

Trajectoire 2050 SCOT Pôle Métropolitain Nantes – Saint-Nazaire Annexe Mobilités

- Bureau du 11/07/2023
- Contribution présentée par M. Yvic KERGROAC'H

Les Mobilités

La contribution du CESER se base sur les compétences du Conseil Régional, en particulier les transports ferroviaires et routiers interurbains.

Cette contribution prend appui sur les travaux réalisés par le CESER. Certains sujets mériteraient d'être réactualisés. D'autres thématiques, que le CESER n'a pas traitées dans ses travaux les plus récents, auraient mérité de figurer dans cette contribution. Toutefois, au vu des délais impartis pour ce travail, il n'a pas été en mesure d'y travailler collectivement.

Pour rappel, le cadre de l'action régionale a été posé par le SRADDET (en cours de révision, en particulier pour fixer des objectifs en matière de limitation d'artificialisation des terres) et par le schéma régional des mobilités (SRM, adoptée en 2021). Le SRADDET, « schéma des schémas », s'imposera pour l'élaboration du SCOT.

Le cadre de l'action financière de l'État, de la Région et des collectivités infra régionale sera posé par le volet mobilité du CPER, attendu d'ici à la fin 2023.

La stratégie nationale du fret ferroviaire, l'intégration du GPM au cœur du réseau européen de transport RTE-T, les annonces gouvernementales en matière de financement du transport ferroviaire, sont autant de signes positifs qui devront être concrétisés.

Enfin, les contrats opérationnels de mobilité (COM) entre la Région et les 11 bassins de mobilité sont en cours d'élaboration.

D'ores et déjà, le COM du bassin nantais, couvrant notamment la métropole et les communautés de commune d'Erdre et Gesvres et Loire et sillon a été signé en 2023, il couvre une durée de 5 ans. Reste à conclure sur le périmètre du SCOT le COM du Nord-Ouest Atlantique.

1) Un contexte en évolution

L'élaboration du SCOT intervient dans un contexte de changement climatique et la nécessité à la fois de le limiter et de s'y adapter. Cette prise de conscience, des élus comme des citoyens, conduit au partage de l'objectif de rééquilibrer le mix des différents modes de déplacements, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret. Il s'agit donc de recourir à l'ensemble des modes de déplacement, en complémentarité, sans en exclure aucun. Le rééquilibrage des modes de déplacements comme l'utilisation de motorisations moins polluantes, permettra de limiter les émissions de GES et plus largement les externalités négatives du transport routier.

Pour cela, il s'agit également de se saisir des évolutions de comportement, largement accélérées par la pandémie, mais aussi par les innovations techniques. Le télétravail, le coworking, le covoiturage, sont désormais possibles pour de nombreux salariés et entrepreneurs. Actuellement, environ 15 % des journées seraient télétravaillées. La question de la durabilité de ces tendances reste naturellement posée.

Enfin, le CESER appuie le souhait de la Région de travailler avec les territoires pour offrir de nouvelles solutions permettant aux ligériens de s'exonérer de certains déplacements, en agissant sur l'organisation spatiale de l'habitat et des services, en développant des espaces de travail partagés, et en confortant un maillage fin de polarités dynamiques sur l'ensemble de la Région. Il s'agit de développer l'activité économique, tout en rationalisant les déplacements qui peuvent l'être.

2) Le transport ferroviaire de voyageurs

Le projet de mise en place du Service Express Régional (SER) Métropolitain intègre un volet ferroviaire et un volet routier. Il s'agit donc de compléter le projet de RER métropolitain, notamment avec le développement de lignes périurbaines structurantes vers la métropole. Le CESER souligne, qu'à ce stade, la déclinaison de ce projet reste à préciser. La Région évoque pour le démarrage du RER une fréquence de 30 à 60 minutes selon les heures puis, dans un second temps à la demi-heure tout au long de la journée. Selon elle, cette fréquence permettrait de fonctionner avec le matériel existant tout en nécessitant peu d'investissements en matière d'infrastructure. Le CESER suivra avec attention la déclinaison de ce projet et ses financements. Il s'interroge sur le besoin ou non de prévoir l'acquisition de nouveaux matériels roulants pour faire face à une utilisation plus intensive du matériel existant et à une fréquentation en hausse. Il rappelle que des travaux pourraient être nécessaires, notamment sur la ligne Nantes – Pornic. La diamétralisation¹ de certains trajets pourrait contribuer à limiter la saturation de la gare de Nantes.

