

# Les défis de la desserte des territoires périurbains : Quelles réponses en transports collectifs ?



Crédit photo : ©Région Pays de la Loire

Le 27 novembre 2012, Clisson accueillait le Mardi de l'ORT sur les défis de la desserte des territoires périurbains.

Ce mardi de l'ORT avait pour ambition d'évoquer, à travers un état de l'art et des témoignages des réflexions engagées en matière de mobilité périurbaine.

## PROGRAMME

### Les enjeux de la mobilité dans les territoires périurbains et ruraux

Présentation des rapports traitant des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux réalisés par le Centre d'Analyse Stratégique<sup>(1)</sup> et le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable<sup>(2)</sup>

par **Emmanuel GAMBET**, Directeur d'études – Département Villes et Territoires – CETE de l'Ouest

### Lignes express périurbaines : nouvelle offre, nouvelle gouvernance

par **Matthieu GEORGET**, co-Directeur du Pays du Mans, en charge des services et des déplacements

### Table-ronde

#### L'arrivée du tram-train : impacts sur le territoire et innovations avec

- **Erwan TERRILLON**, chef du service offre de transport régional – Région Pays de la Loire
- **Patrick LAHAYE**, chef de projet – Réseau Ferré de France Bretagne-Pays de la Loire
- **Jean-Yves TEMPLIER**, président de la Communauté de Communes de la Vallée de Clisson
- **Jacques LAISSUS**, chef du service transport – Département de Loire-Atlantique

**Animateur : Gilles MÉRIODEAU - ADEME**

<sup>(1)</sup>Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux

<sup>(2)</sup>La mobilité et les transports dans les territoires ruraux

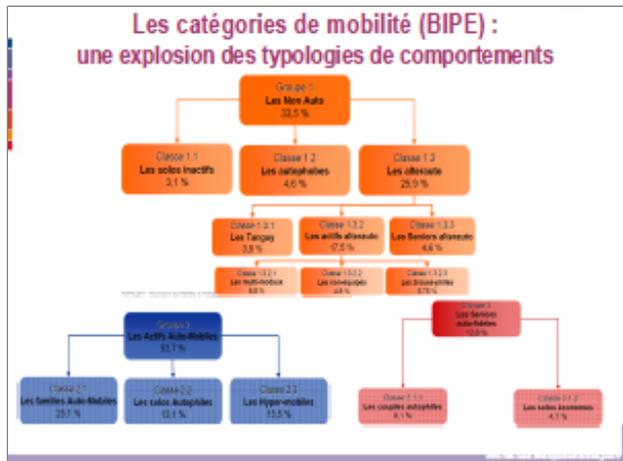
*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.  
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

**[www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr](http://www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr)**

# Les enjeux de la mobilité dans les territoires périurbains et ruraux

par **Emmanuel GAMBET**, Directeur d'études – Département Villes et Territoires – CETE de l'Ouest

Il s'agit de présenter deux rapports récents abordant la thématique de la mobilité dans les territoires péri-urbains : Celui du **Centre d'Analyse Stratégique (CAS)** "Les mobilités dans les territoires périurbains et ruraux" et celui du **CGEDD(\*)** sur "La mobilité et les transports dans les territoires ruraux". Ces deux rapports, de sensibilités différentes, mettent en évidence la diversité des leviers d'action pour traiter au mieux la demande de mobilité de ces territoires, aujourd'hui comme dans un futur proche.



**Le diagnostic du CAS** pointe la dépendance forte des territoires péri-urbains et ruraux vis-à-vis de l'automobile, avec la possibilité d'un scénario noir dès 2015 lié à l'augmentation des coûts d'énergie. Il souligne que, dans une perspective à 20 ans, les politiques d'aménagement n'induiront que partiellement l'organisation des territoires à faible densité. **Trois enjeux** apparaissent donc pour une mobilité durable : limiter la dépendance automobile, diminuer les consommations énergétiques et valoriser dans la durée les potentialités économiques de ces territoires.

