

**Comité de Lignes
Portes de Bretagne**

Légende - Lignes du périmètre : L.1 Nantes - Le Croisic / L.2 Nantes - Rennes / L.2Bis Nantes - Quimper / Lignes routières interurbaines régulières de Loire-Atlantique
Pour la signification des sigles et acronymes, retrouver notre [glossaire](#) à la fin du document.

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		
Introduction							
<i>En raison de l'augmentation des prix de l'énergie, le Président de séance annonce que la Région a décidé d'augmenter les tarifs des transports régionaux</i> (voir le communiqué de presse en annexe)							
POUR SUIVI							
2	desserte	<p>Il manque des arrêts TER dans le sens Nantes > Pontchâteau entre 8h30 et 9h pour le transport des Nantais qui viennent travailler sur le bassin d'emploi de Pontchâteau (soit 8000 emplois dont 1/3 à Pontchâteau). Ce trajet n'est pas facilement réalisable avec la ligne routière T5.</p> <p>Un arrêt à 9h à Pontchâteau reste pertinent. Dans le cadre de l'ouverture du nouveau lycée en 2023, les scolaires pourront aussi circuler en TER.</p>	<p><u>Région</u> - La création d'un nouveau train est aujourd'hui techniquement possible et coûterait environ 170 000 € par an (devis prévisionnel). Il pourrait desservir Pontchâteau à 8h47. Sa mise en place n'est pas encore actée notamment du fait d'un contexte budgétaire très contraint pour la Région.</p> <p>Par ailleurs, il n'est pas certain que ce train puisse être pérennisé. En effet, à compter de 2026, une partie du matériel roulant sera dédiée aux services concédés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du lot Sud Loire. Il n'est pas encore certain que TER, qui restera l'exploitant sur le reste du réseau (dont Nantes - Pontchâteau - Redon), puisse réaliser le plan de transport dans son intégralité avec le parc roulant qui lui restera.</p> <p>Enfin, une modification du réticulaire est à prévoir dans les années à venir ce qui pourrait réduire l'intérêt de ce service. Le réticulaire est la structure horaire qui, pour des raisons de sécurité et de facilité d'exploitation, affecte à chaque type de service, un moment pour circuler chaque heure. Actuellement le service Nantes - Pontchâteau - Redon part de Nantes à la minute 14. La minute de départ passerait à 31 ce qui donnerait une arrivée à Pontchâteau au-delà de 9h, ce qui est moins intéressant pour les scolaires et une partie des salariés.</p>				
2	qualité de service	<p>Le TER au départ de Pontchâteau le lundi à 7h06 circule avec 2 rames. La 2nde rame est censée être ouverte à partir de la gare de Pontchâteau. Si le conducteur oublie d'ouvrir, il est compliqué pour les voyageurs de monter à bord.</p>	<p><u>Région</u> - En effet la 2nde rame doit être ouverte à partir de Pontchâteau car les quais ne sont pas assez longs dans les gares précédentes. La Région demande à SNCF de veiller à l'ouverture de cette rame. Le 4 octobre 2022, plusieurs phénomènes se sont conjugués : les travaux de contournement de Donges (et plan de transport adapté), la panne d'une rame et l'absence d'information voyageur claire.</p> <p><u>SNCF Voyageurs</u> - La seconde rame est accrochée le lundi matin en raison de l'affluence du public scolaire. Pour des raisons de sécurité (voiture hors quai sur le tronçon Redon-Pontchâteau), il est impossible d'ouvrir cette rame dès le départ du train. Les conducteurs TER sont bien informés de la nécessité de l'ouvrir à Pontchâteau. Un problème technique a peut-être empêché son ouverture ce jour-là. Cette situation sera examinée pour neutraliser la difficulté et un retour à un fonctionnement normal.</p>				
2	infrastructure	<p>Quels sont les résultats des études initiées sur la "Virgule de Savenay" afin de créer une liaison ferroviaire directe entre St-Nazaire/Pontchâteau et Redon/Rennes ?</p>	<p><u>Région</u> - Dans le cadre du CPER* 2015-2021, une étude est en cours sur le volet fret (circulation des marchandises). Concernant la circulation des voyageurs, SNCF Réseau examine le potentiel sur une liaison "Redon-St Nazaire". Un comité de pilotage LNOBPL* sera organisé en janvier 2023 sur ce sujet.</p>				

