une tarification sociale selon le statut, pour plus de lisibilité, avec des critères équivalents pour le train et les cars interurbains. *(Préconisation 13)*

¹³³ La Région indique qu'elle prévoit de le faire à l'été 2025.

Faire connaître et rendre lisibles les différentes offres tarifaires régionales

- Promouvoir les offres régionales par des campagnes de communication (réseaux sociaux, affichage, presse, radio...).
- Rendre les offres plus lisibles sur les canaux de vente, en particulier sur le portail ferroviaire SNCF Connect.
- Evaluer le coût de ces offres et leurs résultats (la Région précise que la SNCF donne les éléments) *(Préconisation 14)*

Etudier la mise en place d'une billettique unique.

Elle pourrait être disponible sous forme de carte à l'image de Korrigou, mais aussi sous forme dématérialisée via le smartphone, voire la carte bancaire. *(Préconisation 15)*

Finaliser la mise en place de l'intégration tarifaire dans l'ensemble des agglomérations et étudier la mise en place, en lien avec les agglomérations, des titres combinés agglomérations + TER pour les voyageurs occasionnels¹³⁴. *(Préconisation 16)*

5.7. Les préconisations relatives au rôle d'ensemblier de la Région

Coordonner les acteurs pour favoriser l'accès aux différentes solutions de mobilité.

- Continuer à travailler avec les différents acteurs de la mobilité (collectivités, transporteurs, associations d'usagers) pour mieux aménager les PEM en répondant au plus proche des besoins des voyageurs et aux contraintes des transporteurs. Le Contrat opérationnel de mobilité fait partie de ces outils de coordination.
- Le CESER souhaite la réalisation d'un meilleur aménagement du PEM d'Angers qui reste un point noir actuellement. *(Préconisation 32)*

Approfondir les débats lors du comité régional des transports publics

Prévoir lors du comité régional des transports publics des temps de débat plus approfondis afin de prendre vraiment en compte les remarques et suggestions des participants. *(Préconisation 33)*

¹³⁴ Selon la Région, le projet en cours de billettique devrait simplifier la mise en œuvre de titres occasionnels combinés

6. Annexes

6.1. Les axes ferroviaires empruntés par les TER

Saint-Nazaire - Nantes – Angers – Sablé-sur-Sarthe – Le Mans

- Lignes 01 (Nantes - Saint-Nazaire), 01 bis (Nantes - Savenay), 02 (Nantes - Redon - Rennes), 02 bis (Nantes - Redon - Quimper), 05 (Nantes - Ancenis), 19 (Nantes – Angers - Saumur), 20 (Angers - Cholet), 21 (Nantes-Le Mans), 28 (Nantes - Angers - Laval - Rennes)

Cet axe est stratégique pour relier Nantes à Paris et est de loin le plus fréquenté des Pays de la Loire. Néanmoins, son développement est sujet à différentes problématiques.



Il s'agit d'un axe où cohabitent différents types de transports (TGV, TER, train de fret de marchandises...) et ce sur une voie unique. Il s'agit donc d'une infrastructure constamment utilisée (jusqu'à 8 trains y passent par heure et dans chaque sens) qui accueillait en 2019, selon la SNCF, 9 millions de voyageurs¹³⁵. Ce chiffre pourrait passer à 13 millions d'ici 2050¹³⁶ alors que l'axe est considéré d'ores et déjà comme « saturé » par la SNCF.

¹³⁵ <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/transport-sncf-reseau-modernise-la-voie-ferree-nantes-angers-sable-7962045>

¹³⁶ <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/transport-sncf-reseau-modernise-la-voie-ferree-nantes-angers-sable-7962045>

Afin de faire face à cette hausse de trafic, la SNCF parie sur la mise en place de l'ERTMS 2. Ce système devrait, selon SNCF Réseau, permettre sur l'axe Nantes – Angers – Sablé de bénéficier d'une circulation de plus par heure et par sens¹³⁷, passant ainsi le nombre de TGV de 3 à 4¹³⁸.

L'ensemble des aménagements devrait coûter 600 à 700 M d'€ selon SNCF Réseau.¹³⁹

Comme il l'avait écrit dans sa contribution de mars 2018 sur le contrat d'avenir, le CESER rappelle que La ligne Nantes-Angers est actuellement à la limite de la saturation, de même que la gare d'Angers, et l'accès à Nantes via le tunnel de Chantenay. L'amélioration de la signalisation annoncée dans le contrat d'avenir signé en février 2019, via l'ERTMS 2, pourrait, si les tests menés actuellement confirment sa pertinence, permettre d'augmenter le nombre de sillons disponibles, c'est-à-dire le nombre de passages de trains possible. Toutefois, cette solution ne sera probablement pas mise en place à court terme et elle ne solutionnera pas les difficultés posées par la circulation concomitante de trains sur la même voie à des vitesses différentes, ni la saturation de l'entrée Est de Nantes.

Enfin, au-delà de 2030 et à l'horizon 2050, SNCF Réseau envisage la création d'une troisième voie. Différents scénarios sont envisagés. Le coût d'un tel projet pourrait se chiffrer à plusieurs milliards d'€¹⁴⁰.

Savenay - Redon vers Rennes et Quimper

- Lignes 02 (Nantes – Redon - Rennes), 02 bis (Nantes – Redon - Quimper)

Dans l'optique d'améliorer la liaison entre Nantes et Rennes, actuellement réalisée au mieux en 1h15, la Région Pays de la Loire a lancé des études avec la Région Bretagne pour accélérer le trafic sur le tronçon entre Nantes et Redon. Il s'agirait ici de supprimer dix-neuf passages à niveau entre Redon et Savenay et de moderniser la signalisation ferroviaire. Le financement des études préliminaires devrait être inscrit dans le volet "mobilités" du CPER 2021 – 2027¹⁴¹.

Par ailleurs, un projet de virgule de Savenay serait également à l'étude. Cela permettrait notamment de retrouver des liaisons directes entre Rennes et Saint-Nazaire, sans changement à Savenay, avec un intérêt certain pour l'attractivité du Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire, mais aussi pour le trafic voyageur.

¹³⁷ <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/transport-sncf-reseau-modernise-la-voie-ferree-nantes-angers-sable-7962045>

¹³⁸ <https://www.20minutes.fr/nantes/3240147-20220223-pays-loire-sncf-travaille-creation-seconde-ligne-nantes-angers-mans>

¹³⁹ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/pays-de-la-loire/de-grands-travaux-pour-la-voie-ferree-nantes-angers-sable-1392961>

¹⁴⁰ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/pays-de-la-loire/de-grands-travaux-pour-la-voie-ferree-nantes-angers-sable-1392961>

¹⁴¹ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/liaison-ferroviaire-nantes-rennes-les-pays-de-la-loire-tentent-d-acceler-cd470834-9b42-11ed-994e-584d65f11921>



Clisson - Cholet et Angers - Cholet

- Ligne 06 (Nantes – Clisson - Cholet) et 20 (Angers - Cholet)

La section Clisson - Cholet a été rénovée en 2021. L'opération, inscrite au contrat de plan État/Région Pays de la Loire, a permis de renouveler la voie, de moderniser la signalisation, et de créer la nouvelle halte de Torfou sur le site originel de La Colonne.



