

Les synthèses de l'Auran

PLAN GLOBAL DÉPLACEMENTS COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES

La mobilité des personnes et des marchandises concentre aujourd'hui une diversité d'enjeux pour les territoires : environnementaux, de santé publique, de qualité de vie et de l'espace public, d'économie du territoire, de budget des ménages, ou encore de modes de vie.

La Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres a ainsi décidé de réaliser au cours de l'année 2016 un Plan Global Déplacements, qui a été approuvé le 10 mai 2017, afin d'organiser la mobilité sur son territoire dans les années à venir. Erdre et Gesvres souhaite impulser à différentes échelles (la proximité et les déplacements de courtes distances, mais également les échanges avec les territoires voisins) 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.

L'Auran a accompagné la communauté de communes dans cette démarche concertée de planification des transports et des déplacements.

Chiffres clés

Un territoire diffus avec
46 % de la population habitant
villages, hameaux et bâtis isolés

Une mobilité importante des
habitants avec
221 300 déplacements réalisés
quotidiennement par les **60 000** habitants
d'Erdre et Gesvres

L'usage de la voiture prépondérant
avec
60 % des déplacements réalisés
en tant que conducteur d'une voiture

La proximité, un enjeu majeur avec
40 % des déplacements des habitants
d'Erdre et Gesvres se faisant à l'intérieur
des communes de résidence et **42 %** faisant
moins de **3 km**

Des échanges privilégiés avec la
métropole nantaise avec
37 % des déplacements des habitants
en lien avec Nantes Métropole

un objectif majeur du PGD :
stabiliser le nombre de déplacements en voiture
conducteur à l'horizon 2030,
en réduisant sa part modale à **50 %**

QU'EST-CE QU'UN PGD ?

Un Plan Global Déplacement (PGD) constitue un cadre de réflexion et de propositions stratégiques pour la réorganisation de l'ensemble des déplacements à l'échelle d'un territoire. Le PGD, document de planification et d'orientation non réglementaire, doit permettre :

- de définir une stratégie de mobilité visant à assurer un équilibre durable entre besoins de mobilité des habitants, environnement, économie et santé,
- de définir des objectifs, un plan d'actions ainsi qu'un plan pluriannuel d'investissements associé en faveur des transports des personnes et des marchandises,
- de réaliser une concertation des acteurs de la mobilité (collectivités, institutionnels), dans le but de les sensibiliser et de les impliquer dans la démarche engagée.

Le PGD est donc l'équivalent du Plan de Déplacements Urbains des grandes agglomérations ou du Plan de Mobilité Rurale.

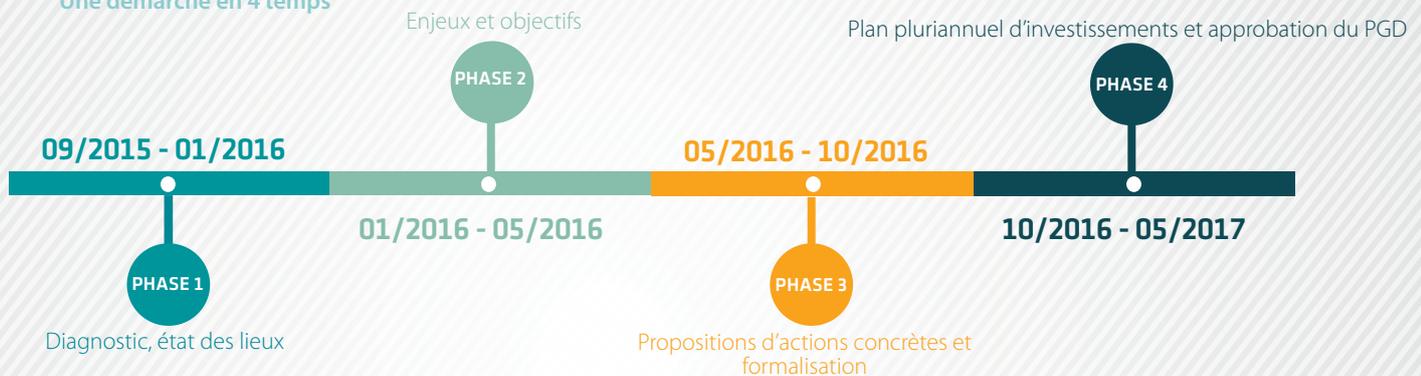
Dans le cas de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, il s'agit d'une démarche volontaire afin d'affiner une stratégie de mobilité globale à l'échelle



de son territoire et en lien avec l'extérieur, dans le but notamment de permettre le dialogue avec les différentes autorités responsables de l'organisation des transports urbains et interurbains.

