



# REGLEMENT D'INTERVENTION

## Investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional

- VU** le Code général des Collectivités locales
- VU** la Stratégie Régionale des Mobilités des Pays de la Loire votée en mars 2021
- VU** la délibération du Conseil régional des 21 et 22 décembre 2023 approuvant l'ambition régionale vélo
- VU** la délibération du Conseil régional des 9 et 10 juillet 2020 approuvant le règlement initial
- VU** la délibération du Conseil régional du 19 juin 2025 approuvant le présent règlement

### 1- Contexte

La modernisation du parc de matériel roulant, l'amélioration de l'offre et la création de tarifications adaptées ont contribué au développement de l'usage des transports régionaux Aléop. Afin de poursuivre et d'amplifier les reports modaux à leur profit, la Région souhaite favoriser les opérations visant à améliorer l'accès au réseau de transport régional en contribuant à l'aménagement des points d'arrêts du réseau régional (gares ferroviaires régionales, points d'arrêts routiers structurant de lignes régulières) qui sont autant de portes d'entrée des territoires que de points d'accès au réseau Aléop.

Les investissements portant sur l'amélioration de l'accès au réseau de transport régional pourront bénéficier d'un financement de la Région à hauteur de 30% du montant hors taxes de l'opération (hors acquisitions financières éventuelles).

Ces actions viseront à :

- augmenter les capacités de parc-relais de stationnement autour des points d'arrêt du réseau Aléop ;

- améliorer les conditions d'attente et d'accueil des usagers du réseau régional ;
- améliorer les interfaces entre les points d'arrêt du réseau régional et les territoires environnants ;
- faciliter l'intermodalité entre le train et/ou le car et les autres modes de transport, notamment le vélo.

## **2 – Aménagements éligibles**

Les aménagements subventionnables par la Région portent sur les équipements de stationnement (tous modes) ainsi que sur les itinéraires modes actifs en rabattement vers les points d'arrêts du réseau régional.

En ce qui concerne le stationnement deux-roues, une cohérence avec la politique régionale « vélos » sera recherchée.

En ce qui concerne les rabattements vélos, ils permettront la desserte directe du point d'arrêt concerné ou la suppression d'une discontinuité avérée sur un parcours utilisé par les usagers, dans une logique de continuité des aménagements et d'itinéraire sécurisé. Les aménagements sécurisés en site propre devront être privilégiés. A défaut, le projet devra s'inscrire dans une réflexion plus globale s'appuyant un re-questionnement du plan de circulation à l'échelle de la commune ou sur un schéma directeur modes actifs (réaffectation de voirie, restrictions d'accès, sens de circulation). Ces aménagements vélos se situeront dans un rayon de 9 kilomètres maximum du point du réseau (gare ou arrêt autocar structurant).

Les projets présentés devront respecter les préconisations du CEREMA, disponibles sur le site internet du ministère de l'écologie.

## **3 - Bénéficiaires**

Le dispositif s'adresse aux communes ou EPCI dotées d'un point d'arrêt régional (gare régionale ou point d'arrêt routier Aleop). Les départements peuvent aussi bénéficier du présent RI. Sont exclus les projets relatifs aux gares nationales.

## **4- Modalités de financement**

Le co-financement régional est plafonné à hauteur de 30 % du montant hors taxe de l'opération dans la limite de 300 000 € et fera l'objet d'une convention de cofinancement.

Tout projet financé dans le cadre de ce règlement d'intervention ne pourra pas faire l'objet d'un cumul avec un autre règlement d'intervention régional (RI « PEM », RI « écomobilité scolaire » RI « ACTIV »).

Les dossiers seront éligibles dans la limite de l'enveloppe budgétaire annuelle disponible pour cette politique.

## **5- Modalités de dépôt du dossier**

La collectivité sollicitant une aide régionale à ce titre devra présenter un dossier de demande de subvention comprenant tout document utile, et composé *a minima* :

- d'une note descriptive du projet intégrant les fréquentations routières concernées (réelles ou estimées),
- des objectifs recherchés (dont objectif chiffré du nombre de piétons et de vélos visé par les aménagements),
- d'un plan précis d'aménagement présentant les situations actuelles et projetées,
- d'un plan de financement,
- d'un planning prévisionnel,
- d'une délibération du ou des organes délibérants.

Les services régionaux devront être associés dès la phase étude du projet.

#### **6- Critères de sélection (par ordre décroissant d'importance) :**

1. Augmentation de la fréquentation attendue du point d'arrêt ;
2. Qualité des aménagements prévus au vu des réflexions menées sur le plan de circulation du territoire directement concerné ;
3. Amélioration de l'interface gare / ville et de l'intermodalité ;
4. Coût du projet ;
5. Réalisation d'un Plan de déplacement urbain ou d'un plan de Mobilité, ou d'une politique globale de déplacement sur le territoire comprenant la gare : bien que non exigée, la réalisation d'un document stratégique sur les mobilités sur le territoire atteste de la volonté d'apporter une réponse cohérente aux problématiques de déplacements

#### **7- Décision, attribution et versement de la subvention**

La décision d'attribution de l'aide relève du Conseil régional ou de sa Commission permanente.

L'aide sera versée sous forme de subvention et sera formalisée au travers d'une convention qui précisera notamment, le montant de la subvention, la dépense subventionnable, les modalités de versement de la subvention.

#### **8- Evaluation des aménagements**

Tout bénéficiaire du présent RI devra présenter à la Région, 2 ans après la réception des travaux subventionnés, une évaluation de l'impact des ouvrages en matière de déplacements sur le territoire concerné.