



DE NOUVELLES MOBILITÉS EN CENTRE-VAL DE LOIRE

Rapporteur : Jean-François HOGU

**Délibération
Séance plénière du 27 juin 2022**

Le conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

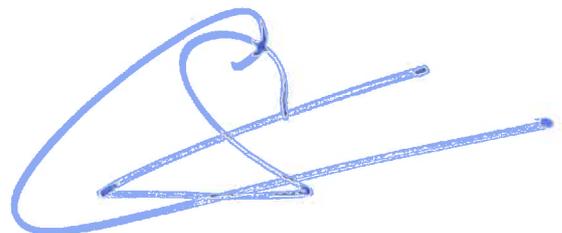
Vu l'avis de la 2^{ème} commission en date du 15 juin 2022,

Vu l'avis du Bureau en date du 20 juin 2022,

Monsieur Jean-François HOGU, rapporteur entendu,

DÉLIBÈRE

Avis adopté à l'unanimité.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line and a short vertical stroke at the end.

Le Président du CESER Centre-Val de Loire
Éric CHEVÉE

Le CESER salue l'effort de la Région pour organiser l'intermodalité sur le territoire. Il rappelle que l'objectif de la LOM est que l'ensemble des communes soient desservies, les EPCI étant incités à devenir Autorité organisatrice de la mobilité. Toutefois, le rapport présenté manque d'ambition concrète et de cohérence.

Il regrette de ne pas avoir été sollicité par la Région pour contribuer à la définition des orientations en matière de mobilité, alors même qu'il a produit des travaux reconnus à l'extérieur sur le sujet. Le CESER aurait également souhaité participer à l'élaboration des bassins de mobilité, alors qu'il avait été convié aux ateliers 360° portant notamment sur la mobilité.

Il est également dommageable que ce rapport ne fasse pas référence au projet plus global du SRADDET, les mobilités ne pouvant être planifiées et coordonnées indépendamment de l'aménagement du territoire.

Le CESER déplore également l'absence de concertation avec les habitants de la Région sur ce sujet majeur, tant par ses implications sur la vie quotidienne qu'au niveau budgétaire (les transports représentent 46% du budget régional).

UNE FEUILLE DE ROUTE A CONSTRUIRE

Le rapport se veut ambitieux et liste les différentes offres de mobilité sur la région. Il ne constitue cependant pas une feuille de route pour le développement du report modal, qui reste à construire, et à concrétiser via des moyens suffisants.

Le CESER déplore l'absence de stratégie pour l'intermodalité. Les pôles intermodaux ne sont pas cités, alors que pourtant ce sont des nœuds centraux pour la réussite d'un trajet comportant plusieurs modes. Le maillage des diverses offres manque, de même que le cadencement ou des fréquences suffisantes pour ne pas dissuader l'utilisateur d'emprunter les transports publics.

Alors que d'autres régions ont élaboré des plans de mobilité régionaux, ce n'est pas le cas en Centre-Val de Loire. Le résultat sera une multitude de « mini » plans de mobilité (un par bassin). Comment seront gérées les dessertes entre bassins de mobilité ? De

même qu'entre DSP routières de la Région ?

Cependant, le CESER considère favorablement les premières actions entreprises par la Région pour mettre en place une identité commune sur les réseaux interurbains et le réseau ferroviaire : identité visuelle, site internet unifié, numéro de téléphone unique (en remplacement des 18 numéros précédemment en vigueur), gratuité du transport scolaire, réductions tarifaires pour les jeunes, billets multimodaux, harmonisation des Délégations de service public des transports routiers interurbains, renforcement de la qualité (ponctualité, confort à bord, accueil des PMR, verdissage du parc...). Elles sont à poursuivre et renforcer pour apporter la lisibilité, encore manquante, pour développer l'intermodalité, notamment lors d'aléas.

UNE EVALUATION DES BESOINS ET DE FUTURS CONTRATS DE MOBILITE A RENDRE COHERENTS

La Région accompagnera les communautés de commune qui n'ont pas la compétence mobilité pour la réalisation de diagnostics mobilités sur leurs territoires, pour alimenter les futurs contrats de mobilité. De même que la convention TER prévoit l'analyse par l'exploitant des besoins des usagers. Le CESER regrette ce

morcellement de l'étude des besoins en déplacement des habitants. Il invite la Région à coordonner ces diverses études et en tirer des enseignements globaux pour rendre cohérents et coordonner les différents contrats de mobilité, l'offre de car interurbaine et l'offre TER.