**Des actions immédiates sont à mettre en œuvre :** S'appuyer sur l'économie du numérique, développer l'information et les plate-formes de mobilité, mais également mieux coordonner les modes et services de transport et partager l'usage de l'automobile. Pour ce faire, **l'expérimentation et les innovations locales**, portées par des acteurs territoriaux et généralisées après évaluation, sont à privilégier, plus souples et plus rapides à engager, se fondant sur **l'adaptation de comportements sans attendre les transformations structurelles.**

**Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux**

**Les systèmes d'information multimodaux, une des clés d'organisation de la mobilité**

- 1 L'économie du numérique : une richesse à exploiter
- 2 Des infrastructures et un encadrement encore à développer
- 3 Développer l'information numérique dans les réseaux de transport
- 4 De la centrale d'information à la plate-forme de mobilité

**S'appuyer sur l'économie numérique :**

- Couverture territoriale, mais aussi...Usage (aptitudes)
- Etre attentif au rapport qui s'établit entre services d'information privés / publics

Mardi de l'OT Pays-de-la-Loire 21/11/2012 12

Concernant le rapport du CGEDD, ce dernier répond à une **commande plus politique** portant sur les conséquences de l'organisation des transports collectifs sur les territoires ruraux, sur les formes de coopérations entre AOT et les évolutions susceptibles d'améliorer les offres de mobilité pour les personnes concernées. **Son diagnostic pointe la spécialisation modale et territoriales des AOT** introduite par la LOTI sans obligation de coordination, comme le livre blanc de l'UE qui ne traite que de l'urbain et inter-urbain, délaissant la desserte des territoires ruraux.

La mobilité et les transports dans les territoires ruraux

Les temps forts des propositions :

- « seule une politique globale permettra de capitaliser le fonctionnement des initiatives engagées en matière de mobilité et de transports dans les territoires ruraux, en levant les obstacles qui contrarient leur efficacité. »
- « L'Etat doit assumer le droit au transport, »
- « nécessaire qu'un niveau minimum de service soit défini pour que des critères objectifs permettent de caractériser une éventuelle défaillance dans l'organisation du service public et d'établir clairement les responsabilités en la matière. Cela implique une révision du dispositif juridique issu de la LOTI pour corriger progressivement la faiblesse des mécanismes de coordination (...) dans un contexte où la réponse aux besoins de mobilité doit être globale et systémique. »

Mars de l'OT Pays-de-la-Loire 20110512 24

La mobilité et les transports dans les territoires ruraux

Les recommandations par catégories

Recommandation	Catégorie	à l'initiative de	de nature
R1	Information et transparence	Améliorer la communication et l'information des usagers et des professionnels des territoires ruraux et interurbains	Pratiques et organisationnelles
R2		Faciliter l'accès à l'information et à la connaissance des services de transport collectif	Pratiques et organisationnelles
R3	Organisation et efficacité des services de transport collectif	Faciliter l'efficacité des services de transport collectif en matière de tarification et de financement	Pratiques et organisationnelles
R4		Faciliter la coordination des services de transport collectif	Pratiques et organisationnelles
R5	Coordination et financement plus équitables des territoires	Faciliter la coordination des services de transport collectif	Pratiques et organisationnelles
R6		Faciliter la pérennité financière des services de transport collectif	Pratiques et organisationnelles

Mars de l'OT Pays-de-la-Loire 20110512 25

Ce rapport mise sur une nécessaire **politique globale** permettant un gain en efficacité collective, **sans exclure les initiatives locales** qui doivent être capitalisées et coordonnées, et sur la définition de **niveaux de service minimum** dans les territoires peu denses. Une des recommandations, outre la **systématisation des centrales de mobilité**, interopérables au niveau national, et la mise en place d'une **AOT mutualisée à l'échelle régionale**, aborde le financement du développement des transports collectifs par l'instauration d'une péréquation entre zones urbaines et non-urbaines.

Au final, chacun des deux rapports attend des collectivités et de l'État une meilleure explicitation des conditions d'exercice du droit au transport.

De l'initiative locale à la politique publique : que nous disent les deux rapports ?

- Chacun des deux rapports attend au fond des collectivités et de l'État une meilleure explicitation des conditions d'exercice du droit au transport :
  - Le CAS : En privilégiant l'initiative locale, très tournée vers un usage beaucoup plus partagé de l'automobile
  - Le CGEDD/IGA : en misant sur un gain en efficacité collective et organisationnelle du TC en zones peu denses, sans exclure les initiatives locales et l'usage partagé de l'automobile, qui doivent être coordonnées.
- De l'urgence d'agir à l'action structurante, organisationnelle
  - Le CAS a une position explicite : il faut agir dès maintenant, sans attendre que les politiques publiques visant l'organisation des transports, l'économie numérique... soient abouties.
  - Le CGEDD/IGA : priorité à l'action coordonnée, à la définition de niveaux de service minimum en zone peu dense, à l'établissement d'un processus réglementaire incluant l'information et la tarification.

