

Compte – rendu du Comité régional des partenaires

9 novembre 2023

M. 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.

Les points à l'ordre du jour sont présentés successivement (cf. présentation PowerPoint jointe) :

1. Points d'actualité :
 - intermodalité,
 - accessibilité,
 - ouverture à la concurrence des TER,
 - covoiturage,
 - rentrée scolaire,
 - information voyageurs.
2. Préparation du CPER, volet Mobilités ;
3. Évolutions de l'offre de transport régional, tous modes ;
4. Élaboration des contrats opérationnels de mobilités ;
5. Points divers, échanges avec les participants.

Un temps d'échange avec la salle est proposé à l'issue de la présentation. Les interventions sont retranscrites de façon synthétique dans le présent compte-rendu.

Question de M. Romann, FNAUT : La Région envisage-t-elle de définir un niveau de service pour chaque pôle d'échange multimodal (PEM) : ceux-ci sont très différents (exemple de Châteaubriant avec vente et conseil à l'utilisateur, et d'autres où il n'y a que des aménagements physiques) ? Quid de la mise en place d'une tarification solidaire dans les départements ?

Réponse de M. Brancour : Les niveaux de service sont hétérogènes, car il y a des réalités différentes sur les territoires. La Région a bien l'ambition d'avoir des standards de service homogènes à terme, de la même façon que sur l'offre (1 train par heure et par sens). Un travail en coordination avec les gestionnaires des gares est nécessaire, engagé avec Gares & Connexion, dans le cadre du contrat de performance, récemment conclu à Angers avec Gares & Connexion. Au sujet de la tarification, l'objectif est d'aboutir à l'harmonisation de nos réseaux interurbains en 2025, avec un partage en amont avec les usagers.

Question de M. Kergroac'h, CESER : Avec le MaaS, est-ce que les titres seront accessibles via SNCF Connect ?

Réponse de M. Brancour : Les titres Aléop ont vocation à être vendus sur plusieurs canaux ; nous travaillons effectivement pour qu'ils soient très largement accessibles.

Question de la CGT des cheminots des Pays de la Loire :

Dans le projet d'ouverture à la concurrence, l'atelier au Mans suscite des attentes des cheminots : les agents de maintenance seront-ils transférés de Nantes ? La CGT Cheminot est favorable à un atelier public qui fournit des prestations pour plusieurs régions.

Au guichet : la vente sera-t-elle possible pour du TGV ?

Quid des études sur le développement du parc de matériel roulant ?

Réponse de M. Brancour : Cette évolution du réseau régional accompagne une augmentation très forte de l'offre, donc mécaniquement, les trains rouleront plus, et il y aura plus de trains dans le parc, donc les besoins de maintenance seront accrus. Il y aura donc des créations de poste. Le volume de personnel n'est pas connu à l'heure actuelle, il n'y aura pas que des transferts, mais aussi des créations de postes. Nous souhaitons disposer de nos propres moyens industriels, et ne pas être dépendants des autres Régions.

Il est effectivement envisagé que la vente des titres TGV soit possible aux guichets.

Les études existent sur le développement du parc, l'adaptation du réseau, le matériel roulant ; la préparation de l'ouverture à la concurrence inclut tous ces sujets.

Question de M. Batiot, Vice-président Le Mans Métropole : Note des difficultés à gérer la présence des vélos dans les trains ; la Région souhaite-t-elle accompagner le réel succès de la pratique du vélo ou en brider l'accès ?

Réponse de M. Brancour : En la matière, le bon sens domine : il est nécessaire que toutes les personnes puissent accéder aux trains, en sécurité. La présence des vélos dans les trains doit être régulée en heure de pointe. Les aménagements sur les lignes littorales, majoritairement pour usages touristiques, sont déjà faits et fonctionnent, mais la problématique domicile / travail est différente. Il est nécessaire d'offrir des services en gare pour stationner les vélos de manière sécurisée et pouvoir utiliser un vélo dans la gare d'arrivée. Roch Brancour invite à la responsabilité collective pour apaiser le débat et une sincérité pour ne pas laisser croire aux cyclistes que tous les vélos pourront rentrer à toute heure dans les trains.

Question de M. Biré, Vice-Président de la communauté de communes du Pays de Fontenay-Vendée :

Il souhaite avoir des informations sur la procédure en cours pour la ligne Nantes-Bordeaux et évoque la difficulté d'obtenir des abonnements sur deux régions.

Réponse de M. Brancour : La procédure de mise en concurrence pour la ligne Nantes-Bordeaux est conduite par l'État (il s'agit d'Intercités).

Des accords existent normalement entre chaque Région pour faciliter les déplacements.

Les abonnements tutti (Pays de la Loire) sont acceptés par Nouvelle-Aquitaine, et inversement, nous acceptons les abonnements de la Région Nouvelle-Aquitaine, que ce soit pour les jeunes, comme pour le tout public.

