

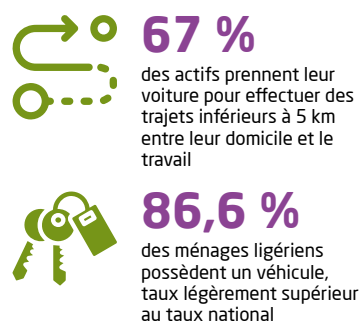
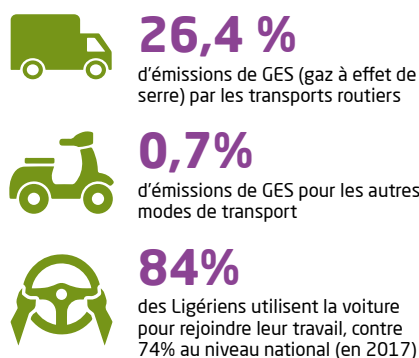


## LES MOBILITÉS ET L'INTERMODALITÉ EN PAYS DE LA LOIRE

### 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.

### CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS EN PAYS DE LA LOIRE



Le CESER considère que la part de l'autosolisme dans les déplacements doit diminuer grâce au transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités actives.

La société civile organisée en région 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.**



**CHARLES GÉNIBREL,**  
Rapporteur au nom de la  
commission « Infrastructures -  
Déplacements -  
Télécommunications -  
Énergies »

**Pour une mobilité adaptée aux besoins de chaque territoire**

La France est un pays où la place de l'automobile dans la mobilité est primordiale, notamment en milieu rural.

Néanmoins, les externalités négatives de la voiture apparaissent aujourd'hui problématiques.

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

Le transport ferroviaire aura bien-sûr une place prédominante. 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. Les modes actifs ont aussi vocation à se développer. Pour faire le lien entre tous ces modes de déplacement, la question de l'intermodalité va être stratégique.

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.



## GOVERNANCE ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS INFRA RÉGIONALES

### Procéder à une évaluation de la prise de compétence dans l'ensemble des EPCI\* devenues AOM

La loi d'orientation des mobilités a permis aux communautés de communes de devenir Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). L'État a également renforcé le rôle de la Région en la nommant cheffe de file pour qu'elle coordonne les mobilités de l'ensemble des AOM. En Pays de la Loire, presque toutes les communautés de communes ont fait le choix de devenir AOM, ce qui est d'ailleurs obligatoire pour les agglomérations. Cependant, détenir cette compétence nécessite des investissements en matière technique, ce qui dans un contexte de tension financière sur les ressources des collectivités et de hausse des prix de l'énergie engendre un coût pour les contribuables, partiellement répercuté sur les voyageurs.

La problématique financière est particulièrement marquante dans les agglomérations des territoires ruraux qui assurent le transport scolaire. Dans plusieurs agglomérations le coût facturé aux familles pour l'abonnement de transport scolaire est supérieur au coût pratiqué par la Région.

Si le choix des communautés de communes en matière de compétence « Mobilités » est théoriquement définitif, l'association des Maires de France plaide pour une clause de revoyure sur la décision ou le refus d'être AOM. Afin de mesurer les effets positifs et négatifs de la prise de compétence « Mobilités » par les EPCI, **le CESER préconise de procéder à une évaluation** de cette mesure.

\* Établissement Public de Coopération Intercommunale

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET MATÉRIEL ROULANT

### Assurer la disponibilité du matériel roulant

Le CESER s'interroge sur le dimensionnement du parc de matériel roulant pour faire face à l'augmentation de l'offre prévue dans la stratégie régionale de la mobilité. D'autant que la Région souhaite optimiser l'utilisation du matériel existant en le faisant rouler toute la journée afin d'augmenter l'offre de transport en heures creuses.

Le CESER souligne que cette ambition nécessite d'avoir un matériel entretenu et en nombre suffisant, notamment pour faire face aux défaillances techniques des rames TER afin d'éviter de reproduire la situation de l'automne 2023 (des services supprimés pendant plusieurs semaines, faute de matériel disponible). En outre, la mise en place de services express métropolitains pourrait nécessiter des rames TER complémentaires. La fin de vie de certains matériels est également à prévoir.

Le CESER s'interroge, sans pouvoir trancher la question, sur le caractère suffisant du matériel roulant disponible pour la Région. Cependant, **le CESER préconise notamment de mener une étude pour déterminer les besoins en matériel roulant** dans les années à venir et **d'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.





## RELATIONS AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

### Soutenir les acteurs favorisant le changement de comportement

Il ne pourra pas y avoir de transfert modal sans considérer les attentes des habitants et les raisons qui les poussent à utiliser leur véhicule, quand bien même les alternatives (transport collectif, mobilités actives) existent. 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.