Le SER métropolitain ne doit pas masquer les besoins en matière de liaisons ferroviaires entre la CARENE et le reste du territoire du SCOT. Le CESER partage à cet effet l'idée de la Région de mettre en place différents types de dessertes, permettant une hiérarchisation de l'offre. Il s'interroge sur la fréquence des liaisons intervilles, prévue à 120 minutes.

L'amélioration de l'offre ferroviaire prévue par la Région nécessitera un certain nombre de travaux d'infrastructures. Le CESER attire l'attention sur quelques points :

- La saturation et la sécurité du tunnel de Chantenay, point stratégique et critique à l'entrée Ouest de Nantes, avec des risques de paralysie du trafic en cas de sinistre important. Le cas échéant, des réflexions devraient être menées sur un trajet alternatif.
- La ligne Nantes Saint-Gilles - Pornic, avec la réalisation prévue d'une halte à proximité de l'aéroport. Dans le cadre de l'augmentation de fréquence prévue par la Stratégie Régionale des Mobilités, des points de croisements pourraient devoir être créés sur cette ligne à voie unique.
- La virgule de Savenay, nécessaire pour le trafic fret lié au Grand Port Maritime, mais aussi pour le trafic voyageur de Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise vers la Bretagne

3) le transport routier collectif

La Région s'engage à augmenter l'offre – plus de fréquence et plus d'amplitude horaire - sur les lignes autocars interurbaines à fort potentiel. Il s'agit de doubler l'offre de ces lignes entre 2021 et 2030 et de fiabiliser les temps de parcours (par exemple, par des voies réservées sur les 4 voies en entrée d'agglomération).

Le CESER note positivement la volonté de la Région de proposer un service de transport à la demande (TAD) sur l'ensemble du territoire. Actuellement, il n'y a pas de TAD sur le territoire du SCOT. Il partage l'idée d'une hiérarchisation des lignes. Il rappelle donc sa proposition d'une

¹ C'est-à-dire la suppression de terminus en gare de Nantes, permettant par exemple un trajet sans changer de train entre Savenay et Ancenis.

augmentation des fréquences sur l'ensemble du réseau en portant une attention particulière aux lignes de cars express structurantes, avec une fréquence de 30 minutes en heures de pointe et 60 minutes en heures creuses permettant un rabattement des cars de proximité. Il soutient l'idée de l'amélioration du confort des cars, notamment avec l'accès au Wifi, permettant de renforcer l'attractivité de ce mode de déplacement pour l'ensemble de la population. Il partage les initiatives facilitant la mise à jour des cartes d'abonnement scolaires.

4) le transport solidaire, le covoiturage, l'autopartage

Le COM du Centre Loire Atlantique prévoit le soutien à la mobilité solidaire. Il s'agirait d'aller au-delà du transport solidaire assuré par les associations et d'inclure dans une démarche concertée les collectivités locales et l'ensemble des acteurs de la sphère sociale, de l'emploi, de l'insertion. Le CESER souligne l'intérêt du transport solidaire en complément des offres de transports collectifs, afin de développer le lien social et de répondre à des besoins de déplacements non couverts actuellement par l'offre collective. Néanmoins, il ne doit pas venir en concurrence des transports collectifs et des taxis. De plus, il n'est pas toujours adapté au transport des personnes en situation de handicap. En outre, son efficacité dépend de la pérennité de l'engagement bénévole des conducteurs. Enfin, le reste à charge pour le voyageur peut être plus élevé sur le transport solidaire que sur le TAD.

Ligne de covoiturage : la Région souhaite expérimenter des lignes de covoiturage. Des études de faisabilité dans des territoires volontaires sont en cours pour des expérimentations d'ici à 2024. Le CESER souligne la volonté partagée par les signataires du COM de lutter contre l'autosolisme, de désengorger les routes et de limiter la pollution. Il suivra avec attention la déclinaison de ce projet et la pérennité des lignes qui seront mises en place. Cela repose en effet sur l'engagement pérenne des conducteurs. Le covoiturage doit bien venir en complément des transports collectifs.

L'autopartage est une solution à soutenir pour les ménages qui n'ont pas besoin d'un véhicule, ou d'un second véhicule, pour leurs déplacements quotidiens. Le CESER soutient les initiatives en matière de développement du covoiturage et de l'autopartage, qui doivent permettre de compléter l'offre de transport en commun en particulier en zones d'habitat peu dense.

Le vélo du quotidien : Le COM apporte également une place importante au vélo du quotidien, en particulier pour se rendre au travail, s'appuyant notamment sur la volonté du Conseil Départemental de créer des itinéraires cyclables reliant chaque commune. Le CESER salue cette volonté et souligne l'intérêt de développer la culture vélo auprès des populations.

