

PLAN GLOBAL DEPLACEMENTS

COMMUNAUTE DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES



VOLET # 2 : Stratégie et plan d'actions

document approuvé le mercredi 10 mai 2017

Le Président, Yvon LERAT



Les modes de transport de nos habitants influent directement sur la qualité de vie et l'attractivité de nos commerces et de nos communes. Un environnement apaisé facilite l'autonomie des déplacements des enfants et encourage la pratique des modes actifs de manière générale.

Un enjeu essentiel touche à l'organisation du territoire en lui-même et le Plan Global Déplacements propose aux élus en charge du PLUi les orientations à considérer dans la rédaction du projet urbain de la Communauté de communes sur la question des mobilités.

La stratégie communautaire en matière de déplacements devra par ailleurs être déclinée dans chaque commune car le pouvoir du Maire est central sur les questions de déplacements. C'est le premier point du plan d'actions et il est essentiel que les Maires s'engagent conformément à nos objectifs mais qu'ils se dotent également d'une stratégie déclinée sur leur propre territoire, appliquée à leurs propres routes et espaces publics.

Je sais que les attentes de nos habitants sont fortes en ce domaine et je sais pouvoir compter sur eux pour que notre Plan Global Déplacements soit le plus profitable à notre qualité de vie et à celle de nos enfants.

Nous visons à ce que les dynamiques en cours, et notamment de croissance de population et d'emplois, bien anticipées, soient un véritable levier pour l'attractivité d'Erdre et Gesvres sur le long terme.

Le Vice Président en charge des Mobilités, Jean Luc BESNIER



Les élus d'Erdre et Gesvres ont décidé d'agir sur le thème des déplacements car le constat des conséquences de nos choix de transport quotidiens, mais surtout la projection de cette évolution dans 15 ans, commande de ne pas laisser empirer une situation déjà délicate. En effet, la Communauté de communes accueillera 11 000 habitants supplémentaires, qui effectueront probablement 4 déplacements par jour, comme le font les habitants actuels.

Il est de notre devoir d'agir sur ce sujet tant les questions d'environnement, d'énergie, de pollution, de dérèglement climatique ou encore de vieillissement se poseront de façon critique dans les années et décennies à venir.

Cela demandera de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire vers l'objectif central du Plan Global Déplacements : la stabilisation du nombre de déplacements en voiture seul à l'horizon 2030.

C'est particulièrement ambitieux sur un territoire périurbain comme le nôtre et cela nécessite, certes de questionner la place de la voiture dans notre quotidien, mais surtout de porter des actions complémentaires en faveur du développement du nombre de déplacements à pied, en transport en commun, en vélo et en tant que passager en voiture.

L'utilisation privilégiée de celle-ci relevant d'un comportement individuel, naturellement difficile à modifier, nos politiques publiques doivent être fortes et affirmées sur les autres façons de se déplacer pour faire évoluer durablement nos habitudes.

Le Directeur de l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise (Auran), Benoist PAVAGEAU

Les élus d'Erdre et Gesvres ont souhaité l'accompagnement de l'Auran pour mener à bien leur Plan Global Déplacements.

Parce que les changements de comportements, les transformations de nos espaces de vie se font sur un temps long et parce qu'ils ne sont pas uniquement la conséquence de l'action publique (choix individuels, réalités économiques...), il s'agissait, pour Erdre et Gesvres, de partager une stratégie afin de relever les défis du territoire en matière de mobilité.

Au-delà du cap fixé, le réchauffement climatique, la qualité de l'air, la santé publique, la part du budget des ménages consacré à se déplacer, la saturation des réseaux, les capacités financières des collectivités, sont autant d'enjeux qui devaient également se traduire par un plan d'actions. Une mise en mouvement du territoire pour impulser à différentes échelles et à différents horizons les mobilités de demain et permettre le dialogue avec les différentes autorités responsables de l'organisation des transports urbains et interurbains.

Bien entendu, la problématique de la mobilité et des transports ne peut être décorrélée d'un projet de territoire, les déplacements étant la conséquence de nos façons d'habiter et consommer le territoire. Le Plan Global Déplacements vient donc nourrir la construction du PLUi actuellement en cours. Il met notamment en exergue l'importance des déplacements de proximité et la capacité d'agir sur nos pratiques de déplacements dès les plus petites échelles de territoire et donc de contribuer de façon globale à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie.

Le Directeur Régional l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (Ademe) Pays de la Loire, Roland GERARD

En secteur périurbain, la démographie croissante (1/3 de la population française), la dépendance très marquée des ménages à l'automobile et la densité de l'habitat souvent faible, ne permettent pas la mise en place d'une offre de transports collectifs performante. Cet étalement urbain contribue à la croissance continue du trafic automobile entraînant de nombreux dommages sur l'environnement : dégradation de la qualité de l'air, nuisances sonores, gaspillage énergétique et augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Des alternatives existent pour limiter ces impacts en agissant sur les divers aspects de la mobilité et en particulier sur les déplacements quotidiens (pour le travail, les études, les courses). La Communauté de Communes Erdre et Gesvres a travaillé sur une organisation innovante de la mobilité des personnes. En instaurant un Plan Global de Déplacements, la collectivité se dote d'un outil de programmation pluriannuel efficace et volontaire. L'ADEME soutient ces démarches de planification ainsi que leur mise en œuvre via le programme mobilité durable.

Une palette de solutions s'offre à la collectivité pour que d'ici 2030, un déplacement sur deux soit durable : grâce notamment à la mise en place d'une mission de conseil en mobilité, au développement des modes actifs (vélo, marche à pied), à la démocratisation de la voiture partagée (covoiturage, autopartage) et à l'intermodalité avec les transports collectifs...

Gageons que cette initiative remarquable de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres puisse faire des émules sur l'ensemble des Pays de la Loire.



0_ La stratégie globale de mobilité	7
1_ Donner envie d'aller à pied et à vélo	13
2_ Accompagner le développement des transports collectifs	27
3_ Changer notre culture de la mobilité	33
4_ Le plan d'actions	39
<i>A#1 : Réaliser des plans d'actions communales pour les mobilités actives</i>	
<i>A#2 : Réaliser les itinéraires cyclables d'intérêt communautaires référencés au SDDL</i>	
<i>A#3 : Réaliser un plan en faveur du développement de la pratique du vélo sur le territoire</i>	
<i>A#4 : Porter un réseau « cible » de transport en commun à discuter avec les partenaires</i>	
<i>A#5 : Aménager des « points de connexion » entre les différentes offres de transport</i>	
<i>A#6 : Créer une activité de conseil en mobilité (CeM) au sein du territoire d'Erdre et Gesvres</i>	
<i>A#7 : Réaliser un guide à destination des habitants sur les offres de transport et de mobilité</i>	
<i>A#8 : Former les scolaires à l'écomobilité : réalisation de PDES</i>	
<i>A#9 : Former les scolaires à l'écomobilité : cursus pédagogique de mobilité</i>	
<i>A#10 : Réaliser des Plans de Déplacements Inter-Entreprises à l'échelle des parcs d'activités</i>	
<i>A#11 : Réaliser le Plan de Déplacements d'Administration d'Erdre et Gesvres</i>	
<i>A#12 : Contribuer à la définition de l'axe RP1+ de transit Ancenis-Bouvron</i>	
<i>A#13 : Encourager le covoiturage et réaliser des actions pour en faciliter la pratique</i>	
<i>A#14 : Définir et mettre en œuvre un schéma d'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques</i>	
<i>A#15 : Contributions au PLUi</i>	

0 La stratégie globale de mobilité

Le diagnostic du Plan Global de Déplacement fait apparaître trois grandes priorités d'actions : les déplacements de proximité, les déplacements vers la Métropole et les habitudes de mobilités des habitants.

Les communes, de par leurs compétences, auront un rôle important à jouer dans la déclinaison de la stratégie notamment pour leurs aménagements dans les bourgs ainsi qu'entre les hameaux et les centralités.

Les partenaires du Pôle Métropolitain, de Nantes Métropole, du Département et de la Région des Pays de la Loire, associés à la démarche, seront consultés à chaque étape de la mise en œuvre de la stratégie communautaire de déplacements.

Le Plan Global Déplacement (PGD) constitue un cadre de réflexion et de propositions de principes d'une mobilité plus durable sur le territoire d'Erdre et Gesvres. Le PGD propose un plan d'actions à court-moyen terme (2017-2030) et permet la définition d'orientations et d'une stratégie sur un temps long.

Cadre général

Au-delà des aspects légaux et réglementaires, auxquels il se plie, le Plan Global de Déplacement d'Erdre et Gesvres se veut conforme aux stratégies nationales, régionales et départementales touchant à la mobilité, à savoir :

- > Stratégie Nationale 2015-2020 de **transition écologique** vers un développement durable et Stratégie Nationale Bas Carbone,
- > Plan national d'actions pour les **Mobilités actives**,
- > Plan national **Santé Environnement**,
- > Schéma régional Climat **Air Energie** des Pays de la Loire,
- > **Plan Climat** énergie du Département,
- > Schéma **Routier** Départemental,
- > Plan **Vélo** départemental,
- > Schéma départemental des transports et des **nouvelles mobilités**.

Le Plan Global de Déplacement d'Erdre et Gesvres s'inscrit dans les conclusions des documents déjà réalisés ces dernières années par les communes, le Conseil de Développement et la Communauté de communes, à savoir :

- > Le **Schéma de cohérence** territoriale de la Métropole Nantes-Saint Nazaire,
- > Le Schéma Directeur des **Liaisons Douces** (2011),
- > Le **Plan Climat** Air Energie territorial et l'**Agenda 21** d'Erdre et Gesvres,
- > L'avis du Conseil de Développement d'Erdre & Gesvres sur la « **Stratégie pour une Mobilité durable** » (2012),
- > Le Plan de **déplacement** de la commune de Nort-sur-Erdre,
- > Les Plans Locaux d'**Urbanisme** communaux.

Le Plan Global de Déplacement n'est pas obligatoire et n'a ni forme ni contenu réglementairement défini.

Il résulte d'une **volonté politique** de la Communauté de communes de faire émerger des propositions d'**actions concrètes** sur la mobilité à partir d'un diagnostic pour partie réalisé sur la base de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT), réalisée en 2015 par le Département, Nantes Métropole, la Carène et Cap Atlantique.

Trois grands principes

Le Plan Global de Déplacement répond à **3 grands principes** :

- > prise en compte de **2 temporalités** :
 - les habitants actuels = 60 000 habitants en 2016
 - les habitants futurs = + 11 000 habitants d'ici 2030
- > prise en compte de **2 échelles** :
 - la proximité : à l'échelle de la commune ou d'Erdre et Gesvres
 - les échanges avec l'extérieur (Nantes Métropole, ...)
- > prise en compte de **2 positionnements** :
 - la collectivité : quelles offres propose-t-elle ?
 - le citoyen : quels comportements demain ?

*Si rien n'est fait d'ici 15 ans,
un sixième véhicule, avec conducteur seul, s'ajoutera sur nos
routes toutes les 5 voitures*

source : diagnostic, EDGT 2015

En France, le principe de spécialité s'applique aux Communautés de communes qui ne peuvent agir que dans le cadre des compétences transférées par les communes. Pour les autres collectivités, c'est la loi qui détermine la responsabilité de chacun. Les grandes agglomérations sont autorités organisatrices de la mobilité sur leur territoire, et peuvent ainsi agir librement sur l'ensemble des déplacements.

Les transports en commun

La compétence des transports en commun de personnes est désormais pleinement dévouée à la Région depuis la Loi portant Nouvelle Organisation de la République. Le Département est compétent sur le volet spécifique des transports des élèves en situation de handicap. La Communauté de communes d'Erdre & Gesvres intervient par délégation sur l'organisation locale du transport à la demande et des transports scolaires.

Les « nouvelles mobilités »

Le covoiturage distingue deux champs d'action : les espaces de stationnement, que le Département finance et entretient, et les outils de mise en relation, qui peuvent être mis en œuvre soit par une commune, une Communauté de communes, le Département ou encore le Pôle Métropolitain.

Les offres d'autopartage (Marguerite, Autolib ...) ou de Vélo en Libre Service (Bicloo, Vélib ...) sont mises en œuvre par les autorités organisatrices de la mobilité que sont les grandes agglomérations. Toutefois, sur ces sujets la Communauté de communes d'Erdre & Gesvres pourrait agir en lien avec ses partenaires (par exemple, par la mise en place d'un système de location de vélos électriques sur le territoire).

La voirie

La capacité à agir sur la route se détermine selon le gestionnaire de cette route. L'Etat gère les Routes Nationales (RN) et les autoroutes. Le Département a la gestion des Routes Départementales, qu'il laisse aux Maires à l'intérieur des agglomérations. Le Maire gère également les voiries communales. Le gestionnaire de voirie aménage les routes dans un double objectif de sécurité et fluidité. Il définit les vitesses maximales autorisées sur son réseau.

Le Maire est le principal gestionnaire de voirie sur le territoire d'Erdre et Gesvres puisqu'il intervient sur près de 90 % du réseau routier. La Communauté de communes gère quand à elle les routes à l'intérieur des parcs d'activités, ainsi que celles qui permettent de rejoindre les équipements communautaires (déchèteries, équipements aquatiques ...).

Le présent Plan Global de Déplacements doit donc nécessairement viser à échanger avec les différents gestionnaires de voirie agissant sur le territoire, au profit notamment des mobilités actives. Parallèlement, la stratégie de transfert modal communautaire devra faire l'objet d'une déclinaison portée par chacun des 12 Maires à l'échelle des communes.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole** est réalisé par le Pôle Métropolitain, à laquelle la Communauté de communes adhère. Le SCoT s'impose au PLUi dans un rapport de conformité.

Le SCoT fixe les objectifs et orientations des politiques d'urbanisme à l'échéance de 2030 et a été approuvé le lundi 19 décembre 2016. Les échanges politiques au cours de sa révision ont été intégrés aux réflexions du Plan Global de Déplacement.

Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** détermine des orientations que le Plan Global de Déplacement doit intégrer :

- > Marche à pied et vélo : rendre évidente la ville des courtes distances,
- > Transports collectifs : proposer une offre performante,
- > Réseaux de transport : assurer la fluidité des connexions,
- > Favoriser les usages raisonnés de la voirie et limités de la voiture,
- > Nouvelles pratiques de mobilité : accompagner les changements et les innovations à venir,
- > Liaisons interrégionales, nationales et internationales : accompagner les projets d'infrastructures,
- > Transport de marchandises : structurer une offre multimodale.

Nota : compte tenu du peu de difficultés soulevées à son sujet au cours du diagnostic, le Plan Global Déplacements n'a pas organisé de réflexion sur la desserte locale du transport de marchandises.