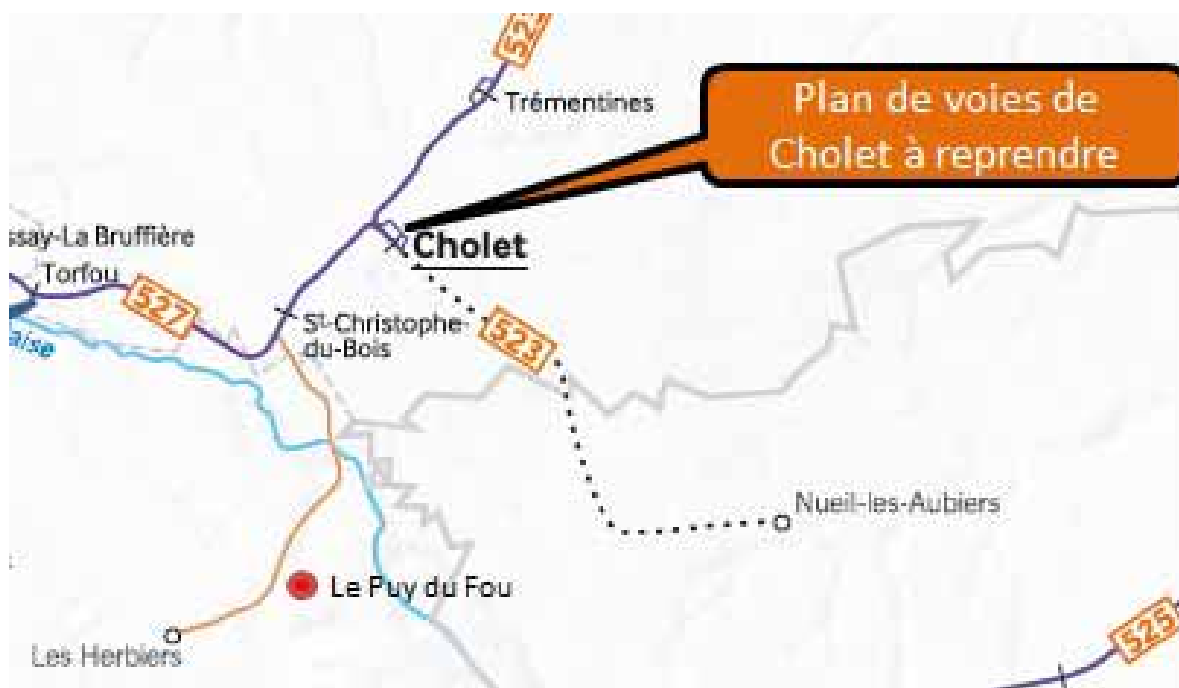
Source : Cholet.fr

Vers un prolongement jusqu'aux Herbiers

Du fait de l'attractivité du Nord-Est Vendée, et notamment du fait de la proximité du Puy du Fou, les élus locaux des secteurs de Cholet et des Herbiers ont lancé l'idée de rouvrir une ligne TER entre Cholet et Les Herbiers afin, notamment, de

permettre une meilleure desserte du parc à thème vendéen. La demande a été réalisée auprès du Conseil Régional qui a lancé une première étude, dont les résultats ont été publiés en 2021. Un potentiel de 500 000 voyageurs par an a été mesuré, dont 300 000 pour la seule desserte du Puy du Fou, et 200 000 pour des trajets domicile-travail.

Face à ces résultats encourageants, une seconde étude, plus technique, a été diligentée en 2022 afin d'examiner la faisabilité technique d'une telle opération et de mesurer les coûts financiers que pourraient engendrer cet investissement. La Région a annoncé le 16 novembre 2023 que la ligne serait réouverte et qu'elle bénéficierait d'un financement forfaitaire exceptionnel de 20 M€ de la part de l'Etat, en complément des 12 M€ prévus par la Région, ce qui permet à date d'assurer 65% du financement nécessaire à la réalisation des travaux.



Nantes – Clisson - La Roche-sur-Yon - La Rochelle

- Lignes 8 (Nantes – Les Sables-d’Olonne), 9 (Nantes – La Rochelle), Tram Train 2 (Nantes - Clisson)

La section ferroviaire entre Nantes et Bordeaux, mise en service en 1871, était dans les années 2010 dans un état de vétusté qui imposait le ralentissement des trains et qui menaçait la pérennité de la ligne. Celle-ci, utilisée par le trafic TER (Nantes - La Rochelle) et Intercités a été rénovées entre Nantes et la Rochelle entre 2020 et 2021, pour un coût total de 226 M€¹⁴². Ces travaux permettent aujourd’hui d’effectuer la liaison en 1 heure contre 1h45 avant rénovation. La rénovation de la seconde voie a été reportée à un « prochain CPER ».

Auditionné par le CESER, Michel Biré, vice-président de la communauté de communes de Fontenay-Vendée, regrette l’absence de rénovation de cette seconde voie.

Par ailleurs, les communautés de communes Sud-Vendée Littoral et Vendée Grand Littoral souhaiteraient également que de nouveaux arrêts puissent être créés respectivement à Nalliers et à Champs-Saint-Père.

La création d’une halte à Velluire permettrait la desserte de Fontenay-le-Comte.

Elle a été demandée fortement par Michel Biré, Vice-président de la communauté de commune de Fontenay Vendée, lors de son audition par le CESER. Il souligne le potentiel de trafic.

Une étude est en cours, pour mesurer la faisabilité, le potentiel mais aussi les conséquences (rallongement des temps de parcours...) de l’ouverture de nouveaux arrêts, dont les conclusions n’ont pas encore été présentées.

¹⁴² 88 M€ entre Nantes et la Roche-sur-Yon, 138 M€ entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle



Les Sables-d'Olonne – La Roche-sur-Yon – Bressuire – Saumur

- Lignes 08 (Nantes – la Roche-sur-Yon – Les Sables-d'Olonne et 14 (Les Sables-d'Olonne – la Roche-sur-Yon – Bressuire - Saumur, dénommée ligne 10 en Nouvelle Aquitaine)

La section entre Les Sables d'Olonne et la Roche-sur-Yon, à voie unique, est électrifiée depuis 2008 et empruntée également par le TGV.

La section La Roche-sur-Yon – Bressuire permet la desserte fine du territoire interrégional (Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine), mais sa pérennité était menacée du fait de sa vétusté, notamment entre Bressuire et Chantonnay. Elle a été interrompue en 2019 et 2020, puis rouverte suite à des travaux d'urgence, qui n'ont pas permis de garantir sa pérennité à long terme.

En l'absence de rénovation, elle pourrait à nouveau être coupée dès 2025. Néanmoins, les élus locaux sont favorables à une rénovation et insistent auprès des deux régions, Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine, afin que les travaux de rénovation soient entrepris rapidement.

Si la fréquentation de cette ligne augmente significativement (19 000 voyageurs) durant la période estivale puisqu'elle dessert notamment le littoral vendéen dans le cadre du train des plages, la fréquentation est bien moins importante durant les autres saisons.

Néanmoins, La Région des Pays de la Loire a rappelé son souhait de voir pérenniser la ligne pour le trafic voyageur. Elle a donc annoncé le 16 novembre 2023 que la ligne serait rénovée et qu'elle participerait à hauteur de 93 M€.

Toutefois, en amont de cette décision, certains acteurs régionaux s'étaient interrogés sur l'opportunité de réaliser la rénovation de la ligne si le montant annoncé initialement (environ 150 M€) est confirmé. C'est le cas de Didier Vivant, directeur de l'ORTM, qui lors de son audition devant le CESER a évoqué d'autres priorités d'investissements.