Enfin, en matière d'infrastructure routière, dans sa contribution sur le contrat d'avenir élaborée en 2018 le CESER préconisait un certain nombre d'aménagements routiers qu'il jugeait indispensable, en particulier l'idée d'un grand contournement de Nantes, pas nécessairement à 4 voies, pour rééquilibrer le territoire, ainsi que la réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire à proximité de Cheviré. Ces préconisations seront réactualisées dans le cadre de l'étude que le CESER réalise actuellement sur l'intermodalité. Le CESER a réaffirmé la priorité à donner à l'entretien du réseau existant pour limiter son coût d'entretien à terme.

Enfin, l'usage de l'électricité comme mode de motorisation, ainsi que celui de l'hydrogène et du bio-GNV, constituent une piste de décarbonation du transport. Leur développement dépend notamment du développement des stations de recharge et d'avitaillement, ainsi que

du coût des véhicules (actuellement plus élevé, voire beaucoup plus élevé pour l'hydrogène, que les véhicules classiques). Il faut donc une accélération forte du développement de ces stations, notamment pour les motorisations électriques. Le CESER est favorable au soutien des expérimentations en matière de fabrication d'hydrogène vert (produit à partir de sources d'énergies renouvelables).

5) pour une tarification intermodale

Le CESER partage la volonté de la Région d'aller vers une tarification intégrée qui doit être généralisée pour faciliter l'usage par les voyageurs.

Il se prononce pour une tarification zonale et suivra avec attention la déclinaison de la déclaration du gouvernement sur le titre de transport unique. L'expérience de Korriga devra être considérée.

Enfin, le CESER note la volonté exprimée à travers le SRADDET de favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Le rythme actuel de mise en accessibilité des transports ferroviaires est loin d'être suffisant.

Le Fret

Une logistique urbaine à améliorer

La logistique urbaine doit être organisée, pour gérer le dernier kilomètre en limitant la circulation des poids lourds dans les centres-villes. Le transport fret ferroviaire et fluvial (entre Nantes et Saint-Nazaire) doit être favorisé. Les Installations Terminales Embranchées (ITE) doivent être préservées pour permettre la connexion au réseau ferré de l'ensemble du territoire.

Le GPM, un acteur central du territoire

- **Développer les trafics** : Le CESER suggère de développer le trafic conteneurs en s'appuyant sur un équipement performant du Port avec au moins trois portiques en état de fonctionnement. De plus, le CESER souligne la nécessité de rouvrir voire d'ouvrir des autoroutes de la mer, en particulier de Montoir vers la péninsule ibérique. En outre, le CESER suggère de développer l'accueil de navires de croisière de taille raisonnable, en travaillant avec les autres ports de la façade Atlantique afin de proposer un parcours de croisière intéressant pour les armateurs. Enfin, le CESER invite à lancer une démarche collective avec les collectivités dans le cadre du Brexit pour développer les trafics avec l'Irlande.
- **Positionner le Port sur la transition énergétique et les filières industrielles stratégiques en Pays de la Loire** : le CESER soutient l'orientation de l'activité du port vers les énergies renouvelables et les énergies marines en particulier, tout en tenant compte que le trafic lié aux énergies renouvelables ne présente pas actuellement le potentiel pour remplacer celui lié aux énergies fossiles, au moins en volume.

- **Un port acteur du territoire** : Le Port de Nantes Saint-Nazaire se situe pour partie en zone urbaine, dans les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire. Cette implantation contribue à l'identité des deux villes et de leurs agglomérations. Dans ce cadre, le CESER propose que soit menée une étude prospective sur l'activité portuaire nantaise, prenant en compte les aspects économiques, industriels et environnementaux, y compris les conséquences du changement climatique. Il plaide dans tous les cas pour la conservation par le Port de l'ensemble de son domaine foncier aménagé ou aménageable, y compris en milieu urbain, sans céder à la pression foncière.

Intégrer le port dans un projet de territoire autour de l'estuaire : Le CESER considère que le Port doit entretenir un dialogue avec les collectivités sur l'ensemble du territoire estuarien. Ce dernier doit conduire à une vision partagée des enjeux de l'estuaire et à la définition d'un projet de territoire pour les années à venir. Il doit également permettre de mieux déterminer le rôle du port vis-à-vis des collectivités et les soutiens dont il pourrait bénéficier en conséquence.

