

Stratégie pour une mobilité durable

Stratégie pour
une mobilité durable

**Avis du Conseil de Développement
Erdre et Gesvres**

Novembre 2012

Préambule	3
Définitions	4
I - Favoriser la polarité des activités pour limiter le nombre et les distances de déplacements (habitat, travail, équipements publics, commerces,...).....	5
Nos propositions	6
II - Permettre de circuler en toute sécurité et de manière sereine au sein des pôles	7
Nos propositions	8
III - Améliorer les déplacements d'un pôle à un autre	9
Nos propositions :	10
Zoom sur : Rendre attractif les transports collectifs	12
IV - Encourager les personnes à modifier leurs pratiques et leurs comportements par différents moyens	13
Nos propositions	14
Zoom sur : La communication et l'information	16
Zoom sur : Les alternatives à la voiture individuelle	17
V - ANNEXES.....	18

Préambule

Sur demande de la CCEG, le Conseil de développement a consacré depuis 2 ans une partie de ses travaux à la question des déplacements sur notre territoire au travers d'un groupe de réflexion composé d'une vingtaine d'habitants et de représentants d'entreprises et d'associations du territoire.

Depuis plusieurs années, une dilatation des déplacements s'est produite : aller plus loin, plus souvent, plus longtemps. Cette dilatation est possible parce qu'il existe un moyen économique, libre et rapide de se déplacer : l'automobile. Ce moyen de transport n'a souvent pas d'alternative réelle. Face à cette offre, coexistent des transports économiques mais contraints soit par les distances maximales possibles soit par des trajets et des horaires individualisés. La rapidité et la liberté qu'offre la voiture est donc son plus grand atout. La preuve en est que le coût, augmentant son utilisation, ne se réduit que très rarement.

Le règne du tout-automobile, renforcé par la dispersion de l'habitat, la concentration des emplois sur l'agglomération nantaise, le manque d'offres de transport attractif, sont quelques causes de la défiguration de notre cadre de vie, de l'insécurité, de l'augmentation du temps et des coûts de déplacements, des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores ...

Fort de ce constat, le groupe a réfléchi à la manière la plus appropriée pour parvenir à une mobilité plus respectueuse de nos conditions de vie et de notre environnement.

Quatre leviers, suite à une soirée débat avec l'AURAN, ont été retenus pour progresser vers une mobilité durable sur notre territoire :

- favoriser le regroupement des activités pour limiter les déplacements (habitat-travail-équipements publics-commerce,...) ;
- permettre de circuler en sécurité et de manière sereine au sein des pôles de vie ;
- améliorer les déplacements d'un pôle à un autre ;
- encourager les personnes à modifier leurs pratiques et leurs comportements par différents moyens.

Membres du groupe « Déplacements » qui ont participé à la démarche :

BOURDEAU	Lucien	HERIC
CHEVALIER-JOURNY	Goulwen	GRANDCHAMP DES FONTAINES
CORBIN GRUNER	Aude	GRANDCHAMP DES FONTAINES
GAUTREAU	Michel	NORT SUR ERDRE
HAMON	Dominique	NORT SUR ERDRE
HIBERT	Bertrand	NORT SUR ERDRE
LAMOTTE	François-Xavier	SUCE SUR ERDRE
LEGRAND	Gérard	TREILLIERES
LEHMANN	Yann	SUCE SUR ERDRE
MADOUAS	Hervé	NORT SUR ERDRE
MARTIN	Alain	NOTRE DAME DES LANDES
MARTIN-GOUSSET	Jean	SUCE SUR ERDRE
MENAGER	Donatienne	SAINT MARS DU DESERT
MENET	Didier	TREILLIERES
SOL	Émilie	VIGNEUX DE BRETAGNE

Déplacement

On entend par « déplacement » tout parcours d'un point A à un point B pour un motif précis (travail, formation, loisirs, achats, affaires personnelles). Il est généralement qualifié par le mode de transport utilisé (voiture, transports collectifs...)

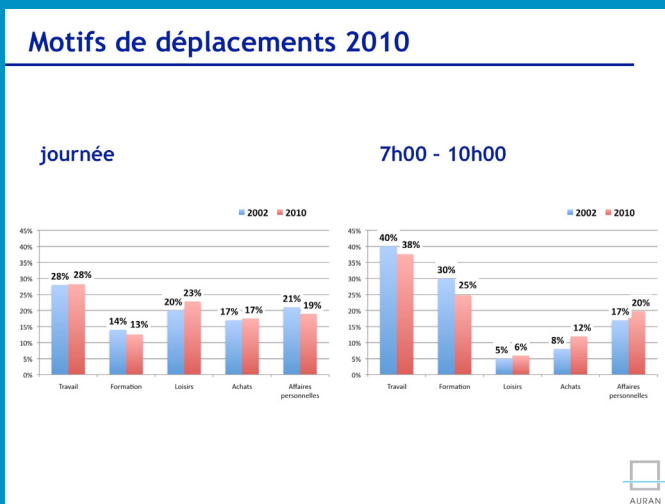
Mobilité durable

La mobilité c'est la capacité des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés d'un endroit à un autre. Le caractère durable de la mobilité (ou mobilité durable), au sens supportable sur le long terme par la planète et la société humaine, dépend de notre capacité à faire face aux enjeux des modes de transport, en collaboration avec l'ensemble des acteurs du domaine. La mobilité durable est un aspect du développement durable. Les critères à retenir pour la mobilité durable sont donc associés conjointement à l'économie, à l'écologie, aux enjeux sociaux et démocratiques. Des actions sur les déplacements qui ne regrouperaient qu'un ou deux des critères, perdraient en partie la notion de durable.

