

-oOo-

## COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS D'ANCENIS

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

N° de l'acte : 074C20240704

Classification : 8.7 Transports

Le quatre juillet deux mille vingt-quatre à dix-huit heures trente, le Conseil Communautaire, régulièrement convoqué, s'est réuni au Cinéma Eden 3 à Ancenis-Saint-Géréon, sous la Présidence de Monsieur Maurice PERRION.

**Etaient présent(e)s**

Monsieur Matthieu AVIS  
Monsieur Jean-Pierre BELLEIL  
Madame Christine BLANCHET  
Monsieur Alain BOURGOIN  
Monsieur Patrick BUCHET  
Madame Martine CATELIN  
Monsieur Jean-Michel CLAUDE  
Madame Anne-Marie CORDIER  
Monsieur Xavier COUTANCEAU  
Monsieur Philippe DELAUNE  
Monsieur Bruno de KERGOMMEAUX  
Madame Sonia FEUILLATRE  
Monsieur Daniel GARNIER  
Monsieur Claude GAUTIER  
Madame Sophie GILLOT  
Madame Catherine HAMON  
Madame Isabelle LEAUTE  
Madame Séverine LENOBLE  
Monsieur Luc LEPICIER  
Madame Mireille LOIRAT  
Monsieur Philippe MOREL  
Monsieur Rémy ORHON  
Monsieur Daniel PAGEAU  
Monsieur Arnaud PAGEAUD  
Madame Véronique PEROCHEAU-ARNAUD  
Monsieur Maurice PERRION  
Monsieur Jean-Yves PLOTEAU  
Monsieur Jacques PRAUD  
Monsieur Henri RABERGEAU  
Monsieur André RAITIERE  
Madame Myriam RIALET  
Monsieur Philippe ROBIN

**Etaient absent(e)s et excusé(e)s avec pouvoir**

Madame Laure CADOREL (pouvoir donné à M Rémy ORHON)  
Monsieur Michel CORMIER (pouvoir donné à M Patrick BUCHET)  
Monsieur David EVAIN (pouvoir à Mme Catherine HAMON)  
Madame Sophie GUERINEAU (pouvoir donné à Mme Christine BLANCHET)  
Madame Nelly HARDY (pouvoir donné M Alain BOURGOIN)  
Monsieur Philippe JAHAN (pouvoir donné à Mme Isabelle LEAUTE)  
Monsieur Joël JAMIN (pouvoir donné à M Arnaud PAGEAUD)  
Madame Sophie MENOIRET (pouvoir donné à M Philippe MOREL)  
Monsieur Laurent MERCIER (pouvoir donné à M Jacques PRAUD)  
Madame Liliane MERLAUD (pouvoir donné à M Jean-Pierre BELLEIL)  
Monsieur Gilles RAMBAULT (pouvoir donné à Mme Mireille LOIRAT)  
Monsieur Thierry RICHARD (pouvoir donné à M Xavier COUTANCEAU)  
Madame Leïla THOMINIAUX (pouvoir donné à M Daniel PAGEAU)  
Madame Katia VAUMOURIN-TANOE (pouvoir donné à M Daniel GARNIER)  
Madame Valérie VERON (pouvoir donné à M Jean-Yves PLOTEAU)  
Madame Nadine YOU (pouvoir donné à M Maurice PERRION)

**Etaient absent(e)s et excusé(e)s**

Madame Caroline AMIET  
Monsieur Patrice CHAPEAU  
Madame Florence HALLOUIN-GUERIN  
Monsieur Philippe JOURDON  
Monsieur Xavier LOUBERT-DAVAINE  
Madame Catherine ROUIL  
Monsieur Nabil ZEROUAL

**Secrétaire de séance**

Monsieur Henri RABERGEAU

Convocation le : 27 juin 2024

Nombre de Conseillers en exercice : 55

Nombre de Conseillers présents et représentés : 48

**RURALITE - MOBILITES****MOBILITES****PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE INTEGRANT LE SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES  
2024-2033 : APPROBATION**

Le plan de mobilité simplifié (PdMS), qui intègre le Schéma directeur des mobilités actifs (SDMA) détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilités des personnes sur le Pays d'Ancenis et en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Il vise à tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité. Dans le cadre de la prise de compétence « Autorité organisatrice des Mobilités » le PdMS définit les différentes actions et leur coordination pour déployer les mobilités durables et alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Le plan de mobilité simplifié (PdMS) prévoit ainsi un programme d'actions estimé à 23 millions d'€ TTC (hors dépenses Ressources humaines) pour la période 2024-2033 visant 4 objectifs :

- Développer la pratique du vélo sur le territoire
- Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité
- Accompagner l'aménagement du territoire
- Communiquer et sensibiliser sur la mobilité durable

Le projet de PdMS a été arrêté le 15 février 2024 et soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux du 44 et 49, au conseil régional et au Comité local des Partenaires. La consultation a été lancée le 16 février 2024 jusqu'au 20 avril 2024.

Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis et d'une note de présentation du projet, a été soumis à une procédure de participation du public. La mise à disposition du public par voie électronique du projet s'est déroulée du 13 mai au 5 juin 2024 inclus.

La tenue de cette participation du public a été relayée via le COMPACT, le site internet de la COMPA, les réseaux sociaux et les communes du territoire.

Les observations et propositions du public sont parvenues à la COMPA via une page et un formulaire de contact dédié sur le site internet.

VU les articles L. 123-19-1 du Code de l'environnement et L 1214-36-1 du Code des transports

VU les articles L 5211-1 et L 5211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales selon lesquels les dispositions relatives d'une part, au Conseil Municipal et d'autre part, au Maire et aux Adjoints sont applicables au fonctionnement de l'organe délibérant ainsi qu'au Président et aux membres de l'organe délibérant des établissements publics de coopération intercommunale.

VU l'arrêté préfectoral du 16 décembre 1999 autorisant la transformation du District du Pays d'Ancenis en Communauté de Communes du Pays d'Ancenis et approuvant les statuts de la Communauté de Communes du Pays d'Ancenis.

VU les arrêtés préfectoraux du 11 avril 2001, 11 avril 2006, 11 août 2008, 14 juin 2012, 5 novembre 2012, 22 mai 2014, 25 mai 2016, 27 décembre 2016, 26 décembre 2017 et 16 août 2021 complétant et modifiant les statuts de la Communauté de Communes du Pays d'Ancenis.

VU la délibération n°008C20210325 du 25 mars 2021 du Conseil Communautaire décidant de la prise de compétence « Autorité Organisatrice de la Mobilité »

VU la délibération n°029C20240215 du 15 février 2024 du Conseil Communautaire arrêtant le projet de Plan de mobilité simplifié intégrant le schéma directeur des mobilités actives 2024-2033.

CONSIDERANT les avis émis par les personnes publiques et le comité local des partenaires consultés sur la période du 16 février au 20 avril 2024 après la transmission du projet de plan de mobilité simplifié.

CONSIDERANT les observations émises dans le cadre de la participation du public organisée entre les 13 mai et 5 juin 2024.

CONSIDERANT que les résultats des dites consultations justifient quelques modifications mineures au projet d'élaboration du Plan de mobilité simplifié intégrant le schéma directeur des mobilités actives, exposées dans la note annexée à la présente délibération.

CONSIDERANT que les modifications du projet ne remettent pas en cause l'esprit général du projet.

CONSIDERANT que pendant une durée minimale de 3 mois, la COMPA doit mettre à disposition par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

CONSIDERANT l'avis de la commission Ruralité-Mobilités du 29 mai 2024.

**Après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire, à l'unanimité :**

- **prend acte de la :**
  - ⇒ **synthèse de la consultation ci-annexée,**
  - ⇒ **synthèse des décisions motivées ci-annexée,**
  - ⇒ **synthèse des modifications apportées au projet arrêté ci-annexée,**
- **adopte le Plan de Mobilité Simplifié, ci-annexé, intégrant le schéma directeur des mobilités actives,**
- **autorise Monsieur le Président à signer tout document se rapportant à la présente délibération.**

Pour Extrait, le 16 JUL. 2024

Le Secrétaire de séance

Henri RABERGEAU



Le Président

Maurice PERRION



Affichage au siège de la COMPA :

17 JUL. 2024

Mise en ligne le :



# Plan de Mobilité Simplifié 2024-2033

## Communauté de Communes du Pays d'Ancenis

Rapport de la participation du public  
(13 mai au 5 juin 2024)

**Synthèse de la consultation, des  
observations et propositions du public**

Juillet 2024



## Sommaire

I. Objet .....	3
II. Modalités de mise en œuvre de la participation du public.....	3
III. Avis des Personnes Publiques consultées .....	4
IV. Consultation du Comité Local des Partenaires.....	7
V. Observations formulées par le public.....	9

## **I. Objet**

La présente participation du public se rapporte à l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) de la COMPA 2024-2033 dont le projet a été arrêté le 15 février 2024 en Conseil Communautaire. Le PdMS intègre le Schéma directeur des mobilités actives conduit en parallèle.

Les études se sont déroulées sur 16 mois de septembre 2022 à janvier 2024. L'adoption du PdMS est prévue le 4 juillet 2024.

## **II. Modalités de mise en œuvre de la participation du public**

Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, a été soumis à une procédure de participation du public. La mise à disposition du public par voie électronique du projet s'est déroulée du 13 mai au 5 juin inclus.

Le public a été informé le 13 mai, par voie électronique via le site internet de la COMPA, des modalités de consultation retenues.

L'information de la tenue de cette participation du public a fait l'objet de plusieurs communications via :

- le magazine locale de la COMPA (COMPACT n°39 Mai / juin / été 2024)
- le site internet de la COMPA
- les réseaux sociaux en amont de la participation du public
- les communes du territoire

Les observations et propositions du public sont parvenus à la COMPA via une page et un formulaire de contact dédié sur le site internet.

Les documents suivants ont été mis à dispositions du public via le site internet de la COMPA et en version papier au siège de la COMPA :

- le projet de Plan de Mobilité Simplifié arrêté en Conseil Communautaire du 15 février
- la délibération de l'arrêt en Conseil Communautaire du 15 février
- la note de présentation précisant notamment le contexte et les objectifs de ce projet
- les avis recueillis lors de la consultation

### III. Avis des Personnes Publiques consultées

Le projet de plan arrêté par le Conseil Communautaire le 15 février a été soumis, pour avis par courrier du 16/02 aux communes du Pays d'Ancenis, aux départements de Loire atlantique et du Maine et Loire ainsi qu'à la Région Pays de la Loire. La consultation a duré jusqu'au 20 avril 2024

Sur les 20 communes consultées :

- 15 communes ont émis un avis favorable sans observation
- 2 communes ont émis un avis favorable avec observations
- 2 communes ont émis un avis défavorable
- 1 commune n'a pas émis d'avis

La tableau ci-dessous synthétise les avis reçus par les communes.

Commune	Date de délibération	Avis
Ancenis-Saint-Géréon	02/04/2024	Avis favorable sans observation
Cellier (Le)	26/03/2024	Avis favorable sans observation
Couffé	28/03/2024	Avis favorable avec observations
Ingrandes-Le-Fresne sur Loire	18/03/2024	Avis favorable sans observations
Joué-sur-Erdre	11/03/2024	Avis favorable sans observation
Ligné	14/03/2024	Avis favorable sans observation
Loireauxence	02/04/2024	Avis défavorable
Mésanger	26/03/2024	Avis favorable sans observation
Montrelais	25/03/2024	Avis favorable sans observation
Mouzeil	25/03/2024	Avis favorable sans observation
Oudon	05/04/2024	Avis favorable sans observation
Pannecé	28/03/2024	Avis défavorable
Pin (Le)	22/03/2024	Avis favorable sans observation
Pouillé-Les-Coteaux	18/03/2024	Avis favorable sans observation
Riaillé	13/03/2024	Avis favorable avec observations
Roche-Blanche (La)	25/03/2024	Avis favorable sans observations
Teillé	26/03/2024	Avis favorable sans observation
Trans-sur-Erdre		Pas d'avis reçu
Vair-sur-Loire	08/04/2024	Avis favorable sans observation
Vallons-de-l'Erdre	19/03/2024	Avis favorable sans observation

Le département du Maine et Loire ainsi que la Région Pays de La Loire n'ont pas émis d'avis.

Le département Loire Atlantique a émis un avis le 12 avril 2024 dans lequel il souligne la qualité du travail et exprime quelques observations (reprises dans le tableau ci-dessous).

Le tableau ci-dessous reprend les principales observations avec les réponses apportées par les communes et le Département de Loire Atlantique.

Acteurs	observations	Prise en compte dans le PdMS
<b>Couffé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Soulève l'intérêt d'ajouter une liaison cyclable Couffé – Oudon pour rejoindre la halte ferroviaire</li> <li>⇒ Importance du TAD soulignée</li> <li>⇒ Optimisation du transport scolaire souhaitée sur la Commune</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Modification du réseau cyclable pour ajouter cette liaison</li> <li>⇒ Pas de modification / s'inscrit dans une action déjà prévue</li> <li>⇒ Pas de modification / s'inscrit dans une action déjà prévue</li> </ul>
<b>Loireauxence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Souligne l'inégalité territoriale du réseau cyclable et déplore le tracé projeté du réseau structurant sur la commune</li> <li>⇒ Sera vigilante sur le positionnement des arrêts de transport à la demande</li> <li>⇒ Souligne le manque de corridors potentiels de lignes de covoiturage à l'Est et demande l'étude d'un axe nord-sud reliant la gare de Varades au territoire de Vallons-de-l'Erdre en passant par la commune déléguée de Belligné et d'un ou plusieurs sites pouvant accueillir une aire de covoiturage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Modification de la carte du réseau cyclable sur l'Est du territoire pour moins figer le tracé du RS3</li> <li>⇒ Pas de modification / s'inscrit dans une action déjà prévue</li> <li>⇒ Modification de la carte de synthèse de l'enjeu 2 sur le développement des modes collectifs et l'intermodalité pour ajouter l'étude d'une ligne de covoiturage à l'est</li> </ul>
<b>Riaillé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Souligne la prise en compte d'une liaison</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Modification du réseau cyclable pour ajouter cette liaison à la place de l'itinéraire Riaillé &lt;&gt; Pannecé</li> </ul>

Acteurs	observations	Prise en compte dans le PdMS
<b>Pannecé</b>	⇒ Considère que le Plan de Mobilité n'est pas adapté aux communes rurales	⇒ Pas de modification
<b>Département de Loire-Atlantique</b>	⇒ Prise en compte des moyens dédiés à l'entretien futur des aménagements cyclables pour garantir leur pérennité ⇒ Encourager le développement de réseaux cyclables vers les haltes ferroviaires et en particulier sur Varades et Ingrandes-le-Fresne sur Loire en zone blanche ⇒ Sur l'action 9 (développer des pôles d'échanges multimodaux sur le territoire et l'intermodalité), les actions en faveur des haltes ferroviaires du Cellier et d'Oudon sont clairement explicitées contrairement aux haltes ferroviaires de Varades et d'Ingrandes Le Fresne ⇒ Demande de clarification entre les deux appellations « Réseau Express Vélo » et « réseau structurant » ⇒ Besoin d'actualisation du diagnostic (trafic pont d'Ancenis-Saint-Géréon, points de covoiturage, réseau cyclable...) ⇒ Le département procède actuellement à l'élaboration de son schéma directeur de jalonnement cyclable qui sera communiqué après sa validation ⇒ Un contrat intercommunal signé en avril 2022 prévoit une aide de plus de 800 000 € pour des projets de liaisons cyclable de bourg à bourg sous MOA COMPA ou communes	⇒ Pas de modification ⇒ Pas de modification ⇒ Pas de modification ⇒ Modification de la carte du réseau cyclable : suppression complète de l'appellation "réseau express" ⇒ Modification : actualisation du diagnostic ⇒ Sans incidence sur le document mais information importante compte tenu que la COMPA prévoit une étude jalonnement en 2025 ⇒ Sans incidence sur le document mais information importante pour la mise en œuvre du réseau cyclable

#### IV. Consultation du Comité Local des Partenaires

Le 18 avril la COMPA a réuni le Comité Local des Partenaires pour présenter le projet en vue de l'émission d'un avis sur le projet.

Ce comité se compose de différents acteurs : collectivités territoriales, Etat, EPCI limitrophes, Chambres consulaires, acteurs de l'insertion, de la santé et l'autonomie, représentants des entreprises, organisations syndicales et professionnelles d'employeurs, associations de mobilités actives et de transports solidaire, Conseil de Développement et habitants tirés au sort.

Les acteurs ont souligné la qualité du Plan de mobilité simplifié dans sa globalité.

Les éléments clés ressortis des échanges :

- L'enjeu de ne pas segmenter la mobilité (intégrer réseau cyclable et réseau routier) et les modes de déplacement (intermodalité) et de travailler sur l'ensemble des mobilités.
- Le transport en commun et l'intermodalité sont importants puisque le train et le vélo ne répondent pas à l'ensemble des besoins, notamment depuis le sud Loire.
- La nécessité de communiquer sur les offres de mobilités et de développer le conseil en mobilité (pas uniquement sur le vélo).

A la suite de la réunion, un retour écrit a été produit.

Le tableau ci-dessous reprend les principales observations avec les réponses apportées

Acteurs	observations	Prise en compte dans le PdMS
CGT	⇒ Nécessité d'agir sur la dégradation de la qualité des routes	⇒ Pas de modification / pas compétent
	⇒ Plan de mobilité qui n'évoque pas le transport des marchandises alors qu'il existe un potentiel par rapport au fret ferroviaire	⇒ Pas de modification / pas compétent
VELOTAF	⇒ Réseau cyclable à faire sans rupture, sur des itinéraires les plus courts possible afin de développer la pratique du vélo	⇒ Pas de modification du PdMS mais point de vigilance dans le cadre des études opérationnelles
CGT	⇒ Soulève l'intérêt de mettre en place des parkings et de navettes dans les communes pour récupérer les employés et de desservir les zones d'activités, l'Espace 23 et l'Hôpital	⇒ Pas de modification

Acteurs	observations	Prise en compte dans le PdMS
<b>CGT / Conseil de développement</b>	⇒ Soulève l'intérêt de poursuivre la ligne régulière depuis le sud Loire par une navette aux heures de trajets des salariés vers les entreprises ou de mettre en place une navette depuis Orée d'Anjou	
<b>Mauges Communauté</b>	⇒ Implantation d'un parking relai sur Mauges Communauté en réflexion mais sa mise en œuvre est difficile par rapport à la Zéro Artificialisation Nette (ZAN).	⇒ Le projet de Mauges Communauté n'a pas d'incidence sur le PdMS ; celui-ci intègre l'enjeu de connexion avec le Sud Loire et du franchissement de la Loire et la volonté est de travailler de façon coordonnée avec Mauges Communauté
<b>APAGE</b>	⇒ Nécessité de distinguer l'usage du vélo lié au travail de l'usage privé qu'il ne faut pas négliger par rapport à l'impact sur le stationnement ⇒ Existence d'un sujet des véhicules sans permis qui se démocratisent auprès des jeunes	⇒ Pas de modification / partage des constats A noter que le réseau mobilité intègre ce type de véhicules en location auprès de publics en insertion
<b>Cyclopède</b>	⇒ Souligne la qualité de l'étude dans la globalité mais attire l'attention sur le fait que le réseau cyclable n'est pas à la hauteur de leurs attentes sur le territoire de Loireauxence par rapport à 2 volets : <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'accès aux gares de Varades et d'Ingrandes depuis les communes environnantes (La Rouxière, Belligné, la Chapelle Saint-Sauveur, Montrelais, Saint-Sigismond)</li> <li>- L'accès aux écoles, collèges et infrastructures sportives (constat d'un manque d'accessibilité)</li> </ul>	⇒ Modification de la carte du réseau cyclable sur l'Est du territoire pour moins figer le tracé du RS3 ⇒ Pas de modifications des autres liaisons à l'Est

## V. Observations formulées par le public

Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis et d'une note de présentation du projet, a été soumis à une procédure de participation du public. La mise à disposition du public par voie électronique du projet s'est déroulée du 13 mai au 5 juin 2024 inclus.

Durant cette phase, 7 personnes ont exprimé un avis.

Le tableau ci-dessous reprend de façon synthétique les observations et les réponses apportées.

N°	observations	Prise en compte dans le PdMS
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Réseau cyclable : absence d'actions sur Belligné et la Chapelle-Saint-Sauveur</li> <li>⇒ Chiffres des usagers pour le train à actualiser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Modification de la carte du réseau cyclable sur l'Est du territoire pour moins figer le tracé du RS3</li> <li>⇒ Actualisation du diagnostic</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Volonté de plus de voie cyclable à Vallons de l'Erdre sur la commune déléguée de Saint Mars la Jaille : circulation et camions vers le haut de la Vigne qui n'encouragent pas les enfants à aller seuls au collège Louis Pasteur</li> <li>⇒ Cars scolaires : difficulté pour choisir une orientation scolaire sur Châteaubriant, et sur Nord sur Erdre pour se déplacer depuis Vallons-de-l'Erdre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Pas de modification / pas compétent</li> <li>⇒ Pas de modification / pas compétent</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Questionne sur des espaces supplémentaires dans les trains TER pour voyager avec son vélo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Pas de modification / pas compétent</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Résultats du PdMS plutôt satisfaisants</li> <li>Points de vigilance et d'attention :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le développement des CVCB doit rester marginal</li> <li>- La réalisation d'aménagements sécurisés, séparés de la circulation automobile</li> <li>- Les panneaux directionnels vélo avec un temps sont à privilégier plutôt qu'une distance</li> <li>- L'aménagement des accès aux établissements scolaires</li> <li>- L'apaisement du trafic au sein des bourgs</li> <li>- l'installation d'arceaux vélo et/ou box vélos aux points d'intermodalité</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Pas de modification</li> </ul>

N°	observations	Prise en compte dans le PdMS
5	⇒ Volonté d'utiliser plus souvent son vélo électrique d'Anetz à la zone de l'Aéropôle. Solutions actuelles complexes. Questionne sur la réalisation de cheminements vélo - travail sans discontinuité et sécurisés sur Ancenis	⇒ Pas de modification / s'inscrit dans une action déjà prévue
6	⇒ Développement du réseau cyclable vers les gares à encourager surtout pour les communes à moins de 15 kms. Varades, Ingrandes, Le Fresne sur Loire, St-Sigismond en zone blanche sur le projet Réseau structurant Loireauxence – Vallons-de-l'Erdre inadapté pour les cyclistes ⇒ Franchissements de la Loire à intégrer, actuellement dangereux pour les cyclistes ⇒ Pas de prise en compte de la liaison Couffé – Oudon ⇒ Pistes cyclables à développer entre Varades et Anetz. Questionne la possibilité de réaliser en continuité Ancenis – Anetz - Varades en parallèle de la départementale ⇒ Attention à envoyer les cyclistes sur des voies de desserte qui sont moins fréquentées mais qui allongent le trajet. ⇒ Priorité à donner aux réseaux qui servent aux scolaires et travailleurs	⇒ Modification de la carte du réseau cyclable sur l'Est du territoire pour moins figer le tracé du RS3  ⇒ Pas de modification / s'inscrit dans une action déjà prévue ⇒ Modification du réseau cyclable pour ajouter cette liaison ⇒ Pas de modification / étudié en phase opérationnelle

N°	observations	Prise en compte dans le PdMS
7	<p>⇒ Tracé de la ligne régulière 360 : circuit dissuasif en temps de transport puisque passage dans chaque commune. Proposition de dédoubler (sans en ajouter) les cars entre Ligné et St-Mars-la-Jaille avec la moitié en ligne directe Ligné Teillé Pannecé Vallons de l'Erdre (Saint-Mars-la-Jaille) et l'autre moitié par Ligné, Mouzeil Riaillé, Vallons de l'Erdre (Saint-Mars-la-Jaille)</p> <p>⇒ Réseau cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vigilance sur la liaison entre Loireauxence et Vallons-de-l'Erdre qui présente un parcours pas favorable à la pratique régulière du vélo</li> <li>- Liaison directe entre Ancenis et Teillé mais Riaillé est oublié ; liaison par Pannecé très improbable par l'Epinay. Liaison Teillé Riaillé simple à réaliser.</li> <li>- Regret de ne pas voir apparaître les sites touristiques au nord du territoire et la « Régalante » qui passe à Vioreau et qui connaît un certain succès. Proposition : imaginer des liaisons vers le Pays d'Ancenis par des emprises déjà existantes sur chemin de remembrement.</li> <li>- Aménagement en 2 bandes de roulement bitumé : technique intéressante utilisée par la CCEG</li> </ul> <p>⇒ Covoiturage : système d'identification à imaginer, voire une application</p> <p>⇒ Location VAE : service à booster par la communication</p>	<p>⇒ Pas de modification / pas compétent</p> <p>⇒ Modification de la carte du réseau cyclable sur l'Est du territoire pour moins figer le tracé du RS3</p> <p>⇒ Modification du réseau cyclable pour ajouter cette liaison à la place de l'itinéraire Riaillé &lt;&gt; Pannecé</p> <p>⇒ Pas de modification</p> <p>⇒ Pas de modification / étudié en phase opérationnelle</p> <p>⇒ Pas de modification / s'inscrit dans une action déjà prévue</p> <p>⇒ Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà engagée</p>

# Plan de Mobilité Simplifié 2024-2033

## Communauté de Communes du Pays d'Ancenis

Rapport de la participation du public  
(13 mai au 5 juin 2024)

**Décisions motivées**

Juillet 2024



## Synthèse des observations et des motifs de prise en compte ou non

Le tableau ci-dessous recense les principales observations et les motifs de prise en compte ou non.

