

# Étude **Mobilités**

# Sèvre & Loire

rapport final  
Janvier 2021

- Suite à l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en décembre 2019, la Communauté de Communes Sèvre et Loire (CCSL) est amenée à se prononcer sur la prise de compétence « Mobilité » d'ici à début 2021. Aussi, elle souhaite disposer d'une vision précise des enjeux de mobilité sur son périmètre et les partager auprès de l'exécutif nouvellement installé en juillet 2020 pour engager les réflexions sur son positionnement. Il s'agit aussi d'évaluer les opportunités et conséquences de cette prise de compétence, et d'envisager les actions à mener par la suite.
- C'est dans ce cadre, renforcé par le contexte de crise sanitaire liée à la Covid 19 qui amène aussi à s'interroger sur les manières de se déplacer et sur l'équilibre à trouver entre les différents modes (problématiques de distanciation dans les espaces publics, repli du transport collectif, recours accentué aux solutions de démobilité...), que l'étude Mobilité prend place.
- Cette étude s'est organisée en trois temps principaux :
  - **un temps d'analyse**, entre mars et juillet 2020, consacré au diagnostic préalable des mobilités sur Sèvre et Loire. Celui-ci permet de poser les grands enjeux sur le territoire et s'articule autour de trois axes : la structure du territoire ; les pratiques de déplacements ; les offres de mobilité.
  - **un temps de construction**, structuré autour de plusieurs échanges en commission. Ces 3 ateliers ont servi à partager les conclusions du diagnostic et identifier les enjeux posés par la LOM, construire les orientations stratégiques en matière de mobilité, et enfin d'identifier les actions à entreprendre à court et moyen terme. Les commissions ont pris place entre octobre et décembre 2020.
  - **un temps de décision**, sur le premier trimestre 2021, avec la validation des orientations stratégiques et du plan d'actions ainsi que l'inscription au budget des premières actions. Enfin, Sèvre et Loire délibérera sur la prise de compétence Mobilité dans les échéances prévues par la loi.

## **03 Volet 1 / Le diagnostic du territoire**

04 • Éléments de cadrage

08 • Structure du territoire

18 • Pratiques de déplacements

29 • Offres de mobilité

36 • Forces et faiblesses de Sèvre et Loire

## **37 Volet 2 / La stratégie de mobilité**

## **41 Volet 3 / Le plan d'actions**

42 • Présentation du plan d'actions

43 • Fiches-actions prioritaires

volet **1**

## Le diagnostic du territoire

- A. Éléments de cadrage
- B. Structure du territoire
- C. Pratiques de déplacements
- D. Offres de mobilité
- E. Forces et faiblesses de Sèvre et Loire

# 1

## Éléments de cadrage



### Environnement

diminution des émissions de gaz à effet de serre, poids des infrastructures dans l'artificialisation des sols, ...



### Finances publiques

construction et entretien des infrastructures (dépenses de fonctionnement), capacité d'investissement dans le développement des offres de mobilité...



### Qualité de vie et espaces publics

aménagements des espaces publics, continuités des itinéraires, accessibilité universelle, gestion du stationnement, ambiances paysagères,...



### Modes de vie

vieillesse de la population, nouvelles pratiques de mobilité, absence de moyens de transport (permis, incapacité)...



### Coût social

dépenses liées à la mobilité (2ème poste de dépense derrière le logement ; 1 voiture = 4 200 euros/an) ; vulnérabilité énergétique, dépendance pour le travail...



### Économie territoriale

accessibilité à l'emploi, coûts liés aux temps perdus (congestion routière), desserte des activités (centres-ville, ZA, ...)

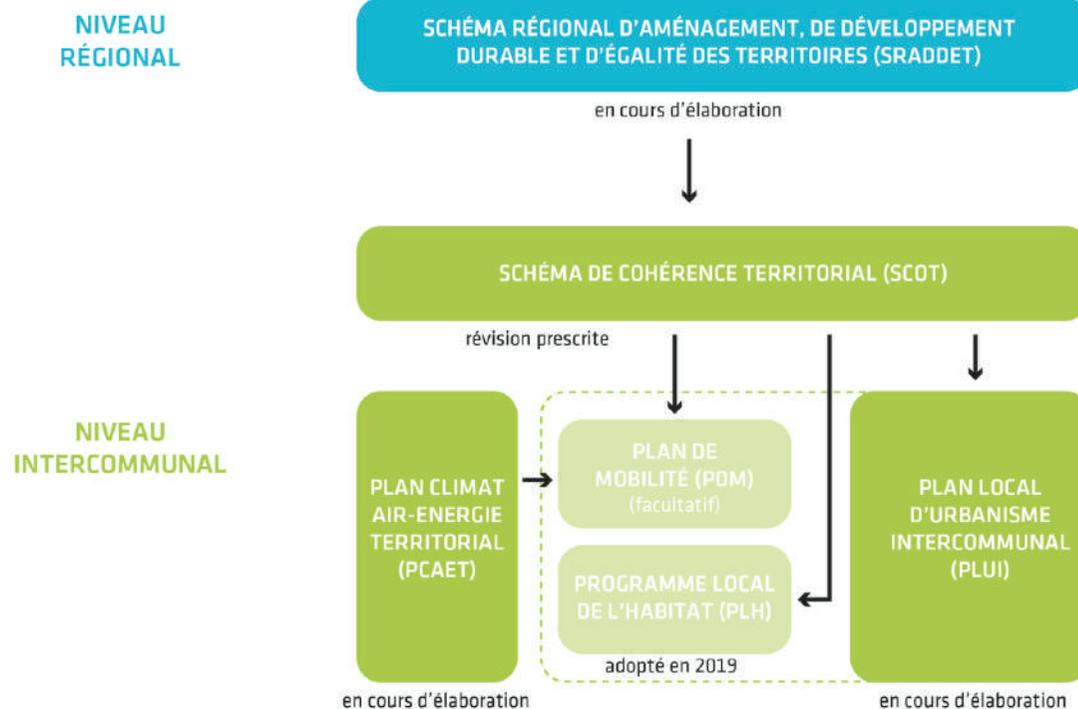


### Santé publique

pics de pollution, exposition au bruit, sécurité des déplacements, ...

## Une réponse locale pour des enjeux globaux de mobilité

- Si les déplacements sont la conséquence des logiques d'aménagement du territoire (stratégies d'implantation de l'habitat et des activités économiques), la mobilité ne peut se réduire qu'à sa seule dimension « domicile-travail » : il s'agit d'un ensemble de sujets à prendre en compte.
- La démarche initiée par Sèvre et Loire, et dont ce diagnostic constitue le premier volet, doit ainsi intégrer ces multiples enjeux globaux pour pouvoir proposer, des réponses adaptées à son échelle et en lien avec sa capacité d'action, afin d'obtenir des résultats concrets en matière de mobilité.



## Une cohérence des différentes démarches menées par Sèvre et Loire

- De multiples démarches sont susceptibles d'influer sur la construction de la stratégie de mobilité à l'échelle intercommunale.
- Différents documents cadres vont ainsi avoir des conséquences directes (orientations en matière de mobilité et d'environnement, cf. Scot ou PCAET) ou indirectes (localisation des logements et activités... cf. PLU ou PLH). Le PLUi de Sèvre et Loire, ainsi que son PCAET, sont actuellement en cours d'élaboration, tandis que le Scot va entrer en révision.
- Il importe que les actions s'inscrivent dans la continuité des décisions déjà actées et dans le respect des orientations des documents supra-communaux.
- Même si elle revêt une dimension volontaire, la stratégie de Sèvre et Loire se construira dans une logique de complémentarité avec les autres politiques sectorielles menées par la collectivité.
- Elle est aussi à articuler avec les orientations des territoires voisins, pour assurer dans la mesure du possible la complémentarité des actions mises en œuvre à l'échelle du bassin de vie des habitants (PDU de Nantes Métropole, PGD de Clisson Sèvre Maine Agglo...).

► Anticiper les conséquences des documents en cours d'élaboration (PLUi, PCAET) et existant sur les mobilités

**Compétences obligatoires**

Aménagement de l'espace, schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme

Développement économique et politique locale du commerce et soutien aux activités commerciales d'intérêt communautaire et promotion du tourisme

**Compétences optionnelles**

Politique du logement et du cadre de vie : Politique du logement social d'intérêt communautaire au travers d'un Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) et Action par des opérations d'intérêt communautaire en faveur des personnes défavorisées.

Création, aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire

**Compétences facultatives**

Etudes préalables en vue de l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Gestion des transports scolaires en qualité d'organisateur de second rang sur l'ensemble du territoire

Gestion des transports publics pour le service « LILA à la demande » en qualité d'organisateur secondaire

Aménagement des équipements connexes aux ouvrages ferroviaires à la gare intercommunale du Pallet

Création, aménagement, entretien et balisage des liaisons douces et sentiers de randonnées pédestres

Création, aménagement, entretien et balisage du schéma vélo

Aménagement, gestion et entretien des aires d'arrêt

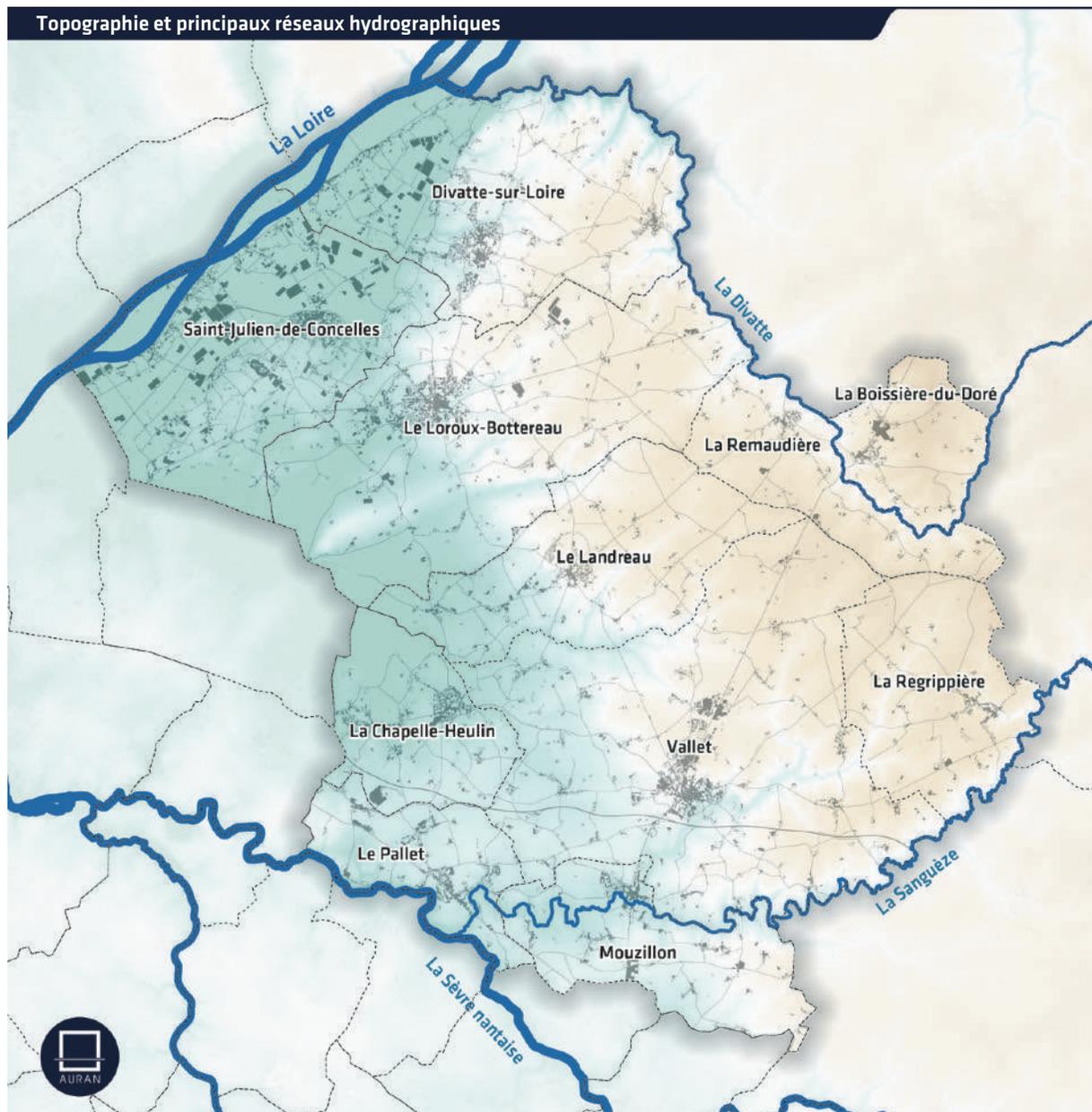
Gestion et entretien de l'aire de co-voiturage de Vallet

Accessibilité aux personnes handicapées : Conformément à l'article 18 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005, relève de l'intérêt communautaire la création et animation de la Commission Intercommunale d'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH).

