



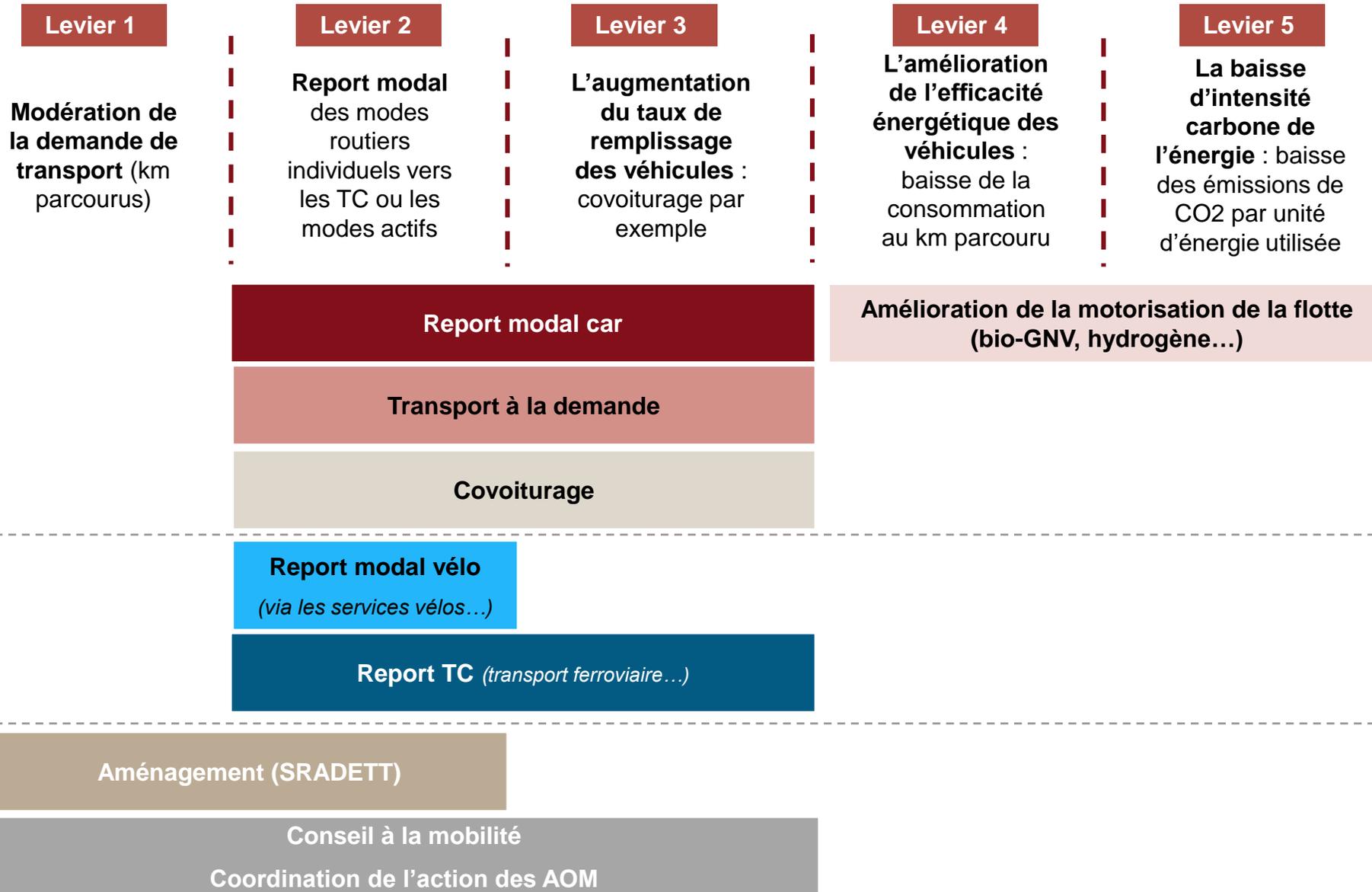
RÉGION PAYS DE LA LOIRE

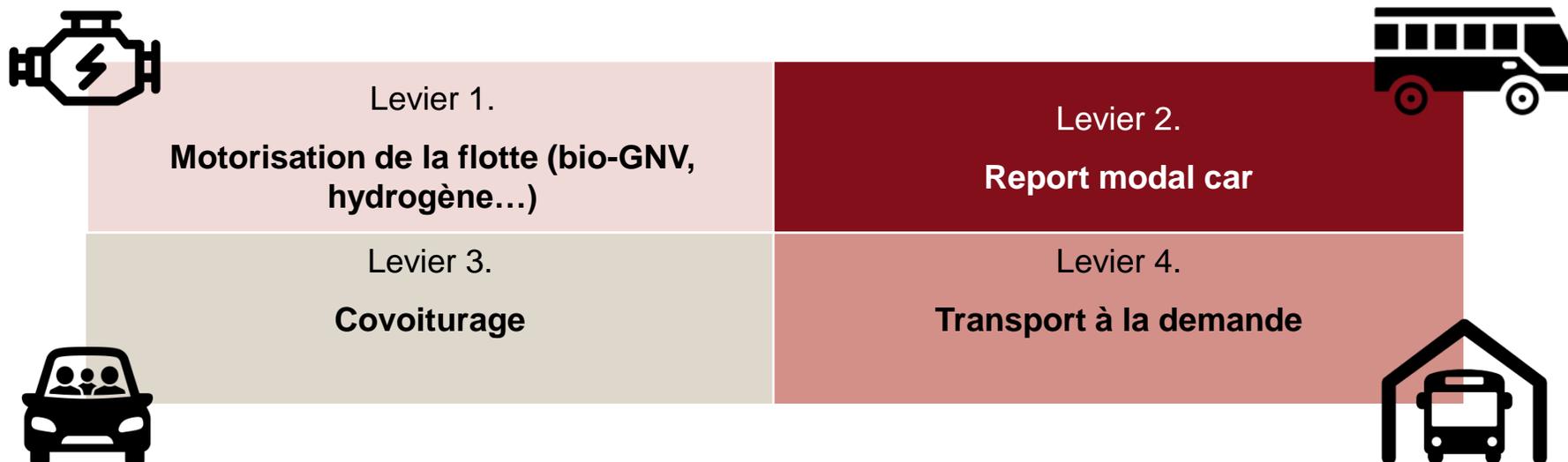
Décarbonation des transports de voyageurs, analyse des leviers pour l'intervention régionale

Colloque de l'ORTM

06 juin 2023

Vue d'ensemble des leviers à disposition de la Région





Présentation pour chacun des leviers

1. Défis et enjeux futurs : obligations réglementaires et potentiel
2. Comment faire plus et mieux sur chaque levier et pour quel impact ?



Nombre de bus et motorisation

636 cars en lignes, dont **73** bio-GNV en **2023**

Zone à Faible Emissions

4 ZFE-M (Nantes, Angers, Le Mans, St-Nazaire), avec **60%** des lignes passant ces zones

Des obligations légales sur le verdissage du parc : 50% jusqu'au 31 décembre 2024 / 100% à partir du 1^{er} janvier 2025

Bio-GNV	Electrique	Hydrogène
<p>Principales caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biométhane • Pollution supérieure au diesel sur les autres polluants (or CO2) • Légèrement plus cher que l'existant : plus cher à l'achat, mais moins cher à l'utilisation <p>Niveau de maturité de la filière : Mature, solution utilisée pour la transition</p>	<p>Principales caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electricité • Pollution presque nulle • Plus cher que l'existant <p>Niveau de maturité de la filière : Intermédiaire, peu de car électrique aujourd'hui</p>	<p>Principales caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hydrogène • Pollution : aujourd'hui l'hydrogène n'est pas vert • Bien plus cher que l'existant <p>Niveau de maturité de la filière : Expérimental, pas de car aujourd'hui</p>

