



Le Président,

22.03.08

Rapport du Président du Conseil Régional

à la Séance Plénière

Réunion des 30 juin et 1^{er} Juillet 2022

De nouvelles mobilités en Centre-Val de Loire

L'enjeu de la mobilité pour toutes et tous est un axe prioritaire de l'action régionale depuis de nombreuses années avec des compétences et des politiques continuellement développées depuis 1998, date du début de l'expérimentation de la régionalisation des TER à laquelle notre Région avait pris part. Les crises que nous traversons actuellement et l'urgente nécessité de prendre en compte les enjeux du réchauffement climatique mettent plus encore en lumière l'importance de donner à chaque habitante et habitant, dans la plus petite commune comme dans la grande métropole, la possibilité de répondre à ces questions à la fois simples et complexes : comment me déplacer pour travailler, pour réaliser mes achats quotidiens ou encore comment répondre à mes besoins de mobilités liés aux activités familiales, aux loisirs, à l'accès aux services publics ?...

Nos concitoyens l'expriment désormais au quotidien, l'usage de transports collectifs, qualitatifs et durables fait désormais partie d'une aspiration générale pour laquelle la Région déploie d'ores et déjà des moyens considérables au travers de sa politique en faveur d'une mobilité durable. Qu'il s'agisse des trains REMI, colonne vertébrale des déplacements régionaux et interrégionaux, des cars REMI, du transport REMI + à la demande ou encore du service de transport scolaire REMI qui transporte chaque jour plus de 110 000 enfants, **l'offre proposée par la Région se déploie sur tous les territoires pour répondre à un maximum d'usages.**

Alors que la loi d'orientation des mobilités, promulguée fin 2019, conduisait à fractionner la compétence mobilité, au risque de complexifier encore un peu plus la gouvernance déjà jugée trop complexe par les usagers, la Région Centre-Val de Loire a plaidé depuis lors pour conserver une cohérence régionale dans l'organisation des mobilités. **Face à des besoins sans cesse plus individualisés, l'enjeu n'était pas de multiplier les autorités organisatrices mais d'inventer de nouveaux services, basés sur les usages constatés et non sur une offre théorique indifférente aux réalités des territoires.** L'échelle régionale demeure la plus pertinente pour planifier et mettre en œuvre les moyens de se déplacer et assurer la meilleure complémentarité entre ces nouvelles mobilités et le réseau structurant REMI.

Les chantiers ouverts sont immenses mais prometteurs. En s'engageant en faveur d'une mobilité à l'usage, la Région veut inventer une offre adaptée à tous les territoires, particulièrement les plus ruraux, quand les politiques nationales tendent à privilégier les grandes aires urbaines et métropolitaines. **S'il est indispensable de proposer des solutions de transport collectif renforcées autour des villes, nous croyons que la redynamisation de la ruralité passe par une nouvelle offre en matière de mobilité,** après de nombreuses années au cours desquelles les réseaux de transport départementaux avaient privilégié des systèmes en étoile pour les déplacements quotidiens.

En réussissant à proposer à la fois un renforcement de l'offre de trains Rémi, une amélioration du niveau de service sur les cars Rémi malgré un contexte très compliqué en matière de recrutement des conducteurs, un développement des mobilités cyclables, de nouveaux services innovants de mobilités au plus près des territoires et des habitants, **la Région et son réseau REMI confirment leur ambition pour les politiques de mobilité adaptées aux attentes des habitants et posent les fondations d'une nouvelle manière de penser et mettre en œuvre les déplacements en Centre-Val de Loire.**

I – LE RESEAU MULTIMODAL REMI ET SES EVOLUTIONS : UNE OFFRE AMELIOREE AU BENEFICE DE TOUTES ET TOUS

1) Le réseau multimodal REMI, une réalité quotidienne pour les habitants

Le réseau REMI est né en 2017 de la volonté de la Région d'intégrer et d'harmoniser les réseaux de transport en commun interurbains ferroviaires et routiers sur le territoire régional :

- les trains TER Centre-Val de Loire, organisés par la Région depuis 1998
- les trains Intercités repris par la Région au 1er janvier 2018, à la suite de l'accord intervenu avec l'Etat
- les cars TER organisés par la Région depuis 1998
- les cars issus des 6 réseaux départementaux et transférés à la Région en septembre 2017, en application de la loi NOTRe

Le réseau REMI, ce sont donc :

- 420 trains quotidiens, avec 70 000 voyages par jour
- 150 lignes régulières de car, avec 9 000 voyages par jour
- 1900 circuits scolaires quotidiens qui desservent 21 800 points d'arrêt, et qui transportent 110 000 élèves
- 1750 autocars

Cette unité s'est d'abord traduite par une identité commune, déclinée visuellement sur les véhicules, les espaces de transport, et les outils de relation avec les voyageurs.