- ▶ **Formuler les orientations stratégiques et identifier les actions pouvant être mises en œuvre par Sèvre et Loire afin qu'elle puisse se positionner sur la prise de compétence « mobilités »**

## Une réflexion sur les compétences à mobiliser pour agir sur la mobilité

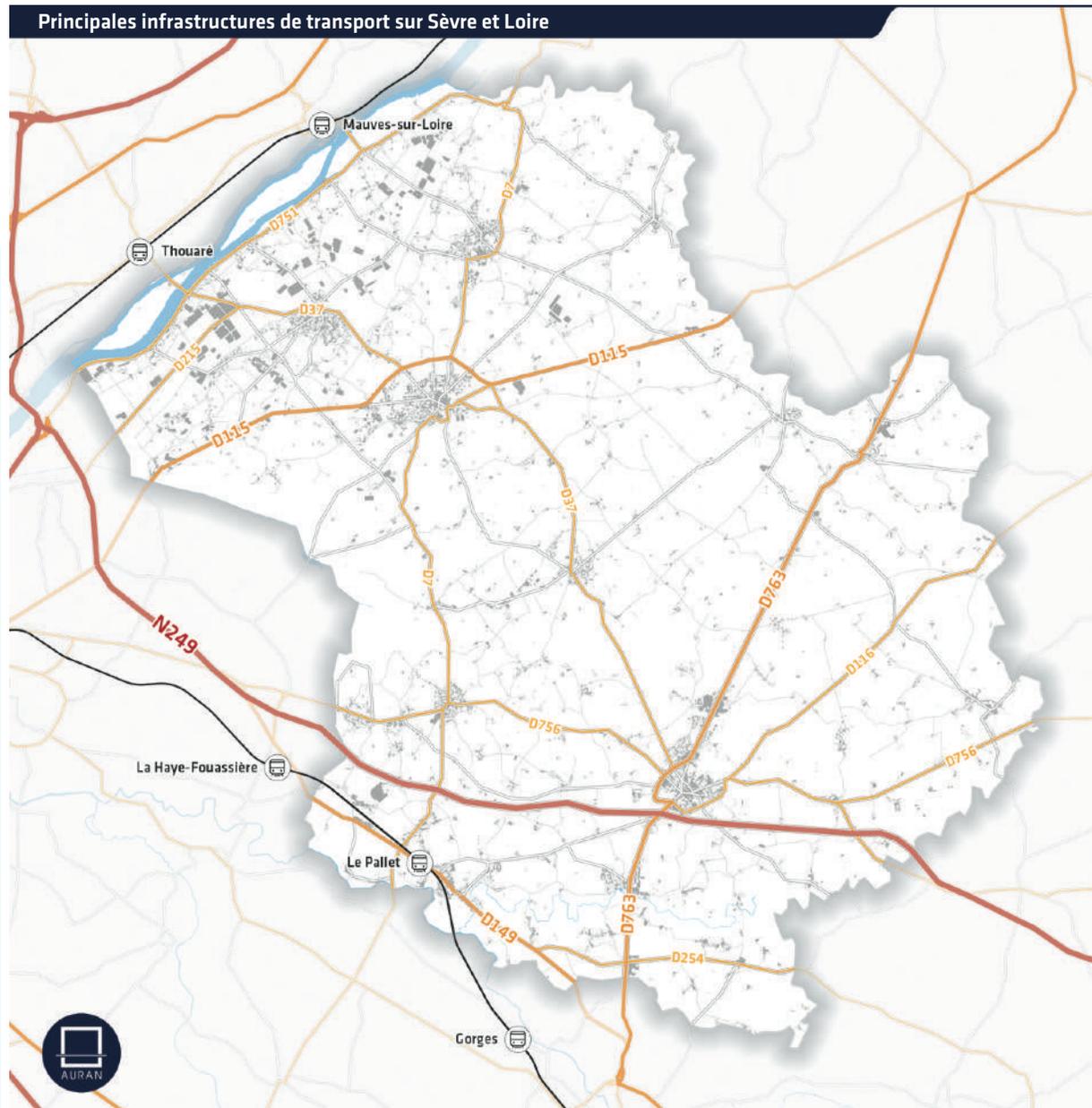
- Sèvre et Loire n'est pas Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), mais elle agit en tant qu'Autorité Organisatrice de Rang 2 (AO2), par délégation de la Région Pays de la Loire, pour organiser les services de transport scolaire (voir p. 35).
- Toutefois, elle dispose déjà de multiples compétences obligatoires, optionnelles et facultatives qui lui permettent d'agir en faveur des transports et de la mobilité, de manière plus ou moins directe (notamment à travers des compétences sur les politiques économiques et habitat). Ces compétences sont rappelées ci-contre.
- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit que les Communautés de Communes se prononcent sur la prise de compétence « Mobilités » avant le 31 mars 2021, faute de quoi la compétence sera par défaut régionale (et non plus partagée entre la Région et les communes).



## Un territoire aux paysages contrastés

- Un territoire délimité par ses principaux cours d'eau : la Loire (nord-ouest) et la Sèvre nantaise (sud), ainsi que la Divatte (nord-est) et la Sanguèze (sud-est).
- Une topographie contrastée qui divise le territoire en deux grands ensembles, avec des reliefs bas et peu marqués sur toute sa moitié Ouest (vallée de la Loire, marais de Goulaine...), et un relief plus accentué sur sa moitié Est.
- Malgré des reliefs parfois plus perceptibles sur certains centres urbains, il n'y a pas de réelles ruptures topographiques sur le territoire (nécessité de franchissements ou autres contraintes pour l'organisation des déplacements).

## Principales infrastructures de transport sur Sèvre et Loire

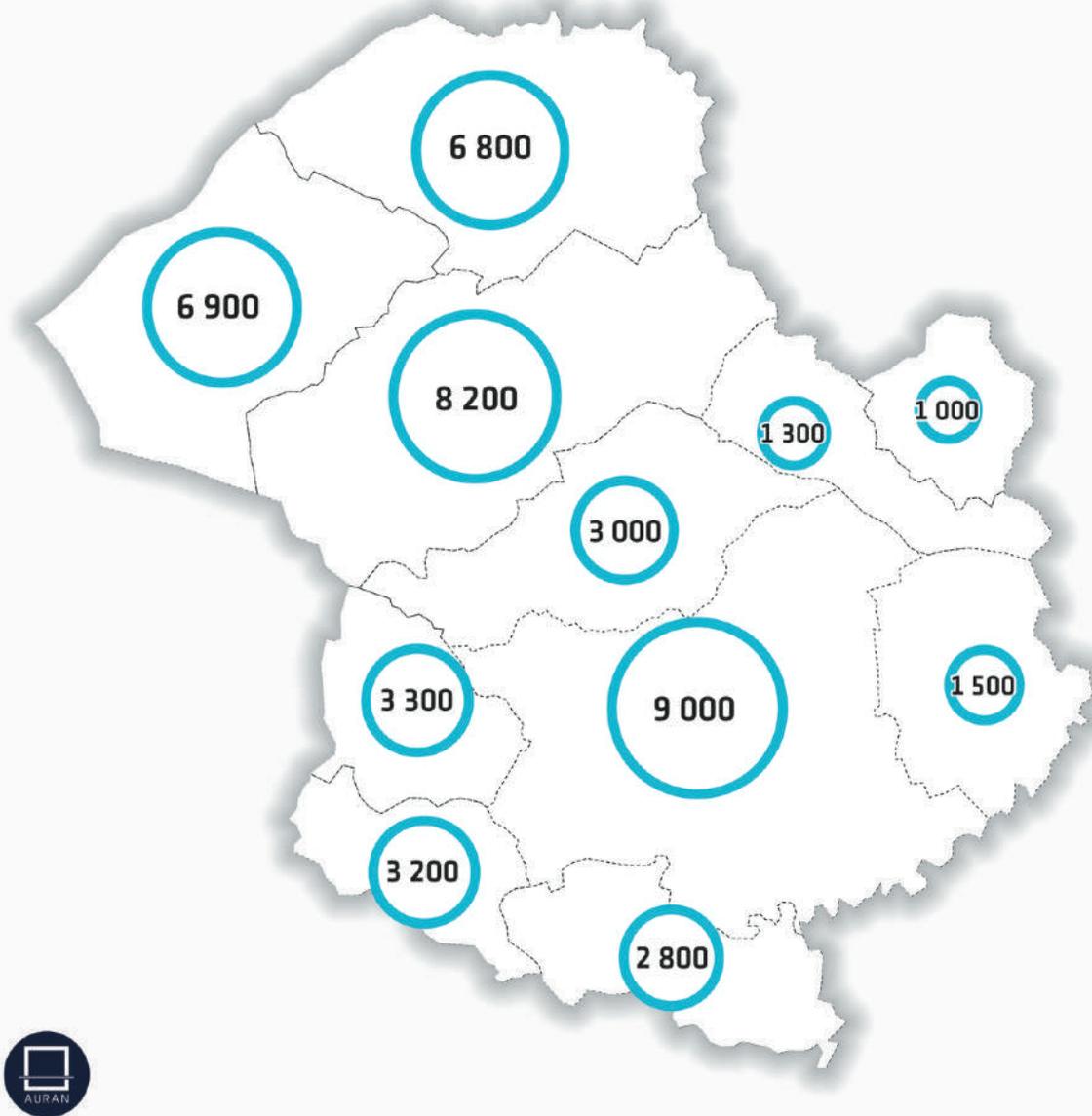


- ▶ Adapter le réseau routier à son environnement, entre préservation de la vie locale (gestion des traversées de centre-villes, apaisement et partage de la voirie) et accessibilité « grand territoire »
- ▶ Faciliter les accès vers le réseau ferroviaire depuis l'ensemble du territoire

## Des infrastructures routières tournées vers la métropole nantaise

- Le territoire est encadré par les lignes TER Nantes-Angers (gares de Mauves et Thouaré-sur-Loire) et tram-train Nantes-Clisson (gare du Pallet, proximité des gares de La Haye-Fouassière, Gorges et Clisson).
- Le réseau routier se structure autour de la RN249 (grande voirie d'accès vers la métropole nantaise, avec échangeurs à Vallet et Haute-Goulaine) et la D763 (axe routier structurant jouant le rôle d'axe transversal entre Ancenis, Clisson et Saint-Philbert-de-Grandlieu, et passant par Vallet). Ce dernier fait l'objet de projets d'aménagements par le CD44 et est identifié comme axe structurant au niveau régional.
- Les RD115 et RD149 constituent aussi des axes d'importance sur le territoire (routes d'importance départementale).
- Le réseau routier se structure ensuite entre axes parallèles à la Loire (RD751, RD215), assurant la desserte des secteurs nord du territoire, le lien vers la métropole et les ponts de Loire (Mauves et Thouaré-sur-Loire) ; et des axes perpendiculaires qui permettent le maillage du territoire (RD37, RD7, RD31).

## Population communale (2017)

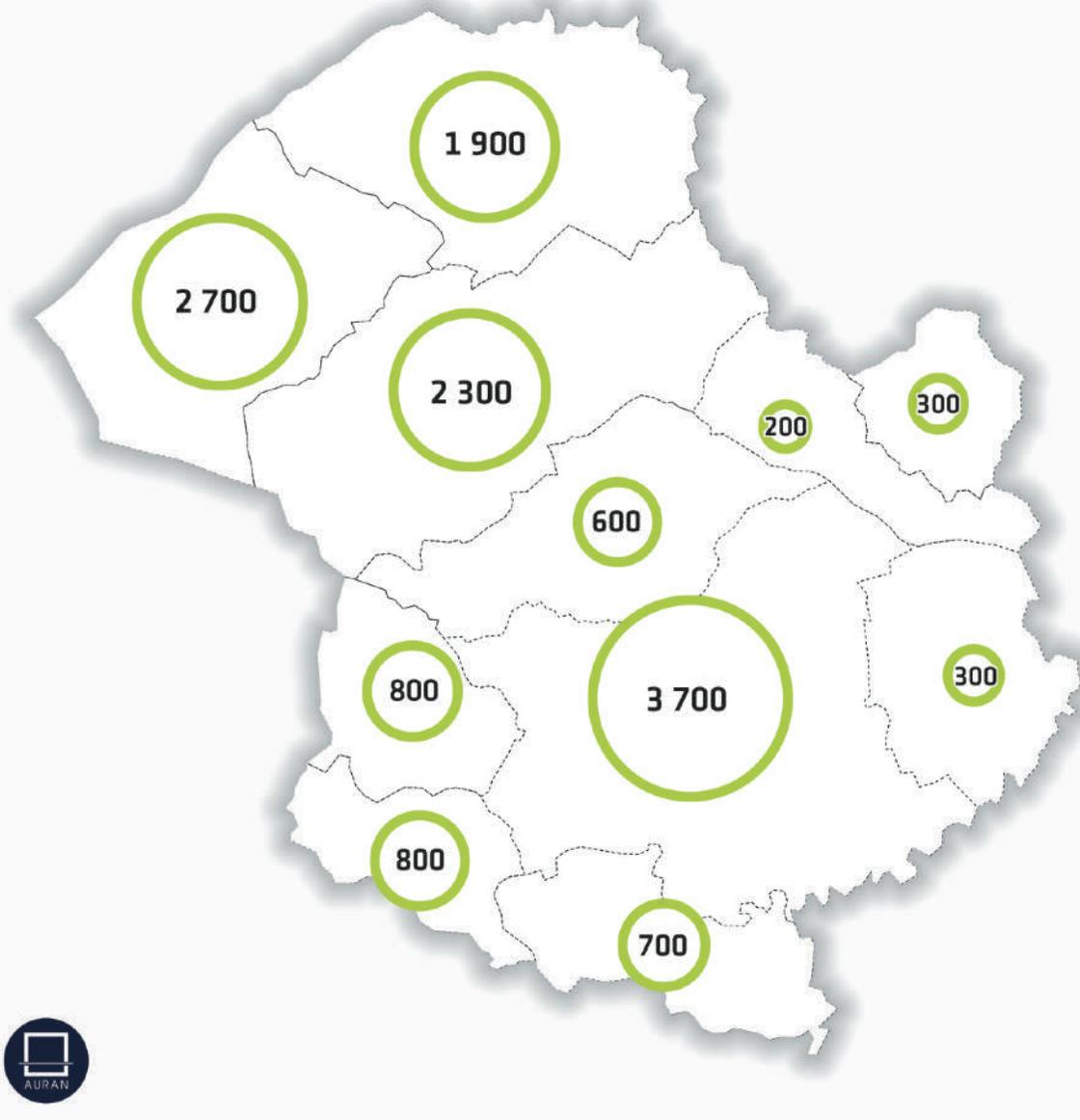


## Une population en augmentation

- Sèvre et Loire a connu un accroissement de sa population de l'ordre de + 0,9%/an entre 2012 et 2017 (47 200 habitants, + 2 100 habitants).
- La dynamique, à mettre en lien avec l'attractivité générale de l'aire urbaine nantaise, connaît toutefois un ralentissement (+ 1,8 %/an entre 2007 et 2012 ; + 2,4 %/an entre 1999 et 2007). Elle est aussi en léger retrait des dynamiques départementales constatées (+ 1,2 %/an).
- Un repli de la croissance lié au rythme de production de logements sur cette période, qui devrait repartir à la hausse dans les années à venir, mais n'est pas encore visible sur cette période de recensement.
- L'accueil des nouveaux habitants s'est principalement effectué sur le Loroux-Bottereau (+ 620 habitants) ; Vallet (+ 440) et Divatte-sur-Loire (+ 300) : ces 3 communes représentent les 2/3 des nouveaux habitants entre 2012 et 2017.
- La poursuite des dynamiques démographiques (58 000 habitants en 2025, et jusqu'à 63 000 d'ici 2030), va nécessairement avoir des conséquences sur les volumes de déplacements (voir p. 19).

