



Schéma Régional des Infrastructures et des Transports et Plan de déplacement régional de voyageurs 10 milliards d'euros d'investissements sur la période 2007-2030

« Le contexte de très forte augmentation du trafic des transports régionaux depuis plusieurs années - +20% entre 2001 et 2005 – nous incite à une réflexion approfondie et une vision prospective des questions de transports collectifs à moyen et long termes en Pays de la Loire à l'horizon 2020 » explique Jacques Auxiette, président du Conseil régional des Pays de la Loire en présentant le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) qui sera soumis au vote des élus régionaux le 21 septembre prochain, à l'Abbaye Royale de Fontevraud.

Le Schéma régional des Infrastructures et Transports, volet « transports » du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) s'inscrit dans la continuité du Manifeste régional 2005-2015. Décliné avec le Plan de Déplacements Régional de Voyageurs (PDRV), il fera l'objet d'une consultation publique avant son adoption définitive à la mi 2008.

① Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT)

il s'agit du volet « transports » du SRADDT permettant de définir une stratégie d'organisation des transports et des infrastructures à moyen et long termes (20 – 25 ans). Il est un véritable outil opérationnel fixant à la fois :

- le programme des actions prioritaires à mener
- les modalités envisagées de leur réalisation (acteurs concernés, horizon de mise en œuvre...).

Il prend en compte les personnes et les marchandises dans un souci d'équilibre régional et d'attractivité du territoire, tous modes confondus, routier, ferroviaire, aérien et maritime.

La première étape a permis de rencontrer les partenaires de la Région afin de recueillir leurs attentes. Les Autorités Organisatrices de Transports (Départements, Villes et Agglomérations), les Régions limitrophes, RFF, la SNCF, la DRE, le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire, la FNAUT (association d'utilisateurs), le CESR et les CCI ont notamment été consultés.

Une fois adopté par les élus régionaux, l'avant-projet du SRIT, à l'instar du SRADDT, sera soumis à consultation institutionnelle puis publique avant d'être définitivement adopté par les élus régionaux.

Des instances de suivi et de concertation ont été créées :

- **les groupes de travail thématiques, au nombre de trois (transport de marchandises, déplacements internes à la région et relations des Pays de la Loire avec l'extérieur) ; ces ateliers de réflexion collectifs ont permis d'enrichir les travaux, de dégager des enjeux et de définir des priorités**
- le **Comité Consultatif**, composé des partenaires de la Région, a pour objet de **formuler un avis** sur les orientations et actions décidées par la Région.

« Le travail qui a été engagé est une première pour notre région dans le domaine des infrastructures et transports. Nous nous dotons d'un véritable outil prospectif. Il y a d'ores et déjà des concrétisations pratiques, la mise en avant des coopérations possibles avec différents acteurs et partenaires, mais tout n'est pas aujourd'hui gravé dans le marbre : nous sommes et resterons toujours vigilants sur les attentes et besoins des territoires et les évolutions socio- économiques » explique Jean-Claude Antonini, Vice-président du Conseil régional, Président de la Commission « Aménagement, infrastructures, transports et déplacements ».

L'articulation entre les 2 documents

- **Le SRIT (1 diagnostic et 1 avant-projet)** regroupera les actions proposées pour les volets Infrastructures / Transports (Fer / Routes / Aérien et Portuaire) sur la base des déplacements de marchandises et de personnes analysés à différentes échelles (déplacements internationaux, nationaux, interrégionaux et inter-aïres urbaines).
- **Le PDRV** analyse les besoins de mobilité des personnes à l'échelle notamment des bassins de vie et propose un niveau de desserte à mettre en œuvre, ligne par ligne, pour répondre à ces besoins. Ce niveau de desserte ainsi défini, aura des impacts sur les besoins en infrastructures ferroviaires précisés dans le SRIT.



Le diagnostic



Pour les infrastructures :

- un territoire bien irrigué par le réseau routier, notamment le réseau à 2x2 voies
- un réseau ferré dense
- un seul aéroport d'importance aujourd'hui sur le site de Nantes Atlantique demain sur celui de Notre Dame des Landes
- un port, quatrième port autonome français, et 1^{er} port de la façade atlantique

Pour les pratiques de mobilité des ligériens :

- la route constitue le mode majeur de transport pour les échanges longue distance (74% de part marché pour la voiture et 22,5% pour le fer)
- les trafics ferroviaires, notamment internes à la région, sont en progression
- le trafic aéroportuaire en croissance forte et ininterrompue depuis 20 ans

Enfin, concernant les marchandises, les flux sont dominés par la route (98% pour les flux internes à la région et 80% pour les flux interrégionaux, le mode maritime dominant pour les échanges internationaux)

Un plan de 63 actions et un coût de 10 milliards d'euros sur la période 2007-2030

Sur la base d'un diagnostic partagé, 5 grands enjeux stratégiques ont été identifiés :

- mieux inscrire les Pays de la Loire dans l'Europe
- faire des Pays de la Loire une région 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 sur l'axe Le Mans Angers Nantes Saint Nazaire

Pour répondre à ces enjeux, un plan de 63 actions, regroupées en 17 axes, a été retenu. Ces actions peuvent concerner la réalisation d'études (comme par exemple la réalisation d'un schéma régional des plateformes logistiques et de redistribution), la mise en œuvre d'un service (ex : création d'une ligne de transport collectif, augmentation de la fréquence de desserte d'une ligne...), la construction d'une infrastructure (exemple : la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Nantes - Châteaubriant) ou envisager la combinaison de plusieurs modes de transport.