Au-delà de l'identité, la Région a œuvré pour une simplification pour les voyageurs, avec

- un site internet et une application mobile unifiées, destinés à être les points d'entrée privilégiés de REMI sur le digital, et qui s'enrichissent chaque jour,

- un numéro de téléphone unique pour les voyageurs depuis janvier 2022, en remplacement des 18 numéros précédemment en vigueur, pour informer les voyageurs, assurer un traitement des réclamations et des réservations aux services spécifiques (transport à la demande, emport des vélo, transport de voyageurs à mobilité réduite...).

Pour le transport scolaire, Rémi c'est aussi :

- Un service en ligne permettant aux familles des inscriptions au transport scolaire Rémi simples et rapides, ainsi que des paiements en ligne de leurs frais de gestion
- 340 autorités organisatrices de second rang (AO2) partenaires de la Région, agissant en proximité et par délégation de cette dernière, pour accompagner les inscriptions, sur le suivi de l'exploitation des circuits, et l'évolution de l'offre de transport au plus près des besoins locaux. Un travail est fait tous les ans avec l'Education Nationale pour adapter les services de transport scolaires à la sectorisation évolutive ;

La Région se mobilise toujours plus pour garantir pour tous la qualité et la sécurité du voyage. L'amélioration des points d'arrêt par des audits de terrain réalisés en partenariat avec nos AO2, les transporteurs les gestionnaires de voirie et par une participation élevée au financement de leur aménagement, les contrôles réguliers du service réalisé sur le terrain, la médiation à bord en cas d'incivilités, les formations pour les accompagnateurs présents pour les jeunes enfants, sont **autant d'interventions de la Région pour produire un service de transport scolaire de qualité.**

En termes de tarifs, la Région a pris très rapidement des décisions ambitieuses et souvent uniques en France, pour un service plus simple et moins cher pour les voyageurs :

- Dès septembre 2017, elle a rendu le transport scolaire Rémi gratuit sur l'ensemble du territoire, en étant précurseur en la matière. Ce choix en faveur du pouvoir d'achat des familles, et en particulier des familles les plus rurales, représente près de 12 M€ d'effort budgétaire par an
- En mai 2019, elle a mis en place une gamme tarifaire commerciale Rémi, valable sur les trains et sur les cars, avec des réductions très importantes, permettant par exemple aux jeunes de pouvoir se déplacer dans la région et vers Paris pour moins cher qu'un trajet en covoiturage, et avec des produits tarifaires multimodaux (cartes de réduction Rémi Liberté, Pass Rémi Découverte...)

La Région a impulsé par ailleurs des améliorations fortes du service proposé, avec notamment :

- Le déploiement d'une billettique scolaire innovante sur les cars scolaires depuis 2018, en étant précurseur en la matière. Cet outil permet un suivi en temps réel des usages, au bénéfice des familles et des acteurs du transport.
- Le déploiement d'une billettique unique à bord des lignes régulières de car, permettant de développer de nouveaux services digitaux de vente en ligne

2) Une offre interurbaine plus efficace, plus souple et plus écologique au travers des nouvelles délégations de service public+

Depuis 2017, en application de la loi NOTRe, la Région s'est vue transférée la compétence détenue jusqu'alors par les Départements de l'organisation des transports scolaires et interurbains sur son territoire. Elle a donc repris, dans la continuité, la gestion de l'ensemble des contrats de transport en cours. Pour le transport interurbain il s'agissait de quatre délégations de service public (DSP) et de deux marchés publics sur des périmètres départementaux.

Au fur et à mesure de leur échéance, et depuis 2021, la Région renouvelle ces contrats, sous la forme de délégations de service public, dans le cadre d'une stratégie globale visant à harmoniser leurs dispositions afin de constituer un réseau régional de transport par car REMI unifié et amélioré en termes de qualité de service rendu aux usagers et de réponse aux besoins des territoires.

La première DSP mise en œuvre par la Région dans ce cadre nouveau a concerné l'Eure-et-Loir, depuis le 1er janvier 2021. A suivi celle du Loiret, depuis le 1er septembre 2021. La DSP du Berry, intégrant les deux départements de l'Indre et du Cher, sera active à partir du 1er septembre 2022. Celle d'Indre-et-Loire le sera à partir du 1er janvier 2023, puis celle du Loir-et-Cher à partir de juillet 2023.

Dans un objectif de cohérence et d'optimisation, les anciennes lignes routières TER organisées par la Région via la SNCF depuis 1998, et reprises par des marchés attribués directement par la Région depuis 2015, sont intégrées au fur et à mesure dans ces DSP.

