



**Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du PAYS DE RETZ**

# L'OBSERVATOIRE

## Mobilités et Déplacements

avril 2017



## L'ÉDITO du Président : l'actualité du Pays de Retz

**Fusion d'EPCI :** Le Pays de Retz est passé au 1<sup>er</sup> janvier 2017 de 6 à 4 intercommunalités. 2 fusions d'intercommunalités ont donné naissance à :

- **C.A. Pornic Agglo Pays de Retz** (fusion de C.C. Cœur Pays de Retz et C.C. de Pornic)
- **C.C. Sud Retz Atlantique** (fusion de C.C. de la Région de Machecoul et C.C. de la Loire-Atlantique Méridionale)

En 2016, le syndicat mixte du SCoT est devenu **pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)** du Pays de Retz. Cette évolution favorise une coopération encore plus lisible entre les communes et EPCI qui le composent. L'élaboration d'un projet de territoire 2017-2020, adopté en décembre 2016, associant l'ensemble des acteurs du Pays de Retz, a été l'occasion de réfléchir à une vision globale et partagée de l'aménagement et du développement de notre territoire.

En 2017, le PETR poursuivra le développement d'actions en partenariat avec les intercommunalités membres. Il poursuivra ses réflexions relatives à :

- la mobilité : élaboration et mise en œuvre du schéma directeur modes doux ;
- la transition énergétique : préfiguration d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) ; étude sur les impacts paysagers du changement climatique ; étude de gisement bois-énergie... ;
- le développement économique : mise en œuvre du plan d'actions de stratégie économique adopté en 2016 ;
- la construction d'une vision stratégique sur la mer et le littoral : préfiguration d'un volet mer du SCoT.

La mutualisation de ces actions à l'échelle du Pays de Retz constitue une réelle plus-value pour nos EPCI, le PETR constituant le cadre d'une réflexion stratégique cohérente à l'échelle du Pays de Retz.

**Yannick HAURY**, Président du PETR du Pays de Retz

## Les CHIFFRES CLÉS

- ▶ **38** communes
- ▶ **4** intercommunalités
- ▶ **138 470** hectares (91% naturels et agricoles)
- ▶ **150 500** habitants en 2014 (+1,5%/an depuis 2009)
- ▶ **44 115** emplois en 2013 (+1,0%/an depuis 2008) pour 61 743 actifs occupés.

- ▶ **547 000** déplacements quotidiens par les habitants du Pays de Retz (EDGT2015)

### Depuis l'approbation du SCoT en juin 2013 :

- 20 PLU ont été mis en compatibilité avec le SCoT,
- 15 sont en cours d'élaboration ou de révision,
- 6 doivent encore être analysés.

# Qu'est-ce que l'Observatoire du Pays de Retz ?

Le code de l'urbanisme dispose que les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) doivent faire l'objet d'une **analyse de leurs résultats** au plus tard 6 ans après leur approbation. Le SCoT du Pays de Retz ayant été approuvé en 2013, le PETR devra ainsi en conduire l'évaluation avant le 28 juin 2019.

Lors de l'élaboration du SCoT, les élus avaient souhaité anticiper cette échéance et mettre en place un dispositif pérenne et régulier de suivi des dynamiques du territoire et des résultats des objectifs qu'ils se sont fixés au travers d'un **Observatoire**. Sa vocation est de suivre la mise en œuvre des orientations du SCoT, de permettre le partage d'expériences et de préparer une éventuelle adaptation des objectifs et orientations du SCoT aux dynamiques constatées sur le territoire.

Chaque année, avec l'assistance de l'Auran, seront ainsi publiés les **chiffres clés d'évolution des grandes dynamiques du territoire**. En 2015, le cahier « Espaces et Foncier » a été publié. L'année 2016 a été consacrée à la thématique « **Mobilités et Déplacements** ». Est envisagée d'ici 2019 la publication de cahiers thématiques « Environnement - Énergie », « Habitat », « Économie- Emplois ».

L'Observatoire est complémentaire de la publication d'autres études ou réflexions conduites au cours de l'année. Ainsi en 2016 l'étude de stratégie économique a été finalisée et sa mise en œuvre se poursuit.

## Rappel des objectifs et orientations inscrits dans le SCoT en matière de mobilité

### Définir une stratégie de mobilité durable



### Actions menées en 2016 par le PETR :

- Engagement du schéma directeur modes doux en octobre 2016 (cf. page suivante) avec l'assistance de l'Auran.
- Animation d'un groupe de travail sur les « nouvelles mobilités » avec le Conseil départemental de Loire-Atlantique.

### Ce qui a été réalisé ou est en cours de réalisation en matière de mobilité depuis l'approbation du SCoT

- **Travaux et projets routiers** : Doublement de la déviation de Port-Saint-Père sur la RD751 entre Nantes et Pornic, contournement de Machecoul, mise à 2X2 voies de la RD178 entre l'A83 et Tournebride, aménagement de l'échangeur de Viats, contournement de Vue, et lancement d'une étude sur le franchissement de la Loire en aval de Nantes.

