

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Communauté de communes du Pays d'Ancenis



A 4 : Diagnostic territorial – Volet Mobilités

Mars 2022

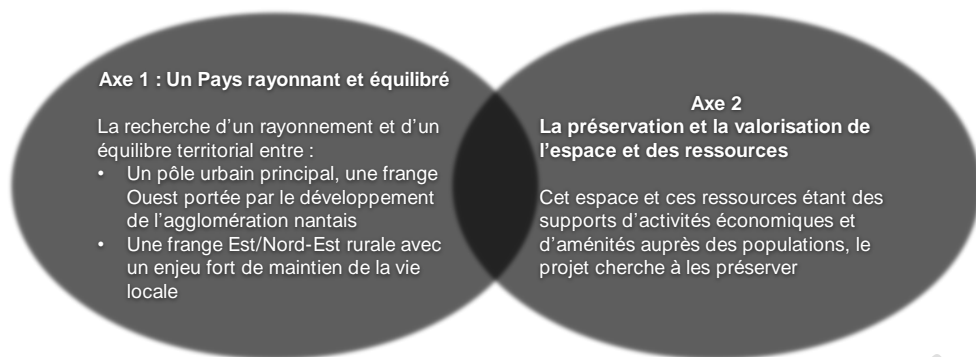
Sommaire

Table des matières

Que dit le SCoT en vigueur ?	2
Que dit le bilan du SCoT en vigueur ?	3
Quel état des lieux ?	5
Ce qu'il faut retenir	21
Points d'analyse	22
La matrice AFOM	23
Les grands enjeux	24

Que dit le SCoT en vigueur ?

Le SCoT du Pays d'Ancenis approuvé le 28 février 2014 repose sur deux axes complémentaires :



- S'appuyer sur une organisation multipolaire
- Habiter et vivre en pays d'Ancenis
- **Connecter et mettre en réseau le territoire**
- Développer activités et emplois

Au sein du premier axe, l'objectif « Connecter et mettre en réseau le territoire », affiche les objectifs suivants :

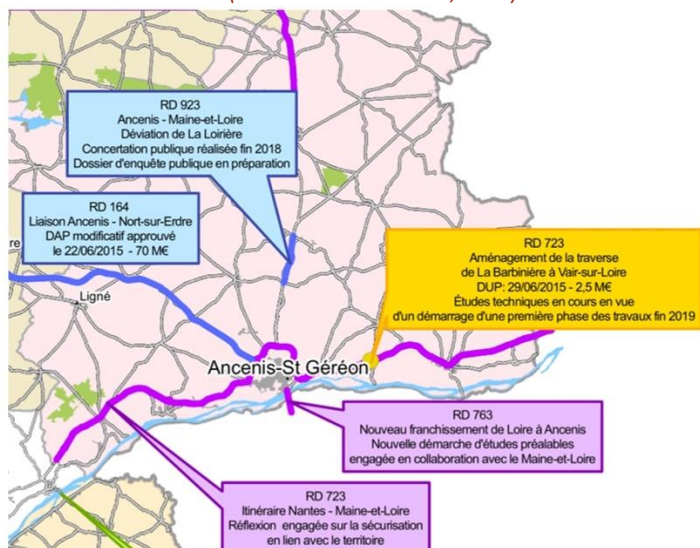
- ➔ L'amélioration ou l'aménagement d'infrastructures routières : (RD33, RD723, RD164, RD923/878, nouveau franchissement sur la Loire) ;
- ➔ La desserte en Très Haut Débit de tous les foyers et entreprises à l'horizon 2025-2030 ;
- ➔ L'expérimentation de solutions innovantes et durables en termes de déplacements : transport solidaire, auto-stop confiance, vélos électriques, aires de covoiturage, PDE-PDIE...
- ➔ L'articulation entre l'offre de mobilités et le développement urbain en particulier par la densification autour des gares, l'accessibilité des équipements publics notamment par les liaisons douces ;
- ➔ Le développement des mobilités douces par l'établissement d'un schéma dédié à l'échelle du Pays, au profit d'aménagements ciblés entre les quartiers d'habitation et les centralités urbaines (zones d'emplois, lieux de consommation).

Que dit le bilan du SCoT en vigueur ?

Comment évoluent les projets d'infrastructures routières envisagées dans le territoire ?

- Réalisation de tronçons sur la RD923 (la Mondaire, la Régèserie) et la RD723 (carrefour de la Joie) ;
- Travaux en cours sur des tronçons de la RD723 (La Barbinière) et RD923 (La Loirière) ;
- Études en cours sur des axes majeurs : itinéraires Ancenis-Châteaubriant et Ancenis – Nort-sur-Erdre, nouveau franchissement de la Loire en amont d'Ancenis (souhait de la COMPA partagée avec Mauges Communauté dans le SRADDET) ;
- Besoins d'intégrer les impacts de l'abandon du projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes.

État des lieux des opérations d'aménagements routiers (Source : Bilan du SCoT, 2019)

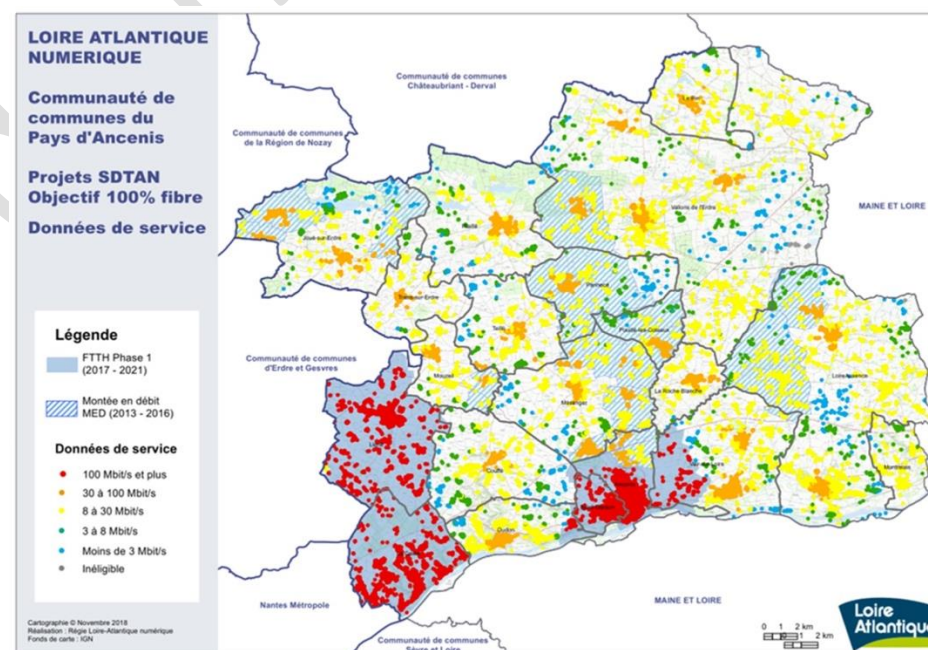


Source : Département, Contribution dans le cadre du bilan du SCOT, extrait de la carte des opérations d'aménagements routiers, État d'avancement des études et travaux, juin 2019.

Comment évolue la couverture numérique sur le territoire ?

- Un déploiement de la fibre en phase 1 sur Ancenis – Saint-Géréon, Le Cellier, Ligné et la partie Ouest de Vair-sur-Loire accompagné par des opérations de montée en débit, au profit d'une desserte à plus de 30Mbits/s de toutes les centralités (à l'exception d'Ingrandes-Le Fresne qui relève du schéma département d'aménagement numérique – SDAN – du Maine-et-Loire) ;
- Pour la couverture des réseaux mobiles, une disparité entre l'Ouest mieux couvert que l'Est.

Niveau de déploiement du service numérique dans le territoire (Source : Bilan du SCoT, 2019)



En quoi le SCoT a-t-il permis de limiter les déplacements motorisés et de développer les mobilités douces ?

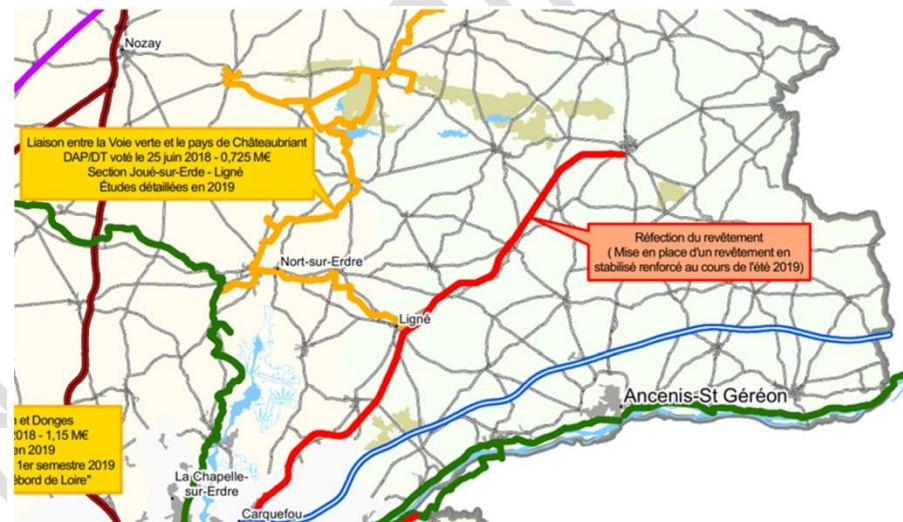
- Globalement, le SCOT a eu peu d'impact sur les moyens de transports utilisés pour se déplacer. Il a surtout permis de privilégier, à travers les PLU, le développement urbain dans le bourg, à proximité des équipements et des services ce qui, à terme, peut contribuer à la limitation des déplacements motorisés sur le territoire

Concernant les mobilités douces et les déplacements, les évolutions suivantes sont soulignées :

- Une valorisation du réseau ferroviaire, engagé avec le projet « de Pôle d'Échanges Multimodal » (PEM) de la gare d'Ancenis ainsi les aménagements aux haltes ferroviaires d'Ingrandes-Le Fresne-sur-Loire, Oudon et Varades, et une progression de l'offre ferroviaire et du nombre de voyageurs sur les cinq gares / haltes ferroviaires du territoire, base d'une offre d'intermodalité (vélo, covoiturage) ;
- Deux nouvelles offres de transport collectif. D'une part, une ligne express de transport en commun entre Ligné et Nantes (10 AR/jour) a été créée et continue d'être en service. D'autre part, une expérimentation d'une ligne régulière Ancenis – Saint-Mars-la-Jaille (Vallons-de-l'Erdre) pendant 18 mois avec une fréquentation insuffisante pour être maintenue ;
- Sous l'égide du Conseil Départemental, des réalisations et des expérimentations ont été menées en faveur du développement des mobilités alternatives : réalisation d'une voie verte entre Carquefou et Saint-Mars-la-Jaille, d'une liaison douce entre Ligné et Châteaubriant, l'expérimentation de points-stop à Ancenis (Manitou, Espace 23, rond-point de Bel-Air) et à Varades (Loireauxence) ;
- La dynamique des déplacements motorisés est observée au travers d'une part modale de la voiture (84% en 2016) qui reste toutefois dominante pour aller au travail par rapport aux autres moyens de transport et, elle est en croissance par rapport à 2012.

État des lieux des opérations d'aménagements cyclables

(Source : Bilan du SCoT, 2019)



Source : Département, Contribution dans le cadre du bilan du SCOT, extrait de la carte des opérations d'aménagements cyclables, Etat d'avancement des études et travaux, juin 2019

Quelles réflexions dans le cadre de la révision du SCoT ?

- Les besoins en matière de mobilité ;
- Les impacts de l'abandon du projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes ;
- Les besoins en infrastructures sur le territoire, en particulier le nouveau franchissement sur la Loire.

Quel état des lieux ?

Le réseau routier



Le réseau viaire positionne le territoire du SCoT à l'intersection d'axes se connectant à Ancenis-Saint-Géréon :

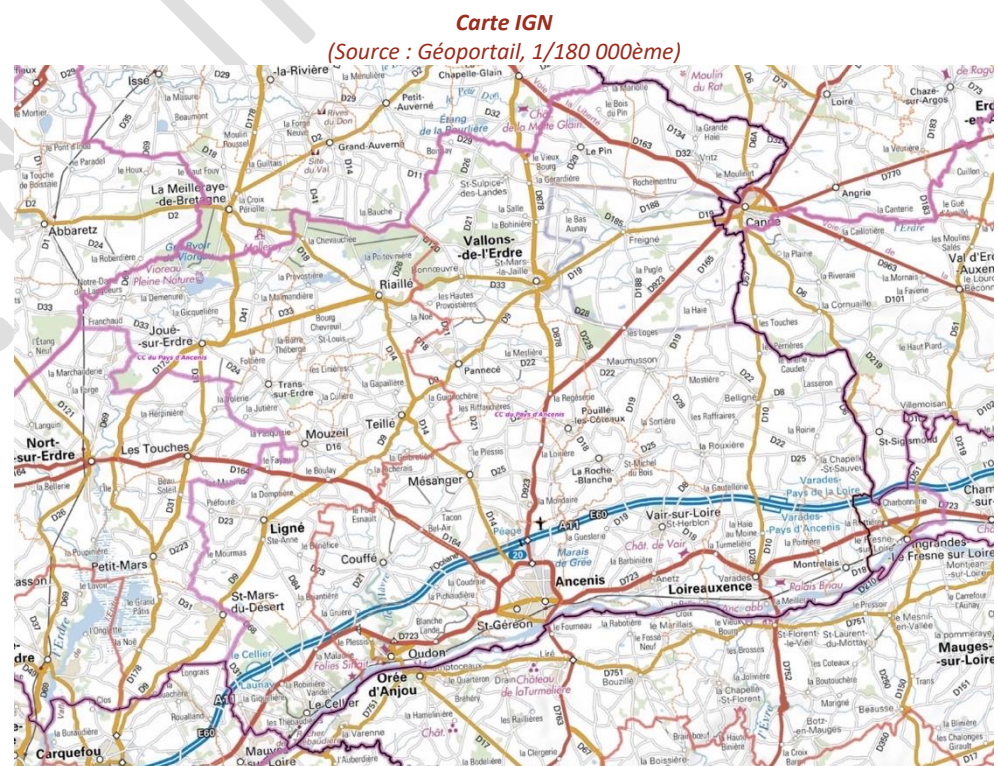
- L'autoroute A11, reliant Paris à Nantes, avec l'échangeur d'Ancenis-Saint-Géréon ;
- La RD723, reliant Angers et Nantes et constituant un axe ligérien majeur ;
- La RD923, d'Ancenis à Candé, puis assurant la connexion au Nord vers Segré – Château-Gontier ;

- La RD164, d'Ancenis à Nort-sur-Erdre, puis assurant la connexion à la RN137 (Nantes – Rennes) et les liaisons vers Savenay (RD16) et Redon (RD164).