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		
311	information voyageur	L'information voyageur est catastrophique : les usagers ne savent plus comment savoir si les cars sont supprimés. L'application Aléop ne fonctionne plus : il paraît qu'elle va bientôt disparaître ? Il faudrait une appli unifiée pour recevoir l'info trafic en temps réel en s'abonnant à la ligne qui nous concerne.	La Région est en contact quotidien avec les autocaristes pour informer les voyageurs le plus rapidement possible notamment sur les réseaux sociaux (Twitter pour l'info trafic en temps réel) et sur le site internet Aléop. Tout n'est pas encore parfait mais la Région travaille à la création d'une nouvelle application unifiée qui réunira tous les modes de transport.				

POUR INFORMATION

1	desserte	L'intermodalité entre TER et bus n'est pas optimisée en gare du Pouliguen. Les horaires ne correspondent pas. Les usagers reprennent leur voiture.	La Région rencontre régulièrement les élus de Cap Atlantique (et Lila Presqu'île, son syndicat mixte des transports urbains). Dans le cadre du renouvellement des marchés publics en 2024, la Région examinera comment améliorer les horaires et correspondances pour assurer une offre régionale cohérente.				
(fer)	desserte	Où en est le projet de faire circuler 1 train par heure, par gare et par sens ?	La Région a d'ores et déjà négocié une augmentation de la desserte de 11% d'ici 2023 dans le cadre de la convention signée en 2021 avec SNCF-TER. L'objectif est bien de renforcer les services en heure de pointe, notamment pour lutter contre les surcharges. Pour étoffer la desserte en heures creuses, la Région a lancé son projet d'ouverture à la concurrence, qui s'imposera à toutes les Régions en 2033. En Pays de la Loire nous avons souhaité anticiper cette obligation. Le réseau Aléop en TER est découpé en plusieurs lots. Le 1er lot* sera opérationnel en décembre 2024 : cela permettra d'atteindre à terme les objectifs fixés par la SRM*, soit 1 train / heure / gare / sens. Le nombre de TER sera augmenté progressivement en heures creuses et le week-end. L'ambition est d'inciter les ligériens à utiliser les transports en commun.				
1	desserte	La fréquence des arrêts TGV au Pouliguen est insuffisante. En raison du télétravail notamment, les usagers ont besoin de plus de TGV pour venir de Paris ou Nantes.	La Région n'est pas compétente sur la circulation des trains grandes lignes (TGV, Intercité). Son domaine de compétence se limite aux TER. <u>SNCF Voyageurs</u> - La desserte TGV du Pouliguen représente 3 AR/jour. Il n'existe pas de projet d'augmentation de ces services. L'orientation consiste plutôt à optimiser les offres TGV+TER.				
2	desserte	Les horaires d'arrivée à Redon et Rennes ne sont pas compatibles avec les besoins du public scolaire (lycéens, étudiants) qui arrivent en retard en cours.					

