SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS
Nantes – Saint-Nazaire

Mardi de l'ORTM – Les SERM – 20 mai 2025

RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Nantes Métropole

saint-nazaire agglo

PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE
Liberté
Égalité
Fraternité

ORDRE DU JOUR

1. CONTEXTE ET ENJEUX
2. UNE VISION PARTAGÉE
3. OBJECTIF : OBTENIR LE STATUT « SERM »
4. UNE PREMIÈRE MISSION DE PRÉFIGURATION DU SERM

   4.1 – LE PÉRIMÈTRE DU SERM

   4.2 – LE MODE OPÉRATOIRE

   4.3 – STRUCTURATION DE LA GOUVERNANCE

   4.4 – FINANCEMENT

   4.5 – PLANNING DE LA MISSION

1. CONTEXTE ET ENJEUX

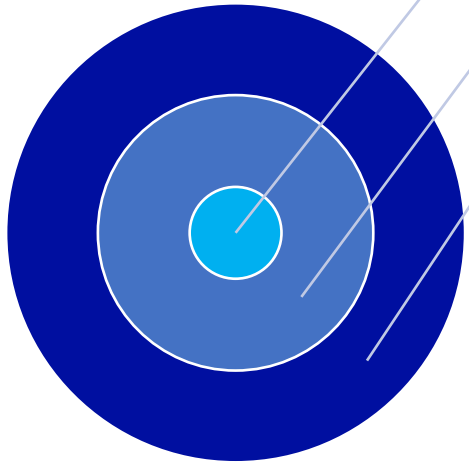
UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, DES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS CROISSANTS

EN PAYS DE LA LOIRE

- Une croissance **démographique** qui évolue à un rythme deux fois supérieur à la moyenne nationale : +0,6 % par an.
- Des mobilités qui sont le 2e secteur émetteur de **gaz à effet de serre** de la région.
- Des populations et des **emplois** concentrés sur les métropoles et le littoral ; une distance domicile-travail en hausse.

SUR L'AIRE URBAINE DE NANTES

- Plus de 950 000 habitants et 1,3 million d'habitants d'ici 2055.
- +1,2 % par an de croissance démographique
- Un important étalement urbain le long des principaux axes routiers.
- Un temps moyen de déplacement de 63 minutes chaque jour par habitant pour une distance moyenne de 27 km.
- Une croissance continue du trafic routier : + 2 % par an entre 2002 et 2015 (au-delà de la croissance démographique sur cette même période).



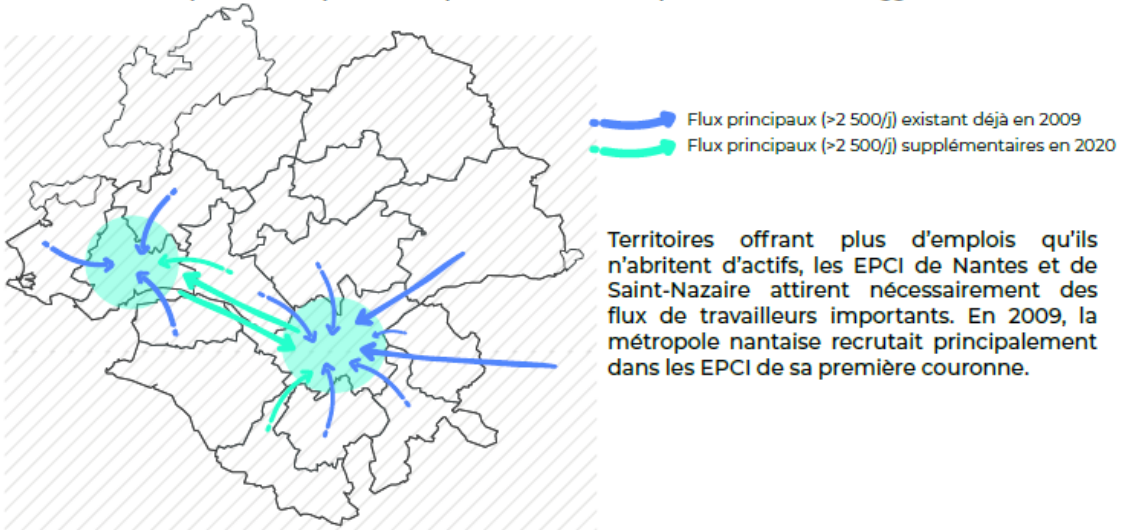
+ de 650 000 déplacements domicile-travail / domicile-études par jour

UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, DES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS CROISSANTS

SUR L'AGGLOMÉRATION DE SAINT-NAZAIRE

- 4e agglomération régionale après Nantes, Le Mans et Angers.
- 2e agglomération de Loire-Atlantique après Nantes Métropole.
- 128 857 habitants en 2020 (+ 6,92 % entre 2013 et 2020, soit 8 339 habitants supplémentaires).
- 2nd pôle d'emploi de Loire-Atlantique.
- Une distance de déplacement domicile-travail parmi les plus longues de Loire-Atlantique : 32 km aller/retour en 2020.
- Si l'usage de la voiture pour se rendre au travail au sein de Nantes Métropole diminue, au sein de Saint-Nazaire Agglomération, il augmente.

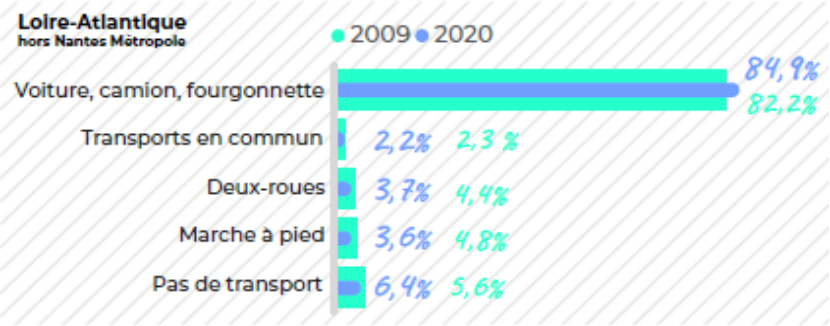
Flux structurants (> 2 500 actifs) vers les emplois de Nantes Métropole et Saint Nazaire Agglo



Territoires offrant plus d'emplois qu'ils n'abritent d'actifs, les EPCI de Nantes et de Saint-Nazaire attirent nécessairement des flux de travailleurs importants. En 2009, la métropole nantaise recrutait principalement dans les EPCI de sa première couronne.

