

Stratégie  
régionale  
des mobilités

2021/2030

# MOBI- LITÉS

# sommaire

<b>1. RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT</b> . . . . .	<b>p 11</b>
<b>2. FACILITER LES DÉPLACEMENTS POUR TOUS</b> . . . . .	<b>p 29</b>
<b>3. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DE LA RÉGION EN MODERNISANT LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT</b> . . . . .	<b>p 49</b>
<b>4. FÉDÉRER LES ACTEURS SUR LE TERRITOIRE RÉGIONAL</b> . . . . .	<b>p 61</b>
<b>12 ENGAGEMENTS MOBILITÉS À HORIZON 2030</b> . . . . .	<b>p 70</b>

# Une stratégie régionale pour les mobilités : pourquoi maintenant et pour quoi faire ?

Une stratégie peut changer l'avenir.

La Région des Pays de la Loire souhaite en convaincre chaque Ligérien, qu'il soit simple contribuable, élu, responsable associatif, chef d'entreprise, fonctionnaire chargé d'une mission de service public, parent, enseignant, étudiant, apprenti ou lycéen, écolier, actif ou retraité : **il est important d'adopter aujourd'hui une stratégie régionale des mobilités et les objectifs qu'elle fixe auront un impact tant sur leur vie quotidienne que sur l'aménagement de notre territoire à long terme.**

La recherche **de modes de déplacements plus sobres et plus respectueux de l'environnement**, dont l'empreinte écologique contribue efficacement à la décarbonation progressive de nos activités, constitue un motif toujours plus actuel d'adapter notre stratégie.

**Les transports occupent une place croissante, dans les équilibres économiques et sociaux entre nos territoires, et dans ceux plus personnels de la vie quotidienne de nos habitants.** Cette place, employeurs, maires et élus locaux, familles, demandent à ce qu'elle soit davantage prise en compte et mieux organisée.

## Pourquoi maintenant ?

Le rôle de la Région dans le domaine des transports a profondément évolué au cours des dernières années.

Des changements structurels ont eu lieu dès 2015, avec la loi NOTRe<sup>1</sup>, lorsque la responsabilité d'organiser les transports publics locaux a été répartie entre la Région, pour les transports interurbains, et les grandes intercommunalités, pour les transports urbains. Les Départements ont dû transférer aux Régions les services interurbains et scolaires dont ils avaient jusqu'alors la charge. Sa mise en œuvre a nécessité un long travail de transfert de services, de personnels, de marchés, d'outils informatiques entre les Départements et la Région, mais aussi parfois avec les intercommunalités dont les périmètres s'étendaient dans le même temps.

<sup>1</sup> La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, fait partie de l'acte III de la décentralisation et vise à renforcer les compétences des Régions et des établissements publics de coopération intercommunale.

Il faut ajouter à ces transferts l'harmonisation des tarifications et des modalités de service aux usagers, qui entrent progressivement en vigueur, ainsi que l'évolution de la contractualisation avec l'État. Le cadre de négociation du financement des infrastructures a en effet largement évolué, ne serait-ce que par l'introduction du Contrat d'avenir des Pays de la Loire, signé en février 2019 avec le Premier ministre, ou encore la conclusion avec le ministre des Transports, en 2020, d'un protocole sur les lignes de desserte fine du territoire.

**Pendant cette période transitoire, la Région a été au rendez-vous de l'opérationnel pour garantir la continuité des services aux usagers.**

**Aujourd'hui, elle assume pleinement la responsabilité des transports interurbains et scolaires, en dehors des agglomérations.** Cela renforce son rôle et ses moyens en matière d'aménagement du territoire.

La loi LOM<sup>2</sup> adoptée fin 2019 a, par ailleurs, permis aux plus petites intercommunalités que sont les Communautés de communes d'organiser des services de transports sur leur territoire, tout en confiant **aux Régions la responsabilité de coordonner les initiatives de différentes collectivités** afin d'éviter que les usagers ne se trouvent confrontés à un maquis incohérent d'offres de transport public ne favorisant pas leur utilisation.

Dans ce nouveau cadre, la Région est désormais en mesure de poser une vision stratégique pour l'organisation des transports publics et des mobilités.

La crise sanitaire que traverse notre pays depuis un an ne remet pas en cause les fondamentaux de notre stratégie. S'il est plus que probable que le développement du télétravail se confirme, il ressort des premières enquêtes qu'il aura surtout des conséquences pour les déplacements professionnels de longue distance. Alors que les Pays de la Loire demeurent une région attractive et dynamique avec une population attendue de 3,95 millions d'habitants à l'horizon 2030 et face au besoin de décarboner nos déplacements, l'adoption d'une stratégie régionale ambitieuse pour les mobilités demeure plus que jamais à l'ordre du jour.

## Une stratégie pour quoi faire ?

Le premier objectif que nous poursuivons est de **conforter et accompagner le dynamisme et l'attractivité des Pays de la Loire**. Notre région occupe le podium des classements nationaux pour sa qualité de vie. Cette dynamique doit s'accompagner d'investissements dans les infrastructures et les services à notre population en veillant – c'est le rôle de la Région en particulier – à **ce que ce développement bénéficie à chaque territoire, qu'il soit urbain,**

**périurbain ou rural**. Notre politique de maillage adapté à chaque réalité locale doit contribuer à ce développement équilibré. Pour cette raison, la Région s'assurera à l'avenir, comme lors de ces dernières années, non seulement qu'aucune ligne ferroviaire ne ferme par défaut d'investissements mais que les circulations de trains y soient renforcées. De même, la Région soutiendra l'entretien et le développement d'un réseau routier de qualité qui permet à tous les territoires, même les plus reculés, d'être bien desservis.

Notre stratégie vise ensuite à ce que l'offre et la **qualité des transports dans notre région contribue à un développement plus durable, sobre et décarboné des activités**, comme c'est le cas pour chacune des politiques publiques mises en œuvre par la Région des Pays de la Loire. Le développement du fret ferroviaire, le soutien aux filières des motorisations alternatives (électrique, bio-GNV, hydrogène) et la convergence des actions pour favoriser l'intermodalité et la pratique du vélo y contribuent particulièrement.

L'amélioration de la performance et de la qualité des services de transport publics est un objectif majeur de cette stratégie. Son amélioration continue doit permettre d'**apporter un meilleur service, au meilleur coût** pour le budget de notre Région et **au plus grand nombre de ses habitants qui en sont aussi les contribuables**. Cet objectif explique la détermination avec laquelle le Conseil régional a engagé la démarche d'ouverture à la concurrence des TER. Il justifie aussi les investissements engagés pour moderniser les services de transports par autocars et poursuivre leur mise en accessibilité. Il explique le soutien apporté au développement du covoiturage et à l'autopartage, y compris en dehors des zones urbaines.

**Pour être pérenne et à la hauteur des enjeux, l'amélioration des services de mobilités en Pays de la Loire devra être le fruit d'un travail collectif**. Le principe de subsidiarité commande de toujours mieux associer les élus du « bloc communal » et des Départements et d'assurer avec eux une coordination renforcée. C'est aussi le cas des utilisateurs de ces services, les usagers, à qui nous devons un véritable service clients toujours plus performant.

**Notre objectif est de fédérer l'ensemble de ces acteurs.**

La prise de compétence mobilités par les Communautés de communes de notre région représente une opportunité pour compléter l'offre de transports, si la Région se met à leur écoute et prend en compte leurs propositions, tout en organisant une coordination plus étroite avec les Départements et les plus grandes intercommunalités qui développent en parallèle leurs réseaux de transports urbains.

Notre stratégie fixe un cap pour les dix prochaines années et trace des perspectives de plus long terme, à horizon 2050.

<sup>2</sup> La loi d'orientation des mobilités, du 24 décembre 2019, élaborée à la suite des Assises nationales de la mobilité, réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités.

# CARTE DES LIGNES RÉGIONALES DE TRANSPORT DES PAYS DE LA LOIRE



- Les fiches horaires à votre disposition**
- 11 Nantes - Nort Sur Erdre - Châteaubriant
  - 12 Nantes - Vertou - Clisson
  - 1 Nantes - Saint-Nazaire - Le Croisic
  - 130 Nantes - Savenay
  - 2 Nantes - Redon - Rennes
  - 4 Nantes - Quimper
  - 4 Angers Saint-Laud - Nantes
  - 5 Nantes - Ancenis
  - 6 Nantes - Chollet
  - 7 Nantes - Polignac
  - 8 Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonne
  - 9 Nantes - Luçon - La Rocheville
  - 10 Nantes - Sainte-Pazanne - Pomic
  - 11 Challans - Saint-Gilles-Croix-de-Vie
  - 12 Nantes - Saint-Jean-de-Monts
  - 13 Nantes - Noirmoutier
  - 14 Les Sables-d'Olonne - La Roche-sur-Yon - Bressuire - Saumur
  - 15 La Roche-sur-Yon - Fontenay-le-Comte
  - 16 Fontenay-le-Comte - Niort
  - 17 Fontenay-le-Comte - La Rocheville
  - 18 Angers Saint-Laud - Châteaubriant
  - 19 Nantes - Angers Saint-Laud - Saumur
  - 20 Angers Saint-Laud - Chollet
  - 21 Le Mans - Angers Saint-Laud - Nantes
  - 22 Le Mans - Laval
  - 23 Le Mans - Nogent-le-Rotrou - Paris
  - 24 Le Mans - Alençon - Caen
  - 25 Le Mans - Château-du-Loir - Tours
  - 26 Le Mans - La Flèche - Saumur
  - 27 Laval - Rennes
  - 28 Nantes - Angers Saint-Laud - Laval - Rennes

**Des trains fréquents omnibus desservant les zones périurbaines.**

**Des trains rapides reliant les grands pôles régionaux.**

**Des trains omnibus reliant des pôles urbains aux zones rurales.**

**LIGNES FERROVIAIRES**

**LIGNES AUTOCARS (COMMERCIALISÉES PAR LA SNCV)**

**TRANSPORTS EN COMMUN (nœuds urbains)**

**VÉLOS (location ou vélo libre service)**

**VOITURES PARTAGÉES (location ou voiture en libre service, ...)**

**TAXI / VTC**

**STATION BALNÉAIRE**

L'atteinte de ces objectifs ambitieux passera par un **renforcement de l'offre de nos différents modes de transports** (partie 1). Car comment demander à nos concitoyens de privilégier d'autres moyens de transport que la voiture individuelle si la fréquence des transports alternatifs ne leur permet pas de le faire ?

Mais augmenter l'offre de notre réseau de transports ne sera pas une condition suffisante à la réussite de notre stratégie. Il faut en développer les principales qualités (partie 2) : sa durabilité et sa contribution à un plus grand **respect de l'environnement** ; sa capacité à articuler les différents modes de déplacements (la fameuse **multimodalité**) ; son **attractivité** à travers une tarification adaptée à chacun et un système d'information et de distribution moderne et unifié ; et enfin son **accessibilité** à tous, en veillant à permettre à chacun d'entre nous de l'utiliser de façon autonome.

Cette ambition requiert une anticipation des investissements structurants qui seront déterminants pour **développer l'attractivité et l'accessibilité de notre territoire** mais aussi pour permettre l'augmentation de l'offre de transport sur le moyen et le long terme (partie 3). Ce volet infrastructures de notre stratégie couvre à la fois les domaines ferroviaire (voyageurs et marchandises), maritime, aéroportuaire et routier. Il implique une collaboration étroite avec les Régions voisines, les gestionnaires d'infrastructures, l'État et l'Union européenne.

Pour **fédérer l'ensemble des acteurs** concernés sur le territoire régional (partie 4), la Région mettra en place une gouvernance à l'échelle régionale mais aussi locale, qui participera à faire de cette politique de développement des transports en Pays de la Loire une réussite collective.



© Région des Pays de la Loire / Ouest Médias

1

## RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT

Les Pays de la Loire se caractérisent par une dynamique démographique et économique supérieure à la moyenne nationale : + 30 000 habitants par an en moyenne, un taux d'emploi élevé en particulier chez les femmes (1re région hors Île-de-France) et un PIB de 110 milliards d'euros, soit 5,1% de la richesse nationale. Les besoins de déplacement quotidiens des Ligériens, estimés à 12,6 millions en 2015, sont amenés à croître de manière significative, et ce, malgré le ralentissement lié à la crise sanitaire. Les tendances pour 2050 annoncent également un renforcement des flux logistiques, dans le sillage du e-commerce et du développement des achats livrés à domicile.

**Développer l'offre de transports en commun, de mobilités actives et partagées, est un enjeu majeur pour la Région. Il s'agit de faciliter les déplacements des Ligériens et d'encourager le report modal**, c'est-à-dire encourager l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture individuelle (79% des déplacements domicile-travail se font en voiture dans la région), dans un contexte d'accélération du changement climatique. Les transports représentent en effet 1/4 des émissions de gaz à effet de serre et 1/3 de la consommation totale d'énergie finale en Pays de la Loire. Permettre aux Ligériens d'utiliser les transports en commun, d'opter pour des modes de déplacement actifs ou partagés, pour toutes leurs activités, c'est agir en faveur d'une meilleure qualité de vie.

---

## I. RENFORCER L'OFFRE ALÉOP EN TER

---

### Une offre Aléop en TER renouvelée, cadencée et continue à horizon 2030

#### Une offre renforcée en heures creuses et le week-end, pour répondre aux besoins d'un plus grand nombre d'usagers

En Pays de la Loire, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études représentaient, avant l'épisode pandémique actuel, un tiers de l'ensemble des déplacements quotidiens. Ils orientent considérablement les autres déplacements quotidiens, qui s'organisent en grande partie en fonction d'eux. Au total, près de la moitié des déplacements se font en lien avec le lieu de travail ou d'étude. Néanmoins, les nouveaux rythmes de vie et la progression du télétravail bouleversent les habitudes horaires : les heures de pointe se lissent, en particulier le soir, et les déplacements domicile-travail ne sont plus systématiquement effectués sur les deux pointes dans la même journée.

La Région des Pays de la Loire a engagé une étude qui a permis d'objectiver les besoins de déplacements des Ligériens (en 2015, puis en 2030 et 2050) pour **dimensionner le réseau de transport régional de demain, l'adapter aux besoins, en cohérence avec les offres de transports urbains.**

La mise en place du cadencement horaire généralisé en 2017 avait déjà été une étape importante pour le réseau TER ligérien, proposant une offre plus lisible pour les voyageurs. Sur la période 2015-2019, la fréquentation des TER a augmenté de 11% (en nombre de voyages). Il s'agit désormais d'enrichir l'offre de train, en déclinant la trame cadencée sur la journée entière, en heures creuses et le week-end.

Pour optimiser le réseau Aléop en TER, la Région fait le choix de développer l'offre de transport en creux de journée. **Tous les motifs de déplacements** (professionnels, récréatifs, touristiques, associatifs...) **et tous les usagers doivent être pris en compte dans l'offre de transport.** Une offre qui doit s'adapter à l'évolution des besoins de la population. En Pays de la Loire, un quart de la population aura plus de 65 ans en 2050.

La stratégie de la Région consiste, **pour les dix ans à venir, à augmenter de 67% l'offre de transport sur le réseau Aléop en TER**, en prenant le parti de **mettre en place une offre cadencée continue sur toute la journée** en semaine : sauf exception sur quelques gares où le potentiel de fréquentation reste très faible, **au minimum un train circulera par heure par gare dans les deux sens, de 6h à 20h.** Ce principe pourra connaître des dérogations afin de garantir des sillons pour le transport de marchandises.

La Région des Pays de la Loire envisage donc la circulation, d'ici dix ans, de 300 trains supplémentaires chaque jour, par rapport à 2020 (ce qui portera à plus de 800 le nombre de circulations ferroviaires, en moyenne journalière, en semaine).

L'offre en heures de pointe sera maintenue et **l'offre du week-end significativement renforcée** (soit un quasi-doublement de l'offre week-end en nombre de trains, + 94% par rapport à 2020).

#### Conquérir de nouveaux usagers et améliorer le modèle économique du réseau de transport

L'offre continue et cadencée en semaine ainsi que l'offre augmentée en week-end sont des leviers pour **améliorer l'attractivité du train.** Faire circuler plus de trains tout au long de la journée, c'est donner aux Ligériens la possibilité de se déplacer, à un coût limité par rapport à l'utilisation d'un véhicule individuel, en réduisant les nuisances pour l'environnement.

La mise en place de la nouvelle gamme tarifaire en 2018 a permis de conquérir de nouveaux usagers (cf page 40). Le développement de l'offre doit permettre un recours plus systématique aux transports en commun **et doit soutenir l'attractivité de la région** : attractivité économique, résidentielle, touristique (comme en atteste le succès des opérations Train des plages et Train Loire à Vélo).

Aujourd'hui le plan de transport des TER ne mobilise pas de façon optimale les ressources disponibles sur l'exploitation ferroviaire (tant les personnels de conduite et de contrôle que le matériel roulant). Le développement de l'offre en heures creuses permettra d'organiser des rotations plus efficaces et donc de mieux utiliser les moyens engagés. En développant l'offre à coût marginal, la Région conduit une politique responsable pour la gestion de son réseau de transport.

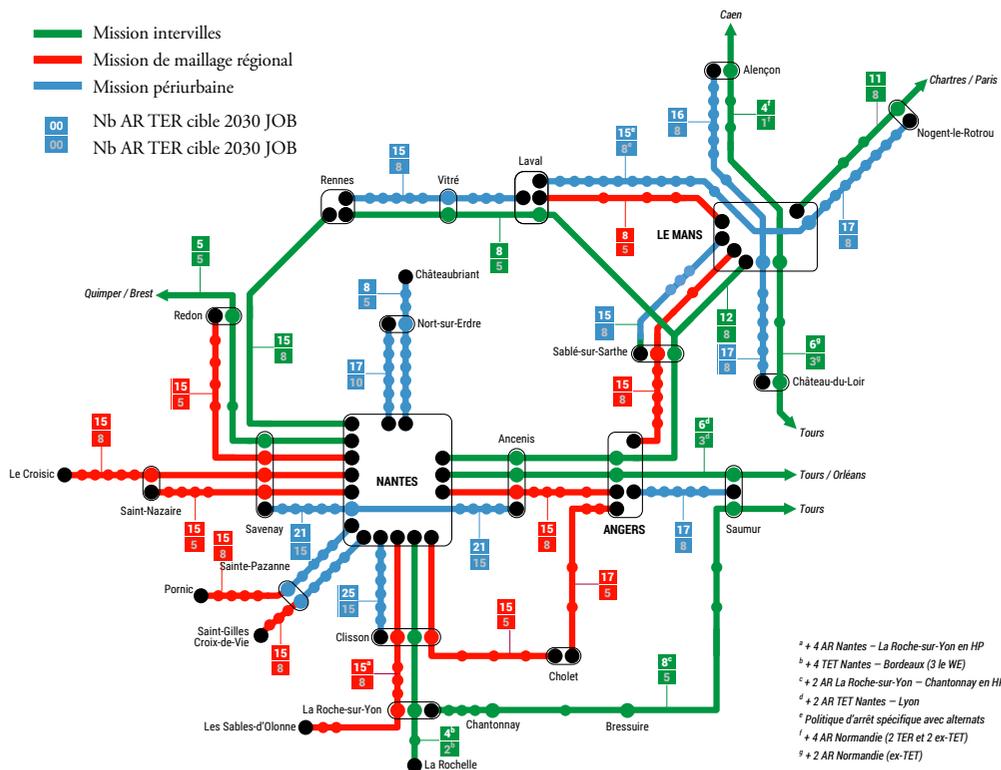
## Une augmentation significative de l'offre Aléop en TER, qui bénéficie à tout le territoire

Le renforcement en heures creuses répond à un enjeu d'équilibre territorial et contribue à renforcer l'attractivité des gares situées en zones peu denses.