Ce type de démarche, transversale et concertée, permet, de plus, à la communauté de communes de rendre visible et lisible son projet de territoire, et de plus facilement argumenter d'éventuels financements externes pour la réalisation concrète d'actions (Etat, Région, ADEME ...).

Une démarche en 4 temps



LE PGD COMPLÉMENTAIRE AVEC D'AUTRES DOCUMENTS ...

... en cours de réalisation :

- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal lancé parallèlement (le PGD devra apporter des contributions sur les questions mobilité)
- Révision du PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
- Contrat local de santé

... déjà réalisés :

- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire (2016)
- différents travaux du Conseil de Développement d'Erdre et Gesvres traitant des transports et de la mobilité (« Stratégie pour une mobilité durable », novembre 2012 - « Visions de territoire en Erdre et Gesvres », mars 2015)
- PCET : Plan Climat Energie Territorial (2014)
- Schéma directeur d'accessibilité du projet d'Aéroport du Grand Ouest (2013)
- Agenda 21 (2013)
- Schéma Directeur des Liaisons Douces (2011)

UN PROCESSUS DE TRAVAIL COLLABORATIF

Les grandes thématiques débattues lors du PGD



1_ Le changements de comportements / la communication

- > Citoyens / usagers
- > Management de la mobilité (Plans de Déplacements d'Entreprises et d'Établissements)
- > Sensibilisation
- > Évènements, ...



2_ Le rôle de la voiture aujourd'hui et demain

- > Partage de la voirie
- > Réseau de voirie
- > Voiture
- > Stationnement
- > Motorisations
- > Vitesses
- > Covoiturage
- > Autopartage, ...



3_ Le développement des Transports Collectifs et de l'intermodalité

- > TC urbains (bus)
- > TC interurbains (cars)
- > Services aux arrêts
- > Tram-Train
- > Rabattements, ...

L'équipe « projet » du PGD était constituée des services techniques de la communauté de communes, d'élus référents et de techniciens représentant chacune des communes, de l'Ademe et de l'Auran.



4_ Le développement de la mobilité active (quotidien / tourisme)

- > Partage de la voirie
- > Continuités cyclables
- > Continuités piétonnes
- > Vélodyssée, ...



5_ Le transport de marchandises et le transit

- > Poids-lourds
- > Stationnement
- > Nuisances générées, ...



6_ La structure du territoire

- > Habitation
- > Emplois
- > Etudiants
- > Services
- > Liens avec l'extérieur
- > Topographie
- > Coupures, ...

Un travail de concertation de l'ensemble des communes d'Erdre et Gesvres, de territoires voisins (Région de Blain, Pays d'Ancenis, Nantes Métropole ...), de différents acteurs institutionnels (Région, Département, DREAL, CEREMA, ...) ainsi que de certaines associations (Place au Vélo) a été engagé sur la fin d'année 2015.

Ce travail a permis d'une part de présenter la démarche de Plan Global Déplacements aux différentes collectivités, et d'autre part de discuter des enjeux liés à la mobilité sur le territoire.

Source : Auran

Il a ainsi été débattu avec chacune des communes des « atouts / faiblesses » et des « opportunités / menaces » du territoire suivant 6 thématiques.

Chacune des 12 communes du territoire a classé les 6 thématiques selon leur niveau d'importance estimé pour le territoire (3 = très élevé / 2 = élevé / 1 = moyen / 0 = faible).

