

## Compte – rendu du Comité régional des Partenaires

**Jeudi 5 décembre 2024**

Mr Brancour, Vice-Président de la Région des Pays-de-la-Loire, en charge des Infrastructures, des transports et des mobilités durables, accueille l'ensemble des participants et ouvre la séance.

Il accueille les conseillers régionaux référents Yveline Thibault (85), Daniel Gendry (53) et Julien Bainvel (44), ainsi que Lucie Etonno qui siègent dans la commission, les personnes élues, les représentants des services des EPCI et représentants des usagers, les opérateurs de transports et les associations, l'ensemble des participants.

### **1. Actualité des mobilités**

M. Brancour commence par évoquer le contexte budgétaire régional, marqué par un objectif de diminution des dépenses de fonctionnement. La Région anticipe une diminution de ses dotations et une diminution de ses recettes fiscales. L'ensemble de ces baisses de ressources ont conduit à un budget qui sanctuarise l'investissement et, en fonctionnement, les politiques « cœur de métier » de la Région (lycées, transports, formations), mais qui prévoit par ailleurs des économies de fonctionnement importantes. Ces points seront débattus plus précisément entre élus régionaux pour le vote du budget.

Les points d'actualité suivants sont présentés (**appuyés sur le diaporama**) :

- Intermodalité Train – Car / Vélo
- Pôles d'échanges multimodaux
- Accessibilité du réseau régional
- Ouverture à la concurrence des TER
- Covoiturage
- Point sur la rentrée scolaire
- Information Voyageurs / Distribution

Sur ce point, M. Brancour rappelle que l'objectif de la Région est d'avoir un système qui permette aux utilisateurs d'accéder aux transports urbains ; nous serons donc amenés à avoir des discussions avec les EPCI qui gèrent des réseaux pour que les titres soient aussi lisibles par ce système.

### **Temps d'échange :**

**Jean-Claude Dreux, Vice-Président aux Mobilités au Pays de Chantonnay** voudrait connaître l'avenir de la ligne 14 au vu des annonces récentes.

**Roch Brancour** : A court terme, il est nécessaire de signer une convention avec SNCF Réseau pour renforcer les travaux de maintenance. Côté Région Pays-de-la-Loire et Région Nouvelle Aquitaine, nous avons voté les crédits et donné un accord pour réaliser les travaux qui permettent de maintenir la ligne en condition opérationnelle pour les 2 ou 3 prochaines années. En parallèle, des travaux de régénération beaucoup plus coûteux (plus de 200 M€) sont nécessaires, travaux pour lesquels la Région s'est engagée à apporter des financements ; en revanche, subsistent des incertitudes sur les financements côté Nouvelle Aquitaine, qui pèsent sur le devenir de la ligne. En effet, cette ligne ayant

été très largement sous-entretenu depuis très longtemps, les besoins sont aujourd'hui importants. Le contexte budgétaire national et régional rend légitime les inquiétudes exprimées.

**Jean-Yves Ploteau, Vice-Président aux Mobilités à la Communauté de communes du Pays d'Ancenis**, souhaite revenir sur le gel du TAD. Le TAD régional actuel est-il maintenu ou non ?

**RB** : Sur le TAD, nous devons faire face à des réductions de crédits. La décision qui a été prise est de ne pas lancer de nouveaux services en 2025, mais sans remettre en cause le TAD existant. Les équipes de la Région réfléchissent au fonctionnement actuel du TAD qui relève trop d'un mode « taxi ». Nous considérons que le TAD est une bonne solution pour les secteurs peu denses ; pour autant, nous ne sommes pas satisfait de constater que le taux de passager par trajet reste si faible ; nous cherchons donc à densifier le nombre d'usagers par course et à reprendre le déploiement dans un budget soutenable. Cela passera par une remise à plat du système du TAD tel qu'il existe aujourd'hui. nous aurons l'occasion d'y revenir avec les EPCI, notamment dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

**Olivier Guix, secrétaire général de la CGT Cheminots**, souhaite évoquer le gros chantier de l'Etoile Mancelle. L'attributaire doit construire un atelier, acheter des trains. Il faut donc définir les besoins, les besoins de maintenance... Ce sont des travaux très longs pour une concession de seulement 10 ans ; on peut donc se demander quelle sera la motivation des opérateurs ferroviaires...