- **Aires de covoiturage** : 26 au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 8 de plus qu'au moment de l'approbation du SCoT, situées à Saint-Brevin-les-Pins (2), Frossay, La Plaine-sur-Mer, Villeneuve-en-Retz (2), Saint-Mars-de-Coutais, La Chevrolière (Tournebride).
- **Vélodyssée** : Loire à Vélo/Vélodyssée mise en service en décembre 2015, 2<sup>ème</sup> tranche de la liaison Corsept-Mindin prévue en 2017 ; repositionnement entre Saint-Michel-Chef-Chef et Pornic de l'itinéraire Vélodyssée/Vélocéan à l'étude en 2017. Concernant la liaison Agglomération Nantaise/Pays de Retz : mise en service en 2016 de la section Machecoul-Saint-Même/Villeneuve-en-Retz. La section entre Machecoul-Saint-Même et Saint-Léger-les-Vignes sera réalisée en 2017.
- **Schéma directeur modes doux** : Un schéma modes doux sur les 4 intercommunalités du Pays de Retz est lancé fin 2016 ainsi que sur 5 communes pilotes (Chaumes-en-Retz, Pornic, Saint-Brevin-les-Pins, Saint-Mars-de-Coutais et Saint-Philbert-de-Grand Lieu). L'utilisation de l'ancienne voie de chemin de fer Paimbœuf/Saint-Hilaire-de-Chaléons en itinéraire cyclable sera étudiée dans ce cadre. D'autres schémas communaux pourront être engagés fin 2017. À noter : la commune de La Marne s'est dotée d'un schéma directeur modes doux en 2014.
- **Zones « apaisées »** : Dans le cadre du schéma modes doux, un plan stratégique de déplacements sera élaboré pour l'ensemble des communes. Les zones « 20 » ou « 30 » y seront intégrées.

## L'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) Outil pour l'Observation des dynamiques de déplacements

### MÉTHODOLOGIE D'UNE EDGT



### L'Enquête Déplacements Grand Territoire - Loire-Atlantique 2015

Une Enquête Déplacements permet d'apporter une connaissance importante sur la mobilité d'un territoire, et peut être mobilisée pour évaluer et élaborer les politiques publiques en matière de transports. L'EDGT (Enquête Déplacements Grand Territoire), réalisée à l'échelle de la Loire-Atlantique entre septembre 2014 et mars 2015, a ainsi permis d'interroger près de 21 000 personnes âgées de plus de 5 ans sur leurs pratiques quotidiennes de mobilité (déplacements réalisés entre le lundi et le vendredi, hors vacances scolaires). Cette enquête a été menée conjointement par le CD44, Nantes Métropole, la Carene et Cap Atlantique, avec le soutien financier de l'État, du Cerema et de l'Ademe, et le soutien technique de l'Auran et de l'Adrn.

À l'échelle du Pays de Retz, **4 000 personnes** ont été interrogées.\*

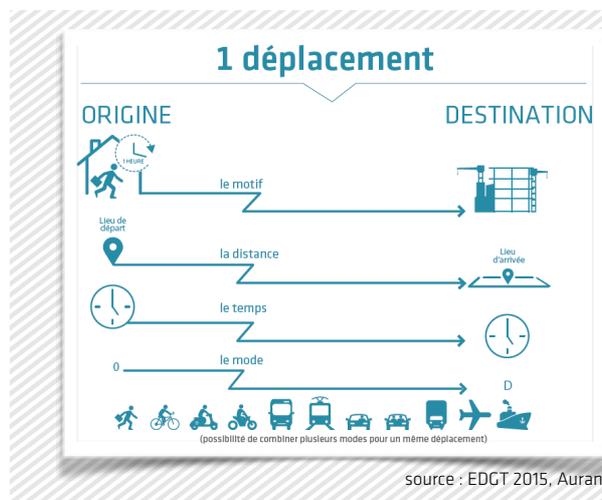
### Qu'est ce qu'un déplacement ?

Un **déplacement** se caractérise par un **motif**. À chaque fois que l'on change de motif (travail, boulangerie...), on génère un nouveau déplacement.

Un déplacement utilise un **mode**. Il est qualifié d'**intermodal** si plusieurs modes sont utilisés (chaque partie d'un déplacement intermodal est appelé **trajet**).

Une **chaîne de déplacements** caractérise la succession de motifs de déplacements d'une personne au cours d'une journée : par exemple, domicile-travail-achats-domicile.

La **mobilité** est le nombre de déplacements réalisés par une personne au cours d'une journée.



\* L'enquête a été réalisée avant les fusions de communes et intercommunalités du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et 1<sup>er</sup> janvier 2017, mais pour des raisons statistiques, les résultats de l'EDGT sont néanmoins agrégés pour les anciennes CC de la Région de Machecoul (CCRM) et de la Loire-Atlantique Méridionale (CCLAM) nouvellement CC Sud Retz Atlantique. Les anciennes intercommunalités CC de Pornic et CC Cœur Pays de Retz sont assemblées et renommées si besoin respectivement Ouest et Est de la nouvelle CA Pornic Agglo Pays de Retz.

## 6 QUESTIONS INTERROGENT LES PRATIQUES DE MOBILITÉ :

- ▶ **1 : Combien** de déplacements sur le territoire ? La **Mobilité** des habitants
- ▶ **2 : Comment** se déplace-t-on ? Les **Modes** de déplacements
- ▶ **3 : Où** vont les habitants ? Les **Flux** de déplacements
- ▶ **4 : Pourquoi** ces déplacements ? Les **Motifs** de déplacements
- ▶ **5 : Quelles échelles** de déplacements ? Les **Temps** et les **Distances**
- ▶ **6 : Les principaux enseignements**