**Le CESER considère que pour favoriser le changement et l'adaptation des comportements, la pédagogie, l'information, la communication, et l'incitation sont indispensables et prioritaires.** Ainsi, il propose de valoriser les modes de déplacement moins polluants, plutôt que de culpabiliser les utilisateurs de l'automobile, et d'informer sur les offres de mobilité existantes, les défis au sein des collectivités ou du collectif de travail. La mise en avant des comportements positifs ainsi que les opérations incitatives doivent être également développés car ces encouragements sous forme d'information visent à changer de comportement de façon durable. Dans ce sens, de nombreuses initiatives positives existent :

- **Le défi mobilité organisé par l'association Alisée en partenariat avec la Région et l'ADEME ;**
- **Le Vendée Énergie Tour qui promeut le véhicule électrique et les infrastructures de recharge. Il a depuis son lancement intégré le BioGNV, l'hydrogène vert et le vélo ;**
- **Le village de la mobilité du Mans, durant la semaine des Mobilités, a permis de mettre en avant les initiatives favorisant le développement du vélo ;**
- **Le programme Mobil Ethic qui 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.**

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.**

### Contractualiser avec les structures qui favorisent l'apprentissage de la mobilité

Certaines structures du territoire se fixent pour objectif de conseiller les habitants pour trouver avec eux des solutions adaptées en matière de mobilité durable et inclusive. En proposant des temps d'échanges, de débats et des ateliers d'initiations, elles se proposent de construire « une culture mobilité ». Elles proposent également des accompagnements pour l'usage des transports collectifs aux utilisateurs novices, notamment les seniors. L'objectif étant de faire connaître tous les modes de déplacements, en particulier les alternatives à l'autosolisme, pour que les habitants puissent adopter le moyen de déplacement le plus adapté à leur situation et gagner en autonomie. Ainsi, sont notamment menées des sensibilisations à l'usage du vélo du quotidien ainsi que des formations à l'utilisation des transports collectifs. Ces structures peuvent aussi aider les jeunes qui le souhaitent à rechercher des financements pour le permis de conduire. **Pour le CESER, les différentes initiatives doivent viser tous les publics : scolaires, étudiants, salariés, seniors, PMR...**

## UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF HIÉRARCHISÉE

### Mettre en place rapidement et sans attendre 2031 l'offre socle de transport à la demande dans chaque commune

L'ensemble du territoire régional n'est pas couvert par des lignes régulières et parfois, la demande ne justifie pas d'ouvrir un service régulier. De ce fait, le service est complété par des services de transport à la demande (TAD). Toutefois, à ce jour, l'intégralité des territoires n'est pas desservie, comme en Maine-et-Loire, en Sarthe et en Vendée. C'est pourquoi, 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. **Le CESER préconise de 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 permettant d'accéder aux soins (enjeu majeur), au travail, aux études, aux loisirs et à la sociabilisation. **Une coopération avec les entreprises du territoire est, à cet effet, souhaitable** pour favoriser leur desserte.



## UNE TARIFICATION ACCESSIBLE, ATTRACTIVE ET SIMPLIFIÉE

### Faire connaître et rendre lisible les différentes offres tarifaires régionales

Les différentes auditions menées ont permis de constater que de nombreux citoyens ne connaissent pas les offres tarifaires régionales, en particulier les offres « Mezzo », les forfaits « Multi » et les offres ponctuelles (billets événements à 5 €, titre à 5 € le premier week-end du mois). Face à ce contexte, le CESER préconise de promouvoir les offres régionales par des campagnes de communication (réseaux sociaux, affichage, presse, radio...) et de rendre les offres plus lisibles sur les canaux de vente, en particulier sur le portail ferroviaire SNCF Connect. **Le CESER invite également la Région à évaluer le coût de ces offres et leurs résultats.**

### Réaliser l'harmonisation tarifaire des transports routiers interurbains, sur l'ensemble du territoire

Les tarifications des transports interurbains diffèrent selon les départements, une conséquence des choix opérés lorsqu'ils en avaient la compétence. Certains ont une tarification dépendant de la distance, pour d'autres, elle est fixe quel que soit le trajet. **Le CESER préconise de procéder à une harmonisation tarifaire des transports routiers interurbains, sur l'ensemble du territoire.** Elle doit également inclure les lignes de cars dites « historiques » selon la tarification SNCF. Il s'agit ainsi de **garantir l'équité entre les habitants de la Région et de favoriser la lisibilité de l'offre.**



### YVIC KERGRAC'H, Président de la commission « Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Énergies »

**La Région doit travailler avec l'ensemble des acteurs régionaux sur les mobilités !**

La Région doit travailler avec l'ensemble des collectivités infrarégionales (Départements, EPCI, communes) mais, aussi les associations représentant les utilisateurs des différents modes de transport et les acteurs économiques et sociaux des transports.

Par ailleurs, le CESER réaffirme l'importance pour la Région de disposer d'analyses de l'existant sur son territoire. À ce titre, l'Observatoire Régional des Transports et des Mobilités des Pays de la Loire est 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.

Par ailleurs, le comité régional des partenaires du transport public a le mérite d'exister mais il reste trop descendant. Il faut prévoir lors de ce comité régional 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 économique.

LIRE L'INTÉGRALITÉ « LES MOBILITÉS ET L'INTERMODALITÉ EN PAYS DE LA LOIRE. QUELLES AMBITIONS POUR DEMAIN ? » SUR [CESER.PAYSDELA LOIRE.FR](https://ceser.paysdelaloire.fr) OU EN SCANNANT LE QR CODE