Réf	Principales requêtes	Origine de l'observation	Prise en compte	Motifs de la décision
<b>Développer la pratique du vélo sur le territoire</b>				
<b>1</b>	Repenser le réseau cyclable à l'Est du territoire (plus égalitaire, éviter les zones blanches) et tracé du RS3	Commune de Loireauxence / Cyclopède Observations public n°1 / n°6 / n°7	Modification du réseau cyclable pour le RS3 pour moins figer son tracé	<p>La COMPA ne réalise pas de liaisons au sein des communes qui restent à la charge des communes ; son intervention s'exerce uniquement sur les liaisons inter-communes et le réseau structurant. Sur la commune de Loireauxence, la COMPA n'interviendra pas au-delà de la réalisation du RS3, de la connexion entre la halte ferroviaire et la zone d'activités de la Ferté, et l'itinéraire bis à la Loire à Vélo.</p> <p>L'objectif à travers le RS3 est de réaliser une connexion structurante à l'Est entre la voie verte et la Loire à vélo mais le tracé n'est à ce stade pas figé sans étude programmatique. En conséquence, il sera inscrit un principe de flèche pour affirmer cette connexion au lieu d'indiquer un itinéraire jugé inadapté.</p>
<b>2</b>	Mieux développer l'accès aux haltes ferroviaires et en particulier sur Varades et Ingrandes-le-Fresne	Département de Loire-Atlantique Cyclopède Observation public n°6	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà prévue	<p>De nouveaux itinéraires jalonnés desservant les bourgs de Varades et d'Ingrandes permettront – entre autres – une meilleure desserte des haltes ferroviaires (cf. extrait cartographique en annexe) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'itinéraire bis à la Loire à vélo connectant le bourg de Montrelais et les bourgs de Varades et d'Ingrandes,</li> <li>- L'itinéraire « Gare de Varades &lt;&gt; ZA Ferté »</li> <li>- L'itinéraire RS3 permettra de relier le bourg de Varades aux communes plus au Nord, quel que soit le tracé définitif retenu qui n'est à l'heure actuelle pas figé.</li> </ul>

Réf	Principales requêtes	Origine de l'observation	Prise en compte	Motifs de la décision
3	Intégrer les franchissements de la Loire	Observation public n°6	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà prévue	Les départements 44 et 49 travaillent actuellement sur des projets d'aménagements cyclables sur les ponts de Loireauxence (Varades) et Orée d'Anjou (St-Florent-le-Vieil) pour des livraisons à l'horizon 2028-2029. Ces aménagements permettront notamment une meilleure desserte de la gare de Varades. La COMPA porte l'enjeu de l'intégration des mobilités actives sur les franchissement d'Ancenis-Saint-Géréon auprès des Départements.
4	Ajouter une liaison cyclable Couffé – Oudon pour rejoindre la halte ferroviaire	Commune de Couffé Observations public n°6 / n°7	Modification du réseau cyclable pour ajouter cette liaison	La liaison Couffé – Oudon présente un intérêt pour relier Couffé à la halte ferroviaire d'Oudon et favoriser l'intermodalité. Cette liaison sera réalisée à budget constant du PdMS / SDMA sur 10 ans en fonction de l'étude de faisabilité, du chiffrage et des avancées des autres liaisons cyclables du schéma.
5	Ajouter une liaison Riaillé - Teillé	Commune de Riaillé Observation public n°7	Modification du réseau cyclable pour remplacer l'itinéraire Riaillé – Pannecé par Riaillé - Teillé	La COMPA est favorable à l'ajout d'un itinéraire Riaillé <> Teillé à la place de l'itinéraire Riaillé <> Pannecé ; cet itinéraire est privilégiée par la Commune de Riaillé pour rejoindre la voie verte par le Sud, le trajet est plus direct et simple à réaliser (chemins et petites routes communales).

Réf	Principales requêtes	Origine de l'observation	Prise en compte	Motifs de la décision
6	Réaliser des cheminements sécurisés et continus entre Vair sur Loire (Anetz) et la zone de l'Aéropôle	Observation public n°5	Pas de modification du PdMS / action déjà prévue	<p>Ce besoin s'inscrit pleinement dans les actions prévues par le Département, la COMPA et la commune d'Ancenis-Saint-Géréon.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A travers son schéma vélo et l'aménagement de la liaison Ancenis-Mésanger, le Département devrait améliorer l'aménagement du rond-point Emile Ragouin et la liaison entre ce rond-point et les zones d'activité du nord</li> <li>- La COMPA à travers le RS2 de son réseau cyclable et la Commune via son schéma des mobilités actives vont améliorer les aménagements cyclables entre le centre d'Ancenis-Saint-Géréon et la zone de l'Aéropôle</li> </ul>
7	Prendre en compte dans les réflexions des moyens dédiés à l'entretien futur des aménagements cyclables pour garantir leur pérennité	Département de Loire-Atlantique	Pas de modification du PdMS	<p>Les aménagements cyclables sont rattachés à la compétence voirie qui relève des communes ou du département selon la nature des voiries.</p> <p>A ce titre, la COMPA assurera uniquement l'investissement mais pas l'entretien (hors zones d'activités qui relève de sa compétence). Le principe proposé est qu'à l'issue des travaux, à l'instar du schéma départemental, les aménagements réalisés soient remis en propriété au gestionnaire de voirie, quelle que soit la nature de l'aménagement.</p> <p>Les moyens financiers nécessaires à l'entretien des aménagements cyclables n'est pas intégré dans le budget du PdMS qui concerne uniquement les actions financées par la COMPA.</p>
8	Privilégier certains itinéraires et aménagements : éviter CVCB/ faire un réseau cyclable sans rupture, itinéraires courts, séparation avec la circulation automobile, panneaux directionnels...)	Vélo taf / Cyclopède Observations public n°4 / 6	Pas de modification du PdMS mais points de vigilance dans le cadre des études opérationnelles	<p>Le carte du réseau cyclable affiche des principes de connexions mais les itinéraires sont à titre indicatifs.</p> <p>Les choix d'aménagement des liaisons cyclables et les itinéraires ne sont pas figés à ce stade et seront étudiés en phase opérationnelle en tenant compte des distances, des coûts, du potentiel de fréquentation, des contraintes foncières et des enjeux environnementaux. La COMPA s'appuiera tant que possible sur les recommandations du CEREMA</p>

Réf	Principales requêtes	Origine de l'observation	Prise en compte	Motifs de la décision
9	Réaliser en continuité Ancenis – Anetz - Varades en parallèle de la départementale	Observation public n°6	Pas de modification du PdMS	Le carte du réseau cyclable affiche des principes de connexions mais les itinéraires sont à titre indicatifs et seront étudiés plus finement en phase opérationnelle en tenant compte des distances, des coûts, du potentiel de fréquentation, des contraintes foncières et des enjeux environnementaux.
10	Mieux favoriser l'accès aux écoles	Cyclopède Observation public n°2	Pas de modification du PdMS	La COMPA ne réalise pas de liaisons au sein des communes hors réseau structurant mais accompagne les communes dans leur projet cyclable via les fonds de concours.
11	Donner la priorité aux réseaux qui servent aux scolaires et travailleurs	Observation public n°6	Pas de modification du PdMS	La priorisation des liaisons cyclables tient compte du potentiel fréquentation des travailleurs et des scolaires. 3 axes sont aujourd'hui identifiés comme prioritaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>- RS1 : Amélioration niveau de service voie verte pour sécuriser et favoriser davantage les déplacements du quotidien sur cet axe majeur qui traverse le territoire</li> <li>- RS2 : Ancenis-Saint-Géréon &lt;&gt; Mésanger &lt;&gt; Teillé pour connecter les centres des tronçons de la voie verte et de la Loire à vélo sur le Pays d'Ancenis en desservant les pôles majeurs d'attractivité</li> <li>- Halte ferroviaire de Varades &lt;&gt; ZA la Ferté pour renforcer l'intermodalité à l'Est du territoire</li> </ul>
12	Espaces supplémentaires dans les trains TER pour voyager avec son vélo	Observation public n°3	Pas de modification du PdMS / pas compétent	L'équipement des TER est de la compétence régionale
13	Installation d'arceaux vélo et/ou box vélos aux points d'intermodalité	Observation public n°4	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà engagée	Le rabattement vers les points de transport en commun (TAD, car, train) est un point majeur dans le Plan de Mobilité et des actions devraient être engagées dans ce sens dès 2025.
14	Imaginer des liaisons touristiques vers le pays d'Ancenis depuis la Régalante	Observation public n°7	Pas de modification du PdMS	Dans le cadre de ce PdMS, la COMPA a souhaité privilégier les déplacements du quotidien par rapport aux déplacements touristiques

Réf	Principales requêtes	Origine de l'observation	Prise en compte	Motifs de la décision
15	Booster le service de location de VAE par la communication	Observation public n°7	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà engagée	Le service mobilités de la COMPA a été structuré afin de mettre en œuvre les actions du PdMS et notamment mieux faire connaître les offres de mobilités auprès du grand public, des entreprises et des scolaires.
<b>Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité</b>				
16	Poursuivre la ligne régulière depuis le Sud Loire / mise en place d'une navette depuis Orée d'Anjou  Mettre en place des parkings et des navettes dans les communes pour récupérer les employés et desservir les zones d'activités, l'Espace 23 et l'Hôpital	CGT / Conseil de développement	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà prévue	L'action 4 du PdMS prévoit de préfigurer un réseau de transport en commun régulier sur le territoire en expérimentant la mise en place de navettes orientées vers les flux domicile-travail sur la zone centrale et en s'appuyant sur le retour d'expérience du TAD. Le positionnement de la ville principale au sud du territoire intercommunal et départemental complexifie la mise en place d'un réseau de transport. La COMPA ne pourra rien faire seule, la réussite d'un transport en commun reposera nécessairement sur un partenariat avec les entreprises. Dans le cadre du Plan la priorité a été donnée aux déplacements du quotidien et de courte distance à travers le vélo. Il n'est pas prévu d'actions pour développer des lignes régulières sur de longs tronçons.
17	Optimisation du transport scolaire	Commune de Couffé	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà prévue	L'action 5 du PdMS prévoit d'adapter le transport scolaire aux besoins du territoire en optimisant le service et en améliorant l'accès des arrêts. Le transport scolaire peut être utilisé par des usagers non-inscrits sur autorisation et sous réserve des places disponibles. Cette optimisation ne peut pas être généralisée et systématique puisque cela dépend des charges des cars scolaires.
18	Difficultés pour se déplacer en transport scolaire vers les lycées depuis Vallons-de-l'Erdre en dehors d'Ancenis-Saint-Géréon	Observation public n°2	Pas de modification du PdMS / pas compétent	La sectorisation des lycées et des transports scolaires ne relève pas de la compétence de la COMPA.

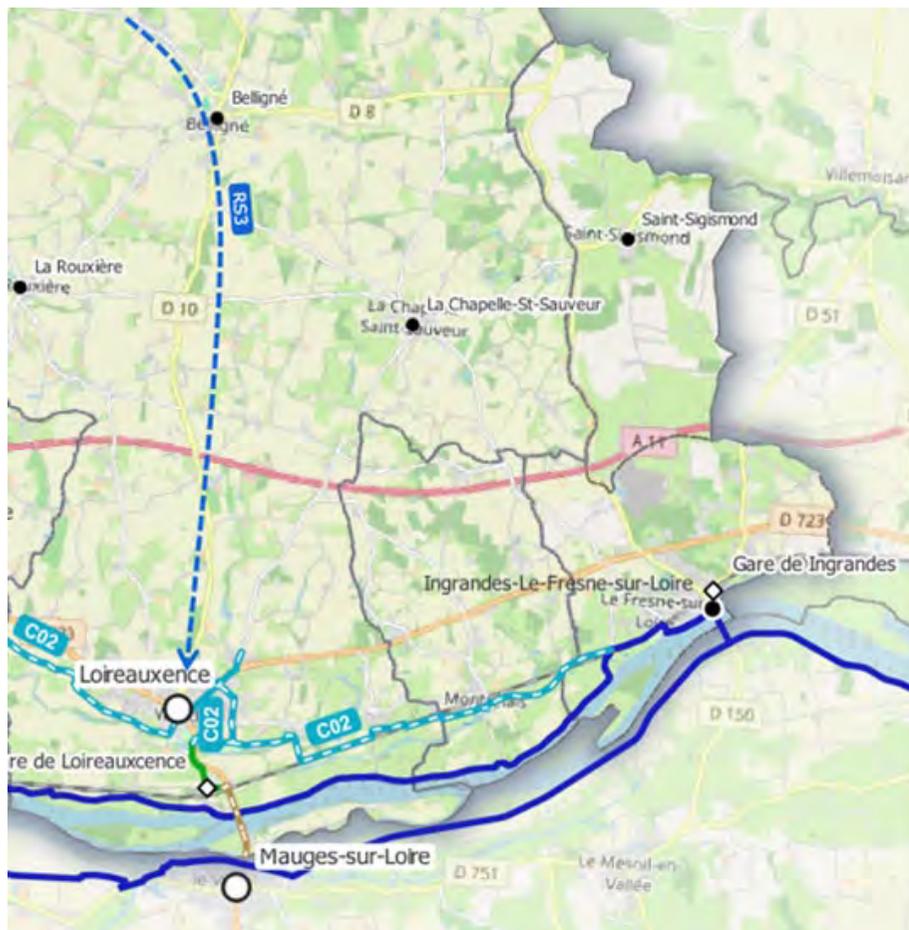
Réf	Principales requêtes	Origine de l'observation	Prise en compte	Motifs de la décision
19	Intérêt du TAD / vigilance sur l'implantation des points d'arrêts	Commune de Couffé et Loireauxence	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà prévue	Les observations sur le TAD n'appellent pas de modifications puisque le déploiement du TAD est inscrit dans le PdMS. Le positionnement des arrêts de TAD n'est pas identifié dans le document et la proposition de points d'arrêt à la Région a été travaillée en concertation avec les Communes.
20	Rendre plus attractif la ligne 360 en dédoublant les cars entre Ligné et St-Mars-la-Jaille avec la moitié en ligne directe Ligné Teillé Pannecé St- Mars-la-Jaille et l'autre moitié par Ligné, Mouzeil Riaillé,	Observation public n°7	Pas de modification du PdMS	La COMPA n'est pas compétente en matière de lignes régulières. A noter que la Région qui est compétente pour les lignes régulières porte un projet d'évolution de la ligne 360 à compter de 2025 : - Terminus à Haluchère - Desserte en TAD de Bonnoeuvre, Riaillé, Teillé et Mouzeil pendant les vacances scolaires Cette évolution permet d'améliorer le cadencement depuis Vallons-de-l'Erdre (Saint-Mars-la-Jaille)
21	Ajouter l'étude d'une ligne de covoiturage à l'Est (axe Nord-Sud reliant la gare de Varades au territoire des Vallons-de-l'Erdre en passant par Belligné)	Commune de Loireauxence	Modification du PdMS	La COMPA est favorable à étudier le potentiel pour développer une ligne de covoiturage à l'Est du territoire
22	Prévoir sur Loireauxence un ou plusieurs sites pouvant accueillir une aire de covoiturage	Commune de Loireauxence	Pas de modification du PdMS	Le PdMS ne présente pas de carte d'implantation prospective de nouvelles aires de covoiturage.
23	Créer un système d'identification voire une application	Observation public n°7	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà prévue	La COMPA souhaite lancer une étude de préconfiguration dès 2025 pour développer le covoiturage dynamique

Réf	Principales requêtes	Origine de l'observation	Prise en compte	Motifs de la décision
24	les actions en faveur des haltes ferroviaires du Cellier et d'Oudon sont clairement explicitées contrairement aux haltes ferroviaires de Varades et d'Ingrandes Le Fresne	Département de Loire-Atlantique	Pas de modification du PdMS / s'inscrit dans une action déjà engagée	L'action n°9 concerne principalement l'aménagement des PEM. Dans le cadre d'un programme initié en 2007, la COMPA a décidé d'aménager les abords des gares et des haltes ferroviaires de son territoire. Les interventions ont déjà concerné les haltes ferroviaires d'Ingrandes-le-Fresne sur Loire et Loireauxence (Varades). C'est pour cette raison que ces 2 haltes ne sont pas mentionnées. Dans la continuité de cet engagement, la COMPA a lancé le projet de réaménagement et d'extension de la halte ferroviaire du Cellier. La halte ferroviaire d'Oudon a déjà bénéficié d'un aménagement mais l'augmentation du trafic ferroviaire pourrait engendrer de nouveaux besoins sur le temps du PdMS.
<b>Autre sujets</b>				
25	Agir sur la dégradation de la qualité des routes	CGT	Pas de modification du PdMS	Le PdMS se concentre sur les sujets qui rentrent dans les champs d'actions de la COMPA : la voirie relève de la compétence des communes et du département
26	évoquer le transport des marchandises (potentiel par rapport au fret ferroviaire)	CGT	Pas de modification du PdMS	Le PdMS se concentre sur les sujets qui rentrent dans les champs d'actions de la COMPA : le ferroviaire relève de la compétence de la Région

La majorité des observations concernent l'action 1 « Aménager un réseau cyclable équilibré et hiérarchisé, pour les déplacements du quotidien et le tourisme ».

Annexe :

Zoom cartographique sur le réseau cyclable à l'Est du territoire



-  Itinéraire Loireauxence <-> Vallons-de-l'Erdre
-  Itinéraire bis à la Loire à Vélo + Itinéraire Gare <-> ZA la Ferté
-  Loire à Vélo
-  Voie verte reliant la gare de Varades au bourg
-  Projet des départements 44 et 49

# **Plan de Mobilité Simplifié 2024-2033**

## **Communauté de Communes du Pays d'Ancenis**

### **Synthèse des modifications apportées au projet arrêté**

Juillet 2024

## Synthèse des modifications apportées au projet arrêté

Les modifications proposées au projet ont pour but de tenir compte des avis émis par les personnes consultées et des résultats de la participation du public

Le tableau ci-dessous reprend de manière synthétique les modifications effectuées dans le dossier :

Parties modifiées	Synthèse des modifications principales effectuées
<b>Diagnostic</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ ajout d'une mention sur la période Covid qui a modifié les comportements dans les mobilités (ex: télétravail) et la démographie</li> <li>⇒ ajout d'une mention sur La Loire comme coupure naturelle et du positionnement des franchissements comme ouvrages stratégiques</li> <li>⇒ mention que le programme pluriannuel des investissements cyclables du département prévoit l'aménagement d'itinéraires à vocation touristique et des liaisons inter-EPCI</li> <li>⇒ Signalement que le territoire dispose de "points STOP" aménagés par le Conseil Départemental</li> <li>⇒ actualisation des cartes de trafic, du réseau cyclable, de covoiturage et des données sur la fréquentation ferroviaire</li> </ul>
<b>Programme d'actions</b>	
<b>Enjeu 1</b> : Développer la pratique du vélo sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Suppression complète de l'appellation "réseau express" en faveur de "réseau structurant"</li> <li>⇒ Modification de la carte du réseau cyclable (cf. carte de l'enjeu 1 ci-dessous) : <ul style="list-style-type: none"> <li>- ajout d'une liaison Couffé – Oudon dans la carte du réseau cyclable</li> <li>- modification du réseau structurant 3 sur l'Est du territoire : matérialisation d'un principe de connexion entre la voie verte et la Loire à Vélo sans qu'un tracé ne soit déterminé.</li> <li>- modification de la liaison entre Riaillé et la voie verte pour privilégier un rabattement vers Teillé et une connexion au réseau structurant vers Ancenis-Saint-Géréon.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Enjeu 2</b> : Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Modification de la carte de synthèse de l'enjeu 2 sur le développement des modes collectifs et l'intermodalité pour ajouter l'étude d'une ligne de covoiturage à l'est (cf. carte de l'enjeu 2 ci-dessous)</li> </ul>
<b>Enjeu 3</b> : Accompagner l'aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Suppression de la mention de Route départementale pour le boulevard de l'Atlantique dans l'action 11</li> </ul>
<b>Enjeu 4</b> : Communiquer et sensibiliser sur la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Aucune modification n'a été apportée à cette partie du programme d'actions</li> </ul>

**Les modifications apportées au Plan de mobilité simplifié ne remettent pas en cause l'esprit général du projet.**

## Carte modifiée de l'enjeu 1 : Développer la pratique du vélo sur le territoire



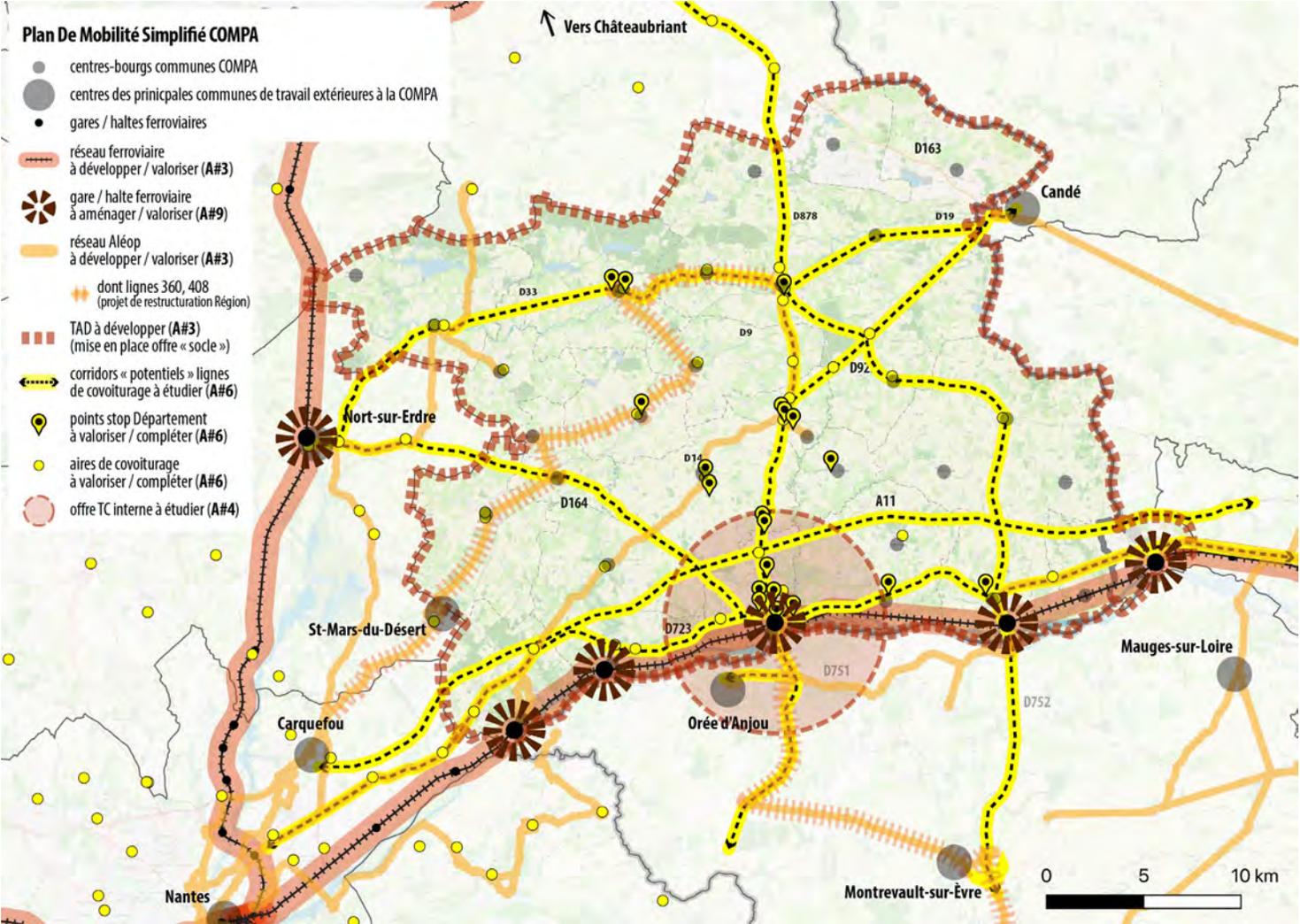
### Axe 1 - Aménagement d'un réseau cyclable interconnecté et hiérarchisé