A chaque renouvellement, un travail important, qui se formalise lors de la consultation et lors des négociations avec les candidats, est effectué sur l'offre de transport afin de l'adapter au plus près des besoins en mobilité des territoires. **Des analyses approfondies sont effectuées sur la fréquentation du réseau existant, des concertations sont engagées avec les collectivités locales, des enquêtes auprès des usagers sont systématiquement effectuées pour mieux connaître les pratiques.**

Ces cinq contrats régionaux constituent donc l'armature du réseau régional des cars REMI. Ils comprennent des dispositions similaires dont les caractéristiques principales portent une ambition forte :

- Assurer une qualité de service aux usagers améliorée : la Région met en place des mécanismes exigeants d'incitation à la qualité de service, avec des objectifs élevés en termes de ponctualité, d'accueil et d'information aux voyageurs, ou de confort dans les cars.
- Mettre en œuvre de nouveaux services au bénéfice des voyageurs : information sur les horaires de passage en temps réel, parachèvement du déploiement des billettiques scolaires et interurbaines, mise en place d'un numéro d'appel unique Rémi, emport des vélos...
- Renforcer l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite en concertation avec les associations concernées.
- Mettre en œuvre **l'objectif politique du verdissement du parc**, en supprimant les cars diesel et en les remplaçant tous par des cars à énergie propre d'ici 2028 sur toutes les lignes régulières de car Rémi. La Région finance le renouvellement intégral du parc et la création des installations nécessaires comme les stations d'avitaillement.

Après les circulations de premiers véhicules GNV sur la ligne de car Rémi 36 Châteauroux-Bourges, ou de premiers véhicules électriques sur la ligne de car Rémi 37 Tours-Amboise-Montrichard, le déploiement de véhicules GNV sur les lignes de car Rémi 28 se généralise progressivement en 2022 à partir d'une nouvelle station d'avitaillement située dans le dépôt de Mainvilliers.

- Impulser une nouvelle dynamique commerciale, dans le cadre d'une stratégie régionale REMI : il s'agit à la fois d'avoir des actions coordonnées entre plusieurs réseaux de car et de train, et d'inciter le délégataire à nouer des partenariats locaux avec des organisateurs d'événements ou des sites touristiques, afin de proposer des services adaptés aux usages (navettes festivals, proposition de circuits découverte à pied ou à vélo, etc...)
- Porter une attention particulière sur les conditions sociales de la profession de conducteur de car, dans la limite des compétences régionales. Agir par le financement de formations dans le cadre des programmes DEFI, par une organisation des réseaux de transport permettant un enchaînement des courses en donnant aux entreprises la possibilité d'optimiser leurs moyens et de proposer des contrats de travail plus rémunérateurs pour leurs conducteurs.

3) La mobilisation de la Région pour répondre par les « DEFI » aux difficultés de recrutement

En Centre-Val de Loire comme ailleurs, les transporteurs routiers rencontrent des difficultés inconnues jusqu'alors pour recruter et fidéliser des conducteurs de cars. Cette pénurie rejaillit parfois jusqu'à l'utilisateur avec une capacité fortement réduite à compenser les absences ou incidents et générant des annulations de service.

Dans un contexte social national comme local où les négociations sur la rémunération des conducteurs et leurs conditions de travail accentue la concurrence entre opérateurs, la Région s'est fortement engagée pour orienter des demandeurs d'emploi sur ces métiers du transport et de la logistique et valoriser ces recrutements.

Ainsi, en 2020, la Région Centre-Val de Loire a fait le choix de garantir aux entreprises sous-traitantes du réseau REMI un versement à 100% des sommes prévues afin de garantir aux conducteurs le maintien intégral de leur rémunération. Cette décision, appliquée uniquement en Centre-Val de Loire, a permis de mieux accompagner plusieurs centaines de conducteurs et ainsi de les fidéliser dans un moment où beaucoup auraient pu changer de filière.

Dans le cadre de son programme DEFI, nous avons donc mis en place près de 70 sessions de formation, dans l'ensemble des départements de la Région, pour un total supérieur à 4 millions d'euros. L'ampleur de cette action a permis de former 660 stagiaires et de faire embaucher plus de 200 personnes au sein des différentes entreprises concernées.

4) Un service annuel ferroviaire 2023 repensé, avec des dessertes augmentées et des horaires optimisés

A la suite d'un audit commandé par la Région sur l'état des lignes sur son territoire en 2018, la Région s'est engagée avec l'Etat, au-delà de ses compétences, pour la sauvegarde de 6 lignes ferroviaires du quotidien. Un accord, le premier en la matière, a été signé en février 2020, et retranscrit dans le CPER 2015-2020 prolongé jusqu'à fin 2022.

Cet accord permet d'assurer le maintien de l'exploitation de l'ensemble des 20 lignes de train Rémi sur le territoire régional, notamment sur les 6 lignes menacées, grâce à des financements d'environ 250 M€ à parité entre l'Etat et la Région au global sur la période 2020-2025.