« Une organisation des mobilités favorisant l'ouverture à l'international, les connexions entre les territoires et la proximité au quotidien »

source : SCoT 2016

Document d'Orientations et d'Objectifs

Les orientations du **Document d'Orientations et d'Objectifs** sont reprises en grande majorité par le Plan Global de Déplacement pour les mettre en œuvre localement ou les préciser :

- > Intensifier les centralités pour renforcer la proximité,
- > Développer les aménagements à destination des modes actifs,
- > Favoriser un espace public partagé et apaisé et inciter aux changements de comportements en faveur des modes actifs,
- > Soutenir le développement de l'offre ferroviaire,
- > Faciliter l'utilisation des transports collectifs pour tous les usagers,
- > Proposer une offre en transport collectif cohérente avec l'armature urbaine,
- > Développer l'Inter modalité et la multi modalité,
- > Relier urbanisme et transports,
- > Hiérarchiser et optimiser les infrastructures routières,
- > Optimiser le trafic routier inter-régional aux abords de l'agglomération nantaise,
- > Réduire l'usage de la voiture individuelle,
- > Anticiper le développement de nouveaux modes de transports et de nouvelles motorisations,
- > Accompagner le développement et les effets du numérique sur les déplacements,
- > Travailler sur les temps de la ville,
- > L'accessibilité aéroportuaire de la métropole Nantes – Saint-Nazaire,
- > Améliorer l'inscription de Nantes Saint-Nazaire au sein des liaisons ferroviaires nationale et internationale,
- > Renforcer les liens avec les territoires voisins.

0 La stratégie globale de mobilité

les objectifs du SCoT de la Métropole Nantes – St-Nazaire



Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire

Développer les mobilités en favorisant l'ouverture à l'international, les connexions entre les territoires et la proximité au quotidien

Renforcer la proximité pour développer les modes actifs

-  Diversifier les fonctions des polarités de l'armature urbaine pour développer la ville des courtes distances
-  Intensifier le développement de la marche à pied et du vélo dans et vers les centralités

Relier les territoires grâce aux transports collectifs

-  S'appuyer sur les réseaux urbains structurants
- Structurer une offre interurbaine performante
 -  Ferroviaire (gares existantes ou envisagées)
 -  Autocar à Haut Niveau de Service
 -  Principe de liaison projetée
 -  Anciennes lignes ferrées à préserver
-  Renforcer les pôles d'échanges et les points de connexion
-  Faciliter les complémentarités d'offres et de services

Favoriser un usage raisonné de la voiture

-  Optimiser les infrastructures routières existantes et en projet (Déclaration d'Utilité Publique : RN 171, RN843, RD16-RD164, RD178, RD17)
-  Favoriser les nouvelles pratiques et usages de la voiture (parcs-relais, aires de co-voiturage)

Accompagner les changements à venir

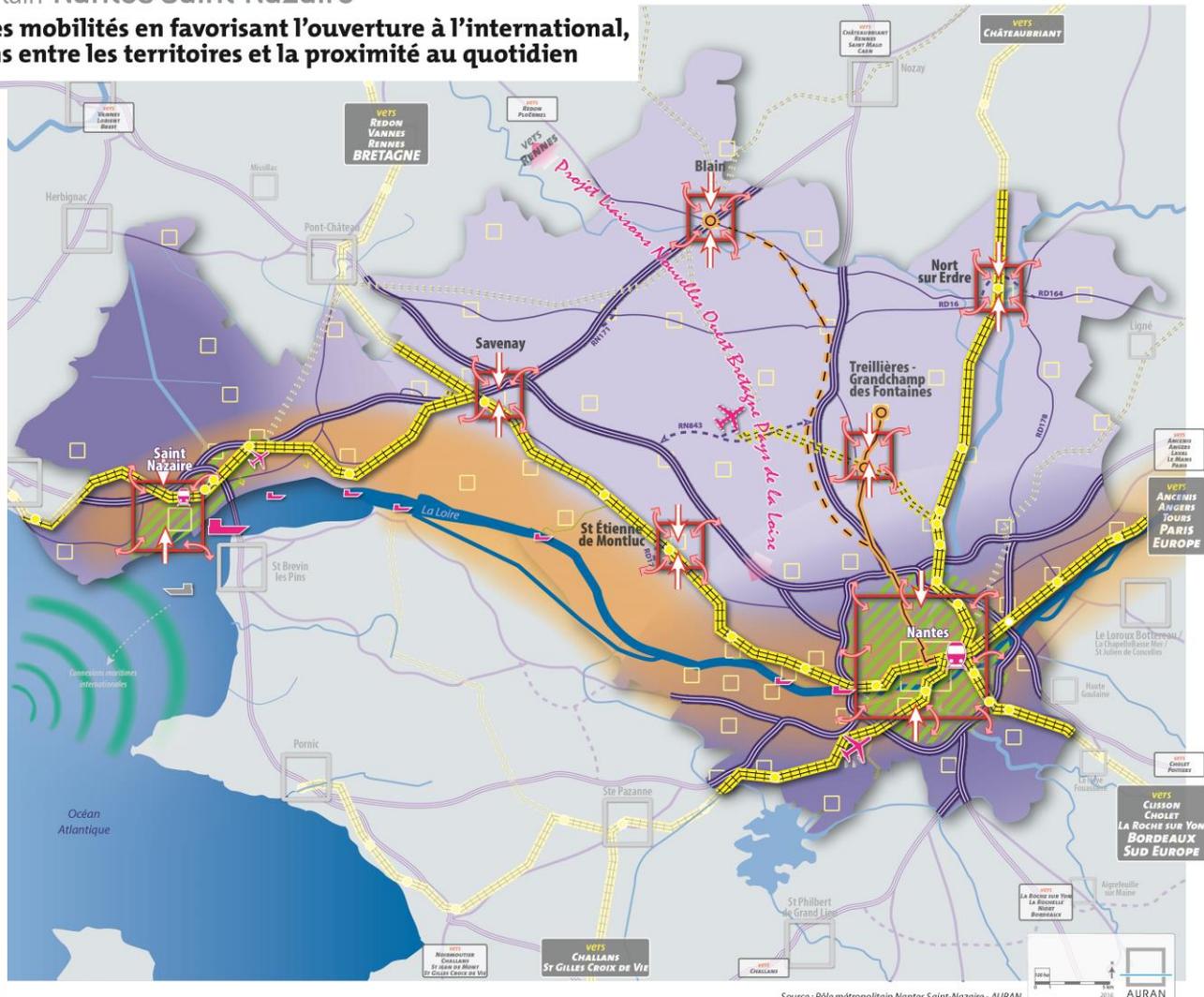
-  Utiliser les potentialités du territoire pour alimenter en énergie verte les véhicules de demain (éolien, méthane, énergies marines...)

Structurer une offre multimodale pour le transport de marchandises

-  Développer les liaisons fluviales et maritimes et les interconnexions avec le ferroviaire

Renforcer l'accessibilité de Nantes Saint-Nazaire

-  Développer l'axe Nantes Saint-Nazaire en s'appuyant sur le corridor estuarien mer, fleuve, terre, fer (réseau ferroviaire, réseau routier majeur, transport fluvial, cyclotourisme)
-  Assurer le rayonnement du territoire à toutes les échelles (TGV, aéroports actuels et projet, Grand Port Maritime, projet ferroviaire LNOBPL...)



PADD du SCoT – document approuvé le lundi 19 décembre 2016

Source : Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire - AURAN



La stratégie globale de mobilité

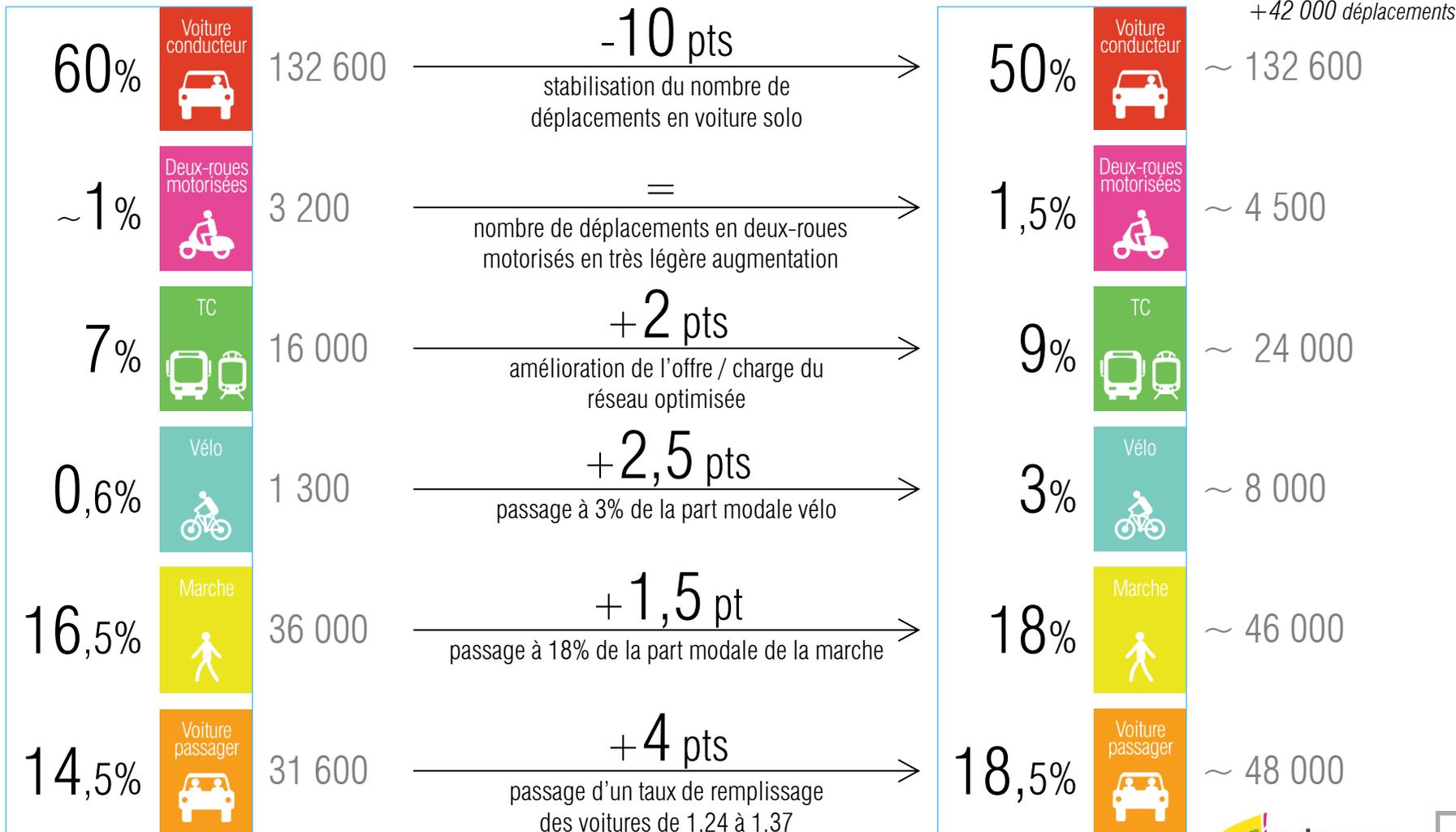
les objectifs de répartition modale à l'horizon 2030 des habitants d'Erdre et Gesvres

2015

221 300 déplacements

2030

263 100 déplacements



+42 000 déplacements

Aujourd'hui, les 60 000 habitants d'Erdre et Gesvres génèrent en moyenne 4,01 déplacements* quotidiens (du lundi au vendredi, population de plus de 5 ans), soit 221 300 déplacements. Selon les estimations du SCoT, 11 000 personnes supplémentaires habiteront le territoire d'ici 2030, la population générera alors 263 000 déplacements.

Si la part de la voiture reste la même qu'aujourd'hui pour les déplacements des habitants du territoire, on peut estimer que toutes les 5 voitures en 2015 une sixième s'ajoutera sur la route en 2030.

L'objectif central est de **maintenir le nombre de déplacements en voiture à l'échéance de 15 ans**. Cet objectif a pour conséquence d'éviter 25 000 déplacements quotidiens en voiture en tant que conducteur en 2030.

Cet objectif très ambitieux est conforme aux objectifs du Plan Climat Energie Territorial. Il est repris dans le PADD du PLUi comme enjeu central en matière de déplacements. Il nécessite des politiques publiques transversales cohérentes et des politiques publiques ciblées affirmées.

Si l'évolution de la part des deux roues motorisés dans les déplacements ne présente que peu d'enjeux, la part des deux-roues non motorisés est en revanche centrale dans la vision portée par le Plan Global de Déplacement. En effet, au-delà du support de développement économique que constitue le vélo dans la politique de développement touristique du territoire, il est visé une part modale du vélo utilitaire de 3%, signifiant une augmentation de près de 7 000 déplacements quotidiens.

En ce qui concerne la marche, déjà très présente sur le territoire, l'objectif de développement de ce mode de transport vise 10 000 déplacements supplémentaires. L'objectif est là encore ambitieux, et nécessite surtout de prioriser le piéton dans les aménagements des bourgs et dans les « parcours clientèles » des commerces de centre bourg.

Aujourd'hui, 16 000 déplacements sont réalisés au quotidien en transport en commun. L'objectif est de multiplier ce chiffre par 1,5. Pour cela, la Communauté de communes devra porter la voix du territoire pour que les lignes actuelles soient confortées, que les aménagements d'infrastructures et les nouvelles lignes soient réalisés par les autorités compétentes.

On peut estimer que **100 000 déplacements sont réalisés en voiture avec une ou plusieurs places libres à bord**. C'est un gisement important. L'objectif est également ambitieux avec une augmentation de 4 points de la part modale du passager, autrement dit, du covoiturage.

Il est important de ne pas réfléchir seulement en répartition modale car le poids des distances parcourues par mode est structurant.

Ainsi, la voiture solo représente en 2015 sur le territoire d'Erdre et Gesvres, 60% des déplacements des habitants mais 73,5% des distances parcourues. Le Plan Global de Déplacement a pour objectif de diminuer les distances parcourues en voiture.

Les 3 enjeux issus du diagnostic :

#1 : Donner envie d'aller à pied et à vélo

#2 : Accompagner le développement des transports collectifs

#3 : Changer notre culture de la mobilité

** il est utile de rappeler qu'un déplacement, selon l'Enquête Déplacements Grand Territoire, est défini par le motif de déplacement. Ainsi, un trajet « domicile > école > pharmacie > travail » génèrera 3 déplacements : un « domicile > école », un « école > pharmacie » et enfin un « pharmacie > travail »*

Donner envie d'aller à pied et à vélo

Sur les routes, le développement des 50 dernières années a laissé beaucoup de place à la voiture individuelle et certainement pas assez aux piétons et aux cycles. Inverser la tendance, conformément aux évolutions législatives constantes depuis 1996, n'est pas chose aisée et nécessite des politiques publiques affirmées.

Le développement de la pratique de la marche et du vélo doit avant tout se faire en cohérence avec le projet de territoire (PLUi) et ainsi participer à l'amélioration de la qualité et du cadre de vie d'Erdre et Gesvres. Ce développement doit contribuer à l'amélioration des conditions de mobilité de tous les habitants et ainsi à concourir à l'attractivité du territoire.

Le Plan Global de Déplacement porte ainsi l'ambition d'affirmer Erdre et Gesvres comme un territoire cyclable. Les élus souhaitent que le vélo soit légitimé sur la chaussée.

Il ne s'agit surtout pas d'empêcher les véhicules motorisés de circuler mais de laisser une place évidente au vélo sur les routes, notamment dans les centres bourgs, et de faire en sorte que les véhicules s'y adaptent. Cela passe par des aménagements, plus ou moins coûteux, au profit des piétons et des cycles au quotidien, comme la modération des vitesses dans certains secteurs des communes où l'habitat résidentiel commande une grande « cyclabilité » et une grande « marchabilité » des rues et des trottoirs.