Mars de l'OT Pays-de-la-Loire 20110512 26

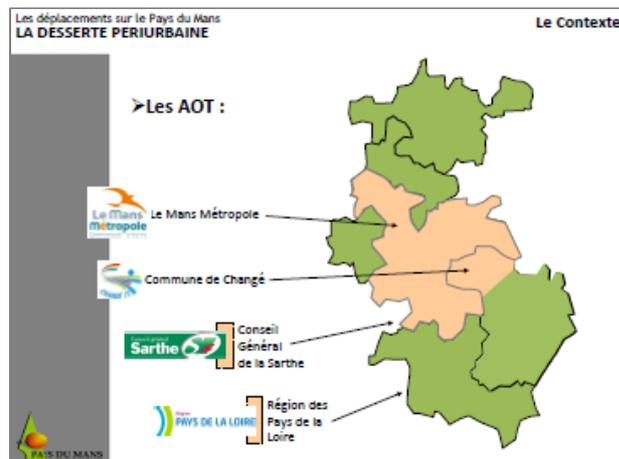
**Télécharger les rapports :**  
 Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux (CAS)  
 La mobilité et les transports dans les territoires ruraux (CGEDD)



## Lignes express périurbaines : nouvelle offre, nouvelle gouvernance

par **Matthieu GEORGET**, co-Directeur du Pays du Mans, en charge des services et des déplacements

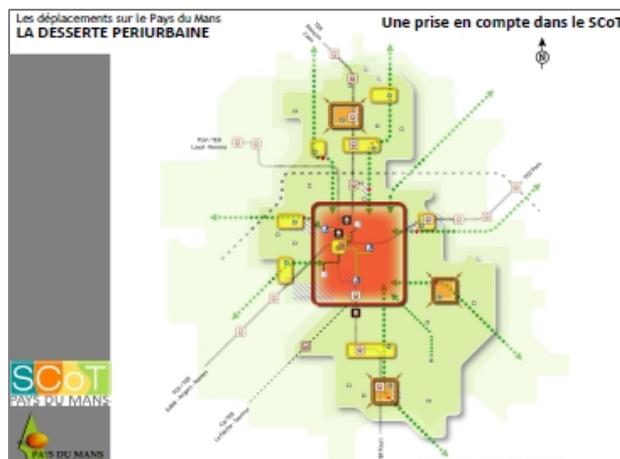
La réflexion portant sur des lignes express périurbaines au Pays du Mans est issue des **orientations stratégiques de la Charte de territoire** où le thème de la mobilité et des déplacements a largement été mis en avant. En pleine révision du SCoT, la volonté des élus est avant tout de **faciliter le lien urbain/rural**, tout en réduisant l'usage de la voiture individuelle et en jouant sur la complémentarité des offres déjà existantes des quatre autorités organisatrices de transport sur le territoire.



Il leur est apparu nécessaire de **densifier l'offre de transport collectif**, en proposant des lignes express péri-urbaines, avec des arrêts en nombre limité et implantations réfléchies entre les collectivités et les acteurs économiques, dans un objectif d'une **billetique unique**. L'innovation repose sur la **nouvelle gouvernance** que ce projet nécessite, chaque collectivité travaillant à cette problématique en fonction de ses compétences propres (infrastructures routières, arrêts, parkings mais également haltes TER et liaisons douces). Cette nouvelle gouvernance a pour objectif de coordonner, soutenir et rendre lisible l'action des collectivités. Elle est déclinée au sein d'un **syndicat mixte de transport à l'échelle du pays** où des délégués des AOT sont représentés dans le collège « transport » afin de valider les orientations définies par le collège « Pays ».



Ce développement passe également par la mise en place d'un **Versement Transport Additionnel** en lien avec le conseil de développement. La démarche est aujourd'hui freinée par le **silence de l'Etat** sur la levée de ce versement transport. Une telle démarche a cependant été mise en œuvre dans l'Oise sur les mêmes bases réglementaires SRU sans difficulté liée à une éventuelle impossibilité juridique.



## Table-ronde

### L'arrivée du tram-train : impacts sur le territoire et innovations avec

**Erwan TERRILLON**, chef du service offre de transport régional – Région Pays de la Loire  
**Jean-Yves TEMPLIER**, président de la Communauté de Communes de la Vallée de Clisson  
**Patrick LAHAYE**, chef de projet – Réseau Ferré de France Bretagne - Pays de la Loire  
**Jacques LAISSUS**, chef du service transport – Département de Loire Atlantique

**Erwan TERRILLON**, chef du service offre de transport régional – Région Pays de la Loire

#### Pourquoi un tram-train ?

D'un point de vue technique, ce dernier possède les **atouts du tramway** (insertion urbaine, niveau sonore, passages à niveau urbains possibles sous forme de carrefour à feux, coût d'exploitation moindre, accessibilité) et ceux du **train** (vitesse de l'ordre de 100 km/h, nombre de places assises et confort).