A ce jour, les premières phases de travaux ont été réalisées sur plusieurs lignes :

- Chartres-Courtalain : la première phase de travaux s'est achevée en avril 2019, et correspond à un investissement de 12,148 M€ financés à 45,75 % par la Région. Une deuxième phase de travaux est envisagée en 2023 pour un montant de 52,166 M€.
- Dourdan – La Membrolle : les travaux s'achèvent fin juin 2022, et correspondent à un investissement de 52,8 M€, financés à 40% par la Région. Ils permettent de retrouver la desserte de trains Rémi, et notamment les trains directs entre Chartres et Tours.
- Tours-Chinon : la première phase de travaux s'est achevée en février 2022, pour un montant de 12 M€ financé à 100% par la Région. Une deuxième phase de travaux est envisagée en 2023 pour un montant de 9,9 M€. Une 3ème phase de travaux à horizon 2026 est envisagée pour 14M€.
- Tours-Loches : la première phase de travaux s'achève en septembre 2022, pour un montant de 36 M€ financé à 100% par la Région. Une deuxième phase de travaux est envisagée en 2024/25 pour un montant de 25,5M€.

Alors que la Région a négocié la nouvelle convention avec SNCF à iso-périmètre, non pas pour figer le service, mais pour négocier à périmètre comparable, la Région a continué à travailler avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau pour adapter l'offre des trains Rémi aux usages et aux besoins de mobilité.

Ainsi, dès septembre 2022, à l'issue des travaux de sauvegarde de la ligne Tours-Loches, la Région a décidé de renforcer l'offre sur cette ligne, en passant la desserte de 2 allers-retours quotidiens et demi à 6 allers-retours quotidiens en semaine, pour pérenniser la ligne, et en faire un véritable axe structurant des mobilités en Sud Touraine, complété par l'offre de car Rémi sur la ligne Tours-Châteauroux.

Au-delà, le service annuel 2023 va constituer une étape importante de l'évolution de l'offre des trains Rémi.

L'arrivée progressive des 32 rames neuves sur les 3 lignes Rémi Express à partir de l'automne 2022 (au-delà des 4 rames déjà en circulation), correspondant à un montant total d'investissement d'environ 460 M€, va permettre de **remplacer les rames Corail en fin de vie, en apportant un très haut niveau de confort à bord, avec la climatisation, l'emport des vélos, et des sièges adaptés.**

Associée à ce déploiement, figure la mise en service, d'ici fin 2022, d'un nouvel atelier de maintenance dédié à ces rames sur le site d'Orléans-Québec, financé par la Région à hauteur de 70 M€, dont 20 M€ sont apportés par l'Etat dans le cadre du même accord. **Cet équipement permet de créer 70 emplois sur Orléans.**

Ces investissements vont permettre dès le service annuel 2023 **un cadencement plus systématique sur les dessertes Remi Express, en particulier sur la desserte Paris-Orléans, avec un retour de la possibilité de circuler en milieu de journée**, même si quelques travaux limiteront encore pour quelques temps les déplacements en 2023.

Au départ de Paris-Austerlitz, les départs des trains Rémi Express seront ainsi mieux répartis sur le quart d'heure en hyperpointe.

Les études se poursuivront pour permettre en 2023, après la réception de l'ensemble des rames neuves, **un renforcement des relations Rémi Express, avec un aller-retour supplémentaire sur chacune des trois lignes** (Paris-Orléans-Tours, Paris-Orléans-Bourges et Paris-Montargis-Nevers), dès que les conditions seront réunies.

Au service annuel 2023, la desserte Orléans-Blois-Tours sera renforcée par des trains directs en heures de pointe, en supplément des circulations actuelles desservant les villes intermédiaires, pour permettre des relations plus soutenues et attractives entre ces trois agglomérations.

La desserte de Montlouis-sur-Loire sera systématisée, pour tenir compte des flux intenses en lien avec Tours.

La desserte Orléans-Vierzon-Châteauroux- Limoges sera réaménagée pour devenir un axe privilégié du réseau, offrant une **connexion directe avec le Limousin et le secteur d'Argenton sur Creuse. Le pôle de Vierzon sera développé**, avec une fonction de hub, à la croisée des lignes Orléans-Limoges et Tours-Nevers, en plus des dessertes Rémi Express et Intercités.

Par ailleurs, **la gare d'Avord, entre Bourges et Nevers, fera l'objet d'une desserte plus systématique pour faciliter l'accès à la base aérienne**, premier employeur du département du Cher.

II – LES NOUVELLES MOBILITES RURALES, GOUVERNANCE ET DEPLOIEMENT

1) La loi LOM et ses conséquences sur le territoire régional

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 (n°2019-1428) a posé les bases d'une nouvelle organisation des déplacements de nos concitoyens. En affirmant le rôle de chef de file de la Région en matière d'intermodalité et en proposant aux intercommunalités de se saisir du rôle d'autorité organisatrice de la mobilité, c'est tout le paysage des transports durables qui a été amené à évoluer.

La région Centre-Val de Loire comptait déjà 14 Autorités Organisatrices de la Mobilité urbaines, correspondant aux deux Métropoles d'Orléans et Tours, aux 7 agglomérations, pour lesquelles cette compétence était déjà obligatoire, et à des communes.