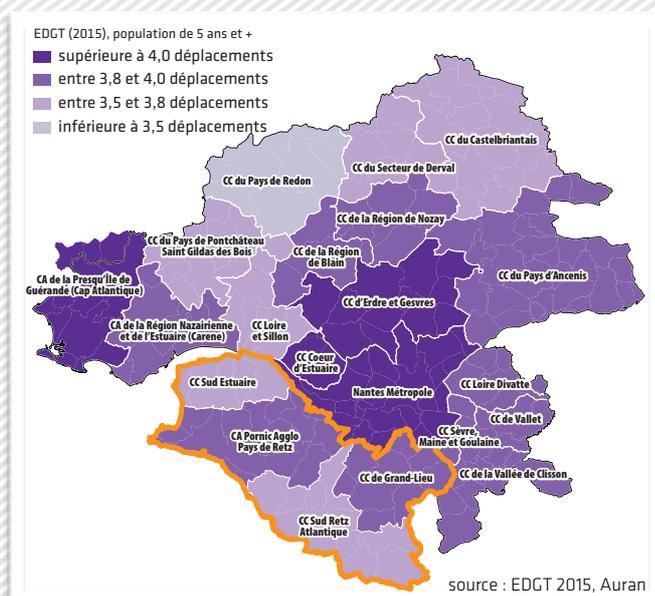
## 1 / COMBIEN DE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE ? LA MOBILITÉ DES HABITANTS

### Une mobilité comparable aux autres territoires

Un habitant du Pays de Retz réalise **en moyenne 3,8 déplacements par jour** : au total, ce sont **547 000 déplacements** qui sont effectués quotidiennement par l'ensemble des habitants du Pays de Retz. 9% des habitants (de 5 ans et plus) ne se sont pas déplacés la veille de l'enquête.

La mobilité individuelle a augmenté depuis les années 2000 sur le Pays de Retz, et s'inscrit dans la moyenne départementale. Si de légères variations peuvent être observées entre les intercommunalités, celles-ci sont peu significatives. Au contraire, les évolutions de la mobilité individuelle montrent un rapprochement des valeurs relevées en milieu périurbain et rural par rapport à celles en milieu urbain, qui étaient jusque-là bien supérieures. La diffusion des modes de vie et le dynamisme démographique expliquent pour partie cette tendance.

### Mobilité par EPCI



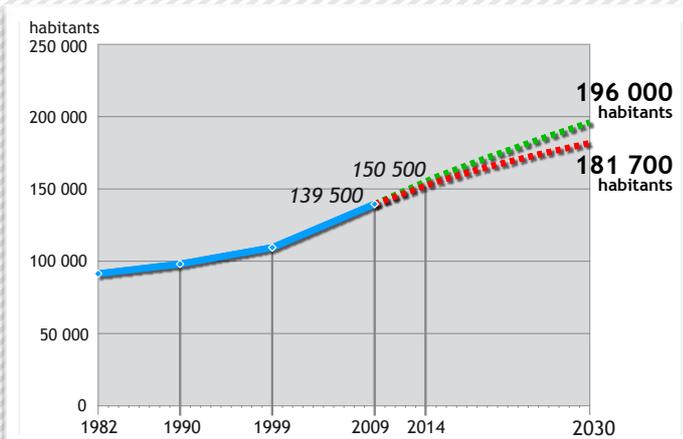
### Volumes total déplacements et nombre de déplacements moyen par habitant, détail par EPCI

CA Pornic Agglo Pays de Retz	208 526	3,8
CC de Grand Lieu	139 575	4,0
CC Sud Estuaire	103 810	3,8
CC Sud Retz Atlantique	95 119	3,6

source : EDGT 2015, Aurant

## Un territoire dynamique, des volumes de déplacements en augmentation

Projection de la population à l'horizon 2030



source : Insee, Auran

Selon les projections réalisées dans le cadre du SCoT et confirmées depuis par les recensements de la population, le territoire pourrait atteindre près de 200 000 habitants à l'horizon 2030.

La dynamique démographique du Pays de Retz, conjuguée à une mobilité individuelle en légère augmentation, entraînera une hausse inévitable du volume de déplacements réalisés d'ici à l'horizon 2030. Sur les 20 dernières années, il n'y a pas eu de forte variation de la mobilité individuelle : **c'est bien le dynamisme démographique qui entraîne la hausse des déplacements.**

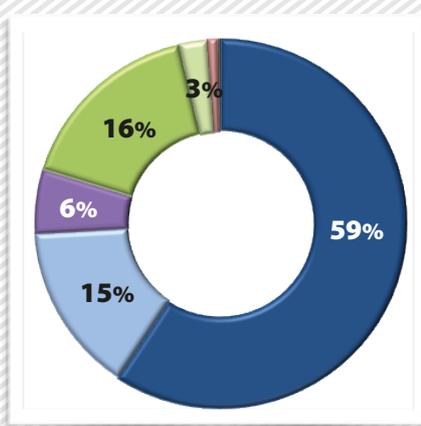
Les projections de population permettent d'envisager de **31 200 à 45 500 habitants supplémentaires d'ici à 2030**, cela se traduirait alors, sous réserve que la mobilité individuelle reste stable, par **100 000 à 150 000 déplacements supplémentaires réalisés quotidiennement** par rapport au volume comptabilisé en 2015.

## 2 / COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ? LES MODES DE DÉPLACEMENTS

### Un usage prédominant de la voiture individuelle

Les pratiques modales sont ici encore comparables à ce qui peut être constaté sur le reste du département, à savoir une utilisation majoritaire de la voiture (en tant que conducteur) dans les déplacements quotidiens. Si l'on prend en compte également les déplacements réalisés en tant que passager (accompagnement, covoiturage...), **les trois-quarts des déplacements ont recours à l'automobile.** L'utilisation des transports collectifs est plutôt faible (6%), tandis que le vélo n'est utilisé que dans 3% des déplacements. Les variations légères observées selon les intercommunalités peuvent résulter notamment des caractéristiques urbaines de chaque territoire, plus ou moins denses et/ou polarisés.