L'offre de transport augmentée en 2030 sera organisée en trois types de missions de train, irrigant le territoire régional :

- les **missions périurbaines** rayonnent autour des métropoles de la région et desservent finement leurs couronnes. Leur niveau de cadencement minimal en semaine est horaire (un train par heure), éventuellement renforcé à la demi-heure aux heures de pointe ;
- les **missions de maillage régional** relient les métropoles aux zones rurales de la région. Leur niveau de cadencement en semaine est horaire, avec des renforts à la demi-heure aux heures de pointe dans certains cas ;
- les **missions intervilles** relient rapidement les métropoles entre elles. Leur cadencement minimum est aux deux heures. Pour les liaisons interrégionales, la Région des Pays de la Loire engagera un travail avec les Régions limitrophes pour un développement conjoint de l'offre.

### Projet d'offre ferroviaire Pays de la Loire 2030 - Niveaux d'offre



Le renforcement de l'offre de transport en semaine, mais également en week-end et période estivale, conduit à porter à 18,8 Mtkm annuels l'offre de transport ferroviaire cible en 2030 (contre 11.2 Mtkm en 2021). Cela représente, sur le périmètre régional, **une augmentation de 67%**.

Cette offre cible constituera d'une part la référence des projets de dimensionnement de nouveaux aménagements infrastructures à l'horizon 2030, et d'autre part l'objectif de desserte dans le cadre des différentes procédures de mise en concurrence que lancera la Région, lot par lot, au cours de la décennie.

## Quelle ambition pour le transport régional à horizon 2050 ?

A plus long terme, à horizon 2040-2050, la Région poursuivra le développement de l'offre ferroviaire, afin de répondre pleinement aux besoins des usagers : **plus de trains** (en particulier le week-end et sur les lignes inter-régionales), **sur des plages horaires élargies**.

Un scénario 2050, construit sur la base de l'analyse prospective des besoins de mobilité, pose les principes suivants :

- poursuivre le développement de l'offre ferroviaire, dans les standards européens c'est-à-dire proposer des niveaux de cadencement et des amplitudes horaires encore augmentés par rapport à 2030 ;
- continuer d'assurer un développement équitable de tous les territoires ;
- poursuivre les développements d'offre sur les relations à potentiel, notamment en augmentant les nombres de places disponibles ;
- mettre en place une offre très attractive le week-end ;
- développer et densifier les relations inter-régionales ;
- asseoir le rôle du ferroviaire dans la mobilité métropolitaine (services express métropolitains).

## Une offre équilibrée pour répondre aux besoins du quotidien, dans les zones rurales comme dans les périphéries des métropoles

### Pérenniser les lignes de desserte fine du territoire

Depuis les années 2000, la Région a beaucoup investi dans la modernisation des lignes ferroviaires situées en Pays de la Loire, y compris en faveur des plus petites lignes : plus de 31 M€ en moyenne annuelle sur les dix dernières années. Ces travaux ont permis de **maintenir en état de fonctionnement** et de **moderniser les lignes de desserte fine du territoire**, ce qui n'est pas le cas dans toutes les régions de France.

La définition des modalités de financement pour garantir la pérennité des lignes de desserte fine du territoire a fait l'objet d'une démarche nationale, confiée au préfet Philizot en 2019,

devant aboutir à la signature d'accords-cadres bilatéraux État-Régions. La Région des Pays de la Loire s'est engagée à **maintenir toutes les lignes ferroviaires sur son territoire** et a adopté en session du Conseil régional d'octobre 2020 un protocole d'accord avec l'État sur l'avenir des **lignes ferroviaires de desserte fine du territoire (LDFT)**, qui acte le classement des lignes du réseau régional selon les trois catégories :

- **lignes d'intérêt national** qui justifient un financement des travaux à l'avenir assuré intégralement par l'État (SNCF Réseau) : il s'agit des lignes La Roche-sur-Yon – La Rochelle (axe Nantes -Bordeaux) et Le Mans – Alençon (axe Caen – Le Mans – Tours) ;
- **lignes régionales** dont les investissements de régénération ont vocation à rester co-financés dans le cadre des CPER jusqu'en 2022, puis de la future contractualisation État-Régions sur les mobilités après 2022. Pour la région des Pays de la Loire, les 7 lignes concernées sont : Nantes – Chateaubriant, Retiers – Chateaubriant, Clisson – Cholet, La Possonnière – Cholet, Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Sainte-Pazanne – Pornic et La Roche-sur-Yon – Les Sables d'Olonne. Quant à Cholet – Les Herbiers, dont les études de faisabilité sont en cours, l'État et la Région procèderont à la catégorisation de la ligne si les conclusions réunissent les conditions pour sa réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs ;
- **lignes d'importance locale ou régionale** dont les charges seront assumées en totalité par la Région. Pour la Région des Pays de la Loire, il s'agit de la ligne La Roche-sur-Yon – Bressuire.

### Préparer la mise en place de services express métropolitains

L'État a initié une réflexion sur le déploiement de services express métropolitains (SEM), afin de remédier à la saturation des grands nœuds métropolitains. Le schéma directeur « Étoiles ferroviaires et services express métropolitains », publié en octobre 2020, présente un état des lieux des besoins des territoires métropolitains et la vision de SNCF Réseau sur les caractéristiques d'un nouveau service ferroviaire pouvant satisfaire tout ou partie de ces besoins. La loi d'orientation des mobilités (LOM) fixe en outre une ambition forte de **doublement de la part modale du train en zone urbaine** et prévoit un programme d'investissement prioritaire de l'État sur les étoiles ferroviaires des métropoles.

La Région des Pays de la Loire accompagne une telle ambition à travers le renfort prévu dès 2030 (évoqué ci-dessus) préfigurant le **déploiement de services express métropolitains avec les métropoles de Nantes, Angers, Le Mans**.

Les services express métropolitains seront structurés, dans un premier temps, autour des infrastructures existantes (**trams, bus, trains**) en intégrant les modes de transports actifs, vélos ou marche, avec des mesures d'accompagnement possibles en cohérence avec les besoins de déplacement des usagers (tarification intégrée, distribution, rabattement, accessibilité des Pôles d'échanges multimodaux). Des partenariats tarifaires existent déjà, pour les abonnés, avec les agglomérations de Nantes, Angers et Le Mans.

A plus long terme, l'objectif est de permettre aux habitants des métropoles et de leurs périphéries, **une offre optimale en termes de services, de tarification et d'intermodalité** (points de diffusion multimodaux et intégration avec les réseaux urbains), **cadencée à la demi-heure voire au quart d'heure sur certains axes**.

### L'ouverture à la concurrence pour le choix de l'exploitant des services des TER : une étape nécessaire pour améliorer l'offre

En décembre 2016, une délibération de la Région des Pays de la Loire engageait sa candidature à l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence d'une partie de son réseau régional de transport ferroviaire de voyageurs. En juin 2018, la promulgation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a confirmé l'ouverture effective du marché de transport ferroviaire régional de voyageurs, à compter du 3 décembre 2019, avec une obligation de mise en concurrence préalable pour tout nouveau contrat conclu à compter du 25 décembre 2023.

Outre son caractère réglementaire, l'ouverture à la concurrence constitue pour la Région un levier solide **d'amélioration quantitative et qualitative** de l'offre de transport ferroviaire, gage d'un **gain d'attractivité** du réseau. La maîtrise de l'évolution des coûts contribuera au financement du développement de l'offre, qui se fera de manière **progressive**, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence échelonnée des différentes lignes du réseau ferroviaire TER.

La Région a lancé un appel à manifestation d'intérêt en avril 2019. Cette démarche de sourcing a permis de mieux connaître la capacité du marché ferroviaire à entrer sur le réseau ligérien compte tenu de ses spécificités, et a consolidé les réflexions de la Région en amont de la préparation de la mise en concurrence.

La Région a annoncé en juillet 2020 l'ouverture à la concurrence des deux premiers ensembles (Tram-train et Sud Loire) via une procédure de mise en concurrence qui sera lancée en 2021. **L'objectif de la Région est de parvenir à l'ouverture totale du réseau ligérien pour le Service annuel 2032**.

La réussite de l'ouverture à la concurrence suppose la constitution de périmètres contractuels pertinents sur le plan géographique, fonctionnel et économique, en évitant au maximum les co-activités et autres effets de bord, tant du point de vue de l'exploitation que de la maintenance. La taille de ces lots a été déterminée de telle manière que ces derniers puissent être suffisamment attractifs pour les opérateurs candidats, au regard de leur équilibre économique ou de la complexité technique. Ces lots n'intègrent pas l'exploitation de lignes routières en rabattement.

## Un réseau alloti

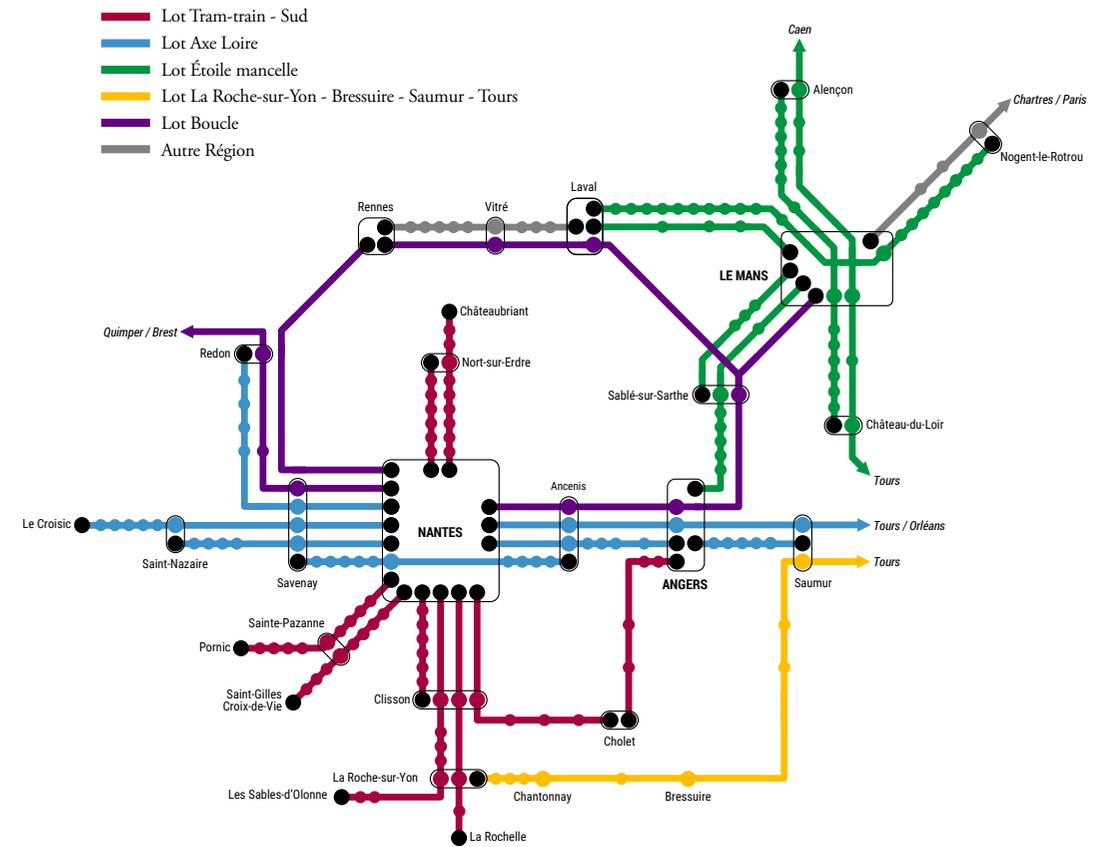
Dans le cadre de la mise en concurrence des services ferroviaires régionaux, la Région a défini six lots correspondant à une logique d'exploitation cohérente et une stratégie de matériel roulant prévoyant une affectation homogène des différentes séries. Ces lots seront progressivement ouverts à la concurrence au gré des opportunités techniques, d'ici à fin 2031, correspondant à l'échéance finale de la Convention d'exploitation avec SNCF Voyageurs.

Le lot Tram-train Sud Loire fera l'objet de la première procédure de mise en concurrence, dont le lancement interviendra au second semestre 2021. Il n'intégrera pas la gestion de l'infrastructure et des gares.

LOT	DATE D'OUVERTURE AU PLUS TÔT	MATÉRIEL ROULANT CIBLE	MISSION
TRAM-TRAIN SUD LOIRE	SA 2025	XGC Régiolis BiBi Régiolis Z	Nantes – Pornic Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie Nantes – La Roche-sur-Yon – Les Sables-d'Olonne Nantes – La Rochelle Nantes – Cholet Anger – Cholet
		TNg	Nantes – Nort-sur-Erdre Nantes – Châteaubriant Nantes – Clisson
BOUCLE	SA 2029	ZTER ZTER LGV	Nantes – Quimper – Brest Nantes – Rennes Nantes – Angers – Laval – Rennes Nantes – Le Mans
ÉTOILE MANCELLE	SA 2030	ZMC* BMC*	Le Mans – Angers Le Mans – Sablé-sur-Sarthe Alençon – Le Mans – Château-du-Loir Caen – Le Mans – Tours Laval – Le Mans – Nogent-le-Rotrou Le Mans – Laval
AXE LOIRE	SA 2032	ZGC TER 2N ng Régio2N V200	Ancenis – Nantes – Savenay Nantes – Saint-Nazaire Nantes – Le Croisic Nantes – Angers Nantes – Tours – Orléans Angers – Saumur
LA ROCHE-SUR-YON – BRESSUIRE – SAUMUR – TOURS (LRBS)	À définir	ATER ou BPC*	La Roche-sur-Yon – Bressuire – Saumur – Tours La Roche-sur-Yon – Chantenay
MISSIONS AUTRES	À définir	Matériel autres régions	Paris – Chartres – Le Mans Laval – Rennes

\* Nouveaux matériels.

## Projet d'allotissement géographique des services ferroviaires régionaux



## Des moyens financiers adaptés à cette ambition

L'atteinte de la cible du développement de l'offre sera fonction de la capacité des partenaires à financer les infrastructures. **La Région envisage des investissements conséquents pour réaliser les adaptations d'infrastructures nécessaires à court terme et anticiper le développement souhaité à long terme.** Elle sollicite une participation croissante des partenaires au financement des infrastructures ferroviaires (les montants ci-dessous sont estimés à dire d'experts) :

- 200 M€ pour des adaptations d'infrastructures nécessaires au déploiement de l'offre TER à horizon 2030 (aménagement sur la ligne Nantes – Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie, aménagement du tunnel de Chantenay, ...);
- 35 M€ complémentaires pour de nouvelles unités de maintenance (lots Tram-train Sud Loire et Étoile mancelle);

- 10 M€ de financement Région pour les opérations de pérennisation des lignes de desserte fine du territoire : Nantes – Chateaubriant, Retiers – Chateaubriant (en continuité avec Rennes), Clisson – Cholet, La Possonnière – Cholet, Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Sainte-Pazanne – Pornic et La Roche-sur-Yon – Les Sables d'Olonne. La régénération de la ligne Le Mans – Alençon sera désormais financée à 100% par l'État et SNCF Réseau, et la ligne La Roche-sur-Yon – Bressuire, à 100% par la Région ;

- 100 M€ pour l'achat de matériel roulant lié au déploiement de l'offre TER à horizon 2030.

En fonctionnement, le déploiement de l'offre renforcée correspond à un effort de + 31 M€ à horizon 2030 sur l'exploitation du réseau TER (coût contenu par rapport au développement de l'offre dans une hypothèse des gains de productivité induits par l'ouverture à la concurrence).

---

## II. UNE OFFRE DE CAR AUGMENTÉE, CONCERTÉE AVEC LES TERRITOIRES

---

### Préserver le maillage territorial des lignes Aléop en autocar et renforcer les lignes à fort potentiel

Les **125 lignes de car interurbaines**, issues du transfert des Départements en 2017, en plus des huit lignes routières que la Région organisait déjà auparavant, véhiculent 14 millions de passagers par an, avec une offre de 19 millions de kilomètres par an. Chaque réseau s'est développé de manière spécifique autour des grands centres urbains de chaque département. Ces lignes remplissent un rôle majeur dans la connexion des communes des aires urbaines avec l'offre des transports collectifs urbains.

L'attractivité de l'autocar doit être renforcée. **La Région des Pays de la Loire 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 d'ici 2030** (en volume kilométrique global) et de **fiabiliser les temps de parcours** (par l'usage des voies réservées, la priorité aux feux, le développement d'arrêts connectés à des parkings permettant du rabattement P+R interurbain).

Cette nouvelle offre permettra d'apporter une souplesse dans les déplacements des Ligériens, et ainsi de favoriser l'usage des transports collectifs. La Région œuvre pour une meilleure articulation entre l'offre ferroviaire et l'offre de transport par autocars (organisation de rabattement sur le train lorsque l'offre est pertinente pour l'utilisateur). L'offre régulière pourra également être complétée par une offre de transport à la demande en rabattement vers un pôle de mobilité structurant (gare ferroviaire ou arrêt routier) ou une extension d'une ligne régulière à la demande.

### Améliorer les réseaux autocar en concertation avec les collectivités locales

L'évolution de l'offre et du tracé des lignes d'autocar fera l'objet d'une concertation étroite avec les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dans le cadre des bassins de mobilités prévus par la loi d'orientation des mobilités.