Les deux premiers axes s'inscrivent dans une orientation Ouest – Est, le long de la Loire, alors que les deux derniers axes routiers sont orientés Nord – Sud et convergent à Ancenis-Saint-Géréon pour le franchissement de la Loire vers Vallet et Cholet.

La RD10 (Candé – Loireauxence – Saint-Florent-le-Vieil) apporte un autre franchissement de la Loire, ainsi que le pont entre Oudon et Orée-d'Anjou (Champtoceaux), et le pont entre Ingrandes – Le Fresne et Mauges-sur-Loire (Le Mesnil-en-Vallée).

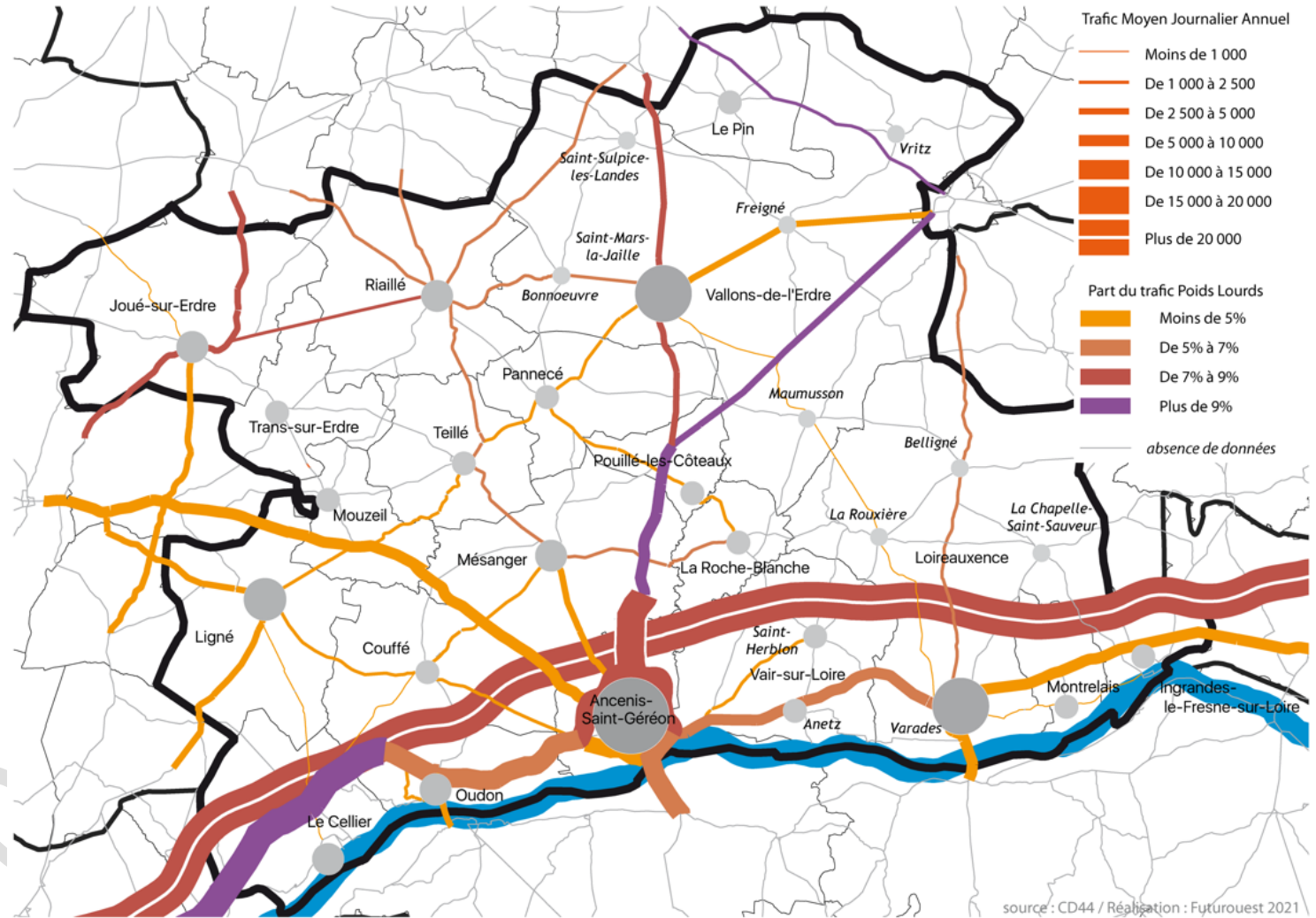
La RD33, axe Ouest-Est du Nord du territoire, relie les communes de Joué-sur-Erdre – Riaillé – Vallons-de-l'Erdre.



Les comptages réalisés par le CD44 caractérisent les flux de circulation sur le territoire :

- Les axes des bords de Loire (A11 et RD723) apparaissent structurants, avec une intensification des flux poids lourds sur la partie Ouest du territoire au contact de la métropole nantaise ;
- Si l'A11 constitue un axe de transit, le poids important des flux depuis l'échangeur d'Ancenis-Saint-Géréon témoigne d'une porte d'entrée majeure pour le territoire au niveau du pôle central ;
- La RD923 affiche une part de poids lourds élevée, du fait des échanges productifs avec le Segréen et le Mayennais ;
- La RD164 compte également un nombre de véhicules important dans la partie Nord du territoire qui s'apparente à du flux d'échanges au sein de l'aire urbaine nantaise ;
- Le principal franchissement de Loire au sein du territoire se situe à hauteur d'Ancenis avec un nombre de 14 000 véhicules jour.

Trafic routier au sein du territoire
(Source : CD44, données de 2015 à 2019)

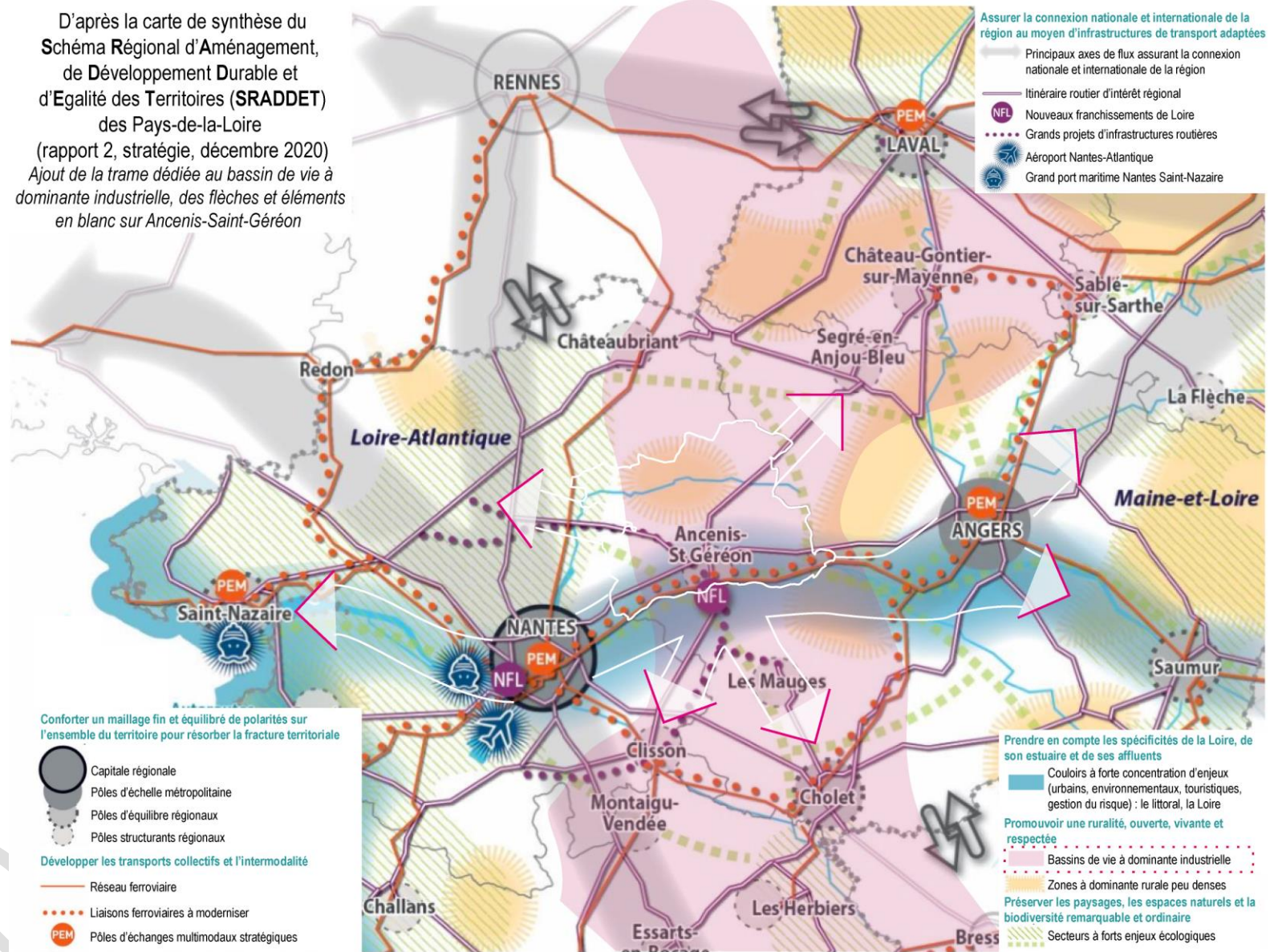


Inscrit au SRADDET des Pays-de-la-Loire, le projet d'un nouveau franchissement de Loire à hauteur d'Ancenis constitue un véritable enjeu d'interconnexion des échanges productifs et résidentiels aux échelles :

- Du bassin productif de l'Ouest français reliant la Vendée à l'Est de la Bretagne et de la Mayenne, via le Pays d'Ancenis, les Mauges et le Choletais ;
- De l'aire urbaine nantaise en tant que liaison structurante des territoires périurbains de la métropole allant du Nord au Sud, de Nort-sur-Erdre à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu via Ancenis-Saint-Géréon – Vallet – Clisson – Aigrefeuille.

D'après la carte de synthèse du **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** des Pays-de-la-Loire (rapport 2, stratégie, décembre 2020) *Ajout de la trame dédiée au bassin de vie à dominante industrielle, des flèches et éléments en blanc sur Ancenis-Saint-Géréon*

Mise en perspective du réseau routier de la COMPA
(Source : à partir du SRADDET des Pays-de-la-Loire)



L'aéroport du Pays d'Ancenis

Aéroport civil ouvert à la circulation aérienne publique, la piste de 1200m de long – ouverte en permanence sur demande – s'inscrit dans un domaine aéroportuaire de 80ha.

Le nombre dominant de mouvements non commerciaux, en légère augmentation de 2016 à 2019 puis freinée en 2020 avec l'impact de la crise sanitaire, révèle l'activité principale liée aux vols privés de l'aéro-club du Pays d'Ancenis et ceux de la compagnie d'hélicoptère Héliberté proposant notamment des évènements de type baptêmes de l'air.

Le trafic de passagers associé aux vols commerciaux a également enregistré une légère augmentation de 2016 à 2019 puis freinée en 2020 avec l'impact de la crise sanitaire. Les liaisons nationales s'effectuent principalement avec l'aéroport de Paris – Le Bourget.

A l'échelle régionale en 2019, au-delà de l'aéroport Nantes Atlantique qui compte plus de 7 millions de passagers, Saint-Nazaire – Montoir avec 18 000 passagers, Angers et Le Mans enregistrent une fréquentation proche de leur plateforme avec près de 5000 à 6000 passagers. L'aéroport du Pays d'Ancenis avec plus de 1000 passagers en 2019 se situe au niveau de La Roche-sur-Yon.