Parts modales des **547 000** déplacements des habitants du Pays de Retz

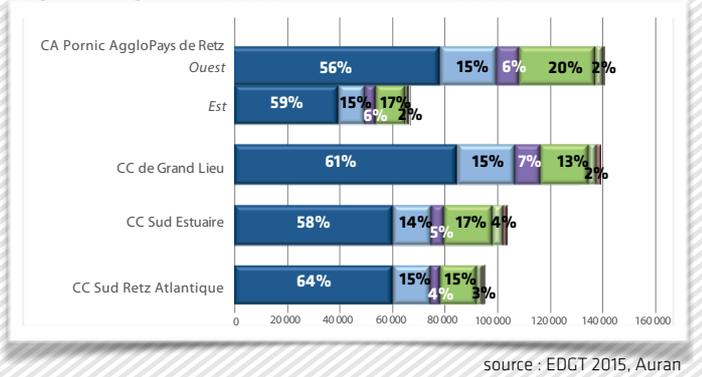


Voiture conducteur	<b>324 300</b> déplacements
Voiture passager	<b>81 100</b> déplacements
Transports collectifs	<b>31 100</b> déplacements
Marche à pied	<b>90 400</b> déplacements
Vélo	<b>13 800</b> déplacements
Deux-roues motorisés	<b>5 100</b> déplacements
Autres	<b>1 200</b> déplacements

source : EDGT 2015, Auran

## Une augmentation à prévoir des déplacements motorisés

### Répartition par EPCI

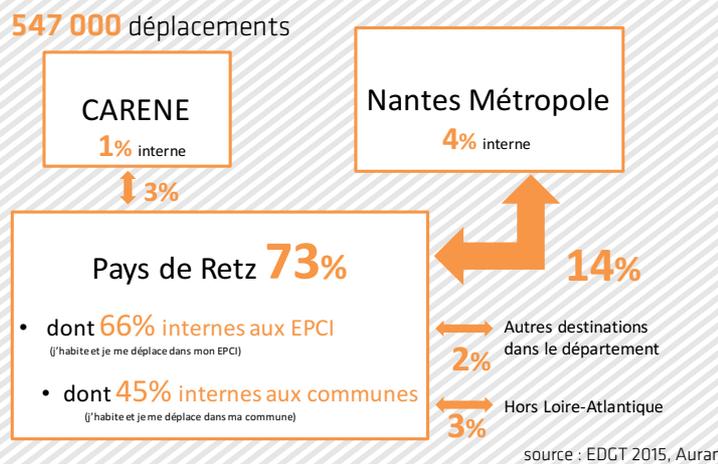


En 2015, chaque ménage du Pays de Retz possède **en moyenne 1,6 voitures** (dans les ordres de grandeur constatés en Loire-Atlantique, hors Nantes Métropole et Carene), soit un parc total de plus de 100 000 véhicules. Plus de la moitié des ménages possèdent au moins deux véhicules.

L'augmentation de la population, sans modification des pratiques modales, revient à considérer qu'**en 2030 il y aurait entre 60 000 et 90 000 déplacements supplémentaires quotidiens** réalisés en voiture, soit une augmentation de 20 à 30% des volumes actuels.

Pour **maintenir les volumes de déplacements** à leur niveau actuel (soit 324 300 déplacements quotidiens en voiture conducteur), il serait nécessaire d'envisager une part modale en 2030 comprise entre 47 et 50%, **soit une baisse de l'ordre de 10 points**. De plus, l'augmentation conjointe des déplacements et du parc automobile, sans modification des pratiques, impliquerait davantage de trafic et de besoins en stationnement.

## 3/ OÙ VONT LES HABITANTS ? LES FLUX DE DÉPLACEMENTS



### Des déplacements principalement réalisés à l'échelle de l'intercommunalité

Sur les 547 000 déplacements quotidiens des habitants du Pays de Retz, :

- **73% se font exclusivement à l'intérieur du Pays de Retz,**
- 66% à l'intérieur de son intercommunalité,
- 45% à l'intérieur de sa commune de résidence.

### Où se déplace-t-on quand on reste dans le Pays de Retz ? (73% du total des déplacements)

ORIGINE		DESTINATION					TOTAL en volume (73% des déplacements)
		CA Pornic Agglo Pays de Retz		CC de Grand Lieu	CC Sud Estuaire	CC Sud Retz Atlantique	
		Ouest	Est				
CA Pornic Agglo Pays de Retz	Ouest	92 %	2 %	0 %	5 %	1 %	118 000
	Est	6 %	88 %	2 %	1 %	3 %	45 000
CC de Grand Lieu		1 %	1 %	95 %	0 %	3 %	84 800
CC Sud Estuaire		6 %	1 %	0 %	93 %	0 %	78 500
CC Sud Retz Atlantique		2 %	2 %	5 %	0 %	91 %	70 900