Nantes – Pornic et Nantes Saint-Gilles-Croix-de-Vie

- Lignes 10 (Nantes - Pornic) et 11 (Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie)



Une rénovation qui a sauvé les lignes Nantes – Pornic - Saint-Gilles... sans résoudre tous les problèmes de fiabilité

Ces lignes, à voie unique et non électrifiées sur la quasi-totalité du trajet, sont depuis quelques années sous le feu des projecteurs.

La première raison est qu'elles ont longtemps été sous la menace d'une fermeture complète. Dans les années 2000 en effet, la fiabilité du réseau était mise à mal du fait de la vétusté des infrastructures. De nombreux dysfonctionnements et retards rythmaient ainsi chaque jour la vie de ces lignes, ce qui mettait à mal son attractivité et sa fréquentation.

Ces lignes ne doivent leur survie qu'à la volonté et la mobilisation des acteurs locaux, dont l'ASLO et les collectivités locales, particulièrement la Région. Les

collectivités ont d'ailleurs largement contribué financièrement à leur rénovation, d'un montant total de 108 M€, et dont l'inauguration s'est déroulée en 2015.

Dès sa réouverture, malgré l'argent investi, de nouveaux dysfonctionnements sont apparus rapidement concernant les compteurs d'essieu installés. Ils se sont en effet révélés défectueux car trop sensibles aux aléas climatiques (froid, humidité, chaud, feuilles mortes...). Cela a engendré des problèmes sur l'ensemble de la ligne et donc de nouveaux retards pour les voyageurs. SNCF Réseau a donc procédé à des changements d'essieu mais ce sont désormais les passages à niveau, qui n'ont quant à eux pas été modernisés, qui posent désormais des soucis. L'ASLO comptait sur le CPER pour que des travaux soient planifiés et réalisés.

D'autres problématiques sont également ciblées par l'ASLO comme le manque de points de croisement. Aujourd'hui, les croisements se feraient uniquement à Challans. Cela sous-entend que si une perturbation intervient sur la ligne ailleurs qu'à proximité de Challans, c'est toute l'organisation de la desserte qui s'effondre car des points de croisement ont été supprimés, comme à la gare de Macheoul. L'aiguillage dans cette dernière gare étant manuel, le croisement ne peut plus se faire car le personnel y a été supprimé. L'ASLO préconise ainsi d'investir dans la télécommande automatique des points de croisement ou, à défaut, de remettre du personnel.

Pour toutes ces raisons, l'ASLO estime que la fréquentation sur ces lignes n'augmente pas comme elle devrait.

Une desserte possible de l'aéroport de Nantes Atlantique

La deuxième raison pour laquelle cette ligne fait beaucoup parler est qu'elle pourrait, à terme, desservir l'aéroport de Nantes Atlantique via une nouvelle halte ferroviaire, avec un PEM qui pourrait améliorer l'accessibilité de l'agglomération nantaise.



Source carte : ASLO

L'ancien tracé dont la voie existe toujours (en pointillés noirs sur la carte ci-dessus) permettrait en effet de desservir facilement l'aéroport. La Région a d'ores et déjà fait savoir qu'elle était favorable à la création d'une halte ferroviaire pour desservir Nantes Atlantique et que des études en ce sens allaient être menées au début de l'année 2024. La création de cette halte a d'ailleurs été annoncée officiellement lors de la signature du protocole d'accord sur le volet "mobilités" du CPER 2021-2027.

Des travaux d'infrastructure nécessaires pour améliorer les fréquences

Enfin, la troisième raison pour laquelle cette ligne est l'objet de débats est qu'elle est concernée par l'ouverture à la concurrence du premier lot TER qui a été attribué à la mi-2023 à une filiale de SNCF Voyageurs. L'offre devrait ainsi augmenter puisque la Région indique que le nombre d'allers-retours par jour devraient passer de 7 à 9 entre Nantes et Pornic et de 9 à 11 entre Nantes et Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Néanmoins, la Région reconnaît que, concernant ces deux axes, le saut d'offre ne pourrait se faire convenablement sans de nouveaux investissements sur les infrastructures, mais aussi à la gare de Nantes qui arrive aujourd'hui à ses limites de capacité.

Les représentants de l'ASLO, auditionnés par le CESER, considèrent que la réussite de l'ouverture à la concurrence sur l'axe Nantes – Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie dépendra au préalable de la fiabilité de la ligne et de la capacité de la Région et de SNCF Réseau à régler les problèmes de passage à niveau et des points de croisement.

Nantes - Châteaubriant – Rennes

- Lignes tram train 1 (Nantes - Châteaubriant), ligne TER Bretagne – Rennes - Châteaubriant

Au début des années 2000, la Région a souhaité rouvrir la ligne Nantes-Châteaubriant, fermée au public depuis 1980. Afin de limiter les coûts de cette opération, elle a opté pour une infrastructure légère de type tram-train, répondant prioritairement aux besoins d'un trafic périurbain entre Nantes et Nort-sur-Erdre, mais élargi jusqu'à Châteaubriant.

La ligne a été rouverte en 2014, subissant, selon la FNAUT, « une mise au point laborieuse due à la complexité et à la nouveauté des matériels roulants et des voies ». De nombreuses améliorations sont intervenues depuis, et la qualité du fonctionnement est selon la Région maintenant identique à celle des autres axes.

La question de la tarification a également été un sujet d'interrogation, les voyageurs qui prenaient auparavant les cars interurbains devant désormais s'acquitter de la tarification SNCF. Bénéficiant de la liberté tarifaire, la Région a adapté la tarification kilométrique dégressive et propose un tarif plus avantageux (13,30 €).

De Nantes à Nort-sur-Erdre, à 30 km, la desserte périurbaine bénéficie de fréquences à la demi-heure en pointe, à l'heure le reste du temps. Mais au-delà, avec des gares plus espacées en milieu rural, la vitesse du tram-train limitée à 100 km/h, le nombre d'arrêts, de nombreuses contraintes pénalisent la durée du trajet : plus d'une heure pour Nantes – Châteaubriant. Les élus Castelbriantais réclament ainsi une liaison plus rapide. La Région s'est engagée à étudier la faisabilité de la suppression d'arrêts sur cette ligne, principalement à voie unique.

Côté Bretagne, la liaison Rennes – Châteaubriant a été remise en service fin août 2021 après reconstruction de la section de Châteaubriant à Retiers, pour un coût de 40 M€. L'axe entier a été conçu pour une vitesse maximum de 110 km/h, alors que le tracé, toujours selon la FNAUT, « permettrait mieux »¹⁴³.

¹⁴³ <https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/nantes-chateaubriant-rennes-du-parcours-du-combattant-a-une-liaison-biregionale/>

Enfin, depuis la réouverture de la ligne entre Rennes et Châteaubriant, les élus castelbriantais ont manifesté publiquement leur mécontentement vis-à-vis du Conseil Régional de Bretagne puisque celui-ci a décidé, semble-t-il pour des raisons techniques, que 4 des 7 trains au départ de Rennes n'iraient pas jusqu'à Châteaubriant. Pour trois d'entre eux, les voyageurs devront descendre à Retiers et prendre le bus pour terminer le trajet alors que pour le quatrième, aucune liaison entre Retiers et Châteaubriant n'est prévue.

La question d'une liaison de bout en bout entre Rennes et Nantes reste posée. Actuellement, aucun matériel n'est en mesure de réaliser cette opération, le tram-train ne pouvant pas circuler entre Rennes et Châteaubriant (ligne non électrifiée), et le train classique étant trop lourd pour l'infrastructure tram-train.



