

# Schéma régional des infrastructures et des transports

Conseil régional des Pays de la Loire

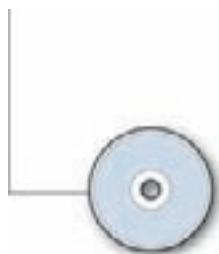


l'esprit grand ouvert



Région  
**PAYS DE LA LOIRE**

## SCHÉMA RÉGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS



Le SRIT, adopté les 26 et 27 juin 2008 par le Conseil régional des Pays de la Loire, est disponible sur le CD-Rom inclus en 3<sup>e</sup> de couverture, sous forme de fichiers PDF, lisibles avec Acrobat®, avec les parties I- Diagnostic et III- Annexes

# Avant-propos

Imaginer, anticiper, organiser l'avenir d'un territoire est à l'évidence un enjeu d'importance particulièrement motivant et enrichissant pour celles et ceux qui s'intéressent à l'action publique et souhaitent transmettre aux générations futures un territoire régional toujours plus compétitif, attractif et solidaire.

Utiliser tous les leviers d'action pour construire une éco-région, organiser et maîtriser les flux de circulation de personnes et de marchandises, dessiner finalement une région exemplaire en matière de politique de déplacements et de mobilité et ouverte sur l'extérieur constituent le cœur d'une politique publique performante et dynamique.

C'est à ce formidable défi et sous la responsabilité active de la Région que différents acteurs politiques, économiques et sociaux de notre territoire ainsi que des régions voisines ont été associés pour mener une réflexion afin de construire une région mieux équipée en infrastructures de transport, répondant aux besoins croissants de déplacements des populations, assurant l'accessibilité et l'attractivité économique de nos territoires, portant un projet exigeant en matière de mobilité et de développement durables.

Ce temps d'échanges organisé sur plusieurs mois a été ponctué dans un premier temps par l'adoption de l'avant-projet du Schéma régio-

nal d'infrastructures et de transports (SRIT) le 21 septembre 2007 et ensuite par sa mise en consultation publique. Il a permis de lancer une démarche prospective et de définir une stratégie d'actions à 25 ans pour identifier, définir et organiser des actions opportunes en termes d'aménagement des territoires. Au final, la richesse des réflexions et la densité des propositions témoignent de l'intérêt que les décideurs ainsi que la population portent à ces questions. Elle traduit enfin le bouillonnement d'idées et cette volonté de participer à l'élaboration des stratégies de développement durable de nos territoires.

Cette mobilisation de tous autour d'un projet régional est significative ; elle confirme la Région dans son statut d'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs et, au-delà de cette compétence propre qu'elle assume pleinement depuis 2002, lui confère une responsabilité déterminante et une place prépondérante dans la définition et la mise en œuvre d'une politique d'aménagement et d'investissements en matière d'infrastructures et de transport à l'échelle des Pays de la Loire.

Ainsi, cette reconnaissance du « fait régional » est d'autant plus tangible qu'elle répond au désengagement financier massif de l'État concernant un certain nombre de politiques



publiques et un abandon de ses missions relatives à la cohésion territoriale.

Aérien, ferroviaire, maritime, fluvial et routier, notre région bénéficie de la présence de tous ces modes de transport. La Région développe des interventions régionales significatives dans ces différents domaines stratégiques qui pourtant ne relèvent pas tous de la compétence de la collectivité régionale.

Le Conseil régional fait le choix d'aménager durablement le territoire régional par le ferroviaire et d'amplifier ainsi le mouvement enclenché dès 2004. Cette ambition se justifie d'autant plus qu'elle répond aujourd'hui à une attente encore plus forte de la population encline à utiliser des modes de déplacements plus vertueux, notamment les transports collectifs et parce que le coût humain, financier et environnemental du tout routier a atteint ses limites.

En ce sens, le SRIT est l'occasion à la fois de revisiter certaines pratiques de déplacements, d'impulser des partenariats efficaces, d'ancrer de manière définitive le réflexe ferroviaire dans l'organisation du quotidien de « la cité ». Ce schéma a donc un caractère à la fois incitatif, créatif et impératif. La Région relève ainsi le défi du ferroviaire, fait le pari de l'intermodalité et joue sur les intelligences collectives et partenariales.

Quelles offres de transports pour demain ? Quelles infrastructures pour assurer les relations entre nos grandes agglomérations, avec le territoire national et l'Europe ? Quelles interfaces avec le développement économique et quelles logistiques ? Quels projets de désenclavement pour certains territoires ? Comment gérer les congestions croissantes des trafics urbains et périurbains ? Comment organiser le développement et l'articulation de l'urbanisme et de l'habitat autour des axes lourds de transports ? Quels nouveaux modes de transports et quels services ? Ces questionnements résument à eux seuls les enjeux que la Région des Pays de la Loire s'est fixés et nécessitent de dégager un scénario clair et des objectifs stratégiques.

Le temps laissé à l'expression des besoins a fait émerger de multiples attentes. Certaines ont été intégrées et il revient toujours à l'autorité politique, en l'occurrence le Conseil régional, d'explicitier le cadre précis d'intervention du SRIT et d'assumer les orientations arrêtées, avec pour fil conducteur de servir l'intérêt régional et la cohérence d'ensemble du schéma.

La liberté de déplacements, la mobilité durable comme philosophie générale, une meilleure accessibilité aux réseaux et axes lourds en matière de déplacements, la pertinence du maillage territorial sont des éléments déterminants du

schéma prospectif qui est soumis à l'approbation définitive de l'Assemblée régionale. Ajoutons que le diagnostic sur la réalité de notre territoire fait également apparaître plusieurs défis à relever : relier les métropoles régionales, dynamiser le tissu économique, reconnaître les dynamiques urbaines, accompagner les initiatives des agglomérations en matière de transports innovants, maîtriser l'étalement et l'éloignement urbain, intégrer les évolutions sociologiques, sociales et démographiques, répondre aux exigences environnementales, développer une politique énergétique ambitieuse, participer au juste coût du déplacement...

Les orientations stratégiques, les programmes et les actions ont ainsi été validés et confortent la priorité que la Région a souhaité, bien avant « le Grenelle de l'Environnement », accorder au ferroviaire. Sur une enveloppe globale de plus de 10 milliards d'euros nécessaires au financement de ce schéma, pas moins de 62 % seront consacrés au ferroviaire.

Ce schéma met en avant le développement d'une politique volontariste et innovante. A l'heure du renchérissement du pétrole, la majorité régionale redonne du sens, du contenu et des moyens au développement du ferroviaire a contrario d'une politique ferroviaire gouvernementale sans volonté, ni stratégie. L'objectif d'électrification à terme des axes ferroviaires régionaux (Caen - Le Mans - Tours, Nantes - Bordeaux, Nantes - Pornic - Saint-Gilles-Croix-de-Vie...) conforte notre logique d'actions et les orientations qui en découlent.

Ce document de référence clarifie finalement la position du Conseil régional sur le financement des routes qui, rappelons-le, ne relève pas de sa compétence. Sans nier la place et le rôle structurant des routes, leur financement régional n'est pas une priorité car il faut admettre que la Région ne peut pas tout faire. Cependant, nous intégrons le nécessaire désenclavement ou aménagement de certains territoires qui, du fait de l'histoire, ne bénéficient pas des grandes infrastructures de transport.

Après la consultation publique et l'analyse des contributions, force est de constater que l'économie générale du document initial est confirmée et renforcée par les remarques formulées. Ce schéma répond aux besoins des popu-

lations et des territoires, comble les retards et donne un temps d'avance.

Loin de se limiter à de grandes déclarations d'intentions, le SRIT et ses orientations stratégiques s'articulent notamment avec le plan de déplacements régional de voyageurs adopté en septembre 2007. L'ensemble est en cohérence avec les programmations budgétaires régionales, les orientations définies par les schémas régionaux, le contrat de projets État-Région, les protocoles et conventions de financements qui prennent en compte l'ensemble des infrastructures et des modes de transport du territoire.

Choix stratégiques, choix politiques, choix financiers, tels sont les éléments d'une équation qui assure à la région des Pays de la Loire un développement harmonieux de ses territoires, une qualité d'infrastructures et une accessibilité des réseaux, une maîtrise déterminante du facteur temps qui, dans notre société, est essentielle dans l'organisation du quotidien, ainsi que la valorisation des solutions multimodales.

Cette approche crédibilise ainsi la démarche engagée et redonne du sens et de la valeur à la parole politique qui se construit aussi à partir de réalités budgétaires locale, départementale, régionale, nationale et européenne.

Quand notre Manifeste régional 2005-2015 propose de construire une région plus juste et plus solidaire, il va de soi que c'est également à travers la mise en œuvre d'une politique de transports efficace et innovante et d'un service public régional de qualité que cette ambition doit se réaliser.

**Le président du Conseil régional  
des Pays de la Loire**

# Sommaire

Avant-propos.....	3
Introduction.....	9
<b>LE SRIT, UN OUTIL AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA COHÉSION DU TERRITOIRE LIGÉRIEN.....</b>	<b>13</b>
<b>Un document qui repose sur une démarche concertée.....</b>	<b>14</b>
<b>Un schéma global tous modes</b> Une hiérarchisation claire des réseaux ferroviaires et routiers à l'échelle régionale.....	16
Une stratégie d'organisation des déplacements déclinée en 17 axes stratégiques.....	20
<b>La Région des Pays de la Loire, acteur du développement durable.....</b>	<b>22</b>
Les Pays de la Loire engagés depuis longtemps en faveur du développement durable.....	22
Le Grenelle de l'Environnement, une démarche originale.....	22
<b>LE SCHÉMA RÉGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS.....</b>	<b>25</b>
La priorité régionale : le développement du ferroviaire.....	26
Horizons de mise en œuvre des actions du SRIT.....	27
Nomenclature utilisée.....	28
<b>PRÉSENTATION DES ACTIONS.....</b>	<b>29</b>
<b>A. Soutenir la réalisation de grands projets d'intérêt national.....</b>	<b>30</b>
A1. Soutenir la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes.....	31
A2. Participer à la mise en œuvre de la LGV Bretagne – Pays de la Loire.....	32
A3. Agir en faveur de la réalisation de l'interconnexion TGV au sud de l'Île-de-France.....	33
A4. Participer à la réalisation de l'A831 entre Fontenay-le-Comte et La Rochelle.....	35
A5. Favoriser le développement des autoroutes de la mer.....	36
A6. Soutenir la réalisation de la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA).....	38
A7. Soutenir l'aménagement de la route Centre Europe Atlantique (RCEA).....	39
<b>B. Renforcer l'accessibilité aux régions limitrophes.....</b>	<b>40</b>
B1. Promouvoir les relations interrégionales en transports collectifs.....	41
B2. Conforter les liaisons routières interrégionales structurantes.....	44
<b>C. Préserver / intensifier / renforcer les liaisons LGV         depuis les principales métropoles ligériennes.....</b>	<b>48</b>
C1. Préserver / intensifier / renforcer les dessertes intersecteurs.....	49
C2. Préserver / intensifier / renforcer les dessertes avec Paris.....	50
<b>D. Favoriser l'émergence de pratiques plus respectueuses de l'environnement.....</b>	<b>51</b>
D1. Engager une réflexion sur la création d'une coopérative régionale d'auto-partage.....	52
D2. Soutenir la réalisation de centrales de covoiturage.....	53

D3. Soutenir le développement de systèmes innovants de déplacements collectifs de type transports à la demande.....	54
D4. Encourager la réalisation de plans de déplacements entreprises (PDE).....	55
D5. Soutenir le projet de modulation tarifaire des trajets sur autoroute, en fonction de la propreté des poids lourds et des plages horaires utilisées.....	56
D6. Sensibiliser et encourager les Ligériens à recourir à des modes ou des moyens de transport moins polluants.....	57
D7. Communiquer sur les enjeux d'une mobilité plus durable dans les Pays de la Loire.....	58
D8. Favoriser le fret ferroviaire.....	59
D9. Prendre en compte la question « énergétique » dans la politique « infrastructure » de la Région.....	60
<b>E. Soutenir les innovations et les expérimentations relatives aux transports.....</b>	<b>61</b>
E1. Favoriser le développement d'énergies alternatives.....	62
E2. Soutenir la recherche et le développement sur des transports innovants.....	63
E3. Encourager l'utilisation de matériaux innovants pour réduire les bruits liés aux transports.....	64
E4. Engager une réflexion sur l'opportunité de développer le transport fluvial sur la Loire et ses principaux affluents.....	65
E5. Favoriser le développement de nouvelles niches de marché ferroviaire.....	66
<b>F. Poursuivre et consolider les efforts en matière de sécurité.....</b>	<b>67</b>
F1. Renforcer la connaissance sur la sécurité routière.....	68
F2. Inciter les usagers à un meilleur comportement.....	69
F3. Encourager l'amélioration de la sécurité sur les réseaux de transport.....	70
<b>G. Mieux articuler urbanisme et transports.....</b>	<b>71</b>
G1. Anticiper les impacts des grands équipements sur la mobilité.....	72
G2. Réaliser un schéma directeur sur la gestion des emprises foncières en lien avec les infrastructures ferroviaires existantes.....	73
G3. Réfléchir à la problématique du fret urbain.....	74
G4. Mettre en place un schéma régional des plateformes logistiques et de redistribution.....	75
<b>H. Anticiper les effets de la littoralisation sur les déplacements.....</b>	<b>76</b>
H1. Améliorer la desserte ferroviaire du littoral atlantique.....	78
H2. Engager une réflexion globale sur la desserte en transports collectifs du littoral ligérien.....	80
H3. Améliorer la desserte routière du littoral atlantique.....	81
<b>i. Contribuer à ce que l'offre de transport réponde à la croissance de la demande.....</b>	<b>83</b>
i1. Augmenter la capacité du réseau ferroviaire.....	84
i2. Profiter de la modernisation du matériel ferroviaire roulant pour accroître le parc de matériel plus capacitaire.....	86
i3. Engager la mise en œuvre du cadencement ferroviaire.....	87
i4. Déterminer et mettre en œuvre des objectifs de dessertes en fonction du type de relations.....	88
i5. Examiner les potentiels de valorisation des étoiles ferroviaires.....	89
i6. Adapter la capacité des gares à la croissance de la fréquentation.....	90
i7. Adapter la capacité des contournements routiers des principales métropoles.....	92
i8. Engager ou poursuivre la réflexion sur la question des franchissements de la Loire.....	94

<b>J. Définir et mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité en faveur des personnes handicapées et à mobilité réduite</b>	<b>96</b>
J1. Définir le schéma directeur d'accessibilité	97
J2. Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité	98
<b>K. Adapter l'offre de transports collectifs à l'évolution des modes de vie</b>	<b>99</b>
K1. Étendre l'amplitude des liaisons régionales de transport de voyageurs	100
K2. Soutenir les initiatives prises par les AOT urbaines pour renforcer leur offre de transport public	101
<b>L. Conforter un maillage adapté aux exigences de compétitivité et de cohésion du territoire ligérien</b>	<b>102</b>
L1. Poursuivre la dynamisation des lignes de transport régional de voyageurs existantes	103
L2. Examiner les possibilités d'extension du réseau ferré d'intérêt régional	105
L3. Conforter certains axes routiers importants qui assurent un rôle évident dans la cohésion et la compétitivité du territoire régional	107
<b>M. Accompagner le développement de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes</b>	<b>109</b>
M1. Veiller à la réalisation des infrastructures routières permettant d'assurer une bonne accessibilité à l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes	110
M2. Développer l'offre de transports collectifs en relation avec l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes	112
M3. Lancer une réflexion sur un nom plus évocateur pour le futur aéroport	114
<b>N. Encourager le développement du port de Nantes – Saint-Nazaire</b>	<b>115</b>
N1. Associer tous les acteurs économiques à l'identification des trafics potentiels pour le port	117
N2. Améliorer les capacités d'accueil du port	118
N3. Améliorer la desserte du port	121
<b>O. Mobiliser et fédérer les acteurs du transport pour une politique des déplacements cohérente au sein du territoire ligérien</b>	<b>123</b>
O1. Pérenniser la démarche SRIT	124
O2. Créer une Agence régionale de la mobilité	125
<b>P. Développer l'intermodalité</b>	<b>126</b>
P1. Améliorer la complémentarité des offres de transports collectifs	127
P2. Poursuivre la politique d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux	128
P3. Aménager les pôles ferroviaires de proximité	129
P4. Fournir une information complète et en temps réel sur les transports publics	130
P5. Développer une tarification multimodale claire, lisible et attractive pour tous les usagers	131
P6. Engager une réflexion sur une billetterie régionale destinée à simplifier l'usage des transports publics	132
P7. Définir une politique d'intermodalité transports ferroviaires régionaux + vélos	133
<b>Q. Favoriser les conditions d'exploitation du transport routier de marchandises</b>	<b>134</b>
Q1. Créer une bourse régionale fret	135
Q2. Mettre en place des centres routiers sécurisés pour accueillir les transports longue distance	136

<b>GLOSSAIRE</b>	<b>137</b>
------------------	------------



# Introduction



## UNE NÉCESSAIRE ACTUALISATION DE LA VISION PROSPECTIVE DES DÉPLACEMENTS AU SEIN DU TERRITOIRE LIGÉRIEN

Comme de nombreuses régions françaises, la région des Pays de la Loire a connu au cours des trente dernières années un vaste phénomène de périurbanisation qui a contribué à modifier les pratiques de mobilité et à renforcer le recours à l'automobile, avec pour conséquence la multiplication des nuisances (congestion, pollutions...).

La question des déplacements et des transports mérite donc aujourd'hui une nouvelle approche, non plus sectorielle (route ou transport public) et guidée par « toujours plus d'infrastructures » mais multimodale et mettant l'accent sur les services rendus aux usagers, confrontant la demande et son évolution à la consistance des réseaux et à leurs performances.

Par delà ce contexte, d'autres éléments comme la dynamique de projets d'infrastructures majeurs qui concerne les Pays de la Loire, la poursuite de la décentralisation (transfert des routes nationales aux Départements) ou la signature en 2008 de la nouvelle convention des transports régionaux de voyageurs incitent à engager une réflexion approfondie pour avoir une vision prospective la plus claire possible sur le thème des transports et des déplacements.

Dix ans après avoir achevé un premier Schéma régional des transports, la Région des Pays de la Loire a donc décidé de lancer une démarche de réflexion prospective visant à définir une nouvelle stratégie d'ensemble d'organisation des déplacements de personnes et de marchandises au sein du territoire régional à moyen et long terme (2020-2030).

Pour cela, et conformément à ses engagements pris lors de l'élaboration du Manifeste régional 2005-2015, elle a engagé mi-2006 la réalisation d'un Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) qui s'inscrit pleinement dans la démarche de réflexion lancée en 2005 pour la réalisation d'un nouveau Schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires (SRADDT), dont le SRIT constituera d'ailleurs un des volets sectoriels.

En outre, et parallèlement à la réalisation de ces deux schémas, la Région, autorité organisatrice des transports d'intérêt régional portant sur le

transport ferroviaire et le transport par autocar, a souhaité élaborer un plan de déplacements régional de voyageurs (PDRV). Il a pour vocation d'être le document de référence définissant la politique et les actions de la Région en matière de transport régional pour les quinze ans à venir. La finalité de la démarche, menée parallèlement à l'élaboration du SRIT, est d'aboutir à une vision stratégique de l'évolution du réseau, déclinée de façon opérationnelle sous forme d'une programmation pluriannuelle par axe. Les orientations retenues par la Région dans le cadre du PDRV, adopté par l'Assemblée régionale le 21 septembre 2007, ont permis d'alimenter les réflexions du SRIT.

## LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ET LE CONTENU DU SRIT

Conformément à la loi du 13 août 2004 qui a marqué une nouvelle étape de la décentralisation, la compétence des Régions en matière de planification a été renforcée. Il revient en effet à la Région d'élaborer un schéma régional des infrastructures de transports comprenant un volet « transports de voyageurs » et un volet « transports de marchandises ».

Ce schéma est un document définissant la stratégie de la Région en matière de transport à moyen et long terme. Il prend en compte et contribue aux objectifs définis au sein du SRADDT dont il constitue un volet. Il offre un cadre et s'appuie sur la dynamique des acteurs publics et privés contribuant au développement de la région.

L'un des objectifs prioritaires de ce schéma, est « d'optimiser les réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre acteurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, soit le développement des capacités des infrastructures existantes, soit la réalisation d'infrastructures nouvelles ». Il doit constituer un instrument de coordination et de cohérence en matière de déplacements des personnes et des biens afin de répondre au mieux aux besoins.

Le SRIT doit permettre de donner une vision de l'organisation des transports de personnes et de marchandises à l'horizon 2020-2030, en tenant compte :

- des évolutions socio-démographiques attendues ;



- des évolutions de la structure des déplacements qui dépendent des orientations politiques retenues (politique volontariste de report modal par exemple) ou du changement des modes de vie ;
- des préoccupations des habitants et des acteurs économiques de la région en termes d'accessibilité globale, interne et externe au territoire régional, de qualité de services offerte, de réduction des nuisances, et notamment de la pollution, au service de l'emploi et du développement économique ;
- de l'ensemble des projets programmés sur la région des Pays de la Loire : les orientations définies dans les schémas de services collectifs et les projets d'investissement de l'État, les projets des différentes collectivités locales et de leurs groupements déjà programmés ;

dans l'objectif de participer au renforcement de la cohésion du territoire régional.

A partir d'un état des lieux le plus exhaustif possible de la question des déplacements sur le territoire régional aujourd'hui, le schéma a vocation à :

- dégager les principaux enjeux de la politique des déplacements à construire ;
- définir une stratégie d'ensemble d'organisation des déplacements ;
- élaborer un programme d'actions opérationnel (à cinq ans) articulant les grandes familles de projets selon leur degré de priorité.

### LES OBJECTIFS DU SRIT

Fixés par la Région des Pays de la Loire au lancement de la démarche, les objectifs de la démarche du SRIT sont les suivants :

- réaliser un schéma unique, multimodal, voyageurs et marchandises afin de traiter de manière globale et cohérente l'ensemble des systèmes de transport, en prenant en compte l'ensemble des interfaces des différents réseaux de transport non seulement terrestres mais aussi aériens et maritimes, et surtout permettant de répondre aux besoins de déplacements à moyen et long terme ;
- placer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes au cœur de la démarche pour pouvoir répondre au mieux à ses besoins, aux attentes et préoccupations des usagers en matière de déplacements dans un souci de développement durable et d'équité territoriale en termes d'accessibilité du territoire régional ;
- rechercher une bonne articulation entre la politique des déplacements et les autres politiques menées par la Région, notamment en termes d'aménagement du territoire, de développement économique et social et de développement durable ;
- affirmer le rôle de pilote de la Région en matière d'aménagement du territoire, qui passe, dans le domaine des transports, par un rôle évident de coordination des différentes politiques menées sur le territoire ligérien ;

- engager une consultation la plus large possible et amorcer un processus participatif en associant les différents partenaires publics et privés de la région à la démarche pour définir des orientations concertées et cohérentes. Il est essentiel que le schéma soit élaboré dans un esprit de concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires des transports ligériens qui souhaiteront s'y impliquer, afin d'intégrer leurs préoccupations dans la réflexion et de nourrir le projet de leurs connaissances et savoir-faire.
- la deuxième phase a été axée sur la réflexion prospective puis l'élaboration de propositions qui ont été construites et débattues avec les différents acteurs;

Le projet de SRIT, adopté lors de l'assemblée plénière du 21 septembre 2007, a ensuite fait l'objet d'une consultation qui s'est déroulée en deux temps.

En premier lieu, le projet a été adressé, pour avis, aux cinq Conseils généraux ainsi qu'au CESR et présenté devant la Conférence régionale de l'aménagement et du développement du territoire. Le document a également été transmis, pour observations éventuelles, au préfet de région et aux Conseils régionaux limitrophes, ainsi qu'aux acteurs associés par la Région dans le cadre de la démarche d'élaboration. Cette consultation institutionnelle s'est déroulée pendant trois mois.

En second lieu, une consultation publique s'est déroulée avec mise à disposition du public du projet du SRIT assorti des avis et observations recueillis lors de la première étape de la consultation. Cette mise à disposition, d'une durée de deux mois, s'est faite au siège du Conseil régional, dans les espaces régionaux, au siège des Conseils généraux et dans les Mairies des chefs-lieux de département et d'arrondissements, avec des registres ouverts au public pour y consigner les observations. L'avis de mise à disposition du public a été affiché dans toutes les mairies situées dans la région et publié dans cinq journaux de diffusion régionale.

Suite à ces consultations, un certain nombre d'avis et de remarques a été intégré dans le document final permettant ainsi d'enrichir ce document stratégique, qui a été adopté par le Conseil régional lors de la session du 26 et 27 juin 2008.

### LE MODE DE CONCERTATION DU SRIT

L'élaboration du document s'est appuyée sur une large concertation de tous les partenaires du monde des déplacements et des transports (1). Ils ont tout d'abord été consultés individuellement au travers d'entretiens réalisés entre début octobre 2006 et fin janvier 2007 qui ont permis de recenser les projets mais aussi de recueillir leurs attentes.

Puis les partenaires ont tous été invités à participer fin décembre 2006 et début janvier 2007 à trois ateliers de réflexion collectifs au cours desquels les échanges ont permis d'enrichir les travaux, de dégager des enjeux et de définir des priorités partagées.

Enfin, deux comités consultatifs qui ont eu lieu respectivement en février 2007 et en mai 2007 ont été l'occasion pour les partenaires de formuler un avis sur les orientations et décisions retenus par le Région.

### LES GRANDES PHASES D'ÉLABORATION DU SRIT

La mission d'élaboration du SRIT est organisée en deux phases :

- la première a permis d'élaborer un diagnostic partagé entre les différents acteurs. Ce diagnostic dresse un état des lieux synthétique des infrastructures et des pratiques de déplacements en Pays de la Loire. Il n'a bien évidemment pas la prétention d'aborder chaque problématique de manière exhaustive mais bien d'en souligner les atouts et faiblesses. In fine, cette analyse a permis de dégager les principaux enjeux avec la participation active des partenaires;

(1) Les partenaires rencontrés et/ou associés ont été notamment les suivants: le CESR, les services de l'État (Direction régionale de l'Équipement), les cinq départements, les agglomérations chefs lieux de département, les directions/services transports des quatre régions limitrophes, le Syndicat mixte d'études de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes, le Port de Nantes-Saint-Nazaire, les chambres de commerce et d'industrie, les professionnels du transport (RFF, SNCF, fédérations de transporteurs routiers, des transporteurs routiers...), la délégation des Pays de la Loire de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

# Le SRIT : un outil au service du développement et de la cohésion du territoire ligérien



## Un document qui repose sur une démarche concertée

L'élaboration du Schéma régional des infrastructures et des transports a été l'occasion d'associer un grand nombre de partenaires et d'acteurs institutionnels, professionnels ou associatifs à la démarche.

Grâce aux structures qui ont été mises en place (trois ateliers thématiques ainsi qu'un comité consultatif), un processus participatif a pu être amorcé en associant ces différents partenaires publics et privés à la démarche pour définir des orientations concertées et cohérentes.

Pour la Région des Pays de la Loire, il apparaissait essentiel que le schéma soit élaboré dans un esprit de concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires des transports ligériens souhaitant s'y impliquer, en y intégrant autant que possible leurs préoccupations dans la réflexion et de nourrir le projet de leurs connaissances et savoir-faire.

Le schéma qui est présenté dans les paragraphes qui suivent est le fruit de ces réflexions menées en particulier au sein des ateliers thématiques.

Après le vote de l'avant-projet en assemblée plénière le 21 septembre 2007, le document a été soumis pour avis et observations à l'ensemble des acteurs et partenaires à l'automne 2007 et au public en même temps que le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT). Le projet intègre par conséquent un certain nombre d'avis et de remarques formulés par les partenaires tout au long de cette phase de consultations, permettant ainsi d'enrichir le Schéma régional des infrastructures et des transports.

Ce processus participatif devra bien évidemment se poursuivre tout au long de la mise en œuvre des actions du SRIT :

- au quotidien dans la définition des projets ou pour leur financement au vu du nombre d'acteurs impliqués dans la plupart des actions;
- régulièrement au travers des instances de suivi et d'évaluation qui seront mises en place.

La Région est d'autant plus attachée à ce principe de concertation que de nombreuses





actions figurant dans le SRIT devront être mises en œuvre ou pilotées par d'autres acteurs. Les compétences en matière d'infrastructures et de transport sont en effet réparties entre quatre principaux niveaux d'acteurs :

- à l'échelon local, communal ou intercommunal, les communes et/ou les structures intercommunales sont compétentes en matière de voirie et les autorités organisatrices de transport urbain sont compétentes pour l'organisation des transports collectifs au sein de leur périmètre de transport urbain (PTU). Les communes peuvent aussi exercer leur compétences en matière de ports maritimes ;
- les départements sont quant à eux chargés de l'aménagement et de l'entretien du réseau routier départemental mais également de l'organisation des transports collectifs de personnes et en particulier du transport scolaire. Ils peuvent aussi être compétents en matière de ports maritimes ;
- la Région assure l'organisation du transport régional de voyageurs (dessertes ferroviaire et routière). Elle peut également exercer des compétences en matière d'infrastructure aéroportuaire et portuaire ;
- l'État, outre un rôle de péréquation territoriale, a quant à lui des compétences sur le réseau routier d'intérêt national, le transport ferroviaire

de longue distance (TGV et Corail Intercités) mais également sur les modes aérien, fluvial et maritime, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Précisons aussi que les chambres de commerce et d'industrie exercent des compétences concernant les infrastructures portuaires et aéroportuaires dont elles peuvent être gestionnaires voire propriétaires, depuis la loi d'août 2004 (cela ne concerne que les infrastructures aéroportuaires).

Face à cette diversité de responsabilités, la Région des Pays de la Loire souhaite jouer un rôle de fédérateur et d'incitateur dans l'organisation des systèmes de déplacements au sein du territoire régional en même temps qu'elle souhaite respecter les prérogatives et compétences de chacun : autorités organisatrices, maîtres d'ouvrage, collectivités, autres partenaires publics ou privés...

## Un schéma global tous modes

La Région des Pays de la Loire a fait le choix de réaliser un schéma unique, multimodal, voyageurs et marchandises afin de traiter de manière globale et cohérente l'ensemble des systèmes de transport, en prenant en compte l'ensemble des interfaces des différents réseaux de transport non seulement terrestres mais aussi aériens et maritimes, afin de répondre au mieux aux besoins de déplacements à moyen et long terme. Pour y parvenir, le SRIT propose :

- une hiérarchisation claire des réseaux ferroviaires et routiers à l'échelle régionale ;
- une stratégie d'organisation des déplacements sur le territoire ligérien déclinée en 17 axes stratégiques.

### UNE HIÉRARCHISATION CLAIRE DES RÉSEAUX FERROVIAIRES ET ROUTIERS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

S'il était évident que les réflexions du SRIT devaient porter aussi bien sur les infrastructures que sur le service rendu aux usagers et utilisateurs de ces infrastructures, il est apparu nécessaire pour la Région des Pays de la Loire de s'engager dans une démarche de hiérarchisation des différents réseaux, ferroviaires et routiers, afin de dégager des priorités d'intervention au regard des enjeux dégagés à l'issue du diagnostic.

#### Les fonctionnalités du réseau régional de voyageurs

La définition des fonctionnalités du réseau régional de voyageurs s'est appuyée sur les réflexions engagées dans le cadre des études du Plan de déplacements régional de voyageurs (PDRV) lancées concomitamment au SRIT et portant sur la compétence de la Région des Pays de la Loire en tant qu'autorité organisatrice des transports d'intérêt régional.

Ce document, adopté en session du 21 septembre 2007, servira de cadre de référence des orientations stratégiques de la politique régionale (ferroviaire et routière) de déplacements de voyageurs pour les 15 prochaines années en termes notamment de planification des dessertes, du matériel roulant et d'aboutir *in fine* à une planification des investissements lourds qu'il sera nécessaire de mettre en œuvre.

Le PDRV définit ainsi quatre fonctionnalités à assurer par le réseau régional de transports collectifs, à savoir :

- **les liaisons intercités** qui doivent relier entre elles les villes de la région et des régions limitrophes ;
- **la desserte périurbaine**, qui concerne les zones périurbanisées jusqu'à 40 km des principales villes centres ;
- **la desserte des zones littorales**, qui connaissent de fortes saisonnalités ;
- **la desserte des zones à dominante rurale.**

Pour les deux premières fonctionnalités, le travail a été approfondi par une hiérarchisation des axes en fonction des densités de populations desservies et des potentiels de déplacement. Le travail ainsi réalisé a permis d'aboutir à une carte d'analyse fonctionnelle du réseau de transports collectifs (*voir page suivante*).

Le scénario ainsi retenu par la Région permet de répondre :

- aux plus forts besoins de déplacements qui s'expriment particulièrement sur les liaisons intercités ;
- aux enjeux de développement des déplacements périurbains autour des principales agglomérations ;
- au renforcement des liaisons avec les régions voisines ;
- ainsi qu'au maintien de la cohésion et de l'équilibre du territoire régional grâce au développement des dessertes secondaires.

*In fine*, l'augmentation par rapport à 2007 de l'offre ferroviaire régionale de 80% d'ici à 2020 devrait s'accompagner d'une augmentation de la fréquentation de 130% rendue possible par le renforcement des dessertes et l'augmentation du parc de matériel roulant.

#### Un nouveau réseau routier stratégique ligérien





La Région des Pays de la Loire a souhaité définir dans le SRIT une vision stratégique, partagée par l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés (Départements et État), permettant ainsi de



CARTE D'ANALYSE FONCTIONNELLE DU RÉSEAU RÉGIONAL DE TRANSPORTS COLLECTIFS




Noeuds (poids des aires urbaines)

-  Niveau 1 (>150 000h)
-  Niveau 2 (>50 000h)
-  Niveau 3 (>20 000h)
-  Niveau 4 (<20 000h)

Pôle d'emploi rural

-  (>1500 emplois)

Desserte Périurbaine

-  Niveau 1 (>5000h/km)
-  Niveau 2 (>3000h/km)
-  Niveau 3 (>2500h/km)

Maillage Intercité

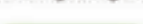
(analyse croisée de l'importance des noeuds et des flux de déplacements tous modes)

-  Niveau 1
-  Niveau 2
-  Niveau 3
-  Niveau 4

Maillage Interrégional



Maillage régional



Desserte à forte saisonnalité



Source: Plan de déplacements régional de voyageurs / Réalisation: Systra (2007)

recenser les liaisons routières qui présentent un caractère structurant au regard des enjeux définis à l'issue de la phase de diagnostic du SRIT.

Jusqu'à présent, afin de compléter le maillage des liaisons routières nationales inscrites dans les contrats de plan État-Région, la Région des Pays de la Loire a cofinancé, à travers les «schémas routiers d'intérêt régional» et la politique dite de «désenclavement urbain et rural», de nombreuses opérations routières. Il s'agissait, et cela en l'absence de compétences régionales spécifiques, d'améliorer les liaisons routières entre les principaux pôles économiques de la région ou des régions limitrophes tout en favorisant le désenclavement de certains territoires.

Le diagnostic réalisé dans le cadre du SRIT a permis de mettre en avant le fait qu'aujourd'hui la région des Pays de la Loire a rattrapé son retard en matière d'infrastructures routières: ainsi 85% de la population régionale réside aujourd'hui à moins de 15 minutes d'une autoroute ou d'une 2x2 voies.

La démarche de hiérarchisation s'appuie sur une analyse qualitative de **quatre paramètres**:

- les enjeux définis et validés à l'issue de la phase de diagnostic;
- les enjeux de sécurité routière tels qu'ils peuvent être appréhendés aujourd'hui sur le réseau de voirie ligérien;

- l'importance du trafic poids lourds sur le réseau routier actuel;
- les niveaux de service du réseau routier aux horizons 2020 et 2030.

Cette analyse à dire d'experts, pour laquelle aucune priorité d'un paramètre par rapport à un autre n'a été fixée, a permis de définir une typologie des liaisons à retenir. Cinq catégories de liaisons ont ainsi été identifiées:

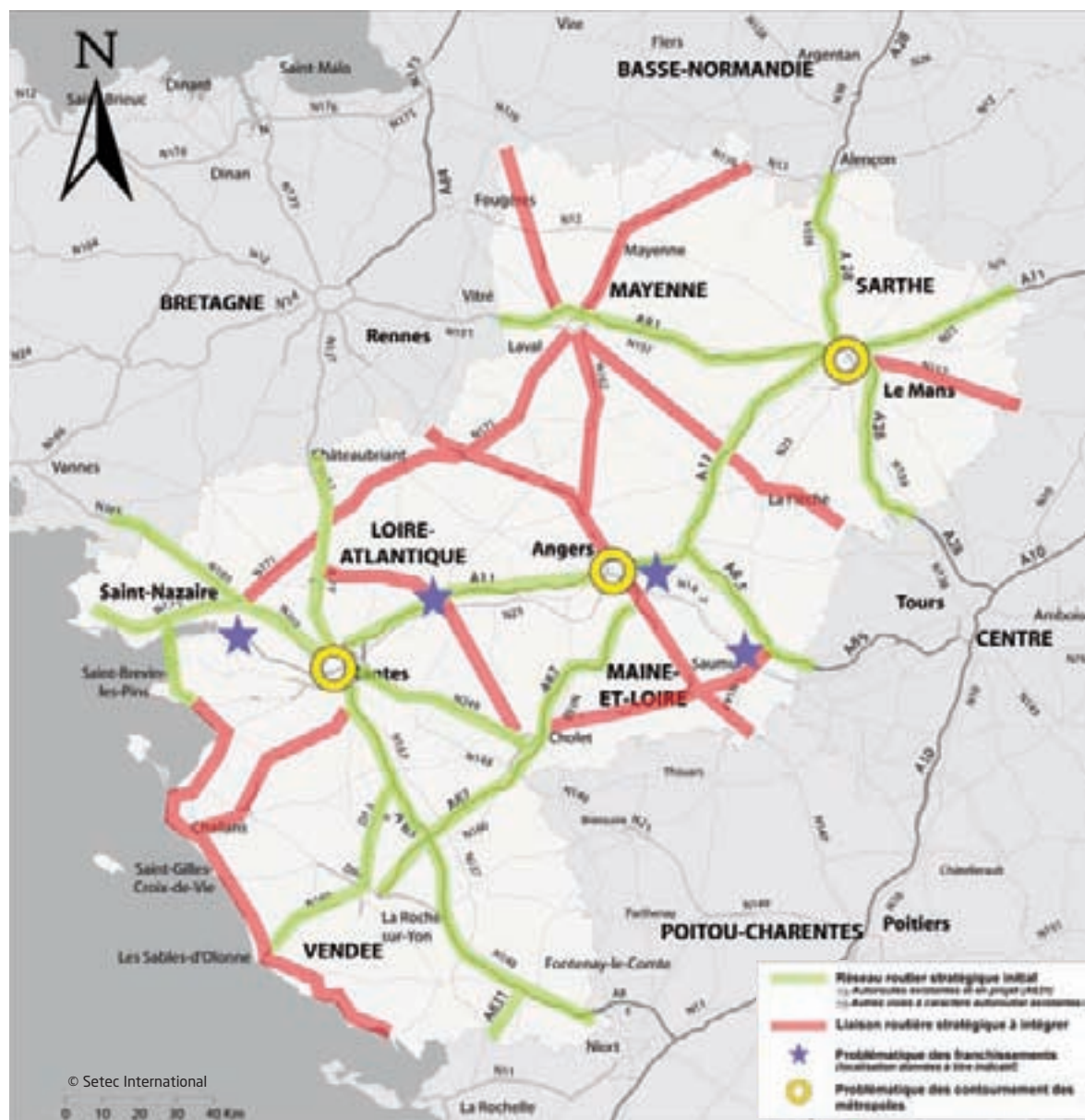
- les liaisons autoroutières ou à caractère autoroutier;
- les liaisons routières interrégionales;
- les liaisons routières assurant la desserte des grands équipements;
- les liaisons routières assurant la cohésion et le désenclavement du territoire régional entre les métropoles (Nantes, Angers et Le Mans) et les agglomérations;
- les liaisons routières stratégiques pour soutenir l'activité touristique littorale et le dynamisme démographique du littoral.