Source : Insee - navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran

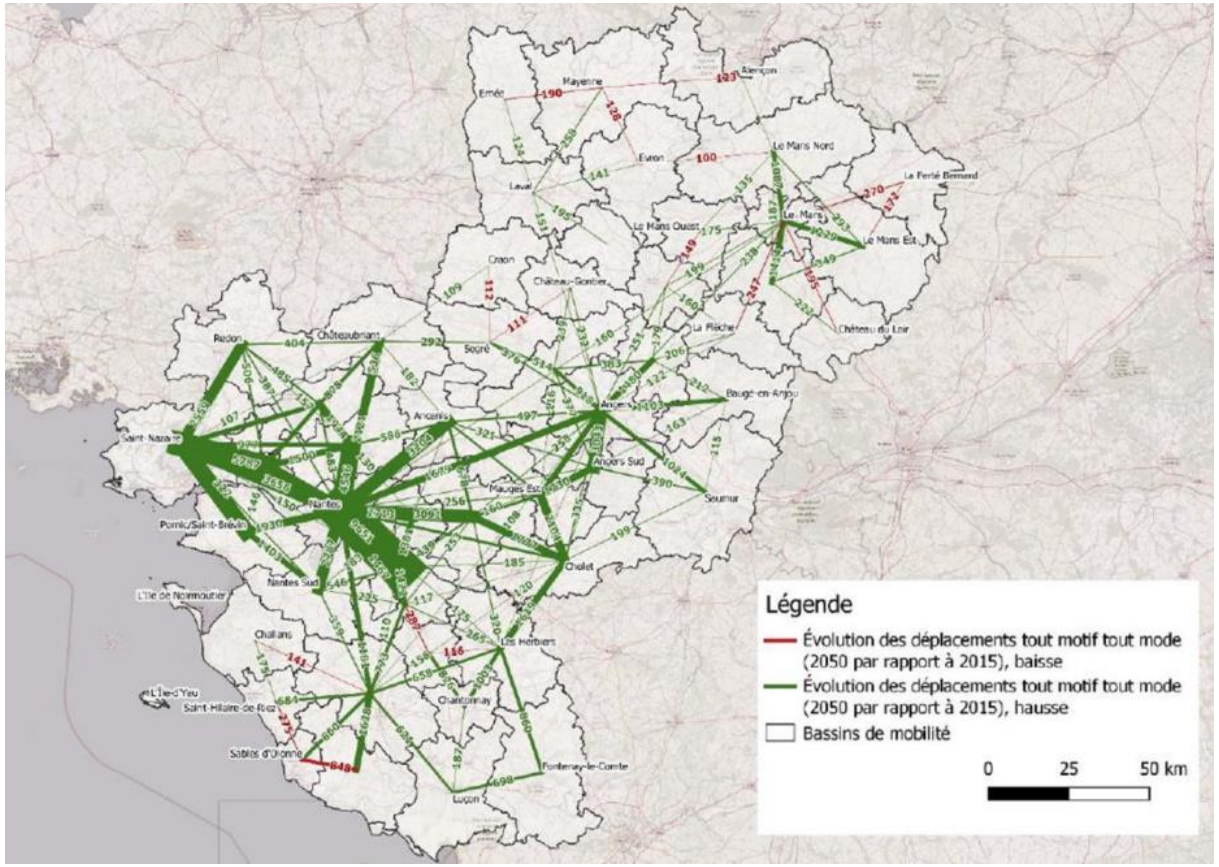
Parts modales des trajets vers les emplois



Source : Insee - navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran

UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, DES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS CROISSANTS

SUR L'AXE SAINT-NAZAIRE / NANTES / CLISSON



L'étoile de Nantes dispose du plus fort potentiel de flux dans la région en matière d'offre TER de nature SERM (répondre aux besoins de l'agglomération et du périurbain).

DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PARTAGÉS ET ARTICULÉS AVEC LES ENJEUX MOBILITÉS

Le **SRADDET** pose l'ambition d'encourager le recours aux transports collectifs et aux modes alternatifs en milieu urbain et rural, pour permettre une meilleure inclusion des populations les moins mobiles et les plus fragiles, et prendre en compte le défi environnemental. Cela suppose de :

- **Favoriser le développement des modes de déplacement alternatifs** à la voiture individuelle thermique (transports collectifs, modes actifs, motorisations décarbonées, covoiturage, véhicules partagés…).
- **Maintenir et renforcer l'offre ferroviaire** existante.
- **Renforcer les pôles multimodaux**.

Le **SCOT** du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire (nouveau projet en cours de consultation) pose des objectifs de densités différenciés selon les niveaux de polarité et les contextes urbains :

- Une **densité cohérente et optimisée** au regard du contexte existant, qui préserve/conforte les qualités paysagères et environnementales, limite les îlots de chaleur urbains, qui génère de la qualité urbaine et architecturale.
- Une **ambition renforcée pour les secteurs de PEM** : renforcer la densité et orienter la diversification des formes urbaines aux abords des PEM et des réseaux de transports urbains, favoriser la mixité programmatique.