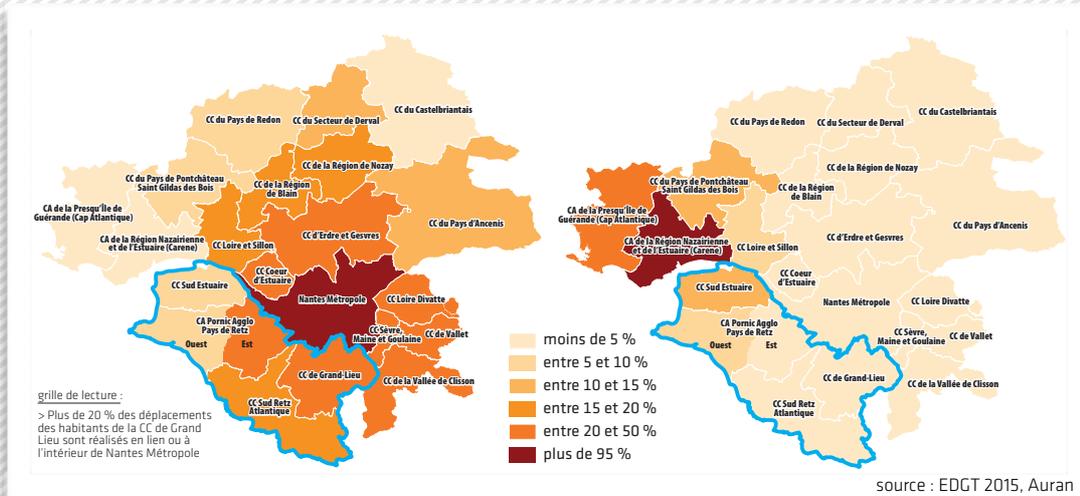
source : EDGT 2015, Auran

Si les déplacements entre intercommunalités du Pays de Retz restent relativement limités par rapport aux déplacements internes, quelques logiques géographiques se dessinent toutefois : relations entre l'Ouest de la CA Pornic Agglo Pays de Retz et la CC Sud Estuaire, ou encore entre la CC Sud Retz Atlantique et la CC de Grand Lieu.

## Une large influence de la métropole nantaise, plus localisée pour la Carene

Part des déplacements en lien\* avec Nantes Métropole pour chaque intercommunalité

Part des déplacements en lien avec la CARENE pour chaque intercommunalité



\* en lien : déplacements réalisés vers ou à l'intérieur de.

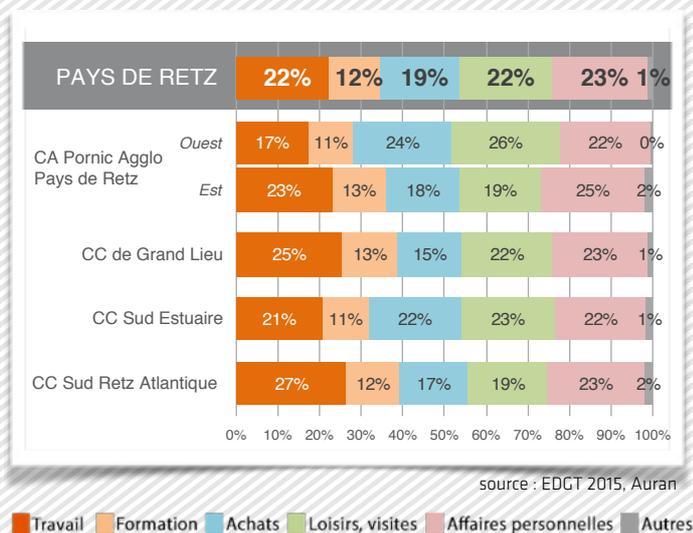
Les flux de déplacements des habitants du Pays de Retz externes au territoire (27% des déplacements) se font essentiellement vers ou dans Nantes Métropole (98 600), puis la Carene (25 200) et hors Loire-Atlantique (15 500).

		DESTINATION						TOTAL en volume
		Interne	Ailleurs dans le Pays de Retz	en lien avec Nantes Métropole	en lien avec Carene	Ailleurs en Loire-Atlantique	Hors Loire-Atlantique	
ORIGINE	CA Pornic Agglo Pays de Retz Ouest	72 %	11 %	8 %	6 %	2 %	1 %	141 600
	CA Pornic Agglo Pays de Retz Est	55 %	12 %	28 %	2 %	2 %	1 %	66 900
	CC de Grand Lieu	56 %	5 %	33 %	ns	4 %	2 %	139 600
	CC Sud Estuaire	67 %	9 %	6 %	14 %	3 %	1 %	103 800
	CC Sud Retz Atlantique	64 %	11 %	16 %	ns	2 %	7 %	95 100

source : EDGT 2015, Auran

## 4/ POURQUOI CES DÉPLACEMENTS ? LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

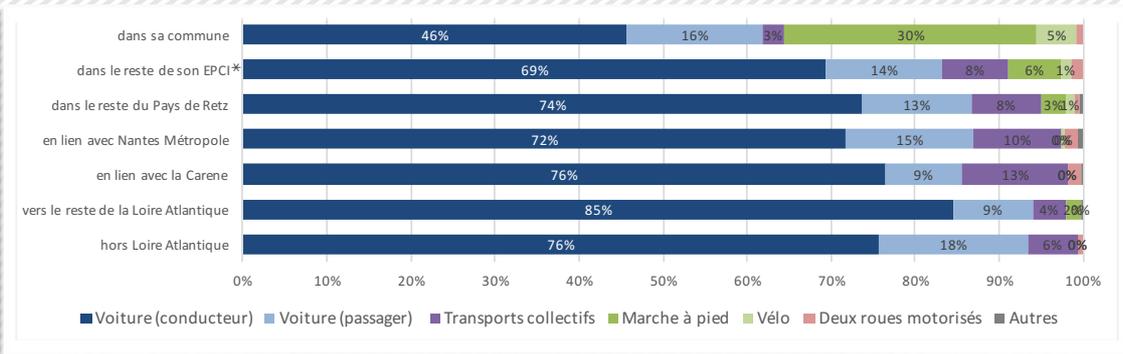
### Une homogénéité globale des modes de vie sur le Pays de Retz