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		
1bis	desserte	Il existe plusieurs creux horaires au départ de la gare de St-Etienne-de-Montluc : entre 9h15 et 13h17 vers Nantes, et entre 8h49 et 11h49 vers St-Etienne. C'est pareil le week-end. La grille horaire n'a pas évolué depuis longtemps alors que le nombre d'usagers augmente. Souhaite un cadencement à la 1/2 heure.	La <u>Région</u> invite les voyageurs à faire remonter les besoins. Les demandes seront étudiées même s'il ne s'agit pas de faire de fausses promesses. Cela permet de travailler en concertation avec SNCF pour améliorer le plan de transport et les correspondances train/car.				
(route)	desserte	Pour désengorger les périphériques urbains, il serait intéressant de créer une ligne routière entre Nantes et Rennes.	<u>Région</u> - Il n'existe pas de projet de ce type entre les 2 capitales régionales. Nous privilégions l'offre ferroviaire entre Rennes et Nantes.				
311/371/344	desserte	En l'absence de desserte ferroviaire à Blain, ce pôle de centralité (regroupant + 10000 habitants) nécessite de densifier l'offre de cars en heure de pointe et en heures creuses. Il serait intéressant de créer des navettes de rabattement vers les pôles multimodaux (comme celui déjà existant à Héric à l'est) ; la création d'un nouveau pôle à l'ouest pourrait être envisagé à Le Temple de Bretagne.	La <u>Région</u> a conscience qu'il est sûrement nécessaire de clarifier certaines lignes routières car le réseau Aléop en Loire-Atlantique est parfois difficile à comprendre. La Loi a confirmé la Région dans son rôle de cheffe de file des mobilités. À ce titre, elle travaille avec les communes et leurs EPCI à la rédaction des COM*. Ce contrat permettra de partager les priorités, les modes de transport à développer (TAD, vélos, navettes, covoiturage, etc.) et de définir les co-financements pour développer le cas échéant des services supplémentaires.				
310/311	desserte	La Chevallerais est desservie par les lignes 310 et 311 mais les arrêts ne sont pas nombreux. Pourtant, des arrêts font parfois doublons à 6h49 notamment. Les étudiants se retrouvent souvent bloqués dans leurs déplacements à cause des horaires. Il est nécessaire d'ajouter des arrêts le matin et à partir de 17h le soir. Les créneaux horaires du TAD ne sont pas intéressants car ces services ne circulent que 2 jours/semaine sur des horaires restreints.	<u>Région</u> - Des discussions sont en cours dans le cadre de l'élaboration des COM*. La solution envisagée est la création d'un service TAD plus performant dont l'utilisation sera comprise dans l'abonnement Aléop. Il fonctionnera du lundi au vendredi de 7h à 19h. Le travail en cours porte sur le périmètre du TAD, la desserte des centralités et les établissements spécifiques (type Ets de santé).				
(route)	desserte	Les usagers souhaitent préserver des itinéraires directs pour éviter l'allongement des temps de parcours, y compris l'été. L'accès direct au centre-ville de Nantes est très important : sinon on décourage les voyageurs de prendre les transports en commun.	La <u>Région</u> a bien conscience que si les temps de parcours ne sont pas raisonnables et les fiches horaires difficilement lisibles, les transports en commun ne seront pas attractifs. C'est tout l'enjeu du travail en cours avec les EPCI* dans chaque bassin de mobilité. Les études				

