



# Plan De Mobilité Simplifié (PDMS)

## Communauté de Communes du Pays d'Ancenis

approuvé le 04/07/2024

Soutenu  
par



CE PROJET EST CO-FINANCÉ PAR LA RÉGION  
ET LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL.  
L'EUROPE INVESTIT POUR LES ZONES RURALES.



# SOMMAIRE

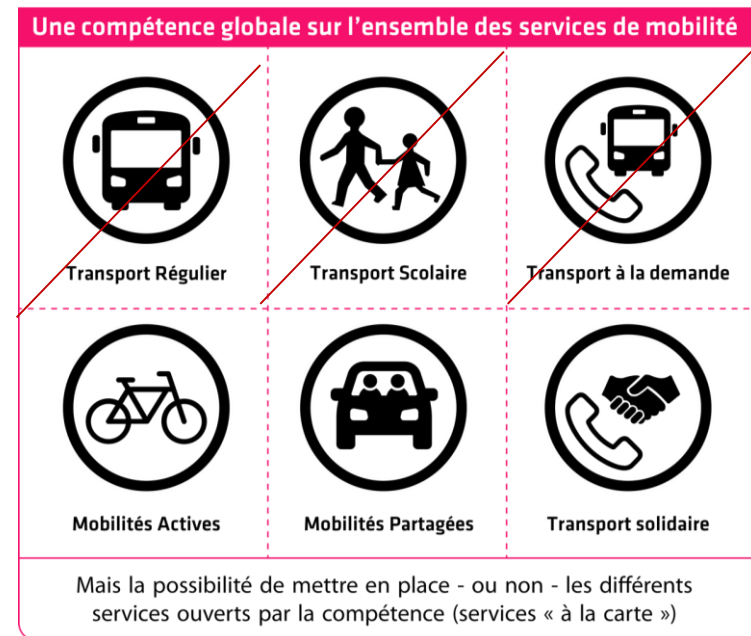
|                  |                                                 |           |
|------------------|-------------------------------------------------|-----------|
| /////////<br>/// | <b>01 //</b><br><b>CONTEXTE</b>                 | <b>3</b>  |
| /////////<br>/// | <b>02 //</b> <b>DIAGNOSTIC</b>                  | <b>10</b> |
| /////////<br>/// | <b>03 //</b> <b>ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDMS</b> | <b>56</b> |
| /////////<br>/// | <b>04 //</b> <b>PLAN D' ACTIONS</b>             | <b>60</b> |

# 01

## CONTEXTE

## La volonté de la COMPA d'engager un PDMS et de structurer son action en matière de mobilité

- la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité :
  - le **Plan De Mobilité (PDM)**, ancien Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) dont le ressort territorial est situé dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants
  - le **Plan De Mobilité Simplifié (PDMS)**, à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses (cadre juridique et volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire)
- la COMPA a pris la **compétence « mobilités »** en mars 2021, avec 3 objectifs :
  - améliorer le maillage du territoire en offres de mobilité intermodales
  - accompagner les changements de pratique
  - construire un partenariat sur les mobilités
- la Région reste cheffe de file sur les questions de mobilité sur l'organisation de l'**offre interurbaine**, mais la compétence mobilité reste très « éclatée » (communes, Département ...)



## Le PDMS ?

- un **document de planification** de la mobilité des personnes et des marchandises à l'échelle du territoire du Pays d'Ancenis
- PDMS = occasion de penser la mobilité de demain des habitants du territoire :
  - travail de **diagnostic** concerté avec l'ensemble des acteurs (habitants, entreprises, partenaires...) et validation des enjeux
  - élaboration d'objectifs et d'une **stratégie** pour les atteindre (qu'est-ce qui existe ? quels usages ? quels leviers ?)
  - définition d'**actions** qui seront portées par le territoire (au sens large) pour faciliter les déplacements de biens et de personnes dans les années à venir (création de nouvelles infrastructures, mise en place de services de mobilité, réglementation des vitesses de circulation, politique de stationnement, offre de transport en commun, aménagement du territoire ...)
- au-delà de la production d'un plan d'actions, PDMS = **concertation large** des acteurs du territoire afin de proposer la vision la plus partagée possible (élus et techniciens des communes, entreprises, associations, territoires limitrophes, acteurs institutionnels, habitants ...)
- l'élaboration du PDMS de la COMPA a duré 16 mois de septembre 2022 à janvier 2024

## Les grands objectifs du projet de territoire 2012 (actualisé en 2019)

- approuvé en Conseil Communautaire le 19/12/2019, le projet de territoire se décline en 4 ambitions transversales avec un grand nombre d'objectifs **qui concernent plus ou moins les questions de mobilité** :
  - Rendre le territoire attractif et accueillant
    - Renforcer l'attractivité du Pays d'Ancenis en affirmant son identité
    - S'inscrire dans une dynamique de réseau métropolitain régional
    - Favoriser l'arrivée de nouvelles familles et de jeunes
    - Diversifier l'offre à destination des jeunes adultes (culture, animations, mobilité, formation)
    - Renforcer l'offre touristique sur l'ensemble du Pays d'Ancenis en veillant à un maillage équilibré
  - Conforter le tissu économique et accompagner les mutations
    - Conforter l'ancrage industriel et agroalimentaire du Pays d'Ancenis
    - Impulser un développement économique sur l'ensemble du territoire
    - Favoriser l'arrivée de nouveaux salariés
  - Développer un territoire solidaire
    - Maintenir et développer la vitalité des centres bourgs et le lien social
    - Développer les mobilités au sein du Pays d'Ancenis
    - Proposer une offre de logements adaptée aux besoins sur l'ensemble du territoire
    - Développer les solidarités à la bonne échelle de proximité
  - Agir localement pour la transition écologique
    - Ancrer la mise en œuvre d'une politique ambitieuse en matière de transition énergétique
    - Explorer de nouveaux types d'habitat
    - Préserver les paysages et le cadre de vie harmonieux

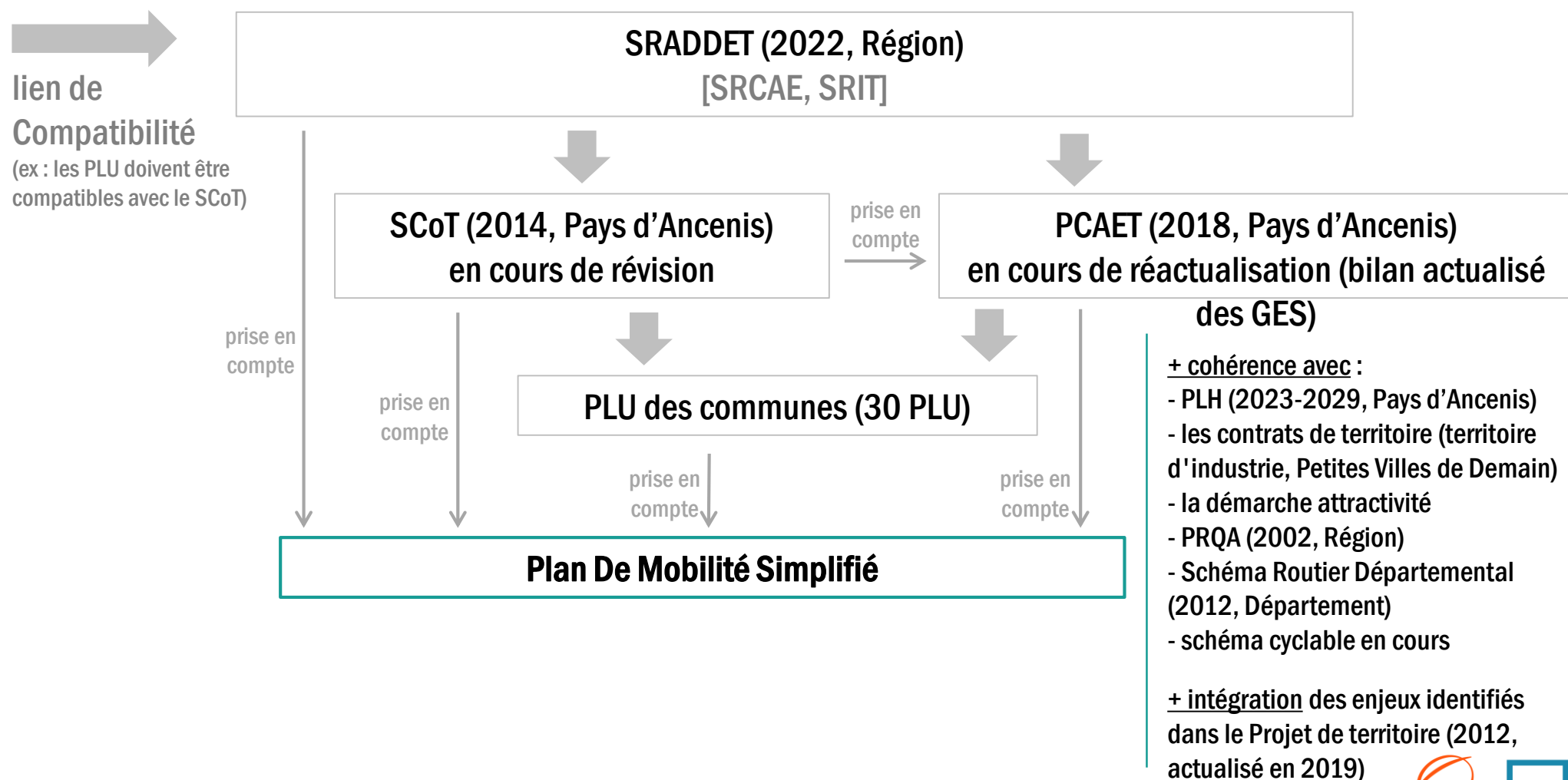
## La COMPA dispose aujourd'hui de différentes compétences concernant directement ou indirectement les questions de mobilité

### COMPETENCES OBLIGATOIRES ET FACULTATIVES

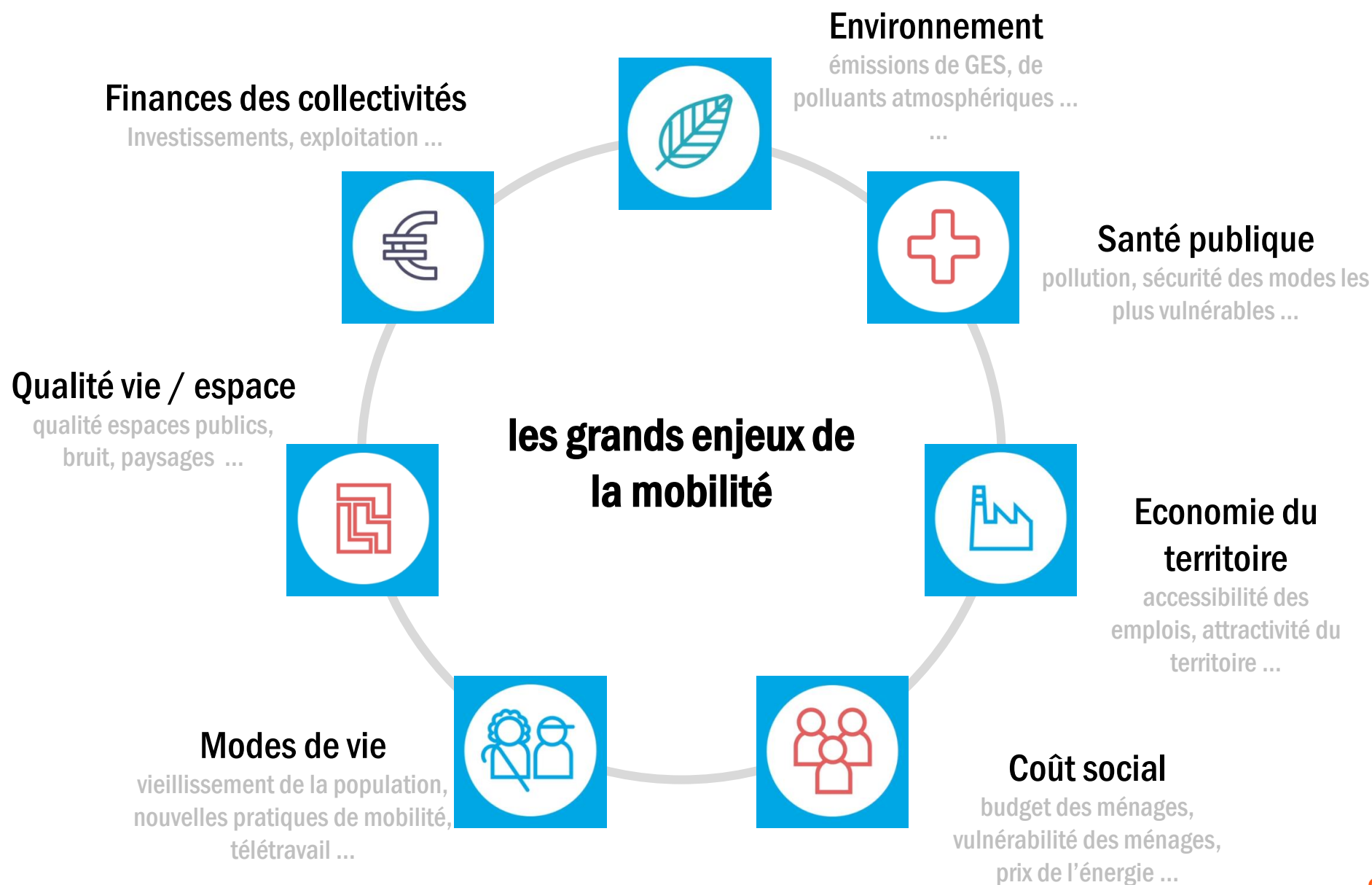
- Développement économique (création aménagement, entretien et gestion de zones d'activités, politique locale du commerce Immobilier d'entreprises ...)
- Aménagement de l'espace communautaire (urbanisme réglementaire et opérationnel à l'échelle communautaire)
- Création ou aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire (voiries d'accès et intérieur aux ZA et équipements d'intérêts communautaires, création ou participation financière pour échangeurs autoroutiers ou voiries d'accès aux échangeurs autoroutiers)
- Politique du logement et du cadre de vie (PLH, Opérations d'amélioration de l'habitat, politique du logement social ...)
- Protection et mise en valeur de l'environnement (déchets, assainissement, gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations)
- Gestion des services d'incendie et de secours
- Actions sociales d'intérêt communautaire
- Fourrière pour animaux errants et abandonnés
- Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage
- Tourisme (promotion, développement touristique, jalonnement circuits de randonnées d'intérêt communautaire)
- Culture (politique culturelle, gestion du réseau de lecture publique, actions d'éducation artistique et culturelle , soutien aux associations culturelles ...)
- Sport (construction aménagement, entretien et gestion des équipements sportifs d'intérêt communautaire : les piscines, gestion des transports des scolaires vers les piscines ...)
- Autorité Organisatrice de la Mobilité (en lien avec les autres AOM du territoire)
- Energies (zones de développement de l'éolien)
- Santé (stratégie territoriale, soutien technique et/ou financier aux projets s'inscrivant dans la stratégie territoriale)
- Politique de la ville (diagnostic du territoire et définition des orientations du contrat de ville, programmes d'actions définis dans le contrat de ville)

## Le lien du PDMS avec les démarches en cours ...

- le PDMS est un document au cadre juridique limité (non réglementaire) qui doit intégrer les éléments définis dans les documents de planification de la politique du territoire :



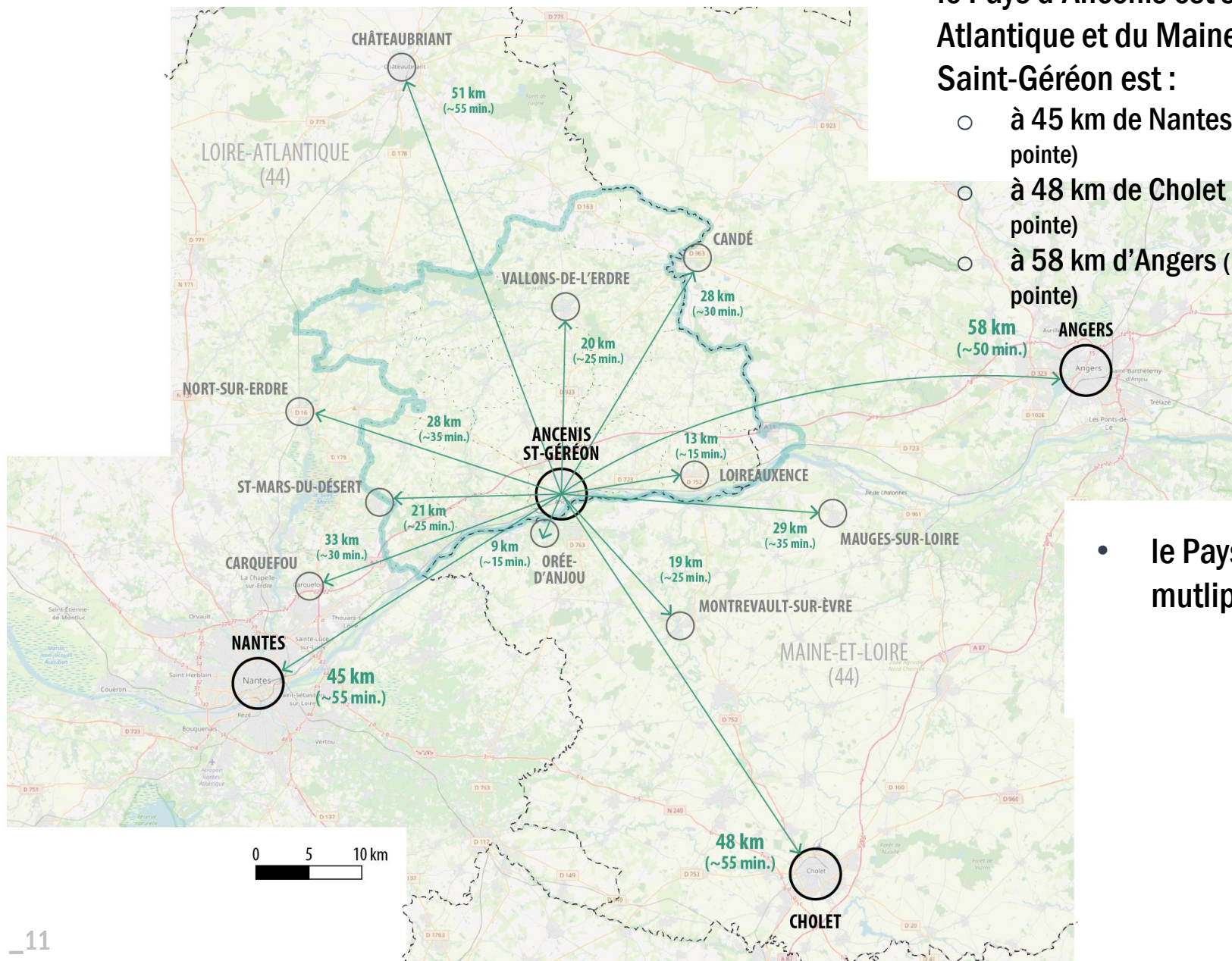
## LA MOBILITÉ : des enjeux variés et transversaux ...



# 02

## DIAGNOSTIC

## Le Pays d'Ancenis, un territoire multipolarisé en limite départementale



- le Pays d'Ancenis est situé à la frontière de la Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire, le pôle d'Ancenis-Saint-Géréon est :

- à 45 km de Nantes (~55 minutes en voiture aux heures de pointe)
- à 48 km de Cholet (~55 minutes en voiture aux heures de pointe)
- à 58 km d'Angers (~50 minutes en voiture aux heures de pointe)

- le Pays d'Ancenis est ainsi mutlipolarisé

## Un territoire dynamique

- la Communauté de Communes est dynamique en terme de démographie comme en terme d'emplois (taux de croissance annualisés de population et d'emploi d'environ + 1%)

Dynamiques démographiques et d'emploi de la COMPA (Source : Insee - 2013, 2019)

| Territoire               | POPULATION |                                           | EMPLOI  |                                           |
|--------------------------|------------|-------------------------------------------|---------|-------------------------------------------|
|                          | 2019       | taux de croissance<br>annualisé 2013-2019 | 2019    | taux de croissance<br>annualisé 2013-2019 |
| COMPA                    | 67 900     | + 0,8%                                    | 25 900  | + 0,7%                                    |
| Nantes Métropole         | 665 200    | + 1,5%                                    | 365 000 | + 1,6%                                    |
| Loire-Atlantique         | 1 429 300  | + 1,2%                                    | 619 800 | + 1,3%                                    |
| Loire-Atlantique hors NM | 764 100    | + 1,0%                                    | 254 800 | + 0,9%                                    |

## Des dynamiques démographiques et d'emplois contrastées sur le territoire

Dynamiques démographiques et d'emploi de la COMPA (Source : Insee - 2013, 2019)

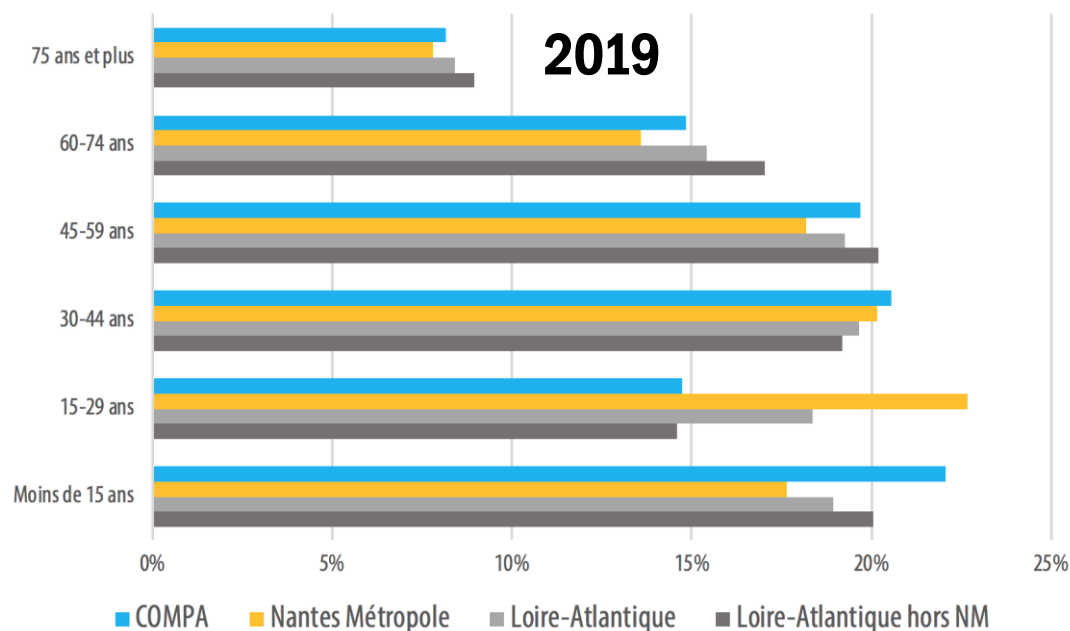
| Territoire                    | POPULATION    |                                               | EMPLOI        |                                           |
|-------------------------------|---------------|-----------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------|
|                               | 2019          | taux de croissance<br>annualisé 2013-<br>2019 | 2019          | taux de croissance<br>annualisé 2013-2019 |
| <b>Ancenis-Saint-Géréon</b>   | <b>11 000</b> | <b>+ 1,2%</b>                                 | <b>12 900</b> | <b>+ 1,7%</b>                             |
| Loireauxence                  | 7 500         | + 0,4%                                        | 1 900         | -0,8%                                     |
| Vallons-de-l'Erdre            | 6 500         | -0,3%                                         | 2 500         | -0,2%                                     |
| Ligné                         | 5 300         | + 1,5%                                        | 1 200         | -0,6%                                     |
| Vair-sur-Loire                | 4 800         | + 1,0%                                        | 1 000         | -0,2%                                     |
| Mésanger                      | 4 700         | + 0,4%                                        | 1 000         | + 0,0%                                    |
| Le Cellier                    | 4 000         | + 1,2%                                        | 1 400         | -0,6%                                     |
| <b>Oudon</b>                  | <b>3 900</b>  | <b>+ 1,2%</b>                                 | <b>500</b>    | <b>+ 1,4%</b>                             |
| Ingrandes-Le Fresne sur Loire | 2 700         | + 0,2%                                        | 600           | + 0,3%                                    |
| <b>Joué-sur-Erdre</b>         | <b>2 600</b>  | <b>+ 1,6%</b>                                 | <b>400</b>    | <b>+ 3,5%</b>                             |
| Couffé                        | 2 500         | + 1,1%                                        | 300           | + 0,5%                                    |
| Riaillé                       | 2 400         | + 0,9%                                        | 600           | -0,1%                                     |
| Mouzeil                       | 1 900         | + 0,0%                                        | 200           | -0,2%                                     |
| Teillé                        | 1 800         | + 0,2%                                        | 400           | + 0,9%                                    |
| Pannecé                       | 1 400         | + 0,8%                                        | 200           | -0,7%                                     |
| La Roche-Blanche              | 1 200         | + 1,0%                                        | 100           | -7,8%                                     |
| <b>Pouillé-les-Côteaux</b>    | <b>1 100</b>  | <b>+ 1,8%</b>                                 | <b>100</b>    | <b>+ 1,5%</b>                             |
| Trans-sur-Erdre               | 1 100         | + 1,2%                                        | 200           | -0,1%                                     |
| Le Pin                        | 800           | -1,0%                                         | 100           | + 0,3%                                    |
| Montrelais                    | 800           | -0,5%                                         | 100           | -2,8%                                     |
| <b>COMPA</b>                  | <b>67 900</b> | <b>+ 0,8%</b>                                 | <b>25 900</b> | <b>+ 0,7%</b>                             |

- les dynamiques sont toutefois assez contrastées sur le territoire
- le commune d'Ancenis-Saint-Géréon apparaît très structurante pour le territoire (16% de la population, 50% des emplois en 2019 contre 45% en 1999) avec des taux de croissance annualisés plus élevés que sur le reste du Pays d'Ancenis (notamment pour ce qui est de l'emploi)
- ces dynamiques ne vont pas modifier « rapidement » les équilibres actuels (forte inertie)

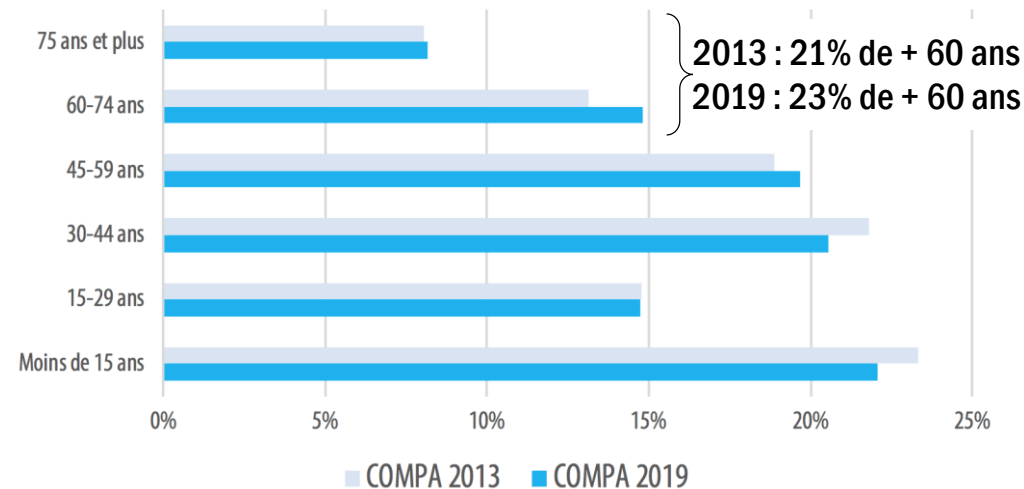
A noter toutefois que la période statistique retenue est antérieure à la période Covid qui a modifié les comportements dans les mobilités (ex : télétravail) et la démographie

## Beaucoup de jeunes ménages avec enfants ... mais un vieillissement de la population

Pyramides des âges de la COMPA (Source : Insee - 2013, 2019)

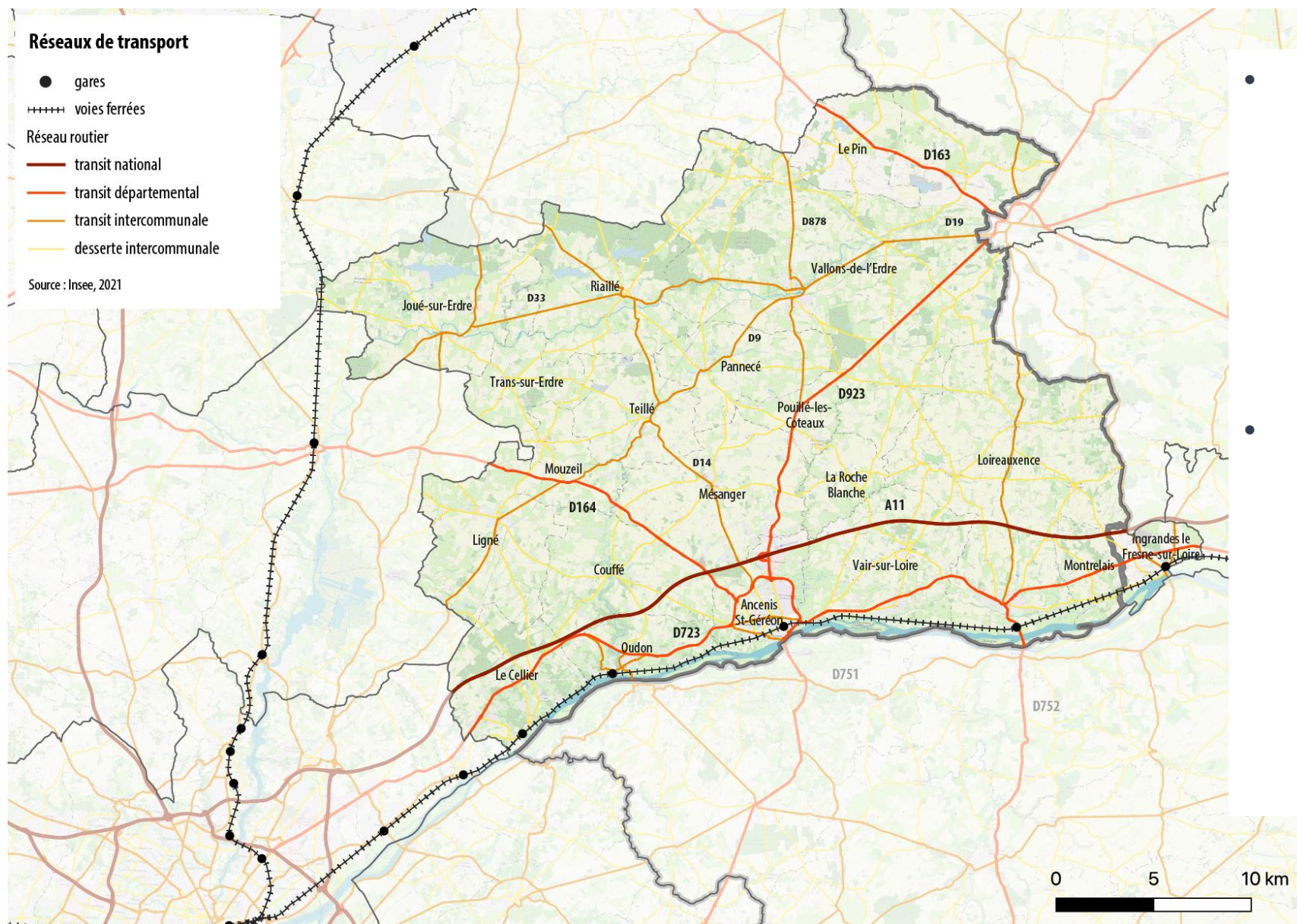


- on observe sur le territoire (en comparaison avec la métropole nantaise et la Loire-Atlantique) une surreprésentation des trentenaires et des quadras avec jeunes enfants ...