Deux problématiques spécifiques ont également été identifiées:

- celle relative aux contournements des trois métropoles de la région;
- celle relative aux franchissements de la Loire.



## RÉSEAU ROUTIER STRATÉGIQUE DES PAYS DE LA LOIRE À L'HORIZON 2030



Le réseau routier stratégique des Pays de la Loire à l'horizon 2030 tel qu'il ressort de cette analyse figure sur la carte de synthèse ci-dessus.

Par défaut, il comprend l'ensemble des autoroutes et routes à caractère autoroutier qui irriguent le territoire ligérien ainsi que le projet autoroutier de l'A831. Elles constituent le réseau stratégique initial, qui a été complété par les cinq catégories de liaison identifiées, à savoir :

- **liaisons interrégionales structurantes :**

- axe Laval – Mayenne – Alençon (Basse-Normandie),
- axe Laval – Ernée – Manche sud (Basse-Normandie),
- axe Le Mans – Vendôme – Orléans (Centre),
- axe Angers – Rennes (Bretagne) ;



- **liaisons assurant la desserte des grands équipements (→ aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes et Port de Nantes-Saint-Nazaire):**

- axe Laval–RN137–RN165 (ex-RN 171)  
Laval–Nord 49–Nord-Est 44 ↔ Nantes  
Laval–Nord 49–Nord-Est 44 ↔ Saint-Nazaire
- axe Cholet–Ancenis–futur aéroport  
Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes;

- **liaisons assurant la cohésion et le désenclavement du territoire régional entre les métropoles et les agglomérations:**

- axe Laval–Nantes (*op. cit.*),
- axe Laval–Angers,
- axe Cholet–Saumur;

- **liaisons littorales stratégiques pour soutenir l'activité touristique littorale et le dynamisme démographique du littoral:**

- axe Nantes–Challans–Côte Atlantique,
- axe littoral entre Pornic et l'Aiguillon-sur-Mer;

- **problématique des contournements des métropoles: Nantes, Angers et Le Mans;**

- **problématique des franchissements de la Loire à Ancenis, Nantes, Angers et Saumur.**

### UNE STRATÉGIE D'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS DÉCLINÉE EN 17 AXES STRATÉGIQUES

La deuxième phase du SRIT a consisté à définir, avec les partenaires, les actions permettant de mieux répondre aux cinq enjeux identifiés à l'issue du diagnostic, à savoir:

- mieux inscrire les Pays de la Loire dans l'Europe;
- faire de la Région un modèle en termes de mobilité durable;
- construire une réponse à la croissance et à la diversification des mobilités;
- améliorer la compétitivité du territoire ligérien;
- renforcer la cohésion de l'espace ligérien en raccordant ses territoires à la dorsale.

La réflexion s'est non seulement appuyée sur les constats dégagés dans le diagnostic (situation actuelle et projetée à vingt-cinq ans) mais également sur des éléments de prospective à l'échelle nationale, et notamment la réflexion à horizon 2050 du ministère des Transports. Elle a abouti à la définition de plus de 65 actions regroupées en 17 axes stratégiques. Ils résument la stratégie d'organisation des déplacements sur le territoire ligérien décidée par la Région et permettent aussi d'appréhender aisément les grandes orientations du schéma:

- A. Soutenir la réalisation de grands projets d'intérêt national

---

- B. Renforcer l'accessibilité aux régions limitrophes

---

- C. Préserver / intensifier / renforcer les liaisons LGV depuis les principales métropoles ligériennes

---

- D. Favoriser l'émergence de pratiques de mobilité et de transport plus respectueuses de l'environnement

---

- E. Soutenir les innovations et les expérimentations relatives aux transports

---

- F. Poursuivre et consolider les efforts en matière de sécurité

---

- G. Mieux articuler urbanisme et transports

---

- H. Anticiper les effets de la littoralisation sur les déplacements

---

- I. Contribuer à ce que l'offre de transport réponde à la croissance de la demande

---

- J. Définir et mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité en faveur des personnes handicapées et à mobilité réduite

---

- K. Adapter l'offre de transports collectifs à l'évolution des modes de vie

---

- L. Conforter un maillage adapté aux exigences de compétitivité et de cohésion du territoire ligérien

---

- M. Accompagner le développement de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dames-des-Landes

---

- N. Encourager le développement du port de Nantes-Saint-Nazaire

---

- O. Mobiliser et fédérer les acteurs du transport pour une politique des déplacements cohérente au sein du territoire ligérien

---

- P. Développer l'intermodalité

---

- Q. Favoriser les conditions d'exploitation du transport routier de marchandises

---

Certaines actions ont été déclinées en opérations, traduisant la mise en œuvre concrète de l'action ou apportant des précisions quant à son contenu; ces actions et opérations identifiées sont détaillées dans les fiches qui suivent.

Le schéma ci-dessous permet d'illustrer les trois niveaux de déclinaison des propositions retenues dans le SRIT.

## 17 AXES STRATÉGIQUES programme d'actions



## PLUS DE 65 ACTIONS ensemble d'opérations



**UNE CENTAINE D'OPÉRATIONS**  
déclinaison opérationnelle sur le terrain  
(ex. réalisation d'une liaison tram-train entre Nantes et le futur aéroport, développement de la plateforme logistique est du Port de Nantes-Saint-Nazaire) ou précisions apportées sur le contenu ou la localisation de l'action

# La Région des Pays de la Loire, acteur du développement durable

## LES PAYS DE LA LOIRE ENGAGÉS DEPUIS LONGTEMPS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Sans même attendre le lancement du Grenelle de l'Environnement, la Région des Pays de la Loire s'est engagée depuis de nombreuses années dans une démarche de développement durable : ainsi, les Assises régionales et le Manifeste, organisés en 2005, ont notamment été l'occasion de montrer que la Région entendait placer résolument les questions environnementales et énergétiques non seulement au centre des réflexions mais surtout de son action.

Tout au long du SRIT, les préoccupations en matière de développement durable sont bien présentes.

Un des cinq enjeux dégagés à l'issue de la phase de diagnostic du SRIT ambitionne de « faire de la Région des Pays de la Loire un modèle en termes de mobilité durable ».

Un des axes stratégiques du SRIT qui a pour objectif de « favoriser l'émergence de pratiques de mobilité et de transport plus respectueuses de l'environnement » est entièrement consacré au développement durable.

Indirectement, nombreuses sont les actions contenues dans les autres axes stratégiques qui s'inscrivent dans une logique de développement durable, à commencer par celles qui promeuvent les modes de transport alternatifs à la route, comme le ferroviaire.

De façon générale, une démarche d'évaluation environnementale sera engagée pour toutes les actions qui le nécessitent. Ainsi, il est envisagé la réalisation d'un bilan carbone avant d'engager la construction de toute nouvelle infrastructure.

Soulignons enfin que la Région des Pays de la Loire engagera au cours des prochaines semaines l'élaboration de son Agenda 21 qui aura pour objectif de définir les bonnes pratiques en matière de développement durable pour le XXI<sup>e</sup> siècle.

## LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT, UNE DÉMARCHE ORIGINALE

Face aux défis du changement climatique, de la préservation de la biodiversité et de la prévention des effets de la pollution sur la santé, l'État a initié le 21 mai 2007 une démarche originale intitulée « Grenelle de l'Environnement ».

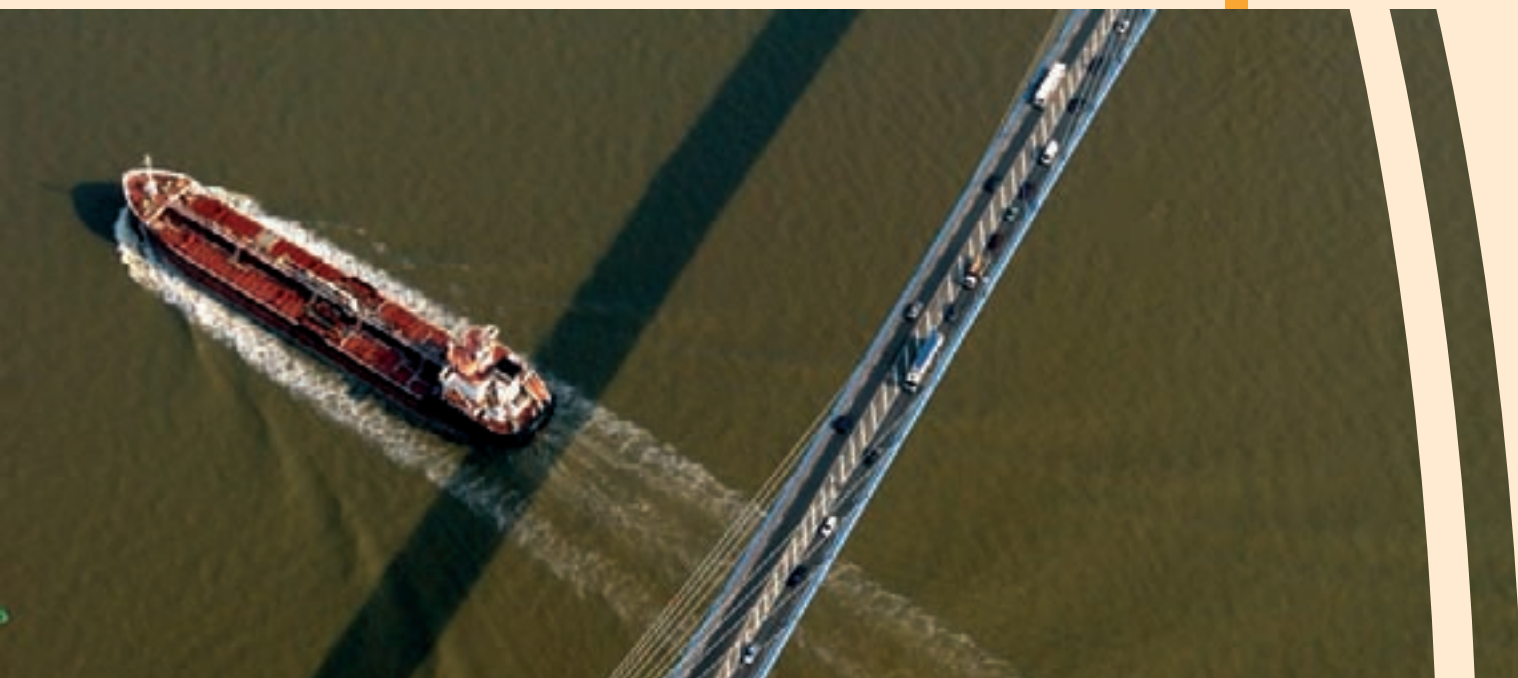
S'articulant autour d'un échange et de réflexions associant l'État, les collectivités territoriales, les syndicats, les entreprises et les associations, cette démarche a eu pour but de définir un plan d'actions en faveur de l'environnement, d'un développement et d'un aménagement durables.

La première phase a été consacrée au dialogue et à l'élaboration des propositions d'action au sein de six groupes de travail. Les transports ont résolument été placés au cœur du débat et ont été traités au sein du premier groupe de travail « lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie ».

Ces six groupes, associant plus de trois cents participants, ont remis leurs propositions à la fin du mois de septembre 2007. Tenue au cours de la première quinzaine du mois d'octobre, la deuxième phase du Grenelle a consisté en une consultation des publics selon quatre modalités distinctes :

- débats sans vote au Parlement : le 3 octobre à l'Assemblée nationale et le 4 au Sénat ;
- dix-neuf réunions en région (métropole et outre-mer) avec plus de 15 000 participants. Celle des Pays de la Loire s'est tenue le 10 octobre 2007 à Laval ;
- huit forums internet, totalisant plus de 300 000 visites, et près de 11 000 contributions publiées ;
- vingt-huit conseils et comités consultés (dont le Conseil national des transports et le Conseil national de l'air), nonobstant les partis et fondations politiques.

Lors de la troisième phase, ces préconisations et mesures ont été discutées lors de tables rondes conclusives qui ont permis de dégager les grands



axes d'action pour l'ensemble des thématiques. Ce sont les 273 engagements de ces tables rondes qui dessinent un nouveau modèle de développement pour notre pays et fixent le cap à suivre: celui d'un développement durable, compatible avec les défis environnementaux qui se posent à notre époque. Concernant la thématique «mobilité et transports», **dix mesures opérationnelles** ont été retenues.

Pour avancer dans la concrétisation des conclusions du Grenelle de l'Environnement, une quatrième phase a été lancée à la fin de l'année 2007. Trente-trois chantiers opérationnels ont ainsi à proposer les voies et moyens d'une application concrète des engagements pris. Quatre d'entre eux concernent directement les transports:

- chantier 5: « transports multimodaux de marchandises »;
- chantier 6: « LGV, réseau classique »;
- chantier 7: « transports urbains et périurbains »;
- chantier 8: « développement industriel véhicules performants ».

Un projet d'exposé des motifs relatif à la loi de programmation du Grenelle de l'environnement, dite loi Grenelle 1 a été présenté en avril 2008. Le chapitre 3 de ce document est consacré aux transports:

- l'article 9 fixe un objectif de réduction de 20% en 2020 des émissions de gaz à effet de serre, définit ce qu'est une politique durable des transports et rappelle la moindre priorité dorénavant donnée au transport par route tant pour les transports de personnes que pour les transports de marchandises;
- l'article 10 décrit, pour les transports de marchandises, la primauté donnée au rail ainsi qu'aux capacités portuaires et fluviales, et annonce la création d'une taxe kilométrique sur les poids lourds;
- l'article 11 détaille, pour les transports de voyageurs, les mesures prises pour favoriser le rail par rapport à la route et l'avion; ces différents modes auront à réduire nuisances sonores, pollutions et consommations énergétiques;
- l'article 12 traite des transports urbains et périurbains et propose des mesures destinées d'une part à améliorer les performances environnementales et énergétiques des automobiles, d'autre part à accélérer le renforcement des transports collectifs urbains;
- enfin, l'article 14 traite du schéma national des infrastructures des transports, de l'observatoire des transports et de l'information du Parlement.

Naturellement, la Région des Pays de la Loire souscrit à ces grandes orientations qui sont en cohérence avec les actions retenues dans le Schéma régional des infrastructures et des transports.





# Le Schéma régional des infrastructures et des transports



## La priorité régionale : le développement du ferroviaire

Les dix-sept axes stratégiques présentés précédemment n'ont volontairement pas été hiérarchisés. Pour autant, leur intitulé et leur contenu montrent que la Région des Pays de la Loire a souhaité promouvoir et privilégier les modes de transport alternatifs à la route et les pratiques de mobilité en phase avec les nouvelles exigences d'un développement plus durable.

La répartition des investissements par mode de transport qui figure ci-dessous montre quant à elle que la priorité est clairement donnée au mode ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises; **le ferroviaire concentre ainsi 62 % des 10 milliards d'euros d'investissement du projet, soit 6 milliards d'euros.**

Cette volonté de la Région d'accentuer encore un peu plus le développement du ferroviaire s'inscrit à la fois dans :

- des actions globales, qui sont susceptibles de concerner l'ensemble du territoire ligérien, telles que la mise en œuvre du cadencement, le développement des services régionaux de voyageurs en adéquation avec les besoins de déplacements (fréquences et amplitudes horaires), le renouvellement du parc ferroviaire (avec du matériel plus moderne et plus capacitaire)...
- mais aussi des actions territorialisées, liées principalement au niveau de service actuel des infrastructures ferroviaires; ces actions pourront concerner une modernisation, voire une électrification, d'un axe ferroviaire compte tenu des besoins de déplacements et de transports (actuels et futurs) à satisfaire.

Il faut en outre rappeler que de nombreuses mesures consacrées au mode ferroviaire, ou même au soutien du développement des transports collectifs, n'ont pas encore été chiffrées dans le SRIT car elles nécessitent préalablement l'engagement d'études approfondies qui permettront d'estimer les investissements nécessaires ou qu'elles relèvent de mesures d'exploitation qui n'ont pas encore été estimées. In fine, la part du ferroviaire dans le SRIT devrait encore croître.

Concernant la route, ce mode reste pour la Région des Pays de la Loire une composante essentielle dans la vie économique régionale et pour la mobilité quotidienne de nombreux Ligériens. Pour les infrastructures projetées qui figurent légitimement dans le projet de SRIT le plus souvent pour des raisons de sécurité ou de congestion, et dont la maîtrise d'ouvrage ne relève pas des compétences régionales, leur mise en œuvre sera menée dans le cadre d'une démarche contractuelle. Ainsi, en fonction de l'intérêt des projets identifiés et en fonction des orientations budgétaires fixées par l'Assemblée régionale, une participation financière de la Région des Pays de la Loire pourrait être envisagée, même si l'opération ne relève pas de sa compétence; elle sera précisée dans le cadre d'une programmation pluriannuelle qui sera élaborée avec les maîtres d'ouvrage concernés et phasée en fonction de l'évolution des contraintes de l'environnement budgétaire et financier de la Région.

Coût total approximatif	environ 10 000 M€
Fer	62,0 %
Route	31,2 %
Aérien	5,5 %
Mer	1,3 %

## Horizons de mise en œuvre des actions du SRIT

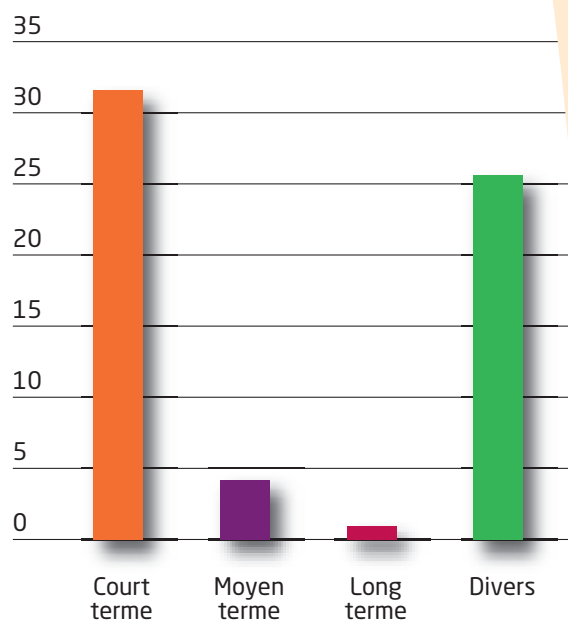
Les différentes actions et opérations constituant le SRIT sont déclinées selon trois horizons de mise en œuvre :

- un horizon à court terme d'ici à 2013 ;
- un horizon à moyen terme entre 2013 et 2020 ;
- un horizon à long terme entre 2020 et 2030.

L'histogramme ci-contre dresse une synthèse sur les horizons de mises en œuvre des actions retenues.

Ce phasage dans le temps sera bien évidemment affiné et défini précisément avec les partenaires concernés lors de la programmation pluriannuelle, notamment en ce qui concerne les projets routiers, au regard des orientations budgétaires fixées par l'Assemblée régionale.

**Répartition des horizons de mises en œuvre des actions**



## Nomenclature utilisée

Les pages suivantes sont consacrées à la présentation détaillée du scénario final. Celui-ci se décompose donc en 17 axes stratégiques, allant de la lettre A à Q. Il convient de souligner à ce sujet que cette dénomination ne doit pas être assimilée à une hiérarchisation. Elle est utilisée pour faciliter la lecture et pour repérer plus aisément les actions.

Les 17 axes constituent donc des chapitres, qui sont chacun introduits par un texte visant à donner la « philosophie » de l'axe en question. A l'intérieur de ces chapitres apparaissent les actions qui sont présentées sous forme de fiches. Celles-ci reprennent systématiquement la même structure et comprennent :

- un titre qui énonce l'action (exemple : « B1. Promouvoir les relations interrégionales en transports collectifs »);
- une première subdivision qui précise le type de l'action (« Infrastructure », « Service » ou « Études »);
- une seconde subdivision qui indique le ou les modes concernées (« Route », « Fer », « Transports collectifs », « Aérien », « Mer », « Fluvial » « Tous modes »);
- un paragraphe intitulé « Présentation de la problématique » qui a une fonction introductive;
- un paragraphe présentant les caractéristiques de l'action ou des opérations qui en découlent, à savoir :
  - une description concrète de l'action ou de l'opération,
  - l'énoncé des principaux acteurs concernés,
  - l'horizon de mise en œuvre : « court terme », « moyen terme » ou « long terme ». Pour certaines opérations déjà enclenchées, un état d'avancement est, dans la mesure du possible, indiqué,
  - un coût estimatif de l'action ou de l'opération dans son intégralité. Ces estimations ont été communiquées par les différents maîtres d'ouvrage concernés,
  - un niveau d'engagement de la Région des Pays de la Loire, qui se présente sous la forme d'un symbole, dont voici la signification :



La Région considère l'action ou l'opération comme répondant aux enjeux stratégiques identifiés dans le SRIT.



La Région agit sur les interlocuteurs directement en charge de l'action ou de l'opération (incitation, lobbying...).



La Région participe à l'action ou à l'opération qui est pilotée par un ou plusieurs partenaires.

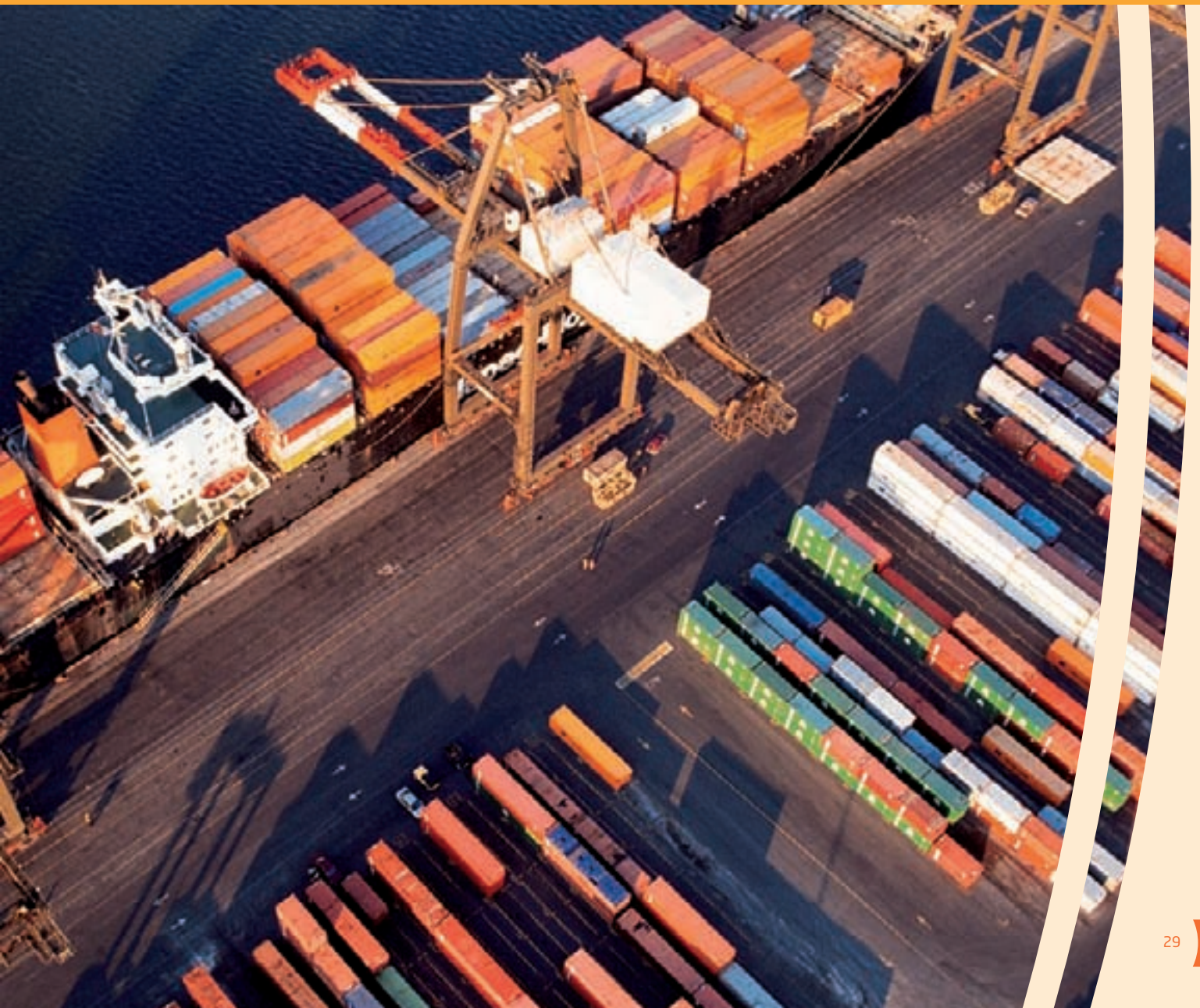


La distinction en deux niveaux est liée au degré d'intérêt de la Région; ainsi, d'un réseau ferroviaire de qualité découle la capacité de la Région à proposer, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, un service de qualité (fréquence, confort...).



La Région est pilote de l'action ou de l'opération.

# Présentation des actions



## A. Soutenir la réalisation de grands projets d'intérêt national

**M**ême si la région des Pays de la Loire bénéficie aujourd'hui d'un réseau d'infrastructures dense, sa situation périphérique à l'ouest de l'Europe l'oblige à être particulièrement vigilante sur la qualité de ses connexions aux principaux réseaux d'infrastructures de niveau européen, qu'ils soient routiers, ferroviaires, aériens et même maritimes.

Au sein d'une Europe dont le centre de gravité se déplace progressivement vers l'est, l'attractivité et le maintien du dynamisme des Pays de la Loire dépendra en partie de la qualité de ses liaisons avec le reste de l'Europe.

L'amélioration des liaisons existantes et, au-delà, la réalisation de grands projets d'infrastructures à l'horizon 2020-2030 sont donc capitales pour le développement des Pays de la Loire. Plusieurs projets, dont la réalisation a été confirmée par l'État, concernent ainsi notre région<sup>1</sup>. A n'en pas douter, ces projets constituent autant d'opportunités de mieux ancrer les Pays de la Loire dans l'espace européen et dans l'économie mondiale :

- l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes ;
- la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire ;
- le barreau d'interconnexion ferroviaire au sud de l'Île-de-France ;
- l'A831 entre Fontenay-le-Comte et La Rochelle ;

- les autoroutes de la mer ;
- la voie ferrée Centre Europe Atlantique ;
- la route Centre Europe Atlantique.

En réaffirmant dans le Schéma régional des infrastructures et des transports son soutien à l'ensemble de ces projets majeurs, essentiels pour le développement futur de son territoire, la Région des Pays de la Loire entend contribuer au renforcement de son accessibilité aux grands réseaux de transport européens. Il s'agit ainsi de permettre aux Ligériens d'atteindre plus facilement et plus rapidement les grandes métropoles françaises et européennes tout en contribuant à faciliter le transport de marchandises entre les principaux pôles économiques régionaux et le reste de l'Europe.

Elle souhaite se positionner comme un partenaire actif et attentif pour garantir l'avancement de ces projets dont la plupart sont aujourd'hui entrés dans des phases d'études clés.

<sup>1</sup> L'État a ainsi confirmé la réalisation de ces projets au cours du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 et du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) du 14 octobre 2005.

# A1. Soutenir la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes

## INFRASTRUCTURE AÉRIEN

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

L'aéroport actuel de Nantes-Atlantique arrivera bientôt à saturation avec ses deux millions de passagers annuels et les trois millions prévus dans moins de dix ans. Par ailleurs, le développement de son activité sera largement contraint par le cadre réglementaire qui évolue dans le sens d'une protection accrue des populations contre le bruit.

Dès lors, la solution d'un transfert de cet aéroport a été choisie afin d'anticiper les enjeux de développement de cet équipement clé à l'échelle du « Grand Ouest ». Le nouvel aéroport aura ainsi pour principaux objectifs de :

- renforcer la sécurité et limiter les nuisances sonores liées au survol de l'agglomération nantaise ;
- contribuer au désenclavement de la façade ouest-européenne en rapprochant par une desserte aérienne adaptée la métropole Nantes-Saint-Nazaire, les régions Pays de la Loire et Bretagne, le Grand Ouest et la façade atlantique des grandes métropoles nationales et européennes ;
- répondre, dans le temps, à l'évolution du trafic et permettre le développement économique des régions concernées.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Il s'agit pour la Région de continuer à soutenir et à participer à la réalisation de cet aéroport du Grand Ouest, dont l'implantation se fera sur le site de Notre-Dames-des-Landes, à 20 kilomètres au nord de Nantes et 80 kilomètres au sud de Rennes.

#### Principaux acteurs concernés

État, collectivités regroupées au sein du Syndicat mixte d'études de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes, acteurs socio-économiques (CESR, CCI...).

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

L'enquête d'utilité publique a eu lieu à la fin de l'année 2006. La commission d'enquête publique a émis un avis favorable assorti de 4 recommandations et 4 réserves. La DUP a été signée le 9 février 2008.

#### Coût estimatif global

Environ 500 M€ hors dessertes routières (valeur 2006, source : dossier d'enquête publique).

#### Engagement de la Région





## A2. Participer à la mise en œuvre de la LGV Bretagne-Pays de la Loire

### INFRASTRUCTURE FER

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé par décret du 1<sup>er</sup> avril 1992, le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire constitue le prolongement de la ligne à grande vitesse mise en service en 1989 depuis Connerré (situé à 20 kilomètres à l'est du Mans) vers Nantes et Rennes.

Il permettra de réduire considérablement les distances entre le Grand Ouest et Paris, favorisant ainsi l'ouverture des régions Bretagne et Pays de la Loire vers les autres régions françaises et les principales métropoles européennes. Les gains en temps de parcours seront substantiels : 37 minutes entre Paris et Rennes avec un temps de parcours passant à 1h30 environ, 22 minutes sur les liaisons à partir de Laval et 8 minutes sur les liaisons à partir de Sablé-sur-Sarthe, Angers, Nantes et au-delà.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

La Région des Pays de la Loire continuera à participer à ce projet de LGV qui consiste à créer une ligne nouvelle de 182 kilomètres (48,5 km en

Ile-et-Vilaine, 59 km en Mayenne et 74,5 km en Sarthe), auxquels s'ajoutent le barreau de Sablé-sur-Sarthe et les raccordements de Laval, La Milesse (Le Mans ouest) et Connerré (Le Mans est) pour une longueur de 32 km environ, soit au total 214 km de ligne nouvelle.

##### Principaux acteurs concernés

État, RFF, SNCF, collectivités territoriales (telles les Régions Pays de la Loire et Bretagne).

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

L'enquête publique a été réalisée en 2006 et le projet a été déclaré d'utilité publique le 26 octobre 2007. Le démarrage des travaux est prévu pour 2009 avec une mise en service envisagée fin 2012-début 2013.

##### Coût estimatif global

2375 M€ (valeur septembre 2004, source : RFF). Ce montant figurant dans le dossier d'enquête publique est évalué à environ 3 milliards d'euros (euros courants).

##### Engagement de la Région





## A3. Agir en faveur de la réalisation de l'interconnexion TGV au sud de l'Ile-de-France

### INFRASTRUCTURE FER

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les TGV jonctions qui relient les régions de la façade atlantique – en particulier la région des Pays de la Loire – au nord et au sud-est de la France (et bientôt à l'est) utilisent aujourd'hui une ligne ferroviaire classique de la grande ceinture entre Valenton et Massy (au sud de Paris) sur laquelle circulent des RER sur la ligne C et des trains de fret. Cette situation dégrade fortement la qualité de service et limite le développement des trafics TGV d'interconnexion.

Pour y remédier, deux projets sont envisagés à des horizons temporels différents :

- à court terme, l'aménagement de l'itinéraire existant « Massy-Valenton » (d'une longueur de 19 km, actuellement en voie unique en deux points, à la sortie de la gare de Massy et au niveau du poste d'Orly). L'enjeu de ce projet réside surtout dans le gain attendu en termes de régularité de l'ensemble des circulations (TGV, RER Transilien et fret) ;

- à plus long terme, la réalisation d'un nouveau barreau entre la LGV Atlantique et la LGV d'interconnexion existante localisée à l'est de Paris afin de répondre aux perspectives de croissance du trafic TGV province-province. Ce projet contribuera notamment à assurer le développement à long terme des liaisons TGV qui empruntent la LGV Atlantique, en augmentant la capacité et la qualité de service et en renforçant notamment l'ouverture de la région des Pays de la Loire vers l'Europe.

#### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

##### MENER À TERME L'AMÉNAGEMENT DE L'ITINÉRAIRE EXISTANT « MASSY-VALENTON »

#### Description

La Région des Pays de la Loire va continuer d'apporter son soutien à cette première opération pour laquelle un financement de la Région des Pays de la Loire a déjà été acté. Elle consiste



à supprimer le croisement et les cisaillements à niveau du tronc commun côté Orly en créant une dénivellation souterraine sur le secteur Orly-Les Saules et à aménager les embranchements à 2 voies. L'objectif est de fluidifier l'écoulement du trafic en supprimant des croisements à niveau entre les trains, mais aussi d'augmenter le nombre de TGV (qui pourrait être multiplié par 2, soit 20 rames environ) circulant sur cet axe. Le gain de temps pour les TGV sera limité (3 minutes), l'enjeu étant avant tout un gain au niveau de la régularité.

#### Principaux acteurs concernés

État, RFF, RATP, Régions Ile-de-France, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine, Centre et Poitou-Charentes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme. L'avant-projet a été approuvé le 7 novembre 2003.

Compte tenu des demandes de protections acoustiques complémentaires, le lancement de l'opération a été décalé; une mise en service peut être attendue au plus tôt en 2010.

#### Coût estimatif global

91 M€ HT (valeur 2003, source: RFF).

#### Engagement de la Région



### AGIR EN FAVEUR DE LA RÉALISATION D'UN NOUVEAU BARREAU ENTRE LA LGV ATLANTIQUE ET LA LGV D'INTERCONNEXION EXISTANTE LOCALISÉE À L'EST DE PARIS

#### Description

Ce projet figure parmi les opérations programmées à long terme évoquées lors du CIADT du 18 décembre 2003 et est également inscrit dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France approuvé en février 2007. Il consiste à créer une nouvelle section de 15 km environ (longueur *a minima*) qui serait réalisée principalement en souterrain et où les trains pourraient circuler à une vitesse de l'ordre de 200-220 km/h. Le projet pourrait comprendre la réalisation d'une gare nouvelle desservant l'aéroport d'Orly.

#### Principaux acteurs concernés

A déterminer.

#### Horizon de mise en œuvre

Long terme. Le projet en est au stade des études fonctionnelles. Ces premières études ont été inscrites au contrat de projets Ile-de-France 2007-2013.

Sa mise en service ne peut être escomptée avant quinze ou vingt ans.

#### Coût estimatif global

Le coût de ce projet dépasserait 1 000 M€. Il n'y a cependant pas d'estimations précises à ce jour.

#### Engagement de la Région



## A4. Participer à la réalisation de l'A831 entre Fontenay-le-Comte et La Rochelle

### INFRASTRUCTURE ROUTE

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le principe d'une liaison entre Sainte-Hermine, en Vendée, et La Rochelle, en Charente-Maritime, inscrit au Schéma directeur routier national de 1988, avait été abandonné en octobre 1994 au vu des problèmes environnementaux soulevés dans la traversée du Marais poitevin. Le choix a alors été fait d'y substituer le principe d'une autoroute concédée, l'A831 reliant l'A83 au niveau de Fontenay-le-Comte à l'A837 au niveau de Rochefort. Cette nouvelle liaison autoroutière permettra de répondre à trois fonctions principales :

- amélioration du transit Nord-Sud (l'A831 constitue un maillon de l'autoroute des Estuaires et permettra de relier directement Nantes à La Rochelle et Bordeaux);
- désenclavement de la façade maritime, desserte du littoral, et renforcement de l'activité touristique;
- amélioration des échanges locaux entre la Vendée et la Charente-Maritime.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

Le projet consiste à créer une nouvelle infrastructure de 63 km de type autoroutier (2x2 voies) dont 14,5 km en Vendée.

##### Principaux acteurs concernés

État, Régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes, Départements de Vendée et de Charente-Maritime.

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

La déclaration d'utilité publique a été signée le 12 juillet 2005 et le dossier d'avis d'appel à candidatures pour la recherche d'un concessionnaire est paru début 2007. La procédure de consultation a été suspendue suite aux travaux menés dans le cadre du Grenelle de l'environnement. La décision de poursuivre ce projet devra être prise lors d'un prochain CIACT.