- ▶ Anticiper l'accroissement de la population sur la demande en déplacements pour proposer des solutions de mobilité adaptées aux besoins actuels et futurs des habitants

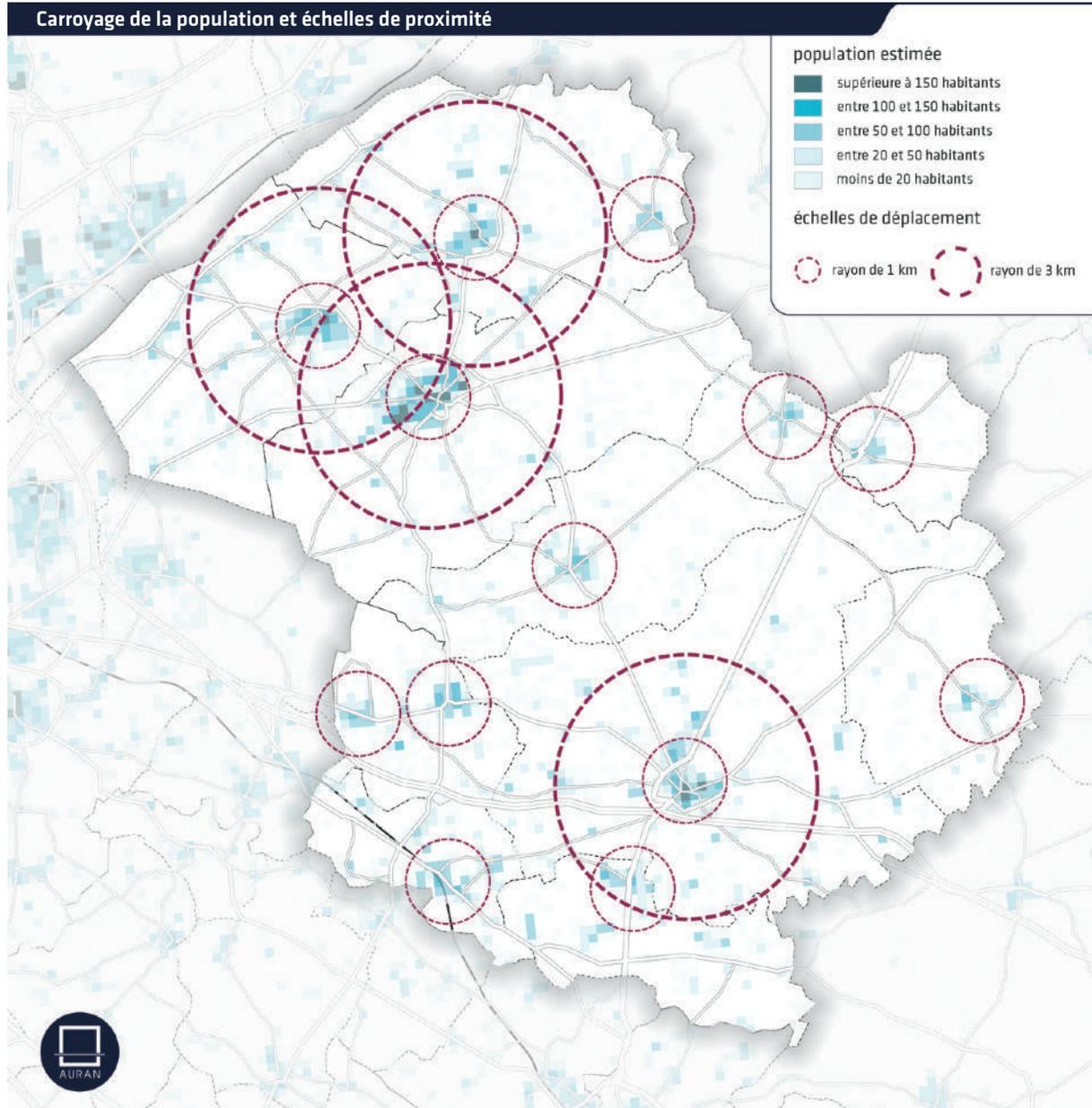
## Emploi au lieu de travail (2016)



## Un emploi qui progresse faiblement

- Une croissance de l'emploi qui marque un temps d'arrêt (- 0,2 %/an entre 2012 et 2017), après des périodes de croissance continue (+1,3 % entre 2006 et 2011 ; + 2,2 % entre 1999 et 2006).
- Une dynamique inférieure à celle relevée à l'échelle de la Loire-Atlantique (+ 1 %/an sur la période 2012-2017), alors que les territoires voisins poursuivent leur croissance (+ 1,1 % pour Clisson Sèvre et Maine Agglo ; + 1,3 % sur Nantes Métropole ; + 0,5 % pour la Compa).
- Une population active qui augmente plus fortement que le nombre d'emplois présents, et qui se traduit par une proportion d'actifs importante qui va quitter le territoire pour travailler.

- ▶ Identifier les besoins de mobilité des actifs et organiser l'accessibilité aux emplois par une offre de mobilité diversifiée (transports collectifs, voiture partagée, modes actifs) et une communication ciblée selon les situations

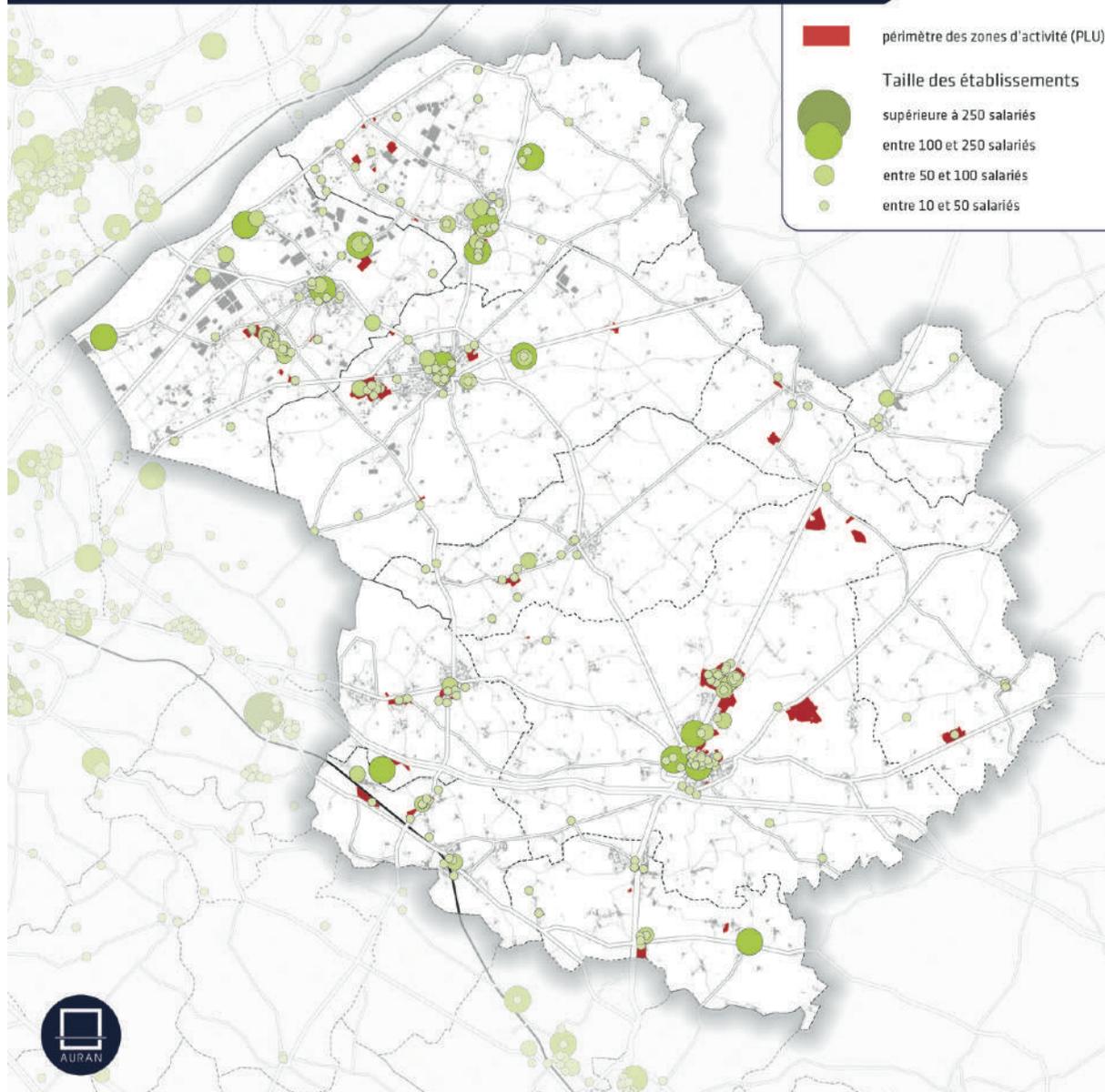


## Un habitat globalement diffus

- Un peu plus d'un habitant sur deux se situe dans une zone urbanisée mixte ou résidentielle (centres urbains).
- Néanmoins, le poids des hameaux demeure très important, avec près de 40 % de la population qui y réside, et les logiques d'urbanisation des dernières années n'ont pas réduit leur importance.
- Toutefois, les zones urbanisées se concentrent essentiellement dans un rayon d'un kilomètre depuis le centre des communes, et une part importante des habitants réside à moins de 3 kilomètres des principales centralités de Sèvre et Loire (Vallet, tripôle).
- Ces rayons constituent les échelles préférentielles des déplacements en modes actifs (1 kilomètre pour la marche à pied, 3 kilomètres pour le vélo - sans assistance électrique) : ce sont à ces échelles que les actions doivent se concentrer pour faciliter le transfert modal de la voiture vers ces modes.

- ▶ **Agir prioritairement sur la proximité (aménagements, incitations, communication) qui présente un potentiel important et davantage de facilité pour proposer des alternatives qu'en milieu diffus**

## Localisation des principaux employeurs et zones d'activité sur Sèvre et Loire

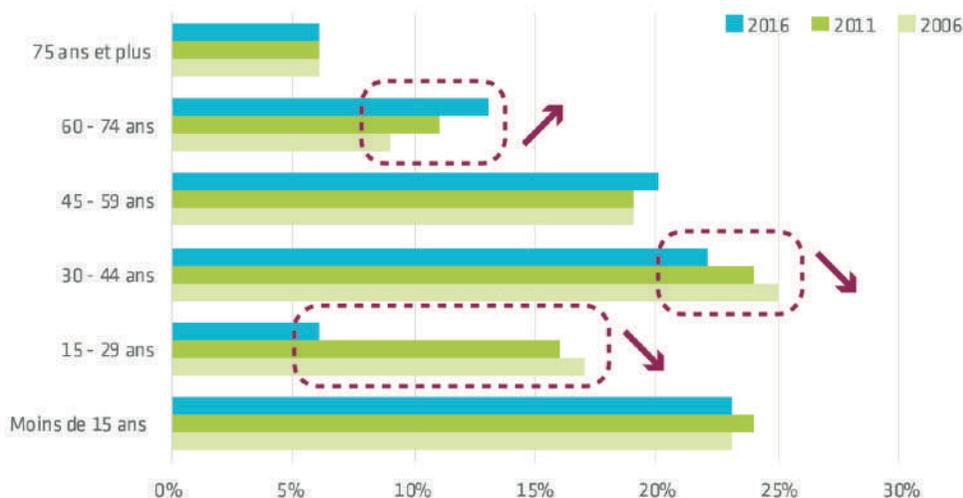


- ▶ Aménager des continuités sécurisées entre secteurs d'habitat et zones d'activités pour limiter le recours systématique à la voiture dans les déplacements domicile-travail
- ▶ Engager une réflexion avec les acteurs économiques sur les possibilités d'accompagnement des mobilités de leurs salariés