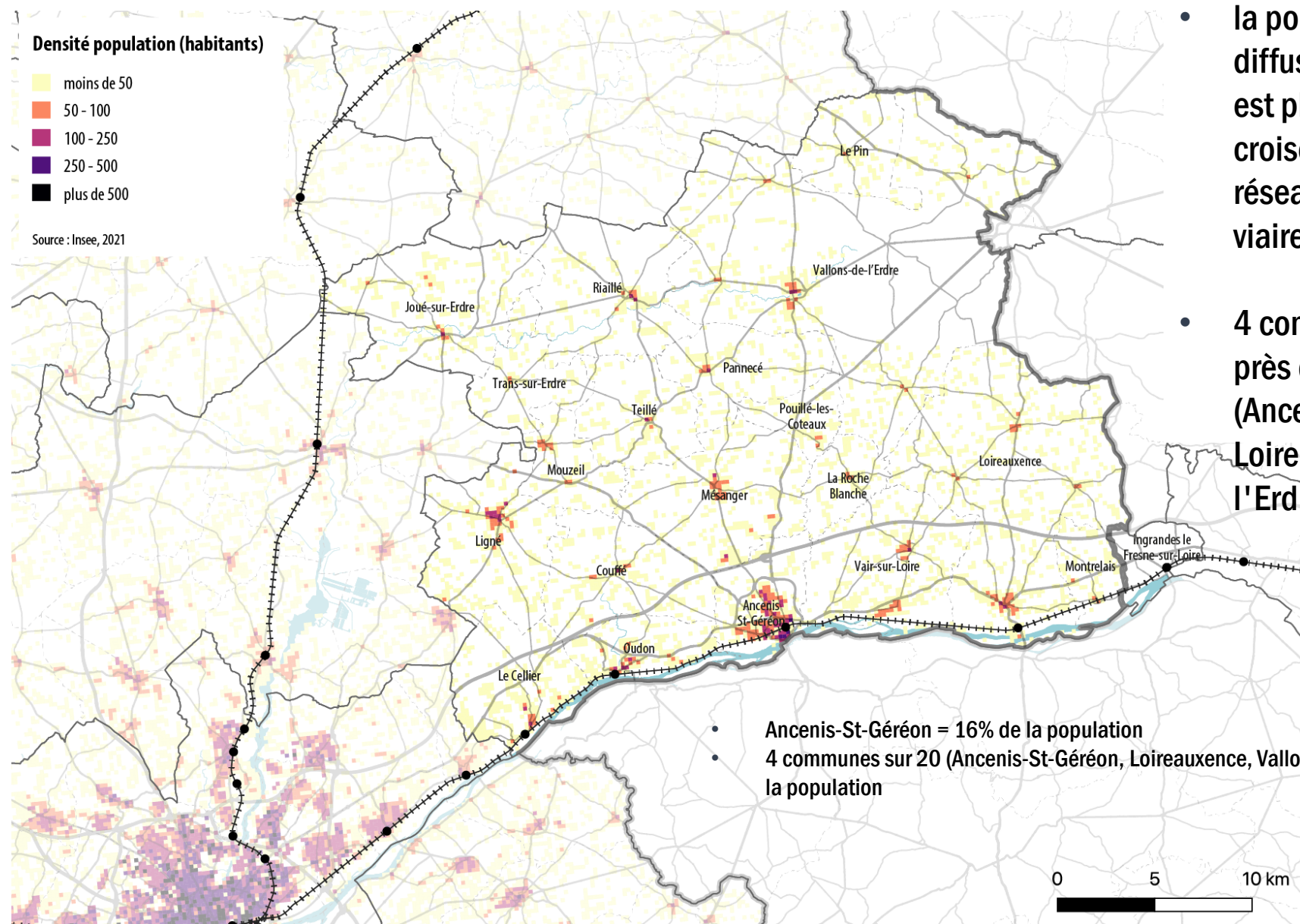
- ... mais une population qui vieillit comme partout en France (en 2019, 23% de la population a plus 60 ans, contre 21% en 2013)

## Des réseaux de transport qui structurent le territoire



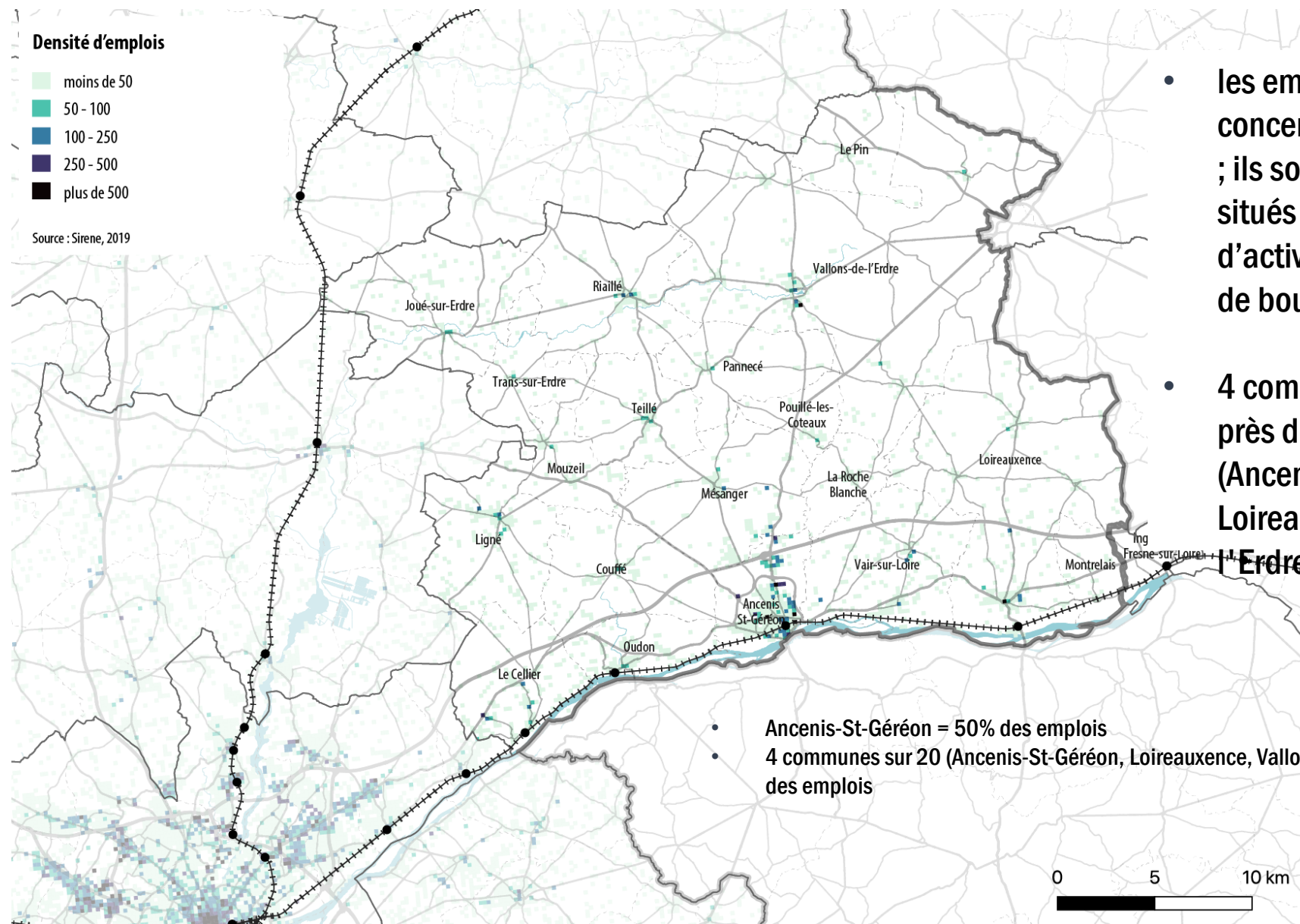
- la COMPA est marquée par de fortes coupures causées par des réseaux de transport (voie ferrée, A11, RD723, RD164, RD923)
- La Loire constitue une coupure naturelle du territoire ce qui positionne les franchissements comme des ouvrages stratégiques pour se connecter aux autres territoires au sud

## Une population plutôt diffuse sur le territoire



- la population est plutôt diffuse sur le territoire ; elle est plutôt concentrée au croisement des principaux réseaux de transport (réseau viaire principalement)
- 4 communes concentrent près de 50% de la population (Ancenis-St-Géréon, Loireauxence, Vallons-de-l'Erdre, Ligné)

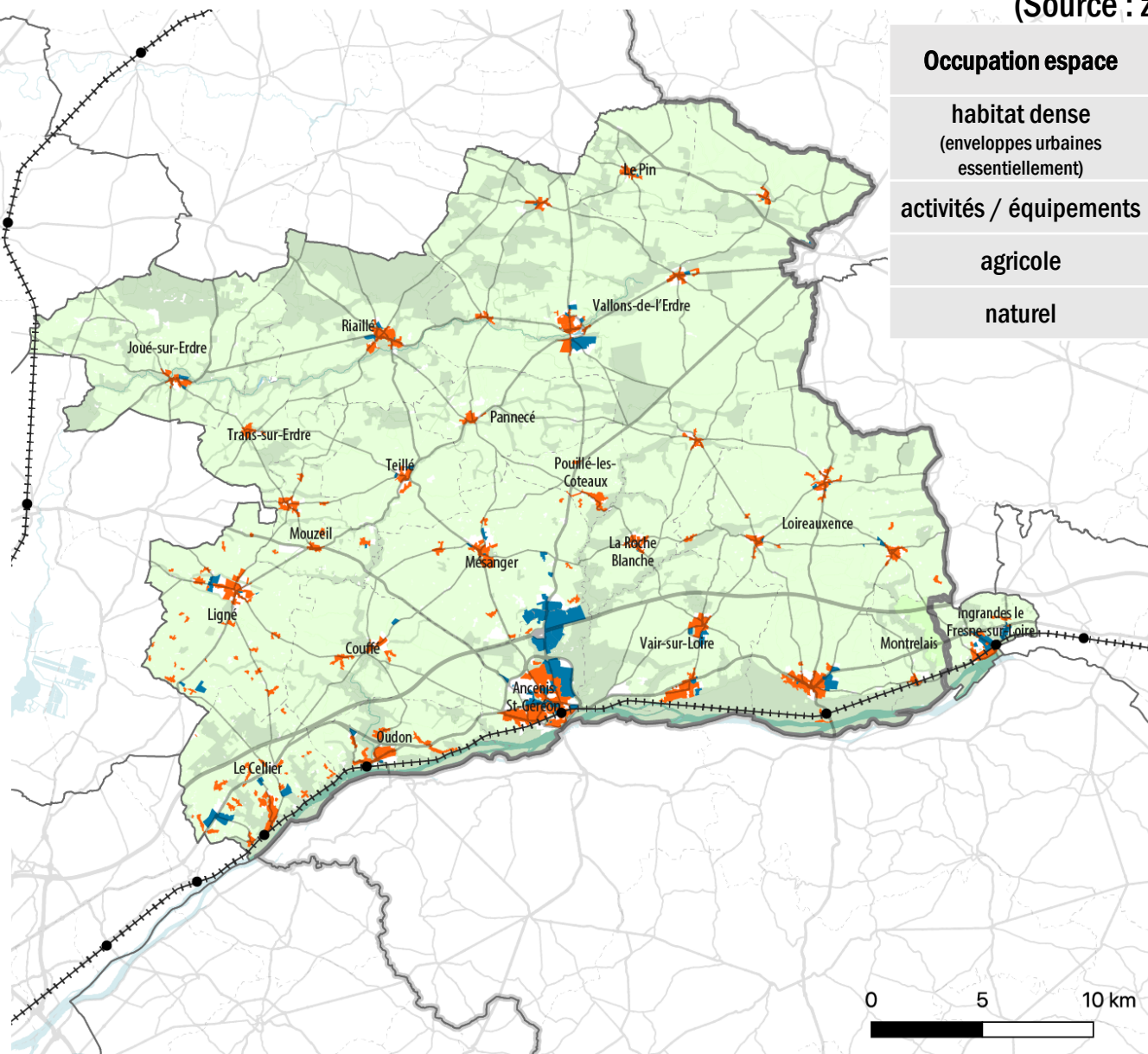
## Un emploi concentré dans les zones d'activités et les cœurs de bourg



- les emplois sont bien plus concentrés que la population ; ils sont principalement situés dans les zones d'activités ou dans les cœurs de bourg
- 4 communes concentrent près des 3/4 des emplois (Ancenis-St-Géréon, Loireauxence, Vallons-de-l'Erdre, Le Cellier)

## Un territoire agricole et naturel

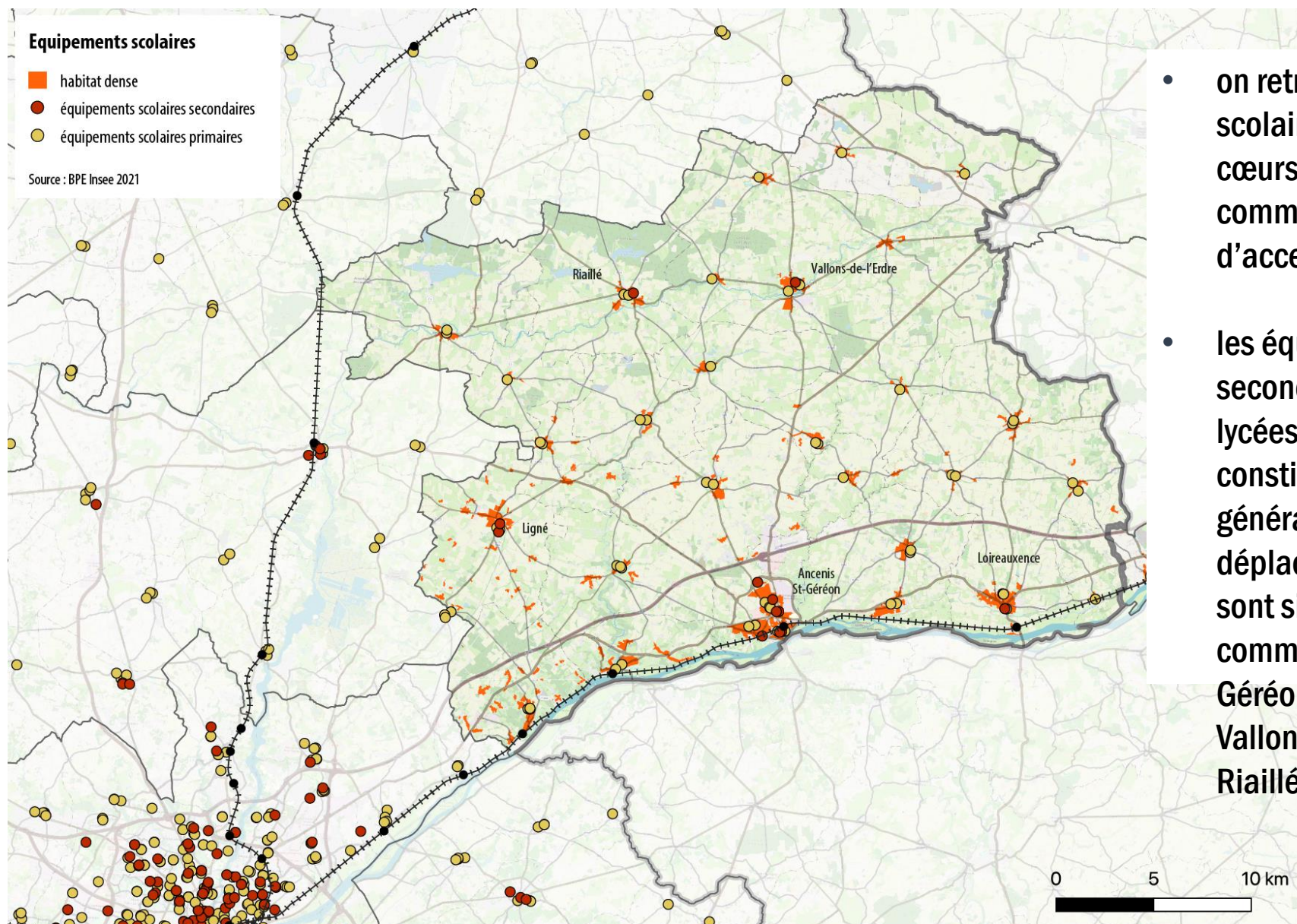
## Répartition population et emplois selon occupation espace (Source : zonages PLU communes)



| Occupation espace                                      | Poids surface | Poids population | Poids emplois |
|--------------------------------------------------------|---------------|------------------|---------------|
| habitat dense<br>(enveloppes urbaines essentiellement) | <5%           | 60%              | 30%           |
| activités / équipements                                | <5%           | <5%              | 50%           |
| agricole                                               | 75%           | -                | -             |
| naturel                                                | 20%           | -                | -             |

- 95% de la surface de la COMPA sont des terrains agricoles ou naturels
- les enveloppes urbaines concentrent une partie de la population (60%) et des emplois (30%), mais on retrouve à contrario une part importante de la population en dehors de ces zones (« mitage » du territoire)
- les zones d'activités et d'équipements concentrent près de la moitié des emplois

## Des équipements scolaires dans tous les cœurs de bourg

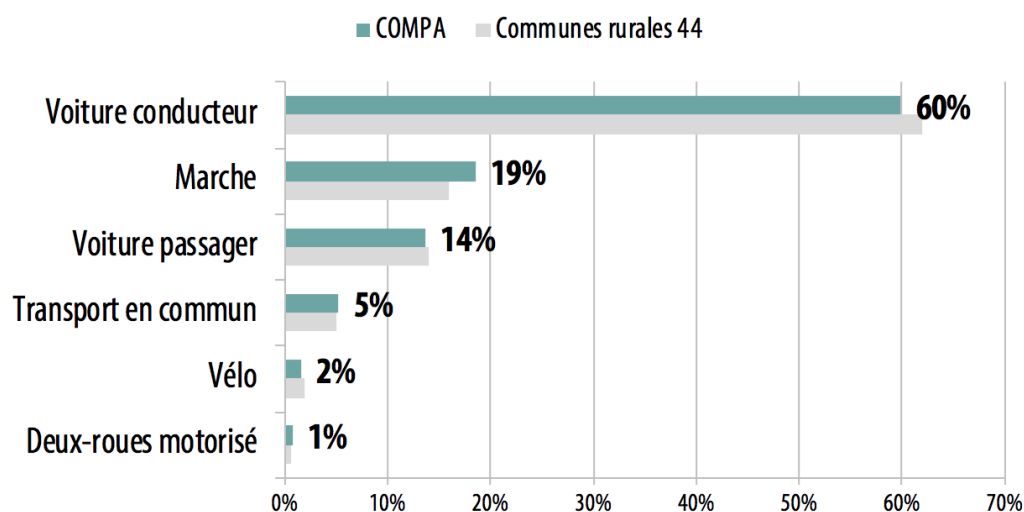


- on retrouve des équipements scolaires primaires dans les cœurs de bourg de toutes les communes, avec des enjeux d'accessibilité de proximité
- les équipements scolaires secondaires (collèges, lycées) du territoire, qui constituent des pôles générateurs de déplacements structurants, sont situés dans les communes d'Ancenis-Saint-Géréon, Loireauxence, Vallons-de-l'Erdre, Ligné et Riallé

## L'usage prépondérant de la voiture ...

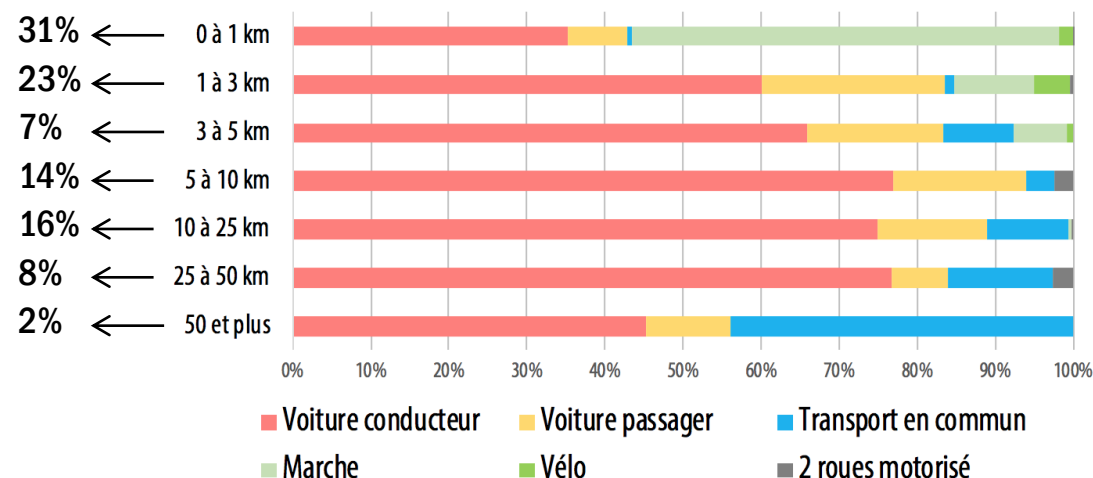
- ~ 242 000 déplacements sont réalisés quotidiennement par les quelques 68 000 habitants de l'intercommunalité (estimation 2019), tous modes de déplacement confondus
  - soit 3,9 déplacements par jour par personne
- la **voiture est le mode privilégié** pour la mobilité du quotidien (60% des déplacements se font en tant que conducteur d'une voiture, soit près de 145 000 déplacements par jour)
- 54% des déplacements réalisés (tous modes confondus) font moins de 3 km
- 60% des déplacements de 1 à 3km sont réalisés en voiture en tant que conducteur

### Modes de déplacement des habitants de la COMPA (Source : EDGT - 2015\*)



### Distances de déplacements selon les modes des habitants de la COMPA (Source : EDGT - 2015)

#### Poids selon la distance

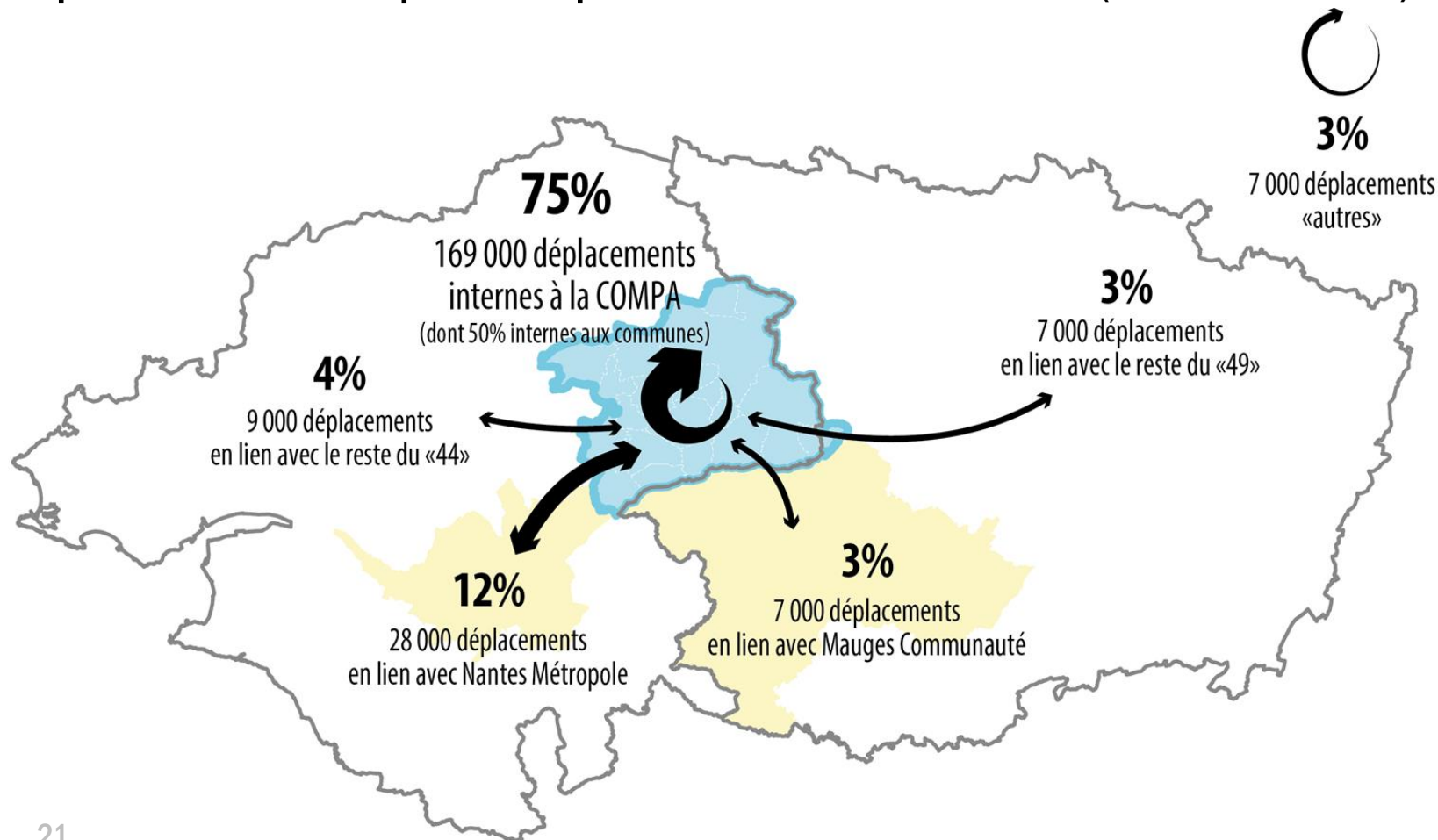


\* **EDGT** = Enquête Déplacement Grand Territoire, enquête déclarative sur les déplacements quotidiens des habitants issue d'une méthodologie nationale développée par le CEREMA dans les années 1970, et réalisée entre septembre 2014 et mars 2015, sur l'ensemble de la Loire Atlantique. Il s'agit de l'enquête la plus récente disposant de données aussi fines sur le territoire (modes de déplacement, motifs, distances réalisées ...). Cette enquête devrait être actualisée entre 2024 et 2025

## ... malgré la « proximité » dans les pratiques de déplacement

- 75% des déplacements sont internes à la COMPA (dont 50% internes aux communes)
- en dehors de cette échelle de « proximité », l'essentiel des déplacements quotidiens se font en lien avec Nantes Métropole (12%) et Mauges Communauté (3%)

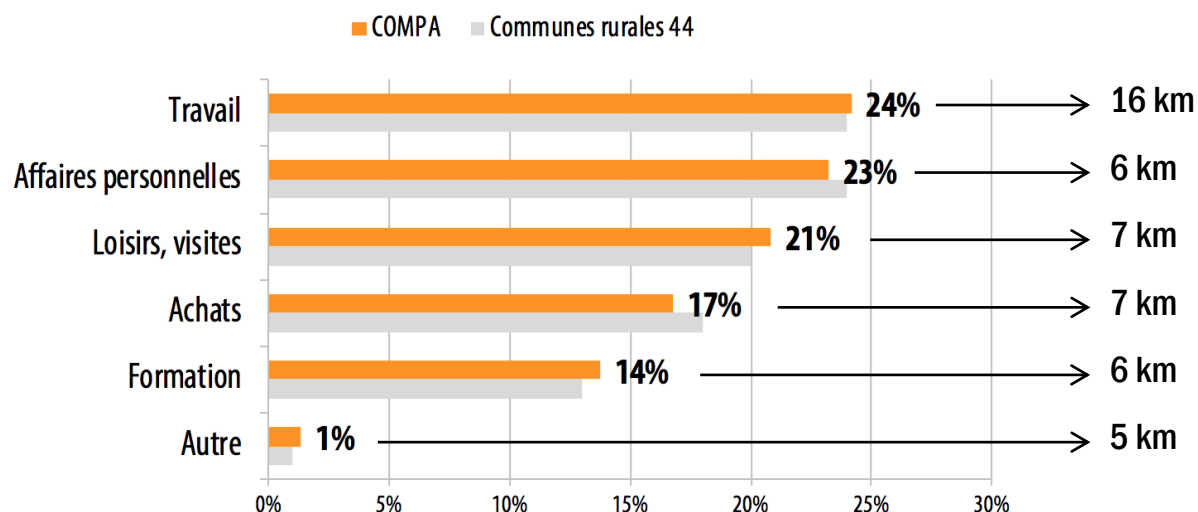
Répartition des 242 000 déplacements quotidiens des habitants de la COMPA (Source : EDGT - 2015)



## Plein de raisons de se déplacer, une diversité d'usages

- **le travail, un motif structurant pour les pratiques de mobilité**
- la distance moyenne d'un déplacement quotidien est de 9 km, mais le motif de déplacement est discriminant pour la distance de déplacement réalisée
- une diversité d'usages et d'usagers = même si le travail est structurant pour les pratiques de déplacement (en nombre, en distance), on se déplace également pour d'autres motifs qui sont parfois moins pris en compte dans les politiques de mobilité

### Motifs de déplacement et distances moyennes réalisées des habitants de la COMPA (Source : EDGT - 2015)



## ZOOM sur les flux des actifs

Navettes domicile-travail réalisées en lien avec la COMPA (Source : Insee 2019)

**10 000 actifs**  
travaillent dans la COMPA  
sans y habiter  
**(25%)**

dont :

CA Mauges Communauté = 33%

Nantes Métropole = 21%

CC d'Erdre et Gesvres = 10%

CC Châteaubriant-Derval = 7%

CC Sèvre et Loire = 5%

**voiture = 95%**

dont :

en lien avec Ancenis-St-Géréon = 46%

(dont 14% internes à la commune d'Ancenis-St-Géréon)

en lien avec Loireauxence = 16%

en lien avec Vallons-de-l'Erdre = 15%

**voiture = 80%**

**16 000 actifs**  
travaillent dans la  
COMPA  
et y habitent  
**(42%)**

**13 000 actifs**  
travaillent en dehors de la  
COMPA  
mais y habitent  
**(33%)**

**bassin « Central » de mobilité  
(Région)**

dont :

