



HAL
open science

L'impact des réformes territoriales sur les transports : l'exemple des Pays de La Loire

Chloé Dupuich

► **To cite this version:**

Chloé Dupuich. L'impact des réformes territoriales sur les transports : l'exemple des Pays de La Loire. Géographie. 2019. dumas-02573956

HAL Id: dumas-02573956

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02573956>

Submitted on 15 May 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'impact des réformes territoriales sur les transports – L'exemple des Pays de La Loire

Chloé DUPUICH
Master 1



Mémoire de stage de 1ère année
Master Transport, Mobilités, Réseaux
Année universitaire 2018/2019

Sous la responsabilité de **M. Jérémie SOURTY**
Sous la responsabilité de **M. Olivier BOUHET**

REMERCIEMENTS

Avant tout, je tiens à remercier le Conseil Régional des Pays de la Loire et l'Université Paul Valéry - Montpellier III de m'avoir donné l'opportunité de faire ce stage.

Un grand merci à mon maître de stage Jérémie Sourty et à toute la Direction des Transports et Mobilités pour leur accueil agréable et chaleureux, leur sympathie et la bonne ambiance au sein de la direction.

Merci à M. Olivier Bouhet, enseignant chercheur à l'Université Paul Valéry - Montpellier III et directeur de ce mémoire, d'en avoir supervisé la rédaction ainsi que pour ses conseils avisés.

Merci également au Dr. Claire Choblet-Schill, ancien professeur à l'Université de Nantes et collègue du Conseil Régional, de m'avoir hébergée durant la durée de mon stage ainsi que pour ses précieux conseils. Merci également à mes camarades étudiants Estelle Rancher et Matthieu Crane pour la relecture attentive et pour leur soutien dans l'élaboration de ce mémoire.

Enfin, merci à Mme Laurence Echardour de m'avoir accueilli chez elle pendant tout mon premier mois de stage ainsi que pour son soutien.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	1
SOMMAIRE	2
LISTE D'ABREVIATIONS	3
PREAMBULE	4
INTRODUCTION	5
PARTIE 1 - UN CONTEXTE DE REFORMES TERRITORIALES CONTRADICTOIRES..	6
1.1. Un contexte législatif en bouleversement	6
1.2. En Pays de La Loire, des réformes qui conduisent à une harmonisation des transports	11
PARTIE 2 - UNE ETUDE MOBILITE POUR MIEUX APPREHENDER LES BESOINS DES LIGERIENS.....	15
2.1. Diagnostic de l'offre et de la demande : un territoire multipolarisé, par des pôles d'inégale influence	15
2.2. Analyse des besoins de mobilité grâce à un questionnaire	21
PARTIE 3 - « L'ALTERMIBILITE », AFFIRMATION D'UN NOUVEAU PARADIGME	39
3.1. Des formes variées d'altermobilités.....	39
3.2. De nombreux exemples (bientôt) développés en Pays de La Loire	41
CONCLUSION GENERALE	53
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	54
ANNEXES.....	56
INDEX DES ILLUSTRATIONS	57
INDEX DES TABLEAUX.....	58
TABLE DES MATIERES	59
RESUME	61

LISTE D'ABREVIATIONS

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles (loi)

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi)

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

PAE : Pôle d'Attraction Etendue

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

PTU : Périmètre de Transport Urbain

RT : Ressort Territorial

RTAOM : Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité

TC : Transports Collectifs

PREAMBULE

Ce mémoire a été réalisé dans le cadre d'un stage de Master 1 Transport, Mobilités, Réseaux effectué au sein de la Direction des Transports et Mobilités (DTM), au Conseil régional des Pays de La Loire.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, date de l'application de la loi NOTRe, la Région est en charge d'organiser les transports interurbains sur son territoire. Dans le but d'optimiser les réseaux départementaux, dont elle a récupéré la compétence, une étude mobilité a été lancée. Un diagnostic a été établi par un bureau d'études, dont les résultats étaient présentés le 7 février dernier aux acteurs de la Région : EPCI, associations (FNTV¹, ASLO², etc.), sociétés privées (SNCF)... marquant la fin de la première phase de l'étude (diagnostic) et le début de la deuxième (déduction de scénarios).

Un questionnaire a été rédigé, que j'ai fait passer aux intercommunalités. Dans un second temps, j'ai dû analyser leurs retours et synthétiser leurs demandes à partir de leurs réponses. Les résultats de cette consultation devaient être présentés lors de rencontres fin mai/début juin dans chaque département, avec les acteurs majeurs de ces territoires (Conseils départementaux, EPCI, associations). Cependant, un élu s'est rendu compte lors d'une réunion dans un de ceux-ci, que les Maires des communes, alors que celles-ci constituent les intercommunalités interrogées, n'avaient pas entendu parler de la démarche. Afin de rendre la concertation pertinente, il a alors été décidé d'inviter les Maires aux rencontres.

En complément, j'ai également été chargée de trouver des solutions pour promouvoir la plateforme de covoiturage OuestGo, dont la Région vient de devenir partenaire.

¹ Fédération Nationale du Transport de Voyageurs

² Association Sud Loire Océan

INTRODUCTION

A la suite de la loi de Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) en 2015, les Régions se voient confier la compétence transport en lieu et place des départements.

Depuis la première loi structurante des transports français en 1982, la LOTI, l'organisation des transports a connu de multiples évolutions. Les changements d'acteurs successifs, induits par les réformes territoriales, ont abouti à des réseaux de transport bien souvent morcelés, sans continuité. Chaque acteur intervient sur son propre territoire, parfois sans consultation entre eux. En 2019, le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) amène à repenser de façon globale l'organisation des mobilités en France.

C'est dans ce contexte que la Région des Pays de la Loire a entamé une réflexion sur un nouveau schéma régional de transports collectifs. Afin d'harmoniser les six réseaux historiques (cinq départementaux et le régional d'origine), une démarche a été lancée : l'étude mobilité. Un diagnostic de l'offre et de la demande de mobilité a été élaboré. Pour le préciser, un questionnaire a été transmis aux différents EPCI de la Région, visant à mieux connaître leurs priorités et leurs projets en matière de mobilité. Les enjeux sont multiples : adapter l'offre à la demande, préparer la Région aux futures dispositions de la LOM, remplir les objectifs du Pacte pour la ruralité...

Dans ce cadre, en quoi les récentes réformes territoriales ont-elles impacté les transports ? Par quoi ces réformes se traduisent-elles en Région Pays de La Loire ?

La première partie fera une rétrospective sur l'évolution du contexte institutionnel, pour mieux comprendre dans quelle logique s'intègre la démarche régionale. Dans la seconde partie, une synthèse des résultats du diagnostic et des réponses au questionnaire sera présentée, afin de mesurer l'impact de ces différentes réformes. Enfin, la dernière partie permettra de replacer ces résultats dans un contexte plus général d'affirmation d'une notion récente, « l'altermobilité ».

PARTIE 1 - UN CONTEXTE DE REFORMES TERRITORIALES CONTRADICTOIRES

Afin de mieux comprendre les enjeux de l'étude mobilité, il est important de revenir sur son contexte. D'autres lois ont également eu un impact sur les mobilités, notamment celles portant sur l'environnement (LAURE¹, Grenelles², TECV dite « loi Royal »³...). Elles ne sont pas détaillées ici car elles n'ont eu qu'un impact indirect.

1.1. Un contexte législatif en bouleversement

1.1.1. LOTI : les bases de la législation du transport en France

Parmi les récentes lois d'aménagement du territoire, cinq principales ont impacté – ou vont impacter – le cadre législatif des mobilités.

Ce climat de réformes a commencé avec la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) de 1982. Cette dernière, première loi à s'intéresser de près à la question des mobilités sur le territoire national, est la première à définir la notion d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) : « collectivité publique [qui] a pour mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports » (Covivo, 2016).

Elle précise les acteurs des transports, leurs compétences et leur périmètre d'action. Ainsi, les « grosses communes ou (...) leur regroupements » sont Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) ; c'est-à-dire qu'elles sont en charge de l'organisation et la gestion des transports dans les limites de leur territoire : le Périmètre de Transports Urbains (PTU). Au-delà des PTU, l'organisation la compétence transports relève des départements : ils sont Autorité

¹ (Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, 1996)

² Grenelles de l'environnement 1 (LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, 2009) et 2 (LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, 2010)

³ (LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, 2015)

Organisatrice des Transports (AOT) non urbains. Enfin, les Régions sont AO des transports ferroviaires dans les limites de leur territoire (Covivo, 2016).

1.1.2. Le renouveau des intercommunalités

La LOTI a servi de base aux réformes territoriales suivantes, notamment les lois loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale dite « Chevènement » (du 12 juillet 1999) et de la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles (MAPTAM – du 27 janvier 2014), qui ont contribué à la réforme des intercommunalités. Celle de 1999 avait pour but de simplifier les structures intercommunales. Elle a abouti à la création de deux nouveaux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) : les Communautés de Communes et les Communautés d'Agglomération, basées sur des seuils de population (UTP, 2017). Ces deux nouveaux EPCI remplacent les anciens Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique (SIVU) et à Vocations Multiples (SIVOM). A partir de leur création, les limites des agglomérations valent PTU.

La deuxième refonte majeure de l'intercommunalité, de 2014, « a imposé la création » d'un nouvel acteur des mobilités urbaines. En effet, la réforme instaure neuf nouvelles métropoles de « droit commun », par exemple Bordeaux ou Nantes (Gerbeau, 2014). Ces métropoles sont parfois issues de la fusion de plusieurs Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI). C'est par exemple le cas de celle de Marseille, résultant de la fusion de six EPCI (UTP, 2017). Le paysage des transports change donc radicalement.

1.1.3. Loi NOTRe et nouvelle géographie des Régions

Les plus grands transferts de compétences s'opèrent à l'issue de la loi de Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe – du 7 août 2015). Celle-ci « redistribue » les compétences entre les acteurs, attribuant un rôle majeur aux Régions, dont la géographie se voit également modifiée. Comptant vingt-sept Régions avant 2015, la France n'en compte plus que dix-huit à compter du 1^{er} janvier 2016, suite à la fusion de sept d'entre elles. Désormais, celles-ci sont en charge de la compétence transport, devenant par conséquent Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Plus précisément, les collectivités nouvellement redéfinies ont pour mission l'organisation et la gestion « des services non urbains, réguliers ou à la demande », mais encore des transports scolaires (exception faite du transport des élèves handicapés, dont la

compétence reste à la charge des départements) et de « la desserte des îles françaises » (comme l'île d'Yeu en Pays de La Loire) (Cabinets Seban, 2015).

De plus, la notion de PTU disparaît au profit des Ressorts Territoriaux (RT) (Cabinets Seban, 2015). D'autre part, les Régions peuvent, si elles le souhaitent, déléguer cette compétence à une autre collectivité territoriale. Cependant, dans le cas où les transports seraient déjà organisés par un syndicat mixte (formé antérieurement à la loi), celui-ci reste AOM.

1.1.4. Après une logique d'élargissement, un retour à l'étrécissement

Une nouvelle réforme est en cours : la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM). La première version du projet de loi, présentée aux Assises de la mobilité en décembre 2017, laisse profiler (encore) une nouvelle répartition des compétences (Selosse, 2018a). Mais cette fois, au lieu d'un transfert « vers le haut » (recentralisation), celui-ci se ferait vers un nouvel échelon, encore mal défini : les Bassins de mobilité. Ceux-ci se substitueraient aux RT de 2015 (Garrigues, 2019a).

Le but est que 100% du territoire national soit couvert par une AOM. Actuellement, 30% de la population, répartie sur 80% du territoire, serait en « zone blanche » (zone non couverte par les transports publics). De plus, alors que les communautés de communes ont d'ores et déjà la possibilité d'exercer cette compétence mobilité, peu le font. En effet, plus de 90% de ces intercommunalités existantes ne sont pas AOM, mais auraient possibilité de le devenir à la suite de la LOM (Garrigues, 2019a).

Un autre objectif majeur de la LOM est de renforcer la collaboration entre acteurs. Pour y parvenir, des « contrats de mobilité » seraient instaurés entre Régions et AOM. Ce procédé vise à assurer une meilleure qualité et continuité de service, notamment dans les territoires où les différents acteurs refusent de travailler ensemble. De surcroît, ces contrats permettraient d'éviter « une suprématie des Régions sur les intercommunalités » (Selosse, 2018a).

C'est pourquoi le projet de loi prévoit de laisser les EPCI choisir deux compétences « à la carte » parmi une liste de quatre : transports scolaires, transports collectifs réguliers, mobilités actives, mobilités partagées. Les deux restantes resteraient du ressort des Régions. Il y a donc là un fort enjeu économique pour les EPCI. Mais cet enjeu constitue par la même occasion un risque pour les Régions : celui que les nouvellement compétentes intercommunalités choisissent les options les moins coûteuses pour elles (Selosse, 2018a).

Néanmoins, une question fait débat : celle de la date de prise de compétence. Alors que le ministère des transports prévoirait un délai d'un an (à compter de la promulgation de la loi), le Gart¹ plaide pour deux ans. Les Régions, elles, proposent un délai de six mois. Le but de cette échéance réduite serait de « laisser peu de temps aux communautés de communes pour étudier le sujet » et ainsi limiter le nombre de volontaires. La compétence délaissée reviendrait alors par défaut aux Régions, qui seraient autorités « de dernier ressort », les AOMR (AOM Régionales) (Selosse, 2018a).

Après examen du projet de loi, le Sénat a validé celui-ci le 2 avril 2019. Les principaux amendements votés précisent entre autres le délai de la prise de compétence. De fait, les communes auront jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider du transfert de la compétence mobilité à leur communauté de communes (au lieu du 30 septembre 2020 à l'origine). Cette compétence devra être mise en œuvre par l'AOM nouvellement désignée avant le 1^{er} juillet 2021. De plus, ces « comcom » pourront reprendre la compétence aux Régions, sur la base d'un commun accord. Par ailleurs, la LOM prévoit d'ouvrir l'accès aux transports scolaires à « des personnes tierces (personnes âgées ou isolées, salariés ou personnes démunies) » quand cet autocar traverse leur commune (Garrigues, 2019b).

¹ Groupement des Autorités Responsables de Transport

	Acteur/Loi	LOTI (1982)	LAURE (1996)	Chevènement (1999)	Grenelles de l'environnement (2009 et 2010)	MAPAM (2014)	TECV (2015)	NOTRe et réforme des Régions (2015)	LOM (2019 - 2020)
Compétences principales par acteur	Communes ou EPCI	AOTU		AOTU		Métropoles : AOT sur leur territoire		Métropoles : AOM sur leur territoire	EPCI : AOM sur leur territoire
	Département	AOT non urbains						AO de transport scolaire des élèves en situation de handicap	
	Région	AOT ferroviaires régionaux						AOM de leur territoire, sauf dans les limites des métropoles	AOM Régional par défaut
	Territoire d'action	PTU		- Création des CC et CA - CA deviennent PTU		- Nouvelles métropoles - Fusion de communes et d'intercommunalités		- Nouvelle géographie des Régions - PTU deviennent RTAOM	Bassins de mobilité

Tableau 1. Récapitulatif de l'impact des lois récentes sur les compétences et les territoires

Auteur : Chloé Dupuich

1.2. En Pays de La Loire, des réformes qui conduisent à une harmonisation des transports

1.2.1. Aléop, des enjeux plurilatéraux

Le 27 février dernier, la Région ligérienne dévoilait au public le nouveau nom de son réseau de transport : *Aléop*. Celui-ci regroupe les cinq réseaux jusqu'alors gérés par les départements, ainsi que le réseau régional originel (TER et autocars TER). Mais au-delà du nom, c'est le réseau entier qui évolue, afin de répondre à de multiples enjeux.

1.2.1.1. Enjeu politique : prospectives en vue de la LOM

La nouvelle marque doit permettre d'affirmer l'autorité et la visibilité de la Région au-delà de ses frontières. Par ailleurs cette réorganisation doit servir à préparer la collectivité aux mesures que préfigure la LOM. Ainsi, un réseau unifié servirait à la Région à se positionner comme chef de file en matière de mobilités. Cela permettrait également de mieux déterminer les sillons à déléguer aux acteurs qui en feraient la demande. De même, le découpage de la Région en secteurs d'analyse par le diagnostic donne une idée de ce que pourraient être les futurs bassins de mobilité.

1.2.1.2. Enjeu d'égalité des territoires : le Pacte régional pour la ruralité



Figure 1. Extrait du pacte régional pour la ruralité

Le Pacte régional pour la ruralité est une politique publique de la Région Pays de la Loire, visant à dynamiser les espaces ruraux et à réduire les inégalités territoriales (cf. Fig. 1 ci-dessus). Les transports sont un moyen d'y parvenir. Un des objectifs principaux de ce Pacte est de proposer une offre de transport public sur chaque commune ligérienne d'ici 2021. Actuellement, près de 280 communes, réparties dans 29 EPCI, seraient en « zone blanche », non couverte par les lignes régionales régulières ni par le TAD.