Les coûts d'investissements induits par le scénario retenu représentent **10 milliards d'euros sur la période 2007-2030, dont 6 milliards pour les investissements ferroviaires (environ 62%)**. A titre de comparaison, on peut dire que cela est équivalent à 10 budgets annuels du Conseil régional.

② Le Plan de déplacements régional de voyageurs (PDRV)

Le PDRV sera l'outil de référence de la politique régionale de transport de voyageurs pour les années à venir. Il poursuit l'objectif d'améliorer **le service public régional de transport** à travers une planification du développement du réseau à court, moyen (5 ans) et long termes (2020).

Les principaux enseignements du diagnostic

→ *Besoins de déplacements :*

- des flux nombreux de déplacements au sein de la métropole Nantes - St Nazaire, autour du périurbain nantais, et entre les agglomérations de Nantes et Angers et Nantes et Rennes,
- un développement démographique à venir concentré autour des principales agglomérations avec un renforcement de la périurbanisation et le long du littoral.

→ *Offre et demande de transports collectifs :*

- un réseau de transport régional dynamique avec une fréquentation en forte évolution et des offres attractives sur plusieurs axes avec cependant des limites : un manque de lisibilité dans les politiques d'arrêts et les grilles horaires ; des services centrés sur les heures de pointe ; des niveaux de fréquence à améliorer ...
- une coordination avec les réseaux départementaux et urbains à améliorer : coordination des horaires, rabattement de lignes vers le réseau régional, nouvelles interfaces physiques...

Les étapes du PDRV

- un **diagnostic** comprenant une analyse territoriale de la demande de déplacements actuelle et future, une description de l'offre de transports collectifs et un état des lieux du parc de matériel roulant ferroviaire régional,
- l'élaboration de **scénarii de dessertes régionales**, chacun donnant les incidences financières en terme de coût d'exploitation et d'achat de matériel,
- la définition d'un **plan d'action à 5 ans**.



Les enjeux :

1. Relier les principaux pôles urbains régionaux et interrégionaux entre eux = **dessertes intercités**
2. Répondre aux enjeux des déplacements périurbains = **dessertes périurbaines**
3. Assurer la desserte des zones littorales = **dessertes à forte saisonnalité**
4. Desservir les secteurs à dominante rurale = **dessertes de maillage rural**

Le scénario retenu

- Une augmentation de la fréquentation du réseau ferroviaire de 130% avec un développement de l'offre de 80%.
→ Soit 75 000 voyages/jour à l'horizon 2020 contre 34 000 voyages/jour en 2006.
- Un besoin de **35 à 40 trains supplémentaires**.
- Des impacts importants sur l'infrastructure :
→ Importants problèmes de capacité sur l'axe St Nazaire - Nantes – Angers et en gare de Nantes,
→ Créations de 3 terminus techniques à Ancenis, Clisson et Savenay.
- Une augmentation de l'offre régionale autocar de 90%.



Bilan financier pour le mode ferroviaire (d'ici 2020)*:

Augmentation de l'offre	Augmentation de la fréquentation	Charges d'exploitation	Contribution financière de la Région	Recettes/Dépenses	Investissements en matériel roulant ferroviaire
+ 80%	+ 130%	226 M€	160 M€ HT (+90%)	29%	240 M€

* hors réouvertures de lignes

Rappel des caractéristiques de l'évolution du réseau sur la période 1997-2005

	1997	2005	Augmentation
Offre kilométrique (en km)			
Fer	4 968 000	7 817 000	+ 57%
Fer + Route	6 500 800	8 654 000	+ 33%
Fréquentation en nb de voyageurs/an			
Fer	7 460 000	11 334 000	+ 52%
Fer + Route	7 928 000	11 549 000	+ 45%
Charge d'exploitation/an (en €)	64 500 000	128 000 000	+ 98%
Recettes/an (en €)	29 500 000	49 500 000	+ 70%
Contribution régionale à l'équilibre du réseau (en €)	35 000 000	89 000 000	+ 155%

Réouverture de ligne : l'étude de Laval-Mayenne envisagée

Parmi les potentielles réouvertures de lignes recensées dans la région, la ligne Laval-Mayenne est celle qui semble la plus pertinente et pour laquelle des études approfondies seraient à engager. Principal axe de déplacement mayennais, elle permettra le désenclavement du nord Mayenne et une connexion avec Rennes, Le Mans et Paris. Le temps de parcours en train (pour une longueur de ligne de 31 km dont 20 à renouveler) sera compétitif par rapport à la voiture et plus de 80 000 personnes seraient desservies en 2020 selon les estimations.