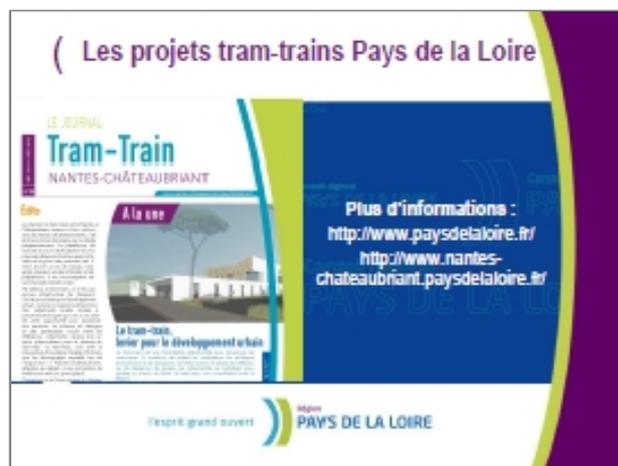
D'un point de vue du territoire, le tram-train répond à l'**enjeu d'un péri-urbain dynamique, dense, éco-mobile, à la qualité de vie préservée et financièrement accessible.**

Le **tram-train Nantes-Clisson**, mis en service en juin 2011, a permis une augmentation de la fréquentation des haltes et des gares desservies de 12 % en un an, fort de la desserte d'un territoire à l'attractivité particulièrement importante et à son dynamisme démographique depuis des décennies.

Une deuxième phase d'aménagement pour fin 2014 consistera à renforcer l'offre omnibus tram-train jusqu'à Clisson, permettant aux TER vers Cholet et la Roche-sur-Yon d'être accélérés en ne s'arrêtant plus entre Nantes et Clisson. Une station supplémentaire sera créée à Gorges et des correspondances seront organisées entre le tram-train et le TER à Clisson.



Crédit photo : ©Région Pays de la Loire



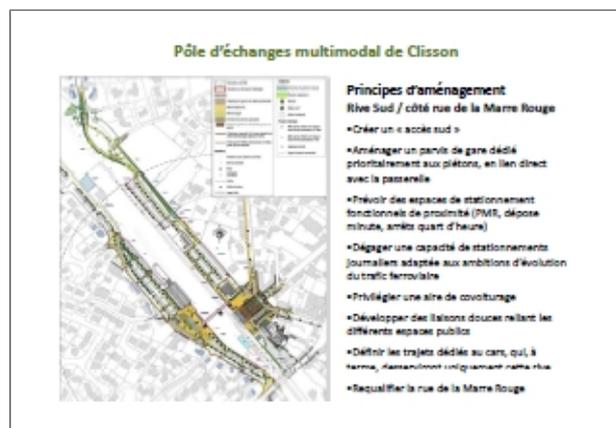
**Le tram-train Nantes-Chateaubriant** a un contexte différent, l'exploitation de la ligne lui étant dédiée de par la fermeture de l'ancienne voie SNCF au trafic voyageurs en 1980. L'intermodalité y a été pensée avec les AOT départementale et urbaine afin d'assurer un rabattement sur le tram-train.

**Plus de 11 000 voyages sont attendus par jour.** Le tram-train fait l'objet en effet d'un réel plébiscite auprès des populations concernées : A titre d'exemple, 44 % des ménages interrogés vivant à Sucé-sur-Erdre depuis moins de 5 ans ont déclaré que la décision de ré-ouverture de la ligne a joué un rôle lors du choix de leur commune de résidence.

La réalisation d'un tram-train est complexe et lourde financièrement, nécessitant une réelle mobilisation politique. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un **levier incontestable pour la mobilité durable et l'aménagement du territoire**, en renforçant l'attractivité des secteurs traversés.

**Jean-Yves TEMPLIER**, président de la Communauté de Communes de la Vallée de Clisson

Le territoire de la communauté de communes de la Vallée de Clisson possède des **atouts majeurs**, liés en partie à ses infrastructures (pôle gare de Clisson et futur de Gorges), à ses accès autoroutiers existants et futurs, et à ses pôles résidentiels dynamiques. La mise en place du tram-train Nantes Clisson s'inscrit dans cette dynamique de territoire et est le résultat d'un partenariat fort avec les services de la Région, de la SNCF et de RFF. L'année 2014 sera également charnière puisque l'ouverture d'un terminus technique à CLISSON permettra le **renforcement de la fréquence de la ligne et la création d'une gare supplémentaire à Gorges**. Le tram-train ainsi que l'ensemble des gares est une véritable opportunité pour la communauté de communes sur le plan économique avec la création de quartiers d'activités de services et de commerces.