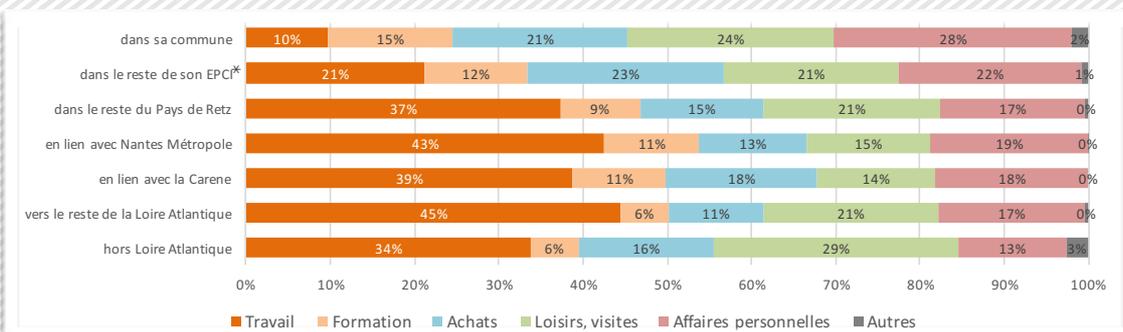
Quelle que soit l'intercommunalité considérée, les déplacements des habitants sont réalisés dans des proportions similaires selon le motif. Les déplacements « contraints » (travail, formation) représentent toujours plus ou moins le tiers des déplacements des habitants d'un territoire. Les variations observées entre territoires sont principalement le reflet de leurs caractéristiques socio-démographiques propres. En effet, les territoires littoraux comptent en proportion davantage de seniors, ce qui diminue le poids du motif travail au profit des motifs non-contraints. Néanmoins, cette variation n'a pas d'effet notable sur la mobilité des habitants : les seniors se déplacent autant que le reste de la population.

## Les pratiques dépendent principalement de la destination

### Les modes de déplacements : comment se déplace-t-on ?



### Les motifs de déplacements : pourquoi se déplace-t-on ?



source : EDCT 2015, Aurant

\* en tenant compte de la distinction Est et Ouest de la CA Pornic Agglo Pays de Retz

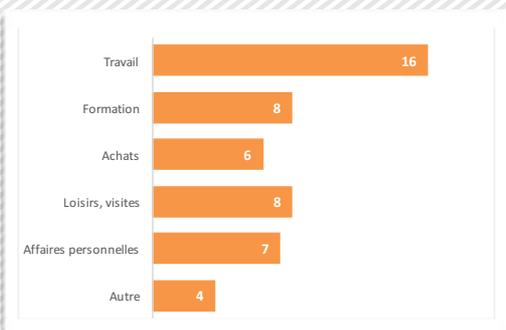
Les déplacements ne sont pas réalisés de la même manière, ni pour les mêmes raisons, selon l'endroit où l'on se rend. Les déplacements à l'intérieur de sa commune de résidence (pour rappel, 45% des déplacements réalisés par les habitants du Pays de Retz), sont réalisés de manière nette à pied (30%)...mais toujours essentiellement en voiture (46% en tant que conducteur) ! **Le travail ne représente que 10% de ces déplacements intracommunaux**, là où les autres motifs (principalement affaires personnelles) sont surreprésentés.

Dès que l'on quitte sa commune, la voiture devient de loin le mode principal, tandis que dans le même temps le travail devient le motif principal des déplacements. Les échanges domicile-travail sont structurants, néanmoins, les logiques de localisation des entreprises ne sont pas nécessairement les mêmes que les stratégies résidentielles des habitants. Ainsi, la relation entre domicile et travail constitue un facteur qui impactera durablement la mobilité du quotidien.

## 5/ QUELLES ÉCHELLES DE DÉPLACEMENTS ? LES TEMPS ET LES DISTANCES

### Des distances importantes parcourues quotidiennement

#### Distances moyennes en km par motif de déplacement, Pays de Retz



source : EDCT 2015, Aurant

**34 km** Distance moyenne parcourue quotidiennement

**9 km** Distance moyenne d'un déplacement

Avec un budget-distance quotidien (kilomètres réalisés chaque jour en moyenne par un habitant du Pays de Retz) de 34 km, et une distance moyenne de déplacement de 9 km, **les distances parcourues sont environ deux fois supérieures à celles réalisées par un habitant de Nantes Métropole**. Elles sont néanmoins dans la moyenne des distances réalisées en dehors des agglomérations principales. À noter que les distances parcourues pour le travail sont deux fois plus importantes que pour les autres motifs.