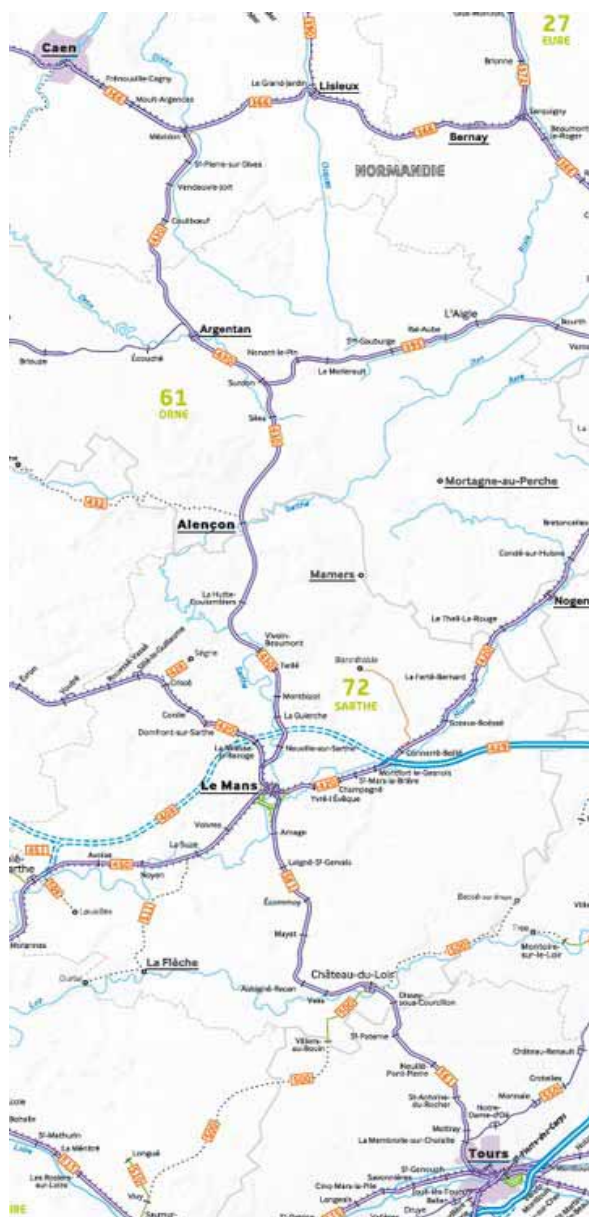
Caen – Alençon - Le Mans – Tours

- Lignes 24 (Le Mans – Caen) et 25 (Le Mans-Tours)

La ligne TER Caen – Tours a fait l'objet en 2020 de travaux d'urgence qui ont permis d'éviter sa fermeture. Ces travaux n'assurent pas la sauvegarde sur le *long terme de cette ligne*. Elle a donc été classée dans la catégorie des lignes d'intérêt National par l'Etat. Ainsi, il a été signé le 9 mars 2022 par le Ministre délégué chargé des Transports de l'époque, Jean-Baptiste Djebbari, le Vice-Président du Conseil Régional Roch Brancour et le directeur régional TER Christophe Huau, un protocole pour la rénovation du tronçon Alençon – Le Mans. C'est ainsi plus de de 100 M€ qui devraient être consacrés à la rénovation de cet axe, entièrement financés par

l'Etat via SNCF Réseau. Les travaux devraient être réalisés en 2025, permettant de pérenniser la ligne.

Cette ligne n'est pas électrifiée. La Région a annoncé en 2021 souhaiter y faire circuler des trains à motorisation hydrogène dès 2025.



La virgule de Sablé

- Ligne 28 (Nantes - Rennes via Angers et Laval)

Première en France, la virgule de Sablé permet aux TER d'emprunter la LGV pour relier Angers à Laval vers Sablé. Après un démarrage chaotique, elle fonctionne désormais normalement.



source : [https://www.sablesursarthe.fr/actualite/ligne-a-](https://www.sablesursarthe.fr/actualite/ligne-a-grande-vitesse/)

[grande-vitesse/](https://www.sablesursarthe.fr/actualite/ligne-a-grande-vitesse/)

Les voies classiques Rennes – Le Mans, Le Mans - Paris, Angers – Saumur - Tours

- Lignes 19 (Nantes-Saumur), 22 (Le Mans-Laval), 23 (Le Mans-Paris), 28 (Nantes-Laval via Angers)

Ces lignes électrifiées ne présentent pas à ce jour de problème d'infrastructure majeur. Elles devront cependant être entretenues régulièrement pour maintenir leur niveau de service.

6.2. Focus sur l'ERTM2

Qu'est-ce que l'ERTMS ?

L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système de signalisation et de contrôle de la vitesse qui assure l'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens, réduit les coûts des systèmes de signalisation, permettant d'augmenter la vitesse et la capacité des lignes ferroviaires.¹⁴⁴

L'ERTMS2 comprend :

- le système de contrôle des trains européens (ETCS) qui vise à gérer le trafic ferroviaire¹⁴⁵
- le GSM-Rts de communication ferroviaire, qui sert à communiquer entre les trains et les centrales d'exploitation du réseau ferré.

¹⁴⁴ https://www.era.europa.eu/domains/infrastructure/european-rail-traffic-management-system-ertms_en et en Français : https://fr.wikipedia.org/wiki/Syst%C3%A8me_europ%C3%A9en_de_gestion_du_trafic_ferroviaire

¹⁴⁵ <http://mediarail.be/Infrastructure/Signalisation/ERTMS/Trois%20niveaux.htm> . Il existe trois niveaux d'ECTS, l'ERTMS 2 est lié au niveau 2 d'ETCS.

Sa généralisation est jugée importante pour homogénéiser le trafic entre les pays et gagner en fluidité. Il est destiné à remplacer les 27 systèmes de signalisation ferroviaire en service au sein de l'Union européenne. Avec cette technologie, les différents systèmes informatiques vont communiquer entre eux et simplifier la conduite. L'ERTMS gère notamment en temps réel l'espacement entre deux trains grâce à des capteurs radio qui transmettent les données en temps réel entre le sol, l'infrastructure et le train. Jusqu'à présent, la signalisation des trains est analogique et passe par des panneaux et des signaux lumineux aux abords des voies.

La technologie ERTMS doit faire entrer la signalisation à l'intérieur de la cabine. Ce système donne au conducteur des informations en temps réel : occupation de la ligne, poids du train, sa vitesse limite, sa capacité de décélération et de freinage. En fonction de ces données, le conducteur ajuste son comportement, connaît sa vitesse optimale et stoppe le train en cas d'urgence. La mise en place de l'ERTMS niveau 2 nécessite le remplacement de tous les systèmes de signalisation actuels.

L'utilisation des possibilités offertes par l'ERTMS 2 impose de disposer de matériel adapté.

Un rapport de l'autorité de régulation des transports de juillet 2022 indique que le déploiement de l'ERTMS en France apparaît en retard par rapport aux réseaux ferrés des pays voisins et sera vraisemblablement très progressif, en raison notamment des coûts importants et de la fiabilité des systèmes historiques français. Ainsi, l'ERTMS équipe aujourd'hui moins de 40% des LGV françaises (environ 1 000 km sur 2 814 km de lignes), qui correspondent aux lignes nouvelles mise en service à partir de 2007¹⁴⁶.