Nantes Métropole = 54%

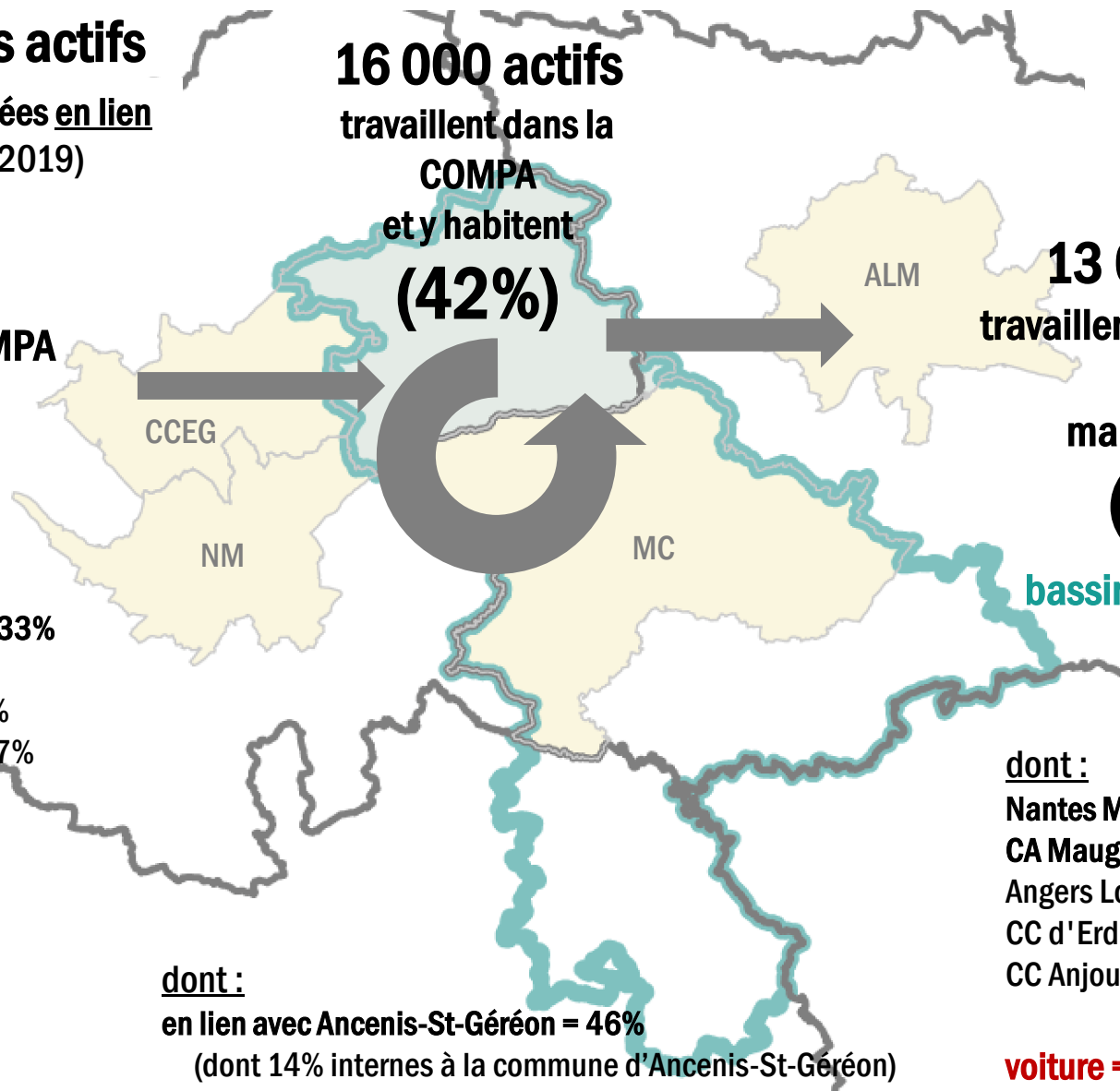
CA Mauges Communauté = 11%

Angers Loire Métropole = 8%

CC d'Erdre et Gesvres = 7%

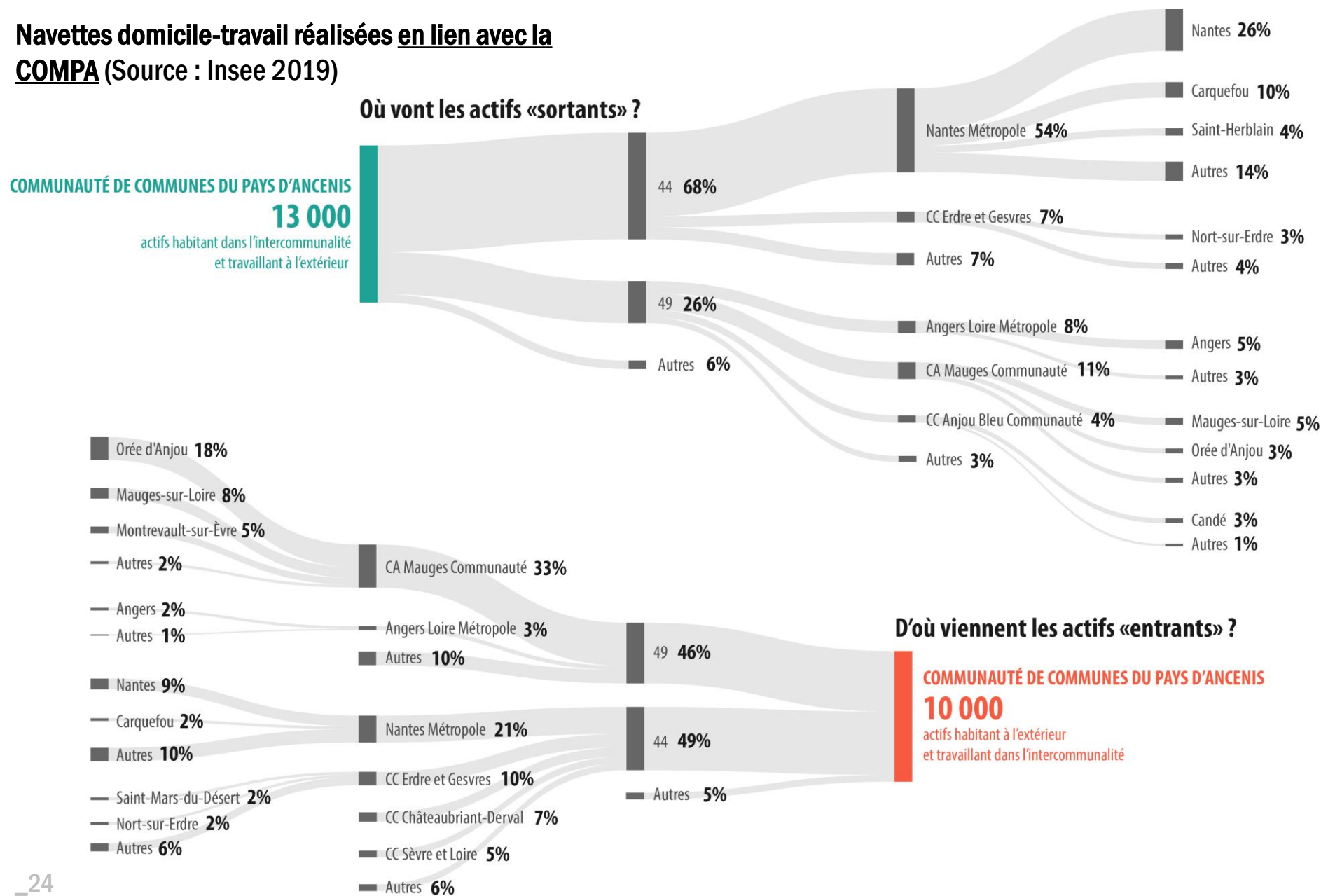
CC Anjou Bleu Communauté = 4%

**voiture = 89%**



## ZOOM sur les flux des actifs

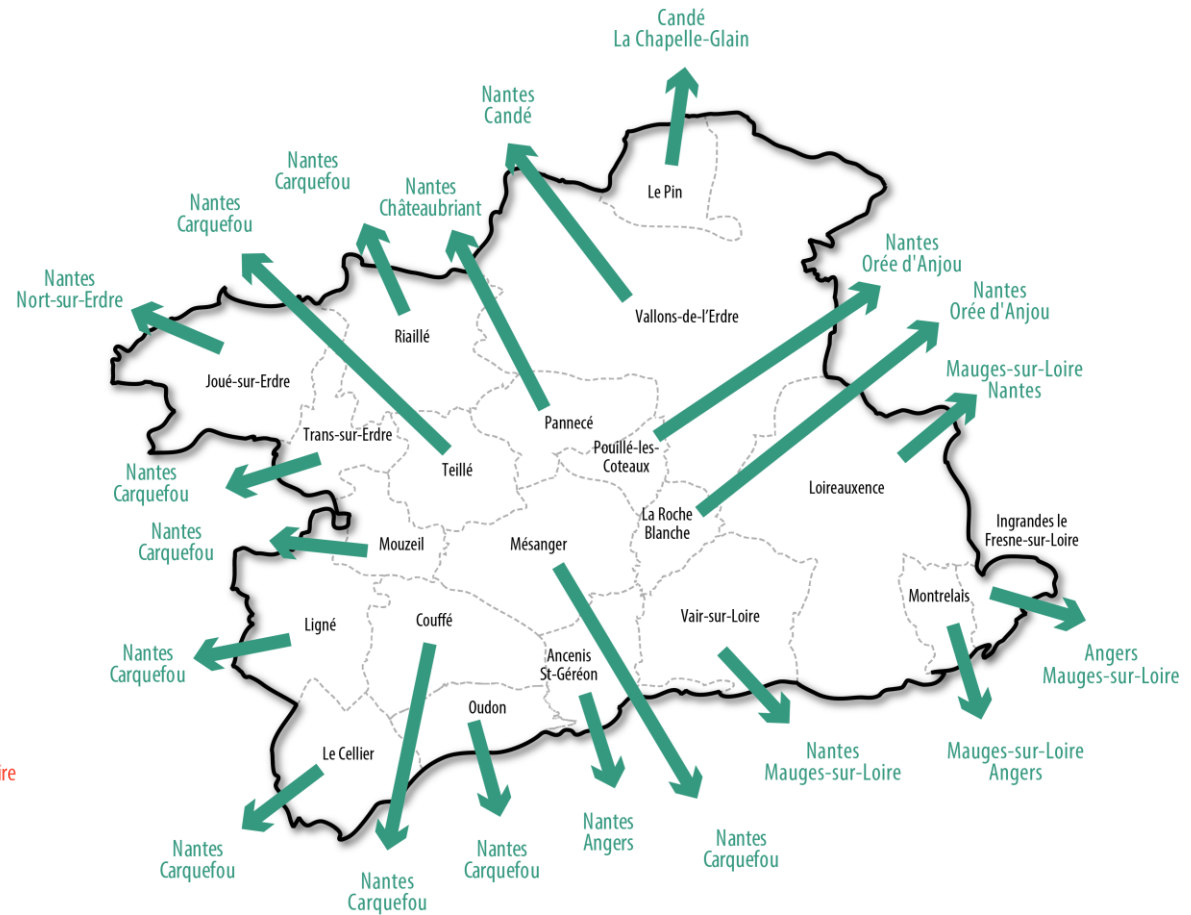
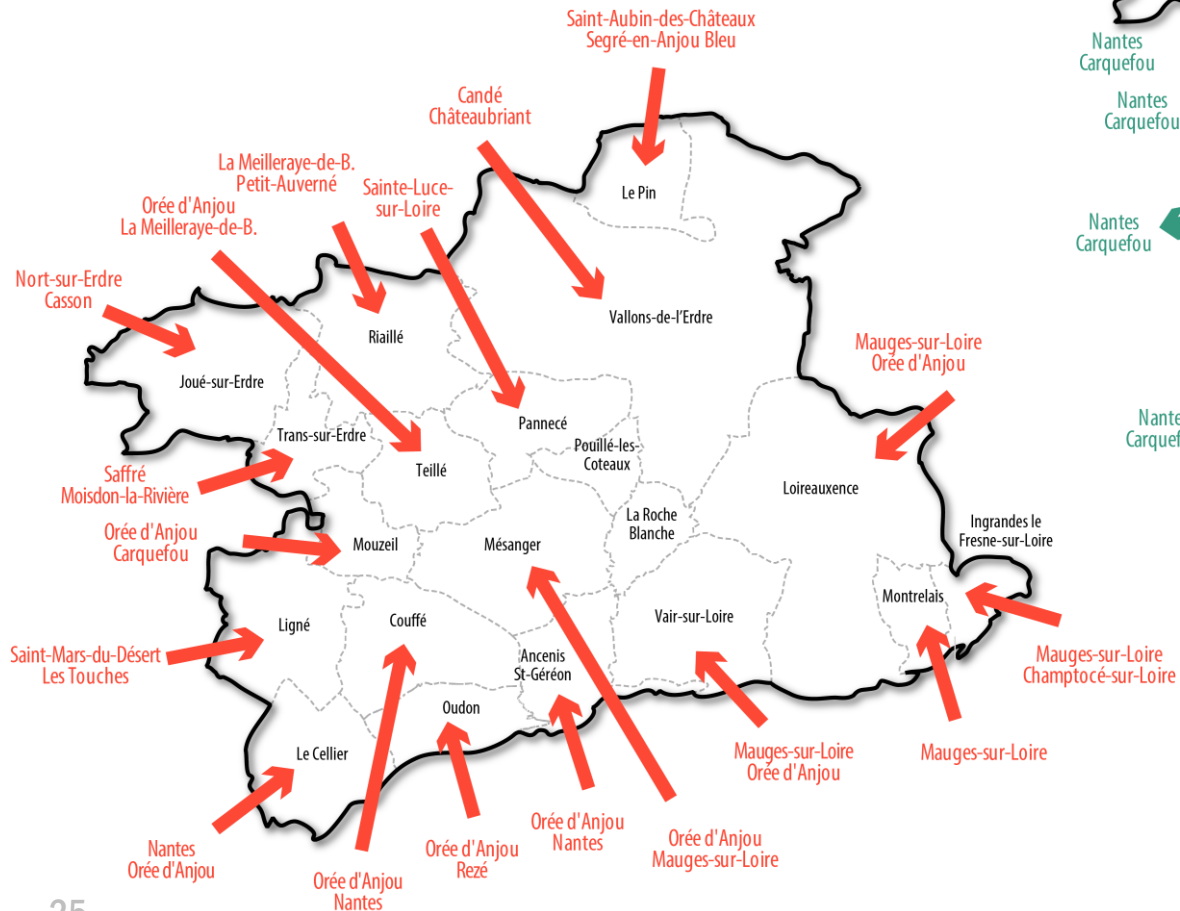
Navettes domicile-travail réalisées en lien avec la COMPA (Source : Insee 2019)



## ZOOM sur les flux des actifs

**Navettes domicile-travail réalisées en lien avec la COMPA (Source : Insee 2019)**

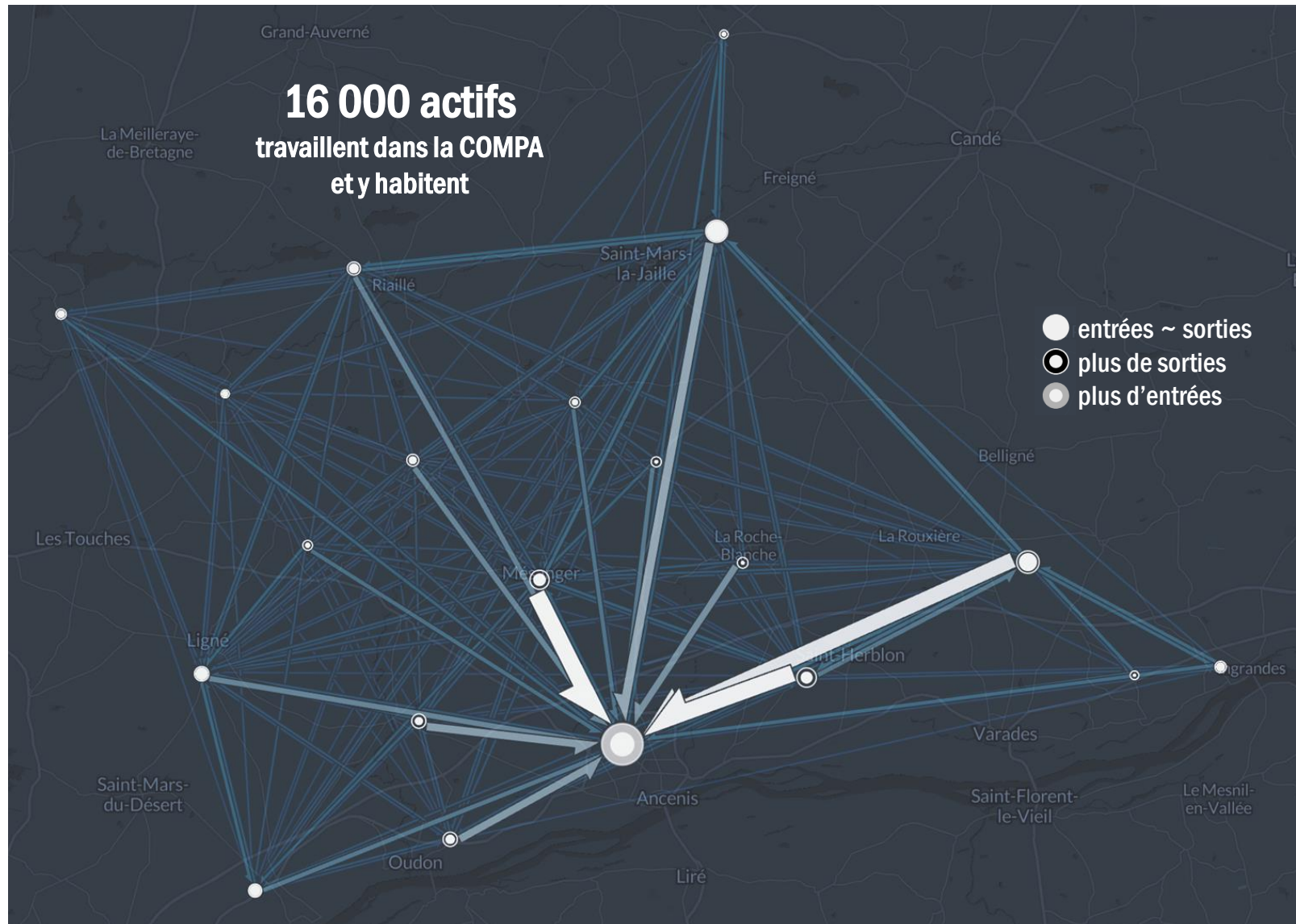
## PRINCIPALES COMMUNES D'ORIGINE des actifs « entrants »



## PRINCIPALES COMMUNES DE DESTINATION des actifs « sortants »

## ZOOM sur les flux des actifs

Navettes domicile-travail réalisées à l'intérieur de la COMPA (Source : Insee 2019)



46% du flux interne à l'EPCI en lien avec la commune centre d'Ancenis-Saint-Géréon :

- 14% internes à la commune (2 400 navettes)
- 29% vers la commune (4 800 navettes)
- 2% en sortie de la commune (200 navettes)

## ZOOM sur les flux scolaires

Navettes domicile-études réalisées en lien avec la COMPA (Source : Insee 2019)

**13 400 scolaires**  
étudient dans la COMPA  
et y habitent  
**(71%)**

**1 800 scolaires**  
étudient dans la COMPA  
sans y habiter  
**(10%)**

dont origines :

Orée d'Anjou = 22%

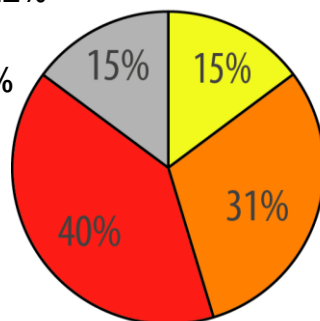
Saint-Mars-du-Désert = 12%

Mauges-sur-Loire = 10%

Montrevault-sur-Èvre = 8%

Petit-Mars = 6%

Saint-Sigismond = 4%

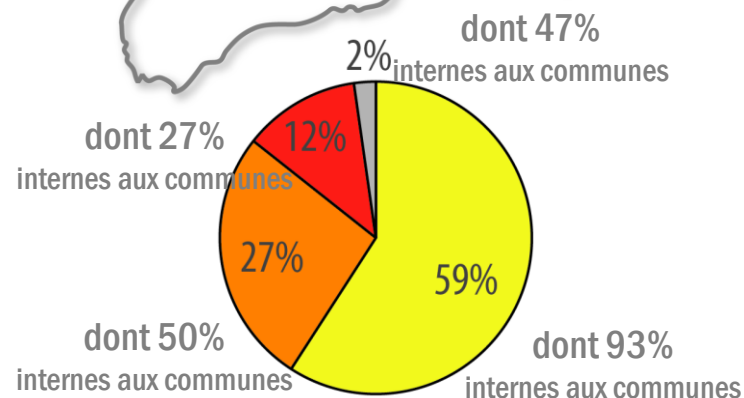


■ 2-10 ans (primaire)

■ 11-14 ans (collège)

■ 15-17 ans (lycée)

■ 18 ans et +



dont destinations :

Ancenis-Saint-Géréon = 34%

Ligné = 11%

Loireauxence = 9%

Vallons-de-l'Erdre = 7%

**3 600 scolaires**  
étudient en dehors de la COMPA  
mais y habitent  
**(19%)**

dont destinations :

Nantes = 31%

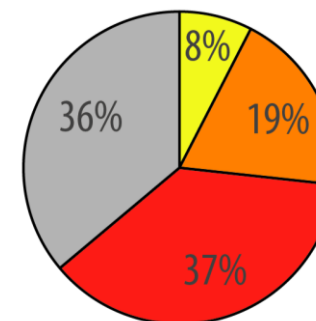
Angers = 8%

Nort-sur-Erdre = 7%

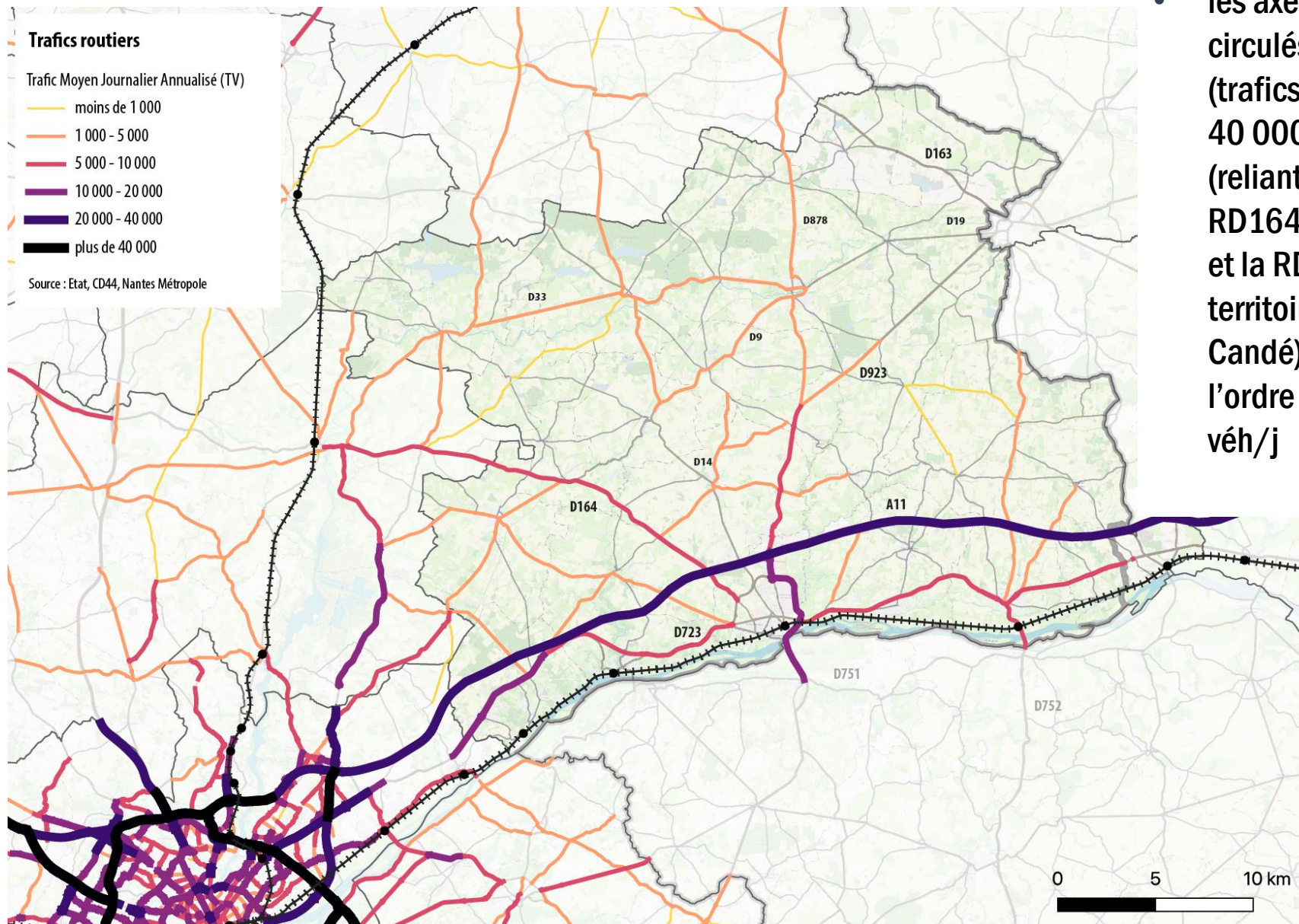
Saint-Herblain = 6%

Orée d'Anjou = 5%

Châteaubriant = 4%

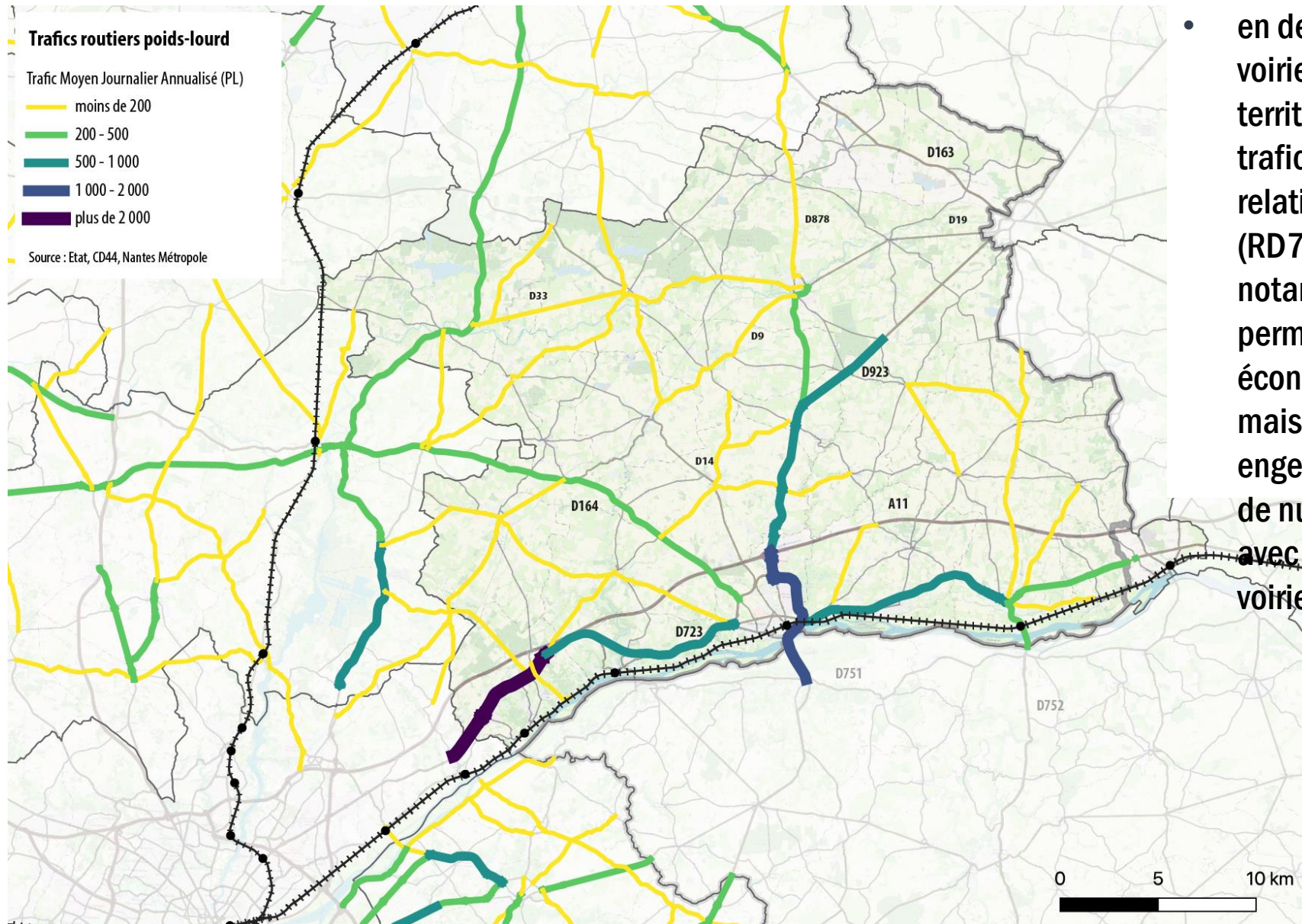


## Des trafics routiers importants sur les axes les plus structurants



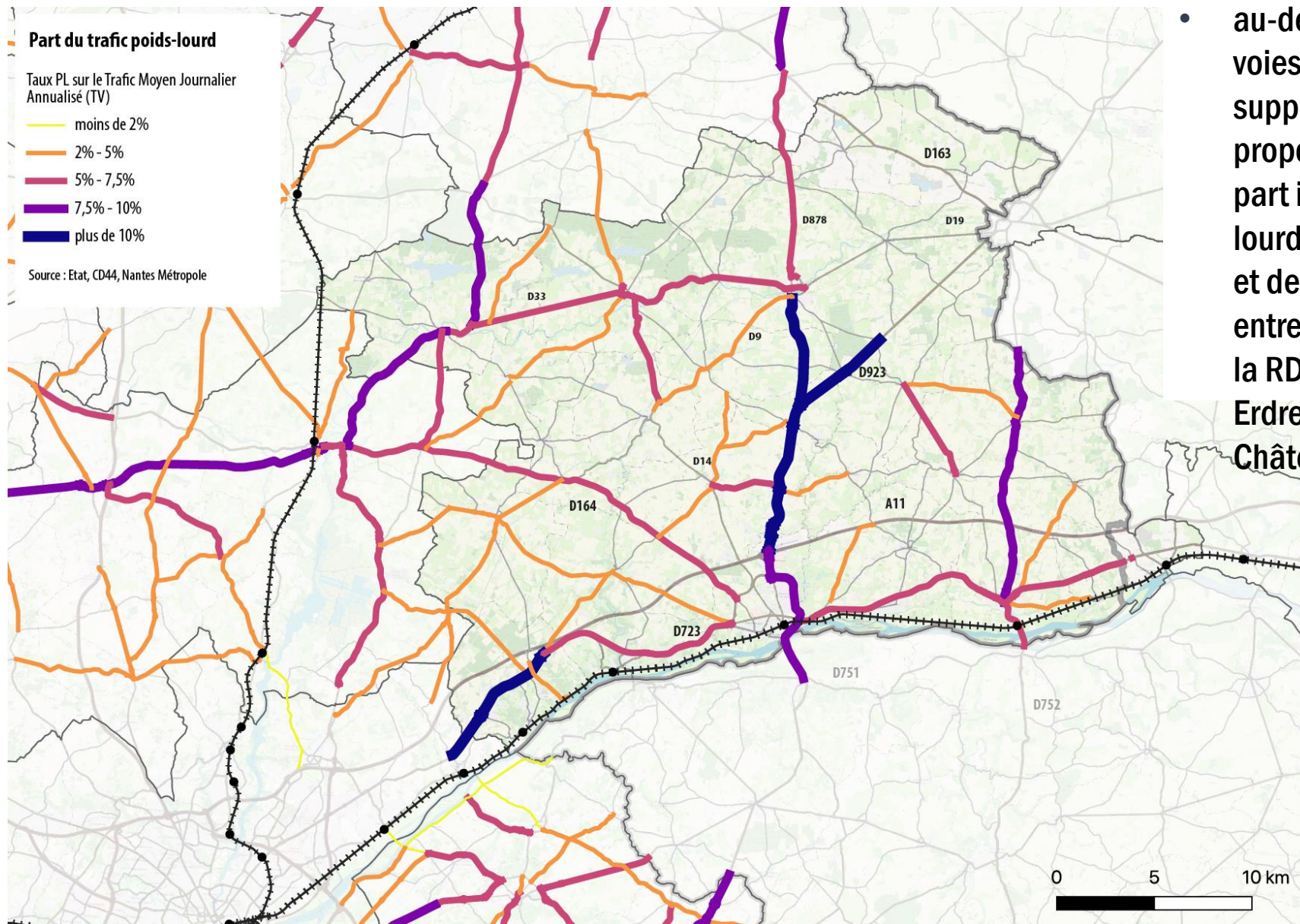
- les axes routiers les plus circulés du territoire sont l'A11 (trafics de l'ordre de 20 000 à 40 000 véh/j), la RD723 (reliant Nantes et Angers), la RD164 (reliant Nort-sur-Erdre) et la RD923 (reliant le nord du territoire et la commune de Candé) avec des trafics de l'ordre de 5 000 à 10 000 véh/j

## Des trafics poids-lourd importants sur les axes les plus structurants



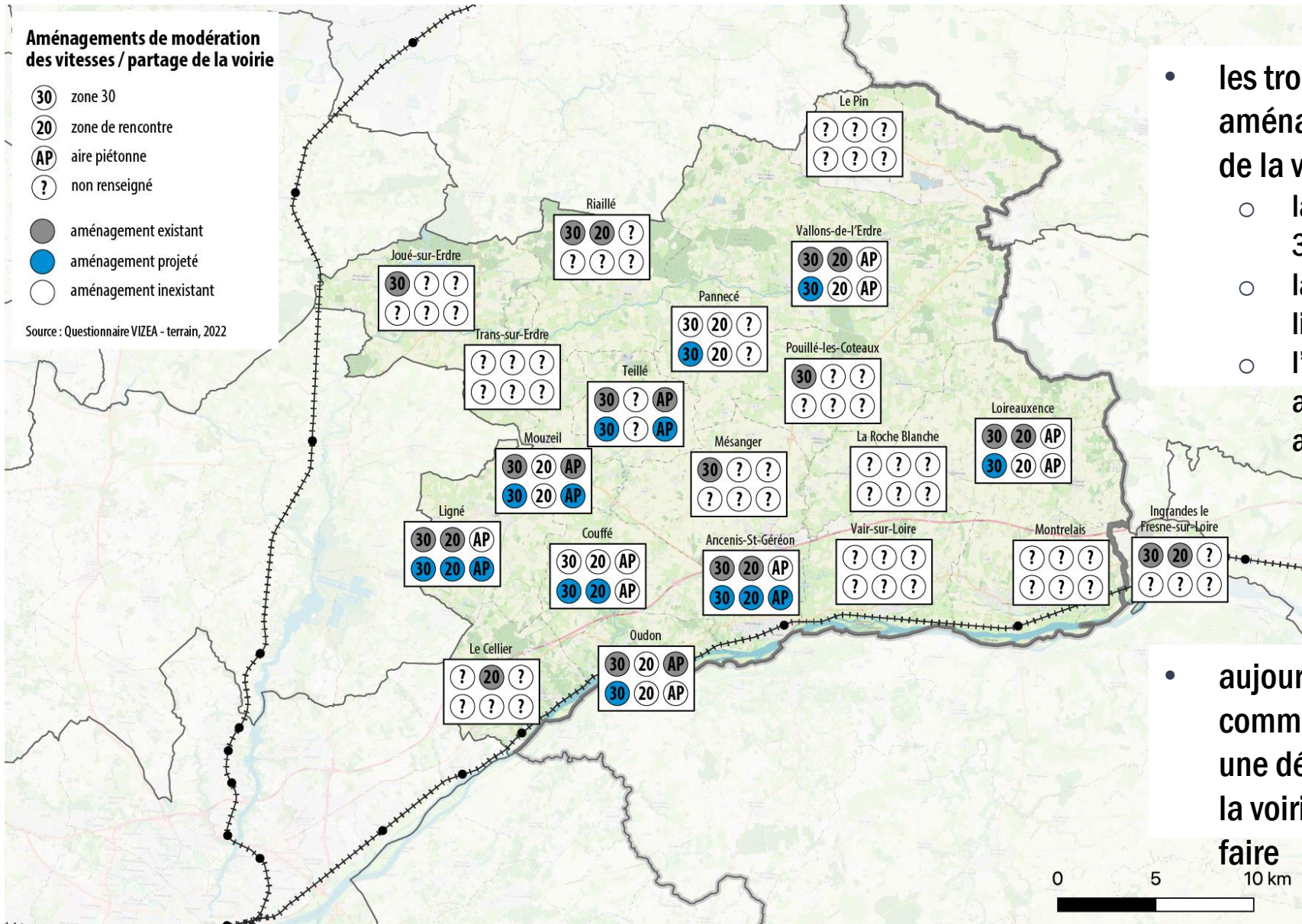
- en dehors de l'A11, certaines voiries départementales du territoire supportent des trafics poids-lourds relativement importants (RD723 et RD923 notamment). Ces flux permettent d'assurer la vie économique du territoire, mais ils peuvent aussi engendrer un certain nombre de nuisances (bruit, conflits avec les autres usagers de la voirie ...)