Anticiper les effets du changement climatique : Le Grand Port maritime doit mener une action forte pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Il doit ainsi favoriser les motorisations alternatives, le fret maritime, fluvial et ferroviaire, l'alimentation des navires à quai à l'électricité, ou le développement des énergies renouvelables et notamment de l'éolien marin. Pour le Grand Port de Nantes Saint-Nazaire, situé sur l'estuaire de la Loire, le risque principal réside sans doute dans le risque d'inondation et de submersion marine. Ce risque touche les infrastructures portuaires, les entreprises à proximité, les habitations et les zones naturelles. Le CESER considère comme indispensable l'anticipation de l'élévation du niveau de la mer, de la modification du débit de la Loire, et de la multiplication d'événements météorologiques majeurs.

Elargir l'hinterland du Port : L'hinterland (zone d'influence et d'attraction économique d'un port) est variable selon les filières et son développement passe notamment par l'amélioration des dessertes terrestres du port. Pour exemple, dans notre région, l'hinterland en matière de produits pétroliers est développé jusqu'au-nord-est de la France, en s'appuyant sur le réseau de gazoducs et sur l'oléoduc reliant Donges à Metz via Melun.

Améliorer la desserte ferroviaire : Le port de Nantes Saint-Nazaire génère près d'un tiers du trafic de fret ferroviaire en Pays de la Loire (plus de 800 000 t en 2019). Compte-tenu du potentiel de développement du fret, le CESER propose au Grand Port de Nantes Saint-Nazaire de :

- De développer du transport ferroviaire des conteneurs. Il serait opportun que le port dispose d'un véritable chantier de transport combiné.
- Améliorer la capacité de l'axe Nantes-Angers-Sablé, par des travaux immédiats ou de plus long terme : capacité de la gare d'Angers, études pour un doublement de la ligne Nantes-Angers-Sablé existante, ou à défaut une troisième voie sur certaines portions entre Nantes et Angers.
- Relancer les études sur la virgule de Savenay, en conduisant un travail sur le prix des sillons afin d'éviter un surcoût pour les convois de fret passant par des trajets alternatifs.
- Poursuivre les démarches auprès de l'Etat et de SNCF Réseau pour l'électrification de l'axe Nevers-Chagny, afin de relier par voie électrifiée le Port aux principaux axes de transport européens.

Les infrastructures numériques

En matière d'infrastructure numérique, le CESER partage l'objectif de généralisation de l'internet mobile de qualité sur l'ensemble du territoire et de raccordement de la fibre pour tous à l'horizon 2025. La fracture numérique a des incidences sur chaque personne concernée à titre individuel et constitue un élément important de la fracture territoriale. C'est aussi un handicap auquel est confronté nombre d'entreprises sur les territoires, pénalisant leur compétitivité, et par là même, l'emploi sur ces mêmes territoires. Dans le contexte de crise, le numérique a permis à de nombreuses entreprises de maintenir leurs activités à l'international, notamment en termes de prospection. Au-delà de 2025, l'accès aux infrastructures numériques devra tenir compte des technologies qui pourront émerger, aux coûts des abonnements et s'attacher à leur appropriation par les ligériens tant en termes financier que d'usage.

Aéroport du Grand Ouest

Commentaires généraux : le CESER souhaite que les engagements pris par l'Etat et annoncés avant la pandémie soient respectés. Celui-ci doit assumer pleinement sa décision d'abandon du transfert de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes, ainsi que l'indécision qui a duré pendant plusieurs années. Le CESER souhaite que les projets prévus pour l'accessibilité en transport collectifs de l'aéroport arrivent rapidement à terme.

Il souhaite la confirmation rapide du concessionnaire pour que les réaménagements prévus soient lancés.

Santé des riverains / Gêne sonore : Le projet de plan national santé environnementale prévoit d'associer rénovations énergétique et acoustique dans le logement social et les bâtiments autour des aéroports. Ainsi, pour le secteur aérien, il prévoit de renforcer les informations données aux riverains des plateformes aéroportuaires et de mettre en place des dispositifs d'accompagnement à la réalisation de travaux alliant rénovation thermique et acoustique, en commençant sur le périmètre de deux aéroports dotés d'un plan de gêne sonore (Orly et Toulouse). Le CESER considère que des actions en ce sens pourraient également être mises en œuvre pour Nantes-Atlantique.

