



Conseil
de développement
du Val d'Ille-Aubigné

Avis du CODEVIA

Evaluation et réactions sur l'étude d'opportunité pour
la mise en place d'une ligne de transport en commun
régulier sur le territoire du Val d'Ille Aubigné

CODEVIA - Conseil de développement du Val d'Ille-Aubigné

1 La Métairie

35520 Montreuil-le-Gast

conseil-developpement@valdille-aubigne.fr

Préambule

Nous souhaiterions d'abord vous remercier pour le temps que vous avez pris et l'accueil attentif que vous avez réservé à nos interrogations à propos de ce dossier, lors de nos deux temps de travail de vendredi 9 juin avec Mme Moreau et mercredi 21 juin avec Mme Moreau et M. Henry.

1. Implication des citoyens

C'est l'occasion de vous redire l'importance de ces moments d'échange entre les citoyens et les élus sur les sujets qui concernent la vie des habitants du territoire. Cela peut être l'occasion de temps de communication riches qui font vraiment avancer la réflexion sur les dossiers en prenant en compte davantage leurs usages, leurs représentations des sujets traités et leurs rythmes de vie.

Du côté des membres du Codevia, il est extrêmement important de sentir que les élus de la Communauté de communes attendent et s'intéressent aux avis qu'ils pourraient donner. Le conseil communautaire a choisi d'avoir une représentation citoyenne sur le territoire alors qu'elle n'est pas obligatoire, il reste cependant important de la faire vivre. Autrement, elle pourrait ne ressembler qu'à une coque vide et participerait ainsi du désamour que l'on constate trop souvent aujourd'hui vis-à-vis du fonctionnement démocratique.

C'est aussi la raison pour laquelle, nous insistons à nouveau, au risque de nous répéter, mais en toute cordialité, sur la nécessité de nous accorder un délai suffisant pour examiner les saisines que vous nous communiquez. Les membres du Codevia sont pour la plupart des actifs, pris par leur activité professionnelle et indisponibles en journée. Il nous est donc nécessaire d'avoir un délai suffisant pour organiser une vraie réflexion collective sur les sujets en cause, sous forme de groupe de travail ou de plénière, suivant la nature et l'importance des sujets. Le délai imparti pour ce dossier était trop juste pour avoir une réflexion argumentée et approfondie.

Le document qui supporte cette étude nous a été remis 6 jours avant notre rencontre. Nous avons cependant eu des difficultés à appliquer la formule du report modal et de comprendre voir d'accepter le ratio impact.

Il nous a aussi été dit que cette consultation se fait en complément d'une consultation des habitants par le biais des communes.

Les membres du Codevia qui habitent les communes du nord du territoire ne sont pas très nombreux mais n'ont pas eu connaissance d'une consultation des habitants. Peut-être cette consultation est juste celle des conseils municipaux qui représentent eux-mêmes des usages et des porte-parole de la population des communes concernées ?

Concernant la consultation des citoyens sur des sujets de ce type, Lionel Henry nous a indiqué les obstacles qui existent à certaines participations citoyennes, comme la « commission Mobilité » qui est un organe statutaire non ouvert réglementairement à un conseil de développement.

Nous pensons que la consultation des habitants des communes concernées est capitale. Elle est sans doute compliquée à mettre en œuvre mais elle permettra de mesurer l'adhésion des habitants au projet, de constituer éventuellement un premier groupe de citoyens intéressés qui pourront s'emparer de ce nouveau moyen de mobilité dès sa mise en œuvre et de d'intégrer les contraintes et habitudes des citoyens pour proposer un service adapté.

Ainsi par exemple le télétravail impacte lourdement les déplacements professionnels. Ce critère semble avec être très peu pris en compte

Pour recueillir l'avis des citoyens, vous avez réuni « un comité des partenaires » qui se réunit une fois par an. Certains d'entre nous se souviennent y avoir participé en 2022. Nous avons également été associés à la réflexion sur les mobilités solidaires et inclusives pour lesquelles nous avons rédigé un avis.

Nous sommes absolument volontaires pour participer à toutes ces consultations et souhaiterions qu'elles interviennent peut-être un peu plus souvent (réunion du comité des partenaires concernant les mobilités pourrait peut-être se réunir 2 fois par an.)