EPCI	Département	Nombre de communes non desservies	Nombre de communes dans l'EPCI	% non desservi
Pays de Fontenay-Vendée	85	21	26	81%
Pays de l'Huisne sarthoise	72	26	34	76%
Vendée, Sèvre, Autise	85	12	16	75%
Pays de la Châtaigneraie	85	13	18	72%
Pays de Mortagne	85	8	12	67%
Vallées de la Braye et de l'Anille	72	12	20	60%
Pays des Achards	85	5	9	56%
Loué-Brûlon-Noyen	72	16	29	55%
Sud Vendée Littoral	85	23	44	52%
Haute Sarthe Alpes Mancelles	72	20	40	50%
Loir-Lucé-Bercé	72	12	24	50%
Sud Sarthe	72	11	22	50%
Vendée Grand Littoral	85	10	20	50%
Sablé-sur-Sarthe	72	8	16	50%
Pays de Saint-Fulgent - les Essarts	85	5	10	50%
Pays des Herbiers	85	4	8	50%

Tableau 2. EPCI dont au moins 50% des communes sont en zone blanche ¹

Parmi eux, 16 ont au moins 50% de leurs communes en zone blanche (cf. Tableau 2. EPCI dont au moins 50% des communes sont en zone blanche ci-dessus). Ils font l'objet d'une analyse spécifique dans la synthèse des résultats du questionnaire (cf. « 2.2 Analyse des besoins de mobilité grâce à un questionnaire »).

¹ Dont l'arrêt de transport en commun (train, autocar ou TAD) le plus proche se situe à plus d'1km du centre bourg.

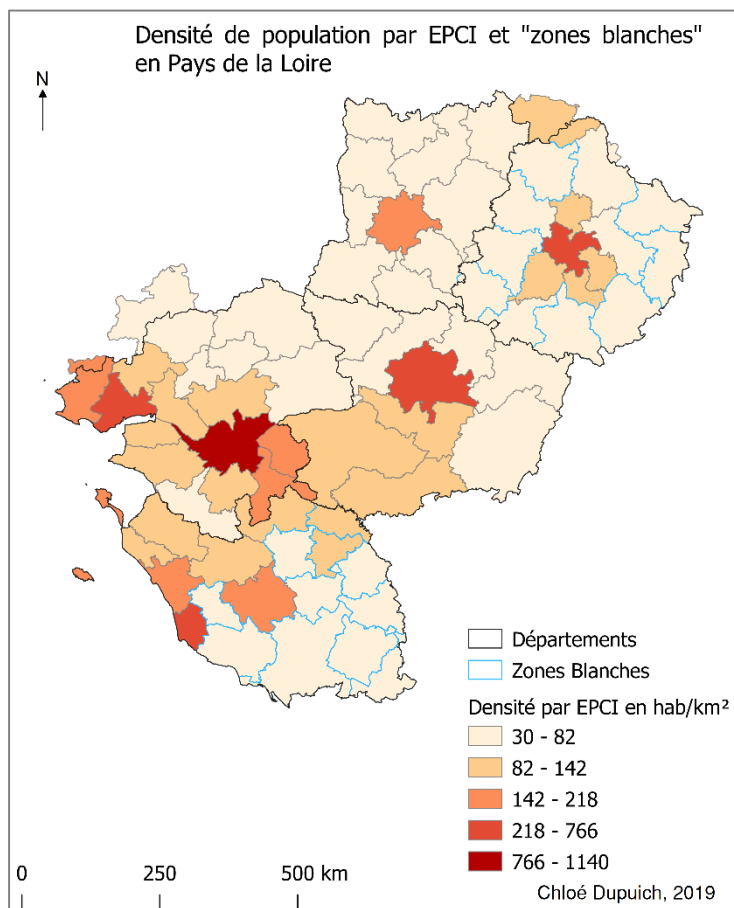


Figure 2. Densité de population et "zones blanches" en Pays de la Loire

Ces zones blanches sont en majorité regroupées sur deux départements : la Sarthe et la Vendée (cf. Figure 2. Densité de population et "zones blanches" en Pays de la Loire). Les sept EPCI sarthois les moins bien desservis se situent sur les marges extérieures du département, zones les plus éloignées par rapport à la métropole mancelle. En Vendée, ces neuf EPCI sont concentrés principalement dans l'Est et le Sud-Est. Dans ces deux départements, les zones blanches correspondent aux zones de peuplement les moins

denses. Elles comptent en moyenne 66 habitants/km², soit

presque la moitié de la moyenne régionale (de 123 habitants/km²). La répartition diffuse de la population sur ces territoires y complique l'organisation de transports en commun, puisqu'il est difficile d'y concentrer les flux.

1.2.1.3. Enjeu de développement de l'intermodalité

Un nom et un réseau uniques peuvent permettre de favoriser l'intermodalité. Ainsi, un projet de billet multimodal unique à l'échelle de la Région est actuellement en cours de réflexion, sa mise en place est prévue pour 2021. Ce même projet inclut une étude sur l'instauration d'une tarification intégrée, sorte de forfait multimodal dont le prix serait calculé à partir de la distance du trajet et du nombre de modes empruntés. Ces sujets ne sont pas développés ici car ce sont des travaux à part entière. Par ailleurs, ils sont déjà en cours d'étude par d'autres agents de la Région.

De plus, le développement prochain de modes de transport dits « innovants » (covoiturage, autopartage, etc.) et la réorganisation du réseau à laquelle va mener l'étude mobilité devraient permettre le rabattement sur des lignes de transport intra urbaines, interurbaines ou sur les gares. L'objectif est d'inciter la population à emprunter les transports collectifs (TC).

Jusqu'en 2015, les transferts de compétence induits par les réformes territoriales suivent une logique d'élargissement. Ils se font du plus petit échelon vers le plus grand. Mais en 2019, le projet de loi LOM envisage un transfert « vers le bas », des Régions aux intercommunalités ou groupement d'intercommunalités. De plus, elle introduirait un nouvel échelon : les bassins de mobilité. Dans ce contexte, la Région Pays de la Loire a entamé une réflexion pour établir un réseau de transport optimisé à l'échelle régionale. La collectivité a décidé d'harmoniser les six anciens réseaux départementaux en les regroupant sous un nom unique : *Aléop*. Cette harmonisation doit permettre de mieux déterminer les parties du réseau dont la gestion pourra être déléguée aux intercommunalités ou aux futurs bassins de mobilité. D'autres Régions françaises ont entamé une procédure similaire, telles que l'Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée avec son réseau liO (acronyme de Lignes interurbaines d'Occitanie), dévoilé en mai 2018 (« Découvrez "liO", le nouveau réseau régional des transports publics d'Occitanie », s.d.). Toutefois, dans le cas de cette dernière l'harmonisation pouvait sembler nécessaire, car elle fait suite à la fusion des deux anciennes Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées et regroupe treize départements. En outre, le nouveau nom n'est pas la seule démarche d'harmonisation du réseau ligérien. Afin d'avoir une meilleure connaissance du réseau actuel, un diagnostic des déplacements a été élaboré. Il doit servir de base à la création d'un réseau régional cohérent.

PARTIE 2 - UNE ETUDE MOBILITE POUR MIEUX APPREHENDER LES BESOINS DES LIGERIENS

A la suite du transfert de compétences, une réflexion est entamée en Pays de la Loire pour organiser un réseau de transports collectifs (TC) cohérent à l'échelle régionale. Comme évoqué précédemment, les réseaux anciennement départementaux ont été organisés indépendamment les uns des autres, il n'y a donc pas de cohésion entre eux. Un diagnostic a donc été élaboré, visant à identifier les éventuelles concurrences et/ou complémentarités entre ces anciennes structures, pour pouvoir par la suite les optimiser. Il est complété par un questionnaire, transmis à 69 EPCI de la Région, afin de cerner plus en détail leurs besoins (public cible, complément au réseau structurant, etc.).

La synthèse de ce diagnostic doit permettre de replacer le questionnaire dans son contexte. Les limites administratives des départements sont conservées pour une analyse plus fine qu'à l'échelle de la Région. Mais aussi car c'est le territoire des anciens réseaux, sur lesquels porte l'étude, et qui ont vocation à être améliorés.

2.1. Diagnostic de l'offre et de la demande : un territoire multipolarisé, par des pôles d'inégale influence

2.1.1. Méthodologie

2.1.1.1. Une analyse basée sur les mobilités pendulaires

Le diagnostic est basé sur les déplacements domicile-travail, pour de multiples raisons. Tout d'abord, car ils représentent la majorité des déplacements : « 62% de la population française est en emploi ou scolarisée » ce qui rend ces déplacements « structurants pour [la] mobilité quotidienne ». En effet, leur concentration dans le temps (à 75% aux heures de pointe) et l'espace (pôles d'emploi) les rend plus facile à canaliser par les TC interurbains ou intercommunaux, soit ceux organisés par la Région. De plus, les emplois, services et commerces sont souvent regroupés au sein des mêmes communes (TTK, Mensia et Satis Conseil, 2019).

Il n'existe actuellement pas de données sur les mobilités à l'échelle de la Région Pays de la Loire, c'est pourquoi l'analyse des déplacements (demande tous motifs) a été mesurée au moyen de trois sources principales :

- le recensement de la population de l'Insee de 2015 ;
- les données d'enquêtes ménage-déplacement du département de Loire-Atlantique et d'autres territoires français ;
- la fréquentation des réseaux de la Région (autocar/train).

Afin d'adapter les données des autres territoires à la population ligérienne, un coefficient multiplicateur a été appliqué, variant selon le type de commune concernée. Les recensements sont actualisés annuellement, ils précisent entre autres les lieux de domicile et de travail ou d'études, permettant de déduire les mobilités qui en résultent. A l'inverse, l'enquête de déplacement de Loire-Atlantique date d'il y a 10 ans et n'est que peu détaillée.

2.1.1.2. Découpage de la Région en secteurs d'analyse



Figure 3. Carte des 52 secteurs
Auteur : Mensia, 2019

Le diagnostic a abouti à un découpage de la Région en 52 secteurs d'analyse (en comptant les îles d'Yeu et Noirmoutier, qui constituent un secteur chacune) (cf. Figure 3. Carte des 52 secteurs. Deux critères principaux de cette sectorisation sont les déplacements (quantité, origine, destination) et les aires urbaines/unités urbaines (bassins d'emploi). Les limites de ces secteurs ont été adaptées au territoire (limites administratives des EPCI, grandes infrastructures, etc.) afin de mieux le représenter. Toutefois, certaines intercommunalités sont découpées entre

plusieurs secteurs d'analyse. C'est par exemple le cas de l'agglomération Mauges Communauté (Maine-et-Loire), dont la partie Ouest est polarisée par Nantes, tandis que la partie Est, elle, est plutôt tournée vers Angers. Ce découpage donne un aperçu de ce que pourraient être les futurs bassins de mobilité envisagés par la LOM. Ils seront bien sûr à préciser lorsque le concept aura été défini.

Le 7 février 2019 était une date capitale pour l'étude, puisque les résultats de ce diagnostic étaient présentés aux différents acteurs de la Région Pays de la Loire : intercommunalités, associations (FNTV, ASLO, etc.), sociétés privées (SNCF)... Dans le but d'adapter au mieux les futurs scénarios aux besoins de mobilités, un questionnaire a été transmis aux EPCI ligériens (cf. Annexes 1 et 2). La méthodologie et les résultats de ce questionnaire seront abordés dans une prochaine partie (cf. « 2.2

Analyse des besoins de mobilité grâce à un questionnaire »).

2.1.2. Synthèse des résultats

2.1.2.1. A propos de l'offre (temps d'accès en TC)

Dans les cinq départements, il y a une bonne connexion des préfectures au reste de leur département respectif (temps de parcours inférieur à 1h), mais plus compliquée depuis les autres départements (2 à 3h). Cependant, cette difficulté d'accès varie selon les territoires et les modes de transport.

Sur les trajets longue distance (interdépartementaux), le rail est privilégié. A l'inverse, l'offre autocar est plus développée pour les trajets locaux (intra départementaux). Cette différence s'explique par l'organisation des réseaux routiers par les départements, les mêmes qui ont été transférés aux Régions en 2015. Les liaisons ferroviaires régionales étaient, elles, déjà de la compétence de ces dernières collectivités avant la loi NOTRe.

Il y a une bonne interconnexion entre les départements situés sur la même latitude : Sarthe – Mayenne, Loire-Atlantique – Maine-et-Loire. En revanche, la Vendée est en isolée, tant géographiquement (extrême Sud de la Région, son seul département ligérien limitrophe est la Loire-Atlantique au Nord), que par sa connexion au reste du territoire. Cet isolement se traduit par un réseau en étoile autour de La Roche-sur-Yon et une liaison vers Nantes, laissant en marge certaines zones du département (notamment Est et Sud-Est, correspondant aux zones blanches). La connexion entre ces zones et le chef-lieu vendéen ou les autres pôles départementaux (à l'exception de Nantes) ne se fait pas en moins de 3h. A l'échelle de la Région, quatre axes ferroviaires majeurs se distinguent :

- Nantes – Angers – Le Mans ;
- Le Mans – Laval ;
- Laval – Ernée – Nantes ;
- Nantes – La Roche-Sur-Yon.

Les étoiles ferroviaires nantaise et angevine sont fortement sollicitées, en partie à cause des liaisons susmentionnées. Dans la métropole nantaise, le tram-train, permettant une bonne desserte du périurbain, contribue également à la forte fréquentation du réseau.

En matière de réseaux de TC routiers, les principales agglomérations ligériennes (Nantes, Angers, Le Mans) bénéficient de nombreuses lignes entrantes. Au Mans, celles-ci convergent vers la gare routière. Le Maine-et-Loire dispose d'une bonne complémentarité entre les modes routiers et ferroviaires, à l'inverse de la Sarthe où, hormis l'axe Le Mans – la Flèche, aucune liaison n'est particulièrement valorisée. Il en va de même en Vendée, où, sur 15 lignes, seulement 3 se distinguent par une fréquence plus importante (La Roche-sur-Yon – Luçon ou Challans, Les Herbiers – Montaigu – Nantes).

2.1.2.2. A propos de la demande (déplacements)

Dans l'ensemble des Pays de la Loire, les déplacements pour motif professionnel sont généralement ceux qui ont la plus longue portée : ils s'effectuent jusqu'à deux secteurs d'écart du secteur de résidence. Les échanges avec d'autres Régions ont lieu principalement dans les secteurs limitrophes de celles-ci. De même, les échanges entre départements sont majoritairement entre secteurs voisins.

A l'échelle régionale, plus d'un tiers des déplacements quotidiens (36,5%) s'effectuent au sein des quatre principaux Ressorts Territoriaux (RT), c'est-à-dire ceux qui génèrent plus de 0,4 Millions de déplacements quotidiens : Nantes, St-Nazaire, Angers, Le Mans. Moins de 9% sont issus d'échanges entre RT. Enfin, plus de 50% s'effectuent à l'intérieur des limites administratives de la Région, mais ne sont ni d'origine ni à destination des RT. Parmi ceux-ci, 60% sont internes à la commune de résidence.

Il y a donc une forte polarité des RT, bien qu'ils ne représentent pas la majorité des origine-destination des déplacements. Cela peut s'expliquer par la présence de multiples autres pôles générateurs de mobilité, d'importance inférieure aux RT en termes de nombre de déplacements. Deux types de pôles se distinguent alors : ceux d'Attraction Etendue (PAE)¹ et ceux d'attraction

¹ Ils correspondent aux pôles urbains des grandes Aires Urbaines et/ou Unités Urbaines, lieux où se concentrent les emplois.

locale (ex : Cholet en Maine-et-Loire). Les déplacements hors motif professionnel sont les plus locaux. Ils sont majoritairement concentrés dans le secteur de résidence (à 85%).

La Loire-Atlantique et la Vendée sont les seuls départements multipolarisés. Dans le premier, les pôles nantais et nazairien sont d'inégale influence : l'attraction de Nantes est plus étendue. Au contraire, le second département se caractérise par l'existence de plusieurs pôles, d'influence à peu près égale. Les autres départements n'ont qu'un PAE chacun, qui correspond à la préfecture. Le Maine-et-Loire, malgré une forte influence du pôle angevin, connaît une forte évasion vers les autres départements, principalement depuis les secteurs limitrophes de ceux-ci. En effet, le territoire est central dans la Région, il possède une frontière avec chacun des autres départements ligériens. L'attraction de Nantes s'étend sur ce territoire jusqu'à Mauges et Angers. En Mayenne, Laval polarise la majorité des déplacements. Les secteurs frontaliers d'autres départements génèrent des déplacements vers les autres PAE ligériens (Angers, Le Mans). Hors de la Région, la métropole rennaise exerce également une forte influence sur le territoire mayennais. Pour finir, en Sarthe, l'influence du pôle manceau s'étend sur l'ensemble du département, attirant des flux de l'ensemble des secteurs du territoire. Vers l'extérieur du département, les échanges s'effectuent majoritairement entre secteurs limitrophes, dont 40% vers un autre PAE des Pays de la Loire. Les flux vers l'extérieur de la Région depuis la Sarthe représentent 2% des déplacements régionaux. Ils ont pour destinations principales Alençon et Tours.