Des espaces publics ordinaires de qualité doivent également respecter les règles d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite en questionnant les notions de priorités aux carrefours, notamment en faveur des piétons et cyclistes, vulnérables, et au détriment de la priorité à la voiture.

1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

l'optimisation de l'espace public

Sur le territoire d'Erdre et Gesvres, on dénombre 2 700 km de voies, dont environ la moitié est revêtue. Finalement, peu de linéaire est aménagé en piste ou bande cyclable. Parallèlement, de nombreux chemins sont une opportunité pour les mobilités actives. Toutefois, concevoir des itinéraires en empruntant ces chemins se heurte à la volonté des cyclistes d'aller au plus direct, en sécurité (revêtement, éclairage, entretien).

Le nécessaire partage de la voirie

Rendre de l'espace public aux cyclistes et aux piétons ne peut pas se faire systématiquement en site propre. En effet, l'écart entre les maisons de part et d'autre des rues est souvent insuffisant pour permettre d'avoir à la fois un ou des trottoirs aux normes (largeur supérieure à 1,40m), une chaussée permettant à deux véhicules, voire deux poids-lourds, de se croiser, et une bande cyclable bidirectionnelle. Tout cela nécessiterait une largeur minimale de voirie de 12,5m, ce qui n'est pas habituel, notamment dans les bourgs.

Ainsi, il faut se rendre à l'évidence : piétons et/ou vélos doivent souvent emprunter la chaussée habituellement « réservée » aux voitures.

La modération des vitesses

Légitimer la place du vélo sur la chaussée signifie également qu'il puisse y évoluer dans des conditions de sécurité et de confort optimales. Se faire frôler à vive allure est bien évidemment accidentogène et décourageant.

Ainsi, le Plan Global de Déplacement propose de hiérarchiser les routes et de déterminer, selon la catégorie d'une route donnée, la vitesse maximale que le Maire pourrait autoriser. La nomenclature des axes routiers, pour être partagée et reprise dans les communes, pourrait être inscrite dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi.

Priorité aux piétons dans les aménagements

Pour atteindre l'objectif visé de part de la marche dans les déplacements, mais également dans l'optique d'un développement économique des centres bourgs, il est nécessaire que les espaces piétonniers soient les plus larges, pratiques et accessibles possibles.

La largeur des trottoirs, les dévers, les passages piétons, etc. doivent être appréhendés le plus tôt possible dans les projets d'aménagement. Le besoin et l'usage réel des habitants, constaté en amont des projets doivent être valorisés et pris en compte par l'aménageur au profit du trajet le plus intuitif, sécurisé et direct du piéton.



1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

la maîtrise de la demande de mobilité

Aujourd'hui, 48% de la population du territoire n'habite pas un bourg. Les déplacements quotidiens de ces habitants sont difficilement sobres en énergie. En revanche, 11 000 nouveaux habitants vont s'installer sur Erdre et Gesvres à l'horizon 2030. Les conditions d'implantation de ces habitants peuvent contribuer à une plus grande efficacité de leurs déplacements.

Orientations du PLUi

Le SCoT vise en premier lieu à « intensifier les centralités pour développer la proximité ». Cet objectif, qui répond à la volonté nationale d'éviter la surconsommation d'espaces pour la construction, vise à supprimer les capacités d'étalement urbain des bourgs et hameaux et ainsi favoriser la ville des courtes distances, par la construction dans les centres bourgs.

Les pôles structurants, que sont Nort-sur-Erdre, Treillières et Grandchamp-des-Fontaines auront des obligations supérieures aux autres communes en la matière. Les arrêts structurants de transport en commun peuvent être le support de zones également plus denses car en lien direct avec les zones d'emplois de l'agglomération. Ainsi, Nort-sur-Erdre, Treillières, Grandchamp-des-Fontaines, mais aussi Sucé-sur-Erdre sont concernés. Par ailleurs, les communes de Héric, Saint-Mars-du-Désert et Vigneux-de-Bretagne ont vocation à accueillir des lignes de transport structurantes.

Le développement des modes actifs devra être favorisé par l'aménagement d'espaces publics de qualité, agréables aux déplacements à pied et à vélo. Pour cela, les aménageurs pourront consulter Erdre et Gesvres à chaque implantation d'un pôle générateur de déplacements pour s'assurer que la situation soit la plus favorable possible aux modes actifs (localisations et / ou connexions).

Les politiques de stationnement des communes devront être questionnées, notamment pour les minimas exigés dans les constructions nouvelles, à la fois pour les vélos et les véhicules particuliers.



1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

la maîtrise de la demande de mobilité

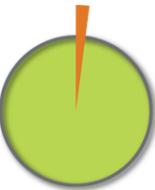
Quartiers d'habitat en zones apaisées

Le choix de son mode de déplacement se fait à la maison. Bien entendu, si l'environnement immédiat de sa porte d'entrée n'est pas favorable à la pratique piétonne ou cyclable, « il n'est pas évident de laisser la clé de la voiture dans le vide poche de l'entrée... »

Le Plan Global de Déplacement propose d'inscrire au Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi le principe de rues de desserte des quartiers d'habitat à 30 km/h ou moins de telle sorte que de nombreux habitants trouvent un environnement favorable aux modes actifs devant leur domicile sans nécessairement remédier à d'importants aménagements.



Vitesse ET vie locale

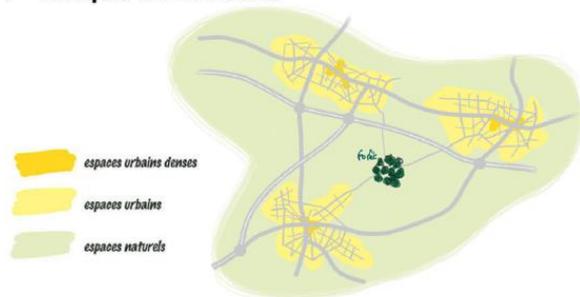
Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
Vitesse maximale	Allure au pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Equilibre vie locale / fonction circulatoire	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 circulation	 circulation

Source: CERTU

Donner envie d'aller à pied et à vélo

la modération des vitesses : un travail en 5 étapes

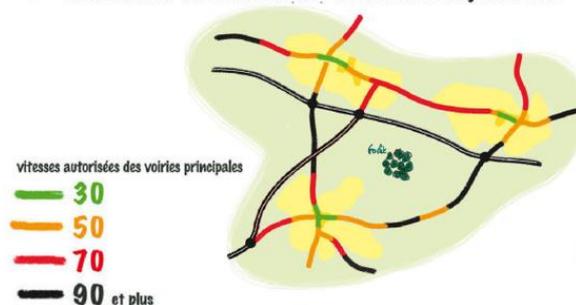
1 • Analyser les territoires



2 • Identifier les voiries principales



3 • Inventorier les limitations de vitesses aujourd'hui



Étape 1 : Analyser les territoires pour mettre en évidence les espaces urbains et notamment les plus denses

Dans le périurbain, les territoires ne sont plus vraiment ruraux mais pas toujours d'une forte intensité urbaine. Leur statut est flou et les contraintes de circulation de transit continuent souvent de guider l'aménagement des voiries. Les vitesses pratiquées ne permettent pas de relier les communes à vélo. Pour y remédier, il est essentiel de rééquilibrer cette logique de flux routiers par une meilleure prise en compte des territoires traversés, en identifiant les lieux d'intensité.

Étape 2 : Identifier le réseau des voiries principales

Ce réseau est celui des artères reliant entre eux les quartiers d'une agglomération ou d'une intercommunalité. Il comprend des voiries magistrales pour lesquelles un haut niveau de service doit continuer d'être assuré. Il inclut aussi des voiries principales, souvent historiques, dont on doit assurer la fluidité mais à des vitesses compatibles avec la vie locale. Cela exige de bien distinguer fonction et vitesse réglementaire, de ne pas confondre vitesse et fluidité : on doit pouvoir réglementer par exemple des voiries principales en zone 30. Les voiries principales représentent environ 20% de l'ensemble du réseau de voirie. Ce qui signifie que 80% des voiries sont candidates pour être « apaisées » au profit des piétons, des cyclistes et de la vie locale.

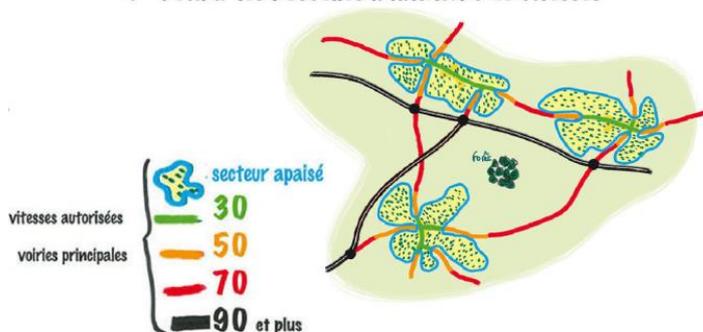
Étape 3 : Effectuer l'inventaire des limitations de vitesse sur les voiries du territoire

Cet exercice souligne souvent l'incohérence des réglementations : on passe sans transition de 50 à 90 km/h ou l'inverse, des limitations à 30 km/h avec ralentisseurs ont été instaurées, des discontinuités existent d'une commune à l'autre ... L'utilisateur qui circule d'une commune à une autre n'a pas de vision homogène, le système manque de lisibilité.

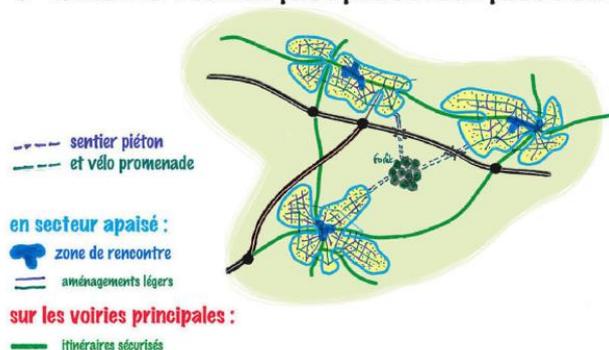
Donner envie d'aller à pied et à vélo

la modération des vitesses : un travail en 5 étapes

4 • Définir les nouvelles limitations de vitesses



5 • Mettre en œuvre les plans piétons et les plans vélos



Étape 4 : Redéfinir les limitations de vitesses

Il s'agit de définir les nouvelles limitations de vitesse sur les voies principales en fonction des territoires traversés et de la vie locale (70, 80 et 30 km/h suivant les tronçons) et de réglementer systématiquement les espaces urbains en zone 30 pour en faire des espaces apaisés, en limitant les aménagements lourds à réaliser.

Étape 5 : Mettre en œuvre les plans piétons et vélos à l'échelle de chaque commune

Une fois les zones à apaiser dessinées, on met en place les plans piétons et les plans vélos.

Trois types de territoire différents sur lesquels il faut agir sont à dissocier :

- > les quartiers apaisés,
- > les voies principales en agglomération,
- > les voies principales intercommunales.

« La voiture doit s'adapter aux territoires et non l'inverse »

source : concertation, 2016

1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

la modération des vitesses, première étape

Afin de disposer d'une stratégie homogène et cohérente, partagée entre les communes du territoire, il est proposé la nomenclature suivante de hiérarchisation des voiries :

Hiérarchisation du réseau routier

En agglomération

- > **Voie de transit**
 - vitesse limitée à 50 km/h ou 70 km/h,
 - avec secteurs possibles à 20 km/h ou 30 km/h,
 - aménagements d'entrées de bourgs (giratoire, ralentisseur, effet de porte, etc.),
 - nécessaire étude de cyclabilité et de marchabilité de la voirie, bandes cyclables, chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou site propre,
 - traversées en deux temps des piétons dans la mesure du possible.
- > **Voie de liaison**
 - vitesse limitée à 50 km/h avec secteurs possibles à 20 km/h ou 30 km/h,
 - nécessaire cyclabilité et marchabilité de la voirie,
 - bandes cyclables, chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou site propre,
 - limiter les ralentisseurs mais rétrécissements ponctuels pour « tenir » le 50 km/h ,
 - trottoir traversant aux intersections des dessertes de quartier voire pas de trottoirs
- > **Desserte de quartier,**
 - en zone 30 ou moins,
 - aménagement minimaliste pour les Véhicules Légers (VL) : pas de tracé central de chaussée, pas de tracé de passage piéton mais simplement deux bandes podotactiles d'éveil de vigilance et des poteaux haute visibilité, pas de panneau indiquant les ralentisseurs, effet de porte, écluses, priorités à droite éventuelles, etc.,
 - aménagement maximaliste pour les cyclistes, pour légitimer leur présence sur la chaussée par la CVCB par exemple,
 - aménagement prioritaire des cheminements piétons directs et accessibles.

Hiérarchisation du réseau routier

Hors agglomération

- > **Réseau routier magistral**
 - Route Nationale (RN) 137 - RN165 - RN171 : vitesse limitée à 90 km/h ou 110 km/h.
- > **Réseau routier majeur**
 - Routes Départementales (RD) importantes ainsi que certaines Voies Communales (VC) ou parties, de type Routes Principales (RP) dans le schéma départemental : vitesse limitée à 70 km/h ou 90 km/h,
 - traversées de certains villages/hameaux aménagées : vitesse limitée à 30 km/h ou à 50 km/h.
- > **Réseau routier principal**
 - RD ou VC (ou parties) à plus faible trafic ou moins larges ou très habitées : vitesse limitée à 50 km/h ou 70 km/h,
 - traversées de certains villages/hameaux aménagées : vitesse limitée à 30 km/h ou 50 km/h.

« Ca roule toujours trop vite devant chez moi »

source : concertation, 2016

1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

Erdre et Gesvres : territoire cyclable

Développer une politique cyclable ambitieuse sur le territoire peut être considéré par certains comme une nécessité en vue d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre et pour l'amélioration de la santé publique, mais c'est aussi un investissement d'avenir.

Le Vélo, vecteur de développement économique

1 € investi dans les politiques cyclables, c'est au moins 1 € de retombées économiques par an. Sur le territoire d'Erdre et Gesvres, traversé du nord au sud par la Vélodyssée (*Eurovéloroute N°1 d'Hendaye (64) à Roscoff (22) dans sa partie française*), véritable autoroute touristique à vélo, le développement de la filière s'impose. Favoriser l'implantation de services pour les cyclotouristes, accompagner les professionnels dans leurs pratiques et viser à accroître leur visibilité sur le marché sont autant de leviers à disposition de la Communauté de communes pour valoriser l'ensemble de son territoire et son patrimoine. La participation au réseau de collectivités des Départements et Régions cyclables (DRC) est un vecteur important d'inspiration des politiques à mener.

Le vélo, outil d'aménagement

Aujourd'hui, peu des habitants du territoire sortent leur vélo en semaine. Pourtant, on constate que 40% des déplacements font moins de 3 km et que les habitants d'Erdre et Gesvres en possèdent presque un chacun.

Les infrastructures cyclables doivent être développées pour favoriser la pratique et l'espace public aménagé pour légitimer la place du cycliste sur les routes. Les aménagements se doivent d'être fonctionnels, attractifs et sécurisés pour trouver leur public sur des déplacements au quotidien. Il est nécessaire d'opérer un changement radical dans la conception même des aménagements routiers, au profit des cyclistes et des piétons.