La desserte de l'aéroport : Une desserte de l'aéroport attractive en transport collectif est indispensable, alors que le nombre de voyageurs devrait sur le moyen terme augmenter. Il est indispensable d'assurer la sécurité routière aux abords de l'infrastructure, via des aménagements routiers, voire des contrôles réguliers de la vitesse des véhicules. Enfin, pour les salariés du site, l'accès via des modes doux doit être facilité (sécurisation des itinéraires, stationnements...). Le CESER souhaite que les études pour la nouvelle halte, dont le démarrage est prévu à l'automne, puissent permettre une réalisation rapide des travaux. Le CESER souhaite que les projets prévus pour l'accessibilité en transport collectifs de l'aéroport arrivent rapidement à terme. Trop de retard a déjà été pris.

La relocalisation d'équipements publics : Le CESER souhaite que l'Etat apporte son soutien à ces projets, au-delà de la phase d'études.

L'allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA : Le CESER ne se prononce pas sur l'opportunité de cette mesure, qui apporterait des améliorations à certains

habitants mais des désagréments pour d'autres et pourrait avoir des conséquences sur l'environnement et le PLUM de la métropole.

Energie

En matière de développement d'énergie renouvelable, le SRADDET pointe la nécessité d'une diversité des sources, en n'en excluant aucune, et en soulignant le potentiel régional de l'éolien off-shore. Il pointe également la nécessité d'améliorer les réseaux et de pouvoir piloter les usages dans un contexte de montée en puissance de la production intermittente d'électricité. Le CESER partage ce point de vue en soulignant l'opportunité pour la Région que peut représenter le développement de l'éolien en mer. Il insiste sur la vigilance à avoir concernant l'acceptabilité des projets d'énergie renouvelables, en s'appuyant, dans le cas des éoliennes terrestres notamment, sur les projets citoyens. Une vigilance est également nécessaire sur certains projets de méthanisation industriels. Les unités de méthanisation offrent un potentiel important du fait de la place de l'élevage dans notre région, mais peuvent aussi faire l'objet de contestations. De manière générale, toutes les sources d'énergie, renouvelables ou non, ont des conséquences sur leur environnement et la sobriété énergétique doit être le premier vecteur de la transition énergétique.

Au niveau régional, la nécessité de sécuriser l'approvisionnement électrique justifie de garder et de faire évoluer la centrale de Cordemais, ainsi que la centrale à gaz de Montoir. Le CESER se félicite de la confirmation de la mise en œuvre du projet Ecocombust.

Comme la Région l'a indiqué dans sa feuille de route hydrogène 2020-2030, le développement de la production d'hydrogène issu des énergies renouvelables et de ses usages constitue un axe important de la transition énergétique. Le CESER plaide pour que la capacité de production d'hydrogène renouvelable permette de répondre aux besoins générés par l'ensemble des usages. Il s'agira également de s'appuyer sur le projet stratégique 2021 - 2026 du Grand port Maritime de Nantes Saint-Nazaire pour déployer l'hydrogène au sein du territoire portuaire favorisant le développement industriel. Le terminal charbonnier de Cordemais pourrait offrir un espace pour ce déploiement.

Au-delà des énergies marines renouvelables, d'autres filières (solaire, éolien...) doivent être explorées en s'appuyant sur le tissu économique, académique et industriel.

Le CESER appelle également à **soutenir la recherche et l'innovation sur les énergies de demain, le recyclage, les réseaux intelligents et le stockage**. Les innovations vont permettre d'améliorer la productivité des sources d'énergies renouvelables, le recyclage et le stockage de l'énergie, et contribuer à diminuer leur coût et leur impact environnemental. Elles sont aussi une source de développement économique.

Rénovation de logements

En matière de rénovation de logements, le SRADDET prévoit la rénovation d'un million au moins de logements au total d'ici à 2050, ce qui correspond à une moyenne d'un peu plus de 30 000 par an. Ceci va nécessiter un effort très important et une mobilisation de l'ensemble des acteurs du territoire. Pour le CESER, au-delà du chiffre affiché, c'est bien une rénovation énergétique globale et performante du logement qui doit être recherchée, en privilégiant d'abord les logements les moins performants. Ces rénovations énergétiques, pour éviter un effet rebond trop important, doivent être accompagnées d'une assistance à l'usage. Les PTRE devront contribuer à faciliter l'accès à la rénovation énergétique. Enfin, en matière de rénovation énergétique, les matériaux biosourcés sont à privilégier. La massification de la rénovation énergétique des bâtiments non résidentiels (tertiaires, mais aussi industriels et agricoles) doit également être prise en compte. Ce secteur représente un important gisement d'économies tant en matière d'énergie que d'émissions de GES.