##### Coût estimatif global

560 M€ TTC (valeur juillet 2002).

##### Engagement de la Région



# A5. Favoriser le développement des autoroutes de la mer

## ☒ SERVICE ☒ MER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

A la suite du rapport du sénateur de Richemont sur le cabotage maritime publié mi-2003 préconisant le développement du transport maritime de courte distance, et en particulier le principe d'autoroutes de la mer, le CIADT du 18 décembre 2003 a acté le principe de développer deux lignes maritimes d'intérêt général : l'une sur la façade méditerranéenne, l'autre sur la façade atlantique dite trans-Gascogne qui relierait l'estuaire de la Loire et Bilbao (les ports de Bordeaux et de La Rochelle pouvant également être associés).

L'objectif annoncé de ces lignes est d'offrir un niveau de service suffisant en termes de régularité, de vitesse et de fiabilité, pour détourner les transporteurs routiers des autoroutes terrestres. Un service d'autoroute de la mer consiste à transporter sur moyenne distance des véhicules routiers, avec ou sans conducteur, avec un service régulier (plusieurs départs par jour). Ce sont les transporteurs routiers qui font le choix d'emprunter l'autoroute de la mer et l'originalité de ce type de projet consiste dans le fait qu'il n'y a pas de contrat de transport maritime, l'emprunt du maillon maritime se faisant dans les mêmes conditions qu'un maillon autoroutier, avec passage d'une barrière de péage.

Deux dispositifs communautaires promeuvent les autoroutes de la mer :

#### 1. Le programme Marco Polo II

Doté de 400 millions d'euros pour la période 2007-2013, le programme Marco Polo II vise à décongestionner le trafic terrestre de marchandises, à rendre les systèmes de transport plus respectueux de l'environnement et à promouvoir l'intermodalité dans l'UE, en soutenant le transport maritime de courte distance, le rail et la navigation intérieure. Un des volets du programme concerne spécifiquement la mise en place d'autoroutes de la mer.

Les aides pour les autoroutes de la mer dans ce cadre répondent aux principes suivants :

- postulants : entreprises ;
- financement axé sur l'aide au démarrage pour les services, et les infrastructures « auxiliaires » ;
- taux de financement maximum : 35 %.

A la suite d'une récente évaluation du programme Marco Polo I (2003-2006), la Commission européenne a décidé d'améliorer certains aspects du programme afin de le rendre plus attractif pour les entreprises. Elle invite par conséquent toutes les structures intéressées par ce programme à participer à cette consultation publique pour partager leurs expériences et aider la Commission à améliorer le programme dès 2009.

Un appel à projets a été lancé en 2008 (entre février et avril).

#### 2. Les Réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)

Les financements RTE-T pour les projets d'autoroutes de la mer répondent aux principes suivants :

- postulants : États membres ;
- financement axé sur les infrastructures et l'aide au démarrage pour les frais d'investissement ;
- taux de financement maximum de 20 % pour les projets et de 50 % pour les études ;
- financement de 310 millions pour 2007-2013, pour financer les études et travaux sur un budget total de 8 milliards pour les RTE-T sur la même période.

En 2008, l'appel à projets annuel communautaire autoroute de la mer est lancé dans le cadre des RTE-T (le 25 avril 2008). Les gouvernements nationaux souhaitant déposer des projets autoroutes de la mer auront jusqu'au 20 juin 2008 pour le faire. L'enjeu est donc d'accompagner les porteurs de projets pour finaliser leur projet, en cohérence avec les critères de l'appel à projets.

Dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport, le vademecum sur les autoroutes de



la mer précise que les projets d'autoroute de la mer doivent être proposés par au moins deux États membres. Il convient donc de soumettre une proposition conjointe signée par deux représentants mandatés par des États membres; dans le cas contraire, l'aide communautaire ne peut être accordée.

Ainsi, une Commission intergouvernementale franco-espagnole, chargée d'élaborer la sélection des projets a été mise en place en 2007. L'appel à projets franco-espagnol a été donc lancé en 2007, dans la perspective de créer et d'exploiter une ou plusieurs autoroutes de la mer entre des ports français et espagnols. L'objectif affiché était de transférer entre 100 000 à 150 000 poids lourds par an sur le mode maritime.

La Commission intergouvernementale devait sélectionner un projet et le présenter à la Commission européenne, pour un financement communautaire (il y a donc une double sélection, une première par les États membres, une seconde par la Commission européenne).

Le projet autoroute de la mer trans-Gascogne (Montoir - Bilbao) n'a pas pu être présenté dans le cadre de cet appel à projets, compte tenu des difficultés à faire émerger un consortium privé pour piloter le projet (critère incontournable de l'appel à projets).

Si d'autres projets avaient été pressentis, le sommet franco-espagnol de janvier n'a pas permis de faire émerger un choix.

#### **Avenir de la politique communautaire sur les autoroutes de la mer**

Une consultation publique sur la réforme des lignes directrices RTE-T sera lancée prochainement dans le cadre de la publication du livre vert fin 2008.

### **CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION**

#### **Description**

Concernant la façade atlantique, des projets peuvent être présentés dans le cadre des appels à projets RTE-T et Marco Polo.

L'association communautaire de l'estuaire de la Loire (soutenue par la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique, les communautés d'agglomération de Nantes et de Saint-Nazaire, le Port de Nantes - Saint-Nazaire) a mandaté une équipe projet pour le montage des dossiers.

#### **Principaux acteurs concernés**

Port de Nantes - Saint-Nazaire, Union européenne, Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, la Carene et la Cun, partenaires privés.

#### **Horizon de mise en œuvre**

Court terme.

#### **Coût estimatif global**

Le projet d'autoroute de la mer bénéficiera de fonds publics, privés et de financement européen, s'il est retenu par les instances communautaires.

Le budget français prévu pour 2007 via l'AFITF était de 41 M€ pour l'ensemble des autoroutes de la mer et l'aide au démarrage de lignes maritimes courte distance.

#### **Engagement de la Région**



## A6. Soutenir la réalisation de la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

### INFRASTRUCTURE FER

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) doit permettre de relier de façon efficace la façade atlantique (Nantes) à la Bourgogne et au Sud-Est, en s'appuyant sur les infrastructures actuelles qui seraient améliorées.

Ce projet a été initialement envisagé afin de développer l'*hinterland* du port de Nantes-Saint-Nazaire vers l'est (Bourgogne notamment). Il apparaît aussi aujourd'hui comme une alternative au passage par Paris (Massy) pour le trafic voyageurs entre le réseau atlantique et le réseau sud-est.

L'itinéraire à l'est de Nevers n'ayant pas encore été décidé, la VFCEA s'inscrira en intégralité (si choix vers Lyon) ou partiellement (si choix vers la Bourgogne) dans le projet de modernisation de l'axe Nantes-Lyon, inscrit au CIADT 2003.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

Le projet de VFCEA consiste en une amélioration des infrastructures existantes avec en particulier son électrification de bout en bout.

Pour la section Tours-Vierzon, les travaux d'électrification, inscrits au contrat État-Région 2000-2006 et reportés pour partie dans le CPER 2007-2013, sont en cours et devraient être achevés en 2008.

Pour le tronçon Bourges-Saincaize, les études pour l'électrification sont en cours. La réalisation des travaux est prévue pour 2009-2013.

Les modalités de la jonction avec la ligne Paris-Lyon-Marseille (c'est-à-dire après Saincaize) ne sont pas encore arrêtées. Trois variantes sont envisagées :

- via Saint-Germain-des-Fossés et Roanne. Cette variante pose des problèmes de rampe (rampe des Sauvages près de Roanne) et la Région Rhône-Alpes n'a pas inscrit cet axe parmi ses priorités en termes de modernisation (elle est toutefois prête à financer des études préalables);
- via Moulins et Digoin;
- via Nevers et Montchanin.

##### Principaux acteurs concernés

Union européenne, État, RFF, Régions Bretagne, Pays de la Loire, Centre, Bourgogne, Auvergne, Rhône-Alpes.

##### Horizon de mise en œuvre

Court-moyen terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région





## A7. Soutenir l'aménagement de la route Centre Europe Atlantique (RCEA)

### INFRASTRUCTURE ROUTE

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La route Centre Europe Atlantique (RCEA) est une grande liaison transversale est-ouest destinée à ouvrir la façade atlantique vers le sillon rhodanien et le réseau autoroutier de l'Est de la France. Elle se compose d'une succession de voies de qualité variée (autoroutes, voies à caractères autoroutiers, nationales à 1 ou 2 voies...) et peut être schématisée de la manière suivante :

- au centre, la route correspond à un tronçon qui relie La Souterraine à Paray-le-Monial (RN145, A71, RN79) ;
- à l'est, la route se sépare en deux branches, une à l'est vers Mâcon puis les Alpes du nord et l'Italie, une autre au nord-est vers Chalon-sur-Saône en direction de l'Est de la France et l'Allemagne ;
- à l'ouest, la route se sépare aussi en deux branches, une au sud-ouest vers Saint-Junien puis Angoulême et Bordeaux, une autre au centre-ouest vers Bellac puis Poitiers et Nantes.

La poursuite de l'aménagement de la RCEA, portant en particulier sur la mise à 2x2 voies des nationales existantes, a été réaffirmée lors du CIADT du 18 décembre 2003.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

L'aménagement de la RCEA sur le territoire ligérien (RN249) est aujourd'hui achevé, à l'exception de la réalisation ou la finition des échangeurs dénivelés différés et de la mise à 2x2 voies du barreau sud de Cholet. En outre, il importe que la Région des Pays de la Loire et ses partenaires suivent avec attention la réalisation des autres tronçons afin d'améliorer les liaisons routières entre les Pays de la Loire et les régions du centre de la France et du couloir rhodanien.

##### Principaux acteurs concernés

État (maître d'ouvrage des aménagements qui restent à réaliser sur le territoire ligérien).

##### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région



## B. Renforcer l'accessibilité aux régions limitrophes

Le diagnostic a mis en évidence l'importance des relations, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises, entre les Pays de la Loire et les régions voisines, et tout particulièrement avec la Bretagne.

Le renforcement des liens et le développement d'une dynamique territoriale du Grand Ouest passe nécessairement par le renforcement des infrastructures mais également des services sur ces liaisons stratégiques, notamment entre les principales métropoles et agglomérations ligériennes et les métropoles voisines.

Concernant le **réseau ferroviaire**, aujourd'hui principalement structuré autour de l'axe Le Mans - Angers - Nantes - Saint-Nazaire, les liaisons transversales méritent d'être valorisées. Pour atteindre cet objectif, les actions porteront donc sur :

- l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Nantes et Rennes qui présente un fort potentiel, mais qui doit aussi être complétée par un travail sur l'infrastructure. Les réflexions initiées dans le cadre du projet de l'aéroport du Grand Ouest et de sa desserte ferroviaire devront être poursuivies ;
- la modernisation de la liaison Nantes - La Roche-sur-Yon - Bordeaux ;
- la définition d'un niveau de service sur la liaison Caen - Le Mans - Tours, en adéquation avec les besoins de déplacement, qui passe avant tout par une concertation entre l'État et les trois régions concernées. Il s'agira de

déterminer les améliorations qui peuvent être envisagées tant sur l'infrastructure que sur les dessertes ;

- l'amélioration de la liaison InterLoire (Nantes - Angers - Tours), créée en 1994, et dont le succès conduit à envisager une intensification de offre.

Concernant le **réseau routier**, la plupart des liaisons interrégionales sont aujourd'hui de qualité. Il est cependant nécessaire de les conforter et certaines d'entre elles méritent d'être modernisées et améliorées. La Région apportera son soutien pour conforter ces liaisons routières interrégionales qu'elle a identifiées comme structurantes à l'occasion des travaux d'élaboration du SRIT.





# B1. Promouvoir les relations interrégionales en transports collectifs

INFRASTRUCTURE / SERVICE / ÉTUDES → FER

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

En dépit d'un maillage ferroviaire important entre les Pays de la Loire et les réseaux ferrés des régions voisines, les liaisons ferroviaires interrégionales sont aujourd'hui, pour certaines d'entre elles, peu attractives. Cette situation peut résulter d'une mauvaise qualité de l'infrastructure et/ou d'une offre de transport peu attractive.

Or, le diagnostic a permis de mettre en évidence l'importance des échanges entre les Pays de la Loire et les régions voisines, en particulier avec la Bretagne, aussi bien en ce qui concerne le mode routier que ferroviaire. Par conséquent, la Région des Pays de la Loire souhaite valoriser l'ensemble des liaisons interrégionales en partenariat avec les régions limitrophes.

## CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

### AMÉLIORER LA DESSERTE FERROVIAIRE DE NANTES À RENNES

#### Description

Axe stratégique entre les deux principales métropoles régionales de l'Ouest, la liaison ferroviaire

Nantes-Rennes présente un fort potentiel de développement. Néanmoins l'offre n'est pas aujourd'hui satisfaisante, aussi bien en termes de fréquence que de temps de parcours (1h18 aujourd'hui entre Nantes et Rennes, équivalent à la route). Les difficultés d'accès aux gares principales de Rennes et surtout de Nantes viennent encore compliquer la situation.

Le renforcement et la modernisation de cet axe doivent être envisagés : augmentation-modification-adaptation de l'offre d'une part, mise en œuvre d'un nouveau matériel roulant d'autre part. Des tarifications attractives et interrégionales pourront également être proposées en complément de ces mesures.

#### Principaux acteurs concernés

Régions Bretagne et Pays de la Loire, SNCF.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## POURSUIVRE ET CONCRÉTISER LA RÉFLEXION SUR DE NOUVELLES LIAISONS FERROVIAIRES ENTRE LA BRETAGNE, NOTRE-DAME-DES-LANDES ET NANTES (cf. fiche M2)

### Description

Les études initiées dans le cadre du projet de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes ainsi que des réflexions menées entre les deux Régions pour améliorer les dessertes entre Nantes et Rennes ont été l'occasion d'engager une réflexion plus globale sur l'axe Nantes-Rennes pour qu'une amélioration sensible de cette liaison ferroviaire soit programmée tant à moyen qu'à long terme.

Des premières réflexions privilégient la création d'une ligne rapide Nantes-aéroport (principe d'une nouvelle section ferroviaire entre Massérac, à l'est de Redon, et Saint-Etienne-de-Montluc) se raccordant à la ligne classique Redon-Rennes qui serait alors modernisée. Mais les études restent à approfondir.

Les études simplifiées ont montré que cette infrastructure permettrait de relier Rennes à Nantes via l'aéroport en nettement moins d'une heure (permettant ainsi de concurrencer la voiture pour les déplacements pendulaires entre ces deux métropoles de l'Ouest) et de relier le sud-Bretagne à l'aéroport dans de très bonnes conditions de temps et de fréquence.

## MODERNISER LA LIAISON NANTES-BORDEAUX

### Description

La ligne ferroviaire Nantes-La Roche-sur-Yon-Les Sables-d'Olonne est actuellement en cours d'électrification avec une mise en service prévue fin 2008. Cette modernisation importante de l'infrastructure permettra de supprimer la rupture de charge en gare de Nantes, notamment pour les usagers des TGV en provenance de Paris et à destination de La Roche-sur-Yon et du littoral vendéen. Elle devrait aussi se traduire par la mise en place de matériel régional plus performant et plus respectueux de l'environnement et améliorera la qualité de la desserte du territoire vendéen.

La modernisation de l'infrastructure mériterait d'être poursuivie vers le sud au-delà de La Roche-sur-Yon en direction de La Rochelle et Bordeaux. Une refonte des dessertes est égale-

ment à envisager afin de mieux répondre aux besoins de déplacements des voyageurs.

Pour cela, une réflexion globale sur l'avenir de cette liaison doit être engagée tant pour les déplacements de personnes que pour le transport de marchandises.

### Principaux acteurs concernés

État, RFF, SNCF, Régions Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine, Départements de Vendée, Charente-Maritime et Gironde.

### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## AUGMENTER LA DESSERTE INTERLOIRE ENTRE NANTES, ANGERS ET TOURS

### Description

Créée en 1994, la desserte Interloire assure une liaison rapide (200 km/h) entre les principales métropoles et agglomérations de l'axe ligérien : Orléans, Tours, Saumur, Angers et Nantes.

Le succès qu'elle a rencontré depuis sa création et le potentiel de fréquentation dont elle semble disposer a priori au regard des chiffres de fréquentation incitent à engager une réflexion portant :

- sur le renforcement de l'offre ;
- sur le positionnement de l'offre (cadencement).

### Principaux acteurs concernés

Régions des Pays de la Loire et Centre, SNCF.

### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région





### AMÉLIORER LA LIAISON CAEN-LE MANS-TOURS

#### Description

Axe transversal assurant la liaison entre trois métropoles de trois régions différentes (Basse-Normandie, Pays de la Loire et Centre), l'axe Caen-Le Mans-Tours connaît des problèmes techniques récurrents qui se répercutent sur les performances de la ligne.

Pour y remédier, la Région Basse-Normandie a inscrit plusieurs opérations de modernisation dans son contrat de projets 2007-2013 et RFF prévoit le passage en signalisation automatique (BAPR) de la section Le Mans - Alençon en décembre 2009 et de la section Le Mans - Château-du-Loir en juin 2010.

Pour autant, une réflexion collective entre les trois régions concernées doit être poursuivie afin de définir, en adéquation avec les besoins de déplacement actuels et futurs, le niveau de service pertinent à mettre en œuvre sur cet axe. Cette réflexion visant à redynamiser cette liaison interrégionale portera à la fois sur le niveau de l'infrastructure et sur la qualité des dessertes.

#### Principaux acteurs concernés

État, RFF, SNCF, Régions Pays de la Loire, Basse Normandie et Centre.

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



### POUR SUIVRE ET CONCRÉTISER LA RÉFLEXION SUR LA RÉALISATION DE LA LIAISON RAPIDE ANGERS-LAVAL-RENNES

#### Description

En parallèle des réflexions et études engagées pour le prolongement de la LGV au-delà du Mans, l'idée d'une nouvelle liaison dénommée « Liaison rapide Angers-Laval-Rennes » a été proposée dès la fin des années 90. Ce projet consiste à compléter le raccordement de la LGV à la ligne classique par la réalisation d'une bretelle supplémentaire à hauteur de Sablé-sur-Sarthe, d'une longueur de 4 km environ.

Cette dernière liaison permettrait de mettre en place des liaisons régionales rapides entre Nantes et Angers, Laval et Rennes, dans le cadre de dessertes régionales à 220 km/h (ou TERGV), trains dont la particularité serait d'être équipés d'une signalisation embarquée pour circuler sur la LGV.

Cette opération permettrait notamment :

- de réduire fortement les temps de parcours pour les liaisons précédemment citées, du fait de la diminution de la distance parcourue (actuellement passage par Le Mans) et de l'augmentation de la vitesse (sur LGV) ;
- de renforcer l'attractivité du mode ferroviaire.

L'action consiste donc à poursuivre les réflexions préliminaires qui ont été engagées avec la réalisation d'une étude de faisabilité économique lancée en novembre 2007 par la Région des Pays de la Loire en lien avec les partenaires concernés par cette problématique (Région Bretagne, Départements de Mayenne et du Maine-et-Loire, Laval agglomération et Angers Loire Métropole, État, RFF et SNCF).

#### Principaux acteurs concernés

État, RFF, SNCF, Régions Pays de la Loire et Bretagne, Départements de la Mayenne, de la Sarthe, du Maine-et-Loire et de l'Ille-et-Vilaine, agglomérations d'Angers, Laval et Rennes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

Environ 60 M€.

#### Engagement de la Région



## B2. Conforter les liaisons routières interrégionales structurantes

### INFRASTRUCTURE ROUTE

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Grâce à la mise en place des volets routiers des contrats État-Région et des schémas routiers d'intérêt régional (programme d'investissement routier de la Région des Pays de la Loire consistant à participer au financement des opérations de modernisation des principaux axes routiers assurant notamment les liaisons entre les principaux pôles économiques de la région ou vers les agglomérations et métropoles des régions limitrophes), la qualité du maillage routier du territoire ligérien peut, à juste titre, être qualifiée de bonne aujourd'hui.

Les réflexions initiées dans le cadre de l'élaboration du Schéma régional des infrastructures et des transports ont été l'occasion de recenser les liaisons routières présentant un caractère stratégique au regard des enjeux définis à l'issue de la phase « diagnostic ». Parmi elles, figurent des liaisons interrégionales structurantes qui assurent la connexion entre les métropoles et agglomérations ligériennes et les principaux pôles des régions limitrophes.

Si la plupart d'entre elles ont d'ores et déjà été aménagées en routes express (2x2 voies), certaines restent encore aujourd'hui à aménager ou à moderniser.

#### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

##### AXE NANTES-VANNES: MISE À 2X3 VOIES DE LA RN165 ENTRE NANTES ET SAVENAY

#### Description

Les décrets des 18 octobre 1996 et 17 octobre 2001 ont prévu la mise aux normes autoroutières de la RN165 qui relie Nantes à la Bretagne sud. Aujourd'hui, la section Nantes-Savenay (qui assure également la liaison métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire) supporte un trafic très dense proche de la saturation (51 000 véhicules/jour). Le parti d'aménagement sur cette section consiste à aménager l'actuelle 2x2 voies en autoroutes à 2x3 voies. Dans le cadre du

contrat de plan État-Région 2000-2006, une première section a été mise à 2x3 voies entre Savenay et l'échangeur de la Croix-Blanche (intersection avec RD90). Dans le cadre de la poursuite de la mise aux normes autoroutières de cet axe, plusieurs opérations sont à réaliser en région des Pays de la Loire :

- la mise à 2x3 voies entre la bifurcation ouest de Nantes (axe Nantes vers Vannes et vers Saint-Nazaire) et l'échangeur de Tournebride (3,7 km);
- la mise à 2x3 voies entre Tournebride et Le Temple de Bretagne (7 km);
- la mise à 2x3 voies entre Le Temple de Bretagne et l'échangeur de la Croix-Blanche (7 km).

Les deux premières sont proposées pour une réalisation dans le cadre du PDMI dans la perspective de la mise en service de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes.

#### Principaux acteurs concernés

État (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

51 M€ pour les deux opérations proposées dans le cadre du PDMI (source : État).

Section Le Temple-de-Bretagne – échangeur de la Croix-Blanche : environ 40 M€ (estimation Setec).

#### Engagement de la Région

□□□□

### AXE NANTES-RENNES : INTÉGRATION DE LA RN137 DANS LE RÉSEAU AUTOROUTIER NATIONAL

#### Description

La RN137, qui assure la liaison entre les métropoles de Nantes et de Rennes, constitue également un maillon de l'autoroute des Estuaires, infrastructure nord-sud qui a vocation à relier les régions de la façade atlantique entre elles et à l'Europe.

Cette section de l'autoroute des Estuaires, aujourd'hui à 2x2 voies, doit faire l'objet de divers aménagements permettant son classement comme axe autoroutier.

#### Principaux acteurs concernés

État (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen et long terme.

#### Coût estimatif global

Environ 100 M€ (estimation Setec).

#### Engagement de la Région

□□□□

### AXE ANGERS-RENNES : MISE À 2X2 VOIES DE LA RD775 ENTRE ANGERS ET RENNES

#### Description

L'aménagement à 2x2 voies de l'axe Angers-Rennes (RD863 et RD775) est déjà engagé, mais certaines sections n'ont pas encore été réalisées. Cette opération consiste donc à finaliser la mise à 2x2 voies de cet axe dans sa partie ligérienne qui concerne les sections suivantes :

- La Membrolle - Le Lion d'Angers ;
- Pouancé - limite Ile-et-Vilaine ;

et réaliser la déviation de Vergonnes (entre la RD81 et la RD182) ainsi que le doublement de la déviation de Segré.

#### Principaux acteurs concernés

Département du Maine-et-Loire (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

61 M€ TTC (valeur 2005, source : Département 49).

#### Engagement de la Région

□□□□

### MODERNISER LA LIAISON ROUTIÈRE LE MANS-ORLÉANS > RD357 (EX-RN157)

#### Description

La RD357 (ex-RN157), entre Le Mans (Auvours) et la limite est de la Sarthe, supporte aujourd'hui un trafic qui se caractérise par un très fort taux de poids lourds (entre 15 et 20% voire 25% sur certaines sections, soit environ 2 000 PL/jour). L'ouverture future de l'A19 laisse présager une augmentation de ce trafic de transit depuis la Bretagne à destination du centre et du Sud-Est de la France.

Cet itinéraire est aujourd'hui le seul en Sarthe à ne pas être assuré par une autoroute. De fait, la traversée de nombreux pôles urbains (Bouloire et Saint-Calais en Sarthe) engendre de fortes nuisances subies par les riverains.

Divers aménagements sont donc envisagés pour améliorer la sécurité et réduire les nuisances, parmi lesquels la réalisation de la déviation de Saint-Calais et l'aménagement de plusieurs créneaux de dépassements.

#### Principaux acteurs concernés

Département de la Sarthe (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

Les études préliminaires ont été engagées en 2006.

#### Coût estimatif global

Environ 37 M€ TTC aux CE de juin 2005 (source : Département 72).

#### Engagement de la Région

□□□□

### AXE LAVAL-MAYENNE-ALENÇON (RN162 ET RN12)

#### Description

L'axe Laval-Mayenne-Alençon est constitué par la RN162 entre Laval et Mayenne et par la RN12 entre Mayenne et Alençon, axes dont la gestion a été conservée par l'État. Il joue un rôle évident dans la desserte du territoire du nord-est mayennais depuis la préfecture et l'A81 au sud, et permet de rejoindre le sud de la Basse-Normandie et l'A28 à Alençon.

Les aménagements envisagés pour la modernisation de cet axe consistent à mettre à 2x2 voies

avec statut de route express la section Laval-Mayenne. Au nord de Mayenne, il est prévu de contourner le principal pôle urbain, Pré-en-Pail.

Trois opérations sont connues à ce jour :

- réalisation d'un contournement de Pré-en-Pail et de Saint-Cyr-en-Pail sur la RN12 qui devrait permettre de fluidifier le trafic de transit, améliorant ainsi la sécurité des riverains ;
- réalisation du contournement est de Mayenne ;
- mise aux normes du créneau de Martigné.

#### Principaux acteurs concernés

État (maître d'ouvrage), Région des Pays de la Loire (financeur, dans le CPER 2000-2006, de la première tranche de la déviation de Moulay-Mayenne), Département de la Mayenne, Communauté de communes du Pays de Mayenne.

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

La mise en service de la 1<sup>re</sup> tranche de la déviation de Moulay-Mayenne est programmée à l'été 2008.

#### Coût estimatif global

Environ 90 M€ (estimation Setec pour les trois opérations précitées).

#### Engagement de la Région

□□□□

### AXE LAVAL-ERNÉE-SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT (MANCHE SUD)

#### Description

Itinéraire à vocation interrégionale, la RD31 relie la Basse-Normandie (Cherbourg et la Baie du Mont-Saint-Michel) aux Pays de la Loire et par extension à la Touraine et la région Centre. Cet itinéraire permet d'assurer la liaison entre l'A81 (Paris-Rennes) et l'A84 via Fougères. Elle constitue aussi l'épine dorsale du nord-ouest du département de la Mayenne en assurant la liaison avec le chef-lieu Laval. Cette route est l'itinéraire départemental qui supporte le trafic le plus élevé (12 000 véhicules/jour).

Le Département de la Mayenne a prévu, dans le cadre de son Schéma routier départemental,

la réalisation d'opérations qui permettront de finaliser les aménagements de cet axe dont :

- contournement de La Baconnière ;
- contournement d'Ernée.

#### Principaux acteurs concernés

Département de la Mayenne (maître d'ouvrage), Région des Pays de la Loire (financeur, dans le cadre du désenclavement urbain et rural, de la première tranche du contournement de la Baconnière).

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

Les travaux du contournement de la Baconnière ont débuté au printemps 2007.

#### Coût estimatif global

Environ 70 M€ pour les opérations précitées (source : Département 53 et estimation Setec).

#### Engagement de la Région

□□□□

### AXE LAVAL-TOURS : CONTOURNEMENT DE MESLAY-DU-MAINE (RD21)

#### Description

La RD21 permet d'assurer la desserte du sud-est du département et de relier la Mayenne au sud-Sarthe ainsi qu'à la région Centre. Elle supporte un fort taux de poids lourds.

Le Département de la Mayenne envisage, dans le cadre de son Schéma routier départemental, de sécuriser l'itinéraire par la réalisation d'un contournement de Meslay-du-Maine. Ce contournement routier serait à 2 voies (2x2 voies à terme) et ferait 5 km.

#### Principaux acteurs concernés

Département de la Mayenne (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

La DUP est attendue pour 2008.

#### Coût estimatif global

25 M€ TTC (valeur 2007, source Département 53).

#### Engagement de la Région

□□□□

### AXE LAVAL-TOURS: CONTOURNEMENT DE SABLÉ-SUR-SARTHE (RD 306)

#### Description

La RD 306 qui permet d'assurer les liaisons entre le sud-ouest de la Sarthe avec la Mayenne d'une part et vers la région Centre d'autre part connaît un trafic de près de 11 000 véhicules/jour (dont près de 17% de trafic poids lourds) de part et d'autre de la traversée de Sablé-sur-Sarthe et de 17 500 véhicules/jour sur la rocade aujourd'hui. De fait, la traversée de Sablé-sur-Sarthe engendre de fortes nuisances subies par les riverains.

Pour y remédier et favoriser les déplacements de transit, le Département de la Sarthe envisage la réalisation du contournement de Sablé-sur-Sarthe (par une 2 voies pouvant évoluer en 2x2 voies à terme) par l'ouest sur une longueur de 10 km.

La réalisation d'un barreau entre la RD306 et la RD309 (route du Mans) d'une longueur de 2,5 km est également envisagée.

#### Principaux acteurs concernés

Département de la Sarthe (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Court-moyen terme :

- contournement ouest : début des travaux envisagé en 2010 et mise en service en 2015 ;
- barreau RD 306-RD 309 : réalisation envisagée après 2015.

#### Coût estimatif global

40 M€ pour la première phase de 10 km et environ 8 M€ pour la réalisation des 2,5 km restants (source : Département 72).

#### Engagement de la Région

□□□□

### AXE ANGERS-POITIERS: MISE À 2X2 VOIES (RD748 ET RD761)

#### Description

Les RD748 et RD761, qui permettent d'assurer la liaison entre Angers et Poitiers ou Niort, ont été retenues dans le Schéma routier départemental 2006-2020 du Maine-et-Loire comme axes structurants à mettre à 2x2 voies. Certaines sections de cet axe ont d'ores et déjà été aménagées : Mûrs-Erigné - Brissac-Quincé et Louresse-Rochemenier - Doué-la-Fontaine. L'action consiste donc à réaliser les opérations suivantes :

- finalisation de la mise à 2x2 voies qui concerne la section Brissac-Quincé - Louresse-Rochemenier et qui comprend la réalisation de plusieurs contournements est envisagée ;
- mise à 2x2 voies de la RD938 entre Montreuil-Bellay et la limite des Deux-Sèvres.

Une coordination est prévue avec les départements concernés en Poitou-Charentes pour veiller à la cohérence des aménagements réalisés afin d'améliorer l'ensemble de l'itinéraire entre Angers et Poitiers - Niort.

#### Principaux acteurs concernés

Département du Maine-et-Loire (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

Environ 64 M€ (valeur 2005, source Département 49).

#### Engagement de la Région

□□□□



## C. Préserver / intensifier / renforcer les liaisons LGV depuis les principales métropoles ligériennes

La desserte des métropoles ligériennes par des TGV constitue aujourd'hui un atout considérable pour la région des Pays de la Loire. « L'effet TGV » est bien connu des différentes villes desservies : l'arrivée du TGV devient un levier majeur pour le développement économique et touristique. Si Le Mans a pu profiter du plein impact du TGV dès 1989, le prolongement par la LGV Bretagne – Pays de la Loire pourra permettre à Laval, Sablé-sur-Sarthe et plus partiellement Angers, Nantes et les villes du littoral de mieux tirer parti de ces effets ou de les conforter.

Mais l'attrait du TGV n'est pas seulement lié au temps de parcours : la qualité de la desserte est tout autant essentielle. Nombre de dessertes quotidiennes mais aussi positionnement horaire, lisibilité de l'offre, desserte des week-ends et de la période estivale sont autant d'enjeux pour définir l'attractivité du TGV.

Consciente de l'importance stratégique des liaisons TGV, la Région des Pays de la Loire veillera tout particulièrement à la qualité de la desserte TGV depuis les principales métropoles ligériennes en déployant son action selon trois axes :

- **intensifier** : le nombre de dessertes actuelles peut souvent être augmenté, le cadencement amélioré vers Paris, l'offre clarifiée vers les autres axes TGV pour les intersecteurs ;
- **renforcer** : de nouvelles gares pourront être desservies directement en TGV, en particulier les villes côtières, à l'instar des Sables-d'Olonne qui pourront bientôt bénéficier d'une desserte TGV grâce à l'électrification de la ligne Nantes – La Roche-sur-Yon – Les Sables-d'Olonne.

L'attention de la Région se portera non seulement sur les liaisons vers Paris, qui restent essentielles, mais aussi sur les missions dites intersecteurs, de liaison avec les autres axes TGV (sud-est, est ou nord) et les autres métropoles de province ou européennes, sans doute appelées à un fort développement.

- **préserver** : Le Mans, Laval et Sablé-sur-Sarthe ont aujourd'hui de bonnes dessertes et la Région veillera à ce que les contournements de la nouvelle LGV ne détériorent pas ces services, ainsi que les différents acteurs s'y sont engagés (avec la signature de la convention de desserte en janvier 2007) ;





## C1. Préserver / intensifier / renforcer les dessertes intersecteurs

☑ SERVICE ☑ FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les dessertes dites intersecteurs permettent d'assurer les liaisons entre les principales agglomérations de la région des Pays de la Loire (notamment Nantes, Angers, Le Mans, Laval et Saint-Nazaire) et les principales agglomérations et métropoles de province (comme par exemple Lyon, Marseille ou Lille) via le réseau à grande vitesse, mais sans passer par Paris. Elles restent toutefois limitées, de l'ordre de 8 allers-retours par jour toutes destinations confondues pour Nantes, Angers et Le Mans.

Les modifications de la géographie de la grande vitesse en France intervenues avec l'ouverture en juin 2007 de la ligne à grande vitesse Est et les perspectives de prolongement des lignes à grande vitesse vers l'ouest et le sud-ouest doivent être l'occasion non seulement de préserver mais bien de développer les dessertes intersecteurs au départ des Pays de la Loire.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Les dessertes intersecteurs ferroviaires ont un rôle important à jouer dans la mise en relation des principales agglomérations ligériennes avec les grandes métropoles de province, voire au-delà. La Région des Pays de la Loire souhaite donc agir de concert avec les agglomérations concernées pour le maintien et le développement de ces dessertes décidées par la SNCF.

#### Principaux acteurs concernés

SNCF, État, Région des Pays de la Loire, agglomérations ligériennes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région





## C2. Préserver / intensifier / renforcer les dessertes avec Paris

☑ SERVICE ☑ FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les métropoles et agglomérations desservies par le TGV bénéficient aujourd'hui d'une offre consistante à destination de Paris dont un ou plusieurs arrêts se situent en région des Pays de la Loire : 22 allers-retours directs par jour pour Nantes, 16 pour Le Mans et Angers. Pour les autres agglomérations des Pays de la Loire, le niveau d'offre vers Paris est plus limité car adapté à leur poids démographique : Laval (8), Saint-Nazaire (6), La Baule-Escoublac et Le Croisic (4) et enfin Sablé-sur-Sarthe (2). L'électrification de la ligne Nantes – La Roche-sur-Yon – Les Sables-d'Olonne permettra, en décembre 2008, aux TGV de desservir ces deux stations.

Le prolongement de la LGV Bretagne – Pays de la Loire à l'horizon 2012-2013 ne devrait pas bouleverser l'offre TGV à destination de Paris qui devrait rester constante. Une convention a même été signée le 30 janvier 2007 fixant les engagements de l'État et de la SNCF sur le niveau de desserte du Mans, de Laval et de Sablé-sur-Sarthe. De façon générale, une attention particulière mérite d'être portée au niveau de la desserte TGV future de l'ensemble des gares ligériennes.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

La Région des Pays de la Loire doit veiller, en partenariat avec les principales agglomérations ligériennes, à préserver, intensifier et renforcer la qualité de la desserte avec Paris ; aussi, des améliorations tant en termes de dessertes que d'infrastructures seront recherchées.

#### Principaux acteurs concernés

SNCF, État, RFF, Région des Pays de la Loire, agglomérations ligériennes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région

■ □ □ □

## D. Favoriser l'émergence de pratiques plus respectueuses de l'environnement

**A** lors que le développement durable figure aujourd'hui parmi les principales préoccupations des citoyens, la Région des Pays de la Loire souhaite porter une politique ambitieuse pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Elle agit déjà dans ce sens en exerçant avec détermination sa compétence d'autorité organisatrice de transports régionaux de voyageurs.

Elle considère toutefois qu'il ne faut pas en rester là. Au-delà de sa politique actuelle et de ses prérogatives d'autorité organisatrice, elle souhaite s'engager en contribuant à faire émerger de nouvelles pratiques de mobilité.

Pour cela, la Région des Pays de la Loire compte agir sur les quatre leviers suivants :

- **le soutien aux initiatives qui font la promotion d'un nouvel usage de la voiture particulière :** covoiturage, pour lequel des centrales de covoiturage, centralisant les demandes et les informations, peuvent être mises en place, mais aussi auto-partage, alternative à la possession d'un véhicule ou à sa location, développée ailleurs en Europe, à explorer en Pays de la Loire;
- **la promotion du transport à la demande.** L'offre de transports collectifs peut être utilement complétée, là où elle est peu pertinente ou pour des populations spécifiques, par des transports à la demande, à développer au niveau local, départemental ou même régional;

- **l'aide à la réalisation des plans de déplacements d'entreprises (PDE).** C'est aussi au niveau des entreprises que la réflexion sur d'autres pratiques peut être menée : la Région encouragera l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises;
- enfin, pour les marchandises, la Région soutiendra le projet de **modulation tarifaire des trajets sur autoroute en fonction de la propreté des poids lourds et des plages horaires utilisées.**

Et parce que l'apparition de ces nouvelles pratiques ne sera que le fruit de l'évolution des mentalités, l'effort de la Région portera également sur des campagnes de communication et de sensibilisation de la population :

- **communiquer** sur les possibilités et les avantages offerts par d'autres modes de transport;
- **sensibiliser** les citoyens sur les enjeux d'une mobilité plus durable dans la région, et sur les conséquences de leur propre pratique sur l'environnement.