I - Favoriser la polarité des activités pour limiter le nombre et les distances de déplacements (habitat, travail, équipements publics, commerces,...)

176 000 déplacements quotidiens réalisés par les habitants de la CCEG (+ 22 % par rapport à 2002) soit 3,4 déplacements/jour/personne (contre 3,07 dans la couronne périurbaine)
(source : Pour un débat sur la mobilité en Loire-Atlantique, 2010)

Motifs de déplacements

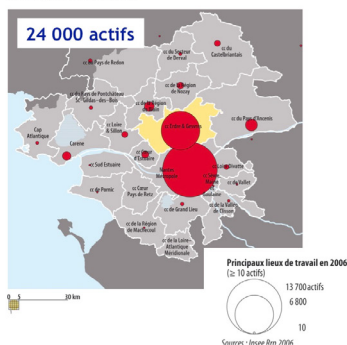


Temps passé en moyenne par jour dans les transports du lundi au vendredi

- 48 % < 30 min
- 29 % de 31 min à 1 heure
- 20 % > 1 heure
- 3 % ne se prononcent pas

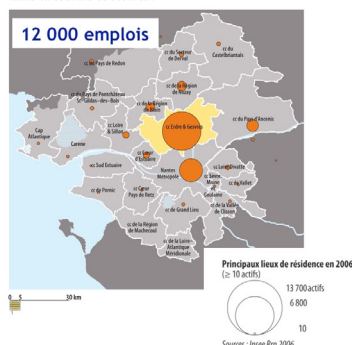
Domicile et lieu de travail en 2006

Où vont travailler les actifs de la cc Erdre et Gesvres ?



- 29% des actifs travaillent dans la CCEG (50% en 1982).
- 57% travaillent dans Nantes Métropole (43% en 1982).

D'où viennent les personnes qui travaillent dans la cc Erdre et Gesvres ?



- 57% des emplois sont occupés par des actifs de la CCEG (83% en 1982).
- 20% des emplois sont occupés par des actifs de Nantes Métropole (9% en 1982).



Polarité

Polariser l'urbanisation et contenir l'étalement urbain pour diminuer les distances de déplacements

- Proposer une offre de logements groupés, plus dense (maisons intermédiaires, petits collectifs) autour des centres bourgs, pour favoriser l'usage des services de proximité, et éviter le phénomène « d'évasion commerciale » (par ex : s'arrêter faire ses courses sur le retour du travail dans une zone commerciale).
- Organiser l'urbanisme en fonction des activités (emploi, formation, habitat, services, loisirs)
- Avoir une vision globale du pôle pour créer de nouvelles structures à partir de l'existant
- Anticiper les axes de déplacements dans les projets d'aménagement

Plans d'aménagements d'ensemble

Accroître les raisons de se déplacer dans les pôles de la CCEG

- Créer des emplois sur les pôles et réduire les déplacements pour le travail
- Augmenter quantitativement et qualitativement les services au sein des pôles
- Mixer les activités au sein des pôles (emploi, formation, habitat, services, loisirs)

- S'appuyer sur des projets économiques structurants type CARLDU
- Créer des pôles équilibrés développés sur une économie résidentielle
- Favoriser l'implantation d'activité tertiaire sur le territoire (aides, incitations ?)
- Favoriser le télétravail et les télécentres
 - Proposer à chaque employé (travaillant à l'extérieur de sa commune ou de la CCEG) un bureau partagé entre plusieurs entreprises ou en télécentres
 - Solution alternative à développer à chaque pôle multimodal
 - Inciter à la numérisation du territoire
- Développer les services de proximité / services à domicile
 - Réaliser un état des lieux des services à domicile
- Encourager la création des crèches/garderies sur les pôles
- Services de santé

II - Permettre de circuler en toute sécurité et de manière sereine au sein des pôles

69 % des habitants de la CCEG déclarent utiliser la voiture tous les jours ou presque,
(source 2)