## La voiture, une utilisation forte quelle que soit la distance à réaliser

Modes de déplacements des habitants du Pays de Retz en fonction des distances réalisées

	Moins de 1km	de 1 à 3km	de 3 à 5 km	de 5 à 10km	de 10 à 25km	de 25 à 50km	+ de 50km
<b>547 000 déplacements /jour</b>	<b>116 061</b>	<b>119 986</b>	<b>58 122</b>	<b>76 986</b>	<b>102 469</b>	<b>47 291</b>	<b>11 018</b>
	<b>22%</b>	<b>23%</b>	<b>11%</b>	<b>14%</b>	<b>19%</b>	<b>9%</b>	<b>2%</b>
Voiture conducteur	30%	53%	67%	75%	73%	74%	69%
Voiture passager	11%	17%	20%	13%	14%	13%	15%
Deux-roues motorisés	1%	1%	0%	2%	1%	0%	0%
Transports Collectifs	1%	3%	4%	7%	11%	11%	15%
Vélo	4%	5%	4%	1%	0%	0%	0%
Marche	53%	21%	4%	1%	0%	0%	0%
Autres	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%

source : EDCT 2015, Aurant

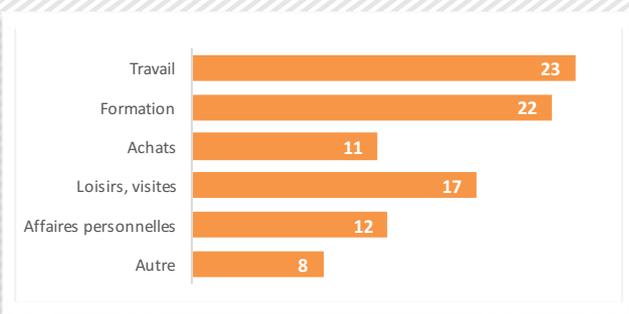
Le choix du mode de transport est lié pour partie à la distance à accomplir : sur les déplacements de moins d'un kilomètre, la marche est le mode principal, le vélo est utilisé surtout pour les déplacements de moins de 5 kilomètres, la part des transports collectifs augmente avec la distance à réaliser...

Néanmoins, alors que **45% des déplacements font moins de 3 kilomètres**, et traduisent donc une proximité importante, près de la moitié d'entre eux (42%) sont effectués en voiture comme conducteur.

La **proximité**, comme dénominateur commun à tous les territoires, pose la question des actions à entreprendre pour diminuer l'usage de la voiture solo sur les courtes distances. Elle implique de repenser les process de construction de l'espace urbain et la place des modes doux dans les aménagements.

## Des temps de déplacements supérieurs pour les motifs contraints

Temps moyens en minutes par motif de déplacement, Pays de Retz



source : EDCT 2015, Aurant

**62 mn** Temps moyen consacré aux déplacements quotidiens

**17 mn** Temps moyen d'un déplacement

Contrairement aux distances de déplacement, les temps moyens (entre 15 et 20 minutes) ainsi que le budget-temps global (1 heure par jour) sont plus ou moins homogènes sur l'ensemble de la Loire-Atlantique.

**Les habitants du Pays de Retz consacrent davantage de temps aux déplacements réalisés pour des motifs contraints (travail et formation)**, structurants dans les pratiques quotidiennes. Logiquement, ces temps plus importants résultent des distances plus élevées parcourues (pour le travail), ou de l'utilisation de modes plus lents au regard de la distance à accomplir (transports collectifs, vélo ou marche) pour la formation.

Les motifs contraints sont aussi fortement concentrés dans le temps, et contribuent plus largement à la saturation des réseaux de transports : vers Nantes Métropole, le temps moyen d'accès passe de 32 minutes en heure creuse en moyenne à 44 minutes en heure de pointe.

## 6/ LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

### *Prendre conscience des impacts de la dépendance à la voiture*

L'augmentation attendue des volumes de déplacements réalisés par les habitants du Pays de Retz soulève plusieurs questions, plus particulièrement concernant les déplacements réalisés en voiture conducteur :

- Un **accroissement de la saturation des réseaux** : si les pratiques n'évoluent pas, en 2030 il faut imaginer 1 voiture en plus toutes les 3 voitures par rapport à la situation actuelle ;
- Le **coût, élevé et souvent méconnu**, de la mobilité dans le budget des ménages, alors qu'il existe aussi de nombreuses incertitudes sur l'évolution du coût des carburants ;
- Un **risque d'accentuation des phénomènes de précarité énergétique**, notamment sur les déplacements de moyenne et longue distance ;
- Des **effets notables sur la pollution de l'air**, avec des conséquences en termes de santé publique pour le territoire ;
- Un **parc de véhicules de plus en plus important** à gérer, alors même qu'une voiture passe 95% de son temps immobile : normes de stationnement, limitation des places sur l'espace public...

### *Adapter les réponses aux différentes échelles de déplacements*

- **45% des déplacements réalisés à l'intérieur de la commune de résidence** (248 000 dep/jour).

 Comment favoriser les modes actifs (marche et vélo) pour les déplacements de proximité (moins de 3 kilomètres) ?

Pistes d'actions :

- Modifier les pratiques de conception et d'aménagement des projets d'urbanisme en intégrant en priorité les modes alternatifs (aménagement de voirie, accessibilité des équipements publics...);
- Aménager des continuités piétonnes et cyclables qualitatives dans les communes et mieux sécuriser les utilisateurs de ces modes ;
- Renforcer les centralités urbaines et maîtriser l'étalement urbain pour accueillir les futurs habitants et emplois là où les alternatives à la voiture sont plus faciles à proposer ;
- Sensibiliser la population et communiquer autour des enjeux de mobilité pour induire un changement de pratiques ;
- Réduire les avantages de la voiture en milieu urbain : modération des vitesses, zones apaisées (zones de rencontre, zones 30), gestion du stationnement... ;
- Se laisser la possibilité d'expérimenter des solutions innovantes (cédez-le-passage cyclistes, gestion des temps...).