2. UNE VISION PARTAGÉE

LE SERM NANTES / SAINT-NAZAIRE REPOSE SUR :

UNE OFFRE DE MOBILITÉ :

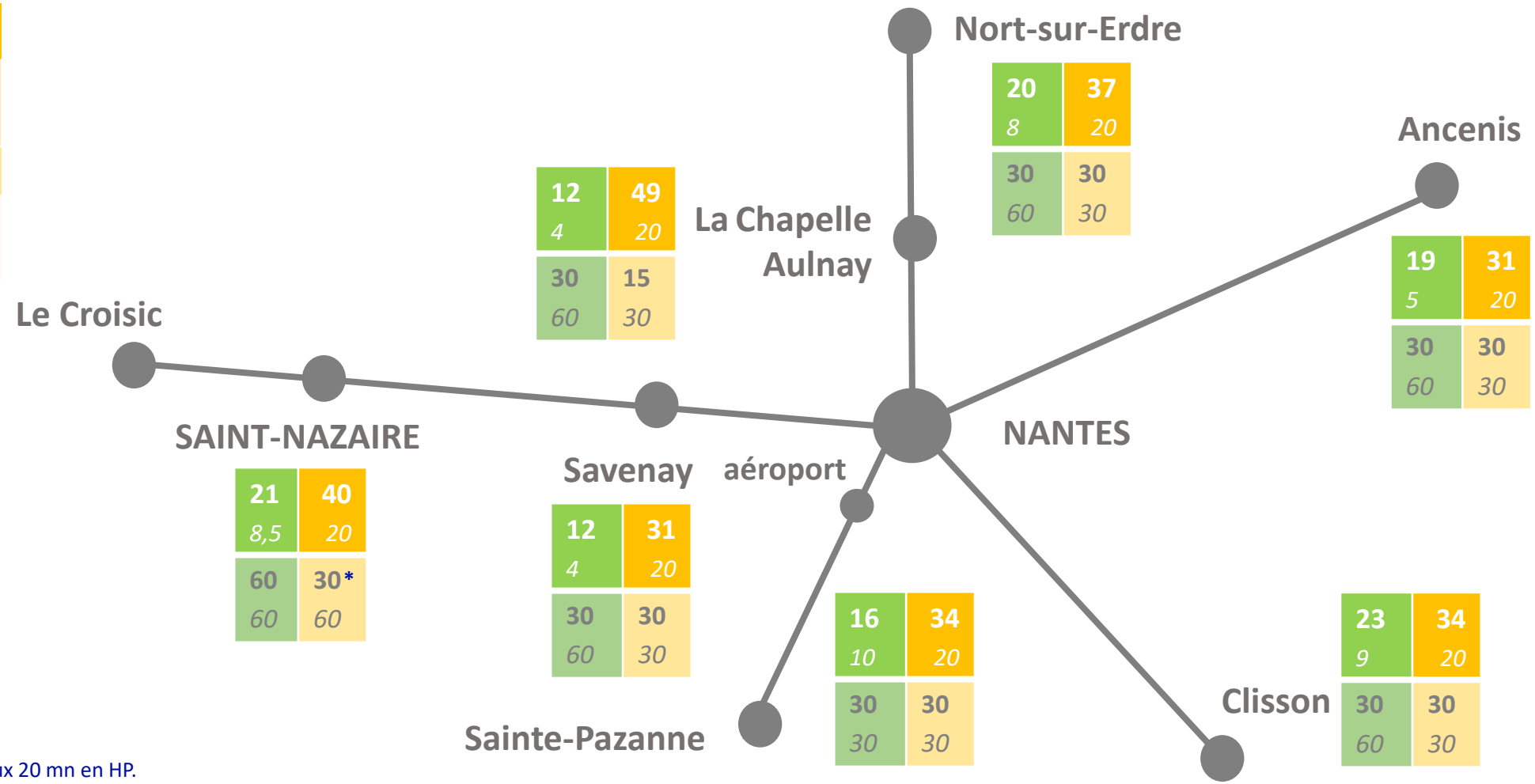
- **Multimodale :** train, tramway, car, bus, vélo, covoiturage.
- **Intermodale** : articulation réseau TCU (dont bus à haut niveau de service) / réseau Aléop (dont cars à haut niveau de service) / P+R / itinéraires vélos / covoiturage / etc.
- **Cadencée :** à intervalles de temps réguliers et multiples tout au long de la journée.
- **Intégrée :** offrant une gamme de services digitalisée à forte valeur ajoutée et simple d'utilisation combinant information voyageurs et solutions billettiques et tarifaires.

DES SERVICES FAVORISANT L'ACCÈS À CETTE OFFRE ET FACILITANT LE PARCOURS DES USAGERS

OBJECTIFS SUR L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE NANTES

	2023	2050
NB D'AR	JOB / *WE*	JOB / *WE*
FRÉQUENCE	2030	2050
	HP / *HC*	HP / *HC*

- ✓ **Une offre cadencée à la demi-heure toute la journée dans tous les points d'arrêts périurbains**
- ✓ **Amplitude horaire 5h-0h**



* Des études sont en cours pour arriver aux 20 mn en HP.

VOLET CARS : UNE AMBITION DEMAIN RENFORCÉE PAR UN RÉSEAU DE CARS EXPRESS

Actuellement, une trentaine de lignes de cars non urbaines du réseau Aléop véhiculent **2,7 millions de passagers** par an en Loire-Atlantique.

Dans le cadre du SERM, la Région prévoit **plusieurs lignes à haut niveau de service**, très **structurantes** pour le territoire, favorisant le report modal en créant des points d'ancrage en seconde couronne.

En complément de l'offre ferroviaire, les cars express permettront un **accès rapide** entre les zones rurales et périurbaines et la métropole nantaise.

La Région a défini des lignes régulières de transport routier qui feront l'objet d'une **fréquence renforcée** et d'une **amplitude élargie**.

Elle poursuivra ce travail en articulation avec Nantes Métropole, Saint-Nazaire Agglomération et les autres AOM, en visant l'amélioration et la fiabilisation du temps de parcours.

UNE OFFRE TAD ET COVOITURAGE COMPLÉMENTAIRE

TRANSPORT À LA DEMANDE

Un système de transport à la demande permettra aux personnes de réserver un service **entre 7 heures et 19 heures** du lundi au vendredi.

- Un service en cours de revisite en vue de prioriser les courses en rabattement vers un point d'arrêt du réseau Aléop

COVOITURAGE

- **Amélioration des infrastructures** (voies réservées, aires de covoiturage, intermodalité…) afin de favoriser le covoiturage.
- **Des aménagements réalisés :** VRTC sur A83 (Etat, Nantes Métropole, Région), où une voie de covoiturage est expérimentée depuis octobre 2023, voie de covoiturage prairie de Mauves. **ou à venir** : voie de covoiturage sur route de Pornic (Nantes Métropole et Département de Loire-Atlantique).