47% déclarent souhaiter moins l'utiliser

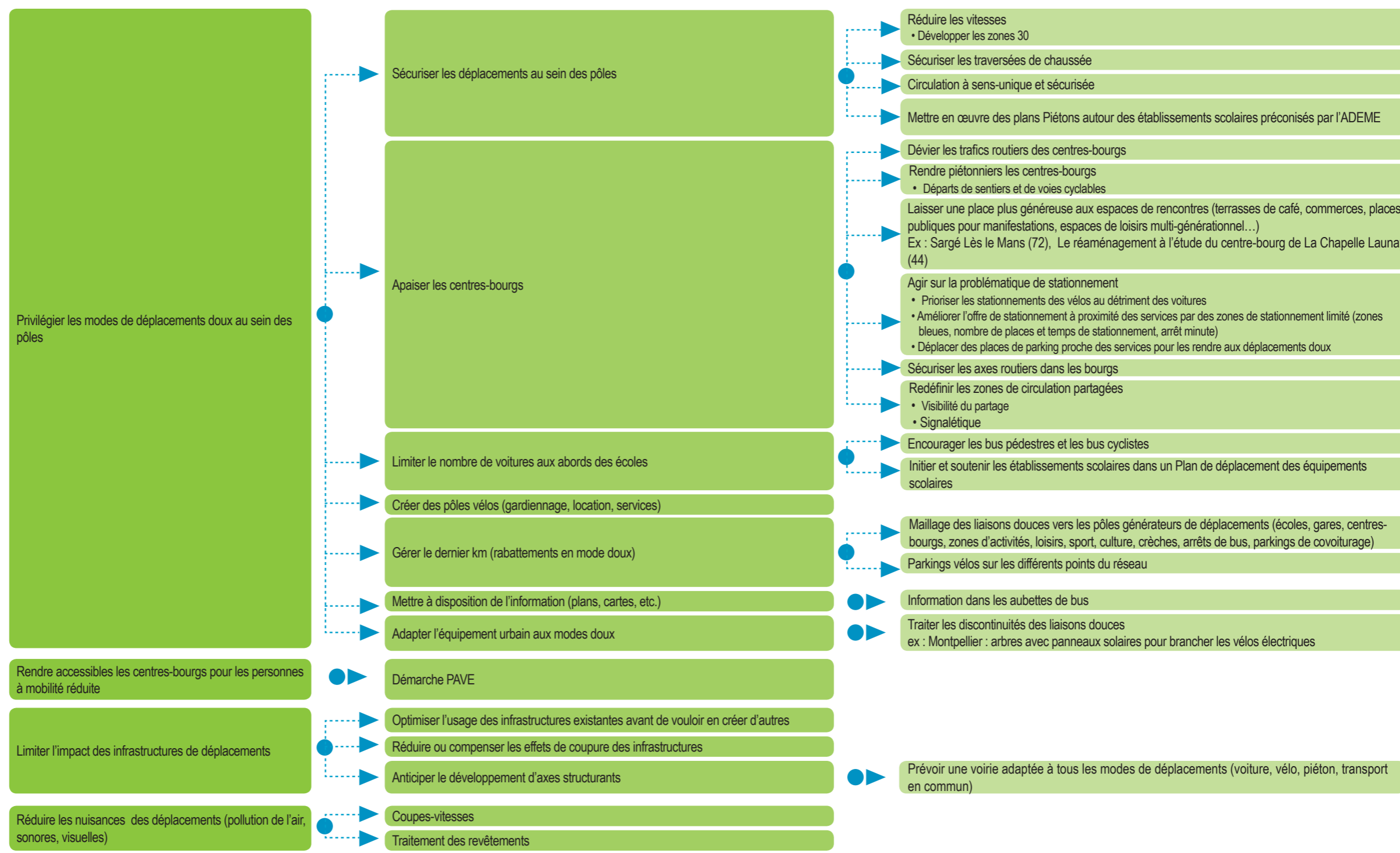
53 % recourir plus à la marche à pied et 52 % au vélo.

57 % des habitants de la CCEG choisissent leur mode de déplacement en fonction de son degré de sécurité (source 2)

En France, **70 %** des élèves du 1er degré (maternelle & élémentaire) se rendent à l'école en voiture alors qu'ils habitent à moins de 1500 mètres de leur école (source ADEME)

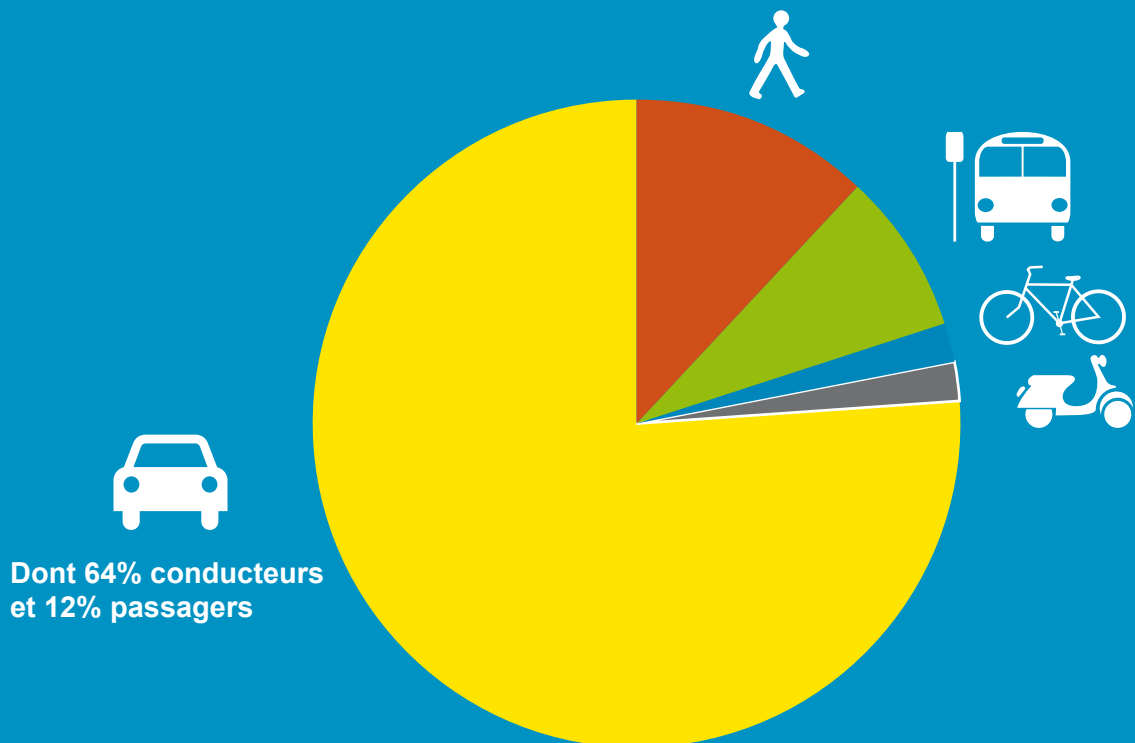


Proximité



III - Améliorer les déplacements d'un pôle à un autre

En 2010, sur 176 000 déplacements quotidiens (source 1)



Taux de motorisation sur la CCEG (source 1) :