**Patrick LAHAYE**, chef de projet – Réseau Ferré de France Bretagne - Pays de la Loire

Le projet du tram-train Nantes-Chateaubriant est innovant à plusieurs titres : **Au titre de la conduite d'opération**, il s'agit d'une maîtrise d'ouvrage directe de RFF avec une équipe de pilotage dédiée, avec de nombreuses interfaces notamment avec l'urbain.

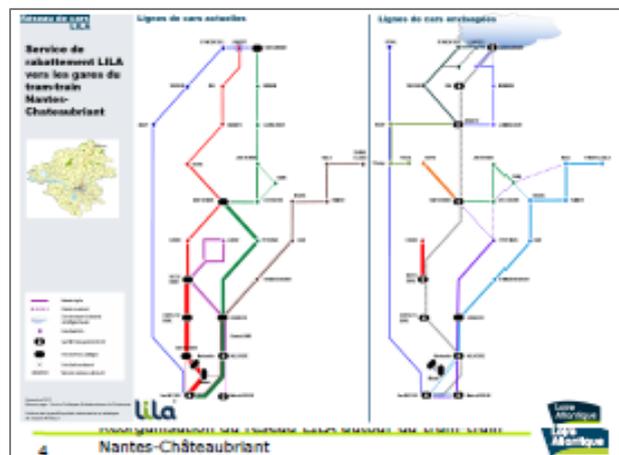
**Au titre du matériel roulant**, ce dernier est modulaire pour s'adapter aux spécificités de chaque fonction : 750 V CC pour le tramway, 25KVA pour la partie ferroviaire. De nouvelles interfaces (captage électrique, détection aux passages à niveaux urbains) ont été intégrées pour une parfaite intégration au milieu.

En terme d'exploitation, **trois types d'exploitation successives** sont présentes : une exploitation ferroviaire en gare de Nantes, une exploitation type tramway jusqu'au pôle d'échange de Babinière (avec les croisements du tram-train et du tram à la Haluchère), et une exploitation type Block-tram jusqu'à Chateaubriant. L'exploitation et la maintenance avec interface tramway nécessitent des formations adaptées des agents en position de conduite mais également des agents de circulation et des mainteneurs.



Enfin, **l'innovation des infrastructures** est à souligner : En secteur urbain, se côtoient des voies béton, engazonnées, sur dalles préfabriquées, avec des passages à niveaux urbains sans barrière et des croisement avec le tramway. En secteur péri-urbain, l'ensemble des passages à niveaux a été sécurisé (barrières) et leurs approches ont été traités au cas par cas. La signalisation Block-tram, signalisation ferroviaire allégée, a été également déployée. Ces innovations concourent à l'objectif de cadencement strict et régulier qui est voulu sur ce service.

Pour l'arrivée dans son territoire du tram-train Nantes-Châteaubriant, le Conseil Général de Loire Atlantique s'est donné une feuille de route claire : **Prioriser l'usage du tram-train en réorganisant son réseau LILA** avec un service de rabattement vers les gares du tram-train. Cela concerne 3 lignes et 3 000 voyages par jour, dont 56 % de scolaires. Dans le cadre de la construction de ce nouveau réseau qui doit être à économie identique, il est apparu nécessaire de maintenir des solutions de transports pour les usagers actuels et de **travailler en concertation avec les collectivités locales**. Cette réorganisation peut poser cependant la question d'une certaine **multi-modalité subie** : certains usagers devront, en effet, utiliser le réseau LILA associé au tram-train là où auparavant une offre unique de transport LILA lui était proposée. La tarification unique du LILA était également très attractive et la **réflexion sur la future tarification** LILA-tram-train est importante pour l'usager. Enfin, **la gestion des correspondances** doit faire l'objet de coordination entre AOT pour ne pas avoir de rupture dans la chaîne de déplacements.



### A noter dans votre agenda

#### Mardi de l'ORT

##### Transports exceptionnels

Une nécessité sur-mesure et sous contrainte

*Mardi 19 mars 2013*

##### Mobilité selon les âges

*Mardi 16 avril 2013*

#### Colloque

##### Logistique urbaine

*Jeudi 27 juin 2013*