UNE OFFRE VÉLO EN DÉVELOPPEMENT

VÉLO — Une articulation et une complémentarité entre les stratégies portées par les collectivités

Des services vélos renforcés dans les PEM ferroviaires et routiers

- Déploiement en réflexion de **services de location à assistance électrique de courte durée** dans plusieurs gares du périmètre non actuellement pourvues en VLS
- **Renforcement des services existants pour répondre à la demande** (+2800 vélos à assistance électrique sur Nantes Métropole à l'horizon 2025 ; +2000 VAE sur St Nazaire Agglomération à l'horizon 2026) et réflexions pour étendre ce dispositif à l'ensemble des gares
- **100 % des gares d'ici 2025 en stationnements vélo sécurisés et renforcement des stationnements existants** (pour Nantes Métropole **:** + 2 300 places de stationnement dans les gares, P+R et PEM à l'horizon 2026 dont 1 300 places dans le PEM de la gare sud de Nantes)

Un rabattement vélo sécurisé vers les PEM

- **Nouveaux aménagements cyclables sécurisés vers les gares et arrêts routiers Aléop** en cohérence avec les plans vélos des AOM
- **Mise en œuvre des schémas directeurs des grandes voies vélos,** interconnectées avec les AOM voisines de Nantes et Saint Nazaire, en cohérence avec le schéma départemental des voies cyclables
- **Développement d'aménagements cyclables sécurisés vers les lycées**

→ **Encourager l'usage du vélo notamment pour le premier et le dernier km**

POUR UN REPORT MODAL EFFICACE : FACILITER L'USAGE

- Par une **tarification harmonisée**
- Une **plateforme numérique** offrant aux voyageurs un accès à tous les services de mobilité du territoire, quel que soit le mode
- Une **billettique** facilitant l'usage combiné des différents réseaux

AUJOURD'HUI

- Harmonisation tarifaire Naolib/Aléop permettant l'usage des TER entre les 16 gares du territoire de Nantes Métropole pour des déplacements internes au territoire métropolitain avec un titre du réseau urbain.
- Depuis avril 2021, les samedis et dimanches, gratuité à bord des trains sur l'agglomération nantaise en cohérence avec la mise en œuvre de la gratuité sur le réseau Naolib.
- Harmonisation tarifaire Ycéo/Aleop avec Saint Nazaire Agglomération.

DEMAIN

- Intégration du système de distribution au sein d'une plateforme numérique régionale recouvrant :
- L'information voyageurs, y compris en temps réel
- Le calcul d'itinéraire tous modes
- La réservation, le paiement ou l'abonnement aux services
- L'accès à une relation client
- Un service après-vente

→ **Pour l'usager, un voyage sans couture quelle que soit l'application utilisée**

INTERMODALITÉ : LES PEM, UN ENJEU ESSENTIEL POUR LE SERM

Ces PEM favorisent le rabattement tous modes vers le réseau structurant

PEM achevés

- **Clisson** : ferroviaire + TCU local
- **Haluchère-Battignoles** : ferroviaire + TCU Naolib + Aléop routier
- **St Nazaire** : ferroviaire + TCU Ycéo + Aléop routier
- **Savenay** : ferroviaire + Aléop routier
- **Héric** : Aléop routier + covoiturage
- **Nort-sur-Erdre** : ferroviaire + Aléop routier

PEM en cours d'étude ou travaux

- **Ancenis** : ferroviaire + Aléop routier
- **Gare de Nantes** : ferroviaire + TCU Naolib + Aléop routier + vélo (stationnements sécurisés et itinéraires)
  + nouvelle halte **aéroport** Nantes Atlantique + BHNS + vélo
- **Babinière** : ferroviaire + TCU Naolib + Aléop routier + vélo
- **Sainte-Pazanne** : ferroviaire + Aléop routier
- **Couëron :** ferroviaire + TCU Naolib

En complément se poursuivra la mise en place de nouveaux P+R (par exemple, Ville au Denis, Estuaire et Sablières) et l'amélioration de pôles d'échanges qui constituent les interfaces entre les réseaux urbains et le réseau interurbain Aléop.

3. OBJECTIF : OBTENIR LE STATUT « SERM »

OBJECTIF : OBTENIR LE STATUT « SERM »

- La première étape de labellisation du SERM Nantes – Saint-Nazaire a été entérinée par courrier des Ministres chargés des Transports et de la Transition écologique et de la cohésion des territoires le 27 juin 2024.

- Il s'agit à présent de constituer le dossier de préfiguration permettant de disposer du statut de SERM par arrêté du ministre des Transports.

- Un dossier prévu avec deux phases :

- une première cible à horizon 2030-3035 reprenant les « coups partis », complétés sur certains volets (intermodalité, gouvernance, financement,…),

- et une seconde cible à l'horizon 2050 pour laquelle une trajectoire commune et partagée devra être définie entre les AOM en matière de développement des offres de transport (avec l'objectif de répondre à la Stratégie Nationale Bas Carbone 2050), d'intermodalité (Pôles d'Echanges Multimodaux - PEM, rabattement P+R) et de services à l'usager (billettique, tarifications, Maas, info voyageurs …).

Devant contenir notamment :

- des études de définition des schémas de SERM dans tous les volets : progression des offres de Transports Collectifs (fer, cars, transports urbains), covoiturage, modes actifs (vélo), intermodalité (gares, PEM, services à l'usager interopérables : information voyageur, billettique, tarifications),
- des études d'infrastructures,
- une évaluation environnementale,
- un chiffrage estimé des coûts d'investissement dans les infrastructures de transport et le matériel roulant et des futurs coûts d'exploitation ainsi qu'une présentation des modalités de financement envisagées,
- un calendrier progressif de déploiement esquissé,
- une gouvernance politique avec les autres EPCI qui serait à organiser pour la mise en œuvre opérationnelle du SERM,
- une concertation avec les parties prenantes y compris les comités des partenaires.