- **17 % des déplacements réalisés vers Nantes Métropole ou la Carene** (95 000 dep/jour).

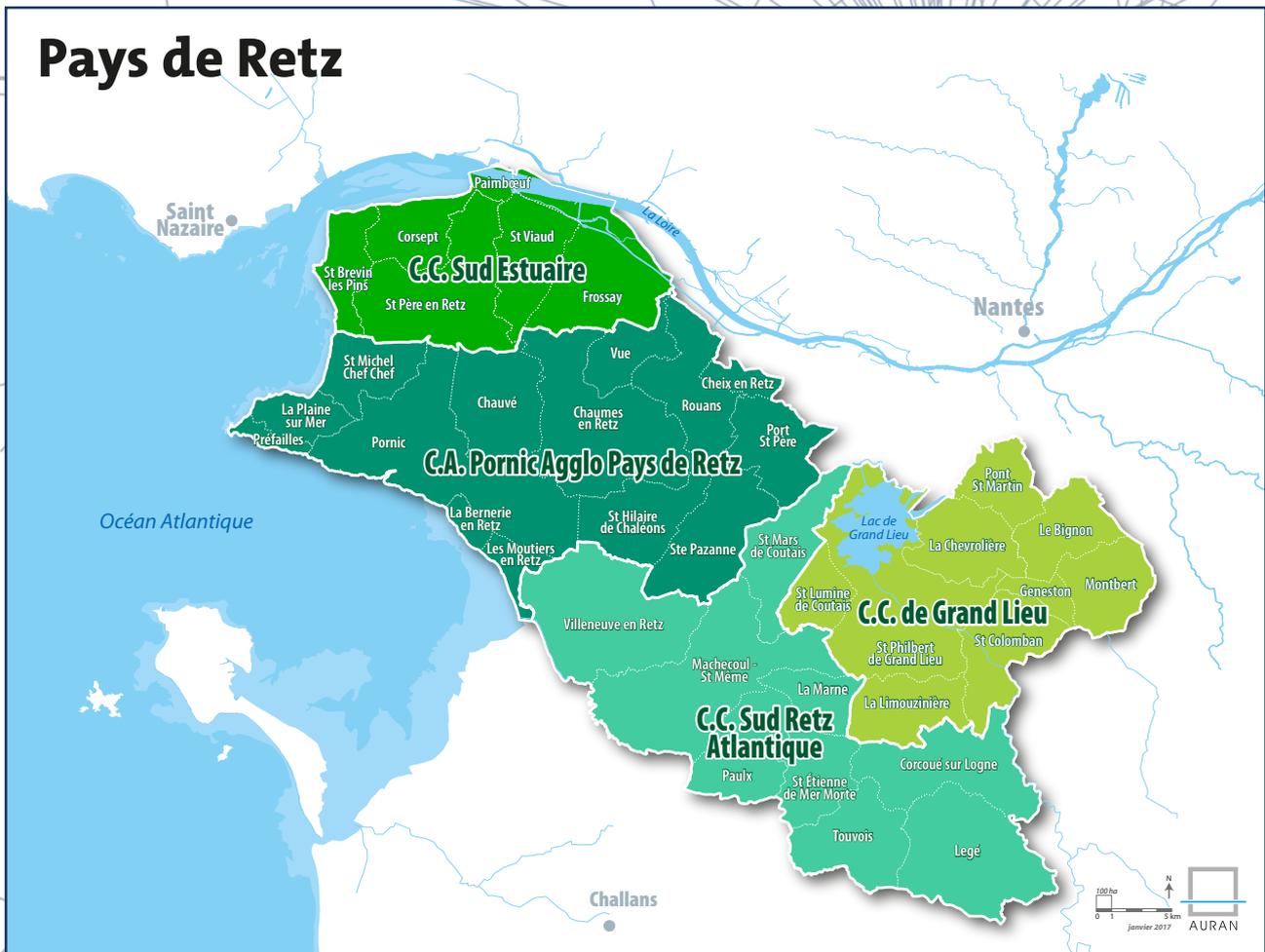
 Comment développer des alternatives à la voiture solo pour les déplacements de longue et moyenne distances vers les grandes agglomérations limitrophes, malgré les contraintes financières limitant le développement d'offres structurantes (train, Lila premier...) ?

Pistes d'actions :

- Renforcer les interfaces entre différentes offres de transport, entre territoires (stationnement vélo en gares, parcs-relais...);
- Créer les conditions pour offrir au covoiturage et aux transports collectifs un avantage par rapport à la voiture solo (plateforme dynamique de covoiturage, voies réservées, contraintes à la voiture solo...);
- Développer l'autopartage et la mobilité électrique pour atténuer les effets négatifs de la voiture (coût, pollution...);
- Favoriser l'accès aux possibilités offertes par la mobilité connectée pour optimiser ou limiter les déplacements (information voyageur temps réel, télétravail...).

- **Pour le reste des déplacements**, envisager une combinaison de plusieurs solutions : modes actifs, covoiturage, transport à la demande, transport solidaire...
- Au-delà des questions relatives aux pratiques de mobilité des habitants du territoire, **d'autres sujets sont également à considérer** : flux liés au tourisme, déplacements du week-end, transport de marchandises...

# Pays de Retz



PETR du Pays de Retz  
1, place de l'Hôtel de Ville  
44250 SAINT-BREVIN-LES-PINS  
www.petr-paysderetz.fr  
Tél : 02 44 06 80 10



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



[www.auran.org](http://www.auran.org)



[contact@auran.org](mailto:contact@auran.org)