**RB** : C'est un énorme projet. La question est de construire le TER de demain avec du nouveau matériel, un atelier de maintenance dédié au Mans et une offre de services renforcée. Nous considérons qu'il est intéressant pour les opérateurs de déployer ces investissements et de faire les choix nécessaires sur les matériels l'atelier et le niveau de service. La période de mobilisation (pré-exploitation) sera d'au moins 4 ans et la période d'exploitation sera ensuite de 10 ans.

**Yvic Kergroac'h, du CESER**, s'interroge sur le rythme de déploiement de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) au vu des annonces récentes. L'augmentation de l'offre de TER de 67% jusqu'à 2030, et de manière plus large la SRM, est-elle toujours d'actualité ?

**RB** : Aujourd'hui, nous sommes toujours sur le même objectif. Néanmoins, nos contraintes budgétaires évoluent. Nous ne sommes donc pas certain de pouvoir maintenir le rythme fixé. On y travaillera avec les opérateurs qui vont obtenir les marchés, cela dépendra aussi des réponses aux appels d'offres ferroviaires.

**Aurélia Buteau, citoyenne de Nantes**, veut savoir si la Région envisage développer davantage de rames dédiées au vélo dans ses TER ; elle témoigne que l'été, on est de plus en plus comprimé dans la ligne Nantes – Pornic - Saint-Gilles-Croix-de-Vie, et elle estime que la réservation à 1€ ne solutionne pas le problème. Ce type de rames dédiées existe en Centre Val de Loire.

**RB** : La difficulté principale à laquelle nous sommes confrontés est l'augmentation concomitante de la fréquentation des TER et de l'utilisation du vélo. Le vélo est effectivement le meilleur allié du transport en commun. Compte-tenu de cela, on prévoit d'avoir plus de places pour le vélo dans le TER et des emplacements vélo plus exploitables. On prévoit donc plus de places pour les vélos dans les TER quand on achète des rames ou on rénove des rames de TER, mais la mise à niveau du parc prend nécessairement beaucoup de temps. Par ailleurs, nous considérons qu'il ne sera jamais possible d'avoir suffisamment d'emplacements vélo au vu de l'évolution de la pratique, d'où le souhait d'avoir plus de stationnements vélo dans les gares, l'ambition, à terme, d'avoir des services de location de vélo en gare et la nécessité de réguler l'emport des vélos dans les trains. La réservation a permis un

abaissement du niveau de conflictualité du sujet pendant les périodes estivales, c'est un bon outil de régulation. Les trains Loire-Vélo que vous évoquez sont exploités par la Région Pays-de-la-Loire en coordination avec la Région Centre Val-de-Loire. Leur utilisation s'entend sur un trajet très touristique (la Loire à Vélo) mais ne pourra pas être dupliquée, sauf à se faire au détriment d'autres investissements nécessaires.

**Fanny Derenne-Cariou, coordonnatrice du Collectif Vélo Pays-de-la-Loire**, remercie pour les éléments de clarification. Elle prend note du gel de l'AMI sur la location de vélo courte durée. Elle s'interroge sur l'avenir d'autres lignes budgétaires, d'autant plus après avoir eu confirmation que les crédits liés aux 18 projets liés au Fonds Mobilités Actives (Etat) ne seraient pas inscrits alors que des projets sont engagés... Quid de l'aide régionale à l'achat de vélos pliants, de la perspective d'aide à l'achat d'un deuxième vélo à destination comme alternative ? Quid de l'aide aux plateformes de mobilité par les départements ? Quid du financement des associations liées au transport (Collectif Vélo Pays-de-la-Loire, Alisée qui déploie le Défi Mobilité en Pays-de-la-Loire...) ?