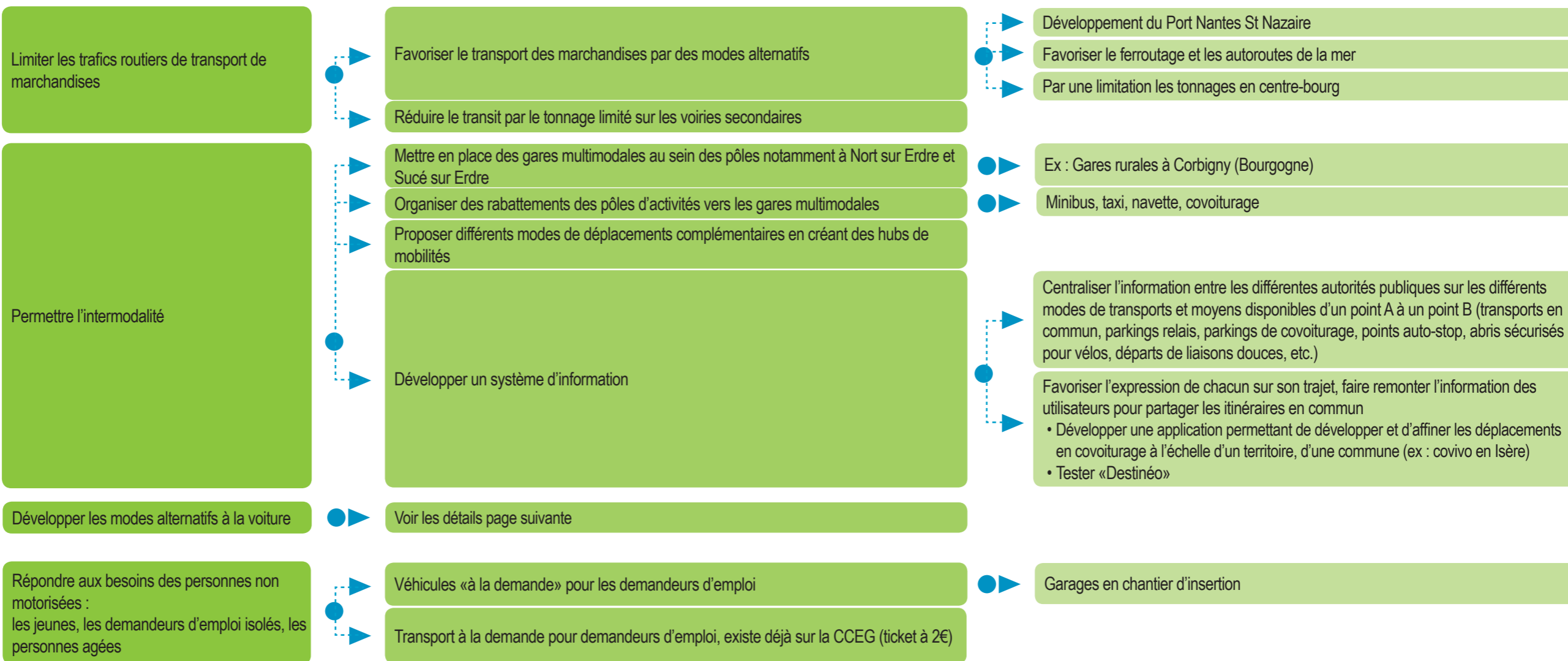
63 % des ménages de la CCEG ont au moins 2 voitures et 6 % n'en ont pas (respectivement 38% et 15 % en Loire Atlantique)

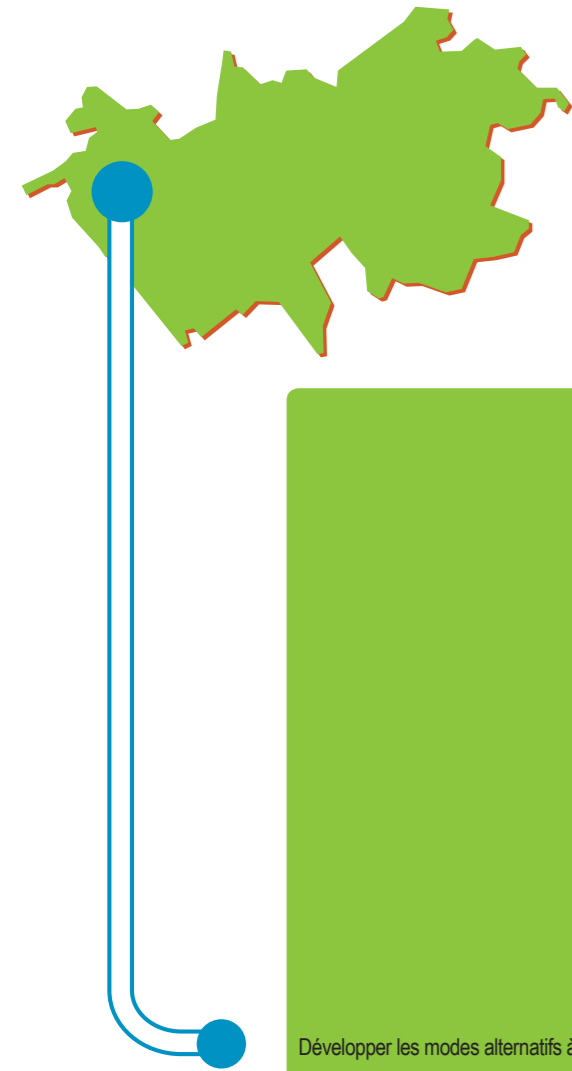
Les transports représentent en France 66 % de la consommation de produits pétroliers à usage énergétique et sont responsables de 35 % des émissions de dioxyde de carbone CO₂ (Source Ademe)