# D1. Engager une réflexion sur la création d'une coopérative régionale d'auto-partage

▣ ETUDES / SERVICE ▣ ROUTE

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

L'auto-partage ou multi-voiturage (*car sharing*) désigne un système qui permet d'accéder à un véhicule, uniquement pour l'usage qui en est fait, sans en détenir la propriété. Cette prestation, qui comprend la réservation, la disponibilité des véhicules, le stationnement et la gestion administrative, est généralement assurée par une société de services.

À l'origine, l'auto-partage consistait, pour plusieurs personnes, à acheter en commun un véhicule (ou plusieurs) de façon à disposer d'un véhicule en fonction de ses besoins réels sans en supporter seul toutes les contraintes. Le succès de cette démarche, initiée en Allemagne, en Suisse, aux Pays-Bas, et depuis peu en France, incite à poursuivre ces expériences qui présentent de nombreux atouts. En effet, l'auto-partage permet :

- de réduire le nombre de véhicules en circulation et a donc des effets positifs sur la qualité de l'air, le confort sonore et l'occupation de l'espace public (stationnement) surtout en milieu urbain ;
- de favoriser l'intermodalité : il est un véritable service complémentaire aux autres modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Simplicité et souplesse d'utilisation caractérisent cette nouvelle pratique de mobilité qui présente également un avantage économique évident à la possession d'un véhicule individuel. Enfin, elle permet d'informer et de sensibiliser les utilisateurs sur les véhicules propres (véhicule électrique, GPL) lorsque le service d'auto-partage met à disposition ce type de véhicules.

L'auto-partage relève de la réglementation des services de location de véhicules. En aucun cas, l'auto-partage ne peut être assimilé à du transport public au sens de la LOTI. Il peut toutefois donner lieu à la création d'un service public sous réserve de respecter certaines conditions, notamment que l'intervention publique réponde

à un intérêt local et qu'elle puisse se justifier par la carence ou l'insuffisance de l'initiative privée. Les expériences méritent d'être développées dans les métropoles et agglomérations ligériennes et pourraient même éventuellement aboutir à terme à la création d'une coopérative régionale d'auto-partage sous l'égide de la Région des Pays de la Loire en partenariat avec les agglomérations voire les Départements.

## CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

### Description

L'action consiste à engager une réflexion sur la création d'une coopérative d'auto-partage à l'échelle régionale. Le rôle de la Région des Pays de la Loire pourrait être le suivant :

- benchmarking des expériences nationales et étrangères ;
- recensement des acteurs intéressés et concertation sur la formule à privilégier en Pays de la Loire ;
- analyse technique et financière pour assurer le montage d'un tel projet.

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, agglomérations, Départements, Ademe.

### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

### Coût estimatif global

À déterminer.

### Engagement de la Région



## D2. Soutenir la réalisation de centrales de covoiturage

▣ SERVICE ▣ ROUTE

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Apparu au cours des années 80, le covoiturage a pu véritablement se développer grâce à l'essor d'Internet qui permet de mettre beaucoup plus facilement en relation les personnes intéressées par cette nouvelle pratique de mobilité.

Le covoiturage consiste à proposer de partager l'utilisation d'une voiture à plusieurs pour un trajet donné, qu'il soit de proximité ou réalisé sur une longue distance. L'intérêt d'Internet est de pouvoir offrir des moteurs de recherche en ligne pour le covoiturage, ce qui permet de calculer les trajets et les meilleures possibilités pour le conducteur et le passager mais surtout de faciliter la mise en relation des personnes intéressées.

Cette nouvelle façon d'utiliser la voiture constitue bien une pratique innovante et plus respectueuse de l'environnement qu'il convient de développer en soutenant les initiatives diverses au sein de la région des Pays de la Loire.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Afin de développer le covoiturage, la Région voudrait faciliter la mise en relation des Ligériens qui souhaiteraient avoir recours à ce mode de transport. Pour ce faire, elle entend soutenir la réalisation de centrales de covoiturages, par exemple au moyen d'un site dédié ou encore par l'insertion d'un module spécifique sur le site Destineo.fr (sous réserve d'un accord des partenaires). Ces centrales permettent en effet non seulement de mettre en contact des automobilistes, mais aussi de favoriser le choix optimal de l'aire de covoiturage (distance, localisation) et de renforcer la sécurité de la pratique en identifiant le conducteur et les passagers.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Départements, pays, agglomérations, initiatives privées.

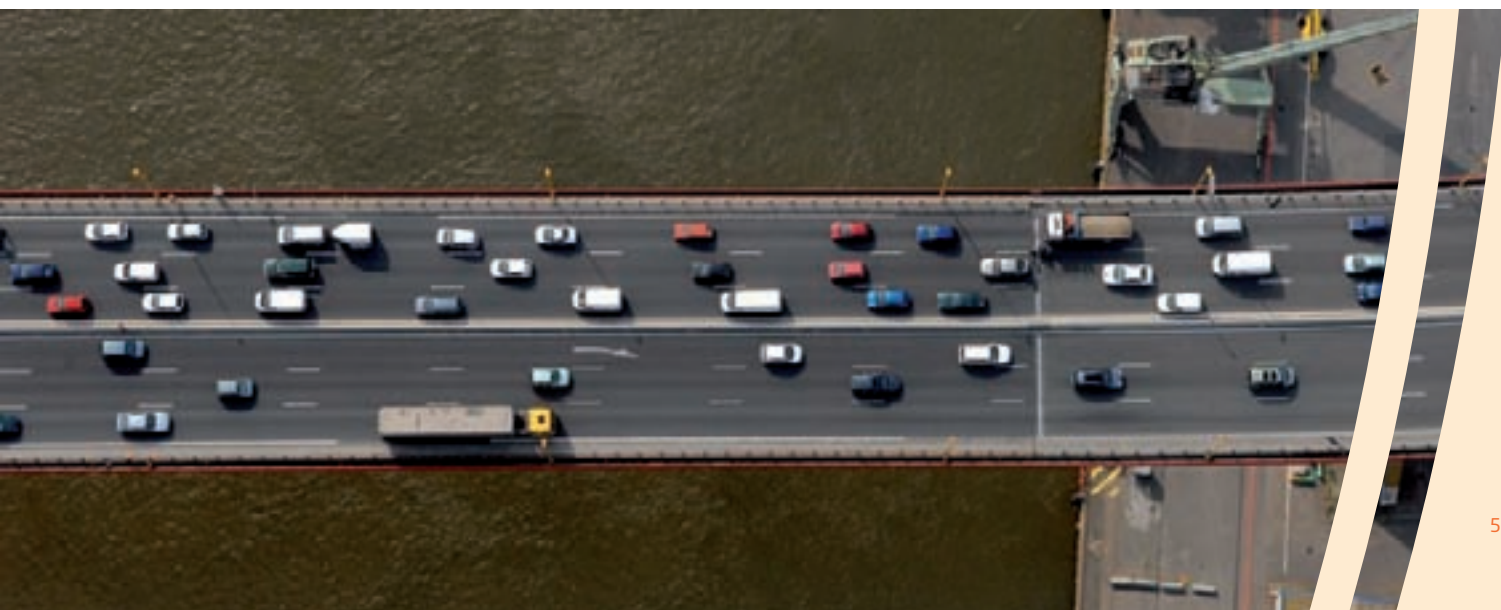
#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## D3. Soutenir le développement de systèmes innovants de déplacements collectifs de type transports à la demande

▣ SERVICE / ÉTUDES ▣ TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les transports collectifs ferroviaires ou routiers «classiques» ne sont pas forcément en mesure d'apporter des réponses pertinentes à tous les besoins de mobilité pour des raisons qui tiennent :

- à l'absence de potentiel, en particulier dans des territoires où la demande de transport est souvent diffuse (zones périurbaines et rurales) ;
- à la spécificité des besoins : cela concerne les personnes à mobilité réduite, les actifs qui travaillent en horaires décalés par exemple, catégories pour lesquelles l'offre de transport, telle qu'elle est configurée aujourd'hui, n'est pas adaptée.

Du fait de la variété et de l'irrégularité des mobilités actuelles (parcours, horaires, modes de transport employés...), les problèmes rencontrés par les transporteurs et les aménageurs s'accroissent de plus en plus, et l'adaptation de l'offre de transport public s'avère nécessaire.

Parmi les solutions de transport public flexibles, le transport à la demande (TAD) constitue une alternative qui a depuis longtemps suscité un intérêt fort des autorités départementales de transport pour la desserte du milieu rural. C'est le cas dans la plupart des départements ligériens qui ont mis en place de telles solutions de transport au sein de leur territoire. La Région des Pays de la Loire considère qu'elles méritent d'être valorisées et encouragées dans leur développement et qu'il est également nécessaire de penser à la mise en place de telles solutions sur la desserte du littoral où la forte saisonnalité de la demande de transport ne permet pas d'envisager une offre classique de transport public. C'est d'ailleurs ce que fait aujourd'hui la Région des Pays de la Loire avec les taxis TER qui viennent en substitution de circulations ou de points d'arrêts supprimés (de la gare/point d'arrêt à une autre gare).

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Des solutions de transport à la demande sont d'ores et déjà développées au sein du territoire ligérien, notamment pour la desserte des zones rurales. La Région des Pays de la Loire souhaite apporter son soutien à leur développement :

- en accompagnant, par exemple au travers d'une aide méthodologique, les initiatives engagées localement, telles que celles menées en Mayenne, où le transport à la demande a été largement développé ;
- en intégrant à terme la possibilité de réserver le transport à la demande via le service d'information multimodale sur les transports à l'échelle du territoire régional, mis en service en 2006 sous l'appellation Destineo ;
- en engageant des réflexions pour améliorer la qualité et l'efficacité du rabattement vers les gares de la région.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations, pays.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## D4. Encourager la réalisation de plans de déplacements d'entreprise (PDE)

☑ SERVICE ➔ TOUS MODES

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La plupart des déplacements liés au travail sont aujourd'hui effectués en voiture individuelle. Et presque toujours la voiture ne transporte que le seul conducteur. Ils participent à l'augmentation de la mobilité et contribuent pour une part non négligeable à l'accroissement du trafic et des nuisances liés à la voiture. Cette réalité est cependant complètement en décalage avec les préoccupations grandissantes pour une mobilité plus durable, dont les entreprises ont d'ailleurs de plus en plus conscience, tout autant que les élus ou les citoyens.

Expérimentés en France depuis la fin des années 90, les plans de déplacements d'entreprise (PDE) bénéficient d'une dynamique récente. Un plan de déplacement d'entreprise est une démarche mise en œuvre par un employeur qui vise à favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements liés aux activités professionnelles. Il s'adresse par définition aux collaborateurs, clients, fournisseurs et visiteurs de l'entreprise et est établi en fonction des contraintes et de l'environnement du site auquel il s'applique (niveaux de dessertes en transports collectifs, horaires de travail, etc.).

Chaque plan de déplacement d'entreprise est donc spécifique et se décline en un certain nombre d'actions parmi lesquelles on peut trouver, par exemple, la facilitation du covoiturage ou de l'auto-partage ou encore l'incitation à l'usage des transports collectifs, grâce à une participation financière de l'entreprise au coût d'un abonnement.

Dans les Pays de la Loire, outre l'Ademe qui accompagne les entreprises par un soutien méthodologique et technique, certaines agglomérations, comme Nantes, invitent et encouragent les entreprises situées sur leur territoire à élaborer des plans de mobilité.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Pour encourager la mise en place des plans de déplacements d'entreprises, la Région des Pays de la Loire souhaite, aux côtés des partenaires déjà engagés, accompagner les entreprises qui s'engagent dans une démarche de conduite du changement.

Des actions de communication et d'incitation en direction des entreprises afin qu'elles élaborent des plans de déplacements d'entreprise seront mises en œuvre pour sensibiliser les entreprises aux coûts réels des différents modes de déplacements et de leur proposer des exemples d'actions en faveur des modes alternatifs à la voiture.

Ces actions de communication seront également l'occasion d'informer des actions déjà mises en œuvre par la Région (site internet Destineo.fr, gamme tarifaire régionale, desserte ferroviaire et routière...).

Des partenariats avec des collectivités locales et des organismes extérieurs tels que l'Ademe pourront aussi être mis en place pour faciliter l'émergence de PDE.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations, pays, Ademe, exploitants...

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région





## D5. Soutenir le projet de modulation tarifaire des trajets sur autoroute, en fonction de la propreté des poids lourds et des plages horaires utilisées

☒ SERVICE ☒ ROUTE

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

L'importance du coût des péages dans les coûts d'exploitation du transport routier de marchandises fait d'une politique de modulation tarifaire un outil susceptible d'affecter les pratiques d'exploitation des transporteurs routiers. Il est possible d'affecter au moins deux « comportements » : les heures de transport et le niveau de propreté des poids lourds.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

L'utilisation du réseau routier n'est pas homogène et les périodes de pointe se traduisent par des nuisances proportionnellement plus importantes (pollution, congestion, etc.). Favoriser le report temporel du transport routier de marchandises en incitant financièrement les poids lourds à circuler pendant les périodes creuses pourrait réduire le trafic en période de pointe et les

nuisances qui en résultent. Ce type de tarification existe déjà et le Conseil régional pourrait entamer la démarche auprès des sociétés autoroutières afin qu'elles mettent en œuvre ces modulations tarifaires en Pays de la Loire.

La modulation tarifaire peut également encourager les transporteurs routiers à renouveler plus rapidement leur matériel de transport pour des matériels moins polluants.

#### Principaux acteurs concernés

Concessionnaires autoroutiers, Région des Pays de la Loire.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région

■ □ □ □



## D6. Sensibiliser et encourager les Ligériens à recourir à des modes ou des moyens de transport moins polluants

▣ SERVICE ▣ TOUS MODES

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Pour faire émerger de nouvelles pratiques de mobilités plus respectueuses de l'environnement sur le territoire ligérien, il est non seulement nécessaire de développer et d'améliorer la performance des réseaux des modes de transport alternatif à la voiture particulière mais aussi d'encourager l'utilisation de véhicules propres.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

La Région souhaite sensibiliser et encourager les Ligériens à recourir à des modes ou des moyens de transport moins polluants. Ainsi, en concertation avec les autres autorités organisatrices de transport, permettant ainsi un partage et une validation des messages, il s'agira :

- d'organiser des campagnes de communication qui pourront porter par exemple :
  - sur les transports collectifs, leurs atouts, leurs évolutions, les projets d'amélioration,

- sur des comparatifs (environnementaux, économiques...) entre les différents modes et/ou moyens de transport,
- sur les pratiques de déplacements qui existent ou se développent en France ou dans d'autres pays avant-gardistes en matière de protection de l'environnement ;
- d'examiner les conditions d'accompagnement de la Région en partenariat avec les organismes compétents (EDF, Ademe...).

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, autorités organisatrices, Ademe, État...

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## D7. Communiquer sur les enjeux d'une mobilité plus durable dans les Pays de la Loire

☑ SERVICE ☑ TOUS MODES

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Déclinée du concept de développement durable, la notion de mobilité durable renvoie à la capacité de répondre aux besoins de la société en termes de liberté de circulation, d'accès, de communication, d'échanges et de relations commerciales, sans pour autant sacrifier d'autres valeurs humaines et écologiques essentielles, aujourd'hui et dans l'avenir.

La mobilité est en effet un élément essentiel de la vie sociale et économique mais la démultiplication des déplacements présente des menaces pour l'environnement et la santé : augmentation de l'effet de serre, émissions nocives, nuisances sonores, envahissement des espaces urbains et des milieux naturels, accroissement de l'accidentologie, congestion des aires urbaines.

La modification des comportements passe nécessairement par une large communication adaptée sur :

- les conséquences des pratiques de consommation en matière de transport et d'environnement ;

- les enjeux qui sous-tendent cette notion de mobilité durable mais aussi sur les leviers d'action qu'il convient de mobiliser.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

L'action consiste à lancer des campagnes de communication à destination de l'ensemble des Ligériens afin de les sensibiliser aux enjeux d'une mobilité plus durable dans leurs comportements et pratiques de déplacements.

Le soutien de la Région au Forum mondial de la mobilité durable, qui se tiendra tous les deux ans à Nantes, en est aussi une des composantes.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations, Ademe, État, associations (GART/UTP...)

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région





## D8. Favoriser le fret ferroviaire

INFRASTRUCTURE → FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le mode ferroviaire est insuffisamment utilisé pour le transport de marchandises, alors que la région présente de nombreux atouts : un tissu industriel important (le secteur industriel est le premier chargeur ferroviaire), un port qui est le premier de la façade atlantique et pour lequel le ferroviaire pourrait permettre d'agrandir son *hinterland*, un système ferroviaire désormais ouvert à la concurrence (avec de nouveaux entrants déjà positionnés en Bretagne), etc.

L'une des raisons de la désaffection pour le ferroviaire est la diminution des sites embranchés qui, lorsqu'ils ne sont plus utilisés depuis de nombreuses années, sont supprimés. Le développement du fret ferroviaire passe, par conséquent, par la réutilisation des embranchements existants et la création de nouveaux. C'est pourquoi la Région des Pays de la Loire souhaite favoriser le développement du fret ferroviaire en proposant les conditions favorables à son utilisation ; il s'agit ainsi pour la Région de participer à la mise en place d'infrastructures de qualité (notamment en ce qui concerne les installations terminales embranchées).

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Il s'agit, pour favoriser le fret ferroviaire :

- de requalifier les anciennes friches industrielles en milieu urbain/périurbain et d'y favoriser les embranchements ;
- de recenser les entrepôts et sites embranchés qui pourraient être remis en état ;
- d'aider à la réhabilitation et à la construction des embranchements.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, agglomérations.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## D9. Prendre en compte la question « énergétique » dans la politique « infrastructure » de la Région

☑ SERVICE ☑ TOUS MODES

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Dans un contexte de réchauffement climatique, des engagements de la France à Kyoto de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre et des propositions du Grenelle de l'environnement, la question énergétique est au cœur des préoccupations de la Région des Pays de la Loire.

En effet, les gaz à effet de serre émis par l'utilisation massive des énergies fossiles sont tenus pour principaux responsables du réchauffement climatique. Par ailleurs, les énergies fossiles, dont nos sociétés dépendent à plus de 90%, sont vouées à s'épuiser dans un contexte de croissance progressive et irréversible des coûts. Cette évolution met en péril la compétitivité économique des entreprises et génère de fortes inégalités sociales, l'énergie devenant un des facteurs de discrimination sociale.

En ce qui concerne le secteur du « transport », celui-ci occupe le second poste de consommation énergétique en Pays de la Loire, avec près de 37,5% de la consommation. De ce fait, la Région des Pays de la Loire, dans le cadre de son plan régional d'économies d'énergie adopté en mars 2007, a identifié le secteur « transport » comme une cible à privilégier pour favoriser la diminution drastique des gaz à effet de serre.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Il s'agit notamment de :

- rechercher une approche par le bilan énergétique d'une part et par le bilan « carbone » d'autre part des principaux projets « infrastructures » afin d'en apprécier la durabilité « climatique » ;
- de poursuivre et intensifier toutes les actions et opérations visant à promouvoir les modes alternatifs au « routier », contribuant ainsi à un

rééquilibrage modal en faveur des modes de transport moins polluants ;

- de mettre en œuvre les actions retenues par la Région et la SNCF dans le cadre de la convention 2008-2004 pour l'exploitation et le financement du service public régional de transport de voyageurs et qui vise à protéger l'environnement. Il s'agit notamment d'établir un bilan énergétique annuel reprenant la consommation de carburant et d'électricité et de proposer avant fin 2009 un plan d'actions visant à l'amélioration de ce bilan. Ce plan d'actions prévoit également de prendre en compte la dimension haute qualité environnementale pour les investissements réalisés dans les bâtiments et mobiliers de quais, d'utiliser des carburants conformes aux normes (ex. : gazole désulfuré), de mettre en œuvre un processus de maintenance efficace des véhicules en vue de limiter leurs effets polluants, de contrôler régulièrement les émissions à l'échappement et des véhicules de service conformément à la législation.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, État, maître d'ouvrage, Ademe, SNCF...

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## E. Soutenir les innovations et les expérimentations relatives aux transports

L'objectif de tendre vers une mobilité durable, auquel la Région des Pays de la Loire souscrit pleinement, pourra certes être atteint par une modification des comportements et pratiques de mobilité des Ligériens, mais reposera également sur l'avènement de nouvelles solutions technologiques.

La Région des Pays de la Loire souhaite, autant au titre de sa politique environnementale que de sa politique économique, soutenir et ponctuellement fédérer les actions de recherche, les innovations et expérimentations relatives au transport. Elle s'engage donc sur cinq axes :

- **favoriser le développement des énergies alternatives** qui offrent un levier puissant pour réduire les consommations et les émissions de gaz à effet de serre et pallier l'augmentation du prix du pétrole. La Région encouragera l'équipement en véhicules propres de sa propre flotte routière mais aussi des particuliers et des entreprises. Il semble également intéressant d'approfondir les actions possibles vis-à-vis du matériel roulant ferroviaire pour améliorer son bilan énergétique ;
- **soutenir la recherche en matière de transports innovants** en développant des partenariats avec les laboratoires de recherche et les entreprises de la région, ou en impliquant la Région dans des programmes de recherche nationaux, comme le Predit, ou européens ;
- **encourager l'utilisation de matériaux innovants** (comme les revêtements routiers et les murs anti-bruit) pour réduire les bruits liés aux transports ;

- **engager une réflexion sur l'opportunité de développer le transport fluvial** sur la Loire et ses affluents ;
- **favoriser le développement de nouvelles niches de marché ferroviaire** : créer des interfaces ferro-route en ville, soutenir l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires de proximité.



# E1. Favoriser le développement d'énergies alternatives

☒ SERVICE ☒ FER / TRANSPORTS COLLECTIFS / ROUTE

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

L'utilisation des énergies alternatives dans le domaine des transports, tant au niveau public que privé, constitue un levier d'action important pour réduire les consommations et les émissions de gaz à effet de serre et pour répondre aux problèmes d'approvisionnement en pétrole qui ne manqueront pas d'apparaître.

Un certain nombre de produits, tels que les bio-carburants (issus de céréales, de la betterave, de plantes oléagineuses), le gaz naturel, l'électricité ou encore la pile à combustible, sont ainsi mis au point et adaptés à différents modes de transport comme une alternative aux carburants traditionnels et aux moteurs thermiques. Ces produits évoluent d'année en année et, même si chaque énergie à elle seule ne peut, pour le moment, apporter une réponse complète aux problèmes environnementaux et énergétiques inhérents à certains types de déplacements, leur expérimentation et le développement de leur utilisation représentent un enjeu majeur.

## CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

### Description

Le développement des énergies alternatives sera facilité par la mise en œuvre des actions suivantes :

- donner l'exemple en accentuant le remplacement progressif du matériel roulant (ferroviaire ou routier) par du matériel utilisant des énergies propres et créer ainsi une dynamique régionale ;
- encourager les particuliers et les entreprises à s'équiper en véhicules à énergies alternatives, y compris par des incitations fiscales ou financières.

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, AOT départementales et locales, Ademe.

### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## E2. Soutenir la recherche et le développement sur des transports innovants

**SERVICE** ➔ TOUS MODES

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Si la modification des comportements de mobilité des Ligériens constitue en soi un moyen de participer à l'avènement d'une mobilité plus durable au sein du territoire ligérien, la question de l'innovation concernant les moyens de transport est tout aussi cruciale. Et le champ des investigations est très vaste et concerne l'ensemble des domaines : la sécurité, l'environnement, l'intermodalité, l'information des voyageurs et les services associés aux transports...

Il intègre par exemple l'application des technologies de l'information et de la communication aux transports. Il recouvre également le développement d'innovations technologiques permettant de concourir à la réduction des risques liés aux transports (systèmes globaux de contrôle et de commande au sol des véhicules ferroviaires ou guidés, sécurité des systèmes routiers, aides à la conduite...). Il concerne enfin les recherches portant sur les véhicules terrestres afin qu'ils soient moins polluants, moins bruyants et de meilleur rendement énergétique.

La présence au sein de la région des Pays de la Loire d'une part d'un tissu industriel et de recherche important qui travaille sur les problématiques des transports directement ou indirectement (avec les sociétés Auto Chassis International, Scania, Michelin, Gruau ou Mécachrome par exemple, ou le Centre d'études sur les matériaux composites avancés pour les transports localisé à Laval, ou la société Lumiplan spécialisée dans l'information et l'affichage dynamique, à Saint-Herblain) et d'autre part du pôle de compétitivité EMC2, doit être l'occasion de promouvoir et soutenir les recherches portant sur les transports innovants.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Le soutien de la Région des Pays de la Loire au domaine de la recherche en matière de transports innovants pourra se faire en :

- créant une cellule de veille (rassemblant la Région et des autorités organisatrices des transports) sur les évolutions technologiques;
- développant des partenariats avec des laboratoires de recherche et des entreprises du secteur des transports (constructeurs, transporteurs...);
- participant directement ou indirectement aux programmes de recherches nationaux ou internationaux (programmes de l'Ademe, du Predit, PCRD, Predim...);
- participant à la mise en œuvre d'un service de fret urbain innovant (par exemple acheminement de marchandises dans les tramways et/ou par tram-train de fret).

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Régions du Grand Ouest, AOT départementales et locales, organismes de recherche, entreprises du secteur des transports.

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## E3. Encourager l'utilisation de matériaux innovants pour réduire les bruits liés aux transports

▣ SERVICE ▣ ROUTE / FER / TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Malgré la mobilité qu'ils permettent et leur contribution évidente à une accessibilité fine des territoires, et donc à leur développement économique, les transports routiers et ferroviaires entraînent aussi des effets environnementaux importants.

Parmi ces effets, le bruit constitue aujourd'hui une des sources majeures d'insatisfaction des populations riveraines, particulièrement en zone urbaine.

Avec une évolution rapide de la réglementation en la matière, notamment avec la directive européenne de juin 2002 relative au bruit de l'environnement, il importe de rechercher les solutions techniques pour mieux aménager les infrastructures existantes et mieux intégrer cette préoccupation lors de la réalisation de nouvelles infrastructures.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Il s'agit d'encourager l'utilisation de matériaux innovants pour réduire les bruits liés aux transports par exemple en conditionnant l'octroi de subventions régionales à l'utilisation de ces matériaux et/ou des protections anti-bruit pour limiter les nuisances sonores liées aux transports.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, État, Départements, agglomérations.

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région





## E4. Engager une réflexion sur l'opportunité de développer le transport fluvial sur la Loire et ses principaux affluents

### ÉTUDES FLUVIAL

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

En dépit de conditions de navigabilité très difficiles liées au débit irrégulier de ce fleuve, la Loire a toujours été naviguée jusqu'à la disparition à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle de la navigation commerciale. Elle n'est plus aujourd'hui navigable pour les plus gros bateaux que dans son estuaire, jusqu'à Nantes environ.

L'idée de restituer une navigation de tourisme et de loisirs, voire commerciale pour le transport de marchandises, sur la Loire dans le respect des contraintes environnementales du fleuve figure tout naturellement parmi les réflexions qu'il faut engager lorsqu'il s'agit de développer le recours à des modes alternatifs à la route, notamment pour le transport de marchandises. Cette étude porterait sur la Loire ainsi que sur ses principaux affluents (Loir, Sarthe et Mayenne), qui sont quant à eux déjà navigables pour les loisirs.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

L'action consiste à lancer une réflexion associant tous les partenaires intéressés afin de déterminer la faisabilité et les conditions d'une restitution de la navigation sur le fleuve Loire, compte tenu des réalités hydrauliques de celui-ci en particulier, ainsi que sur ses affluents pour y développer des solutions innovantes de transport, notamment de marchandises.

##### Principaux acteurs concernés

État, VNF, Région des Pays de la Loire, Ademe.

##### Horizon de mise en œuvre

Long terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région





## E5. Favoriser le développement de nouvelles niches de marché ferroviaire

### ☑ SERVICE ☑ FER

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le développement du fret ferroviaire passe par sa redynamisation et son positionnement sur de nouveaux marchés à côté de ses marchés traditionnels. Les nouveaux marchés du fret ferroviaire portent sur des produits qui ne recourent pas, historiquement, au ferroviaire (déchets par exemple) ou sur des distances de transport sur lesquelles le ferroviaire a toujours été considéré comme non compétitif. Ces nouveaux marchés représentent à l'heure actuelle des volumes marginaux dans l'activité ferroviaire, mais l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire et l'intérêt croissant des collectivités pour le fret régional sont autant d'opportunités qui se présentent.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

Cette action consiste à :

- préserver les terrains ferroviaires localisés dans les centres urbains denses afin de favoriser l'apparition de navettes ferroviaires entre les

périphéries et les hypercentres. L'objectif est de favoriser les interfaces fer-route en milieu urbain dense ;

- réfléchir à la problématique de la desserte/collecte des trafics ferroviaires locaux, qui sont généralement coûteux et compliqués à mettre en œuvre car diffus. Cela peut se faire en favorisant l'apparition d'opérateurs ferroviaires de proximité et/ou par des solutions innovantes telles que les trams-trains de fret.

##### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF et SNCF (propriétaires du foncier), Chambre régionale de commerce et d'industrie, agglomérations, autres exploitants ferroviaires.

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région



## F. Poursuivre et consolider les efforts en matière de sécurité

Ces dernières années ont vu une évolution encourageante en matière de sécurité routière : en Pays de la Loire comme en France, l'ensemble des indicateurs est à la baisse, de manière assez sensible, à la fois en termes de nombre d'accidents, de nombre de blessés et de tués. Mais la vigilance ne doit pas être relâchée : les derniers chiffres disponibles (2006) montrent en effet une certaine stagnation dans les résultats.

Sur cette question de société cruciale, la Région des Pays de la Loire souhaite s'investir plus encore dans la sécurisation des réseaux de transports. Son action portera principalement sur trois points :

- **la connaissance de l'accidentologie :** la Région souhaite, aux côtés des partenaires compétents en la matière, Observatoire régional de la sécurité routière d'une part et départements d'autre part (via les cellules départementales d'exploitation et de sécurité routière), participer activement à :
  - l'amélioration des outils de connaissance de l'insécurité routière,
  - l'approfondissement et la mise en cohérence des connaissances sur l'accidentologie au sein du territoire ligérien afin de dégager les actions à mettre en œuvre,
  - la diffusion de l'information ;

- **la sensibilisation des usagers :** les politiques de contrôle mises en œuvre par les services de l'État pour réduire l'accidentologie routière doivent nécessairement s'accompagner de mesures d'éducation, de formation et de sensibilisation des usagers de la route. Là encore, la Région des Pays de la Loire souhaite soutenir et accompagner les initiatives permettant de diffuser le plus largement possible la culture «sécurité routière», notamment en direction des publics les plus fragiles (jeunes, piétons, usagers des deux-roues motorisés ou non) ;
- **l'amélioration des réseaux :** la participation de la Région à des opérations de sécurisation des réseaux routiers et ferroviaires sera poursuivie. Une attention particulière sera portée aux infrastructures à risque, tels que passages à niveaux préoccupants ou tunnels, qui devront dans un premier temps être recensées avant qu'un plan d'actions ne soit engagé.

# F1. Renforcer la connaissance sur la sécurité routière

☒ SERVICE / ÉTUDES ☒ ROUTE

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les actions en matière de lutte contre l'insécurité routière sont variées et sont aujourd'hui menées principalement par l'État qui donne les grandes orientations et les met en œuvre sur le terrain.

En outre, l'État, à travers les Observatoires régionaux sur la sécurité routière (ORSR) créés au sein des Directions régionales de l'équipement, assure dans ce domaine un rôle de production et de diffusion de l'information relative à l'insécurité routière (tant vis-à-vis des partenaires ayant compétence dans la mise en œuvre d'actions (préfectures, administrations...) que du grand public (associations, particuliers...) et d'assistance auprès des Cellules départementales d'exploitation et de sécurité.

Les ORSR ont pour principale vocation de contribuer à la prise en compte et au développement de la politique nationale de sécurité routière.

Le rôle de la Région dans ce domaine est peu développé, alors même qu'elle pourrait apporter des éléments complémentaires en particulier sur la connaissance de la sécurité routière à l'échelle du territoire régional.

## CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

### Description

La Région pourrait apporter son soutien en :

- participant, en lien avec l'ORSR, à la mise en place d'un outil efficient et homogène de connaissance de l'accidentologie sur les différents réseaux de la région (ex : cartographie). En effet, chaque Département développe ses propres outils, mais il est difficile de faire un état des lieux clair et homogène à l'échelle de la région, ce qui peut avoir une incidence négative sur les actions à mener ;
- continuant à participer à la réalisation d'études pour approfondir la connaissance sur les problèmes de sécurité routière (causes, circonstances, conséquences) ;

- participant à l'organisation de colloques sur le thème de la sécurité routière afin de diffuser l'information, les expériences...
- engageant une expérimentation pour l'équipement des véhicules particuliers en enregistreurs (« boîtes noires »).

### Principaux acteurs concernés

État, Départements, RFF, Région des Pays de la Loire.

### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## F2. Inciter les usagers à un meilleur comportement

▣ SERVICE → ROUTE / TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

L'amélioration de la sécurité sur la route ou dans les transports collectifs nécessite de s'adresser aux usagers, pour que ceux-ci évitent les comportements inciviques ou à risques tels que les excès de vitesse, le non respect des signalisations ou le non respect des règles de sécurité sur le périmètre ferroviaire.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Afin d'inciter les usagers à un meilleur comportement lors de leurs déplacements, la Région propose de mener ou de soutenir :

- des campagnes de sensibilisation et d'information générales ;

- des campagnes d'éducation à destination des publics fragiles, les jeunes notamment en partenariat avec les établissements scolaires des Pays de la Loire, notamment les lycées et les centres de formation.

#### Principaux acteurs concernés

État, Départements, RFF, Région des Pays de la Loire, agglomérations, exploitants (SNCF...).

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## F3. Encourager l'amélioration de la sécurité sur les réseaux de transport

▣ ETUDES / INFRASTRUCTURE ▣ ROUTE / FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La sécurisation des réseaux, tant routiers que ferroviaires, constitue une priorité pour l'ensemble des partenaires concernés. Les opérations de sécurisation des réseaux routiers et ferroviaires, auxquelles la Région des Pays de la Loire participe déjà largement, seront poursuivies, notamment pour la suppression des passages à niveau préoccupants.

Les autres infrastructures à risque, tels que les tunnels, feront l'objet d'un recensement avant qu'un plan d'actions ne soit défini puis engagé par les maîtres d'ouvrages concernés.

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

#### POURSUIVRE LE PARTENARIAT RÉGIONAL POUR LA SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU PRÉOCCUPANTS

#### Description

Afin d'améliorer la sécurité, la Région des Pays de la Loire, l'État et RFF ont engagé en 2001 un programme de suppression des passages à niveau (PN) présentant un caractère dangereux situés sur le territoire légierien.

Parmi les 12 passages à niveau prévus dans le protocole de 2001, 5 ont déjà été supprimés et 2 autres sont programmés à court terme :

- Saint-Etienne-de-Montluc (44) : suppression du PN n°346 avec une fermeture prévue en mars 2009 ;
- Pontchâteau (44) : suppression du PN n°378 en 2010.

Ce programme de suppression va être poursuivi pour un certain nombre de passages à niveau préoccupants identifiés dans la liste nationale. Le contenu de cette politique devrait être décidé au cours de l'année 2008.

#### Principaux acteurs concernés

État, RFF, Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations.

#### Horizon de mise en œuvre

A déterminer en fonction du choix des suppressions.

#### Coût estimatif global

Environ 10 M€ par passage à niveau.

#### Engagement de la Région

■ ■ □ □

#### RECENSER LES INFRASTRUCTURES PRÉSENTANT DES RISQUES POTENTIELS

#### Description

Il s'agit de dresser un état des lieux, à l'échelle de la région, des infrastructures, routières comme ferroviaires, qui présentent des risques potentiels en matière de sécurité, afin de mieux appréhender les actions à mener et de pouvoir les étaler dans le temps.

#### Principaux acteurs concernés

RFF, Départements, Région des Pays de la Loire, agglomérations.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région

■ ■ □ □

## G. Mieux articuler urbanisme et transports

La forme urbaine et les transports se définissent l'un par rapport à l'autre. D'une part, la mobilité quotidienne se réalise à partir des structures spatiales afin de lier les différents lieux d'activités. D'autre part, les structures urbaines se développent à long terme en fonction de l'accessibilité des lieux.

Alors qu'urbanisme et transports ne forment qu'un seul système dynamique, les réflexions restent cloisonnées et n'envisagent que trop rarement une réelle intégration des deux aspects.

La tendance à l'étalement urbain observée depuis plusieurs décennies et que tous dénoncent sans pouvoir la maîtriser, est là pour en témoigner. Elle contribue à l'usage croissant de l'automobile, et obère considérablement le développement des transports collectifs. De même, la localisation des plateformes logistiques en périphérie n'est pas en harmonie avec les bassins de population et les activités économiques : cela génère des parcours parasites, participe à l'allongement des distances qui contribue à la congestion du réseau viaire et multiplie les nuisances.

Tous les acteurs s'accordent pour enfin mieux articuler urbanisme et transports. Cela passe d'abord par une meilleure appréhension des phénomènes mais surtout par une analyse transversale cohérente et partagée des enjeux où la Région a pleinement sa place. Pour y contribuer, l'action de la Région des Pays de la Loire portera sur les quatre thèmes suivants :

- **anticiper les impacts des grands équipements sur la mobilité :** la localisation des grands équipements publics ou commerciaux doit être subordonnée à des dispositions permettant d'assurer la cohérence entre sa localisation et sa desserte, particulièrement en transports collectifs. Il est notamment proposé de systématiser la réalisation d'une étude d'impact en matière d'accessibilité et de déplacements comme préalable à toute implantation d'un grand projet ;
- **réaliser un schéma directeur des emprises foncières :** pour anticiper les possibilités de développement futur des transports ferroviaires, la Région s'attachera à développer la connaissance des emprises foncières en lien avec les infrastructures existantes. Cet outil lui permettra de mieux définir les stratégies futures quant au développement du réseau de transport régional et des pôles qui permettent d'y accéder ;
- **mettre en place un schéma directeur des plateformes logistiques et de redistribution à l'échelle régionale.** Il permettra de connaître les positionnements actuels et ainsi de mieux anticiper les évolutions possibles, de mieux orienter et hiérarchiser les choix futurs ;
- **engager une réflexion sur la problématique du fret urbain :** positionnement des entrepôts et des méthodes de livraison...