Niveau de hiérarchie	État d'avancement	Limites administratives
Réseau structurant	Existant	COMPA
Réseau de connexion	En Projet	Communes
Loire à Vélo	En Réflexion SDMA	
Schéma départemental		
Réseau local		



Connexions établies, itinéraires à titre indicatif

**Carte modifiée de l'enjeu 2 : Développer les modes collectifs sur le territoire et l'intermodalité**





# Plan De Mobilité Simplifié (PDMS)

## Communauté de Communes du Pays d'Ancenis

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

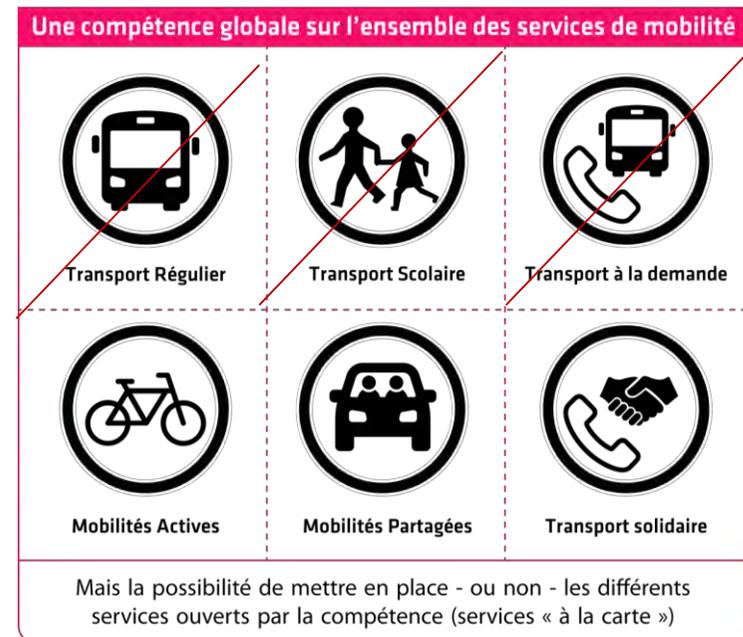
//////////////// ///	<b>01 //</b> <b>CONTEXTE</b>	<b>3</b>
//////////////// ///	<b>02 //</b> <b>DIAGNOSTIC</b>	<b>10</b>
//////////////// ///	<b>03 //</b> <b>ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDMS</b>	<b>56</b>
//////////////// ///	<b>04 //</b> <b>PLAN D' ACTIONS</b>	<b>60</b>

# 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

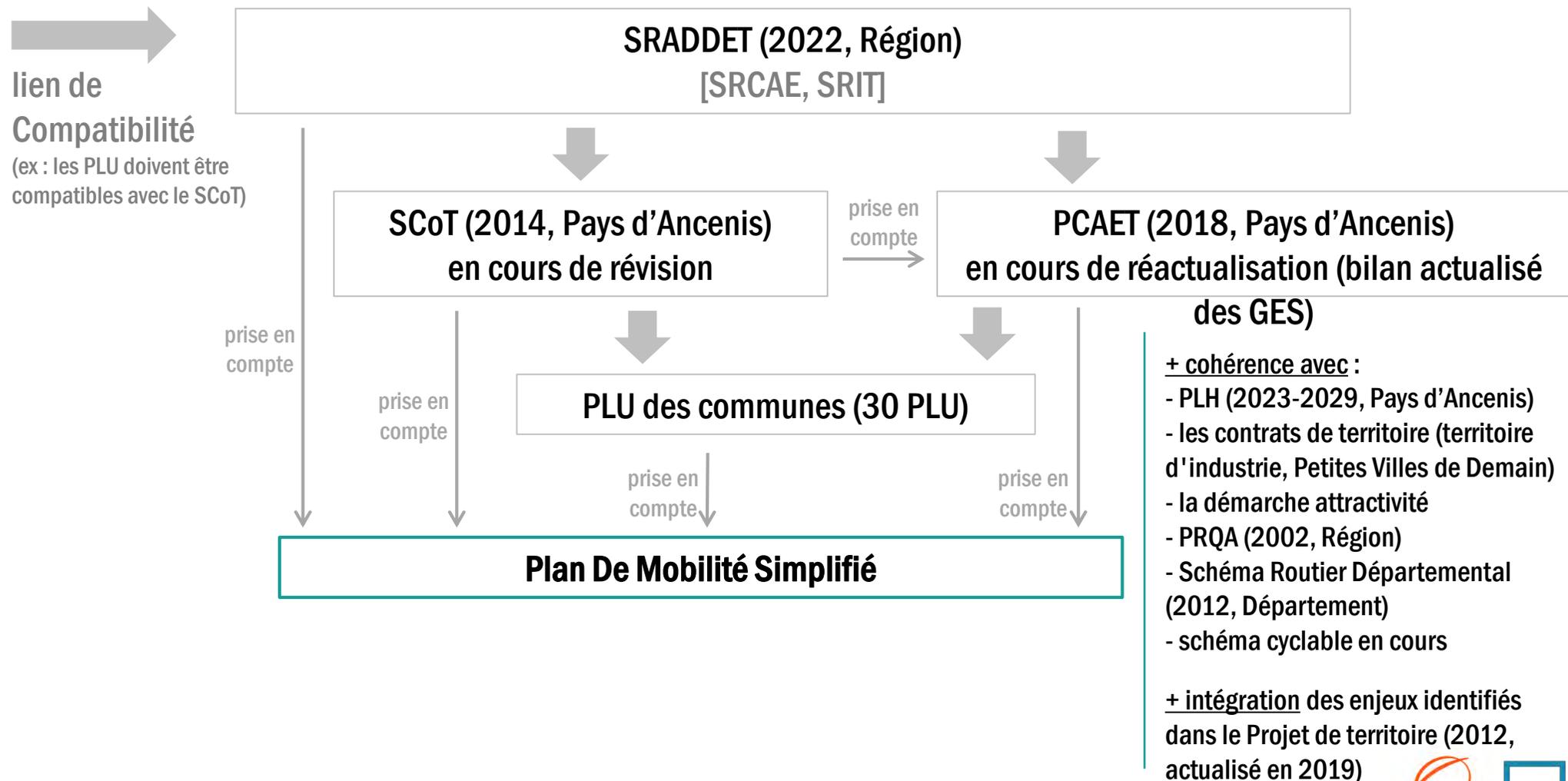
## La COMPA dispose aujourd'hui de différentes compétences concernant directement ou indirectement les questions de mobilité

### COMPETENCES OBLIGATOIRES ET FACULTATIVES

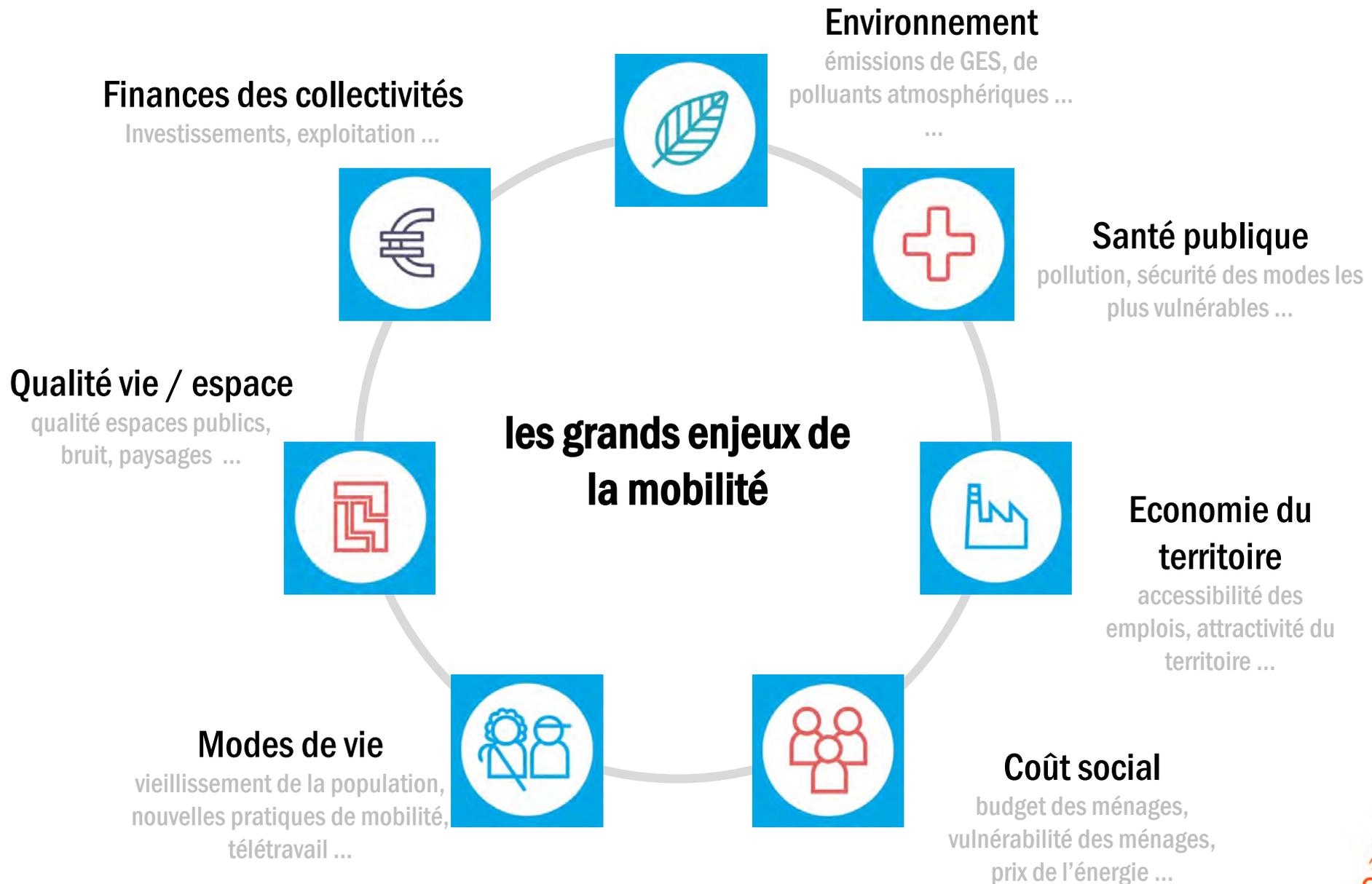
- Développement économique (création aménagement, entretien et gestion de zones d'activités, politique locale du commerce Immobilier d'entreprises ...)
- Aménagement de l'espace communautaire (urbanisme réglementaire et opérationnel à l'échelle communautaire)
- Création ou aménagement et entretien de 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 :



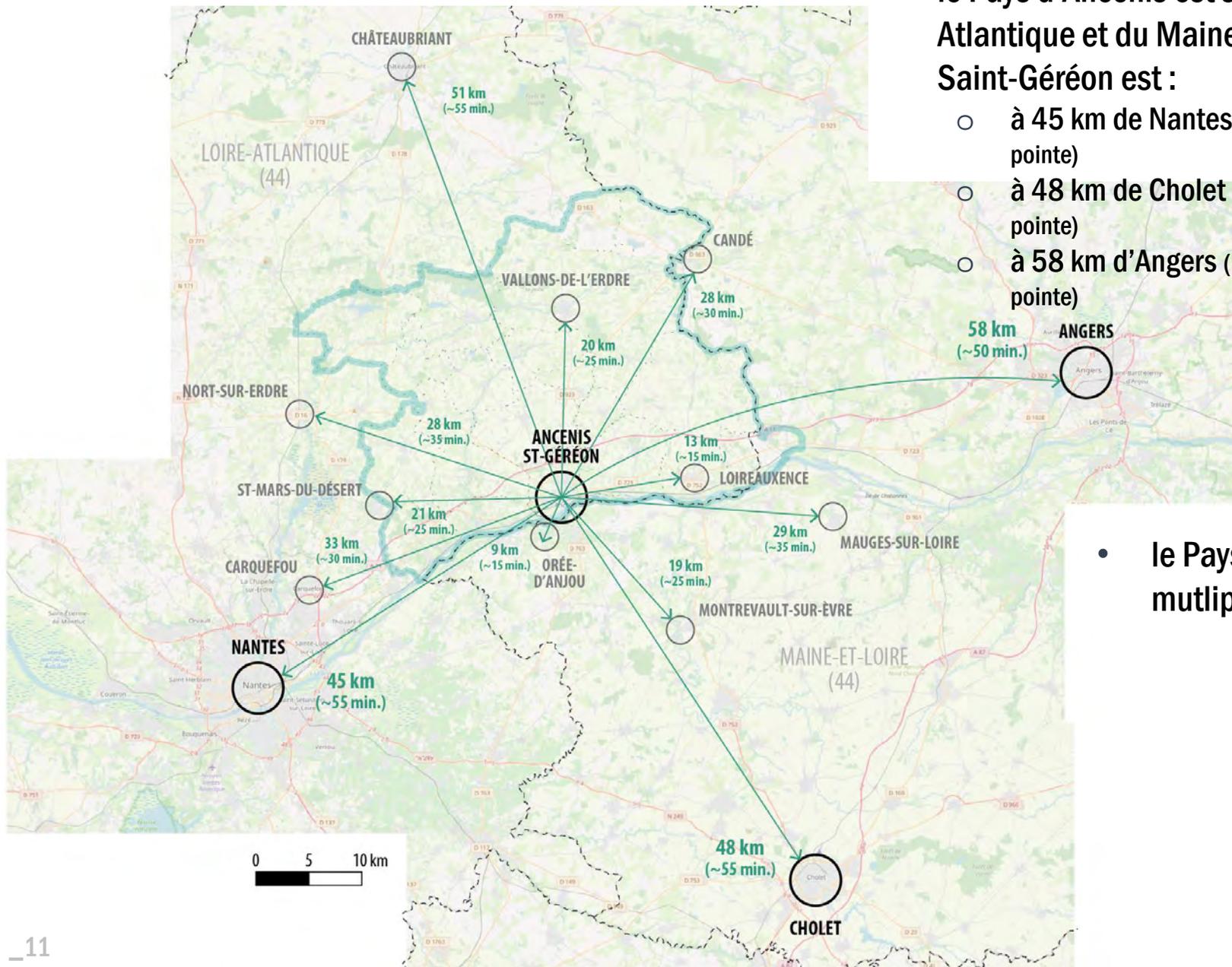
## LA MOBILITÉ : des enjeux variés et transversaux ...



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 annualisé 2013-2019	2019	taux de croissance 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

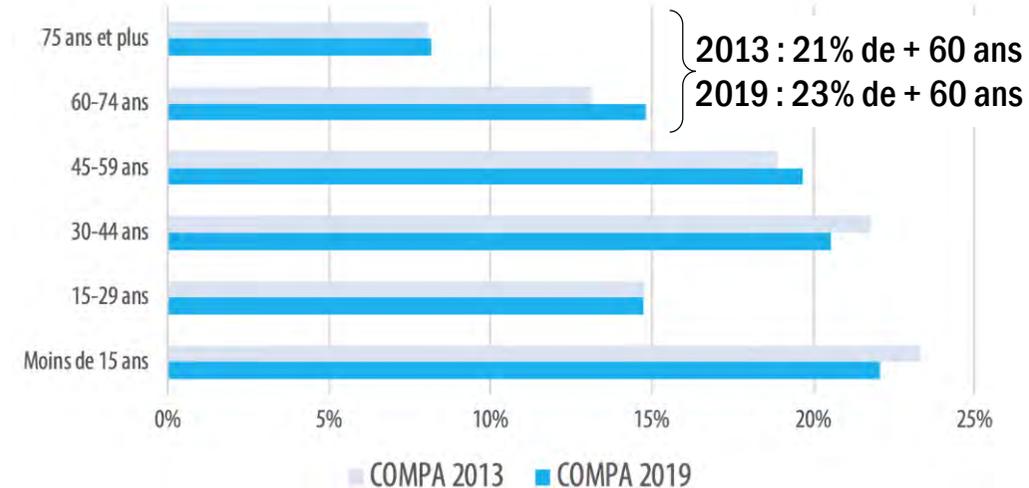
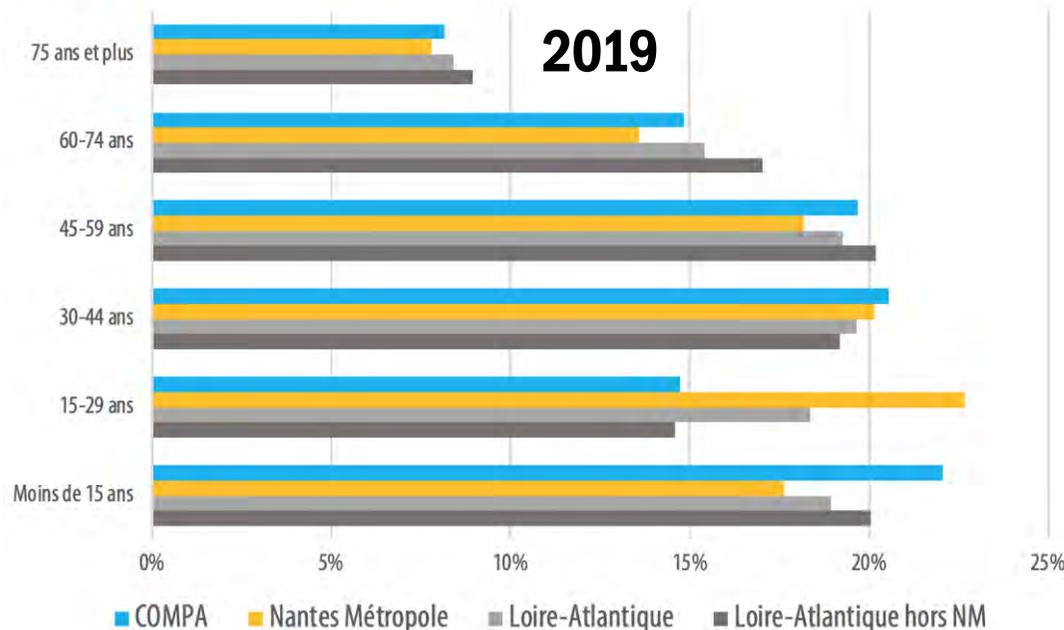
Dynamiques démographiques et d'emploi de la COMPA (Source : Insee - 2013, 2019)

Territoire	POPULATION		EMPLOI	
	2019	taux de croissance annualisé 2013-2019	2019	taux de croissance 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

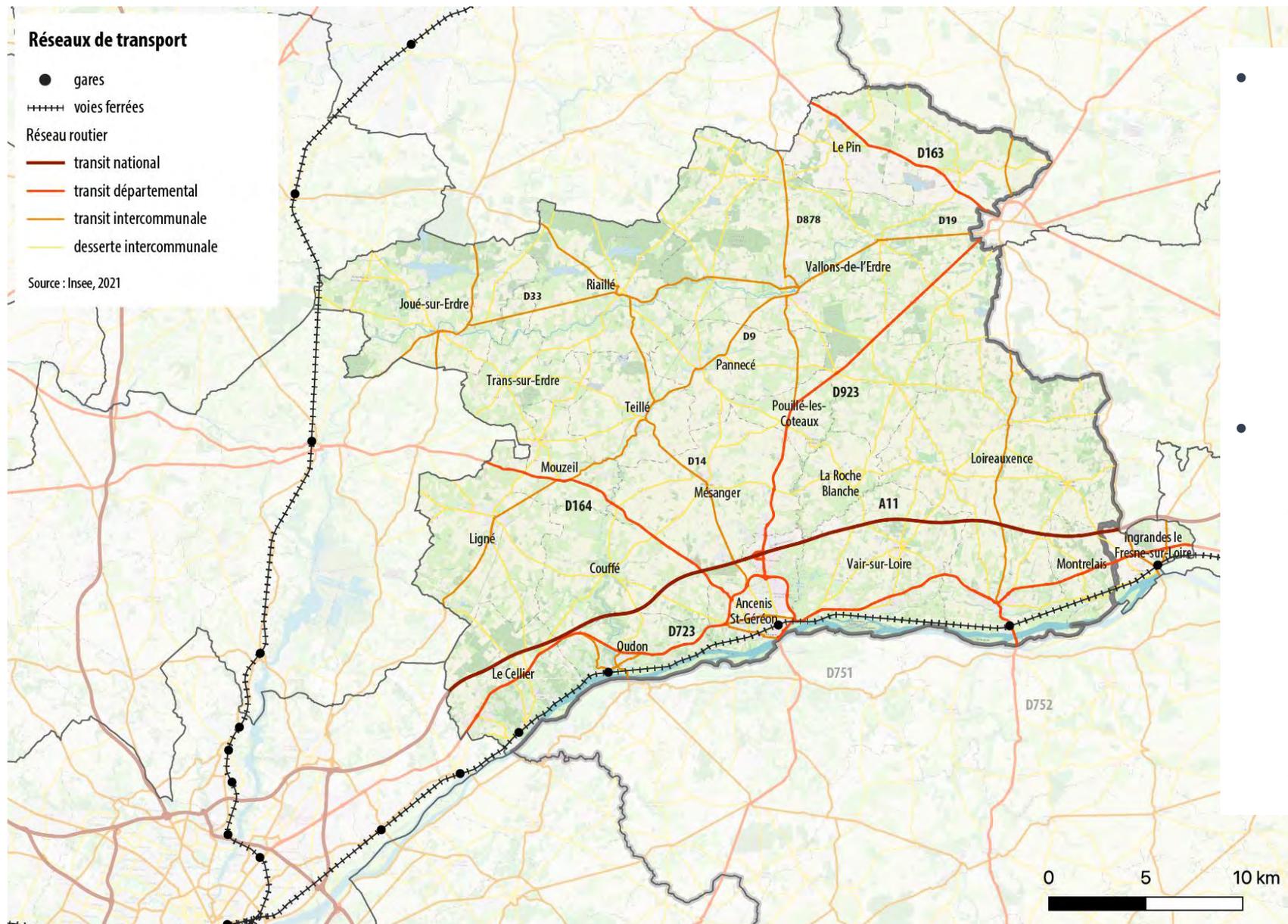
Pyramides des âges de la COMPA (Source : Insee - 2013, 2019)



- 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 ...