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		
311	desserte	La desserte n'est pas suffisante. En période estivale, les cars ne vont pas jusqu'au centre-ville de Nantes. Les correspondances avec les transports urbains allongent les temps de parcours. Cela induit une baisse de fréquentation, c'est un cercle vicieux.	portent aussi sur les services en heures creuses qui peuvent intéresser les personnes qui travaillent en horaires décalés. Cependant, en évitant d'aller jusqu'à la gare à certaines périodes cela permet d'éviter les bouchons.				
350	qualité de service	Les cars sont régulièrement supprimés pour manque de conducteurs. L'absence de régularité dans les transports publics est un vrai problème pour aller travailler. Tous les cars inscrits sur les fiches horaires devraient circuler. Les usagers n'obtiennent ni excuse ni dédommagement.	<p>Région - Le bilan des suppressions de cars sur le secteur nord Loire :</p> <ul style="list-style-type: none"> * L.350 : 11% des services supprimés, * L.311 : 13% des services supprimés, * au total, sur 12606 services théoriques, 734 ne sont pas réalisés (soit 7%). <p>La Région et ses exploitants routiers font en effet face à plusieurs difficultés cumulatives: le Covid et le recrutement de conducteurs. La Région a mis en place plusieurs dispositifs pour rendre le métier plus attractif. Les formations sont financées à 100% par la Région. Par ailleurs, des discussions régionales et nationales sont en cours pour augmenter les salaires. L'enjeu est aussi d'augmenter le temps de travail avec des emplois complémentaires. Nous espérons retrouver rapidement de meilleures conditions pour assurer le plan de transport : 5 nouveaux conducteurs arrivent dans les semaines à venir. Le retour à la situation nominale début 2023.</p> <p><i>Information post-réunion</i> : Enfin, la Région a lancé un important dispositif de communication pour faire connaître le métier de conducteur, diffuser les offres d'emplois et informer sur les sessions de formation qualifiante 100% financées proposées par la FNTV*.</p>				
311	qualité de service	Constate de trop nombreuses absences de conducteurs. Les cars sont tellement surchargés que certains voyageurs restent à quai au Cardo sans pouvoir monter. On voyage debout dans les cars. Les usagers sont de plus en plus agressifs envers les conducteurs.					
2	qualité de service vélos	De plus en plus de voyageurs montent à bord du TER avec leurs vélos, occasionnant des surcharges. Un cycliste n'a pas pu descendre du train en raison de la suroccupation de la rame.	Région - L'objectif est de trouver le bon équilibre entre l'acceptation des vélos à bord des TER et les surcharges. Les crochets qui permettent d'accueillir les vélos neutralisent 6 à 9 places assises en fonction du matériel roulant. La Région privilégie la solution qui consiste à utiliser son vélo pour venir jusqu'à la gare et un autre vélo pour partir de la gare de destination et ainsi limiter les vélos dans les trains. C'est pourquoi la Région investit fortement dans les abris vélos sécurisés en gare. La Région propose également une subvention pour l'acquisition d'un vélo pliant (toujours accepté à bord puisqu'il prend moins de place).				
2	qualité de service	Le nombre important de scolaires qui circulent les lundis matins et vendredis soirs (notamment les internes) conduit à la saturation des trains. Les conditions de voyage ne sont pas acceptables.	SNCF Voyageurs - La capacité du TER Redon (16H44) > Nantes a été renforcée en passant de 218 à 339 places.				
310/311	qualité de service	La grève des conducteurs sera-t-elle reconduite tous les vendredis ?	<p>La société <u>Keolis</u>, qui exploite ces lignes, présente ses excuses pour les conditions de transport dégradées en cas de mouvement social. La grève est toujours en cours, y compris le vendredi 11 novembre (même si c'est un jour férié). Des négociations sont en cours avec les conducteurs.</p> <p>Dans le cadre de la négociation des DSP*, la Région est attentive à la rémunération des salariés des exploitants routiers afin d'accompagner et revaloriser le métier de conducteur. Il ne s'agit pas de choisir le moins disant social pour faire des économies.</p>				