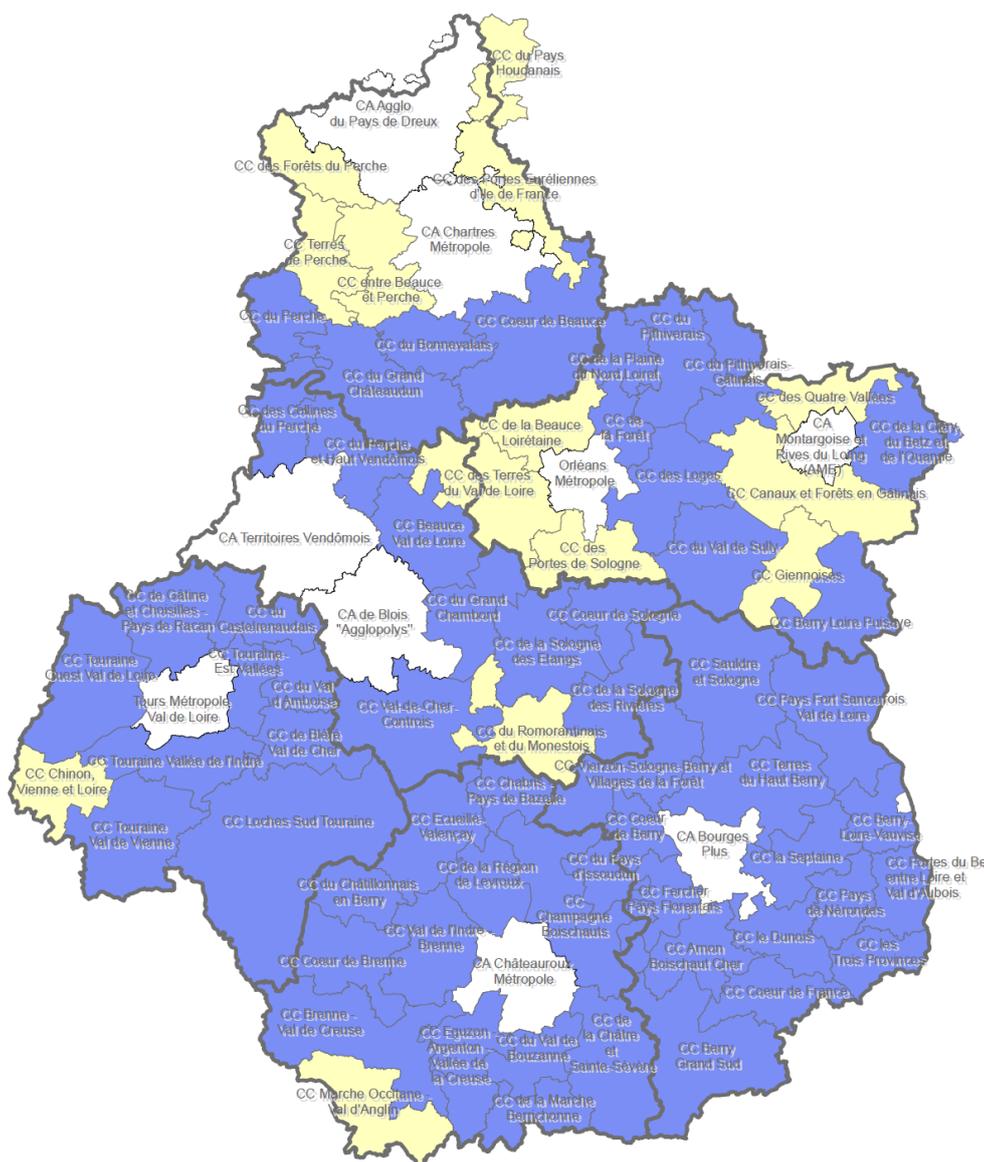
Chaque Communauté de Communes a donc dû décider, avant fin mars 2021, de son éventuelle prise de compétence sur cette thématique majeure pour nos concitoyens. En l'absence de prise de compétence, celle-ci revenait à la Région.

En Centre-Val de Loire, la Région a défendu une vision intégrée, plus à même de répondre aux besoins des habitants dont les déplacements ne s'arrêtent pas aux frontières administratives des communautés de communes. Ce sont les habitants des territoires les plus ruraux qui auraient été la première victime de ce morcellement des responsabilités. Pour éviter ce risque en lien avec des autorités organisatrices dispersées et en peau de léopard, la Région a proposé un partenariat avec les communautés de communes, visant à développer de nouvelles mobilités, en articulation avec le réseau REMI.

Au final, la très grande majorité des intercommunalités concernées a fait le choix de la confiance à la Région, en renforçant la collaboration, tandis que d'autres ont choisi d'exercer directement cette compétence.

Ainsi, sur 71 communautés de communes, 57 ont fait le choix de ne pas prendre la compétence mobilité (80%), et 14 ont choisi de la prendre. A l'échelle nationale, les proportions sont respectivement de 53% et 47% pour les 965 communautés de communes du territoire.