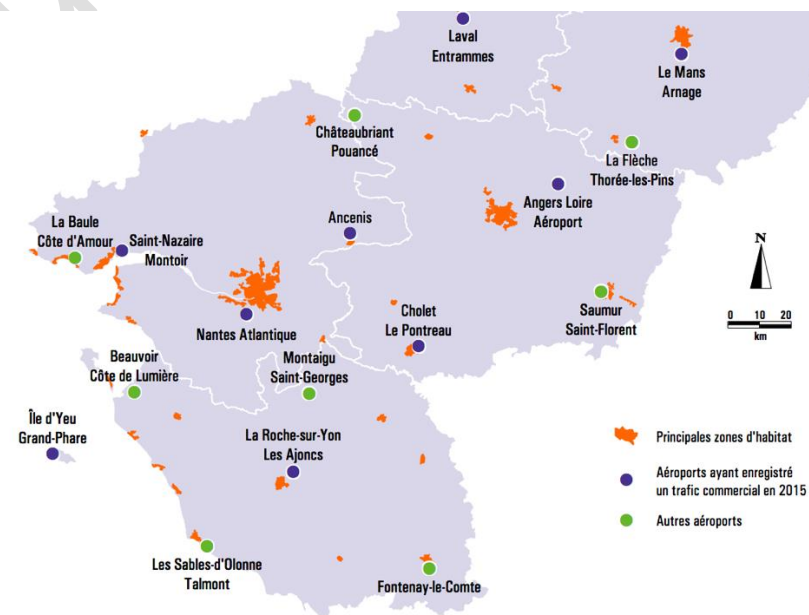
Vue aérienne de l'aéroport du Pays d'Ancenis

(Source : Vinci Concessions)



Localisation des aéroports en Pays-de-la-Loire

(Source : DREAL Pays-de-la-Loire)



Sources : GN (BD CARTO), DGAC

Nombre de passagers et de mouvements de 2016 à 2020 à l'aéroport du Pays d'Ancenis

(Source : Union des Aéroports Français & Francophones Associés)

Passagers	Fret	Poste	Mouvements				
			2016	2017	2018	2019	2020
Locaux	834	739	843	1 164	131	-88.7 %	-37 %
Internationaux	18	14	6	3	0	-100 %	-100 %
Nationaux	816	725	837	1 161	131	-88.7 %	-36.7 %
Transit	0	24	6	0	0	0	0
TOTAL	834	763	849	1 164	131	-88.7 %	-37 %

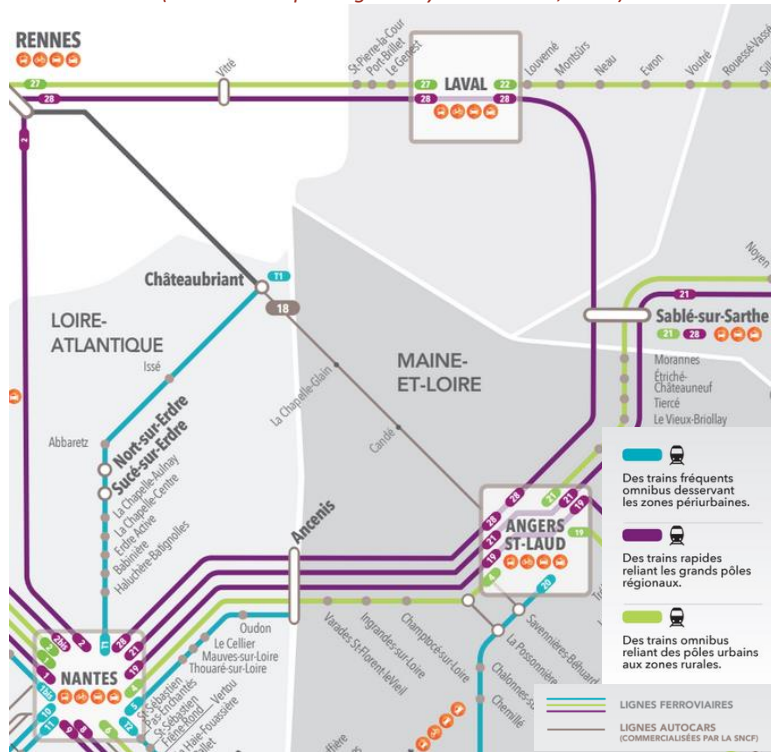
Passagers	Fret	Poste	Mouvements				
			2016	2017	2018	2019	2020
Mouvements commerciaux	201	179	207	263	46	-82.5 %	-30.8 %
- Passagers	201	179	207	263	46	-82.5 %	-30.8 %
- Fret	0	0	0	0	0	0	0
- Postaux	0	0	0	0	0	0	0
Mouvements non commerciaux	11 902	11 803	12 139	14 668	10 902	-25.7 %	-2.2 %
- Locaux	9 364	9 154	9 340	11 727	8 519	-27.4 %	-2.3 %
- Voyages	2 538	2 649	2 799	2 941	2 383	-19 %	-1.6 %
TOTAL	12 103	11 982	12 346	14 931	10 948	-26.7 %	-2.5 %

Les transports en commun

L'offre de transports interurbains relève du réseau Aléop de la Région Pays-de-la-Loire avec trois types de lignes ferrées desservant le territoire sur l'axe ligérien au niveau de cinq gares :

- Les trains rapides reliant les grands pôles régionaux entre Nantes et Angers puis Paris, desservant par le TGV la gare d'Angenis (70 arrêts tous types de trains) ;
- Les trains omnibus assurant la desserte des pôles urbains en zones rurales avec la ligne Nantes – Angers s'arrêtant à Ancenis, Varades et Ingrandes (13 arrêts) ;
- Les trains fréquents en zone périurbaine pour l'aire urbaine nantaise avec les dessertes du Cellier, Oudon et Ancenis (22 arrêts).

Carte des lignes de transport régionales
(Source : Aléop – Région Pays-de-la-Loire, 2021)



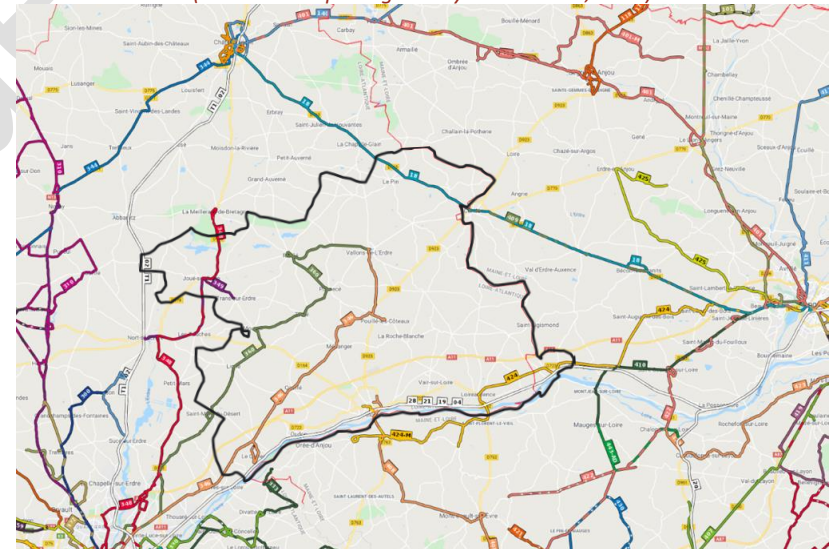
Les lignes routières de transports interurbains complètent ce maillage avec sept lignes :

- Dans une logique de desserte périurbaine depuis la métropole nantaise, les lignes 346 (par Le Cellier et arrivant à Vallons-de-l'Erdre), 348 (passant à Joué-sur-Erdre), et 360 (par Ligné et arrivant à Vallons-de-l'Erdre), 349 (Trans-sur-Erdre à la gare tram-train de Nort-sur-Erdre) ;
- Dans une consolidation du lien entre les deux rives de la Loire, la ligne 424 (Varades – Angers), associée à la ligne 408 qui connecte Ancenis à Cholet, relie les Mauges à deux points de desserte ferroviaire du Pays d'Ancenis ;
- Au Nord Est du territoire, la ligne 18 reliant Angers à Châteaubriant par Candé.

La commune du Cellier est également desservie par la ligne TAN 67 du réseau de la métropole nantaise. Le Conseil de Développement a relevé dans son étude sur « la mobilité domicile-travail » (oct. 2020) que « seules 5 zones d'activité (Fuzeaux, Erdre/Croissel, Vieille Rue, Beaucé, Bel Air) sur 29 sont à proximité directe d'un arrêt de bus ».

Carte des lignes régionales de bus

(Source : Aléop - Région Pays-de-la-Loire, 2021)

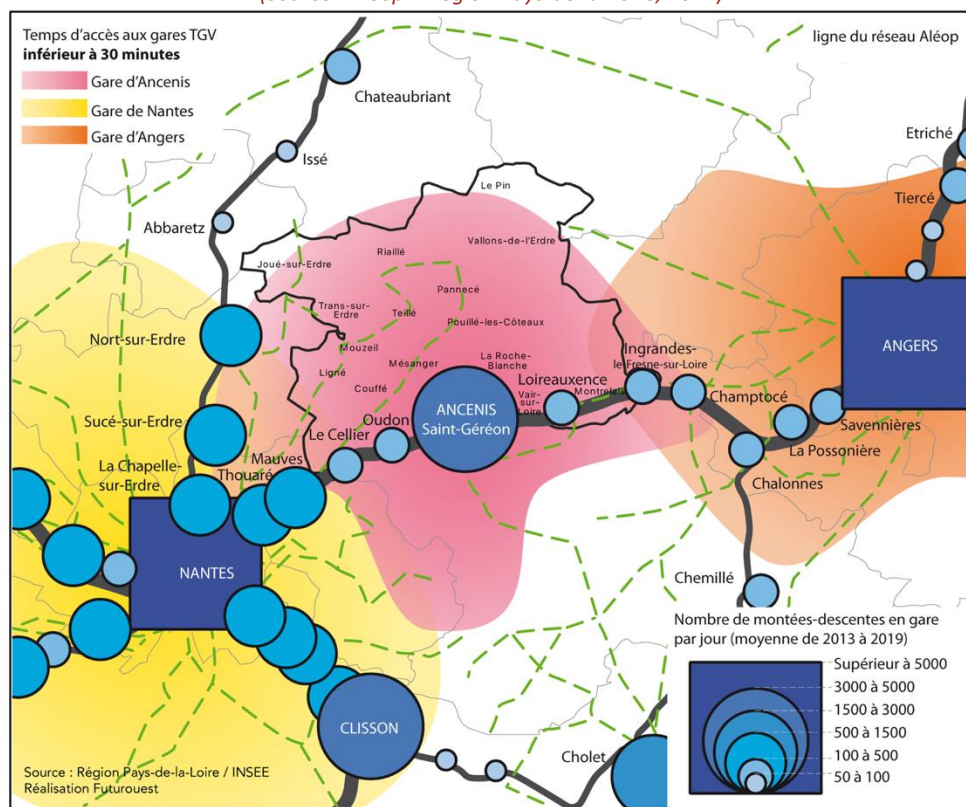


Au total, la desserte en car sur le territoire du Pays d'Ancenis est très inégale, avec une offre orientée vers la métropole nantaise. Le nombre d'arrêts et les temps de parcours font état de peu de départs et retours pour les bouts de ligne (Vallons-de-l'Erdre, Joué-sur-Erdre...) et une durée de trajets très supérieure au temps de déplacements en voiture. « L'offre de transport en car s'adresse majoritairement à une clientèle captive du fait d'une fréquence faible, combinée à des temps de parcours très élevés » (diagnostic mobilité 2021 COMPA).

La gare d'Ancenis – Saint-Géréon est la 1^{ère} gare TER la plus fréquentée des Pays-de-la-Loire après celles de Nantes, Angers et Le Mans. **La gare d'Ancenis – Saint-Géréon compte 3669 montées-descentes par jour en moyenne en 2019.** Ce trafic s'est intensifié ces dernières années du fait de l'accroissement du nombre d'arrêts, puisque cette gare comptait 1595 montées-descentes par jour en 2007 et 2618 en 2016, soit près de +6% par an de trafic voyageur de 2016 à 2019.

Les autres gares du territoire comptent moins de 500 montées-descentes par jour avec en ordre décroissant en 2019 : **Oudon (465), Le Cellier (334), Loireauxence (312) et Ingrandes-Le Fresne-sur-Loire (280).**

Desserte par les lignes de transports ferrés et par bus régionaux
(Source : Aléop – Région Pays-de-la-Loire, 2021)



La gare d'Ancenis – Saint-Géréon constitue la principale gare du territoire et elle bénéficie également aux usagers du Sud Loire situés dans les Mauges. La ligne tram-train Nantes – Châteaubriant apporte également une solution de rabattement pour les usagers habitant l'Ouest du territoire de la COMPA, en particulier à hauteur de la gare de Nort-sur-Erdre.

L'infrastructure ferroviaire qui dessert le territoire enregistre les passages de **trois types de trains : les TGV, les TER InterLoire, les omnibus.** Avec la mise en service du terminus technique d'Ancenis (programmée fin 2021), un nouveau type de trains va s'ajouter sur cette ligne appelée « **Service Express Métropolitain** » selon les termes du schéma directeur de la SNCF d'avril 2020 et repris par la FNAUT Pays-de-la-Loire. Il permettra la diamétralisation entre Ancenis et Savenay, qui consiste à proposer une offre de transport entre deux gares périurbaines sans nécessiter de changement en gare de Nantes. L'objectif de cette fusion des lignes Savenay-Nantes et Nantes-Ancenis est d'atteindre une fréquence à la demi-heure des dessertes des gares périurbaines (dont Ancenis, Le Cellier et Oudon).

Par ailleurs, depuis fin 2020, les haltes intermédiaires entre Ancenis et Angers (dont Ingrandes-sur-Loire et Loireauxence) bénéficient de 4 allers-retours supplémentaires pour augmenter l'offre de services en soirée la semaine.