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion		
	thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières	
1	tarifs	Le prix du TER n'est pas compétitif avec la voiture. 8 euros, c'est trop onéreux pour un trajet Nantes - St Nazaire. La Région pourrait être plus ambitieuse pour inciter les habitants à s'orienter vers des mobilités plus vertueuses. Les transports en commun à Nantes sont désormais gratuits le week-end : il faudrait faire la même chose sur le réseau Aléop.	<u>Région</u> - Nantes Métropole a en effet fait ce choix, pas la Région. Car la gratuité n'existe pas : les transports en commun ont toujours un coût. Si ce n'est pas l'usager qui paye, c'est le contribuable. Si on souhaite augmenter l'offre, il faut des recettes. Les TER restent attractifs grâce à la carte Mezzo par exemple qui offre une réduction de 50% sur tous les trajets. C'est aussi le cas des billets Ecco. La Région a conscience qu'il reste à travailler sur la communication autour de la gamme tarifaire qui n'est pas toujours très lisible. Dans le contexte d'augmentation du prix du carburant, le TER reste plus économique que la voiture.			
311	information voyageur	Pourquoi ne pas mettre des affiches dans les cars pour informer les voyageurs de l'existence des comités de lignes ?	<i>Information post-réunion</i> : Des affiches sont bien transmises à tous les transporteurs routiers depuis 2019. Il peut parfois y avoir quelques oublis.			
toutes	Information voyageur	Il paraît nécessaire d'améliorer l'information sur les services TAD* : les usagers sont perdus dans les différents services proposés. On attend toujours que Destineo permette de calculer les itinéraires accessibles.	La <u>Région</u> expérimente avec succès un nouveau type de TAD* dans le secteur de Châteaubriant : l'amplitude horaire est plus importante, les véhicules mieux adaptés. La fréquentation est en hausse, mais il faut continuer à communiquer sur ce nouveau type de service pour s'assurer de son appropriation par tous. Concernant Destineo, il s'agit en effet d'un projet de longue date, difficile à conduire, mais la Région persévère pour améliorer le parcours client.			
2	information voyageur	Le site internet TER Pays de la Loire n'est pas du tout pratique en période de grève : il est très difficile de trouver des informations claires ou une synthèse des lignes impactées. Le voyageur est obligé de passer par la rubrique "recherche d'horaires" puis de cliquer sur le ⓘ	<u>SNCF Voyageurs</u> présente ses excuses aux voyageurs car le site internet TER National a fait défaut le mercredi soir précédent la grève. Des travaux sont en cours pour fiabiliser le site. Les usagers peuvent accéder à l'information trafic sur le fil Twitter @TERPays2LaLoire ou en téléphonant au Centre Relations Clientèle ☎ 0800 210 800.			
1	gare / accessibilité	En gare du Pouliguen il manque une rampe pour les personnes handicapées. Les voyageurs ont du mal à sortir du train. Il n'existe pas de service PMR*.	<u>SNCF Voyageurs</u> : La quasi-totalité des matériels roulants ferroviaires sont désormais 100% accessibles. Le réseau Aléop propose le service "Accès TER" dans 21 gares régionales (dont La Baule et Le Croisic). Il s'agit d'un service gratuit et garanti que l'on peut réserver jusqu'à 48h à l'avance par téléphone pour assurer l'accompagnement des PMR* jusqu'à sa place dans le train (gares de départ et d'arrivée). Par ailleurs, concernant l'accessibilité des lignes routières, la <u>Région</u> a investi pour l'acquisition de cars à plancher bas et travaille avec les communes pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routier (voirie propriété communale). La Région est attentive à accélérer les calendriers de mise en accessibilité (fer et route) au travers des Sd'AP*. <i>Information post-réunion</i> - <u>Région</u> : la gare du Pouliguen est réputée accessible. En effet les quais ont déjà été rehaussés.			
1	gare / distribution	La nouvelle gare de Donges ne dispose ni de DBR* ni d'agent SNCF. Une présence humaine est indispensable pour la traversée des voies (dangereuses car en courbe).	<u>SNCF Voyageurs</u> dispose d'un parc d'environ 85 DBR répartis sur toute la Région en fonction de la fréquentation des gares. Si la fréquentation de la nouvelle halte de Donges évolue, il pourra être envisagé de transférer un DBR depuis une autre gare. <i>Information post-réunion</i> - <u>Région</u> : La traversée de la gare d'un quai à l'autre s'effectue par un pont route depuis des rampes dont la pente est adaptée aux PMR*.			