Exercice de la compétence Mobilité en région Centre-Val de Loire au 1er juillet 2021



Positionnement de l'EPCI :

- Pas de prise de compétence AOM par la ComCom
- Prise de compétence AOM par la ComCom - Sans transfert
- Métropoles et Agglomérations, AOM existantes avant le 1er juillet 2021
- Limite départementale
- Limite intercommunalité

2) Définition des bassins de mobilité

Afin de garantir la cohérence entre les politiques déployées par les collectivités compétentes, **la loi prévoit que des bassins de mobilité soient définis et délimités par la Région, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité**, les syndicats mixtes de transport, les départements et les communautés de communes.

Il s'agit d'un outil intégrateur, qui permet de garantir aux habitants la convergence des dispositifs, et d'instaurer un espace de dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés, et notamment des autorités organisatrices.

Au sein de ces bassins de mobilité sera élaboré un contrat opérationnel de mobilité, qui regroupera l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité, mais aussi les communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence, afin de coordonner les efforts respectifs, notamment avec les gestionnaires d'infrastructures.

L'appartenance à un bassin de mobilité ne limite pas les réflexions à ce seul périmètre et des connexions permanentes sont amenées à s'établir avec les bassins voisins, même s'ils se situent dans un autre Département voire une autre Région.

Pour faire vivre la coordination et la concertation, des comités des partenaires seront instaurés à l'échelle des bassins de mobilité. Ils ont vocation à assurer le dialogue entre les acteurs, en lien avec les citoyens, afin que ces enjeux majeurs soient débattus, et puissent être pris en compte dans l'élaboration des services, notamment des dessertes.

Dans la mesure où notre Région organise déjà des contractualisations avec ces mêmes territoires, il est apparu cohérent de proposer **une convergence autant que possible entre les bassins de mobilité et les bassins de vie, périmètre des territoires de contractualisation des CRST.**

La Région envisage par ailleurs que les contrats opérationnels de mobilité puissent, dans ce cadre,

- prévoir un document d'orientation à l'échelle du bassin de mobilité avec l'ensemble des acteurs concernés en fixant les orientations stratégiques,
- et que ces contrats puissent ensuite se décliner de manière opérationnelle à l'échelle de chaque EPCI pour la mise en œuvre des services, soit par l'AOM concernée, soit par un contrat d'engagement entre la Région et la communauté de communes n'ayant pas pris la compétence.

La concertation préalable pour définir les bassins a été menée au printemps 2022, par la tenue de réunions à l'échelle de chaque département avec les communautés de communes dans un premier temps. Ces échanges ont permis d'ajuster les propositions de bassins élaborées par la Région.

Dans un second temps, la Région a formalisé sa proposition par un courrier, soumettant pour avis le projet de bassin de mobilité de son territoire à chaque EPCI. Cet envoi a été accompagné d'une proposition de rencontre avec le Vice-Président Philippe Fournié pour toutes les intercommunalités qui le souhaitaient. Enfin, la **présentation des projets de bassins de mobilité en CTAP le 20 juin permet d'étendre également la concertation aux départements.**

Tous ces échanges ont permis d'aboutir à un choix largement consensuel présenté ci-dessous.

Bassins de mobilité sur la Région Centre-Val de Loire juin 2022



- Bassin de mobilité
- Limite départementale
- Limite intercommunalité

3) Le réseau REMI, cadre commun à tous les territoires

Le réseau Rémi, par ses trains, ses cars interurbains et scolaires, son transport à la demande, irrigue l'ensemble du territoire régional. Il dessert les agglomérations pour des trajets interurbains et du grand périurbain. Il dessert également plus finement l'ensemble des territoires qui ne bénéficient pas de réseaux de transport urbain.

Les évolutions institutionnelles qui découlent de la LOM n'induisent pas de modification des services Rémi sur les territoires nouvellement autorité organisatrice de la mobilité. Comme la loi le leur permet, celles qui le souhaitent pourront néanmoins demander à se voir transférer les services de transport strictement internes à leur territoire.

La Région souhaite que **le réseau Rémi soit au plus proche des attentes des habitants et s'adapte aux évolutions d'usage**, pour répondre aux demandes des territoires.

Sur le transport scolaire, la Région travaille ainsi en partenariat étroit avec ses 340 AO2, qui portent les ajustements des dessertes en grande proximité, au plus près des besoins et au bénéfice des territoires les plus ruraux : évolution des sectorisations scolaires en lien avec les services de l'Education Nationale, nouvelle zone d'urbanisation, etc. La Région poursuit également la sécurisation des points d'arrêt, grâce à un travail collaboratif de qualité avec les communes et les EPCI.

Sur les lignes régulières de car Rémi, de premiers renforts d'offre ont pu être opérés dans le cadre des nouvelles DSP afin de répondre aux besoins de déplacement des habitants. C'est ainsi que les liaisons de car Rémi Orléans – Chartres, Orléans-Châteaudun-Nogent-le-Rotrou, Orléans – Pithiviers ou Orléans – Châteauneuf – Gien ont par exemple été renforcées à l'occasion du renouvellement des délégations de service public correspondantes.