## Des trafics poids-lourd importants sur les axes les plus structurants



- au-delà du volume, certaines voies départementales supportent proportionnellement une part importante de poids-lourds (en outre de la RD723 et de la RD923) : la RD10 entre Loireauxence et Candé, la RD178 entre Nort-sur-Erdre et Joué-sur-Erdre vers Châteaubriant

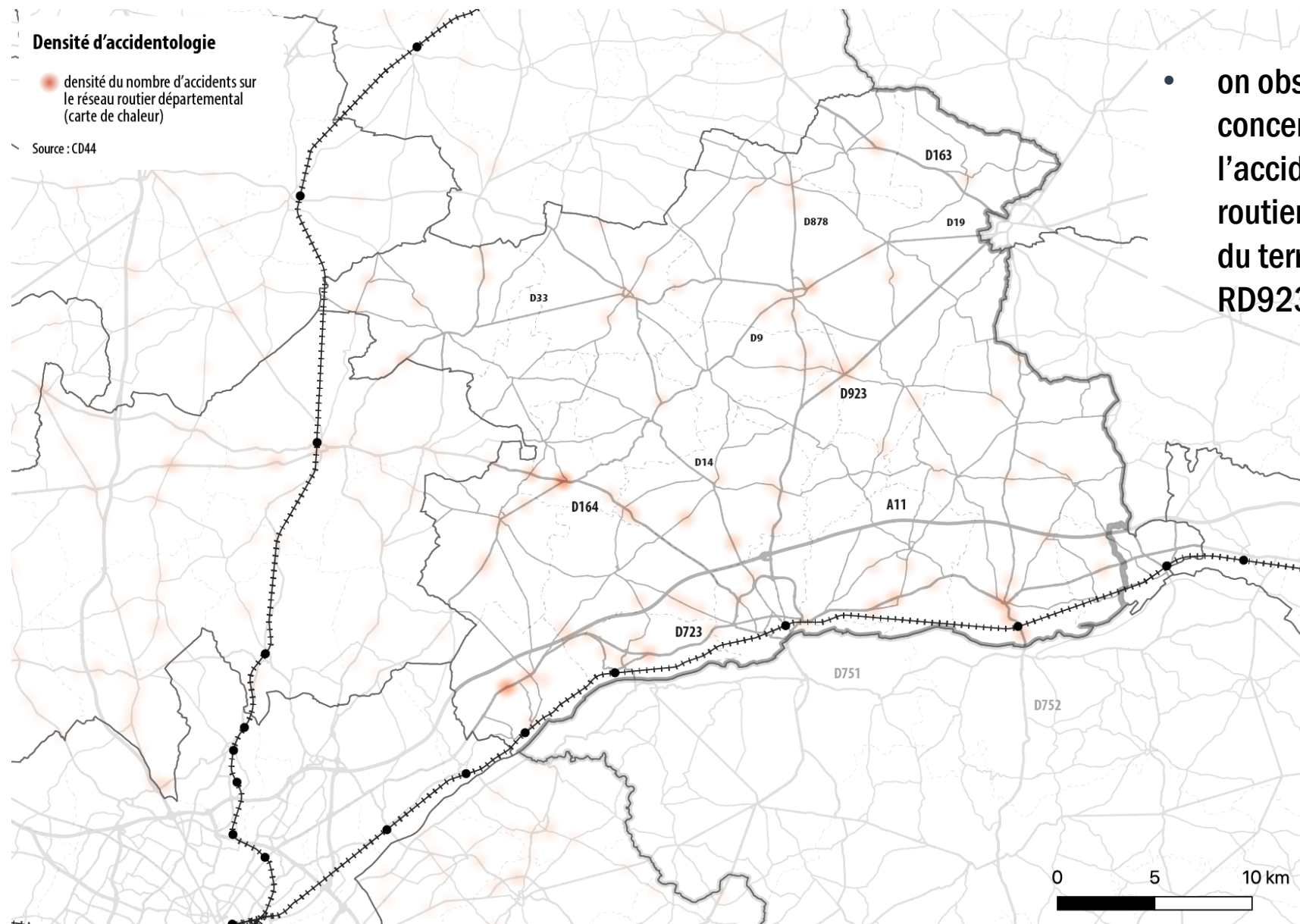
## Une démarche de modération des vitesses et de partage de la voirie engagée



- les trois principaux aménagements de partage de la voirie sont :
  - la zone 30 (zone limitée à 30 km/h)
  - la zone de rencontre (zone limitée à 20 km/h)
  - l'aire piétonne (zone affectée aux piétons, allure au pas)

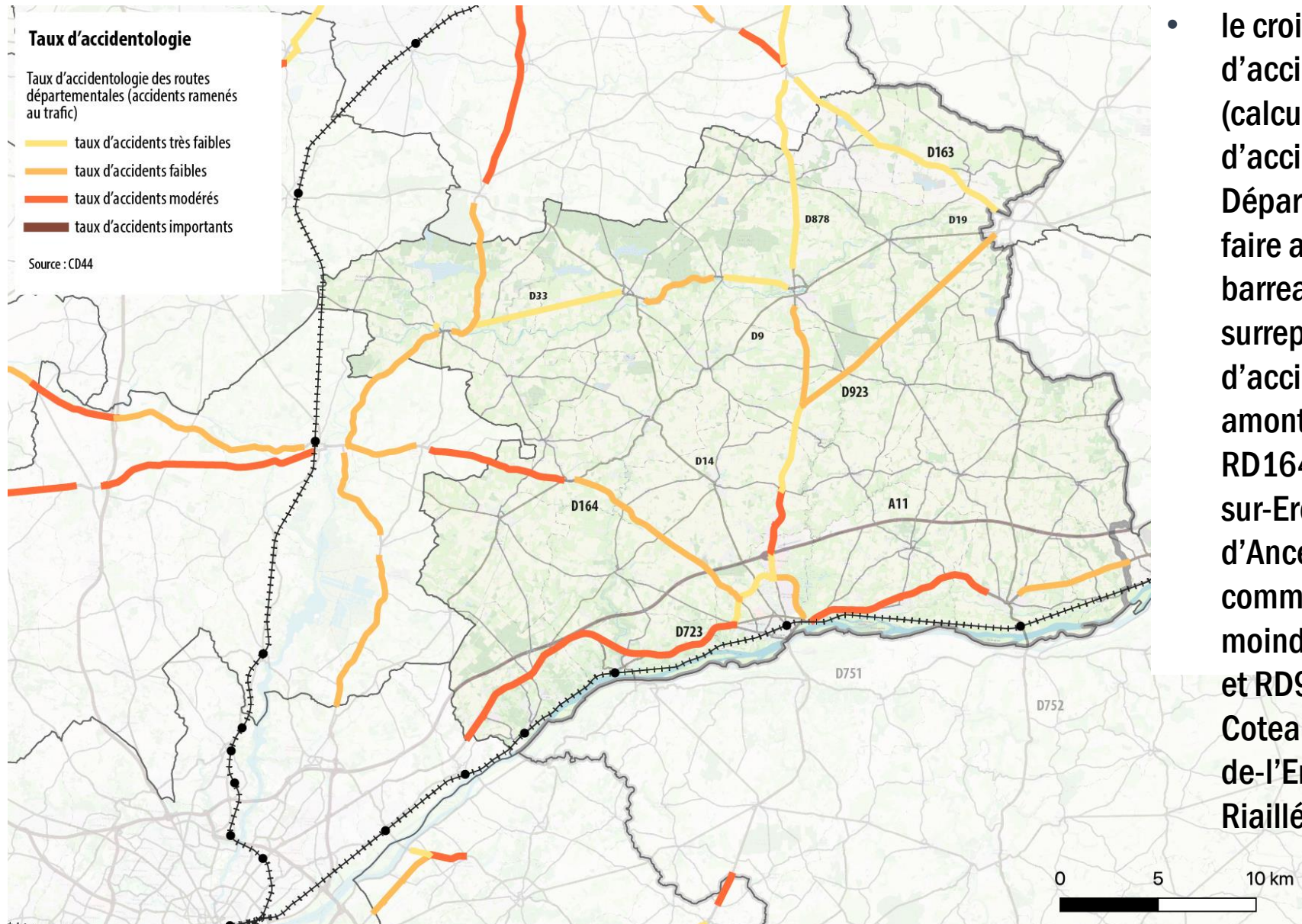
- aujourd'hui, la majorité des communes ont soit engagé une démarche de partage de la voirie, soit projeté de le faire

## Une accidentologie qui se concentre sur les axes structurants



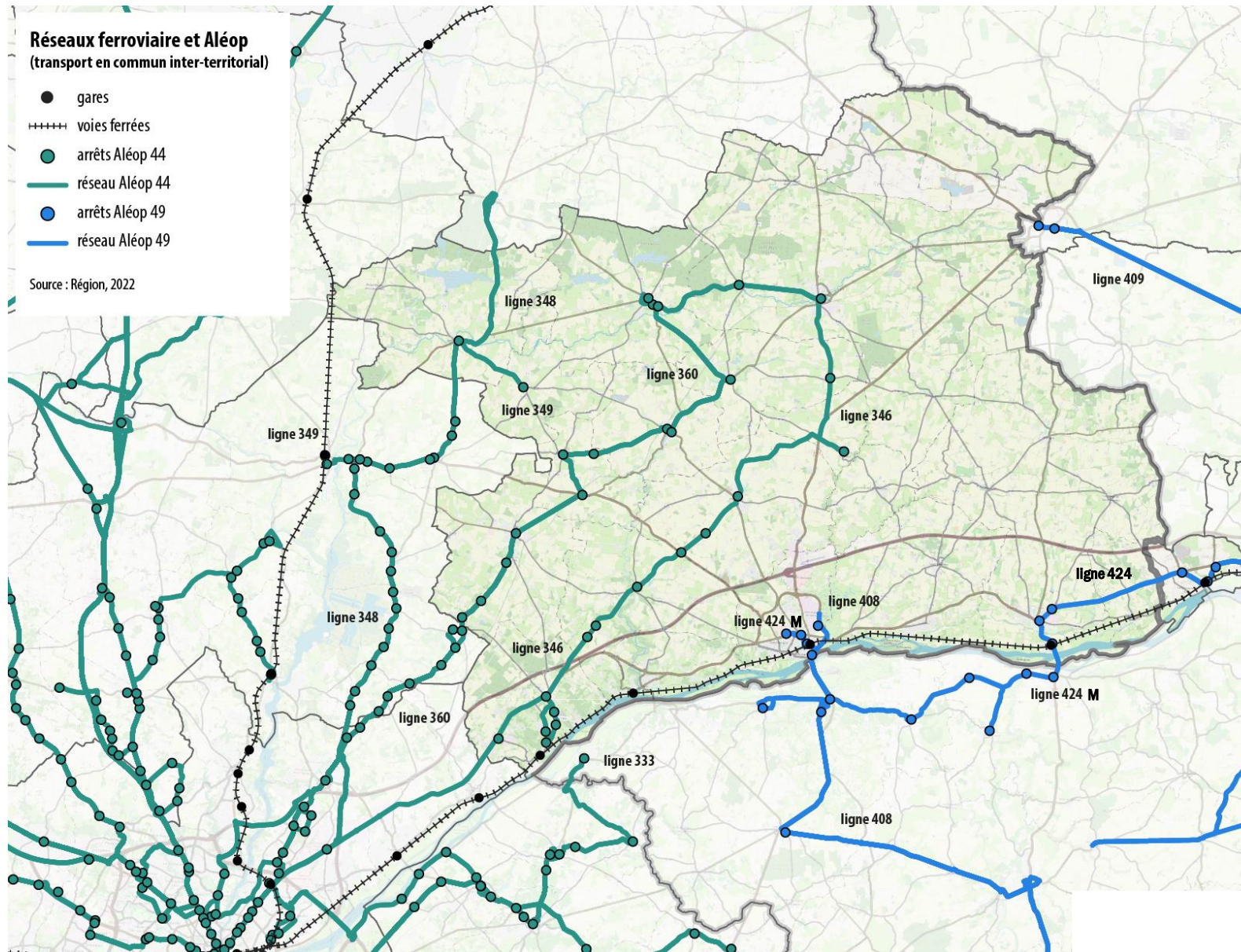
- on observe logiquement une concentration de l'accidentologie sur les axes routiers les plus fréquentés du territoire (RD723, RD164, RD923 notamment)

## Une accidentologie qui se concentre sur les axes structurants



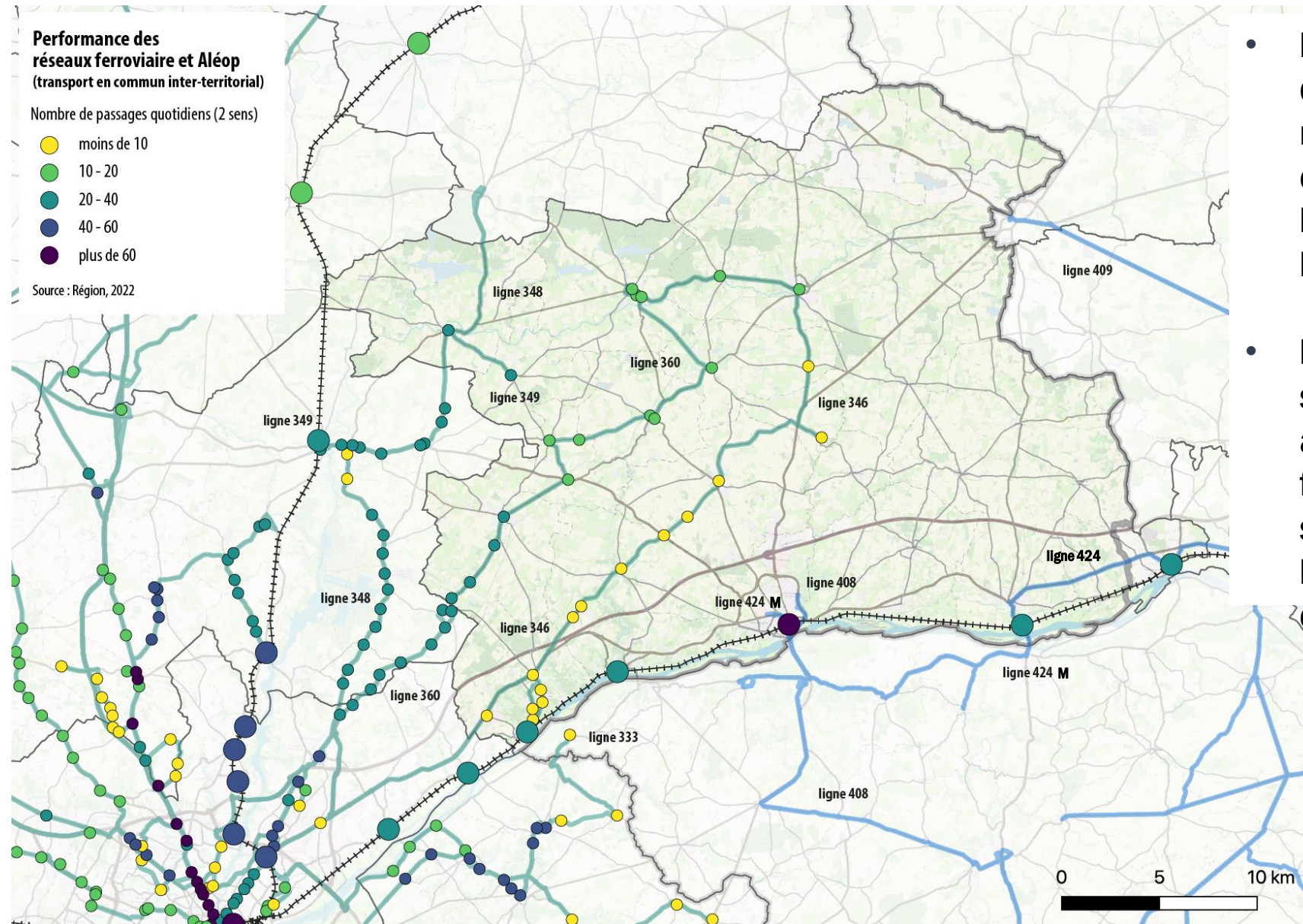
- le croisement du nombre d'accidents avec le trafic (calcul du taux d'accidentologie du Département), permet de faire apparaître certains barreaux routiers surreprésentés en terme d'accidents : RD723 en amont et en aval d'Ancenis, RD164 entre Mouzeil et Nort-sur-Erdre, RD923 au nord d'Ancenis (zone d'activités et commerciale), et dans une moindre mesure les RD923 et RD9 entre Pouillé-les-Coteaux et Candé / Vallons-de-l'Erdre, et la RD33 entre Riaillé et Vallons-de-l'Erdre

## Des transports en commun régionaux qui desservent inégalement le territoire



- la COMPA est desservie au sud par le train assurant des dessertes de Nantes et Angers (1 gare et 4 haltes ferroviaires : Ancenis, Le Cellier, Oudon, Varades / St-Florent-le-V. Ingrandes-Le Fresne sur Loire)
- 4 lignes du réseau de car Aléop « 44 » desservent le territoire (lignes 360, 346, 349 et 348 assurant des liaisons avec Nantes et Nort-sur-Erdre)
- 3 lignes du réseau Aléop « 49 » desservent également le sud du territoire (ligne 408 entre Ancenis et Cholet, ligne 424 M entre Ancenis et St-Florent-le-V, ligne 424 entre St-Florent-le-V et Angers via Loireauxence)
- l'est du territoire constitue une « zone blanche » non desservie par des réseaux de transport régionaux

## Des transports en commun régionaux qui desservent inégalement le territoire



- les niveaux de service des différentes offres régionales de transport en commun sont très hétérogènes selon les lignes et le territoire
- les offres les plus structurantes sont aujourd'hui la ligne ferroviaire (notamment sur la gare d'Ancenis), la ligne 360 jusqu'à Ligné, et la ligne 349

## Une fréquentation des transports en commun régionaux marginale en dehors de la gare d'Ancenis

- 2 400 montées quotidiennes sont réalisées sur le réseau ferroviaire (dont 1 800 sur la gare d'Ancenis qui est la gare la plus fréquentée du « 44 » en dehors de Nantes)
- 300 montées quotidiennes sont réalisées sur le territoire intercommunal, sur les 4 lignes 360, 346, 349 et 348 du réseau Aléop 44 (pour 31 arrêts)

### Fréquentation et offre du réseau ferré

(Source : Région Pays de la Loire, hiver 2019)

| Gare / halte ferroviaire                  | Montées / j <sup>1</sup>     | Offre / j (2 sens) |
|-------------------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Ancenis                                   | 1 800                        | 104                |
| Oudon                                     | 200                          | 38                 |
| Le Cellier                                | 200                          | 38                 |
| Varades / St-Florent-le-V. (Loireauxence) | 100                          | 21                 |
| Ingrandes-Le Fresne sur Loire             | 100                          | 21                 |
| <b>Total 5 gares du Pays</b>              | <b>2 400</b>                 | <b>-</b>           |
| Nantes                                    | 15 400                       | 398                |
| Clisson                                   | 1 500                        | 96                 |
| Savenay                                   | 1 400                        | 89                 |
| <b>Total Loire-Atlantique</b>             | <b>36 000 (sur 56 gares)</b> | <b>-</b>           |

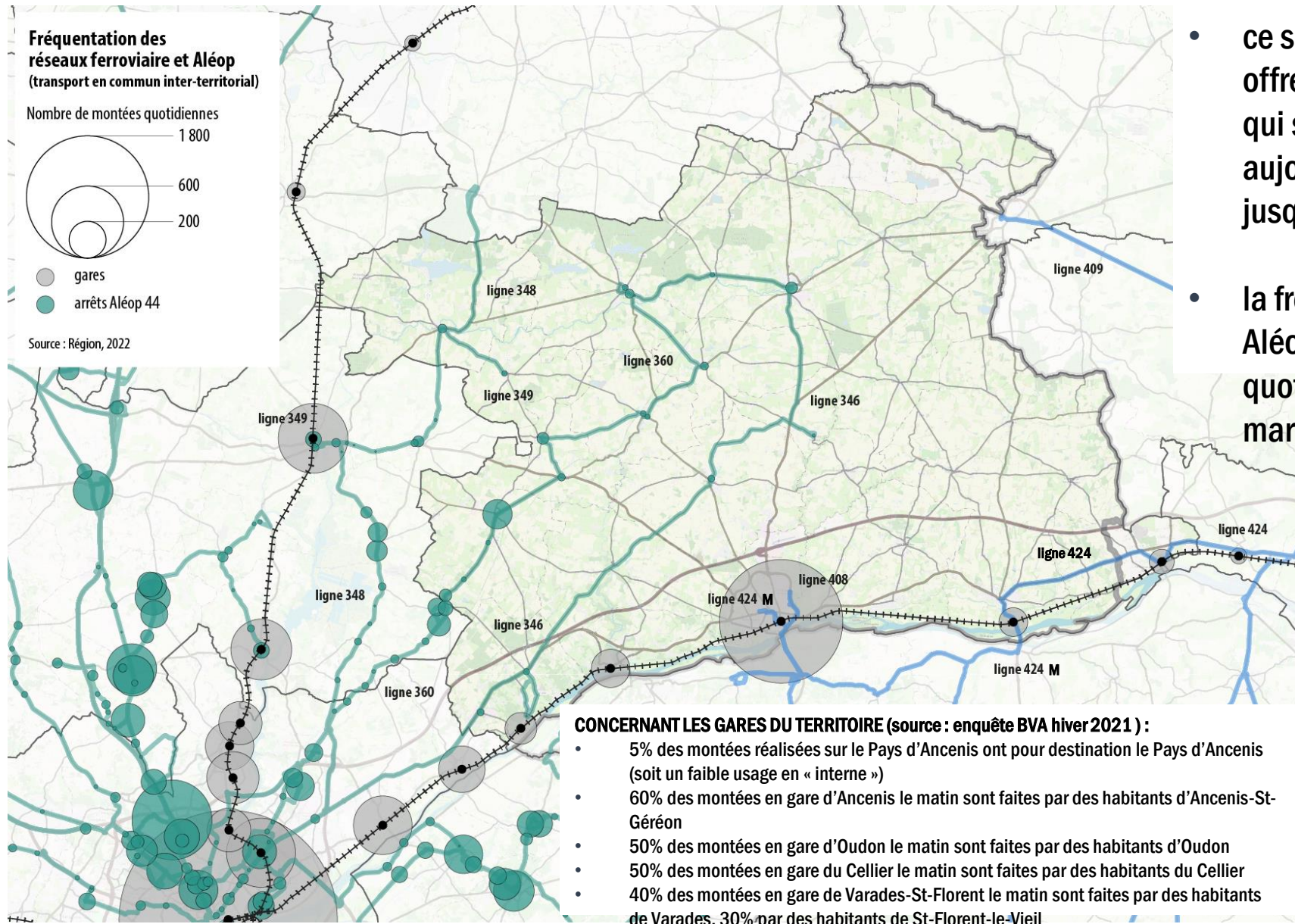
<sup>1</sup> montées reconstituées en divisant par 2 les « montées + descentes »

### Fréquentation et offre du réseau Aléop (Source : Région Pays de la Loire, hiver 2019)

| Ligne                                             | Montées / j <sup>1</sup><br>sur le Pays | Montées / j <sup>1</sup><br>globales sur le<br>44 | Offre / j<br>moyenne<br>(2 sens)   |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------|
| 360<br>St-Mars-la-Jaille / Ligné / Nantes         | 270                                     | 1 200                                             | 15<br>(30 à<br>partir de<br>Ligné) |
| 346<br>St-Mars-la-Jaille / Le Cellier /<br>Nantes | 40                                      | 100                                               | 3                                  |
| 349<br>Trans-sur-Erdre / Nort-sur-Erdre           | 20                                      | 300                                               | 25                                 |
| 348<br>Joué-Sur-Erdre / Petit Mars /<br>Nantes    | <10                                     | 800                                               | 25                                 |
| Total 4 lignes du Pays                            | 300                                     | 2 400                                             | -                                  |
| 312                                               | -                                       | 2 700                                             | 60                                 |
| 300                                               | -                                       | 1 800                                             | 70                                 |
| Total Loire-Atlantique                            | 20 000<br>(sur 35 lignes)               |                                                   | -                                  |
| Principaux arrêts                                 |                                         | Montées / j                                       | Offre / j<br>(2 sens)              |
| La poste / Ligné (360)                            |                                         | 120                                               | 30                                 |
| Rue neuve / St-Mars la Jaille<br>(360-346)        |                                         | 30                                                | 15                                 |
| La Treluère / Ligné (360)                         |                                         | 30                                                | 30                                 |
| Mairie / Mouzeil (360)                            |                                         | 20                                                | 15                                 |

**NOTA :** 56% des usagers du réseau Aléop ont moins de 18 ans (80% ont moins de 26 ans)

## Une fréquentation des transports en commun régionaux marginale en dehors de la gare d'Ancenis

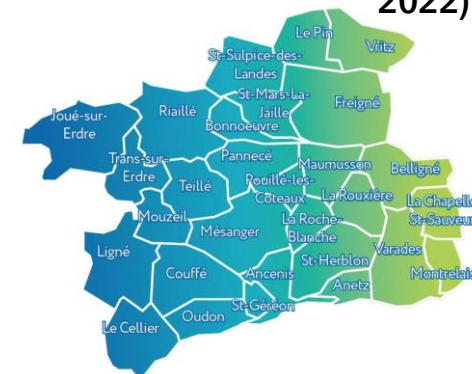


- ce sont logiquement les offres les plus performantes qui sont les plus fréquentées aujourd'hui (gares, ligne 360 jusque Ligné)
- la fréquentation du réseau Aléop 44 (300 montées quotidiennes) reste assez marginale aujourd'hui

## À PARTIR DE 2025 ...

- le service est amené à évoluer d'ici 2025 avec une amplitude horaire élargie 5j/7, mais en abandonnant le porte-à-porte (pour les personnes de moins de 75 ans). La COMPA ne devrait plus financer le service (offre Socle de la Région) sauf demandes spécifiques (évolution du niveau de service au-delà de l'offre Socle)

(Source : Région Pays de la Loire, 2022)



(Source : logiciel de réservation PADAM, 01/2023 -

| Commune                       | Poids trajets | Poids population 12/2023 |
|-------------------------------|---------------|--------------------------|
| ANCENIS-SAINT-GEREON          | 30%           | 16%                      |
| CELLIER (le)                  | 2%            | 6%                       |
| COUFFE                        | 3%            | 4%                       |
| INGRANDES-LE FRESNE SUR LOIRE | <1%           | 4%                       |
| JOUE-SUR-ERDRE                | <1%           | 4%                       |
| LIGNE                         | 4%            | 8%                       |
| LOIREAUXENCE                  | 14%           | 11%                      |
| MESANGER                      | 1%            | 7%                       |
| MONTRELAIS                    | <1%           | 1%                       |
| MOUZEIL                       | <1%           | 3%                       |
| UDON                          | 2%            | 6%                       |
| PANNECE                       | 1%            | 2%                       |
| PIN (le)                      | 3%            | 1%                       |
| POUILLE-LES-COTEAUX           | <1%           | 2%                       |
| RIAILLE                       | 7%            | 3%                       |
| ROCHE-BLANCHE (la)            | 1%            | 2%                       |
| TEILLE                        | 5%            | 3%                       |
| TRANS-SUR-ERDRE               | 1%            | 2%                       |
| VAIR-SUR-LOIRE                | 3%            | 7%                       |
| VALLONS-DE-L'ERDRE            | 21%           | 9%                       |