L'accessibilité aux gares

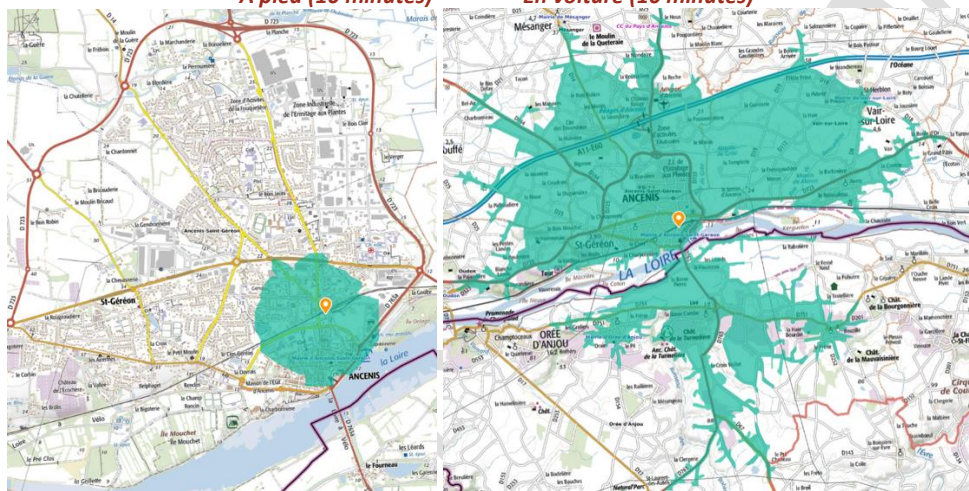
La desserte ferroviaire sur la gare et les haltes ferroviaires du pays d'Ancenis assure une accessibilité à une partie contenue du territoire. L'accessibilité en voiture (à 10 minutes de trajet) couvre les communes desservies par le train et les communes proches notamment situées en Sud-Loire. L'accessibilité à pied des gares (à 10 minutes de trajet) reste limitée au secteur urbain proche, qui correspond pour Ancenis-Saint-Géréon et Ingrandes-Le-Fresne-sur-Loire aux principales centralités de ces deux communes.



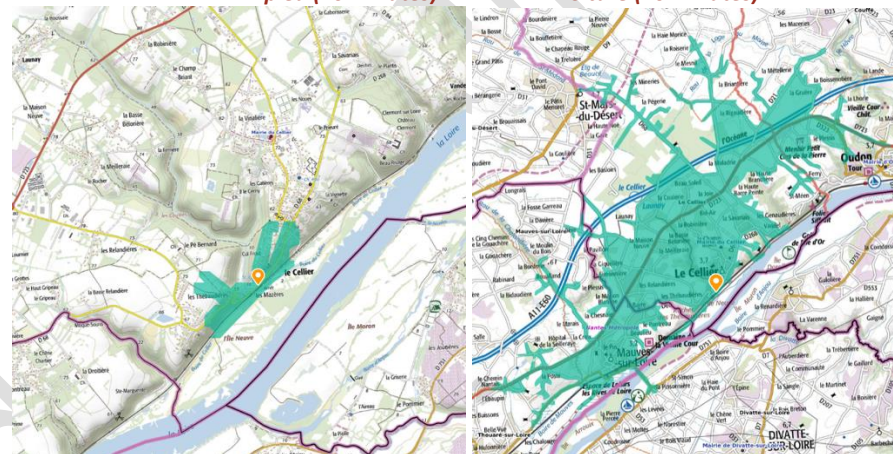
Gare d'Ancenis

En complément de cette analyse de la gare et les haltes ferroviaires du territoire, l'influence des arrêts de transports régionaux proches du pays d'Ancenis est observée. La gare de Nort-sur-Erdre apparaît accessible, en un peu plus de 10 minutes en voiture, des centres de Ligné et Joué-sur-Erdre. A noter également, le rôle de Candé qui compte un arrêt de la ligne régionale 18 pouvant se rallier en moins de 10 minutes en voiture du Pin et à d'une partie de Vallons-de-l'Erdre. Il ressort un potentiel de rabattement limité vers ces points de connexion des ferroviaires. Une bonne partie du territoire est à plus de 10 min en voiture.

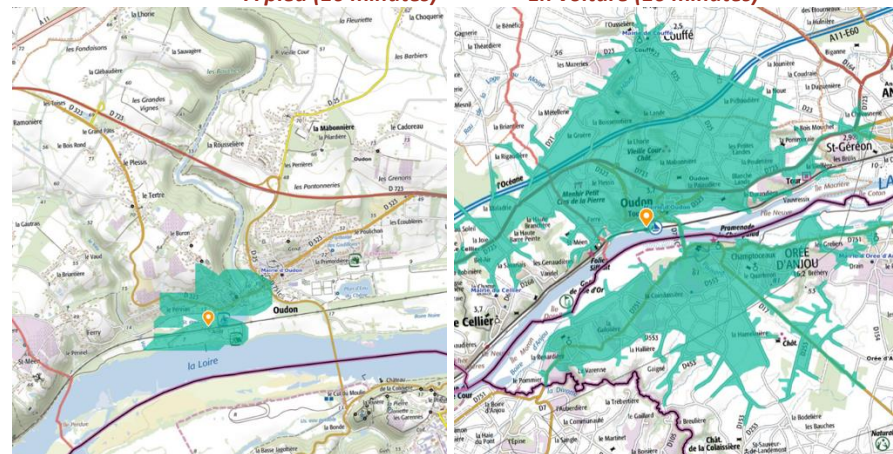
L'accessibilité en temps de parcours à la gare d'Ancenis
(Source : Géoportail, calcul d'isochrones, traitement Futuroouest)
A pied (10 minutes) **En voiture (10 minutes)**



L'accessibilité en temps de parcours à la gare du Cellier
(Source : Géoportail, calcul d'isochrones, traitement Futuroouest)
A pied (10 minutes) **En voiture (10 minutes)**



L'accessibilité en temps de parcours à la gare d'Oudon
(Source : Géoportail, calcul d'isochrones, traitement Futuroouest)
A pied (10 minutes) **En voiture (10 minutes)**

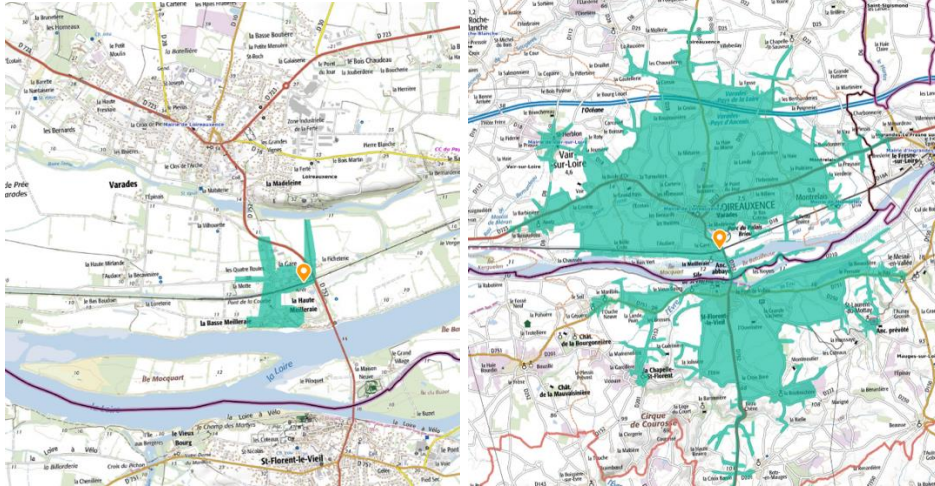


L'accessibilité en temps de parcours à la gare de Loireauxence - Varades

(Source : Géoportail, calcul d'isochrones, traitement Futurovest)

A pied (10 minutes)

En voiture (10 minutes)

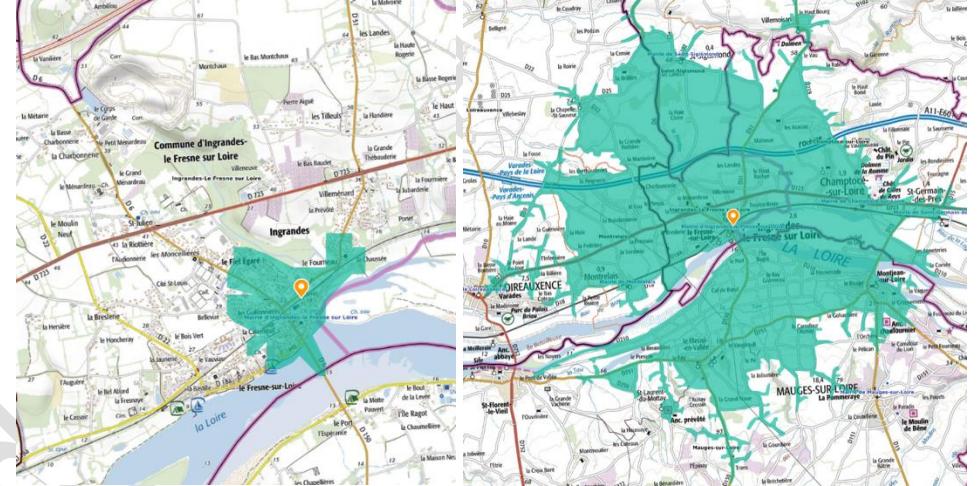


L'accessibilité en temps de parcours à la gare d'Ingrandes – Le Fresne

(Source : Géoportail, calcul d'isochrones, traitement Futurovest)

A pied (10 minutes)

En voiture (10 minutes)

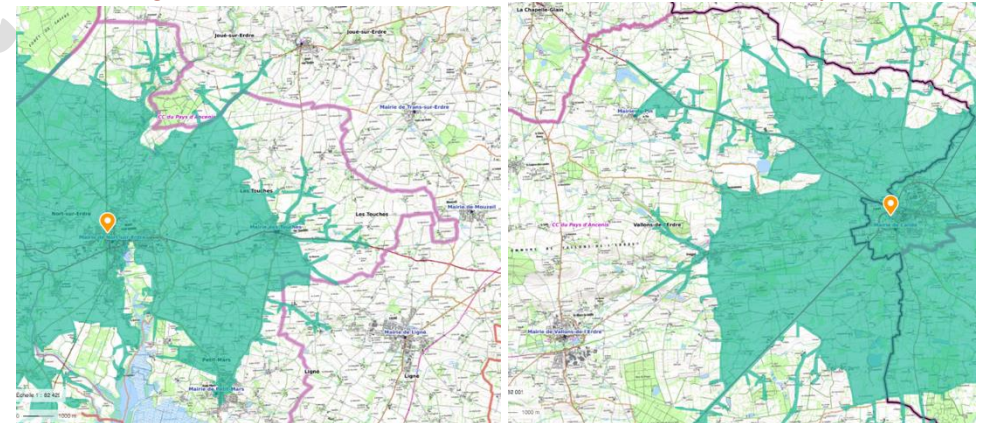


L'accessibilité en temps de parcours en voiture (10 minutes)

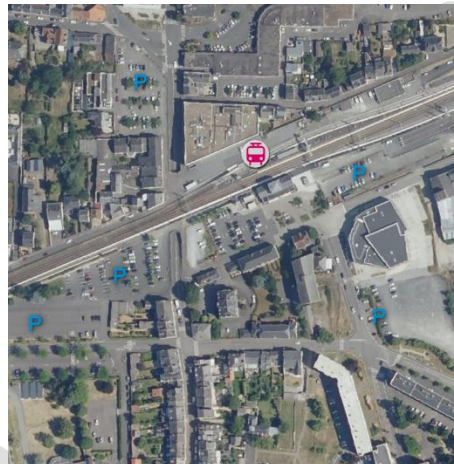
(Source : Géoportail, calcul d'isochrones, traitement Futurovest)

à la gare de Nort-sur-Erdre

à la station de bus Aléop de Candé



L'offre de stationnement à proximité des gares du territoire contribue au potentiel d'attractivité des mobilités en trains. Le diagnostic du schéma de secteur du pôle central souligne une offre de stationnement restreinte près de la gare d'Ancenis – Saint-Géréon. Le tissu urbain proche est en cours de mutations, amenant à terme de nouveaux équipements dans ce quartier, soit une anticipation nécessaire des conditions de stationnement face à la probable augmentation du nombre de véhicules.



Cette problématique du stationnement contraint près des haltes ferroviaires est également ressentie au Cellier, à Varades (Loireauxence) et Oudon.

L'offre de stationnement aux alentours de la gare d'Ancenis

(Source : Géoportail, traitement Futurovest)

Les modes actifs

Les aménagements cyclables sur le Pays d'Ancenis s'organisent autour de deux itinéraires principaux :

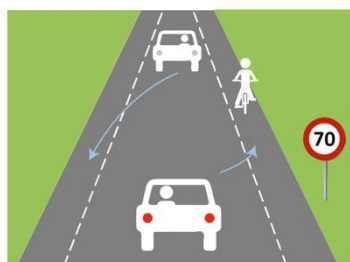
- La « Loire à vélo » qui dessert les bords du fleuve selon l'itinéraire Eurovélo 6 de Saint-Brevin-les-Pins à Bâle en Suisse ;
- La voie verte de l'Erdre aménagée sur le tronçon Carquefou jusqu'à Saint-Mars-la-Jaille et, en projet vers la Mayenne (à Château-Gontier) en passant par Candé et-Grégré via le tracé de l'ancien chemin de fer, dont le revêtement a été refait en 2019 sur le pays d'Ancenis.

Ce dernier itinéraire est complété dans le schéma cyclable de Loire-Atlantique de tronçons en projet pour se connecter à Châteaubriant au Nord, dont la section Ligné – Joué-sur-Erdre via Nort-sur-Erdre puis la partie Joué-sur-Erdre – Châteaubriant à constituer.

Dès lors, un maillage d'itinéraires cyclables se dessine avec un enjeu de consolider les branches orientées Nord-Sud pour raccorder la voie verte à la Loire à vélo.

A cela s'ajoute, depuis fin 2017, plusieurs expérimentations de chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) dont une sur la route départementale entre Teillé et Trans-sur-Erdre, et une autre en zone urbaine d'Ancenis – Saint-Géréon.