**RB** : Il y a encore des points sur lesquels la position de la Région doit être clarifiée pour le budget 2025. Les enveloppes disponibles pour les projets de création de pistes cyclables de rabattement vers les gares et pôles d'échanges multimodaux vont diminuer, on regarde comment on va pouvoir prioriser les projets et apporter de la visibilité, des solutions avec une temporalité différente de celle prévue initialement. On sera aussi amené à passer en revue les projets CPER avec les services de l'Etat. Les aides à l'achat de vélo électrique vont disparaître de nos dispositifs et sans doute l'achat de vélos pliants. Pour l'achat du 2<sup>ème</sup> vélo, ce ne sera pas en 2025. Il s'agit de suspensions d'aides, c'est conjoncturel, mais la Région ne renonce pas. Beaucoup d'associations sont concernées par des baisses de subventions ; en revanche, on ne reviendra pas en 2025 sur les engagements pluriannuels fermes (Collectif Vélo, Alisée).

**Dominique Romann, FNAUT**, reprend la question du CESER sur la mise à niveau de la SRM (glissement en nombre d'années). Il souligne que cette stratégie n'est pas corrélée avec les objectifs de la COP. La mobilité représente un quart des émissions de la Région ; il faudrait que les stratégies régionales soient corrélées. Quels sont les scénarii, les moyens employés, comment on revoit les financements ? Sur les SERM, on voit que pour le Mans, cela devrait avancer avec un décalage dans le temps. On a aussi des préoccupations sur les cadencements aux heures de pointe. Le gros projet est le SERM de Nantes qui est le seul à avoir un statut SERM labellisé, mais qui dépend d'une action conjointe Région + Intercommunalités ; or, on ne voit pas les choses avancer en termes de gouvernance ; il faut des sources de financement.

**RB** : On est engagé dans la COP sur les baisses de CO2. Mais les budgets de fonctionnement sont limités. Si les financements du transport public en France ne sont pas revus, on sera effectivement contraints de revoir nos ambitions.

Sur les SERM, aucune aide financière de l'Etat n'est prévue à ce stade. La Région n'a toutefois pas attendu que l'Etat décide des SERM pour avancer sur les réseaux à Nantes, à Angers et au Mans. On a obtenu la labellisation et on va continuer à avancer. Un rendez-vous est prévu en janvier sur les modalités de gouvernance du SERM nantais. Mais on n'aura pas de financements additionnels pour faire plus d'investissements que ce que l'on fait aujourd'hui. Derrière la communication autour des SERM, cela n'est pas si novateur par rapport à nos engagements. On travaille donc avec les agglos concernées, notamment dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

**Alexandre Huvet, Président de Challans-Gois Communauté** : les collectivités locales sont également soumises à la baisse des ressources et nous comprenons les contraintes de la Région. Sur la stratégie de revenir au cœur de mission de la Région, on aimerait le partager, le co-construire. Les collectivités ont des stratégies conjointes à celle de la Région en venant rabattre vers les lignes ferroviaires / régulières. Nous pouvons travailler sur l'articulation entre TAD et transport solidaire. On est prêt à collaborer, il y a des associations d'élus locaux qui ont une bonne vision sur ce qui pourrait être optimal. Sur l'efficacité économique, certaines collectivités se sont récemment engagées dans le dispositif de covoiturage qui paraît pertinent dans des territoires ruraux alors que le TAD est très coûteux.

**Malik Abdallah, élu à la Communauté d'Agglomération de la Roche-sur-Yon** : à la Roche-sur-Yon, il y a eu une politique volontariste sur le covoiturage et le vélo. On connaît effectivement la situation budgétaire des collectivités. Il faudrait un vrai partage avec les élus, on est là pour travailler ensemble. Sera-t-il prévu de travailler avec les élus locaux pour mettre en place une vraie politique de mobilité, avec des complémentarités entre collectivités ?