# G1. Anticiper les impacts des grands équipements sur la mobilité

## ETUDES

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les grands équipements (hôpitaux, aéroports, grandes zones d'activités industrielles ou commerciales...) constituent à l'évidence des pôles générateurs de trafic de toute première importance. A cet égard, leur localisation géographique et donc leur insertion au sein des réseaux de transport existants se révèlent particulièrement stratégiques pour assurer un fonctionnement, notamment économique, de ces équipements. La possibilité d'utiliser différents modes de transport et une desserte de qualité en transports collectifs constituent également une composante non négligeable de leur attractivité et de leur rayonnement au sein du territoire.

Les dernières décennies ont rarement été l'occasion de penser suffisamment en amont à la desserte de ces équipements autrement que par le mode routier. La prise de conscience des limites d'une accessibilité de ceux-ci uniquement par le mode routier et l'émergence croissante des préoccupations environnementales incitent à renouveler la vision de l'accessibilité de ces grands équipements.

Les réflexions initiées lors des projets d'aménagement de grands équipements (industriel, tertiaire ou commercial) doivent être l'occasion d'aborder aussi la question de leur accessibilité et de leur desserte par différents modes de transport : par route bien sûr mais aussi en transport public, en vélo...

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

L'action consiste à encourager, par le cofinancement des études préalables, puis à systématiser la réalisation de procédures de type étude d'impact en matière d'accessibilité et/ou déplacements dans les projets d'aménagement et d'élaborer un plan de gestion des déplacements avant toute implantation d'un pôle générateur de trafic.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations, CCI, partenaires privés...

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région







## G2. Réaliser un schéma directeur sur la gestion des emprises foncières en lien avec les infrastructures ferroviaires existantes

▣ **ÉTUDES** ▣ FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le développement futur des transports ferroviaires dans les Pays de la Loire amène à s'interroger sur les possibilités «physiques» de développer les infrastructures. Cela passe par une meilleure connaissance de l'état du foncier aux abords des infrastructures qui fait aujourd'hui largement défaut.

Cet état des lieux est pourtant essentiel pour pouvoir définir des stratégies de développement des infrastructures, vérifier la faisabilité des objectifs affichés ou souhaités mais aussi prendre les mesures conservatoires ou préventives les plus adaptées pour y parvenir.

Une réflexion générale sur ce thème, associant l'ensemble des acteurs concernés, mérite donc d'être engagée afin de disposer *in fine* d'un véritable schéma directeur sur la gestion des emprises foncières situées aux abords des infrastructures existantes.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

L'action consiste à engager la réalisation d'un schéma directeur qui permettra :

- d'améliorer la connaissance sur l'ensemble des emprises appartenant au domaine ferroviaire, qu'il s'agisse des infrastructures en elles-mêmes ou des terrains qui les bordent (cour fret, parvis, parking...);
- d'identifier les besoins futurs ainsi que les contraintes et besoins urbanistiques;
- de définir au niveau régional une stratégie globale et cohérente d'utilisation ou de préservation des espaces autour des infrastructures ferroviaires.

#### Principaux acteurs concernés

RFF, SNCF, Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## G3. Réfléchir à la problématique du fret urbain

▣ ETUDES / SERVICE ▣ ROUTE / FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les accès aux centres urbains sont de plus en plus problématiques pour le transport de marchandises, en raison à la fois de la congestion croissante et de l'étalement urbain. Cette situation a pour conséquence de repousser à la périphérie des agglomérations les sites logistiques, alors que les besoins (livraisons/collectes) sont principalement identifiés dans les centres-villes. Il en résulte des dysfonctionnements dans les opérations de transport de marchandises en milieu urbain, à la fois avec un surcoût d'exploitation pour les entreprises et des nuisances pour l'ensemble des utilisateurs de la voirie (problème du stationnement pendant les livraisons, etc.). Aussi, il est nécessaire de réfléchir à la problématique des marchandises en ville, notamment dans le cadre des PDU qui incluent de plus en plus un volet fret. Ces réflexions peuvent porter sur les points suivants :

- assurer une meilleure organisation des transports de marchandises en milieu urbain ;
- favoriser le recours à des modes alternatifs/ moins polluants en milieu urbain en réfléchissant à de nouvelles chaînes de transport ;
- favoriser un meilleur partage de l'infrastructure en milieu urbain.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Même si la sphère urbaine ne dépend pas directement de la compétence de la Région, il est important de sensibiliser les agglomérations à cette problématique. La Région peut assurer la coordination de la réflexion sur ce sujet et donc une meilleure efficacité des diagnostics et des solutions envisageables.

#### Principaux acteurs concernés

Agglomérations, Région des Pays de la Loire, Départements, CCI, RFF, partenaires privés...

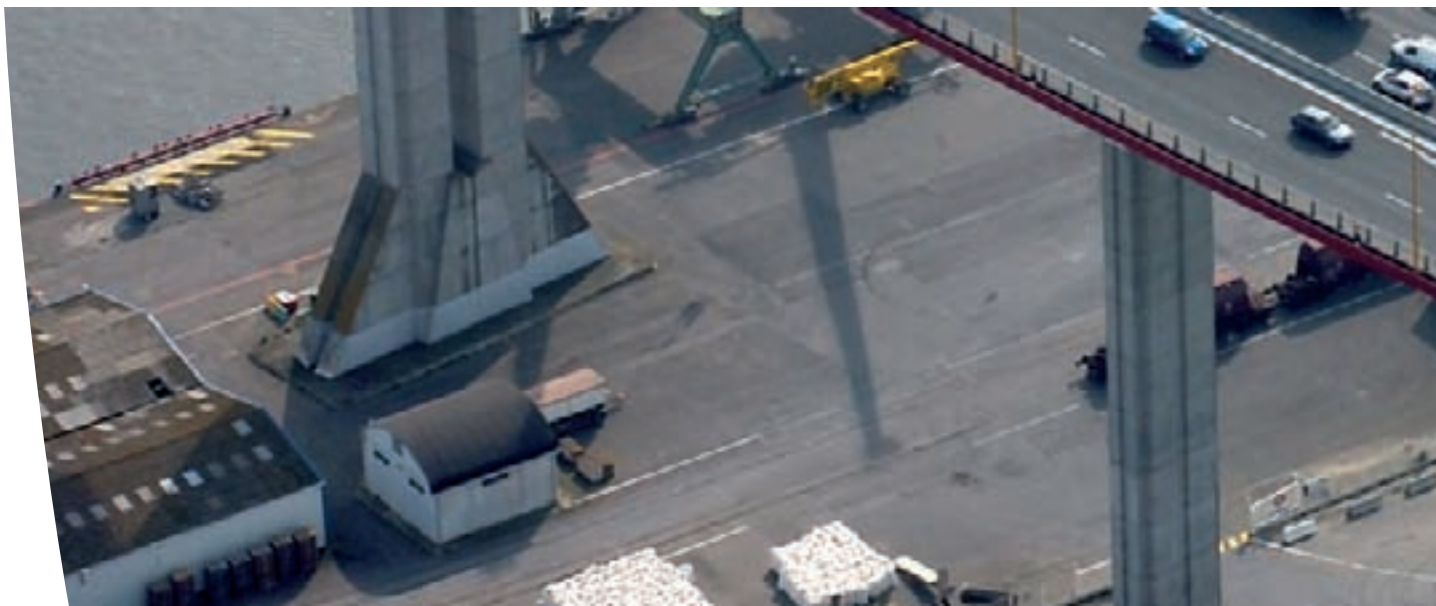
#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## G4. Mettre en place un schéma régional des plateformes logistiques et de redistribution

▣ ETUDES ▣ ROUTE / FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Il n'existe pas, à l'échelle de la région, de démarche homogène et cohérente de développement des infrastructures logistiques (entrepôts, dépôts, plateformes). Les développements actuels sont le fait d'initiatives privées le plus souvent ou d'agglomérations isolées. Il est important de mettre en place une politique efficace de développement de telles infrastructures, en fonction des besoins hiérarchisés à deux niveaux : régional et local, de façon à éviter des initiatives privées allant à l'encontre des politiques publiques de développement du territoire régional.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

La Région souhaite mettre en place un schéma régional logistique, fondé à la fois sur un diagnostic et sur les perspectives des flux et des besoins de la région. Ce schéma permettra :

- d'organiser les sites logistiques régionaux ;
- de les hiérarchiser ;
- de favoriser la localisation des sites logistiques en relation avec les infrastructures de transport adéquates.

#### Principaux acteurs concernés

CCI, Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations, partenaires privés.

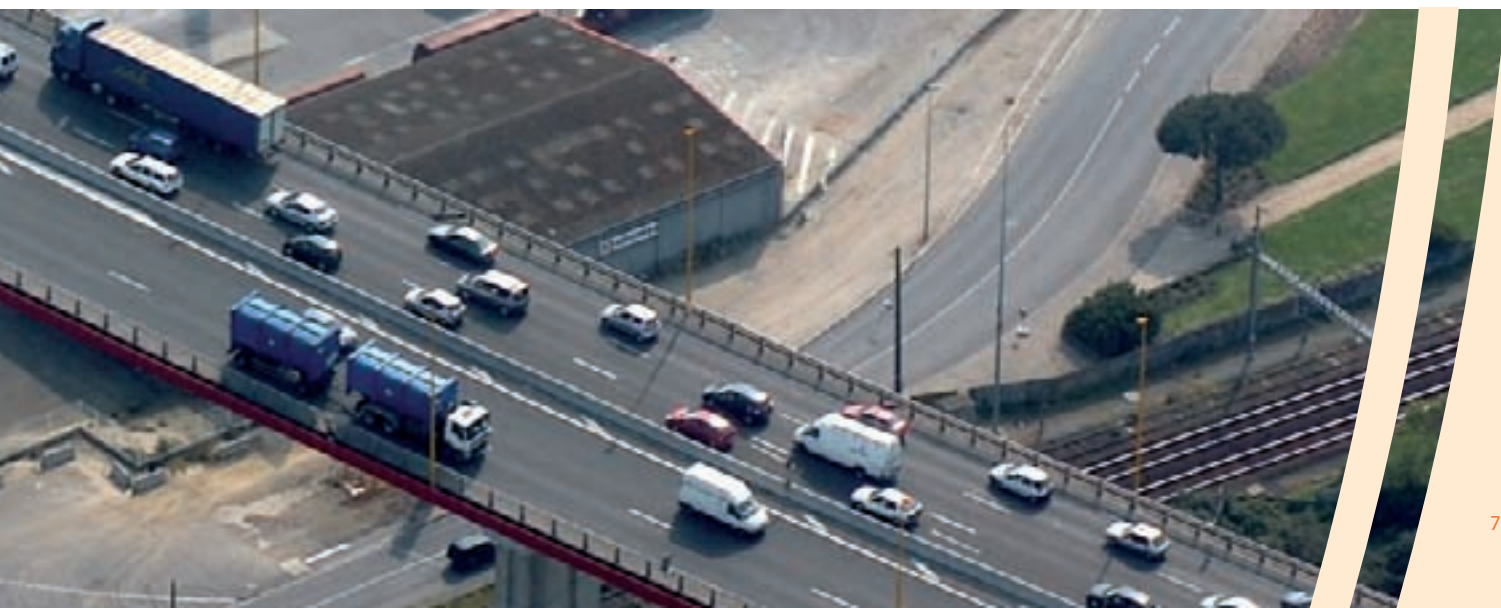
#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

60-80 K€.

#### Engagement de la Région



## H. Anticiper les effets de la littoralisation sur les déplacements

Le littoral atlantique constitue un atout majeur de la région. Son attractivité ne cesse de s'accroître et risque de se poursuivre dans les prochaines années : les augmentations de population attendues dans les années à venir sont très importantes (les projections laissent par exemple entrevoir une croissance de plus de 25 % de la population en Vendée ouest sur la période 2000-2030), en particulier grâce à l'arrivée de retraités, à de nouvelles résidences secondaires ou simplement à l'attrait touristique du littoral. L'impact économique de l'activité du littoral est fondamental pour la région qui se doit d'anticiper les évolutions à venir pour offrir de bonnes qualités de service et d'infrastructure et accompagner cette croissance.

Les besoins en déplacement liés à la littoralisation sont de deux ordres : l'accès au littoral d'une part et les déplacements internes à la bande côtière d'autre part. Tous les modes de transports sont concernés, car aujourd'hui le partage modal reste très favorable à la route. Toutefois, le développement de solutions alternatives à la voiture devient une priorité à la fois pour les Ligériens, mais également pour l'image et l'attractivité touristique de la région.

Or l'offre de transport sur le littoral est aujourd'hui largement inadaptée aux réalités d'aujourd'hui et aux défis à venir :

- l'offre ferroviaire est limitée quand bien même le TGV dessert déjà certaines stations balnéaires ligériennes ;

- à l'exception des agglomérations de Saint-Nazaire et des Sables-d'Olonne, il n'y a pas aujourd'hui de réseau de transport public dans les agglomérations littorales ;
- l'offre des réseaux départementaux, malgré des efforts récents (notamment en Loire-Atlantique), mérite d'être développée et valorisée ;
- enfin, la route connaît déjà des situations de congestion qui risquent de se renforcer dans les prochaines années.

C'est pourquoi la Région souhaite engager un programme d'actions spécifiques, à la mesure des enjeux de ces espaces singuliers, qui s'articule en trois points :

- **Améliorer la desserte ferroviaire du littoral atlantique.** Quatre axes majeurs sont concernés :
  - Nantes - Le Croisic, où les liaisons TGV doivent être pérennisées et où des réserves de capacité devront éventuellement être dégagées pour améliorer également l'offre non TGV,
  - Nantes - Pornic, où la ligne elle-même doit être modernisée afin d'augmenter les services régionaux et améliorer la qualité pour les voyageurs,
  - Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie, de même,
  - enfin, Nantes - Les Sables d'Olonne, axe pour lequel l'électrification de la ligne est en cours, et qui accueillera en décembre 2008 des TGV, dont il faudra poursuivre le développement ;



- **engager une réflexion globale sur la desserte en transports collectifs du littoral ligérien.** La Région n'a pas autorité sur les transports collectifs urbains et départementaux. Néanmoins, au titre de la promotion touristique du territoire régional, elle entend contribuer au développement de partenariats avec les différentes autorités organisatrices départementales et urbaines. Il s'agit de clarifier l'offre actuelle de transports collectifs sur le littoral et la renforcer si nécessaire, avec de nouvelles lignes mais aussi de plus fortes fréquences, et des services adaptés, en particulier pendant la période estivale ;
- **Améliorer la desserte routière du littoral atlantique.** Enfin, si le développement des modes alternatifs à la voiture est la priorité, il ne faut pas pour autant occulter le fait que le réseau routier contribue largement à l'activité économique de la zone : veiller à maintenir une bonne qualité de service sur le réseau routier reste essentiel. Un certain nombre d'opérations sont d'ores et déjà identifiées, afin de limiter les congestions sur certains axes mais aussi de créer des contournements pour limiter les trafics de transit dans les centres urbains.

# H1. Améliorer la desserte ferroviaire du littoral atlantique

INFRASTRUCTURE / SERVICE FER

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le littoral ligérien est desservi par quatre liaisons ferrées (Nantes – Le Croisic, Nantes – Pornic, Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Nantes – La Roche-sur-Yon – Les Sables-d’Olonne), dont il convient de poursuivre la modernisation afin d’assurer une meilleure desserte ferroviaire de la côte atlantique.

Cette modernisation a déjà débuté avec la liaison Nantes – La Roche-sur-Yon – Les Sables-d’Olonne qui est actuellement en travaux et qui sera, d’ici à la fin de l’année 2008, intégralement

électrifiée. Cette modernisation va notamment améliorer l’accès au littoral en permettant la circulation de nouveaux matériels régionaux à traction électrique et des rames TGV. Par ailleurs, les voyageurs en provenance notamment de Paris et à destination des Sables-d’Olonne ne seront plus contraints de changer de train en gare de Nantes comme aujourd’hui.

Toutefois, d’autres aménagements, qu’ils soient en termes d’infrastructure ou de service, sont encore nécessaires, en particulier en ce qui concerne les lignes Nantes – Pornic et Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie.



## CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

### MODERNISATION DES LIGNES NANTES-SAINTE-PAZANNE-PORNIC/ SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE

#### Description

Les lignes Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie (84 km) et Nantes – Pornic (60 km) sont aujourd’hui en voie unique, non électrifiées, avec certaines sections de voies datant de 1905.

Par ailleurs, compte tenu du nombre de circulations observé par jour sur le tronçon commun Sainte-Pazanne – Nantes et du type de signalisation utilisé, ces lignes ont atteint aujourd’hui leur maximum de capacité. En outre, les vitesses autorisées sont limitées et peu compétitives (vitesse ne dépassant pas 80-100 km/h).

Enfin, à l’image de l’ensemble du réseau régional, ces deux lignes évoluent dans un contexte d’augmentation accélérée de leur fréquentation depuis plus d’un an (+ 10,5% sur Nantes – Saint-Gilles et + 8,5% sur Nantes – Pornic).

À terme, la modernisation envisagée permettra :

- d’accroître la performance de ces deux lignes en termes de capacité de desserte par rapport au système de signalisation actuel ;
- d’améliorer les temps de parcours ;
- d’améliorer le confort des voyageurs.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, État, Départements de Loire-Atlantique et de Vendée et SNCF.

#### Horizon de mise en œuvre

- court terme pour la première phase. Les études projet ont débuté en décembre 2007. Une mise en service peut être envisagée en décembre 2009 (travaux de voie) et avril 2010 (travaux de signalisation) ;
- les autres phases seront réalisées à la suite.

#### Coût estimatif global

- 51 M€ HT pour la première phase (aux CE de réalisation) ;
- 70 M€ HT pour les autres phases (source RFF).

#### Engagement de la Région



## ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE NANTES-LA ROCHE-SUR-YON- LES SABLES-D'OLONNE

#### Description

La Vendée est le seul département de la façade atlantique à ne pas être desservi par le TGV.

L’électrification des sections de ligne à double voie entre Nantes et La Roche-sur-Yon d’une part et à voie unique entre La Roche-sur-Yon et Les Sables-d’Olonne d’autre part, doit contribuer à l’amélioration globale des dessertes sur cette liaison. Plus particulièrement, elle permettra la suppression de l’obligation de rupture de charge en gare de Nantes pour les voyageurs venant de Paris, à destination de La Roche-sur-Yon et des Sables-d’Olonne, tout en favorisant une exploitation de ces différentes sections de ligne par un mode de traction plus respectueux de l’environnement. En effet, cette opération autorisera notamment la circulation :

- de nouveaux matériels régionaux à traction électrique sur les deux tronçons de ligne ;
- de rames TGV jusqu’aux Sables-d’Olonne.

L’électrification de la ligne nécessite la création d’installations techniques spécifiques et de leurs outils de gestion et de maintenance, la mise en service des installations d’exploitation correspondant au futur trafic, ainsi que la modification de certaines infrastructures existantes (ouvrages d’art, voies, quais, bâtiments, réseaux...).

#### Principaux acteurs concernés

État, Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF, Départements de Loire-Atlantique et de Vendée, Communautés de communes des Olonnes et du Pays Yonnais.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme, la mise en service étant prévue en décembre 2008.

#### Coût estimatif global

105 M€.

#### Engagement de la Région





## H2. Engager une réflexion globale sur la desserte en transports collectifs du littoral ligérien

### ▣ ÉTUDES ▣ TRANSPORTS COLLECTIF

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

En dehors du réseau de transport régional de voyageurs (ferroviaire et routier) qui dessert les principales stations touristiques, l'offre de transports collectifs sur le littoral ligérien peut être améliorée tant du point de vue quantitatif que qualitatif :

- les seuls réseaux urbains existants sont ceux de Saint-Nazaire et des Sables-d'Olonne, qui s'étendent sur des périmètres assez restreints;
- les réseaux départementaux de Loire-Atlantique et de Vendée, en dépit des efforts consentis pour renforcer l'offre en période estivale, restent assez peu développés sur le littoral.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

La Région souhaite engager une réflexion avec les différentes autorités organisatrices départementales et urbaines afin d'améliorer et d'adapter au mieux la desserte en transports collectifs du littoral ligérien. Cette réflexion pourrait porter sur :

- une remise à plat de l'offre actuelle permettant de mettre en évidence les principaux points critiques (notamment les creux de desserte, les concurrences entre réseaux ainsi que l'absence de correspondances horaires entre le réseau régional d'une part et les réseaux urbain et départemental d'autre part);
- une recherche de solutions, permettant à chaque autorité organisatrice compétente d'améliorer l'adéquation entre l'offre proposée et les besoins de déplacements (création de nouvelles lignes, modifications des fréquences, prise en compte des périodes touristiques...).

##### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Départements de Loire-Atlantique et de Vendée, AOT urbaines et SNCF.

##### Horizon de mise en œuvre

Court-moyen terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région





## H3. Améliorer la desserte routière du littoral atlantique

### INFRASTRUCTURE ROUTE

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Parallèlement au développement du mode ferroviaire et des transports collectifs, la modernisation du réseau routier permettant un accès facile ainsi qu'une circulation aisée sur le littoral doit être recherchée. En effet, celui-ci continue de jouer un rôle important dans l'activité économique de la zone littorale, en forte croissance ces dernières années, du fait de l'augmentation de la population et de l'attractivité touristique.

#### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

##### AXE NANTES-CÔTE VENDÉENNE (VIA RD178/117/95)

##### Description

Les routes départementales RD178, RD117 et RD95, qui forment l'itinéraire entre Nantes et Challans, c'est-à-dire en direction de la côte vendéenne, présentent aujourd'hui un fort niveau de trafic. Le Schéma routier départemental (SRD), finalisé en 2006 par le Département de Loire-Atlantique, a classé cet itinéraire comme liaison structurante.

Le projet consiste en un aménagement capacitair d'infrastructure incluant la création de créneaux de dépassement et une mise à 2+1 voies ou à 2x2 voies.

##### Principaux acteurs concernés

Département de Loire-Atlantique (maître d'ouvrage).

##### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

##### Coût estimatif global

Environ 100 M€ (estimation Setec).

##### Engagement de la Région

□□□□

##### RD58 (LIEU DIT BOIS-DE-CÉNÉ) / MACHECOUL (LIAISON NANTES-CÔTE VENDÉENNE)

##### Description

L'itinéraire RD58 (Loire-Atlantique - Challans) / RD753 (Challans - Saint-Jean-de-Monts) constitue un axe majeur assurant les liaisons entre le nord-ouest de la Vendée et la métropole nantaise.

Le projet prévoit d'achever la mise à 2x2 voies de cet axe entre Challans et la limite départementale avec la Loire-Atlantique. Il concerne la section Bois-de-Cené - Machecoul (environ 3 km).

##### Principaux acteurs concernés

Département de Vendée (maître d'ouvrage).

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

##### Coût estimatif global

5 M€ TTC (valeur 2005, source : Département 85).

##### Engagement de la Région

□□□□

##### CONTOURNEMENT D'OLONNE-SUR-MER (RD32)

##### Description

La RD32 constitue un axe majeur entre la Loire-Atlantique et la Vendée lié notamment à l'activité économique de Challans et des Sables-d'Olonne, ainsi qu'à l'activité touristique tout au long de la côte atlantique.

La réalisation du contournement d'Olonne-sur-Mer à 2x2 voies s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de cet axe. Il permettra de limiter la circulation de transit dans le centre d'Olonne-sur-Mer (de 4000 véhicules par jour en hiver à 30000 en période estivale).

##### Principaux acteurs concernés

Département de Vendée (maître d'ouvrage).

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme. L'enquête publique et la DUP ont eu lieu en 2005. Les études de projet sont en cours de réalisation.

### Coût estimatif global

35 M€ TTC (valeur 2005, source : Département 85).

### Engagement de la Région

□□□□

### CONTOURNEMENT EST DES SABLES-D'OLONNE (RD32/RD949)

#### Description

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RD32 à 2x2 voies et des dessertes en peigne des communes du littoral. Il va permettre d'accroître les capacités de circulation dans le secteur Est de l'agglomération et limiter la circulation de transit dans le centre des Sables et sur le boulevard du Vendée Globe.

#### Principaux acteurs concernés

Département de Vendée (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

Une première partie du contournement (section entre la RD160 et la RD36) a été réalisée et mise en service courant 2006.

### Coût estimatif global

24 M€ TTC (valeur 2005, source : Département 85).

### Engagement de la Région

□□□□

### CONTOURNEMENT DE TALMONT-SAINT-HILAIRE (RD949)

#### Description

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RD32 à 2x2 voies et des dessertes en peigne des communes du littoral. Il consiste à réaliser une nouvelle infrastructure à 2x1 voies permettant de contourner Talmont par le sud, avec possibilité de passer à 2x2 voies à terme.

#### Principaux acteurs concernés

Département de Vendée (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

### Coût estimatif global

30 M€ TTC (valeur 2005, source : Département 85).

### Engagement de la Région

□□□□



# i. Contribuer à ce que l'offre de transport réponde à la croissance de la demande

**C**réer de nouvelles infrastructures, compléter les réseaux existants, améliorer les dessertes, à la fois en termes de fréquences et de qualité de service : toutes ces actions sont essentielles pour faire face à la croissance de la demande, liée d'une part à la croissance démographique au sein d'une région particulièrement dynamique, et d'autre part à la croissance de la mobilité.

Les efforts consentis depuis près de dix ans en faveur du transport régional de voyageurs par la Région des Pays de la Loire ont largement porté leurs fruits avec une croissance annuelle moyenne des trafics de l'ordre de 10% environ. Mais consolider cette croissance suppose la poursuite ou la mise en œuvre d'un programme ambitieux de modernisation et d'adaptation du réseau ferré régional, du matériel roulant, des dessertes et des principaux pôles d'échanges de la région. Quatre types d'actions ont été identifiés :

- **améliorer le réseau :** pour quelques liaisons, un réaménagement ou une modernisation des voies doivent permettre de faire sauter quelques points durs qui limitent le nombre de trains pouvant circuler ;
- **moderniser le matériel roulant :** le renouvellement ou la rénovation du matériel roulant devra être l'occasion pour la Région des Pays de la Loire de se doter en matériel plus capacitaire ;

- **mieux organiser les services :**

- grâce à la mise en œuvre du cadencement ferroviaire qui permet, entre autres avantages, d'optimiser l'utilisation de la capacité existante,
- grâce à une hiérarchisation des relations en grandes familles, pour y optimiser l'offre de transport au regard de la demande,
- en valorisant les étoiles ferroviaires de Nantes, Le Mans, Angers, La Roche-sur-Yon ;

- **adapter la capacité d'accueil des gares** à la croissance des trafics en particulier (à Nantes et Angers).

Concernant le réseau routier, les efforts porteront particulièrement sur la régulation des flux en s'appuyant sur la hiérarchisation des axes. La Région des Pays de la Loire souhaite porter une attention particulière aux problématiques posées par les contournements des trois métropoles (Nantes, Angers et Le Mans) et entend poursuivre la réflexion sur la question des franchissements de la Loire.

# 1. Augmenter la capacité du réseau ferroviaire

## INFRASTRUCTURE / ÉTUDES → FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La hausse de fréquentation très importante des trafics voyageurs observée au cours des dernières années, et la nécessité de préserver des réserves de capacité pour le fret ferroviaire conduisent nécessairement à s'interroger sur la capacité du réseau ferré ligérien à faire face aux besoins de développement à moyen et long terme des différents trafics ferroviaires.

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

#### RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS DE CAPACITÉ SUR LA LIGNE EXISTANTE NANTES-ANGERS

##### Description

Cet axe qui accueille des circulations en grand nombre et de type différent (TER, VFE, fret...) est déjà saturé, notamment en période de pointe. Des solutions à court terme sont actuellement envisagées et en cours d'étude afin d'accroître la capacité de l'axe existant :

- adapter le système de signalisation ;
- aménager les gares terminus des dessertes périurbaines qui pourraient se situer à Mauves-sur-Loire, La Possonnière et Ancenis.

##### Principaux acteurs concernés

RFF, État, Région des Pays de la Loire.

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

##### Coût estimatif global

Environ 50 M€ (source : RFF) sont nécessaires : étude sur l'insertion de voies supplémentaires et réalisation de premiers aménagements (signalisation et aménagements de gares).

##### Engagement de la Région



#### RÉALISER DES SECTIONS DE VOIE COMPLÉMENTAIRES ENTRE NANTES ET ANGERS

##### Description

Au-delà de cette première phase, les aménagements nécessaires au renforcement de la capacité de cet axe nécessiteront la réalisation de sections de voies supplémentaires. Elles seraient situées prioritairement, sur la base des études effectuées, entre Angers et la Possonnière et entre Nantes et Mauves-sur-Loire. Dans le cadre du contrat de projets 2007-2013, des premières études permettront de préciser les conditions de réalisation de ces aménagements. La nature exacte des opérations à réaliser s'appuiera sur une expression précise des besoins d'évolutions des dessertes en particulier pour les trains régionaux.

##### Principaux acteurs concernés

État, RFF, Région des Pays de la Loire, Départements de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire, Nantes Métropole et Angers Loire Métropole.

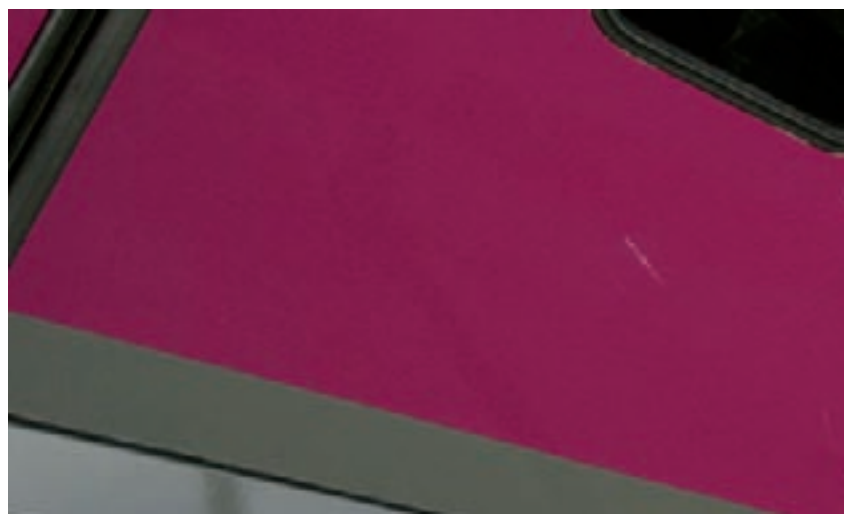
##### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région



### POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'INTÉRÊT D'UNE NOUVELLE LIAISON FERRÉE NANTES-ANGERS (- SABLÉ)

#### Description

Compte tenu des contraintes de capacité aujourd'hui très fortes sur l'axe Nantes – Angers, il s'agit de poursuivre la réflexion sur l'opportunité de réaliser à long terme une nouvelle infrastructure entre Angers et Nantes.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, État.

#### Horizon de mise en œuvre

Long terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



### POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'AMÉLIORATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE NANTES-SAINT-NAZAIRE

#### Description

Long de 64 kilomètres, l'axe ferré entre Nantes et Saint-Nazaire (qui se prolonge jusqu'au Croisic sur 26 km par voie unique) est aujourd'hui emprunté par de nombreuses circulations voyageurs et marchandises, permettant d'assurer la desserte de l'agglomération nazairienne et des grands centres industriels positionnés le long de l'estuaire.

Toutefois, cet axe est actuellement confronté à plusieurs difficultés, en particulier avec le tunnel de Chantenay et la raffinerie de Donges, qui sont des points délicats en matière de sécurité.

Aussi, une réflexion globale sur cet axe a été lancée par RFF, l'État et la Région, incluant non seulement la problématique du tunnel de Chantenay et de la raffinerie de Donges, mais aussi celle des dessertes et de la capacité de l'axe. La finalité de cette étude est de :

- définir les risques de saturation face à une utilisation croissante (nombre de dessertes et cadencement) et mixée (voyageurs : dessertes longue distance, inter-cité, périurbain et urbain, marchandises : dessertes nationales et locales) de cet axe ;
- définir des aménagements d'exploitation et/ou d'équipement de l'infrastructure, permettant de limiter voir de faire disparaître ces phénomènes et facteurs de saturation compte tenu des orientations retenues dans le PDRV en matière de développement des dessertes.

#### Principaux acteurs concernés

RFF, État, Région des Pays de la Loire, SNCF.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme (étude en cours) / moyen voire long terme pour la réalisation des aménagements éventuellement identifiés dans le cadre de l'étude.

#### Coût estimatif global

A déterminer pour les aménagements et travaux retenus.

#### Engagement de la Région



## i2. Profiter de la modernisation du matériel ferroviaire roulant pour accroître le parc de matériel plus capacitaire

☑ SERVICE ☑ FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La Région des Pays de la Loire, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, a investi de manière importante dans la gestion de son matériel ferroviaire, soit en modernisant des rames existantes, soit par l'achat de nouveaux matériels roulants. Depuis 2004, elle a ainsi commandé 57 nouveaux trains (dont 35 autorails grande capacité (AGC), 5 ZTER, 10 automotrices à 2 niveaux et 7 tram-trains) pour un montant de près de 260 M€.

Ces acquisitions devraient permettre d'accroître de 37% la capacité du parc ferroviaire d'ici à 2010.

Pour faire face à la hausse de la fréquentation, la généralisation de matériel capacitaire s'impose à terme sur la plupart des liaisons ferroviaires régionales, et tout particulièrement en période de pointe et pour la desserte du périurbain.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Il s'agit de profiter de l'acquisition de matériel ferroviaire roulant plus capacitaire pour accroître l'offre de places assises du parc actuel.

L'objectif est en effet de répondre à la hausse soutenue de la fréquentation des trains régionaux au cours des dernières années et d'améliorer la qualité de service aux usagers.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire.

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer en fonction des appels d'offres à lancer.

#### Engagement de la Région



## 13. Engager la mise en œuvre du cadencement ferroviaire

**SERVICE**  FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le cadencement ferroviaire est actuellement très peu développé en France, contrairement à d'autres pays tels que l'Allemagne, la Suisse ou les Pays-Bas. C'est pourtant un mode d'exploitation qui présente de nombreux avantages, tant pour l'utilisateur que pour l'exploitant.

Au sens strict du terme, le cadencement signifie que le départ et l'arrivée des trains se font toujours à l'heure fixe, mais en réalité, ce concept va bien au-delà. Il implique que :

- les trains soient regroupés en «familles» (ex: intercity, périurbain...) ayant les mêmes caractéristiques (itinéraires, politiques d'arrêt, temps de parcours) et ceci dans les deux sens de circulation;
- les trains circulent à intervalles réguliers (par exemple toutes les demi-heures, toutes les deux heures...);
- l'horaire soit coordonné pour tout le réseau, ce qui permet la création de correspondances régulières dans les gares.

Pour l'utilisateur, ce mode de fonctionnement a plusieurs avantages, notamment en termes de lisibilité des horaires et des dessertes, mais aussi au niveau des correspondances qui peuvent être optimisées et systématisées.

Pour l'exploitant, le cadencement permet notamment de mieux gérer la capacité des lignes, grâce à une organisation structurée des sillons ferroviaires, de simplifier et fiabiliser la production grâce à des cycles répétitifs, d'autoriser une meilleure rotation du matériel roulant ou encore de développer l'intermodalité.

Une telle démarche a été mise en œuvre en décembre 2007 sur le territoire de la région Rhône-Alpes qui vise une mise en place du cadencement en décembre 2007. Ce cadencement sera d'ailleurs étendu progressivement à l'ensemble du territoire national avec la mise en œuvre du projet de «structuration du gra-

phique» engagé par RFF dans le cadre de la mission d'organisation de la gestion des capacités du réseau ferroviaire qui lui a été confiée par le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

La mise en place du cadencement ferroviaire à l'échelle du territoire ligérien a pour objectif d'améliorer la lisibilité des horaires pour les usagers du fer et de renforcer plus encore son attractivité.

L'action consiste à engager les études pour une mise en œuvre du cadencement à court terme.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF, Régions limitrophes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## 14. Déterminer et mettre en œuvre des objectifs de dessertes en fonction du type de relations

☑ SERVICE ☑ FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, la Région des Pays de la Loire a adopté lors de l'Assemblée régionale du 21 septembre 2007 le Plan de déplacements régional de voyageurs.

Ce document a pour vocation d'être le document de référence définissant la politique et les actions de la Région en matière de dessertes régionales pour les quinze ans à venir. La finalité de la démarche est d'aboutir à une vision stratégique de l'évolution du réseau, déclinée de façon opérationnelle sous forme d'une programmation pluriannuelle par axe.

Les réflexions engagées dans le cadre du Plan de déplacements régional de voyageurs ont permis à la Région de définir les fonctionnalités à assurer par le réseau de transport régional qui sont les suivantes :

- desserte intercity ;
- desserte périurbaine ;
- desserte du littoral ;
- maillage rural.

Pour les deux premières fonctionnalités, le travail a été approfondi par une hiérarchisation des axes en fonction des potentiels de déplacement et densités de population desservis.

Le scénario retenu par le Conseil régional prévoit un développement de l'offre ferroviaire de 80 % à l'horizon 2020 entraînant ainsi une augmentation de la fréquentation du réseau ferroviaire de l'ordre 130 %. Concrètement, cela se traduira, sur le réseau ferré régional, par 75000 voyages/jour en 2020 (contre 34000 voyages/jour en 2006).

Le scénario retenu précise pour chacun des axes les objectifs de desserte à mettre en œuvre en fonction des fonctionnalités préalablement

définies. Ces fiches d'actions serviront de base à la Région dans la mise en place opérationnelle des mesures et objectifs préconisés dans le Plan de déplacements régional de voyageurs.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

L'action consiste, pour chaque axe, à mettre en application progressivement les actions et niveau de desserte retenus par la Région dans le cadre du PDRV.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF, Régions limitrophes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court/moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région





## 15. Examiner les potentiels de valorisation des étoiles ferroviaires

### INFRASTRUCTURE / ÉTUDES → FER

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

En région des Pays de la Loire, les trois métropoles ligériennes (Nantes, Angers et Le Mans) sont au cœur d'étoiles ferroviaires importantes dont le potentiel de développement est élevé au regard de la progression de la périurbanisation au cours des dernières décennies.