4. UNE PREMIÈRE MISSION DE PRÉFIGURATION DU SERM

4.1 LA VALIDATION DU PÉRIMÈTRE DU SERM (1/4)

- Le périmètre du Contrat Opérationnel de Mobilité de Centre Loire-Atlantique (11 EPCI)
- Le périmètre de Saint-Nazaire – Agglo
- La Communauté de communes du Pays d'Ancenis (gare d'Ancenis)

➔ Cf carte diapo suivante

Le périmètre ferroviaire « SERM » correspond aux gares situées en limite du périurbain de Nantes et la gare de Saint-Nazaire. Sur l'étoile ferroviaire de Nantes, il s'agit des gares suivantes:

- Savenay, Nort-sur-Erdre, Ancenis, Clisson et Sainte-Pazanne.

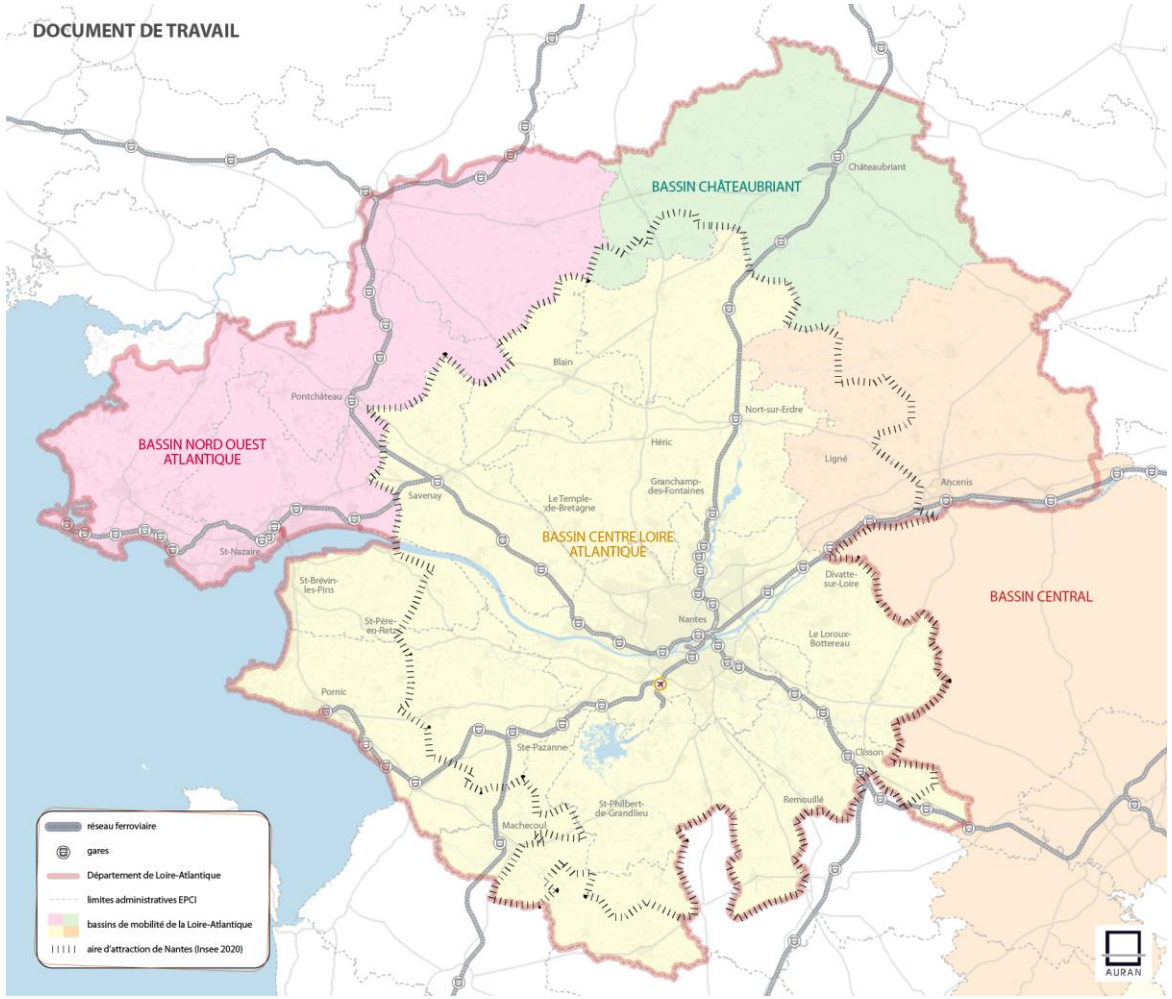
Pour les autres territoires tels que Pontchâteau, Redon et Cap Atlantique, la question des mobilités est traitée au sein de leur COM qui englobe Saint-Nazaire Agglo.

Le niveau des flux domicile – travail entre Nantes et Châteaubriant ne justifie pas l'intégration de la ligne ferroviaire tram-train au-delà de Nort-sur-Erdre. A titre d'exemple, en matière de flux journaliers domicile – travail (INSEE 2021) vers Nantes : Savenay : 687 – Nort-sur-Erdre : 979 – Ancenis : 619 – Clisson : 688 – Sainte-Pazanne : 724 – Châteaubriant: 139 – entre Nantes et Saint-Nazaire : + de 900 dans chaque sens.