6.3. Synthèse du premier rapport du GIEC Régional

Le premier rapport du GIEC régional des Pays de la Loire, paru en juin 2022, livre de grands enseignements sur les effets du changement climatique en Pays de la Loire, pour ce qui concerne :

- Les émissions de Gaz à effet de serre (GES) : en 2018, les Pays de la Loire ont relâché dans l'atmosphère 31 millions de teqCO₂, un chiffre en baisse de 11% par rapport à 2009. Rapporté à l'échelle de la population régionale, le niveau d'émission ligérien s'élève donc à 8,2 teqCO₂ par habitant. Il convient également d'associer les émissions indirectes de la région, liées à la consommation de produits fabriqués dans d'autres Pays (autour de 30

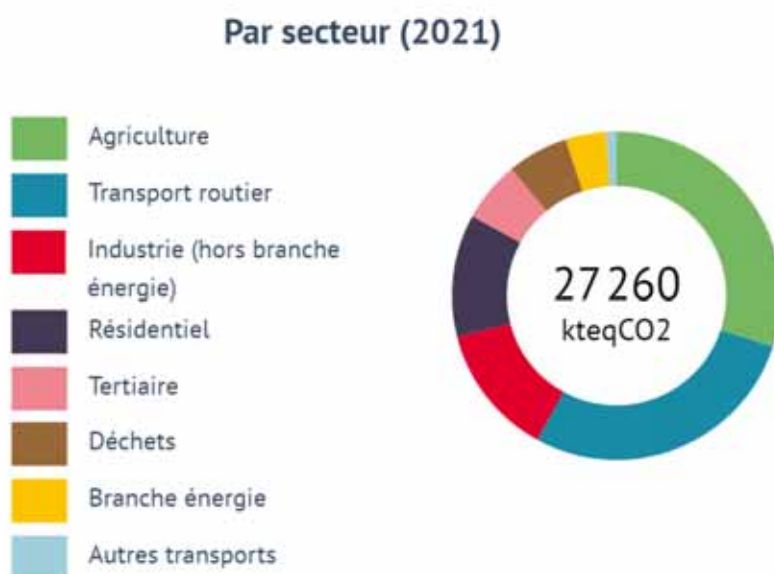
¹⁴⁶https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/07/080722_etude-sse_lgv_rapport-final_publication-vinternet.pdf

MteqCO₂). Au total, l'empreinte carbone de la région des Pays de la Loire avoisine donc 60 MteqCO₂.

- Les températures moyennes : tous les relevés font apparaître une élévation moyenne des températures d'environ 1,5°C en soixante ans. Depuis 1980, on observe même une accélération du phénomène avec une élévation de la température moyenne de 0,37°C tous les dix ans. Dans les 30 prochaines années, l'élévation des températures sera contenue entre 1°C et 1,15°C supplémentaire par rapport à la période 1976-2005, dans un scénario de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. Cette hausse atteindra 2°C à 2,5°C en 2055 dans le pire des scénarios. Avec une telle augmentation, Nantes et Angers pourraient alors afficher des températures annuelles moyennes équivalentes à celles de Biarritz sur la période 1976-2005. À plus long terme, la hausse des températures de la région pourrait être de 3,5°C, voire de 4°C si aucune mesure n'est prise pour abaisser de façon significative les émissions de GES.
- Les vagues de chaleur : La région des Pays de la Loire a enregistré autant de vagues de chaleur entre 2000 et 2020 que lors des cinq décennies précédentes. Plus fréquentes, ces périodes seront aussi plus précoces dans l'année, plus longues et plus sévères : bien que dans un scénario de baisse rapide et forte des émissions de GES, le nombre de jours supplémentaires de vague de chaleur puisse être contenu à une dizaine par an, il pourrait atteindre 18 à 27 jours supplémentaires d'ici trente ans en l'absence de mesures d'atténuation efficaces, voire 49 à 69 jours sur la période 2071-2100.
- Les précipitations / sécheresses : Déterminante pour l'humidité des sols et le réapprovisionnement des nappes, l'évolution du régime des précipitations se révèle cependant plus difficile à prévoir que celui des températures et impose de rester prudent en matière de prévisions. Toutefois, malgré des divergences d'un modèle à l'autre, il reste possible de dégager quelques tendances de long terme qui ressortent dans tous les scénarios à l'horizon 2071-2100 : l'intensification des précipitations et leur augmentation durant l'été ; une diminution de l'intensité des événements courants et leur baisse en hiver.
- La hausse du niveau des mers : Sur la côte atlantique, le marégraphe de Brest relève pour sa part une élévation d'environ 30 cm depuis les premières mesures (1843), ainsi qu'une accélération du phénomène depuis 1970. À son tour, le marégraphe de Saint-Nazaire enregistre une hausse de 10 cm entre 1980 et 2019. Or, quel que soit le scénario, le niveau de la mer continuera de s'élever sur le littoral ligérien d'ici à la fin du siècle : de 38 cm par rapport

à la période 1986-2005 en cas de chute rapide des émissions de GES (RCP2.6) ; de 76 cm si le niveau d'émissions de GES devait rester élevé (RCP8.5).

En 2020, les transports étaient responsables de 28,7% des émissions nationales de GES. Pour ce qui concerne plus spécifiquement les Pays de la Loire, ce sont 29% des émissions de GES qui étaient engendrés par les transports¹⁴⁷.



Émissions de CO2 par secteur d'activité en Pays de la Loire en 2021 – source Air Pays de la Loire

6.4. Zoom sur le plan Vélo de Connerré

Auditionné par le CESER, Arnaud Mongelia, maire de Connerré, a présenté au CESER les initiatives menées par sa commune. La ville de 2 900 habitants est située en deuxième couronne du Mans. La gare est à 1,7 km du centre-ville, sur le territoire d'une commune voisine.

Le plan vélo, lancé en 2021, s'appuie sur le soutien du [plan petites villes de demain](#), de la banque des territoires, de l'ADEME via le [plan à vélo 2](#). Le reste à charge pour la collectivité est de 30 %.

La voie verte reliant la ville à la gare, a été entièrement financée par le département et la commune.

¹⁴⁷ <https://teo-paysdelaloire.fr/tableau-de-bord/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/>

Le potentiel vélo est estimé à 10 % d'utilisation de vélo, pour l'ensemble des déplacements. Les rues de Connerré sont étroites, il n'y a pas de possibilité de construire des pistes cyclables séparées dans le centre-ville, la commune a donc créé des vélorues : le vélo est autorisé à circuler au milieu et les voitures doivent attendre derrière.

La ville souhaite développer un itinéraire intercommunal vers la piscine de la commune voisine, financé par l'intercommunalité. Elle espère le soutien de la Région pour ce projet.

Le montant global du plan vélo est de 2M€ sur 15 ans pour la commune, hors subventions, auquel s'ajoutent 1M€ pour la voie vers la piscine. A titre de comparaison, le montant globale de la voirie (50 % du budget d'investissement de la commune) est de 0,5 M€ par an.

6.5. Liste des personnes auditionnées

Mme Céline ARTOIS, Collectif vélo des Pays de la Loire.

M. Pierre-Antoine AUGEREAU, Collectif vélo des Pays de la Loire.

M. Frédéric BEAUCHEF, Président de la communauté de communes Maine – Saosnois.

M. Michel BIRE, Vice-Président de la communauté de communes du Pays de Fontenay – Vendée.

Mme Véronique BOY, DGS de la communauté de communes du Mont des Avaloirs.