Le rabattement potentiel vers les gares visant à renforcer l'intermodalité sera également discuté dans ce contexte. Le rabattement peut permettre dans certains cas d'obtenir plus de fréquences de desserte tout en maîtrisant le nombre de véhicules utilisés.

La question sur le choix entre l'amélioration du temps de parcours et la finesse de la desserte du territoire devra également être abordée. Ces deux options seront discutées avec les collectivités locales afin d'identifier les solutions adaptées à chaque territoire. La Région souhaite donner la priorité à l'utilisateur. Des points de desserte supplémentaires pourront être étudiés (au niveau des zones d'activités par exemple) ; les évolutions seront progressives, au fur et à mesure du renouvellement des contrats avec les transporteurs, à partir de septembre 2022.

Les échanges sur les contrats opérationnels de mobilité, qui auront lieu dès 2021 avec chaque EPCI par bassin de mobilité, permettront d'identifier, de façon concertée, les évolutions à conduire sur les lignes régulières routières.

### Développer la qualité et l'accessibilité du transport par autocar

Pour développer l'attractivité du réseau autocar, **la Région améliorera le confort des véhicules** et intégrera progressivement de nouveaux services (prise USB, wi-fi à bord, emport de vélos, climatisation, liseuses individuelles, ...). Des expérimentations seront conduites pour identifier les équipements adaptés en fonction des différents niveaux de services. Les lignes longue distance seront équipées de toilettes. Les nouveaux contrats que la Région conclura avec les transporteurs prévoiront le déploiement de véhicules équipés de la sorte.

**L'information en temps réel** sur les horaires de passage des cars sera mise en place sur toutes les lignes du réseau Aléop, et disponible via une application mobile. L'utilisateur pourra ainsi sécuriser son trajet et les éventuelles correspondances.

Les prestataires des délégations de service public seront évalués sur la qualité des services rendus, notamment le respect de la propreté des véhicules, de l'accueil des voyageurs, de la ponctualité...

Au-delà de la recherche d'amélioration continue pour le confort des usagers, la Région s'engage pour **faciliter l'autonomie des personnes à mobilité réduite.** (Cf page 44)

La Région se mobilise par ailleurs sur le **verdissement du parc de matériel roulant**, en lien avec les objectifs de réduction de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre du Sraddet, et les feuilles de route sur la transition énergétique de 2016, pour le développement hydrogène de 2020 : le renouvellement des autocars des lignes régulières se fera avec des motorisations alternatives, afin qu'à horizon 2030, **100% du parc d'autocars de ces lignes soit avec une motorisation GNV ou électrique**. Les expérimentations pour l'usage de véhicules hydrogène vert seront poursuivies, en lien avec les sites de production et les stations de distribution qui se développeront.

---

### III. UNE OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉE AUX ZONES PEU DENSES

---

La Région veille à l'accessibilité des territoires qui ne sont pas desservis par le train ni par une ligne régulière d'autocar, conformément à l'objectif du Sraddet de répondre aux besoins spécifiques de déplacement dans les zones peu denses. Les services de **transport à la demande** (TAD) peuvent être une alternative pour une partie des déplacements de proximité.

Les départements de la Loire-Atlantique et de la Mayenne sont déjà couverts, en totalité, par des services de transport à la demande. La couverture est aujourd'hui partielle pour les trois autres départements (Maine-et-Loire, Sarthe et Vendée) qui seront pourvus progressivement au cours des trois prochaines années, en concertation avec les EPCI.

**D'ici 2030, la Région a l'ambition de développer un service de TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire.** Il sera connecté au réseau structurant et permettra des rabattements sur les gares ou points d'arrêt du réseau Aléop. Il sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les collectivités locales pourront compléter cette offre dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité. Sur la période 2021-2022, la Région consacrera 1,5 M€ au déploiement du transport à la demande.

En complément du transport à la demande, **la Région encourage la pratique du covoiturage et de l'autopartage**, en partenariat avec les intercommunalités. A court terme, elle envisage un soutien de 4,5 M€ sur trois ans, pour accompagner le développement des mobilités partagées. La Région apporte en outre un soutien aux projets de mobilités douces et innovantes portés par les Communes, Communautés de communes et associations via un appel à manifestation dédié doté de 1,45 M€, sur la période 2020-2021.

**Fin 2020, la Région a mis en place des dispositifs de covoiturage organisé et subventionné :**

- un subventionnement des covoitureurs ligériens (hors trajets desservis par le réseau Aléop et trajets internes aux agglomérations de Nantes, Angers, Le Mans et Cholet) pour soutenir le covoiturage domicile-travail ;
- un cofinancement des projets de lignes de covoiturage spontané et de plateformes numériques d'autopartage portés par les Communautés de communes volontaires ;
- un cofinancement du budget d'amorçage pour l'animation d'une communauté professionnelle de covoitureurs, en partenariat avec les Communautés de communes volontaires.

La Région poursuit son soutien à la plateforme Ouestgo développée avec plus de 70 collectivités de la Bretagne et des Pays de la Loire. Elle permet une mise en relation gratuite des usagers et une gestion facilitée des communautés de covoitureurs. Cette plateforme s'avère particulièrement utile pour les réseaux de bénévoles souhaitant développer les transports solidaires.

Enfin, en application de l'article 35 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), la Région et chaque Département ligérien élaboreront ensemble un Schéma de développement des aires de covoiturage. Ils pourront également convenir de développer, avec l'État et les Agglomérations, des voies dédiées au covoiturage quand les infrastructures le permettent.

---

### IV. UNE AMÉLIORATION CONTINUE POUR LA QUALITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE

---

**150 000 élèves ligériens empruntent chaque jour le réseau Aléop**, responsabilité exercée jusqu'en 2017 par les Départements. Cela représente plus de 3 000 véhicules qui circulent sur l'ensemble de la région.

L'harmonisation de la gestion des transports scolaires a constitué un chantier important depuis 2017. Les règlements et les tarifs ont pu être harmonisés, avec une baisse du coût du transport scolaire pour 90% des familles de la région. L'accès à ce service est subventionné à 90% par la Région, le coût moyen annuel du transport d'un élève se situant autour de 1 000 €.

L'organisation des services de transport est réalisée par les services de la Région, qui veillent aux conditions de sécurité et aux temps de parcours des élèves. En Loire-Atlantique et en Vendée, la Région s'appuie sur des autorités organisatrices de second rang qui l'aident dans cette mission.

La **sécurité des élèves** est la première priorité pour la Région qui a voté en juin 2018 un Plan sécurité autour de quatre actions, dont le port obligatoire du gilet fluorescent qui permet d'être visible de loin. Pour l'année scolaire 2019-2020, 590 000 € ont été dédiés à l'achat des gilets fluorescents fournis aux élèves.

Par ailleurs, la Région a décidé d'assurer la mise en place de panneaux ou de zébras au niveau de tous les points d'arrêts scolaires qu'elle crée. Elle souhaite accompagner la mise en sécurité des points d'arrêts, en soutenant les projets de sécurisation portés par les gestionnaires de voirie et les projets de plateformes mises en place devant les établissements scolaires ou permettant d'assurer des correspondances pour les élèves.

La Région s'est également engagée dans la **mise en place d'un système billettique** apportant du confort aux familles avec la possibilité de recharger sa carte en ligne plutôt que de la recevoir chaque année par courrier. Ce système permettra également à terme de recevoir de l'information précise sur les horaires de passage des cars en temps réel.

La Région s'engage également à améliorer la **qualité des véhicules**. L'âge maximum des véhicules sera limité à 15 ans dans les prochains appels d'offres passés par la Région contre 18 ans aujourd'hui dans certains départements. Cette réduction de durée facilitera la mutation progressive de la flotte vers des véhicules GNV ou électriques.

Enfin, la Région souhaite organiser chaque année des **conférences départementales du transport scolaire**, rassemblant l'ensemble des acteurs, pour continuer à améliorer le service.

---

## V. UNE OFFRE MODERNISÉE POUR LA LIAISON MARITIME YEU - CONTINENT

---

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Région des Pays de la Loire est compétente pour la continuité territoriale de l'Île d'Yeu, mise en œuvre localement par la Régie départementale des passages d'eau de la Vendée, qui exploite quotidiennement trois navires, dont la Région est propriétaire, entre Fromentine et Port Joinville :

- **un cargo mixte fret-passagers** : l'Insula Oya 2, qui sera remplacé par l'Insula Oya 3 pour la fin de l'été 2022 (la construction navale démarre en 2021). Ce nouveau navire sera plus moderne et plus capacitaire (pour le fret et pour les passagers) que le précédent. Il a été conçu pour minimiser son impact sur l'environnement lors des escales dans les ports (énergie électrique à quai) et lors des traversées (motorisation avec filtres à particules) ;
- **deux catamarans à grande vitesse** construits en 2006 et qui doivent prochainement être renouvelés.

Dans le cadre des renouvellements de navires, une étude est lancée afin de définir la configuration de la flotte nécessaire aux exigences du service public de transport maritime sur les 30 prochaines années, en incluant des réflexions sur les possibilités de verdissement de cette liaison maritime, notamment au niveau des motorisations des navires. L'étude de faisabilité d'une motorisation hydrogène fait partie de la Feuille de route pour le développement de l'hydrogène, adoptée en juillet 2020 par la Région, avec pour objectif de favoriser l'essor de cette filière industrielle ligérienne.

---

## VI. UN SUIVI DE L'OFFRE ET UNE ATTENTION CONSTANTE À LA QUALITÉ DE SERVICES

---

### Fiabiliser le suivi de la fréquentation et de l'offre

Connaître l'évolution de la fréquentation et suivre le développement de l'offre est essentiel pour adapter les services, pour les articuler, en cohérence avec les projets d'aménagement du territoire.

La Région des Pays de la Loire est très engagée dans l'ouverture des données transport en open data. Elle met dès à présent à disposition du grand public les horaires des lignes régulières et scolaires. Elle est l'une des seules Régions à partager les données de fréquentation par ligne, par an, par point d'arrêts, sur l'ensemble de son réseau ferroviaire. **La Région envisage l'ouverture en open data des données sur l'ensemble du réseau Aléop d'ici 2023.** Les données sont accessibles sur [data.paysdelaloire.fr/pages/home/](https://data.paysdelaloire.fr/pages/home/)

La Région souhaite non seulement améliorer le suivi de la fréquentation et de l'offre, mais aussi partager les données avec les autres autorités organisatrices des mobilités. Coordonner les services, c'est aussi donner les moyens, à l'ensemble des acteurs, de les évaluer.

Les données seront partagées avec les EPCI et les Départements, dans le cadre de l'élaboration et de l'évaluation des contrats opérationnels de mobilité.

### Améliorer la qualité de services tous modes

La qualité de service participe de l'attractivité des transports régionaux. La Région veille à son amélioration continue et à l'intégration des critères de qualité par les transporteurs.

Aujourd'hui, la conduite d'enquêtes de satisfaction est systématique sur le réseau Aléop en TER ; elle tend à s'étendre aux lignes routières. La Région souhaite progressivement les mettre en place sur l'ensemble des modes, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), afin de répondre aux besoins ressentis par les usagers lors de leurs déplacements et afin de **mieux évaluer la performance du réseau Aléop.**

Parmi les critères principaux, la Région a une attention particulière au respect des horaires, à l'information des voyageurs, au respect des conditions d'accueil, de sécurité et d'accessibilité, ainsi qu'au bon fonctionnement des équipements.

Par ailleurs, sur le réseau TER, l'application ContribuTER a été mise en place en 2018. Les usagers des TER peuvent ainsi signaler des dysfonctionnements observés à l'occasion d'un voyage (surcharge du train, retard du train à l'arrivée, train supprimé, défaut d'information en situation perturbée). Ces données issues du terrain permettent à la Région de mieux connaître la perception des usagers, de confirmer les tendances sur le fonctionnement du réseau et de procéder aux demandes d'amélioration envers son exploitant.

## A retenir sur l'offre régionale de transport 2030

**Une offre de transport renforcée sur tout le territoire, cadencée et continue toute la journée.**

- Au moins **un train par heure par gare dans les deux sens** (+ 67% d'offre kilométrique, + 300 trains/jour) et une offre significativement renforcée le week-end ;
- Une offre augmentée rendue possible par une **maîtrise des coûts** permise par l'ouverture à la concurrence des TER ;
- Une offre **équilibrée sur tout le territoire** : un plan de sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire et une ambition pour les périphéries des métropoles (services express métropolitains) ;
- Un **doublement de l'offre de cars sur les lignes à fort potentiel**, en accord avec les territoires ;
- Un fort investissement pour les **mobilités en zones peu denses** : un TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire, un soutien au covoiturage et à l'autopartage, en lien avec les nouvelles autorités organisatrices de la mobilité.

**Une offre qui répond aux besoins de différents profils d'usagers et de territoires.**

**Une offre de qualité, dont l'évaluation est basée sur :**

- la ponctualité (conformité) et la bonne articulation des horaires, tous modes ;
- le confort (nombre de places assises essentiellement, emport de vélos sur les itinéraires touristiques Train Loire à Vélo, rénovations mi-vie, équipements des cars – climatisation...)

- l'information voyageurs, en situations nominale et perturbée : affichage à quai et conseils aux abonnés, objectif d'information en temps réel ;
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- l'innovation technologique sur matériel roulant autocar et matériel ferroviaire (matériel roulant amélioré sur les entrées/sorties, motorisations alternatives) à plus long terme.

**Un suivi de l'offre et de la fréquentation partagé** avec les autorités organisatrices de la mobilité : pour une mise en **open data 100% des données de fréquentation sur tout le réseau régional à horizon 2030**

## Mobilité bas carbone : contribution à la transition écologique

**Un développement de l'offre de transport collectif, sur tout le territoire ligérien**, qui permet d'éviter, d'ici 2030, 191 millions de véhicules.km par an en véhicule particulier, et de contribuer à **réduire les émissions de gaz à effet de serre**.

**Une offre de qualité, quel que soit le mode** : train, car, transport scolaire, transport à la demande, qui incite les Ligériens à **changer leur mode de déplacement et opter pour le transport collectif ou partagé**.

**Une meilleure prise en compte des besoins des Ligériens pour articuler les services de transport collectif**, avec les nouvelles autorités organisatrices de la mobilité, dans les contrats opérationnels de mobilité.

**Un objectif de déploiement de rames TER décarbonées** (dont l'option hydrogène) sur l'étoile mancelle.

**Un équipement en motorisations alternatives à 100% en 2030 pour les autocars des lignes régulières du réseau Aléop.**

**Une analyse approfondie** pour définir le choix de motorisation qui permettra **un verdissement de la flotte de navires**.



Car. St. Nazaire © Région des Pays de la Loire / Ouest-Médias, août 2020.

2

---

# FACILITER LES DÉPLACEMENTS POUR TOUS

---

La Région s'est engagée début 2019 dans la constitution d'un réseau unique et harmonisé, en lançant la nouvelle marque du réseau de transport régional : **Aléop**. La volonté de la Région est de développer un réseau **durable, multimodal, proche des Ligériens, solidaire et accessible**.

## I. UN RÉSEAU DURABLE

Pour contenir le réchauffement climatique sous la barre des + 2°C en 2050 par rapport à 1990, l'action commune des citoyens, des entreprises, des collectivités est nécessaire. La Région des Pays de la Loire est engagée dans une démarche de transition écologique et énergétique, dont la politique de transports et de mobilités fait partie, pour limiter l'accélération du réchauffement climatique.

En Pays de la Loire, l'ensemble des modes de transport contribuent à hauteur de 34% de la consommation d'énergie finale et à hauteur de 27% de l'émission de gaz à effet de serre (données 2016 Air Pays de la Loire).

Agir pour la mobilité durable, c'est aussi agir pour la santé des Ligériens. Le **Plan régional santé environnement**, piloté avec les services de l'État, permet de mettre en œuvre des actions de sensibilisation et de suivre l'évolution d'indicateurs, par exemple sur la qualité de l'air (évolution des émissions polluantes liées aux transports).

Agir pour la mobilité durable, c'est agir de manière globale contre le réchauffement climatique et ses effets. Les **travaux du GIEC régional**, groupe d'experts sur le changement climatique installé en octobre 2020, permettront d'approfondir la connaissance et d'accompagner l'action publique pour diminuer les gaz à effet de serre et les consommations énergétiques du secteur des transports. Le suivi des actions sera mesuré par Air Pays de la Loire et par l'observatoire ligérien de la transition énergétique et écologique, dans le cadre du Sraddet.

### Identifier les leviers d'actions pour contribuer à la neutralité Carbone

La loi énergie-climat, adoptée en 2019, vise l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Le scénario retenu par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) envisage, d'ici 2030, la diminution de 40% de la consommation d'énergie fossile et la baisse de 37,5% des émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules. Le secteur des transports doit, dans ce contexte, atteindre la décarbonation quasi-complète en 2050. La loi énergie-climat inscrit en outre dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) la fin des ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040. Le Sraddet, arrêté en décembre 2020, s'inscrit dans cette tendance en posant un objectif de réduction de 40% à horizon 2030 des émissions de GES pour le secteur des transports (objectif de 4,6 Mtéq CO2 en 2030, par rapport 7,7 Mtéq CO2 pour l'année de référence 2012). L'effort à consentir par toutes les parties prenantes est considérable.

La Région fait de la diminution de l'empreinte carbone une grande cause régionale. Elle s'engage notamment pour améliorer la performance énergétique des bâtiments privés ou publics. Dans le domaine des mobilités, la Région agit sur différents leviers :

- des leviers d'aménagement du territoire pour **modérer la mobilité** et limiter les distances parcourues par habitant (via le Sraddet et les documents de planification du territoire, en particulier les schémas de cohérence territoriale (Scot), les plans de mobilité et les plans climat-air-énergie territoriaux) ;
- des leviers d'incitation au changement de comportement pour **augmenter le report modal** vers le vélo, les transports collectifs, le covoiturage. La contribution à la réduction des émissions de GES par le développement de l'offre de transports collectifs régionaux a été évaluée. Dans un contexte de développement démographique et d'augmentation tendancielle des déplacements, **le développement de l'offre des transports régionaux permettra en 2030 d'éviter 191 millions de véhicules.km par an en véhicule particulier**, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre de - 16 kt éq.CO2, soit une réduction de 4 kéq CO2/hab.an ;
- des leviers d'incitation à l'utilisation de **technologies** qui utilisent moins d'énergie que le pétrole (soutien au développement des **motorisations alternatives** GNV, électrique, hydrogène) ;
- des leviers **d'organisation des mobilités** (mise en place de plateforme de covoiturage, organisation de services de transport complémentaires dans les contrats opérationnels de mobilité).