Explication de la circulation sur la chaussée à voie centrale banalisée
(Source : Conseil départemental de Loire-Atlantique)

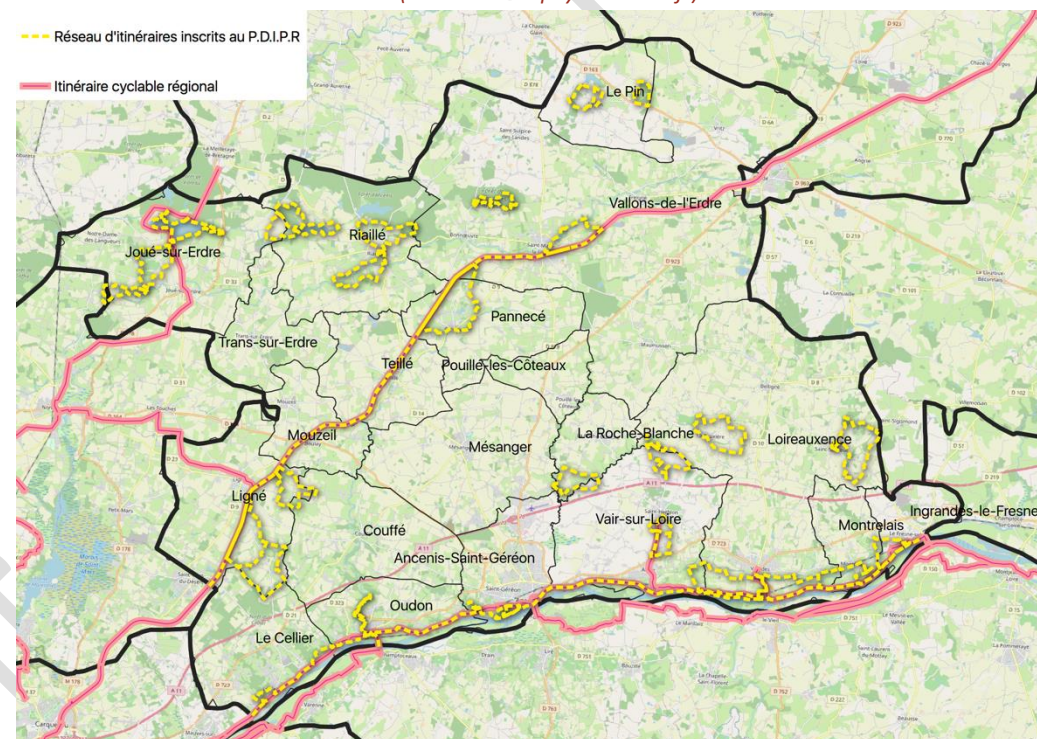


3
Un cycliste circule à droite de la chaussée et un véhicule se présente en sens opposé

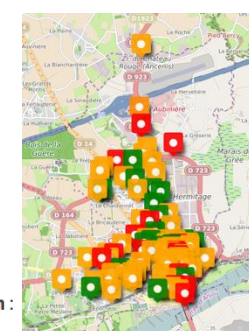
→ Je me déporte sur la droite, derrière le cycliste, en maintenant une distance de sécurité adaptée. Je dépasse le cycliste une fois l'autre véhicule croisé

En complément de ces itinéraires cyclables, les aménagements pour les piétons, au-delà des conditions d'accessibilité améliorées dans les centralités des communes, reposent principalement sur les itinéraires de randonnée du PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée). La « Loire à vélo » et la voie verte constituent des supports à la randonnée, ainsi que les boucles au sein de certaines communes du Pays d'Ancenis.

Les pistes cyclables et les itinéraires de randonnée du PDIPR (Source : data.paysdelaloire.fr)



Sur Ancenis – Saint-Géréon, l'association Initiative Citoyenne en Pays d'Ancenis (ICPA) a mené une démarche d'enquête en 2019 (plus de 400 réponses) afin de favoriser les déplacements doux au sein de la commune. Il ressort de cette consultation de terrain, un repérage fin des points d'amélioration sur les cheminements à constituer, les itinéraires à prolonger et les lieux à sécuriser. Le baromètre des « villes cyclables », mis en place tous les deux ans par la Fédération des Usagers de Bicyclette FUB), va apporter une vision complémentaire à partir de l'analyse des avis d'usagers sur Ancenis – Saint-Géréon, Le Cellier et Loireauxence



Trois niveaux de classification :

- vert (satisfaisant),
- orange (problèmes très gênants à corriger),
- rouge (problèmes majeurs à corriger absolument).

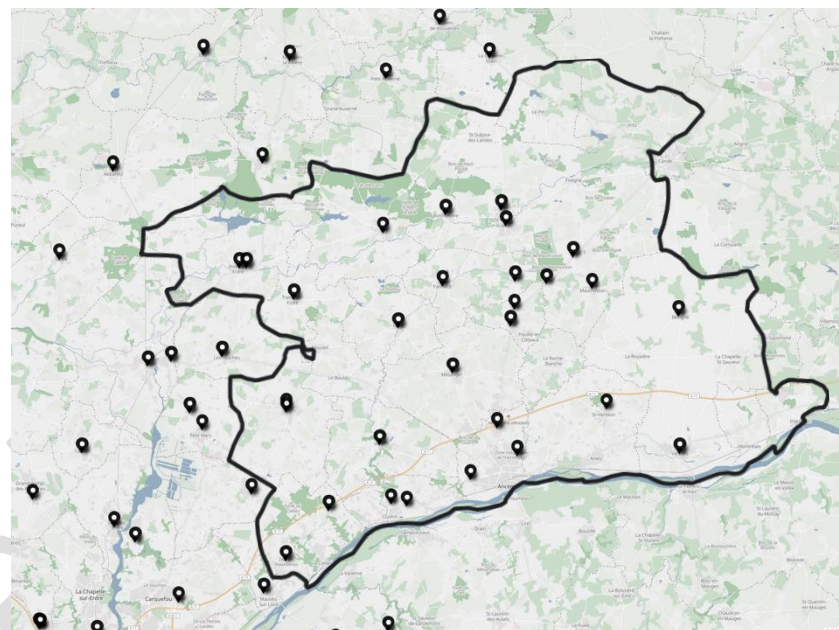
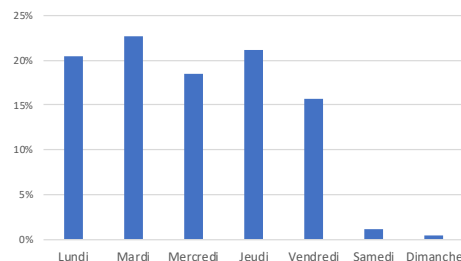
et
Carte de l'étude de l'ICPA (Source : ICPA)

Le covoiturage et les bornes de recharge

Les aires de covoiturage en Loire-Atlantique (Source : CD44)

Répartition du covoiturage selon les jours de la semaine (Source : DGITM – OD-RPC)

Le développement du covoiturage à l'échelle du département a permis l'aménagement d'aires de stationnement. Les centralités des communes et certains carrefours le long des axes majeurs du territoire ont été privilégiés pour l'aménagement de ces aires. Les données de la DGITM consacrées au Registre de Preuve de Covoiturage mettent en évidence que ces pratiques sont principalement en semaine, avec des flux liés pour la moitié à Nantes Métropole et un quart avec Angers Loire-Métropole. Environ 6% des pratiques de covoiturage restent au sein du Pays d'Ancenis.



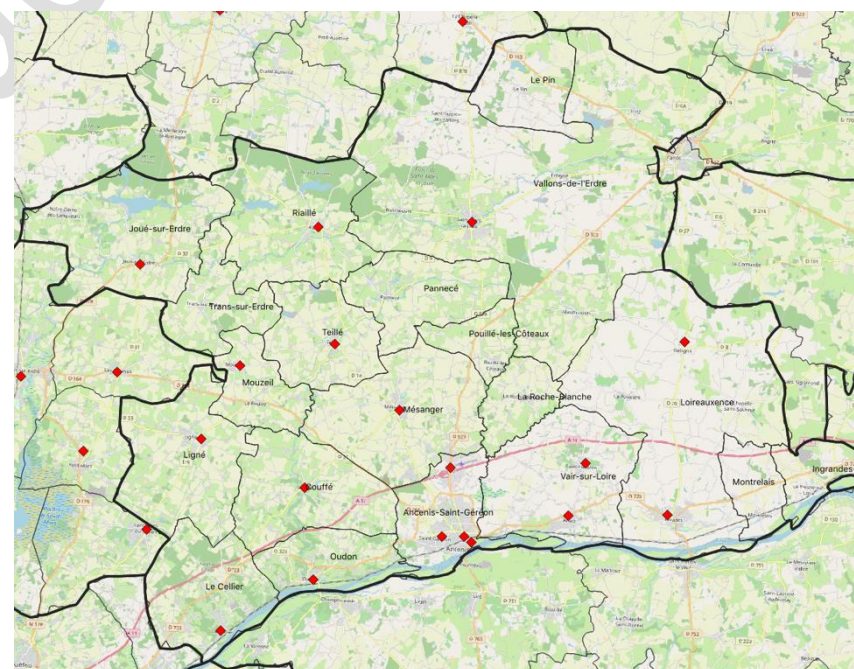
Les aires de covoiturage de Pouillé-les-Coteaux le long de la RD18 et du Cellier le long de la RD723



Des « points stops » ont été installés, en premiers lieux sur Ancenis – Saint-Géréon et Loireauxence, en ciblant des lieux sécurisés et à des carrefours propices à des temps d'attente réduits.

Point Stop à Ancenis – Saint-Géréon à l'entrée Nord de la ville

L'aménagement des bornes de recharge pour véhicules électriques a été effectué sur une majorité des communes du Pays d'Ancenis, en les positionnant dans les centralités. Une station de GNV (Gaz Naturel de Ville) est en cours d'installation (ouverture été 2022) à proximité de l'échangeur autoroutier d'Ancenis – Saint-Géréon.



Les bornes de recharge des véhicules électriques et GNV (Source : SYDEGO 2020)

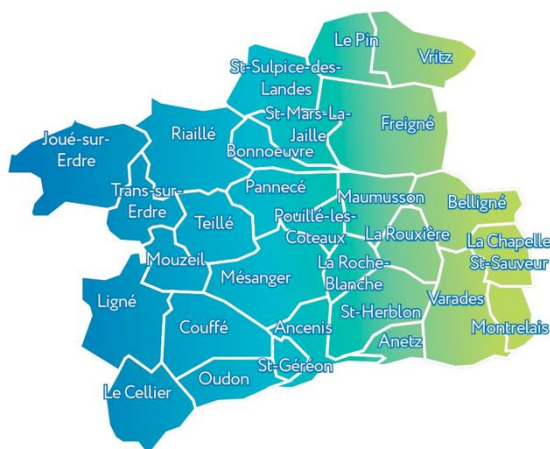
Les solutions d'aide à la mobilité

Un service de **Transport A la Demande (TAD)** existe à l'échelle du pays d'Ancenis. Sa coordination par la région Pays-de-la-Loire bénéficie du soutien de l'intercommunalité, pour que ce service de proximité réponde aux besoins de transport.

Le secteur de desserte concerne des trajets entre toutes les communes du pays d'Ancenis, ainsi qu'à destination des communes limitrophes et pour le Nord du territoire vers l'hôpital de Châteaubriant. Cette offre de service en porte à porte est disponible sur des plages horaires de fonctionnement limitées. Une réflexion est engagée par la Région pour un passage en « point à point » avec rabattement sur les lignes régulières.

Les communes desservies par le Transport à la demande Aléop sur le pays d'Ancenis

(Source : aleop.paysdelaloire.fr)



Pannecé, Le Pin

- Les communes limitrophes : Abbaretz, Angrie, Candé, Challain-la-Potherie, Grand-Auverné, La Chapelle-Glain, Val d'Erdre Auxence (La Cornuaille), Ingrandes-Le Fresne-sur-Loire, La Meilleraye-de-Bretagne, Mauges-sur-Loire (Le Marillais, Le Mesnil-en-Vallée, Saint-Florent-Le-Vieil, Saint-Laurent-du-Mottay), Orée d'Anjou (Bouzillé, Champtoceaux, Drain, La Varenne, Liré), Les Touches, Mauves-sur-Loire, Nort-sur-Erdre, Petit-Auverné, Petit Mars, Saffré, Saint-Mars-du-Désert, Saint-Sigismond

- L'hôpital de Châteaubriant, uniquement au départ des communes de Vritz, Vallons de l'Erdre (St Sulpice des Landes, St Mars La Jaille, Bonnoeuvre, Maumusson, Freigné),

Six associations du territoire proposent un service de **Transport Solidaire** qui met en relation un conducteur bénévole à une personne ayant besoin de se déplacer pour des besoins ponctuels (par exemple : achat, santé, administratif...). Ces six associations recouvrent les 20 communes du territoire :

- L'AMIRA sur Ancenis-Saint-Géréon;
- Une association dédiée à Oudon ;
- Une association aux Vallons-de-l'Erdre et au Pin ;
- Une association en lien avec le pôle social de Loireauxence et intervenant aussi sur, Vair-sur-Loire, Montrelais et Ingrandes-Le Fresne ;
- La structure Solidarité Transport pour Joué-sur-Erdre, Mésanger, Pannecé, Pouillé-les-Coteaux, Riaillé, La Roche-Blanche, Teillé et Trans-sur-Erdre ;
- Pilot'âge Association de Ligné avec Couffé, Mouzeil et Le Cellier.

La structure d'insertion « **Erdre-et-Loire-Initiatives** » (ELI) a mis en place un service de conseil en mobilités pour les personnes rencontrant des difficultés de déplacements. Le public accompagné par ce service est orienté grâce aux structures suivantes : Mission Locale, Pôle Emploi, Structure d'Insertion par l'Activité Économique, Assistante Sociale.

La structure d'insertion ELI met en œuvre, avec le soutien de la COMPA, un **réseau mobilité** : mise à disposition de manière temporaire (3 mois maximum) d'un scooter, d'une voiture (avec ou sans permis) ou d'un vélo à assistance électrique à toute personne en démarche d'insertion professionnelle ou sociale, privée de véhicule ou rencontrant un problème temporaire de mobilité.