4.1 LA VALIDATION DU PÉRIMÈTRE DU SERM (2/4)

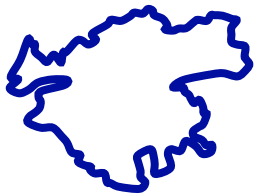
AIRE D'ATTRACTION DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

(SOURCE: AURAN – INSEE 2020)



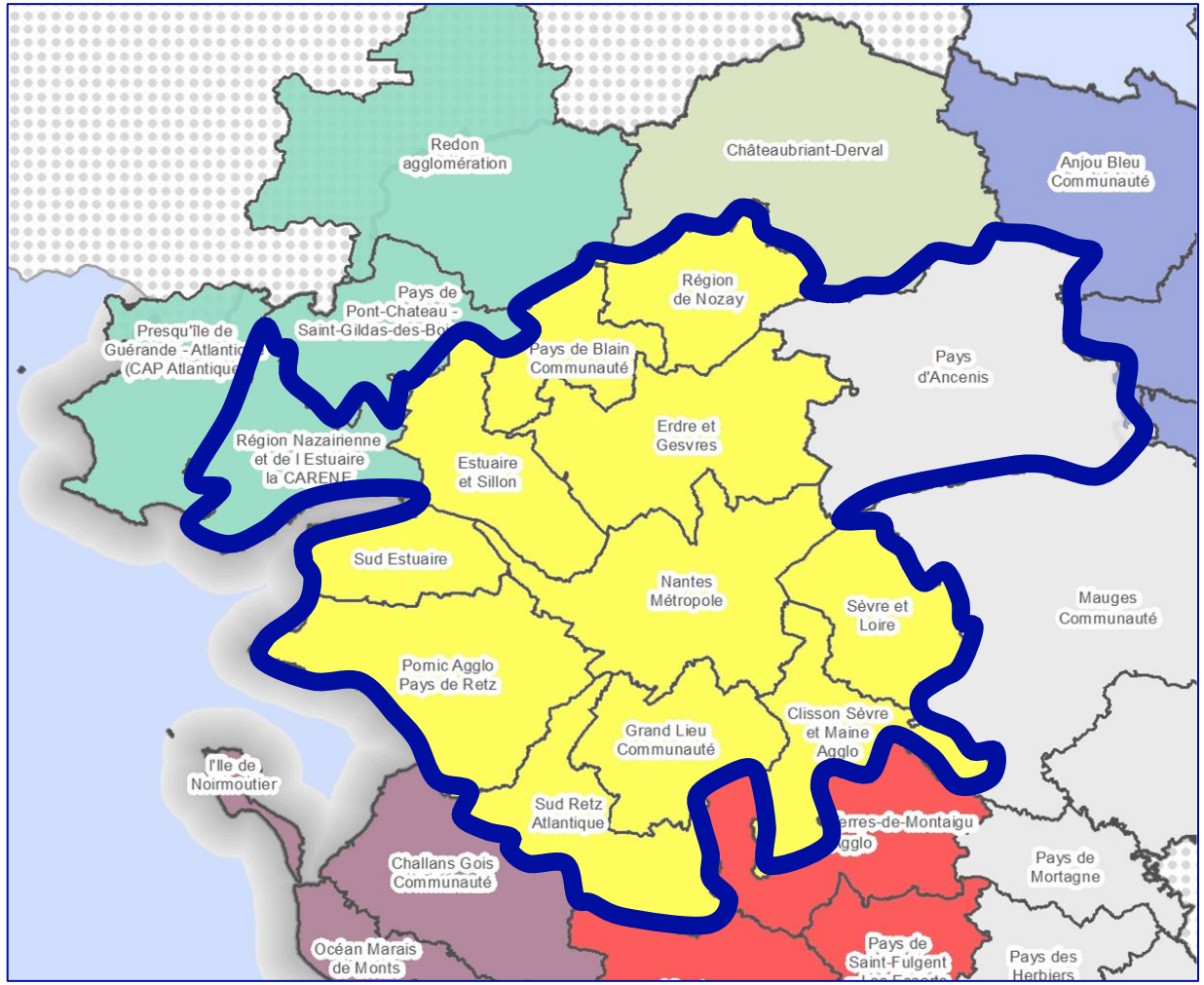
4.1 LA VALIDATION DU PÉRIMÈTRE DU SERM (3/4)