« Le cyclotouriste dépense en moyenne
55 à 75 € par jour »

source : Départements et Régions cyclables, 2016

1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

Erdre et Gesvres : territoire cyclable

Le vélo, un mode de transport d'avenir qui nécessite une vision à long terme

Lorsque le vélo ne suffit pas à lui seul à réaliser de longs déplacements, il est le lien idéal entre domicile et arrêt de transport en commun ou aire de covoiturage.

C'est un mode de transport inclusif et accessible au plus grand nombre. Si les conditions d'aménagement sont réunies, c'est un mode de transport d'avenir car il permet, pour un coût d'investissement relativement modique et un coût d'usage faible, de répondre à bon nombre de besoins de déplacement.

Les dessertes de quartier doivent tendre vers une vitesse réglementaire de 30 km/h maximum permettant de prioriser l'usage de la marche et du vélo.

Il est nécessaire d'étudier très concrètement les modalités de stationnement des vélos aux points de connexion entre les différents modes de transport pour faciliter la multimodalité des habitants.

Le vélo à assistance électrique en question

Le développement des vélos à assistance électrique doit être favorisé sur le territoire. Il permet de s'affranchir des dénivellations et augmente largement les distances acceptables par les usagers.

Des territoires, comparables en termes de taille et de compétences à Erdre et Gesvres, ont mis en place des systèmes de locations de longue durée avec option d'achat, qui fonctionnent parfaitement pour aider les ménages à prendre la décision de l'achat de ce matériel encore coûteux.



« Tester un vélo à assistance électrique, c'est l'adopter »

source : concertation, 2016

1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

des points de connexion hiérarchisés et équipés

Assurer la mise en œuvre de l'objectif du SCoT « favoriser l'intermodalité » nécessite d'organiser ces lieux de passage d'un mode de transport à l'autre. Ce travail doit être conduit en lien avec Nantes Métropole, le Pôle Métropolitain, le Département de Loire-Atlantique et la Région des Pays de la Loire.

Des points de connexion hiérarchisés

Le territoire se penchera sur les différents types de lieux à aménager à terme pour assurer l'amélioration de l'intermodalité.

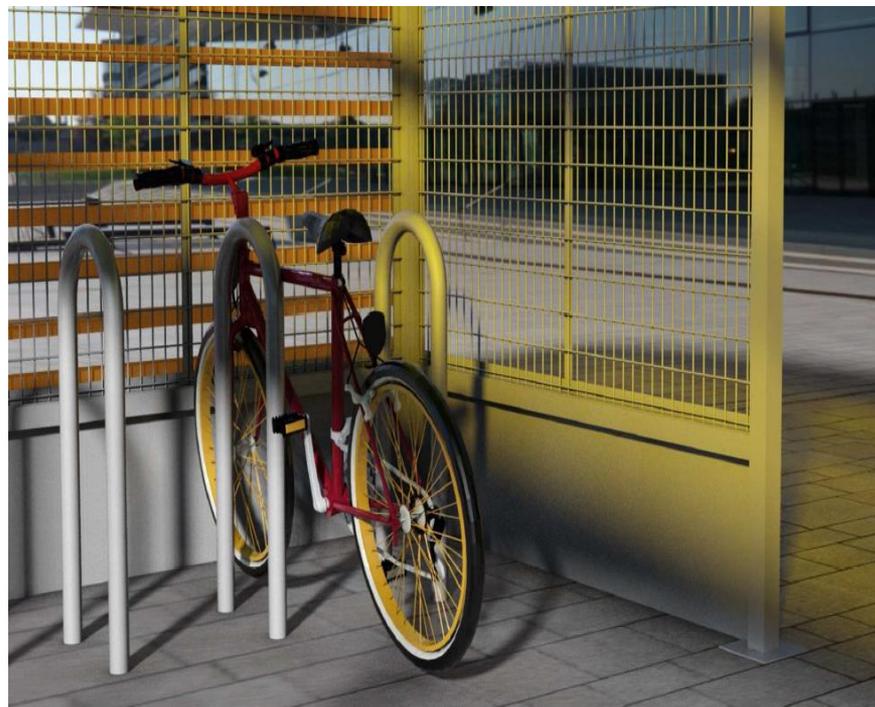
Dans un premier temps une cartographie, puis une hiérarchisation des lieux d'échanges entre transport en commun, vélo et voiture individuelle pourraient être réalisées selon une définition commune des points de connexion. Ainsi, les points de connexion du territoire seraient aménagés de façon à y faciliter le stationnement vélos et voiture et donc le rabattement vers les transports collectifs. Différents services et équipements pourraient y être établis afin d'en favoriser l'usage. Ces points de connexion seraient d'autant plus aménagés qu'ils sont structurants.

La Communauté de communes pourrait soutenir les investissements des communes sur ces éléments, voire en porter en tant que maître d'ouvrage en lien avec sa politique de transport scolaire.

Des points de connexion équipés

Le niveau d'équipement des points de connexion est un élément supplémentaire dans la capacité de l'usager à modifier ses habitudes. S'il renonce à faire la totalité de son déplacement en voiture individuelle, il est nécessaire que le stationnement de celui-ci soit sécurisant. Si l'usager du transport en commun souhaite rejoindre le car ou le train en vélo, d'autant plus s'il est à assistance électrique, il est évident qu'il souhaitera être certain de le retrouver en bon état. Des consignes individuelles peuvent être envisagées pour les cycles. Aussi, des éléments de confort pour l'attente des usagers de transport en commun peuvent être prévus.

A l'avenir, il est souhaitable de créer de la vie, de l'activité autour de ces points de connexion, par l'implantation de vente directe ou de vente à emporter en fin de journée.



« Je veux être sûr de retrouver mon vélo, entier, le soir »

source : concertation, 2016

1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

de nouvelles routes nécessaires

Il peut sembler paradoxal d'imaginer ici de nouvelles routes et promouvoir ainsi une consommation d'espaces agricoles et une artificialisation de ces sols. Toutefois, on ne peut ignorer l'ampleur du trafic, notamment de transit, qui rend les axes de certains bourgs tout simplement impraticables aux modes actifs.

Fay-de-Bretagne et Héric – RD 16

Rendre de l'espace aux piétons ou aux vélos paraît impossible en cœur de bourg à Fay-de-Bretagne ou Héric. Le trafic poids-lourd est très important et bien que les récentes limitations de vitesse aient un effet bénéfique, il n'est pas toujours agréable de cheminer, discuter, flâner sur les trottoirs du centre bourg et il paraît inenvisageable aux parents de laisser leurs enfants, élèves de primaires, aller seuls chercher le pain ou aller à l'école dès lors qu'ils doivent traverser cette route. Il y a là un véritable problème de vie locale, auquel le trafic nuit profondément.

Le projet de liaison Ancenis – Bouvron, qui pourrait passer par la RD 16 entre Nort-sur-Erdre et Bouvron, va accentuer ces contraintes localement.

La seule solution viable, de long terme paraît celle d'un contournement des bourgs. La Communauté de communes accompagnera les études sur le développement de ces nouvelles voies, comme elle l'a fait en 2015-2016 concernant l'étude de faisabilité et d'opportunité RN137-RN171 menée conjointement par la DREAL et le Département.

« Il s'agit d'adapter les aménagements routiers aux types de territoire traversés »

source : concertation, 2016

Petit Mars – RD 178

A la croisée de trois routes départementales, le centre de Petit Mars voit quotidiennement passer environ 11 000 véhicules. En heures de pointe, la traversée piétonne est extrêmement difficile et le niveau sonore particulièrement élevé. Cette situation est connue par le Département qui prévoit une déviation du bourg par l'ouest. Cette voie de contournement a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 2011.

La Communauté de communes est favorable à cette déviation et, au-delà, à un raccordement de Carquefou à Nort-sur-Erdre permettant d'apaiser les villages de Saint-Mars-du-Désert (La Noë, Le Grand Pâtis, Beauchêne...) et de Nort-sur-Erdre (L'Isle, La Bruère) traversés par l'actuelle RD 178.



1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

de nouvelles routes nécessaires

Nort-sur-Erdre – Les Touches – RD 164

La déviation de Nort-sur-Erdre par le nord et de Les Touches par le sud, fait partie d'un ensemble routier d'Ancenis à Bouvron ayant pour fonction d'irriguer l'ouest du Département depuis les Mauges et l'Angevin notamment.

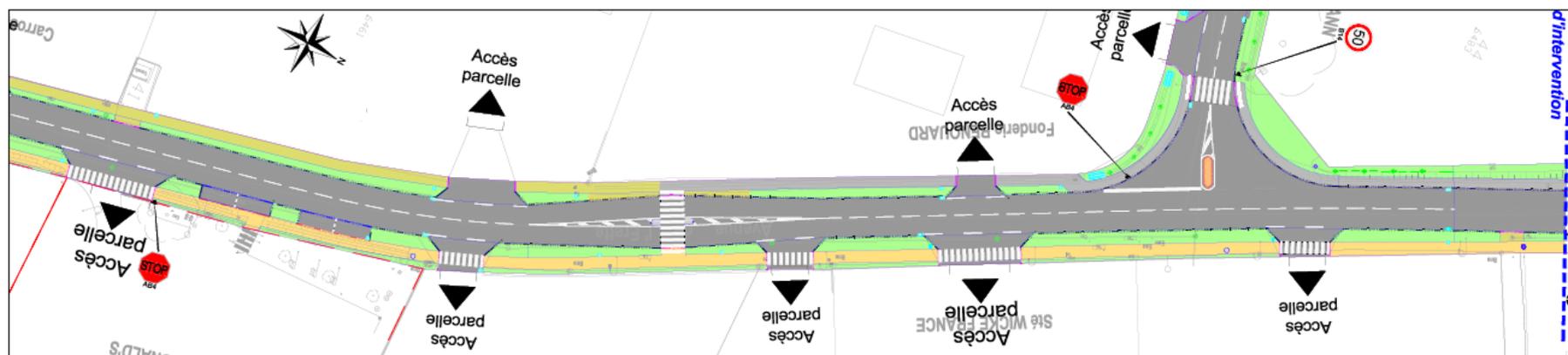
Le contournement d'Ancenis réalisé, le Département de Loire-Atlantique a conduit les études de faisabilité, puis mené une enquête publique sur le contournement de Nort-sur-Erdre avant que le Préfet ne le déclare d'utilité publique en 2011. La portion entre Ancenis et Nort-sur-Erdre devant être réalisée ensuite.

Le Plan de déplacement de la commune de Nort-sur-Erdre montre tout l'intérêt d'une telle déviation pour assurer une amélioration des conditions de circulation sur les axes de la rue St-Georges et du boulevard Paul Doumer notamment. La Communauté de communes devra, conformément à son Schéma de Secteur, promouvoir ces déviations pour permettre le développement harmonieux de Nort-sur-Erdre et Les Touches. Dans ce cadre, elle défendra les intérêts des Nortais et Touchois, notamment en ce qui concerne la porosité des futures voies aux déplacements doux.

Sucé-sur-Erdre – RD 37 – RD 69

Au cœur du croisement de deux routes départementales, complexifié par le franchissement de l'Erdre et les passages à niveau de la ligne du Tram Train Nantes-Châteaubriant, la circulation a du mal à s'écouler entre le nord et le sud de Sucé-sur-Erdre. Aux heures de pointe, les conditions d'accès et les nuisances liées au trafic sont importantes, notamment devant les écoles.

Figure au PLU de Sucé-sur-Erdre, un projet de déviation reliant la Route de Nort-sur-Erdre à celles de Casson puis celle de La Chapelle sur Erdre. La Communauté de communes est favorable à ce contournement, permettant, à terme, aux modes actifs de se développer et d'accéder aux établissements scolaires et à la gare en éloignant le transit.



1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

de nouvelles routes nécessaires

Treillières – Echangeur RN 137

La Commune de Treillières demande l'ouverture d'un échangeur sur la RN 137, idéalement au croisement de la RD 49, au lieu dit « Les Fosses ». Il permettrait de limiter le trafic sur la RD 537 et d'améliorer l'accessibilité de la commune. Ce dossier est à étudier avec les services de l'Etat et du Département.

La Communauté de communes souhaite accompagner la commune lors de futures études approfondies sur ce sujet, dont les conséquences débordent le cadre strict de la commune et nécessite une analyse des effets du report de trafic sur le centre bourg et sur les autres axes du secteur. Ce nouvel échangeur devrait nécessairement être support de transport en commun et d'espaces de covoiturage.

Barreau routier d'accès à l'aéroport

Dans le cadre de l'implantation du barreau routier permettant l'accès à la plate forme aéroportuaire du Grand Ouest depuis les RN 137 et 165, la Communauté de communes est aux côtés des communes, à l'interface des services de l'Etat et du Département et veille notamment aux continuités et rétablissements des axes de desserte locale.

La Communauté de communes accompagne les communes dans les déclassements de voies départementales en communales que les fermetures des RD 42, RD 81 et RD 281 génèrent ; et inversement, dans les reclassements de voies communales en départementales dans le cadre des rétablissements de ces voiries, notamment les VC1, VC3 et VC12 ainsi que sur les contournements prévus autour du bourg de Notre-Dame-des-Landes.

De la même manière, la Communauté de communes est aux côtés des communes dans les échanges avec les services du Département et de l'Etat dans les continuités et rétablissements de voies douces et sentiers de randonnées.



2

Accompagner le développement des TC

Le transport en commun est une réponse adaptée aux besoins de déplacements en masse. Le Tram Train Nantes-Châteaubriant est un atout qu'il convient de valoriser par le développement de la politique de rabattement vers les gares quand le besoin est avéré.

Lila Premier, transport interurbain à haut niveau de service et succès incontesté, est un investissement d'avenir de la part de l'Autorité Organisatrice de Transport. Son cadencement et sa fiabilité en font un concurrent efficace à la voiture solo pour se rendre sur l'agglomération, tant pour les trajets domicile-travail que domicile-études ou pour les loisirs et sorties, notamment grâce à ses retours nocturnes de weekend.

Il est utile de questionner le réseau actuel, d'identifier et de développer ce qui fonctionne, tout comme il est intéressant de regarder ce qui n'existe pas et qui pourrait rendre des services efficaces et fonctionnels aux habitants d'Erdre et Gesvres et des communautés de communes limitrophes du territoire.

La question de la tarification des transports publics est « épineuse » à plus d'un titre. L'interopérabilité des titres de transport, les tarifications combinant plusieurs réseaux d'autorités administratives distinctes, ayant leur propre stratégie de financement, dont la SNCF pour le Tram Train, sont autant de dossiers complexes sur lesquels la Communauté de communes ne peut agir qu'en lien avec les autorités de transport régionale et métropolitaines.

La connexion aux réseaux urbains, tant sur les services vélos que sur le tramway, le chronobus ou le bus est prégnante pour les usagers qui voyagent chaque jour en car vers la Métropole. Il est nécessaire d'agir pour améliorer la coordination des réseaux en proposant une évolution des terminus et des entrées dans l'agglomération, y compris dans l'aménagement routier dont ils bénéficient (couloirs protégés, bandes d'arrêt d'urgence, priorité aux carrefours ...).

2 Accompagner le développement des TC

Sur Erdre et Gesvres, les lignes régulières représentent une part non négligeable des modes de déplacements vers l'agglomération.