UN MANQUE DE MOYENS POUR LE FERROVIAIRE

Le CESER salue le renforcement de l'offre sur l'axe Tours-Loches, le cadencement plus systématique sur la ligne Paris-Orléans (avec la prochaine fin des gros chantiers de rénovation), l'ajout d'un aller-retour sur les trois lignes Rémi Express, et le renforcement de la desserte Orléans-Blois-Tours. De même, le CESER note favorablement le financement par la Région de la rénovation de l'infrastructure des lignes du quotidien (Tours-Loches, Tours-Chinon, Chartres-Courtalain, Dourdan-La Membrolle-sur-Choisille, Le Blanc-Argent).

Néanmoins, ces travaux permettent seulement le retour à la fréquence de desserte qui préexistait avant travaux. Lors de cette « sauvegarde » de l'infrastructure des lignes, la Région aurait pu prévoir un plan de modernisation pour un objectif 2030, afin de mettre en œuvre un véritable cadencement. Cela se fait en Allemagne ou en Suisse. Sans augmentation réelle de l'offre, il est probable que le report modal n'augmentera pas.

Néanmoins, le CESER déplore fortement à nouveau, comme il a pu le faire dans sa

contribution sur la convention TER de décembre 2021, le fait que les réouvertures d'axes majeures ne soient pas planifiées, ni à court, ni à moyen terme : étoiles ferroviaires de Tours et Orléans, voire de Chartres, Orléans-Châteauneuf-Gien, Orléans-Pithiviers-Malesherbes, Orléans-Chartres-Dreux, Tours-Châteauroux. Comme la convention TER 2022-2031, le rapport sur les nouvelles mobilités fait l'impasse sur le développement de nouveaux axes ferroviaires majeurs. Le CESER souhaite que la réouverture de ces lignes soit planifiée avec un objectif temporel clair d'ouverture. C'est un sujet d'inquiétude pour le CESER : comment se déplaceront les habitants entièrement dépendant de leur voiture ? Le train permet de massifier les déplacements. Le CESER souhaite que l'Etat et la Région prenne des décisions rapides sur ces projets de réouverture.

Pour les autres orientations de la politique ferroviaire régionale, le CESER renvoie la Région à son avis sur la convention 2022-2031 avec SNCF Voyageurs, qui elle aussi manque d'ambition.

LA NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITE

Le choix des bassins de mobilité semble plutôt cohérent, sauf dans le département de l'Indre-et-Loire où ils sont trop nombreux (11), alors que dans les autres départements ils sont entre 4 et 6. Un trop grand nombre de bassins autour de Tours risque de nuire à une cohérence de la desserte.

Le CESER s'interroge sur la multiplication des périmètres et leur manque de lisibilité par les habitants : bassins de vie, périmètres de SCoT, bassins d'emploi, CRTE, Leader, bassins de mobilité (différents des bassins de vie). En outre, les bassins de vie évoluent rapidement, et les déplacements se complexifient avec les changements sociétaux actuels (télétravail, développement des loisirs, étalement des déplacements sur la journée...).

Les contrats opérationnels de mobilité de chaque bassin devront être coordonnés et cohérents, pour limiter autant que possible les « points noirs » (interruption itinéraire cyclable, trop grande attente pour une correspondance, desserte insuffisante d'une zone d'activité ayant des employés dans deux bassins de mobilité...).

Il est également nécessaire de fusionner et mieux coordonner les Autorités organisatrices de la mobilité de « second degré », pour la compétence scolaire, actuellement au nombre de 340. Les EPCI

pourraient centraliser les différentes offres et faire les remontées à la Région. Il s'agit de travailler notamment sur l'optimisation des parcours, pour une meilleure efficacité de la desserte. Les transports scolaires devraient également être mieux coordonnés avec les autres dessertes.

Le CESER est plutôt favorable à l'offre de services de proximité que souhaite déployer la Région. Mais elle n'est pas assez ambitieuse. Le transport à la demande, pour rencontrer un vif succès, devrait être organisé plus que 2 demi-journées par semaine. Un minimum de 4 jours par semaine, y compris pendant les vacances scolaires, permettrait de développer le report modal de proximité. Disposer d'offres d'autopartage, de covoiturage, de pistes cyclables est un progrès indéniable. Néanmoins, elles seront plus performantes et utilisées si elles sont coordonnées et planifiées pour organiser le rabattement vers les gares et les arrêts de car interurbains. Il convient également de ne pas réaliser des pistes cyclables ou voies vertes sur des voies ferrées qui ont été fermées au trafic, pour ne pas empêcher leur réouverture. Un travail pédagogique est également à mener par les Autorités organisatrices de la mobilité pour favoriser les changements de comportement, en aidant les usagers à mieux optimiser leurs déplacements.