Les temps de déplacements

Destination	Automobile	Car	Deux Roues	Marche
Internes à la CCEG	8 min	23 min	10 min	11 min
De la CCEG vers l'extérieur du périphérique	12 min	38 min		
De la CCEG vers l'intérieur du périphérique	30 min	53 min		

Interpolarité





Interpolarité

Développer les modes alternatifs à la voiture

Soutenir le développement du ferroviaire

+ - Rendre attractifs et optimiser les transports publics

Mailler le territoire

Avoir des TC plus rapides que la voiture

Réaliser enquête de besoins (horaires et trajets)

Gérer le dernier km et favoriser l'intermodalité aux points d'arrêts des TC

Améliorer la sécurité et le confort des arrêts

Améliorer le confort dans les TC

Créer des sites propres dédiés aux liaisons douces

Tram-train entre Nantes et Blain

Prise de compétences « Transports » en direct par la Communauté de Communes
Ex : Création d'un périmètre transport urbain (PTU) à Saint Brévin les Pins et dans la CC de Cap Atlantique
Ex : sur le Transport à la demande au Pays de la Roche aux fées, près de Rennes

Coordonner autant que possible les différents réseaux de transport public, en terme d'horaires, de tarifications et de lignes
• Mettre en place une seule autorité de transport
• S'intégrer dans le réseau nantais de transport public pour renforcer les besoins et éventuellement appuyer les changements en cours : extension de la zone d'activités de Carquefou liaison Haluchère / Carquefou, ou Le Cardo / Raguenet

Établir des liaisons Bus transverses entre Ancenis et Savenay (jusqu'à St Nazaire / Côte) et entre Les Touches et Fay de Bretagne

Établir des liaisons bus pénétrantes en bénéficiant des entrées / sorties de la 4 voies : Parking / Co-voiturage + Bus (Héric, Erette ; Bois Raguenet/ Le Cardo)
• Ligne 22 directe avec « le Cardo » & la SNCF
• Voie dédiée aux TC entre Héric et Nantes sur bande d'arrêt d'urgence à l'entrée de la porte de Rennes
Ex : Ligne express de car sur l'autoroute à Briis-sous-Forges (Essonne), Communauté de communes du Pays de Limours
• Ligne 22 directe avec la ZI « Erette »

Adapter les TC aux besoins et aux horaires de déplacements

Remodelage des lignes et des fréquences

Périodes creuses (Vacances scolaires/Samedi/Période été) Cumul lignes 22+24 / Cumul 22 + Héric - centre / Cumul 21 + Casson - centre, en prenant en compte les arrêts principaux (voir comptages)

Coordonner les horaires de lignes de transport avec horaires d'ouverture de certains services à la population

Renforcer les TC sur l'événementiel - soirées culturelles (spectacles de Cap Nort) - festivals- stades, salles de sport et parc aquatiques

Adapter la flotte aux besoins (25 places au lieu de 50 dans les cars)

Créer des lignes de car, ouvertes à la demande

Création d'une navette de campagne, hors lignes, type mini - car 8 à 12 places (type: Interlignes / Albi) Ramener de nouveaux passagers sur les lignes 21, 22, 23 et 24.

Liaisons Lilas avec terminus sur zones de covoiturage ou sur parkings relais

• Places de parkings réservées aux véhicules de covoiturage
Parcs à vélos sécurisés ou location de vélos
Ex : ligne 22 : ZI Erette, Boeuf gras, Treillières-centre, la Ménardais, Pigeon blanc et Télégraphe
Ex : Point Stop au Cardo

Points d'auto-stop organisés (points stop « Lila »)

Parking pour 2-roues motorisés

Information sur les différentes possibilités du point réseau

Développer des arrêts communs « Lila » et « TAN » équipés de stations Bicloo

Zébras et traversées piétonnes systématiques

Installer des aubettes aux points d'arrêts de : ZI Erette, La Ménardais, Muzon, Moulin blanc, La Gréhandière

Revoir la visibilité des aubettes (couleur blanche fluo) / Absence de panneaux

Éclairage solaire (Arrêt du car au Télégraphe)

Mettre en place des poubelles aux arrêts

Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Ex : Véloroute : Ville de Londres, Copenhague et Amsterdam

Rendre attractif et optimiser les transports publics



Prise de compétences « Transports » en direct par la Communauté de Communes

Ex : Création d'un périmètre transport urbain (PTU) à Saint Brévin les Pins et dans la CC de Cap Atlantique
Ex : sur le Transport à la demande au Pays de la Roche aux fées, près de Rennes

Coordonner autant que possible les différents réseaux de transport public, en terme d'horaires, de tarifications et de lignes

Mettre en place une seule autorité de transport

S'intégrer dans le réseau nantais de transport public pour renforcer les besoins et éventuellement appuyer les changements en cours : extension de la zone d'activités de Carquefou liaison Haluchère / Carquefou, ou Le Cardo / Ragueneau

Mailler le territoire

Établir des liaisons Bus transverses entre Ancenis et Savenay (jusqu'à St Nazaire / Côte) et entre Les Touches et Fay de Bretagne

Avoir des TC plus rapides que la voiture

Établir des liaisons bus pénétrantes en bénéficiant des entrées / sorties de la 4 voies : Parking / Co-voiturage + Bus (Héric, Erette ; Bois Ragueneau / Le Cardo)

Ligne 22 directe avec « le Cardo » & la SNCF

Voie dédiée aux TC entre Héric et Nantes sur bande d'arrêt d'urgence à l'entrée de la porte de Rennes
Ex : Ligne express de car sur l'autoroute à Briis-sous-Forges (Essonne), Communauté de communes du Pays de Limours