M. Ronan COATANEA, Directeur Marketing TER Pays de la Loire.

M. Cyril COUROUSSE, Chargé de missions Mobilités et Energie de la communauté de communes du Mont des Avaloirs.

M. Jacky DALLET, Président de la communauté de communes du Pays de Saint-Fulgent – Les Essarts.

Mme Alexandra DAVID, Déléguée Régionale de la FNTV des Pays de la Loire.

Mme Fanny DERENNE, Membre du collectif vélo Pays de la Loire.

Mme Claire DESFORGES, Membre de l'association « En vert et avec tous ! » de Sucé-sur-Erdre.

M. Emile DROUET, Conseiller Mobilités au cabinet du Président du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique.

M. Gilbert DUBOIS, Représentant CGT pour les conducteurs de cars interurbains.

M. Benoît DUPONT, Chargé de développement Wimoov.

M. Christophe DURAND, Président de la CPME 44 et dirigeant de l'entreprise transporturgent.com.

M. Florent DURREY, Place au Vélo - Laval.

M. Pierre-Henri EMANGARD, Dirigeant de l'ASLO.

M. Pascal FONTAINE, Président de la FNTV des Pays de la Loire.

M. Stéphane GALIBERT, Président du Conseil de développement du Pays du Mans.

M. Matthieu GEORGET, Co-directeur du Pôle Métropolitain Le Mans - Sarthe

M. Pierre-Marie GUICHOUX, Représentant de SOS Familles Emmaüs Vendée.

M. Olivier GUIX, Représentant CGT Cheminots.

M. Freddy HERVOCHON, Vice-Président du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique en charge des mobilités.

Mme Brigitte HYBERT, Vice-Présidente du Conseil Départemental de la Vendée en charge des routes et des mobilités durables / Présidente de la communauté de communes Sud-Vendée Littoral.

Mme Laurence JAUNault, Chargée de mission Mobilité durable de l'Agglomération Saumur-Val-de-Loire.

M. Raphaël JIMENEZ, Directeur RSE TER Pays de la Loire.

M. Olivier JUBAN, Directeur Régional TER Pays de la Loire.

M. Niel KNAPP-ZIELLER, Géographe et chargé de mission action territoriale au Gérontopôle des Pays de la Loire.

M. Benjamin LABURTHER - TOLRA, Vice-Président de la communauté de communes des Vallées de la Braye et de l'Anille.

M. Jean-Marc LEGRAND, Place au vélo - Angers.

M. Gabriel MAGNER, Secrétaire Général Adjoint Syndicat National des Transports Urbains CFDT.

M. Jean-Claude MERCERON, Président de l'ASLO.

M. Anatole MICHEAUD, Vice-Président de l'Agglomération Saumur-Val-de-Loire.

M. Arnaud MONGELLA, Maire de Connerré.

M. Jean-Paul PICHONNIER, Vice-Président de la communauté de communes du Mont des Avaloirs chargé de la voirie.

M. Mickaël RIVRON, Membre de l'association « En vert et avec tous ! » de Sucé-sur-Erdre.

M. Dominique ROMANN, Président de la FNAUT Pays de la Loire.

Mme Diane ROULAND, Présidente de la communauté de communes du Mont des Avaloirs.

M. Didier VIVANT, Directeur de l'ORTM des Pays de la Loire.

Mme Virginie WATINE, Directrice Régionale Grand Ouest Wimoov.

7. Interventions des organisations

Jean-Pierre GAUTIER, CFDT

La CFDT remercie Charles [GENIBREL], le rapporteur, le président de la commission Yvic [KERGROAC'H] et Thomas [MERLET], le chargé d'études, pour leur travail sur ce rapport conséquent.

La CFDT est engagée de longue date sur les questions environnementales. Chacun et chacune de nous aspire à un futur désirable. Or, notre modèle de développement met en péril notre planète, seul et unique espace de vie de l'humanité. Nous devons agir dès maintenant, en transformant collectivement notre modèle économique et social.

Atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 nécessite de réduire de 55 % les émissions d'ici 2030 en Europe. En France, la baisse des émissions brutes doit presque doubler d'ici 2030 par rapport à ce qui a déjà été réalisé. Les transformations à mener sont d'une ampleur considérable. Dans les transports, la baisse des émissions doit être de 3,5 à 5 fois plus rapide que pendant la période 2019-2022. Cette étude sur les mobilités et l'intermodalité propose des pistes qui doivent participer à cet objectif ambitieux pour demain.

La mobilité est indispensable pour tous les citoyens. Malheureusement, elle se fait essentiellement en voiture, même pour des trajets courts, ce qui permet d'utiliser avec facilité un seul mode de déplacement, notamment en milieu rural. Dans les Pays de la Loire, les transports routiers sont responsables de 26,4 % des émissions de GES et l'autosolisme est encore trop souvent la règle, comme chacun peut en faire le constat au quotidien. L'alternative à la voiture passe, en général, par l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, c'est l'intermodalité. Cela rend la mobilité plus difficile, moins rapide, moins pratique pour les citoyens qui veulent se rendre d'un point à un autre, avec un dernier kilomètre souvent difficile.

L'étude présente donc des idées, des solutions, des mises en œuvre de moyens pour offrir à chacun une mobilité adaptée, permettant de répondre aux besoins de tous, dans une optique économique, sociale et environnementale avec, pour objectif, une diminution significative des émissions de gaz à effet de serre. Les mobilités actives, comme la marche et le vélo, sont abordées dans l'étude. Elles s'intègrent dans l'intermodalité et ont l'avantage de ne pas générer d'émission de carbone.

Ce rapport doit permettre aux nombreux acteurs du territoire de développer des alternatives de déplacement en ayant la volonté de changer ou de faire changer les comportements et les habitudes avec l'objectif de diminuer leur empreinte carbone. Il détaille et analyse les différentes sortes de transport dans la région et propose de nombreuses préconisations (33).

La CFDT note que sept ont été qualifiées de « majeures », qui pourraient être rapidement mises en œuvre. Par ailleurs, la Région doit impulser et encourager le dialogue et la collaboration entre tous les acteurs du territoire, en particulier avec les EPCI. Cette étude peut aussi être un outil pour favoriser le dialogue social entre les partenaires sociaux dans les entreprises et les administrations sur ce dossier des mobilités.

Aujourd'hui, chacun peut voir les effets négatifs du changement climatique ; ils font l'actualité au quotidien. Ce sont nos actions collectives et individuelles qui permettront de modifier nos comportements, de ne pas rester dans la facilité, en particulier lors de nos déplacements.

La CFDT votera le rapport.

Mme Fanny REYRE-MENARD, CMAR

Cette prise de parole est au nom de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Pays de la Loire.

Pour les artisans présents dans chaque commune des Pays de la Loire, pour l'activité de leur entreprise, pour leurs salariés et leurs apprentis et aussi pour leur clientèle, la question de la mobilité est un enjeu majeur ; une question d'autant plus cruciale à l'heure des transitions écologiques. L'intermodalité peut représenter un défi du quotidien. Elle doit être préparée et accompagnée. La volonté de la Région de faire du transport un axe prioritaire des politiques publiques et de la politique écologique est à saluer.

Nous saluons le travail du CESER sur les mobilités et l'intermodalité ; des enjeux fondamentaux à l'heure des mutations demandées.