## Le transport scolaire

- la COMPA est organisatrice de second rang, c'est la Région Pays de la Loire qui organise le transport scolaire sur le territoire (via Aléop). Le transport scolaire sur le territoire, représente 4 700 élèves inscrits répartis dans 55 établissements scolaires (dont 7 lycées : 5 à Ancenis-Saint-Géréon, 2 à Beaupréau / et 11 collèges : 2 à Ancenis-Saint-Géréon, 2 à Loireauxence, 2 à Ligné, 1 à Riaillé, 1 à Vallons-de-l'Erdre, 1 à Candé, 2 à Champtoceaux), sur 424 circuits avec 88 véhicules (la proportion des élèves inscrits utilisant in fine le transport scolaire est estimé à près de 60%)

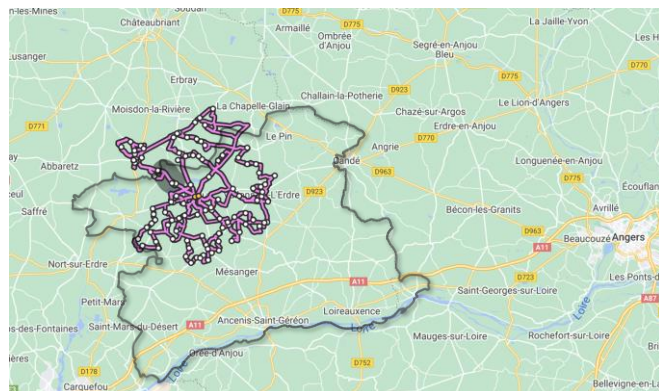
### La dessertes des établissements scolaires primaires

- le transport scolaire est assuré pour la desserte des établissements scolaire primaires du territoire, à savoir :
  - Le Cellier : 82 élèves – 6 circuits – 2 écoles
  - Oudon : 60 élèves – 3 circuits – 2 écoles
  - Couffé : 53 élèves – 3 circuits – 2 écoles
  - Ligné : 62 élèves – 3 circuits – 2 écoles
  - Riaillé : 19 élèves – 3 circuits – 2 écoles
  - Pannecé : 33 élèves – 3 circuits – 1 école
  - Mouzeil : 21 élèves – 2 circuits – 2 écoles
  - Teillé : 31 élèves – 2 circuits – 2 écoles
  - Mésanger : 129 élèves – 5 circuits – 2 écoles
  - Vallons-de-l'Erdre : 21 élèves – 3 circuits – 2 écoles
  - Loireauxence : 86 élèves – 11 circuits – 7 écoles
  - Montrelais : 6 élèves – 2 circuits – 1 école
  - Vair-sur-Loire : 33 élèves – 2 circuits – 2 écoles
  - Ancenis-Saint-Géréon : 8 élèves – 2 circuits – 2 écoles

## Le transport scolaire // La dessertes des établissements scolaires secondaires

### Secteur Riaillé :

- 202 collégiens transportés depuis Riaillé, Trans-sur-Erdre, Teillé, Pannecé, Vallons-de-l'Erdre à l'aide de 6 circuits
- + 101 collégiens environ des communes de Grand Auverné, la Meilleraye de Bretagne et Petit Auverné



### Secteur Ligné :

- 529 collégiens depuis les communes de Couffé, Ligné, Le Cellier et Mouzeil transportés sur 12 circuits
- + 400 collégiens environ des communes de Petit-Mars et Saint-Mars-du-Désert et 7 circuits

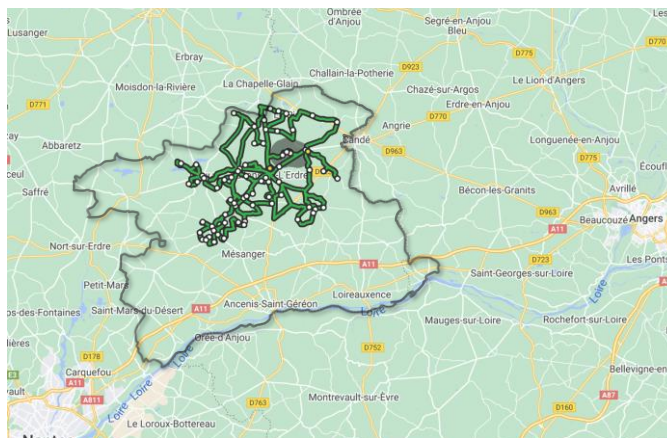


### + Secteur Orée d'Anjou :

- 150 collégiens transportés depuis Oudon avec 5 circuits

### Secteur Vallons-de-l'Erdre :

- 205 collégiens transportés depuis Teillé, Pannecé, Riaillé, Vallons de l'Erdre et le Pin à l'aide de 7 circuits



### Secteur Ancenis :

- 1 369 lycéens depuis la COMPA + Candé, Nort-sur-Erdre, Les Touches, Saint-Mars-du-Désert, Petit-Mars
- 938 collégiens principalement depuis les communes d'Oudon, Couffé, Mésanger, Pouillé-les-Côteaux, La Roche Blanche, Ancenis-Saint-Géréon + l'ouest de Vair-sur-Loire pour les élèves du privé
- soit 2 307 élèves transportés à l'aide de 42 circuits le matin et 56 circuits le soir (double sortie : 30 circuits 1<sup>ère</sup> sortie et 26 circuits 2<sup>ème</sup> sortie)
- + environ 500 élèves acheminés du Maine-et-Loire par 10 circuits Aléop 49 depuis Orée d'Anjou et Mauges-sur-loire

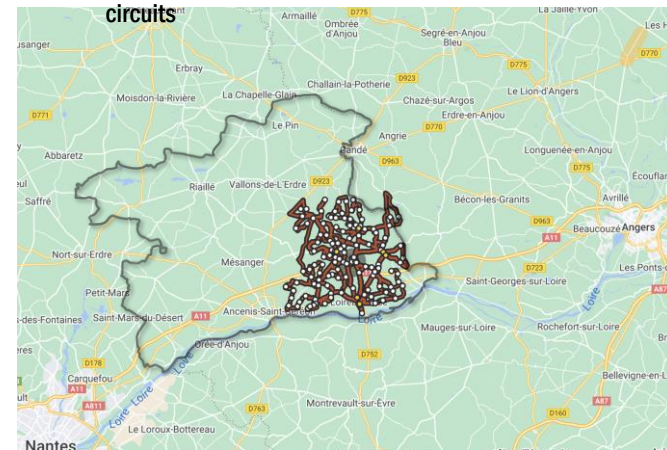


### + Secteur Candé :

- 46 collégiens transportés depuis Le Pin, Vallons-de-l'Erdre par 1 circuit

### Secteur Loireauxence :

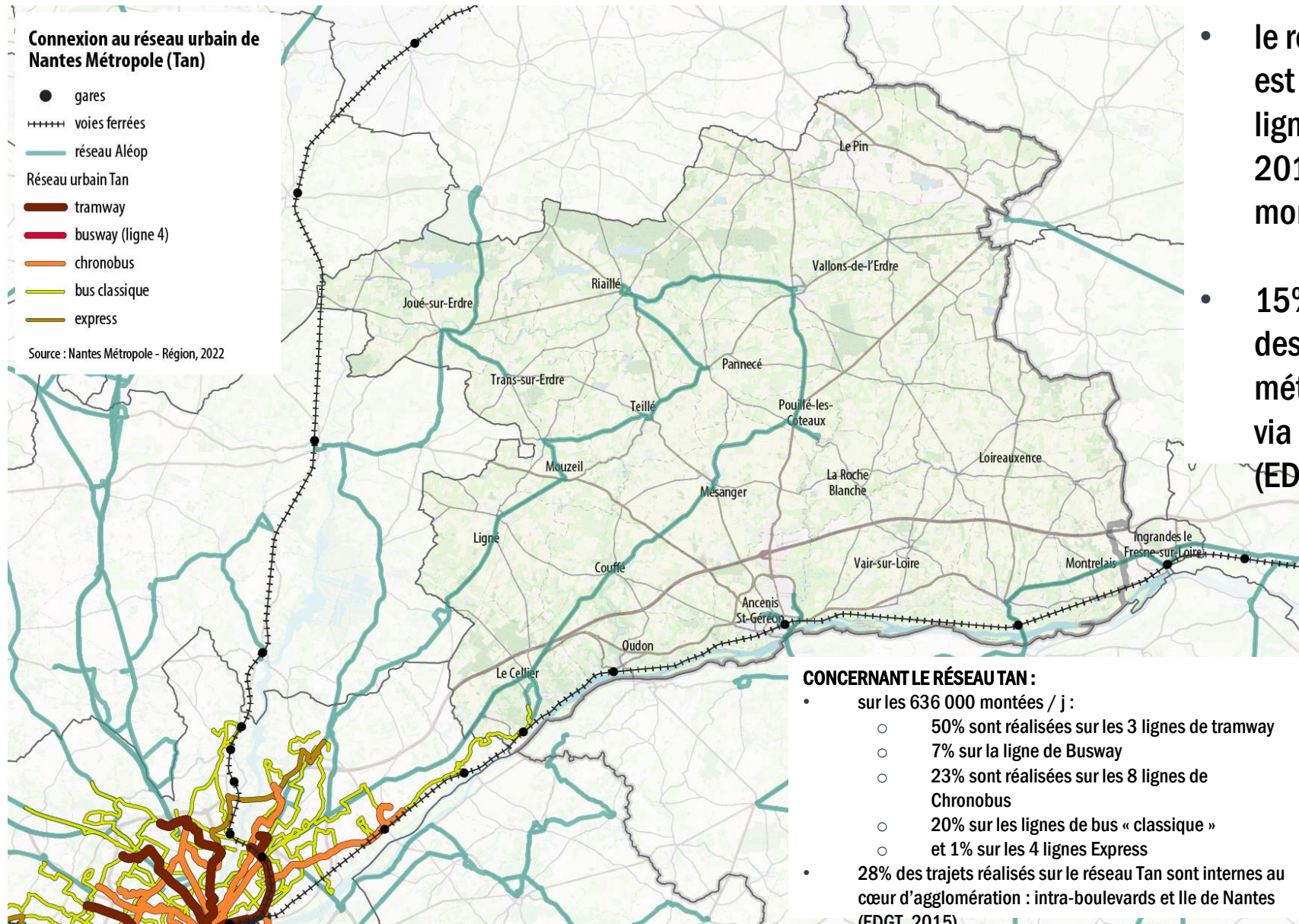
- 548 collégiens transportés depuis Loireauxence, Montrelais, Vair-sur-Loire et Vallons-de-l'Erdre avec 12 circuits



### + Secteur Beaupreau-en-Mauges :

- 33 lycéens transportés depuis Loireauxence et Vallons-de-l'Erdre par 1 circuit

## La connexion aux transports urbains de la métropole nantaise

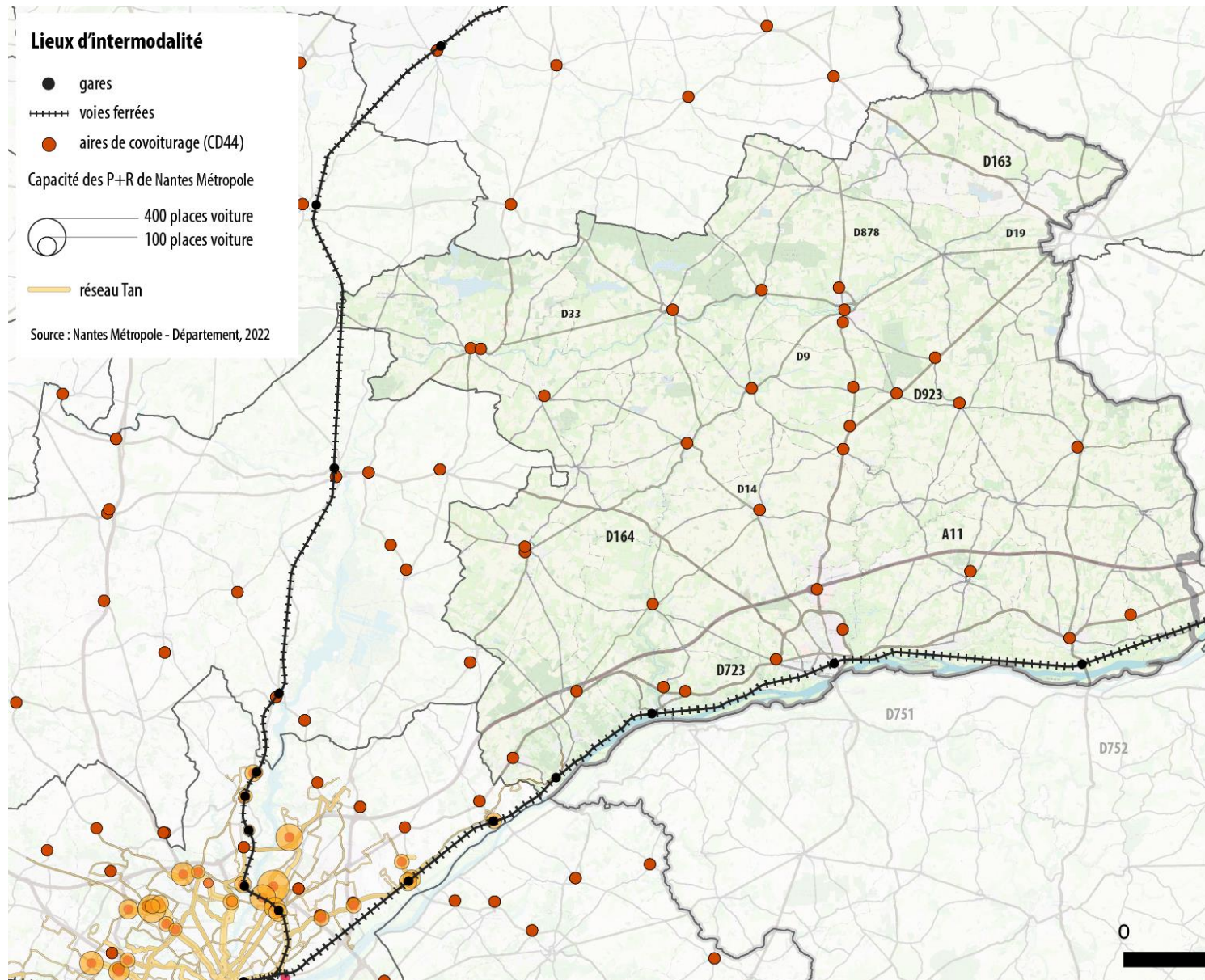


- le réseau TC urbain (Tan) est composé de 57 lignes et représentait en 2019 environ 636 000 montées / j
- 15% des déplacements des habitants de la métropole sont réalisés via le réseau TC urbain (EDGT, 2015)

### CONCERNANT LE RÉSEAU TAN :

- sur les 636 000 montées / j :
  - 50% sont réalisées sur les 3 lignes de tramway
  - 7% sur la ligne de Busway
  - 23% sont réalisées sur les 8 lignes de Chronobus
  - 20% sur les lignes de bus « classique »
  - et 1% sur les 4 lignes Express
- 28% des trajets réalisés sur le réseau Tan sont internes au cœur d'agglomération : intra-boulevards et Ile de Nantes (EDGT, 2015)
- 47% des clients TAN sont des élèves ou étudiants (EDGT, 2015)

## L'intermodalité

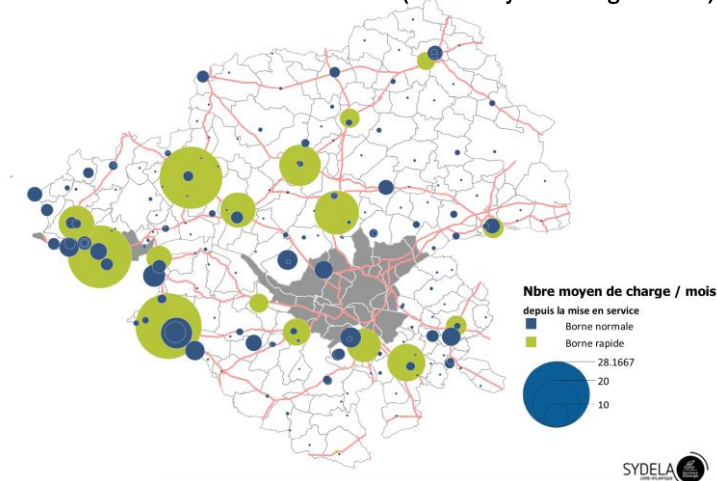
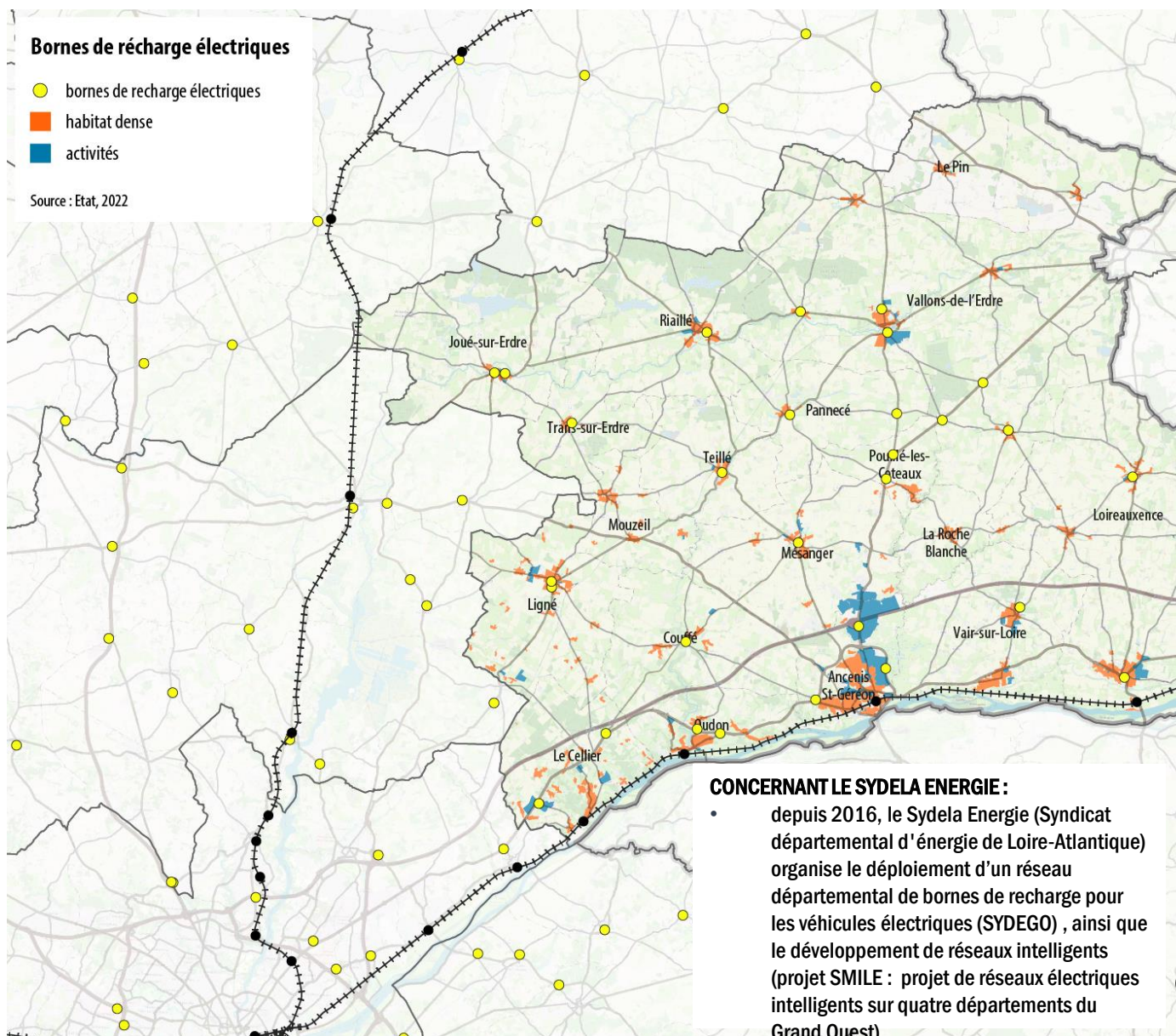


- l'intermodalité correspond à l'usage de plusieurs modes de transport combinés pour un même déplacement. Les pratiques d'intermodalité constatées sur le territoire concernent majoritairement la voiture, et notamment l'usage du Pôle d'Echange Multimodal d'Ancenis-Saint-Géréon
- par ailleurs, on recense différentes aires de covoiturage existantes sur le territoire (on considère « classiquement » que l'usage de ces aires apparaît pertinent autour de 20 km en amont de sa zone de destination) et en complément des « points STOP » (non visibles sur la carte) aménagés par le Conseil Départemental
- les principales zones de congestion de la voirie aux heures de pointe se situent en accès à la métropole nantaise (franchissements : Bellevue, pont de Thouaré / périphérique / route de Paris / route de Sainte-Luce-sur-Loire)

## L'électromobilité

Taux d'utilisation du réseau Sydelà Energie au  
31/12/2019

(Source : Sydelà Energie - 2020)

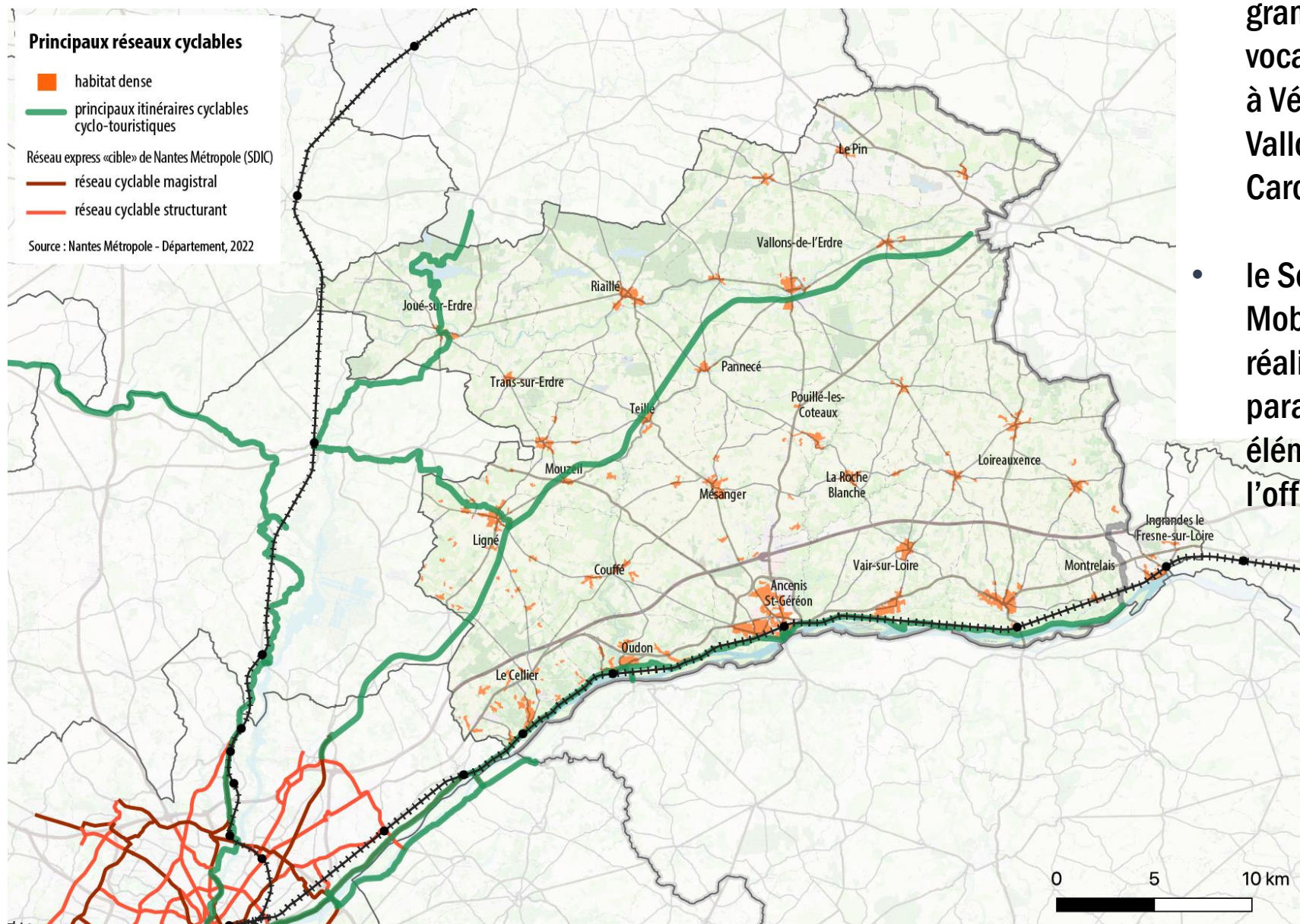


- le territoire dispose d'un réseau de bornes de recharge électrique
- ainsi, en 2020, le réseau est constitué de près de 200 stations sur le département de Loire-Atlantique (dont une petite vingtaine de bornes rapides)
- les bornes du territoire étaient relativement peu utilisées en 2019 (moins de 10 recharges par mois)

### CONCERNANT LE SYDELA ENERGIE :

- depuis 2016, le Sydelà Energie (Syndicat départemental d'énergie de Loire-Atlantique) organise le déploiement d'un réseau départemental de bornes de recharge pour les véhicules électriques (SYDEGO), ainsi que le développement de réseaux intelligents (projet SMILE : projet de réseaux électriques intelligents sur quatre départements du Grand Ouest)

## Les principaux réseaux cyclables



- le territoire dispose de 2 grands itinéraires cyclables à vocation touristique : la Loire à Vélo et la voie verte reliant Vallons-de-l'Erdre à Carquefou
- le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) réalisé par la COMPA en parallèle, apporte des éléments plus précis sur l'offre cyclable du territoire

## Les services de mobilité

### Ouestgo, pour le covoiturage

- Ouestgo est un service de covoiturage de proximité développé dans l'ouest du territoire (lien entre les métropoles de Brest, Rennes, Saint-Nazaire et Nantes)
- concrètement, il s'agit d'une plateforme de mise en relation entre conducteurs et passagers

### Destineo, pour l'information multimodale

- Destineo est un calculateur d'itinéraires multimodal sur la Région Pays de la Loire
- concrètement, il s'agit d'une plateforme d'information sur les transports publics en Pays de la Loire intégrant un calculateur d'itinéraires établissant des trajets porte à porte (itinéraires, horaires et temps de trajet pour les transports en commun, la voiture, le vélo, le covoiturage)

### Aléop covoiturage

- Aléop covoiturage est le dispositif d'incitation au covoiturage porté par la Région Pays de la Loire
- concrètement, la Région des Pays de la Loire participe aux frais des trajets réalisés en covoiturage via les applications gratuites BlaBla Car Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop pour les conducteurs et les passagers (hors trajets internes aux EPCI de Nantes, Angers, Le Mans et Cholet), selon les modalités suivantes :
  - pour tous les covoitureurs de 18 ans et plus
  - 6 trajets passagers maximum par conducteur et par jour
  - des trajets éligibles entre 5 km et 80 km
  - une aide financière de 1€ à 3€ par passager transporté selon la distance (plafond mensuel pour un conducteur à 120€/mois)
- en 2022, on recensait près de 2 000 trajets quotidiens financés à l'échelle régionale

## Les services de mobilité

### Un service d'aide à l'achat de VAE

- la COMPA a lancé en 2022 un dispositif d'aide à l'achat de VAE (budget annuel de 66 000 € en 2023)

### Un service de location de VAE (Velila)

- 100 VAE disponibles à la location longue durée sur le territoire de la COMPA depuis mi-octobre 2022

### Les associations de transport solidaire

- 6 associations de transport solidaire existent sur le territoire de la COMPA : Pannecé Teillé Solidarité Transport, AMIRA sur Ancenis-Saint-Géréon, Transport Solidaire Oudon, Accompagnement Solidaire à la Mobilité sur Vallons de l'Erdre, le service de transport solidaire assuré par l'association « Relais Solidarité » sur Loireauxence, et le transport solidaire Pilot'âge sur le secteur du Cellier (et certaines l'organisent directement)
- concrètement, il s'agit d'une mise en relation entre des conducteurs bénévoles et des personnes ne pouvant se déplacer seules pour des raisons financières, de santé ou professionnelles (personnes âgées, personnes en recherche d'emploi, ...). Les déplacements concernés correspondent à des demandes / nécessités du quotidien : achats, rendez-vous médicaux, démarches administratives...