UNE CONCERTATION MANQUANTE

Le comité de partenaires régional est manquant, alors que la loi l'a rendu obligatoire avec la présence des citoyens, la Région étant Autorité Organisatrice de la Mobilité. Le CESER demande donc qu'il soit institué et à y participer. Le CESER demande également à participer aux comités de partenaires des bassins de mobilité locaux.

Etant donné l'enjeu majeur autour de la mobilité, et sa part importante dans le budget régional, il est indispensable qu'une réelle concertation soit menée auprès de l'ensemble des habitants des territoires

pour définir avec eux et pour eux les orientations, les actions concrètes, et les moyens, pour une mobilité décarbonée et intermodale. En effet, il est urgent de répondre à l'urgence climatique, qui impose une baisse rapide des émissions de gaz à effet de serre. Le CESER rappelle que le changement climatique entraîne des soucis de plus en plus importants : sécheresse, inondations, perte élevée de biodiversité, tempêtes maximales, avec des pertes humaines importantes et des restrictions de mobilité.

CONCLUSION

Le CESER note les points suivants :

- La politique de mobilité ne peut se résumer à une juxtaposition d'offres. Elles doivent être coordonnées et amplifiées au niveau régional.
- Les contrats opérationnels avec les bassins de mobilité devraient être coordonnés. La Région devrait élaborer un Plan régional de la mobilité avec toutes les Autorités organisatrices de la mobilité. Il constituerait une véritable stratégie pour développer l'intermodalité, en mettant en lien les offres TER, les cars interurbains, les transports à la demande, dans les bassins de mobilité, plutôt que de les penser en silos.
- La réouverture nécessaire d'axes ferroviaires majeures est la grande absente de ce rapport. Pourtant, aux yeux du CESER c'est un point qui ne peut être abandonné.
- Au-delà de la sauvegarde des lignes ferroviaires du quotidien, il conviendrait de les moderniser pour pouvoir véritablement augmenter l'offre, en allant vers un cadencement régional.
- Le CESER demande que soit organisée une concertation au niveau régional avec les habitants des territoires et les Autorités organisatrices de la mobilité.

ANNEXE - CARTE DES BASSINS DE MOBILITE



INTERVENTIONS DES GROUPES

SEANCE PLENIERE DU CESER DU 27 JUIN 2022

Avis du CESER relatif au rapport « de nouvelles mobilités en Centre-Val de Loire »

Intervention de Monsieur Julien REY

Au nom du groupe CFDT

Monsieur le Président du CESER, Monsieur le Vice-Président du conseil régional, Monsieur le Rapporteur, chers collègues.

Nous partageons l'avis du rapporteur, qui présente le bilan intéressant fait par le Conseil Régional dans son rapport même si on peut regretter que les constats soient attendus et les initiatives peu ambitieuses.

En effet le sujet est de première importance : l'atteinte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France implique une décarbonation quasi complète du secteur des transports à l'horizon 2050, alors qu'il représente actuellement 30% des émissions de gaz à effets de serre de la France et qu'elles continuent aujourd'hui d'augmenter. Cela concerne en premier lieu les transports terrestres (plus de 90 % des consommations de pétrole du secteur actuellement).

Nous partageons le constat qu'il y a eu des efforts notables de simplification/unification (Rémi) mais il reste toujours un manque de visibilité pour les utilisateurs des offres de mobilité. Ceci n'est pas uniquement de la responsabilité de la Région mais de l'empilement des intervenants et interlocuteurs

Nous voudrions souligner que la mobilité n'est jamais un sujet anodin car cela touche à la vie de tous les jours. On peut citer par exemple les lourds dysfonctionnements observés durant plusieurs mois dans les transports scolaires de certains départements qui provoquent une grande inquiétude des parents d'élèves.

La majorité des parents ne savent pas qui est actuellement responsable de transporter quotidiennement leurs enfants : l'établissement scolaire ? la collectivité dont dépend l'établissement ? la collectivité du lieu d'habitation ?

Il y a donc un urgent besoin de communication et de précisions dans la loi des champs exacts de compétences des uns et des autres. Les réflexions se résument actuellement trop souvent à se poser la question : « quelle collectivité va percevoir le versement transport » ?