Nous avons tous constaté les désagréments des projets sempiternellement reportés (accès à l'aéroport, le périphérique de Nantes, les nombreux axes routiers délaissés aux confins de notre région). Nous espérons que l'engagement de la Région permettra des avancées réelles sur ces dossiers.

Les territoires attendent un équilibre toujours souligné par le CESER, entre investissements, schémas régionaux, planifications notamment écologiques, l'attention portée à la desserte de tous les territoires et plus particulièrement ceux éloignés des métropoles ou des plus grandes villes, et surtout en privilégiant la fiabilité, l'attention au besoin de tous et la sécurité.

La CMAR votera ce rapport.

M. Jean-Christophe GAVALLET, Groupe Environnement

Je tiens à remercier, en tant que membre de la commission qui a rédigé ce rapport et qui y a largement participé avec le soutien de Charles [GENIBREL], qui a beaucoup donné pour cet énorme travail de Thomas [MERLET] et de notre cher président Yvic [KERGROAC'H]. Cela a été un gros travail, nous sommes allés jusqu'au fin fond de la région, voire le nord-est de la Mayenne. C'est pour dire si nous sommes allés vers des territoires ruraux, très impliqués dans la mobilité, qui se sont dotés d'une vraie compétence. C'est peut-être ce que l'on pourrait retirer de cette étude : certains territoires prennent la compétence et se donnent les moyens ; d'autres prennent la compétence pour voir et ne font pas toujours en collaboration avec la Région ce que l'on pourrait espérer. Une Région qui a une attitude volontariste que l'on se doit de saluer, qui est saluée par cette étude, avec des préconisations importantes.

Le poids en gaz à effet de serre et des transports est énorme, comme l'a souligné le camarade de la CFDT. Je ne suis pas sûr que l'électrification soit la solution, mais par contre, la sobriété, le recours, dès qu'on le peut, aux moyens doux et engageants, qui sont aussi bénéfiques pour la santé... Tout cela a bien été dit dans l'étude et dans les préconisations, donc je ne peux que me déclarer satisfait.

Le Groupe Environnement votera l'étude.

M. Christophe BESNARD, CGT

Pour commencer, rappelons que la CGT parle de multimodalités, plus que d'intermodalité pour mettre l'accent sur la complémentarité des modes de déplacement, qui sont souvent mis en concurrence pour des intérêts financiers.

Cette étude a su s'affranchir de cet obstacle et appréhender l'ensemble des modes de déplacement. Elle pointe bien de nombreux enjeux, et nous n'en citerons que quelques-uns, faute de temps.

L'un des points forts de cette étude est qu'elle aborde la question du changement de comportement. Car, au-delà de l'offre de transport, il s'agit bien de favoriser une appropriation des alternatives à l'autosolisme. L'étude le rappelle, il s'agit bien de faire connaître et d'encourager, plus que de rendre coupable. Pour cela, la Région doit soutenir les initiatives sur la durée.

Toutefois, le changement de comportement ne pourra être une réalité que si des solutions attractives et abordables de transport sont offertes aux voyageurs, et si les mobilités actives peuvent être utilisées en toute sécurité.

En matière ferroviaire, au-delà des infrastructures que nous évoquerons dans notre intervention sur le CPER, nous nous concentrerons sur le matériel roulant et les personnels cheminots.

Concernant le matériel roulant, après avoir affirmé que l'on pourrait augmenter l'offre uniquement en densifiant l'utilisation actuelle du matériel, la Région prend acte des annulations en cascade de cette année et promet enfin d'étudier l'acquisition de nouvelles rames. C'est bien, mais c'est très tardif, après des années d'attentisme. De plus, nous l'avons exprimé régulièrement, l'ouverture de l'exploitation du TER à la concurrence va augmenter les difficultés, en désoptimisant l'utilisation du matériel, et en compliquant les échanges entre les exploitants des différents lots.

Avec le parc actuel, complété de deux rames, le TER sera-t-il en mesure de faire face à l'augmentation du trafic en heure de pointe qui serait induite par un transfert modal d'un nombre important de salariés ? Nous en doutons fortement et c'est regrettable, car ce transfert modal est indispensable.

Concernant le personnel, les risques de mutation d'office, la disparition du statut de cheminot et les conditions de travail dégradées avec une polyvalence excessive risquent d'amener dans le transport ferroviaire aux mêmes difficultés que celles que nous rencontrons en matière de transport routier.

Nous l'avons entendu en audition, la rémunération est un élément clé de l'attractivité des métiers de conducteur et conductrice de car. La mise en concurrence des entreprises conduit à une pression sur les salaires qui s'avère finalement néfaste pour les salariés, mais aussi pour l'ensemble de la société.

En matière de tarification des transports collectifs routiers, si la CGT comprend que l'utilisateur et l'usagère puissent être amenés à payer en fonction de la distance parcourue, elle alerte sur le risque d'une augmentation trop forte des tarifs.

De même, nous nous interrogeons sur la nouvelle tarification sociale du TER qui pourrait permettre à la Région de faire des économies, comme elle l'a elle-même reconnu lors de la dernière commission permanente. Certes, le nombre global de bénéficiaires de la carte Mobi va augmenter, mais avec une réduction moindre. Est-ce bon signe ?

Si le covoiturage est un outil indispensable pour lutter contre l'autosolisme, nous alertons sur le coût qu'il peut constituer pour la collectivité et sur les effets qu'il pourrait avoir sur les transports collectifs, qui doivent rester la priorité des politiques publiques.

Enfin, nous insistons sur la nécessité de prendre en compte tous les déplacements, et pas seulement les déplacements domicile-travail, dans la définition des offres de transport et dans les politiques d'aménagement, qu'il s'agisse des déplacements des jeunes ou des seniors notamment. L'étude aurait aussi pu se pencher plus avant sur les problématiques spécifiques aux femmes en matière de mobilité.

Ces remarques étant faites, nous voterons bien entendu l'étude en remerciant le rapporteur et le chargé d'étude pour leur engagement dans ce travail. Merci.

M. Patrice POLLONO, CCIR

Tout d'abord des remerciements au trio de la commission 4 : président, rapporteur et chargé d'études qui ont, avec la commission, beaucoup œuvré sur ce rapport avec notamment de très nombreuses auditions. Parmi les différentes préconisations, j'en retiendrai particulièrement trois :

- 1) Évaluation de la prise de compétences dans l'ensemble des EPCI. En effet, on constate que de nombreux EPCI souhaitent mettre en place cette compétence, mais avec peu de moyens financiers ou en taxant les entreprises à travers le versement mobilités, alors que les salariés de ces mêmes entreprises ne peuvent pas bénéficier des transports en commun.
- 2) Dans les territoires ruraux, soutenir les dispositifs d'autopartage et de covoiturage puisque, en raison des coûts, il existe peu de solutions de transport en commun.
- 3) Soutenir les acteurs et structures qui favorisent les changements de comportement et l'apprentissage des mobilités, en utilisant la formation plutôt que la coercition.

Je vous remercie de votre attention.

M. Gérard ALLARD, Association UFC Que Choisir

C'est une prise de parole au nom d'une association qui représente, avec d'autres, les usagers du transport. J'ai participé activement au sein de la commission à la rédaction de ce rapport, donc je m'y retrouve. Je voterai naturellement favorablement à ce rapport.

Nous avons eu des débats, quelquefois un petit peu musclés, mais nous sommes arrivés au consensus, ce qui est très bien.

Trois points sur lesquels je souhaitais attirer l'attention.