2.2. Analyse des besoins de mobilité grâce à un questionnaire

2.2.1. Méthodologie

2.2.1.1. Echantillon et transmission du questionnaire

Afin de confirmer le diagnostic et mieux cerner les besoins de mobilité de la Région, un formulaire de consultation a été élaboré (cf. Annexes 1 et 2). Sur les 71 EPCI qui composent la Région des Pays de La Loire, seuls 69 ont été interrogés : les agglomérations de Redon et d'Alençon n'ont que quelques communes en Pays de La Loire, leur siège est situé dans une autre Région (respectivement Bretagne et Normandie). L'île d'Yeu représente un cas particulier puisqu'elle ne fait partie d'aucune intercommunalité, elle est considérée comme commune isolée. Son seul lien avec la Région est l'organisation de la liaison maritime entre l'île et le continent, il a donc été considéré que ses seuls besoins en mobilité pouvaient se porter sur cette liaison. Or, celle-ci fait déjà l'affaire d'études spécifiques, portées par d'autres agents régionaux. Toutefois, le questionnaire est ouvert à d'autres structures qui auraient demandé à le renseigner, telles que les pôles métropolitains, syndicats mixtes... Par exemple, une intercommunalité mayennaise a mandaté le Centre Intercommunal d'Action Sociale (CIAS) pour répondre en son nom.

L'échelle des EPCI a été choisie car elle représente un échelon central parmi ceux des autres collectivités locales, entre les communes, les pays, les départements... C'est également un échelon présent dans la majorité des documents de planification tels que le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) ou le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal). Il est également mis en avant par la LOM, puisque des EPCI ou groupements de ceux-ci se verront confier certaines compétences.

Le lien vers le questionnaire en ligne a été transmis par mail aux différents EPCI. Il se décline en deux versions :

- « Grandes agglos » (les six PAE mis en exergue par le diagnostic, soit les cinq chefs-lieux départementaux et St-Nazaire) ;
- « Petites agglos » (les 63 autres EPCI, dont 56 ont répondu).

Ces deux questionnaires feront l'objet d'analyse séparée puisque les questions sont différentes, excepté celles portant sur les projets : 2.7 et 2.8 du « grandes agglos », 3.1 et 3.2 du « petites agglos ». Ces dernières seront traitées dans la partie suivante (cf. « Partie 3 –

« l'altermobilité », affirmation d'un nouveau paradigme »), afin de les mettre en parallèle avec le contexte actuel plus global, d'affirmation de nouvelles mobilités.

En premier lieu, le formulaire pour les petits EPCI interroge sur la concordance des conclusions du diagnostic de leur secteur (transmis à la suite de la journée du 7 février) avec leurs observations. Dans une deuxième partie, des questions portent sur l'offre et la demande de mobilité au sein de l'intercommunalité. Enfin, en troisième partie, les EPCI sont questionnés sur leurs projets en matière de services innovants (covoiturage, autopartage...) et de transports à motorisation alternative (GNV, hydrogène...).

2.2.1.2. Méthode d'analyse des réponses

Afin de faire suite au diagnostic, seules les questions concernant l'offre (mode complémentaire au réseau structurant) et la demande (public cible) seront traitées ici. Les autres questions (portant sur les projets et l'intermodalité) seront traitées dans la prochaine partie (cf. « Partie 3 – « l'altermobilité », affirmation d'un nouveau paradigme »). Pour une analyse pertinente et pour permettre une comparaison entre les territoires, les résultats seront présentés à quatre échelles différentes :

- 56 EPCI (les 56 « petites agglos » qui ont répondu), pour mettre en exergue la tendance générale ;
- Départements, déjà pour permettre une confrontation entre les territoires, puis parce que c'est le territoire des anciens réseaux dont la Région a récupéré la compétence ;
- 6 PAE (destinataires du questionnaire « grandes agglos ») ;
- Zones blanches (EPCI dont au moins 50% des communes n'ont pas d'offre TC), car dû à leur enclavement, ces territoires pourraient avoir des besoins spécifiques, en marge de la tendance générale.

Le questionnaire « grandes agglos » étant différent, il nécessite une analyse spécifique. Ses questions étant davantage en lien avec les projets ou les nouvelles mobilités, elles seront vues dans la partie dédiée (Partie 3 - p.39). Les scolaires (écoliers, collégiens, lycéens) n'entrent pas dans le cadre de l'étude, car leur besoin de mobilité est déjà assouvi par le service scolaire. Les apprentis et étudiants, quant à eux, sont considérés comme salariés.

2.2.2. Résultats

2.2.2.1. Un fort taux de réponse par département, excepté en Vendée

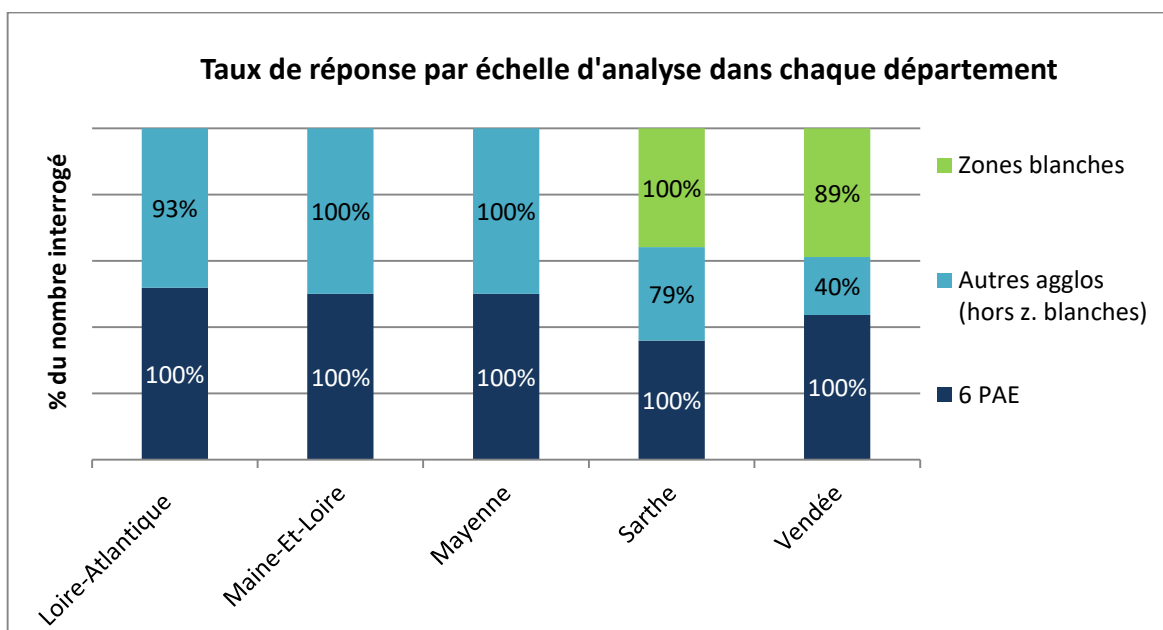


Figure 4. Taux de réponse au questionnaire par échelon d'analyse dans chaque département

Au total, 91% des 69 EPCI ligériens interrogés ont répondu au questionnaire. Les départements du Maine-et-Loire et de la Mayenne sont ceux au plus fort taux de réponse, soit 100%. En revanche, les intercommunalités vendéennes sont les moins nombreuses à avoir répondu (65% au total). En Loire-Atlantique, seule la réponse d'un EPCI manque, ce qui représente 6% des interrogés du département. En outre, 100% des grandes agglomérations ont répondu, tandis qu'une seule de celles des EPCI en zone blanche manque, soit environ 10% de ceux-ci. Par conséquent, au vu du nombre total de retours, les réponses peuvent être considérées comme représentatives.

Analyses par département – public cible

« De quel public émane le plus de demandes en matière de mobilité ? Les déplacements vers les établissements scolaires n'entrent pas dans le champ de cette étude. Classer de 1 à 6 »

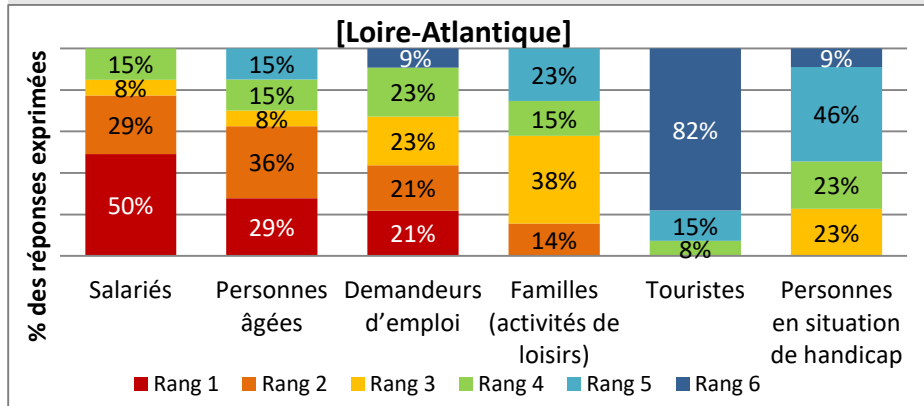


Figure 5. Demandes de mobilité en Loire-Atlantique

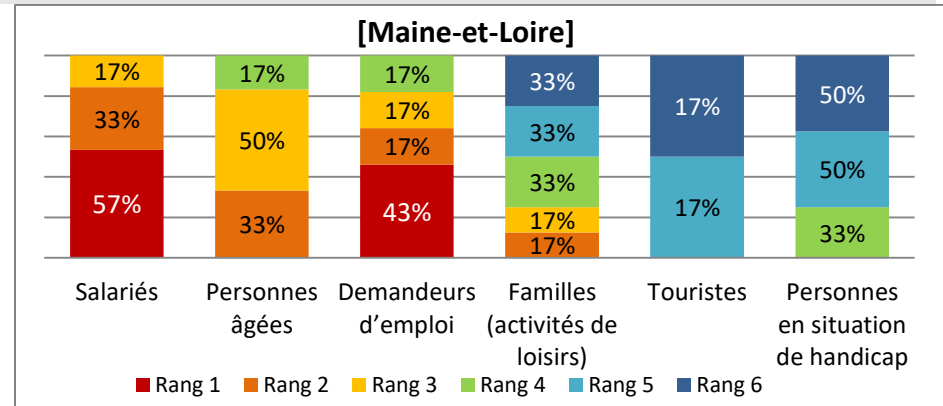


Figure 6. Demandes de mobilité en Maine-et-Loire

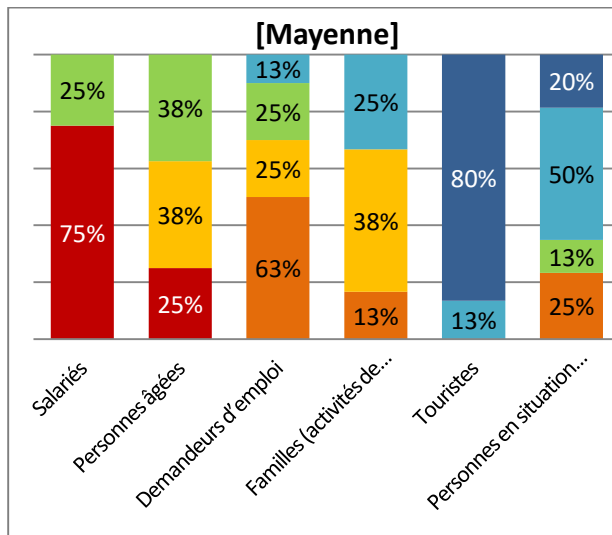


Figure 7. Demandes de mobilité en Mayenne

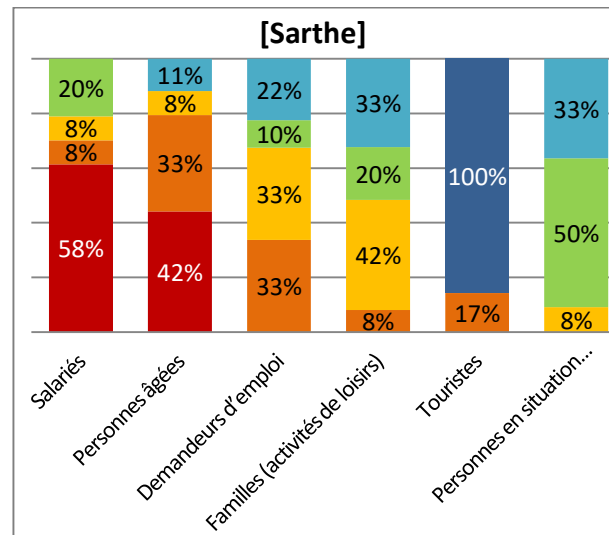


Figure 8. Demandes de mobilité en Sarthe

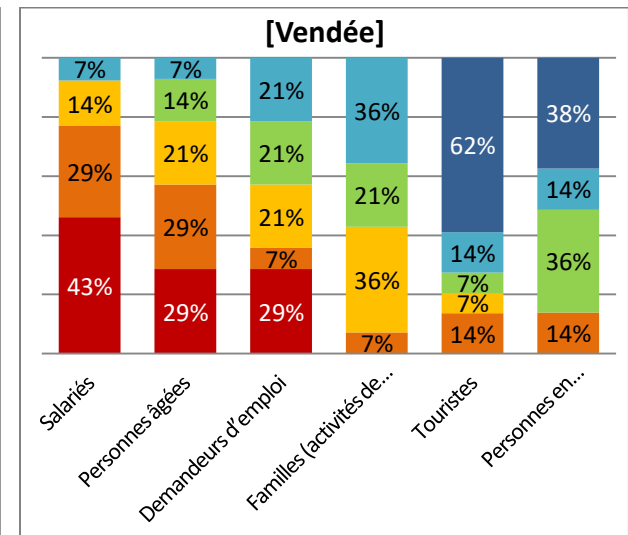


Figure 9. Demandes de mobilité en Vendée

2.2.2.2. Public cible : les actifs prioritaires

« De quel public émane le plus de demandes en matière de mobilité ? Les déplacements vers les établissements scolaires n'entrent pas dans le champ de cette étude. Classer de 1 à 6 »

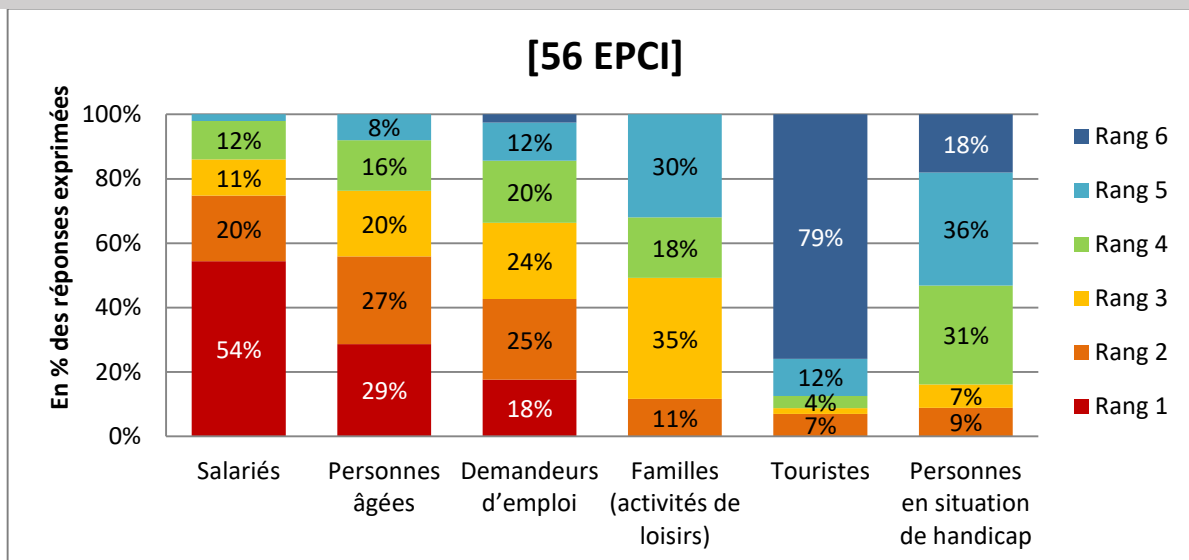


Figure 10. La demande de mobilité selon les intercommunalités

Ce graphique présente la proportion de chaque public par rang. Les pourcentages expriment la part d'un public à chaque rang, c'est-à-dire la part de répondants qui ont sélectionné ce public au rang 1, puis au rang 2... Ainsi, 55% des répondants ont sélectionné les salariés au rang 1 ; 27% ont choisi les personnes âgées, etc. Les rangs représentent l'ordre d'importance (de 1, le plus important, à 6, le moins important).