Le transport en commun est un axe de report modal important puisque l'objectif fixé multiplie par 1,5 le nombre de déplacements quotidiens en transport collectif en 2030.

Une forte marge de progression existe sur les trajets domicile-travail puisqu'actuellement seuls 5% des 18 810 actifs qui habitent Erdre et Gesvres et travaillent à l'extérieur utilisent le transport en commun (93% utilisent leur voiture).

Conforter les lignes existantes

La Région, Autorité compétente sur les transports interurbains au 1^{er} janvier 2017, souhaite que chaque commune de son territoire bénéficie d'un service de transport. La Communauté de communes privilégie également les dessertes de proximité.

Bâti sur la demande des lycéens à l'origine, le réseau de transport routier dessert aujourd'hui chaque bourg, ainsi que La Pâquelais, vers la Métropole.

Il n'existe pas de desserte transversale interne au territoire à cause du manque de pertinence économique, de clientèle sur ces trajets. Le transport à la demande est aujourd'hui une réponse à certains de ces besoins.

La structuration du réseau régional doit faire l'objet d'une réflexion qui reste à engager. L'arrivée envisagée de l'Aéroport du Grand Ouest pourrait rebattre les cartes, mais le réseau autour de cette plate forme devra garantir la desserte de chaque centre bourg.

Accompagner le développement de lignes à Haut niveau de services

Conformément au Schéma Directeur départemental des transports et des nouvelles mobilités de 2014, le « Schéma idéal » d'Erdre et Gesvres devra comprendre le développement de lignes à Haut niveau de services. Les communes d'Héric et de Saint-Mars-du-Désert devront faire l'objet d'un travail approfondi pour se diriger vers ce type d'offre, qui, bien que coûteuse pour l'Autorité est parfaitement adaptée aux besoins de la population périurbaine, comme le démontre le succès de Lila Premier à Treillières et Grandchamp-des-Fontaines. En effet, l'offre de services de Lila Premier est une véritable alternative à la seconde voiture dans le foyer.

La Communauté de communes pourra s'engager à développer l'urbanisation le long de certaines liaisons à Haut niveau de services notamment dans le cadre de la réalisation d'éventuels contrats d'axes. Il s'agit d'acter des engagements réciproques de l'autorité organisatrice de transport et du territoire. L'autorité organisatrice de transport formalise un niveau de service optimal (cadencement, amplitude), et le territoire s'engage à densifier l'urbanisme au plus près de l'offre créée et à optimiser l'accessibilité des arrêts (aménagement cyclables, stationnement, cheminements piétons, qualité de l'espace public ...).



Car à plancher bas modèle Mercedes Citaro
Photo, Département de Loire-Atlantique

« Compte tenu de son coût de fonctionnement, on ne pourra pas offrir plusieurs lignes aussi performantes que Lila Premier sur l'ensemble du territoire »

source : concertation, 2016

2 Accompagner le développement des TC

La volonté des élus est d'accompagner et promouvoir l'intérêt local de nouvelles dessertes auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Expérimenter de nouvelles dessertes

Si, sur le territoire, le prolongement de Lila Premier à certaines heures à Casson semble prioritaire, il ne faut pas s'empêcher de réfléchir au rétablissement de la ligne Sucé-sur-Erdre – Carquefou, supprimée à l'arrivée du Tram Train Nantes Châteaubriant.

La desserte des parcs d'activités stratégiques devra être recherchée avec l'Autorité organisatrice, notamment ceux qui pourront faire l'objet de démarche de Plans de déplacements Inter-entreprises. Le parc de Ragon fera l'objet d'une demande particulière d'extension du réseau urbain.

Par ailleurs, pour l'essentiel, les volontés de la Communauté de communes touchent le lien avec la Métropole, qui concerne environ 40% des déplacements quotidiens. Par ailleurs, le développement des lignes de chronobus sur l'agglomération nécessite de se pencher sur de nouvelles connexions avec le réseau de la Métropole Nantaise.

A l'Est de la Métropole, si la zone de Carquefou Nantes-Est est desservie par les lignes 48 et 60, il semble important de trouver de nouvelles voies d'accès au quartier d'affaires de la gare et in fine au centre-ville et à l'île de Nantes. Le boulevard de la Prairie de Mauves mérite une attention particulière car une voie centrale aujourd'hui neutralisée permettrait, moyennant des aménagements de priorisation aux carrefours, de donner un avantage comparatif certain au transport en commun routier sur cet axe, par ailleurs support de lignes routières régionales.

L'Ouest de la Métropole n'est pas ou peu desservi par le réseau routier de transport en commun. Le pôle d'Ar Mor-Atlantis constitue un bassin d'emplois conséquent et dynamique dont la desserte doit être priorisée.

L'usage de la RN 165 de Nantes à Savenay doit être questionné au regard des difficultés de congestion quotidiennes. Malgré son tracé parallèle au train Nantes-Savenay, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de bus réservée, à l'image d'une section de l'A48 de Grenoble, pourrait être appréhendée pour donner un réel **avantage comparatif au transport collectif**. Un regard du même ordre pourrait être porté sur la RN 137 au nord de la Porte de Rennes. Ces éléments ne paraissent pas incompatibles avec l'expérimentation d'une voie réservée aux covoitureurs.

Une desserte de l'Ouest de la Métropole depuis Blain et Fay-de-Bretagne, via un pôle multimodal au Temple-de-Bretagne, sur la RN 165, **pourrait compléter l'offre de transport routier de Savenay à Nantes** et intéresserait également d'une part la Communauté de communes d'Estuaire et Sillon, et d'autre part la Communauté de communes du Pays de Blain, qui ne bénéficie aujourd'hui que d'une desserte efficace au Carado.

Pour être développée, la clientèle des gares de Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre (et demain de Treillières), devra pouvoir facilement rejoindre le nord-ouest de la Métropole depuis la Babinière à La Chapelle sur Erdre. Pour ce faire, et sans méconnaître les difficultés techniques et financières d'un tel projet, il est nécessaire de travailler avec la Métropole pour objectiver l'intérêt d'une liaison de rocade permettant de relier les trois lignes du tramway nantais.

*Un actif sur trois travaille à Nantes,
tandis que deux actifs sur dix travaillent
à Saint-Herblain ou Carquefou*

source : diagnostic, INSEE

2 Accompagner le développement des TC

Améliorer l'intermodalité

Élément central des politiques de développement du transport en commun et des modes actifs, le lien entre les différents modes de transport doit faire l'objet d'un traitement particulier, tant sur les lieux de connexion en eux-mêmes que sur les liaisons cyclables et piétonnes vers ces lieux.

Ainsi, les trajets des habitants entre domicile et arrêt de transport en commun structurant devront faire l'objet d'aménagements de qualité et les points de connexions devront être équipés de services aux usagers incitant à la multi modalité.

Il est nécessaire de se pencher sur la meilleure façon d'offrir la possibilité aux habitants de choisir la multi modalité, c'est-à-dire d'utiliser plusieurs modes de transport sur leur trajet. Sur le domicile travail, cela signifie remplacer l'unique voiture (à 85 %) par la voiture sur un court trajet, puis le transport en commun, par exemple, puis le vélo. Cela nécessite de porter à connaissance des habitants du territoire les services multimodaux de la Métropole, du Département et de la Région.

Le Schéma départemental des nouvelles mobilités porte l'ambition de travailler des lignes express sur les 2x2 voies en aménageant de véritables pôles d'échanges multimodaux au droit des échangeurs en lien avec des aires de covoiturage et des Parkings Relais. La Communauté de communes est favorable aux études de ce type d'aménagement sur les échangeurs RN 137 et RN 165 pertinents. Le lieu-dit « le Tivaut », à Héric sur l'échangeur de la Route de Nort-sur-Edre pourra être ainsi étudié en priorité.

Poursuivre la gestion des transports scolaires

Compétente depuis 2004, en tant qu'Autorité Organisatrice des transports scolaires, la Communauté de communes, qui gère aujourd'hui les relations avec les familles de 4 400 élèves, souhaite continuer à exercer sa compétence sous l'égide de la Région des Pays de la Loire. Ainsi, ce sont plus d'1 000 000 de kilomètres qui sont parcourus chaque année par les 78 véhicules constituant la flotte gérée par la Communauté de communes.

La Communauté de communes souhaite maintenir une desserte de proximité en lien avec les autres politiques publiques touchant les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Améliorer le transport à la demande

Lancé en 2006 sur le territoire, le service de transport à la demande est efficace sur une certaine cible de la population. Il a trouvé sa clientèle d'usagers. Son fonctionnement pourrait faire l'objet d'étude d'amélioration pour en faire un véritable levier de la mobilité quotidienne sur le territoire en étendant ses plages horaires de fonctionnement par exemple.



Tram Train modèle Citadis Dualis - Photo, Alstom

2 Accompagner le développement des TC

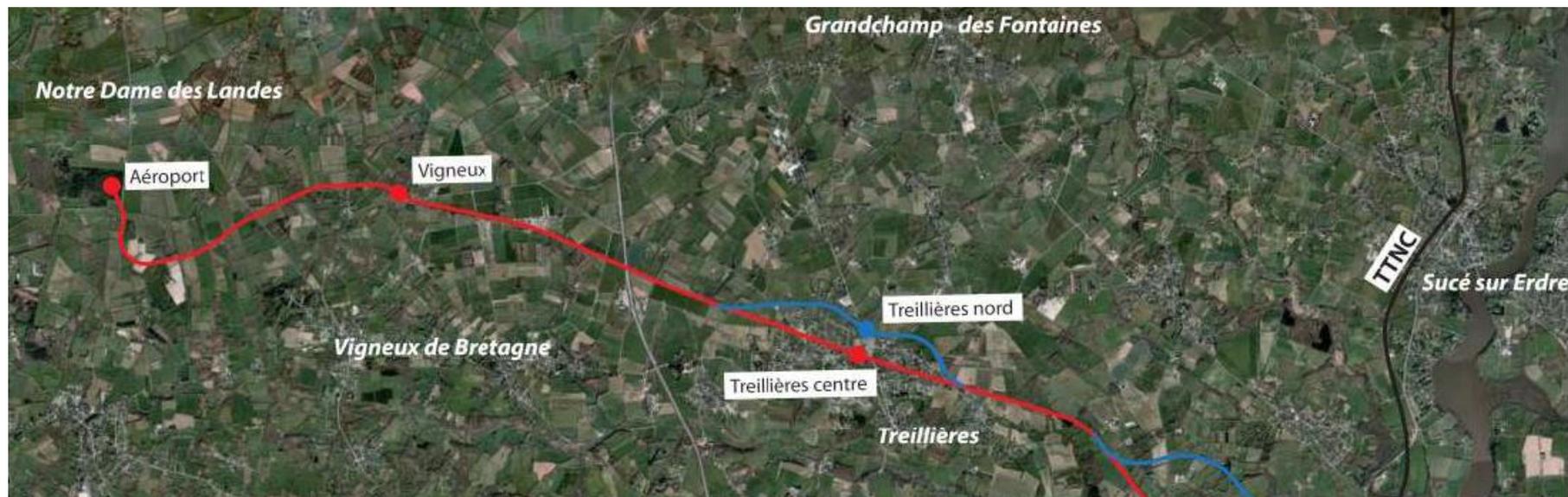
Desserte de l'Aéroport du Grand Ouest

Le Syndicat Mixte aéroportuaire a adopté son schéma d'accessibilité en 2013. L'arrivée de l'aéroport du Grand Ouest générera, au plus près de la date d'ouverture de l'aérogare, la création d'une ligne de Tram-Train, connectée à la voie ferrée de Nantes à Châteaubriant à hauteur de La Chapelle sur Erdre, reprenant le tracé de l'ancienne ligne Nantes – Blain jusqu'au lieu-dit « La Gare » de La Pâquelais à Vigneux-de-Bretagne.

Cette nouvelle ligne disposera d'un point d'arrêt à Treillières Centre, à proximité immédiate de Belle Etoile, ainsi que d'un autre point d'arrêt « entre Treillières et l'aéroport », dont l'emplacement restera à déterminer après son ouverture.

Compte tenu du poids des habitants périurbains dans le potentiel de clientèle, de l'ordre d'un tiers des recettes projetées, il est important que la ligne desserve les communes de Treillières et de Vigneux-de-Bretagne et que la gare du parvis de l'aéroport soit pensée comme un véritable pôle d'échanges multimodal, profitant aux usagers de l'aéroport, mais aussi aux habitants riverains de la plate forme aéroportuaire.

L'hypothèse de tracé privilégiée par la Communauté de communes est, conformément au schéma d'accessibilité, celle qui emprunte au maximum l'emprise existante de l'ancienne voie ferrée Nantes – Blain. Il est toutefois important que cette emprise conserve, malgré la ligne ferroviaire, sa fonction de liaison douce là où cela semble nécessaire, notamment dans le centre bourg de Treillières.



Carte extraite du Schéma d'accessibilité de l'aéroport du Grand Ouest, 2013

2 Accompagner le développement des TC

Lignes nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire

Figurant dans les Plans Etat – Région des Pays de la Loire et de la Bretagne, la question de la liaison ferroviaire Nantes Rennes a récemment émergé parmi les liaisons du grand ouest à étudier par SNCF-Réseau, gestionnaire des voies ferrées du réseau national.

La Communauté de communes partage la vision métropolitaine qui vise à favoriser les échanges entre Nantes et Rennes pour maintenir et développer l'attractivité du grand ouest, et l'a exprimé ainsi dans une contribution au Débat Public du 17 décembre 2014 :

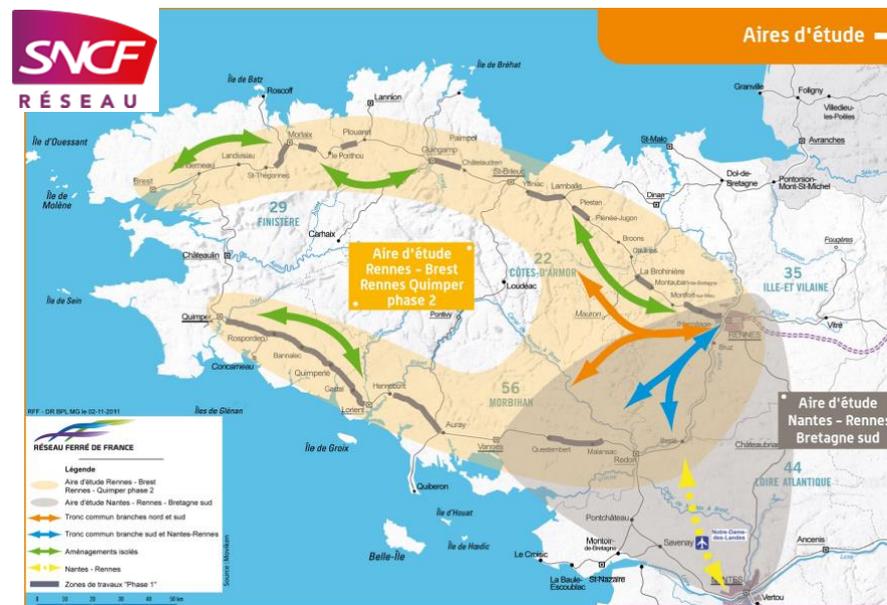
« Nous partageons les objectifs du maître d'ouvrage lié au rapprochement des deux capitales régionales par des liaisons rapides et performantes et considérons ainsi l'offre ferroviaire actuelle comme largement insuffisante, voire anachronique compte tenu des échanges économiques entre nos agglomérations.