Cela a déjà été soulevé par un certain nombre d'intervenants, il s'agit de la question de la gouvernance. Je vous le dis très franchement, nous avons du mal à nous retrouver dans la gouvernance des mobilités, avec les prises de compétence dans les EPCI, les Communautés de Communes, la Communauté d'Agglomération, les Métropoles. Chacun a son pré carré et c'est très compliqué de s'y retrouver. Le Conseil départemental a encore des prérogatives sur l'infrastructure routière et le Conseil régional, naturellement, on le sait bien dans cette instance, sur le TER et les transports interurbains. C'est, franchement, très compliqué. Monsieur le vice-Président, nous attendons beaucoup de la coordination de la Région pour mettre une visibilité pour les usagers, sachant que cela se retrouve naturellement dans la tarification. Nous voyons bien tous les débats qu'il y a autour de la tarification des transports scolaires.

Le deuxième point, qui est lié, est l'enjeu de l'évolution de la tarification qui sera menée par le Conseil régional. Nous sommes d'accord avec les préconisations du CESER sur une tarification qui ne soit pas forcément la même pour le ferroviaire que pour le transport interurbain, mais une visibilité pour le transport interurbain. Nous préconisons par zones, que ce soit une tarification juste et sociale.

Le troisième point que je voulais aborder est l'enjeu des pôles multimodaux, qui sont réellement de la compétence du Conseil régional. Beaucoup a déjà été fait. Nous voyons la réussite du pôle multimodal de Nantes, à la gare Sud. Nous attendons beaucoup d'évolutions d'autres pôles multimodaux – je pense en particulier à Angers et peut-être à Saumur. Les amis de la commission Mobilité vont me dire que je rabâche souvent, mais comme nous allons l'évoquer tout à l'heure, nous avons un site touristique dans la région, qui est Fontevraud. Je trouve que la desserte de ce site important et touristique est mal organisée. J'ai vu, dans les projets, qu'il était prévu de travailler sur le Puy du Fou et de travailler sur une desserte, qui ne sera pas ferroviaire, pour attirer les touristes.

Pour terminer, j'ai dit que je voterais le rapport. Merci à Charles [GENIBREL], Yvic [KERGROAC'H] et Thomas [MERLET], le rapporteur. Ils ont beaucoup travaillé. Ce n'était pas évident comme étude, donc merci à eux et à tous les membres de la commission. Je me permettrai de réintervenir tout à l'heure sur le volet « infrastructures de transport ».

M. Pascal FONTAINE, MEDEF

« La mobilité des personnes est un élément essentiel du développement économique et social du territoire » introduit le CESER dans son rapport. Au MEDEF, nous irons plus loin en reprenant un propos de Marie-Ange DEBON, PDG de Keolis, leader mondial de la mobilité, entreprise privée de transport public de voyageurs, propos formulés lors de la Rencontre des Entrepreneurs de France, la REF en août 2023 : « La mobilité est le droit des droits », le droit à être éduqué, à avoir du loisir, à travailler, à sortir de son environnement, etc.

Certes, comme le dit le rapport du CESER, elle a des conséquences environnementales qu'il devient urgent de réduire pour répondre aux enjeux de transition écologique et environnementale. Si l'on parle de restriction de mobilité, il faut rappeler que 90 % des 30 % des émissions concernent le routier. On vise ainsi principalement l'autosolisme, qui, pour le réduire (pour les déplacements de moins de 20 km, 1 véhicule sur 2 a un seul passager) nécessite que les villes soient pensées « collectives » en matière de transport, ce qui n'a été que rarement le cas. S'il reste beaucoup à faire (la part modale du covoiturage reste inférieure à 4 % dans les déplacements quotidiens en France), saluons les Ligériens qui se placent après l'Île-de-France en 2e position dans l'usage du covoiturage selon une étude Karos de 2022.

Dès 2021, la Région a placé l'enjeu de l'intermodalité dans ses priorités au travers de sa stratégie régionale des mobilités, en tenant compte de l'effet démographique, des nouveaux modes de travail et de la croissance de l'offre de transport nécessaire. L'offre ferroviaire, la plus décarbonée, « un train par heure et par gare dans les deux sens de 6 h à 20 h » et les 300 trains supplémentaires d'ici 2030 en est un exemple concret. Mais quand on parle de transition énergétique du monde du transport, il est nécessaire d'aborder le mix énergétique et le choix des motorisations alternatives selon les usages (urbain/interurbain, distances parcourues, réseau d'avitaillement). Ainsi pour le transport routier, il est plus que nécessaire d'attendre les décisions finales de l'Europe sur le gaz, les décisions nationales sur les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), etc. avant de parler de la disparition des motorisations thermiques à court terme. Il y a urgence aussi à attendre, de la part des industriels et des constructeurs, des propositions de motorisations dites « vertes ».

La Présidente de Région rappelle depuis longtemps – et nous partageons cette préoccupation – que le nerf de la guerre est la question du financement. Le volet « mobilités » du Contrat Plan État Région, qualifié de « historique » par Christelle MORANÇAIS et Clément BEAUNE en novembre dernier, répond en partie au problème.

Le MEDEF Pays de la Loire entend les demandes légitimes des Présidents de Région, Métropoles et Maires (tribune du Monde le 5 septembre dernier), mais met en garde sur ces nouveaux moyens souhaités pour qu'ils ne soient pas synonymes de relèvement du plafond versement mobilité, donc de nouvelles charges pour les entreprises. Ce serait en effet oublier que les entreprises, au travers de leur contribution à la mobilité, en particulier par la prise en charge de la moitié des coûts de transport de leurs salariés, sont déjà les premières sources de financement des transports en commun. Cette charge supplémentaire, à l'heure des investissements et du financement de l'innovation pour la transition écologique, obérerait la capacité des entreprises à générer une croissance responsable, cheval de bataille du MEDEF.

Nous félicitons le CESER de ce rapport et voterons pour.



Les mobilités et l'intermodalité en Pays de la Loire

Quelles ambitions pour demain ?

La mobilité des personnes, essentielle au développement économique et social du territoire, a des conséquences environnementales qu'il est nécessaire de diminuer pour répondre aux enjeux de la transition écologique et énergétique. Il faut agir collectivement d'autant que selon l'Insee, les Pays de la Loire vont connaître dans les prochaines années un fort accroissement de la population, dont une part importante de jeunes et de seniors, ce qui va générer des nouveaux besoins en matière de mobilité.

L'accès de tous à la mobilité, l'augmentation du coût de l'énergie, les évolutions du travail, en particulier le développement du télétravail, constituent également de forts enjeux pour les politiques de déplacement.

La société civile organisée s'appuie sur la voix des 62 organisations membres du CESER, ainsi que sur celle de nombreux acteurs ligériens auditionnés, pour émettre 33 préconisations, déclinées en 7 axes : gouvernance, relations avec les transporteurs, relations avec les acteurs du territoire, service aux voyageurs, infrastructures et matériel roulant, tarification, et rôle d'ensemblier de la Région.

**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

 ceser.paysdelaloire.fr

 [@ceserPDL](https://twitter.com/ceserPDL)

 [CESER Pays de la Loire](https://www.youtube.com/channel/UC...)

 www.linkedin.com/company/ceser-pdl/

Lire la synthèse du rapport sur
ceser.paysdelaloire.fr



**CESER** PAYS DE
LA LOIRE
CONSEIL ÉCONOMIQUE SOCIAL
ENVIRONNEMENTAL