La mobilité des habitants

Fort du rayonnement de la zone d'emploi d'Ancenis qui dépasse les contours du territoire communautaire notamment vers le Maine-et-Loire, le Pays d'Ancenis compte une majorité du nombre de navettes domicile-travail au sein de son territoire, avec une convergence des flux d'actifs vers le principal pôle d'emplois d'Ancenis – Saint-Géréon. On observe aussi un nombre de déplacements domicile-travail sortants du territoire supérieur à ceux entrants sur le territoire. Ce phénomène s'explique par une attraction forte des actifs du Pays d'Ancenis vers la métropole nantaise. En revanche, le flux d'actifs vers Angers est bien moindre.

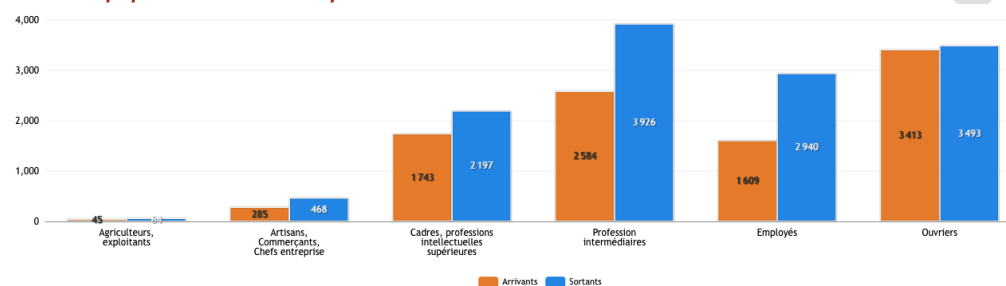
Les actifs des communes du Sud Loire viennent travailler en nombre sur le territoire du Pays d'Ancenis, en particulier ceux d'Orée d'Anjou plus proches du pôle d'emplois d'Ancenis – Saint-Géréon.

Les profils des actifs effectuant ces trajets depuis le Pays d'Ancenis vers l'extérieur sont principalement des professions intermédiaires, des employés et des cadres (de 30 à 60 ans).

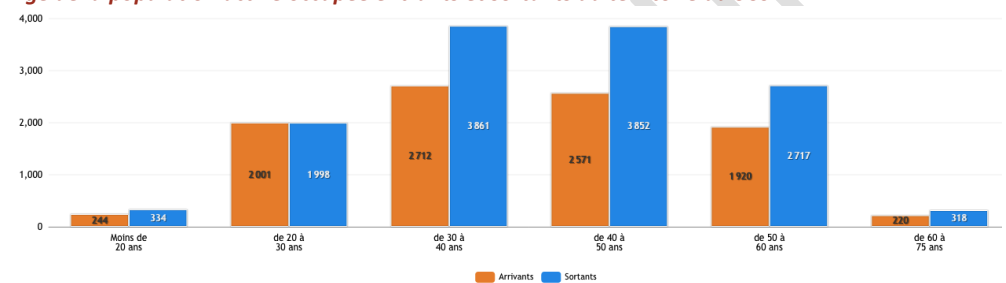
Profils des actifs des flux domicile-travail en 2017

(Source : INSEE, Traitement Observ'eau)

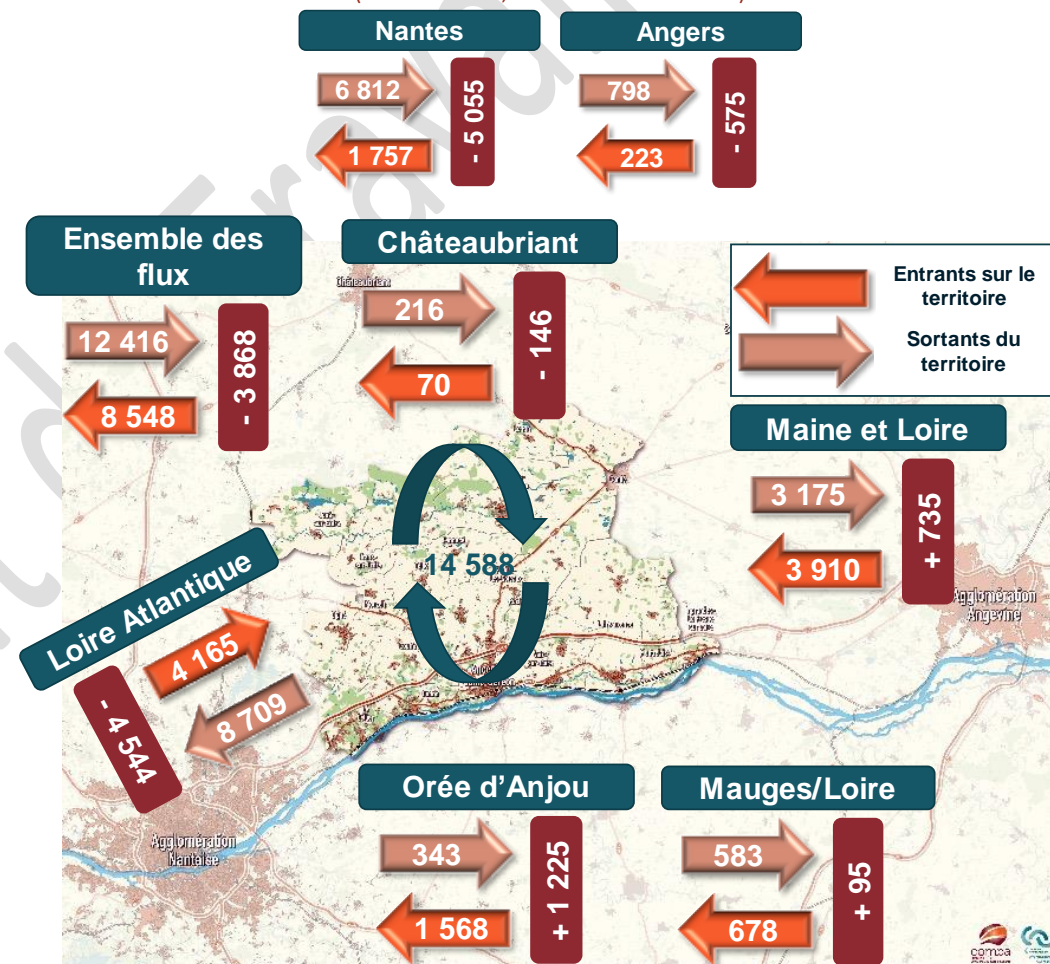
CSP de la population active occupée entrants et sortants du territoire du SCoT



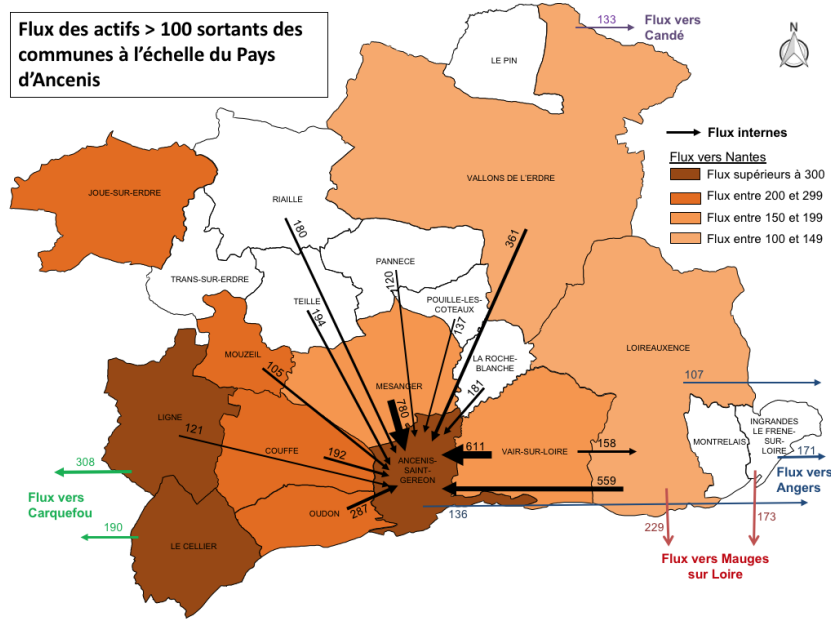
Âge de la population active occupée entrants et sortants du territoire du SCoT



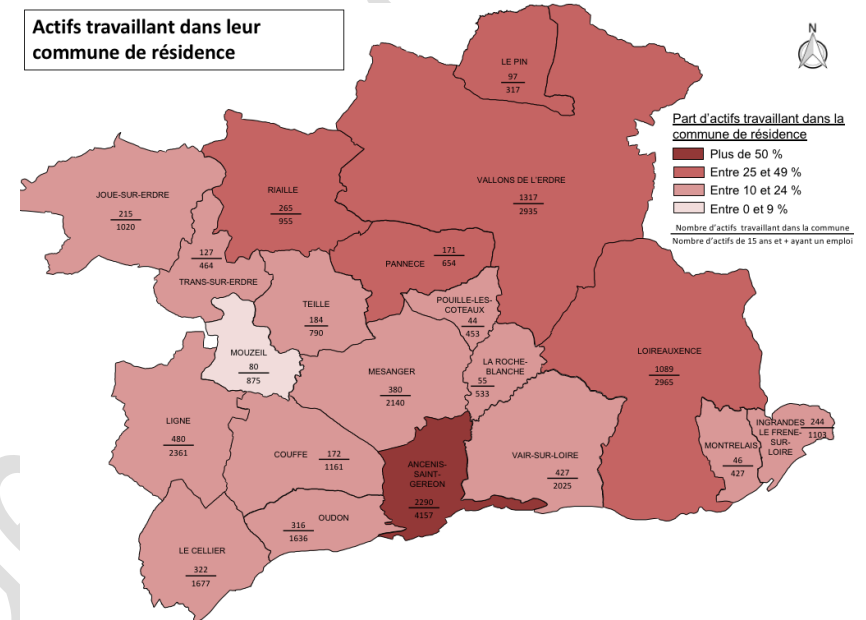
Flux domicile-travail en 2018 Population active occupée entrants et sortants du territoire du SCoT (Source : INSEE, Traitement Observ'eau)



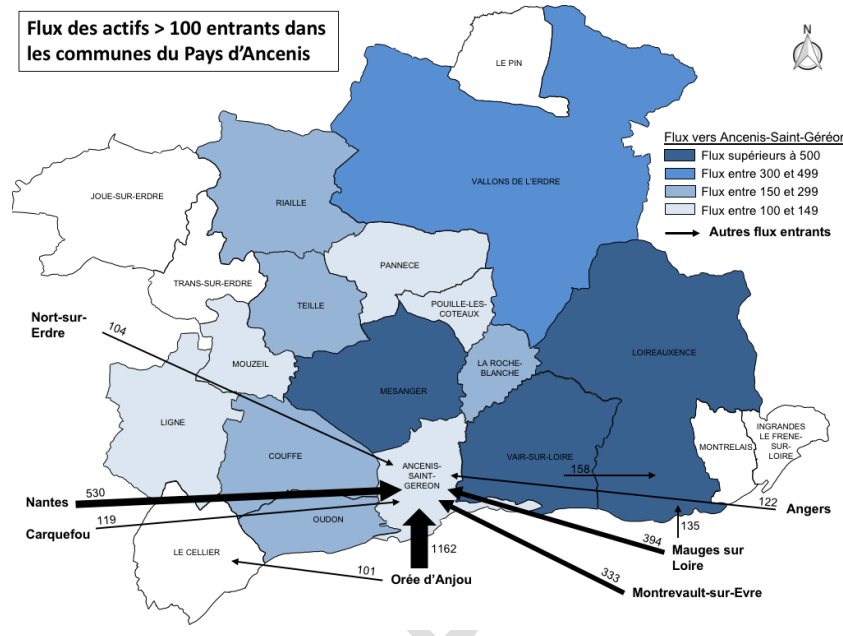
Flux des actifs > 100 sortants des communes à l'échelle du Pays d'Anenis



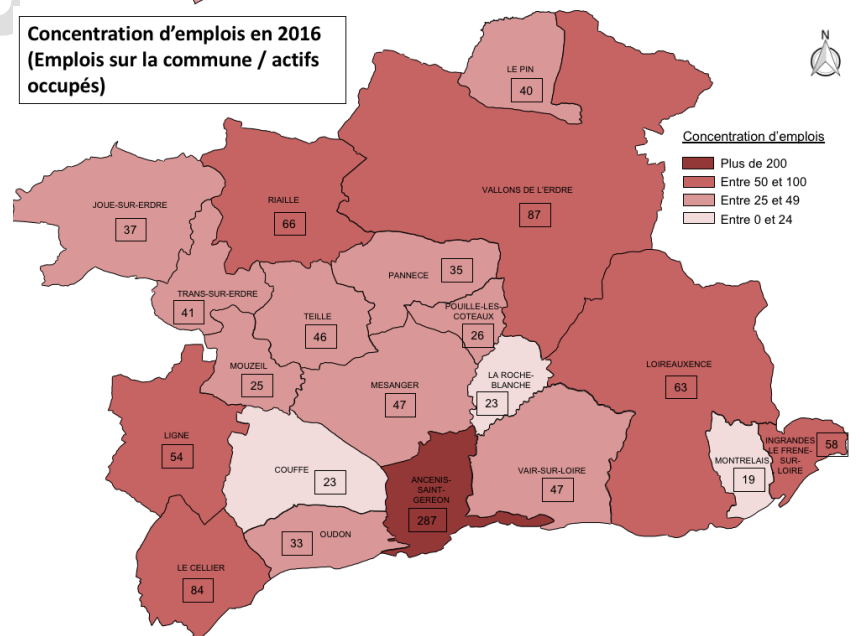
Actifs travaillant dans leur commune de résidence