Néanmoins, la Région souhaite encore davantage inscrire **ce travail dans une logique de concertation et de partenariat.**

C'est ainsi que des dessertes expérimentales seront mises en service le 1er septembre prochain pour desservir la zone d'emploi d'Aubigny-sur-Nère depuis Bourges et Vierzon, aux horaires convenus avec les collectivités et les acteurs économiques.

Pour ces renforts, un bilan de la fréquentation sera réalisé régulièrement, pour s'assurer que la fréquentation est au rendez-vous, avant d'envisager une pérennisation. **Pour ce type d'actions, le rôle des collectivités locales et des employeurs est essentiel, pour être relais et faire connaître la nouvelle offre, et s'engager financièrement pour leur réussite.**

Plus globalement, la Région va engager une démarche large de concertation avec les communautés de communes, pour étudier les évolutions d'offre répondant aux usages, et partager les perspectives envisagées par la Région sur ces lignes de car Rémi.

Par ailleurs, en tant que chef de file de l'intermodalité, la Région impulse également des actions communes en lien avec les autres autorités organisatrices de la mobilité sur son territoire, visant à faciliter les usages complémentaires des transports publics, mais aussi d'autres formes de mobilité.

C'est dans ce cadre qu'a été mise en place depuis 2012 la centrale d'information multimodale JVMalin (recherche d'itinéraires et d'offres de mobilités sur la région). Ce calculateur d'itinéraires présente toutes les solutions en transport en commun présentes sur le territoire régional, mais aussi à vélo et des offres de covoiturage.

Cet outil partenarial a vocation à évoluer vers un MaaS, c'est-à-dire permettre notamment la vente de billets digitaux dans la continuité de la recherche d'itinéraire, en porte à porte, en articulant les outils de chaque réseau.

La Région pilote également le déploiement d'une billettique interopérable JV Malin, c'est-à-dire de cartes billettiques compatibles sur les réseaux de transport en commun du territoire régional pour charger les titres de transport (cartes JVMalin), ainsi que des accords tarifaires pour disposer de titres combinés plus simples pour les voyageurs et plus avantageux.

4) De nouveaux services REMI de proximité

Le réseau structurant des trains et des cars REMI constitue la colonne vertébrale de la mobilité sur le territoire régional. **L'enjeu pour les nouvelles mobilités rurales, c'est à la fois de permettre à toutes et à tous d'accéder à ce réseau existant, apte à répondre à de nombreux besoins, mais aussi de proposer des solutions pour les trajets sans équivalent REMI.**

Chaque territoire (bassin de mobilité ou EPCI), **avec la réalisation en propre d'une étude mobilité, disposera ainsi d'un état des lieux de l'existant, mais aussi des flux et des besoins réels.** Sur les territoires qui n'ont pas pris la compétence mobilité, la Région, à la fois par un cofinancement et par un appui en conseil, est un partenaire important pour réaliser ces études.

Les conclusions nourriront les contrats opérationnels de mobilité, et notamment sa déclinaison en contrat d'engagement entre la Région et chaque communauté de communes n'ayant pas pris la compétence mobilité, qui permettra d'acter les services déployés, leurs modalités de financement et les critères d'évaluation de leur efficacité.

Aux côtés du réseau Rémi traditionnel, **la Région entend ainsi accompagner les communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité par le déploiement de nouveaux services de proximité.**

La Région envisage de déployer un socle de services de manière cohérente sur l'ensemble des territoires où elle exerce désormais la compétence mobilité locale :

- **un service de transport à la demande REMI**, permettant à tout habitant d'une communauté de communes, et particulièrement en zone rurale, particulièrement dans les territoires ruraux, de pouvoir réserver un transport à tarif Rémi, pour rejoindre depuis son domicile l'un des points de centralité au sein de sa communauté de communes, ou pour accéder à un point d'arrêt du réseau REMI lui permettant une correspondance avec un car ou un train REMI.

Un tel service, mis en œuvre dans le cadre des DSP de car Rémi, doit être encore davantage **centré sur les usages** (santé en lien avec le déploiement de Maisons de Santé Pluridisciplinaires avec le cas échéant des créneaux coordonnés sur les demi-journées concernées, accès aux commerces ou aux marchés le jour où ils se tiennent, accès aux services publics comme les maisons France Services, accès à la culture, etc...)

A ce titre, **la Région finance une couverture de toutes les communes avec un service fonctionnant sur 2 demi-journées par semaine.** Toute extension pertinente peut être identifiée et concertée avec la communauté de communes concernée dans le cadre d'un cofinancement, comme cela se met en œuvre par exemple sur la communauté de communes du Pithiverais.

- **une flotte de véhicules électriques REMI en autopartage**, déployés en lien étroit avec les EPCI sur leur territoire pour couvrir les trajets hors lignes régulières REMI. A ce titre, la Région va financer la **mise en place en 2023 d'une expérimentation par territoire départemental en priorisant des territoires ruraux**, dans le cadre de ses DSP.