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		
1*2	distribution	La pérennité des guichets SNCF se pose dans les gares de La Baule, Savenay et Pontchâteau. Les volumes horaires ont été réduits. A Savenay, 1 seul agent s'occupe de l'escale, des PMR*, de l'info trafic pour 45 arrêts matin et soir. Seule la mobilisation des cheminots et la pétition des usagers a permis d'éviter la fermeture du guichet de Pontchâteau. La Région peut-elle confirmer que le volume horaire de 44000 heures (contractualisés dans la convention) est pérenne ? Les commerçants dépositaires ne sont pas une solution pérenne. Les gares ne doivent pas devenir des espaces vides.	La Région a fait inscrire dans la Convention TER le maintien du volume horaire d'ouverture des guichets. La Région a découvert dans la presse le projet de fermeture du guichet de Pontchâteau. La Région est contre la fermeture de guichet de façon unilatérale. La Région souhaite travailler avec les collectivités locales à la création de "Maison des Mobilités" (à l'instar de celle de Châteaubriant) qui peuvent traiter toutes les questions autour des transports (tous modes), répondre à l'ensemble des demandes des usagers, vendre des titres de transport. Par ailleurs, pour améliorer l'information voyageur, la Région a lancé en septembre dernier le service "Allô Aléop" (☎ 09 69 39 14 14), une centrale d'appel qui permet de se renseigner sur l'ensemble du réseau Aléop (itinéraires, tarifs, abonnements, etc.), quel que soit son lieu de vie et sa destination afin de faciliter toutes les mobilités. SNCF Voyageurs a pu échanger avec la Ville de Pontchâteau à ce sujet. La Ville de Pontchâteau s'est mobilisée pour le maintien du guichet SNCF avec l'appui du Vice-président de la Région Pays de la Loire. Face à la saturation des réseaux routiers, un travail est en cours avec l'ensemble des acteurs (SNCF, EPCI*, Ville) pour renforcer les équipements, assurer l'accessibilité, l'intermodalité et une offre décarbonnée.				
(route)	infrastructure	Où en est l'étude initiée avec la DIRO* pour la création de voies prioritaires pour les autocars ? Cela permettrait d'améliorer les liaisons entre Nantes et sa 3 ^{ème} couronne nantaise.	Région - Pour l'instant il n'existe qu'une seule voie express réservée sur l'A83 au sud de Nantes. Sa mise en service a confirmé le gain de temps important pour les lignes Aléop. Des discussions sont en cours avec l'Etat pour ce même type de projet sur la route de Pornic à l'ouest et dans le secteur de la Prairie de Mauves à l'est. Mais sur la RN 137, le projet est plus complexe car il implique l'élargissement de plusieurs ouvrages d'art dont les coûts sont très importants.				

Glossaire

1er lot (ouverture à la concurrence) : concerne les lignes "trams-trains" (T1 - T2) et les lignes "Sud Loire" (L.6, 8, 9, 10, 11 et 20)	
COM : Contrat Opérationnel de Mobilité	CPER : Contrat de Plan Etat-Région
DBR : Distributeur de Billets Régionaux	DIRO : Direction Interdépartementale des Routes Ouest (service de l'Etat)
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal	LNOBPL : Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire
PMR : Personne à Mobilité Réduite	Sd'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé
SRM : Stratégie Régionale des Mobilités	TAD : Transport à la Demande
FNTV : Fédération Nationale de Transport de Voyageurs	

Annexe : Communiqué de presse de la Région relatif à l'augmentation des prix des transports régionaux

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Nantes, le 10 novembre 2022

Hausse du coût du transport : la Région agit en responsabilité

La Région est pleinement engagée pour développer l'offre et la qualité de services des transports régionaux. Dans le contexte actuel de crise, le surcoût pour les transports régionaux engendré par la hausse des salaires et des coûts de l'énergie est estimé à 15 millions d'euros pour 2022 et 30 millions d'euros pour 2023. Ceci impose à la Région un effort budgétaire massif pour maintenir et continuer de développer l'offre de transports. Un effort massif qui devra également s'accompagner d'une augmentation des tarifs en 2023.