### Accompagner la transition des territoires pour réduire les déplacements

A horizon 2030, la Région souhaite **intensifier les points de convergence entre les politiques d'aménagement et de mobilités**, en cohérence avec les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet). Les règles de revitalisation des centralités, gestion économe du foncier et adaptation de l'habitat aux besoins des populations y contribuent. Outre un volet dédié à la construction d'une mobilité durable pour tous les Ligériens, le Sraddet porte des orientations en matière d'aménagement et d'urbanisme aux différentes échelles, réduisant les besoins de mobilité au travers, d'une part de la confortation d'un maillage fin de polarités dynamiques sur l'ensemble des Pays de la Loire, d'autre part en veillant au niveau local à une mixité fonctionnelle des quartiers et une densification en proximité des accès aux moyens de transports collectifs.

Pour limiter les déplacements, la Région travaille avec les territoires sur des projets d'aménagement pour regrouper les services et créer des lieux de proximité comme les tiers-lieux, les espaces de travail partagés, les projets de reconversion des gares (programme 1001 gares lancé en 2019 par SNCF Gares & Connexions). Elle met également à disposition des territoires les infrastructures numériques qui permettent le télétravail et les services à distance.

## Augmenter la part modale des transports collectifs et partagés

Aujourd'hui, la part des **transports en commun** dans les déplacements internes à la région est de **8,4%** en Pays de la Loire. L'ambition de la Région est de **contribuer au doublement de la part modale des transports collectifs** (urbains, interurbains, régionaux) **d'ici 2050**, et de mesurer régulièrement l'évolution de la part modale dans les transports régionaux. L'attractivité du réseau régional (doublement de l'offre autocar sur les lignes structurantes et fort développement de l'offre de TER) ainsi que la complémentarité avec les réseaux locaux (intermodalité, politique d'intégration des réseaux urbains) participent à cette ambition.

Pour atteindre la neutralité carbone à horizon 2050 en Pays de la Loire, le changement de comportement des citoyens est nécessaire :

- report vers les **transports collectifs** (urbains, interurbains, régionaux) : pour **passer de 8,4% à 12% en 2030 et 15% en 2050** (x 1,8 par rapport à 2015) ;
- report vers le **vélo** : pour **passer de 3% à 12% en 2030 et 15% en 2050** (x 5 par rapport à 2015) ;
- report vers le **covoiturage** : pour **passer de moins de 1% à 2,5% en 2030 et 7% en 2050** (x 9 par rapport à 2015).

L'usage du vélo dans les déplacements quotidiens doit être multiplié par **4 d'ici 2030** et la pratique du covoiturage doit être multipliée par **3 d'ici 2030**.

Les enjeux de transition énergétique sont l'affaire de tous. **La Région accompagnera par des politiques dédiées l'action des AOM pour développer l'usage du vélo et du covoiturage.**

Pour y parvenir, les collectivités doivent s'accorder sur des priorités communes, comme l'apaisement des voiries, l'aménagement de voies réservées, le développement des aires de covoiturage et des infrastructures cyclables. Les instances de pilotage et d'élaboration des contrats opérationnels de mobilité seront le cadre approprié pour y parvenir.

## Développer les motorisations alternatives

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Feuille de route sur la transition énergétique, la Région a engagé des démarches partenariales avec les transporteurs pour identifier les potentiels de développement des motorisations alternatives. Des exploitations pérennes, s'appuyant sur les possibilités locales d'avitaillement, ont ainsi été mises en place à partir de septembre 2018 sur le réseau régional. En Mayenne, la ligne régulière Laval – Craon est devenue 100% électrique ; c'est une première en France sur un réseau interurbain public. Cinq autocars roulent déjà au GNV sur les lignes régulières de la région.

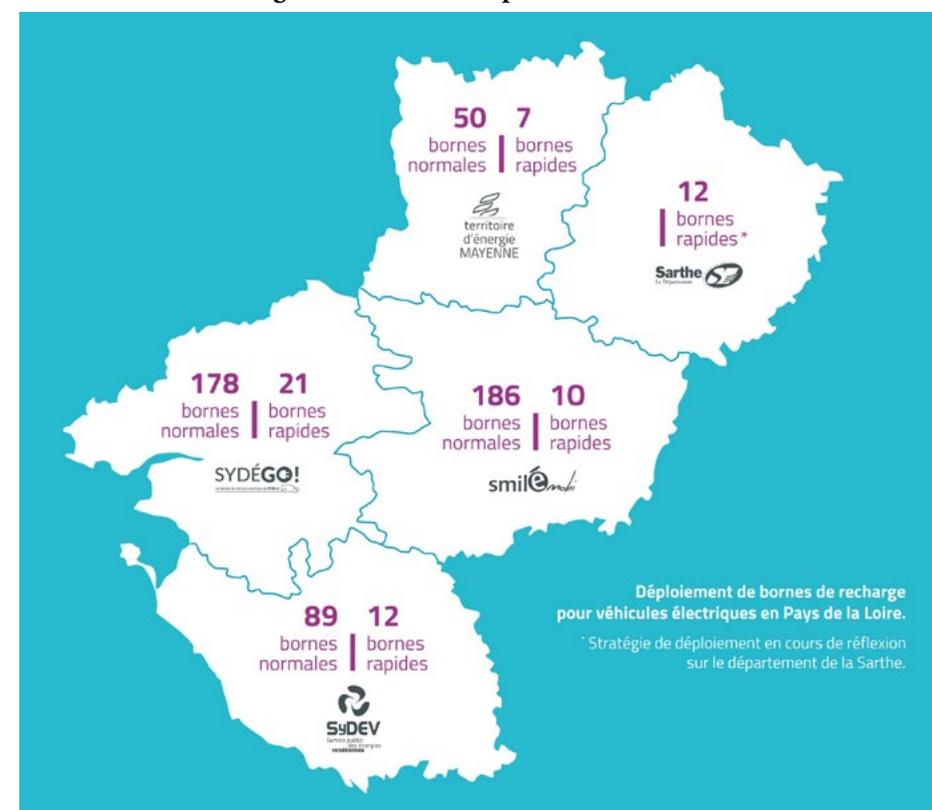
La Région accompagnera l'émergence de projets de territoire en associant les industriels, les utilisateurs, les entreprises de transport et les collectivités territoriales. La réflexion stratégique sur l'approvisionnement énergétique en Pays de la Loire sera poursuivie et précisée pour donner plus de visibilité aux professionnels dans leurs stratégies d'investissement. La cartographie des bornes de recharge et des points d'avitaillement sera régulièrement mise à jour.

L'objectif régional est d'équiper, d'ici 2030, **100% des cars du réseau Aléop (lignes régulières) en motorisations alternatives.** Cette transition sera progressive, réalisée en priorité sur les lignes structurantes qui effectuent le plus de rotations, en tenant compte des possibilités d'approvisionnement existantes à proximité.

## Mobilité électrique

En partenariat avec les syndicats d'énergie, les partenaires publics et privés, la Région des Pays-de-la-Loire s'est engagée, depuis plusieurs années, dans le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques : elle a financé l'installation de 37 bornes de recharge rapides sur des axes routiers majeurs, tous les 80 km, pour augmenter l'autonomie de déplacement, mobilisant près de 900 000 € de subvention. Début 2021, le réseau compte 565 bornes publiques de recharge, dont 62 rapides.

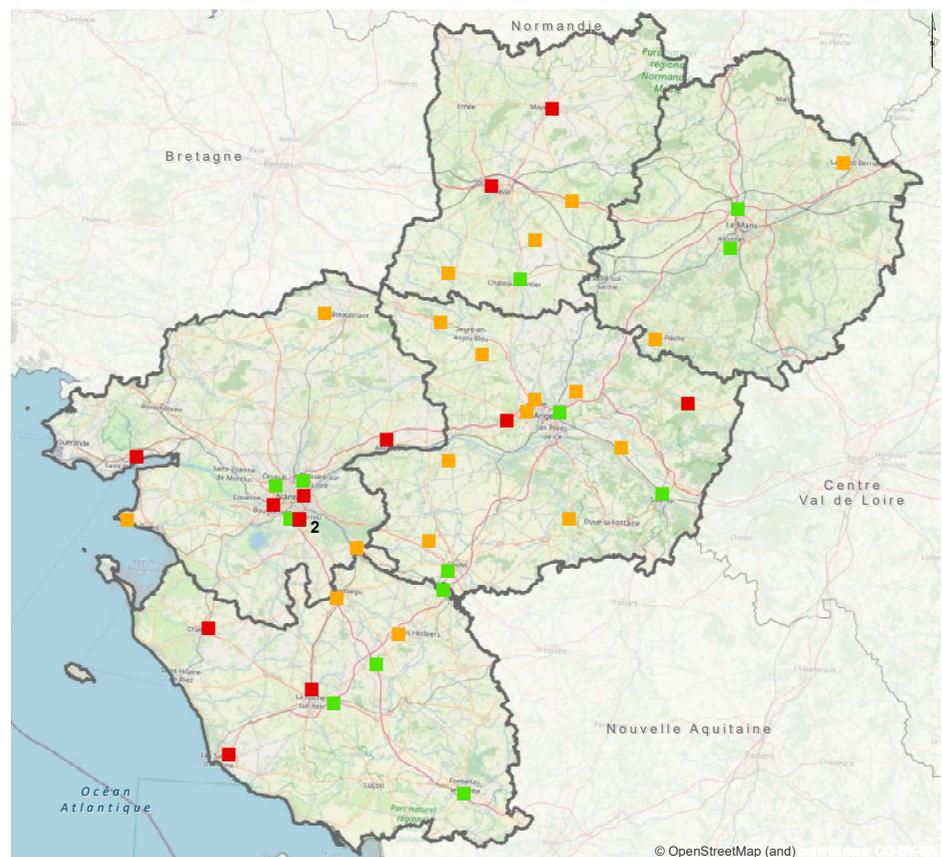
## Infrastructures de recharge de véhicules électriques



Territoire d'énergie Pays de la Loire (juillet 2020)

De nombreuses collectivités ont fait le choix de la mobilité électrique ; c'est le cas par exemple de Nantes métropole avec le E-busway lancé en septembre 2019, et du pôle métropolitain Le Mans-Sarthe porteur d'un projet d'autopartage électrique en territoire périurbain et rural (Mouv'n Go, opérationnel depuis 2017). La Région poursuit sa démarche de communication et d'incitation du grand public à changer de modes de déplacement par les éditions successives du **Pays de la Loire Energie Tour** qui prend de l'ampleur depuis 2018 et le colloque régional des mobilités durables qui réunit chaque année les professionnels du secteur.

### Stations publiques GNV en Pays de la Loire



- En projet
- En réflexion
- Ouverte

### Mobilité gaz naturel pour véhicules (GNV)

En Pays de la Loire, on compte début 2021 12 stations GNV publiques en service et une quinzaine en projet. L'objectif est d'atteindre 86 stations d'avitaillement GNV, maillant le territoire à horizon 2030. La Région **attache une importance particulière au soutien des initiatives locales, allant de la production d'énergies renouvelables à la distribution et la consommation locale.**

Alimenter le réseau par une énergie renouvelable et locale est une priorité, c'est pourquoi la Région a inscrit dans le Srdet des objectifs de développement des énergies renouvelables et de récupération pour atteindre 100% de la consommation finale d'énergie en 2050 (objectif de production de 3 TWh de biogaz en 2030). Cette énergie pourra notamment être utilisée pour les lignes structurantes du réseau Aléop en autocar, en tenant compte des possibilités d'approvisionnement existantes à proximité.

Un règlement d'intervention a été adopté par le Conseil régional en septembre 2020 pour soutenir, en partenariat avec GRDF, GRTgaz et le cluster Méthatlantique, le développement des stations Bio-GNV, en cohérence avec le potentiel de déploiement du réseau de stations publiques d'avitaillement. Ce nouveau règlement vise à financer, d'une part, les projets de stations publiques délivrant du Bio-GNV sous forme comprimée (Bio-GNC) et, d'autre part, l'acquisition ou la location de véhicules engagés à consommer du Bio-GNV.

### Mobilité hydrogène

L'hydrogène est un vecteur énergétique puissant par sa capacité à relier les énergies et les réseaux entre eux (de l'électricité au gaz et inversement), et peut remplacer le pétrole comme combustible décarboné pour le secteur du transport. L'émergence et le déploiement des écosystèmes hydrogène en région passeront nécessairement par le développement des usages, notamment terrestres. La Feuille de route hydrogène a été adoptée en juillet 2020, en lien avec les acteurs économiques, les territoires et les partenaires publics et privés de la recherche et de l'innovation.

D'ici 2030, la Région soutiendra les 500 premiers véhicules terrestres et souhaite être exemplaire en matière d'usage de l'hydrogène dans ses bâtiments et ses besoins de mobilité. Elle accompagnera :

- l'expérimentation de cars péri-urbains à motorisation hydrogène, dès que cela sera techniquement possible ;
- le déploiement de rames TER décarbonées, qui pourront être à motorisation hydrogène, sur l'étoile mancelle ;
- le verdissement de la motorisation de ses navires, en intégrant l'hydrogène, en fonction de la maturité des systèmes propulsifs.

La Région contribue, avec d'autres Régions françaises et européennes, à des groupes de réflexion pour faciliter l'apparition de ces nouveaux véhicules (démarche Plateforme S3 Partnership Hydrogen Valley, groupement d'achats de Régions...). Dans le domaine maritime et fluvial, la Région souhaite développer le savoir industriel ligérien en expérimentant l'hydrogène sur la liaison Yeu – continent et d'autres usages portuaires.

## II. UN RÉSEAU MULTIMODAL

### Les Pôles d'échanges multimodaux, clefs de voûte de l'intermodalité

La Région des Pays de la Loire, chef de file de l'intermodalité, encourage le développement des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour favoriser une mobilité plus durable et faciliter les déplacements pour tous les usagers du réseau.

Les gares, qu'elles soient ferroviaires, routières ou maritimes, sont au cœur des projets de territoire. L'espace dévolu à l'automobile ne peut être étendu sans cesse, c'est pourquoi il est essentiel de redonner sa place à l'ensemble des modes de déplacement **en diversifiant l'offre de services de mobilité et de stationnement**.

Cela passe notamment par **l'amélioration des accès aux Pôles d'échanges multimodaux** pour permettre un **cheminement à vélo ou à pied sécurisé**, la réservation d'espaces pour faciliter la desserte des autocars à l'occasion d'opérations d'aménagement de voirie à proximité des gares, la valorisation des abords pour **favoriser le développement d'activités**.

Le renforcement des pôles multimodaux constitue une orientation forte, inscrite dans le Sraddet. Trois catégories de PEM sont établies afin de démultiplier les solutions d'intermodalité sur les territoires, de structurer l'offre et de favoriser, sur tout le territoire, le report modal vers les transports en commun et les mobilités actives :

#### - les pôles d'échange multimodaux stratégiques.

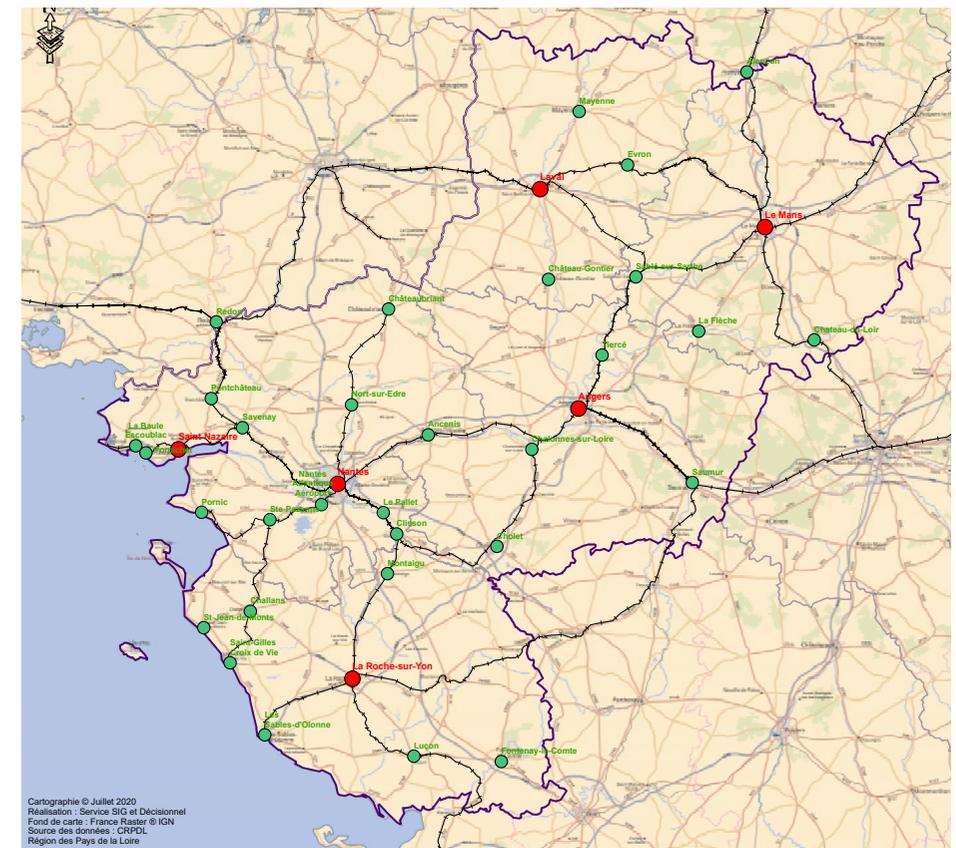
Construits autour d'une gare ferroviaire desservie par le réseau national, ils bénéficient d'une offre de transport continue et sont adossés à un transport collectif en site propre et/ou une gare ou halte routière. Ils sont dotés d'un ensemble d'équipements et de services adaptés à tous les publics, et d'une gouvernance concourant à fluidifier et améliorer les connexions entre les différents modes et réseaux de transport présents sur le pôle.

Les pôles d'échange multimodaux stratégiques mettent à disposition des usagers des services d'information en temps réel et d'information multimodale, des services de distribution physique, pour faciliter la continuité dans les chaînes de déplacement.

Au regard de l'offre TGV en 2020, six pôles d'échanges stratégiques sont identifiés en Pays de la Loire : **Nantes, Angers, Le Mans, Laval, Saint-Nazaire, La Roche-sur-Yon**.

La Région souhaite engager un dialogue itératif avec les collectivités et les gestionnaires de PEM (SNCF Gares & Connexions, Agglomérations et Métropoles) pour améliorer le fonctionnement des PEM et mieux coordonner l'offre de mobilité autour de ces pôles d'échanges stratégiques ; des conventions de gestion et d'exploitation seront élaborées et signées en ce sens.