Sur l'ensemble des réponses, les actifs arrivent au premier rang, qu'ils soient occupés (salariés) ou non (demandeurs d'emplois). Ainsi, cette catégorie représente plus de 70% des réponses du rang 1, avec 54% de salariés et 18% de demandeurs d'emploi. C'est également la population prioritaire dans les départements, où son taux varie de 43% (en Vendée) à 100% des réponses (en Maine-et-Loire) au rang 1. Les 30% restants sont constitués de personnes âgées.

En revanche, les cas de la Mayenne et de la Sarthe font exception : dans ces territoires, le rang 1 est partagé entre les salariés et les personnes âgées. Dans le premier département, cette population représente un quart des réponses (25%). Les salariés constituent les trois quarts restants (75%). Dans le second, l'écart entre les deux populations est plus faible, elles se partagent le premier rang presque équitablement : 58% de salariés pour 42% de personnes

âgées. Toujours au premier rang, en Vendée, la proportion de personnes âgées et de demandeurs d'emploi est égale (29%).

Cette tendance semble logique, puisque cette catégorie constitue la part de la population la plus importante. Leur besoin de mobilité est le plus régulier et le plus fréquent, leurs déplacements se concentrent en semaine et aux heures de pointe. Ils représentent donc la catégorie de demande pour qui il existe déjà une offre. Néanmoins, la part de personnes âgées plus ou moins importante selon les départements peut être le signe d'une population vieillissante. Ainsi, les départements aux plus faibles densités de population (Mayenne et Sarthe) sont les mêmes qui désignent les personnes âgées comme public prioritaire majeur, après les salariés.

Contrairement aux actifs, les personnes âgées sont moins mobiles et se déplacent généralement en dehors des heures de pointe. Elles représentent plutôt la demande pour laquelle l'offre n'est pas adaptée, l'offre de transport optimale étant organisée aux heures de pointe.

A l'inverse du premier rang, où les réponses sont concentrées dans trois catégories de public, les réponses du second rang sont inégalement réparties sur l'ensemble des catégories. La tendance générale est similaire à celle du premier rang. La majorité des réponses est partagée entre les actifs (46%) et les personnes âgées (environ 30%) ; la composition des 24% restants varie selon les départements.

Ensuite, il y a une part faible voire inexistante de touristes et de personnes en situation de handicap ; ces deux catégories n'ont été sélectionnées au rang 2 qu'en Sarthe (17% de touristes) et en Vendée (14% de touristes, autant que de personnes en situation de handicap). En Mayenne, aucun EPCI n'a sélectionné les salariés à ce rang du classement ; dans ce département, le rang 2 est seulement composé des demandeurs d'emploi (63%), des personnes en situation de handicap (25%) et des familles (13%).

En Maine-et-Loire au contraire, ce rang est constitué à 50% d'actifs, dont deux tiers de salariés et un tiers de demandeurs d'emploi (respectivement 33 et 17% des réponses du rang 2).

En dernier lieu, le taux de familles varie du simple au double suivant les territoires : de 7% (en Vendée) à 14% (en Loire-Atlantique). De plus, les taux de familles les plus faibles à ce rang se trouvent là où celui de personnes âgées est le plus élevé, soit en Sarthe et Vendée. Ce constat appuie la théorie d'une population vieillissante dans ces territoires.

Au rang 3, comme au rang précédent, les réponses sont inégalement réparties entre l'ensemble des propositions. Toutefois, c'est à partir de ce rang que les différences entre les départements s'accroissent. Ainsi, la Vendée est le seul département à placer les touristes à cette place du classement, bien que la part de ceux-ci soit négligeable (7%). La Loire-Atlantique et la Sarthe sont, eux, les seuls à classer les personnes en situation de handicap à ce rang (à respectivement 23 et 8%).

Le public des familles, incarnant les déplacements pour le motif loisir, est le plus représenté (35% des réponses de ce rang). Sans compter le Maine-et-Loire, ce public est également classé à la troisième place par environ un tiers des EPCI dans chaque département : de 36% en Vendée, à 42% en Sarthe. Ce dernier fait exception, seulement 17% des répondants de ce territoire ont classé les familles au troisième rang, à égalité avec les demandeurs d'emplois.

Les déplacements pour le motif loisir se concentrent principalement les weekends et en période de vacances scolaires, c'est donc une offre plus diffuse dans le temps mais plus concentrée dans l'espace. En effet, le diagnostic précédemment évoqué a révélé que ces déplacements sont les plus locaux, ils s'effectuent majoritairement au sein du secteur, voire de la commune de résidence (cf. « 2.1.2.2 A propos de la demande (déplacements) »). Pour autant, ce public ne semble pas considéré comme hautement prioritaire par les collectivités puisqu'il ne se situe qu'à la moitié du classement.

Toujours dans le département d'Angers, le rang 3 est composé à 50% de personnes âgées. En effet, cette catégorie n'étant pas présente au second rang du classement dans ce territoire, elle l'est forcément davantage aux autres rangs.

Enfin, il reste une part modérée d'actifs occupés, ou non, à ce rang à travers les départements. Leur part varie de 25% en Mayenne (constituée uniquement de demandeurs d'emploi), à 41% en Sarthe (dont 33% de demandeurs d'emploi et 8% de salariés). Les actifs non occupés peuvent représenter un véritable enjeu selon les territoires, car les solutions de mobilité

qui leur sont proposées ne sont pas toujours adaptées. C'est pourquoi ils sont assez hautement prioritaires, apparaissant en forte proportion entre les rangs 1 et 3. Bien qu'ils soient le plus souvent sélectionnés au rang 2, ils ne sont majoritaires nulle part dans le classement global (à l'échelle des 56 EPCI).

A l'instar des rangs 2 et 3, les réponses du rang 4 sont inégalement réparties sur l'ensemble des catégories du classement. En revanche, ce même rang voit entrer dans le classement des catégories jusque-là non représentées. C'est par exemple le cas des touristes en Loire-Atlantique, bien qu'ils ne constituent que 8% des réponses. De même, d'autres catégories « disparaissent » : en Maine-et-Loire, les salariés ne sont plus présents dans le classement au-delà de la troisième place. En Vendée, cette même catégorie n'est sélectionnée par aucun EPCI au rang 4, l'est à nouveau au rang suivant.

Le taux de touristes est toujours faible à inexistant, ils ne sont que dérisoirement représentés en Loire-Atlantique (à 8%) et en Vendée (à 7%). En outre, la part d'actifs à cette quatrième place du classement est toujours assez significative, mais plus faible qu'aux rangs précédents. Sa proportion ne dépasse pas les 50%, en Mayenne (dont la moitié d'occupés et l'autre moitié non occupés).

Les rangs 4 et 5 rassemblent en majorité les personnes en situation de handicap. Celles-ci font partie des publics les moins prioritaires : sur l'ensemble des réponses, elles ne représentent que 9% du rang 2, et 36% du rang 5, où elles sont majoritaires.

Leur mobilité est souvent gérée par des transporteurs privés ou des associations (exemple : le Groupement Pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques – GIHP), les intercommunalités doivent donc considérer que leur besoin en la matière est déjà assouvi. Par exemple, en Sarthe, un TAD spécial leur est destiné : le service *Mobili'tis*. Cette catégorie de population est donc généralement moins visée par les transports collectifs.

A l'image du rang précédent, des catégories de public qui n'étaient jusqu'alors pas au classement y font leur entrée à cet avant-dernier rang. C'est le cas des touristes en Maine-et-Loire (17% des réponses) et en Mayenne (13% des réponses).

Dans ce dernier département, ainsi qu'en Vendée et Sarthe, quelques EPCI ont estimé que les demandeurs d'emploi faisaient partie des publics les moins prioritaires : à 13% dans le premier département, 21% dans le deuxième et 22% dans le troisième.

Contrairement aux autres, la Vendée est le seul territoire où tous les publics sont représentés en ce rang 5. C'est aussi le seul où subsiste une part de salariés, bien que relativement faible (7%), alors que cette catégorie n'apparaît plus dans les autres départements depuis le rang précédent.

D'autre part, il y a une certaine homogénéité du taux de familles à ce rang à travers les départements : de 23% (en Loire-Atlantique) à 36% (en Vendée). De même pour la part touristes, comprise entre 13 et 17% (en Mayenne et Maine-et-Loire). En revanche, la proportion de personnes en situation de handicap est, elle, fortement variable, comprise entre 14% (en Vendée) et 50% en (Maine-et-Loire), sans compter la Sarthe où ce public n'est pas représenté au rang 5.

Les touristes, rarement sélectionnés avant le rang 4, sont les derniers du classement. Sur l'ensemble des réponses, ils ne sont majoritaires qu'au rang 6, où ils sont désignés par près de 80% des répondants. Cependant, des intercommunalités vendéennes et sarthoise font exception en désignant cette population comme deuxième sur l'échelle des publics prioritaires, à respectivement 17 et 12%. A l'inverse, en Loire-Atlantique, 82% des répondants estiment que ce public est le moins prioritaire. Ce public est également majoritaire au rang 6 dans tous les départements, notamment en Sarthe où 100% des répondants l'ont classé dernier. Dans quasiment l'ensemble de ces territoires, le dernier rang est composé exclusivement des touristes et des personnes en situation de handicap. Cependant, les départements nantais et angevin font exception, le premier car il présente encore une faible part de demandeurs d'emploi (9%) ; dans le second, car la part de touristes est minoritaire à ce rang. Sur ce dernier territoire, le sixième rang se décompose en 50% de personnes en situation de handicap, 33% de familles et seulement 17% de touristes. La proportion de ce public par rapport à la population permanente étant variable, leurs flux sont donc plus difficiles à capter par les TC que ceux des actifs, quotidiens. Cet afflux de peuplement n'étant concentré qu'en haute saison, il paraît normal que les collectivités préfèrent privilégier la population permanente. De plus, l'offre de transport à

destination des saisonniers peut être basée sur les lignes régulières, notamment en renforçant la fréquence de celles-ci.

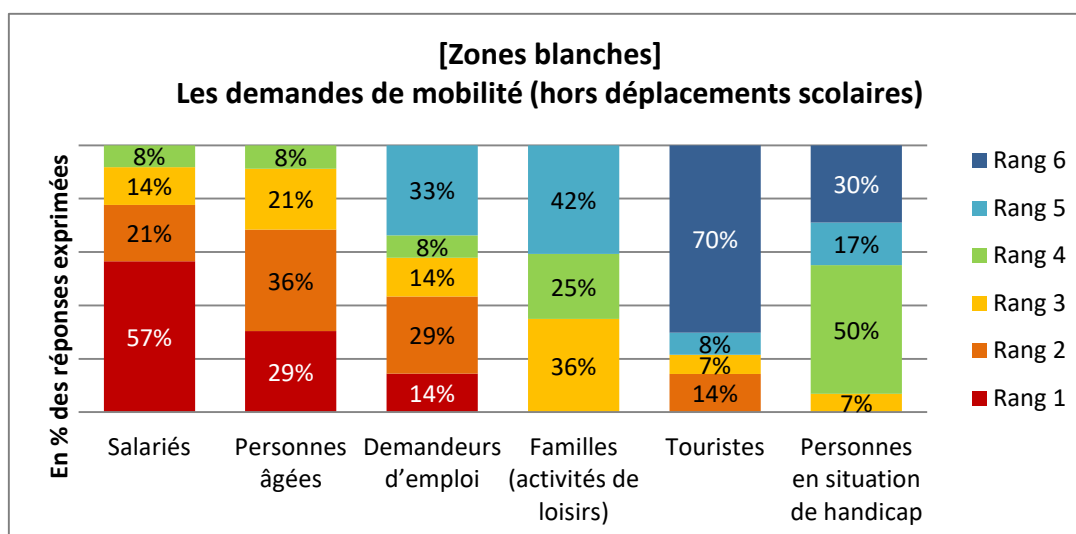


Figure 11. Demandes de mobilité en zone blanche

Pour finir, dans les zones blanches, la tendance générale est la même qu'à l'échelle de l'ensemble des réponses : le trio Salariés – personnes âgées – demandeurs d'emploi représente les publics les plus hautement prioritaires pour les collectivités. Aussi, les familles sont majoritaires au troisième rang (36%), mais à la différence de la tendance générale, c'est également la catégorie la plus représentée au cinquième rang (42%). En dernier lieu, les personnes en situation de handicap sont également majoritaires au rang 4, duquel elles représentent 50% des réponses. La plus forte proportion de cette population dans les zones blanches qu'à l'échelle globale est peut-être liée à l'enclavement de ces territoires, souvent difficiles d'accès sans véhicule. Sans un service de transport adapté, à défaut d'une ligne régulière accessible aux personnes à mobilité réduite, et sans accompagnant, les mobilités de ces personnes sont donc très restreintes.

Analyses par département – mode complémentaire

« Quel serait le mode de déplacement complémentaire au réseau structurant (lignes de cars et train) que vous souhaiteriez améliorer en priorité dans votre bassin ? Classer de 1 à 5 »

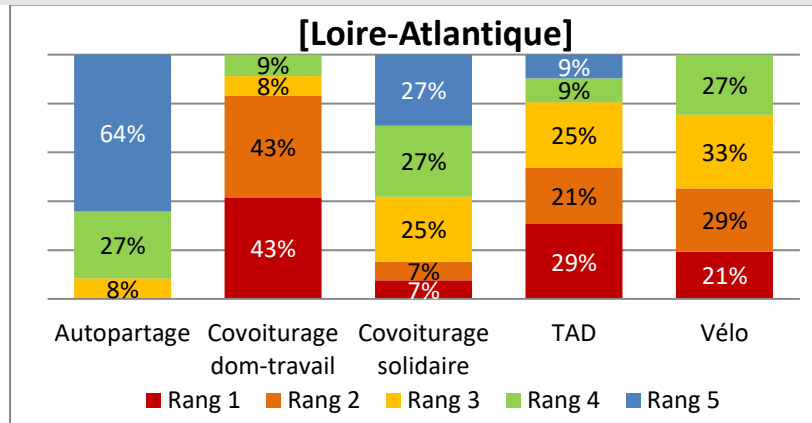


Figure 12. Mode complémentaire en Loire-Atlantique

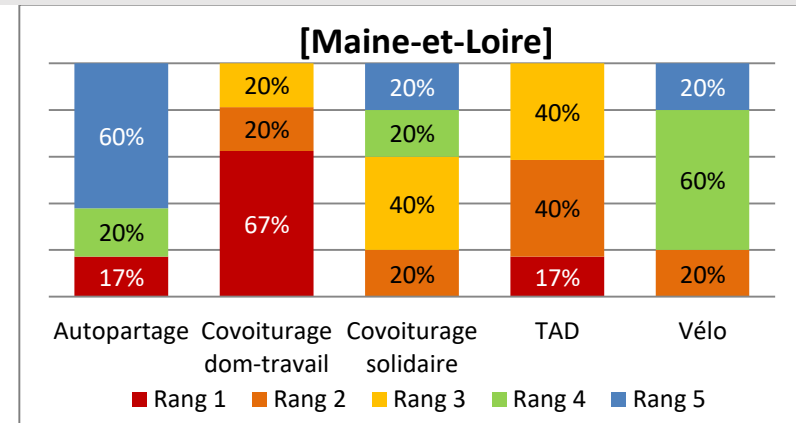


Figure 13. Mode complémentaire en Maine-et-Loire

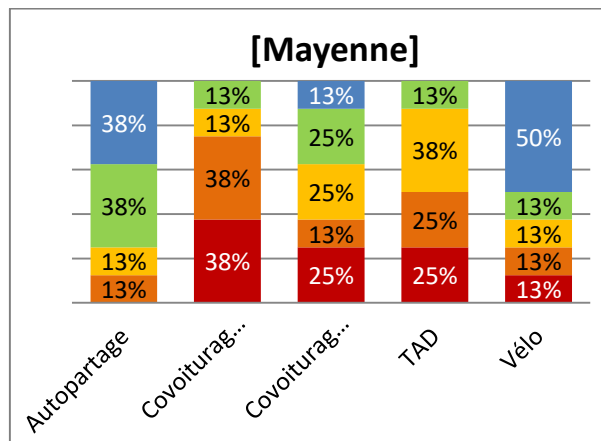


Figure 14. Mode complémentaire en Mayenne

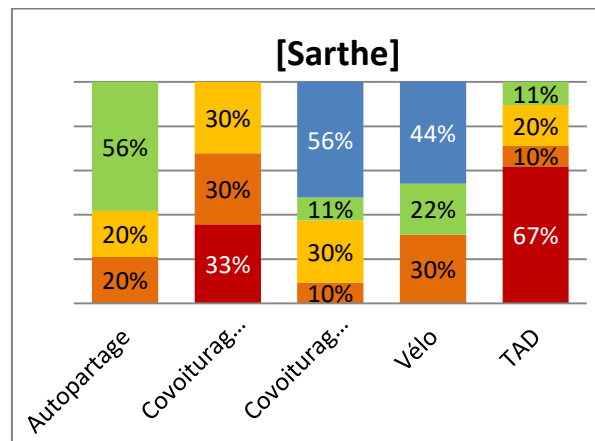


Figure 15. Mode complémentaire en Sarthe

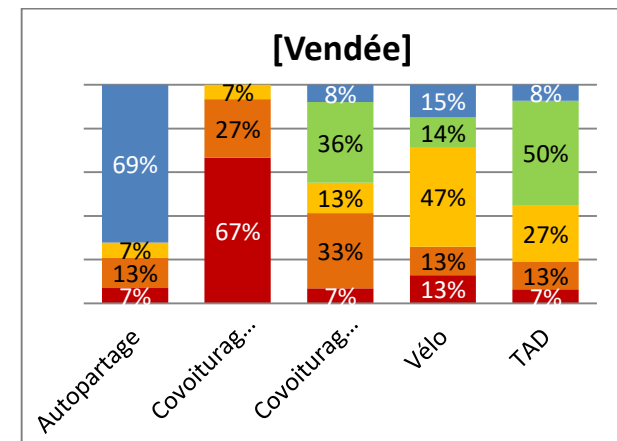
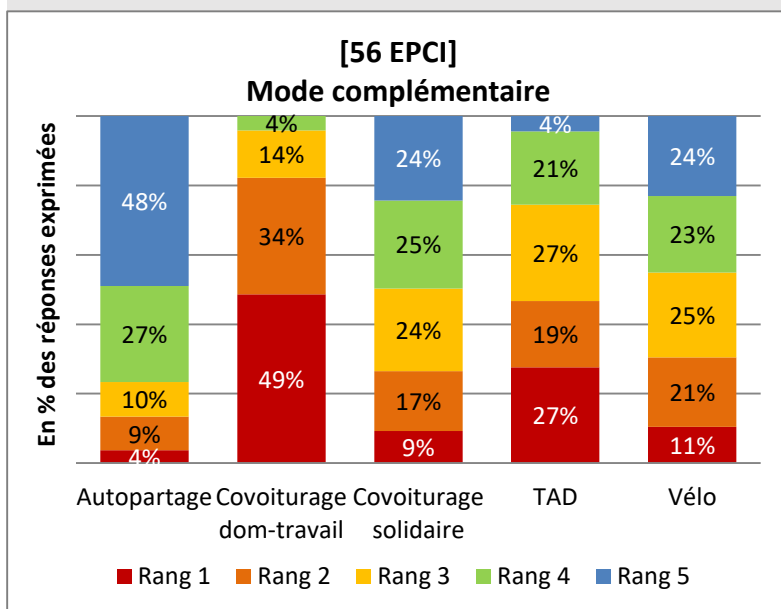