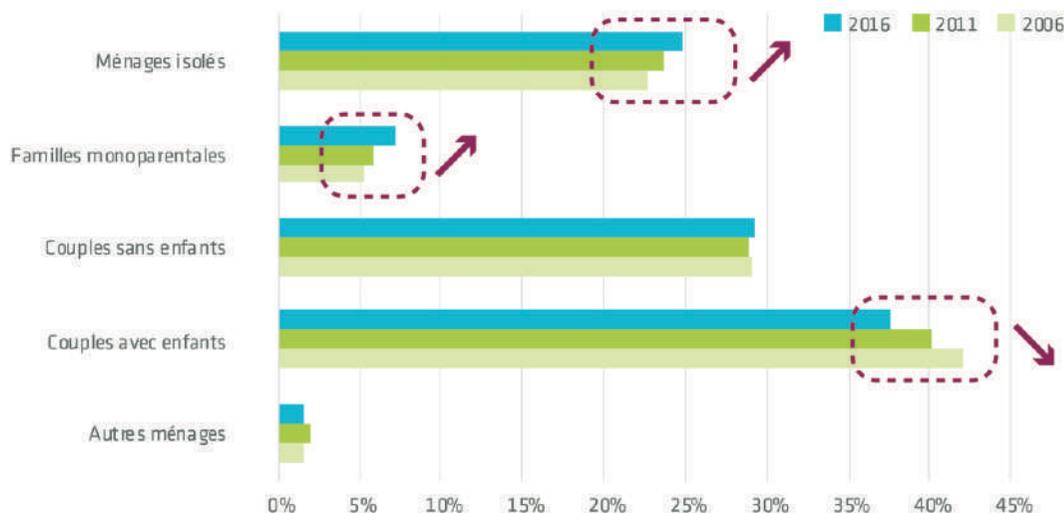
## Une concentration de l'emploi dans les centralités et zones d'activités

- Plus d'un tiers (35 %) des emplois est localisé dans les différentes zones d'activité du territoire, et presque autant dans les zones urbanisées centrales (31 %). Néanmoins, cela signifie qu'un tiers des activités est aussi situé hors des tissus urbains principaux, générant d'importants volumes de déplacements plus complexes à organiser.
- Un tissu économique marqué par l'absence de très grandes entreprises sur le territoire, mais de nombreuses PME.
- Des déplacements à organiser en s'appuyant sur les principaux acteurs économiques, notamment dans le cadre de plans de mobilité employeurs et pouvant être accompagnés à l'échelle de zones spécifiques pour tenir compte de la densité de PME sur Sèvre et Loire.
- A noter que si Sèvre et Loire devient Autorité Organisatrice et élabore un Plan de Mobilité (PDM), la réalisation d'un plan de mobilité employeur deviendra obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés du territoire (14 entreprises recensées d'après les données Sirene de 2020).

## Evolution de la population par classes d'âge



## Evolution de la structure des ménages

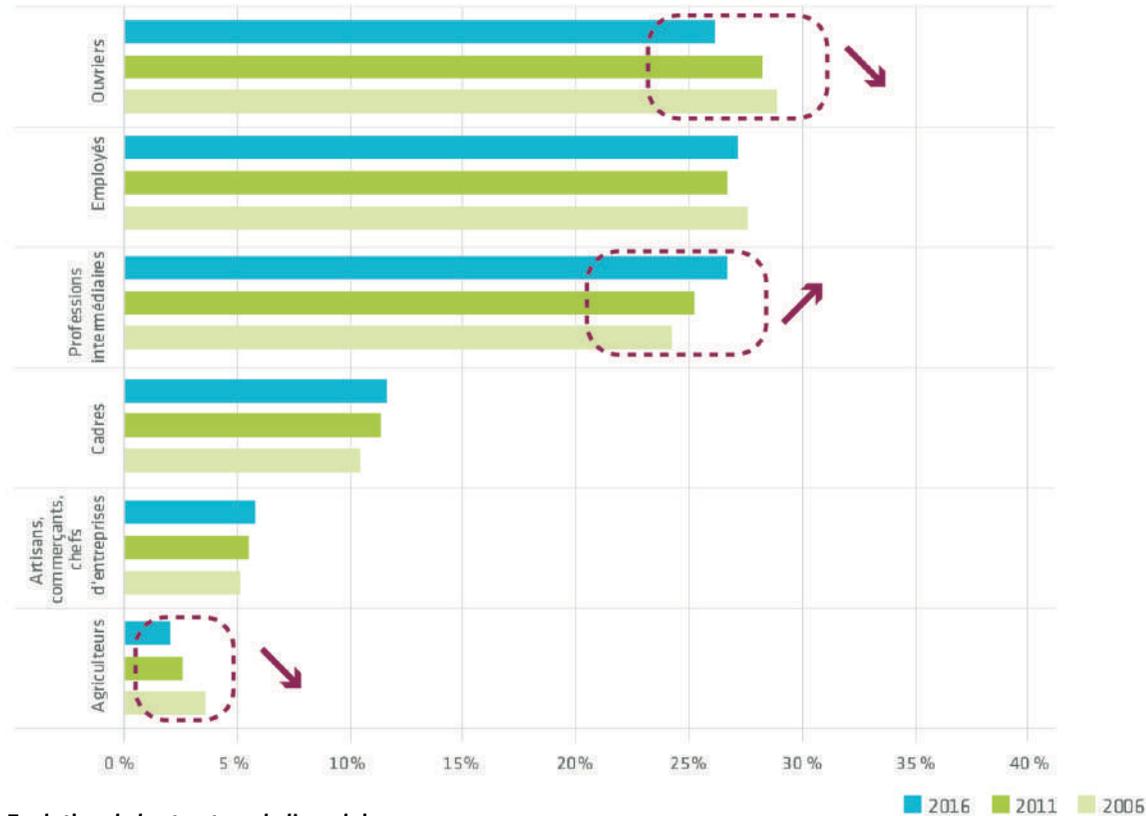


## Un vieillissement progressif de la population

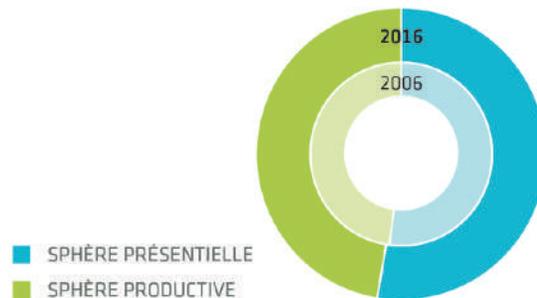
- Une taille moyenne des ménages de 2,5 personnes, traduisant une forte présence de familles avec enfants sur Sèvre et Loire, au-dessus de la moyenne départementale (2,2), et qui va influencer sur les pratiques de mobilité au quotidien (accompagnement, formation...).
- Un vieillissement progressif de la population (diminution du poids des 15-44 ans sur le territoire, au profit des 60-74 ans), et plus particulièrement des seniors isolés : augmentation à prévoir des besoins liés à une perte d'autonomie et des accompagnements spécifiques.
- Plus de 25% de la population a moins de 18 ans : il s'agit d'un public à plus faible autonomie en matière de mobilité, nécessitant souvent l'accompagnement par des personnes motorisées.
- Des questions d'accessibilité de la voirie et des espaces publics qui vont se poser pour l'ensemble de la population.

- ▶ Proposer des offres de mobilité diversifiées d'après les possibilités et contraintes des différents publics (seniors, jeunes, familles...)
- ▶ Dépasser une vision de la mobilité centrée uniquement sur les problématiques domicile-travail et intégrer l'ensemble de la population

Evolution de la population par catégorie professionnelle



Evolution de la structure de l'emploi



**sphère présenteielle** : activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes

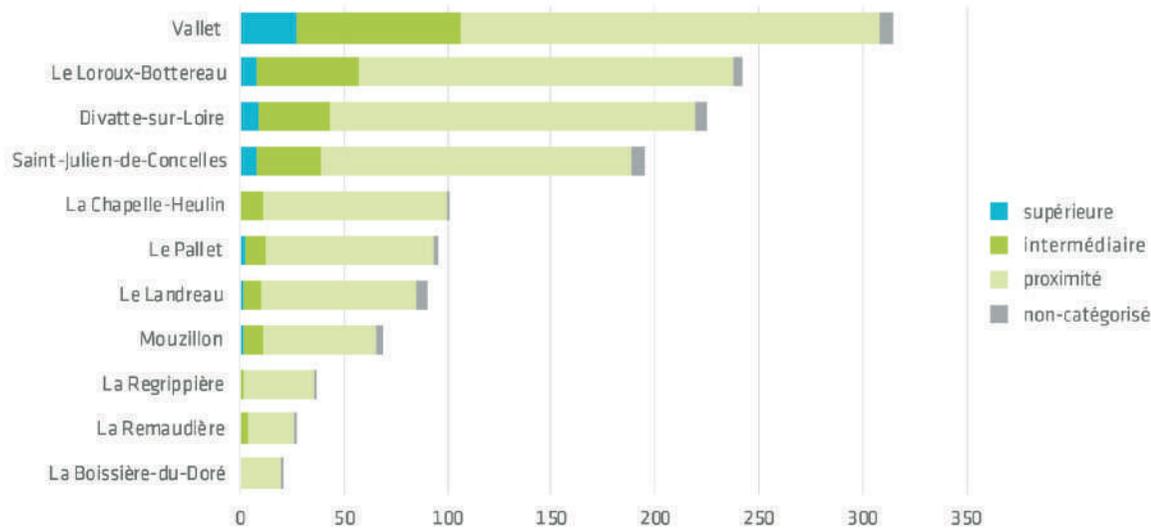
**sphère productive** : activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone, et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère)

- ▶ Associer les acteurs économiques du territoire à la construction de la stratégie de mobilité de Sèvre et Loire
- ▶ Impulser la réalisation de plans de mobilité d'entreprises pour faciliter les déplacements des salariés et favoriser des alternatives à la voiture individuelle

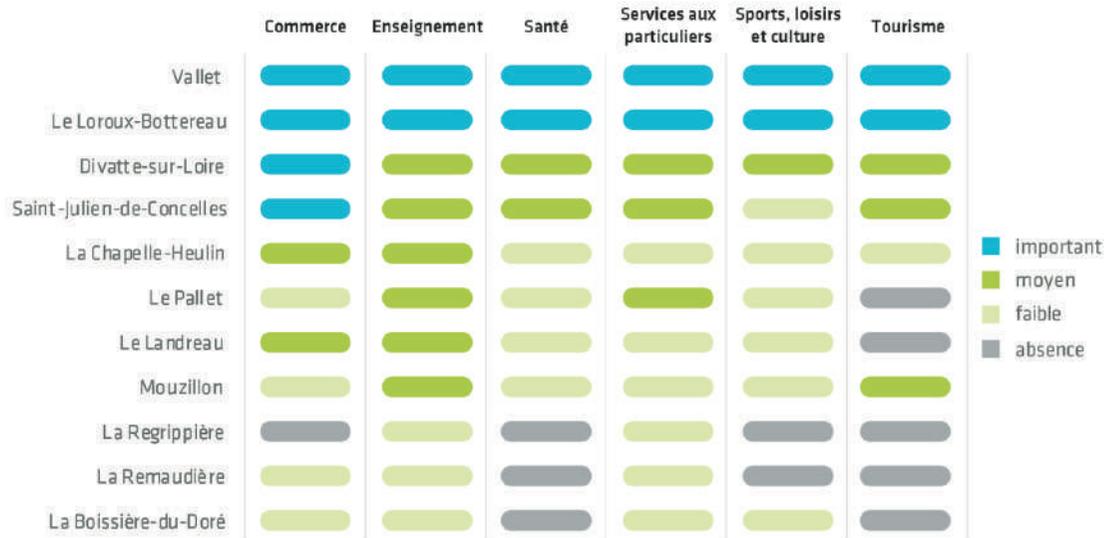
## Une population active qui se tertiarise

- Une forte diminution du poids des agriculteurs et ouvriers dans la population active de Sèvre et Loire depuis une vingtaine d'années.
- De nouveaux arrivants exerçant principalement en tant que cadres et professions intermédiaires, et dont les emplois se situent majoritairement sur la métropole nantaise.
- Des emplois partageant des caractéristiques d'organisation proches (horaires globalement similaires, lieux d'emploi communs...) permettant d'envisager un potentiel sur des solutions de mobilité partagées (covoiturage) mais qui nécessitent une organisation préalable importante (outils de mise en relation, plans de mobilité d'entreprise...).