La demande de déplacement toujours plus forte mais également de plus en plus diversifiée au sein de ces espaces périurbains invite à engager une réflexion sur les réponses qu'il est possible d'apporter d'une part pour développer l'offre périurbaine sur ces étoiles et d'autre part pour renforcer la coordination/complémentarité avec les réseaux urbains en termes de pôle d'échanges, d'information, de tarification notamment.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

L'action consiste à engager avec les partenaires concernés des réflexions sur la valorisation des étoiles ferroviaires ligériennes :

- Nantes, où a priori toutes les branches ont un potentiel de développement. A noter qu'en 2008 la Région a lancé une étude de faisabi-

lité du prolongement de la desserte Nantes-Vertou vers Clisson ;

- Angers avec notamment la branche d'Ancenis (La Possonnière) puis celle de Sablé-sur-Sarthe et de Saumur (cf fiche L1) ;
- Le Mans, où de nouvelles capacités pourraient être libérées pour la desserte en étoile, du fait du projet de ligne à grande vitesse ;
- La Roche-sur-Yon, où une étude doit être réalisée préalablement afin de déterminer le potentiel de développement périurbain sur cette étoile ferroviaire.

##### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, Départements de Loire-Atlantique, du Maine-et-Loire, de la Sarthe et de la Vendée, Nantes Métropole, Angers Loire Métropole, Communauté urbaine du Mans, Ville de La Roche-sur-Yon.

##### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région



# I6. Adapter la capacité des gares à la croissance de la fréquentation

## ÉTUDES / INFRASTRUCTURE → FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La région des Pays de la Loire connaît depuis plusieurs années une forte croissance des trafics ferroviaires qui se traduit notamment par des contraintes d'exploitation importantes dans les principales gares de la région, Nantes et Angers en particulier.

Pour permettre à ces gares de faire face à cette croissance, il apparaît nécessaire de lancer rapidement la réalisation des opérations qui ont déjà fait l'objet d'études et d'engager des réflexions de type schéma directeur afin de programmer au mieux les aménagements à réaliser à moyen et long terme.

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

#### AUGMENTER LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DE LA GARE DE NANTES

##### Description

Première gare de la région des Pays de la Loire en termes de fréquentation, la gare de Nantes est le principal nœud ferroviaire du territoire. Elle connaît actuellement des contraintes importantes d'exploitation notamment aux heures de pointe, du fait de sollicitations croissantes sur les cinq branches de l'étoile ferroviaire nantaise.

Cette gare accueille environ 10 millions de voyageurs par an aujourd'hui (soit 50% de plus qu'il y a dix ans) avec des perspectives de hausse de trafic similaires (+ 50%) au cours des dix prochaines années.

Pour répondre à la croissance de la fréquentation, la réalisation de quatre opérations est prévue dans le contrat de projets 2007-2013 :

- la création d'une voie d'évitement à Chantenay, qui, en donnant une possibilité de garage des trains sur le tronçon Nantes-Savenay, permettra d'augmenter la capacité et la souplesse d'exploitation de la liaison Nantes-Savenay ;

- l'allongement des quais des voies 52, 53 côté gare nord. L'objectif est d'augmenter la capacité d'accueil des quais nord pour des renforcements de desserte, notamment en direction et en provenance d'Angers, et de permettre l'accueil sur ces quais de TGV-US et de TER-UM. Le programme doit néanmoins être actualisé pour tenir compte de la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant ;
- la séparation des flux de Sainte-Pazanne (Saint-Gilles/Pornic) et de Vertou (Bordeaux/Les Sables-d'Olonne) à l'entrée est de la gare pour satisfaire aux perspectives de développement sur les liaisons vers Vertou et Sainte-Pazanne en s'affranchissant notamment de l'espacement nécessaire de plus de 8 minutes entre un train venant de Vertou et un départ vers Sainte-Pazanne ;
- la fluidification des circulations vers Angers dans l'avant-gare sud-est de Nantes.

Par ailleurs, il est nécessaire d'envisager l'actualisation du schéma directeur de la gare de Nantes afin de redéfinir les stratégies possibles pour assurer le développement de la gare à moyen terme.

##### Principaux acteurs concernés

État, Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, RFF, SNCF, Communauté urbaine de Nantes.

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

Les études d'avant projet sont terminées pour la création d'une voie d'évitement à Chantenay et l'allongement des quais des voies 52, 53 (à actualiser avec le projet de Nantes-Châteaubriant). Les deux autres opérations sont en phase d'initialisation.

##### Coût estimatif global

Environ 30 M€ (source : RFF).

##### Engagement de la Région





## AUGMENTER LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DE LA GARE D'ANGERS

### Description

Troisième gare de la région en ce qui concerne le nombre de dessertes ferroviaires régionales en 2006, la gare d'Angers va connaître une croissance importante du nombre de dessertes d'ici à 2020 : le PDRV prévoit en effet en JOB plus de 170 trains régionaux desservant la gare d'Angers (contre une centaine en 2006), conséquence de l'augmentation du nombre de circulations notamment entre Nantes et Angers (passage de 17 AR en JOB en 2006 à 32 en 2020) et Le Mans-Angers (augmentation de 11,5 AR en JOB en 2006 à 22 en 2020).

De ce fait, une réflexion globale portant à la fois sur la gare et son quartier devra être menée afin de s'assurer que les installations actuelles de la gare d'Angers permettent de faire face aux perspectives de croissance des dessertes et du trafic régional à l'horizon de la mise en œuvre du PDRV.

### Principaux acteurs concernés

RFF, État, Région des Pays de la Loire, Angers Loire Métropole.

### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



# i7. Adapter la capacité des contournements routiers des principales métropoles

## INFRASTRUCTURE → ROUTE

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les trois métropoles de la région des Pays de la Loire (Nantes, Angers, Le Mans) vers lesquelles convergent des infrastructures routières majeures ont développé des réseaux de rocade ou de voies de contournement. Ceux-ci ne sont toutefois pas encore complètement bouclés, comme au Mans ou à Angers, et nécessiteraient, malgré les réalisations déjà opérées, des aménagements complémentaires, comme à Nantes.

Ces liaisons, qui sont essentielles pour la vie économique de ces métropoles, sont également porteuses d'enjeux à l'échelle régionale car elles permettent entre autres d'assurer l'écoulement des trafics de grand transit régionaux et nationaux.

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

#### LE MANS

#### Description

Le réseau de rocade et de liaisons de contournement de l'agglomération mancelle n'est plus satisfaisant dans la partie sud avec une rocade complètement intégrée dans le tissu urbain de l'agglomération. Après avoir modernisé et mis en continuité le contournement de l'agglomération par l'est, une réflexion est à engager concernant la réalisation d'une liaison entre la rocade ouest et la déviation sud-est et plus globalement sur la desserte routière à l'ouest de l'agglomération.

#### Principaux acteurs concernés

Le Mans Métropole (maître d'ouvrage potentiel).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région

□□□□

#### NANTES (cf. fiche M1)

#### Description

Le périphérique de Nantes, qui supporte un trafic important mêlant transit (national et régional) et dessertes de l'agglomération, connaît des problèmes de saturation récurrents, tout particulièrement aux heures de pointes.

Il est donc impératif de poursuivre les réflexions engagées pour, d'une part, assurer une capacité homogène à 2x2 voies et, d'autre part, mettre en place et généraliser un système dynamique de gestion du trafic sur l'ensemble du périphérique. De même, au-delà des aménagements ponctuels, une réflexion globale relative à la capacité actuelle et future du périphérique devra être menée.

Par delà ces aménagements sur le périphérique actuel, les réflexions engagées par le Département de Loire-Atlantique sur la réalisation d'itinéraires d'évitement de l'agglomération nantaise au nord et au sud, qui figurent dans le Schéma routier départemental adopté en 2006, seront poursuivies.

#### Principaux acteurs concernés

État (maître d'ouvrage), Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Région des Pays de la Loire (financeur, dans le cadre du CPER 2000-2006, d'un certain nombre d'opérations sur le périphérique ainsi que de la première tranche du système de gestion du périphérique).

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer

#### Engagement de la Région

□□□□



### ANGERS (LIAISON SUD D'ANGERS-LIAISON RN23-RN160)

#### Description

Le réseau routier à la périphérie d'Angers supporte aujourd'hui un niveau de trafic proche de la congestion. Afin de désengorger les boulevards sud, il est envisagé de construire une liaison à 2x2 voies au sud d'Angers reliant la rocade est, en limite des Ponts-de-Cé, au Pont de l'Atlantique. Cette liaison permettra de boucler le contournement d'Angers.

Ce projet, inscrit au Schéma routier départemental 2006-2020 validé en novembre 2005 par le Département, et figurant dans le Plan de

déplacements urbains de l'agglomération angevine, constitue pour les deux collectivités une priorité.

#### Principaux acteurs concernés

Département du Maine-et-Loire (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

160 M€ TTC (valeur 2005; source : Département 49).

#### Engagement de la Région





## 18. Engager ou poursuivre la réflexion sur la question des franchissements de la Loire

### INFRASTRUCTURE / ETUDES ROUTE

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

L'amélioration des liaisons entre le sud-Loire et le nord-Loire apparaît à l'évidence comme une nécessité, pour faire face à l'augmentation future des échanges, tout particulièrement au niveau des principales agglomérations.

Le SRIT doit être l'occasion d'engager des réflexions sur l'opportunité de réaliser de nouveaux franchissements structurants de la Loire sur le territoire régional.

#### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

##### FRANCHISSEMENT DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE ENTRE NANTES ET SAINT-NAZAIRE

#### Description

L'idée d'un nouveau franchissement aval de la Loire remonte au début des années 90 (projet

figurant dans le schéma routier de Loire-Atlantique de 1992). Les études ont été relancées en 2002 sous l'impulsion du Département de Loire-Atlantique en associant la Région des Pays de la Loire et l'État. Le comité de pilotage a conclu en 2004 de l'intérêt d'un nouveau franchissement avec lancement de nouvelles études d'opportunité et de faisabilité complétées en 2006 par le lancement d'une étude d'analyse de la valeur pour déterminer la vocation de ce projet. Le projet retenu devra répondre à de multiples dimensions :

- européenne et nationale pour assurer la continuité de la Route des estuaires ;
- interrégionale et régionale pour faciliter le transit depuis la Bretagne et améliorer l'accès au futur aéroport de Notre-Dames-des-Landes, notamment depuis la Vendée et le sud de la Loire-Atlantique ;

- intradépartementale pour améliorer les liaisons depuis et vers le Pays de Retz et ainsi contribuer à son développement économique.

Le projet consisterait à créer une nouvelle infrastructure routière permettant d'assurer le franchissement de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire. Les caractéristiques de l'aménagement seront à préciser au cours des phases ultérieures des réflexions si l'ensemble des partenaires s'accorde sur la nécessité de réaliser ce projet.

L'examen de ce projet à un prochain comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) a été demandé par la Région.

#### Principaux acteurs concernés

Département de Loire-Atlantique, maître d'ouvrage de l'étude «Analyse de la valeur», co-financée par la Région des Pays de la Loire et l'État.

Maître d'ouvrage du projet à déterminer.

#### Horizon de mise en œuvre

Long terme. Les études préliminaires sont en cours depuis 2002.

#### Coût estimatif global

A ce stade des études, les estimations sont de l'ordre de 500 M€ pour une solution de type pont et de 750-800 M€ pour une solution de type tunnel.

#### Engagement de la Région

□□□□

### FRANCHISSEMENT DE LA LOIRE À ANCENIS

#### Description

La croissance de la périurbanisation au nord de l'agglomération nantaise mais surtout la perspective de l'ouverture de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes à l'horizon 2012-2013 ont incité les Départements de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire à prévoir les infrastructures permettant d'assurer la desserte du futur aéroport depuis le Maine-et-Loire.

Les réflexions engagées ont débouché sur la nécessité de renforcer la capacité de franchissement de la Loire au niveau d'Ancenis.

#### Principaux acteurs concernés

Départements de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire.

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

35 M€ (source : Département 44).

#### Engagement de la Région

□□□□

### FRANCHISSEMENT DE LA LOIRE À ANGERS

#### Description

L'agglomération d'Angers compte aujourd'hui deux possibilités de franchissement de la Loire : l'une avec le pont historique des Ponts-de-Cé a vocation à accueillir un trafic local. L'autre, la RN260, à 2x2 voies, assure l'écoulement des autres trafics, notamment de transit.

L'aménagement autoroutier de l'ex-RN 260 entre Sorges et Mûrs-Erigné va permettre l'amélioration de la sécurité et la fluidité du trafic, l'amélioration de l'accessibilité du sud de l'agglomération angevine et d'assurer la continuité autoroutière entre l'A11 et l'A87, un des maillons de l'itinéraire de transit entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique.

Le projet prévoit notamment la construction d'un second viaduc (2x3 voies) qui va être réalisée entre 2008 et 2010.

#### Principaux acteurs concernés

État, ASF, Département du Maine-et-Loire, Angers Loire Métropole.

#### Horizon de mise en œuvre

Court/moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région

□□□□

### FRANCHISSEMENT DE LA LOIRE À SAUMUR

#### Description

Cette opération est intégrée au projet global «Aménager la liaison Cholet - Saumur > RD 960 et RN 347)» (fiche L3).

## J. Définir et mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité en faveur des personnes handicapées et à mobilité réduite

**E**n vertu de la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, à la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et de ses décrets d'application, il est nécessaire de garantir la prise en compte des personnes handicapées et à mobilité réduite sur le réseau régional, tant pour le mode routier que pour le mode ferroviaire, dans une démarche prospective réalisée sur le long terme.

La Région des Pays de la Loire n'a bien sûr pas attendu la promulgation de cette loi pour prendre en compte la thématique de l'accessibilité des personnes handicapées dans le domaine des transports. Les multiples projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans lesquels est engagée la Région prennent en compte cette problématique. En outre, lorsqu'elle a fait part de son souhait de commander des automotrices ZTER, elle avait exigé la mise en place d'une palette permettant l'accès de plain-pied aux personnes en fauteuil roulant entre le quai et le train.

En matière de ligne autocar, dès 2005, lors de la reprise à la SNCF de la gestion de la ligne Nantes-Poitiers par les Régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes, celles-ci ont exigé dans l'appel d'offres relatif à l'exploitation du service que les dessertes soient assurées avec un matériel adapté aux personnes handicapées. Deux autocars circulent sur cette ligne et disposent d'une plateforme automatique avec élévateur et de toilettes accessibles aux personnes en

fauteuil roulant. Cet équipement majore en moyenne le coût d'un autocar de 25%. Depuis mars dernier, la ligne Laval-Nantes est équipée elle aussi de ce matériel et il en sera de même à compter de l'été 2008 sur la ligne Laval-Angers. Enfin, peut également être citée la centrale d'information multimodale Destineo qui respecte les normes d'accessibilité aux personnes non-voyantes dès lors qu'elles disposent d'un lecteur de synthèse vocale.

La loi du 11 février 2005 a fixé aux autorités organisatrices un délai de trois ans (2008) pour l'adoption d'un schéma d'accessibilité et un délai de dix ans aux autorités compétentes pour la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

A ce titre, la Région a élaboré son schéma directeur d'accessibilité (SDA), afin de programmer la mise à niveau de l'accès au réseau régional pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.



# J1. Définir le schéma directeur d'accessibilité

## ÉTUDES TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le schéma directeur d'accessibilité est défini comme un « document de programmation des opérations de mise en accessibilité », qui « établit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre » d'ici à 2015 (directive du 13 avril 2006).

Le SDA fixe donc les objectifs en termes d'accessibilité au réseau régional et permet ainsi de déterminer la nature et le montant des travaux à réaliser et de planifier les investissements.

Toute la démarche d'élaboration de ce schéma régional a été guidée dans le souci de répondre aux enjeux suivants :

- organiser le déplacement des personnes à mobilité réduite qui empruntent le réseau régional de transports tant en termes d'infrastructures, de matériel, d'information, de réservation...
- réaliser un état des lieux exhaustif, le consigner sur une base de données actualisable, et disposer d'indicateurs de suivi;
- favoriser la complémentarité des réseaux de transport, en particulier avec les réseaux départementaux;
- organiser la concertation avec les associations de personnes handicapées;
- estimer le coût des solutions proposées;
- concevoir un plan d'actions hiérarchisées pour l'amélioration de l'accessibilité;
- assurer le suivi de ce plan d'actions à partir des indicateurs et de la base de données actualisable.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

L'élaboration de ce document a nécessité la consultation des partenaires de la Région, tant dans le domaine des transports que dans celui du handicap ou de la mobilité, ceci, dans le but

de se concerter sur la continuité de la chaîne du transport public.

Sur la base d'un diagnostic des attentes et enjeux partagé par l'ensemble des acteurs associés à la démarche, le SDA vise une mise en accessibilité de toutes les gares du réseau régional, soit 39 gares régionales, ainsi que de l'ensemble des arrêts autocars régionaux.

Outre les investissements qui composent le scénario retenu, le SDA comprend également plusieurs actions transverses, telles que l'information préalable au voyage (*fiche P4 « Fournir une information complète et en temps réel sur les transports publics »*) ou l'assistance en gare.

Par la suite, la Région s'efforcera de couvrir le territoire régional dont elle est responsable en tant qu'autorité organisatrice de transport afin de répondre au mieux aux besoins de déplacements et de mise en accessibilité des ligériens : certaines haltes – points d'arrêt sans personnel – pourraient alors être rendues accessibles en fonction de leur fréquentation, de la proximité d'établissements spécialisés, de leur localisation géographique...

Ce document va être approuvé par l'Assemblée régionale lors de la session de juin 2008.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF, AOT urbaines et interurbaines, associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, professionnels du handicap (kinésithérapeutes ou ergothérapeutes), FNTV, transporteurs routiers, État...

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

Montant du marché « SDA » : 207 000 €.

#### Engagement de la Région



## J2. Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité

### INFRASTRUCTURES / SERVICES → TRANSPORTS COLLECTIFS

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La méthodologie appliquée pour élaborer la programmation de la mise en accessibilité des gares ligériennes prend en compte plusieurs éléments et se décline donc en plusieurs temps :

- **temps 1 :** application de la programmation du Schéma directeur national d'accessibilité et prise en compte des projets de PEM sur les gares VFE et TER ;
- **temps 2 :** logique de cohérence et d'opportunité, telle que la facilité de mise en œuvre (gares dans lesquelles la mise en accessibilité de la traversée des voies s'effectuera par un simple aménagement du passage planchéié, la circulation de matériel roulant de type AGC pour lesquels la montée dans le train depuis une gare disposant de quais à 55cm s'effectue en toute autonomie...);
- **temps 3 :** logique d'axe ;
- **temps 4 :** fréquentation des gares.

L'objectif est de permettre un déploiement constant des actions de mise en accessibilité et la progression des accès au territoire.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

Les années 2008 et 2009 seront deux années consacrées au démarrage des études techniques pour la mise en accessibilité des 39 gares TER. Cette période sera également mise à profit pour prendre contact avec les Régions limitrophes afin d'articuler les programmations par axe.

Ainsi, le SDA élaboré par la Région prévoit une programmation moyenne de 7 gares par an (dont gares VFE), représentant un coût total de mise en accessibilité de près de 12,5 M€ en moyenne par an (dont périmètres SNCF des gares VFE).

Le réseau de points d'arrêts rendus accessibles à l'horizon 2015 offrira une très bonne couverture des besoins identifiés pour les personnes à

mobilité réduite et plus globalement pour la population des Pays de la Loire. En effet, près de 95 % de la population ligérienne réside dans une commune disposant d'une gare (régionale ou VFE) ou possédant un point d'arrêt autocar ; de même, 63 % des places d'accueil en établissements ligériens sont desservies par le réseau régional (ferroviaire ou routier). Leur mise en accessibilité constitue une réponse aux besoins, optimisée en matière d'investissement public.

##### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF, Départements et Communes, associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, FNTV, transporteurs routiers, État.

##### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

##### Coût estimatif global

Le coût global de la mise en accessibilité du réseau régional s'élève à 76,1 M€, hors gares VFE (conditions économiques de janvier 2006, avec une précision à plus ou moins 30%). Par ailleurs, les coûts de fonctionnement (gestion des dispositifs d'information et service d'aide humaine) ont été estimés entre 136 000 et 214 000 € par an.

##### Engagement de la Région



## K. Adapter l'offre de transports collectifs à l'évolution des modes de vie

**M**obilité et modes de vie sont intimement imbriqués : croissance urbaine, image de l'automobile, évolutions du commerce, de la consommation, du tourisme, des loisirs, de la famille... sont autant d'éléments déterminants de l'évolution des déplacements. Et les modes de vie évoluent de plus en plus vite : l'offre de transport, pour rester attractive, doit savoir s'adapter ou, mieux encore, anticiper ces changements.

De plus en plus, les déplacements ne sont plus seulement liés au travail. Le développement des loisirs a induit de nouveaux déplacements, nombreux, mais aussi de nouveaux rythmes, notamment en soirée et en week-end. Toutefois, ces nouveaux rythmes restent encore liés aux modifications de nos habitudes de travail, avec un certain étalement des pointes horaires. L'offre de transport, si elle veut pouvoir rester compétitive et capter ces nouveaux trafics, doit impérativement s'adapter, en élargissant son offre horaire.

Hypermarchés, centres commerciaux, commerces de proximité, achats au cours d'un déplacement ou bien par internet, les habitudes de consommation évoluent également très rapidement. L'offre de transports alternatifs à la voiture est, selon le type de commerce, très différente et plus ou moins adaptée. Le développement des différents modes au niveau plus local doit suivre ces évolutions, voire les anticiper et peut-être les influencer.

Au-delà de ces deux exemples d'évolution, on peut aussi citer les innovations technologiques : on attend déjà beaucoup de nouvelles utilisations des téléphones portables et d'Internet, qui permettront, d'obtenir de l'information en temps réel, des systèmes billettiques innovants...

Face à ces évolutions attendues, la Région a choisi deux types d'action :

- **en tant qu'autorité organisatrice, elle s'attachera à adapter les liaisons de transports régionaux de voyageurs, en particulier en étendant leur amplitude horaire ;**
- **au niveau plus local, elle s'engagera auprès des autorités organisatrices, départementales ou urbaines, pour soutenir leurs actions visant à renforcer et adapter leur offre de transport public.**



## K1. Étendre l'amplitude des liaisons régionales de transport de voyageurs

➡ SERVICE ➡ FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les modifications intervenues dans le monde du travail au cours des dernières décennies (développement des horaires variables, du temps partiel, des horaires décalés) ont été importantes. De fait, une partie de la population active ne peut utiliser les transports régionaux dont les amplitudes horaires proposées ne sont pas ou peu adaptées à ces nouvelles organisations du temps de travail.

Par ailleurs, l'évolution des modes de vie, l'apparition de nouvelles pratiques en lien avec l'augmentation du temps libre et la part croissante des déplacements liés aux loisirs obligent à repenser et adapter l'offre de transport public, et notamment les dessertes régionales.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

L'amplitude de service des liaisons régionales ferroviaires ou routières, doit être adaptée en

fonction des caractéristiques de chacune d'entre elles : liaison intervilles, liaison périurbaine, liaison à destination du littoral atlantique...

Les périodes, concernées en priorité, se situent en soirée, le week-end, en période de vacances (hors été), en période estivale, mais aussi lors de la tenue d'événements (concerts, foires, spectacles...).

La mise en œuvre du cadencement ferroviaire (cf. fiche I3) constitue une des solutions permettant la réalisation de cette action.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF.

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## K2. Soutenir les initiatives prises par les AOT urbaines pour renforcer leur offre de transport public

▣ ETUDES ▣ TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les autorités organisatrices de transport (AOT) urbaines sont confrontées à de nouveaux besoins en matière de déplacements, du fait notamment de l'évolution des modes de vie.

Par ailleurs, étant donné le rôle que les transports en commun revêtent en matière de politique urbaine, sociale et environnementale, elles sont amenées à modifier/améliorer et développer leur offre de transport.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

En ce qui concerne la promotion des transports collectifs en site propre (tramway, bus rapides...),

l'accompagnement ou le soutien que souhaite apporter la Région aux AOT urbaines en matière de développement de l'offre de transport public se fait en participant à la réalisation de nouvelles infrastructures de transport.

#### Principaux acteurs concernés

AOT urbaines, Région des Pays de la Loire.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## L. Conforter un maillage adapté aux exigences de compétitivité et de cohésion du territoire ligérien

Il appartient à la Région par sa double compétence transport et aménagement du territoire d'assurer une desserte des territoires de qualité, qui dynamise le développement harmonieux des territoires et en conforte la cohésion.

Aujourd'hui, les infrastructures routières et ferroviaires existantes, ainsi que les services de transports offerts sont de bonne qualité et constituent un maillage assez fin et bien réparti de l'ensemble des territoires ligériens.

La Région est toutefois toujours amenée à s'interroger sur l'évolution de certaines dessertes, qui nécessitent sans doute un effort de redynamisation, du fait d'une fréquentation en diminution depuis quelques années.

Elle envisagera aussi les possibilités de réouvertures de lignes ou de desserte, dont la pertinence peut être démontrée grâce aux évolutions démographiques ou économiques actuelles ou futures. C'est le cas de l'axe Nantes-Châteaubriant pour lequel des travaux seront réalisés à l'horizon 2010 jusqu'à Nort-sur-Erdre puis 2013 pour sa partie septentrionale, de Nort-sur-Erdre à Châteaubriant. En outre, des études devront être poursuivies (exemple de Fontenay-le-Comte - Niort) ou engagée (exemple de Laval-Mayenne) afin d'étudier la pertinence d'autres réouvertures de ligne.

Enfin, elle s'attachera au réaménagement d'axes routiers structurants pour la cohésion du territoire, comme les liaisons Laval-Angers et Cholet-Saumur.

# L1. Poursuivre la dynamisation des lignes de transport régional de voyageurs existantes

INFRASTRUCTURE / SERVICE / ÉTUDES → FER

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La Région des Pays de la Loire a engagé dès 1997, en tant que région expérimentatrice de la régionalisation du transport ferroviaire, et plus encore depuis 2002, une modernisation progressive des lignes de transport régional de voyageurs en adaptant l'offre par la mise en œuvre de différentes actions. Elles portaient notamment sur l'acquisition de nouveaux matériels roulants, particulièrement conséquente depuis 2004, mais aussi sur le renforcement des dessertes, ou le positionnement des horaires.

Grâce à ces efforts, la fréquentation des transports régionaux a fortement progressé avec notamment une croissance de plus de 10% par an au cours des deux dernières années (2005 et 2006).

Les efforts engagés méritent d'être poursuivis en proposant une offre à haute qualité de service sur l'ensemble des lignes de transport régional; les actions à entreprendre sont identifiées dans le Plan de déplacements régional de voyageurs.

En outre, des améliorations concernant l'infrastructure ferroviaire pourront, à différents horizons, s'avérer nécessaires afin de constituer une offre en transport ferroviaire compétitive par rapport aux déplacements effectués en voiture particulière.

## CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

LANCER DES RÉFLEXIONS POUR REDYNAMISER CERTAINES LIGNES QUI CONTRIBUENT À LA COHÉSION DU TERRITOIRE RÉGIONAL

### Description

L'action consiste à renforcer l'attractivité des liaisons de transport régional de voyageurs par une offre à haute qualité de service cohérente avec les besoins de déplacement: horaires, dessertes, matériel roulant...

Elle prévoit aussi le lancement de réflexions spécifiques sur l'avenir d'axes ferroviaires qui assurent la cohésion du territoire régional, pour lesquels un examen détaillé du potentiel et une recherche de solutions (en termes d'offre mais aussi d'infrastructure) devront être menés.

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF, collectivités locales.

### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## REDYNAMISER LA LIGNE (NANTES)-CLISSON-CHOLET

### Description

L'infrastructure entre Clisson et Cholet est de qualité médiocre : voie unique non électrifiée avec des vitesses limitées à 100 km/h et avec une signalisation de type manuelle qui limite, du fait de l'absence de croisement, le nombre de circulations.

Aussi, une réflexion devra être menée, tant sur l'infrastructure que sur les dessertes (en lien avec les orientations retenues dans le PDRV) afin de redynamiser cet axe qui dessert des zones d'emplois et de population importants avec une croissance portée par la métropole nantaise et sa périurbanisation.

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, État, RFF, SNCF, collectivités locales.

### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## MAINTENIR LE NIVEAU DE SERVICE DE L'AXE ANGERS-SAUMUR

### Description

La ligne Saumur-Angers dispose d'une infrastructure de qualité : double voie électrifiée, signalisation automatique, vitesse à 160 km/h...

Cette ligne a été identifiée dans le Plan de déplacements régional de voyageurs comme un axe à enjeu avec également les liaisons jusqu'à Tours. Aussi, il est proposé un fort développement des dessertes à 2020 avec une attention pour le périurbain entre Angers et Saumur.

Aussi, l'adéquation entre l'infrastructure et l'offre projetée des dessertes à 2020 devra être garantie ; de même, un rehaussement de vitesse sur cette ligne pourra être recherché.

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, État, RFF, SNCF, collectivités locales.

### Horizon de mise en œuvre

Moyen/long terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région





## L2. Examiner les possibilités d'extension du réseau ferré d'intérêt régional

INFRASTRUCTURE / ÉTUDES FER / TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La Région des Pays de la Loire est aujourd'hui concernée par deux projets de réouverture de lignes ferrées qui avaient été fermées au trafic voyageurs depuis plusieurs décennies et dont la concrétisation devrait permettre d'assurer le désenclavement ferroviaire des territoires concernés, le sud-Vendée d'une part pour le projet Fontenay-le-Comte-Niort et le nord de la Loire-Atlantique d'autre part avec le projet Nantes-Châteaubriant. Ce dernier projet permettra en outre de desservir les communes périurbaines du nord de l'agglomération nantaise en fort développement et de raccorder Nantes à l'aéroport du Grand Ouest via une bretelle de liaison.

Au-delà de ces deux projets, il semble intéressant de s'interroger sur la possible réouverture de certaines liaisons ferroviaires au trafic voyageurs qui permettrait d'étendre la couverture du réseau ferré régional, notamment en Mayenne.

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

#### CONCRÉTISER LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE NANTES-CHÂTEAUBRIANT

##### Description

La ligne Nantes-Châteaubriant, ouverte en 1877, a été fermée au trafic voyageurs en mai 1980. A deux reprises, dans les années 1990, il a été envisagé une réouverture partielle de la ligne. Ces projets n'ayant pas abouti, la Région des Pays de la Loire a souhaité étudier la faisabilité de la réouverture totale de la ligne pour répondre aux besoins de déplacements régionaux et périurbains.

Cette opération est inscrite au contrat de projets 2007-2013 et le programme retenu consiste à aménager la ligne ferroviaire entre Nantes et Châteaubriant (64 km) de la manière suivante :

- rénovation complète de la totalité de la voie (ballast, rails, traverses, signalisation) ;

- création de segments à double voie de 4,7 km entre les futures stations de Babinière et La Chapelle centre ;
- création de voies d'évitement pour permettre le croisement des trains dans les gares de Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre et Issé ;
- électrification de la ligne de Nantes à Nort-sur-Erdre (1<sup>re</sup> phase) et Châteaubriant (2<sup>e</sup> phase) ;
- aménagement de 11 gares et haltes ferroviaires (dont 8 en première phase) ;
- mise en place d'un matériel roulant de type tram-train.

Le projet prévoit une desserte de l'ordre de 23 allers-retours (AR) quotidiens entre Nantes et Sucé-sur-Erdre, 14 AR quotidiens entre Nantes et Nort-sur-Erdre et à terme 5 AR quotidiens entre Nantes et Châteaubriant.

##### Principaux acteurs concernés

Europe (FEDER), État, Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, RFF, SNCF.

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme. La réouverture de la ligne est prévue en deux phases :

- Nantes-Nort-sur-Erdre : 1<sup>re</sup> phase (horizon 2011) ;
- Nort-sur-Erdre-Châteaubriant : 2<sup>e</sup> phase (horizon 2013).

##### Coût estimatif global

- au stade des études d'avant-projet, le coût de la réouverture, comprenant les études, les procédures et les travaux s'élève à 161,287 millions d'euros dont 66% pour la phase 1 et 34% pour la phase 2 (valeur 2005) ;
- l'investissement en matériel roulant est estimé à 40 millions d'euros (valeur 2005).

##### Engagement de la Région





### POURSUIVRE LES ÉTUDES SUR LA RÉOUVERTURE DE LA LIAISON FONTENAY-LE-COMTE—NIORT

#### Description

Alors qu'elle est fermée au trafic voyageurs depuis 1969, la réouverture de la ligne ferrée Fontenay-le-Comte–Niort (34 km) a été retenue parmi les projets devant faire l'objet d'études dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000-2006 (avec une provision de l'État pour la réalisation des travaux). Cette opération fait partie des opérations ferroviaires retenues par la Région des Pays de la Loire au titre du contrat de projets 2007-2013.

L'objectif du projet est d'améliorer les relations entre les deux pôles, de désenclaver le sud-Vendée en permettant un raccordement sur la ligne La Rochelle–Poitiers à Niort (offrant ainsi aux Fontenaysiens de rejoindre Paris en train) tout en favorisant une mobilité plus durable. Les études avant-projet sont en cours afin d'affiner le coût des travaux et d'établir les bilans économique et socio-économique du projet.

#### Principaux acteurs concernés

RFF, SNCF, État, Région des Pays de la Loire, Région Poitou-Charentes, Départements de Vendée et des Deux-Sèvres, agglomérations de Niort et Fontenay-le-Comte.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme. La convention études AVP a été signée le 2 octobre 2006.

#### Coût estimatif global

8,5 M€ (valeur 2006, source RFF) d'après les études préliminaires.

#### Engagement de la Région



### ÉTUDE LA FAISABILITÉ TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE D'UNE RÉOUVERTURE AU TRAFIC VOYAGEUR DE LA LIGNE LAVAL—MAYENNE

#### Description

La ligne ferroviaire Laval–Mayenne a été totalement fermée en 1992. Le projet consisterait à réactiver environ 20 km de voie ferrée entre La Chapelle-Anthenaise et Mayenne.

Des études complémentaires aux études préalables menées dans le cadre du PDRV devront déterminer la faisabilité technique et économique de cette réouverture au trafic voyageurs.

La Région a lancé en 2008 une étude de faisabilité de la réouverture au trafic de cette ligne. Les résultats de cette étude sont attendus pour l'été 2009.

#### Principaux acteurs concernés

RFF, SNCF, Région des Pays de la Loire, Département de la Mayenne et agglomérations.

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen ou long terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## L3. Conforter certains axes routiers importants qui assurent un rôle évident dans la cohésion et la compétitivité du territoire régional

### INFRASTRUCTURE ROUTE

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le réseau autoroutier et de routes express, tel qu'il est configuré dans les Pays de la Loire, permet d'assurer les liaisons entre les principales métropoles et agglomérations de la région, à l'exception des liaisons entre :

- Laval et Angers (axe RN 162);
- Cholet et Saumur (Axe RD 960).

Ces deux relations, qui assurent un rôle évident dans la cohésion du territoire régional, méritent donc d'être améliorées par des aménagements adaptés.

Dans la Sarthe, l'ouverture de l'autoroute A28 en 2000 a entraîné la relocalisation de l'échangeur du Mans-est anciennement situé sur l'A11. Les territoires situés à l'est du Mans qui accueillent de nombreuses entreprises, en lien notamment avec le secteur de la logistique, ont alors vu leur accessibilité au réseau autoroutier se dégrader, pénalisant d'autant la compétitivité du tissu économique local.

#### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

##### MODERNISER LA LIAISON LAVAL-ANGERS > RN162

#### Description

La RN162 est un axe majeur qui permet de relier la Mayenne/Laval à Angers. Le trafic est de l'ordre de 11 000 véhicules/jour environ. Plusieurs actions permettraient d'améliorer cet axe qui constitue la seule liaison de qualité entre Angers et Laval :

- la mise à 2x2 voies intégrale entre Laval et Château-Gontier;

- la réalisation du barreau sud-est de la rocade de Laval entre la RD21 (route de Tours, lieu-dit « Le Riblay ») et le giratoire RD57/RN162;
- la réalisation du contournement de Château-Gontier dont l'objectif est de dévier le trafic de transit (notamment poids lourds) qui passe aujourd'hui par le centre-ville et qui constitue une source de nuisances importante.
- la mise à 2x2 voies de la RD775 (ex-RN162) entre La Membrolle-sur-Longuenée et Le Lion d'Angers, en cours d'études;
- la réalisation de l'échangeur de Beaucouzé qui relie Laval à l'accès à Angers via la RN23. Une première phase de 4,574 M€ étant programmée au CPER 2000-2006 avec une participation de la Région à 27,5%. Les travaux sont programmés de 2008 à 2011.

#### Principaux acteurs concernés

État et Départements du Maine-et-Loire et de la Mayenne (maîtres d'ouvrage), Région des Pays de la Loire (financeur, dans le cadre du CPER 2000-2006, de la rocade sud de Château-Gontier et d'une partie de Beaucouzé) et Communauté de communes du Pays de Château-Gontier.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme/Moyen terme.

#### Coût estimatif global

281 M€ (valeur janvier 2006, source : DRE et CG49).

#### Engagement de la Région

□□□□

**AMÉNAGER LA LIAISON  
CHOLET-SAUMUR > RD960 ET RN347**

**Description**

L'aménagement à 2x2 voies de l'axe Cholet-Saumur (RD960), qui assure la liaison entre deux pôles importants du sud du département et qui irrigue tout le sud du territoire départemental, a été retenu dans le schéma routier départemental 2006-2020 du Maine-et-Loire.

Le projet prévoit la mise à 2x2 voies de l'infrastructure routière et la réalisation de deux déviations (Concourson et Nuaillé): le linéaire aménagé sera de 50 km environ. Cette opération intègre également le doublement du pont de Saumur (RN 347).

**Principaux acteurs concernés**

Département du Maine-et-Loire (maître d'ouvrage).

**Horizon de mise en œuvre**

Moyen terme.

**Coût estimatif global**

Environ 154 millions d'euros (valeur 2005, source : Département du Maine-et-Loire). Cette estimation comprend aussi les opérations figurant en liste complémentaire dans le plan routier départemental 2006-2020.

**Engagement de la Région**



**AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ  
AU RÉSEAU AUTOROUTIER DU PAYS  
DES BRIÈRES ET DU GESNOIS**

**Description**

Le projet d'amélioration de l'accessibilité autoroutière du Pays des Brières et du Gesnois à l'est de l'agglomération mancelle prévoit :

- la création d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A11 à hauteur de Connerré;
- la réalisation d'un barreau de raccordement à 2x1 voie à la RD323.