Ligne 22 directe avec la ZI « Erette »

Adapter les TC aux besoins et aux horaires de déplacements

Réaliser enquête de besoins (horaires et trajets)

Remodelage des lignes et des fréquences

Périodes creuses (Vacances scolaires/Samedi/Période été) Cumul lignes 22+24 / Cumul 22 + Héric - centre / Cumul 21

Coordonner les horaires de lignes de transport avec horaires d'ouverture de certains services à la population

Renforcer les TC sur l'événementiel - soirées culturelles (spectacles de Cap Nort) - festivals- stades, salles de sport et parc aquatiques

Adapter la flotte aux besoins (25 places au lieu de 50 dans les cars)

Créer des lignes de car, ouvertes à la demande

Création d'une navette de campagne, hors lignes, type mini - car 8 à 12 places (type: Interignes / Albi) Ramener de nouveaux passagers sur les lignes 21, 22, 23 et 24.

+ Casson - centre, en prenant en compte les arrêts principaux (voir comptages)

Gérer le dernier km et favoriser l'intermodalité aux points d'arrêts des TC

Liaisons Lila avec terminus sur zones de covoiturage ou sur parkings relais

Parcs à vélos sécurisés ou location de vélos

Points d'auto-stop organisés (points stop « Lila »)

Parking pour 2-roues motorisés

Information sur les différentes possibilités du point réseau

Développer des arrêts communs « Lila » et « TAN » équipés de stations Bicloo

Places de parkings réservées aux véhicules de covoiturage

Ex : ligne 22 : ZI Erette, Boeuf gras, Treillières-centre, la Ménardais, Pigeon blanc et Télégraphe

Ex : Point Stop au Cardo

Améliorer la sécurité et le confort des arrêts

Zébras et traversées piétonnes systématiques

Installer des aubettes aux points d'arrêts de : ZI Erette, La Ménardais, Muzon, Moulin blanc, La Gréhandière

Revoir la visibilité des aubettes (couleur blanche fluo) / Absence de panneaux

Éclairage solaire (Arrêt du car au Télégraphe)

Mettre en place des poubelles aux arrêts

Améliorer le confort dans les TC

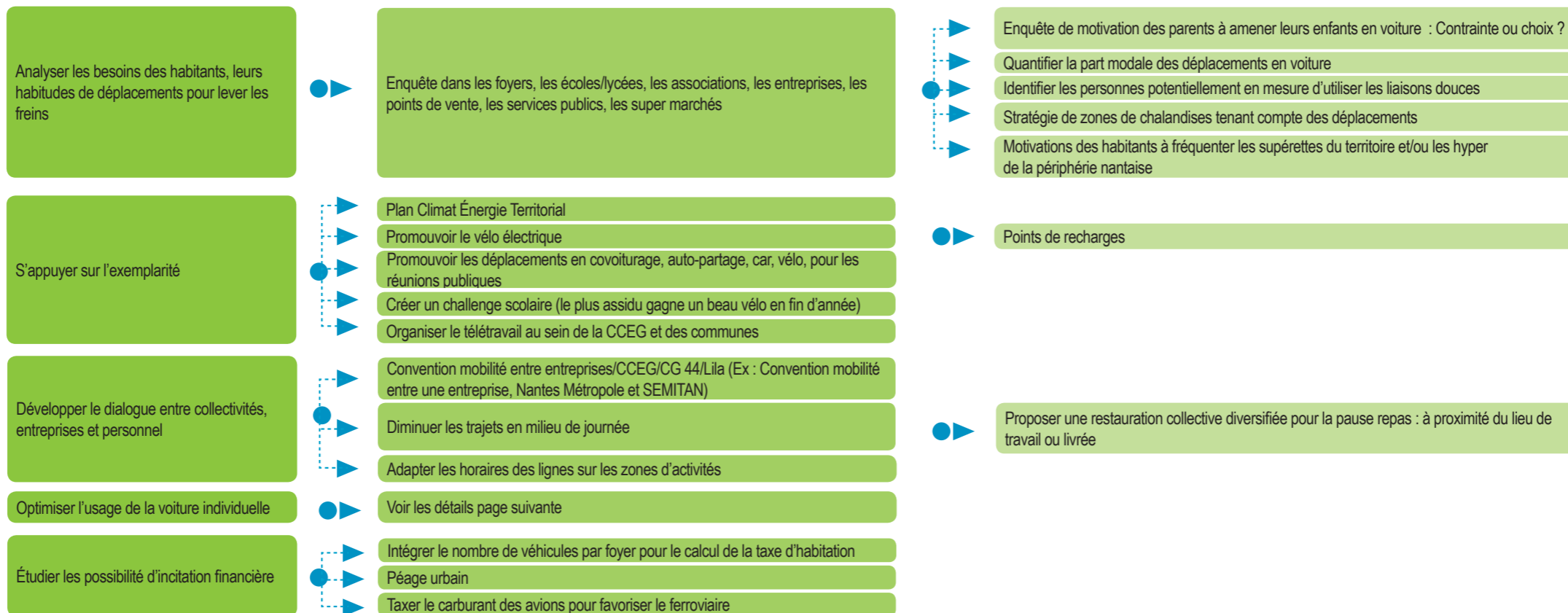
Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

IV - Encourager les personnes à modifier leurs pratiques et leurs comportements par différents moyens