Les niveaux de priorité des différents enjeux du PGD pour les communes du territoire

Note moyenne (concertation 12 communes)

2,8



4 Modes actifs

2,4



3 TC / intermodalité

2,3



1 Comportement / communication

1,8



5 Marchandises / transit

1,5

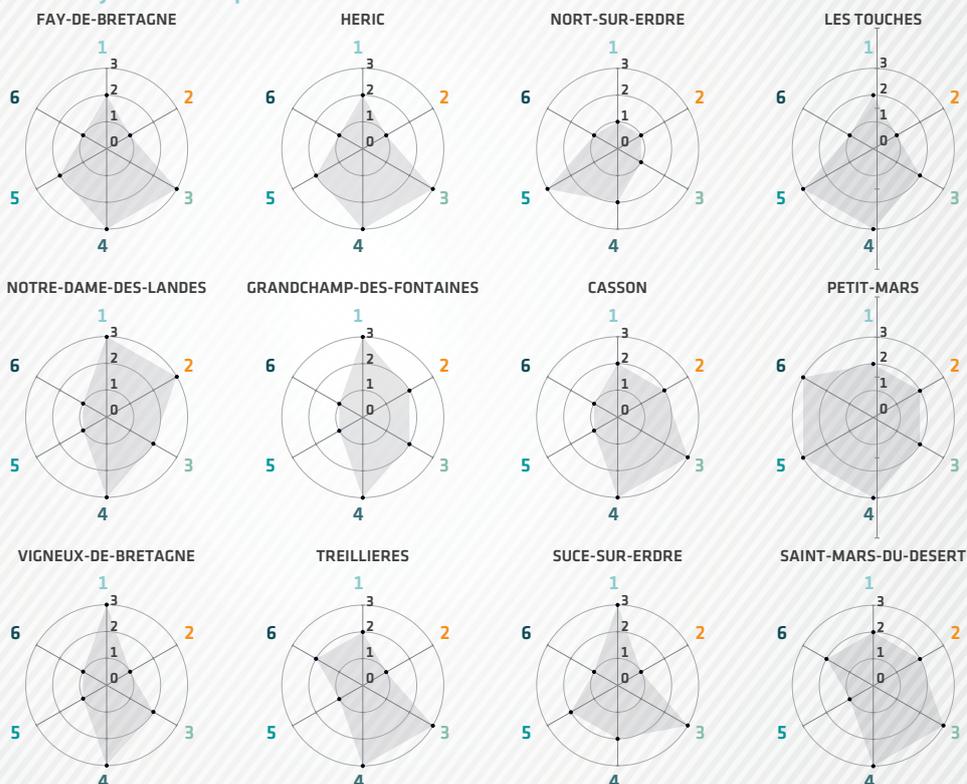


2 Voiture

1,3



6 Territoire

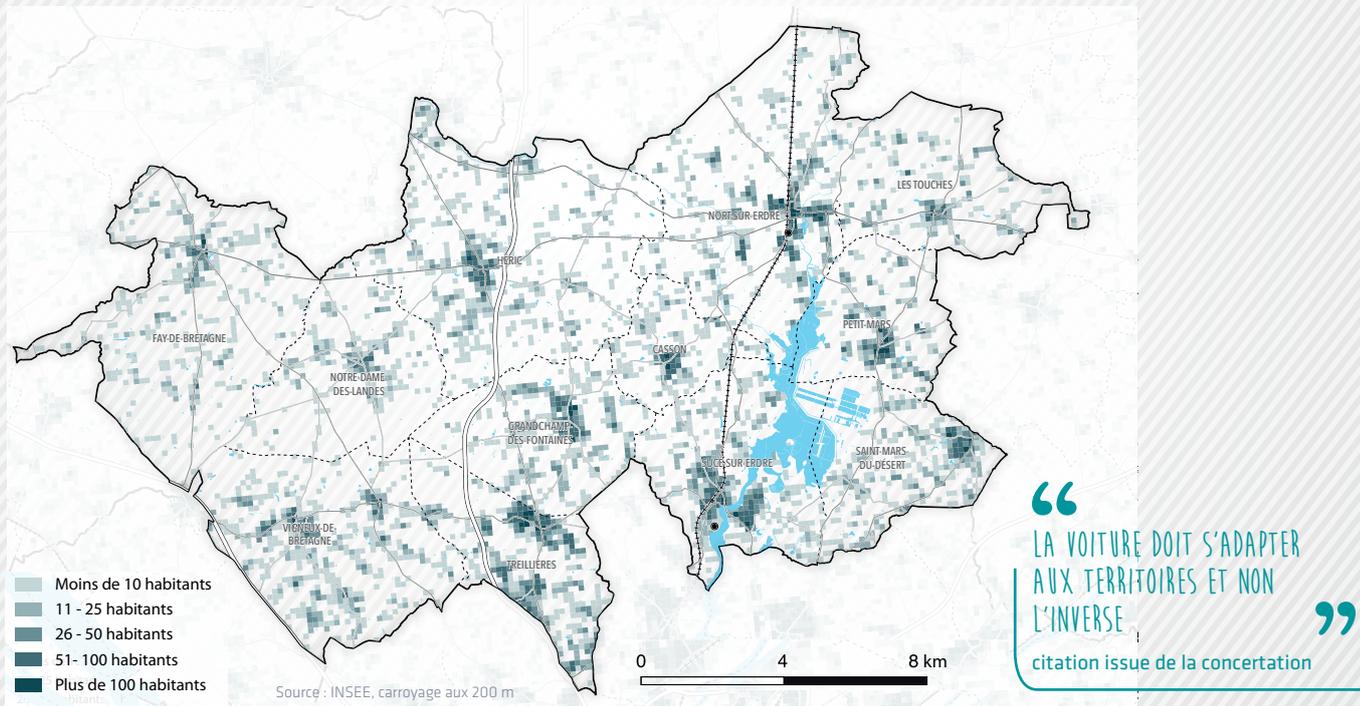


Source : Auran

Ce travail a permis de faire émerger trois grandes priorités d'actions dans le PGD (thèmes ayant obtenu les meilleures notes lors de la concertation) : les déplacements de proximité (**donner envie d'aller à pied et à vélo**), les déplacements vers la Métropole (**accompagner le développement des transports collectifs**) et les habitudes de mobilités des habitants (**changer notre culture de la mobilité**).

LE TERRITOIRE D'ERDRE ET GESVRES, QUELQUES ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Densité de population en 2010

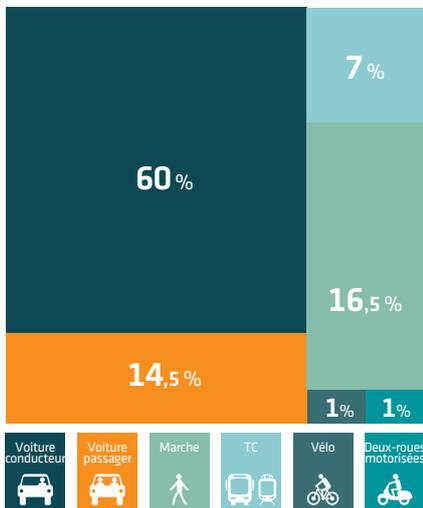


UN TERRITOIRE DIFFUS

Qualifiée parfois de « poumon vert » de la grande métropole Nantes Saint-Nazaire, Erdre et Gesvres est un territoire disposant d'espaces agricoles et naturels notables situés aux portes de l'agglomération.

La répartition de la population fait ressortir un phénomène de « mitage » important, avec un habitat diffus organisé autour de plusieurs hameaux et le long des axes routiers. Ainsi, 46 % de la population habite en dehors des bourgs, dans villages, hameaux et bâtis isolés.

La répartition modale des déplacements des habitants d'Erdre et Gesvres



Source : EDGT 2015

L'USAGE DE LA VOITURE PRÉPONDÉRANT

Les quelques 60 000 habitants d'Erdre et Gesvres réalisent chaque jour 221 300 déplacements en lien avec le périmètre de l'EDGT*.

60 % de ces déplacements quotidiens se font en tant que conducteur d'une voiture.

En 2030, pour une population estimée de 71 000 habitants, on peut estimer, si les pratiques de mobilité n'évoluent pas (même nombre de déplacements quotidiens par habitant, même répartition modale), que le territoire d'Erdre et Gesvres devra accueillir plus de 42 000 déplacements quotidiens supplémentaires dont 25 000 réalisés en voiture en tant que conducteur.