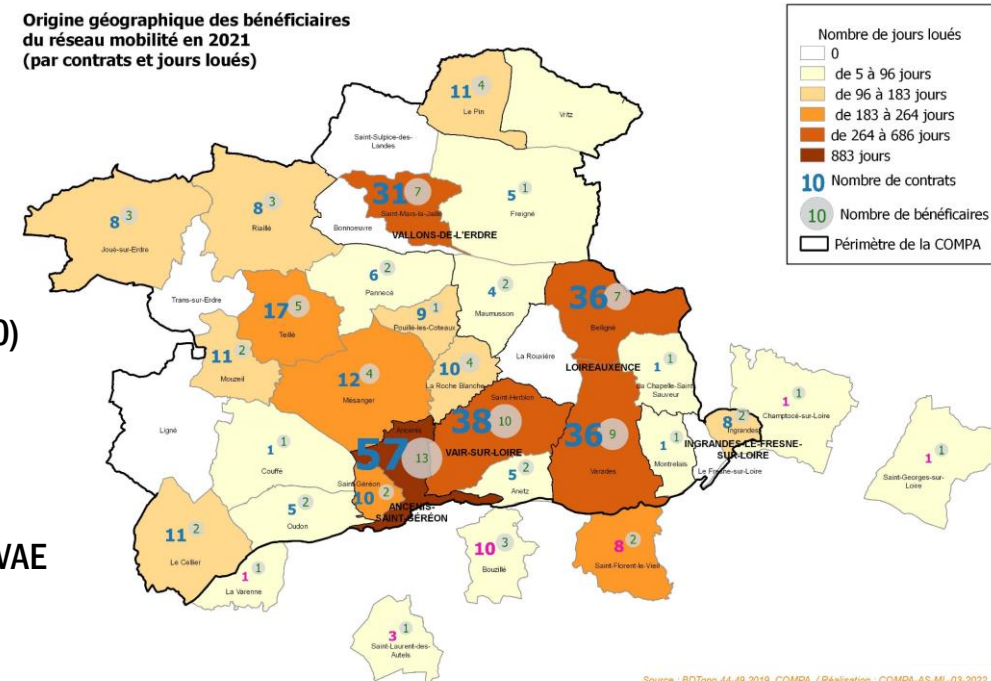
#### EXEMPLE DU CAS PANNECÉ TEILLÉ SOLIDARITÉ TRANSPORT

- Pannecé Teillé Solidarité Transport est une association de transport solidaire créée en 2009 et qui couvre aujourd'hui les habitants des 8 communes de Pannecé, Téillé, Mésanger, Riaillé, Pouillé-Les-Coteaux, La Roche-Blanche, Joué sur Erdre et Trans sur Erdre
- l'intervention des bénévoles est gratuite : ils utilisent leurs propres véhicules et reçoivent uniquement, des personnes prises en charge, une compensation financière pour couvrir les frais d'entretien du véhicule (0,35 €/km avec un minimum de 3,5 €)
- le service n'est pas accessible au public mais uniquement à ses membres bénéficiaires habitant les 8 communes couvertes (adhésion annuelle de 7 €, selon critères de l'association)
- sur l'année 2021, on recensait :
  - ~ 1 400 déplacements accompagnés (soit ~ 4 déplacements / jour) contre ~ 1 600 déplacements en 2019, 53 000 kilomètres parcourus (soit ~ 37 km par déplacement)
  - 430 bénéficiaires des déplacements accompagnés solidaires (soit 3,3 déplacements / bénéficiaire), 95 chauffeurs participants (soit 15 déplacements / chauffeur)

## Les services de mobilité

**Réseau Mobilité : mise à disposition de véhicules (scooter, vélo à assistance électrique, voiture ou voiturette) pour se déplacer sur le Pays d'Ancenis**

- il s'agit d'un service de location de véhicules pour les habitants en démarche d'insertion professionnelle ou sociale qui a 20 ans, qui est financé par la COMPA, et dont la gestion est confiée à Erdre et Loire Initiatives (ELI). Le parc est constitué de :
  - 4 voitures (5,50€ / jour)
  - 4 voitures sans permis (5,50€ / jour)
  - 24 scooters (2,50€ / jour)
  - 9 VAE (0,50€ / jour)
- les chiffres clés du service en 2023 :
  - 142 bénéficiaires (x 2 par rapport à 2020)
  - 583 contrats de mise à disposition par ELI (+82 % par rapport à 2020)
  - 6 395 jours d'utilisation au total (sur 10 810, soit 59%)
  - 102 hommes / 40 femmes
  - 50 % de jeunes de -26 ans / 50 % d'adultes
  - 81 % des locations pour le motif « Emploi »
  - 63 % contrats « Scooter » / 17 % contrats « Voiture » / 14 % contrats VAE / 6 % contrats voiturette
  - budget d'environ 90 000 € (55 000 € de fonctionnement / 34 400 € d'investissement)
- le service apporte une solution aux contraintes de mobilité (véhicules + accompagnement personnalisé), le dispositif qui a su évoluer dans le temps (typologie plus variée de véhicules) est de plus en plus sollicité
- il est poursuivi la volonté d'optimiser la disponibilité du parc (variété de l'offre, maintenance, partenariats avec réparateurs / garages) et de rendre plus accessible l'utilisation des différents types de véhicule (poursuite des ateliers : « vélos-école » / « prise en main » de scooters / « circulation sans permis » / « sécurité » en partenariat avec le service sécurité Routière)

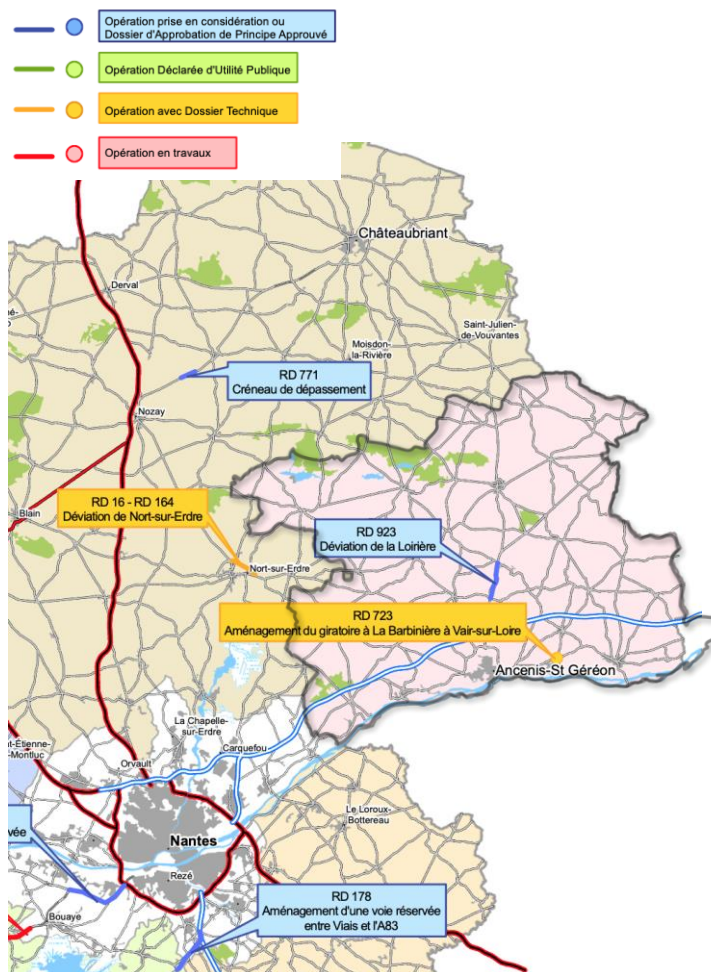


## Les projets de mobilité « en réflexion » sur le territoire

- plusieurs projets sont en cours sur le territoire :
  - en matière de service : la poursuite du déploiement du service de location de Vélo à Assistance Electrique, et d'aide à l'achat de VAE
- d'autre part, différents projets ou réflexions à une échelle plus large sont également en cours, et devraient avoir des impacts sur les pratiques de mobilité des habitants de la COMPA :
  - à l'échelle Régionale : l'évolution de l'offre de transport en commun dans le cadre de la stratégie régionale des mobilités (ligne 360 notamment), la mise en place de l'offre « socle » TAD, la signature des Contrats Opérationnels de Mobilité (la COMPA est située dans le bassin central avec les Mauges, le Choletais et le nord-est de la Vendée) avec des actions qui pourraient en découler en terme de covoiturage et d'intermodalité (interterritorialité)
  - à l'échelle Départementale : la poursuite du programme pluriannuel des investissements routiers, cyclables (prolongement de la voie verte jusqu'à Candé et liaison cyclable Ancenis – Châteaubriant) et des grands ouvrages d'art pour 2022-2032 (notamment l'intégration des piétons et vélos sur les ponts d'Ancenis et de Varades)
  - à l'échelle de Nantes Métropole : la mise en place de la Zone à Faible Emission mobilité (ZFE-m) à l'horizon 2025, la poursuite du développement de l'offre de transport en commun urbain et du réseau express cyclable métropolitain

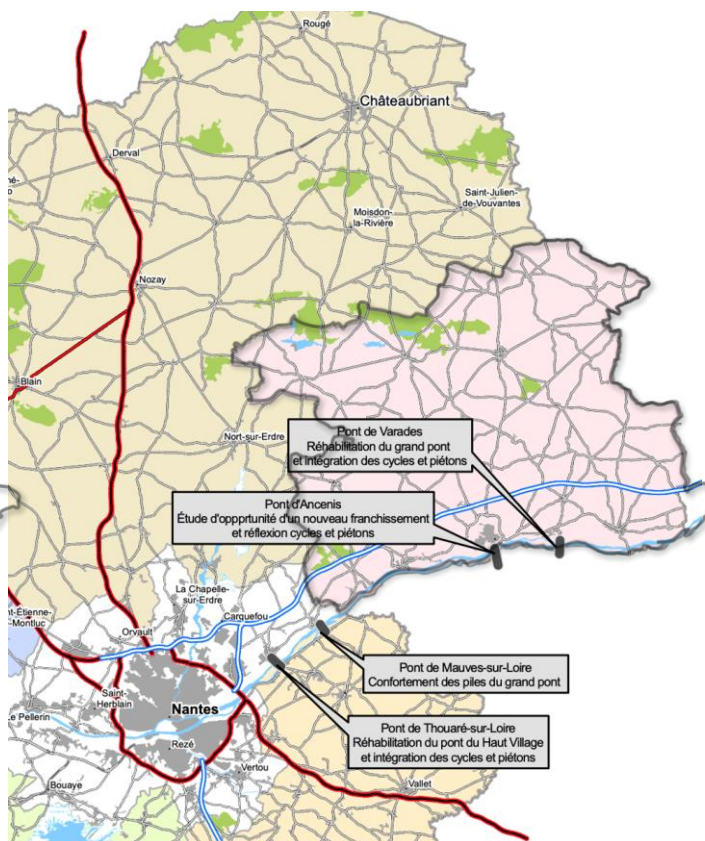
## Les projets de mobilité « en cours » sur le territoire à l'échelle départementale

### Programmation pluriannuelle des investissements routiers 2022-2032



Cartographie © Octobre 2022  
Réalisation : Service Politiques et Coordination  
Fonds de carte : BD Topo® IGN  
Source des données : Département de Loire-Atlantique

### Programmation pluriannuelle d'entretien et de réhabilitation des grands ouvrages de Loire



Cartographie © Octobre 2022  
Réalisation : Service Politiques et Coordination  
Fonds de carte : BD Topo® IGN  
Source des données : Département de Loire-Atlantique

### Schéma départemental d'aménagement des liaisons cyclables 2022-2032

#### Légende

- Centre-bourg
- Bourg secondaire
- Sous maîtrise d'ouvrage départementale
- Sous maîtrise d'ouvrage locale

Note : Seules les liaisons à réaliser et projets en cours sont représentés. Aucune liaison ouverte n'est représentée.

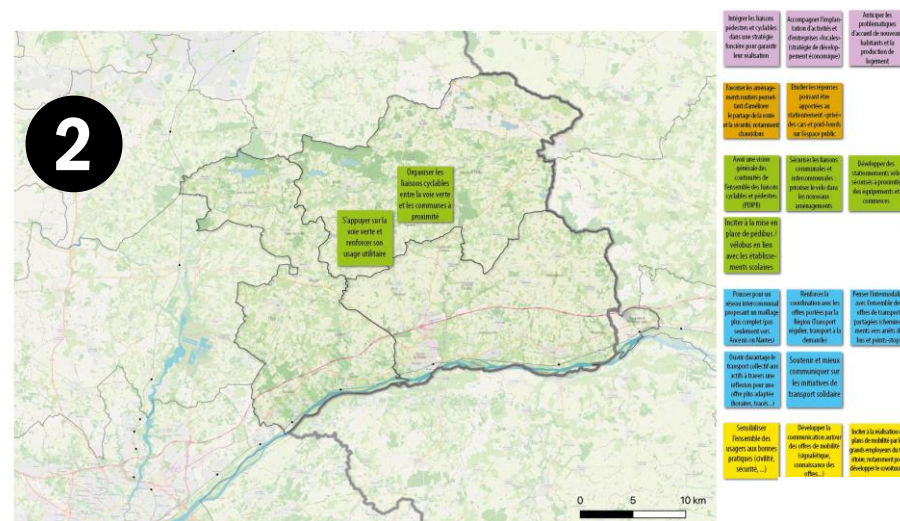
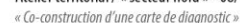
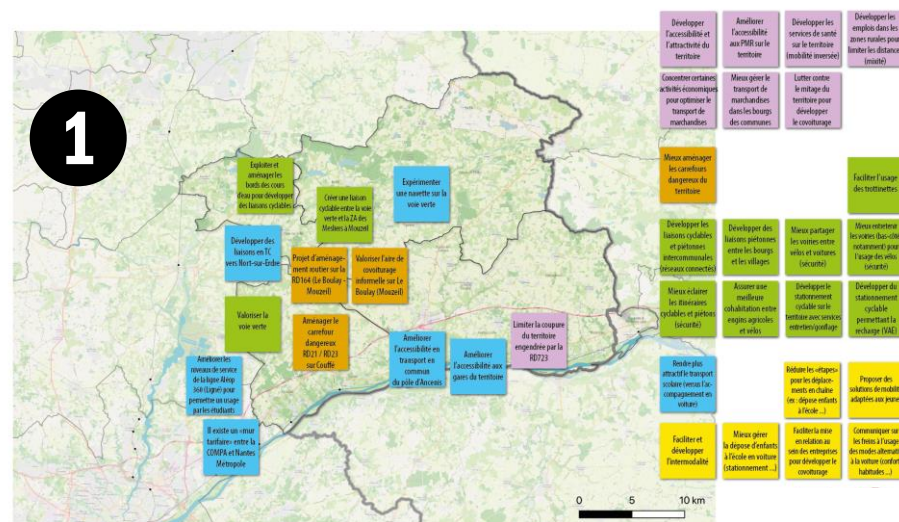


Cartographie © Octobre 2022  
Réalisation : Mission vélo  
Fonds de carte : BD Topo® IGN  
Source des données : Département Loire-Atlantique

Le programme pluriannuel des investissements cyclables du département prévoit l'aménagement d'itinéraires à vocation touristique et des liaisons inter-EPC

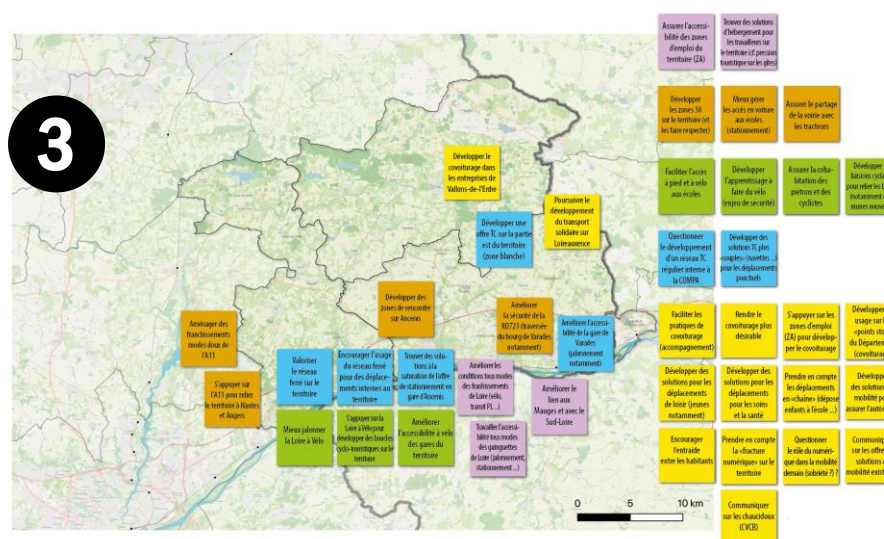
## Ateliers de travail avec les communes : co-construction de 3 cartes de diagnostic territorialisé

« Co-construction d'une carte de diagnostic »



découpage des groupes de travail SCoT  
(4 secteurs ouest, nord, centre, est)  
avec une **fusion des secteurs centre et est**  
pour un meilleur équilibre en nombre de  
communes et surface de territoire

« Co-construction d'une carte de diagnostic »



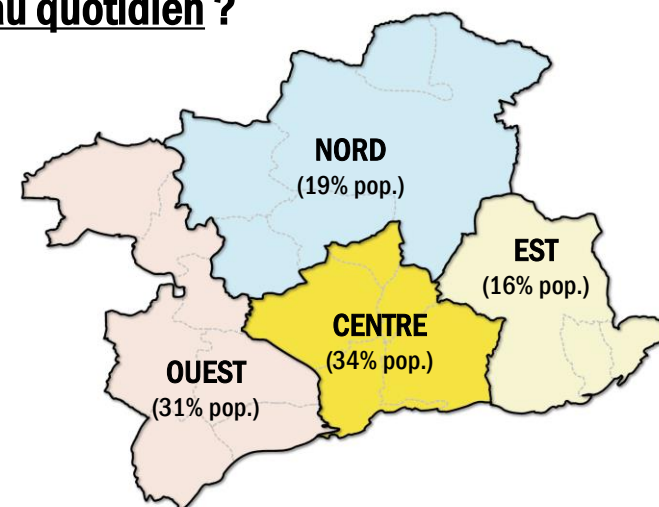
## Enquête auprès des habitants // mobilité générale (source : Vizea, décembre 2022 – 1033 répondants)

De manière générale, comment qualifieriez-vous vos conditions de déplacements au quotidien ?

| Conditions de déplacement | Total | CENTRE    | NORD      | OUEST     | EST       | Hors COMPA |
|---------------------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Echantillon (répondants)  | 1033  | 406 (41%) | 139 (14%) | 325 (33%) | 112 (11%) | 51         |
| Plutôt faciles            | 73%   | 80%       | 71%       | 72%       | 56%       | 72%        |
| Plutôt difficiles         | 27%   | 20%       | 29%       | 28%       | 44%       | 28%        |

| Conditions de déplacement | Total | Centre-bourg | Abords centre | Hameau isolé |
|---------------------------|-------|--------------|---------------|--------------|
| Echantillon (répondants)  | 1033  | 393          | 239           | 399          |
| Plutôt faciles            | 73%   | 77%          | 74%           | 69%          |
| Plutôt difficiles         | 27%   | 23%          | 26%           | 31%          |

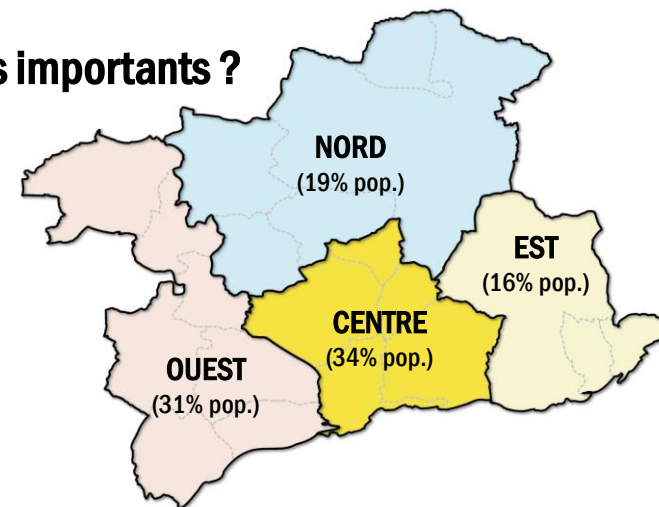
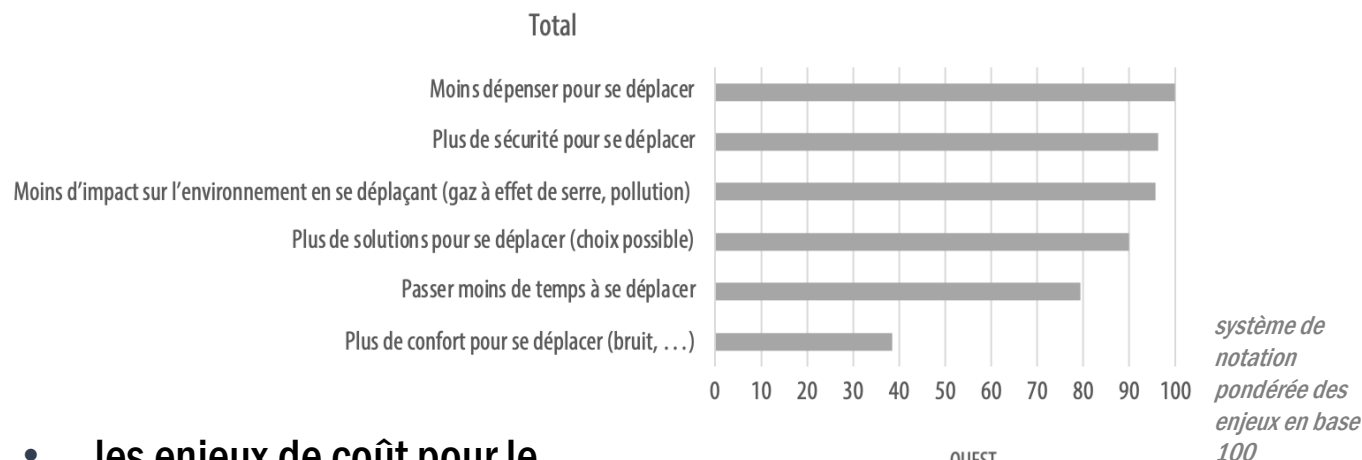
| Conditions de déplacement | Total | moins de 30 ans | 30-40 ans | 40-50 ans | 50-60 ans | plus de 60 ans |
|---------------------------|-------|-----------------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| Echantillon (répondants)  | 1033  | 100             | 336       | 347       | 154       | 95             |
| Plutôt faciles            | 73%   | 72%             | 77%       | 73%       | 72%       | 63%            |
| Plutôt difficiles         | 27%   | 28%             | 23%       | 27%       | 28%       | 37%            |



- au global, 73% des habitants jugent leurs conditions de déplacement plutôt faciles, mais ce chiffre passe à :
  - 56% à l'est du territoire
  - 69% dans les hameaux isolés
  - 63% pour les plus de 60 ans

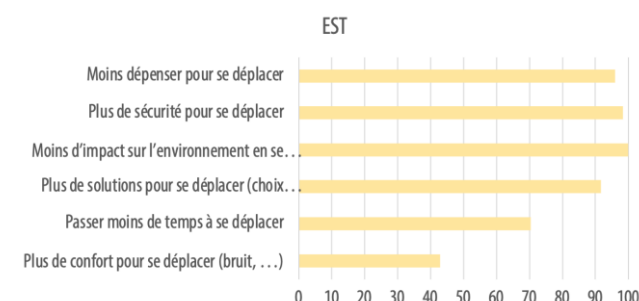
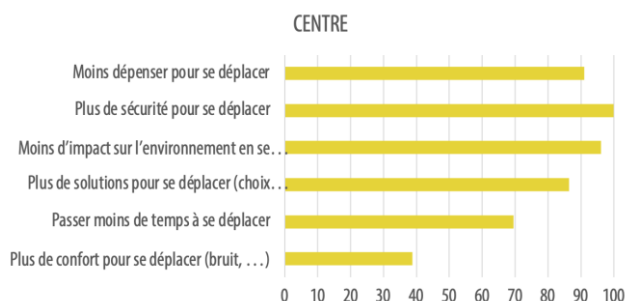
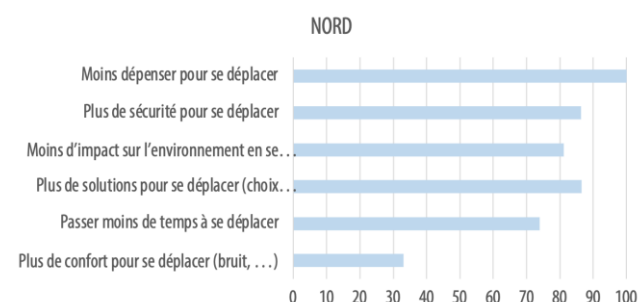
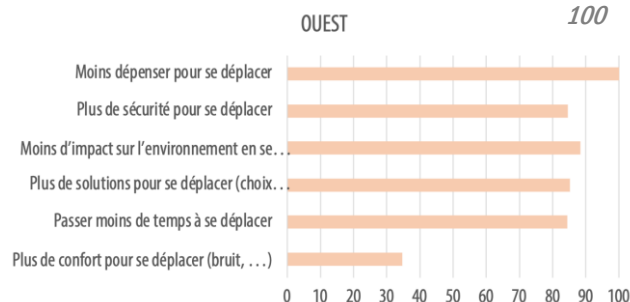
## Enquête auprès des habitants // mobilité générale (source : Vizea, décembre 2022 – 1033 répondants)

Parmi ces grands enjeux en matière de déplacement, quels sont selon vous les plus importants ?



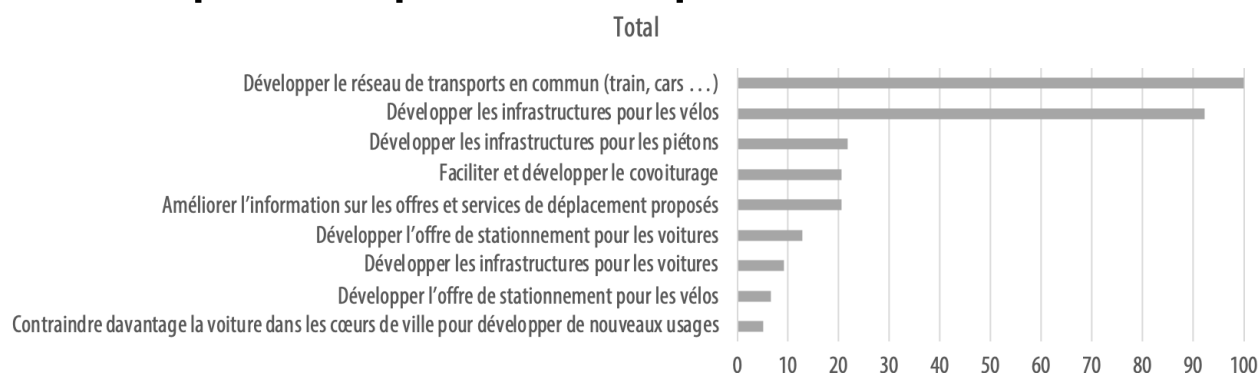
- les enjeux de coût pour le ménage, de sécurité et d'environnement apparaissent comme les 3 principaux enjeux, avec quelques particularités territoriales :

- un enjeu de sécurité plus prononcé dans le centre
- un enjeu de coût plus prononcé à l'ouest et dans le nord

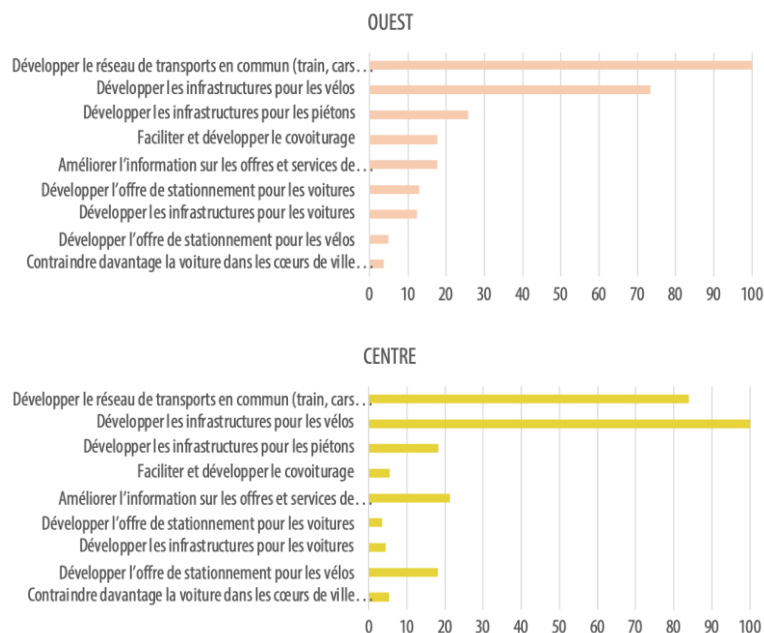


## Enquête auprès des habitants // mobilité générale (source : Vizea, décembre 2022 – 1033 répondants)

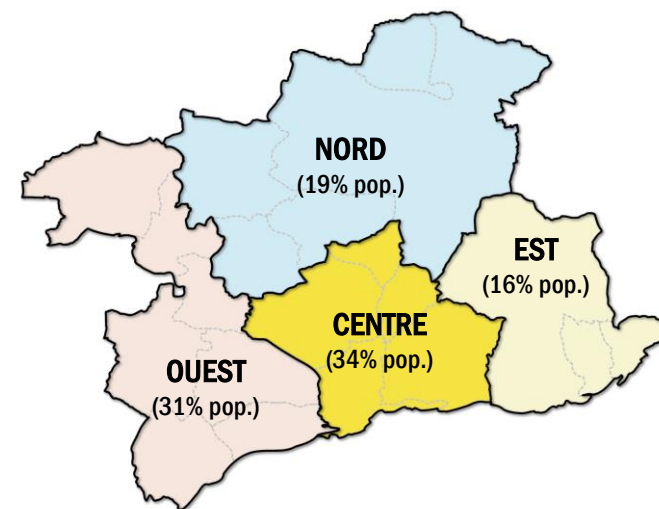
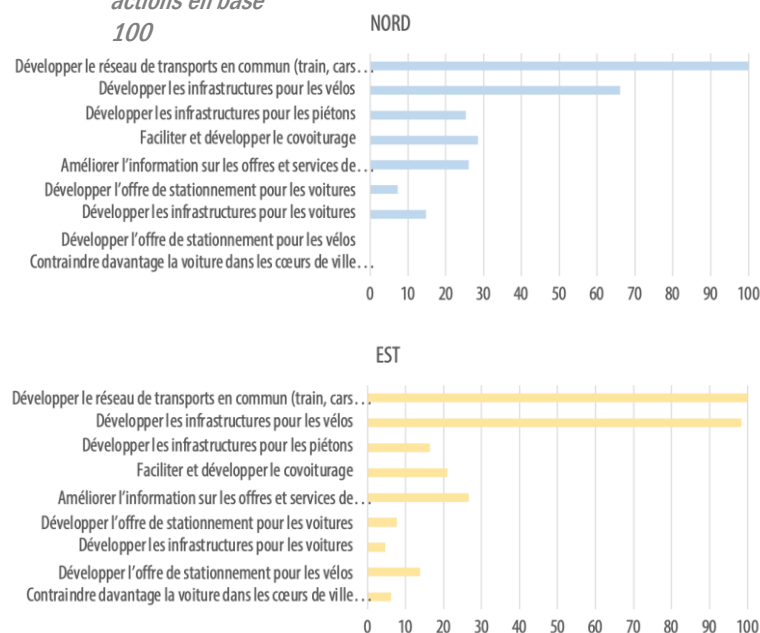
Quelles sont selon vous les **3 actions les plus importantes** à mener en termes de mobilité pour vos déplacements du quotidien ?



- les actions concernant le renforcement des réseaux TC et cyclables sont clairement les actions les plus plébiscitées par les habitants (un peu plus le développement du vélo dans le centre, un peu plus le développement des TC ailleurs)



système de notation pondérée des actions en base 100



## Enquête auprès des habitants // ZOOM vélo (source : Vizea, décembre 2022 – 1033 répondants)

### Synthèse des orientations tirées de l'enquête

#### INFRASTRUCTURES CYCLABLES

- densifier / développer un réseau cyclable sur le territoire :
  - développer un réseau rapide, connecté, sécurisé et attrayant (dessertes des centres-villes et centres-bourgs , notamment les pôles d'Ancenis-Saint-Géréon et Loireauxence)
  - apaiser le trafic routier
  - développer des continuités cyclables vers l'extérieur du territoire pour des déplacements « longs »
  - développer des continuités cyclables vers l'extérieur du territoire
- développer l'accessibilité / rabattement à vélo vers les gares (notamment Ancenis - Saint-Géréon)

#### STATIONNEMENT VÉLO

- développer le stationnement cyclable sur le territoire

#### SERVICES VÉLO

- développer les services existants (aide à l'achat ...)
- développer de nouveaux services (réparation, formation à l'entretien ...)