Question de Mme Braud, Vice-Présidente de Mauges Communauté : La Région prévoit-elle une coordination dans l'implantation des pôles intermodaux ? Les territoires ont besoin de connaître ce schéma de développement pour anticiper la construction commune des PEM.

Réponse de M. Brancour : Plusieurs outils de planification et de concertation existent : le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, qui comprend une cartographie des PEM d'envergure nationale et régionale) et les Contrats opérationnels de mobilité au sein desquels la projection des PEM est discutée. Tous les protagonistes sont autour de la table.

Question de M. Godard, CGT : Evoque les enjeux de sécurité des vélos dans les trains ; en cas d'accident, l'évacuation doit être possible sans obstacle. Il est nécessaire de distinguer les déplacements domicile- travail et les usages touristiques. Disposer de vélos à l'arrivée est une solution pour le domicile-travail.

Réponse de M. Brancour : Aucun système ne permet l'accès à tous les trains pour tous. Il nous faut réguler, en identifiant les périodes et les lignes : le transport estival nécessite des réponses différentes du transport quotidien. Et il nous faut proposer des services en gare.

Question de Mme Etonno, Conseillère régionale des Pays de la Loire : En mai dernier, la RPDL avec 11 autres collectivités était candidate pour expérimenter le titre unique. A-t-on été retenu ? Qu'en est-il par ailleurs des négociations sur le CPER ?

Réponse de M. Brancour : la RPDL est en attente d'une réponse de l'État sur l'expérimentation du titre unique. La visite du Ministre des Transports le 16 novembre 2023 à Nantes, dans le cadre du Parlement des territoires, permettra de l'interroger sur ce point et de présenter à l'ensemble des élus les grandes lignes du protocole d'accord État -Région.

Question de Mme Caballe, Angers Loire Métropole : Obligation est faite aux urbains de s'inscrire dans la transition vers l'électrique pour leur flotte de bus ; le CPER prévoit-il des financements pour accompagner cette migration vers l'électrique ?

Réponse de M. Brancour : Au-delà du CPER, des dispositifs existent au niveau européen, portés notamment par la BEI pour accompagner les collectivités dans la stratégie Fit for 55.

Question de M. Saulnier, Vice-président du Conseil départemental de la Mayenne : Il est attendu que le CPER accompagne quelques projets routiers, utiles pour le désenclavement des territoires.

Réponse de M. Brancour : le CPER est à dominante ferroviaire. Le niveau d'offres de trains va augmenter significativement y compris en Mayenne et en Sarthe. La Région entend néanmoins les demandes des Départements de la Mayenne et de la Sarthe et y répondra.

Question de M. Knapp-Ziller, Gérontopôle des Pays de la Loire : Il interroge l'articulation du Transport à la demande (TAD) avec le transport solidaire géré par les associations. Dans quelle mesure la Région réussit-elle à faire du TAD groupé ?

Réponse de M. Brancour : Il remercie le Gérontopôle pour ses actions en faveur de la mobilité des aînés. L'articulation avec le transport solidaire ne peut pas être construite uniformément sur tous les territoires ; les deux services ont des missions complémentaires. L'enjeu de demain pour le transport à la demande est bien de coordonner les groupements. Le service actuel offre une étendue d'horaires, mais il est nécessaire d'orienter les demandes pour grouper les trajets. Le TAD est une alternative à l'absence de transport collectif, il doit être pensé comme un transport semi-collectif plus qu'un transport individuel.

Question de Mme Etonno, Conseillère régionale des Pays de la Loire : évoque le développement de la ligne Nantes – La Rochelle et souhaite connaître la date de restitution de l'étude des haltes entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle.

Réponse de M. Brancour : Il précise que des réunions sont envisagées fin novembre 2023 pour le second point. L'évolution de l'offre Nantes – La Rochelle sera de 3 A/R à 2030, car en 2030 le concessionnaire du contrat Tram-Train Sud Loire disposera de tout le parc (4 rames prêtées au contrat monopolistique entre 2027 et 2030). Le 4^{ème} A/R nécessite des aménagements supplémentaires pour l'accueil en gare de Nantes (deux trains sur la même voie à quai, et modernisation de la signalisation : en cours d'étude par SNCF Réseau).

Question de M. Romann, FNAUT : Au sujet de l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité (COM), il interroge les formats utilisés pour consulter les usagers et les habitants.

Réponse de M. Brancour : Chaque AOM doit réunir les comités des partenaires, lieux de rencontre des usagers à l'échelle des territoires. Dans les COM, la Région attend que chaque AOM locale, ayant consulté les usagers, remonte les problématiques collectives pour une meilleure articulation des offres de transport et une réponse commune aux besoins de déplacement.

M. Brancour clôt le Comité régional des partenaires en remerciant les participants de leur présence.