## Nombre d'équipements selon leur gamme



## Évaluation du niveau relatif d'équipement sur Sèvre et Loire



## Des niveaux d'équipements en lien avec l'armature urbaine du territoire

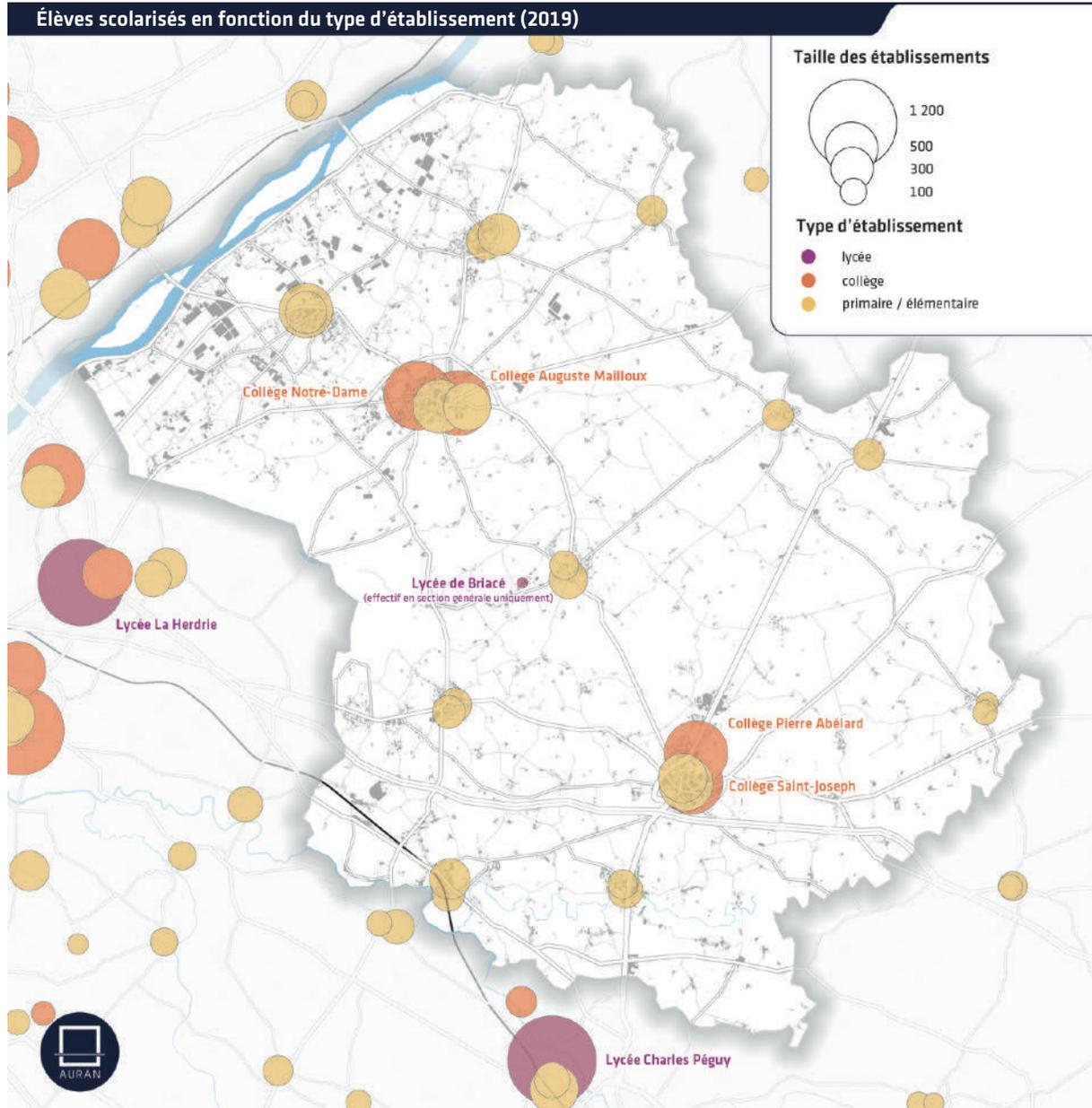
- Des équipements principalement situés dans les centralités des communes, et des niveaux d'équipements qui correspondent à l'armature urbaine du territoire (Vallet en polarité principale, puis le tripôle Divatte / Saint-Julien / Loroux).
- Un niveau minimum atteint dans la quasi-totalité des communes du territoire (présence d'équipements et services « courants »), mais des manques observés notamment sur la Regrippière, la Remaudière ou la Boissière-du-Doré.
- Des besoins d'accessibilité aux équipements et services qui vont se traduire par des déplacements depuis les communes moins bien pourvues vers les polarités principales, ou vers l'extérieur du territoire.

La base des équipements regroupe :

- La **gamme de proximité** qui comporte 29 équipements: poste, banque-caisse d'épargne, épicerie-supérette, boulangerie, boucherie, enseignement du premier degré, médecin omnipraticien, pharmacie, taxi, etc.
- La **gamme intermédiaire** qui correspond à 36 équipements: police-gendarmerie, supermarché, librairie, collège, laboratoire d'analyses médicales, ambulance, bassin de natation, etc.
- La **gamme supérieure** qui recense 47 équipements: pôle emploi, hypermarché, lycée, urgences, maternité, médecin spécialiste, cinéma, etc.

La caractérisation du niveau d'équipement relatif a été établie sur la base d'une évaluation qualitative en ne retenant que certains équipements, considérant qu'il s'agissait des équipements les plus à mêmes de rendre un service de proximité ou générer des déplacements réguliers pour la population.

- ▶ Renforcer la proximité par le maintien des services essentiels pour les habitants du territoire
- ▶ Organiser l'accès aux équipements et services de gamme supérieure (transport à la demande, transport solidaire, choix d'implantation des futurs équipements et projets...)

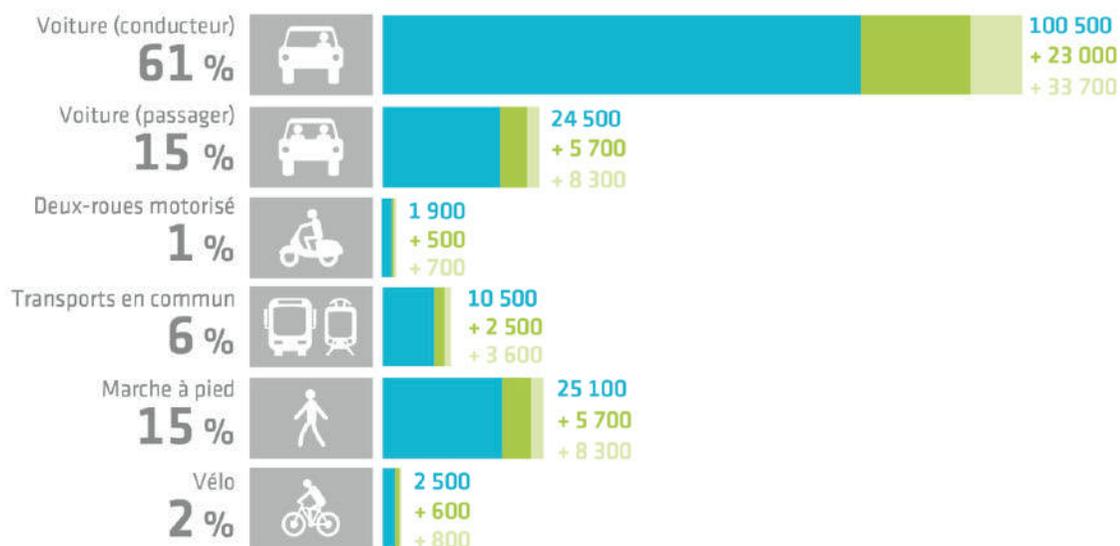


## Des besoins liés à l'accessibilité aux établissements scolaires

- De nombreux établissements scolaires répartis sur le territoire : 24 écoles élémentaires et primaires (5 400 élèves) et 4 collèges (2 600 élèves).
- Compte tenu du nombre d'élèves pouvant accéder à pied ou en vélo à ces établissements, il importe de vérifier la continuité et la sécurité des aménagements vers ceux-ci, mais aussi des modalités de dépose en transports collectifs ou en voiture.
- Hormis le lycée professionnel présent sur la commune du Landreau, Sèvre et Loire ne dispose pas de lycée : les élèves doivent donc quitter le territoire. Les lycées les plus proches sont celui de La Herdrie, sur Basse-Goulaine, ainsi que les lycées de Clisson. Un projet de création de lycée est néanmoins à l'étude à moyen terme.
- Sèvre et Loire organise les transports scolaires sur son périmètre en tant qu'Autorité Organisatrice de Second rang (AO2), par délégation de la Région ; 3 600 élèves transportés et 100 circuits scolaires organisés en 2019.

- ▶ **Sécuriser les accès aux établissements scolaires en organisant la place dédiée aux différents modes à leurs abords (stationnement voiture et cars, liaisons cyclables, aménagements pour les accès piétons...)**

## Parts modales des déplacements des habitants



## Clé de lecture :

61 % des déplacements des habitants sont réalisés en voiture conducteur, soit 100 500 déplacements. Entre 2017 et 2025, ce volume sera de 123 500 déplacements (+ 23 000), et de 134 200 en 2030 (soit + 33 700 déplacements par rapport au volume 2017).

**2017 : 165 000 déplacements estimés**  
(47 200 habitants)

**2025 : 203 000 déplacements estimés**  
(58 000 habitants, d'après projection des projets programmés)

**2030 : 220 500 déplacements estimés**  
(63 000 habitants, sur la base d'une croissance annuelle forte de +1,7% entre 2025 et 2030)

Les Enquêtes Déplacements sont des sources d'informations essentielles sur la mobilité et permettent à l'échelle d'un bassin de vie d'évaluer et d'orienter des politiques publiques concertées en matière de transports. Une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) a été réalisée entre 2014 et 2015 sur l'ensemble de la Loire-Atlantique ainsi que quelques communes du Morbihan et du Maine-et-Loire.

Elle a permis d'interroger au global 29 000 personnes (dont 9 300 personnes sur Nantes Métropole), rendant possible l'analyse des pratiques de mobilité des habitants des différents territoires enquêtés.

L'EDGT renseigne les déplacements des personnes âgées de 5 ans et plus effectués un jour de semaine (du lundi au vendredi), ayant pour origine ou destination le périmètre d'enquête (les déplacements effectués entièrement à l'extérieur de la Loire Atlantique ne sont pas pris en compte). Aussi, elle ne permet pas de connaître les déplacements des personnes n'habitant pas la Loire-Atlantique (personnes en transit, déplacements liés au tourisme...), les déplacements réalisés le weekend (ceux-ci pouvant différer de ceux réalisés en semaine), ou encore les déplacements liés au transport de marchandises.

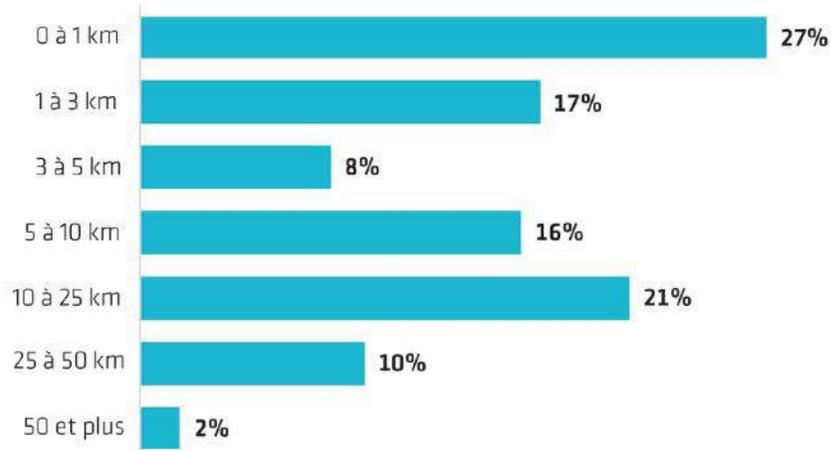
Un déplacement se caractérise par un motif. A chaque fois que l'on change de motif (travail, boulangerie...), on génère un nouveau déplacement. La mobilité est le nombre de déplacements d'une personne au sein d'une même journée.

- ▶ **Investir fortement dans des offres alternatives pour contenir l'évolution du volume de déplacements en voiture individuelle, en lien avec les enjeux environnementaux et les problématiques induites par son usage**

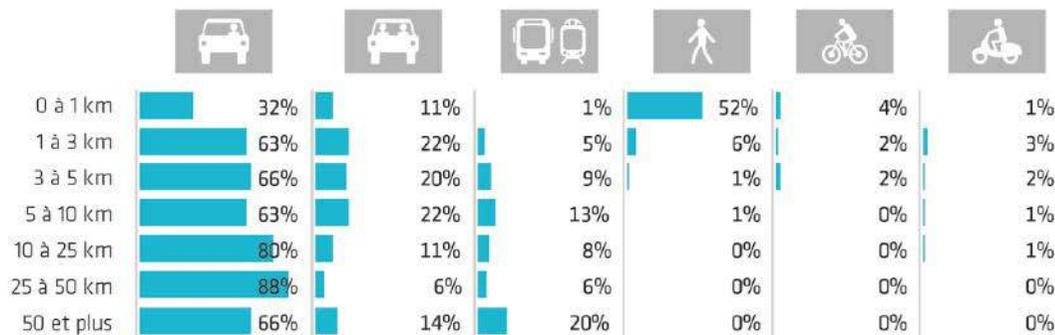
## Des volumes de déplacement qui vont nécessairement augmenter

- Sur la base de la population 2017, on peut estimer à 165 000 le volume de déplacements réalisés quotidiennement par les habitants de Sèvre et Loire, principalement en voiture (61 % des déplacements en tant que conducteur).
- Ces volumes vont nécessairement augmenter du fait des dynamiques démographiques : les hypothèses faites dans le PLH prévoient 58 000 habitants en 2025, et jusqu'à 63 000 habitants en 2030 (hypothèse d'une croissance annuelle de l'ordre de + 1,7% à partir de 2025).
- Du fait de la stabilité de la mobilité individuelle, les habitants réaliseront alors 220 500 déplacements quotidiens en 2030, soit 55 500 déplacements supplémentaires par rapport à 2017.
- Si aucune inflexion n'est enregistrée sur les pratiques modales, cela représente près de 38 000 déplacements en plus en voiture conducteur, avec des conséquences sur l'environnement urbain (occupation de l'espace public, sécurité) et les conditions de déplacements notamment vers la métropole (renforcement des problématiques de congestion sur les grandes pénétrantes).