**Principaux acteurs concernés**

Cofiroute (maître d'ouvrage de l'échangeur) et le Département de la Sarthe (maître d'ouvrage du barreau de raccordement à la RD323).

**Horizon de mise en œuvre**

Moyen terme.

**Coût estimatif global**

- 12 millions d'euros HT (valeur 2005, source : Département de la Sarthe) pour la réalisation de l'échangeur;
- 11 millions d'euros HT (valeur 2005, source : Département de la Sarthe) pour la réalisation du barreau de raccordement à la RD323.

**Engagement de la Région**



## M. Accompagner le développement de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes

L'ouverture de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dames-des-Landes est prévue à l'horizon 2012. En effet, l'aéroport actuel de Nantes (Nantes-Atlantique) est aujourd'hui proche de la saturation. Situé en milieu urbain dense, cet équipement est soumis à un fort niveau de contraintes, en termes de sécurité et d'exposition des populations riveraines aux nuisances sonores. Le site de Notre-Dames-des-Landes, dont l'emprise est gelée depuis plus de trente ans retrouve toute sa pertinence : le projet, d'envergure nationale, mené par l'État et en partenariat avec les collectivités regroupées au sein d'un Syndicat mixte d'études, a aujourd'hui bien avancé, avec la déclaration d'utilité publique du projet signée le 9 février 2008.

Cet équipement d'envergure nationale contribuera ainsi à rapprocher les territoires du Grand Ouest des grands pôles de développement européens. Il valorisera ainsi les points forts de ce Grand Ouest (un tissu de PME dynamiques, un potentiel touristique important...) tout en améliorant ses points faibles (internationalisation de l'économie, renforcement des fonctions métropolitaines...). Outre l'amélioration de la compétitivité des entreprises et des territoires, et plus globalement de l'image du Grand Ouest, l'aéroport de Notre-Dames-des-Landes a pour ambition de s'inscrire dans une large démarche en faveur du développement durable ; il vise en effet à réduire considérablement l'impact du trafic aérien sur l'agglomération nantaise (diminution des risques liés au survol des populations, baisse importante du nombre de personnes touchées par les nuisances sonores). De plus, afin d'étudier l'impact d'un tel équipement sur

l'environnement, un ensemble inédit de mesures sera mis en œuvre afin d'assurer le suivi de l'opération et de ses conséquences sur l'environnement (suivi de la qualité de l'eau, suivi environnemental, surveillance de la qualité...).

Dans son Schéma régional des infrastructures et des transports, la Région a souhaité inscrire des actions visant à accompagner le développement de cet aéroport, en particulier en termes d'accessibilité :

- **accessibilité routière d'une part :** au-delà de l'accès immédiat au site, déjà envisagé dans le dossier de DUP de l'aéroport, il est nécessaire de penser également à l'adaptation du réseau routier à l'échelle régionale, l'attractivité du site tant pour les passagers que pour les marchandises en dépend étroitement ;
- **accessibilité en transports collectifs d'autre part :** une liaison avec le centre de Nantes en tram-train est d'ores et déjà à l'étude. La liaison en transports collectifs de l'aéroport avec les autres territoires desservis, et en particulier la Bretagne, devra elle aussi être mise en place conformément aux préconisations de la commission d'enquête publique. La réflexion sur de nouvelles liaisons ferroviaires entre la Bretagne, Notre-Dames-des-Landes et Nantes devra ainsi être poursuivie et concrétisée.

Enfin, la Région pourrait contribuer à **lancer une réflexion sur le nom que devra porter le futur aéroport** (Notre-Dames-des-Landes actuellement), dès sa mise en service, pour asseoir sa lisibilité en tant que grand équipement, et à travers lui conforter l'image des territoires qu'il compte desservir et rapprocher.



# M1. Veiller à la réalisation des infrastructures routières permettant d'assurer une bonne accessibilité à l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes

## INFRASTRUCTURE ROUTE

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Dans le cadre du projet de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes, la qualité de la desserte routière sera essentielle pour le bon fonctionnement de ce grand équipement et de sa zone d'activité. Elle aura non seulement vocation à servir de moyen d'accès aux personnes utilisant une voiture particulière, un taxi, un bus ou un car, mais sera également un moyen d'accès pour les marchandises et l'approvisionnement de la plateforme et de la zone d'activités.

Les réflexions engagées sur la desserte routière doivent être poursuivies et approfondies afin que les infrastructures nécessaires soient effectivement réalisées à l'horizon de l'ouverture de ce nouvel équipement.

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

RÉALISER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES D'ACCÈS DANS L'ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT DE L'AÉROPORT DU GRAND OUEST NOTRE-DAME-DES-LANDES

#### Description

La desserte routière de la plateforme aéroportuaire entre la RN165 et la RN137 est classée «grande liaison d'aménagement du territoire» (CIADT du 18 décembre 2003). Elle assurera un accès à l'aéroport depuis les grandes agglomérations de l'ouest (notamment Nantes et Rennes), mais aussi depuis le sud-Loire et le sud de la Bretagne.

La desserte routière, telle que prévue à l'horizon d'ouverture de l'équipement, sera constituée d'une artère interurbaine (2x2 voies sur environ 12 km limitée à 90 km/h) à chaussées séparées, carrefours giratoires et statut de route express; ce parti d'aménagement a été fixé par décision ministérielle du 2 mai 2006.

#### Principaux acteurs concernés

État (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme. Le projet de l'aéroport ainsi que sa desserte routière ont été déclarés d'utilité publique le 9 février 2008.

#### Coût estimatif global

74,7 M€ TTC (valeur 2005, source : dossier d'enquête publique).

#### Engagement de la Région

□□□□

#### AMÉNAGER LA LIAISON CHOLET-ANCENIS > RD752/27/763

#### Description

Le projet, inscrit dans le Schéma routier départemental 2006-2020 du Maine-et-Loire, prévoit la réalisation de plusieurs opérations pour aménager la liaison Cholet-Ancenis :

- mise à 2x2 voies de la section Cholet - Beaupréau (RD752, 20 km) ;
- mise à 2x2 voies de la section Beaupréau - Le Fuilet (RD17/752, 18 km) ;
- déviation de Liré ;
- mise à 2x2 voies de la section Vallet - Ancenis (RD67/763).

#### Principaux acteurs concernés

Département du Maine-et-Loire (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

125 M€ (valeur 2005, source : Département 49). Cette estimation comprend aussi les opérations figurant en liste complémentaire dans le plan routier départemental 2006-2020.

#### Engagement de la Région

□□□□

#### RÉALISER LE GRAND CONTOURNEMENT NORD DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE (LIAISON ANCENIS-NORT-SUR-ERDRE-BOUVRON) (cf. fiche I7)

*Note : ce projet, dont un des objectifs est d'améliorer l'accessibilité au futur aéroport du Grand Ouest Notre-Dames-des-Landes, est décrit au chapitre I7.*

#### AMÉNAGER LA LIAISON LAVAL-RN137 > RD771

#### Description

Les différentes sections de la RN171 situées à l'est de la RN137 ont été transférées aux Départements de la Mayenne, du Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique et sont devenues la RD771. Cette liaison constitue un axe prioritaire pour assurer l'accessibilité du territoire mayennais et du Segréen au futur aéroport du Grand Ouest Notre-Dames-des-Landes. Son aménagement permettra également d'assurer le désenclavement du Castelbriantais mais aussi de raccorder la Mayenne et le nord du Maine-et-Loire à l'agglomération nantaise.

#### Principaux acteurs concernés

Départements de Loire-Atlantique, du Maine-et-Loire et de la Mayenne (maîtres d'ouvrage) et Région des Pays de la Loire (financeur, dans le cadre du CPER 2000-2006, des déviations de Treffieux et de Châteaubriant).

#### Horizon de mise en œuvre

Court et moyen terme.

#### Coût estimatif global

Environ 60 M€ pour l'ensemble des projets connus à ce jour (le contournement de Cossé-le-Vivien, Châteaubriant et Treffieux, ainsi que l'aménagement de l'itinéraire entre Laval et Montigné-le-Brillant) (source : Départements 53 et 44).

#### Engagement de la Région

□□□□

## M2. Développer l'offre de transports collectifs en relation avec l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes

INFRASTRUCTURE / SERVICE / ÉTUDES → FER

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La réalisation d'une nouvelle plateforme aéroportuaire au nord de l'agglomération nantaise implique la mise en place d'une desserte en transport collectif performante et de qualité afin de permettre aux habitants, du Grand Ouest notamment, d'accéder facilement à cet équipement.

Les réflexions et études engagées depuis 2002 sur les dessertes en transports collectifs dans le cadre d'un groupe de travail spécifique piloté et animé par la Région des Pays de la Loire ont débouché, lors du comité de pilotage du 19 décembre 2005, sur la validation des grandes orientations suivantes :

- confirmation de la pertinence d'une liaison de type tram-train entre l'agglomération nantaise et l'aéroport concomitante avec la mise en service de l'aéroport ;
- réalisation d'une liaison rapide Nantes – Rennes/Bretagne sud via l'aéroport à l'horizon 2025 ;

- option d'une gare ferroviaire intégrée à l'aérogare.

L'une des recommandations de la commission d'enquête relative à l'aéroport du Grand Ouest porte sur la desserte en transports collectifs de cette infrastructure. Ainsi, « *concernant les liaisons fer, la commission prend acte des dates annoncées dans le dossier des liaisons tram-train à l'ouverture du futur aéroport (2012) et TGV Rennes – Notre-Dame-des-Landes à l'horizon 2025. La commission d'enquête précise en outre qu'il appartient au porteur du projet, en l'occurrence l'État, de s'engager résolument dans la réalisation de ces projets (dans lesquels il peut fortement s'impliquer) pour que ces échéances soient respectées.* ».

Il convient aujourd'hui de mener à bien les études nécessaires permettant d'assurer la réalisation de la desserte entre Nantes et l'aéroport à l'horizon prévu de l'ouverture de l'aéroport et de poursuivre les réflexions pour une desserte ferroviaire à plus long terme.





## CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

### RÉALISER UNE LIAISON TRAM-TRAIN PERMETTANT DE RELIER L'AÉROPORT AU CENTRE DE NANTES

#### Description

Pour assurer la desserte en transports collectifs à l'horizon de mise en service du nouvel aéroport, une desserte de type tram-train est envisagée. Le projet consiste à « créer » une branche à la ligne Nantes – Nort-sur-Erdre – Châteaubriant à partir de La Chapelle-sur-Erdre, avec réutilisation partielle d'anciennes emprises ferroviaires (Nantes – Blain), aujourd'hui propriétés du Département de Loire-Atlantique.

Cette ligne aura une double vocation de desserte périurbaine et de desserte de l'aéroport ; elle permettra de multiples correspondances avec les dessertes régionales, interrégionales et nationales en gare de Nantes et un accès privilégié au tramway nantais.

Les études préliminaires, en cours de réalisation sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat mixte d'études de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes, ont pour objectifs de préciser et compléter l'étude de préféabilité réalisée en 2006 et comportent trois volets :

- une étude clientèle visant à l'évaluation des potentiels ;
- une étude technique et d'évaluation socio-économique de création de la ligne ;
- une étude portant sur l'organisation générale du projet, le montage juridico-financier et la planification.

Sur la base des conclusions des études préliminaires (et notamment du volet 2), le programme des travaux à réaliser sera précisé.

#### Principaux acteurs concernés

État, Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, RFF, SNCF, Syndicat mixte d'études de l'Aéroport Notre-Dame-des-Landes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court/moyen terme.

#### Coût estimatif global

145 M€ qui intègre le matériel roulant (source : Syndicat mixte d'études de l'Aéroport Notre-Dame-des-Landes).

#### Engagement de la Région



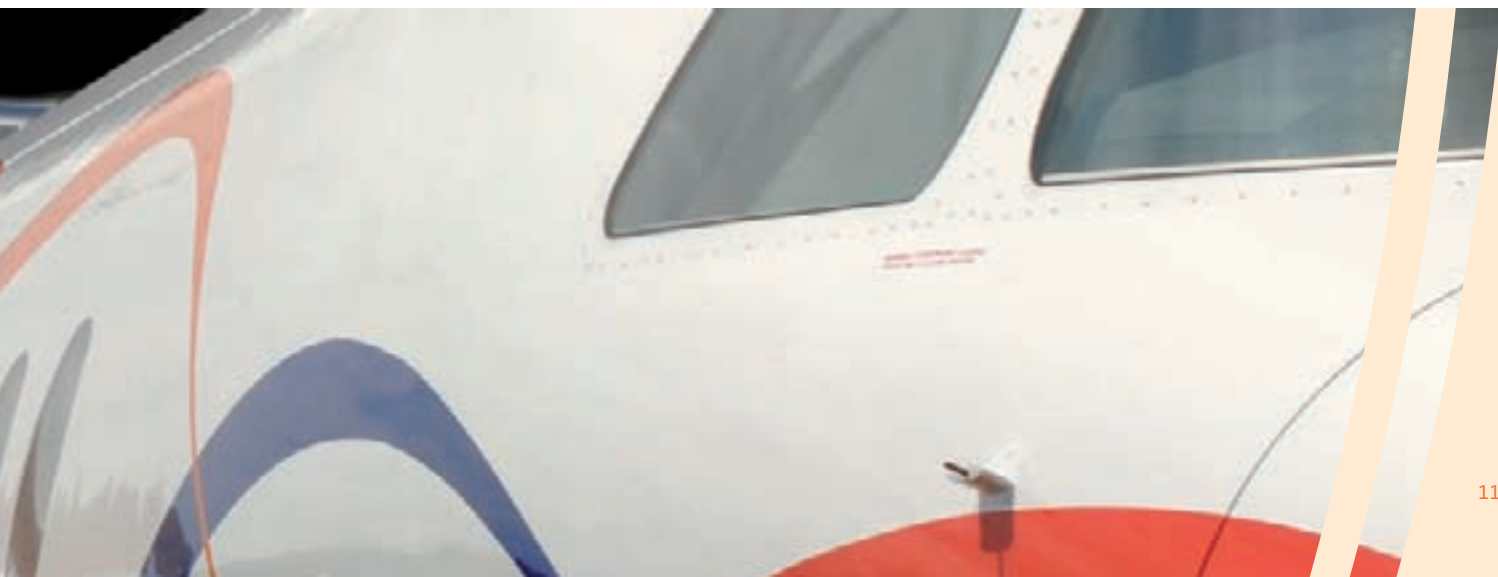
POUR SUIVRE ET CONCRÉTISER LA RÉFLEXION  
SUR DE NOUVELLES LIAISONS FERROVIAIRES  
ENTRE LA BRETAGNE, NOTRE-DAME-DES-LANDES  
ET NANTES (cf. fiche B1)

#### Note

Cette opération a un double objectif :

- promouvoir les relations interrégionales en transports collectifs ;
- développer l'offre de transports collectifs en relation avec l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes.

*Elle est décrite dans la fiche B1.*



## M3. Lancer une réflexion sur un nom plus évocateur pour le futur aéroport

▣ ÉTUDES ▣ AÉRIEN

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le futur aéroport du Grand Ouest va être construit sur le site de Notre-Dame-des-Landes, localisé à une vingtaine de kilomètres au nord de Nantes et environ quatre-vingts kilomètres au sud de Rennes.

Actuellement, c'est donc le site sur lequel va s'implanter cette plateforme aéroportuaire qui a été retenu pour la nommer. Toutefois, une réflexion pourrait être menée afin d'identifier un nouveau nom pour cet équipement. En effet, il pourrait être décidé, afin d'asseoir son image à une plus large échelle, de choisir un autre nom, comme d'autres aéroports l'ont déjà fait (Paris Roissy devenant Charles-de-Gaulle, Lyon Satolas devenant Lyon Saint-Exupéry).

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Lancer une réflexion sur un nom plus évocateur pour le futur aéroport du Grand Ouest.

#### Principaux acteurs concernés

État, Syndicat mixte d'études de l'Aéroport Notre-Dame-des-Landes, collectivités du Grand Ouest...

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## N. Encourager le développement du port de Nantes-Saint-Nazaire

Le port de Nantes-Saint-Nazaire, quatrième port autonome français avec 34,5 millions de tonnes en 2006, est également le premier port de la façade atlantique. Il est depuis 1966 l'un des 7 ports autonomes français. Le port est spécialisé dans les vracs liquides et c'est avant tout un port énergétique, puisque ce type de trafic (produits pétroliers et pétrole brut, gaz naturel, charbon) représente 70% des trafics du port en 2006, d'où un déséquilibre important en faveur des flux entrants (80% du total). Cela est directement lié à la localisation, sur la rive nord de l'estuaire, de la raffinerie de Donges, seule centre de raffinage sur la façade atlantique et deuxième de France après Gonfreville-l'Orcher (76).

Sur le plan géographique, le port est organisé le long de l'estuaire amont de la Loire, ce qui lui permet d'être à la fois en eau profonde (comme Le Havre, Marseille et Dunkerque) pour le site de Saint-Nazaire-Montoir-Donges et d'estuaire (comme Bordeaux et Rouen) pour le site de Nantes.

Le port a récemment connu une forte progression de trafic sur la période récente (de l'ordre de 45 % entre 1995 et 2006) et il existe de nombreux projets parmi lesquels Donges-est (projet qui intègre des mesures compensatoires) et la mise en service d'une autoroute de la mer entre Montoir et Bilbao sont les plus importants. Dans un contexte où la compétition entre ports français et européens est croissante pour capter les flux intercontinentaux et intracontinentaux, la mise en œuvre de ces projets doit permettre la

diversification des produits traités et une forte progression du trafic de conteneurs. A l'horizon 2015, le trafic global devrait passer à 40 millions de tonnes.

Le maintien voire la croissance de l'importance du port de Nantes-Saint-Nazaire dans le paysage portuaire européen, à travers ces projets, est un atout économique indéniable pour le territoire ligérien, pour plusieurs raisons :

- le port contribue au rayonnement économique international de la région ;
- le port fait partie à part entière de l'économie locale (pour rappel : 8 500 emplois, dont 5 500 directs) pour laquelle il est un débouché naturel ;
- enfin, les possibilités d'échanges qu'offre le port facilitent les débouchés des entreprises ligériennes et au-delà, et par là-même encouragent la compétitivité de ces entreprises.

Par conséquent, il est nécessaire d'encourager et de faciliter le développement du port dans ces différentes directions, à travers un certain nombre d'actions :

- **associer tous les acteurs économiques à l'identification des trafics potentiels pour le port ;**
- **améliorer les capacités d'accueil du port ;**
- **améliorer la desserte du port.**

La Région peut être un acteur moteur pour ces actions, bien que le port relève de la compétence de l'État, en raison de son rôle fédérateur



(notamment économique) à l'échelle du territoire ligérien. De ce fait, la Région des Pays de la Loire, qui a toujours soutenu fortement et de façon croissante son développement, poursuivra son effort en matière d'investissements portuaires. Aussi, la Région des Pays de la Loire a souhaité apporter son soutien financier à certains projets d'investissements non retenus au contrat de projets 2007-2013 et néanmoins indispensables au développement du port et structurants pour notre territoire. Ces engagements sont précisés dans une convention-cadre qui a été établie avec le port de Nantes-Saint-Nazaire, le Département de Loire-Atlantique, la Cun et la Carene. Cette convention-cadre, qui porte sur la période 2007-2013, marque le début d'un nouveau type de relations plus étroites entre le port et les collectivités, fondées sur la transparence, la réciprocité des engagements et une vision partagée des enjeux pour le territoire.

De même, afin de remettre les ports autonomes français, et notamment le port de Nantes-Saint-Nazaire, au niveau de leurs concurrents européens, un projet de loi sur la réforme des ports autonomes français devrait être déposé avant l'été 2008. Quatre piliers principaux composeraient ce plan de relance portuaire :

- une autorité portuaire publique, recentrée sur ses missions régaliennes, de gestion du domaine public maritime et de développement des infrastructures, de promotion de l'ensemble de la place portuaire, avec un rôle renforcé dans la gestion des interfaces avec le transport ferroviaire et fluvial. L'objectif à atteindre est de doubler la part modale des modes massifiés (ferroviaires et fluviaux) ;
- la nécessité d'un ambitieux plan d'investissement dans les ports, mais aussi dans leurs infrastructures de desserte ferroviaires et fluviales, est confirmée ;
- une amélioration des performances des opérations de manutention portuaire, afin de limiter le temps d'immobilisation des navires. Pour améliorer la productivité de l'outil portuaire, la réforme prévoit un transfert des activités d'outillage vers des opérateurs privés afin de simplifier l'organisation de la manutention ;
- une modernisation de la gouvernance des ports afin de permettre un pilotage efficace. Ainsi, les grands axes de la modernisation de la gouvernance des autorités portuaires porteront sur une distinction claire entre les instances de concertation, avec l'ensemble des acteurs de la place portuaire, et les instances de décision et de gestion de l'établissement, dans lesquelles la prééminence de l'État sera réaffirmée, et la place des collectivités territoriales sera renforcée. Enfin, une clarification des relations de ces établissements avec leurs autorités de tutelle sera recherchée, au travers d'une contractualisation sur des objectifs stratégiques partagés.

# N1. Associer tous les acteurs économiques à l'identification des trafics potentiels pour le port

INFRASTRUCTURE / SERVICE MER

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le port de Nantes – Saint-Nazaire bénéficie d'atouts indéniables puisqu'il est le premier port de la façade atlantique et le 4<sup>e</sup> port autonome français. Néanmoins, le port est insuffisamment ancré sur son territoire naturel, la région, et les acteurs économiques locaux (chargeurs et transporteurs), qui ont tout à gagner d'un port encore plus présent et dynamique, sont prêts à travailler à cet ancrage, en s'impliquant davantage.

## CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

### Description

Organisation de tables rondes, participation au club logistique (etc.) par l'intermédiaire des associations de transporteurs et de la CRCI. Ce

travail, initié dans le cadre du groupe de travail marchandises réuni pour l'élaboration du SRIT, pourrait se poursuivre dans le cadre de l'action « pérenniser la démarche du SRIT » (fiche 01).

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Port de Nantes – Saint-Nazaire, Chambre régionale de commerce et d'industrie, associations régionales de transporteurs, Départements, agglomérations.

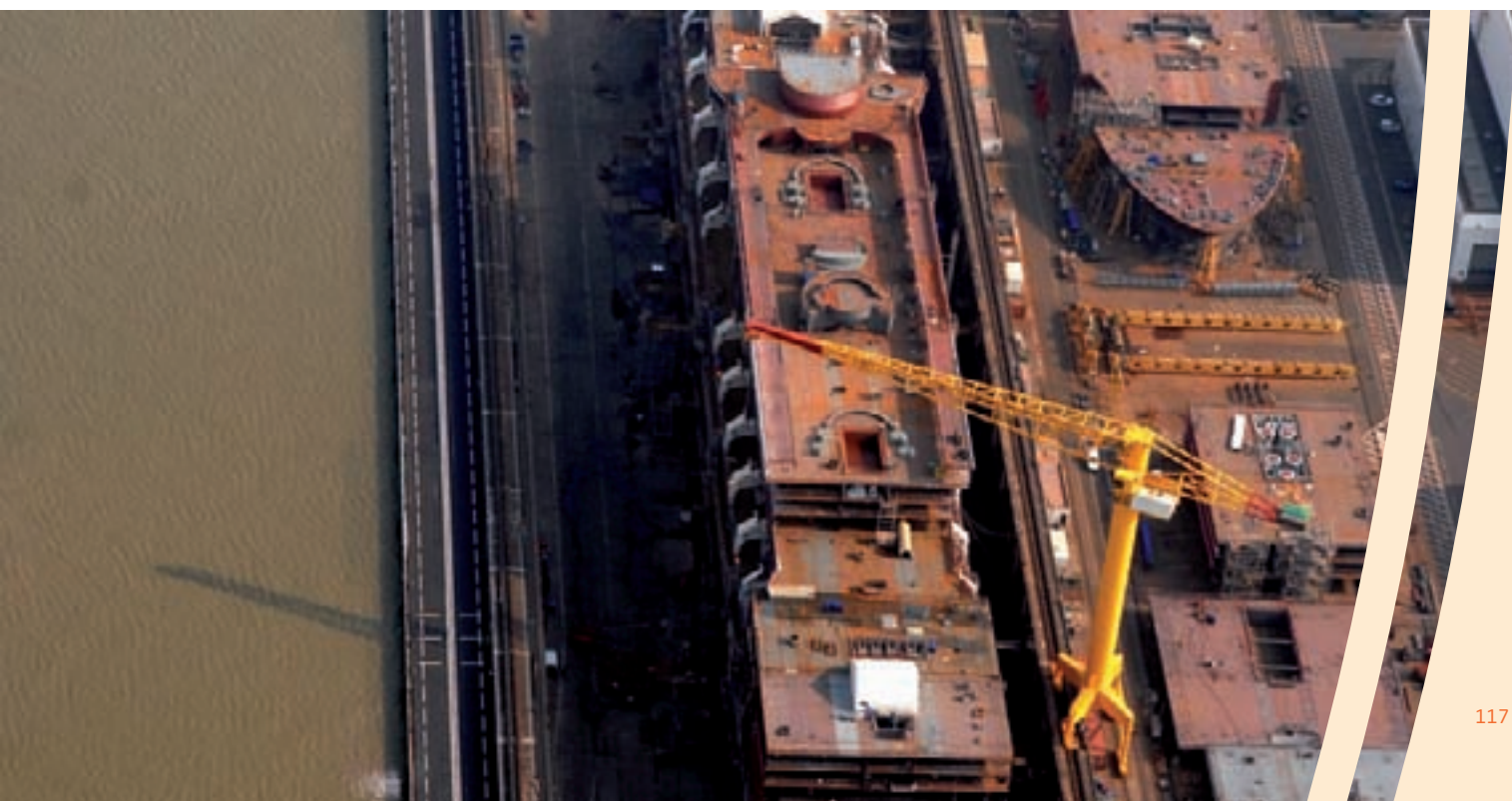
### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## N2. Améliorer les capacités d'accueil du port

### INFRASTRUCTURE MER

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Le port de Nantes-Saint-Nazaire a connu une forte progression de trafic sur la période récente (+45% entre 1995 et 2006). A l'horizon 2015, le trafic global devrait passer à 40 millions de tonnes, grâce notamment à la diversification des produits traités et une forte progression du trafic conteneurs. En conséquence, le port doit adapter ses sites actuels à l'évolution du trafic. Les principaux enjeux des années à venir pour le port sont les suivants :

- assurer l'extension des installations portuaires sur Montoir et sur le site de Donges-est dans le strict respect de la réalisation préalable des mesures compensatoires identifiées lors de la concertation mise en œuvre en 2000 ;
- valoriser les plateformes portuaires et gagner des parts de marché en attirant de nouveaux flux ;
- intégrer les évolutions du transport maritime ;
- répondre aux évolutions techniques, commerciales et réglementaires, en adoptant des solutions logistiques adaptées et en développant des prestations à forte valeur ajoutée.

#### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

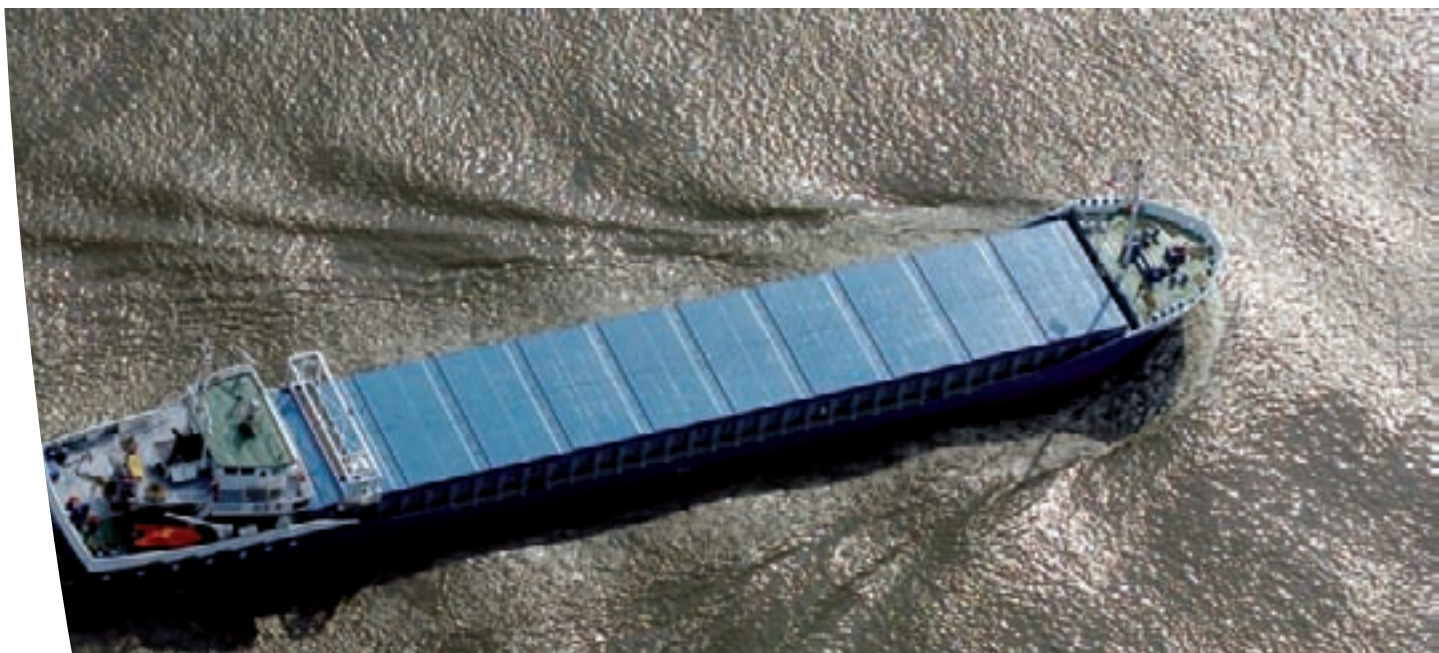
##### CONSTRUCTION DE DONGES-EST

##### Description

Les perspectives de saturation du terminal multi-vracs de Montoir ont conduit le port à étudier l'extension de ses installations sur un nouveau site portuaire : Donges-est, dédié aux vracs industriels. Un développement industriel est également attendu en arrière du site portuaire (unités de production de biocarburant, unités de trituration de graines de colza, etc.).

Le projet prévoit la réalisation d'un terre-plein de 50 hectares avec un quai de 500 mètres et 2 postes qui pourront accueillir des navires jusqu'à 12 mètres de tirant d'eau. Le site sera connecté aux réseaux routier et ferroviaire.

En outre, le projet prévoit des mesures compensatoires (mesures de suppression, de réduction et de compensation des effets négatifs), dont la mise en œuvre constitue un préalable à la réalisation des premiers travaux. Ces mesures compensatoires, dont le programme a été arrêté à l'issue d'une large concertation organisée en



2000, intègrent la création de vasières et des extensions de roselières, mais aussi des aménagements de génie écologique complémentaires destinés à favoriser certaines espèces sensibles (oiseaux, amphibiens). Le comité technique scientifique, prévu dans le cadre de l'arrêté sur l'eau du 13 février 2003, est chargé de donner son avis sur la mise en œuvre de ces mesures et leurs éventuelles évolutions et peut préconiser de nouvelles mesures. Il doit présenter les conclusions de ses travaux avant l'été 2008.

#### Principaux acteurs concernés

Port de Nantes Saint-Nazaire, État, Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique.

#### Horizon de mise en œuvre

Court/moyen terme.

#### Coût estimatif global

65 M€ pour la 1<sup>re</sup> phase (source : PANSN).

#### Engagement de la Région



### ADAPTATION DU POSTE À LIQUIDES AU TERMINAL MULTI-VRACS

#### Description

Les travaux consistent à doubler la capacité du terminal par une remise à niveau des infrastructures existantes et le développement de nouveaux réseaux de pipelines et d'équipements.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Port de Nantes Saint-Nazaire, Département de Loire-Atlantique et État.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

1 M€ (aux CE de réalisation – source : PANSN).

#### Engagement de la Région



### DÉVELOPPEMENT DE LA PLATEFORME LOGISTIQUE EST ET DU PÔLE TERTIAIRE DE MONTOIR-DE-BRETAGNE

#### Description

La capacité d'accueil de la plateforme logistique de Montoir est d'environ 120 ha, dont plus de 80% restent à commercialiser. A très court

terme, il s'agit d'aménager 40 ha sur la plateforme logistique ouest et 6 ha sur la future zone tertiaire.

Ce site, situé en arrière-quai du terminal à conteneurs et à marchandises diverses, bénéficie de nombreux atouts, notamment de très bonnes dessertes routières et une connexion directe au réseau ferré. L'offre multimodale est séduisante, mais elle pâtit de terrains de médiocre qualité, qui freinent la commercialisation de la zone et, par voie de conséquence, le développement de la logistique sur le pôle estuarien.

Les travaux de consolidation des terrains sont ainsi nécessaires avant toute nouvelle construction.

Le Port souhaite également développer une zone tertiaire au nord-ouest de la plateforme logistique. Elle permettra de concentrer des services ou des sièges administratifs des unités logistiques implantées sur la plateforme.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Carene, Port de Nantes – Saint-Nazaire.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

24,350 M€ (source : PANSN).

#### Engagement de la Région



### CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE PASSERELLE ROULIÈRE (RO-RO 4)

#### Description

Le trafic roulier a connu un développement régulier et est désormais largement ancré sur le site de Montoir-de-Bretagne.

Le renforcement de la capacité du terminal roulier actuel, qui ne repose que sur un seul double poste, est donc rendu nécessaire par l'évolution prévisionnelle de ces trafics. Outre l'objectif de développement local du secteur de la logistique, cette opération de construction d'une nouvelle passerelle roulière à Montoir participe également à la volonté politique de transfert modal de la route vers les modes de transports alternatifs, qui prennent mieux en compte les problématiques de développement durable.

Par ailleurs, le développement des sites Airbus de Nantes et de Gron engendrera une augmentation du trafic fluvial et maritime de colis industriels. A terme, les perspectives conduisent à affecter exclusivement le nouvel ouvrage roulier au trafic Airbus.

Ainsi, la mise en place de cette nouvelle passerelle Ro-Ro est essentielle pour le démarrage de l'autoroute maritime trans-Gascogne et pour l'augmentation du trafic Airbus.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, Carene, Nantes Métropole, Port de Nantes-Saint-Nazaire.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

16 M€ (source : PANSN).

#### Engagement de la Région



### ALLONGEMENT DU TERMINAL AGROALIMENTAIRE ET MODERNISATION DU POSTE 1

#### Description

Le port est aujourd'hui leader national en matière d'import du trafic lié à l'alimentation animale. Le terminal agroalimentaire, devenu multi-vracs, dispose de quatre postes à quais. Pour garantir la traçabilité, les postes 2 et 3 sont spécialisés dans les vracs agroalimentaires alors que les postes 1 et 4 traitent de vracs solides divers. Ils affichent tous les quatre un taux d'occupation élevé, très proche du niveau de saturation.

Les études prospectives et les différents contacts commerciaux actuels engagent à une augmentation de capacité rapide du terminal afin de pouvoir traiter de nouveaux trafics (ferraille, recyclage de pneus, sable de laitier, coke de fonderie, granulats, mâchefer et urée).

L'allongement du poste 1 permet de traiter une part de ces nouveaux trafics dans l'attente de l'ouverture d'un nouveau site.

Le programme comporte l'allongement du quai de 90 m et une remise à niveau du poste existant (180 m) pour permettre la réception simultanée de deux navires.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, État, Port de Nantes-Saint-Nazaire.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

8,2 M€ (aux CE de réalisation – source : PANSN).

#### Engagement de la Région



### REMPLACEMENT DE LA PORTE AVANT DE LA FORME JOUBERT

#### Description

La forme-écluse Joubert est utilisée pour l'accueil des travaux de finition des nouveaux navires construits par les entreprises liées au secteur de la construction navale nazairienne.

Un diagnostic récent a montré des dysfonctionnements pouvant engendrer des risques d'exploitation sur la porte avant, côté océan. D'importants problèmes de corrosion ont été relevés sur la structure de la porte, laquelle présente un état de détérioration générale notable, voire localement très avancé. Son remplacement est indispensable.

La forme-écluse Joubert, qui permet l'accès aux bassins de Saint-Nazaire pour les navires de grande capacité, est principalement utilisée par le secteur de la construction navale (150 jours en moyenne par an). Elle constitue donc un élément essentiel de la pérennisation et du développement de la filière.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, Carene, Nantes Métropole, Port de Nantes-Saint-Nazaire.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

12 M€ (source : PANSN).

#### Engagement de la Région







## N3. Améliorer la desserte du port

☑ INFRASTRUCTURE / SERVICE ☑ FER / ROUTE

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Etant donné la forte croissance de trafic du port de Nantes-Saint-Nazaire sur les dix dernières années et les progressions attendues pour les années à venir, le port doit procéder à une adaptation de ses sites actuels.

Outre les développements des installations portuaires proprement dits, il est nécessaire d'améliorer la desserte ferroviaire et routière du port afin de faciliter l'évacuation des marchandises vers son *hinterland*. L'objectif étant notamment d'augmenter la part modale du fer, qui représente seulement 4% des acheminements des trafics portuaires. Or, les études économiques montrent que le mode ferroviaire est le moyen de transport le plus adapté pour le transport de trafics portuaires « massifiés » sur plus de 300 km.

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS RATTACHÉES À L'ACTION

#### RÉORGANISER ET DÉVELOPPER LE RÉSEAU FERRÉ PORTUAIRE

##### Description

Le transfert au Port de Nantes-Saint-Nazaire, en qualité de gestionnaire d'infrastructures du réseau ferré portuaire, est l'occasion de réorganiser l'offre terminale et d'améliorer la compétitivité de l'offre ferroviaire. L'opération consiste à restructurer le réseau ferroviaire en reliant entre eux deux espaces de la zone industrialoportuaire de Montoir, à savoir la plateforme logistique du terminal à marchandises diverses et conteneurs ainsi que la zone industrialoportuaire située en arrière-quai du terminal agroalimentaire. Ces deux zones pourtant

voisines, qui sont pour chacune d'elle desservies par le fer, ne sont pas reliées physiquement entre elles par le réseau ferré. L'objectif est de permettre une massification des convois ferrés complémentaires issus des deux terminaux et de sécuriser le service en assurant le bouclage des deux zones avec le faisceau principal.