### Sraddet des Pays de la Loire : Pôles d'échanges multimodaux



- PEM stratégiques
- PEM structurants
- Axes ferroviaires

#### - les pôles d'échanges multimodaux structurants.

Construits autour d'une gare ferroviaire, routière ou maritime, en lien avec une ligne structurante interurbaine ou urbaine, ils comprennent des équipements d'accessibilité et d'information voyageurs.

La Région s'engage, en lien avec les AOM, à participer à la création, l'aménagement, le fonctionnement des pôles d'échanges structurants, nécessaires pour une multimodalité opérationnelle sur les territoires. Des actions de concertation et de coordination des services seront confortées pour les PEM en cours d'étude, en cours de travaux et les PEM déjà achevés, ou bien mises en place pour les nouveaux projets.

- les pôles d'échanges multimodaux d'intérêt territorial seront définis en concertation avec les collectivités locales. La Région accompagnera les démarches des territoires pour aménager ces pôles d'échanges, en fonction des besoins et des potentiels de développement, et en recherchant la meilleure articulation des aménagements liés au covoiturage, aux rabattements cyclables, aux dessertes de lignes routières.

La Région investira plus de 30 M€ d'ici 2030 pour réaliser des aménagements qualitatifs autour des PEM, en associant les nombreux acteurs en présence. Plus de 30 PEM structurants ou d'intérêt territorial seront ainsi aménagés ou modernisés pour faciliter les accès vélo, la desserte des autocars, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, les espaces de dépose minute, de transport à la demande ou de covoiturage.

### Le vélo, un allié de l'intermodalité à promouvoir

Qu'il s'agisse de mobilité quotidienne ou de déplacements à vocation touristique, l'objectif constant de la Région est d'accompagner le développement de l'utilisation du vélo. En Pays de la Loire, 2,8% des déplacements domicile-travail se font à vélo : c'est le plus fort taux observé parmi les régions françaises pour l'usage du vélo en déplacements domicile-travail.

Les actions de la Région en la matière, en articulation avec celles des collectivités locales, sont d'ores et déjà nombreuses ; elles seront confortées et amplifiées au cours des prochaines années.

#### Soutenir le vélo du quotidien

- Soutien aux projets des Communes et Intercommunalités pour **développer les aménagements cyclables sécurisés dans leurs projets d'aménagement du territoire** : 2,5 M€ d'investissement mobilisés en 2019 et 2020 dans les Contrats Territoires-Région et les Contrats de développement métropolitain.
- Soutien **aux projets des collectivités et des associations** pour développer notamment leurs politiques vélo autant en investissement qu'en fonctionnement avec l'appel à manifestation d'intérêt « Solutions innovantes pour la mobilité dans les territoires » : 1 M€ en investissement et 450 000 € en fonctionnement sur 2020-2021. Les projets lauréats ont principalement conduit à mettre en œuvre des services de vélo à assistance électrique (VAE) en location longue durée, services particulièrement pertinents pour faire évoluer les pratiques.
- Soutien à la **réalisation de cheminements cyclables sécurisés** en rabattement vers les points d'accès au réseau de transport régional, portés par les communes ou structures intercommunales : **3 M€** consacrés en dix ans. Dans les dix prochaines années, l'effort sera accru et **1 M€ par an sera consacré à la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés**.
- Équipement des gares en **stationnements vélo sécurisés** : 1 430 places de type cyclo-blocs et abris réalisés, pour offrir un meilleur confort et une sécurité de stationnement aux usagers. Ces déploiements s'inscrivent dans le cadre du dispositif Alveole piloté par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Pour **augmenter significativement le nombre de stationnements sécurisés** dans les Pôles d'échange multimodaux, les lycées, les aires de covoiturage et les principales zones d'emploi et de formation, **4 M€** seront engagés entre 2020 et 2025.
- **Aide à l'achat** d'un vélo pliant pour les abonnés du réseau Aléop qui souhaitent prendre leur vélo à bord du train, et aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique pour les abonnés du réseau Aléop.

- Intégration des données sur les itinéraires et les stationnements sécurisés, en dehors des agglomérations, en vue d'une **restitution de l'information aux usagers** (objectif open data via Destineo).

Le vélo doit pouvoir être une alternative aux autres modes sur les courtes distances et utilisé comme moyen de transport complémentaire au train et au car. La Région étudie d'ailleurs, avec les transporteurs et constructeurs de véhicules, les modalités de réponse à l'obligation d'empôts de vélo dans les cars et les trains.

Pour contribuer au **développement de la culture vélo** (par exemple accompagnement et formations spécifiques dans les lycées, les collectivités, les entreprises), la Région engagera des actions avec ses partenaires et intégrera les associations d'usagers dans les instances de concertation (Comité régional des partenaires du transport public, Comité des partenaires).

Enfin, **la Région des Pays de la Loire se positionne en tant qu'employeur exemplaire pour inciter les agents à venir travailler en vélo** (forfait mobilité durable, stationnements adaptés, poste de réparation, prêt de VAE pour les déplacements professionnels...).

Elle s'est portée candidate et a été sélectionnée en 2020 pour participer à la mise en place du **label Employeur pro vélo** : une initiative nationale portée par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), l'Ademe et l'assureur Allianz, en partenariat avec des entreprises de conseil en mobilités durables (Ekodev et Cyclez). Diffusé en 2021 à l'échelle nationale, le label Entreprise pro vélo sera à portée de toutes les organisations publiques et privées, engagées pour le développement du vélo.

#### Renforcer le tourisme à vélo en Pays de la Loire

- **Déploiement du Train Loire à Vélo**, offrant un service d'accompagnement à la montée des vélos et permettant d'embarquer jusqu'à 83 vélos par train en période saisonnière (+ de 15 000 vélos transportés en 2020), pour faciliter les accès aux véloroutes européennes majeures, en particulier la Loire à Vélo.
- **Développement d'une offre cyclable attractive sur les itinéraires touristiques du Schéma régional vélo voies vertes (SRV)** : inscription d'itinéraires cyclables d'intérêt régional, aménagement et sécurisation, dans une logique de développement de l'attractivité touristique (qualité de services) et de rayonnement international. 3 000 km sont inscrits au schéma régional, dont 81% réalisés en 2020, pour un investissement annuel moyen de 1,5 M€.

### III. UN RÉSEAU UNIFIÉ ET PROCHE DES LIGÉRIENS

Pour faciliter la vie des usagers, la Région s'engage à **harmoniser la tarification** et **simplifier la distribution des titres** de transport Aléop, sur tous les modes de transports régionaux.

- Vers une **tarification harmonisée** sur les réseaux routiers et ferroviaires et à terme sur le maritime : l'usager doit pouvoir effectuer un trajet de bout en bout, au sein de la région, avec des principes de tarification harmonisés ;
- Vers un **système de distribution efficace, simple et accessible** : les usagers doivent pouvoir disposer d'une plateforme d'information centralisée pour préparer leur voyage, et de points de distribution numériques ou physiques pour acheter leurs titres de transport, valables sur l'ensemble du réseau Aléop.

#### Déployer une tarification harmonisée sur un réseau régional unifié

En 2018, la refonte de la gamme tarifaire ferroviaire a permis de conquérir de nouveaux voyageurs. Les mois qui ont suivi la mise en place de cette nouvelle gamme ont enregistré une forte hausse d'abonnés Aléop : + 55% d'abonnés entre juin 2018 et juin 2019. Cette augmentation rapide a été confortée sur une période plus longue : + 11% d'abonnés entre février 2018 et février 2020 et + 41% pour les occasionnels sur la même période.

La Région prépare le déploiement de la **nouvelle gamme tarifaire harmonisée** sur la totalité du réseau Aléop.

L'harmonisation de la gamme tarifaire routière est en cours d'élaboration, sur les cinq réseaux hérités des Départements en 2017 ainsi que sur les lignes routières historiquement gérées par la Région. Ces réseaux proposent jusqu'à présent des gammes tarifaires différentes qu'il convient de réunir pour permettre une équité entre les usagers. La Région poursuit donc plusieurs objectifs de court terme :

- **mettre en œuvre une seule tarification sur toutes les lignes routières du réseau Aléop**, d'ici 2024 ;
- **organiser cette tarification de façon zonale**, selon un maillage fin, adapté aux déplacements de proximité ;
- **mettre en place, en lien avec les AOM urbaines, l'intégration tarifaire avec leurs réseaux urbains.**

La nouvelle tarification permettra aux usagers, avec un titre de transport Aléop en autocar, d'utiliser les réseaux urbains. Il s'agit de **connecter les systèmes de transport collectif entre eux, d'articuler au mieux les services aux usagers, et de mettre en œuvre le billet unique régional.**

La tarification intégrée procure à l'usager une liberté de mouvement accrue dans le périmètre urbain, ce qui favorise l'usage de tous les transports en commun. Le parcours client se trouve simplifié ; le titre Aléop lui ouvre la ville.

La Région des Pays de la Loire sera pionnière en lançant ce dispositif d'intégration tarifaire à l'échelle de tout le territoire régional. Pour ce faire, elle engagera une concertation avec les AOM urbaines concernées. La tarification intégrée positionne pleinement la Région dans le rôle de chef de file de l'intermodalité, en décloisonnant les systèmes de transport collectif.

La Région s'engage également auprès des usagers les plus fragiles avec deux mesures fortes pour leur permettre d'accéder plus facilement au réseau de transport :

#### - la tarification solidaire : le choix de l'équité

Sur le réseau Aléop, il existe actuellement plusieurs types de tarification sociale, différentes d'un réseau à l'autre. La Région des Pays de la Loire souhaite, d'ici 2024, les harmoniser sur le routier, comme sur le ferroviaire, pour favoriser et simplifier les voyages de bout en bout sur le réseau Aléop. Pour ce faire, la Région s'oriente vers une **tarification solidaire**, non plus basée sur des statuts, mais **tenant compte des ressources réelles**. En effet, les statuts évoluent régulièrement (Revenu minimum d'insertion devenu Revenu de solidarité active, prime d'activité de la Caisse d'allocations familiales compatible avec un emploi et/ou des allocations de retour à l'emploi, contrat d'avenir, ...) et peuvent exclure de la tarification solidaire certains publics fragiles (par exemple, public employé mais avec peu de ressources, seniors au minimum vieillesse).

#### - la gratuité pour les accompagnants de personnes en situation de handicap (PSH) et des personnes âgées en perte d'autonomie

Aujourd'hui, selon les territoires, les tarifs varient pour les accompagnants et pour les personnes en situation de handicap. Malgré les dispositions récentes de la LOM, des incohérences demeurent entre les réglementations nationales pour les accompagnateurs sur les réseaux ferrés ou routiers.

**La Région des Pays de la Loire souhaite qu'une personne en situation de handicap puisse être accompagnée dans ses déplacements**, sans que cela ne génère un coût supplémentaire pour l'accompagnateur.

**La Région offrira la gratuité à tous les accompagnants de PSH**, c'est-à-dire à tous les porteurs de carte mobilité inclusion (CMI) et aux accompagnateurs des personnes âgées en perte d'autonomie (un accompagnateur par PSH). Par ailleurs, **la tarification applicable aux PSH fera l'objet d'une concertation avec les associations représentatives.**

#### Construire un système d'information et de distribution unifié

Pour augmenter l'usage des transports collectifs ou partagés, il est nécessaire de fournir une information complète aux voyageurs et de faciliter l'acte d'achat des titres de transport. La Région s'engage dans ces deux dimensions, au plus près des besoins des usagers.

## Donner accès à une information voyageurs moderne et multimodale

La Région poursuit l'ambition d'offrir aux usagers une information complète sur les itinéraires intégrant les horaires, les tarifs, les modalités d'accès, sur tous les modes de transport du réseau Aléop. La Région partage déjà cette ambition, depuis 2006, avec 11 partenaires membres du **Système d'information multimodal (SIM) Destineo**.

La Région s'attachera à inciter les autorités organisatrices de la mobilité qui ne sont pas encore membres à rejoindre le partenariat Destineo pour offrir aux usagers une couverture complète du territoire régional.

Elle souhaite également encourager ses partenaires à poursuivre les efforts engagés pour améliorer l'information délivrée par Destineo :

- offrir toujours plus de solutions de mobilité qu'elles soient publiques (transport à la demande par exemple) ou privées ;
  - intégrer des informations multimodales « porte-à-porte » aux voyageurs ;
  - enrichir le calculateur tarifaire ;
  - poursuivre la transmission automatique des données théoriques dans des formats normés ou standardisés ;
  - poursuivre l'intégration des données en temps réel et des données relatives à l'accessibilité.
- Les données issues de Destineo sont partagées et ouvertes, de manière à alimenter d'autres outils d'information ou de service. L'augmentation du nombre de collectivités adhérentes est nécessaire pour garantir l'exhaustivité de l'information.

Les informations multimodales doivent pouvoir être utilisées sur d'autres supports d'information voyageurs dynamiques, tels que les écrans en gares ou dans les pôles d'échanges multimodaux. Tout cela concourra à **donner accès aux usagers à une information toujours plus complète et détaillée**, tout en étant simple d'accès en termes d'information, de tarification et de vente.

## Faciliter l'achat des titres de transport

Faciliter l'achat des titres de transport contribue à rendre plus attractifs les transports collectifs et à développer la fréquentation du réseau de transport.

La Région poursuit l'ambition de proposer un **billet unique multimodal**, permettant de disposer de plusieurs titres de transports sur un support unique. Le Forfait multi (qui donne accès à l'ensemble du réseau régional, hors maritime, pour une durée de un à deux jours consécutifs, pour un à cinq voyageurs) constitue une première expérimentation de billet multimodal à l'échelle du réseau Aléop.

La Région propose à chaque AOM de référencer leurs titres dans une base de données régionale (Destineo) ou d'ouvrir l'accès à leurs bases pour permettre aux usagers de connaître le tarif complet de leur trajet et, à terme, effectuer **un acte unique d'achat** (produits multimodaux et/ou vente simultanée de titres de plusieurs réseaux). Il s'agit de mettre en œuvre le **principe d'interopérabilité entre AOM**, demandé par la loi d'orientation des mobilités.

À l'horizon 2025, la Région souhaite que l'ensemble des gammes tarifaires des réseaux ligériens soient intégrés à Destineo et que la vente multi-réseaux soit facilitée pour les usagers.

La Région pose dès à présent les bases d'une distribution multimodale et multi-réseaux ; une réflexion est lancée sur la construction d'un système de distribution régional centralisé et ouvert sur les autres systèmes de vente. La Région a engagé, en 2020, 2 M€ pour la construction d'une base de vente régionale.

Les **bénéfices** d'un système centralisé sont à la fois **pour l'usager** qui bénéficie d'un acte d'achat unique, **pour l'autorité organisatrice** qui s'alimente sur une base unique et dispose d'un reporting exhaustif, **pour les opérateurs extérieurs** qui pourront se connecter à cette base unique pour vendre les titres de transport.

La Région veillera à développer une base de vente tout en préservant l'interopérabilité avec les systèmes de distribution des AOM.

## Développer un réseau de proximité

Le recours croissant aux applications et à internet pour les services de transport a conduit à une diminution rapide des points de vente physiques. Ce mouvement a atteint ses limites car il présente le risque d'exclure des usagers dans leur capacité à obtenir des informations et à acheter des titres de transport.

La Région s'engage dans **le maintien et le développement de points d'information et de vente**, multimodaux, permettant avec les transporteurs, les gestionnaires de gares et AOM, de maintenir **un service de proximité sur les territoires**. Cela pourra se traduire par un soutien aux territoires qui souhaitent créer des « maisons de la mobilité » (en s'appuyant sur les initiatives locales, maisons France Services, tiers-lieux, ou en appui des initiatives portées par les commerçants).

Ces projets seront inscrits dans les contrats opérationnels de mobilité et pourront bénéficier d'un accompagnement en fonctionnement et en investissement. A terme, la Région souhaite soutenir un maillage de 50 points d'information, conseils ou vente, au plus près des besoins des usagers.

---

## IV. UN RÉSEAU SOLIDAIRE ET ACCESSIBLE

---

### Soutenir les initiatives de mobilités solidaires

Le **transport solidaire** permet aux personnes isolées, sans moyen de locomotion, d'accéder à la mobilité grâce à la solidarité de conducteurs bénévoles. Basé sur un principe de non-concurrence des autres modes de transport existants, il est une réponse locale aux problématiques de déplacement rencontrées par une population vulnérable des territoires périurbains et ruraux.

En Pays de la Loire, les initiatives de transport solidaire, organisées par le tissu associatif et les collectivités locales, sont très nombreuses et confèrent à la région un statut de pionnier ; c'est à Nantes que se sont tenues les premières Assises du transport solidaire en février 2020. Le Gérontopôle des Pays de la Loire a produit une étude détaillée sur le transport solidaire (Transport solidaire : état des lieux et perspectives, 2020) qui conclut que 89% des personnes de plus de 65 ans bénéficient en Pays de la Loire d'un accès adapté à leurs besoins, soit en transports en commun, soit en transport solidaire.

Forte de ce constat, et aux côtés des Départements, **la Région s'engage pour soutenir les initiatives auprès des populations vulnérables**, particulièrement dans les territoires ruraux et périurbains. A l'échelle des bassins de mobilité, les plans d'action communs créés par la LOM, donneront lieu, en association avec les Départements, les AOM et les organismes publics et privés compétents, à des actions concrètes : accompagnement à la mobilité pour les personnes se trouvant en situation de vulnérabilité (insertion sociale, recherche d'emploi, seniors isolés), formation, information, pour reconquérir de l'autonomie ou (ré-)apprendre à se déplacer en transport collectif.

La Région des Pays de la Loire est en outre partenaire du Think tank national **Laboratoire de la mobilité inclusive** ; elle contribue à l'élaboration d'un kit pédagogique sur la mobilité solidaire.

### Favoriser l'autonomie à l'utilisation des transports en commun

L'accessibilité constitue un droit universel ; pour le rendre effectif, la Région des Pays de la Loire, les associations représentatives des personnes en situation de handicap et le Gérontopôle des Pays de la Loire, ont élaboré une charte identifiant huit engagements. Ils fixent, d'une part, des objectifs pour améliorer l'accessibilité du réseau de transport régional et, d'autre part, la méthode et les moyens associés pour y parvenir.