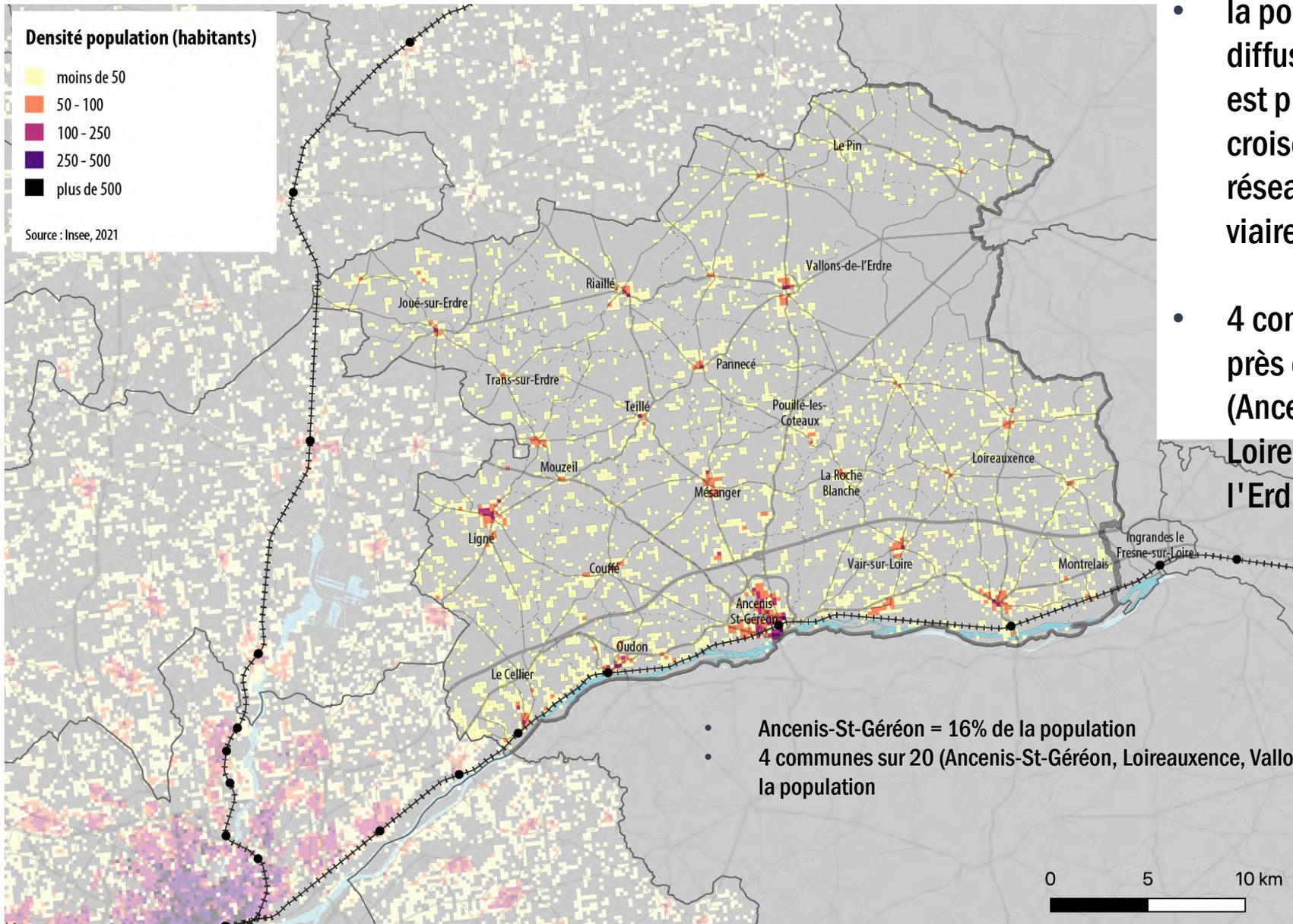
- ... mais une population qui vieillit comme partout en France (en 2019, 23% de la population a plus 60 ans, contre 21% en 2013)

## 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

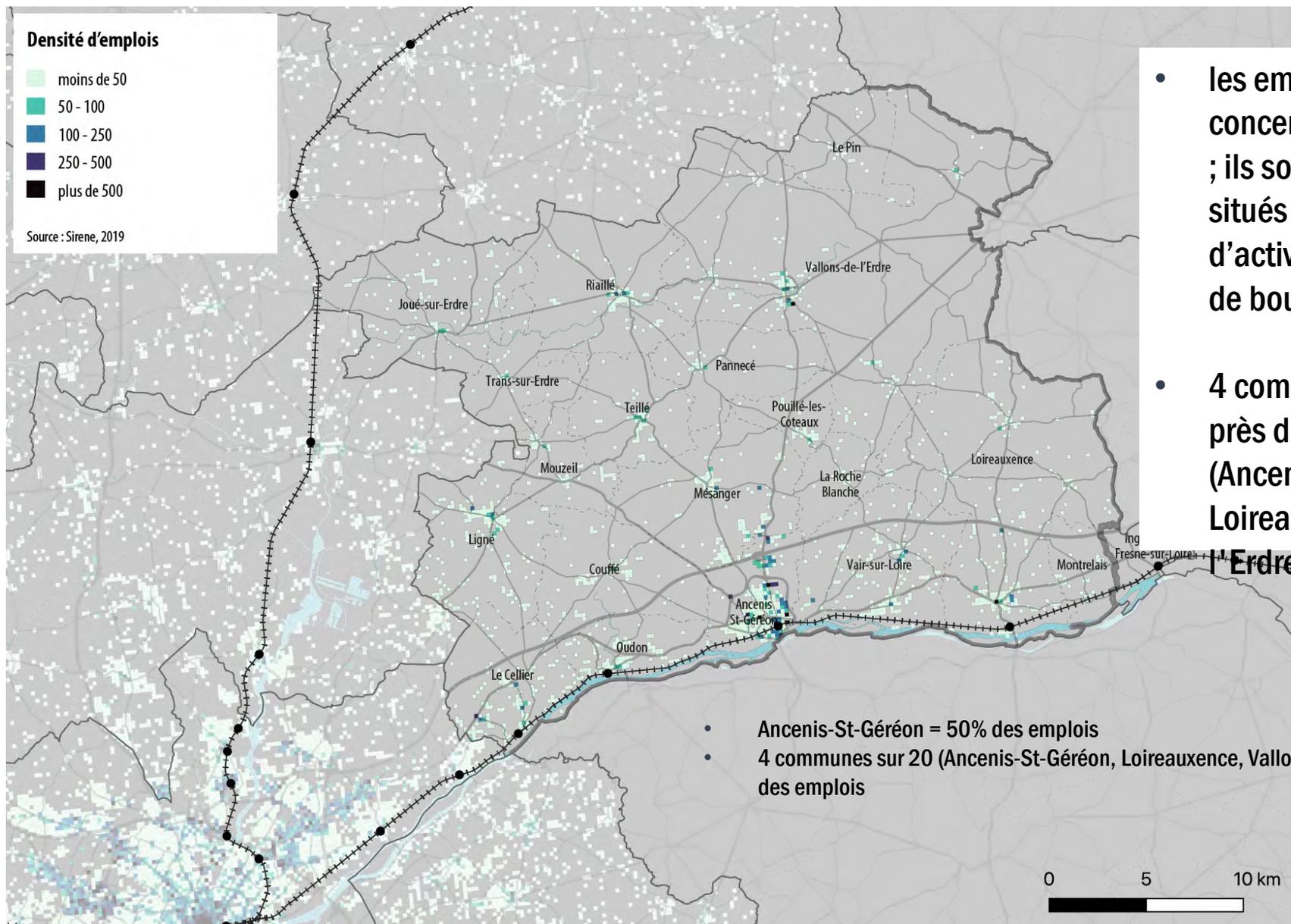
## Une population plutôt diffuse sur le territoire



- 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)

- Ancenis-St-Géréon = 16% de la population
- 4 communes sur 20 (Ancenis-St-Géréon, Loireauxence, Vallons-de-l'Erdre, Ligné) = 45% de la population

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



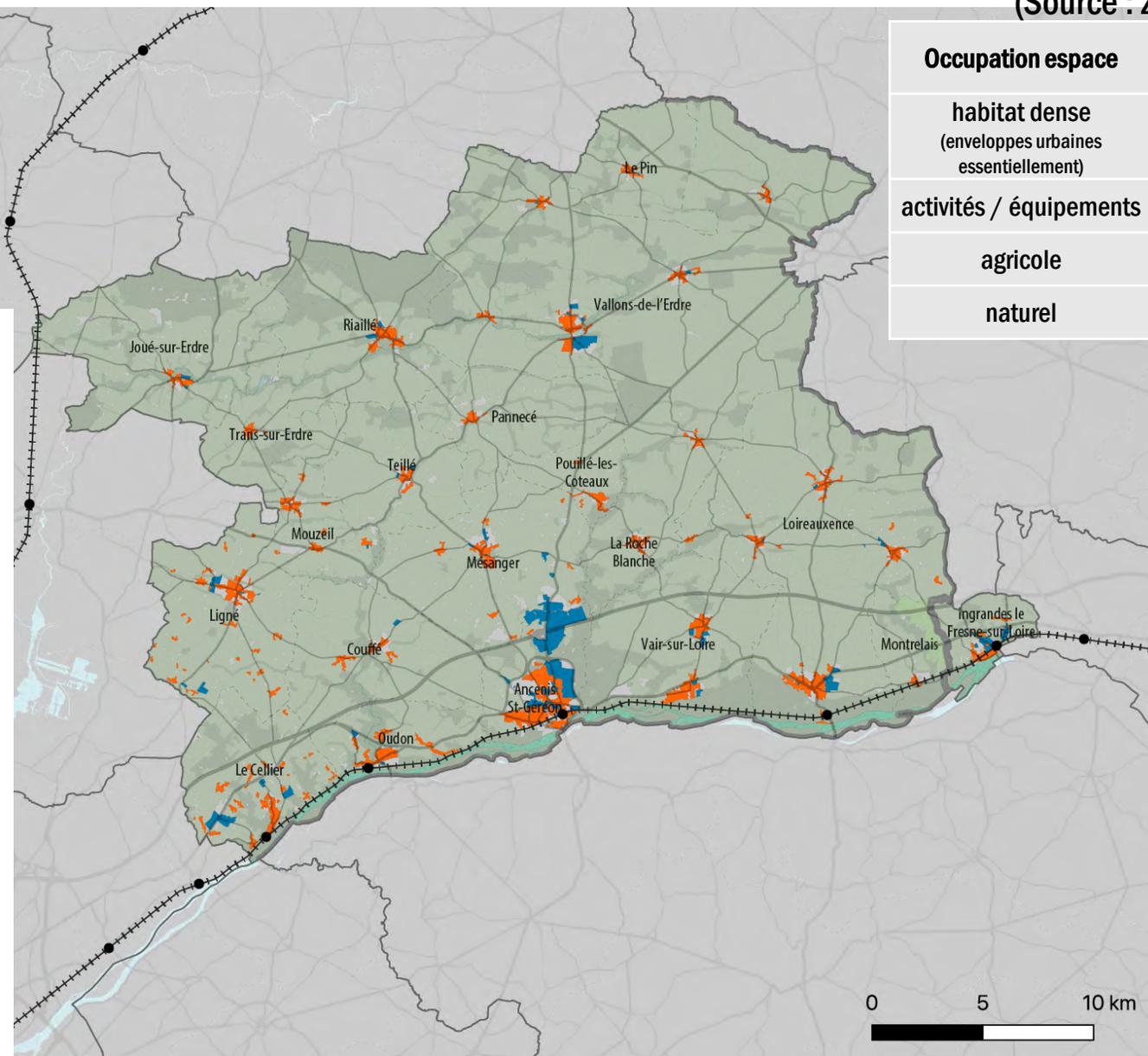
- les emplois sont bien plus concentrés que la population ; ils sont principalement situés dans les zones d'activités ou dans les cœurs de bourg

- 4 communes concentrent près des 3/4 des emplois (Ancenis-St-Géréon, Loireauxence, Vallons-de-l'Erdre, Le Cellier)

- Ancenis-St-Géréon = 50% des emplois
- 4 communes sur 20 (Ancenis-St-Géréon, Loireauxence, Vallons-de-l'Erdre, Le Cellier) = 72% des emplois

## Un territoire agricole et naturel

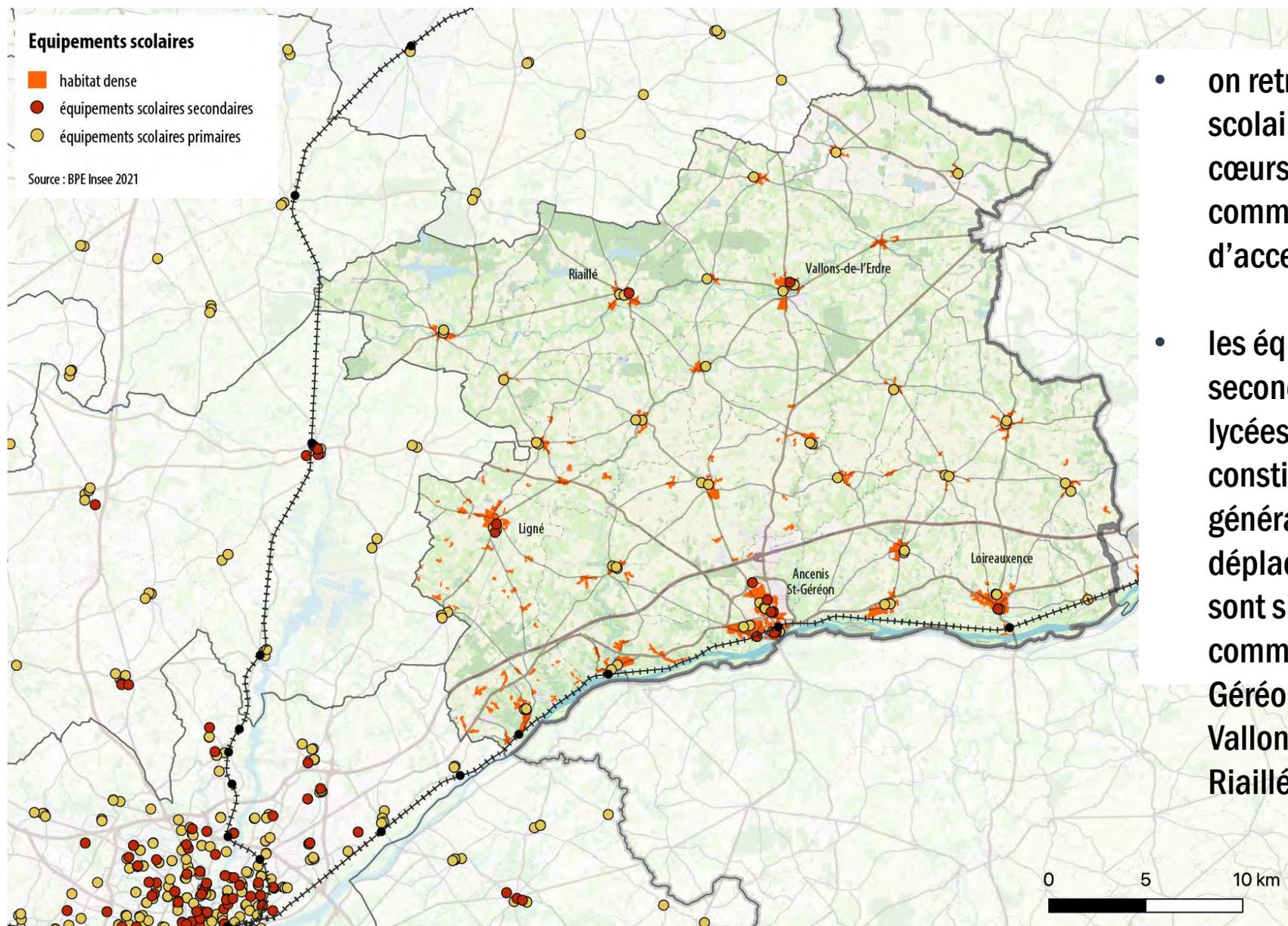
## Répartition population et emplois selon occupation espace (Source : zonages PLU communes)



Occupation espace	Poids surface	Poids population	Poids emplois
habitat dense (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

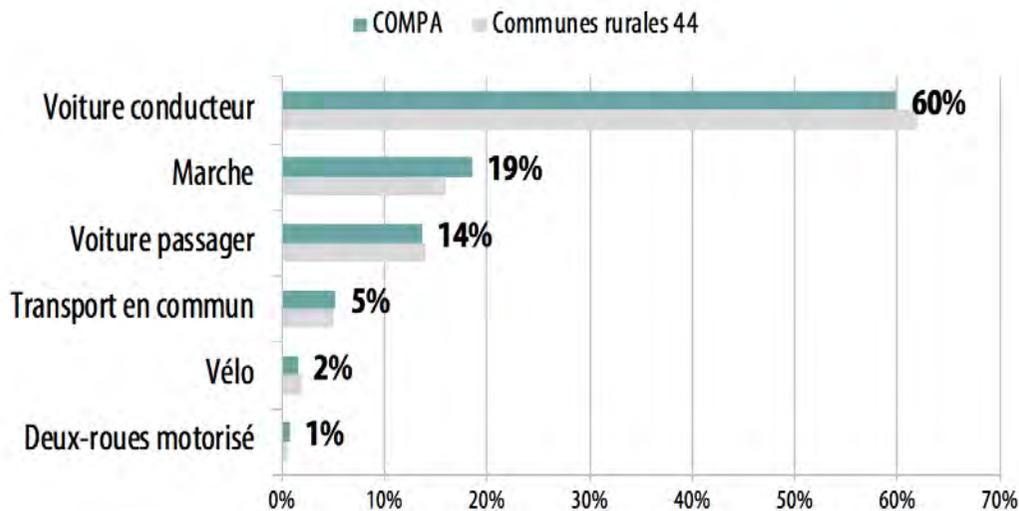


- on retrouve des équipements scolaires primaires dans les cœurs de bourg de toutes les communes, avec des enjeux d'accessibilité de proximité
- les équipements scolaires secondaires (collèges, lycées) du territoire, qui constituent des pôles générateurs de déplacements structurants, sont situés dans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

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

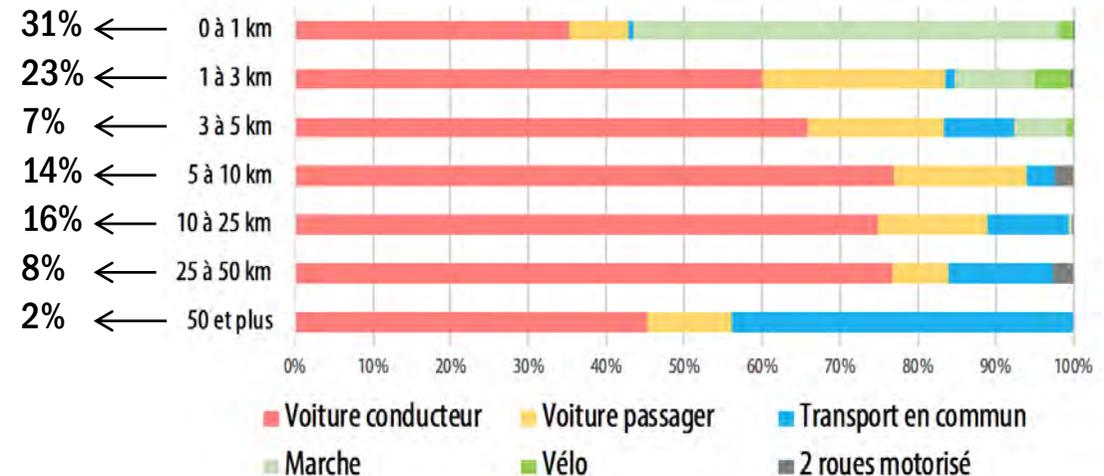
- ~ 242 000 déplacements sont réalisés quotidiennement par les quelques 68 000 habitants de l'intercommunalité (estimation 2019), tous modes de déplacement confondus
  - soit 3,9 déplacements par jour par personne
- la **voiture est le mode privilégié** pour la mobilité du quotidien (60% des déplacements 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

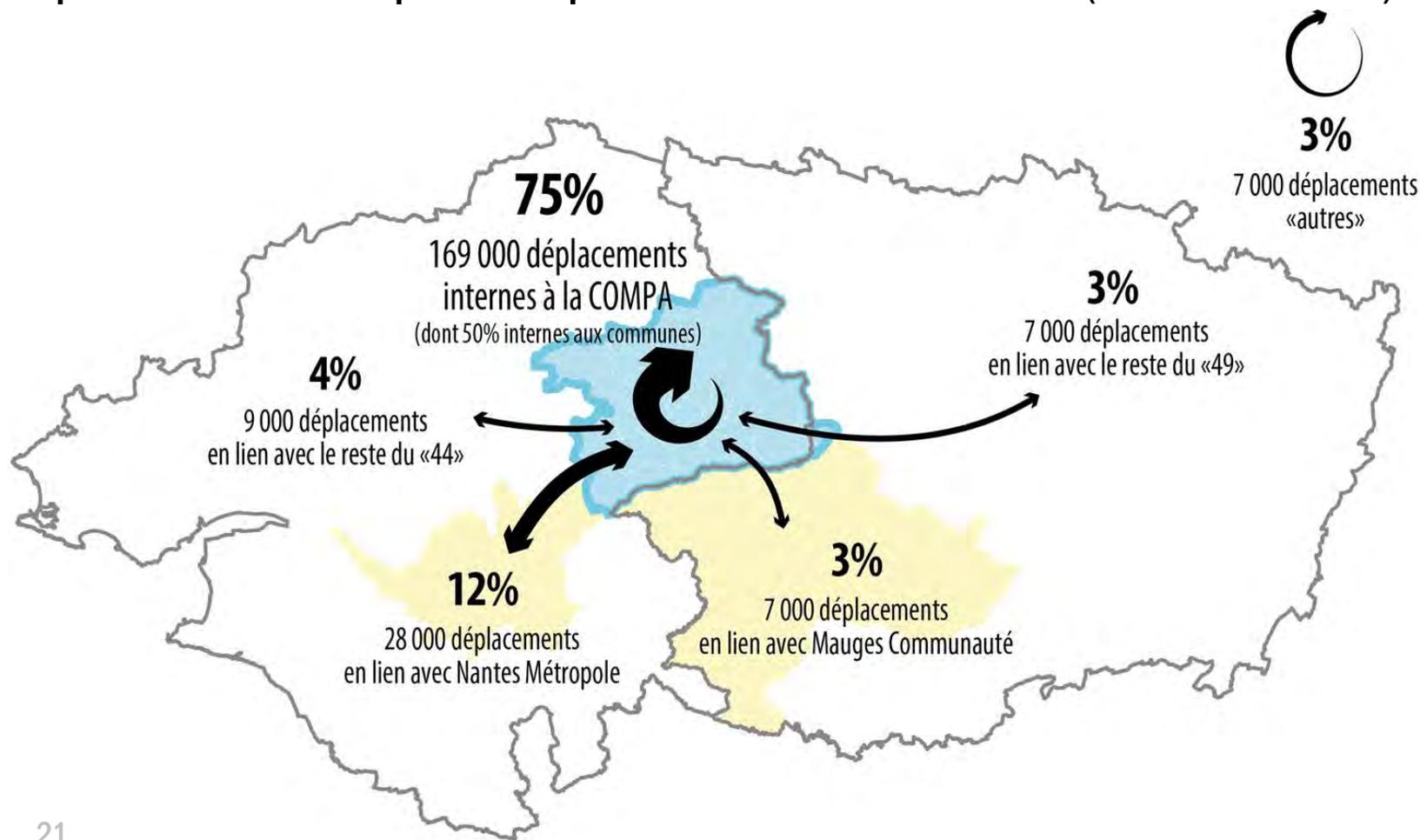


\* **EDGT** = *Enquête Déplacement Grand Territoire, enquête déclarative sur les déplacements quotidiens des habitants issue d'une méthodologie nationale développée par le CEREMA dans les années 1970, et réalisée entre septembre 2014 et mars 2015, sur l'ensemble de la Loire Atlantique. Il s'agit de l'enquête 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%)

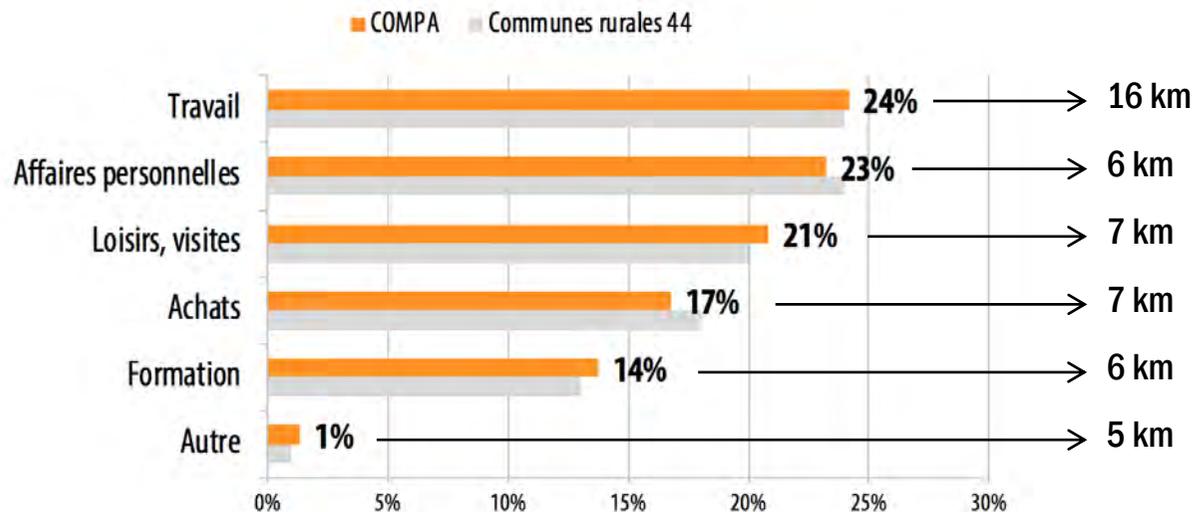
Répartition des 242 000 déplacements quotidiens des habitants de la COMPA (Source : EDGT - 2015)