Nous savons aussi que l'emploi du temps des élus est très chargé et que chaque réunion vous demande du temps et de l'énergie et que la consultation citoyenne alourdit le circuit de décision. Nous comprenons cette tension et attendons seulement une association raisonnable, sachant qu'elle peut tout de même représenter un gain de temps et d'argent pour la collectivité en évitant la mise en place de dispositifs dont la population ne s'emparera pas au final.

2. Bilan de l'ancienne ligne

Nous avons lu attentivement l'étude technique et nous avons noté que vous souhaitez vous inscrire dans une logique de solidarité territoriale qui conduit à traiter surtout les communes du Nord du territoire dans la continuité et le renouvellement du projet précédent « Mobi-futé » avec la mise en place de liaisons entre communes du nord du territoire (Gare- Andouille, Feins...). Ce dispositif avait rencontré peu de fréquentation malgré les aménagements horaires.

Nous nous interrogeons sur les facteurs qui rendraient cette nouvelle organisation plus efficace que la première, du fait qu'elles se ressemblent beaucoup (ligne de bus au nord du territoire qui relie les communes de Feins et Andouillé-Neuville à la gare de Montreuil-sur-Ille).

Vous nous avez décrit des dysfonctionnements un peu conjoncturels... mais nous continuons à nous interroger sur des raisons plus profondes qui pourraient être retrouvées dans la mise en place de cette nouvelle ligne Nord et qu'une enquête plus précise auprès des publics des villages concernés aurait pu mettre en évidence.

3. Une approche systémique

Vous indiquez votre intention d'articuler les projets (schéma directeur cyclable : pistes cyclables, locations vélos, aires de co-voiturage... tel que l'aménagement de la piste cyclable Mouazé-Chevaigné) pour permettre les accès à d'autres gares ; d'autant plus que les fonds levés pour cette stratégie en devenant AOM ne devraient pas être concentrés sur une seule ligne de transport mais répartis sur des projets qui se complètent au niveau des mobilités des habitants du territoire.

Nous aurions souhaité que le projet présenté montre davantage comment il s'articule avec ces différents aspects du traitement des mobilités sur le territoire. Nous préfererions une approche de dossier plus systémique pour en comprendre les liens et les implications avec la vie des habitants du territoire.

Nous comprendrions mieux le dispositif s'il était présenté avec les connexions vélo, les aires de covoiturage, des aires d'auto-stop organisés et sur le reste des déplacements de la population (hors trajets pendulaires liés à l'activité professionnelle).

Lors de nos entretiens, nous avons compris que les élus considèrent bien les liens entre ces différentes modalités dans le projet mais elles n'apparaissent pas dans l'étude alors qu'elles sont déterminantes pour comprendre le rapport entre la ligne de bus concernée et son environnement. Ces différentes offres complémentaires peuvent expliquer les choix qui de l'extérieur paraissent déconnectés des autres dynamiques de déplacement.

D'autre part, une approche systémique aurait aussi pris en compte les évolutions sociétales récentes, comme l'explosion du télétravail pour les salariés des entreprises.

Nous nous inquiétons de son incidence sur le transport.

Lorsque l'INSEE, par les enquêtes de recensement indique le nombre de déplacements journaliers en véhicule individuel ou en transport en commun, elle ne prend pas en compte le fait que ces trajets ne sont plus que 2 ou 3 par semaine pour un nombre important de salariés. Nous pourrions citer ainsi d'autres exemples de particularités des choix des usagers, comme celles liées à la présence des enfants dans les familles et des contraintes associées etc...

4. Du côté des entreprises du territoire

Cette présentation globale, sous forme d'écosystème, serait probablement aussi un argument important pour les entreprises du territoire qui seront mises à contribution pour le financement de ce dispositif. La concentration des entreprises sur le sud-ouest du territoire (Melesse, La Mézière...) non concernées par la ligne de transport évoquée nécessite qu'elles mesurent tous les efforts qui sont faits conjointement pour le transport en commun de leurs salariés habitant de la Communauté de communes ou venant des territoires voisins qui vont vers cette partie du territoire.