#### COMMUNICATION / SENSIBILISATION

- valoriser tous les types d'usage du vélo (VAE, vélo cargo ...)
- cibler les non-usagers et usagers occasionnels du vélo sur le territoire pour encourager sa pratique
- communiquer sur les bienfaits du vélo (économie, environnement, santé ...)
- recenser et informer sur les services à disposition

# Analyse des atouts / faiblesses et opportunités / menaces du territoire

CONST

AT

## Atouts

- Un territoire dynamique, avec une population en croissance (et une surreprésentation des jeunes ménages avec enfants), et des créations d'emplois
- Un territoire possédant des espaces naturels et agricoles qualitatifs
- De nombreuses démarches de planification engagées permettant de définir des politiques publiques communes et cohérentes en lien avec le projet de territoire (SCoT, PCAET, PLH, PLU, ...)
- Un réseau ferroviaire desservant une partie du territoire permettant de relier les métropoles de Nantes et d'Angers
- Une démarche engagée d'apaisement de voirie sur la plupart des communes : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne

## Faiblesses

- De nombreuses coupures sur le territoire : voie ferrée, A11, routes départementales à fort trafic, ...
- Une population plutôt diffuse sur un territoire étendu
- Peu d'itinéraires cyclables sécurisés à vocation utilitaire, et beaucoup de liaisons discontinues
- Une offre interurbaine en transport en commun relativement « faible » (en dehors de l'offre ferroviaire) et globalement peu concurrentielle de la voiture, avec une partie du territoire en zone blanche (est du territoire)
- Une méconnaissance des habitants des offres et services existants de mobilité sur le territoire

## Opportunités

- Des déplacements principalement réalisés à l'intérieur du territoire : un poids important de la proximité (déplacements internes aux communes, faibles distances), avec un important potentiel de développements des modes doux (marche et vélo)
- Le « travail », un motif de déplacements structurant pour la mobilité (concentration espace et temps) pour lequel des solutions peuvent être proposées / expérimentées ...
- ... cependant, d'autres motifs de déplacement existent et sont importants (motif « santé » notamment)
- Un territoire entretenant des liens privilégiés Nantes Métropole et Mauges Communauté, ce qui en terme de déplacements peut permettre de massifier les flux (optimisation)
- Une pratique du covoiturage existante avec quelques aires de covoiturage aménagées
- Des aménagements existants sur le territoire pour les « modes doux » (notamment à vocation touristique et/ou de Loisirs : Loire à Vélo, voie verte reliant Vallons-de-l'Erdre à Carquefou)
- Différents services de mobilité qui se structurent sur le territoire (location et aide à l'achat de VAE, transport solidaire, Réseau Mobilité ...)
- Un contexte réglementaire qui a évolué (cf. la LOM) et qui devrait faciliter les expérimentations (nouvelles compétences)

PROSPECTIV

E

## Menaces

- Un territoire multipolarisé à la frontière de 2 départements
- Une forte dépendance à la voiture particulière
- Une progression à prévoir des volumes de déplacements (liée à la dynamique du territoire) qui risque de dégrader la situation actuelle en terme d'accessibilité notamment en lien avec la métropole nantaise, mais également eu égard aux enjeux environnementaux
- Une répartition inégale des équipements sur le territoire
- Une « désertification » des services publics sur le territoire
- Des routes départementales à forts niveaux de trafic traversent certains centres-bourg avec des gabarits et des vitesses inadaptées au partage de la voirie (problème de sécurité, de qualité des espaces publics et de continuité des itinéraires cyclables)
- D'importants flux de transit poids-lourds sur certaines voiries du territoire engendrant des conflits d'usage
- Des liens importants avec Mauges Communauté qui soulignent l'importance de la gestion des franchissements de Loire
- Une part importante de « seniors » sur le territoire avec un risque d'isolement de cette population souvent moins mobile
- Une accidentologie qui même si elle stagne, dénote des conflits existants sur le territoire entre les différents modes de transport

# 03

## ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDMS

# Synthèse des chiffres clés de la mobilité

## Les déplacements des habitants en semaine :

- ~ 242 000 déplacements réalisés quotidiennement par les habitants (~3,9 dép / j / pers)
    - 60% en voiture conducteur (~ 145 000 déplacements / j)
    - 14% en voiture passager
    - 19% à pied
    - 5% en TC (dont transport scolaire)
    - 2% en vélo
    - 1% en moto / scooter
- RAPPEL // Ancenis-St-Géréon = 16% de la population et 50% des emplois**

## Le réseau ferroviaire :

- 56 gares sur la Loire-Atlantique (~ 36 000 montées / j TER en 2019)
- 1 gare et 4 haltes ferroviaires sur la COMPA (~ 2 400 montées / j en 2019)

## Le réseau routier régulier (Aléop) :

- 35 lignes en Loire-Atlantique (~20 000 montées / j en 2019)
- 4 lignes sur la COMPA (~ 300 montées / j en 2019 répartis sur 31 arrêts)

## Le transport à la demande :

### AVANT :

- porte-à-porte, certaines demi-journée en semaine
- ~ 30 dép/ j en 2023 (30% des trajets depuis Ancenis-St-Géréon, 21% depuis Vallons-de-l'Erdre)

### À PARTIR DE 2025 (Socle TAD de la Région) :

- amplitude horaire élargie (7h-19h) 5j/7, fin du porte-à-porte pour les moins de 75 ans

## La location de VAE (Velila) :

- 100 VAE à disposition (plus de disponibilités)

## Le transport scolaire :

- ~ 4 700 élèves inscrits en 2023-2024 (pour 55 établissements scolaires), avec un taux d'usage de près de 60%
- ~ 424 circuits et 88 véhicules en 2023-2024

## Le transport solidaire :

### 6 associations de transport solidaire :

- dont Pannecé Teillé Solidarité Transport (2021) :
  - ~ 5 dép / j (37 km / dép)
  - 430 bénéficiaires (soit 3,3 dép / bénéf.)
  - 95 chauffeurs (soit 15 déplacements / chauff.)

### Réseau Mobilité (2023) :

- location concernant plusieurs modes (vélo, scooter, voiturette) depuis plus de 20 ans
- 583 contrats de mise à disposition
- 72% de taux d'usage (voiture : 88% / voiturettes : 74% / scooters : 73% / VAE : 63%)
- 142 bénéficiaires
- Ancenis-St-Géréon et Loireauxence ~ principaux lieux de résidence des usagers

## 4 objectifs opérationnels

1

### Développer la pratique du vélo sur le territoire

- développer le vélo sur toutes les communes et entre les communes

2

### Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité

Il s'agit de limiter la dépendance à la voiture individuelle en proposant une offre diversifiée de solutions de mobilité, aux différentes échelles :

- développer des offres de transport sur tout le territoire
- développer le covoiturage sous toutes ses formes
- développer le transport solidaire
- développer les services de mobilité, et assurer une meilleure connexion-intermodalité entre les différentes offres (offre ferrée, offre routière, aménagements cyclables)
- développer des offres de stationnement voiture et vélo adaptées sur les lieux d'intermodalité

3

### Accompagner l'aménagement du territoire

Il s'agit de mieux prendre en compte la mobilité dans les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire :

- accompagner le développement des grands infrastructures de transport
- intégrer les enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement

4

### Communiquer et sensibiliser sur la mobilité durable

- rendre connue de tous les différentes offres et services de mobilité
- rendre connue de tous les enjeux de la mobilité (budget, santé, environnement ...)
- donner envie de modifier ses pratiques de mobilité (sobriété de la demande de mobilité, report modal, rapport à la voiture : taille / motorisation / possession)
- travailler avec les entreprises du territoire spécifiquement sur les déplacements domicile-travail et sur la question de la logistique
- travailler avec les établissements scolaires du territoire spécifiquement sur les déplacements pour la formation

## Des objectifs de répartition modale à l'horizon 2033

| 2019                      | 2033                                                  |
|---------------------------|-------------------------------------------------------|
| 68 000 habitants          | 76 000 habitants (+12% , soit + 8 000 hab ~ +0,8% an) |
| 3,9 dép / j / pers+ 5 ans | 3,6 dép / j / pers+ 5 ans (-7%)                       |
| 242 000 dép / j           | 250 000 dép / j (+3%)                                 |

## MODES DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS DE LA COMPA

|                      |                                                                                     |                     |   |                                         |                                                                                                                                |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| voiture conducteur   |    | 60%<br>145 000      | → | 49% (- 11 pts)<br>122 000 dép/j (-)     | diminuer de -16% le nombre de déplacements en voiture (-32% par rapport à une situation 2033 avec la même part modale voiture) |
| deux-roues motorisés |    | 1%<br>2 000 dép/j   | → | 1% (=)<br>3 000 dép/j (+ 1 000)         |                                                                                                                                |
| voiture passager     |  | 14%<br>33 000       | → | 16% (+ 2 pts)<br>40 000 dép/j (+ 7 000) | multiplier par 4 le nombre de déplacements en vélo                                                                             |
| TC                   |  | 5%<br>12 000 dép/j  | → | 6% (+ 1 pt)<br>15 000 dép/j (+ 3 000)   |                                                                                                                                |
| vélo                 |  | 2%<br>4 000 dép/j   | → | 7% (+ 5 pts)<br>17 000 dép/j (+ 13 000) |                                                                                                                                |
| marche               |  | 19%<br>46 000 dép/j | → | 21% (+ 2 pts)<br>53 000 dép/j (+ 7 000) |                                                                                                                                |

04

# PLAN D' ACTIONS PDMS & SDMA

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS : une déclinaison en 14 actions opérationnelles

**PLAN D' ACTIONS** : des actions complémentaires / une volonté d'expérimenter / une démarche progressive

**OBJECTIFS** ➡ **ACTIONS**  actions « nouvelles » initiées par le PDMS 2024-2033

|                                                                             |           |                                                                                                                 |                         |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>Développer la pratique du vélo sur le territoire</b>                     | <b>1</b>  | Aménager un réseau cyclable équilibré et hiérarchisé, pour les déplacements du quotidien et le tourisme         | <i>action « PHARE »</i> |
|                                                                             | <b>2</b>  | Développer des services vélo                                                                                    | <i>action « PHARE »</i> |
| <b>Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité</b> | <b>3</b>  | Optimiser les offres de Transport en Commun existantes (ferroviaire, lignes régulières, Transport À la Demande) | <i>action « PHARE »</i> |
|                                                                             | <b>4</b>  | Préfigurer un réseau de transport en commun régulier sur le territoire                                          |                         |
|                                                                             | <b>5</b>  | Adapter le transport scolaire aux besoins du territoire                                                         |                         |
|                                                                             | <b>6</b>  | Soutenir le développement du covoiturage sur le territoire                                                      | <i>action « PHARE »</i> |
|                                                                             | <b>7</b>  | Soutenir le développement du transport solidaire en lien avec les associations                                  |                         |
|                                                                             | <b>8</b>  | Favoriser l'innovation et l'émergence de nouveaux services de mobilité durable                                  |                         |
|                                                                             | <b>9</b>  | Développer des pôles d'échanges multimodaux sur le territoire et l'intermodalité                                | <i>action « PHARE »</i> |
| <b>Accompagner l'aménagement du territoire</b>                              | <b>10</b> | Mieux intégrer les enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement                                         |                         |
|                                                                             | <b>11</b> | Promouvoir les projets d'amélioration des infrastructures et réseaux de transport structurants du territoire    |                         |
| <b>Communiquer et sensibiliser sur la mobilité</b>                          | <b>12</b> | Informersur l'offre de mobilité existante auprès des acteurs et de la population                                | <i>action « PHARE »</i> |
|                                                                             | <b>13</b> | Sensibiliser aux mobilités durables                                                                             |                         |
|                                                                             | <b>14</b> | Développer l'animation et le conseil en mobilité                                                                | <i>action « PHARE »</i> |

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## Les 7 actions « phares » du PDMS

**A#1 :** aménager un réseau cyclable sur le territoire & **A#2 :** développer des services vélo // ENJEU 1

Le **vélo** apparaît comme une réponse efficace pour un grand nombre des déplacements des habitants. La COMPA et les communes ont capacité à agir pour le développement de la pratique du vélo sur le territoire pour les petits trajets du quotidien. La COMPA porte comme objectif de multiplier par « 4 » le nombre de déplacements en vélo sur le territoire, et s'engage, pour ce faire, dans une programmation opérationnelle d'aménagements cyclables à l'échelle intercommunale (le Schéma Directeur des Modes Actifs)

**A#3 :** optimiser les offres de transport en commun existantes (ferroviaire, lignes régulières, Transport À la Demande) // ENJEU 2

La COMPA n'est pas compétente dans l'organisation des **offres de Transport en Commun (TC) interurbaines**, pour autant ces offres répondent à un grand nombre des déplacements quotidiens des habitants (liaisons avec la métropole nantaise, franchissements de la Loire ...). Il est essentiel de travailler avec les autorités compétentes en matière de transport interterritorial, en portant un projet commun, pour que les évolutions futures répondent au mieux au besoin des habitants et ainsi favoriser l'usage des TC

**A#6 :** développer le covoiturage sur le territoire // ENJEU 2

En complément des transports en commun, le **covoiturage** fera forcément partie des solutions pour décarboner la mobilité des habitants du territoire. La COMPA souhaite être proactive sur la pratique du covoiturage sur le territoire en accompagnant et en valorisant son usage

**A#9 :** développer des pôles d'échanges multimodaux sur le territoire et l'intermodalité // ENJEU 2

Le territoire dispose de différents **lieux d'intermodalité** sur le territoire (gares, haltes ferroviaires, principaux arrêts Aléop, aires de covoiturage ...). Ces lieux sont stratégiques dans l'organisation de la mobilité des habitants, et la COMPA souhaite participer à l'aménagement des ces lieux pour en faciliter l'usage (accessibilité, stationnement)

**A#13 :** sensibiliser aux mobilités durables & **A#14 :** développer l'animation et le conseil en mobilité // ENJEU 4

Au-delà de la mise en place d'offres de mobilité, la communication, la sensibilisation, l'**animation** et l'**accompagnement des acteurs** du territoire (et notamment des entreprises) au changement de pratiques, sont autant de leviers que la COMPA souhaite activer pour faciliter les déplacements des habitants et promouvoir une mobilité plus durable

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## ACTION PHARE

### **ACTION #1 : aménager un réseau cyclable équilibré et hiérarchisé, pour les déplacements du quotidien et le tourisme** **ENJEU 1 (Développer la pratique du vélo sur le territoire)**

#### **Objectifs :**

*Sécuriser la pratique du vélo sur le territoire pour en développer l'usage (objectif de part modale vélo de 7%)  
Réduire l'usage de la voiture*

#### **Contenu / modalités :**

- réaliser les aménagements cyclables identifiés dans le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) :
  - déploiement des itinéraires Réseaux Structurants RS1 et RS2 (cf. action 1.1 du SDMA)
    - REV1 : travailler les intersections et le jalonnement sur la voie verte
    - RS2 : itinéraire reliant Ancenis-Saint-Géréon <> Mésanger <> Teillé
  - déploiement des Réseaux d'Intérêt Locaux
  - déploiement de l'itinéraire RS3 : Loireauxence <> Vallons-de-l'Erdre (cf. action 1.2 du SDMA)
  - déploiement des réseaux de connexion entre les communes du territoire (cf. action 1.4 du SDMA)
  - développement du jalonnement (réaliser un étude de jalonnement)
- conseiller / accompagner les communes sur leurs projets pour assurer une cohérence d'ensemble

#### **Coût estimatif :**

- investissement sur 10 ans : réseau sous MOA intercommunale = 16 614 000 € (hors source de financement), dont 5 707 000 € sur la période 2024-2027 / réseau local = non déterminé
- fonctionnement sur 10 ans : pas de charge de fonctionnement identifiée pour la COMPA
- total sur 10 ans : 16 614 000 € pour le réseau intercommunal (hors source de financement)

#### **Financement possible :**

- différents programmes nationaux et territoriaux : appels à projet ADEME, Territoires cyclables, fonds mobilités actives, CRRTE, Contrats de Plan État Région (CPER), DSIL, Schéma Régional des vélos routes

#### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- évolution du linéaire d'aménagements cyclables réalisés sur le territoire
- évolution de la part modale du vélo dans les flux domicile-travail

#### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      |                   |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

#### **Type d'action :**

Aménagements / Animation

#### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA

#### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Communes / Département /  
Mauges Communauté /  
Nantes Métropole

#### **Echelle de pertinence :**

COMPA

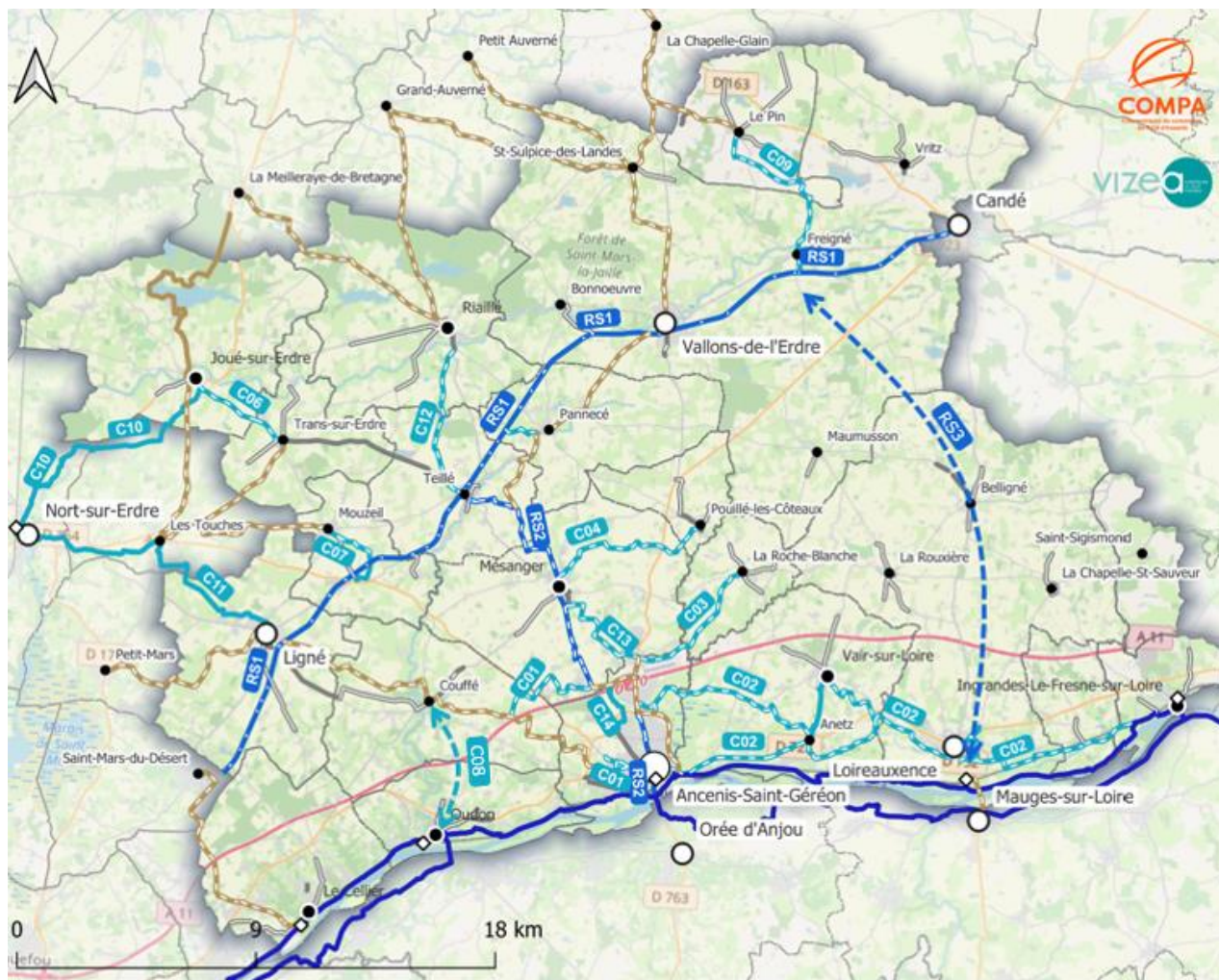
#### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / Actifs non  
habitants / touristes et  
visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## SCHEMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS

### ENJEU 1 (Développer la pratique du vélo sur le territoire) Action #1



#### Axe 1 - Aménagement d'un réseau cyclable interconnecté et hiérarchisé

##### Niveau de hiérarchie

- Réseau structurant
- Réseau de connexion
- Loire à Vélo
- Schéma départemental
- Réseau local

##### État d'avancement

- Existant
- En Projet
- En Réflexion SDMA

##### Limites administratives

- COMPA
- Communes

Connexions établies, itinéraires à titre indicatif



### ACTION #2 : développer des services vélo

#### ENJEU 1 (Développer la pratique du vélo sur le territoire)

##### Objectifs :

*Faciliter la pratique du vélo sur le territoire (objectif de part modale vélo de 7%)  
Réduire l'usage de la voiture*

##### Contenu / modalités :

- aménager des places de stationnement vélo sur le territoire (arceaux, arceaux abrités, consigne collective – cf. action 2.1 du SDMA), et notamment :
  - développer le stationnement vélo sur les équipements communautaires et principaux arrêts de transport en commun / covoiturage (cf. action #10)
- réaliser des stations de réparation « minute » en libre service (pompe à vélo, outils basiques) sur quelques lieux spécifiques (cf. action 2.2 du SDMA)
- pérenniser et développer le service de location de vélo à assistance électrique mis en place sur le territoire. Pour rappel, l'offre actuelle est constituée de 100 VAE, pour une location de 1 à 12 mois, comprenant une tarification sociale (offre Vélila du Département) - cf. action 2.4.1 du SDMA :
  - en augmentant l'offre dans le temps
  - en diversifiant l'offre dans le temps (vélo cargo, vélo pliable, vélo adapté type triporteur ...)
  - en déployant le service hors des Antennes, et en communiquant sur le dispositif (en mairie, dans le cadre de manifestations)
- expérimenter un système de vélo en libre-service sur certains sites dont la gare d'Ancenis-Saint-Géréon (cf. action 2.2 du SDMA). Il s'agit de faciliter l'intermodalité pour les trajets domicile-travail en aménageant certaines zones d'activités en plus de la gare d'Ancenis-Saint-Géréon (après l'expérimentation, l'objectif est de pérenniser le service et l'étendre à d'autres gares et zones d'activités du territoire)

##### Coût estimatif :

- investissement sur 10 ans : 1 141 000 €, dont 745 000 € sur la période 2024-2027
- fonctionnement sur 10 ans : 557 000 €, dont 228 000 € sur la période 2024-2027
- total sur 10 ans : 1 698 000 €

##### Financement possible :

- subvention Ademe AVELO 2 (jusqu'au 30/06/2024)
- aide régionale
- Alvéole « plus »
- fond Leader

##### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- évolution du nombre de places de stationnement cyclable aménagées sur le territoire
- évolution du nombre et des types de vélos à la location Vélila
- évolution du nombre de vélos en libre service
- évolution du nombre de bornes de réparation installées
- évolution de la part modale du vélo dans les flux domicile-travail

##### Échéance :

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      |                   |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

##### Type d'action :

Aménagements / Animation

##### Porteur(s) envisagé(s) :

COMPA / Communes /  
Région

##### Partenaire(s) potentiel(s) :

ELI / Département / Région  
/ Structures associatives

##### Echelle de pertinence :

COMPA

##### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Actifs non  
habitants / touristes et  
visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## ACTION PHARE

### ACTION #3 : optimiser les offres de transport en commun existantes (ferroviaire, lignes régulières, TAD)

#### ENJEU 2 (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)

#### Objectifs :

*Développer l'offre interurbaine de transport en commun et faciliter les échanges entre les différents réseaux (intermodalité)*

#### Contenu / modalités :

- porter les intérêts du territoire auprès de la Région (notamment dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité des Bassins de Mobilité : bassin « central » de la Région et réflexion inter-bassins) et de la SNCF pour optimiser les offres interurbaines de transport en commun (TC) existantes :
  - l'offre ferroviaire sur le territoire : améliorer le cadencement et les temps de parcours sur la ligne Angers-Nantes (notamment dans la poursuite de la mise en œuvre du RER métropolitain), améliorer l'offre la gare d'Ancenis et sur les 4 haltes ferroviaires du Pays d'Ancenis, valoriser le rabattement sur la gare de Nort-sur-Erdre (ligne de tram-train Nantes-Châteaubriant)
  - l'offre de transport routier Aléop « 44 » et « 49 » sur le territoire : améliorer le cadencement et les temps de parcours des lignes Aléop (lignes 360 et 408 notamment), mieux desservir les secteurs nord et est du territoire, améliorer les franchissements de Loire et les liaisons interterritoriales
  - l'offre de Transport À la Demande (TAD) : accompagner la Région dans le déploiement de l'offre socle TAD sur le territoire d'ici juillet 2025 (amplitude horaire élargie 5j/7, fin du porte-à-porte pour les moins de 75 ans) notamment par la définition des arrêts sur le territoire (vigilance particulière sur la desserte des secteurs nord et est du territoire, les franchissements de Loire et les liaisons interterritoriales)
- participer aux éventuelles instances sur la mise en place du RER métropolitain
- améliorer les interconnexions entre les différents réseaux de transport en commun (réseaux interurbains / réseaux urbains), notamment dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité des Bassins de Mobilité (bassin « central » de la Région et réflexion inter-bassins) :
  - les connexions entre les réseaux Aléop « 44 » et « 49 », pour améliorer les franchissements de la Loire
  - le réseau urbain de Nantes Métropole (TAN) : optimiser les interfaces avec les arrêts structurants du réseau, développer le réseau Tan et les P+R en amont du périphérique nantais pour rendre l'offre attractive (réseau de Tramway, ligne C7 du Chronobus)
- porter la mise en place d'une tarification harmonisée des transports en commun tendant vers une billettique unifiée (offre ferroviaire, réseau Aléop, réseaux urbains) à l'échelle de la Région Pays de la Loire en lien avec les réflexions de la Région, réfléchir à une intégration tarifaire des gares du Cellier et de Oudon

#### Coût estimatif :

- fonctionnement sur 10 ans : 640 000 €, dont 256 000 € sur la période 2024-2027 (TAD)
- total sur 10 ans : 640 000 €

#### Financement possible :

- financement Région fonctionnement normal TAD / lignes régulières
- financement en propre COMPA si avenant à l'offre SOCLE

#### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- évolution des niveaux de service des offres interurbaines ferroviaires et routières (notamment pour le TAD : nombre de points d'arrêt TAD par secteur de la COMPA, nombre de navettes dédiées au TAD, fréquentation du TAD / fréquentation des trains, nombre de trains)
- évolution des interconnexions entre les différents réseaux de transport en commun
- mise en place d'une tarification harmonisée

#### Échéance :

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>- | 2030<br>- | 2031<br>- |
|------|------|------|-----------|-----------|-----------|
|      |      |      | 2029      | 2030      | 2033      |
|      |      |      |           |           |           |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

#### Type d'action :

Animation / Portage politique

#### Porteur(s) envisagé(s) :

COMPA / Communes

#### Partenaire(s) potentiel(s) :

Région / SNCF / Département  
/ Territoires limitrophes  
(Mauges Communauté et  
Nantes Métropole  
notamment)

#### Echelle de pertinence :

Région

#### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Actifs non  
habitants / touristes et  
visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## **ACTION #4 : préfigurer un réseau de transport en commun régulier sur le territoire** **ENJEU 2 (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)**

### **Objectifs :**

*Développer une offre de transport en commun interne au territoire  
Répondre aux besoins des entreprises (difficultés de recrutement notamment) et des actifs*

### **Contenu / modalités :**

- expérimenter la mise en place de navettes orientées vers les flux domicile-travail sur la zone centrale :
  - expérimenter une navette inter-entreprises co-financée par les entreprises
- préfigurer la mise en place d'un réseau de transport régulier interne à la COMPA à partir du retour d'expérience du TAD (pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population), ainsi que du développement de parcs-relais (P+R) en lien avec cette nouvelle offre créée, et l'expérimenter

### **Coût estimatif :**

- fonctionnement sur 10 ans : 457 000 €, dont 217 000 € sur la période 2024-2027 (estimation établie sur la base de l'expérimentation d'une navette entre la gare d'Ancenis et les zones d'activités du pôle central, et dans l'hypothèse d'une pérennisation)
- total sur 10 ans : 457 000 €

### **Financement possible :**

- partenariats avec des entreprises
- aide Région (ligne sectorielle - 50% projet)
- Versement Mobilité (VM – taux maximal de 0,6% sur le territoire) qui pourrait être levé du fait de la mise en place d'une ligne régulière de transport, et qui pourrait financer d'autres services et offres de mobilité sur le territoire

### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- réalisation des études préalables de mise en place d'un réseau de transport régulier interne à la COMPA
- réalisation des expérimentations et bilans

### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      | élargissement     |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

### **Type d'action :**

Expérimentation / Études

### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA / Entreprises

### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Région / Gestionnaires de voiries (Département, Communes) / Entreprises

### **Echelle de pertinence :**

COMPA

### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / Actifs non habitants / touristes et visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## ACTION #5 : adapter le transport scolaire aux besoins du territoire

### ENJEU 2 (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)

#### Objectifs :

*Améliorer le taux d'usage du transport scolaire sur le territoire*

#### Contenu / modalités :

- adapter l'offre de transport scolaire aux besoins du territoire :
  - concernant le service, en optimisant le service de transport scolaire existant (il s'agit notamment d'interroger les possibilités d'amélioration des temps de parcours, du maillage de points d'arrêts et des taux de remplissage des cars scolaires) :
    - adapter la proportion de cars (17h/18h) en fonction des rythmes scolaires en lien avec les établissements scolaires
  - concernant les arrêts, en améliorant l'accessibilité tous modes (notamment à pied et à vélo) des arrêts du territoire (aménagement, éclairage) :
    - mieux sécuriser les plateformes situées devant les établissements scolaires
    - réglementer l'accès aux navettes au départ des établissements scolaires
    - conduire des démarches qualifiées sur les points d'arrêts avec les communes avec propositions d'aménagements (aménagement abris, éclairage, intermodalité)
- déployer une aide pour l'inscription aux transports scolaires à proximité des usagers (Communes, Maisons de service)
- reconduire le marché transversal « transcol » (pour les activités extra scolaires)

#### Coût estimatif :

- investissement sur 10 ans : 58 000 € (aménagement gare nord sur la période 2024-2027)
- fonctionnement sur 10 ans : 400 000 €, dont 160 000 € sur la période 2024-2027
- total sur 10 ans : 458 000 €

#### Financement possible :

- financement Région convention de délégation de compétence gestion des services spéciaux de transports scolaires (environ 31 € / élève - montant révisable) : 137 000 € HT budgétisé en 2023
- aide spécifique Région pour l'aménagement d'abris (à destination des gestionnaires de voirie)

#### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- évolution des niveaux de service (durées des trajets par secteurs, nombre d'arrêts)
- évolution de la fréquentation (taux de remplissage des cars : nombre moyen d'élèves / car, nombre d'élèves inscrits), et du coût du service de transport scolaire

#### Échéance :

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      |                   |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

#### Type d'action :

Aménagements

#### Porteur(s) envisagé(s) :

COMPA / Région

#### Partenaire(s) potentiel(s) :

Communauté de communes  
Erdre et Gesvres / Mauges  
Communauté / Communauté  
de communes Châteaubriant-  
Derval / Gestionnaires de  
voiries (Département,  
Communes) / Etablissements  
scolaires

#### Echelle de pertinence :

COMPA

#### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (scolaires)

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## ACTION PHARE

### **ACTION #6 : soutenir le développement du covoiturage sur le territoire** **ENJEU 2 (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)**

#### **Objectifs :**

*Développer et faciliter l'usage du covoiturage sous toutes ses formes sur le territoire*

#### **Contenu / modalités :**

- développer et encourager la pratique du covoiturage sur le territoire, améliorer l'offre en s'appuyant sur 4 piliers :
  - le covoiturage « dynamique » : préfigurer la mise en place sur le territoire d'un ou plusieurs services de covoiturage dynamique (lignes d'« autoparc » organisées), et l'expérimenter :
    - des arrêts sont aménagés (via des bornes plus ou moins technologiques) pour proposer des trajets sur le territoire
    - les usagers (conducteurs, passagers) peuvent éventuellement s'identifier au sein d'un réseau ce qui permet de « rassurer » quant à l'usage via des systèmes plus ou moins. La rémunération peut être organisée ou bien laissée libre
  - le covoiturage « spontané » : communiquer sur les 20 « points stop » aménagés par le Département sur le Pays d'Ancenis pour accompagner et sécuriser la pratique des auto-stoppeurs et inciter les automobilistes à covoiturer, et compléter le réseau par l'aménagement de nouveaux arrêts
  - le covoiturage « planifié » : travailler en partenariat avec les entreprises pour mesurer les besoins et promouvoir la pratique du covoiturage (développer des communautés de covoitureurs à l'échelle des zones d'activités), et éventuellement engager un partenariat avec un ou plusieurs opérateurs de covoiturage public ou privé pour organiser la mise en relation, communiquer sur le dispositif de subventionnement du covoiturage de la Région « Aléop covoiturage »
  - le réseau d'aires de covoiturage du territoire : poursuivre le développement d'aires de covoiturage sur le territoire avec le Département (maillage, dimensionnement), soutenir l'aménagement d'aires de covoiturage en lien avec l'autoroute l'A11 (projet porté par Vinci)

#### **Coût estimatif :**

- investissement sur 10 ans : non déterminé (fonction des options qui seront retenues par la COMPA pour les lignes de covoiturage)
- fonctionnement sur 10 ans : 186 000 € (26 000 € pour l'étude de lignes de covoiturage et 16 000 € sur 10 ans pour la contractualisation avec les opérateurs), dont 90 000 € sur la période 2024-2027
- total sur 10 ans : 186 000 €

#### **Financement possible :**

- fond vert plan national covoiturage du quotidien

#### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- réalisation des études préalables de mise en place d'un service de covoiturage spontané
- évolution du nombre de covoitureurs sur le territoire (registre de preuves)
- évolution du nombre de points stop et d'aires de covoiturage

#### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027                                                              | 2030 | 2031 |
|------|------|------|-------------------------------------------------------------------|------|------|
|      |      |      | -                                                                 | -    | -    |
|      |      |      | 2029                                                              | 2030 | 2033 |
|      |      |      | pas de mise en œuvre avant 2027 pour le covoiturage « dynamique » |      |      |

■ Réflexion ■ Expérimentation ■ Mise en œuvre

#### **Type d'action :**

Études / Expérimentation /  
Aménagements / Animation

#### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA / Région

#### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Gestionnaires de voiries  
(Département, Communes) /  
Communauté de communes  
Erdre et Gesvres / Mauges  
Communauté / Communauté de  
communes Châteaubriant-Derval  
/ Anjou Bleu Communauté /  
Nantes Métropole / Entreprises  
du territoire / Opérateurs de  
covoiturage public ou privé /  
Associations de transport  
solidaire / Vinci

#### **Echelle de pertinence :**

Région

#### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / Actifs non habitants

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## **ACTION #7 : soutenir le développement du le transport solidaire sur le territoire en lien avec les associations** **ENJEU 2 (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)**

### **Objectifs :**

*Proposer des solutions de mobilité aux personnes ne pouvant se déplacer seules*

### **Contenu / modalités :**

- développer la location de véhicules pour les habitants en démarche d'insertion professionnelle ou sociale (Réseau Mobilité porté par ELI)
  - renouveler le partenariat du réseau mobilité
  - améliorer la « visibilité » du service et valoriser son action
  - développer l'offre du Réseau Mobilité (parc et lieux de retrait), réfléchir à une diversification de la provenance des véhicules réformés au bénéfice du Réseau Mobilité
  - développer en complément l'activité de conseil en mobilité pour les personnes en insertion professionnelle déjà mise en place par ELI
- développer le transport solidaire en soutenant / valorisant les associations du territoire (6 associations de transport solidaire existant sur le territoire) :
  - améliorer la « visibilité » des services et valoriser leurs actions
  - rencontrer annuellement les associations de transport solidaire pour suivre leurs activités et favoriser la mise en réseau (notamment l'articulation avec la mise en place de l'offre socle TAD)
- informer les acteurs du territoire de l'offre en mobilité solidaire (Maison France service, CAF, CCAS, Communes, Pôle emploi, Mission locale, Département, CLEFOP ...)