## 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%

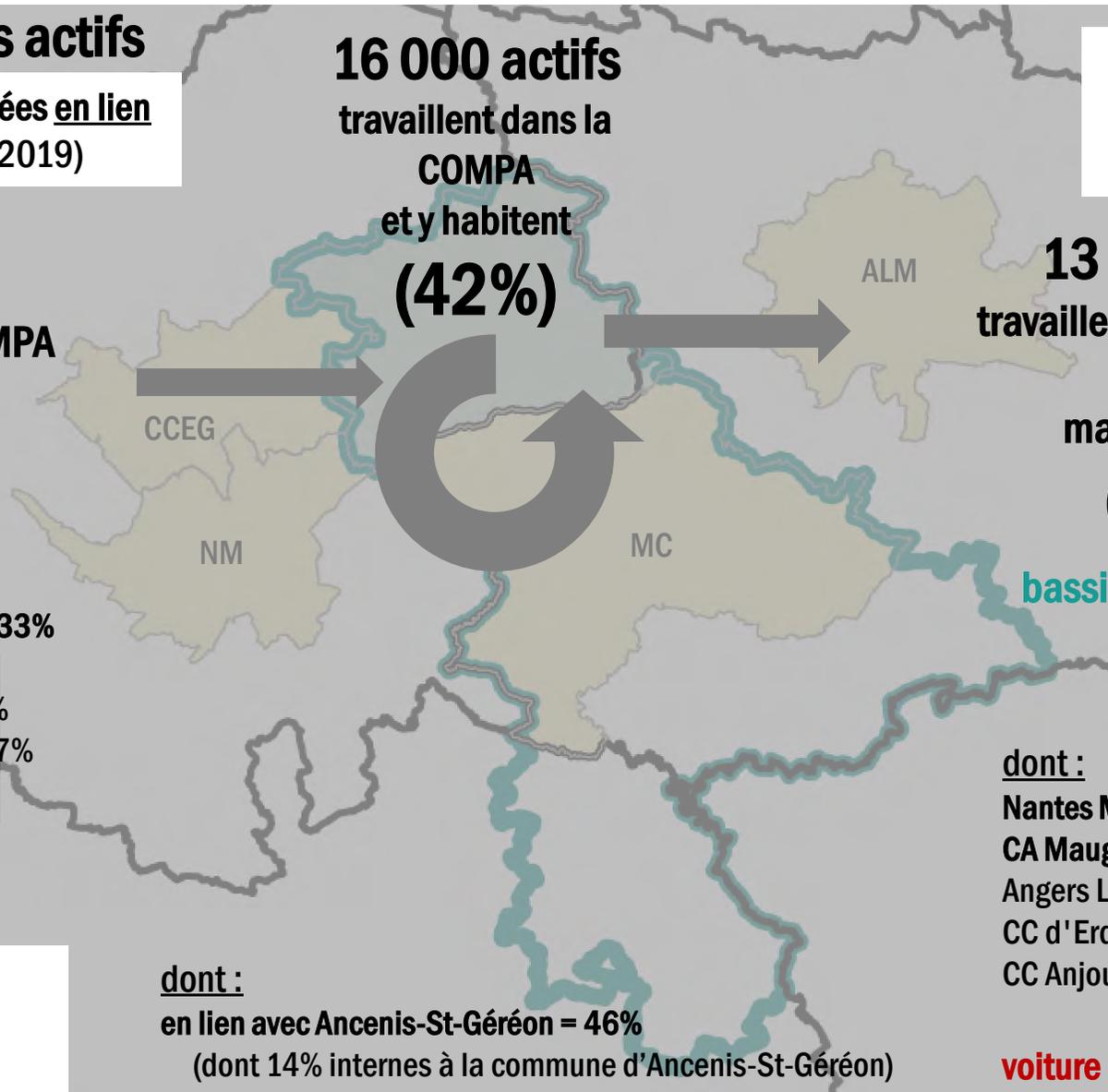
CA Mauges Communauté = 11%

Angers Loire Métropole = 8%

CC d'Erdre et Gesvres = 7%

CC Anjou Bleu Communauté = 4%

**voiture = 89%**

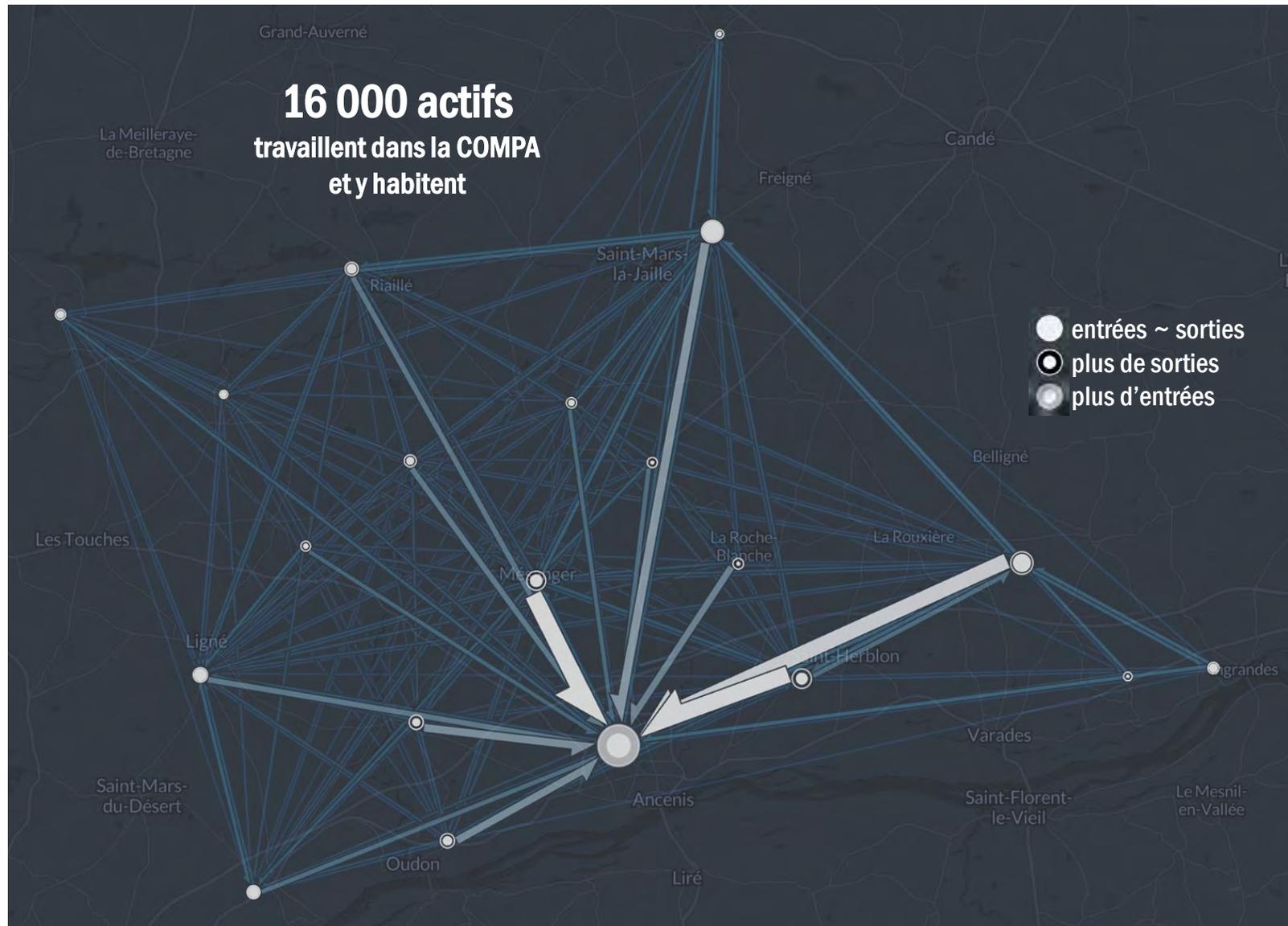






## ZOOM sur les flux des actifs

Navettes domicile-travail réalisées 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

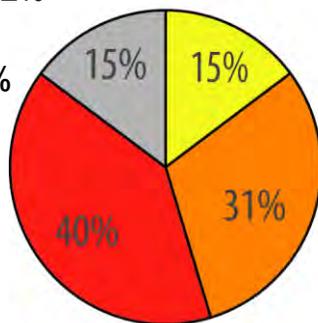
Navettes domicile-études réalisées en lien avec la COMPA (Source : Insee 2019)

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

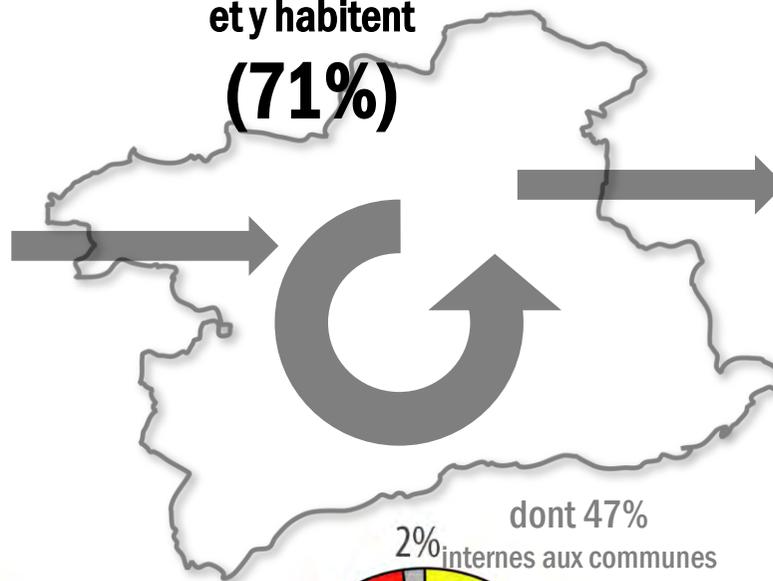
**1 800 scolaires**  
étudient dans la COMPA  
sans y habiter  
**(10%)**

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%



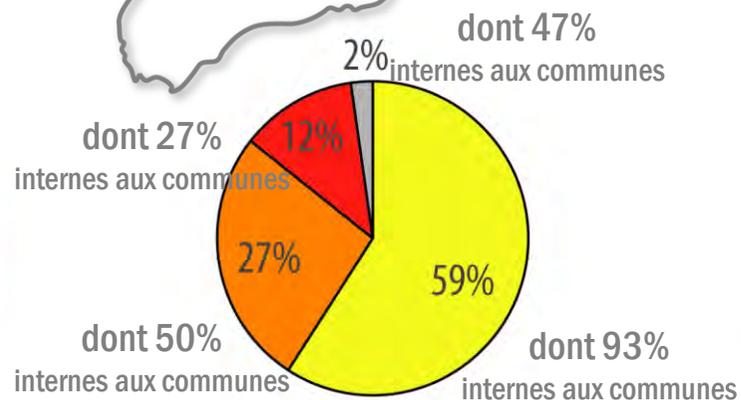
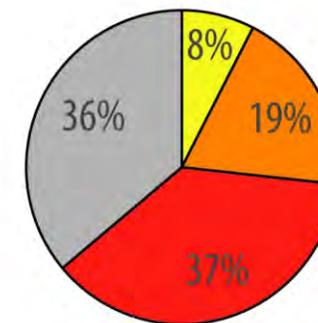
- 2-10 ans (primaire)
- 11-14 ans (collège)
- 15-17 ans (lycée)
- 18 ans et +



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

dont destinations :

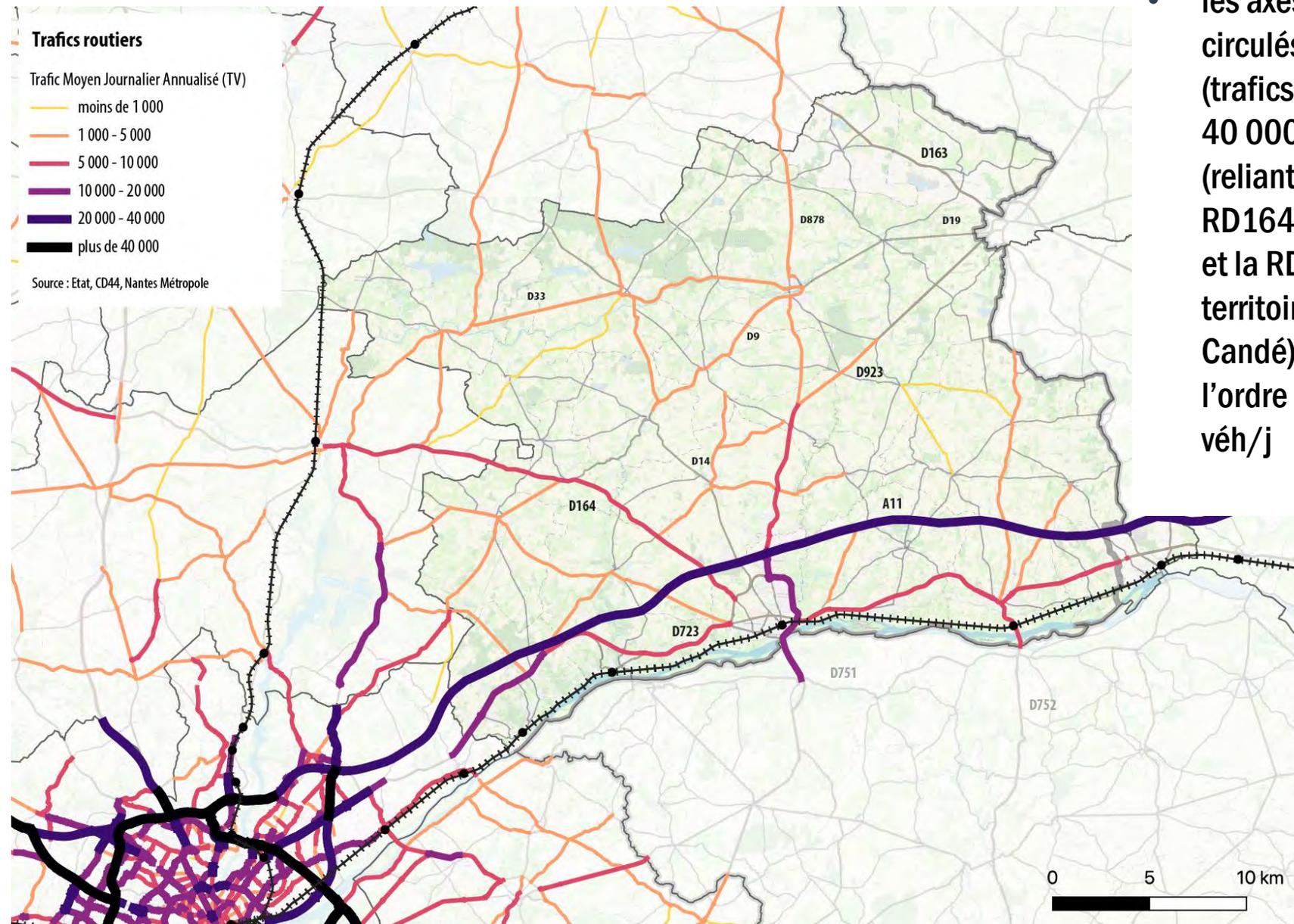
- Nantes = 31%
- Angers = 8%
- Nort-sur-Erdre = 7%
- Saint-Herblain = 6%
- Orée d'Anjou = 5%
- Châteaubriant = 4%



dont destinations :

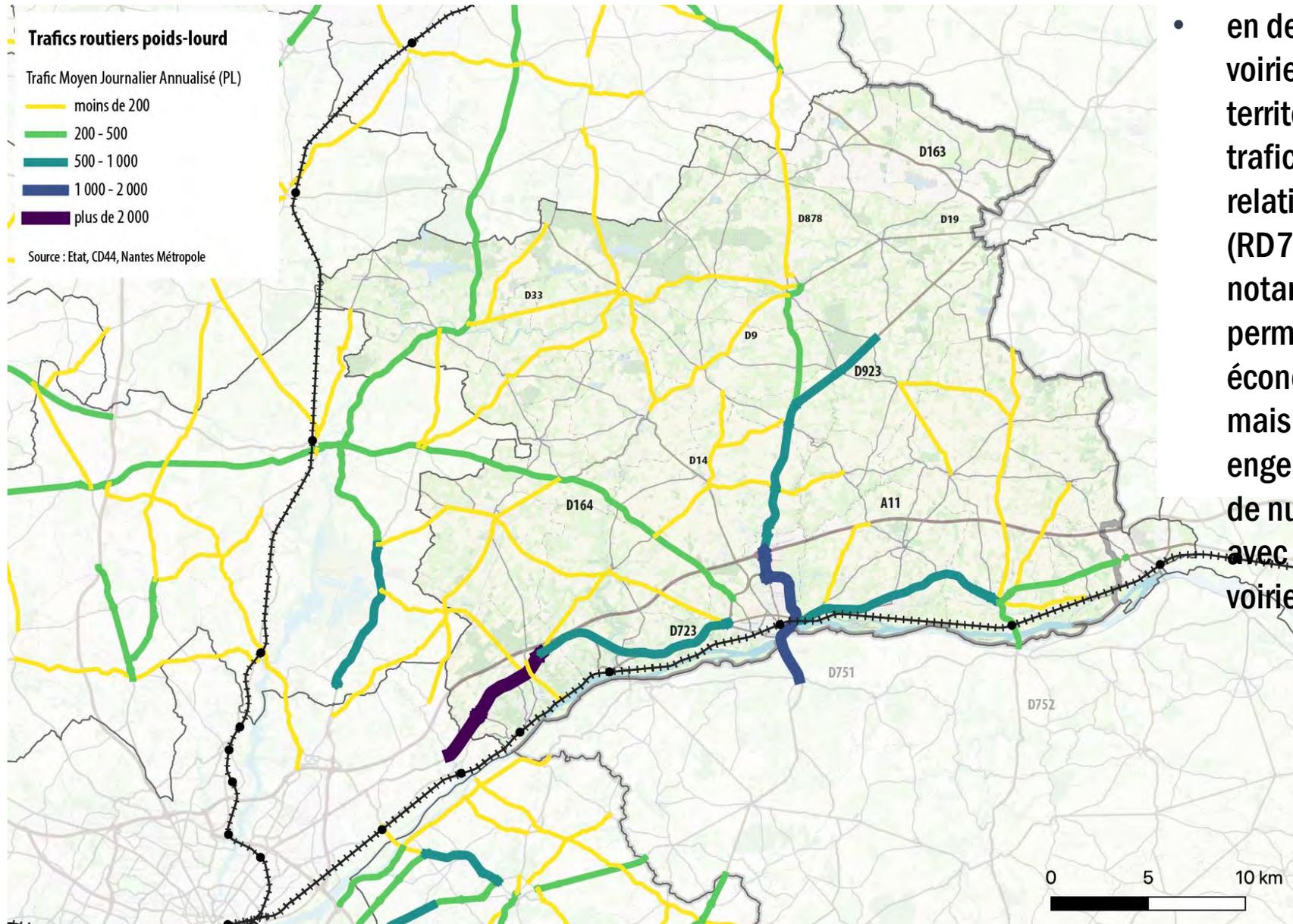
- Ancenis-Saint-Géréon = 34%
- Ligné = 11%
- Loireauxence = 9%
- Vallons-de-l'Erdre = 7%

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



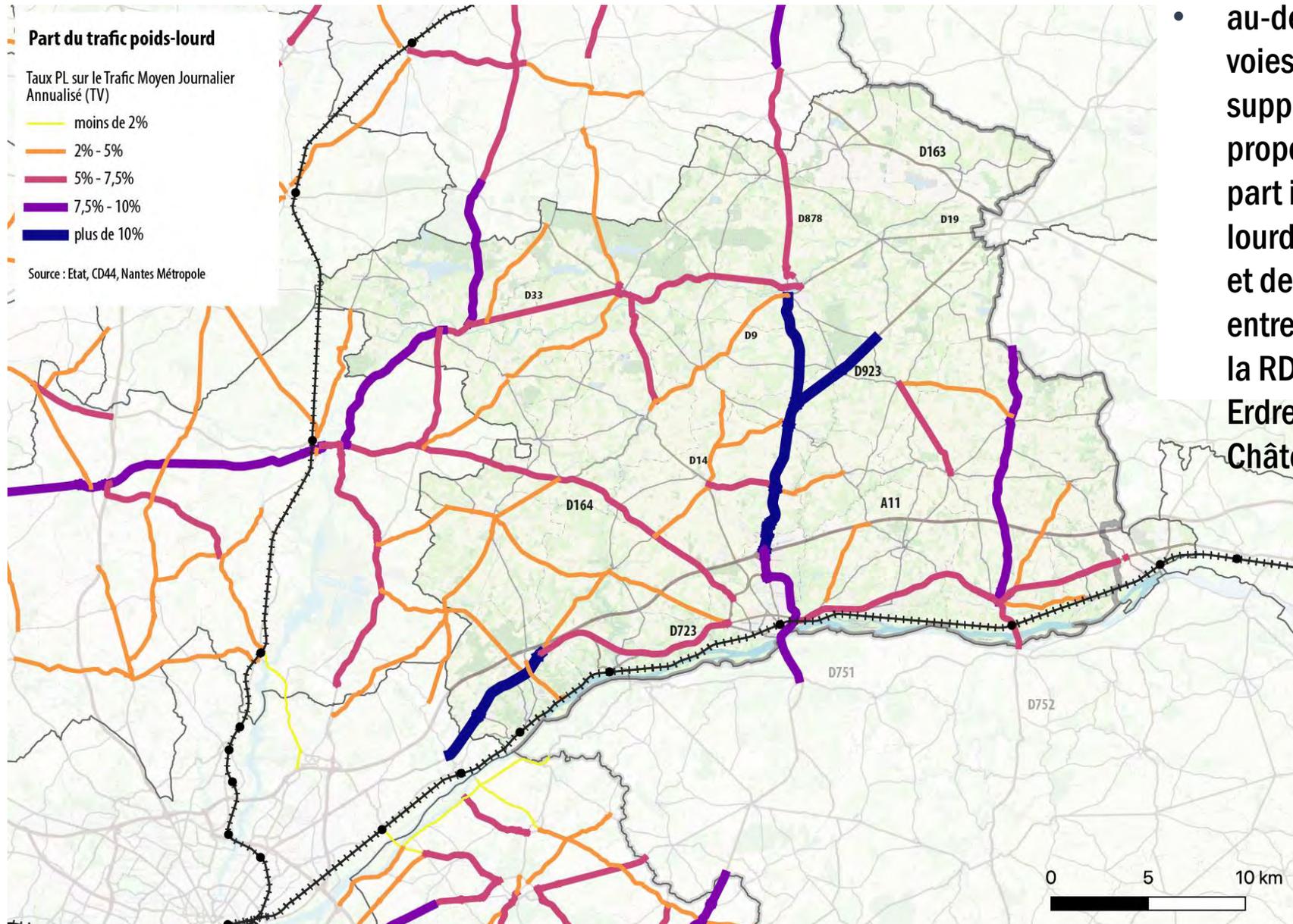
- les axes routiers les plus circulés du territoire sont l'A11 (trafics de l'ordre de 20 000 à 40 000 véh/j), la RD723 (reliant Nantes et Angers), la RD164 (reliant Nort-sur-Erdre) et la RD923 (reliant le nord du territoire et la commune de Candé) avec des trafics de l'ordre de 5 000 à 10 000 véh/j

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



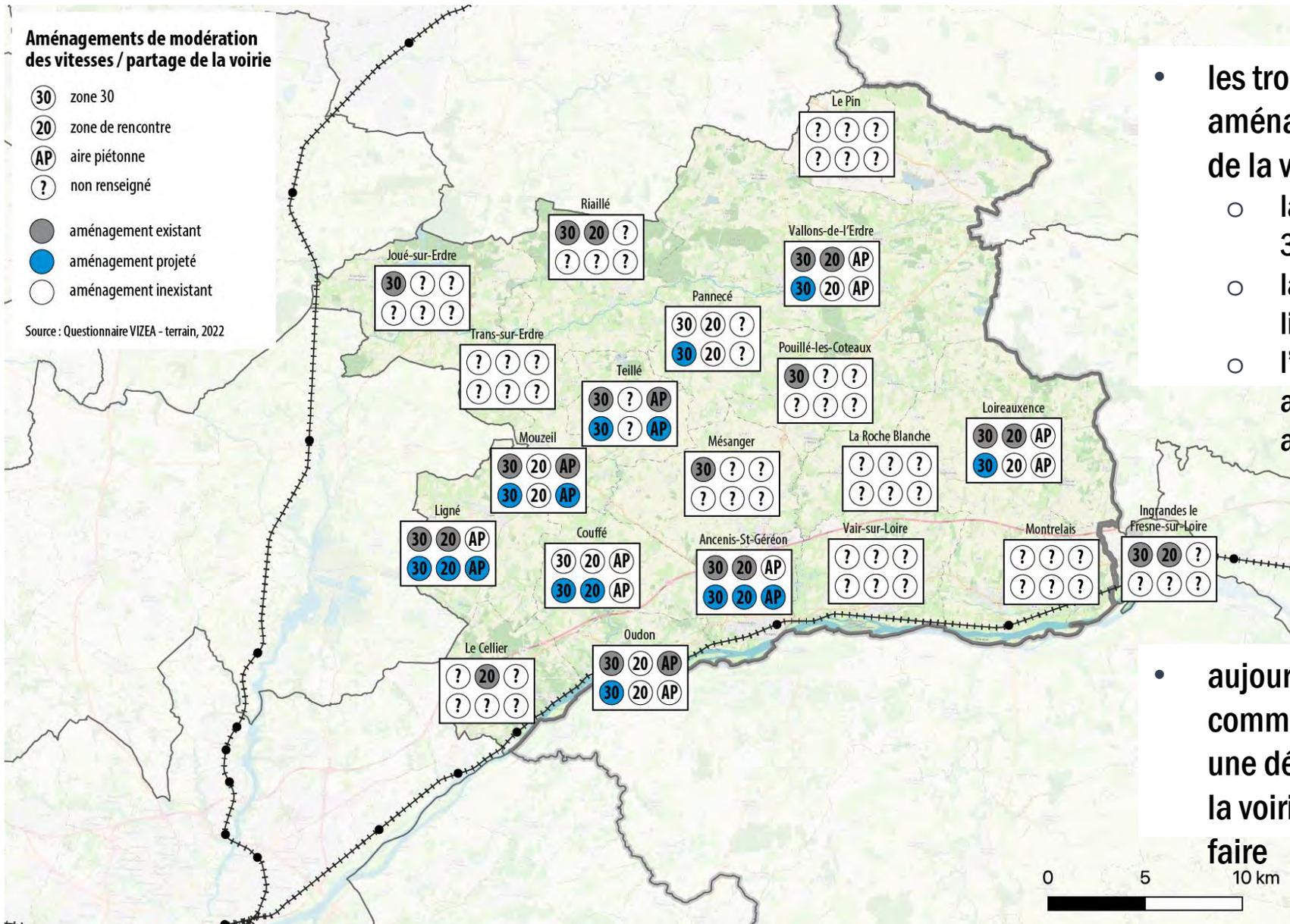
- en dehors de l'A11, certaines voiries départementales du territoire supportent des trafics poids-lourds relativement importants (RD723 et RD923 notamment). Ces flux permettent d'assurer la vie économique du territoire, mais ils peuvent aussi engendrer un certain nombre de nuisances (bruit, conflits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