Figure 16. Mode complémentaire en Vendée

2.2.2.3. Le covoiturage, mode privilégié en complément du réseau structurant

« Quel serait le mode de déplacement complémentaire au réseau structurant (lignes de cars et train) que vous souhaiteriez améliorer en priorité dans votre bassin ? Classer de 1 à 5 »



Comme pour la question précédente, ce graphique présente la part de chaque mode par rang. Ici aussi, les pourcentages expriment le taux de répondants qui ont sélectionné le mode de déplacement donné, à chaque rang. Ces derniers symbolisent l'ordre de priorité (de 1, le plus hautement prioritaire, à 6, le moins prioritaire).

Figure 17. Mode complémentaire au réseau structurant

A l'échelle des 56 réponses, le covoiturage régulier (ou domicile – travail)¹ et le TAD sont les deux modes qui arrivent en tête du classement, cumulant à eux deux près de 80% des réponses du rang 1. Ensuite, le vélo et le covoiturage solidaire sont représentés en proportion presque égale à chaque rang entre le deuxième et le dernier, bien qu'ils ne soient majoritaires dans aucun. Il en va de même pour le TAD entre le premier et le quatrième rang.

Le covoiturage régulier est le mode le plus hautement prioritaire aux deux premiers rangs. De plus, c'est le seul mode à ne pas être sélectionné au rang 5, appuyant encore plus son importance dans le classement. A l'inverse, l'autopartage est très peu sélectionné avant le rang 4. Le TAD, quant

¹ Le covoiturage régulier, ou domicile-travail, est un mode de déplacement adressé principalement aux salariés (en tant que passager ou conducteur), ceux-ci se déplaçant quotidiennement.

à lui, représente la majorité des réponses du rang 3, à part presque égale avec le vélo et le covoiturage solidaire à la même place du classement.

Néanmoins, la tendance générale n'est représentative que de la moyenne de l'ensemble des réponses, elle ne permet pas de faire ressortir les nuances entre les territoires, nombreuses sur cette question.

Tout d'abord, l'un des rares points communs entre les départements est la présence majoritaire du covoiturage domicile-travail au premier rang du classement, bien que sa proportion varie presque du simple au double : de 38% (en Mayenne) à 71% (en Vendée). Seule la Sarthe fait exception, où le TAD devance le covoiturage régulier de 34% au rang 1. Ce même covoiturage est également majoritaire au second rang dans trois départements de la Région sur cinq ; en Loire-Atlantique et Mayenne, sa proportion est la même aux deux premiers rangs (43% et 38%). En Sarthe, sa proportion est quasiment égale aux trois premiers rangs, environ 30% dans chaque.

Par contre, son taux au rang 3 fluctue fortement selon les départements : de 7% (en Vendée) à 30% (en Sarthe). Étonnamment, la Loire-Atlantique est le seul département où le covoiturage régulier apparaît en quatrième position du classement (à 9%), le mode de déplacement n'étant plus représenté au-delà du rang 3 ailleurs. Dans ce même département, le TAD ou le covoiturage solidaire¹ sont les modes privilégiés au rang 3 (à 25% chacun), diminuant d'autant la part de l'autre forme de covoiturage.

Cette deuxième forme de covoiturage n'est pas ou peu représentée à la première place du classement. Elle obtient au minimum 7% et au maximum 25% des réponses pour ce rang. En Vendée, le mode représente la majorité des réponses (36%) pour le second rang. Au même rang dans les autres départements, son taux n'excède pas les 20% (en Maine-et-Loire et Mayenne), voire les 10% (en Loire-Atlantique et Sarthe).

¹ Le covoiturage et les mobilités dites « solidaires » sont destinés à des personnes démunies et sans solution de transport, telles que les demandeurs d'emploi, les personnes âgées ou isolées...

En troisième place du classement, sa proportion tend à augmenter par rapport aux rangs précédents, bien que les nuances entre les territoires soient encore marquées. Ainsi, son taux baisse en Vendée, mais augmente dans les autres départements ; il double même en Maine-et-Loire (de 20% au rang 1 à 40% au rang 3). Au rang suivant, comme au précédent, il y a de fortes disparités entre les départements. En Loire-Atlantique, le covoiturage solidaire rassemble la majorité des réponses du rang 4, soit 27%, à égalité avec le vélo et l'autopartage. Ailleurs, son taux est compris entre 11 et 36%. Au cinquième et dernier rang, le covoiturage solidaire représente la majorité des réponses des intercommunalités sarthoises (56%). Ailleurs, le mode semble plus fortement prioritaire puisqu'il a déjà été plus largement sélectionné aux rangs précédents. C'est par exemple le cas en Vendée, où seuls 8% des répondants ne l'avaient pas encore choisi.

Le mode suivant, le Transport A la Demande (TAD), arrive largement en tête en Sarthe, devant le covoiturage régulier : 67% au rang 1. A cette même place du classement dans les autres départements, le mode rassemble une part significative des réponses (environ 20% partout), mais n'est pas majoritaire. Seuls les EPCI vendéens font exception, car seuls 7% d'entre eux ont choisi le TAD au premier rang. Dans le département angevin, le TAD est majoritaire aux rangs 2 et 3 (à 40% dans chaque). Ce mode est également le plus représenté au rang 3 en Mayenne (38%). En Vendée, il n'est majoritaire qu'à la quatrième place (à 50%). En revanche, en Loire-Atlantique il ne dépasse un autre mode à aucune place du classement. Mais le mode semble tout de même assez prioritaire sur ce territoire, puisqu'il est plus largement sélectionné aux trois premiers rangs, à environ 20% à chaque fois. Même tendance dans les autres départements : seulement 8% des EPCI vendéens choisissent encore le TAD au rang 5 ; en Mayenne comme en Sarthe, il n'est plus sélectionné après le rang 4, et après le rang 3 en Maine-et-Loire.

Le vélo est quatrième au classement général des modes prioritaires. A l'échelle des départements, il ne représente qu'une part faible à modérée des réponses au premier rang. Son taux (au rang 1) est le plus faible en Vendée, avec 7%, malgré la présence sur le territoire de multiples itinéraires cyclables d'intérêt national, voire européen (les routes EuroVélo traversent le continent). Dans ce même département ainsi qu'en Loire-Atlantique, le vélo n'est majoritaire qu'au troisième rang. Sur ce dernier territoire, le deux-roues fait parties des trois premiers modes à développer en priorité, il est sélectionné à plus de 20% à chaque rang entre le premier

et le quatrième. Ailleurs, la position du classement où il est majoritaire n'est la même nulle part. En Sarthe, c'est au second rang, en même proportion que le covoiturage régulier à la même place (30% chacun). En Maine-et-Loire, c'est au quatrième rang (60% des réponses de celui-ci) ; en Mayenne, il est dernier (50% au rang 5). La Région étant peu vallonnée, elle est propice à la pratique du cyclisme. De plus, la présence de nombreuses voies vertes et routes vélo européennes « EuroVélo » aident au développement du cyclotourisme.

L'autopartage est dernier du classement à l'échelle des 56 réponses, ainsi qu'à celle de la plupart des départements. En effet, ce mode n'est majoritaire au rang 4 que dans deux départements sur les cinq de la Région : en Mayenne (à 38%) et en Sarthe (à 56%). Dans les trois restants, il n'est majoritaire qu'au rang 5. De même, seuls 17% des répondants du Maine-et-Loire et 7% de ceux de Vendée ont placé l'autopartage au rang 1. Toutefois, dans le premier département il n'est pas sélectionné aux deuxième ni troisième rang, ce qui montre qu'il existe des disparités entre les EPCI de ce territoire. Dans le département de Nantes, l'autopartage n'entre dans le classement qu'au troisième rang. Enfin, les collectivités sarthoises semblent prioriser ce mode légèrement plus qu'ailleurs dans la Région, puisqu'il n'est pas sélectionné au dernier rang. Globalement, l'autopartage apparaît comme une éventualité de « dernier recours », mais n'est pas prioritaire.

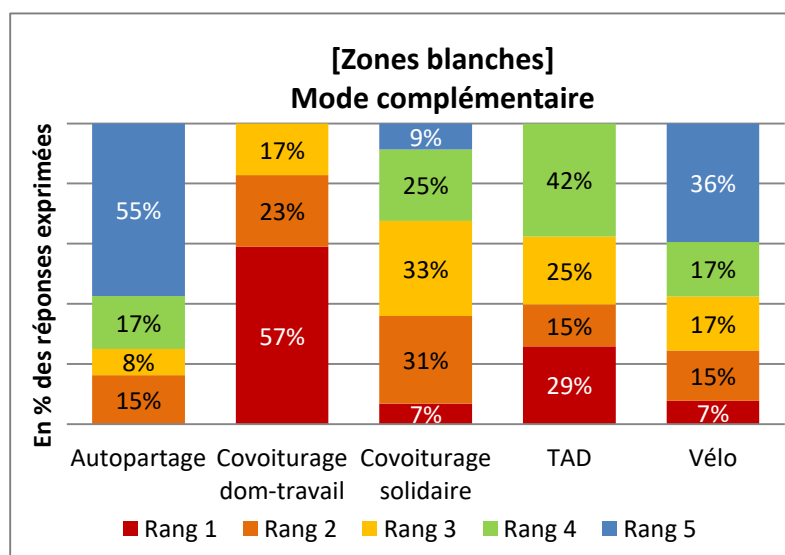


Figure 18. Mode complémentaire en zone blanche

Pour les EPCI en zone blanche, la priorité est également au covoiturage régulier. Ce mode est placé au rang 1 par presque les deux tiers des répondants de cette échelle (57%). Le TAD représente ici aussi une forte part des réponses, bien qu'il ne soit sélectionné le plus souvent qu'au rang 4. Toutefois, son

absence à la cinquième place du classement, la moins prioritaire, indique que ce mode reste assez important à développer pour les collectivités. Contrairement à la tendance des 56 EPCI où il n'est majoritaire à aucune place, le covoiturage solidaire est ici le mode le plus récurrent aux

rangs 2 et 3, cumulant environ 30% des réponses à chacun de ces rangs. Egalement, le vélo n'est majoritaire nulle part dans le classement, il est le plus souvent sélectionné en dernier (36% au rang 5). Le caractère souvent rural des territoires en zones blanches et leur éloignement des pôles qui concentrent les emplois et/ou services peuvent expliquer ce manque d'attrait pour le deux-roues, peu adapté aux longues distances.

2.2.2.4. Adéquation de l'offre et de la demande

Un parallèle peut être fait entre le mode complémentaire et le public cible : quel mode pour quel public ? Cependant, en comparant les réponses dans leur ensemble pour chaque question, il semble y avoir des incohérences, notamment sur le lien entre le covoiturage solidaire et le public auquel il est destiné.

En effet, parmi les catégories présentées ici, ce mode s'adresserait plutôt aux personnes âgées et aux demandeurs d'emploi, public qui, globalement, est majoritairement considéré comme deuxième prioritaire. Il semblerait donc logique que les collectivités veuillent développer un mode de déplacement adapté, au même rang de priorité. Or, le covoiturage solidaire n'est majoritaire à aucun rang du classement, et a même tendance à être le plus sélectionné dans la deuxième moitié de celui-ci (rangs 3 à 5).

En dehors de cette incohérence, la proportion des autres modes semble en accord avec celle du public visé. Au classement des 56 réponses, le mode et sa population cible sont généralement au même rang. Le vélo et le TAD font exception, car ces modes n'ont pas de public attribué, ils peuvent convenir à quasiment tous, excepté aux personnes en situation de handicap pour le vélo (selon le handicap) et aux salariés pour le TAD (puisque les horaires et le trajet sont irréguliers). Quant à l'autopartage, il est difficile de déterminer un public particulier auquel il pourrait s'adresser ; à priori, tous ceux en capacité de conduire. Ce mode peut convenir aussi bien aux activités de loisir qu'aux déplacements domicile-travail, il représente simplement une alternative à la voiture individuelle.

2.2.3. Les limites du questionnaire

2.2.3.1. Diagnostic : une analyse partagée ?

« L'offre et la demande de mobilité présentées sur votre territoire vous semblent-elles correspondre à vos observations ? Rappel : seules les offres de mobilité de compétence régionale apparaissent sur les cartes »

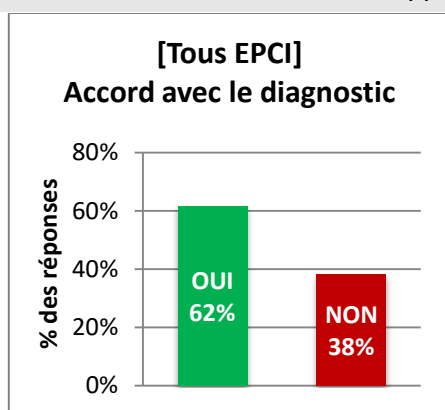


Figure 19. Taux d'accord avec le diagnostic

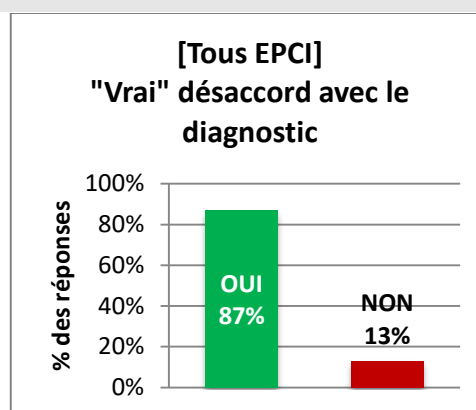


Figure 20. Taux de "vrai" désaccord avec le diagnostic

En ne prenant en compte que les réponses brutes, plus d'un tiers des répondants trouvent le diagnostic inexact. Cependant, en y regardant de plus près, près de 40% d'entre eux ont répondu avant d'avoir réclamé ledit diagnostic¹. Pour les autres, lorsqu'il leur est demandé de préciser la raison de ce désaccord, 25% demandent des améliorations (d'infrastructures, de réseau, etc.). Sans ces réponses, seuls 13% des répondants trouveraient le diagnostic erroné, dont plus de la moitié (7%) n'a pas précisé pourquoi. Le diagnostic peut donc être considéré comme correct, mais ce phénomène peut avoir influencé les réponses.

2.2.3.2. Des questions source de malentendu

Certaines questions ont été source de malentendu pour des EPCI, qui ont alors demandé des précisions. Il n'est donc pas exclu que d'autres, qui n'auraient pas exprimé leur

¹ Par volonté politique, les documents ne devaient être envoyés aux EPCI absents le 7 février que si ceux-ci le réclamaient. Certains l'ont demandé après avoir répondu au questionnaire, sans pour autant modifier leurs réponses, alors qu'ils en avaient la possibilité.

incompréhension, aient également mal interprété le sens de ces questions, ce qui a pu biaiser les résultats. Parmi les questions analysées ici, deux ont suscité une double interprétation.