Flux des actifs > 100 entrants dans les communes du Pays d'Anenis



Concentration d'emplois en 2016 (Emplois sur la commune / actifs occupés)

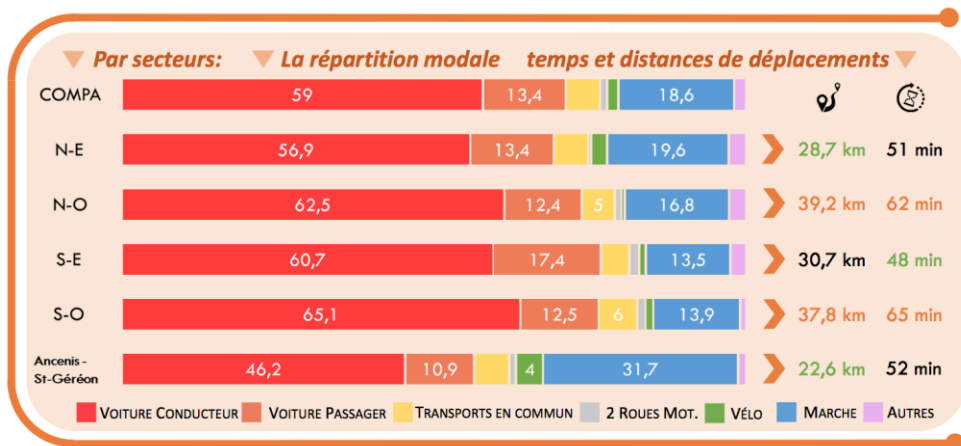


(Source : COMPA)

Selon l'enquête déplacements des grands territoires (EDGT) réalisée en 2015, la voiture est le principal mode de déplacement des habitants (59% de voiture conducteur et 13,4% de voiture passager). Ce phénomène est davantage marqué dans le secteur Sud-Ouest du territoire. Le second mode est la marche à pied qui représente 18,6% des déplacements à l'échelle du pays d'Ancenis, et sur le pôle principal d'Ancenis – Saint-Géréon, ce mode atteint les 31,7% de pratique.

Les distances (temps et km) des déplacements quotidiens (tous motifs) apparaissent plus élevées à l'Ouest du territoire, une caractéristique de l'accès à la métropole nantaise notamment pour les déplacements contraints (travail, études). A l'inverse, c'est sur la commune d'Ancenis – Saint-Géréon que les distances kilométriques sont les plus courtes avec des modes plus lents (marche, vélo) davantage présents.

La répartition modale selon les différents secteurs du territoire
(Source : Étude Mobilités COMPA 2018)

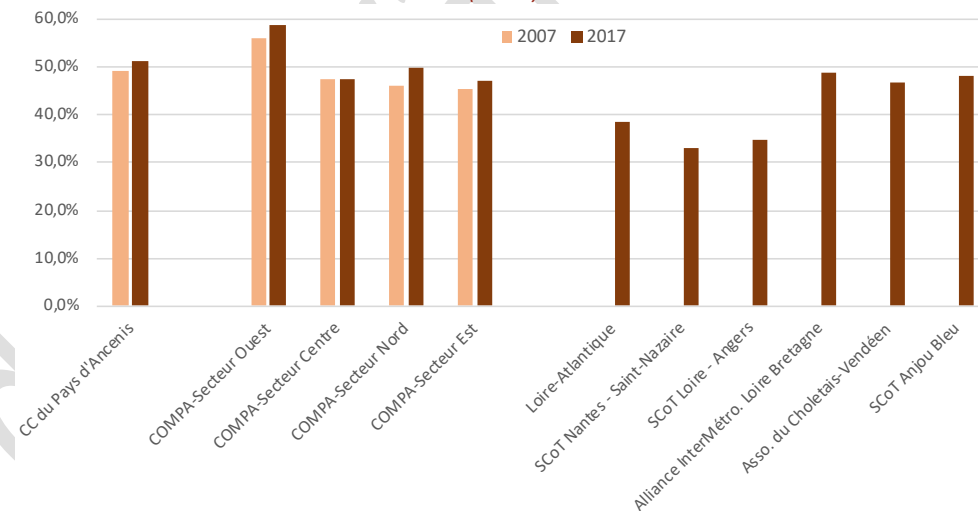


Les motifs de déplacements des ménages se répartissent entre :

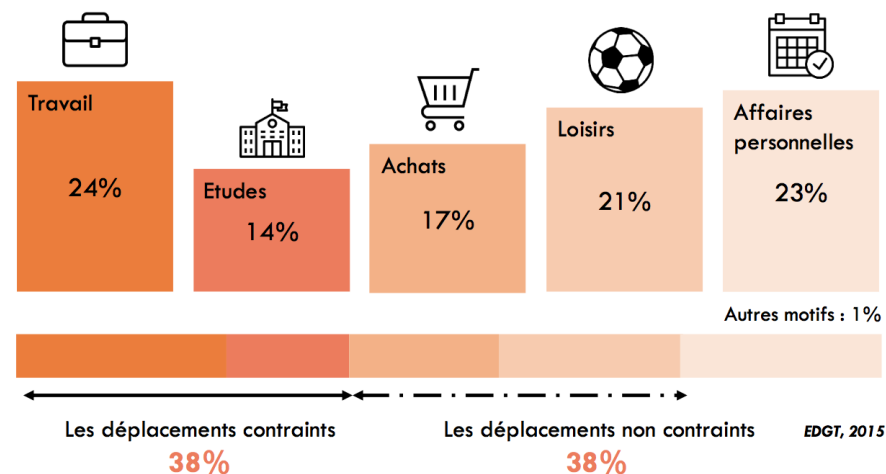
- Les déplacements contraints qui concernent le travail et les études, soit près d'un tiers de l'ensemble des déplacements sur le territoire ;
- Les déplacements non contraints qui concernent les achats, les loisirs et les raisons pour affaires personnelles, soit près des deux-tiers de l'ensemble des déplacements du territoire.

Près de la moitié des ménages comptent deux voitures et plus à l'échelle du territoire. Ce taux de motorisation se renforce légèrement entre 2007 et 2017. Il est particulièrement élevé sur le secteur Ouest du Pays d'Ancenis.

Part des ménages avec deux voitures et plus
(INSEE)



Les motifs de déplacements
(EDGT 2015)

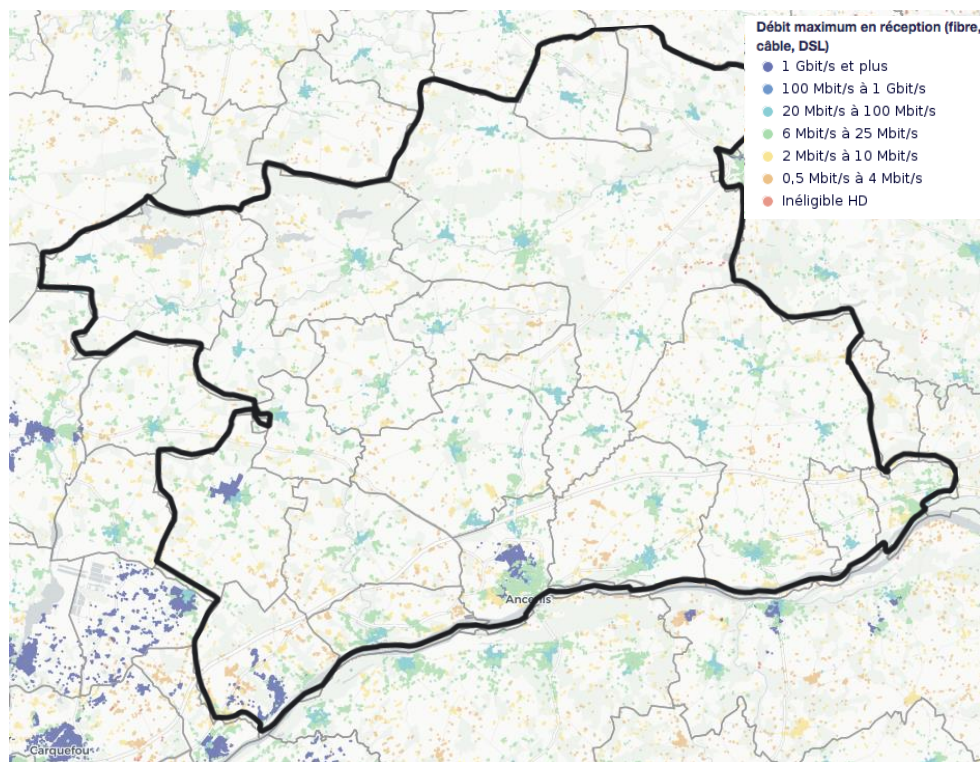


La desserte numérique

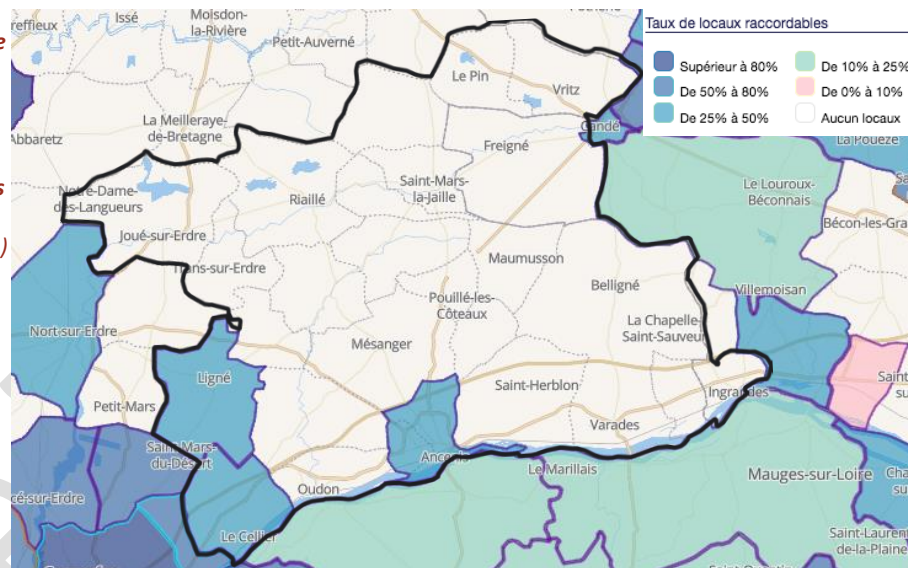
A l'heure actuelle, le déploiement de la fibre optique concerne principalement quatre communes : Ancenis – Saint-Géréon, Vair-sur-Loire (à l'ouest), Ligné et Le Cellier. Elles ont une couverture comprise entre 50 et 80% des locaux raccordables, avec un débit maximum développé (1Gbit/s et plus) sur certaines plaques télécoms.

La programmation des travaux de déploiement de la fibre à l'ensemble du territoire s'échelonne jusqu'en 2023. Après la consolidation des trois communes déjà desservies par des débits maximums, ces travaux seront effectués dans les plaques télécoms à proximité ainsi qu'à l'Est du territoire sur les communes des Vallons de l'Erdre et Loireauxence. Les dernières plaques télécoms desservies, en 2023 ou ultérieurement, seront celles du centre du pays d'Ancenis ainsi que les deux extrémités de Joué-sur-Erdre et la partie de Vritz au sein des Vallons de l'Erdre.

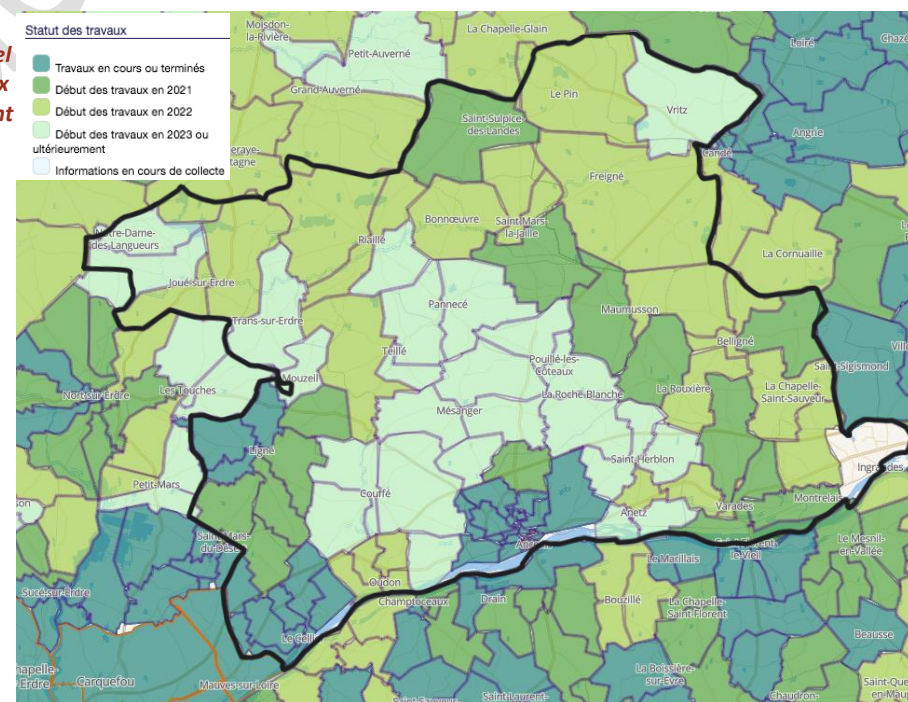
Le débit internet maximum à l'adresse (ARCEP 31/12/2020)



Couverture FTTH des locaux raccordés dans les communes (ARCEP 2^e trim. 2021)



Prévisionnel des travaux de déploiement fibre (ARCEP 2^e trim. 2021)



Ce qu'il faut retenir

➔ Une organisation des mobilités reposant sur les infrastructures régionales

- Un axe ligérien structurant à la fois pour le ferroviaire, avec 1 gare et 4 haltes ferroviaires, et pour les routes avec l'autoroute A11 et la RD723 ;
- Une intensification des flux de poids lourds selon l'axe productif Nord – Sud, générateur d'une tension au niveau de pont d'Ancenis (14 000 véhicules jour) situé au contact de la ville historique ;
- La « Loire à vélo », une transversale des mobilités actives au Sud du territoire complétée de la voie verte au Nord qui a pour objectif de relier l'Erdre à la Mayenne ;
- Une plateforme aéroportuaire régionale conservée en Sud-Loire, après l'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes, qui renforce l'importance de la desserte LGV en gare d'Ancenis, alors que l'aéroport du Pays d'Ancenis compte près de 1000 passagers commerciaux par an (pour près de 12 000 mouvements relevant principalement de l'aéroclub).