Il faut changer de paradigme et penser maintenant la mobilité comme un service, pas comme un simple moyen de transport. C'est tout l'enjeu des outils rassemblés sous l'acronyme MaaS (« Mobility as a Service ») qui visent à assurer un service unifié dans le cadre de la multimodalité.

Pour ceci il faudrait impliquer d'autres acteurs comme les entreprises et les salariés. Non seulement 85% des actifs ont des déplacements domicile-travail, mais ce sont aussi 40% d'entre eux qui doivent réaliser des déplacements quasi quotidiennement dans le cadre de leur activité professionnelle, déplacements souvent oubliés par les enquêtes et invisibilisés dans les réflexions sur la décarbonation des transports. Le travail représente près de la moitié des distances parcourues par les Français et 70% des trajets domicile-travail sont réalisés en voiture, majoritairement seul (INSEE). D'après WWF, 50% des émissions des entreprises seraient liées aux déplacements.

La CFDT incite à sortir enfin des incantations et pilote par exemple un projet financé par l'ARACT sur la Métropole d'Orléans pour impliquer les salariés et les entreprises.

Enfin peut-être devons-nous faire un pas de côté et penser différemment nos besoins de mobilité. Est-ce qu'une des solutions ne peut tout simplement pas être de réduire nos déplacements ? Des solutions innovantes sont en train de se mettre en place alors qu'elles nous semblaient impensables avant la crise du COVID.

La CFDT approuvera l'avis de notre rapporteur sur ce rapport.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 27 JUIN 2022

Avis du CESER relatif à : Nouvelles mobilités en Centre Val de Loire

Intervention de Madame : Florence DUMOND

Au nom du groupe : CGT

Monsieur le Vice-Président chargé des Mobilités, du Transport et de l'intermodalité

Monsieur le Président du CESER,

Monsieur Le Rapporteur,

Mesdames et Messieurs les Conseillés-ères

Le secteur du transport est un enjeu majeur pour la population : enjeu environnemental, enjeu social et enjeu économique, nous ne le dirons jamais assez puisqu'il semble que les décideurs politiques n'ont pas encore véritablement compris qu'il faut changer nos habitudes de déplacement, les stratégies de production mais aussi nos modes de consommation.

La pandémie a révélé les conséquences catastrophiques de cette mondialisation effrénée pour notre pays et la guerre en Ukraine a amplifié la situation avec les tensions géopolitiques.

Tout cela pèse sur les populations jeunes et moins jeunes et beaucoup aspirent à une sérénité pour leur avenir, mais aussi celle de leurs enfants et petits-enfants.

Les évolutions qui traduisent une volonté de revenir vers des habitats plus « au vert », des consommations plus en proximité, des liens sociaux plus tournés vers le partage et la solidarité montrent que la question de l'aménagement du territoire est centrale.

Le transport dans cette réflexion est donc fondamental.

La CGT partage globalement l'avis du CESER.

Elle précise que si la Région est la cheffe de file, elle doit s'appuyer des EPCI pour partager et construire une politique des mobilités fixant comme objectif le report modal.

Ainsi, il faut planifier un schéma régional ferroviaire, complété par un réseau de grands axes routiers, pour ensuite proposer les solutions adaptées dont l'objectif est de rendre possible l'accès au transport collectif que ce soit pour du rabattement vers les gares ou arrêts de bus mais aussi pour accompagner des besoins de déplacement entre les villes au plus près des territoires (TAD, autopartage, covoiturage localisé...)

Il semble regrettable que 80% des Communautés de Communes aient transféré la compétence transport à la Région, alors que celle-ci la délègue ensuite pour le transport scolaire à 340 Autorités Organisatrices dites de « second degré ».

Par ailleurs, les EPCI auraient pu lever la taxe Versement Mobilités alors que la Région n'y est pas éligible. Elle doit donc faire des choix budgétaires et à ce titre elle baisse la contribution sur la future convention TER de 39M€ sur la durée de celle-ci.

A noter que cette coupe correspond à la perte de recettes pendant la crise sanitaire qui, après négociation avec l'Etat et SNCF reste à sa charge de la Région à hauteur de 25-30 M€ et des économies proposées par SNCF lors de la négociation.

La Région se satisfait d'être la seule région à avoir négocié une compensation, certes ! mais la CGT dénonce la baisse de la contribution.