Nous considérons impératif que la future ligne ferroviaire Nantes – Rennes desserve efficacement le futur Aéroport du Grand Ouest en cohérence avec son Schéma d'accessibilité.

Dans l'hypothèse de concrétisation de cette desserte, nous et nos communes souhaitons être associés à la définition des fuseaux le cas échéant le plus en amont possible.

Nous pensons que le projet devra nécessairement assurer la desserte ferroviaire locale, notamment périurbaine. Le matériel roulant et les différentes haltes à créer sur l'axe seront des déterminants essentiels de la rentabilité globale du projet. »

Il paraît essentiel pour notre territoire, que la gare souterraine de l'Aéroport du Grand Ouest soit une réelle gare périurbaine, en adéquation avec les besoins d'un pôle d'échanges multimodal, non seulement tourné vers les usagers de l'aéroport, mais aussi vers les habitants riverains de la plate forme aéroportuaire.



Carte extraite du Dossier de la Commission nationale du Débat Public, 2014

3 Changer notre culture de la mobilité

Il apparaît nécessaire d'inciter les habitants à changer leurs habitudes sans attendre une éventuelle hausse du prix des carburants qui s'avèrerait contraignante sur le budget des ménages. Les choix individuels des habitants pour leurs trajets quotidiens sont directement liés à leurs contraintes et au temps qu'ils y consacrent.

La prise de conscience des conséquences de son propre choix de mode de transport est un préalable important. La lutte contre le changement climatique nécessite une modification des comportements, tant à l'achat qu'à l'usage de son véhicule.

Il ne s'agit pas de se battre contre le véhicule individuel car le territoire est tel que les habitants ont besoin de la souplesse et du confort qu'offre la voiture individuelle. Le Plan Global de Déplacement doit s'efforcer, conformément aux évolutions législatives constantes depuis 10 ans, de chercher à en limiter l'utilisation par une promotion d'un usage différent.

Il s'agit également de déployer une communication ciblée sur les avantages et inconvénients des différents modes de transport en valorisant les bénéfices pour la santé et l'économie des modes alternatifs à la voiture individuelle.

3

Changer notre culture de la mobilité

vers un changement de comportement : la communication

La politique publique de changement de comportement individuel visée dans le Plan Global de Déplacement ne peut se faire sans communiquer auprès des habitants.

La communication vers les habitants

Pour parvenir à faire évoluer la répartition des modes de transport, il est nécessaire de faire prendre conscience à tout un chacun des conséquences de ses choix sur son environnement direct, celui, à venir de ses enfants, ainsi que de l'impact de ses pratiques sur le dérèglement climatique et la pollution de l'air (particules fines, pics de pollution). Par ailleurs, la part du transport dans le budget des ménages est souvent méconnue et mérite donc d'être mise en avant.

Les publications municipales et intercommunales devront prendre acte de la nécessité d'informer sur les conséquences que génèrent les choix de déplacements des habitants et sur les solutions que les collectivités favorisent ou mettent en œuvre.

Il ne s'agit pas de convaincre par tous les moyens les habitants les plus réticents, mais plutôt d'expliquer à tous, et de laisser chacun prendre ses décisions en connaissance de cause. Il s'agit donc de questionner le rôle de la voiture, de son usage ou de son excès d'usage.

Les urgences climatiques et de santé publique commandent d'inviter l'habitant à plus assumer les conséquences des choix du quotidien dans une vision positive des efforts réalisés.

Un « système de récompense » des comportements moins énergivores et moins polluants, porté par la Communauté, pourrait être ainsi perçu positivement. Une incitation à modifier ses habitudes serait somme toute stimulante et bénéfique changer de comportements.



« Chacun a une bonne raison de garder sa voiture »

source : concertation, 2016

3 Changer notre culture de la mobilité

vers un changement de comportement : le management de la mobilité

84% des déplacements domicile – travail se font en voiture seul et 3% en covoiturage. 39% des déplacements liés au motif 'Etudes' se font en tant que passager dans une voiture.

Ainsi, l'école et l'entreprise sont des lieux de convergences quotidiennes pour de nombreuses familles, et ce sont des déplacements structurants dans le choix de son mode de transport.

Le management de la mobilité des scolaires

Il s'agit d'encadrer, de faire évoluer les pratiques des parents qui emmènent leur enfant à l'école. Cette dépose de l'enfant, et sa reprise le soir, se font en général en voiture sur le chemin du travail.

Les « Plans de Déplacements d'Etablissement Scolaire » permettraient de fédérer, dans une démarche collective, l'ensemble de la communauté éducative, en vue d'étudier les modes de déplacement des élèves.

Une analyse au cas par cas avec les élèves ferait émerger des solutions à l'amélioration de la répartition des modes de transport en faveur des modes actifs sur le chemin de l'école. Ces solutions pourront se trouver dans la cour, dans la rue, sur le parking ou dans la classe... On peut imaginer établir de saines concurrences entre établissements ou entre classes, à celui qui sera le plus vertueux en termes de développement durable.

Chaque année, environ 9 000 élèves sont scolarisés sur le territoire. Ces futurs adultes pourraient être sensibilisés aux conséquences de leurs futurs choix de modes de déplacement dans un cursus pédagogique à définir en lien avec l'Education Nationale. C'est en effet un public toujours réceptif aux messages qui touchent la santé et l'environnement. Cette sensibilisation, en lien avec le service Conseil en énergie partagée de la Communauté, permettrait de promouvoir sous un aspect ludique, les modes de déplacement actifs et les transport en commun présents sur Erdre et Gesvres. Les habitudes prises avant l'âge adulte sont déterminantes pour la suite.



Cursus Education à la Mobilité Durable

Histoire des transports
Effet de serre et dérèglement climatique
Santé et mobilité
Questions énergétiques

Handicap et accessibilité
Choix du mode de déplacement
La Sécurité Routière du cycliste et du piéton
Train, tram, bus : comment on fait ?

Ma ville et le transport en commun
Mon Chemin de l'école
La sécurité devant mon école

« *Tout le monde souhaite que les enfants aillent à l'école à vélo* »

« *Personne ne laisse son enfant aller à l'école à vélo* »

source : concertation, 2016

3 Changer notre culture de la mobilité

vers un changement de comportement : le management de la mobilité

Le management de la mobilité des actifs

Aujourd'hui, près de 19 000 personnes sortent d'Erdre et Gesvres pour travailler à l'extérieur, tandis qu'environ 6 800 actifs de l'extérieur rentrent pour travailler sur Erdre et Gesvres. La gestion du temps est un impératif sur ces déplacements et les embouteillages progressent.

Un habitant actif, travaillant dans l'une des communes de Nantes Métropole, sur trois, travaille sur la ville de Nantes tandis qu'un sur 5 travaille soit à Saint-Herblain, soit à Carquefou. Si les abonnés au réseau TER et Lila sont déjà nombreux, il existe encore un véritable potentiel de report vers le transport en commun et le covoiturage notamment vers les pôles d'emplois excentrés de l'Est et de l'Ouest de l'agglomération. Ce report ne peut être efficace qu'en ayant des correspondances adaptées avec le réseau de transport urbain et des outils de management que sont les Plans de Déplacement Entreprises réalisés par Nantes Métropole sur son territoire.

En ce qui concerne les actifs travaillant sur Erdre et Gesvres, il est clairement compliqué de les inciter en masse à fréquenter les transports en commun puisque les principales zones d'emplois ne sont que peu desservies aux heures d'entrée et de sorties des entreprises, qui sont d'ailleurs loin d'être harmonisées. En revanche, un travail approfondi de mise en relation, dans le cadre de Plans de Déplacement Inter-Entreprises, sur les parcs d'Activités stratégiques permettrait de modifier les parts modales des déplacements domicile – travail sur ces parcs.

De plus, il est important de noter que la Communauté de communes, en tant que collectivité, doit réaliser en 2017 un Plan de déplacement d'Administration, conformément au Plan d'actions du Plan Climat Energie Territorial.



Photo, département de Loire-Atlantique

*« Je viens au travail en voiture
car je dépose les enfants à l'école.
Je dépose les enfants à l'école en voiture
car je vais ensuite au travail »*

Source : journées nationales du management de la Mobilité, Rennes, 2016

3

Changer notre culture de la mobilité

des usages numériques au service de la mobilité de demain

La révolution numérique intègre les mobilités et les déplacements. De nombreuses applications ou sites web existent pour partager plus que des trajets.

Des applications existantes

Dans l'ère numérique actuelle et dans une économie de plus en plus partagée, il est évident que les « communautés » (actifs, parents d'élèves, cercles d'amis, associations...) ont un rôle à jouer dans le partage de ses trajets.

Des applications mobiles, permettant notamment de mettre en relation les adhérents d'une association, les parents d'une école, ou les membres d'un groupe quelconque pour une soirée ou un instant sont développées.

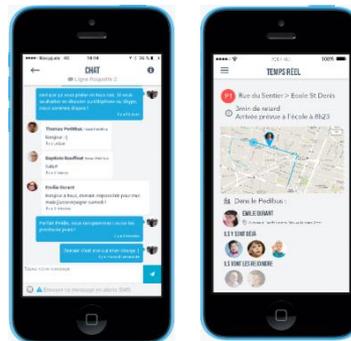
De nombreuses startups travaillent sur les déplacements, y compris à Nantes. Les grandes sociétés du web ne sont pas exemptes avec le regroupements de Waze et Google par exemple sur le marché en devenir du covoiturage spontané.

Le territoire peut favoriser ces innovations par l'accompagnement à la mise en place de solutions qui pourraient être proposées aux habitants ou à des groupes d'habitants.

Des applications à adapter

Les données mises en ligne aujourd'hui gratuitement par les utilisateurs des applications numériques, pour accéder à des services, ne leur appartiennent plus. Elles sont propriétés de l'administrateur de l'application. Si la collectivité n'est pas administrateur de la donnée, elle perd une matière première pourtant importante dans l'étude des évolutions de répartitions modales.

Dans le cadre du management de la mobilité des établissements scolaires et des parcs d'activités, il serait intéressant d'étudier la mise en place d'une ou des applications constituant des incitatifs au changement de mode de transport pour les personnes concernées.



La stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable, traduite dans la Loi de transition énergétique, fait de la mobilité électrique un axe majeur des investissements d'avenir du pays. Aussi, les véhicules et les systèmes de recharge sont appelés à se développer relativement rapidement sur le territoire.

Des besoins différenciés en bornes de recharge pour véhicules électriques

Le SYDELA implante en 2017 un réseau de bornes de recharge rapides et accélérées pour véhicules électriques. Ces bornes visent principalement les véhicules en transit afin que le conducteur soit certain de pouvoir se recharger rapidement et à un coût prédéfini, en complément d'une recharge personnelle ou d'entreprise hors situation de mobilité.

Les bornes de recharge domestiques (individuelles ou d'entreprise) sont généralement vendues avec le véhicule électrique et disposées dans un espace privé en vue du chargement, principalement la nuit, de celui-ci.

Le projet du SYDELA complète donc parfaitement le besoin de recharge en situation de mobilité des personnes ou entreprises équipées de bornes de recharge domestiques.

En revanche, les habitants de centre bourg, sans terrain, ni espace de stationnement privé, qui garent actuellement leur véhicule sur le domaine public, se verraient quasi condamnés à la mobilité carbonée, ou au mieux à utiliser des véhicules hybrides.

Ainsi l'action de la Communauté de communes peut consister à définir les besoins à satisfaire au titre de la recharge lente sur l'espace public et chercher les voies de mise en œuvre d'un réseau complémentaire à celui du Syndicat d'énergie départemental.

Le projet SMILE

Les Régions Bretagne et Pays de la Loire ont groupé leurs énergies au sein de SMILE (Smart Ideas to Link Energies) pour répondre à un appel à projets national pour le développement des réseaux électriques intelligents à horizon 2020.

Les régions Bretagne et Pays de la Loire deviennent ainsi territoire national de référence en réseaux électriques intelligents.

Cet appel à projets vise à créer une «vitrine industrielle de l'excellence française des technologies de réseaux connectés au service de la transition énergétique et de la croissance verte».

L'objectif de SMILE consiste, à travers 17 projets industriels convergents et interagissant au cœur des deux régions, à bâtir un Grand Réseau Électrique Intelligent dans l'Ouest de la France entre 2017 et 2019 ; et ainsi atteindre les objectifs de lutte contre le dérèglement climatique, pour plus de solidarité énergétique, d'innovation et de citoyenneté.

Le territoire d'Erdre et Gesvres est l'un des 5 territoires d'expérimentation retenus par la Région Pays de la Loire.



4 Le plan d'actions

> 6 grands enjeux :

3 priorités
définies au
diagnostic

Développer la mobilité active (marche / vélo)



Développer les Transports Collectifs et l'intermodalité



Changer les comportements : vers une mobilité durable



Organiser le transit sur le territoire



Questionner le rôle de la voiture aujourd'hui et demain



Organiser l'aménagement du territoire

- > Toutes les fiches-actions présentent une structure identique, afin d'en faciliter la lecture et la compréhension :
- le type d'action : étude / soutien politique / veille technique / aménagements / ...
 - les porteur(s) envisagé(s) : Erdre et Gesvres / commun(e)s / Département / Région / ...
 - le rôle du porteur : pilote / animateur / revendicateur
 - pilote = rôle de pilotage direct d'une action relevant directement de la compétence du porteur identifié
 - animateur = rôle d'animation/relais d'une dynamique visant à fédérer des acteurs autour d'une thématique et/ou d'un ensemble d'actions
 - revendicateur = rôle de formulation/présentation d'une revendication/doléance/souhait auprès des partenaires institutionnels compétents ou territoriaux
 - le(s) partenaire(s) potentiel(s)
 - l'échelle de pertinence : commune(s) / Erdre et Gesvres / Département / Région / ...
 - les cibles prioritaires : habitants / actifs / scolaires / touristes
 - le contenu, les modalités
 - l'échéance
 - le coût estimatif (dans la mesure du possible)
 - les indicateurs de suivi de l'action

Développer la mobilité active (marche / vélo)



A#1 : Réaliser des plans d'actions communales pour les mobilités actives

A#2 : Réaliser les itinéraires cyclables d'intérêt communautaires référencés au SLDL

A#3 : Réaliser un plan en faveur du développement de la pratique du vélo sur le territoire

Développer les Transports Collectifs et l'intermodalité



A#4 : Porter un réseau « cible » de transport en commun à discuter avec les partenaires

A#5 : Aménager des « points de connexion » entre les différentes offres de transport

Changer les comportements : vers une mobilité durable



A#6 : Créer une activité de conseil en mobilité (CeM) au sein du territoire d'Erdre et Gesvres

A#7 : Réaliser un guide à destination des habitants sur les offres de transport et de mobilité

A#8 : Former les scolaires à l'écomobilité : réalisation de PDES

A#9 : Former les scolaires à l'écomobilité : cursus pédagogique de mobilité

A#10 : Réaliser des Plans de Déplacements Inter-Entreprises à l'échelle des parcs d'activités

A#11 : Réaliser le Plan de Déplacements d'Administration d'Erdre et Gesvres

Organiser le transit sur le territoire



A#12 : Contribuer à la définition de l'axe RP1+ de transit Ancenis-Bouvron

Questionner le rôle de la voiture aujourd'hui et demain



A#13 : Encourager le covoiturage et réaliser des actions pour en faciliter la pratique

A#14 : Définir et mettre en œuvre un schéma d'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques

Organiser l'aménagement du territoire



A#15 : Contributions au PLUi

La prospective financière d'Erdre et Gesvres sur la période 2016-2020, présentée au Conseil communautaire le 29 juin 2016, intègre 350 K€ de dépenses annuelles sur les investissements liés au plan d'actions du Plan Global Déplacements.