➔ Les transports collectifs

- 1 gare et 4 haltes ferroviaires sur le territoire avec une desserte majeure au niveau d'Ancenis (3669 montées-descentes par jour en moyenne en 2019), et un cadencement appelé à s'améliorer pour Le Cellier et Oudon avec le projet de Service Express Métropolitain mais des accès contraints à ces gares ;
- Un complément de l'offre ferroviaire par le transport collectif routier qui est partagé entre les lignes de bus régionales couvrant partiellement le territoire et, des solutions locales de transport mutualisant les véhicules (transport à la demande, transport solidaire, covoiturage...) ;
- La mise en place récente d'un bassin de mobilités entre le pays d'Ancenis et les territoires du Sud Loire pour notamment faciliter le rabattement sur les gares de l'axe ligérien.

➔ Les modes actifs et les solutions d'aide aux mobilités

- Un aménagement en cours des centralités en faveur des mobilités décarbonnées au travers de l'amélioration des conditions d'accessibilité des piétons, de l'installation d'aires de covoiturage, de bornes de recharges de véhicules électriques... ;
- Des itinéraires de randonnée et cyclables aménagés au profit principalement des usages de loisirs et de tourisme ;
- Une couverture du territoire par des offres de transport à la demande et de transport solidaire, ainsi qu'un réseau mobilité, le tout coordonné au niveau intercommunal.

➔ La mobilité des habitants

- Une place prédominante de la voiture (72% des modes de transport) qui se traduit dans l'équipement des ménages dont près de la moitié compte deux voitures et plus en 2017 ;
- En 2017, 14 588 résidents actifs restent travailler sur le territoire, 8 548 non résidents dans le périmètre du SCoT viennent de l'extérieur travailler sur le territoire (un tiers depuis les Mauges et un quart depuis la métropole nantaise) et 12 416 résidents du pays d'Ancenis travaillent en dehors du territoire (la moitié sur la métropole nantaise) ;
- Une répartition des déplacements entre ceux contraints par des motifs de travail et d'études, qui représentent un tiers des trajets, et ceux non contraints de l'ordre de deux tiers des déplacements qui englobent les achats, les loisirs et les affaires personnelles.

➔ La poursuite du déploiement de la technologie numérique

- Un déploiement de la fibre en cours, avec un objectif de desserte de 100% du territoire à l'horizon 2025.

Points d'analyse

Les infrastructures de transport constituent la brique de base du désenclavement du Pays d'Ancenis. Seule sa partie Sud apparaît desservie par plusieurs axes de flux régionaux et nationaux (autoroute, ligne TGV). Cet axe ligérien soutient la pression métropolitaine surtout à l'Ouest du territoire depuis Nantes et moins fortement à l'Est depuis Angers.

Ces flux stimulent des dynamiques économiques contrastées à caractère plus résidentiel pour le secteur Ouest et, un mode de développement plus autonome sur le pôle central d'Ancenis – Saint-Géréon. En effet, la gare et l'échangeur autoroutier stimule à cet endroit les activités et la démographie, au point de constituer un pôle attirant des flux d'une zone plus large que le Pays d'Ancenis au regard des mobilités d'actifs venant y travailler, des patients de l'hôpital, des clients de l'offre commerciale... L'extension de cette zone d'attraction révèle également l'influence du pôle central sur le Sud Loire, territoire associé à la Communauté de Communes du Pays d'Ancenis dans la définition du bassin de mobilité régional.

A l'inverse, le Nord du territoire du Pays d'Ancenis repose sur un maillage routier de voies secondaires. Si la voiture y apparaît dominante, elle est aussi majoritaire dans les usages à l'Ouest du territoire au contact de la métropole nantaise. Cette observation souligne le foisonnement des générateurs de flux d'un système urbain liés au travail, aux loisirs, aux études, à la santé, au commerce... autant de raisons de déplacements pas nécessairement compatibles en permanence avec les réseaux de transports collectifs. L'amélioration à venir du cadencement entre Ancenis et Nantes (« Service Express Métropolitain ») pourrait accentuer l'intégration du Sud-Ouest du territoire dans l'aire urbaine nantaise.

Pour accompagner les déplacements contraints d'une population, en particulier les actifs vers leur lieu de travail et les scolaires, l'offre de transport reste cloisonnée par usages respectivement la voiture en grande majorité pour les actifs et l'offre de transport collective dédiée aux scolaires. Des initiatives témoignent d'une attention ciblée vers des publics éloignés (TAD, transport solidaire...), mais elles restent marginales au regard des flux croissants sur le territoire.

Pour atténuer la part des pratiques « auto-solistes » dans le territoire, la mise en œuvre de l'intermodalité s'appuie sur le maillage des pôles du territoire, où les gares et les aires de covoiturage constituent les nœuds d'interconnexion principaux entre les différents modes de déplacement. La mise en relation des conducteurs et passagers passe par une intensification des solutions de l'internet mobile pour faciliter cette mutualisation des

véhicules. L'appui sur les mobilités douces (marche, vélo) se pratique certes au niveau de la proximité, en particulier au sein du pôle central, mais elles ne constituent pas un relais performant de la chaîne de déplacements dans une logique intermodale.

Les principaux axes de liaisons douces, la Loire à vélo et la voie verte de l'Erdre, répondent à des pratiques touristiques et de loisirs, bénéficiant de continuités avec les territoires voisins respectivement du Sud et du Nord. L'enjeu d'une mise en relation Nord – Sud de ces deux axes doux est propice à renforcer le maillage au sein du Pays d'Ancenis, en s'imbriquant avec la trame verte et bleue du territoire.

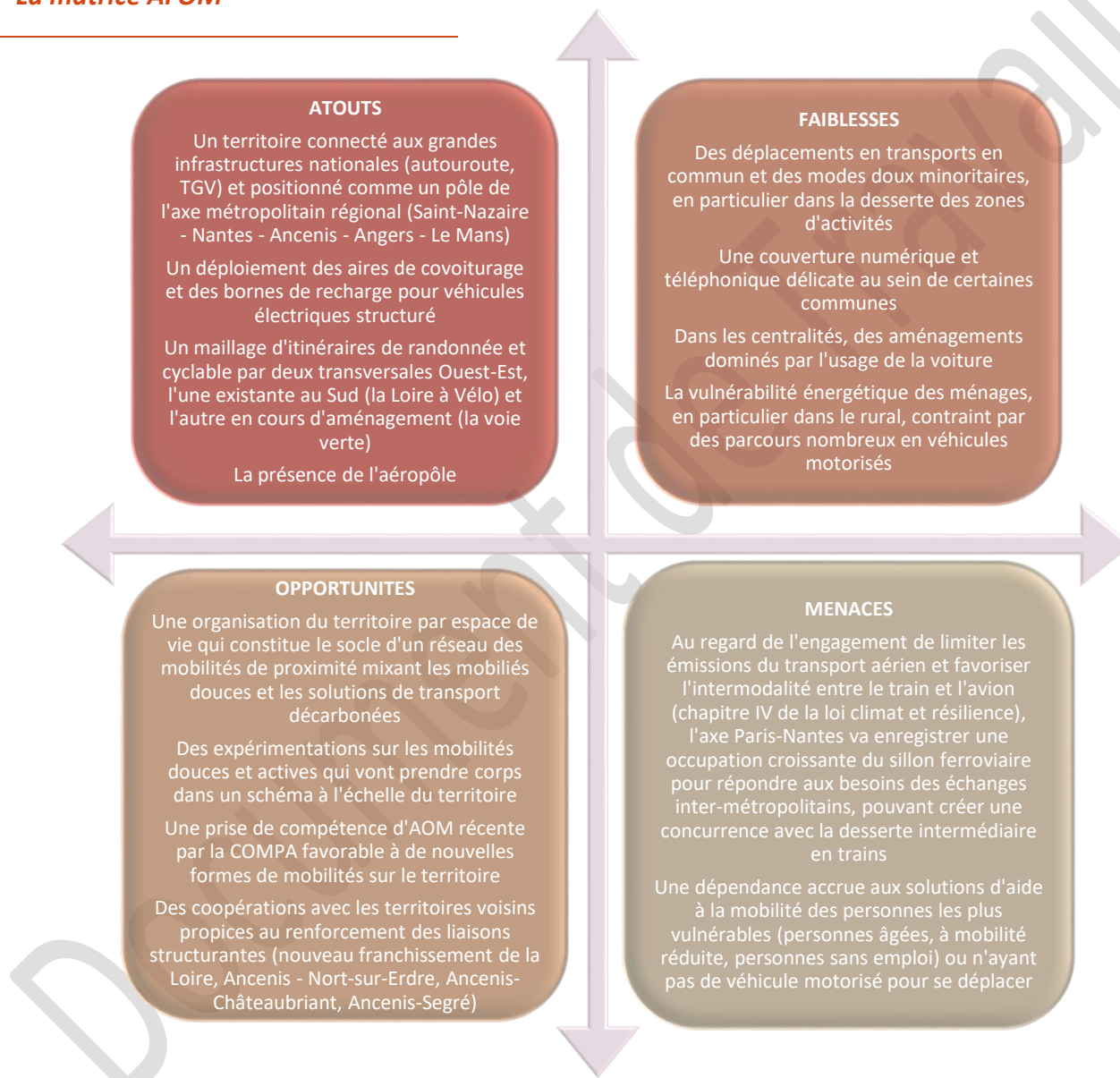
Ce renforcement des flux Nord – Sud participe à un meilleur positionnement du Pays d'Ancenis à l'échelle régionale. D'un côté, les flux productifs soulignent l'importance du système industriel constitué depuis Vitré et la Mayenne jusqu'à la Vendée en passant par le territoire du SCoT. D'un autre côté, l'extension de l'aire urbaine nantaise génère des flux périphériques croissants pour contourner les congestions au sein de cette métropole liées à la saturation des franchissements de la Loire. Cette conjonction de ces deux flux Nord – Sud convergent vers le pôle central et, ils s'avèrent prégnants au niveau du pont d'Ancenis. Dans ce sens, le SRADDET identifie un besoin d'un « Nouveau Franchissement de la Loire » à Ancenis. Cette orientation affirme le positionnement externe du pôle central, devenant ainsi un carrefour régional.

L'intensification de la couverture numérique est susceptible d'accompagner de nouveaux modes de vivre le territoire sur différents champs : santé, éducation, travail, commerce, services... Ces solutions numériques permettent de nouvelles formes de mises en relation entre offre et demande de biens et services, où la médiation à distance limite une forme de déplacement contraint au profit de mobilités plus choisies.

Pour autant, cette révolution numérique engagée ne doit pas masquer l'importance croissante des flux logistiques. Le transport des marchandises organise de nouveaux schémas de transport au sein desquels le territoire trouve toute sa place, à la fois par secteurs de proximité sur la desserte des derniers kilomètres du e-commerce, aussi comme zone de chalandise autonome et, hub potentiel associé au rôle de carrefour régional. Dès lors, cet accompagnement des flux logistiques impacte nécessairement les capacités d'accueil à vocation économique en s'interrogeant sur quelles activités de transport de marchandises assurent la solution la moins carbonée dans la chaîne de livraison.

D'une manière générale, cette question des mobilités décarbonées ouvre de nouveaux horizons sur la façon d'organiser les transports en cohérence avec les points de recharge électrique notamment, mais aussi avec d'autres sources d'énergies (gaz, hydrogène). Sans oublier l'importance des modes doux au niveau de la proximité.

La matrice AFOM



Les grands enjeux

➔ Un positionnement du territoire comme carrefour régional :

- Définir les axes de transport en mesure de renforcer le positionnement du territoire à la fois dans les flux ligériens, métropolitains et productifs de l'Ouest ;
- Favoriser le rabattement vers les gares et les principaux arrêts de transports collectifs routiers du territoire ou à proximité pour y développer l'intermodalité et, s'accorder sur le développement de l'habitat en cohérence avec cette desserte en transports collectifs ;
- Poursuivre l'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables et pédestres sur des axes reliant le pays d'Ancenis aux territoires voisins, en particulier dans une perspective Nord-Sud pour compléter les axes Ouest-Est existants et, au profit d'un renforcement du maillage interne au territoire vers les centralités.

➔ Des mobilités internes et externes à accompagner :

- Soutenir le déploiement des solutions de mobilité propices aux mobilités décarbonées dans les centralités et au sein de chacun des 4 secteurs (Ouest, Nord, Est, Centre) au profit d'un renforcement du maillage interne au territoire ;
- Apporter une desserte alternative à la voiture au plus près des secteurs d'activités, de services et de commerces ;
- Continuer à accompagner les populations contraintes pour une autonomie dans leurs déplacements au travers d'un panel diversifié de solutions : transport à la demande, transport solidaire, réseau mobilité... ;
- Soutenir le déploiement de l'offre numérique à la fois par les infrastructures (réseaux fibre et mobile) et par la programmation des services connectés du territoire (e-santé, e-commerce, e-administration...).