**RB** : Les contrats opérationnels de mobilité sont en cours d'élaboration sur tous les territoires régionaux. Les contraintes budgétaires dans toutes les collectivités vont nous pousser à être encore plus dans la coopération. Il faut assurer cette co-construction.

**Clément Horhant, citoyen habitant la Loire-Atlantique**, a des questions sur la future application : s'agira-t-il d'une appli exclusive ou aussi accessible sur site internet ? Y aura-t-il un passage possible par l'appli SNCF Connect ? Y a-t-il une validation par carte bleue prévue directement dans les transports ? Par ailleurs, la Région fait-elle entrer l'autopartage dans l'offre d'intermodalité qui peut être une solution dans les gares ?

**RB** : Oui, il y aura un outil web et une appli. Il sera aussi possible de continuer à acheter des titres de transport sur d'autres applis. Je souhaite que les applis soient à la main de l'autorité publique.

**Olivier Haquette, CGT Cheminots** : vous avez évoqué le SA2031 pour l'Etoile Mancelle, le SA2032 pour le lot Axe Loire mais aucune date n'est indiquée pour le « Lot Boucle » (lot interrégional avec la Bretagne). Qu'en est-il ? Par ailleurs, sur le SRD / MAAS pour lequel l'appel d'offres a été attribué à un autre opérateur que l'opérateur historique, quels critères ont été retenus ?

**RB** : Le calendrier sur les différents lots est susceptible d'évoluer. Il faut effectivement se caler avec les autres Régions, ce qui n'est pas facile. Pour le SRD et le MAAS, les critères de notation de ces deux marchés publics portaient sur la qualité technique, le coût et les délais de mise en œuvre. Les candidats en avaient connaissance. Ils ont été informés du résultat des analyses.

**Paul Texier, représentant Association des Paralysés de France** : pour les personnes en situation de handicap, la place des vélos dans les wagons n'est pas pratique. L'appli sur la billetterie sera-t-elle adaptée à tous types de handicap ?

**RB** : Notre appli répondra aux normes d'accessibilité. Il faudra à ce titre prévoir des essais par des associations comme l'APF.

## **2. Evolutions du réseau de transport (voir diaporama)**

**En complément du diaporama présenté, M. Brancour explique que** le contexte budgétaire et économique nous contraint à ajuster nos interventions en matière de mobilité. Pour autant, nous maintenons les objectifs de déploiement des services de mobilité, en lien avec les AOM, dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité. C'est ce qui nous anime pour 2025, avec beaucoup de projets à construire ensemble.

**Olivier Juban, directeur régional SNCF Voyageurs Pays-de-la-Loire,** veut rassurer sur le fait que SNCF Voyageurs répondra à l'appel à concurrence sur l'Etoile Mancelle. En janvier 2025, on saura quel est l'opérateur retenu pour gérer les intercités entre Nantes et Bordeaux et entre Nantes et Lyon. Pour la grande vitesse, Proxima et d'autres opérateurs s'intéressent au territoire ligérien. Le monde du transport ferroviaire bouge, cela suppose que les opérateurs se parlent davantage.

**RB** confirme que nous devrions avoir davantage d'offres, c'est une bonne nouvelle que des opérateurs s'intéressent à la Région. La Région est toutefois préoccupée par le fait que ces évolutions permettent le maintien d'une bonne desserte par les lignes à grande vitesse. De notre point de vue, il existe un risque que les opérateurs ne s'intéressent qu'aux grandes gares.

**Guy Ménard, Président de la Communauté de communes du Bocage Mayennais,** évoque son territoire à faible densité. Le TAD est très important dans ce territoire, notamment pour le rabattement. Le covoiturage a aussi été très efficace, c'est venu plus tardivement. L'arrêt des incitations régionales peut limiter la pratique voire occasionner un léger recul alors qu'il serait important d'impulser davantage. Effet collatéral, le Fonds Vert disparaît. Ces dispositifs ont pour vocation de limiter les émissions de CO2. Dans nos territoires, il y a très peu de solutions. Serait-il possible de réfléchir à comment flécher le Fonds Vert vers les Communautés de communes rurales pour éviter de perdre à la fois l'incitation Région et l'incitation Etat ?