## Classes de distance des déplacements réalisés par les habitants de Sèvre et Loire



## Répartition modale en fonction de la distance du déplacement



## Clé de lecture :

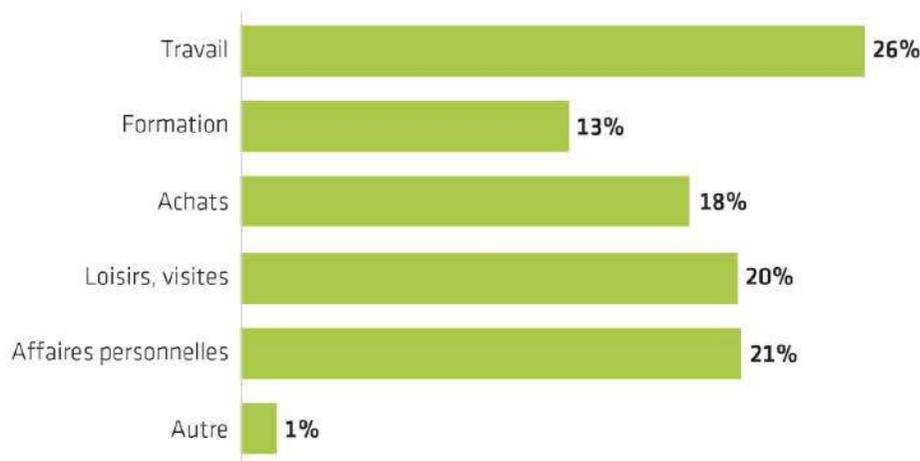
27 % des déplacements des habitants de Sèvre et Loire font moins de 1 kilomètre (graphique du haut) ; parmi ceux-ci, 52 % sont réalisés à pied et 32 % en voiture conducteur (graphique du bas)

- **Intégrer la proximité comme enjeu essentiel des changements de comportement de mobilité, à la fois du fait de son potentiel et de la plus grande facilité à intervenir à cette échelle**

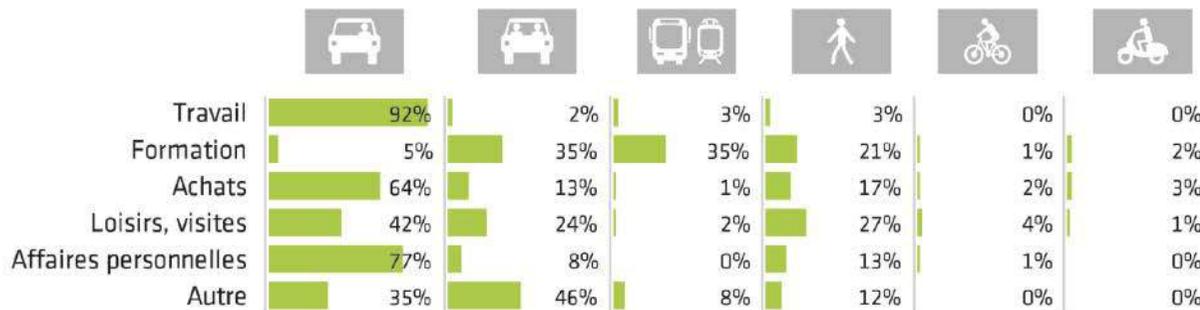
## Un potentiel fort lié à la proximité

- Près d'un déplacement sur deux des habitants de Sèvre et Loire (44 %) fait moins de 3 km, mais la voiture devient le mode principal dès que la distance excède le kilomètre
- L'usage du vélo reste très faible, alors qu'il possède un potentiel important jusqu'à 5km, voire 10 km dans le cas d'une assistance électrique
- Une importance des déplacements de proximité qui attire l'attention sur les actions permettant de diminuer l'usage de la voiture solo à cette échelle (construction de l'espace urbain, place accordée aux modes actifs dans les aménagements...)

## Motifs de déplacements des habitants de Sèvre et Loire



## Répartition modale en fonction du motif de déplacement



## Clé de lecture :

13 % des déplacements des habitants de Sèvre et Loire sont réalisés pour le motif « formation » (graphique du haut) ; parmi ceux-ci, 35 % sont effectués en tant que passager d'une voiture, 35 % en transports en commun et 21 % à pied (graphique du bas).

- ▶ Développer les alternatives à la voiture individuelle pour réduire son recours systématique quel que soit le motif
- ▶ Inciter les actifs à modifier autant que possible leurs pratiques de mobilité pour le travail (développement des offres, communication, ...)

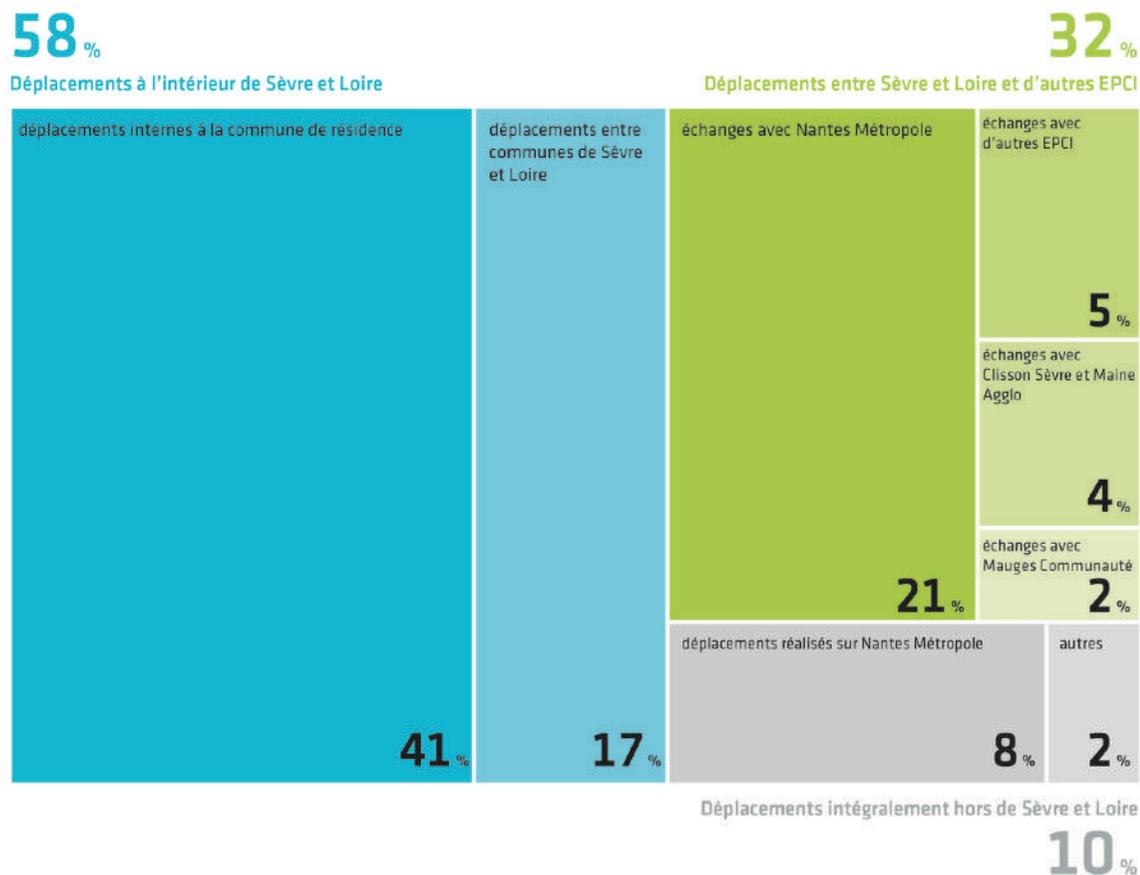
## Un rôle structurant du travail dans les pratiques de mobilité

- Plus d'un déplacement sur 4 est réalisé pour le travail (supérieur à la moyenne des EPCI voisins), en lien avec le grand nombre d'emplois occupés sur la métropole nantaise (cf. p. 25)
- L'usage des transports collectifs est à nuancer : il est essentiellement lié au motif formation (transport scolaire) où il représente un tiers des déplacements, mais son utilisation est faible pour les autres motifs de déplacements.
- Un usage de la voiture très majoritaire pour le travail, qui va conditionner les pratiques de mobilité pour l'ensemble des motifs de déplacements.
- La pratique du covoiturage est également très limitée : la majeure partie des déplacements en tant que passager d'une voiture est faite pour des besoins d'accompagnement (formation ou affaires personnelles)
- Les motifs de déplacements sont aussi très variables selon la destination (voir p. 23-24), selon que l'on reste dans sa commune, que l'on se rende vers Nantes Métropole ou encore vers une autre commune de Sèvre et Loire.

# 1

## Pratiques de déplacements

### Répartition géographique des déplacements des habitants de Sèvre et Loire

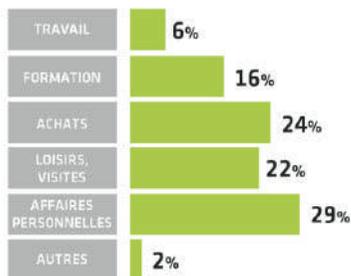
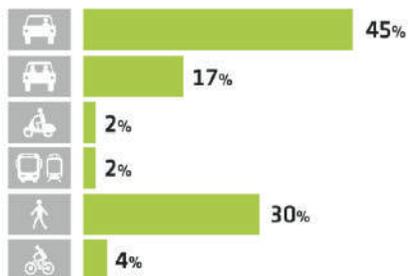


### Des échelles de déplacements à articuler

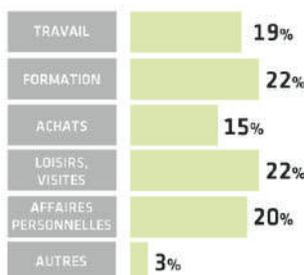
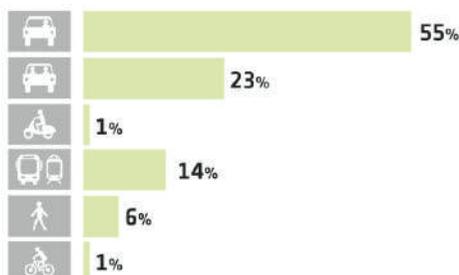
- Les déplacements entièrement réalisés à l'intérieur du périmètre de Sèvre et Loire représentent 58 % des déplacements des habitants.
- 41 % de l'ensemble des déplacements sont intégralement effectués dans la commune de résidence, soulignant le poids de la proximité dans les déplacements quotidiens
- 28 % sont réalisés avec Nantes Métropole (33 700 déplacements quotidiens entre Sèvre et Loire et la métropole, et 12 600 entièrement effectués dans le périmètre métropolitain).
- Celle-ci représente de loin la principale destination des flux sortants de Sèvre et Loire. Les autres flux sont ensuite répartis surtout vers les EPCI voisins (Clisson Sèvre et Maine Agglo, Pays d'Ancenis, Mauges et Choletais).
- Les principaux types de déplacements (internes à la commune ; entre communes de Sèvre et Loire ; vers Nantes Métropole ; vers les autres EPCI) sont détaillés plus en avant dans les pages suivantes.

- ▶ Prendre conscience que Sèvre et Loire (et ses communes) sont compétentes pour répondre aux besoins de mobilité à l'échelle de leurs périmètres et agir directement sur de nombreux déplacements

## Déplacements internes à la commune de résidence



## Déplacements entre communes de Sèvre et Loire

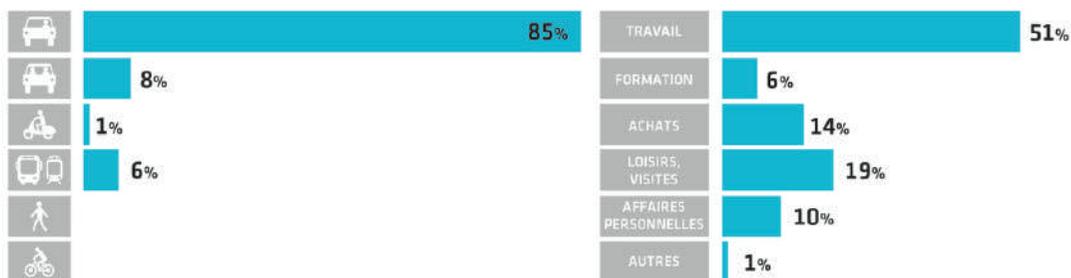


## Une échelle locale qui ne mobilise pas encore pleinement les modes actifs

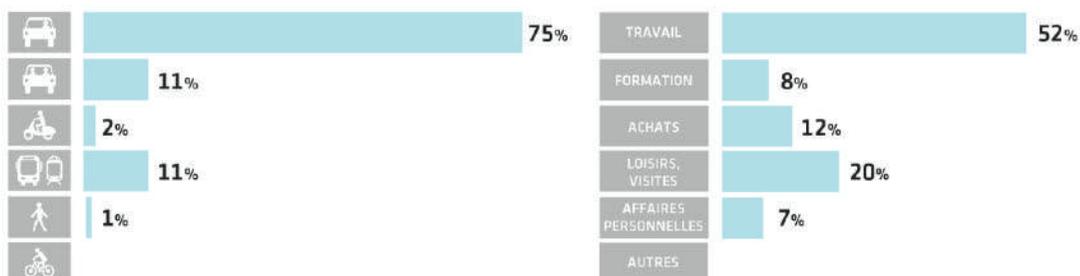
- 41 % des déplacements sont réalisés dans la commune de résidence. Ce sont sur ces déplacements que l'on retrouve logiquement l'essentiel de l'utilisation de la marche et du vélo (34 % de part modale des modes actifs), mais la voiture reste malgré tout le mode principal.
- Ces déplacements sont principalement motivés par des motifs « non-contraints », et très peu de déplacements réalisés pour le travail. L'échelle communale est marquée par une forte part de déplacements pour affaires personnelles, soulignant un niveau d'équipement suffisant au moins dans les principales communes.
- 17 % des déplacements sont effectués entre communes de Sèvre et Loire, majoritairement en voiture aussi bien conducteur que passager (lié à l'accompagnement des enfants), mais aussi en transports collectifs (du fait des transports scolaires). Si l'usage de la marche est logiquement réduit, celui du vélo demeure très faible et présente un important potentiel pour certaines liaisons (cf. p. 12).