PÉRIMÈTRE SERM

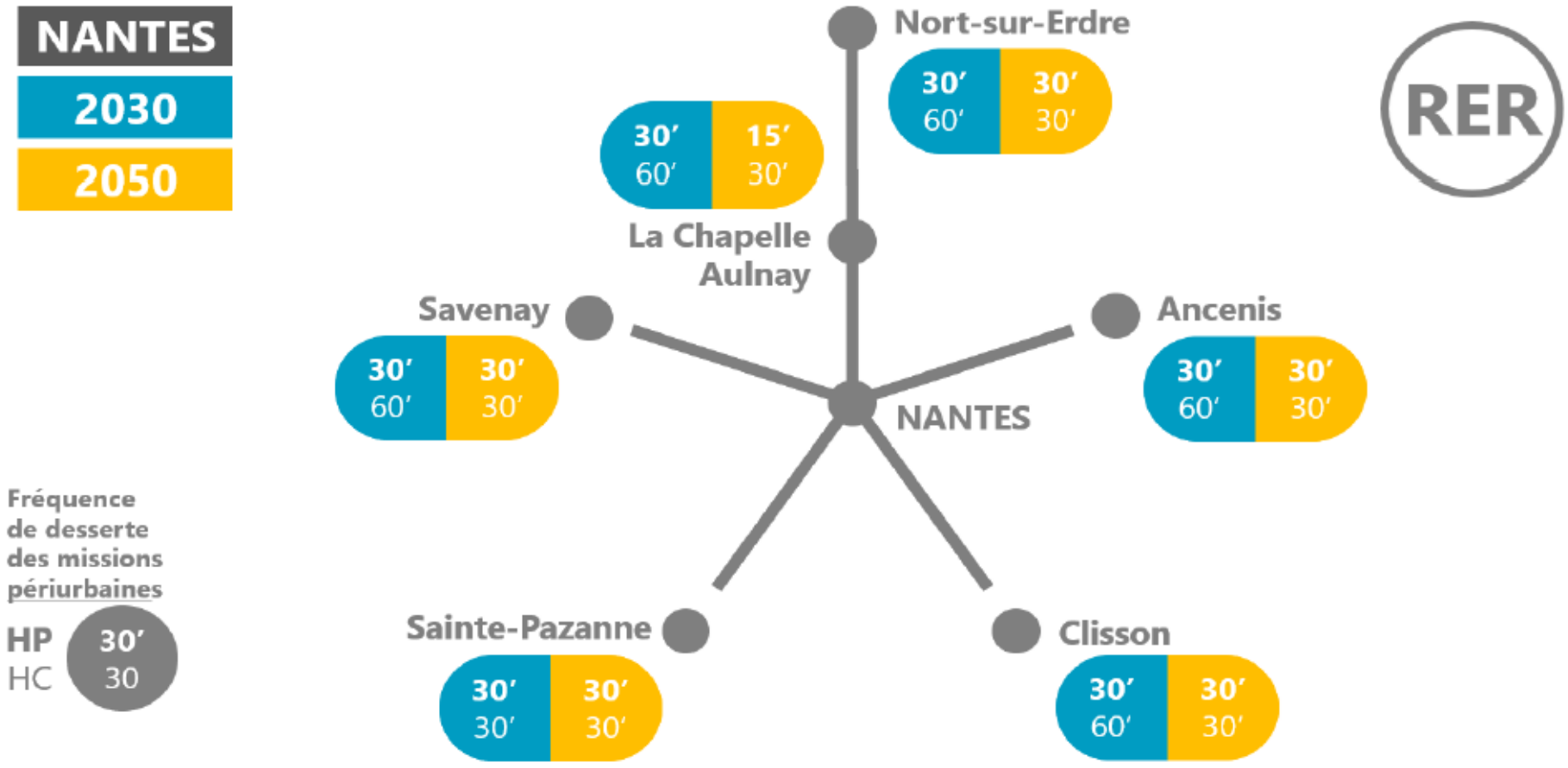


Bassins de mobilité

- Anjou Est
- Bassin Ancenis Mauges Bocage Vendéen
- Bassin Angevin de Mobilité
- Centre Loire Atlantique
- Centre Vendée
- Châteaubriant-Derval
- Mayenne Nord
- Mayenne Sud
- Mayenne centre
- Nord Ouest Atlantique
- Sarthe Sud
- Sarthe-Centre
- Sarthe-Est
- Sarthe-Nord
- Sud Est Vendée
- Vendée Littoral
- Intercommunalites



4.1 LA VALIDATION DU PÉRIMÈTRE DU SERM FERROVIARE PERIURBAIN (4/4)



4.2 LE MODE OPÉRATOIRE

Les montages en cours dans les Régions labellisées SERM sont variables pour la réalisation des études et du dossier : association de la Société des Grands Projets avec SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions (14/26), ou les deux entités SNCF sans la SGP, des agences d'urbanisme, ...

Les fortes contraintes budgétaires pesant sur 2025 ont conduit à adapter le mode d'élaboration du dossier de préfiguration avec, pour 2025 :

- un travail concentré sur la première période du dossier à savoir la cible 2030-2035,
- un niveau de contribution renforcé des services des trois principales autorités organisatrices de la mobilité,
- un accompagnement de l'agence d'urbanisme de Nantes (AURAN): analyse territoriale, consolidation du projet de SERM sur l'ensemble de ses composantes, impacts des actions sur les parts modales, émissions GES et adéquation avec la SNBC, animation d'ateliers et de groupes de travail, analyse comparative des gouvernances et estimation des coûts, coordination et synthèse des travaux, définition de premiers principes du SERM 2050 en posant les bases d'une stratégie post 2035, ...

4.3 STRUCTURATION DE LA GOUVERNANCE (1/2)

Pour mener à bien cette étape, une gouvernance a été mise en place de la façon suivante:

- La mise en place ou la poursuite de groupes de travail thématiques avec 4 composantes principales:
- **Composante modale** (travail sur l'offre ferroviaire, l'offre routière interurbaine, le covoiturage, le transport à la demande, l'offre cyclable en prenant en compte les connexions et rabattements possibles avec les transports urbains, les P+R),
- **Composante « Intermodalité et usages »** (stratégie globale concernant l'intermodalité, hiérarchisation des PEM, services à l'usager),
- **Composante « Aménagement du Territoire »** (vision consolidée des documents de planification, articulation urbanisme/transports),
- **Composante « Gouvernance et financement »**.

Ces groupes de travail associent les partenaires concernés selon les thématiques (opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructures, Département, autres EPCI, …). Ils prennent appui sur les réflexions / travaux menés dans le cadre des fiches – actions du COM Centre Loire Atlantique (bassin de mobilités de la région nantaise).

4.3 STRUCTURATION DE LA GOUVERNANCE (2/2)

En complément de ces groupes de travail thématiques, une comitologie structurée avec :

- Des COTECH resserrés (les 3 AOM et Etat),
- Des COTECH élargis (Département, autres EPCI, …),
- Des COPIL resserrés (format du COTECH resserré) **appelés Comité des financeurs,**
- Des COPIL élargis (format du COPIL CLA + Saint-Nazaire Agglo + COM COM du Pays d'Ancenis),
- Une consultation et un dialogue avec les EPCI concernés -> une réunion de lancement en COPIL élargi en février sous format webinaire avec envoi au préalable, d'un courriel (d'information sur les SERM) les invitant à exprimer leurs besoins via un questionnaire.
- La tenue de deux comités des partenaires dédiés SERM et adapté dans leur composition pour expression des besoins, en priorité auprès de membres représentant la société civile (le 1er s'est tenu le 5 mai avec une séquence en atelier de travail sur les principales thématiques qui sont ressorties des réponses au questionnaire adressé en amont de la réunion, et un second à l'automne pour restitution), animés par les VP Transports des 3 AOM et l'Etat (DREAL).

4.4 FINANCEMENT DE LA PREMIÈRE MISSION DE PRÉFIGURATION CONFIÉE À L'AURAN

Le financement de cette première phase pour l'élaboration du dossier de préfiguration du SERM de Nantes – Saint-Nazaire demeure modéré du fait de la contribution renforcée des services techniques des 3 AOM principales et des services déconcentrés de l'Etat (DREAL, SGAR).