“ SI RIEN N'EST FAIT D'ICI 15 ANS, UN SIXIÈME VÉHICULE, AVEC CONDUCTEUR SEUL, S'AJOUTERA SUR NOS ROUTES TOUTES LES 5 VOITURES ”

citation issue de la concertation

Par ailleurs, on constate que la pratique est « décorrélée » de la possession pour le vélo. Alors que les ménages d'Erdre et Gesvres possèdent près de 39 000 voitures (soit 1,76 voiture / ménage), ils possèdent beaucoup plus de vélos (près de 52 000 vélos soit 2,33 vélos / ménage), sans que cela ne se ressente pour autant sur les pratiques.

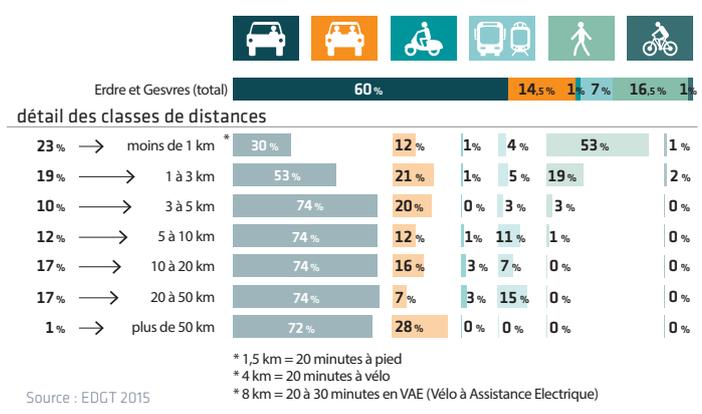
LE POIDS DE LA PROXIMITÉ

42 % des déplacements des habitants d'Erdre et Gesvres font moins de 3 km.

1 déplacement sur 3 de moins de 1 km (ce qui représente 23% des déplacements réalisés par les habitants d'Erdre et Gesvres) est effectué en voiture en tant que conducteur.

La moitié des déplacements entre 1 et 3 km (ce qui représente 19% des déplacements réalisés par les habitants d'Erdre et Gesvres) sont effectués en voiture en tant que conducteur.

Mode de transport et distances de déplacements

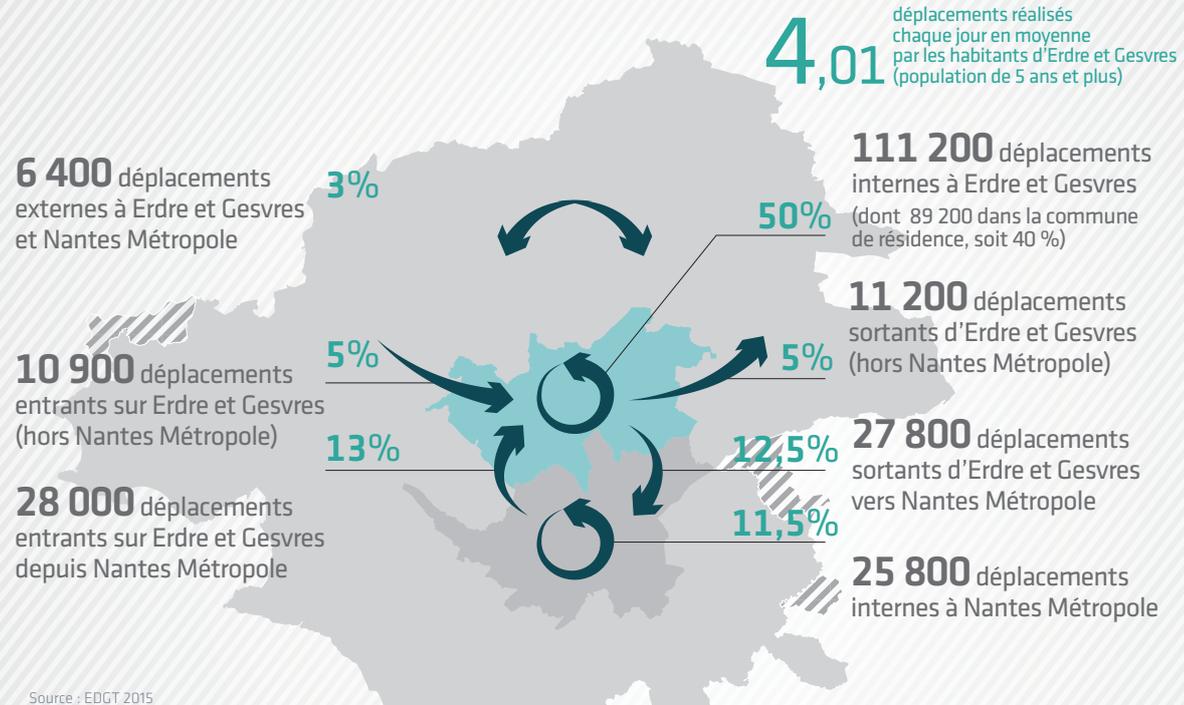


“ TESTER UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE, C'EST L'ADOPTER ”
 citation issue de la concertation