### Rendre accessible 100% du réseau, une ambition régionale

Les objectifs définis par la charte posent des engagements réciproques, qui peuvent aller au-delà des obligations réglementaires. Ils visent en particulier :

- **la mise en accessibilité de toutes les gares** : 100% des gares prioritaires accessibles en 2025, mise en accessibilité progressive des autres gares ;
- **la mise en accessibilité des points d'arrêts routiers** : inciter les gestionnaires de voirie à mettre en accessibilité les points d'arrêts routiers prioritaires non encore accessibles en assurant un cofinancement régional des travaux, avec un budget dédié de 3,8 M€ sur deux ans ;
- **la mise en accessibilité progressive de tous les véhicules** (train et car) : 100% du matériel roulant autocar en 2023, et pour les trains à horizon 2030, dans la mesure du possible (un seul axe, Caen – Le Mans – Tours, est encore non-accessible) ;
- **l'accompagnement des personnes en situation de handicap** : mesures sur la prise en charge des personnes en situation de handicap en gare, l'information des voyageurs, la formation des conducteurs, les prestations d'accompagnement pour les liaisons routières interurbaines et les liaisons maritimes... ;
- **la mise en place d'un comité de suivi** de la charte et la conduite d'actions de sensibilisation et d'information.

## A retenir sur l'évolution du réseau de transport au service des usagers

Faciliter les déplacements pour tous, c'est construire un réseau durable, multimodal, unifié, accessible et solidaire.

- Un **réseau durable** (cf encart ci-dessous, contribution à la transition écologique) ;
- Un **réseau multimodal**, où les différents modes de transport sont articulés, où le vélo a toute sa place : programmation des investissements sur les pôles d'échanges multimodaux, extension des interventions régionales pour le développement du vélo (itinéraires et abris sécurisés, sensibilisation et formation pour favoriser la pratique du vélo) ;
- Un **réseau unifié et proche des Ligériens** :
  - une **tarification harmonisée, intégrée avec les réseaux urbains**, qui comprend des tarifs spécifiques pour les publics vulnérables (tarification solidaire et gratuité pour les accompagnants des personnes en situation de handicap) ;
  - une **information voyageurs** modernisée et multimodale ;
  - un **système de distribution unifié**, maillant le territoire et répondant aux besoins de proximité et d'accessibilité des voyageurs ;
  - une **qualité de service améliorée** : ponctualité, confort, sécurité pour tous les modes ;
- Un **réseau solidaire et accessible**, qui prend en compte les besoins de tous les usagers : mise en accessibilité progressive des gares, des points d'arrêt routiers et des véhicules (100% accessibles en 2023 pour les cars et à horizon 2030 pour les trains) pour les personnes à mobilité réduite, soutien affirmé aux initiatives de mobilités solidaires.

## Mobilité bas carbone : contribution à la transition écologique

### Un réseau durable

La Stratégie régionale des mobilités contribue à réduire l'impact énergie-climat des transports et mobilités. Des engagements sont posés pour :

- **modérer la mobilité**, en diminuant les distances parcourues par un aménagement du territoire polarisé ;
- **augmenter le report modal** par des actions convergentes de la part de toutes les AOM :
  - pour passer de 8% à 15% d'usage des transports collectifs (urbains, interurbains, régionaux) : multiplier l'usage actuel par 1,4 à horizon 2030 et par 1,8 à horizon 2050,
  - pour passer de 3% à 15% d'usage du vélo : multiplier l'usage actuel par 4 à horizon 2030 et par 5 à horizon 2050,
  - pour passer de moins de 1% à 7% d'usage du covoiturage : multiplier l'usage actuel par 3 à horizon 2030 et par 9 à horizon 2050.

### Contribuer à diminuer l'intensité carbone des motorisations

La Région poursuit son objectif d'être **pionnière en matière de motorisations alternatives**, elle s'engage à :

- accompagner le changement de pratique des Ligériens en équipant le territoire de bornes de recharges ultra-rapides pour les véhicules électriques et en accompagnant le développement du Bio-GNV ;
- déployer les motorisations alternatives dans les cars du réseau Aléop, en priorité sur les lignes structurantes (Bio-GNV en particulier) en tenant compte des possibilités d'approvisionnement existantes à proximité : pour **un objectif de 100% des cars du réseau Aléop (lignes régulières) en motorisations alternatives en 2030** ;
- anticiper le renouvellement du matériel roulant ferroviaire en choisissant des motorisations alternatives, qui pourront être à motorisation hydrogène, sur l'étoile mancelle ;
- expérimenter un car péri-urbain à motorisation hydrogène, dès que cela sera techniquement possible ;
- **verdir** la motorisation de **la flotte de navires** de la Région pour la desserte maritime de l'île d'Yeu en intégrant l'hydrogène, en fonction de la maturité des systèmes propulsifs.



Bords de Loire au Cellier (44) © Région des Pays de la Loire / PB, Pournay, mai 2005.

3

---

**RENFORCER  
L'ATTRACTIVITÉ  
ET L'ACCESSIBILITÉ  
DE LA RÉGION  
EN MODERNISANT  
LES INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORT**

---

**Connecter les Pays de la Loire** à la région parisienne, aux autres régions, ainsi qu'à l'Europe et à l'international, est un des facteurs de développement pour notre région, géographiquement excentrée. Pourtant aujourd'hui, certaines infrastructures stratégiques, et en particulier l'axe magistral Nantes – Angers – Paris, véritable colonne vertébrale du réseau de transport ligérien qui irrigue toute la région, sont saturées en heures de pointe. **Des investissements sont nécessaires, à la fois pour développer l'offre et pour moderniser les infrastructures.**

C'est l'objet du Contrat de plan État-Région (CPER) et du Contrat d'avenir des Pays de la Loire signé par le Premier ministre et la présidente du Conseil régional le 9 février 2019. Celui-ci prévoit l'amélioration de la qualité de service de la liaison ferroviaire à Paris, notamment par des opérations de modernisation du réseau et la mise en place de la signalisation ERTMS (*European rail traffic management system*) sur l'axe Nantes – Angers – Sablé-sur-Sarthe, ainsi que plus globalement la mise en œuvre d'un schéma directeur de l'axe, afin de gagner en robustesse et en capacité. Ce sont près de **2 milliards d'euros d'investissement qui sont identifiés à horizon 2040.**

---

## I. ANTICIPER LES BESOINS DE LONG TERME, POUR BÂTIR LE RÉSEAU DE TRANSPORTS DE DEMAIN

---

Le déploiement de l'offre TER à horizon 2030 (cf page 12) ne pourra se faire sans des aménagements d'infrastructures. Ainsi des aménagements seront nécessaires pour :

- l'aménagement d'un point de croisement entre Nantes et Pornic, pour le cadencement horaire dans les deux sens de circulation ;
- l'organisation des horaires en gare de Cholet et l'aménagement de l'infrastructure en sortie de gare de Cholet afin de permettre des départs chaque heure et dans chaque sens de trains de/vers Angers et de/vers Nantes ;
- l'organisation des horaires et/ou l'aménagement de la section de ligne entre La Roche-sur-Yon et Les Sables d'Olonne, pour permettre la circulation des TER de chaque sens sur un même horaire, ainsi que la circulation d'un TER et d'un TGV dans le même créneau horaire ;
- l'aménagement de l'organisation horaire ou des sections du réseau existant en sortie Est de la gare de Nantes pour permettre la circulation des trains TER Angers – Nantes indépendamment des TGV Paris – Nantes ;

- et plus généralement toute organisation horaire et/ou aménagement d'infrastructure permettant de faire circuler les trains TER à hauteur de l'objectif cible, pour chaque mission, de manière cohérente et complémentaire avec les autres missions régionales, et celles des autres activités (TAGV et TGV inter-secteurs, TET, fret, TER autres régions).

Dès 2021-2022, la Région des Pays de la Loire cofinancera la poursuite des études puis les travaux. Elle défendra l'inscription de la suite de ces opérations dans le futur Contrat État-Région relatif aux infrastructures de transport.

---

## II. CONSOLIDER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES STRATÉGIQUES

---

### Moderniser l'axe magistral Nantes - Angers - Sablé

La programmation des infrastructures répond à l'ambition de développement de l'offre.

Aux côtés de l'État, qui a affirmé dans le Plan de relance la mise en place d'un plan de soutien au secteur ferroviaire, et de l'Europe, dans le cadre des fonds européens et du mécanisme pour l'interconnexion de l'Europe (MIE), la Région s'engage, d'une part, à **accompagner les infrastructures ferroviaires nécessaires aux augmentations de desserte**, d'autre part, à **améliorer les liaisons ferroviaires interrégionales et moderniser le réseau de transport.**

Un travail conséquent initié en 2017 a été mené avec les différents partenaires (État, Région, Nantes Métropole, Angers Loire Métropole, SNCF Mobilité et SNCF Réseau) pour définir un schéma directeur d'axe Nantes – Angers – Sablé et des nœuds ferroviaires. Cet axe étant proche de la saturation, voire saturé en heures de pointe, l'étude a permis d'identifier les aménagements à mener prioritairement. Pour gagner en robustesse et en capacité à l'horizon 2040, il est apparu que l'aménagement des nœuds ferroviaires était un préalable.

Une des principales opérations consistera à investir dans le **nœud ferroviaire de Nantes**, en conduisant des phases d'aménagements successifs, pour la modernisation complète du poste de signalisation de la gare de Nantes, la mise en place des équipements permettant d'accueillir deux trains sur une même voie, le traitement du cisaillement de Chantenay afin de résoudre les conflits de circulation à l'ouest entre les trains à destination de Savenay et la Bretagne, et l'accès au site de remisage des matériels ferroviaires de Chantenay.

Les **nœuds ferroviaires d'Angers et de Sablé-sur-Sarthe** nécessiteront également des investissements. Cela concerne le réaménagement du plan de voie, la mise en place des équipements permettant d'accueillir deux trains sur une même voie, les postes de signalisation de ces deux gares, le retraitement des sites de remisage et la régénération des postes. La Région

défendra l'inscription de la suite de ces opérations dans le futur Contrat État-Région relatif aux infrastructures de transport.

La Région mènera par ailleurs des études d'opportunité pour l'aménagement d'installations de maintenance et de remisage sur le **secteur du Mans** pour les matériels roulants affectés sur les dessertes de son étoile ferroviaire.

Des investissements conséquents permettront d'accéder à la technologie ERTMS et de réaliser les travaux nécessaires à l'offre de service 2050. Les études pour ce nouveau système doivent être poursuivies et devront permettre de préciser pour chaque section de ligne les montants d'investissement et les gains en termes de capacité de circulation.

### Développer l'accès ferroviaire à Paris et à ses aéroports ainsi que les liaisons interrégionales

Plusieurs projets ont été identifiés comme des priorités par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et inscrits au Contrat d'avenir des Pays de la Loire pour développer l'accès à Paris et à ses aéroports pour l'ensemble du Grand Ouest.

La Région veillera à l'aboutissement des projets, notamment **l'amélioration de la ligne ferroviaire Massy – Valenton, l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Nantes, Rennes et la Bretagne Sud, et la modernisation de l'axe Nantes – Bordeaux**, dont l'État via SNCF Réseau devra assumer 100% du financement à compter de 2023. Concernant **la liaison entre Paris et les Pays de la Loire**, une étude d'amélioration du temps de parcours, de la capacité et de la régularité est menée avec pour objectif d'examiner des scénarii de liaisons ferroviaires nouvelles.

La Région apporte son soutien financier pour la réalisation des travaux de contournement ferroviaire au sud de Paris, qui contribueront à améliorer la régularité et la robustesse des circulations sur la section de ligne entre Massy et Valenton. Ces travaux réalisés en deux phases successives permettront une augmentation du nombre de TGV et ainsi une amélioration certaine de la capacité. Ces deux phases de travaux sont un prérequis pour la réalisation d'une gare TGV à Pont de Rungis permettant une liaison intermodale avec l'aéroport d'Orly, via l'extension de la ligne de métro 14 réalisée dans le cadre du Grand Paris Express. L'aéroport d'Orly se trouvera ainsi à un arrêt de la gare TGV Pont de Rungis.

### Accompagner la modernisation du matériel roulant ferroviaire

La Région des Pays de la Loire dispose d'un parc de véhicules relativement récent de 139 engins, composé de 11 séries différentes en service sur des missions ferroviaires bien déterminées par les caractéristiques des lignes parcourues et des services assurés.

La Région finance actuellement à 100% la commande de nouveaux matériels neufs, le rem-

placement des organes majeurs et les grandes opérations de rénovation à mi-vie du matériel roulant ferroviaire. A court terme, sur la période 2020-2029, des opérations de maintenance lourde (opération caisse, rénovation mi-vie) sont programmées sur les matériels ZTER/ ZTER GV, ZGC/ XGC, Tram-Train, et TER 2Nng, offrant l'opportunité d'interventions sur les matériels pour faire évoluer leurs confort et équipements, notamment en dispositifs de comptage automatique de voyageurs.

En 2020, 72% du parc est électrique ou bi-mode (électrique et diesel). La Région a engagé depuis plusieurs années une réflexion sur le verdissement du parc exclusivement thermique, qui représente 39 engins (XTER, XGC et ATER). Elle s'engage à accélérer le verdissement des trains, par le renouvellement des trains (XTER) liés à l'Étoile mancelle au profit de matériel à chaîne de traction décarbonée, et à étudier la faisabilité duetrofit des autres engins plus récents à motorisation diesel.

L'augmentation de l'offre ferroviaire sur le réseau régional impliquera une augmentation du parc de matériel roulant. Des évolutions significatives sont envisagées, qu'il s'agisse de renouvellement de rames, de rénovation de matériel ou d'équipements spécifiques pour la **modernisation du parc. L'équipement du matériel roulant en ERTMS**, dans la mesure où il concerne l'ensemble des rames, constitue à long terme un investissement lourd pour la Région, nécessaire pour atteindre les standards européens de signalisation dans le cadre de la modernisation des infrastructures (cf. page 50).

---

## III. OFFRIR LES CAPACITÉS AÉROPORTUAIRES SUFFISANTES ET AMÉLIORER LA DESSERTE DE L'AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE

---

L'évolution du trafic international aérien devra concilier la croissance du trafic observée depuis 15 ans – certes fragilisée par la crise de la Covid-19 mais dont la trajectoire devrait se confirmer après le retour à une situation sanitaire et économique normale – et une recherche de réduction des nuisances sonores et de protection de l'environnement. Par le réaménagement et **l'amélioration de la desserte de l'aéroport Nantes Atlantique**, la Région souhaite offrir les capacités aéroportuaires suffisantes pour le développement de la région et **concevoir une vision de long terme** favorable au rayonnement du Grand Ouest.

La concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique s'est tenue de mai à juillet 2019 sous l'égide de la Commission nationale du débat public ; elle a été marquée par une mobilisation exceptionnelle (11 683 contributions en ligne, 125 cahiers d'acteur). Les recommandations au maître d'ouvrage, la Direction générale de l'aviation civile,

portent essentiellement sur la prise en compte des attentes en faveur de l'environnement portées par les riverains (réduction des nuisances sonores, évaluations des mesures de couvre-feu et de restrictions d'exploitation, création d'un observatoire des impacts environnementaux et sanitaires). La Région souhaite que l'avenir aéroportuaire du territoire, au-delà de 2040 (services et infrastructures adaptés) soit anticipé à l'échelle interrégionale.

Afin d'améliorer l'accès à l'aéroport Nantes Atlantique et ses abords, devenu une priorité majeure après la décision de son maintien par le Gouvernement en janvier 2018, Nantes Métropole, la Région des Pays de la Loire et l'État ont lancé en mai 2019 une étude spécifique pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport. À l'issue de celle-ci, un scénario partagé entre les collectivités et l'État a été acté avec les communes directement concernées, pour mieux relier, par les transports en commun, l'ensemble du secteur aéroportuaire à Nantes, au centre de la métropole et à la gare SNCF. Il prévoit la création d'un Bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare de Nantes et l'aéroport / le secteur aéroportuaire. Il prévoit également la création d'une halte ferroviaire sur la ligne SNCF Nantes – Sainte-Pazanne qui viendra compléter la desserte depuis le Pays de Retz et la Vendée, et qui permettra une connexion avec les gares régionales via celle de Nantes.

Ce choix répond à la volonté de se rendre plus facilement à l'aéroport mais aussi de mieux desservir l'ensemble de la zone aéroportuaire qui abrite de nombreuses entreprises.

---

## IV. ACCÉLÉRER LE REPORT MODAL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

---

### Grand port de Nantes Saint-Nazaire : améliorer la performance des chaînes de transports logistiques

Premier port de la façade atlantique et quatrième port français, le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire (GPMNSN) constitue un pôle d'activités primordial pour l'ensemble de l'économie ligérienne (24 400 emplois directs et indirects). La Région des Pays de la Loire porte l'**ambition du rayonnement international du GPMNSN** dans une logique d'intégration des activités portuaires, industrielles, avec l'environnement urbain et naturel.

Le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire se fixe l'ambition de devenir l'éco-port national du Grand Ouest. En ce sens, et au-delà du label, il articule son **projet stratégique 2021-2026** autour de trois objectifs majeurs :

- réussir la transition énergétique, écologique et numérique ;
- conforter le rôle de port maritime du Grand Ouest ;
- servir le développement économique et social de l'estuaire de la Loire.

Le rôle interrégional du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire implique de consolider les connexions rapides de moyenne et longue distance et de renforcer le fret ferroviaire ; **le Grand port doit être un maillon central dans une chaîne de transport logistique performante.**

L'accessibilité du Grand port est aujourd'hui garantie par la route, le fer et le transport fluvial (FlexiLoire). La desserte ferroviaire du Grand port est en moyenne de 1 000 trains de fret par an. L'enjeu est de structurer à terme un **maillage ferroviaire interrégional** raccordé aux liaisons rapides nationales et européennes, permettant de disposer d'une offre multimodale performante pour faciliter le transfert modal. L'inscription récente au corridor atlantique du réseau Trans européen de transport (RTE-T) de l'axe ferroviaire Saint-Nazaire – Nantes – Angers – Tours y contribue et constitue une étape importante pour **étendre la zone d'influence commerciale du port et plus largement des Pays de la Loire.**

### Étude stratégique sur le fret ferroviaire en région des Pays de la Loire

En juillet 2020, la Région a décidé d'engager une étude stratégique régionale sur le développement du fret ferroviaire, en lien avec SNCF Réseau et le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire. Cette étude vise à identifier les potentiels de développement et les leviers économiques, législatifs et politiques pour amorcer le **report modal du transport de marchandises et pour proposer une stratégie régionale visant le redéploiement pérenne du fret ferroviaire.** Cette étude s'inscrit dans un cadre élargi de concertation à l'échelle interrégionale, et en lien avec les attentes portées au niveau national de considérer le développement du fret et de la logistique comme un véritable enjeu pour repenser le système productif français, dans le cadre d'une transition écologique volontariste. L'étude sera conduite en trois phases, sur la période 2021-2022 :

- analyse du tissu économique et des flux du transport de marchandises par part de marché ;
- évaluation des besoins et attentes, des opportunités et contraintes à lever pour développer le fret ferroviaire ;
- propositions pour une stratégie régionale : plan d'actions pour le redéploiement pérenne du fret ferroviaire.