De nombreuses subventions existent sur les actions du Plan Global Déplacements, tant du côté du Département, que de l'Ademe, de l'Etat ou encore de l'Europe.

Fonctionnement

Gestion des actions par le Service Mobilités (ex Service Transport)

Un temps de travail conséquent est nécessaire dans l'accompagnement de bureaux d'études, la coordination de l'action inter communale et les actions d'animation prévues au Plan Global Déplacements.

Sur une création de poste, une Convention de trois ans est possible avec l'Ademe à hauteur de 24 K€ par an sur les frais de personnel, 15 K€ à la mise en place du poste et 20 K€ de subventions d'éléments de communication ou de sensibilisation.

Capacité du Service Technique à porter **la maîtrise d'ouvrage des opérations** :
Priorisation de cette mission pour une prise en compte dans le plan de charge du Service Technique.

Capacité des collectivités à porter les **questions foncières** :
Aujourd'hui, ni les communes, ni la Communauté de communes ne sont en capacité humaine de traiter les démarches amiables et les procédures.
Il est nécessaire de déterminer qui acquière les parcelles car il faudra identifier un bénéficiaire de l'emplacement réservé dans le PLUi.

Investissements

Plan Pluriannuel d'Investissement

Compte tenu des capacités de la Communauté de communes, deux PPI s'imposent pour atteindre l'objectif fixé à l'action 2 du Plan d'actions « Réaliser les itinéraires cyclables d'intérêt communautaire » :

- > Le premier Plan porte sur les années 2017-2021 à hauteur d'1 million d'euros, soit 200 K€ par an,
- > Il sera suivi d'un second Plan sur la période 2022-2026 dont le montant envisagé est également d'1 million d'euros.

Fonds de concours

La Communauté de communes accompagne les projets communaux en faveur des piétons et des vélos :

- > Traduction de la stratégie communautaire dans un Plan d'actions communales pour les mobilités actives comme préalable ;
- > Association de la Communauté de communes dès les études préalables aux travaux concernés ;
- > 10% du fond de concours global de 3 000 000 d'€ (sur une période de 3 ans) doivent à minima être utilisés par les communes.

Acquisitions foncières

Nécessitées par le besoin de voies cyclables sites propres sur certains axes d'intérêt communautaire.



Objectifs :

Aménager des itinéraires sécurisés et de qualité pour les vélos et les piétons
Planifier un espace public favorable à la mobilité douce

Contenu / modalités :

- Diagnostic des voiries et chemins en considérant les villages, la population, les centralités et générateurs de déplacement, les points de connexion au réseau de transport et les itinéraires cyclables d'intérêt communautaire ou départemental. Diagnostic des limitations de vitesses pratiquées. Diagnostic des opportunités et des manques, en termes de stationnement vélo ;
- Fonction des enjeux ressortis, déclinaison locale de la stratégie communautaire, définition de la Stratégie de la commune, avec ses objectifs propres ;
- Planification des itinéraires cyclables, et de leur fonction. Définition du niveau d'équipement souhaité en stationnement deux roues, notamment près des points de connexion au réseau de transport, et près des commerces et équipements. Plan piéton du bourg ;
- Réalisation d'un Plan d'Actions, avec propositions et chiffrages de solutions techniques adaptées à chaque axe (Chaussée à voie centrale banalisée, bandes, piste en site propre, bandes sur chaussée...), Propositions d'équipement en stationnements vélo, Vote d'un Plan Pluriannuel d'Investissement ;
- Le cas échéant : Propositions d'aménagements favorisant le piéton sur des cas précis, Planification d'actions de communication ;
- Proposition d'emplacements réservés au PLUi pour les sites propres.

Coût estimatif :

- Bureau d'études spécialisés en mobilité dans le cadre d'un marché intercommunal :
 - coût moyen de 15 K€ par commune
 - subvention par l'ADEME de 48 K€
 - subvention via le contrat de ruralité de l'Etat de 50 K€
- Supports pédagogiques ou actions de concertation
- Soutien méthodologique et en ingénierie de l'Ademe

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Linéaire de voirie disposant d'une limitation de vitesse à 30 km/h ou moins
- Evolution des parts modales vélo et marche sur le territoire
- Mesure de la fréquentation des axes structurants

Échéance :

1^{er} trimestre 2018

Type d'action :

Etude

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres /
Communes

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Ademe / Département / Région /
Associations / Bureaux d'études /
AURAN

Echelle de pertinence :

Commune(s)

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires /
touristes



Objectifs :

Aménager 60 km d'itinéraire entre 2017 et 2026
Favoriser la mobilité douce entre bourgs pour les déplacements du quotidien

Contenu / modalités :

- Une prise de compétence est nécessaire et pourrait être effective avant le 1er janvier 2018 ;
- Des conventions de gestion déterminent les charges relevant des modes doux, de celles qui relèvent des véhicules à moteur sur les voiries communales ;
- Les itinéraires fléchés sur la période 2017-2021 sont les suivants : Treillières – Grandchamp-des-Fontaines / Sucé-sur-Erdre – Casson – Nort-sur-Erdre / Nort-sur-Erdre – Les Touches / Treillières – Vigneux-de-Bretagne / Nort-sur-Erdre – Petit Mars (itinéraires cofinancés via la convention Territoires à énergie positive pour la croissance verte)
- Les itinéraires fléchés sur la période 2022-2026 sont les suivants : Petit Mars – Saint-Mars-du-Désert / Héric – Blain par Notre-Dame-des-Landes et Fay-de-Bretagne / Sucé-sur-Erdre – Carquefou ;
- Une étude d'itinéraire est parfois nécessaire ;
- Une Déclaration d'Utilité Publique sera nécessaire sur le volet foncier pour atteindre ces objectifs.

Coût estimatif :

Dépenses d'investissement :

- PPI #1 : 2017 - 2021 : 1 million d'euros
- PPI #2 : 2022 - 2026 : 1 million d'euros

Recettes PPI#1 :

- Tepcv (2018-2021) : 210 K€
- Leader : montant à préciser
- Département : montant variable selon le Schéma Vélo départemental

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Linéaire d'aménagements cyclables d'intérêt communautaires réalisé
- Mesure de la fréquentation des axes structurants

Échéance :
2017-2026

Type d'action :
Aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :
Erdre & Gesvres
(Commission Aménagement –
services Technique et Mobilités)

Rôle du porteur :
Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :
Communes / Département /
Région / Cerema

Echelle de pertinence :
Erdre & Gesvres

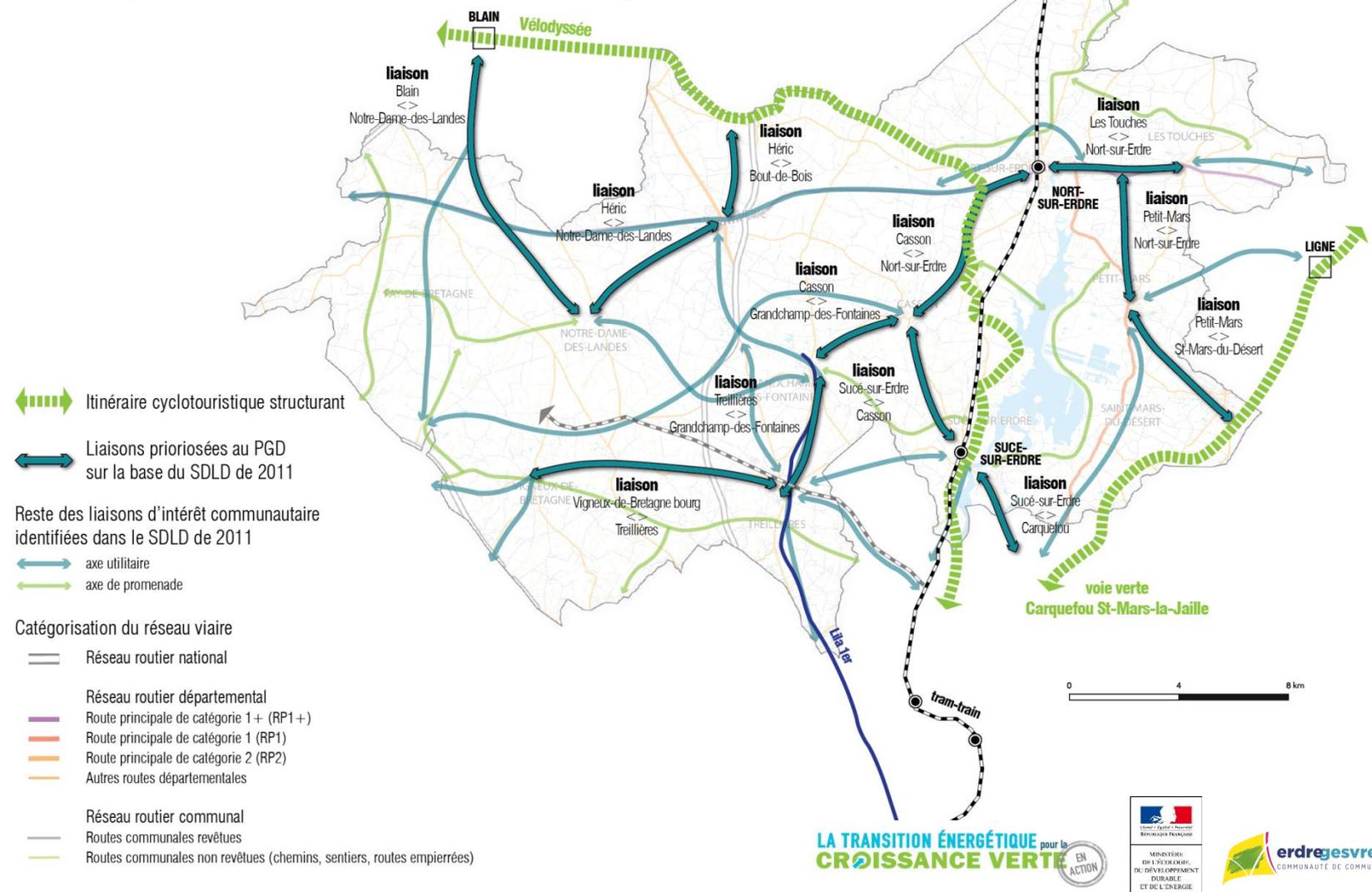
Cible(s) prioritaire(s) :
Habitants / actifs / scolaires /
touristes



Schéma «cible» des itinéraires cyclables communautaires (horizon 2030)

Plan Global Déplacements d'Erdre et Gesvres

Juillet 2016 (sur la base du Schéma Directeur des Liaisons Douces de 2011)





Objectifs :

Structurer une politique "vélo" à l'échelle de la communauté de communes et donner de la visibilité à l'action Vélo par une communication aisée et fédératrice
Encadrer le soutien communautaire aux communes sur le développement du vélo

Contenu / modalités :

Le contenu du Plan Vélo est à déterminer collectivement. Un groupe de travail réunissant des élus et des services des communes et de l'intercommunalité pourra voir le jour pour travailler cette question. Voici quelques exemples :

- **Location de Vélos à assistance électrique avec option d'achat :**
 Il s'agit de proposer une location avec option d'achat. La collectivité pourrait acheter une flotte de vélos à assistance électrique prévoir des temps de maintenance une à deux fois par an ou chez un professionnel local, réaliser une charte de l'utilisateur et un règlement de service (qui, quoi, comment, combien)... ;
- Développement de la **pratique touristique du vélo** sur le territoire en s'appuyant notamment sur la Vélodyssée pour valoriser le territoire et les acteurs économiques ;
 - accompagner les professionnels à la labellisation Accueil vélo,
 - flécher et aménager des itinéraires vers les professionnels du territoire,
 - aménager des points de repos pour les cyclotouristes sur le territoire, soit sur la Vélodyssée, soit autour comme but de promenade ou boucle ;
- **Communication** autour de l'intérêt du vélo, vers le grand public, mais aussi vers des cibles particulières de la communication sur la mobilité (entreprise, école...), apports théoriques et veille nationale ;
- **Accompagnement financier des communes** sur les questions de mobilité active :
 - co-financement d'investissements ou équipements (stationnements vélos, abris vélos, point de gonflage, aire touristique, aménagements, radars pédagogiques...) favorables à la pratique du vélo,
 - conseil de projet et ingénierie, coordination interne de la politique vélo (foncier, financeurs) à l'interface des projets communaux ;
- **Coordination avec la politique foncière** du territoire, gestion des emplacements réservés PLUi, portage des études liées à la mise en œuvre de voies cyclables en site propre, conduite des enquêtes publiques et acquisitions foncières, coordination des études environnementales en lien avec le service technique.

Coût estimatif :

- Temps investi dans la réalisation du plan vélo

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisation d'un Plan de communication,
- Nombre et montants de subventions attribuées
- Evolution de la part modale du vélo sur le territoire

Échéance :

2017-2021

Type d'action :

Aménagements / subventions / communication

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres
 (Commission Aménagement – services Finances et Mobilités)

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Ademe /
 Département / Région / Pays
 touristique / Associations

Echelle de pertinence :

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires /
 touristes



Objectifs :

Développer l'usage des transport collectifs
Développer l'avantage compétitif du transport en commun sur les modes de transport motorisés individuels et promouvoir une simplification des titres de transport

Contenu / modalités :

La Communauté de communes d'Erdre & Gesvres n'a qu'une compétence limitée en transport en commun (Transport scolaire ; Transport à la demande).

Toutefois, sur le réseau de lignes régulières, les élus porteront les principes suivants :

- Promouvoir les échanges et rencontres entre les Autorités Organisatrices et entre les Autorités Organisatrices et les territoires ;
- Promouvoir une simplification et une uniformisation des titres de transport ;
- Promouvoir des liaisons directes tout en assurant la desserte de chaque centre-bourg ;
- Promouvoir une offre de type Lila Premier sur les lignes 10 et 60 ;
- Promouvoir une liaison efficace entre Blain, Fay-de-Bretagne et Saint-Herblain ;
- Promouvoir les accès différenciés en entrée de Nantes Métropole, notamment sur la RN 137, la RN 165, l'A811 et la Prairie de Mauves ;
- Promouvoir les améliorations de cadencement en heures de pointe sur les lignes 20, 71, 48 ;
- Promouvoir une liaison en transport en commun efficace en rocade de la Métropole, de Babinière à la Gare de Basse-Indre ;
- Améliorer les équipements et l'inter modalité des points de connexion (cf. fiche action #5).

Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Comparaison du réseau 2016 avec le réseau 2030
- Evolution de la part modale des transports collectifs sur le territoire et du nombre de voyages réalisés
- Evolution de la part du motif « travail » des usagers des transports collectifs

Échéance :

2030

Type d'action :

Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres
(Vice Présidents en charge des Mobilités)

Rôle du porteur :

Revendicateur

Partenaire(s) potentiel(s) :

Etat / Région / Nantes Métropole /
Pôle métropolitain / EPCI voisins

Echelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires



Objectifs :

Organiser les points de connexion entre les différents modes de transport

Recenser et hiérarchiser les points de connexion

Equiper les points de connexion en lien avec les gestionnaires de voirie et Autorités de transport

Contenu / modalités :

- Cartographier les points de connexion TC-Vélo-Covoiturage ;
- Hiérarchiser les points de connexion avec des critères objectifs :
 - simple,
 - structurant,
 - gare, Pôle d'Echange Multimodal ;
- Etablir une stratégie d'équipement différenciée des points (abri vélo, préau vélo, service vélo, point stop, stationnement VL, aménagement aire d'attente, commerces, recharge véhicule électrique ?, wifi ?...);
- Echanger avec les autorités organisatrices sur les dessertes en transport collectifs des points de connexion extérieurs.

Coût estimatif :

- Stratégie et cartographie réalisées en interne et en concertation avec les communes dans le cadre des PACMA
- Acquisitions d'équipements et aménagements de voirie selon les capacités financières et la maîtrise d'ouvrage
- Recettes :
 - subventions sur les bornes de recharge de véhicule électrique
 - subventions départementales ou régionales

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisation du diagnostic et de la stratégie d'équipement
- Nombre de places de stationnement vélo sur le territoire
- Nombre de places de stationnement VL supprimées

Échéance :

2021

Type d'action :

Etude / aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département / Région / Partenaires privés

Echelle de pertinence :

Commune(s)

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / touristes



Objectifs :

Porter et animer des actions d'Erdre et Gesvres en matière de transport et mobilité grâce à la création d'un poste de chargé de mission à temps plein (basé au siège)

Contenu / modalités :

- La mission de Conseil sera chargée des Plans de déplacements d'établissement scolaire, des plans de déplacement de parcs d'activités, de l'animation du Plan Vélo et de différentes actions sur la promotion de la mobilité durable visant l'atteinte des objectifs Mobilités du PCAET et du Plan Global de Déplacement ;
- Le CeM devra informer et inciter les entrepreneurs, les élus et chefs d'établissements à entrer dans la démarche ; Il devra fédérer et accompagner en vue de faire émerger des solutions opérationnelles, qu'il conduira ;
- Le CeM sera chargé du suivi des actions communales issues des « plans d'actions communales pour les mobilités actives » ;
- Le CeM sera chargé de l'évaluation des actions qu'il aura à mener (en réalisant le cas échéant des enquêtes qualitatives), dans le cadre d'un observatoire « mobilité du territoire ».

Coût estimatif :

- Poste de Conseiller en Mobilité chargé : entre 30 et 35K€ annuels
- Recettes : l'Ademe subventionne ce type de poste par convention de trois ans ainsi :
 - aide aux frais de mise en place du poste : jusqu'à 15K€
 - aide aux dépenses internes de personnel : forfait annuel de 24K€ par équivalent temps plein travaillé
 - aide aux dépenses externes (communication et sensibilisation) : Jusqu'à 70% des coûts éligibles, plafond annuel de 20K€ d'aide

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Respect des objectifs et échéances des actions du Plan Global de Déplacement
- Premier bilan à réaliser en 2020-2021

Échéance :

Septembre 2017

Type d'action :

Animation / étude / veille technique / subventions / suivi / aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Ademe / Etat / Département / Région / Associations / Partenaires privés

Echelle de pertinence :

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / touristes



Objectifs :

Contribuer à la bonne connaissance des habitants du territoire des différentes offres de transport

Contenu / modalités :

- Diagnostic de la manière actuelle de communiquer sur l'ensemble des offres avec les élus et techniciens en charge de la communication dans les communes ;
- Diagnostic des offres en lien avec les Autorités Organisatrices, les collectivités et associations porteuses ;
- Le Groupe Métier Communication doit être associé à la rédaction, la mise à jour et la communication du support ;
- Une version détaillée doit être à disposition des agents d'accueil des lieux recevant du public (accueils, CCAS, Maisons de l'emploi, etc.);
- Au-delà, la meilleure façon de faire vivre le Plan Global de Déplacement à l'avenir dans les documents de communication communaux doit être questionnée.

Coût estimatif :

- Frais d'impression et de distribution, le cas échéant : entre 4 et 10 K€
- Temps investi dans la préparation, la mise en forme, les mises en ligne et les mises à jour

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Production du guide
- Validité du guide en 2021

Échéance :

2019

Type d'action :

Production et mise à jour

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département / Région / Nantes Métropole / Associations

Echelle de pertinence :

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / agents d'accueil



Objectifs :

Accompagner la communauté éducative vers une modification des comportements sur les trajets des scolaires

Contenu / modalités :

- Le Plan de Déplacements d'Etablissement scolaire vise à faire modifier durablement les modes de transport utilisés par les élèves pour se rendre à l'école en les manœuvrant à l'échelle de l'école, de la classe et de la famille :
 - appel à manifestation d'intérêt auprès des collèges et des écoles du territoire ;
 - création d'un Comité de Pilotage dans chaque établissement rassemblant élèves, parents, enseignants, direction, commune, (Département) ;
 - diagnostic des pratiques des élèves par voie d'enquête interne ;
 - quels sont les freins, quelles sont les solutions ? ;
 - travail à un plan d'actions ; dans la classe, dans l'école, dans la rue ;
 - mise en œuvre des actions ;
 - évaluation des pratiques des élèves.

Coût estimatif :

- Temps investi dans la préparation, les réunions, l'accompagnement du plan d'actions
- Supports événementiels, de communication potentiellement subventionnés par l'Ademe

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Nombre d'établissements engagés dans la démarche
- Taux d'achèvement des actions à l'année « n+2 »
- La part modale des modes actifs des élèves et enseignants des établissements scolaires engagés dans la démarche

Échéance :

2017-2021

Type d'action :

Etude / animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres
(Comité de Suivi Transport)

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département /
Région / Académie de Nantes /
Etablissements scolaires /
Parents d'élèves / Associations /
Prévention routière / Gendarmerie

Echelle de pertinence :

Commune(s)

Cible(s) prioritaire(s) :

Scolaires / Familles



Objectifs :

Travailler à de futurs comportements vertueux des habitants
Constituer des outils pédagogiques pour un cursus scolaire complet sur les questions de mobilité

Contenu / modalités :

- Cerner le contenu pédagogique avec l'Académie de Nantes et les Services de Conseil en énergie et en accessibilité pour en cerner l'étendue et les cycles cibles ;
- Appel d'offres vers le monde associatif ou travail interne :
 - en vue d'établir le cadre d'interventions en classe,
 - en vue de réaliser les interventions en classe ;
- Appel à manifestation d'intérêt auprès des enseignants et directions de collèges et écoles du territoire pour des sites pilotes.

Coût estimatif :

- Temps investi dans les réunions, la préparation du contenu pédagogique, les créations de supports, les animations de démarches intercommunales ou interclasses (challenges)
- Supports pédagogiques
- Cadeaux aux classes ou aux élèves les plus vertueux

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Evolution du nombre de classes engagées dans la démarche chaque année

Cursus Education à la Mobilité Durable

Histoire des transports
 Effet de serre et dérèglement climatique
 Santé et mobilité
 Questions énergétiques

Handicap et accessibilité
 Choix du mode de déplacement
 La Sécurité Routière du cycliste et du piéton
 Train, tram, bus : comment on fait ?

Ma ville et le transport en commun
 Mon Chemin de l'école
 La sécurité devant mon école

Échéance :

Septembre 2018

Type d'action :

Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres
 (Comité de Suivi Transport)

Rôle du porteur :

Animateur

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département /
 Région / Académie de Nantes /
 Etablissements scolaires /
 Ecopôle / Prévention routière

Echelle de pertinence :

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :

Scolaires



Objectifs :

Réaliser des Plans de Déplacements Inter-Entreprises et mobiliser les employeurs des parcs d'activités en vue de modifier les parts modales des trajets domicile-travail

Contenu / modalités :

- D'ici 2018 : travailler sur le risque Trajet Travail et les démarches RSE pour mobiliser les employeurs intéressés, puis définir avec eux la méthode et les incitations à la mobilité durable à mettre en œuvre, rédiger une charte d'engagements ;
- Avant Juin 2020 : mise en œuvre de la démarche sur le parc d'activités de Ragon en tant que site pilote ;
- Mise en œuvre de la démarche sur les parcs d'activités Erette – Grand'Haie et Billiais – Deniaud / 4 Nations.

Coût estimatif :

- Temps investi dans les réunions, la préparation du contenu, les créations de supports, les animations de démarches collégiales (challenges, speed datings...)
- Bureau d'étude AMO
- Supports, y compris numériques
- Cadeaux aux employés ou entreprises les plus vertueuses
- Eventuels investissements (vélos, véhicules partagés, recharge électrique, etc.)

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisations de travaux d'aménagements de voirie dans et autour des parcs d'activités engagés dans la démarche
- Evolution du réseau de transport en commun dans les parcs d'activités
- Evolution des parts modales des déplacements domicile-travail des parcs d'activités engagés dans la démarche
- Nombre de correspondants PDIE dans les entreprises

Échéance :

2018-2020

Type d'action :

Etude / animation / aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres
(Vice-Présidents en charge du Développement économique et des Mobilités)

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Chefs d'entreprise / Clubs d'entreprises / CARSAT / CCI / Commune(s) / Département / Région / Bureaux d'études

Echelle de pertinence :

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :

Actifs



Objectifs :

Réaliser un Plan de Déplacements d'Administration (obligation réglementaire) en vue d'enclencher une dynamique visant à modifier les parts modales des trajets domicile-travail

Contenu / modalités :

- Définition de la méthode et des incitatifs mobilisables ;
- Structurer la démarche autour d'agents volontaires et des partenaires dans un comité de pilotage ;
- Fixer des objectifs et dresser un plan d'actions ;
- Organiser des actions de sensibilisation et d'animation du dispositif ;
- Faire le bilan aux années « n+1 » et « n+2 ».

Coût estimatif :

- Temps investi dans les réunions, la préparation du contenu, les créations de supports, les animations ;
- Cadeaux aux employés les plus vertueux
- Eventuels investissements (vélos, stationnement vélos, panneaux covoiturage, véhicules électriques, borne de recharge électrique, etc.)

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisation d'aménagements en faveur des modes actifs
- Evolution des parts modales des déplacements domicile-travail de la Communauté de communes

Échéance :

2017-2018

Type d'action :

Etude / animation / aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Département / Région / Bureaux d'études

Echelle de pertinence :

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :

Actifs



Objectifs :

Porter la vision du territoire dans les discussions sur l'axe départemental RP1+ auprès des gestionnaires

Contenu / modalités :

- Promouvoir un passage de l'axe RP1+ avec contournements au plus près des bourgs d'Héric et Fay-de-Bretagne en vue de limiter le trafic de transit actuellement constaté (cf. étude de faisabilité et d'opportunité RN137-RN171 menée conjointement par la DREAL et le Département) ;
- Promouvoir la réalisation des déviations de Nort-sur-Erdre et de Les Touches pour apaiser l'ambiance routière des centre-bourgs ;
- Promouvoir les aménagements en faveur du deux roues sur les axes structurants neufs.

Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges
- Fonds de concours potentiels sur les aménagements de voiries communales favorisant la pratique des modes actifs

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisation des études, des travaux

Échéance :

2030

Type d'action :

Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres / Communes concernées

Rôle du porteur :

Revendicateur

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département / Etat

Echelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / touristes



Objectifs :

Favoriser la mise en relation des conducteurs seuls et des passagers

Contenu / modalités :

- S'inscrire dans les démarches de développement du covoiturage de la Région, du Département, du Pôle Métropolitain et de Nantes Métropole ;
- Définir les types de déplacements en voiture solo cibles du covoiturage quotidien ;
- Participer à la conception et à la mise en place des outils de mise en relation des passagers et conducteurs en lien avec l'Autorité de gestion :
 - des outils numériques, et / ou des outils physiques (exemple d'ECOV : borne connectée de covoiturage avec panneaux à message variable indiquant la destination souhaitée par l'utilisateur sur le principe de l'auto-stop) ;
- Promouvoir autant que faire se peut des outils numériques existants et des incitatifs.

Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges, et investissement le cas échéant

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Participation à la réalisation d'un diagnostic des pratiques et de la stratégie

Échéance :

2017-2021

Type d'action :

Étude / animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres
(Commission Aménagement – services Finances et Mobilités)

Rôle du porteur :

Animateur

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département /
Partenaires privés ?

Echelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs



Objectifs :

- Définir les sites les plus propices à l'installation de bornes de recharge de véhicule électrique en fonction des cibles d'usagers
- Mettre en œuvre le programme d'implantation pour les lieux prioritaires

Contenu / modalités :

- Définir les besoins potentiels des usagers à satisfaire (bornes simple, rapide, très rapides) ;
- Travail sur la complémentarité de l'offre du SYDELA : déterminer avec chaque Maire les emplacements à privilégier en fonction des cibles d'usagers et du programme du SYDELA ;
- Installer des bornes de recharge pour véhicules électriques sur le parking de la Communauté de communes.

Coût estimatif :

- Investissement en borne et coût d'implantation et de raccordement
- Subvention TEPCV de 113 K€ sur une base de 150 K€ de dépenses éligibles

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques implantées
- Taux d'utilisation et de rotation des bornes de recharge implantées

Échéance :

2017 - 2020

Type d'action :

Etude / Aménagement

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres (Commission Aménagement)

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / SYDELA

Echelle de pertinence :

Commune(s)

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / touristes

**Objectifs :**

Apporter une contribution stratégique aux élus en charge du PLUi sur les aspects de planification de la mobilité
Apporter des éléments permettant aux bureaux d'études en charge du PLUi d'approfondir les questions de mobilité

Contenu / modalités :

- Traduction des enjeux du PGD dans les orientations du PLUi (donner envie d'aller à pied et à vélo, accompagner le développement des transports collectifs, changer notre culture de la mobilité) dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur les déplacements ;
- Inscription au PLUi d'une nomenclature commune de hiérarchisation du réseau routier* (en et hors agglomération) en vue de proposer une stratégie de modération des vitesses cohérente sur le territoire ;
- Inscription au PLUi de la mise en place d'études préalables synthétiques sur les questions de mobilité à réaliser par les aménageurs pour toute nouvelle opération (avec une taille critique : nombre de lots ou de m²), dans le but notamment de mieux intégrer les problématiques de déplacement dans les aménagements ;
- Encadrement des pratiques de stationnement voiture et vélo des constructions nouvelles dans le règlement du PLUi (collectifs, individuel, équipements publics, commerces) ;
- Réservation d'emplacements réservés pour le vélo ou les piétons dans les plans de zonage du PLUi.

Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Participation à la définition du PADD, du règlement général, des plans de zonage et des OAP

Échéance :

2017-2018

Type d'action :

Etude

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Personnes publiques associées

Echelle de pertinence :

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / touristes

*cf. page 19 de la stratégie



Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise
2, Cours du Champ de Mars - BP 60827
44008 NANTES Cedex 1
Tél : 02 40 84 14 18
Site internet : www.auran.org