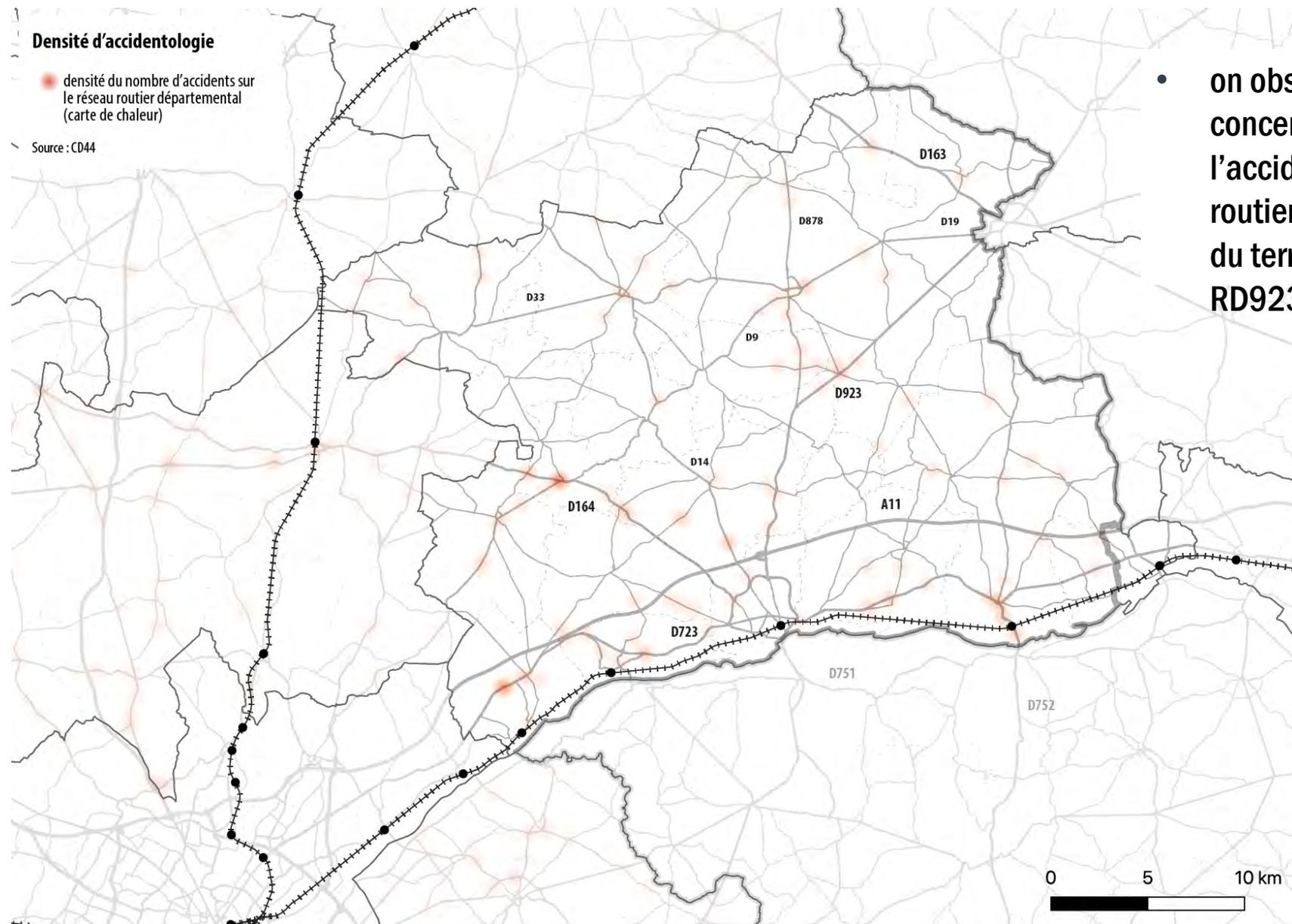
## Une démarche de modération des vitesses et de partage de la voirie engagée



- 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)

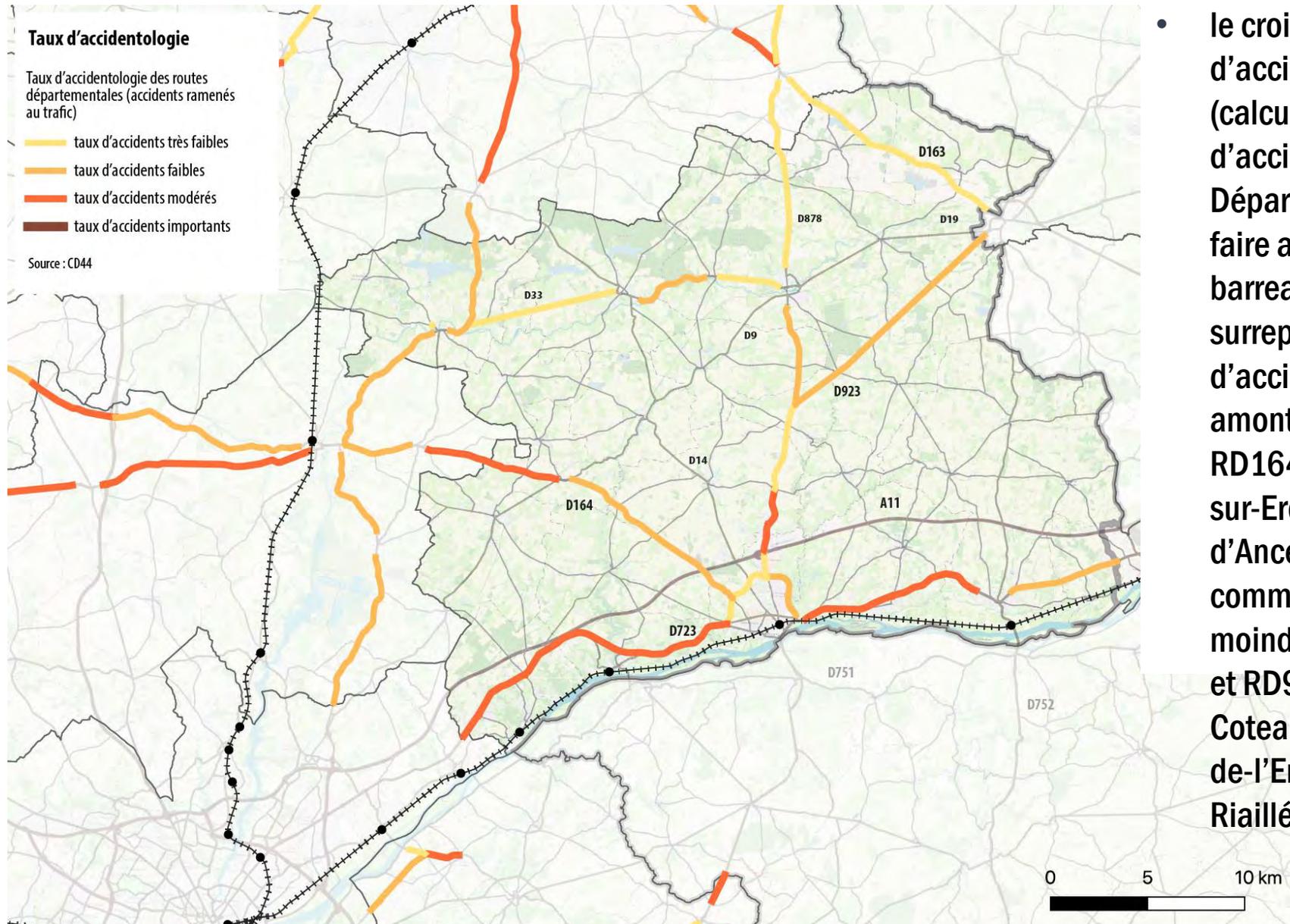
- aujourd'hui, la majorité des communes ont soit engagé une démarche de partage de la voirie, soit projeté de le faire

## Une accidentologie qui se concentre sur les axes structurants



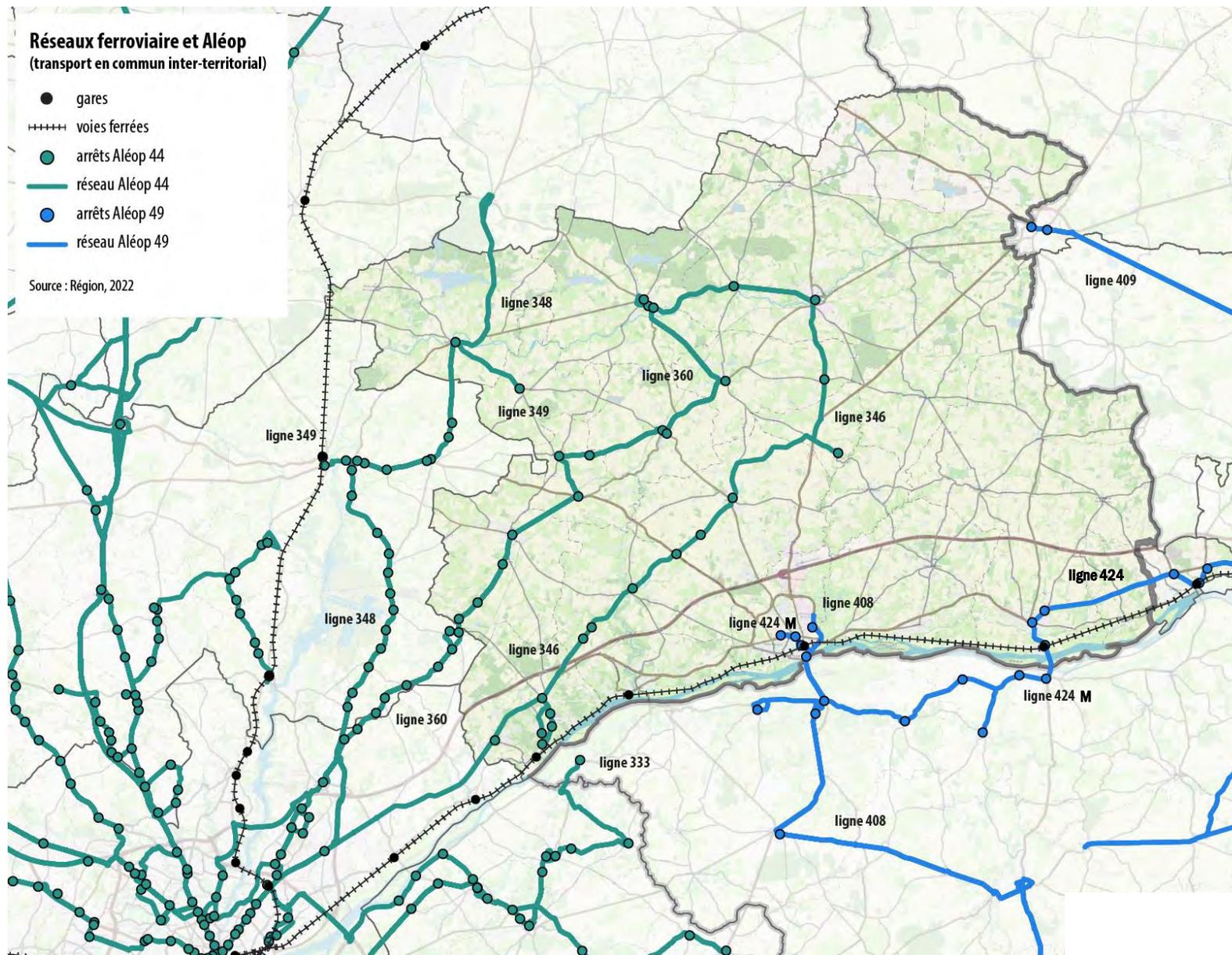
- on observe logiquement une concentration de l'accidentologie sur les axes routiers les plus fréquentés du territoire (RD723, RD164, RD923 notamment)

## Une accidentologie qui se concentre sur les axes structurants



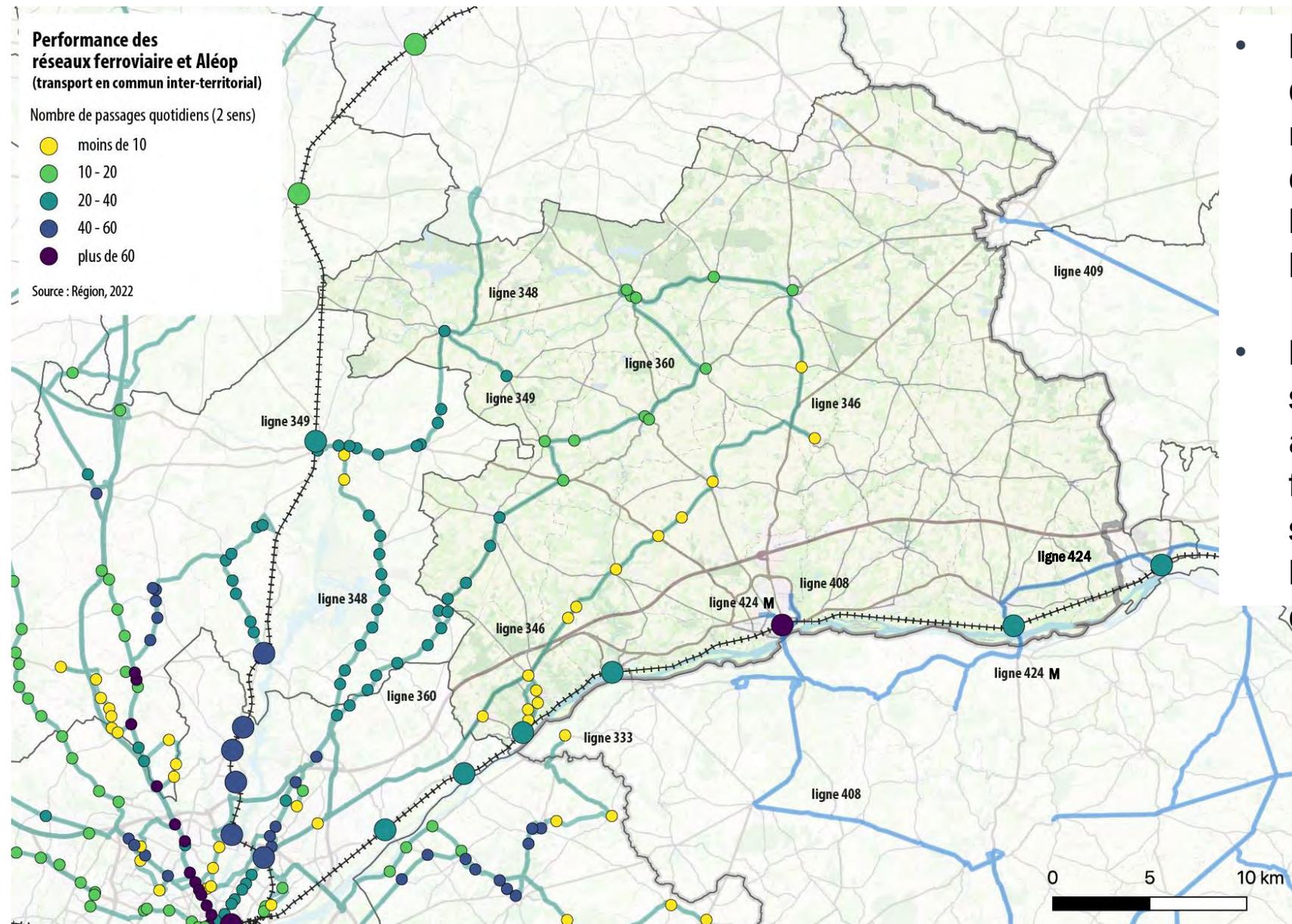
- le croisement du nombre d'accidents avec le trafic (calcul du taux d'accidentologie du Département), permet de faire apparaître certains barreaux routiers surreprésentés en terme d'accidents : RD723 en amont et en aval d'Ancenis, RD164 entre Mouzeil et Nort-sur-Erdre, RD923 au nord d'Ancenis (zone 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 Riailé 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 jusque 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)

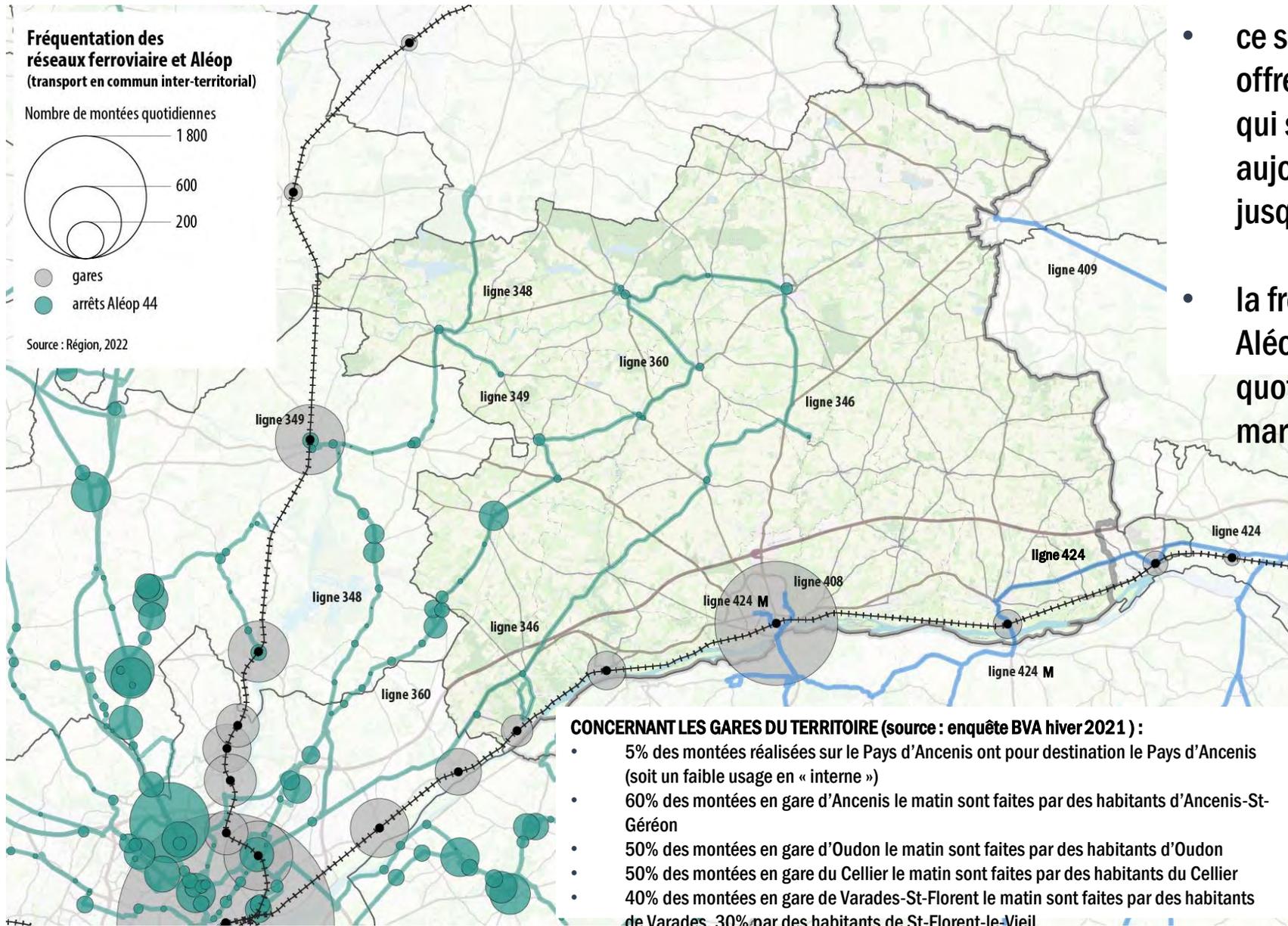
Gare / halte ferroviaire	Montées / j <sup>1</sup>	Offre / j (2 sens)
Ancenis	1 800	104
Oudon	200	38
Le Cellier	200	38
Varades / St-Florent-le-V. (Loireauxence)	100	21
Ingrandes-Le Fresne sur Loire	100	21
<b>Total 5 gares du Pays</b>	<b>2 400</b>	<b>-</b>
Nantes	15 400	398
Clisson	1 500	96
Savenay	1 400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

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

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

**CONCERNANT LES GARES DU TERRITOIRE (source : enquête BVA hiver 2021) :**

- 5% des montées réalisées sur le Pays d'Ancenis ont pour destination le Pays d'Ancenis (soit un faible usage en « interne »)
- 60% des montées en gare d'Ancenis le matin sont faites par des habitants d'Ancenis-St-Géréon
- 50% des montées en gare d'Oudon le matin sont faites par des habitants d'Oudon
- 50% des montées en gare du Cellier le matin sont faites par des habitants du Cellier
- 40% des montées en gare de Varades-St-Florent le matin sont faites par des habitants de Varades, 30% par des habitants de St-Florent-le-Vieil

## Le transport à la demande (Région - Aléop)

- il existe un service de Transport à la demande (TAD) à l'échelle de la COMPA (un véhicule vient chercher le client à son domicile et le conduit à la destination de son choix sur un territoire déterminé et sur des périodes fixes). Les trajets sont possibles au départ des communes de la Communauté de Communes du Pays d'Ancenis :
  - vers les communes de la COMPA
  - vers les communes limitrophes
  - vers l'hôpital de Châteaubriant (uniquement au départ des communes de Vritz, St Sulpice des Landes, St Mars La Jaille, Bonnoeuvre, Maumusson, Freigné, Pannecé, Le Pin)
- muni de la carte de transport à la demande (prix du trajet de 2,60€ en plein de tarif), il suffit de réserver du lundi au vendredi, au plus tard la veille du départ avant 16h00 pour utiliser ce service (prise en charge le matin du mardi au vendredi de 9h00 à 9h30 et de 11h30 à 12h00, l'après-midi le mercredi et le vendredi de 14h00 à 14h30 et de 16h30 à 17h00 – soit des déplacements possibles sur la journée uniquement les mercredi et vendredi)
- entre janvier 2023 et décembre 2023, environ 6 800 trajets ont été effectués par ce service (soit 564 déplacements par mois, et environ 30 trajets quotidiens). Aujourd'hui la COMPA participe à 45% du déficit d'exploitation (environ 54 000 €/an)

## 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)

## Territoire couvert par le transport à la demande sur la COMPA

(Source : Région Pays de la Loire, 2022)



## Commune de départ des usagers du TAD

(Source : logiciel de réservation PADAM, 01/2023 - 12/2023)

Commune	Poids trajets	Poids population
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%
OUDON	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 desserte 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