« L'explosion des coûts nous impose de faire des choix : soit réduire l'offre, comme l'envisagent certaines collectivités, soit augmenter raisonnablement les tarifs pour maintenir et développer l'offre de transports. En responsabilité, nous faisons le choix d'augmenter les tarifs en assumant de dire que les transports ont un coût, et que l'inflation ne doit pas conduire à dégrader le service rendu aux usagers. C'est le prix d'une offre de mobilité adaptée à chaque territoire, c'est le prix d'une stratégie politique qui met les transports au cœur de la transition écologique.

Malgré cette hausse, les transports régionaux restent très largement subventionnés par la Région. Ainsi, concernant le transport scolaire, la Région continue à le subventionner à près de 90% du coût. » explique Roch Brancour, vice-président en charge du transport et des mobilités durables.

Développer l'offre de service et les mobilités durables au service de tous

La Région, devenue autorité organisatrice des transports depuis 2017, porte le développement d'une offre de transport diversifiée, qualitative, incitative et inclusive, pour tous et sur tout le territoire. Au-delà de son rôle de service public, la Région des Pays de la Loire s'est également fixée des objectifs ambitieux en matière d'accélération des mobilités durables avec, notamment, le renouvellement de la flotte de cars avec motorisations alternatives (électriques ou GNV), le soutien financier au déploiement du covoiturage, le retrofit des cars diesel et la rénovation des rames TER à mi-vie. Ces efforts portés par la Région visent à garantir une solution de mobilité à chaque Ligérien et à participer à la transition écologique du territoire.

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		

Une augmentation contrainte par le contexte de crise énergétique et économique

L'évolution des tarifs 2023 sera présentée au vote de l'assemblée régionale en décembre :

- Elle représente une augmentation de recettes de 8M€ en année pleine. **Face à une hausse des coûts de 30 M€, la Région supportera donc les 3/4 de l'augmentation.**
- **Abonnement annuel au transport scolaire** : +4€/mois (soit +40€/an/enfant), gratuité à partir du 3^e enfant transporté, tarif réduit pour les regroupements pédagogiques intercommunaux : +20€/an/enfant. Tarif applicable pour les abonnements à compter de septembre 2023.
- **Abonnements TER** : +4€/mois pour les abonnés mensuels, soit+ 2€ de reste à charge après participation employeur (pour les abonnés illimités +3,30€) – Gel du tarif abonnés -26 ans.
- **Billets unitaires TER** : +6% pour les billets plein tarif
- **Billets unitaires cars Aléop** (cars de lignes régulières) : + 0,20€
- **Abonnement mensuel Aléop** (cars) : +2€/mois pour les abonnés mensuels
- **Transport maritime** : +1,6% à compter du 1^{er} janvier 2023.

Les Transports régionaux en Pays de la Loire

- **Budget régional 2022 = 421 M€**
- **Transport ferroviaire** :
 - Pas d'augmentation de tarif depuis 2019
 - La Région finance 70% du prix du billet
 - 530 circulations TER / jour
 - +21,5% d'augmentation d'offre TER depuis 2017
 - +20% de fréquentation entre janvier et juillet 2022
- **Un transport scolaire financé à 90% par la Région**
 - Pas d'augmentation de tarif depuis 2019
 - 3300 circuits de transport scolaire
 - Coût de revient du transport par enfant en 2023 : 1230€/an
 - Gratuité pour les familles à partir du 3^e enfant
- **Transport par car Aléop**
 - Pas d'augmentation de tarif depuis 2019
 - 115 lignes régulières
 - 3,5 millions de voyages par an
- **Un transport à la demande en fort développement**
 - 3 départements couverts
 - Déploiement d'une offre renforcée en Mayenne à partir de janvier 2023
 - Ouverture d'un nouveau bassin sur le Sud Vendée début 2023.
 - Ambition d'un déploiement de service 5 jours/7 de 7h à 19h sur tout le territoire
- **Déploiement du covoiturage**
 - Aides régionales incitatives aux covoitureurs (conducteurs et passagers)
 - Les Pays de la Loire sont la première Région (hors IDF) pour le covoiturage

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion		
	thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée
				<i>raisons techniques</i>	<i>raisons financières</i>	