La première est celle portant sur le public cible (« *De quel public émane le plus de demandes en matière de mobilité ?* ») : alors qu'il est demandé quel public génère le plus de mobilités, des intercommunalités ont pris en compte les demandes directement adressées à la collectivité par des publics actuellement sans offre de transport, ou pour qui l'offre ne serait pas adaptée (notamment demandeurs d'emploi ou personnes en situation de handicap).

La deuxième est celle concernant le mode complémentaire (« *Quel serait le mode de déplacement complémentaire au réseau structurant (...) que vous souhaiteriez améliorer en priorité dans votre bassin ?* »). Le manque d'homogénéité des réponses entre les territoires laisse penser que cette question a pu être comprise différemment. Soit les collectivités ont considéré les modes existants, donc à améliorer ; soit elles se sont basées sur ceux qui ne sont pas encore organisés, mais qu'elles aimeraient voir être mis en place.

Enfin, les réponses sont très subjectives, car parmi les intercommunalités interrogées, toutes n'ont pas eu d'enquête de déplacement réalisée sur leur territoire. Leurs réponses seraient donc basées sur leurs observations. Ces réponses seraient donc plutôt l'expression d'un choix politique et peuvent ne pas refléter la réalité du territoire. Le public désigné serait donc celui que veut favoriser la collectivité.

En Pays de la Loire, les récentes réformes territoriales et le transfert de compétences qui en découle ont amené à une réflexion sur un nouveau schéma de transports collectifs. C'est dans ce cadre qu'un diagnostic de l'offre et de la demande a été élaboré. Celui-ci met en évidence un manque de connexion entre les départements, ainsi qu'un enclavement de certains territoires, correspondant aux zones blanches. Pour préciser ces résultats et mieux cerner les besoins des EPCI, un questionnaire leur a été transmis. Ainsi, les intercommunalités souhaitent organiser ou améliorer des mobilités en priorité pour les actifs (occupés ou non) et les personnes âgées. Pour ce faire, le covoiturage domicile-travail serait privilégié. Il y a donc un fort potentiel de développement pour ce mode de déplacement dans les mobilités, également appuyé par son omniprésence dans les projets des collectivités.

PARTIE 3 - « L'ALTERMOBILITE », AFFIRMATION D'UN NOUVEAU PARADIGME

Depuis les années 1990, l'enjeu environnemental est de plus en plus présent dans les politiques publiques. Celles-ci s'inscrivent alors dans une logique de maîtrise des usages automobiles. Désormais, « il ne s'agit pas (...) de ne plus se déplacer, mais de se déplacer mieux ». Pour répondre à ces restrictions, de nouvelles formes de mobilité font leur apparition : les *altermobilités*. Le terme désigne l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture individuelle (Vincent-Geslin, 2012). Afin de faire le parallèle avec des exemples concrets, une typologie des principales formes de ces nouvelles mobilités en Pays de la Loire est présentée ici, basée sur les réponses au questionnaire des EPCI ligériens.

3.1. Des formes variées d'altermobilités

Les pratiquants de mobilité alternative à la voiture peuvent être regroupés en quatre principales catégories, selon leur degré de renoncement à la voiture :

Degré de renoncement	Catégorie
Non renoncement	Volontaire
	Culpabiliste
Renoncement partiel	Par rationalisation
	Altermobiliste militant

Tableau 3. Catégories d'altermobilités

Parmi ceux qui ne renoncent pas à la voiture (pour les trajets autres que domicile-travail), les premiers ne cherchent pas à en réduire leur usage. Ils sont altermobilités quand c'est plus confortable et plus pratique pour eux. Les seconds ne limitent pas leur usage automobile, bien qu'ils aimeraient, principalement pour des raisons écologiques. Ils se sentent coupable d'utiliser leur voiture. Parmi ceux qui réduisent l'usage de la voiture, il existe différents degrés de renoncement. Ainsi, certains cherchent à rationaliser l'usage du véhicule, en essayant d'adapter le mode de déplacement au motif et à la distance du trajet. Lorsque c'est possible, ils préfèrent privilégier un autre mode que la voiture. Ce renoncement se fait davantage par « bon sens » que pour des raisons écologiques. Enfin, la dernière catégorie est celle qui utilise le moins la voiture. Ils sont appelés altermobilités constants ou militants. Ces derniers sont les plus « extrémistes » de la pratique, ils organisent leurs activités afin de pouvoir se déplacer sans voiture. Cependant,

aucun cas de renoncement total à l'automobile n'a encore été recensé, car « même lorsque des engagements militants sont importants – au point parfois de ne plus posséder de voiture – des usages automobiles occasionnels persistent » (Vincent-Geslin, 2012).

Il est difficile de se séparer d'un véhicule, bien souvent les altermobilités attendent que celui-ci soit abîmé et trop cher à réparer pour s'en débarrasser. Pour autant, la possession de l'automobile semble nécessaire au maintien de l'altermobilité. En effet, cela laisse la liberté de revenir sur sa décision à tout moment (par exemple quand la météo n'est pas favorable, ou en cas de trop grande fatigue). La pratique n'est alors pas perçue comme une contrainte.

Pour finir, l'usage de modes alternatifs au véhicule personnel favorise l'intermodalité et la multimodalité. L'intermodalité consiste en l'alternance de modes de transport sur un même trajet ; la multimodalité désigne l'accumulation de plusieurs modes. Elle permet à ses pratiquants une plus grande motilité, c'est-à-dire une plus grande capacité de déplacement. Elle représente une gestion rationalisée de la voiture dans les mobilités, elle remplace le réflexe à cette dernière, non son usage.

3.2. De nombreux exemples (bientôt) développés en Pays de La Loire

« Votre EPCI mène-t-il des réflexions sur des services innovants de mobilités (autopartage, application numérique de covoiturage, etc.) ? Si oui, lesquels ? »

« Votre EPCI conduit-il des projets en matière de transports à motorisation alternative (voiture électrique, GNV, etc.) ? Si oui, lesquels ? »

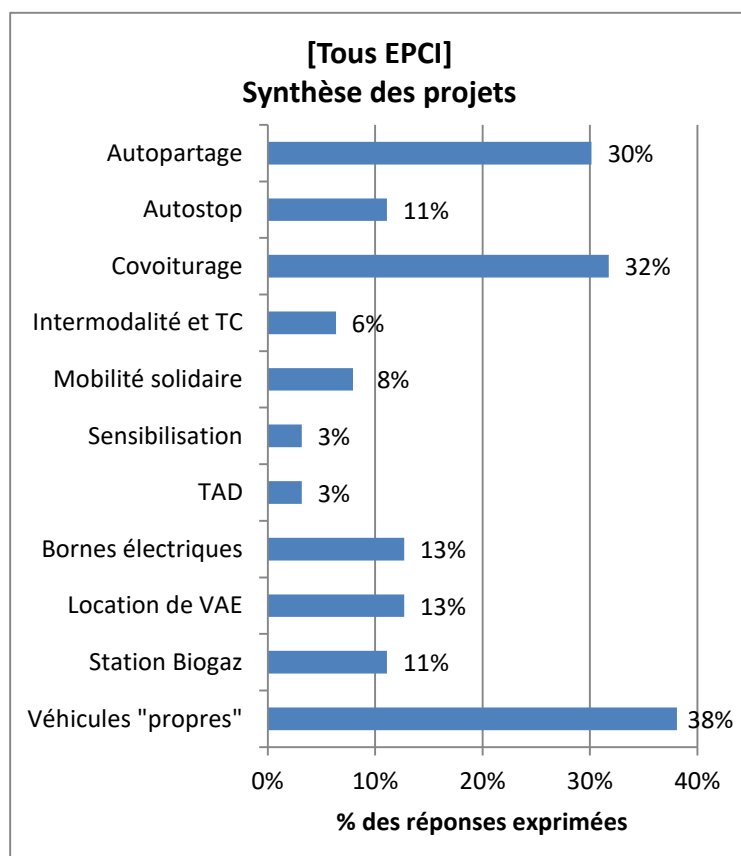


Figure 21. Synthèse des projets des EPCI

regroupées ici (cf. Figure 21). Par souci de synthèse, les exemples isolés (actions menées ou en réflexion par un seul EPCI) ne sont pas détaillés ici.

Les pourcentages expriment la part de répondants qui envisagent le projet donné. Par exemple, 3% des EPCI envisagent de développer et/ou améliorer le TAD sur leur territoire. Certains ayant de multiples projets, il est normal que le cumul dépasse les 100%.

Le terme de véhicules « propres » désigne des véhicules peu polluants à motorisation non thermique (essence/diesel). Il regroupe les voitures de service de la collectivité (22%), les transports en commun (13%), voire les bennes à ordures ménagères (3%). Les stations de biogaz sont des usines de production et/ou distribution d'énergie alternative : Gaz Naturel de Ville

A la différence du mode complémentaire, qui interroge sur ce que les EPCI souhaitent développer, les questions de la troisième partie du questionnaire portent sur les projets de ces derniers. Plus précisément sur les réflexions de « services innovants » (question 3.1 du questionnaire « petites agglomérations » et 2.7 de l'autre) et de « transport à motorisation alternative » (question 3.2 du questionnaire « petites agglomérations » et 2.8 de l'autre), qu'ils soient déjà en place ou pas encore. Les réponses à ces deux questions sont

(GNV) ou hydrogène. La « sensibilisation » fait référence aux actions de sensibilisation du public à la cause environnementale (auprès d'employés dans les entreprises, par l'élaboration de PDE¹...).

3.2.1. La voiture en usage partagé

3.2.1.1. Covoiturage : développement de la plateforme Ouest Go

Selon la loi, le covoiturage désigne « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers » (Code des transports - Article L3132-1). En Pays de la Loire, il représente la majorité des projets des EPCI, déjà organisé ou bientôt mis en place par 32% d'entre eux. Un acteur majeur de cette mobilité est la plateforme OuestGo.

C'est un site internet de mise en relation entre des conducteurs et des personnes cherchant un covoiturage dans l'Ouest de la France. Le site est totalement gratuit (l'échange d'argent, s'il a lieu, s'effectue entre particuliers). Il est financé par l'Etat et d'autres collectivités partenaires : Régions Bretagne et Pays de la Loire (depuis février 2019), département du Finistère, certaines métropoles et collectivités de ces Régions, etc. (ouestgo.fr). Près de 80% des intercommunalités ligériennes sont déjà partenaires ou envisagent de l'être. En Loire-Atlantique, toutes les intercommunalités qui organisent du covoiturage le font par ce site.

Le 26 mars dernier, ces partenaires étaient conviés au premier séminaire du site, à Vannes. Celui-ci avait pour but de présenter en détail le fonctionnement de la plateforme et les statistiques du site (nombre de communautés créées, de trajets effectués, d'adhérents)... Des ateliers portant sur des thèmes variés étaient proposés, tels que des solutions pour promouvoir le site, ou les fonctionnalités du backoffice (accès administrateur). Les principaux projets de la plateforme étaient également évoqués, comme la création d'une application mobile afin de permettre le covoiturage dynamique (en temps réel).

¹ Plan de Déplacement en Entreprise

OuestGo propose trois types de covoiturage. Le premier est le covoiturage régulier, pour les déplacements domicile – travail. Le deuxième est celui dit « solidaire ». Il est destiné à un public démuné sans solution de mobilité, tel que des demandeurs d'emploi (pour se rendre à des formations, un entretien d'embauche...). Enfin, le dernier est celui que la plateforme appelle événementiel, pour un trajet vers des événements publics (concerts, rencontres sportives...) comme privés (réunion, fête...).

Pour la première sorte de covoiturage, le site permet de se regrouper en communautés. Celles-ci sont souvent constituées de groupes d'employés d'une même entreprise, ou d'habitants d'un même secteur. Le conducteur renseigne son trajet, les horaires et la période auxquels il effectue celui-ci (plusieurs jours, semaines ou mois, voire plusieurs années). L'utilisateur intéressé peut alors réserver une partie ou l'intégralité de ce trajet via le site. Toutefois, certaines communautés ne comptabilisent pas beaucoup de trajets malgré un grand nombre d'inscrits. De plus, parmi les futurs développements de la plateforme, un système de fidélisation grâce à l'accumulation de points est prévu.

Dans le deuxième sous-genre, l'utilisateur peut simplement enregistrer sa demande (destination, date, heure). Il sera mis en relation avec un covoitreur « exclusif » de la base de données, qui ne s'est pas enregistré comme covoitreur régulier mais accepte de rendre service occasionnellement. Pour autant, un covoitreur régulier peut également s'enregistrer comme solidaire. Ce type de trajet, s'il est facturé, peut être financé par la collectivité et/ou une association. Certaines collectivités adhérentes ont délégué l'administration de cette partie de la plateforme à des associations, telles qu'*Ehop* (qui incite le covoiturage en entreprise) ou *Alisée* (spécialisée sur la sensibilisation à l'environnement, notamment en entreprise, et intègre un volet mobilité). Pour animer la plateforme, elles créent des communautés, des challenges, ou interviennent dans les entreprises pour sensibiliser le public à la cause environnementale.

Le dernier type de covoiturage proposé par OuestGo est destiné à des trajets ponctuels. Ils peuvent concerner des événements publics, tels que des concerts, des rencontres sportives, etc. Mais il donne aussi la possibilité de créer son propre événement, même privé ; c'est ce qui aurait pu être fait pour le séminaire du 26 mars par exemple, qui n'était ouvert qu'aux partenaires de la plateforme.

Toutefois, la plateforme n'en est encore qu'à ses débuts et a du retard par rapport à ses concurrents, en termes de qualité de service. En effet, créée en 2018, de nombreuses évolutions restent à venir. L'une des principales est le développement d'une application mobile, dont le lancement est prévu pour la fin de l'année 2019. Une nouvelle version du site internet, plus ergonomique, est également en préparation. De plus, le site n'a pas encore atteint un nombre suffisant d'utilisateurs réguliers pour permettre une quantité optimale d'offre de trajets à ses usagers.

3.2.1.2. Le covoiturage au détail dans les « grandes agglos »

« Quels sont les projets de votre EPCI en matière de covoiturage ? »

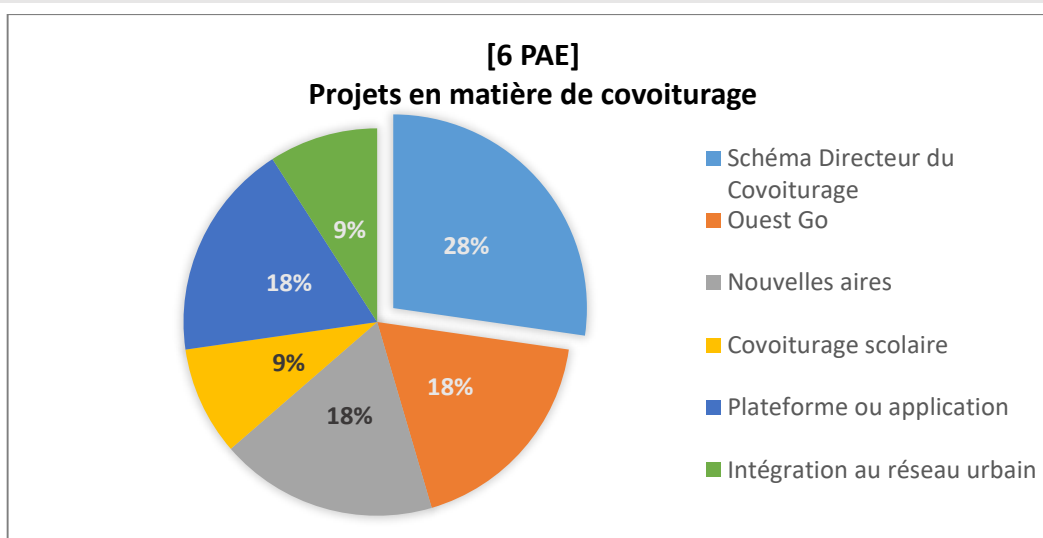


Figure 22. Détail des projets de covoiturage des grandes AOM

Dans les principales AOM de la Région (les 6 PAE désignés par le diagnostic), le covoiturage est également au cœur des projets. Près de 10% souhaitent développer ce mode pour les mobilités scolaires, autant envisagent de l'associer au réseau de transports urbains en l'intégrant dans l'application mobile du réseau et en créant des lignes virtuelles de covoiturage (Figure 22. Détail des projets de covoiturage des grandes AOM). Ce principe consiste à mettre en place un service de covoiturage le long de lignes de bus existantes. Les horaires sont définis à l'avance, le passager réserve son trajet et le chauffeur est indemnisé par la collectivité, mais le passager paie le prix habituel du bus. Ces lignes virtuelles peuvent être organisées en complément des lignes régulières.