- ▶ **Créer des conditions favorables à l'utilisation des modes actifs sur les courtes distances (aménagement des espaces publics, continuités sécurisées...) pour renforcer leur usage au quotidien**

## Déplacements depuis Sèvre et Loire vers Nantes Métropole



## Déplacements depuis Sèvre et Loire vers d'autres EPCI

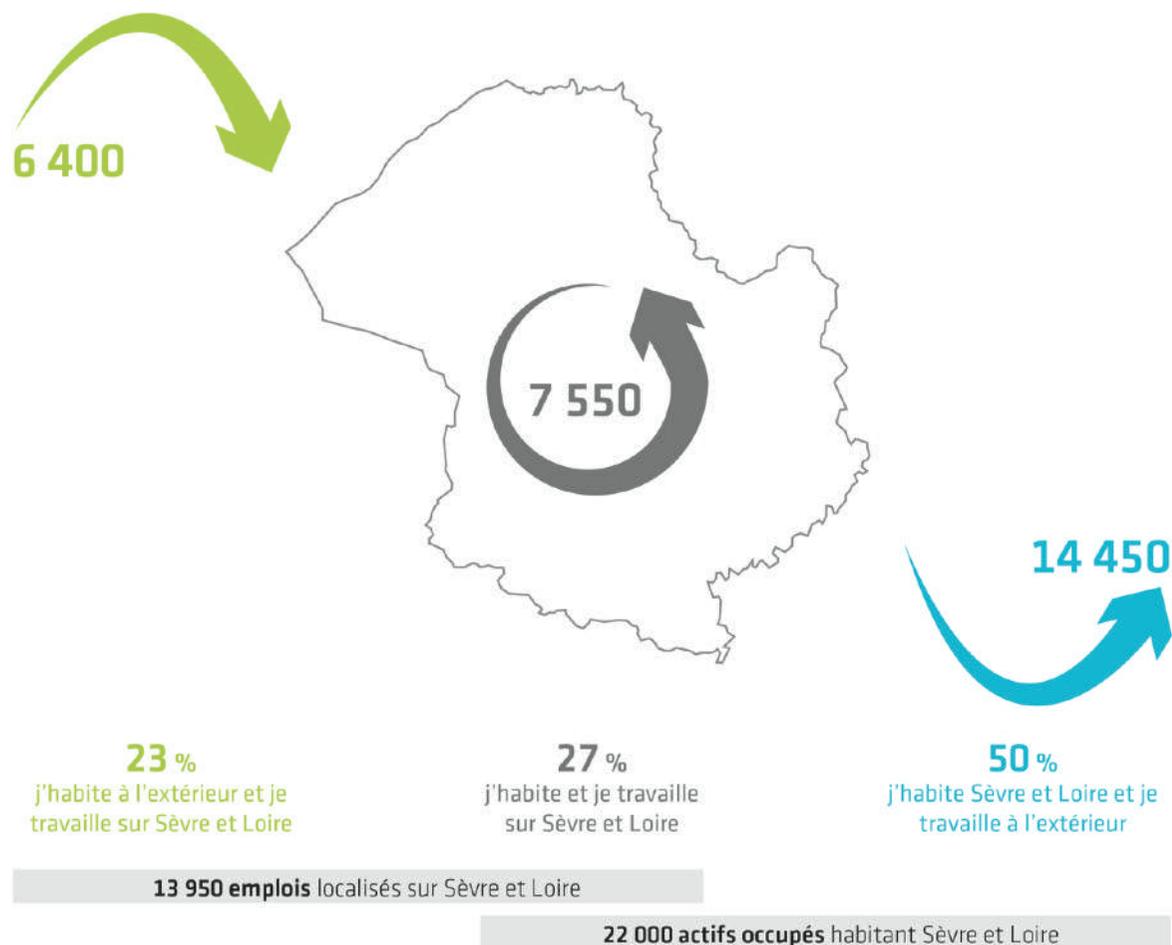


- ▶ Inciter à l'utilisation d'alternatives à la voiture individuelle sur les moyennes et longues distances, notamment en véhicules partagés (covoiturage ou transport collectif)

## Des déplacements sortants pour le travail et réalisés en voiture solo

- De manière générale, les déplacements sortants de Sèvre et Loire pour rejoindre les EPCI voisins varient peu, aussi bien en termes de modes que de motifs, que ce soit vers Nantes Métropole ou d'autres destinations.
- Ainsi, le travail représente un déplacement sur deux pour les sortants, loin devant les autres motifs. Le motif « formation » est surtout lié aux déplacements des lycéens, ce qui explique aussi la part importante des transports collectifs vers les autres EPCI (desserte du lycée de Clisson).
- Alors que les déplacements pour le travail constituent a priori un potentiel fort pour le covoiturage, les déplacements sortants sont ceux où la part modale de la voiture passager est aussi la plus réduite.
- La diversité des pratiques doit amener à mobiliser des leviers différents pour proposer les solutions les plus à même d'inciter à un report depuis l'autosolisme.

Flux d'actifs en lien avec Sèvre et Loire (flux domicile-travail, Insee, 2016)



Les navettes domicile-travail (Insee)

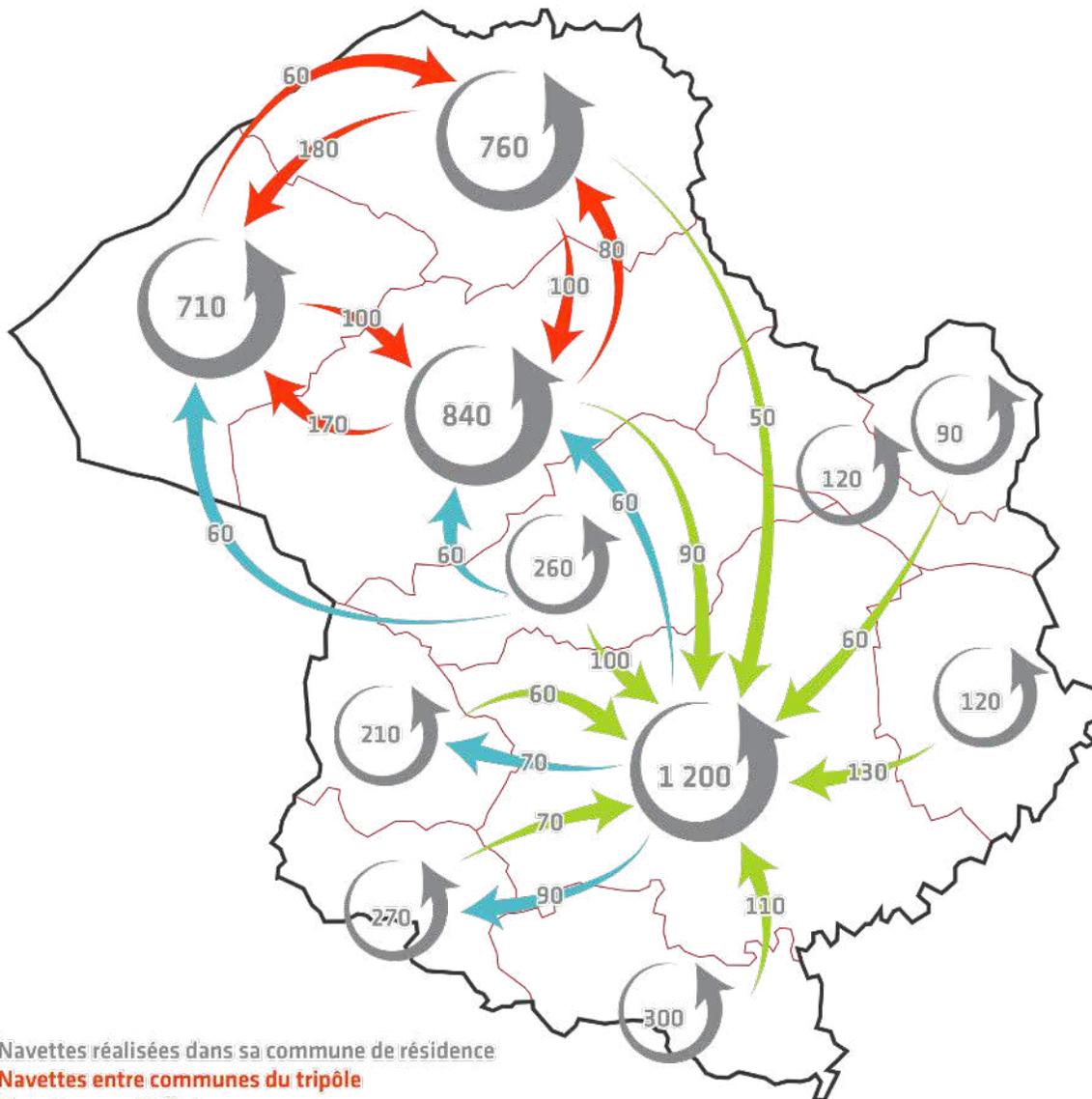
Les flux représentés concernent les actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi se déplaçant entre une commune de résidence et une commune de travail. L'intérêt de l'analyse des navettes, en complément de l'enquête déplacements grand territoire, est de pouvoir établir les liens directs entre lieu de résidence et lieu d'emploi.

- ▶ **Apporter des réponses adaptées aux besoins des actifs qui quittent le territoire, à construire avec la Région Pays de la Loire et les territoires voisins**

## Une majorité d'actifs qui quitte le territoire pour travailler

- 28 400 déplacements domicile-travail sont réalisés en lien avec Sèvre et Loire, par sa population active d'une part, et par les actifs de l'extérieur du territoire qui viennent travailler dans l'une de ses communes d'autre part
- Ces déplacements sont structurants dans les pratiques de mobilité au quotidien, et de nombreux choix modaux vont dépendre des possibilités d'accéder autrement qu'en voiture à son lieu de travail
- Alors que 54 % des emplois du territoire sont occupés par un habitant de Sèvre et Loire, les 2/3 des actifs du territoire travaillent pourtant en dehors
- Cela souligne un territoire fortement polarisé, mais dans la moyenne globalement observée pour les intercommunalités limitrophes de la métropole nantaise.
- Les flux domicile-travail internes à Sèvre et Loire sont présentés p. 26 ; les flux d'échanges avec les autres EPCI p. 27.

Déplacements domicile-travail internes à Sèvre et Loire (flux domicile-travail, Insee, 2016, > 50 déplacements)



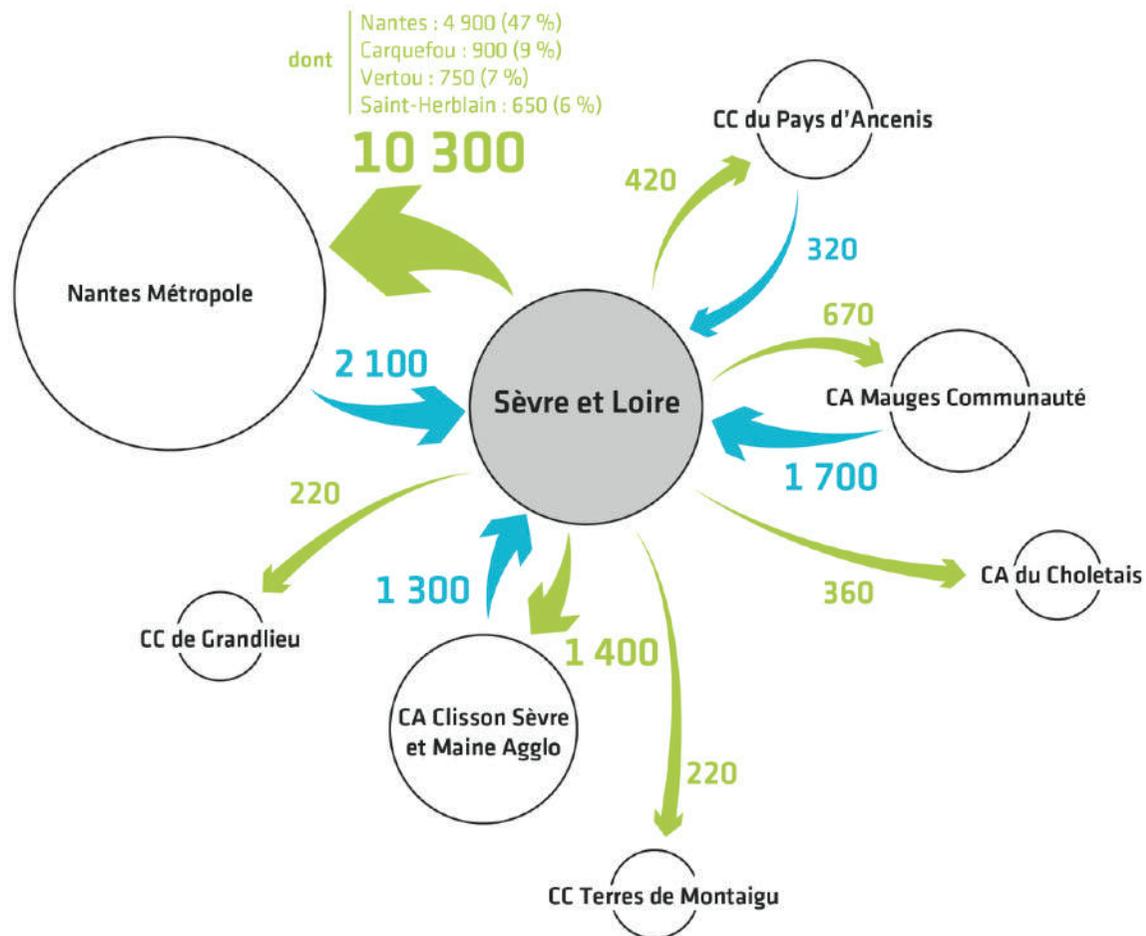
Navettes réalisées dans sa commune de résidence  
 Navettes entre communes du tripôle  
 Navettes vers Vallet  
 Autres navettes entre communes de Sèvre et Loire

- Faciliter l'accessibilité des zones d'emploi du territoire (centralités, zones d'activité) aux modes alternatifs à la voiture, notamment à l'échelle communale

## Des échanges internes structurés autour de Vallet et du tripôle

- Les déplacements domicile-travail internes à Sèvre et Loire représentent un total de 7 550 mouvements, ce qui correspond à un actif sur trois qui réside et travaille sur le territoire.
- Ces déplacements sont en réalité principalement des déplacements réalisés au sein de la commune de résidence (65 % des navettes)
- Dans les échanges entre communes, le rôle polarisant de Vallet ressort nettement sur l'ensemble de ses communes limitrophes notamment.
- Les échanges entre les trois communes du tripôle sont également notables, avec un rôle légèrement plus structurant de Saint-Julien-de-Concelles.