Elle confirme aussi avoir versé 100 % des sommes prévues aux contrats DSP afin « d'accompagner plusieurs centaines de conducteurs et ainsi de les fidéliser dans un moment où beaucoup auraient pu changer de filière ». La CGT vous rappelle qu'il a fallu la mobilisation des salarié-es pour qu'ils puissent avoir 100% de leur salaire alors que seules les mesures légales de chômage partiel avec le paiement de 84% du salaire avaient été appliquées.

Pour conclure, le transport public qu'il soit ferroviaire ou routier est financé avec de l'argent public pour définir un service public utile aux populations.

La CGT refuse toute mise en concurrence pour garantir la qualité, la sécurité et le développement du service avec des salarié-es dont les conditions sociales et la reconnaissance de leur utilité sociale doivent être considérées dans une politique de progrès social au service de toutes et tous, salarié-es et usagers.

La CGT soutiendra cet avis.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 27 JUIN 2022

Avis du CESER relatif au Rapport « De nouvelles mobilités en Centre-Val de Loire »

Intervention de Monsieur Jean-Paul CARRIERE

**Au nom du groupe (nom en toutes lettres et organismes liés ou, à défaut, noms des conseillers):
AIESSE**

Monsieur le Président, Monsieur/Madame le Vice-président(e), chers collègues,

J'interviens au nom du groupe AIESSE pour faire part de l'intérêt suscité par le rapport « nouvelles mobilités », pour lequel le CESER émet un avis mitigé. Nous partageons l'ensemble des appréciations positives, mais aussi des réserves exposées dans cet avis.

Toutefois, il convient de formuler quelques remarques complémentaires concernant les mobilités dans les espaces peu denses.

La LOM a profondément changé la donne en conférant à la Région un rôle essentiel dans l'organisation des mobilités dans ces espaces, et ce d'autant plus en Centre-Val de Loire que de nombreuses Communautés de commune rurales renoncent à se constituer autorités organisatrices, contrairement à ce qui se passe dans d'autres régions.

Quoiqu'il en soit, comme l'avait déjà montré en 2013, le projet de recherche MOUR réalisé par le Laboratoire CITERES dans le cadre d'un APR financé par la Région, l'enjeu de la mobilité dans les zones peu denses est particulièrement crucial pour la cohésion régionale, et pour le développement des zones rurales les plus fragiles. Comment ancrer une population, notamment de jeunes, et des activités dans un territoire rural si on ne leur donne pas la possibilité d'en sortir au quotidien ? Comment éviter le syndrome de l'assignation territoriale que vit une part importante des populations de ces territoires, par ailleurs vieillissantes ?

Les travaux récents de la section prospective sur les effets de la métropolisation, ceux en cours sur le devenir des ruralités à l'horizon 2050, et les travaux récents du volet 2 de l'attractivité de CVL auprès des jeunes montrent bien que la mobilité est l'une des variables majeures conditionnant les dynamiques de développement local. C'est ce constat qui motive aussi les travaux engagés par le CESE sur la recherche de « solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ». Le CESER CVL en est directement partie prenante à travers ma participation au travail du CESE.

Tous ces travaux passés et ou en cours conduisent à deux conclusions majeures :

- La première concerne la nécessité de diversifier largement le bouquet des offres de mobilité dans des territoires peu denses, marqués par l'omniprésence de la voiture et l'autosolisme d'une part, et la faiblesse relative des TC classiques dans des zones sans possibilité de desserte directe, d'autre part. Le rapport évoque certaines des solutions allant dans le sens de cette diversification, mais à nos yeux de

façon insuffisante, alors que de nombreuses innovations techniques mais aussi sociales sont déjà expérimentées et démontrent leur intérêt (TAD sur ligne virtuelle ou TAD zonale, service de vélo en location longue durée, autopartage, etc...).

- La seconde conclusion est que le problème de mobilité des zones peu denses appelle d'importants changements de pratiques. Or, le rapport MOUR avait fait ressortir l'importance d'un accompagnement direct des usagers pour leur permettre de prendre conscience des bénéfices, monétaires, mais aussi environnementaux, climatiques et sanitaires à attendre d'une évolution des pratiques permettant de limiter le recours à la voiture individuelle, ce qui ne nous paraît pas assez souligné dans le rapport.

Nous voterons l'avis



CESER

Centre-Val de Loire
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

9 rue Saint-Pierre Lentin • 45000 ORLÉANS • Tél. : 02 38 70 30 39 • Email : ceser@centrevaldeloire.fr
ceser.centre-valdeloire.fr