Ensuite, environ 20% des « grandes agglos » sont partenaires de la plateforme OuestGo. 28% ont déjà ou vont adopter un Schéma Directeur du Covoiturage prochainement (d'ici fin 2019), affirmant la place de ce mode comme futur transport, au même titre que les bus ou les tramways. La forte part de cette mobilité dans les projets fait écho à sa première place dans le classement des modes complémentaires prioritaires (cf. « 2.2.2.3 Le covoiturage, mode privilégié en complément du réseau structurant »).

Avantages : le covoiturage limite le nombre de véhicules sur les routes.

Inconvénients : il nécessite un smartphone (pour le covoiturage dynamique) ou un accès internet, il n'est donc pas adapté à tous les publics.

3.2.1.3. Autopartage : l'exemple sarthois de mouv'n go

Le code des transports définit l'autopartage comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par [le ou les] gestionnaires des véhicules » (*Code des transports - Article L3132-1, s.d.*).

En Sarthe, un service d'autopartage est déjà organisé par le pôle métropolitain Le Mans – Sarthe : mouv'n go. Il représente plus de 30% des projets d'autopartage de la Région. Le service, réservé aux abonnés, met à disposition treize véhicules électriques, répartis sur 10 communes du pôle métropolitain organisateur. Les locations peuvent s'effectuer de 6h30 à 00h30, en continu ou par créneau horaire (6h30 – 12h30 ; 12h30 – 18h30 ; 18h30 – 00h30) (« Mouv'n Go, l'autopartage de véhicule du pôle métropolitain Le Mans Sarthe », s.d.).

Mais contrairement au covoiturage, la forte proportion d'autopartage dans les projets n'est pas cohérente avec sa faible part dans les modes complémentaires. C'est le deuxième projet le plus récurrent à l'échelle régionale (30%), pourtant il était dernier des modes à développer en priorité. Plusieurs explications à ce manque d'engouement (par les collectivités) pour le service sont possibles. La première est le public restreint auquel il s'adresse. En effet, il faut déjà que l'utilisateur ait la possibilité de conduire. De plus, la réservation du véhicule se fait en ligne, ce qui nécessite d'avoir un accès internet. Enfin, l'autopartage aurait un moins grand potentiel de développement que le covoiturage, car il impacterait davantage les habitudes des conducteurs encore réticents à l'idée de moins utiliser leur voiture (Selosse, 2018b).

Avantages : ce service permet un trajet plus flexible que les transports en commun classiques et est plus économique qu'un véhicule personnel (pas de frais d'entretien).

Inconvénients : il est plus contraignant qu'un véhicule personnel, car les horaires sont limités. De plus, il promeut l'usage de la voiture individuelle et s'adresse à un public restreint.

3.2.1.4. Autostop avec Rézo Pouce

Selon le dictionnaire, l'autostop désigne un « procédé consistant, pour un piéton, à arrêter par un geste un automobiliste afin de solliciter un transport gratuit » (Larousse, 1987). Il existe deux formes d'autostop : spontané et organisé. Le premier est la forme la plus simple, l'autostop classique, il ne nécessite aucune infrastructure. Le deuxième peut passer par des applications smartphone ou des associations, telles que Rézo Pouce.

Cette association permet de formaliser la pratique. Après inscription sur le site internet ou en point relai, le passager peut se présenter avec sa fiche destination à un des arrêts « sur le pouce », matérialisés grâce à des panneaux implantés par la commune (si celle-ci est partenaire de l'association). Le conducteur peut alors guetter la présence de passagers aux arrêts sur son trajet. Une application smartphone est également disponible pour faire de l'autostop dynamique, elle permet de voir en temps réel les passagers et/ou les conducteurs à proximité (« Rezo Pouce - L'autostop au quotidien », s.d.).

Aucune collectivité n'est encore partenaire en Pays de la Loire, mais 11% des EPCI qui ont répondu l'envisagent.

Avantages : il permet un trajet plus flexible que les transports en commun classiques et est plus sécurisé que l'autostop classique. De plus, il ne nécessite pas d'accès internet.

Inconvénients : un faible nombre d'inscrits diminue les chances d'avoir un trajet.

3.2.2. Le TAD, toujours d'actualité ?

3.2.2.1. Le TAD est multiple

La LOTI définit le Transport à la Demande (TAD) comme « un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers et (...) qui sont exécutés par des véhicules dont la capacité minimale (...) est fixée par décret » (Castex, 2016). Ce mode de transport permet une desserte de proximité, il en existe de nombreuses formes (cf. Figure 23).

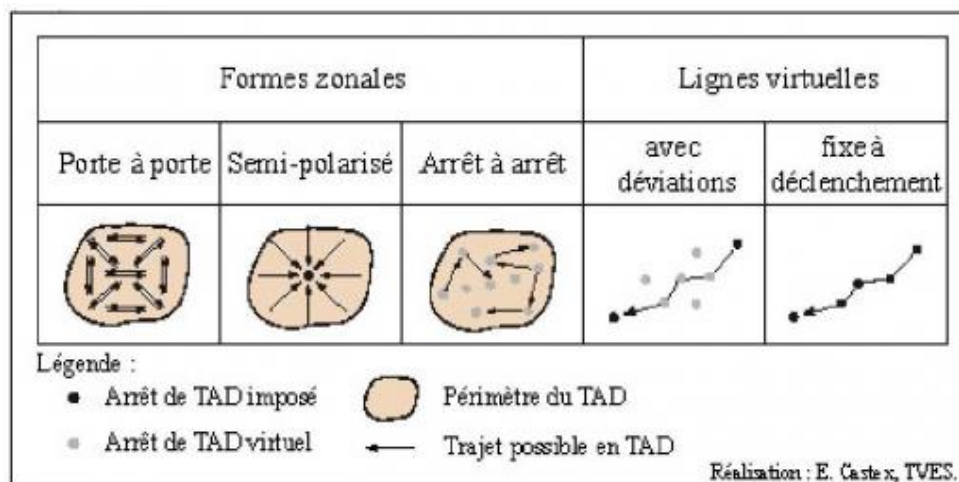


Figure 23. Principaux types d'organisation des TAD

Auteur : Castex, 2016

Deux formes principales, chacune comprenant plusieurs sous-types, sont recensées. La première est le TAD zonal : il n'a pas de trajet précis, il est mis en place dans un espace délimité, souvent correspondant aux limites administratives d'une commune ou d'une intercommunalité. Cette forme se décline en trois sous-genres :

- En porte-à-porte, il n'y a pas d'arrêts fixes, le transport récupère et dépose le passager aux adresses de son choix ;
- En porte-à-arrêt (ou semi-polarisé), le passager est libre de choisir l'adresse de départ, mais le point d'arrivée est imposé ;
- D'arrêt-à-arrêt, à la fois le lieu de départ et celui d'arrivée sont imposés.

La seconde forme dite linéaire, ou ligne virtuelle, suit un tracé prédéfini. Celle-ci se décline en deux modalités : « avec dérivations » (le tracé est prédéfini mais peut varier selon les demandes) et « fixe à déclenchement » (l'itinéraire est fixe, la seule différence avec un autobus classique est qu'il ne circule qu'en cas de réservation) (Castex, 2016 et TTK, Mensia et Satis Conseil, 2019).

Le TAD est sous-représenté dans les projets des EPCI : seuls 3% d'entre eux envisagent une création et/ou amélioration d'un service à la demande. Ce résultat va à l'encontre du classement des modes complémentaires prioritaires, qui plaçait le TAD en deuxième position. C'est donc un mode souhaité, mais il n'y a que peu de réflexions menées en la matière (du moins par les intercommunalités).

3.2.2.2. Les exemples locaux : des TAD zonaux

Des services de TAD sont déjà organisés sur le territoire ligérien, dans quatre départements sur cinq (il n'y en a pas en Vendée). Ils sont tous de type zonal, mais la sous-catégorie varie selon le territoire. Anciennement gérés par les départements, ils font désormais partie du réseau *Aléop*.

En Loire-Atlantique, le service est en porte-à-porte. Le départ peut se faire du domicile et l'arrivée à une destination au choix dans la même commune, ou bien limitrophe voire d'autres destinations, plus éloignées. La réservation peut s'effectuer jusqu'à la veille du départ. En Maine-et-Loire, la desserte s'effectue d'arrêt-à-arrêt. Le secteur est délimité et l'utilisateur choisit ses arrêts de départ et d'arrivée. En Mayenne, c'est un système de porte-à-arrêt : le lieu de départ est libre, mais celui-ci est au choix parmi plusieurs arrêts. Hormis l'agglomération de Laval, le service couvre l'intégralité du département, découpé en huit secteurs. Enfin, le service sarthois fait exception par rapport aux TAD précédents, puisqu'il est réservé aux personnes à mobilité réduite. Il est de type porte-à-porte, bien que le périmètre de la destination soit restreint à la commune du Mans. Il ne convient pas aux déplacements pour motif professionnel ou médical (« *Aléop* », s.d. et TTK, Mensia et Satis Conseil, 2019).

3.2.2.3. Une pérennité discutée

Les premiers TAD en France sont recensés dans les années 1980. Après une démultiplication du nombre de services dans les années 1990 – 2000, aidée par les progrès technologiques (téléphone portable, internet...), le nombre de nouveaux services tend à stagner, voire diminuer depuis 2010. Une des raisons de ce déclin est la multiplicité d'acteurs qui interviennent dans son organisation. Tous influencent directement ou indirectement le porteur du projet de TAD, souvent l'AOM. Elodie Castex (2016) distingue trois grands groupes d'acteurs.

Le premier est celui des « acteurs de transport » : ce sont les prestataires de transport, missionnés par l'AOM pour organiser le service de TAD. Ce sont soit des exploitants de transport, soit des taxis, soit les deux, car il arrive que les exploitants sous-traitent avec les taxis. Le

deuxième groupe est celui des « acteurs experts ». Il est constitué d'organismes privés (chercheurs, bureaux d'études...) ou publics (UTP¹, CERTU²...). Ils élaborent les études préalables et conseillent l'AOM. Le dernier est celui des « acteurs locaux », composé d'habitants et autres acteurs (économiques ou associatifs) du territoire. Ces derniers expriment leurs besoins aux élus locaux, lesquels les transmettent à l'AOM afin d'ajuster le service.

Le type de TAD varie selon l'acteur qui est à l'origine du projet, chacun visant des objectifs différents (amélioration du service, rentabilité...). Ce foisonnement d'acteurs rend l'action difficile à coordonner. Les récentes réformes territoriales, ainsi que les transferts de compétence qui en découlent, laissent entrevoir un avenir incertain pour le TAD. Originellement organisés par les départements, ils sont du ressort des Régions depuis la loi NOTRe.

En outre, le contexte économique est un autre facteur du déclin du phénomène. En effet, la crise économique de 2008 a contraint à réduire les dépenses publiques. De ce fait, les AOM « peuvent difficilement envisager de créer des nouveaux services ». Certains services à la demande ont été arrêtés, faute de demande. Paradoxalement, d'autres l'ont été à cause d'une demande trop forte, qui finissait par coûter trop cher à la collectivité (notamment dans les cas d'exploitation par des taxis). De plus, la concurrence du covoiturage, plus simple à organiser et moins cher pour les collectivités, a également contribué à l'essoufflement du mode (Castex, 2016).

¹ Union des Transports Publics

² Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, aujourd'hui devenu Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement et l'aménagement (Cerema)

3.2.3. Un enjeu fort de développement de l'intermodalité

3.2.3.1. Un fort potentiel pour les échanges multimodaux

« Votre EPCI envisage-t-il une réorganisation ou des créations de pôles d'échanges multimodaux (PEM) à l'horizon 2030 ? »

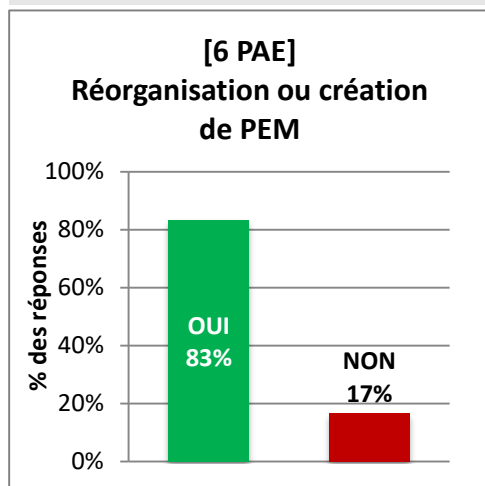


Figure 24. Projets de réorganisation ou création de PEM

Sur les six principaux pôles de la Région, cinq prévoient de réorganiser et/ou créer des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) d'ici 2030 (cf. Fig. 24). Les PEM, souvent des gares, sont des lieux qui regroupent différents modes de transport en un seul et même endroit, favorisant l'intermodalité. De plus, sur l'ensemble des projets, 6% des EPCI souhaitent favoriser l'intermodalité en améliorant et/ou développant les TC.

Actuellement, compte tenu du fort développement du covoiturage, des intercommunalités envisagent de faire de ces aires des PEM. Le covoiturage est alors pensé comme solution de rabattement, servant de liaison vers une autre ligne de transport.

3.2.3.2. Le rabattement vers les gares privilégié

« Pour la desserte entre votre territoire et le pôle métropolitain le plus proche, préférez-vous une offre TC : »

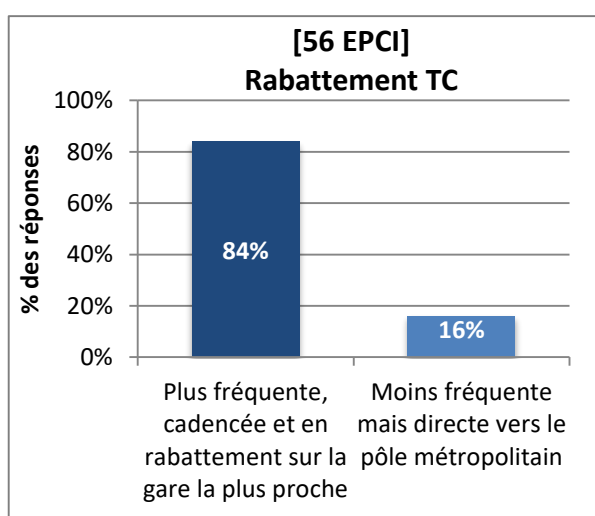


Figure 25. Rabattement TC

Ici, le terme de pôle métropolitain désigne les PAE départementaux. A l'échelle régionale, la grande majorité (84%) des EPCI préfèrent une liaison plus fréquente, en rabattement sur les gares. Il y a donc un fort potentiel de création de PEM autour des gares, qui sont des nœuds majeurs de la mobilité et souvent également des points centraux des villes. Elles permettent donc une

bonne connexion aux réseaux urbains, organisés par les AOM dans leur Ressort Territorial. Néanmoins, ce rabattement ne s'appliquerait pas aux lignes autocar qui sont déjà à haute fréquence (de 5 à 15mn). Cette logique de rabattement serait donc plus efficace pour les communes éloignées, depuis lesquelles le train (TER) serait plus rapide qu'une liaison routière.

3.2.4. D'autres projets variés selon les territoires

3.2.4.1. Les motorisations alternatives

Les motorisations dites alternatives font opposition à celles dites thermiques, à l'essence ou diesel. Le but est de réduire les émissions des gaz à effet de serre et diminuer la part des énergies fossiles dans la consommation d'énergie. Depuis 2015, la loi de transition énergétique pour la croissance verte (dite TECV ou loi Royal) oblige notamment les collectivités au « renouvellement des flottes publiques par une proportion minimale de véhicules à faibles émissions » (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, 2016).

En Pays de la Loire, les intercommunalités ont déjà commencé à mettre la loi à application, par divers moyens :

- Mise en circulation de véhicules de transports collectifs « propres » (à faibles émissions), comme des bus au GNV (13%) ;
- Renouvellement progressif de la flotte de la collectivité (22%) ;
- Remplacement de véhicules pour la collecte d'ordures ménagères par des moins polluants (3%) ;
- Ajout de bornes de recharge pour les véhicules électriques (13%).

D'autres projets autour du même sujet sont en réflexion, qui ne sont pas induits par la loi mais y sont indirectement liés. Ainsi, 11% des projets des EPCI portent sur la création de stations de production et/ou distribution de biogaz (usines de méthanisation, GNV, hydrogène...).

3.2.4.2. Le vélo (à assistance électrique) pour les courtes distances

Le vélo, et principalement le vélo à assistance électrique (VAE) est également un projet récurrent : 13% des EPCI mènent des réflexions sur un service de location, à courte ou longue durée. C'est un mode de déplacement très adapté aux courtes distances et qui, grâce à l'assistance électrique, peut convenir à tout type de public.

Cependant, pour que sa pratique se développe, il nécessite l'installation d'infrastructures *ad hoc*. En Mayenne, une liaison cyclable de 600m a été créée en 2014 pour relier les communes de Mayenne (1300 hab.) et Parigné-sur-Braye (750 hab.). Plus directe que la route, où le trajet fait 2km, l'infrastructure a permis d'augmenter « la pratique du cycle pour les trajets domicile – travail » (Selosse, 2018b).