### **Coût estimatif :**

- investissement sur 10 ans : 246 000 €, dont 91 000 € sur la période 2024-2027
- fonctionnement sur 10 ans : 648 000 € (réseau mobilité sur 10 ans), dont 253 000 € sur la période 2024-2027
- total sur 10 ans : 894 000 €

### **Financement possible :**

- subvention Département réseau mobilité (5 200 € HT budgétisé en 2023)

### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- évolution du nombre de personnes bénéficiant des services de transport solidaire
- évolution du nombre de véhicules à la location dans le cadre du réseau mobilité et des lieux de retrait

### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>- | 2030<br>- | 2031<br>- |
|------|------|------|-----------|-----------|-----------|
|      |      |      | 2029      | 2030      | 2033      |
|      |      |      |           |           |           |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

### **Type d'action :**

Animation

### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA / ELI (réseau mobilité) / Associations de transport solidaire

### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Département / Acteurs de l'insertion professionnelle et de l'action sociale (CCAS, CLEFOP)

### **Echelle de pertinence :**

COMPA

### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants (jeunes, seniors, insertion professionnelle ou sociale)

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## **ACTION #8 : favoriser l'innovation et l'émergence de nouveaux services de mobilité durable** **ENJEU 2 (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)**

### **Objectifs :**

*Développer de nouvelles pratiques de mobilité durable sur le territoire*

### **Contenu / modalités :**

- préfigurer la mise en place d'un service d'autopartage sur le territoire, et l'expérimenter :
  - évaluer le besoin d'un service d'autopartage et envisager une expérimentation sur le pôle central (en lien avec les zones d'activités)
- mettre en place une bourse ou des appels à projets pour favoriser l'innovation et la mise en place de nouvelles offres de mobilité en adéquation avec les besoins du territoire

### **Coût estimatif :**

- investissement sur 10 ans : non déterminé (à définir selon expérimentation auto-partage)
- fonctionnement sur 10 ans : 85 000 € sur la période 2024-2027 (25 000 € pour une étude sur l'auto-partage, 20 000 € sur 3 ans pour la bourse aux projets)
- total sur 10 ans : 85 000 € (période 2024-2027)

### **Financement possible :**

- subventions ADEME, fond vert

### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- évolution des offres et services de mobilité mis en place sur le territoire

### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      |                   |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

### **Type d'action :**

Animation / Expérimentation  
/ Études

### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA

### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Communes / Entreprises /  
Conseil de Développement

### **Echelle de pertinence :**

COMPA

### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / Actifs non  
habitants / touristes et  
visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## ACTION PHARE

### **ACTION #9 : développer des pôles d'échanges multimodaux sur le territoire et l'intermodalité** **ENJEU 2 (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)**

#### Objectifs :

*Faciliter et développer les pratiques d'intermodalité*

#### Contenu / modalités :

- aménager le pôle d'échanges multimodal de la gare sur la commune d'Ancenis-Saint-Géréon, et notamment :
  - améliorer les conditions de stationnement et de circulation sur le quartier gare en lien avec le RER métropolitain (parking sur les abords « est » de la gare, quai routier sur la gare, étude de circulation sur le quartier gare, parking silo ...)
- faciliter l'intermodalité sur les haltes ferroviaires et principaux arrêts Aléop et TAD du territoire (offre de stationnement vélo / Vélo à Assistance Electrique sécurisée, offre de stationnement voiture, bornes de recharge pour véhicule électrique, places réservées à la pratique du covoiturage, arrêts de transports en commun sécurisés et confortables, éventuels services : conciergerie, ...), et notamment :
  - aménager la halte ferroviaire du Cellier
  - préfigurer les besoins d'aménagement de la halte d'Oudon
- améliorer l'accessibilité tous modes des différents lieux d'intermodalité du territoire (aménagements spécifiques pour les piétons et les vélos, jalonnement, communication - cf. SDMA), et développer des liaisons piétonnes et cyclables entre ces lieux d'intermodalité et les centres-villes et principales zones d'activités
- poursuivre le développement de l'intermodalité vélo-TC via l'aménagement de boxes sécurisés en lien avec avec le développement du stationnement vélo en gare porté par la Région
- expérimenter un système de vélo en libre-service sur certains sites dont la gare sur la commune d'Ancenis-Saint-Géréon (cf. action #2)

#### Coût estimatif :

- investissement sur 10 ans : 1 520 000 € sur la période 2024-2027 (550 000 € pour la halte de Le Cellier, 970 000 € pour la gare d'Ancenis)
- total sur 10 ans : 1 520 000 € (période 2024-2027)

#### Financement possible :

- Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR) pour aménagements ferroviaires (83 860 € pour le Cellier accordé)
- aide sectorielle régionale : la Région soutient les investissements en faveur de l'accès au réseau de transport Régional par un cofinancement de 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 300 000€ d'aide par projet

#### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- évolution de la fréquentation des gares, haltes ferroviaires et principaux arrêts Aléop
- évolution du niveau d'offre sur les différents lieux d'intermodalité aménagés (nombre de places de stationnement voiture et vélo, nombre de places dédiées au covoiturage, nombre de bornes de recharge pour véhicule électrique)

#### Échéance :

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      |                   |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

#### Type d'action :

Aménagements / Portage politique

#### Porteur(s) envisagé(s) :

COMPA / Communes

#### Partenaire(s) potentiel(s) :

Région / SNCF /  
Gestionnaires de voiries  
(Département)

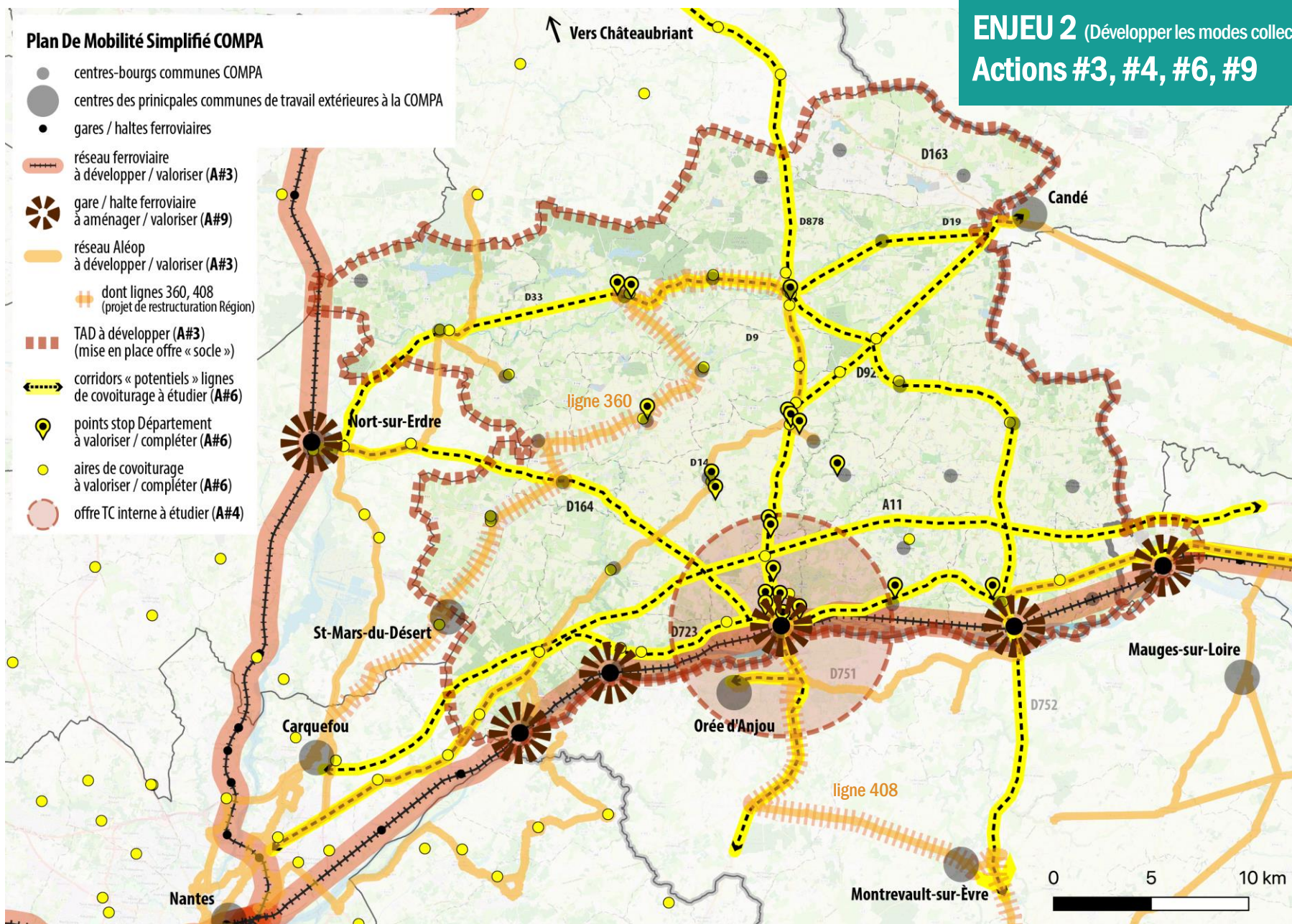
#### Echelle de pertinence :

COMPA

#### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Actifs non  
habitants / touristes et  
visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)



**ENJEU 2** (Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité)  
**Actions #3, #4, #6, #9**

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## **ACTION #10 : mieux intégrer les enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement**

### **ENJEU 3 (Accompagner l'aménagement du territoire)**

#### **Objectifs :**

*Anticiper au mieux les pratiques de mobilité dans les projets d'aménagement du territoire*

#### **Contenu / modalités :**

- améliorer le lien entre urbanisme et mobilité sur le territoire :
  - intégrer des orientations dans les différents documents d'urbanisme et de planification (SCoT, PLU ...) pour encourager et faciliter la mobilité durable
  - proposer un appui technique aux porteurs de projets (PC) sur les questions de mobilité pour certains projets d'aménagement : établissement recevant du public (ERP), principales opérations de logements collectifs et de projet économique
  - élaborer un référentiel commun (cahier des charges) au sein du territoire pour le stationnement vélo, les aménagements cyclables et le covoiturage
  - mettre en place une animation auprès des communes sur les questions de mobilité et d'aménagement (apaisement de la voirie et espace public notamment) pour favoriser la mise en réseau : diffusion de fiches « bonnes pratiques », organisation de séminaires spécifiques ...
  - définir les enjeux de mobilité comme un axe prioritaire pour l'éligibilité aux financements de la COMPA dans une logique de transversalité
  - soutenir les enjeux de mobilité dans une approche transversale des opérations de requalification dans les zones d'activités et dans les secteurs de revitalisation (PVD)

#### **Coût estimatif :**

- investissement sur 10 ans : pas de charge identifiée pour la COMPA
- fonctionnement sur 10 ans : pas de charge identifiée pour la COMPA

#### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- évolution du nombre de réunions organisées à destination des communes, nombre de porteurs de projet accompagnés dans le cadre de leur demande de PC
- prescriptions du SCOT et des PLU sur les questions de mobilité

#### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>- | 2030<br>- | 2031<br>- |
|------|------|------|-----------|-----------|-----------|
|      |      |      | 2029      | 2030      | 2033      |
|      |      |      |           |           |           |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

#### **Type d'action :**

Animation

#### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA / Communes

#### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Département / Aménageurs /  
CEREMA / Auran

#### **Echelle de pertinence :**

COMPA

#### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / Actifs non  
habitants / touristes et  
visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## **ACTION #11 :** promouvoir les projets d'amélioration des infrastructures et réseaux de transport structurants du territoire **ENJEU 3 (Accompagner l'aménagement du territoire)**

### **Objectifs :**

*Faire évoluer les grandes infrastructures de transport du territoire*

### **Contenu / modalités :**

- porter les intérêts du territoire concernant l'évolution des grandes infrastructures et réseaux de transports sur le territoire :
  - soutenir le développement du ferroviaire sur le territoire : aménagement de la gare et des haltes ferroviaires, développement de l'offre (notamment dans le cadre du RER métropolitain)
  - soutenir l'amélioration des franchissements de Loire tous modes confondus (meilleure intégration des cyclistes et des piétons sur les ponts d'Ancenis-Saint-Géréon et de Loireauxence (secteur Varades), étude d'un nouveau franchissement de Loire sur Ancenis menée par les Départements « 44 » et « 49 », expérimenter la mise en place d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sur le pont Oudon-Champtoceaux)
  - soutenir l'amélioration de la sécurité des grandes infrastructures routières du territoire (RD723, RD164, RD923), notamment concernant le transport routier de marchandises (flux poids-lourds) :
    - projet de déviation de « La Loire » sur la RD923 (section 2 Le Houx - Ste Anne à Mésanger et Pouillé-les-Coteaux)
    - projet d'aménagement du giratoire à la Barbinière sur la RD723 (à Vair-sur-Loire)
    - projet de réaménagement du carrefour RD923/ rues Levasseur et Roberval desservant la ZA « Aufresne/ Aubinière »
    - projet de restructuration du boulevard de l'Atlantique au niveau de l'Espace 23 (commune d'Ancenis-Saint-Géréon) et le réaménagement de certaines entrées à l'Espace 23
  - soutenir les grands projets cyclables du Département et notamment la liaison cyclable Ancenis – Châteaubriant, soutenir le développement de Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sur le Département
  - soutenir les projets de développement du covoiturage sur l'autoroute A11 portés notamment par Vinci
- participer aux instances destinées à l'amélioration des infrastructures majeures du territoire

### **Coût estimatif :**

- investissement sur 10 ans : pas de charge identifiée pour la COMPA
- fonctionnement sur 10 ans : pas de charge identifiée pour la COMPA

### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- aménagements réalisés sur les grandes infrastructures et réseaux de transports durant la durée du PDMS

### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      |                   |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

### **Type d'action :**

Animation / Portage politique

### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA

### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Etat / Départements « 44 » et « 49 » / Région / Nantes Métropole / Vinci

### **Echelle de pertinence :**

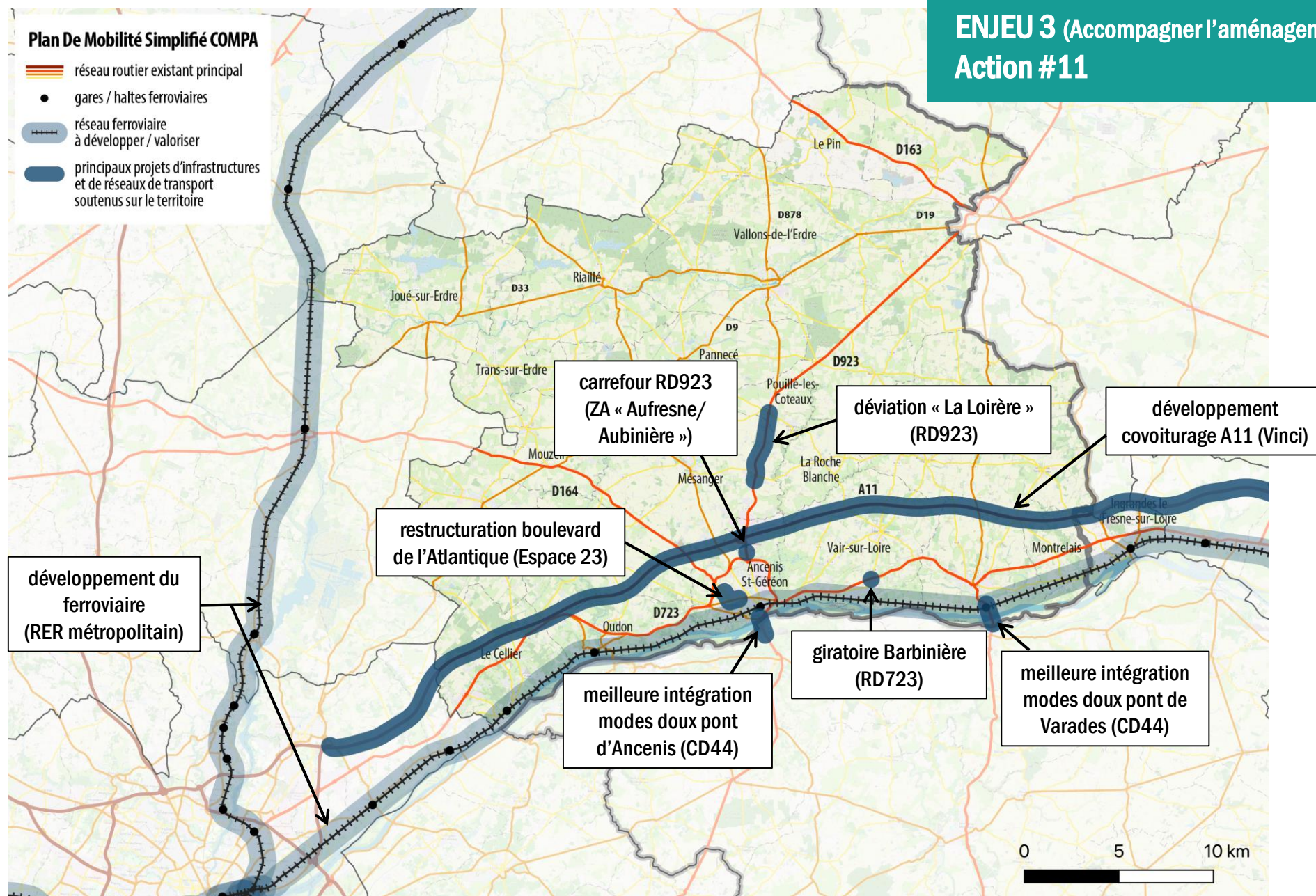
Département

### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / Actifs non habitants / touristes et visiteurs

# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## ENJEU 3 (Accompagner l'aménagement du territoire) Action #11



# PLAN D' ACTIONS DU PDMS (14 actions)

## **ACTION #12 : informer sur l'offre de mobilité existante auprès des acteurs et de la population** **ENJEU 4 (Communiquer et sensibiliser sur la mobilité)**

### **Objectifs :**

*Faire connaître l'offre de mobilité sur le territoire*

### **Contenu / modalités :**

- valoriser l'offre de mobilité existante sur le territoire :
  - développer des supports de communication (papier / numérique / portail numérique) sur l'ensemble des offres et services de mobilité du territoire régulièrement mis à jour (guide de mobilité), diffuser ces supports, et former les communes et autres acteurs en lien avec du public sur leur contenu
  - mettre à jour annuellement les points d'arrêts du transport scolaire (« cart@compa » et logiciel Région)
  - communiquer sur les offres en mobilités auprès des nouveaux arrivants (en lien avec le projet de plateforme pour les nouveaux arrivants)
  - moderniser l'image du Transport à la Demande (TAD) en vue de la mise en place de l'offre socle
  - créer une identité visuelle concernant l'offre de mobilité sur le territoire (charte graphique)

### **Coût estimatif :**

- fonctionnement sur 10 ans : 120 000 €, dont 48 000 € sur la période 2024-2027
- total sur 10 ans : 120 000 €

### **Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- réalisation de supports de communication sur les offres / services de mobilité

### **Échéance :**

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>- | 2030<br>- | 2031<br>- |
|------|------|------|-----------|-----------|-----------|
|      |      |      | 2029      | 2030      | 2033      |
|      |      |      |           |           |           |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

### **Type d'action :**

Communication / Animation

### **Porteur(s) envisagé(s) :**

COMPA (services mobilités, animation économique, animation et solidarité, communication notamment)

### **Partenaire(s) potentiel(s) :**

Communes / Région /  
Conseil de développement

### **Echelle de pertinence :**

COMPA

### **Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants (nouveaux arrivants notamment) / Actifs non habitants / Entreprises

### ACTION #13 : sensibiliser aux mobilités durables

#### ENJEU 4 (Communiquer et sensibiliser sur la mobilité)

##### Objectifs :

*Sensibiliser les habitants aux enjeux de mobilité durable et encourager le changement de pratiques*

##### Contenu / modalités :

- promouvoir les mobilités durables sur le territoire, et encourager le changement de pratiques :
  - développer les événements et les actions de sensibilisation en faveur des changements de pratiques
  - promouvoir l'utilisation du vélo et du covoiturage dans le cadre d'événements au sein des ZAE, du défi mobilité, de la fête du vélo ou de la semaine de la mobilité
    - pour le vélo : promotion des aides pour le VAE, organisation de « mai à vélo », promotion du vélo dans les événements locaux et hors des murs, poursuite des actions dans les écoles en faveur de la pratique du vélo, développement d'ateliers de réparation de vélos sur le territoire ... (cf. action 3.2 du SDMA)
    - pour le covoiturage : communication sur les dispositifs covoiturage existants (bonus covoiturage, dispositif de subventionnement régional « Aléop covoiturage »)
  - encourager les employeurs à mettre à disposition des flottes de VAE/vélos classiques en libre-service ou en location pour leurs salariés en leur permettant d'expérimenter par la mise à disposition de vélos (cf. action 3.2.2 du SDMA)
  - réaliser des actions de sensibilisation en milieu scolaire et auprès des familles (notamment sur les questions de sécurité)
  - apprendre aux enfants à faire du vélo via les actions / programmes savoir rouler à vélo, maniabilité à vélo et trottinette et réparation vélo (cf. action 3.2.1 du SDMA)

##### Coût estimatif :

- investissement sur 10 ans : 20 000 € sur la période 2024-2027 (flotte vélo « Velila Pro » dans les entreprises)
- fonctionnement sur 10 ans : 640 000 € (250 000 € d'événementiels grand public développement durable sur 10 ans, 300 000 € pour des formations vélo dans les écoles sur 10 ans, 90 000 € « Velila Pro » sur 9 ans), dont 250 000 € sur la période 2024-2027
- total sur 10 ans : 660 000 €

##### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- évolution du nombre d'événements sur les questions de mobilité organisés ou soutenus par la COMPA
- nombre d'interventions réalisées via les actions / programmes savoir rouler à vélo, maniabilité à vélo et trottinette et réparation vélo

##### Financement possible :

- programme Génération Vélo (CEE) pour déploiement Savoir Rouler à Vélo, subventions Région

##### Échéance :

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>-<br>2029 | 2030<br>-<br>2030 | 2031<br>-<br>2033 |
|------|------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
|      |      |      |                   |                   |                   |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

##### Type d'action :

Communication / Animation

##### Porteur(s) envisagé(s) :

COMPA (services mobilités, animation économique, animation et solidarité, communication notamment)

##### Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Région /  
Conseil de développement /  
Structures associatives /  
Entreprises / Etablissements  
scolaires

##### Echelle de pertinence :

COMPA

##### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (jeunes  
notamment) / Actifs non  
habitants

### ACTION #14 : développer l'animation et le conseil en mobilité

#### ENJEU 4 (Communiquer et sensibiliser sur la mobilité)

#### Objectifs :

*Accompagner les habitants et acteurs du territoire dans leur pratique de la mobilité*

#### Contenu / modalités :

- développer l'animation et le conseil en mobilité :
  - mettre en place et réunir le comité des partenaires de la mobilité (introduit par la Loi d'Orientations des Mobilités)
  - mettre en œuvre et assurer le suivi des actions du PDMS
  - préfigurer la mise en place d'un guichet unique des mobilités (cf. guichet de l'habitat)
    - recensement des structures qui pourraient rejoindre le « guichet » de façon ponctuelle ou permanente
    - identification du format du guichet (plateforme numérique, lieu physique ...) définition des modalités de mise en œuvre (localisation si lieu physique, coût, synergie entre services, ...)
    - mise en place du guichet unique des mobilités
  - développer le conseil en mobilité auprès des acteurs :
    - encourager et faciliter la réalisation de Plans De Mobilité (PDM) d'Entreprise ou Interentreprises sur le territoire (démarches menées à l'échelle d'une entreprise ou d'un groupement d'entreprises pour rationaliser la mobilité des salariés et diminuer les émissions polluantes inhérentes) en proposant un accompagnement technique aux porteurs de projets, et accompagner la mise en œuvre des actions identifiées dans les PDM
    - aider les entreprises dans leurs projets de transition énergétique en les conseillant sur le volet déplacement (apporter conseils / formations aux employeurs, informer sur les dispositifs / actions / financements en faveur des mobilités durables par le biais d'une éventuelle newsletter et/ou d'animations dans les zones d'activités)
    - apporter conseils et informer pour la réalisation de Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire sur le territoire (démarches menées à l'échelle d'un établissement scolaire pour identifier des mesures facilitant des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle : aménagement, stationnement, pédagogie, communication ...) en proposant un accompagnement technique aux porteurs de projets, et accompagner la mise en œuvre des actions identifiées dans les PDES

#### Coût estimatif :

- fonctionnement sur 10 ans : 415 000 € (20 000 € / an pour le conseil aux entreprises / scolaires (rencontre thématique / formations, newsletters, appui Plans de mobilité), 45 000 € sur 9 ans pour le conseil en mobilité grand public (sur la base service actuel ELI pour les publics spécifiques, à réévaluer selon choix COMPA), étude de pré-configuration), dont 145 000 € sur la période 2024-2027
- total sur 10 ans : 415 000 €

#### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- mise en place du comité des partenaires et évolution du nombre de réunions
- mise en place du guichet unique des mobilités
- évolution du nombre de Plans De Mobilité (PDM) d'Entreprise ou Interentreprises, et du nombre de Plans de Déplacement d'Etablissement Scolaire mis en place sur le territoire

#### Échéance :

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027<br>- | 2030<br>- | 2031<br>- |
|------|------|------|-----------|-----------|-----------|
|      |      |      | 2029      | 2030      | 2033      |
|      |      |      |           |           |           |

 Réflexion  Expérimentation  Mise en œuvre

#### Type d'action :

Communication / Animation /  
Aménagements

#### Porteur(s) envisagé(s) :

COMPA (services mobilités,  
animation économique, animation  
et solidarité, communication  
notamment)

#### Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Région /  
Département / Conseil de  
développement / Structures  
associatives / Entreprises / Zones  
d'activité / Rectorat /  
Etablissements scolaires /  
Habitants (parents d'élèves  
bénévoles)

#### Echelle de pertinence :

COMPA

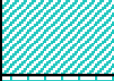
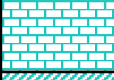
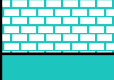
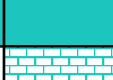
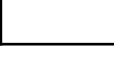
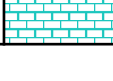
#### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Actifs non habitants /  
Entreprises / Etablissements  
scolaires

# MISE EN ŒUVRE DU PDMS : une déclinaison opérationnelle sur 10 ans

## ACTIONS

-  *Réflexion / Construction des outils*
-  *Expérimentation*
-  *Mise en œuvre et suivi*

|    |                                                                                    | 2024                                                                                  | 2025                                                                                  | 2026                                                                                  | 2027<br>-<br>2029                                                                     | 2030<br>-<br>2030                                                                     | 2031<br>-<br>2033                                                                     |
|----|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Aménager un réseau cyclable équilibré et hiérarchisé                               |    |    |    |    |    |    |
| 2  | Développer des services vélo                                                       |    |    |    |    |    |    |
| 3  | Optimiser les offres de Transport en Commun existantes                             |    |    |    |    |    |    |
| 4  | Préfigurer un réseau de transport en commun régulier                               |    |    |    | élargis-<br>sement ?                                                                  |    |    |
| 5  | Adapter le transport scolaire aux besoins du territoire                            |    |    |    |    |    |    |
| 6  | Soutenir le développement du covoiturage sur le territoire                         |    |    |    | pas de mise en œuvre avant 2027<br>pour le covoiturage « dynamique »                  |                                                                                       |                                                                                       |
| 7  | Soutenir le développement du transport solidaire en lien avec les associations     |    |    |    |    |    |    |
| 8  | Favoriser l'innovation et l'émergence de nouveaux services de mobilité durable     |   |   |   |   |   |   |
| 9  | Développer des pôles d'échanges multimodaux sur le territoire et l'intermodalité   |  |  |  |  |  |  |
| 10 | Mieux intégrer les enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement            |  |  |  |  |  |  |
| 11 | Promouvoir les projets d'amélioration des infrastructures et réseaux de transport  |  |  |  |  |  |  |
| 12 | Informier sur l'offre de mobilité existante auprès des acteurs et de la population |  |  |  |  |  |  |
| 13 | Sensibiliser aux mobilités durables                                                |  |  |  |  |  |  |
| 14 | Développer l'animation et le conseil en mobilité                                   |  |  |  |  |  |  |



Soutenu  
par



CE PROJET EST CO-FINANCÉ PAR LA RÉGION  
ET LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL.  
L'EUROPE INVESTIT POUR LES ZONES RURALES.