Le 26 novembre 2020, la Région a organisé une visioconférence marquant le lancement de l'étude et rassemblant les acteurs concernés (gestionnaires d'infrastructures, chargeurs, transporteurs, entreprises ferroviaires...). Un **club d'entreprises sur le fret** sera constitué afin de recueillir, au cours de l'étude, les contributions et recommandations des parties prenantes, et de faciliter sur le long terme le partage d'expériences. Le PASCA (Pôle achats supply chain atlantique), qui concentre expertises et compétences pour la filière logistique en Pays de la Loire, sera étroitement associé.

## Maintenir les capacités ferroviaires pour le fret et pérenniser les infrastructures

La Région souhaite contribuer au développement de l'intermodalité logistique. Elle sera vigilante à **maintenir la compatibilité des transports logistiques et transports de voyageurs** sur les principales lignes régionales Saint-Nazaire – Nantes – Angers – Tours, Saint-Nazaire – Nantes – Angers – Le Mans. Il s'agit également de maintenir les capacités d'approvisionnement des entreprises par les lignes capillaires, en partenariat avec les acteurs de la filière logistique. La mise en service d'un itinéraire alternatif vers la Bretagne et Le Mans, grâce à la virgule de Savenay, sera étudiée.

La Région s'engage dans le **maintien des emprises ferroviaires afin de préserver les lignes capillaires et leur développement futur en matière de transports de marchandises**. Elle envisage de consacrer environ **10 M€ supplémentaires sur dix ans** pour l'entretien des lignes capillaires pour lesquelles l'exploitation est maintenue par une activité économique suffisante (à l'image de la ligne Sablé – Château-Gontier) et le développement d'installations Terminal embranché (ITE).

La Région sera attentive au développement de projets nouveaux, comme le projet de plateforme de transport combiné de Saint-Berthevin (Mayenne).

## V. ACCOMPAGNER L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

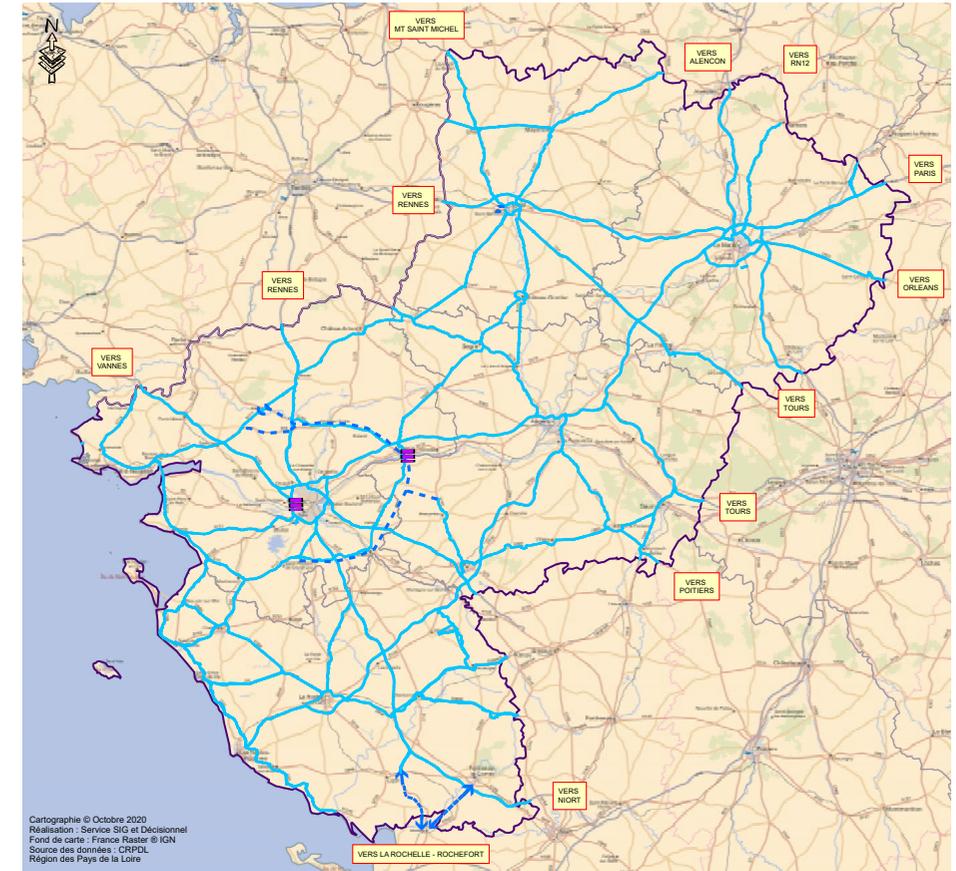
### Accompagner la modernisation des itinéraires routiers d'intérêt régional

Compétente en matière de planification et d'aménagement du territoire, la Région a défini des itinéraires routiers d'intérêt régional, dans le cadre de l'élaboration du Sraddet. A ce titre, elle pourra être amenée à soutenir la réalisation de projets d'amélioration de ces axes, en confortant leur vocation de désenclavement et de connexion des territoires, tout en limitant les fragmentations des habitats et procédant à l'effacement des ruptures des continuités écologiques.

Le nouveau réseau routier d'intérêt régional, arrêté dans le Sraddet Pays de la Loire en décembre 2020, a été défini en concertation avec les Départements. L'amélioration des liaisons routières vise à :

- poursuivre les opérations identifiées sur le réseau routier d'intérêt régional ;
- accélérer la fluidification du périphérique nantais ;
- poursuivre les études nécessaires en vue de la réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire à proximité de Cheviré et à Ancenis ;
- réaliser un projet alternatif à l'A831 dans le sud-Vendée.

### Sraddet des Pays de la Loire : Projet de réseau routier d'intérêt régional



- Réseau routier d'intérêt régional
- Projets d'itinéraire d'intérêt régional routier, tracé non définitif
- Problématique des franchissements de la Loire, zones d'études pour la création d'un nouveau franchissement

La Région n'est pas maître d'ouvrage des réseaux. Néanmoins, elle accompagne financièrement les gestionnaires d'infrastructures et s'associe aux entreprises en considérant que le maintien et l'amélioration des performances des infrastructures constituent un investissement vertueux.

**La Région soutient les travaux d'innovation portés par les laboratoires académiques comme par les entreprises et incite à l'émergence de projets collaboratifs.** Les universités ligériennes (notamment l'École centrale de Nantes et l'Université Gustave Eiffel) développent des recherches sur les matériaux pour les infrastructures de transport, économes en énergie et en ressources non renouvelables, ou sur les systèmes de géolocalisation, afin d'accompagner l'évolution des mobilités. Les innovations sur l'optimisation de l'exploitation, la transformation numérique et l'automatisation doivent pouvoir être intégrées dans les stratégies des politiques publiques et des entreprises. Ces innovations sont **porteuses d'investissements d'avenir pour accompagner les nouveaux modes de transports** (véhicules autonomes, mobilités partagées...), **leurs ressources en énergie** et l'ensemble des informations qu'elles pourront transmettre et recevoir.

## Poursuivre les projets de franchissements de la Loire

La Région soutient la poursuite des études concernant les nouveaux franchissements de la Loire en proximité de Cheviré, ainsi qu'à hauteur d'Ancenis. Le franchissement de la Loire constitue un point de congestion quotidien, et la croissance de population annoncée renforce ce constat.

Concernant le franchissement en aval de Nantes, malgré une politique volontariste de développement des transports alternatifs de la Région et de ses partenaires, et des aménagements envisagés sur le périphérique nantais, les problèmes de congestion sur le pont de Cheviré ne pourront pas se résorber sans envisager un nouveau franchissement. Au titre de sa compétence en aménagement du territoire, la Région contribue à une réflexion exploratoire sur le projet d'un nouveau franchissement de la Loire, qui vise à répondre aux besoins de mobilités de long terme et garantir un niveau d'infrastructure suffisant pour assurer la compétitivité régionale. Le périmètre d'étude est situé en aval de Nantes, au plus proche de Cheviré, afin de lutter contre l'étalement urbain et diminuer l'impact environnemental. L'étude exploratoire comprend plusieurs variantes de franchissement et modalités de raccordement, qui feront l'objet d'une décision courant 2021.

Concernant le franchissement entre Ancenis et Liré, le projet vise à assurer le dédoublement de l'ouvrage existant, dont le trafic apparaît de plus en plus incompatible avec ses caractéristiques techniques et sa situation en plein cœur de l'agglomération d'Ancenis. Par ailleurs, ce franchissement constitue un des tronçons du grand contournement de l'agglomération nantaise et, à ce titre, est classé itinéraire d'intérêt régional et interrégional. Dans le cadre et au titre de sa Politique routière d'intérêt régional, la Région s'est engagée à participer financièrement à la réalisation des études portées par les Départements de Loire-Atlantique et de Maine-et-Loire.

## A retenir sur la modernisation des infrastructures de transport

### Renforcer l'attractivité et l'accessibilité de la région.

- **Anticiper les besoins de long terme, pour bâtir le réseau de demain** : aménagement des infrastructures pour répondre à l'augmentation d'offres à horizons 2030 et 2050 et à la modernisation des infrastructures (axe magistral Nantes – Angers – Sablé, nœuds ferroviaires, technologie ERTMS) : **2 milliards d'euros d'investissement estimés à horizon 2040** ;

- **Consolider les infrastructures ferroviaires stratégiques** : développer l'accès ferroviaire à Paris et à ses aéroports, ainsi que les liaisons interrégionales (Nantes – Bordeaux, LNOBPL, Massy – Valenton), accompagner la modernisation du matériel roulant (maintenance lourde, renouvellement anticipé pour le verdissement du parc) ;
- **Accélérer le report modal du transport de marchandises** : faire du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire un maillon central pour améliorer la performance des chaînes de transport logistique, maintenir les capacités ferroviaires pour le fret et pérenniser les capacités des lignes capillaires ;
- **Offrir les capacités aéroportuaires suffisantes** et améliorer la desserte de l'aéroport Nantes Atlantique ;
- **Accompagner l'amélioration du réseau routier** : prioriser les interventions sur les itinéraires routiers d'intérêt régional et poursuivre les études des nouveaux franchissements de la Loire nécessaires à la fluidification du trafic en proche Cheviré et à Ancenis.

## Mobilité bas carbone : contribution à la transition écologique

### Un réseau durable

Les investissements pour la modernisation des infrastructures ferroviaires mais aussi routières sont **au service du développement de l'offre de transport collectif et des mobilités durables** (aménagement de voies réservées aux transports en commun ou covoiturage en entrées d'agglomérations, équipement en bornes publiques de recharge électrique et stations d'avitaillement GNV, continuité des aménagements cyclables, en préservant les continuités écologiques).

La Région invite les professionnels à privilégier l'utilisation de matériaux locaux et le réemploi des matériaux de chantiers dans les travaux d'infrastructures, dans une logique de **réduction des déchets et d'économie circulaire**.

La Région engage avec les partenaires économiques, le Grand port maritime Nantes Saint-Nazaire et SNCF Réseau, une démarche collective pour **amorcer le redéploiement pérenne du fret ferroviaire** et identifier les facteurs de réussite de **l'intermodalité logistique**.



Comité de lignes à Ériché (49) © Région des Pays de la Loire / Ouest Médias, novembre 2017.

4

## FÉDÉRER LES ACTEURS SUR LE TERRITOIRE RÉGIONAL

**La Région n'agit pas seule en matière de transports.** La loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée fin 2019 développe la coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et renforce le rôle de la Région en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, au-delà du rôle de chef de file de l'intermodalité qui lui avait été confiée par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

**La Région entend structurer le collectif régional de la mobilité :** elle veillera à faciliter le dialogue entre AOM et avec les partenaires publics et privés. En tant qu'AOM régionale, la Région est garante de la cohérence des services de transport et de mobilité, ainsi que de la coordination de l'action des collectivités territoriales. Pour que cela se traduise dans une réalité territoriale et opérationnelle, la Région veillera à la bonne articulation et au suivi des actions, dans un cadre partenarial approprié.

---

## I. RENFORCER LES INSTANCES DE CONCERTATION DE LA MOBILITÉ

---

Dans le cadre de la mise en œuvre de la LOM, le dialogue et la concertation entre les acteurs seront déterminants pour assurer le meilleur service à l'utilisateur. Ce dialogue s'organisera autour du dispositif suivant :

- la **Conférence ligérienne des AOM**, initiative régionale pour structurer le collectif des AOM et disposer d'un lieu d'échanges, au rythme d'une réunion par an. Plusieurs collèges pourront être constitués pour aborder des thèmes intéressants des nouvelles AOM : par exemple les enjeux d'intermodalité et de connexion aux réseaux urbains, les mobilités en milieu rural, les mobilités solidaires... ;
- le **Comité des partenaires**, instance de concertation instaurée par la LOM, consulté sur la desserte (évolution substantielle de l'offre de mobilité), la politique tarifaire, la qualité des services, l'information des usagers mise en place. Il sera réuni avec le **Comité régional des partenaires du transport public** par souci de cohérence et d'efficacité ;
- les **instances d'élaboration et de suivi des contrats opérationnels de mobilité (COM)**, qui réuniront en particulier les EPCI et les Départements à l'échelle des bassins de mobilité. Un comité de pilotage sera constitué pour chaque bassin et se réunira au moins une fois par an. Un comité technique sera mis en place pour élaborer, de façon concertée, les COM ;

- les **Comités de lignes**, lieux privilégiés de dialogue avec les usagers, pour tous les modes de transport du réseau Aléop. La modernisation des comités de ligne sera poursuivie, notamment par la digitalisation et l'optimisation des interactions avec les usagers pour améliorer les services de transport ;

- les **conférences départementales du transport scolaire**, qui rassemblent les acteurs du transport, les représentants des parents d'élèves, et pourront accueillir les représentants de l'emploi et de la formation ; elles se tiendront préférentiellement au printemps, en préparation de la rentrée scolaire ;

- un **comité de suivi sur l'accessibilité du réseau** de transport régional, créé avec les associations d'usagers en situation de handicap ou à mobilité réduite (cf page 45).

La Région s'appuie sur la **cellule régionale France Mobilité**, créée depuis 2018 avec l'Ademe, le Cerema, la Banque des Territoires et la Dreal, pour favoriser l'innovation, initier des expérimentations et animer les réseaux ligériens sur les mobilités.

---

## II. ORGANISER LA COOPÉRATION ENTRE COLLECTIVITÉS COMPÉTENTES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

---

La Région encourage la **prise de compétence « organisation de la mobilité » par les Communautés de communes.**

Les Communautés d'agglomération, Communautés urbaines et Métropoles étant déjà AOM, l'exercice de la compétence mobilités se poursuivra dans la continuité des actions engagées. La Région continuera à exercer ses responsabilités en matière de transport public régional sur les lignes ferroviaires, lignes autocars, transport à la demande, transport scolaire, et participera à la mise en place de nouveaux services. Quel que soit le choix des Communautés de communes de prendre ou non la compétence, la Région déploiera une offre socle de mobilité, dans un principe d'équité territoriale (cf page 21). Les Communautés de communes qui prendront la compétence pourront compléter cette offre en fonction des besoins du territoire.

Afin d'éviter la désoptimisation des services existants, les lignes structurantes régionales ne seront pas transférées. Le maintien d'une offre avantageuse pour les usagers doit primer, une offre lisible en termes de tarification, de distribution, de continuité des réseaux.

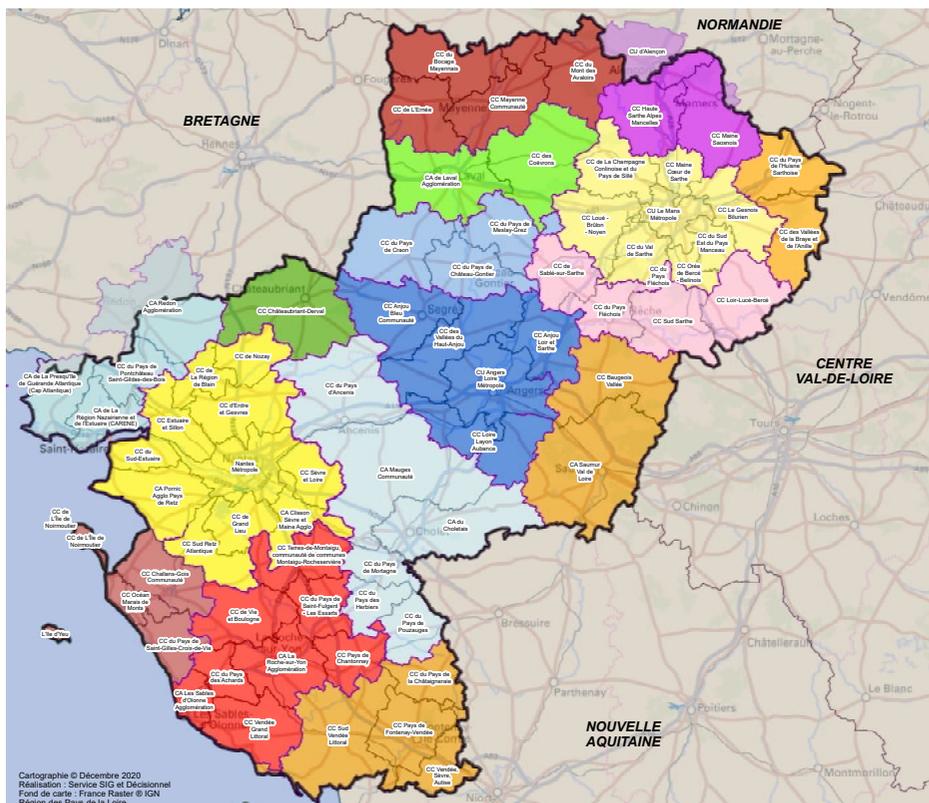
### III. DÉFINIR LES BASSINS DE MOBILITÉ POUR RENFORCER LA PROXIMITÉ

Les **bassins de mobilité** constituent la nouvelle échelle de dialogue et de coopération entre la Région et les territoires, instaurés par la LOM. L'échelle du bassin de mobilité est adaptée pour travailler avec les intercommunalités sur les solutions de mobilité de proximité (transport à la demande, covoiturage, vélos, mobilités solidaires, navettes locales...).