- ▶ La dépense globale des usagers de la CCEG représente 191 millions d'euros par an (20 à 25 % des revenus consacrés au budget voiture) et sera de 259 millions par an en 2030.
- ▶ D'après l'ADEME, en 2010, sur la base de 15 000 km parcourus par an
 - une petite voiture essence coûte 6150€/an
 - une voiture moyenne diesel coûte 5500€/an
 - un monospace diesel coûte 7950€/an
- ▶ *39% des habitants de Loire-Atlantique au revenu modeste (moins de 625 € par unité de consommation) utilisent leur voiture tous les jours,*
- ▶ Alors qu'ils sont 56 % à l'utiliser tous les jours pour ceux dont le revenu est supérieur à 625 €. (Source enquête mode de vie 2010 de l'AURAN)
*1 Unité de Consommation pour le premier adulte du ménage (INSEE)
0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ;
0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans*
- ▶ Les usagers des TC du Conseil Général ne paient que 18% du coût réel des TC (Source 3)
- ▶ Au plan national, 79% des français se disent prêts à covoiturer y compris sur des distances courtes (*baromètre Macif de la mobilité durable*)

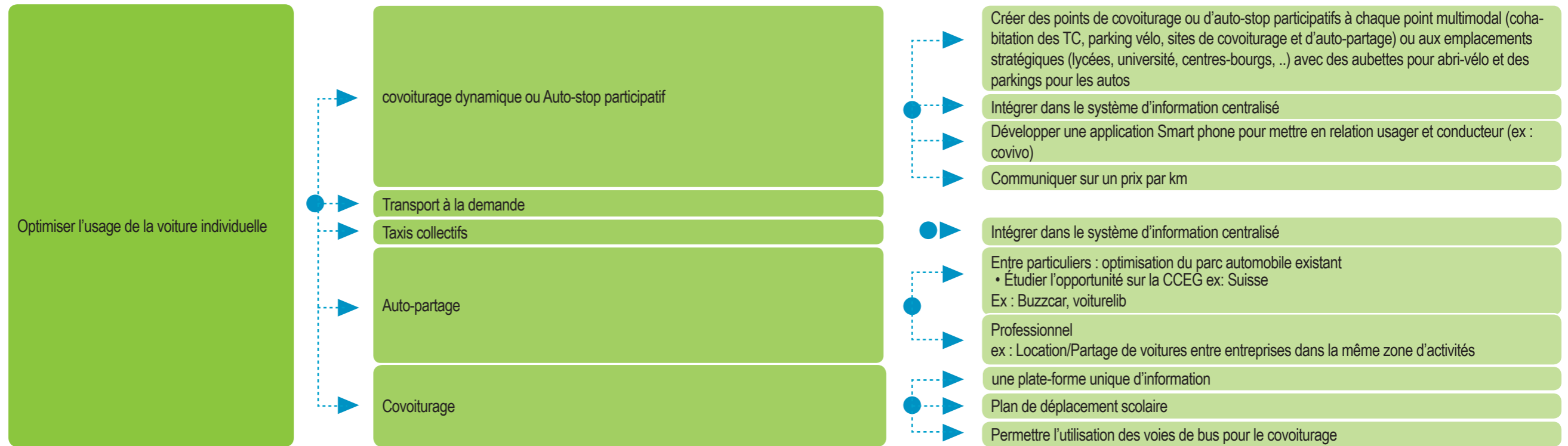


Comportements





Comportements



Mieux communiquer et informer sur l'offre de TC et de modes alternatifs à la voiture individuelle



Réaliser des études ciblées

Diffuser de l'information aux endroits stratégiques sur les transports en commun et le covoiturage

Organiser des « Portes ouvertes » : accès au réseau gratuit au moins 1 fois par an

Comparer pour chaque mode de déplacement et sur un même trajet : la durée du trajet, le coût, le poids carbone

Promouvoir notre tronçon «Euro vélo» entre l'Erdre et le Canal de Nantes à Brest

Changer l'image de la voiture (élément du niveau de vie)

Inciter à la marche et au vélo

Enquête des besoins et habitudes de déplacements

Elargir les lieux de distribution des fiches horaires

- Mairies
- Commerces
- Entreprises

Bulletins d'information (mairies, CCEG)