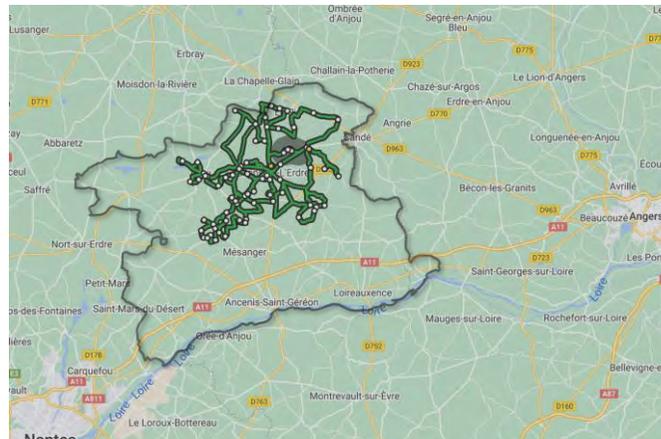
### Secteur Riaillé :

- 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



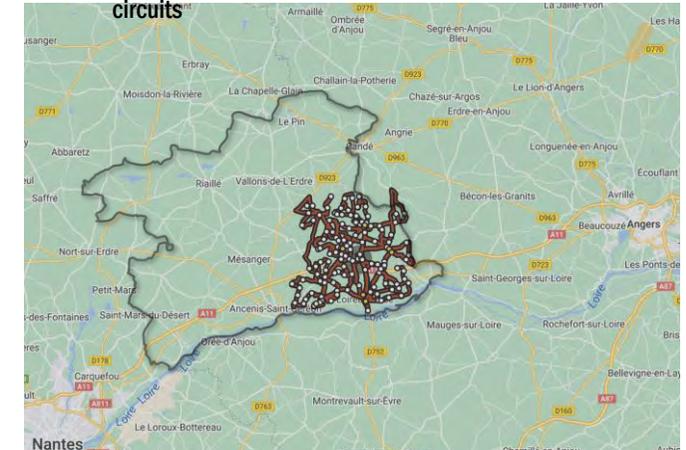
### Secteur Vallons-de-l'Erdre :

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



### Secteur Loireauxence :

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



### 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 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 Orée d'Anjou :

- 150 collégiens transportés depuis Oudon avec 5 circuits

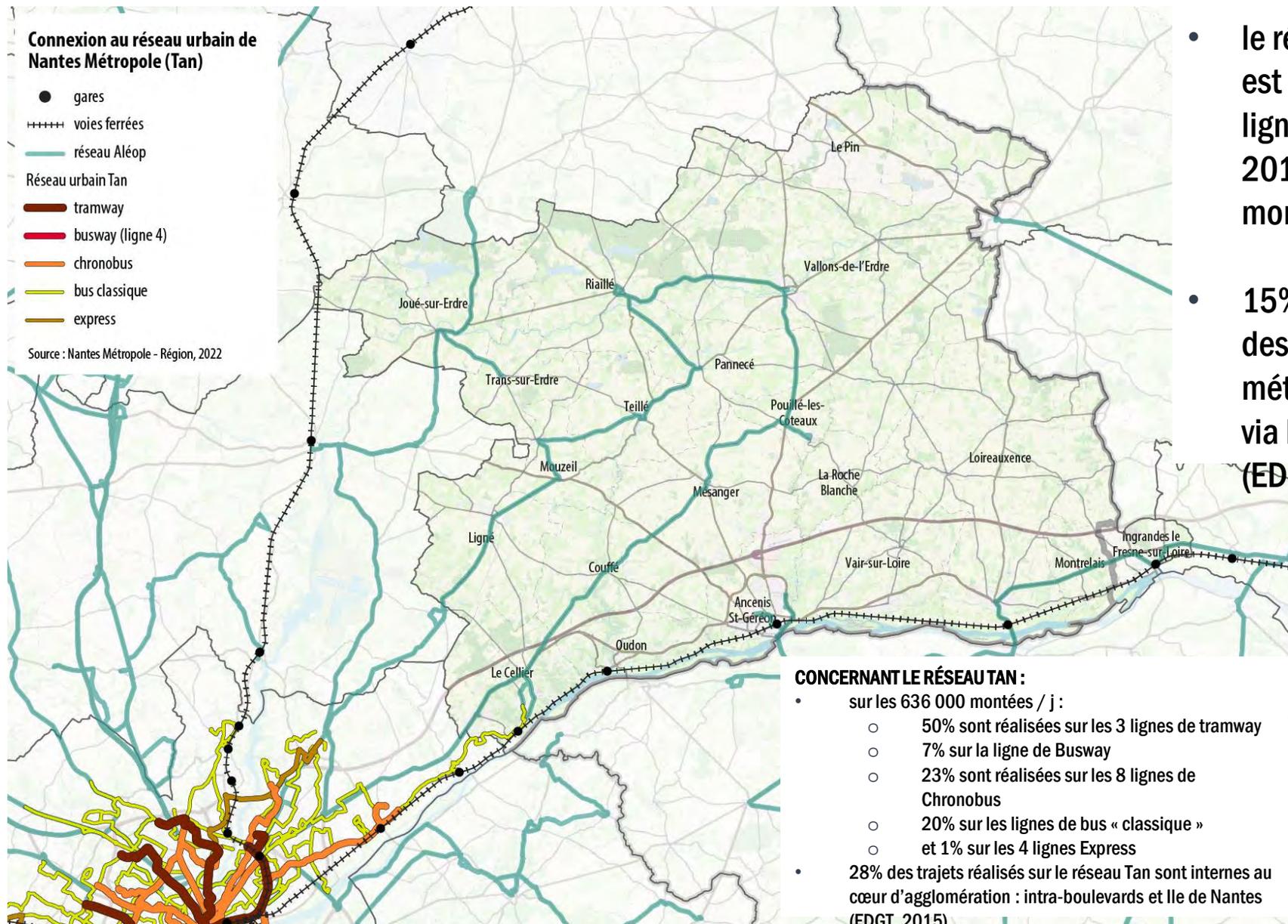
### + Secteur Candé :

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

### + 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

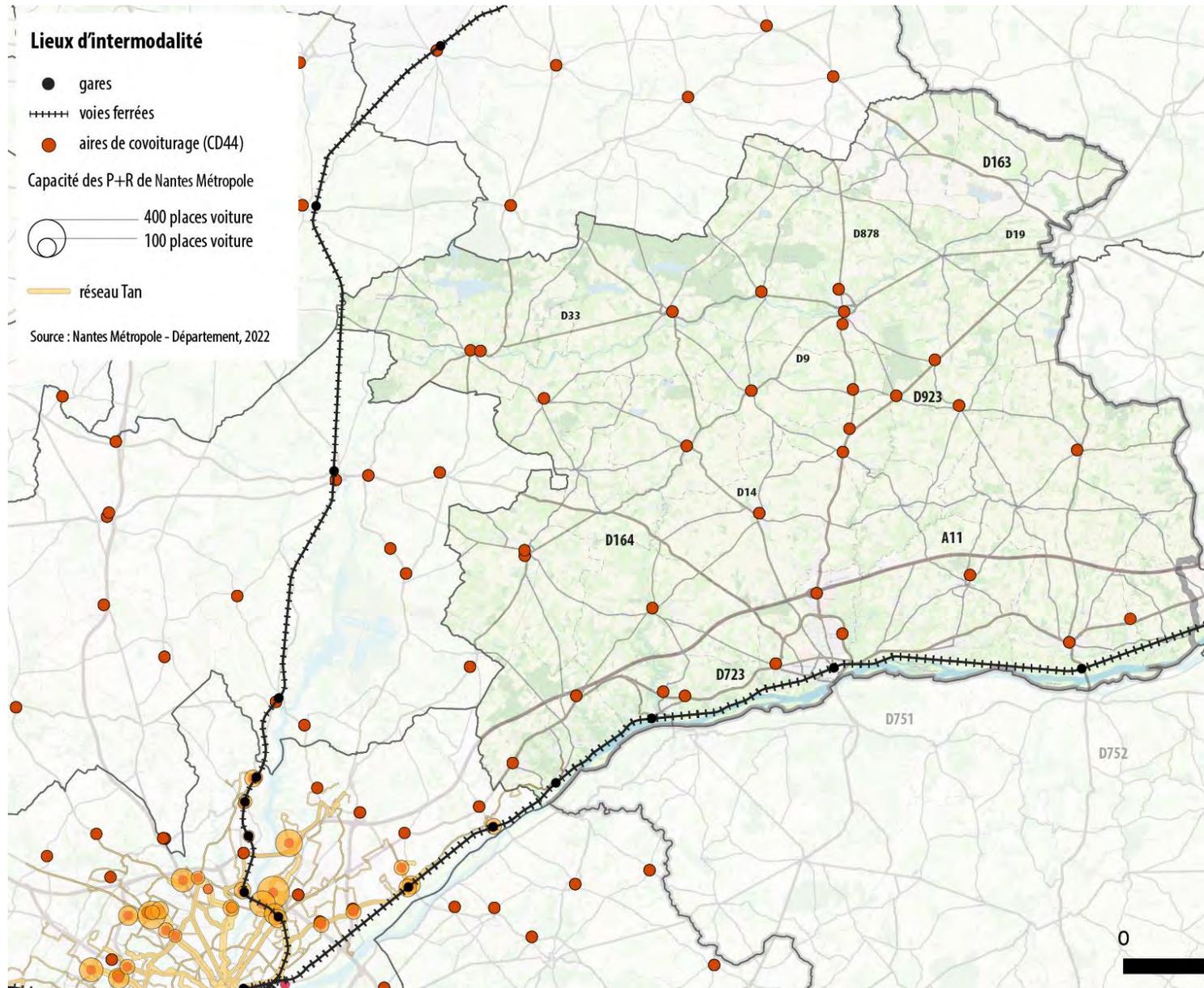


- le réseau TC urbain (Tan) est composé de 57 lignes et représentait en 2019 environ 636 000 montées / j
- 15% des déplacements des habitants de la métropole sont réalisés via le réseau TC urbain (EDGT, 2015)

### 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

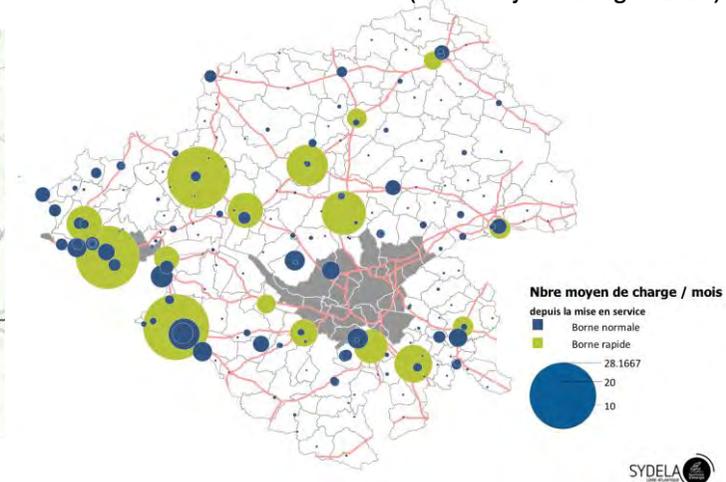
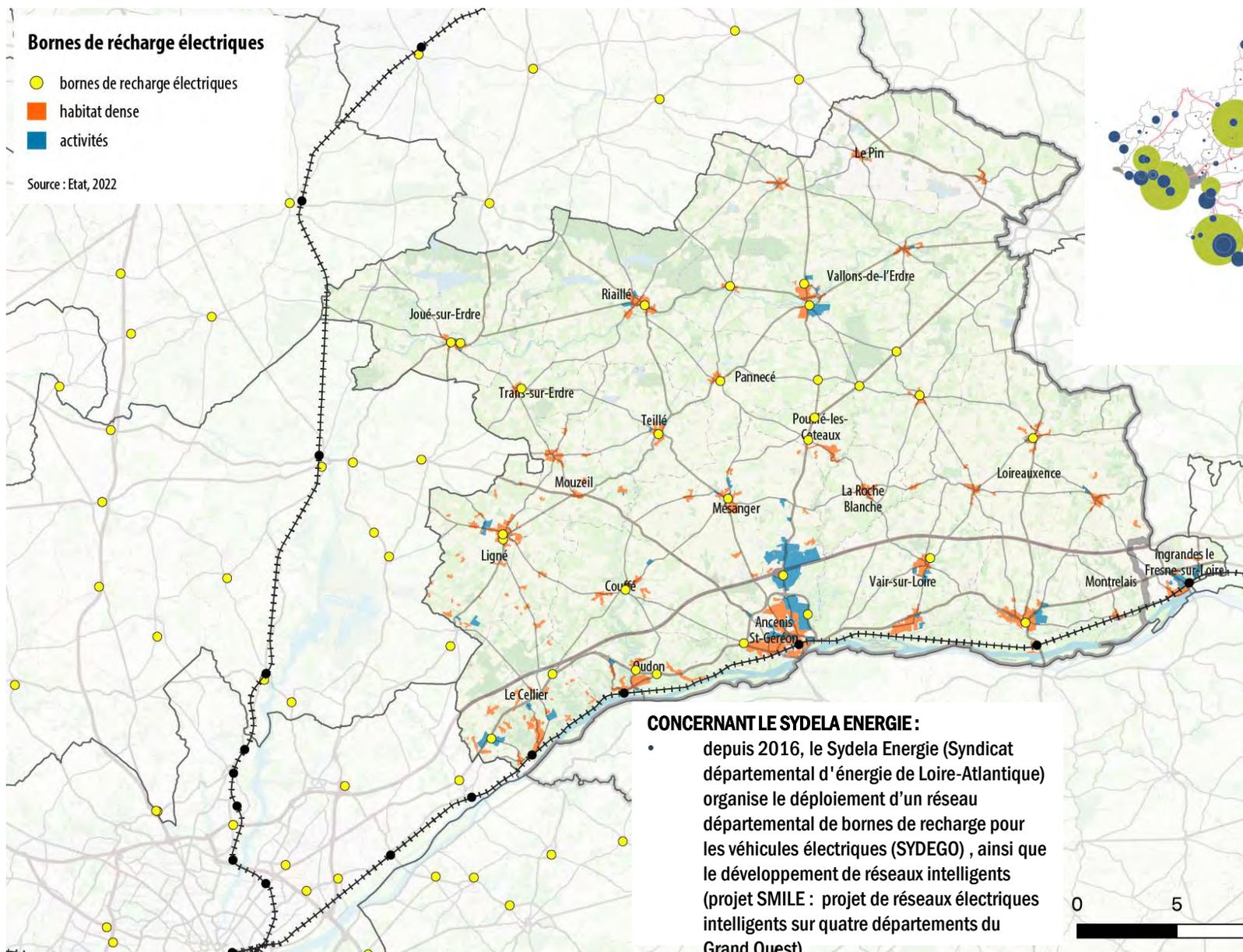


- l'intermodalité correspond à l'usage de plusieurs modes de transport combinés pour un même déplacement. Les pratiques d'intermodalité constatées sur le territoire concernent majoritairement la voiture, et notamment l'usage du Pôle d'Echange Multimodal d'Ancenis-Saint-Géréon
- par ailleurs, on recense 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

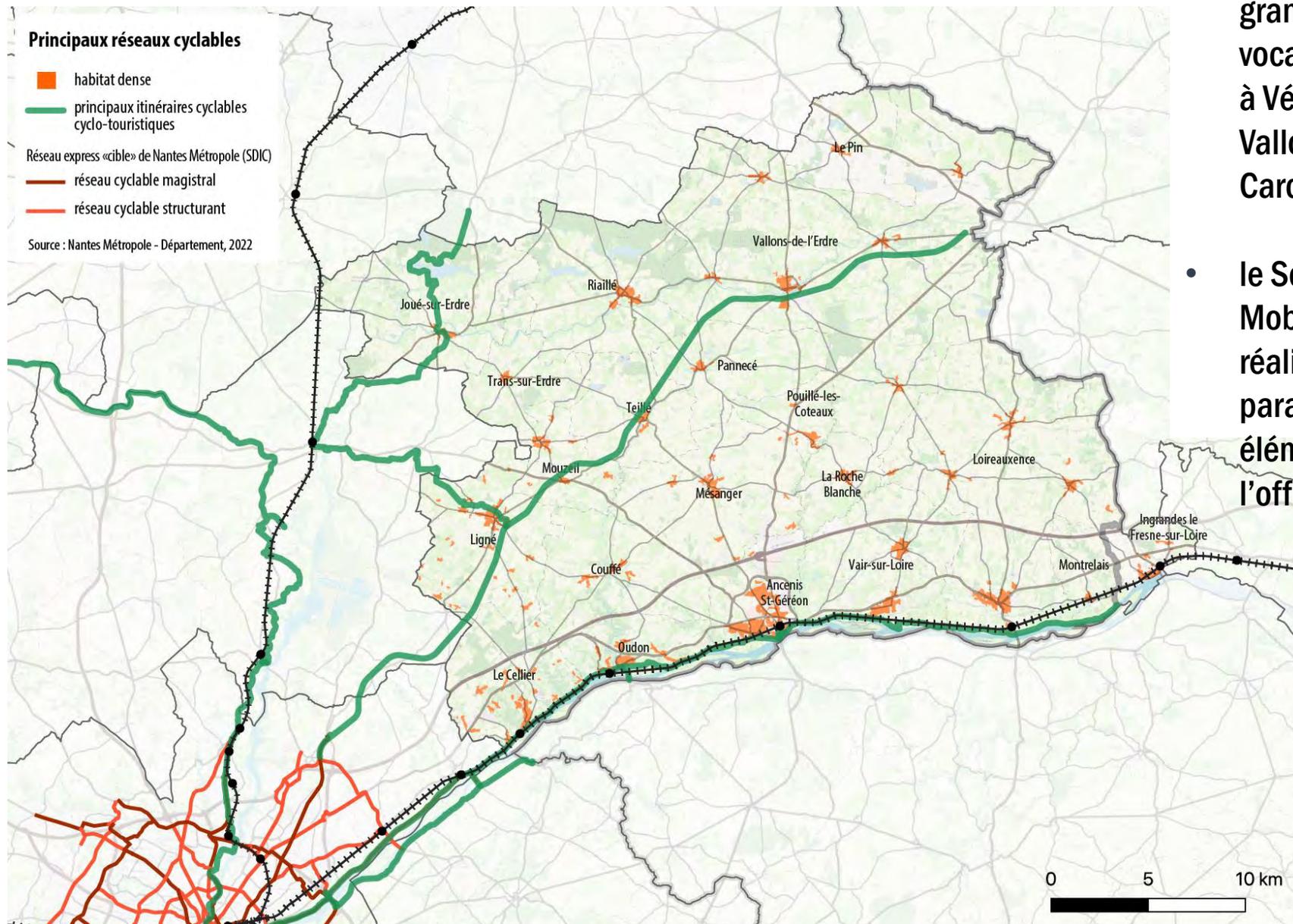
Taux d'utilisation du réseau Sydela Energie au 31/12/2019

(Source : Sydela 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)

## 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**

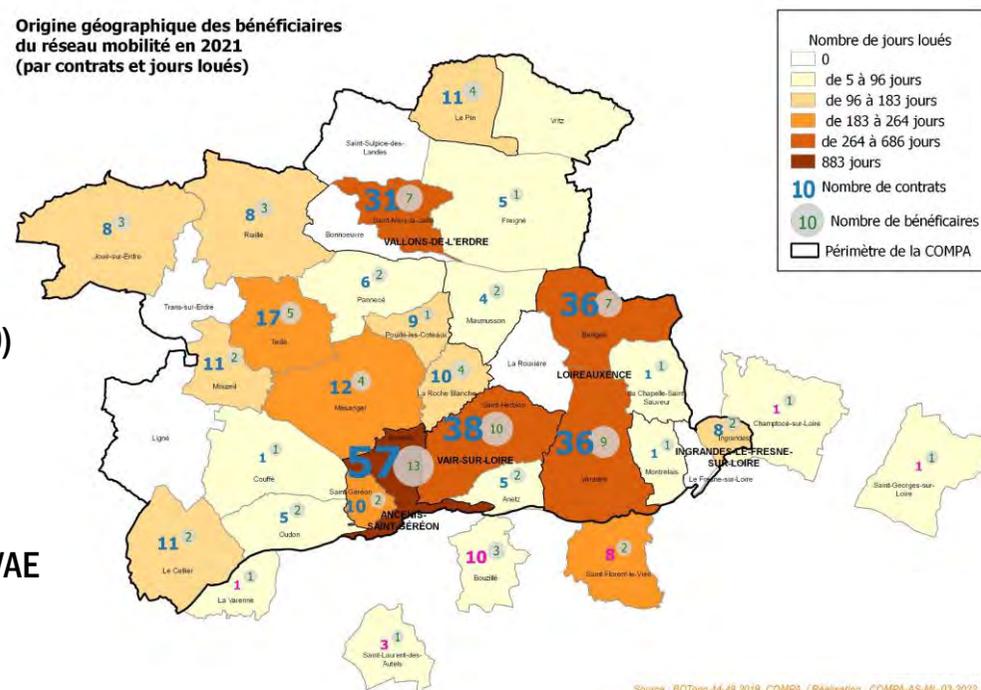
- il s'agit d'un service de location de véhicules pour les habitants en démarche d'insertion professionnelle ou sociale qui a 20 ans, qui est financé par la COMPA, et dont la gestion est confiée à Erdre et Loire Initiatives (ELI). Le parc est constitué de :

- 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)

Origine géographique des bénéficiaires du réseau mobilité en 2021 (par contrats et jours loués)



- 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

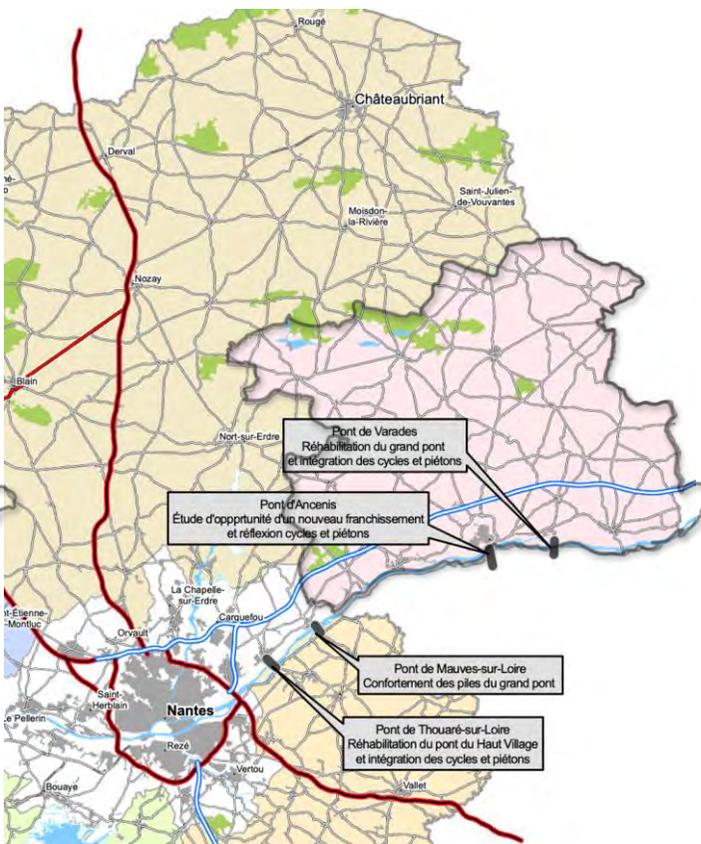
## Les projets de mobilité « en cours » sur le territoire à l'échelle départementale