En outre, la zone industrialo-portuaire de Montoir est située à proximité de la zone industrielle de Cadréan, gérée par la Carene. Aussi, afin d'augmenter l'attractivité de ces zones d'activités, notamment sur le plan de la logistique, et d'envisager à terme de favoriser le lancement de navettes ferroviaires, il a été décidé de relier par voie ferroviaire ces zones d'activités à la zone industrielle de Cadréan. Cet aménagement offrira la possibilité de créer des convois et proposera une complémentarité multimodale (routier, ferroviaire et aérien) pour l'acheminement des marchandises issues des différentes zones d'activités locales.

Par ailleurs, comme le permettent les nouvelles dispositions figurant dans le décret du 18 février 2008 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, le Port de Nantes-Saint-Nazaire peut désormais présenter des demandes d'attribution de sillons afin de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires afin d'améliorer et de développer sa desserte ferroviaire.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Port de Nantes-Saint-Nazaire, État, Département de Loire-Atlantique, Carene et Communauté urbaine de Nantes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

8 M€ (source : PANSN).

#### Engagement de la Région

■ ■ ■ ■

### AMÉLIORER LA DESSERTE DU PORT DE SAINT-NAZAIRE (RN171)

#### Description

La RN171 entre Savenay et l'échangeur de Trignac (2x2 voies) supporte un trafic proche de la saturation, de l'ordre de 45 000 véhicules/jour environ.

Une réflexion sur les aménagements qu'il conviendrait de réaliser afin d'améliorer les conditions d'accès à la presqu'île guérandaise, mais aussi au port de Saint-Nazaire, doit être engagée.

#### Principaux acteurs concernés

État (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer

#### Engagement de la Région

□ □ □ □

### CRÉER UN NOUVEAU BARREAU ENTRE LA RN165 ET LA RN171 À L'OUEST DE SAVENAY

#### Description

La RD773 constitue la liaison la plus directe entre l'agglomération rennaise et le port de Saint-Nazaire, ce qui explique qu'elle soit empruntée par de nombreux poids lourds. Cependant, les contraintes pesant sur la section sud, entre Pontchâteau et la RN171, ne permettent pas d'envisager une amélioration notable de ses caractéristiques. Le principe d'un nouveau barreau entre la RN165 et la RN171 à l'ouest de Savenay a donc été retenu et apparaît dans le schéma routier départemental de Loire-Atlantique.

#### Principaux acteurs concernés

Département de Loire-Atlantique (maître d'ouvrage).

#### Horizon de mise en œuvre

Long terme.

#### Coût estimatif global

Environ 10 M€ (estimation Setec).

#### Engagement de la Région

□ □ □ □

# 0. Mobiliser et fédérer les acteurs du transport pour une politique des déplacements cohérente au sein du territoire ligérien

**L**e SRIT doit permettre de donner une vision de l'organisation des transports de personnes et de marchandises à l'horizon 2020-2030 et se veut un outil de renforcement de la cohésion du territoire régional. Mais certaines orientations de politique de déplacements définies par la Région devront être mises en œuvre ou pilotées par d'autres acteurs; en outre, les actions retenues associent pour la plupart de nombreux acteurs, tant pour la définition des projets que pour leur financement.

C'est pourquoi la Région a souhaité, dès l'élaboration du schéma, engager une démarche participative en associant les différents partenaires publics et privés de la région pour définir des orientations concertées et cohérentes.

C'est aussi dans la mise en œuvre de ces actions que ce processus participatif sera nécessaire. La Région entend continuer à mobiliser et fédérer les acteurs du transport pour que la politique des déplacements mise en place soit cohérente au sein du territoire ligérien.

Pour cela, elle mettra en place deux séries d'actions:

- **la première consiste à prolonger et pérenniser la démarche SRIT:** le Schéma régional, une fois approuvé, ne peut se limiter à un simple document d'orientation, et sa concrétisation nécessitera la mise en place d'un comité de suivi. Partenarial, celui-ci assurera la concertation entre acteurs, pour la mise en œuvre des actions, le suivi de leur avancement, puis

l'évaluation des actions menées et de l'ensemble du schéma. Le SRIT doit devenir un outil: outil dans les choix de chaque partenaire, mais aussi outil qui pourra évoluer au cours du temps, faisant émerger de nouvelles pratiques modales;

- **la seconde est de créer une Agence régionale de la mobilité.** Si les contours exacts des compétences de cette agence restent à définir par la Région en lien avec les partenaires concernés, elle pourra entre autres assurer le rôle de récolement d'informations issues des différentes AOT voire des différents opérateurs, puis de diffusion de cette information, éventuellement auprès du public. Elle pourra ainsi aider à la coordination des offres. Enfin, elle sera un outil de concertation entre AOT, institutionnalisant leur dialogue: en ce sens, elle pourra jouer un rôle fédérateur des actions de chacun et d'articulation des différentes démarches. Elle pourra également réaliser des études sur des problématiques communes aux acteurs du transport (personnes ou marchandises).

# 01. Pérenniser la démarche SRIT

☒ SERVICE ☒ TOUS MODES

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La réalisation d'un Schéma régional des infrastructures et des transports en Pays de la Loire a notamment pour objectif de définir une stratégie d'ensemble sur l'organisation des déplacements de personnes et de marchandises à l'échelle régionale d'ici à 2030.

La démarche engagée avec les partenaires, notamment à travers les groupes de travail thématiques mis en place, mérite d'être pérennisée pour veiller à une mise en œuvre opératoire et actualisée de ce document de planification qu'il conviendra de « faire vivre ».

## CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

### Description

Pour assurer la pérennisation des actions définies dans le SRIT, qui pour la plupart ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage de la Région, et donc de leur pertinence dans le temps, la Région souhaite la mise en place d'un comité de suivi partenarial chargé :

- d'assurer une mise à jour régulière du SRIT. Celle-ci permettra de disposer d'une connaissance actualisée des actions programmées, de leur état d'avancement et de leur pertinence

au regard des données socio-économiques mises à jour ;

- de définir des priorités pour l'année à venir ;
- de proposer des réorientations/recadrages du SRIT au regard des évolutions techniques sociétales, politiques... observées à l'échelle régionale ou nationale ;
- de veiller à la cohérence de la mise en œuvre du SRIT par rapport aux autres schémas régionaux et par rapport aux autres démarches de planification engagées localement.

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, État, RFF, SNCF, Port de Nantes – Saint-Nazaire, Syndicat mixte d'études de l'aéroport du Grand Ouest, agglomérations et Départements, CESR, Conseil régional des jeunes, acteurs économiques, CRCI, CCI, SNCF, FNTV, FNTR...

### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## 02. Créer une Agence régionale de la mobilité

☑ SERVICE ➔ TOUS MODES

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Une politique cohérente des déplacements implique de pouvoir faire circuler l'information, d'entretenir le réseau des acteurs du transport, des déplacements voire de l'urbanisme et d'articuler au mieux les démarches engagées à tous les niveaux.

La création d'une structure telle qu'une Agence régionale de la mobilité est un outil à exploiter pour mener une telle politique et faciliter les échanges sur l'ensemble du territoire ligérien.

Cette structure est d'autant plus importante et nécessaire qu'elle permettra de faire évoluer le SRIT ; en effet, il ne faut pas oublier que certaines informations/données/décisions relatives aux opérations et actions retenues par la Région dans son SRIT relèvent des partenaires (Départements, agglomérations, RFF, PANSN...).

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

La mise en place d'une agence de la mobilité à l'échelle régionale aura pour fonction :

- d'institutionnaliser des temps d'échanges entre toutes les AOT pour des actions transversales ou qui pourront être déclinés par groupes départementaux pour des actions localisées ;
- de recenser et diffuser les informations et les bonnes pratiques en matière de mobilité ;
- de réaliser des études ou mener à bien des projets/opérations sur des problématiques communes à différents acteurs du transport (personnes ou marchandises) ;
- d'assurer un rôle fédérateur au niveau des politiques de déplacements ;
- d'organiser un échange interrégional sur les projets touchant à la mobilité des biens et des personnes ;
- d'articuler les démarches de planification à l'échelle locale (PDU, SDTC, SRD, Scot...) avec les démarches régionales ;
- de développer des coordinations transversales transport-urbanisme, transport-tourisme, transport-développement économique ;
- d'améliorer les outils de coordination des offres de transport.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, État, RFF, SNCF, Port de Nantes - Saint-Nazaire, Syndicat mixte d'études de l'aéroport du Grand Ouest, agglomérations et Départements, CESR, Conseil régional des jeunes, acteurs économiques, CRCI, CCI, SNCF, FNTV, FNTR...

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## P. Développer l'intermodalité

L'objectif de cohérence et d'interconnexion des réseaux de transports entre eux permet de construire à l'échelle de l'ensemble de la région une offre complète. Développer l'intermodalité, c'est offrir aux usagers la possibilité de combiner plusieurs modes au cours d'un même déplacement pour trouver réellement une offre alternative à la voiture.

Pour cela, il faut que chaque élément soit bien relié avec le suivant, quel que soit le réseau et quelle que soit l'autorité organisatrice qui en a la charge.

Le développement de l'intermodalité s'organise autour de quatre points majeurs : la mise en cohérence des services, l'aménagement des nœuds de correspondance aux pôles d'échanges, puis l'information multimodale qui propose la « bonne » combinaison pour le déplacement souhaité et enfin la tarification intégrée qui facilite et encourage son utilisation.

**Améliorer la complémentarité des offres de transports collectifs** nécessite la mise en cohérence des services et une coordination des autorités organisatrices. Cette bonne articulation est évidemment le préliminaire au développement de l'intermodalité.

**Les pôles d'échanges** sont les lieux d'interface, les nœuds du maillage où les réseaux se rencontrent, mais aussi la liaison avec la ville. Leur aménagement doit être particulièrement soigné pour favoriser l'accès, l'information et les possibilités de correspondances entre modes. Les

pôles à traiter seront identifiés, hiérarchisés, leur aménagement homogénéisé au sein de la région. Un certain nombre d'entre eux sont en cours de rénovation, d'autres sont encore en attente.

Une attention particulière sera accordée aux points du réseau ferré régional qui n'ont pas d'autre interface que la route : des parcs relais pourront y être aménagés, des solutions spécifiques seront étudiées.

Si les possibilités de correspondances existent, il convient pour les autorités organisatrices de transports et leurs exploitants d'en informer les voyageurs. **L'information multimodale** est le véritable outil d'aide au choix modal. Elle peut de plus circuler en temps réel et apporter un confort supplémentaire aux usagers.

Enfin, **la tarification intégrée** constitue le dernier maillon : elle représente à la fois la simplification du déplacement intermodal mais aussi son incitation. L'existence d'une tarification spécifique à l'intermodalité permet de l'identifier et de lui donner corps. Les avancées en matière de billettique et d'interopérabilité des tickets sont à ce titre essentielles.

# P1. Améliorer la complémentarité des offres de transports collectifs

▣ ETUDES / SERVICE ▣ TRANSPORTS COLLECTIFS

## PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La coordination, la complémentarité et la cohérence des offres de transports collectifs, quelle que soit l'autorité organisatrice qui en a la charge, sont le préalable au développement de l'intermodalité. En effet, comment inciter les voyageurs à utiliser successivement plusieurs modes de transport lorsque les horaires ne correspondent pas, que les arrêts sont trop éloignés, que certaines sections sont desservies par plusieurs services de transport concurrents et d'autres non...

Des efforts de concertation entre autorités organisatrices sont par conséquent nécessaires afin de modifier et d'améliorer les réseaux de transport ; ces modifications et adaptations des services de transport offriront ainsi une meilleure articulation des offres, éviteront les doublons et permettront de réaliser des correspondances de manière efficace.

## CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

### Description

Cet effort de mise en cohérence des dessertes s'appuiera sur des démarches de concertation entre acteurs, pour :

- engager des réflexions pour concrétiser ou améliorer l'articulation entre les réseaux de transport urbain, départemental et régional, en particulier dans le périurbain. Pour ce faire, il sera possible de s'appuyer sur les comités de lignes ;
- améliorer la qualité des correspondances entre les différents réseaux de transports collectifs au niveau des nœuds de transport ;
- coordonner offres régionales et départementales pour éviter les doublons.

### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire et AOT départementales et urbaines.

### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

### Coût estimatif global

A déterminer.

### Engagement de la Région



## P2. Poursuivre la politique d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux

INFRASTRUCTURE / SERVICE / ÉTUDES → TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les pôles d'échanges multimodaux constituent les lieux d'interface où les réseaux se croisent, où les voyageurs changent de mode de transport mais aussi des lieux d'information, de commerces, de services. Lieu urbain souvent central, leur aménagement nécessite à la fois des fonctionnalités précises liées aux transports (où la qualité de l'accessibilité par l'ensemble des modes de transports est essentielle) et un traitement urbain de qualité.

La politique d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux est déjà bien engagée en Pays de la Loire depuis quelques années. La plupart des grandes gares ont fait ou font l'objet d'un réaménagement, parfois à l'occasion d'un autre grand projet, comme à Angers ou au Mans avec l'arrivée du tramway, à Laval en prévision de la réalisation de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, à la Roche-sur-Yon suite à la modernisation de la ligne ferroviaire. Ces actions, auxquelles la Région a participé, doivent être poursuivies.

Ailleurs, de véritables pôles d'échanges multimodaux doivent également être créés. Dans un souci de créer un réseau régional homogène, la Région souhaite assurer une certaine cohérence de ces réaménagements ou de ces modernisations sur l'ensemble du territoire ligérien.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION RATTACHÉE À L'ACTION

#### Description

L'action se décline en deux parties. Tout d'abord poursuivre l'aménagement des grands pôles d'échanges en cours. Ensuite, pour les autres pôles, la Région propose une démarche en trois temps :

- identifier les pôles à moderniser ou réaménager et définir une hiérarchisation à l'échelle régionale ;
- définir un référentiel commun afin de faciliter les réaménagements et d'offrir un même standard de qualité à tous ;
- puis engager la réalisation de ces pôles.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Départements, agglomérations, RFF, SNCF.

#### Horizon de mise en œuvre

Court/moyen terme.

Au Mans, à Laval et à La Baule, les travaux sont en cours de réalisation. À La Roche-sur-Yon et à Saumur, les travaux vont débuter.

Pour les autres, les études sont en cours : Châteaubriant (études AVP en cours), Savenay et Clisson (études de faisabilité achevées), Sablé-sur-Sarthe et Ancenis (études de faisabilité en cours).

#### Coût estimatif global

Environ 75 millions d'euros pour l'ensemble des pôles du Mans, de Laval, de La Baule et de La Roche-sur-Yon.

A déterminer pour les autres pôles (notamment Saumur, Châteaubriant, Ancenis, Savenay, Sablé-sur-Sarthe, Clisson...)

#### Engagement de la Région





## P3. Aménager les pôles ferroviaires de proximité

▣ ÉTUDES / SERVICE ▣ TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Outre l'aménagement des grands pôles d'échanges multimodaux, il ne faut pas négliger les pôles ferroviaires de proximité, dont l'aménagement peut aussi contribuer à augmenter la fréquentation du réseau régional. Ces points d'arrêts peuvent devenir des alternatives à d'autres gares saturées, même si la desserte ferroviaire y est moins dense : si l'accès ou le stationnement y est plus facile, un voyageur pourra décider d'utiliser ces pôles ferroviaires au lieu de la gare principale.

L'aménagement de la gare, et en particulier celui d'un parc-relais, ainsi que l'existence d'une desserte en transports collectifs peuvent devenir des outils pour favoriser le report modal et pallier la saturation des gares.

Au-delà des modifications de comportement modal attendues par ces aménagements, il est nécessaire de redonner vie aux points d'arrêt ferroviaires encore en activité mais dont les gares (le bâtiment voyageurs) sont fermées aux usagers du réseau. La Région s'est fixée comme objectif, aux côtés de la SNCF (cf. article 12.4 de la convention Région-SNCF 2008-2014 pour le financement et l'exploitation du réseau régional), d'intervenir pour des actions auprès des communautés de communes en faveur d'une réhabilitation de ces gares. La conclusion de partenariats avec des acteurs publics et/ou privés en vue d'y implanter de nouveaux services,

ouverts tant aux usagers du réseau régional qu'à la population locale, constitue une piste à privilégier. Les services publics, parapublics ou privés à installer pour accompagner cette redynamisation des gares peuvent être de différente nature (crèches, commerces, conciergeries, service de gestion d'abris-vélos sécurisés ou de location de vélos...).

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Il s'agit principalement ici de :

- favoriser le rabattement/diffusion sur ces points d'accès au réseau ferroviaire en participant à la réalisation de parc-relais ;
- engager des réflexions pour créer une desserte en transports collectifs des gares de proximité ;
- redynamiser les gares avec l'installation de services nouveaux/innovants.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, RFF, SNCF, agglomérations, Départements, Communes, Communautés de communes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## P4. Fournir une information complète et en temps réel sur les transports publics

### ☒ SERVICE ☒ TRANSPORTS COLLECTIF

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

L'information est un moyen essentiel pour que les usagers développent des réflexes en matière d'utilisation des transports en commun. Cette information, pour être claire et efficace, se doit d'intégrer tous les modes de transport, de mettre en évidence les correspondances et d'apporter une aide à l'utilisateur pour qu'il puisse choisir la meilleure combinaison de transports collectifs possible pour le déplacement souhaité. Pour un meilleur confort de l'usager et une efficacité accrue, elle peut être mise à jour en temps réel et avertir l'usager des retards éventuels, de leur durée, de leurs causes ou encore de modifications ponctuelles (changements d'itinéraires, allongement de la durée du service pour cause d'événements...).

La Région, consciente du rôle que l'information joue pour le développement des transports collectifs, a lancé en 2004, dans le cadre d'un programme européen Interreg baptisé « Itiss », la mise en place d'un service d'information multimodale sur les transports à l'échelle du territoire régional. Celui-ci a vu le jour en septembre 2006, sous l'appellation Destineo ([www.destineo.fr](http://www.destineo.fr)) et se présente sous la forme d'un site internet qui sert à la fois de plateforme d'informations en 4 langues sur les transports publics en Pays de la Loire et de puissant calculateur d'itinéraires capable d'établir des trajets de porte à porte.

Quelques mois seulement après sa mise en service, ce site est un véritable succès (environ 50 000 consultations d'itinéraires par mois) couronné en novembre 2007 par le Trophée européen des champions régionaux, décerné par le Comité des régions européennes et le magazine regional *Review*. De même, en mai 2008, le site Destineo a été distingué au Carrefour du Predit (Programme de recherche et de développement de l'innovation dans les transports), piloté par le ministère de l'Environnement et du Développement durable.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

Plusieurs axes principaux sont retenus par la Région pour poursuivre les efforts entamés en matière d'information voyageurs :

- poursuivre la mise en place du système d'information Destineo en intégrant progressivement tous les réseaux de transport ligériens, afin d'offrir un regroupement exhaustif de l'information multimodale (dessertes, horaires, temps de parcours, cartes) et une diffusion de messages relatifs au fonctionnement des réseaux (alertes, travaux, retards, événements exceptionnels...);
- faire en sorte que l'information multimodale soit bien développée (avec si possible une gestion en temps réel) au sein des pôles d'échanges;
- développer l'information dans les trains et dans les gares (annonces sonores, affichages dynamiques sur écran, signalétiques vers les arrêts des autres réseaux...) dans le cadre des programmes d'investissements de matériel ferroviaire et des gares;
- développer l'information sur l'accessibilité des transports notamment aux personnes à mobilité réduite.

##### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, autorités organisatrices urbaines et départementales, exploitants (SNCF...).

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

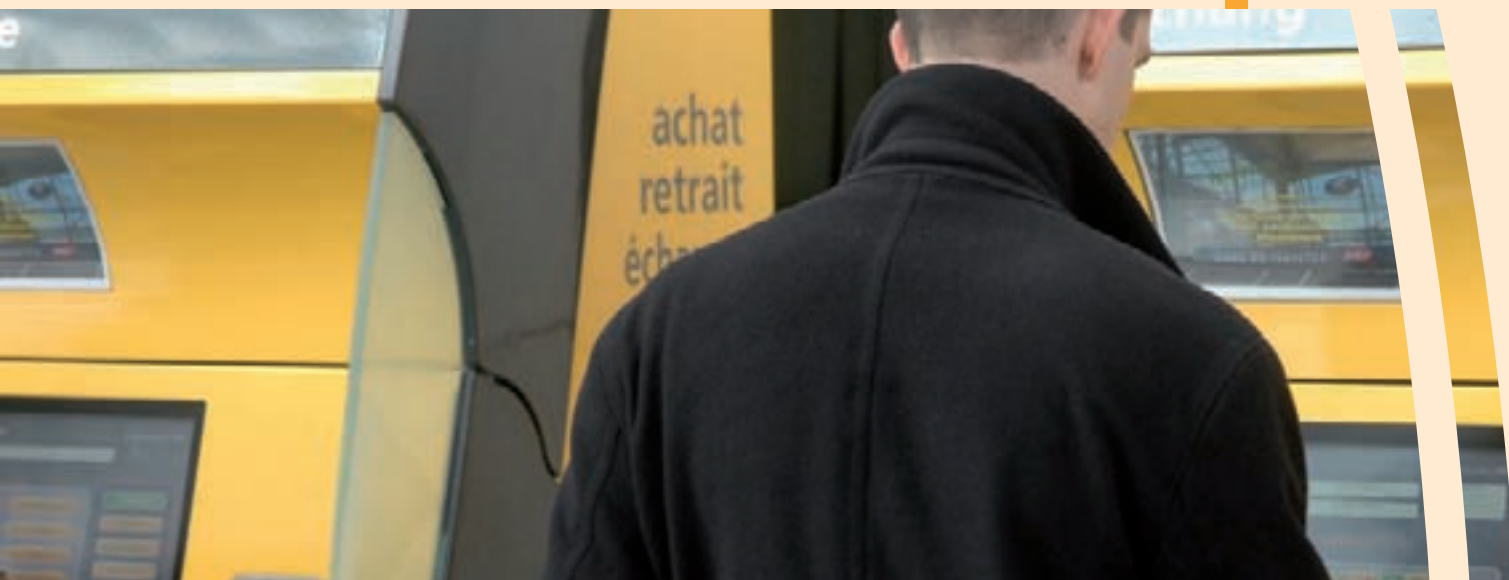
##### Coût estimatif global

1,5 million d'euros entre 2006 et 2009.

Compter autant pour les évolutions du site internet et pour les applications sur de nouveaux supports.

##### Engagement de la Région





## P5. Développer une tarification multimodale claire, lisible et attractive pour tous les usagers

**SERVICE** → FER / TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La Région s'est engagée depuis longtemps dans la création de tarifications intermodales et multimodales : AtlanTER (sur l'ensemble du territoire régional), Métrocéane (sur l'axe Nantes-Saint-Nazaire-Le Croisic) ou Tan-TER (titre urbain valable dans les trains régionaux du périmètre de transport urbain nantais) qui permettent aux voyageurs, entre leur domicile et leur travail, de bénéficier d'abonnements qui regroupent l'utilisation du train-TER et d'autres modes à l'arrivée ou au départ. Ce type de titre permet une grande simplicité d'utilisation pour le voyageur, et incite à l'usage des transports collectifs sur l'ensemble de la chaîne du déplacement.

La Région souhaite capitaliser les expérimentations engagées pour développer et généraliser à terme une véritable tarification multimodale à l'échelle de la région voire avec les régions voisines pour les abonnés interrégionaux (AtlanTER interrégional). L'objectif est bien sûr de toucher un public plus large (autres motifs de déplacement par exemple) en facilitant l'usage mais aussi de simplifier et mettre en cohérence

l'ensemble des tarifications au niveau régional pour une offre plus claire et plus lisible, le but étant toujours de rendre les transports collectifs plus attractifs.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

La Région pourra engager une réflexion globale sur ces thèmes, en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés dans le cadre d'une étude spécifique.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, AOT départementales et locales, Régions limitrophes, Conseil régional des jeunes.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## P6. Engager une réflexion sur une billettique régionale destinée à simplifier l'usage des transports publics

▣ SERVICE ▣ FER / TRANSPORTS COLLECTIFS

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Faciliter l'acte d'achat peut constituer un levier important au développement des pratiques intermodales : c'est en effet souvent l'apparente difficulté à combiner les modes, les tickets ou abonnements qui freine l'utilisation des transports publics pour des déplacements nécessitant plusieurs étapes.

La mise en place d'une billettique au niveau régional est une piste de travail, parmi d'autres, pour simplifier l'usage des transports collectifs. De plus, un tel système permet de mieux connaître la fréquentation, le profil des voyageurs et les usages multimodaux, ce qui peut s'avérer très utile à la Région pour adapter au mieux les services proposés.

Enfin, au moment où de nombreuses autorités organisatrices équipent leurs réseaux de moyens modernes d'achat, la Région veillera à assurer l'interopérabilité des systèmes à mettre en place.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

La Région engagera une réflexion globale sur ces thèmes, en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés, afin de déterminer les conditions de mise en œuvre de la billettique.

Une première étape pourrait consister à établir une charte d'interopérabilité régionale (voire interrégionale, dans le cadre des réciprocity tarifaires avec les régions limitrophes).

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, Régions limitrophes, SNCF, AOT départementales et locales.

#### Horizon de mise en œuvre

Moyen terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## P7. Définir une politique d'intermodalité transports ferroviaires régionaux + vélos

☑ SERVICE ☑ FER / MODES DOUX

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

En Pays de la Loire, voyager avec son vélo est autorisé et gratuit dans la quasi totalité des trains régionaux (signalés sur les fiches horaires par un pictogramme). Toutefois, la très forte fréquentation des trains régionaux des Pays de la Loire pose la question de l'accueil des vélos dans les trains, en particulier aux heures de pointe.

La Région souhaite donc maîtriser le nombre de vélos embarqués dans les trains tout en favorisant la complémentarité entre trains régionaux et vélos. Elle a donc engagé une réflexion visant à proposer des expérimentations sur le développement de nouveaux services en gare permettant d'offrir aux usagers des trains régionaux une offre complète vélo + train + vélo. Elle entend aussi poursuivre le développement des capacités de stationnement sécurisé dans les pôles d'échanges.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Deux axes ont été retenus par la Région pour accroître la complémentarité trains régionaux - vélos :

- développer les capacités de stationnement autour des pôles d'échanges. Une dizaine de gares sont aujourd'hui équipées en abris vélos sécurisés. La Région prévoit systématiquement des stationnements vélos sécurisés dans les projets de pôles d'échanges auxquels elle participe financièrement ;
- mettre en place de nouveaux services train + vélos. La Région a ainsi lancé le 1<sup>er</sup> décembre 2007 une expérimentation à destination des abonnés de travail TER en gare d'Angers autour d'un service combinant stationnement et prêt de vélos pour les abonnés ayant pour origine ou pour destination la gare d'Angers. Ceux-ci disposent d'emplacements de stationnement sécurisés et ont également la possibilité d'emprunter un vélo. Des réflexions sont en cours (notamment à la Roche-sur-Yon et Nantes) pour étendre ce dispositif à d'autres pôles d'échanges de la région.

#### Principaux acteurs concernés

Région des Pays de la Loire, villes, agglomérations, pays, SNCF.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## Q. Favoriser les conditions d'exploitation du transport routier de marchandises

**L**e secteur du transport-routier-logistique représente plus de 2 500 établissements dans la région des Pays de la Loire en 2006, soit 5 % des établissements du secteur en France, pour un effectif de près de 32 000 employés et un chiffre d'affaires de 3,41 milliards d'euros en 2004 (4,6 % du PIB de la région).

Le transport de marchandises est généré par les besoins des activités d'un territoire économique (en l'occurrence la région des Pays de la Loire) et est assuré par un secteur de transport, à l'aide d'infrastructures. **Un système de transport efficient et dynamique est un facteur essentiel de la compétitivité économique régionale.** C'est pourquoi il est important que la Région soutienne la mise en œuvre de moyens visant à une meilleure efficacité globale du transport routier de marchandises.

Deux actions spécifiques ont été identifiées, outre d'autres plus globales et présentées par ailleurs :

- **créer une bourse régionale fret;**
- **mettre en place des centres routiers sécurisés pour accueillir les transports longue distance.**

Pour ces deux actions, la Région des Pays de la Loire peut être un acteur fédérateur dans la mesure où elle peut assurer la coordination de la mise en œuvre des actions avec les partenaires professionnels, l'État et les collectivités territoriales.

# Q1. Créer une bourse régionale fret

## ☒ SERVICE

### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

En Pays de la Loire, le secteur du transport routier de marchandises est un secteur régional qui se porte «relativement» bien dans un contexte très concurrentiel avec une présence croissante de transporteurs étrangers.

Il est important d'aider à l'organisation et à la compétitivité de la profession du transport routier ligérien, car le maintien de sa compétitivité assure plus globalement la compétitivité du tissu économique régional, au service duquel sont les entreprises de transport de la région.

En outre, la mise en place d'une bourse régionale fret, en recherchant une meilleure rationalisation du transport de marchandises et en contribuant au développement du fret ferroviaire, s'inscrit également dans une démarche de développement durable.

### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

#### Description

Il s'agit d'aider à la création d'une bourse régionale fret (site internet sur lequel les transporteurs déposent des demandes de transport de fret ferroviaire qu'ils ne peuvent effectuer, ou identifient des besoins correspondant à des retours de leurs propres flux) animée par les représentants des transporteurs.

#### Principaux acteurs concernés

État, Région des Pays de la Loire, représentants professionnels, Chambre régionale de commerce et d'industrie.

#### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

#### Coût estimatif global

A déterminer.

#### Engagement de la Région



## Q2. Mettre en place des centres routiers sécurisés pour accueillir les transports longue distance

### INFRASTRUCTURE / SERVICE ROUTE

#### PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les transporteurs de longue distance, qui transitent par la région ou s'y arrêtent, rencontrent des problèmes de sécurité des acheminements et souhaiteraient pouvoir bénéficier de centres routiers sécurisés, qui offriraient également d'autres services.

L'intérêt de ces centres routiers, outre l'aspect sécurité indéniable, est également de permettre l'organisation géographique des capacités d'accueil de poids lourds dans la région, donc de structurer (au moins partiellement) les flux.

#### CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTION

##### Description

Il s'agit d'agir en faveur de l'implantation d'un ou plusieurs centres routiers sécurisés : parking sécurisé (c'est-à-dire barrières à l'entrée), offrant des services complémentaires à préciser (atelier de réparation/entretien, rechapage de pneus, services de communication, restauration, etc.).

##### Principaux acteurs concernés

État, Départements, Région des Pays de la Loire, représentants professionnels, Chambre régionale de commerce et d'industrie.

##### Horizon de mise en œuvre

Court terme.

##### Coût estimatif global

A déterminer.

##### Engagement de la Région

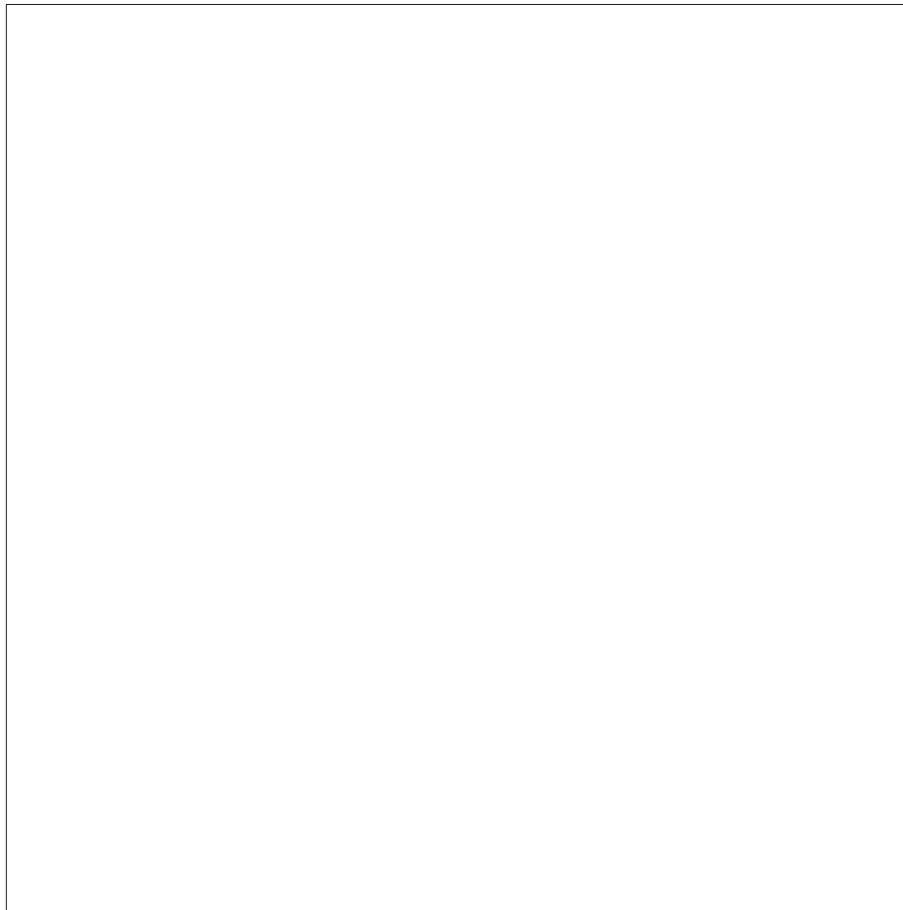




# Glossaire

<b>APS</b>	Avant projet sommaire	<b>PEB</b>	Plan d'exposition au bruit
<b>AR</b>	Aller retour	<b>PIB</b>	Produit intérieur brut
<b>AU</b>	Aire urbaine	<b>PL</b>	Poids lourd
<b>BTP</b>	Bâtiment et travaux publics	<b>PME</b>	Petites et moyennes entreprises
<b>CCI</b>	Chambre de commerce et d'industrie	<b>PMI</b>	Petites et moyennes industries
<b>CCTN</b>	Commission des comptes des transports de la Nation	<b>PNIF</b>	Point nodal d'Ile-de-France
<b>CDES</b>	Cellule départementale d'exploitation et de sécurité routière	<b>PTU</b>	Périmètre de transport urbain
<b>CERTU</b>	Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme	<b>RATP</b>	Régie autonome des transports parisiens
<b>CESR</b>	Conseil économique et social régional	<b>RCEA</b>	Route centre Europe Atlantique
<b>CETE</b>	Centre d'études techniques de l'équipement	<b>RD</b>	Route départementale
<b>CIACT</b>	Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires	<b>RER</b>	Réseau express régional
<b>CIADT</b>	Comité interministériel d'aménagement et de développement des territoires	<b>R&amp;D</b>	Recherche et développement
<b>CPER</b>	Contrat de plan État-Région	<b>RFF</b>	Réseau ferré de France
<b>DAEI</b>	Direction des affaires économiques internationales	<b>RGP</b>	Recensement général de la population
<b>DDE</b>	Direction départementale de l'équipement	<b>RN</b>	Route nationale
<b>DGCL</b>	Direction générale des collectivités locales	<b>SCOT</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>DIACT</b>	Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires	<b>SESP</b>	Service économie, statistiques et prospective
<b>DOM</b>	Département d'outre-mer	<b>SETRA</b>	Service d'études techniques des routes et autoroutes
<b>DRASS</b>	Direction régionale des affaires sanitaires et sociales	<b>SHON</b>	Surface hors œuvre nette
<b>DRE</b>	Direction régionale de l'équipement	<b>SIRENE</b>	Système informatique pour le répertoire des entreprises et de leurs établissements
<b>DTMPL</b>	Direction du transport maritime des ports et du littoral	<b>SITADEL</b>	Système d'information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux
<b>DUP</b>	Déclaration d'utilité publique	<b>SITRAM</b>	Système d'information sur les transports de marchandises
<b>EAE</b>	Enquête annuelle d'entreprise	<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer
<b>EMS</b>	Emploi métropolitain supérieur	<b>SOFRES</b>	Société française d'études par sondages
<b>FNAUT</b>	Fédération nationale des associations d'usagers des transports	<b>SRADDT</b>	Schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires
<b>GL</b>	Grande ligne	<b>SRD</b>	Schéma routier départemental
<b>IAA</b>	Industries agroalimentaires	<b>SRIT</b>	Schéma régional des infrastructures et des transports
<b>IAAT</b>	Institut atlantique d'aménagement des territoires	<b>SRU</b>	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
<b>IAL</b>	Indicateur d'accidentologie locale	<b>STIF</b>	Syndicat des transports d'Ile-de-France
<b>IGN</b>	Institut géographique national	<b>SURE</b>	Sécurité des usagers sur les routes existantes
<b>INRETS</b>	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité	<b>TAD</b>	Transport à la demande
<b>INSEE</b>	Institut national de la statistique et des études économiques	<b>TC</b>	Transports collectifs
<b>JOB</b>	Jour ouvrable de base	<b>TCSP</b>	Transport collectif en site propre
<b>LACRA</b>	Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier	<b>TDIE</b>	Transport développement intermodalité environnement
<b>LGV</b>	Ligne à grande vitesse	<b>TER</b>	Train express régional
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de sécurité routière	<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>ORT</b>	Observatoire régional des transports	<b>TIS</b>	Transports interurbains de la Sarthe
<b>PANSN</b>	Port autonome de Nantes—Saint-Nazaire	<b>TOM</b>	Territoires d'outre-mer
<b>PDRV</b>	Plan de déplacements régional de voyageurs	<b>UE</b>	Union européenne
		<b>UTI</b>	Unité de transport intermodale
		<b>UTP</b>	Union des transports publics
		<b>VP</b>	Véhicule particulier





#### **RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE**

**Hôtel de la Région**  
1 rue de la Loire  
44966 NANTES cedex 9  
Tél. 02 28 20 50 00  
[www.paysdelaloire.fr](http://www.paysdelaloire.fr)

#### **COORDINATION**

Direction de la communication  
pour la Direction des transports  
et des déplacements

#### **CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES**

RPDL/PB. Fourny  
Ouest Médias  
A.Cantreau  
Comstock.Com  
Goodshoot.Com  
DR

#### **CRÉATION ET RÉALISATION GRAPHIQUE**

Le Kwalé: 02 40 95 28 28

#### **FABRICATION**

Imprimerie Grenier: 01 46 15 83 00  
Imprimé en mai 2009  
sur papier recyclé Cyclus Reprint  
avec des encres végétales écologiques  
Dépôt légal 1<sup>er</sup> semestre 2009

l'esprit grand ouvert



Région

**PAYS DE LA LOIRE**