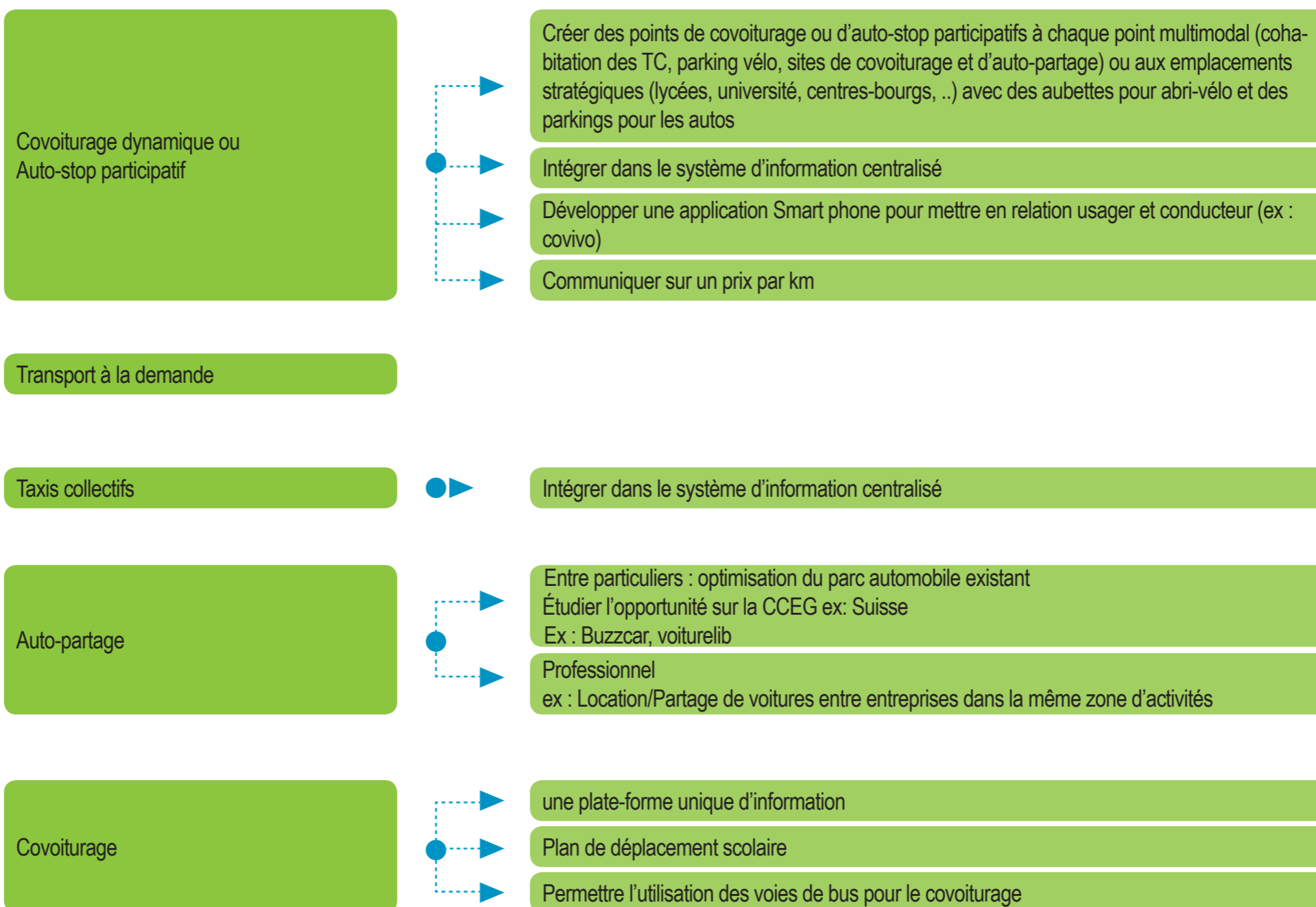
Mettre à disposition des plaquettes d'horaires dans les lieux fréquentés des communes

Plan des circuits Lila sur zones de covoiturage

Plan des circuits à bord des cars (comme la TAN)

Valoriser son usage plutôt que sa possession (auto-partage, covoiturage)

Optimiser l'usage de la voiture individuelle



V - ANNEXES

TABLE DES ABRÉVIATIONS UTILISEES

AURAN : Agence d'URbanisme de l'Agglomération Nantaise (www.auran.org/)

CARLDU : Centre d'Affaires, de Ressources et de Liens pour le Développement DURable

PMR : Personne à Mobilité Réduite

GLOSSAIRE DES TERMES NOUVEAUX

Auto-Partage : système dans lequel un (ou plusieurs) véhicule(s) est mis à la disposition des clients ou membres du service.

On distingue l'auto-partage traditionnel (type « Marguerite » à Nantes) de l'auto-partage entre particuliers, porté par les habitants.

Covoiturage dynamique ou Auto-Stop Participatif : système d'auto-stop où un sigle de reconnaissance mutuelle permettant une plus grande souplesse, de la simplicité à l'usage et la sécurité du conducteur et du passager, avec une participation financière possible.

Pédibus, Vélobus : consiste à convoyer les enfants sur le trajet domicile-école à pied (et en vélo pour un vélobus).

Point Stop : principe de « l'autostop » avec aménagement prévu et destination connue.

TC : Transports en Commun.

VAE : Vélo à Assistance Electrique bicyclette équipée d'un moteur électrique auxiliaire et d'une batterie rechargeable.

SOURCES

Nous remercions particulièrement Yann Le Gal de l'AURAN, pour son inspiration sur les enjeux de la mobilité durable.

Source 1 : Documents Auran

- source enquête mode de vie 2010 de l'AURAN
- Source « Pour un débat sur la mobilité en Loire Atlantique » - 2010

Source 2 : Enquêtes Sciences Com pour la CCEG 2011

Source 3 : Référenciel mobilité CG44 – 2010 (à vérifier)

ECO Calculette Déplacements de l'ADEME

<http://www.ademe.fr/eco-deplacements/calculette/>

Le Conseil de développement Erdre et Gesvres est une association loi 1901, créée en 2006 à l'initiative des élus de la Communauté de communes d'Erdre & Gesvres.

Composé de quatre collèges issus de la société civile (collège monde associatif, collège monde économique, collège de la citoyenneté et collège socioprofessionnel), le Conseil de Développement a pour objet de :

- **Etre un lieu d'échange et de concertation en lien avec l'ensemble des acteurs du territoire**
- **Contribuer à la réflexion sur le devenir du territoire et des ses habitants**
- **Faire des propositions et élaborer des projets**
- **Donner des avis sur les orientations envisagées et les actions menées.**

Placé aux côtés du Conseil Communautaire de la CCEG, il est un organe consultatif qui vise à apporter aux élus des avis et des propositions sur les questions relatives à la vie et au développement du territoire d'Erdre & Gesvres.

Il s'inscrit ainsi dans l'émergence d'une nouvelle exigence démocratique : « la démocratie participative ». Par son action et sa réflexion, le Conseil de développement favorise une cohérence territoriale et un projet de territoire rassembleur et dynamique.

Avec la participation de personnes émanant d'activités et d'horizons différents, il est un espace de travail commun où s'exprime l'échange de points de vue.