### 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

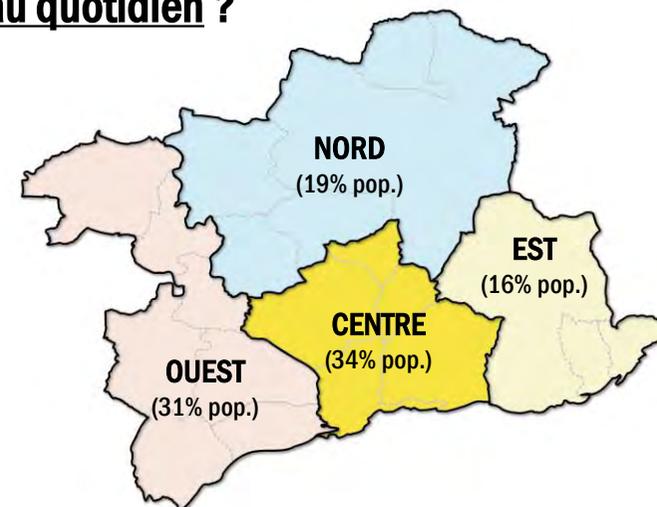


# LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

## 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%



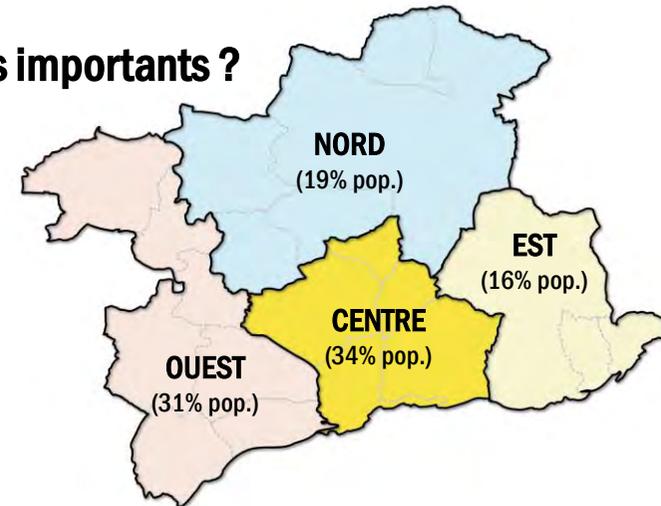
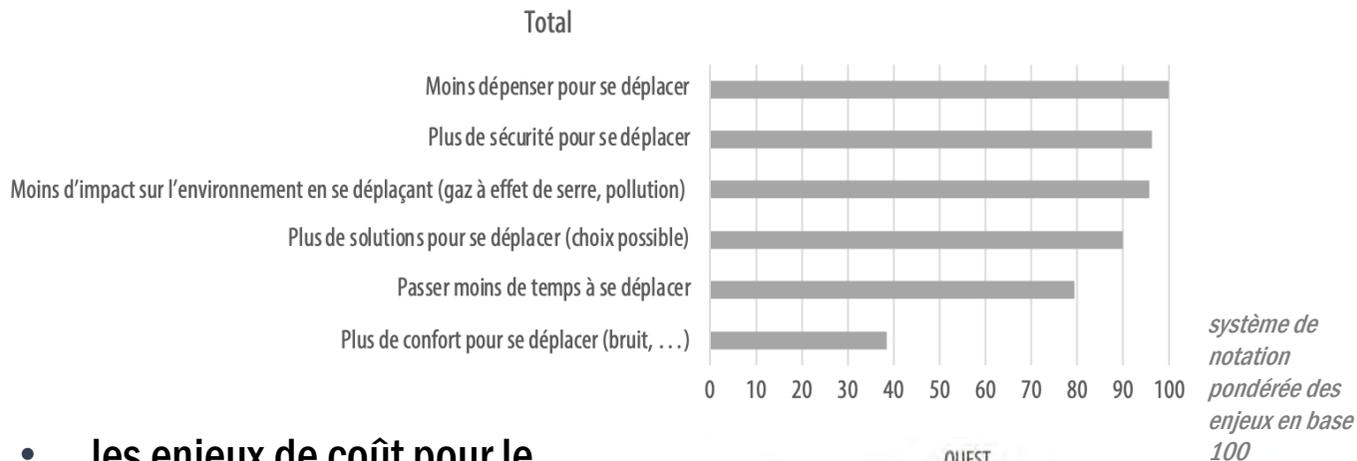
Conditions de déplacement	Total	Centre-bourg	Abords centre	Hameau isolé
Echantillon (répondants)	1033	393	239	399
Plutôt faciles	73%	77%	74%	69%
Plutôt difficiles	27%	23%	26%	31%

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

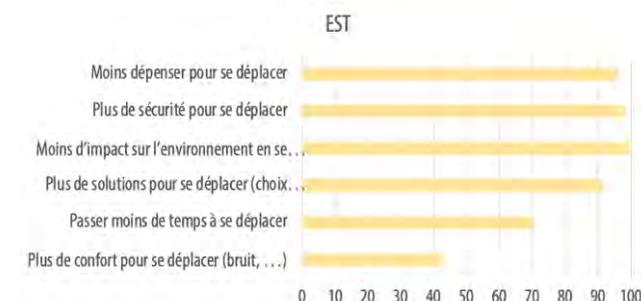
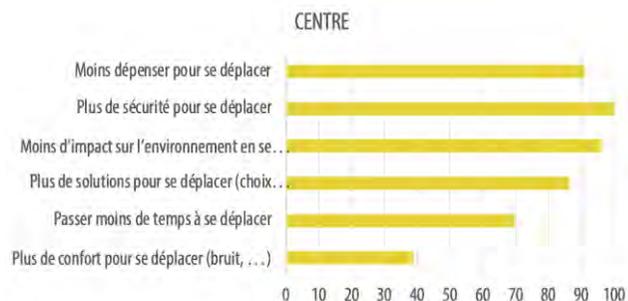
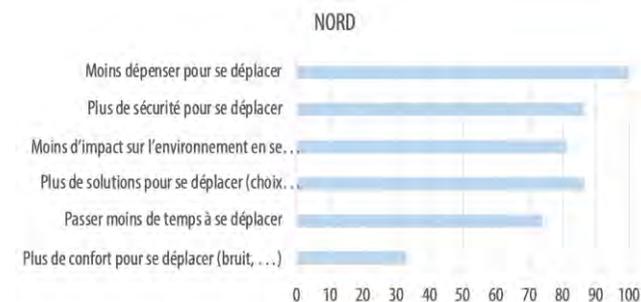
## Enquête auprès des habitants // mobilité générale (source : Vizea, décembre 2022 – 1033 répondants)

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



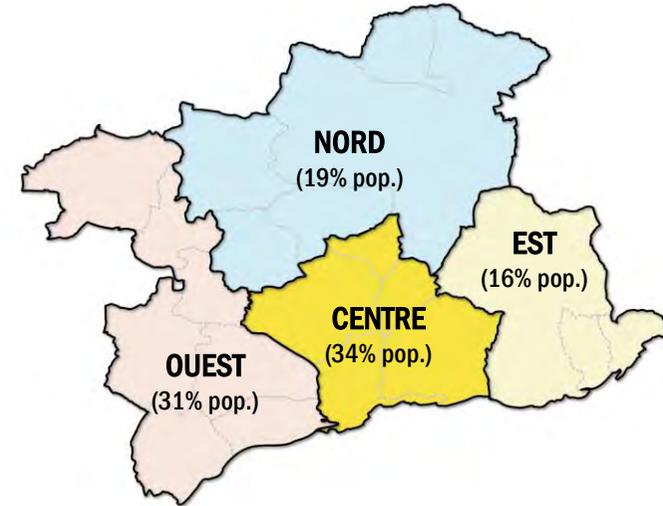
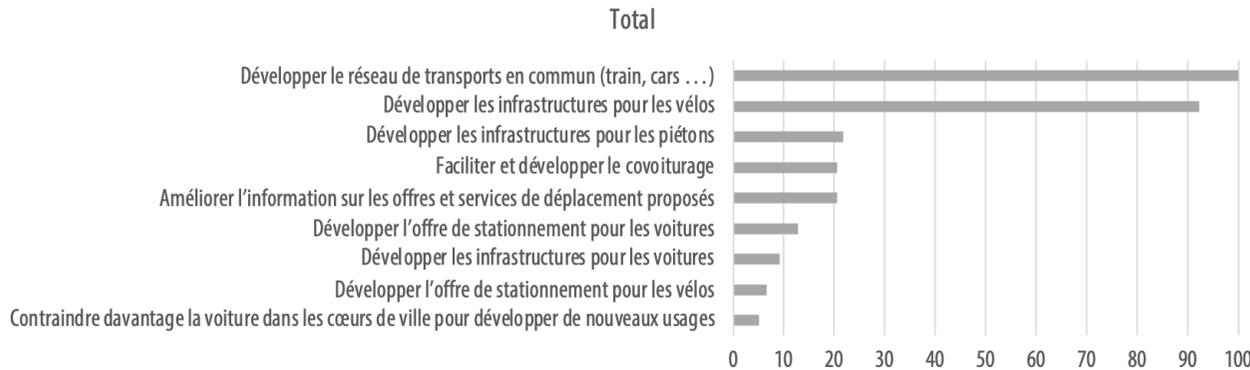
- les enjeux de coût pour le ménage, de sécurité et d'environnement apparaissent comme les 3 principaux enjeux, avec quelques particularités territoriales :

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



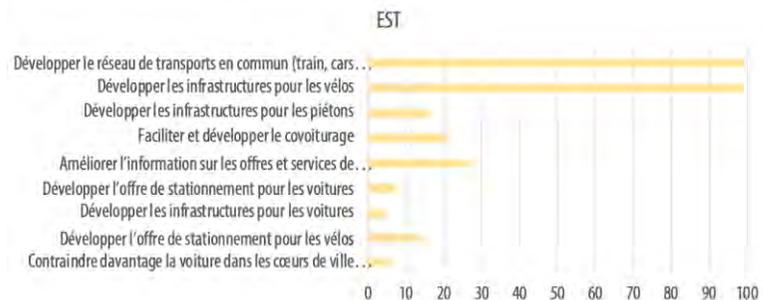
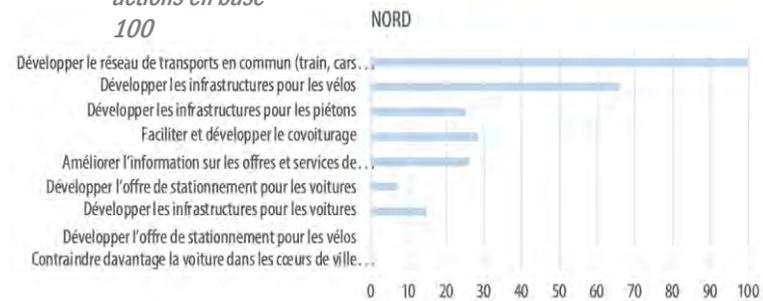
## Enquête auprès des habitants // mobilité générale (source : Vizea, décembre 2022 - 1033 répondants)

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



système de notation pondérée des actions en base 100

- 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)



## 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

## 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)

## 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

CONST

AT

PROSPECTIV

E

# 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 :

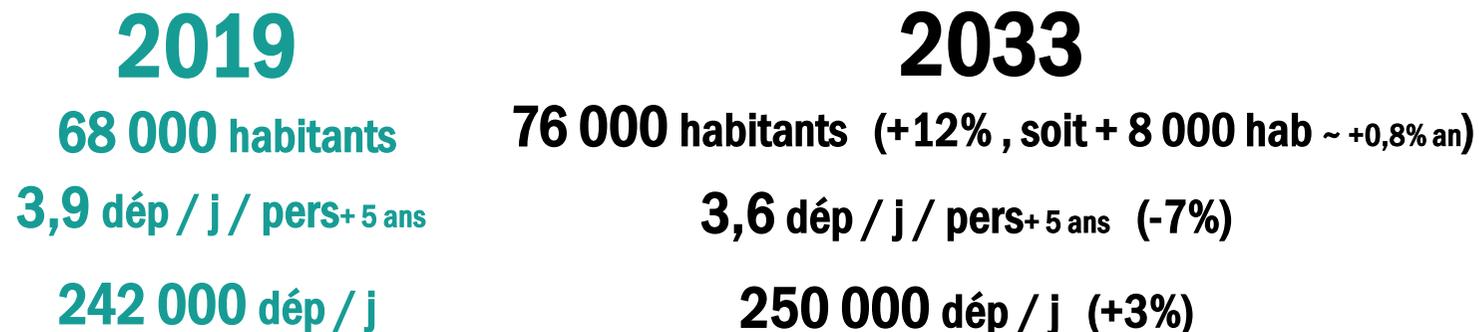
- accompagner le développement des grands infrastructures de transport
- intégrer les enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement

4

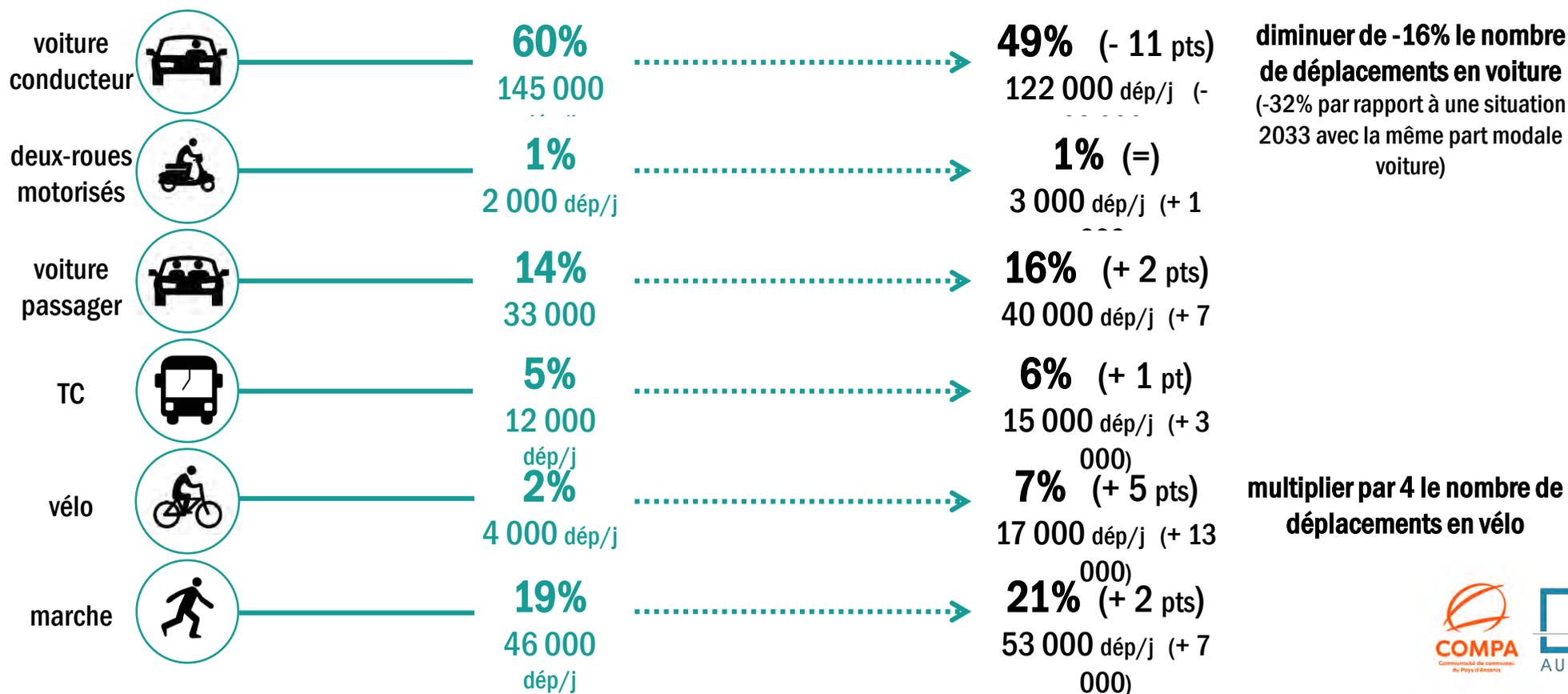
### Communiquer et sensibiliser sur la mobilité durable

- 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



### MODES DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS DE LA COMPA



# 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

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

### **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	2030	2031
			-	-	-
			2029	2030	2033

Reflexion    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

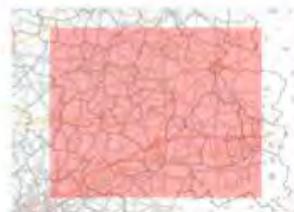
ENJEU 1 (Développer la pratique du vélo sur le territoire)  
Action #1



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

Niveau de hiérarchie	État d'avancement	Limites administratives
Réseau structurant	Existant	COMPA
Réseau de connexion	En Projet	Communes
Loire à Vélo	En Réflexion SDMA	
Schéma départemental		
Réseau local		

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	2030	2031
			-	-	-
			2029	2030	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 périurbain 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 -	2030 -	2031 -
			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 -	2030 -	2031 -
			2029 élargissement	2030	2033

 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 -	2030 -	2031 -
			2029	2030	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  
voies (Département,  
Communes) / Etablissements  
scolaires

### **Echelle de pertinence :**

COMPA

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

Habitants (scolaires)

### **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'« autopstop » 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'Anenis 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 »		

Reflexion    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 la cadre du réseau mobilité et des lieux de retrait

### **Échéance :**

2024	2025	2026	2027	2030	2031
			-	-	-
			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	2030	2031
			-	-	-
			2029	2030	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

### **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	2030	2031
			-	-	-
			2029	2030	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)

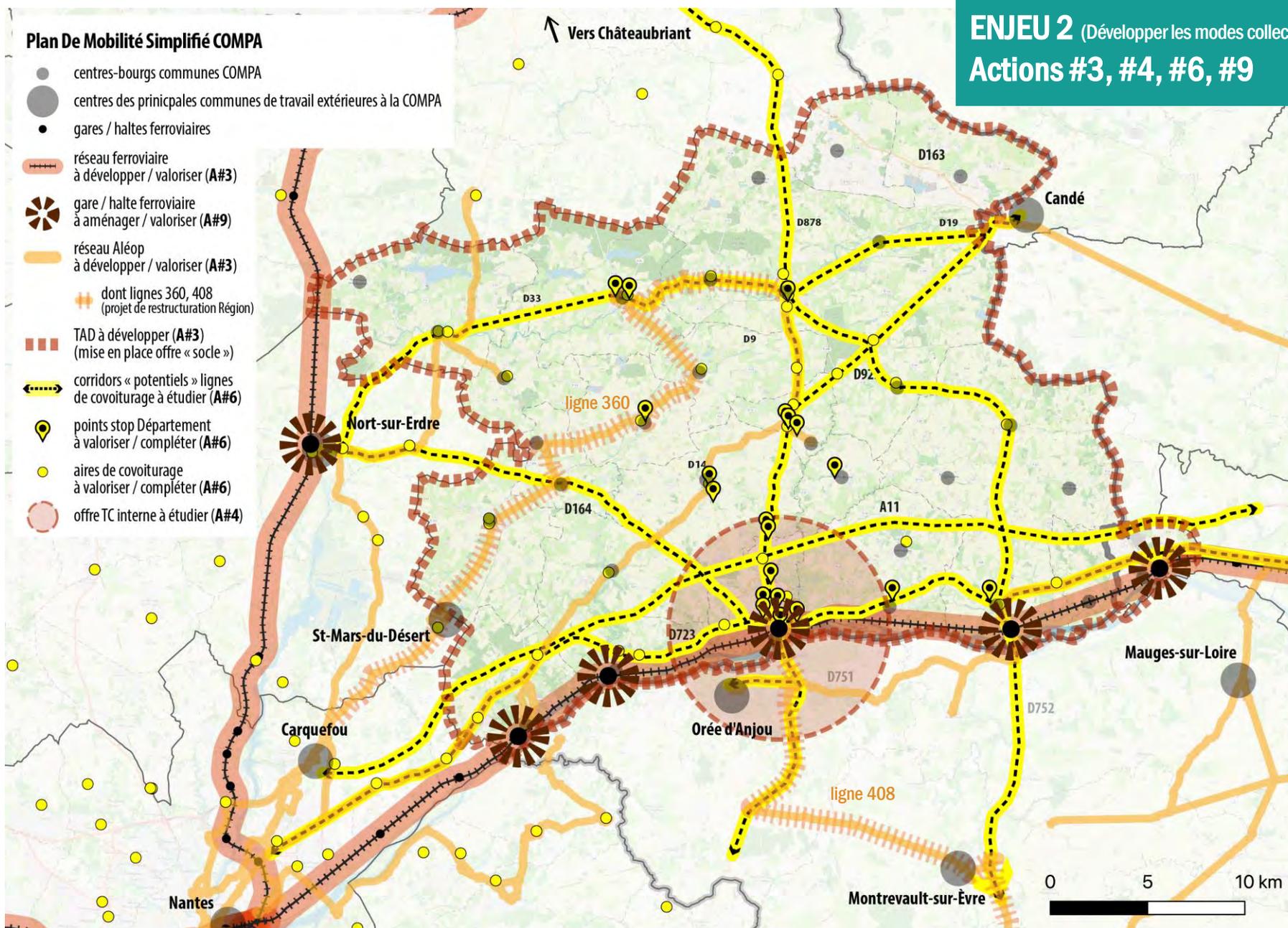
#### **Echelle de pertinence :**

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	2030	2031
			-	-	-
			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	2030	2031
			-	-	-
			2029	2030	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 :**

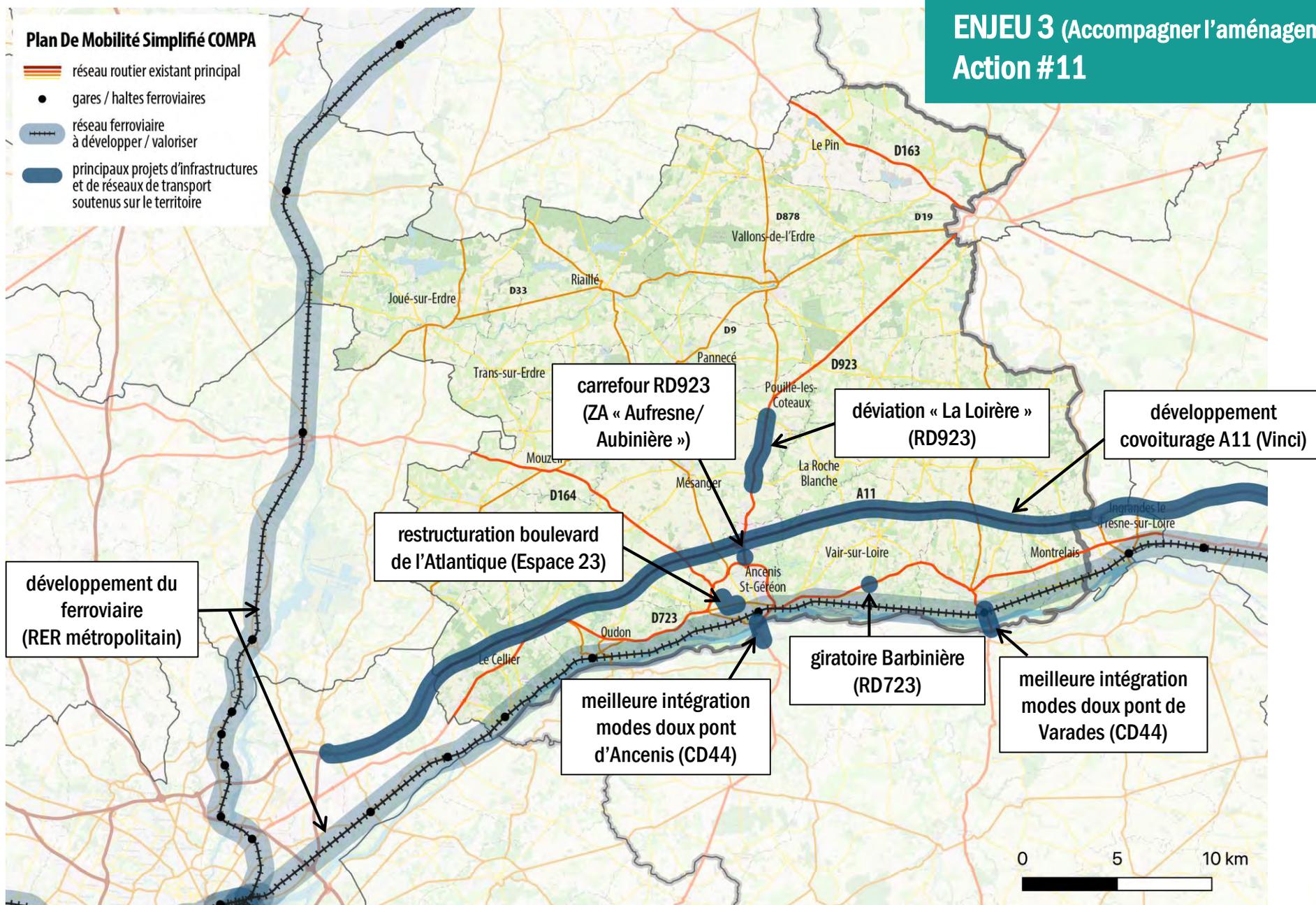
Département

### **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	2030	2031
			-	-	-
			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	2030	2031
			-	-	-
			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 /  
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'Orientation 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	2030	2031
			-	-	-
			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 - 2029	2030 - 2030	2031 - 2033
<b>1</b>	Aménager un réseau cyclable équilibré et hiérarchisé						
<b>2</b>	Développer des services vélo						
<b>3</b>	Optimiser les offres de Transport en Commun existantes						
<b>4</b>	Préfigurer un réseau de transport en commun régulier				élargissement?		
<b>5</b>	Adapter le transport scolaire aux besoins du territoire						
<b>6</b>	Soutenir le développement du covoiturage sur le territoire				pas de mise en œuvre avant 2027 pour le covoiturage « dynamique »		
<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						
<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						
<b>12</b>	Informier sur l'offre de mobilité existante auprès des acteurs et de la population						
<b>13</b>	Sensibiliser aux mobilités durables						
<b>14</b>	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.