**Thomas Matagne, président fondateur d'ECOV,** qui déploie des lignes de covoiturage : les ligériens dépensent chaque année 2,7 Milliards d'euros dans leurs déplacements en voiture. En effet, 96% des déplacements se font en voiture individuelle. L'enjeu est donc d'optimiser le système voiture, c'est un gaspillage et une ressource qui peut être utilisée. Dans les périodes de crise, les choses se réinventent. Vous faites face à des contraintes budgétaires difficiles mais l'action publique consistant à aller chercher les sièges vides est absolument nécessaire pour des considérations sociales, économiques et environnementales.

**RB :** Cette thématique nous questionne beaucoup. Pour réduire nos dépenses, nous sommes amenés à faire des arbitrages à court terme; nous freinons en particulier sur les projets pour ne pas pénaliser les services existants. Le covoiturage devrait être une réponse à la faible densité sur les territoires et à la problématique des sièges vides dans les voitures. Le système de covoiturage a été lancé sur un mode de gratuité. Comment ce système peut s'imaginer dans l'avenir ? Sur l'amorçage du covoiturage spontané, il s'agit de coûts à consentir pour faire changer les habitudes. Dans ces moments de baisses de ressources, toutes les réponses sont mauvaises : faut-il financer de nouvelles politiques quand on a du mal à financer les politiques existantes ? La contrainte budgétaire n'est pas seulement pour 2025. Il faut qu'entre décideurs publics, on regarde comment on pourra avancer dans un contexte contraint.

**Isabelle Fougeray, Vice-Présidente de Laval Agglomération,** interroge la notion de simplification de parcours de l'utilisateur et plébiscite les initiatives de la Région sur le sujet (développement du MaaS). En l'espèce, l'Etat avait indiqué la volonté d'expérimenter un titre unique. La Région s'était portée

volontaire, y compris des AOM qui s'étaient manifestées pour être aux côtés de la Région. Où en est la Région sur ce titre unique ?

**RB** : La simplification du parcours usager est un élément déterminant, raison pour laquelle on s'est lancés dans l'expérimentation du titre unique. Néanmoins, le choix qui a été fait par les services de l'Etat est d'aller vers un système de post-paiement qui n'est pas, de notre point de vue, adapté à nos besoins. D'autres solutions permettront de simplifier le parcours d'usager, dont notre système de distribution et le MaaS.

**Malik Abdallah, élu à la Communauté d'Agglomération de la Roche-sur-Yon** questionne sur les tarifs du transport scolaire, puisque l'agglomération tente de suivre les évolutions des tarifs régionaux : il y a eu des baisses importantes pour harmoniser, puis une hausse que l'agglomération a essayé de suivre. Y a-t-il une visibilité sur l'évolution des tarifs à l'avenir pour que l'on puisse adapter notre budget en fonction ?

**RB** prend l'engagement que, dans le courant du premier trimestre 2025, un travail soit engagé entre Région et AOM locales responsables du transport scolaire pour regarder comment chacun envisage l'évolution de sa tarification et qu'on se coordonne.

**Niels Knapp-Ziller, géographe au Gérontopôle** : sur les cars express / rabattements, à partir de quelles données partez-vous pour dessiner les futures lignes ?

**Violaine Allais** : Nous utilisons les données des flux domicile travail de l'INSEE et enquêtes territoriales, ainsi que sur l'expertise des transporteurs pour travailler sur les meilleurs rabattements. Nous mobilisons aussi des enquêtes ponctuelles (ex : Ipsos – Transdev) qui vont au-delà des questions de flux pour s'intéresser aux comportements. M. Brancour ajoute que dans les travaux sur les contrats opérationnels de mobilité, les élus ont eux-mêmes leurs schémas, leurs plans de mobilité qui nourrissent les réflexions sur les plans de transport.

M. Brancour remercie chacun pour sa participation et clôt la réunion à 11h30.