Le retour d'expérience permettra de définir les conditions de réussite pour le choix d'un site par communauté de communes, en lien étroit avec l'EPCI, mis en œuvre et financé par la Région. Toute extension pertinente pourra être identifiée et concertée avec la communauté de communes concernée dans le cadre d'un cofinancement.

- **l'appui au développement des mobilités actives**, avec la mise en œuvre du plan régional des mobilités à vélo, comprenant notamment une aide individuelle à l'achat de vélo à assistance électrique mise en place début 2023, financée par la Région.

Au-delà, la Région cofinance avec l'Etat (et le cas échéant les AOM) l'installation **d'abris vélos dans 70 gares de la Région**, et finance la réalisation d'aménagements cyclables dédiés et sécurisés dans le cadre des CRST, avec un financement Région bonifié à 50% pour les communautés de communes n'ayant pas pris la compétence AOM (et de 25% en AOM, qui disposent de ressources pour ce faire). **L'objectif est d'avoir couvert l'ensemble des gares d'ici à fin 2024.**

- **l'intégration dans l'outil régional JV Malin de 3 plateformes de covoiturage, adaptées aux trajets quotidiens : Blablacar Daily, Klaxit et Karos.** Il s'agit désormais de les promouvoir localement auprès des acteurs économiques et employeurs, afin d'en renforcer l'usage. La Région assume intégralement les charges pour les communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence.
- **le développement de la mobilité solidaire**, en lien avec les Départements et les associations intermédiaires spécialisées, afin de poursuivre la couverture du territoire régional en services de conseil en mobilité et en solutions d'aide à la mobilité solidaire.

Les conseillers en mobilités solidaires aident un public en difficulté, majoritairement en insertion, à connaître et utiliser les solutions de mobilité répondant à leur besoin. Des structures associatives, cofinancées par la Région, déploient actuellement ces services (Garage Associatif Solidaire 18, Wimoov, ...). En complément, la Région souhaite également renforcer la capacité des acteurs locaux à assurer du conseil en mobilité de premier niveau par des formations en cours de développement : secrétaires de mairie, agents SNCF des gares, etc. afin qu'ils soient en capacité de renseigner le public plus efficacement sur l'offre de mobilité existante.

Des solutions d'aide à la mobilité bénéficient également d'un soutien régional : garages solidaires pour réparer une voiture à petit prix, covoiturage solidaire, auto-écoles sociales, location à bas prix de voiture, scooter ou vélos à assistance électrique.

Aux côtés du soutien à des opérateurs associatifs, **la Région agit directement également dans le domaine de la mobilité solidaire au profit des stagiaires de la formation professionnelle** : triplement des forfaits transport et hébergement des stagiaires rémunérés du Programme Régional de Formation, prise en charge du permis de conduire pour certains jeunes, tarification spécifique Rémi.

En complément à ce socle de services, à l'appui des résultats des études mobilités menées et dans le cadre de la convention de partenariat qui sera conclue avec les communautés de communes pour lesquelles la Région exerce la compétence mobilité, **la Région étudiera toute demande de création de services de mobilité complémentaires spécifiques, pour y apporter un cofinancement.**

A titre d'exemple, des solutions comme le déploiement de Rezipouce, ou de locations vélo de moyenne ou longue durée pourront être étudiées, parmi d'autres.

Pour une plus grande proximité dans l'accompagnement des collectivités, **la Région renforce ses services, et des chargés de mission mobilités seront présents sur les territoires pour apporter un appui technique renforcé** et assurer toute la concertation nécessaire à la mise en œuvre de ces orientations.

5) Calendrier de mise en œuvre

Le calendrier de mise en œuvre de toutes ces actions sera défini bassin de mobilité par bassin de mobilité, communauté de communes par communauté de communes.

Dès à présent, la Région a invité les communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité, à réaliser des études mobilité sur leur territoire, sous leur maîtrise d'ouvrage. La Région est présente avec un appui financier et technique, ainsi qu'une participation à la concertation mise en œuvre.

Les conclusions partagées de ces études nourriront l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité, tant dans le volet stratégique d'ensemble, que dans la traduction opérationnelle pour chaque EPCI. Cette élaboration pourra également s'articuler avec celle d'un nouveau CRST le cas échéant sur le même territoire.

Pour les territoires les plus avancés, les premiers comités des partenaires des bassins de mobilité pourront se tenir à l'automne 2022, pour préparer l'élaboration et la finalisation des contrats opérationnels de mobilité.

Cette méthode n'est néanmoins pas strictement un préalable à la mise en œuvre d'actions, lorsque celles-ci ont déjà été identifiées de longue date, et partagées avec la Région.

III - PROPOSITIONS DU PRESIDENT

Je vous propose d'adopter la délibération suivante :

L'Assemblée plénière, réunie les 30 juin et 1^{er} juillet 2022

DECIDE

- D'approuver le périmètre des bassins de mobilité
- De valider les orientations de déploiement des nouveaux services de mobilité rurale

François BONNEAU