Source : Etude AGIR



Les enjeux du report modal

Le développement des transports collectifs est un levier majeur de décarbonation

- ▶ L'atteinte de la neutralité carbone suppose un **doublément de la part modale** des transports collectifs
- ▶ Un objectif et des responsabilités partagées : **Région AO** des liaisons routières inter-AOM, **AOM locales, opérateurs, usagers**

Un mode de transport à haut potentiel

- ▶ Les liaisons routières souffrent **d'un déficit d'attractivité**, mais également **d'importants atouts**, qui témoignent d'un potentiel certain
- ▶ Un intérêt récent des acteurs qui se traduit par la **définition de « nouveaux produits »**

Les pistes de décarbonation

Amélioration de la performance des lignes

Recomposition de l'offre pour en améliorer la performance

Diminution des émissions de GES :

1 225 t

Accroissement quantitatif de l'offre

Développement de l'offre avec un accroissement des kilomètres commerciaux

Diminution des émissions de GES :

1 767 t

Développement d'une offre très performante (type car express)

Déploiement d'un produit nouveau vers les principales centralités, avec aménagements d'infrastructures associés

Diminution des émissions de GES :

8 000 t

Les enjeux du covoiturage

Un axe clé et un engagement régional important

- ▶ Un **levier majeur de la SNBC** au potentiel important, **et une des missions constitutives** de la compétence mobilité
- ▶ Un objectif fixé dans la SRM, une intervention constante et une explosion récente : **+455% de trajets de covoiturage incités entre 2021 et 2022 et une hausse qui se poursuit en 2023**

Une action nécessairement co-construite

- ▶ Un service réalisé par les particuliers, incité par les employeurs et intermédiés par les opérateurs : une solution de mobilité « **à prise rapide** » pour la collectivité
- ▶ L'action publique constitue principalement à **inciter, faciliter et créer les conditions de l'usage**. Une **action partagée** entre les AOM régionales et locales et en lien avec les gestionnaires de voirie

Les pistes de décarbonation

Poursuite et amplification de l'action engagée

- Poursuite de la gratification et des incitations
- Communication, incitation et conseil à la mobilité

Diminution des GES:

15 037 t

Investir pour donner un avantage concurrentiel décisif au covoiturage

- Voies dédiées en entrée d'agglomération ;
- Parkings / relais ; aires de covoiturages ; pôles d'échanges routiers

Diminution des GES:

46 945



Les enjeux du TAD

Le TAD : la mise en pratique du droit à la mobilité dans les zones peu denses

- ▶ Dans une logique de **cohésion sociale et territoriale** le TAD est un **marqueur fort d'équipement des territoires ruraux et d'appui pour les publics rencontrant des difficultés à se déplacer**
- ▶ La Région est volontariste : un service 5j/7 de 7 à 19h sur tout le territoire régional, piloté par la Région

Un service rapidement couteux à l'usage

- ▶ Le TAD est une **mobilité à prise relativement rapide**, mais nécessite un engagement important en termes de communication auprès des publics concernés
- ▶ Le TAD est une politique publique qui ne mobilise **pas forcément des volumes financiers importants** mais qui peut présenter **des coûts élevés par voyage**.