Vous nous avez par exemple évoqué votre action pour obtenir un partenariat entre le dispositif BreizhGo et la STAR pour l'ouest du territoire, ainsi que la mise en place de la piste cyclable qui relie La Mézière et Rennes.

C'est l'occasion aussi pour nous de vous dire nos interrogations sur un prélèvement trop élevé vis-à-vis des entreprises dont certaines sont petites (11 salariés), chargeant encore la barque de leurs prélèvements sociaux. Vous avez évoqué le choix de de Liffré Cormier communauté de mettre en place une taxation progressive, commençant à 0,2% de la masse salariale de l'entreprise avec une montée en charge progressive et liée à l'évaluation des effets sur le territoire. Cela nous semble être une option intéressante.

5. Gratuité pour les usagers

Concernant les autres aspects économiques de ce projet, nous souhaitons aussi aborder la question du coût pour les usagers, le prix du ticket ou de l'abonnement. Sur ce sujet, nous sommes unanimes à penser « gratuité » du dispositif. En effet, nous sommes dans un moment de civilisation où l'urgence climatique nous impose de changer rapidement de modèle énergétique et cela a un effet important sur les modes de transport.

Le transport en commun devient une urgence et nous pensons que la gratuité est un système qui permet de dynamiser le processus.

Changer de mode de transport, passer du véhicule individuel qui donne une grande sensation de liberté à un mode collectif qui engendre plus de contraintes ne peut se faire qu'avec une forte motivation liée à la dépense associée. L'étude d'opportunité indique cet équilibre à trouver entre contraintes techniques (durée du transport) et coût pour l'utilisateur. Si le coût reste élevé alors que les contraintes sont fortes, le choix se fera très vite vers la solution la moins contraignante. Dans tous les cas, le coût pour la collectivité sera largement compensé par les économies sur d'autres infrastructures que ce choix engendrera, sans compter sur l'amélioration du bilan carbone à l'échelle du territoire.

Ce choix éviterait aussi la dépense liée à la perception et la gestion des fonds collectés. Souvent les collectivités dépensent plus pour cette gestion que le montant lui-même de la perception.

Pour nous le choix de la gratuité est essentiel au dispositif.

Cette réflexion est aussi l'occasion d'évoquer le mode de gestion global du dispositif. Vous nous avez dit pencher vers un choix « régie » ou « marché ». Dans les deux cas, la Communauté de communes reste maître de sa politique tarifaire et cela nous semble être une bonne option en permettant de ne pas se

mettre dans une situation de dépendance vis-à-vis d'un très gros prestataire qui dicterait sa politique à la communauté.

6. Un système évolutif

Enfin, nous souhaitons vous dire notre attachement à l'aspect potentiellement évolutif de ce dispositif. Nous avons compris que c'est aussi votre option...

La ligne envisagée entre Montreuil-sur-Ille et les communes de Feins, Aubigné, Andouillé-Neuville et Sens de Bretagne ne peut être qu'un banc d'essai pour une organisation plus large ultérieurement. D'abord, il faudra voir si cette proposition est adéquate et semble convenir à la population des villages concernés. Sachant que celle-ci ne concernera jamais que quelques dizaines de personnes pour un budget important.

La solidarité avec la partie nord du territoire, plus isolée d'un point de vue transport ne peut permettre d'économiser la réflexion sur les autres parties du territoire plus densément peuplées. Il nous semble que des lignes plus centrales et touchant une population plus large sont aussi pertinentes. Le montant de la taxe perçue permettra peut-être de traiter plusieurs zones du territoire conjointement.

En conclusion

Nous voulions vous dire notre intérêt pour cette consultation et notre souhait que la démarche aboutisse au bien commun de la population de notre territoire et participe à sa modeste échelle à la démarche générale de transition dont nous savons l'urgence et la nécessité vitale.

Ce compte-rendu a fait l'objet d'une relecture par partage de mails sur un délai d'une journée. Nous regrettons de ne pas avoir pu le faire relire et valider en plénière du Codevia. Chaque membre a pu le relire et faire part de ses remarques en fonction de ses disponibilités dans le délai qui nous était imparti.

Si des remarques intéressantes ou essentielles nous parvenaient ultérieurement nous vous les transmettrions, comme vous nous en avez fait la proposition en réunion.