Seule la prestation d'accompagnement externe de l'AURAN a dû être prise en charge, avec un financement réparti ainsi :

- État: 50 % (ligne CPER Etudes PEM : SERM, équipements gares, intermodalités)
- Région: 35 %
- NM: 10 %
- St-Nazaire Agglo: 5 %

4.5 PLANNING (1/3)

L'élaboration de cette première phase constitutive du dossier de préfiguration du SERM à l'horizon 2030-2035 est prévue sur l'ensemble de l'année 2025, avec :

- janvier – avril 2025 : réalisation d'un benchmark
- janvier – novembre 2025: SERM à l'horizon 2030/35

-> démarrage / poursuite des Groupes de travail thématiques

-> tenue des Cotech resserrés (1 à 2 par mois)

-> tenue des Cotech élargis (6)

-> organisation des Copils resserrés (3) – un en juin, un COPIL décisionnel mi-novembre, un en janvier 2026 (étape post 2035 –2050)

-> organisation des Copils élargis (2) – après réunion de lancement le 26 février, **2ème à l'automne** et 1 en février 2026

-> deux réunions du Comité des partenaires unifié aux 3 AOM et dédié SERM (printemps et automne)

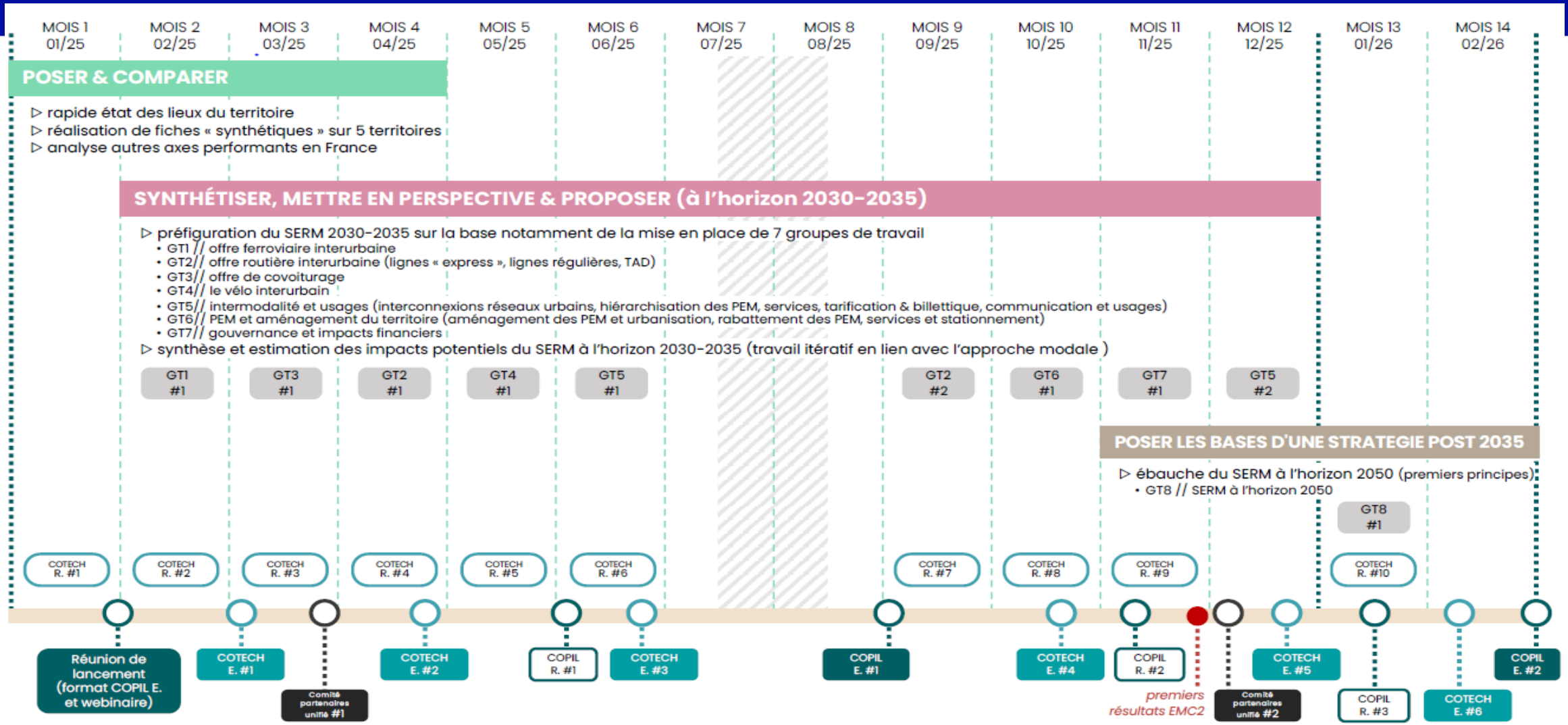
=> Il s'agit d'un calendrier ambitieux reposant sur une contribution renforcée des services, avec un accompagnement adapté au budget alloué et la tenue de nombreuses réunions techniques, politiques et une large concertation.

4.5 PLANNING (2/3)

- Novembre 2025 – mars 2026 : poser les bases d’une stratégie post 2035.

La seconde phase qui doit porter sur la définition d’une trajectoire commune et partagée de développement des offres de transport et des services sur la période 2035-2050 est prévue être réalisée avec le concours d’une AMO et sur la base des données de l’enquête ménage disponibles début 2026.

4.5 PLANNING (3/3)



ANNEXE FICHE ACTION SERM

- FA 1 / Mettre en œuvre un réseau type SERM
- Plusieurs fiches actions du COM sont directement liées au projet SERM (dont 4 FA emblématiques)
    - FA 2 / faire évoluer le réseau de lignes régulières Aléop
    - FA 3 / développer les TC urbains et les interconnexions entre réseaux
    - FA 4 / déployer une offre socle de TAD sur le bassin
    - FA 5 / expérimenter des lignes de covoiturage
    - FA 7 / mailler le bassin d'itinéraires cyclables inter-territoires
    - FA 8 / renforcer l'usage du vélo en intermodalité avec les transports collectifs et le covoiturage
    - FA 12 / doter le bassin d'une feuille de route intermodalité
    - FA 15 / simplifier le parcours usager
    - FA 16 / massifier l'accompagnement au changement en mutualisant l'animation territoriale

COM Centre Loire Atlantique

RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Nantes Métropole

saint-nazaire agglo

PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Liberté
Égalité
Fraternité