La moitié des déplacements (tous motifs confondus) des habitants d'Erdre et Gesvres sont internes au territoire (40 % à l'intérieur des communes de résidence).

37 % des déplacements des habitants se font en lien avec la métropole nantaise. Près d'1 déplacement sur 8 quotidien d'un habitant d'Erdre et Gesvres se fait intégralement sur Nantes Métropole (11,5 %).

La localisation géographique des 221 300 déplacements quotidiens des habitants d'Erdre et Gesvres



“ CHACUN A UNE BONNE RAISON DE GARDER SA VOITURE ”
 citation issue de la concertation

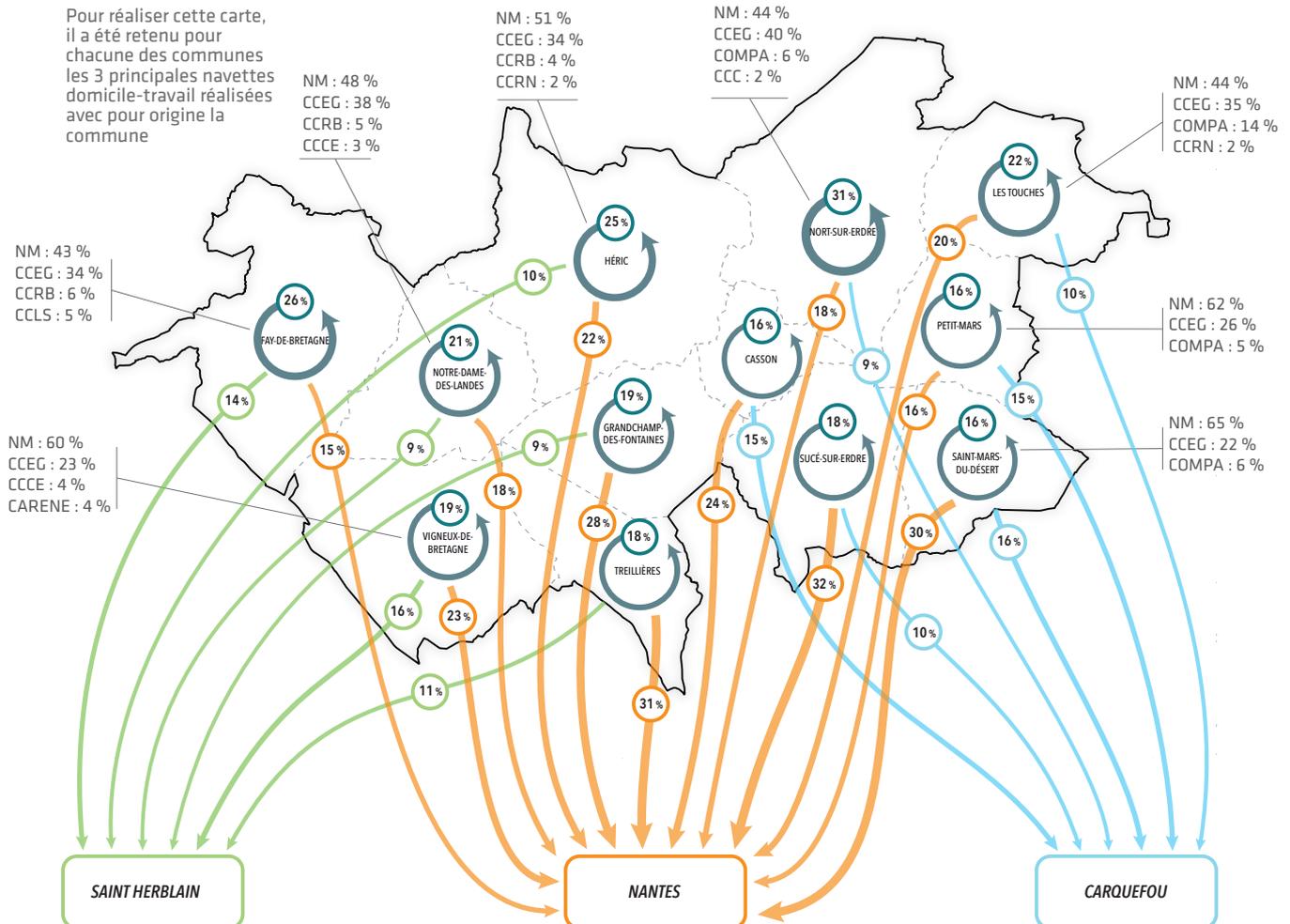
UNE POLARISATION POUR LE TRAVAIL DU TERRITOIRE VERS LES COMMUNES DE NANTES, SAINT-HERBLAIN ET CARQUEFOU