Les pistes de décarbonation

Optimisation de l'action

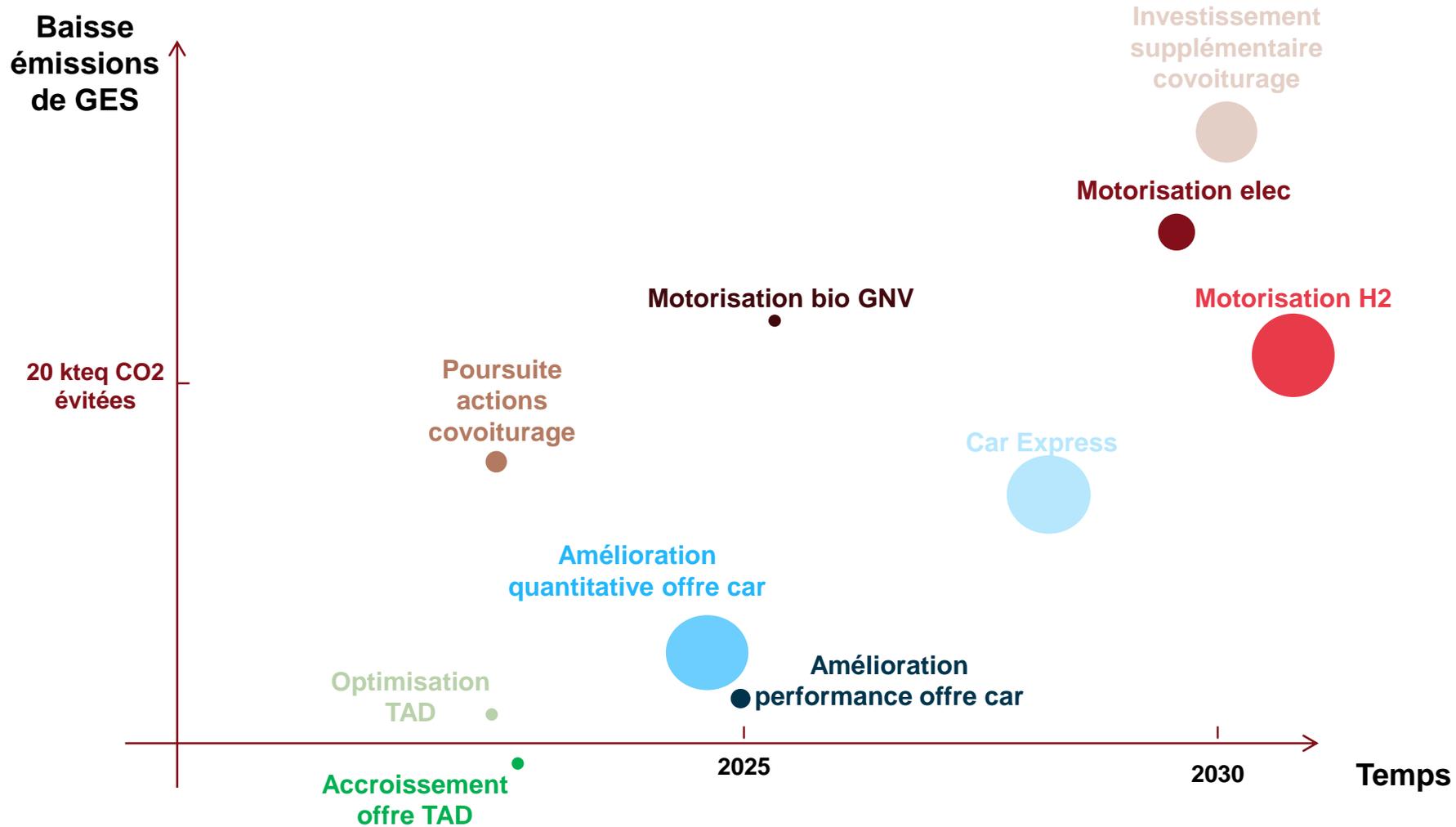
Optimisation de l'offre (même nombre de km, mais durcissement des conditions)

Bilan de GES :
-19 t CO2e

Accroissement de l'offre

- Augmentation de l'offre (plus de km)
- Incitation des collectivités locales à venir compléter l'offre socle

Bilan des GES
+ 0,04 t CO2e



La taille des bulles représentent le coût supplémentaire à la tonne évitée

Un enjeu majeur dans une perspective de décarbonation : 2 fois le montant alloué au car

Un défi encore plus complexe dont la résolution s'envisage à long terme

- Une offre extrêmement **diffuse** sur l'ensemble de la Région ;
- Des cars qui **roulent moins** par jours ;
- Une part plus importante de **petits opérateurs** ;
- Une attention prioritaire aux lignes desservant **les 4 ZFE-m.**

L'ambition de la Région en matière de décarbonation du transport routier à moyen terme :

- ▶ Engager **concrètement** la décarbonation du transport routier
- ▶ Rendre la décarbonation **irréversible** par la prise de choix structurants
- ▶ Traduire cet engagement dans **les pratiques de la Région** et ses relations partenariales et contractuelles