Les bassins de mobilité ont été construits à partir de l'analyse des flux de déplacements des Ligériens, en respectant les limites des EPCI et en intégrant autant que possible les échelles de coopération existantes (Scot, PETR, GAL, Pôle métropolitain). Pour définir collectivement le périmètre de ses 16 bassins, la Région a engagé à deux reprises une **large concertation des intercommunalités** :

- 5 ateliers ont été organisés en novembre et décembre 2019, en association avec les Départements, l'Associations des Maires de France, l'Association des Maires ruraux, l'Assemblée des Communautés de France ;

Cartographie des bassins de mobilité, décembre 2020



- 18 réunions locales ont eu lieu, de septembre à novembre 2020, à l'échelle des bassins, pour préciser le périmètre des bassins et échanger sur les enjeux de la prise de compétence.

A l'issue de ces rencontres, la Région a adopté cette cartographie des bassins de mobilité, à partir de laquelle sera engagée l'élaboration des contrats opérationnels. Les interactions entre les différents bassins seront évidemment considérées pour prendre en compte l'ensemble des déplacements.

### IV. ÉLABORER COLLECTIVEMENT LES CONTRATS OPÉRATIONNELS DE MOBILITÉ (COM)

Des **Contrats opérationnels de la mobilité (COM)** seront élaborés dans chaque **bassin de mobilité**, dès 2021, en lien étroit avec les nouvelles Autorités organisatrices de la mobilité. La Région souhaite faire des COM des outils de pilotage de la mobilité en concertation avec les EPCI, les Départements, les gestionnaires de gares et pôles d'échanges, les gestionnaires de voirie. Les **Contrats opérationnels de mobilités seront articulés avec les autres politiques contractuelles de la Région.**

Les COM comprendront plusieurs volets.

1. Définition de **l'offre de mobilité financée par la Région** (fer, car et l'offre socle en TAD) : description de l'offre actuelle et discussion sur l'évolution de cette offre en fonction des retours des territoires.
2. Définition de **l'offre pour les mobilités cofinancées** par la Région, les EPCI, le Département : covoiturage, TAD supplémentaire, autopartage, vélo, mobilité solidaire, etc.
3. **Enjeux d'articulation** avec les bassins de mobilité voisins : discussion sur les besoins éventuels d'évolution de l'offre pour favoriser la connexion avec les territoires voisins du bassin.
4. Volet **infrastructure** : définition des projets d'aménagement et d'infrastructures, identification des financeurs (ex. : PEM, pistes cyclables, accessibilité des points d'arrêts, etc.).
5. Volet **organisation de la distribution et des services aux voyageurs** : définition des coopérations pour la mise en place de points physiques d'information et/ou de distribution (ex. : mise à disposition d'un local, co-financement d'animateur, mise à disposition des outils de billetterie).

6. Volet **communication** : définition de la répartition des missions entre la Région, le Département et les EPCI, pour assurer la meilleure coordination possible sur la communication des dispositifs mis en place.

7. Volet **évaluation**, suivi et partage des données, définition en commun des critères de reconduction ou d'arrêt de services de mobilité.

Une évaluation du COM est prévue à mi-vie du contrat (durée du contrat de cinq ans). Elle portera notamment sur les nouvelles offres déployées au cours du contrat et permettra à toutes les parties de décider de la poursuite des dispositifs ou de leur évolution.

---

## V. RENFORCER LES PARTENARIATS AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

---

La mobilité contribue à l'accès à l'emploi et au développement des compétences, plus globalement au développement économique des territoires.

Dans la continuité du **Plan de bataille pour l'emploi** qui pose les priorités d'intervention régionale, parmi lesquelles « construire ensemble l'accès à l'emploi, l'attractivité du territoire et l'intermodalité des transports », la Région engage plusieurs actions pour faciliter la mobilité des salariés et lever les freins à l'emploi et à la formation :

- un **partenariat avec les acteurs économiques** : chambres consulaires régionales (Chambre régionale de commerce et d'industrie, Chambre régionale d'agriculture, Chambre régionale de métiers et de l'artisanat) et les organisations régionales patronales ainsi que les fédérations régionales de transport routier et de transport de voyageurs et les représentants du secteur des travaux publics. Des actions sont déjà à l'œuvre pour accompagner les entreprises en faveur de la mobilité durable, de l'innovation, de la mobilité des salariés, de l'intermodalité du transport de marchandises ;
- l'intégration des partenaires économiques, services de l'emploi et de la formation, au **Comité régional des partenaires** (instance créée par la loi d'orientation des mobilités), qui complète la représentation du Comité régional des partenaires du transport public (CRPTP). La Région invitera également les entreprises disposant d'un Plan de mobilité à participer aux Comités de lignes ;
- la mise en place d'actions concrètes pour **faciliter la mobilité des salariés dans les zones d'activités rurales et périurbaines** : appel à projet Mobil'Ethic et accompagnement des intercommunalités via les dispositifs régionaux pour le développement des mobilités douces ou partagées ;

- le soutien aux **plateformes de mobilité, co-financées avec les Départements**, et la poursuite des réflexions avec les services pour l'emploi et la formation, afin **d'accompagner le retour à l'emploi**. L'objectif est de lever les freins liés à la mobilité au bénéfice des demandeurs d'emploi, engagés en parcours RÉGION FORMATION, puis sur une période d'essai réalisée, en s'appuyant sur les offres de services existantes dans les territoires (prêt, location ou réparation de véhicule, aide à la prise en charge de frais kilométriques ou transports en commun, conseil à la réparation ou à l'achat de véhicule). En Pays de la Loire, les cinq départements sont couverts par des plateformes de mobilité. Celles-ci interviennent pour accompagner la reprise d'autonomie et répondre aux besoins de mobilité des publics spécifiques, qui ne trouvent pas de solution dans le système classique ;

- la poursuite des initiatives locales, fruits des dialogues entretenus au sein des intercommunalités et des **Conseils locaux de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles (Clefof)**. Certains Clefof se sont emparés d'actions mobilité visant à rapprocher les publics demandeurs d'emploi et les entreprises, notamment en zone rurale. Ces actions pourront être partagées au sein des bassins de mobilité, afin de favoriser l'émergence de nouvelles expérimentations ;

- l'amélioration de **l'offre de formation professionnelle** (initiale, en alternance, continue) : au titre de sa compétence en matière d'accès à la formation professionnelle des jeunes et des adultes et à l'apprentissage, la Région accompagne les professionnels et coordonne les actions de formation, en concertation avec les collectivités locales, Pôle emploi, les organismes consulaires, les représentants des structures d'insertion par l'activité économique et les représentants des organismes de formation professionnelle. Des dialogues sectoriels sont engagés, dont un portant sur les mobilités.

---

## VI. COMMUNIQUER POUR SUSCITER L'ADHÉSION AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

---

Renforcer l'offre de transport et l'adapter aux besoins d'un plus grand nombre d'utilisateurs est essentiel pour rendre le réseau attractif. C'est tout l'enjeu de la stratégie régionale. Communiquer sur cette offre, faire connaître les services de transport collectif, est tout aussi important. C'est pourquoi la Région s'emploie à valoriser le réseau Aléop et ses articulations avec les réseaux urbains, par différentes opérations de communication et de sensibilisation.

Prendre le train, le car, le vélo pour se déplacer est le plus souvent le meilleur choix, sur le plan environnemental mais aussi sur le plan financier. La Région fait évoluer les offres commerciales pour qu'un plus grand nombre de voyageurs bénéficie des meilleurs tarifs. C'est

le cas, par exemple, de l'abonnement Mon Forfait annuel, mis en place en septembre 2020, un abonnement qui permet d'emprunter avec un seul et même titre le réseau Aléop en TER et/ou le TGV en Pays de la Loire sur des axes où la demande est forte, tels que Angers – Le Mans ou Nantes – Saint-Nazaire. C'est également le cas du Forfait multi qui permet, à moindre coût (30€ une journée pour cinq personnes), de voyager à plusieurs, en illimité, sur Aléop en TER et Aléop en car. Depuis juillet 2020, dans le cadre du Plan de relance régional, des ventes flash de billets à 5 €, quel que soit le trajet, sont proposées.

Le recours au transport collectif n'est pas encore systématique dans notre société ; chaque épisode de grève, chaque crise, en particulier celle que nous traversons avec la Covid-19, entame la confiance des usagers du transport collectif.

La Région des Pays de la Loire est plus que jamais mobilisée pour redonner confiance et inciter les citoyens à faire évoluer leurs façons de se déplacer, pour plus de transports collectifs, plus de covoiturage, plus de vélo. **Ayons le réflexe Aléop !**

## A retenir sur la gouvernance des mobilités

La Région exercera pleinement son rôle de chef de file de l'intermodalité et d'autorité organisatrice de la mobilité régionale : elle stimulera la coopération entre AOM et créera les conditions de dialogue et de coordination des actions.

**Renforcer les instances de concertation de la mobilité : la Région s'appuie et modernise les instances existantes** (Comité régional des partenaires, Comités de lignes, Conférences départementales du transport scolaire), et en crée de nouvelles (Conférences ligériennes des AOM, instances d'élaboration et de suivi des contrats opérationnels de mobilité, Comité de suivi pour l'accessibilité du réseau).

**Encourager la prise de compétence mobilités** par les Communautés de communes : la Région continuera à exercer ses responsabilités en matière de transport public régional. Les EPCI qui sont ou deviendront AOM pourront compléter cette offre en fonction des besoins du territoire.

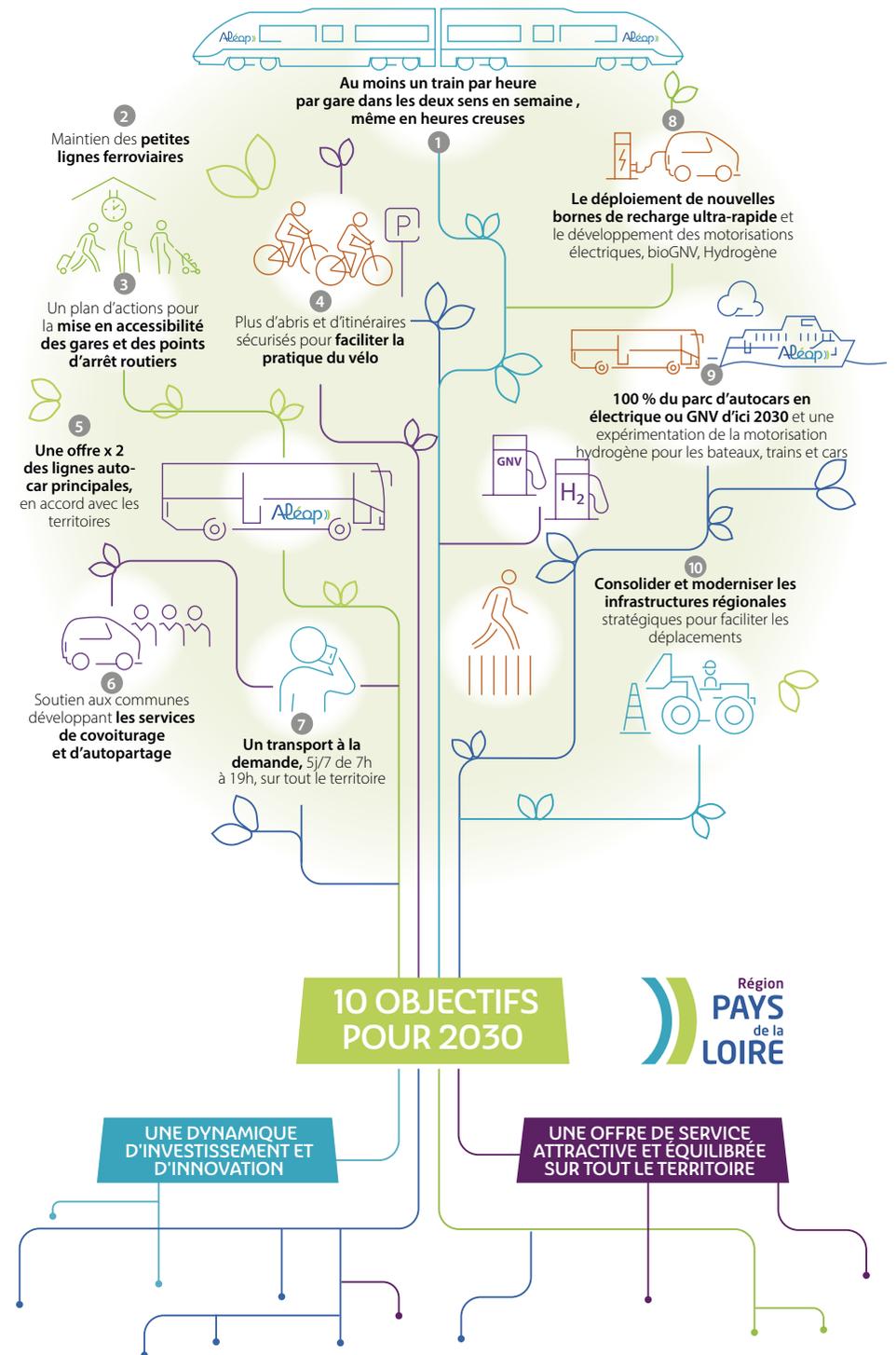
**Organiser la coopération entre collectivités compétentes** : à l'échelle des bassins de mobilité, la Région élaborera les **Contrats opérationnels de mobilité** avec l'ensemble des parties prenantes, intercommunalités, AOM, Départements, ... Ces contrats seront mis en œuvre en 2022.

**Renforcer les partenariats avec les acteurs économiques** pour accompagner l'accès à l'emploi et le développement des compétences : la Région souhaite engager avec les partenaires économiques, publics et privés, des actions convergentes en faveur de la **mobilité durable des salariés et demandeurs d'emploi ou de formation** (notamment solutions de mobilités vers les zones d'activités rurales et périurbaines, soutien aux plateformes de mobilité).

**Communiquer pour susciter l'adhésion des Ligériens** et faire évoluer leur façon de se déplacer vers plus de **transports collectifs**, plus de covoiturage, plus de vélos.

# 12 engagements mobilités à horizon 2030

- |                 |  |  |                  |   |   |
|-----------------|--|--|------------------|---|---|
| <p><b>1</b></p> | <p><b>Augmenter le report modal, par des actions convergentes de la part de toutes les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)</b></p> | <p>Passer de 8% à 12% d'usage des transports collectifs (urbains, interurbains, régionaux).<br/>Passer de 3% à 12% d'usage du vélo.<br/>Passer de moins de 1% à 2,5% d'usage du covoiturage, à horizon 2030.</p>           | <p><b>7</b></p>  | <p><b>Faciliter l'intermodalité</b></p>                                   | <p>Aménager les pôles d'échanges multimodaux : aménagements qualitatifs autour de 30 PEM structurants.</p>  |
| <p><b>2</b></p> | <p><b>Mettre en place une offre de train, cadencée et continue sur toute la journée en semaine</b></p>                                       | <p>Au minimum un train par heure par gare dans les deux sens, de 6h à 20h.<br/>Près de 300 trains supplémentaires circuleront quotidiennement en Pays de la Loire à l'horizon 2030, s'ajoutant aux 520 trains actuels.</p> | <p><b>8</b></p>  | <p><b>Permettre l'accessibilité des transports à tous les usagers</b></p> | <p>Signer la charte d'accessibilité du réseau de transport avec les représentants d'usagers à mobilité réduite, et mettre en œuvre ses 8 engagements.</p>   |
| <p><b>3</b></p> | <p><b>Mettre en place une offre de train équilibrée pour tout le territoire</b></p>  | <p>Maintenir et développer les petites lignes de train qui desservent le territoire.</p>   | <p><b>9</b></p>  | <p><b>Accélérer la transition écologique</b></p>                          | <p>Équiper les lignes régulières pour atteindre 100% du parc d'autocars en électrique ou GNV à horizon 2030.<br/>Expérimenter et déployer les premiers moyens de transport à hydrogène (car, train, navire).</p>  |
| <p><b>4</b></p> | <p><b>Développer l'offre des lignes régulières autocar</b></p>   | <p>Doubler l'offre des lignes autocar structurantes d'ici 2030.</p>  | <p><b>10</b></p> | <p><b>Développer les infrastructures stratégiques de transport</b></p>    | <p>Moderniser l'axe magistral Nantes – Angers – Sablé et les axes ferroviaires interrégionaux.<br/>Renforcer les liaisons ferroviaires vers Paris et l'international.<br/>Assurer la desserte de l'aéroport Nantes Atlantique.<br/>Accompagner la réalisation des franchissements de Loire.<br/>Développer les itinéraires routiers d'intérêt régional.<br/>Développer le fret ferroviaire.<br/>Accompagner le développement du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire</p> |
| <p><b>5</b></p> | <p><b>Mettre en place une offre de transport adaptée aux zones peu denses</b></p>  | <p>Développer un service de TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire, encourager la pratique du covoiturage.</p>  | <p><b>11</b></p> | <p><b>Fédérer les autorités organisatrices de la mobilité</b></p>         | <p>Organiser la coopération entre collectivités compétentes en matière de mobilités.</p>  |
| <p><b>6</b></p> | <p><b>Favoriser les déplacements à vélo</b></p>  | <p>Soutenir la pratique du vélo en complémentarité des autres modes de transport, investir dans les infrastructures (abris et itinéraires sécurisés).</p>  | <p><b>12</b></p> | <p><b>Renforcer les partenariats avec la société civile</b></p>           | <p>Développer des actions conjointes avec les partenaires économiques et les acteurs sociaux.</p>   |



## GLOSSAIRE

Ademe	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
Clefop	Conseils locaux de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles
COM	Contrats opérationnels de mobilités
CRPTP	Comité régional des partenaires du transport public
DSP	Délégations de service public
ENR	Energie renouvelable
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ERTMS	European rail traffic management system
GAL	Groupement d'action locale
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts sur le changement climatique
GNV	Gaz naturel pour véhicules
GPMNSN	Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire
LNOBPL	Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire
LOM	Loi d'orientation des mobilités
Mtkm	Unité de mesure : Million de km parcourus par train
PETR	Pôle d'équilibre territorial et rural
PMR	Personne à mobilité réduite
PSH	Personne en situation de handicap
Scot	Schéma de cohérence territoriale
SEM	Service express métropolitain
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
Sraddet	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat-air-énergie
TAD	Transport à la demande.

#pdlmobilités

# MOBI- LITÉS

Adéop)) Région  
PAYS  
de la  
LOIRE