Aujourd'hui, l'omniprésence de l'enjeu environnemental dans les politiques publiques et les avancées technologiques poussent à l'abandon progressif du véhicule individuel. Ce délaissement mène à de nouvelles manières de se déplacer, parfois combinant plusieurs modes de transports au cours d'un même trajet. Cette nouvelle façon de se déplacer et les modes empruntés peuvent être regroupés sous la notion d'« altermobilité ». Sa pratique permet une plus grande capacité à se mouvoir, soit une plus grande motilité. Toutefois, les résultats présentés ici, basés sur les réponses au questionnaire, concernent surtout les innovations technologiques. Un autre type d'innovations, plus institutionnel, pourrait constituer un autre sujet d'étude. Elles peuvent être menées par un ou plusieurs acteurs du territoire (départements, intercommunalité, communes...) et sont incarnés par des actions majoritairement à l'attention des personnes démunies, telles que des tarifs réduits dans des auto-écoles partenaires, des ateliers de réparation de vélo participatifs, etc. Les innovations institutionnelles ne représentent pas des moyens de transport à part entière au même titre que le vélo ou la voiture, mais elles influencent les mobilités, elles en font donc indirectement partie.

CONCLUSION GENERALE

Les réformes territoriales récentes mènent à des changements d'échelles successifs pour l'organisation des transports, d'acteurs comme de territoires. En Pays de la Loire, ces changements aboutissent à des réseaux peu interconnectés à l'échelle régionale. Le questionnaire révèle un fort engouement des collectivités pour le covoiturage (domicile-travail notamment), qui pourrait bien faire de celui-ci un nouveau genre de TAD. Le développement de ce mode favoriserait également l'intermodalité et la multimodalité, en l'intégrant au réseau régulier.

Le développement des transports en commun, incité par ces lois récentes, répond à un enjeu plus global de protection de l'environnement. Les politiques publiques et les avancées technologiques poussent à l'abandon progressif du véhicule individuel, menant à l'affirmation de nouveaux modes de déplacement, regroupés sous la notion d'altéromobilité. Celle-ci pourrait constituer une solution pour la desserte des zones blanches, où le recours à la voiture est encore difficilement évitable.

Néanmoins, la modification du calendrier de l'étude pourrait bien la remettre entièrement en question (cf. Préambule). L'invitation des Maires aux consultations par département témoigne d'un manque de concertation entre les différents échelons. Par ailleurs, les Maires pourraient vouloir remplir le questionnaire aussi, ce qui ramènerait à la « case départ ». Cet événement renseigne sur une autre conséquence des réformes territoriales, qu'est l'impact sur le fonctionnement interne des collectivités, notamment le manque de communication entre elles. Ce phénomène risque d'être accentué par la LOM, qui pourrait démultiplier le nombre d'acteurs des transports : il y aurait un risque de « cacophonie » institutionnelle, la même qui aurait mené à l'essoufflement du TAD. Pour l'éviter, une possibilité serait de laisser aux Régions l'organisation des lignes interurbaines, qui nécessitent une vision d'ensemble du territoire. Les transports de proximité (TAD, covoiturage, infrastructures cyclables...), qui nécessitent une connaissance plus fine du territoire, pourraient être gérés par les autres échelons.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Aléop. (s.d.). Consulté le 29 mai 2019, à <https://aleop.paysdelaloire.fr/> (Photo page de garde)
- Cabinets Seban. (2015, 9 septembre). Décryptage de la loi NOTRe. *La Gazette des Communes*. Repéré à <http://www.lagazettedescommunes.com/391310/decryptage-de-la-loi-notre/>
- Castex, É. (2016). Le développement du transport à la demande en France : la pérennité du TAD à l'épreuve des réformes territoriales. *Flux, N° 106(4)*, 43- 57.
- Code des transports - Article L3132-1. , L3132-1 Code des transports.
- Découvrez « liO », le nouveau réseau régional des transports publics d'Occitanie. (s.d.). *Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée*. Consulté le 7 mai 2019, à <https://www.laregion.fr/Decouvrez-liO-le-nouveau-reseau-regional-des-transport-publics>
- Garrigues, A. (2019a, 18 février). Mobilités : quatre enjeux clés de la LOM. *La Gazette des Communes*.
- Garrigues, A. (2019b, 2 avril). Loi mobilités : ce qu'il faut retenir du projet de loi voté par les sénateurs. *La Gazette des Communes*.
- Gerbeau, D. (2014, 30 janvier). Les 9 principales dispositions de la loi « métropoles » dans le détail. *La Gazette des Communes*.
- Larousse. (1987). *Dictionnaire de la langue française*.
- Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. , 2009-967 (2009).
- LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. , 2010-788 (2010).
- LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. , 2015-992 (2015).
- Loi NOTRe - Quelles conséquences en termes d'organisation du transport ? (2016, 9 février). *Covivo - opérateur de mobilité*. Repéré à <https://www.covivo.fr/mobilite-durable/loi-notre-quelles-consequences-en-termes-dorganisation-du-transport-12/>
- Mouv'n Go, l'autopartage de véhicule du pôle métropolitain Le Mans Sarthe. (s.d.). Consulté le 25 mai 2019, à <https://www.mouvngo.com/>

Rezo Pouce - L'autostop au quotidien (s.d.). Consulté le 31 mai 2019, à

<https://www.rezopouce.fr/>

Selosse, C. (2018a, 22 mars). Mobilités : enquête sur la refonte de la gouvernance. *La Gazette des communes*.

Selosse, C. (2018b). Vélo et covoiturage entrent aussi en piste hors des villes. *La Gazette des communes*.

TTK, Mensia et Satis Conseil. (2019, février). *Élaboration du nouveau schéma régional de l'offre des transports collectifs en Pays de la Loire, Phase 1 - Diagnostic*. Karlsruhe.

UTP Note Eco Dynamique extension des PTU et RTAOM (2017, novembre). Repéré à

https://utp.fr/system/files/201711_UTP_NoteEco_Dynamique_extension_PTU_et_RTAM.pdf

Vincent-Geslin, S. (2012). Les «altermobilités» contre la voiture, tout contre. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 107(1), 84- 93.

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaire mobilité « agglos rurales et petites AOM »

1. Sur le diagnostic de l'offre et la demande sur votre bassin

1.1. L'offre et la demande de mobilité présentées sur votre territoire vous semblent-elles correspondre à vos observations ? *Rappel : seules les offres de mobilité de compétence régionale apparaissent sur les cartes.*

→ Possibilité de joindre un document en PJ

1.2. Votre EPCI dispose-t-il d'un schéma de mobilité ou d'un Plan Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) doté d'un volet mobilité ? OUI/NON

→ Possibilité de le joindre en PJ

Si non, souhaitez-t-il en définir un dans les prochaines années ? OUI/NON

2. Sur le public cible et les modes prioritaires pour les déplacements internes à votre secteur d'analyse

2.1. De quel public émane le plus de demandes en matière de mobilité ? *Les déplacements vers les établissements scolaires n'entrent pas dans le champ de cette étude.* Classer de 1 à 6 :

- Salariés
- Personnes âgées
- Personnes en situation de handicap
- Familles (activités de loisirs)
- Touristes
- Demandeurs d'emploi

2.2. Quel serait le mode de déplacement complémentaire au réseau structurant (lignes de cars et de train) que vous souhaiteriez améliorer en priorité dans votre bassin ? Classer de 1 à 5

- Transport à la demande
- Covoiturage domicile-travail
- Covoiturage solidaire (personnes âgées et en insertion)
- Autopartage
- Vélo

2.3. Pour la desserte entre votre territoire et le pôle métropolitain le plus proche, préférez-vous une offre TC :

- plus fréquente, cadencée et en rabattement sur la gare la plus proche ?
- moins fréquente mais directe vers le pôle métropolitain ?

2.4. Votre EPCI a-t-il des itinéraires cyclables aménagés ? OUI/NON

Si oui, lesquels ?

→ Possibilité de joindre en PJ

2.5. Avez-vous de projets d'aménagement de pistes cyclables ? OUI/NON

Si oui, lesquels ?

→ Possibilité de joindre en PJ

2.6. Faut-il compléter la liste des aires de covoiturage sur votre secteur ? OUI/NON

3. Sur les projets en cours et les expérimentations

- 3.1. Votre EPCI mène-t-il des réflexions sur des services innovants de mobilités (autopartage, application numérique de covoiturage, etc.) ? OUI/NON
Si oui, lesquels ?

→ Possibilité de joindre en PJ

- 3.2. Votre EPCI conduit-il des projets en matière de transports à motorisation alternative (voiture électrique, GNV, etc.) ? OUI/NON
Si oui, lesquels ?

→ Possibilité de joindre en PJ

- 3.3. Votre EPCI serait-il intéressé pour participer à l'expérimentation d'une agence d'information et de vente des titres des AOM intervenant sur votre territoire, en partenariat avec la Région ? OUI/ NON

4. Expression libre

Annexe 2 : Questionnaire mobilité « grandes AOM »**1. Sur le diagnostic de l'offre et la demande sur votre bassin**

- 1.1. L'offre et la demande de mobilité présentées sur votre territoire vous semblent-elles correspondre à vos observations ? *Rappel : seules les offres de mobilité de compétence régionale apparaissent sur les cartes, seuls les déplacements entrants et sortants dans le ressort de l'agglomération apparaissent.* OUI/NON

→ Possibilité de joindre un document en PJ

2. Intermodalité : quels sont vos projets ?

- 2.1. Votre EPCI envisage-t-il une réorganisation ou des créations de pôles d'échanges multimodaux (PEM) à l'horizon 2030 ? OUI/NON
- 2.2. Votre agglomération a-t-elle des projets de réaménagement de ses voiries pénétrantes ? OUI/NON
Si oui, ces projets intègrent-ils des aménagements en site propres pour les transports collectifs urbains et régionaux ?
- 2.3. Quels sont les projets de votre EPCI en matière de covoiturage ?
- 2.4. Votre EPCI envisage-t-il de réserver des voies aux covoitureurs ? OUI/NON
- 2.5. Faut-il compléter la liste des aires de covoiturage sur votre secteur ? OUI/NON
Si oui, précisez
- 2.6. Votre EPCI mène-t-il des réflexions sur des services innovants de mobilités (autopartage, application numérique de covoiturage, etc.) ? OUI/NON
Si oui, lesquels ?
- 2.7. Votre EPCI conduit-il des projets en matière de transports à motorisation alternative (voiture électrique, GNV, etc.) ? OUI/ NON
- 2.8. Souhaitez-vous coopérer avec la Région en vue de la création d'un billet unique multimodal (création d'ici 2021) ? OUI/ NON

3. Les besoins en offre ferroviaire

Quelles seraient les destinations que vous souhaiteriez renforcer ou créer en priorité à l'horizon 2030 ?

INDEX DES ILLUSTRATIONS

Photo page de garde : autocar Aléop

Figure 1. Extrait du pacte régional pour la ruralité	11
Figure 2. Densité de population et "zones blanches" en Pays de la Loire	13
Figure 3. Carte des 52 secteurs	16
Figure 4. Taux de réponse au questionnaire par échelon d'analyse dans chaque département	23
Figure 5. Mode complémentaire en Loire-Atlantique.....	24
Figure 6. Mode complémentaire en Maine-et-Loire.....	24
Figure 7. Mode complémentaire en Mayenne.....	24
Figure 8. Mode complémentaire en Sarthe	24
Figure 9. Mode complémentaire en Vendée	24
Figure 10. La demande de mobilité selon les intercommunalités	25
Figure 11. Demandes de mobilité en zone blanche	30
Figure 12. Mode complémentaire en Loire-Atlantique.....	31
Figure 13. Mode complémentaire en Maine-et-Loire.....	31
Figure 14. Mode complémentaire en Mayenne.....	31
Figure 15. Mode complémentaire en Sarthe	31
Figure 16. Mode complémentaire en Vendée	31
Figure 17. Mode complémentaire au réseau structurant.....	32
Figure 18. Mode complémentaire en zone blanche	35
Figure 19. Taux d'accord avec le diagnostic	37
Figure 20. Taux de "vrai" désaccord avec le diagnostic	37
Figure 21. Synthèse des projets des EPCI.....	41
Figure 22. Détail des projets de covoiturage des grandes AOM.....	44
Figure 23. Principaux types d'organisation des TAD	47
Figure 24. Projets de réorganisation ou création de PEM	50
Figure 25. Rabattement TC.....	50

INDEX DES TABLEAUX

Tableau 1. Récapitulatif de l'impact des lois récentes sur les compétences et les territoires .	10
Tableau 2. EPCI dont au moins 50% des communes sont en zone blanche	12
Tableau 3. Catégories d'altermobilités	39

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	1
SOMMAIRE	2
LISTE D'ABREVIATIONS	3
PREAMBULE	4
INTRODUCTION	5
PARTIE 1 - UN CONTEXTE DE REFORMES TERRITORIALES CONTRADICTOIRES..	6
1.1. Un contexte législatif en bouleversement	6
1.1.1. LOTI : les bases de la législation du transport en France	6
1.1.2. Le renouveau des intercommunalités	7
1.1.3. Loi NOTRe et nouvelle géographie des Régions	7
1.1.4. Après une logique d'élargissement, un retour à l'étrécissement	8
1.2. En Pays de La Loire, des réformes qui conduisent à une harmonisation des transports	11
1.2.1. <i>Aléop</i> , des enjeux plurilatéraux	11
1.2.1.1. Enjeu politique : perspectives en vue de la LOM	11
1.2.1.2. Enjeu d'égalité des territoires : le Pacte régional pour la ruralité.....	11
1.2.1.3. Enjeu de développement de l'intermodalité	13
PARTIE 2 - UNE ETUDE MOBILITE POUR MIEUX APPREHENDER LES BESOINS DES LIGERIENS	15
2.1. Diagnostic de l'offre et de la demande : un territoire multipolarisé, par des pôles d'inégale influence	15
2.1.1. Méthodologie	15
2.1.1.1. Une analyse basée sur les mobilités pendulaires.....	15
2.1.1.2. Découpage de la Région en secteurs d'analyse	16
2.1.2. Synthèse des résultats.....	18
2.1.2.1. A propos de l'offre (temps d'accès en TC).....	18
2.1.2.2. A propos de la demande (déplacements)	19
2.2. Analyse des besoins de mobilité grâce à un questionnaire	21
2.2.1. Méthodologie	21
2.2.1.1. Echantillon et transmission du questionnaire	21
2.2.1.2. Méthode d'analyse des réponses.....	22
2.2.2. Résultats	23
2.2.2.1. Un fort taux de réponse par département, excepté en Vendée.....	23
2.2.2.2. Public cible : les actifs prioritaires	25
2.2.2.3. Le covoiturage, mode privilégié en complément du réseau structurant.....	32

2.2.2.4. Adéquation de l'offre et de la demande	36
2.2.3. Les limites du questionnaire.....	37
2.2.3.1. Diagnostic : une analyse partagée ?.....	37
2.2.3.2. Des questions source de malentendu	37

PARTIE 3 - « L'ALTERMOBILITE », AFFIRMATION D'UN NOUVEAU PARADIGME

.....	39
3.1. Des formes variées d'altermobilités.....	39
3.2. De nombreux exemples (bientôt) développés en Pays de La Loire	41
3.2.1. La voiture en usage partagé	42
3.2.1.1. Covoiturage : développement de la plateforme Ouest Go	42
3.2.1.2. Le covoiturage au détail dans les « grandes agglos ».....	44
3.2.1.3. Autopartage : l'exemple sarthois de mouv'n go	45
3.2.1.4. Autostop avec Rézo Pouce	46
3.2.2. Le TAD, toujours d'actualité ?	46
3.2.2.1. Le TAD est multiple.....	46
3.2.2.2. Les exemples locaux : des TAD zonaux.....	48
3.2.2.3. Une pérennité discutée	48
3.2.3. Un enjeu fort de développement de l'intermodalité	50
3.2.3.1. Un fort potentiel pour les échanges multimodaux	50
3.2.3.2. Le rabattement vers les gares privilégié.....	50
3.2.4. D'autres projets variés selon les territoires	51
3.2.4.1. Les motorisations alternatives	51
3.2.4.2. Le vélo (à assistance électrique) pour les courtes distances.....	51
CONCLUSION GENERALE	53
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	54
ANNEXES.....	56
INDEX DES ILLUSTRATIONS	58
INDEX DES TABLEAUX.....	58
TABLE DES MATIERES	59
RESUME	61

RESUME

Mots-clés : réforme territoriale, schéma régional de transport, nouvelles mobilités

Depuis les années 1980, les réformes territoriales successives mènent à des changements fréquents d'acteurs et de territoires d'organisation des transports. A la suite du dernier changement en date, induit par la loi NOTRe en 2015, la Région des Pays de la Loire a entamé une démarche d'« étude mobilité ». Le but de cette dernière est d'optimiser le réseau interurbain à l'échelle régionale. Un questionnaire transmis aux EPCI ligériens a mis en exergue de nombreuses réflexions en matière de transports dits « innovants », pouvant être regroupés sous la notion d'altermobilité.