Nantes constitue toujours le 1^{er} ou le 2nd flux de destination des navettes pour le travail depuis Erdre et Gesvres.

L'autre flux dominant est dans tous les cas celui constitué des déplacements internes aux communes. On constate une nette démarcation, entre les communes de la moitié ouest du territoire orientées vers Saint-Herblain, et la partie Est qui est tournée vers Carquefou.

Ces deux communes constituent toujours la 3^{ème} destination des flux quelle que soit la commune considérée. Les déplacements vers les autres EPCI sont quant à eux nettement minoritaires (et ce même pour les territoires limitrophes du territoire).

Principaux flux de déplacement domicile-travail des actifs d'Erdre et Gesvres



NM = Nantes Métropole ; CCRB : CC de la Région de Blain ; CCEG : Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres ; CCCE : Communauté de Communes Coeur d'Estuaire ; CCLB : Communauté de Communes Loire et Sillon ; CCC : Communauté de Communes du Castelbriantais ; CARENE : Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire ; COMPA : Communauté de Communes du Pays d'Ancenis ; CCRN : Communauté de Communes de la Région de Nozay

Source : INSEE, RGP 2012, géographie 2016

“

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

citation issue de la concertation

”

Les éléments financiers pour réaliser les actions portées par le PGD

De nombreuses subventions ont été levées pour la mise en œuvre des actions du Plan Global Déplacements (Département, Ademe, Etat, Europe). La structuration d'une stratégie transversale dans le PGD a souvent permis de légitimer le projet du territoire, et ainsi d'ouvrir pour ces financements externes.

Une enveloppe annuelle de 350 000 € a été définie pour les investissements liés au plan d'actions du Plan Global Déplacements, enveloppe qui avait été préalablement identifiée dans la prospective financière de la collectivité. Par ailleurs, la communauté de communes a mis en place un fond de concours global de 3 000 000 € sur 3 ans pour les 12 communes, dont 10% doivent à minima être utilisés par les communes pour la mise en œuvre de la stratégie de développement de la marche et du vélo. Enfin, étant donné le temps de travail conséquent nécessaire à l'accompagnement et le suivi de la réalisation des actions du PGD, un poste a été créé à la communauté de communes via une convention de trois ans avec l'Ademe (forfait annuel de 24K€ par équivalent temps plein travaillé) sur une activité de conseil en mobilité.

UNE STRATÉGIE GLOBALE DE MOBILITÉ

Le territoire a défini un objectif majeur dans le PGD : stabiliser le nombre de déplacements en voiture conducteur à l'horizon 2030, en réduisant sa part modale à 50%. Pour cela, la stratégie a été construite autour des trois priorités d'action : **#1 : Donner envie d'aller à pied et à vélo / #2 : Accompagner le développement des transports collectifs / #3 : Changer notre culture de la mobilité.**

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

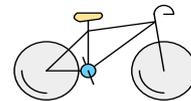
Le développement de la pratique de la marche et du vélo doit avant tout se faire en cohérence avec le projet de territoire (notamment via son PLUi) et ainsi participer à l'amélioration de la qualité et du cadre de vie d'Erdre et Gesvres. Le PGD porte ainsi l'ambition d'affirmer Erdre et Gesvres comme un territoire cyclable, en réalisant notamment dans chacune des communes des aménagements au profit des piétons et des cycles, ou encore en adaptant la vitesse de la voiture aux territoires.

“

JE VEUX ÊTRE SÛR DE RETROUVER MON VÉLO, ENTIER, LE SOIR

citation issue de la concertation

”



#2 : Accompagner le développement des transports collectifs

Le transport en commun reste une réponse adaptée aux besoins de déplacements en masse sur des liaisons pendulaires. Le territoire d'Erdre et Gesvres bénéficie notamment de la desserte de deux offres très performantes que sont le Tram Train Nantes-Châteaubriant et le Lila Premier, véritables atouts qu'il convient de valoriser (rabattement, intermodalité, urbanisation). Par ailleurs, l'offre de certaines lignes moins structurantes pourrait évoluer et de nouvelles dessertes pourraient être expérimentées. Enfin, 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, types de véhicules, navettes autonomes ...).

#3 : Changer notre culture de la mobilité

“

TOUT LE MONDE SOUHAITE QUE LES ENFANTS Aillent À L'ÉCOLE À VÉLO ... PERSONNE NE LAISSE SON ENFANT ALLER À L'ÉCOLE À VÉLO

citation issue de la concertation

”

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. Il s'agit de déployer une communication ciblée auprès des habitants, des scolaires ou encore des actifs 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.

La réalisation de Plans d'Actions Communales pour les Mobilités Actives (PACMA)

Partant du constat que les communes et donc les maires constituaient les principaux gestionnaires de voirie sur le territoire d'Erdre et Gesvres (ils disposent de la compétence sur près de 90 % du réseau routier du territoire), l'intercommunalité a décidé d'accompagner chacune des communes dans la déclinaison communale de la stratégie globale via la programmation d'actions opérationnelles pour le développement de la marche et du vélo : les PACMA.

Chaque commune est amenée à réaliser un PACMA lui permettant de planifier des itinéraires sécurisés et de qualité pour les vélos et les piétons, ainsi que le développement d'un espace public favorable à la mobilité douce.

Concrètement, les études sont lancées conjointement avec un allotissement par duo de communes. Le marché est piloté par la communauté de communes, mais chaque maire est responsable du plan d'actions défini sur son territoire avec obligation de réalisation d'une Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI).

Cette démarche, assez originale, a pour vocation d'impliquer l'ensemble des communes d'Erdre et Gesvres dans la stratégie intercommunale et d'assurer la réalisation d'actions concrètes sur les territoires.

CONCLUSIONS & ENJEUX

Le plan d'actions issu du PGD est composé de 15 fiches actions.

Chacune des fiches actions précisent le(s) porteur(s) envisagé(s), leur rôle (pilote / animateur / revendicateur), le(s) partenaire(s) potentiel(s), l'échelle de pertinence, les cibles prioritaires, les modalités, l'échéance, le coût estimatif (dans la mesure du possible) et 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 (PACMA)

A#2 : Réaliser les itinéraires cyclables d'intérêt communautaires référencés au Schéma Directeur des Liaisons Douces

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 Plan de Déplacements d'Établissements Scolaires

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 Route Principale de catégorie 1+ 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

Plan Global Déplacements de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (VOLET # 1 : Diagnostic / VOLET # 2 : Stratégie et plan d'actions), mai 2017

Synthèse de l'Auran n°7 : « Stratégie économique - Communauté de communes d'Erdre et Gesvres », janvier 2017

Fiche de synthèse sur les PDU du CEREMA : « Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) - pour une intégration des politiques de mobilité », Mobilités et Transports - Outils et méthodes N°1, CERTU, octobre 2012

Guide du CEREMA sur les plans de mobilité rurale « Le plan de de mobilité rurale : élaboration, mise en œuvre et évaluation », novembre 2016

Fiches actions du CEREMA dans le cadre du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) « Mieux partager l'espace public : les règles évoluent ! », Fiches 00 à 19, mai 2017

Cahier ressources à l'usage des collectivités de l'ADEME « Développer les modes actifs sur les territoires - étape par étape », mai 2015

Pour aller plus loin

Dossier piloté par Vincent Caillard (Chef de projet) avec l'appui de l'équipe de l'Auran