Déplacements domicile-travail en lien avec les autres territoires (flux domicile-travail, Insee, 2016, >200 déplacements)



## Une forte polarisation des actifs par la métropole nantaise

- Des échanges structurants avec Nantes Métropole : un tiers des actifs travaille sur Sèvre et Loire, mais il s'agit surtout de la destination de deux actifs sur trois en provenance du territoire.
- Nantes constitue de loin la principale destination pour les actifs de Sèvre et Loire (près de la moitié des déplacements vers Nantes Métropole), devant Carquefou et Vertou.
- Sèvre et Loire attire par ailleurs principalement des actifs venant des communautés d'agglomération des Mauges ou de Clisson.
- L'agglomération clissonnaise constitue un pôle d'emploi important pour les actifs de Sèvre et Loire (1 400 actifs concernés ; un tiers des actifs sortants hors Nantes Métropole).
- Le reste des échanges se fait principalement dans une logique de proximité territoire avec les autres intercommunalités voisines.

- ▶ Engager un dialogue avec la Région Pays-de-la-Loire et les Autorités Organisatrices voisines pour structurer des offres adaptées notamment dans le cadre des Bassins de Mobilité régionaux
- ▶ Mutualiser les outils et plate-formes existantes pour faciliter leur usage par les habitants

**Divatte-sur-Loire**

Divatte-sur-Loire	760	25 %
Nantes	730	24 %
Saint-Julien-de-Concelles	180	6 %
Carquefou	180	6 %
Le Loroux-Bottereau	100	3 %
Saint-Herblain	90	3 %
Vertou	90	3 %
Ancenis-Saint-Géréon	70	2 %
Rezé	60	2 %
La Chapelle-sur-Erdre	60	2 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>3 110</b>	

**La Chapelle-Heulin**

Nantes	340	23 %
La Chapelle-Heulin	205	14 %
Vertou	95	6 %
Bouguenais	60	4 %
Vallet	55	4 %
La Haie-Fouassière	50	3 %
Basse-Goulaine	45	3 %
Carquefou	45	3 %
Saint-Herblain	45	3 %
Haute-Goulaine	45	3 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>1 480</b>	

Clé de lecture :

Parmi les 3 110 actifs occupés de la commune de Divatte-sur-Loire (Insee 2016), 25 % travaillent dans la commune, et 24 % travaillent sur Nantes.

**La Boissière-du-Doré**

Nantes	150	24 %
La Boissière-du-Doré	90	15 %
Vallet	60	10 %
Montrevault-sur-Èvre	40	7 %
Orée d'Anjou	35	6 %
Ancenis-Saint-Géréon	25	4 %
Divatte-sur-Loire	25	4 %
Carquefou	20	3 %
Clisson	20	3 %
Saint-Aignan-Grandlieu	20	3 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>600</b>	

**La Regrippière**

Vallet	125	15 %
La Regrippière	120	15 %
Nantes	95	12 %
Cholet	50	6 %
Sèvremoine	35	4 %
Vertou	25	3 %
Saint-Sébastien-sur-Loire	20	2 %
Clisson	20	2 %
Bouguenais	20	2 %
Beaupréau-en-Mauges	20	2 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>820</b>	

## Des bassins secondaires de mobilité en fonction du lieu de résidence <sup>(1)</sup>

- Les pôles d'emploi des habitants de Sèvre et Loire varient selon la commune de résidence, avec des proximités plus ou moins fortes (cf. tableaux représentant les 10 principales communes de destination des actifs) et dessinent un territoire multipolarisé qui complexifie la réponse pour organiser ces déplacements
- Quelle que soit la commune considérée, la commune de résidence et Nantes figurent systématiquement dans les trois destinations principales

**La Remaudière**

La Remaudière	120	20 %
Nantes	110	17 %
Le Loroux-Bottereau	45	7 %
Vallet	40	7 %
Divatte-sur-Loire	30	5 %
Bouguenais	20	3 %
Saint-Herblain	15	2 %
Rezé	15	2 %
Ancenis-Saint-Géréon	15	2 %
La Boissière-du-Doré	10	2 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>620</b>	

**Le Landreau**

Le Landreau	265	18 %
Nantes	250	17 %
Vallet	100	7 %
Vertou	65	4 %
Saint-Julien-de-Concelles	55	4 %
Le Loroux-Bottereau	55	4 %
La Chapelle-Heulin	45	3 %
Ancenis-Saint-Géréon	40	3 %
Carquefou	40	3 %
La Haie-Fouassière	40	3 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>1 440</b>	

**Mouzillon**

Mouzillon	300	22 %
Nantes	255	19 %
Vallet	115	8 %
Clisson	85	6 %
Gétigné	45	3 %
Cholet	40	3 %
Vertou	35	3 %
Saint-Herblain	35	3 %
Le Loroux-Bottereau	35	3 %
Carquefou	35	3 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>1 360</b>	

**Le Loroux-Bottereau**

Nantes	925	24 %
Le Loroux-Bottereau	845	22 %
Carquefou	225	6 %
Saint-Julien-de-Concelles	165	4 %
Saint-Herblain	130	3 %
Vertou	130	3 %
Rezé	110	3 %
Basse-Goulaine	105	3 %
Vallet	90	2 %
Divatte-sur-Loire	85	2 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>3 840</b>	

**Saint-Julien-de-Concelles**

Nantes	880	28 %
Saint-Julien-de-Concelles	710	23 %
Carquefou	205	7 %
Saint-Herblain	140	5 %
Vertou	100	3 %
Le Loroux-Bottereau	100	3 %
Rezé	85	3 %
Basse-Goulaine	80	3 %
Saint-Sébastien-sur-Loire	75	2 %
Sainte-Luce-sur-Loire	75	2 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>3 100</b>	

**Des bassins secondaires de mobilité en fonction du lieu de résidence <sup>(2)</sup>****Le Pallet**

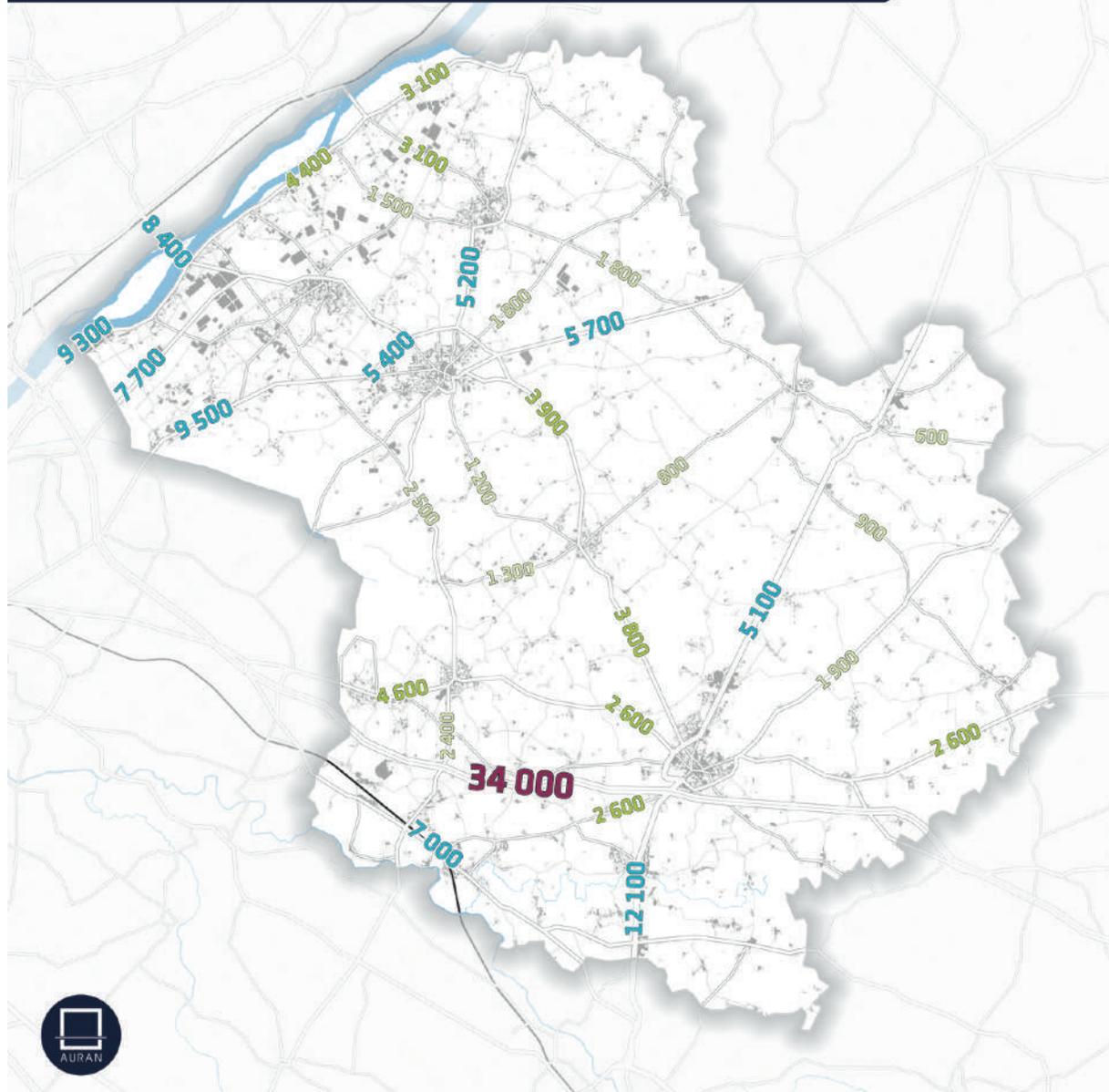
Nantes	400	25 %
Le Pallet	270	17 %
Vertou	70	4 %
Vallet	65	4 %
Saint-Sébastien-sur-Loire	60	4 %
Saint-Herblain	55	3 %
La Haie-Fouassière	50	3 %
Carquefou	45	3 %
Clisson	40	3 %
La Chapelle-Heulin	40	3 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>1 570</b>	

**Vallet**

Vallet	1 185	29 %
Nantes	740	18 %
Clisson	140	3 %
Vertou	115	3 %
Saint-Herblain	100	2 %
Carquefou	95	2 %
Cholet	95	2 %
Le Pallet	90	2 %
Rezé	80	2 %
Gétigné	75	2 %
<b>total actifs de la commune</b>	<b>4 050</b>	

- ▶ Tenir compte des polarisations du territoire afin d'apporter des solutions adaptées aux besoins de déplacement, aussi bien dans le périmètre de Sèvre et Loire qu'avec les territoires voisins

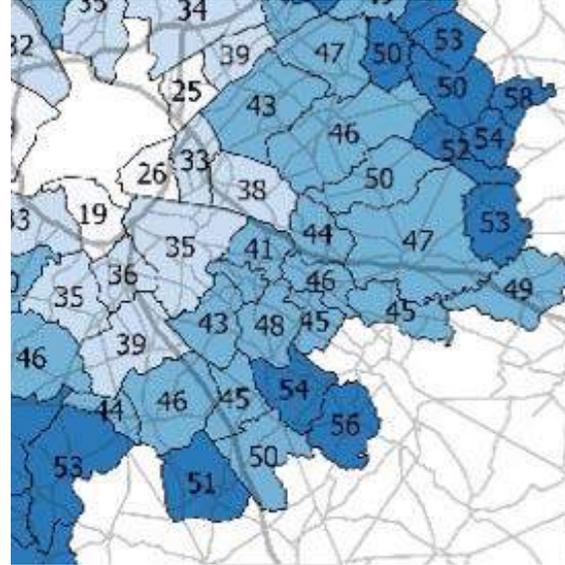
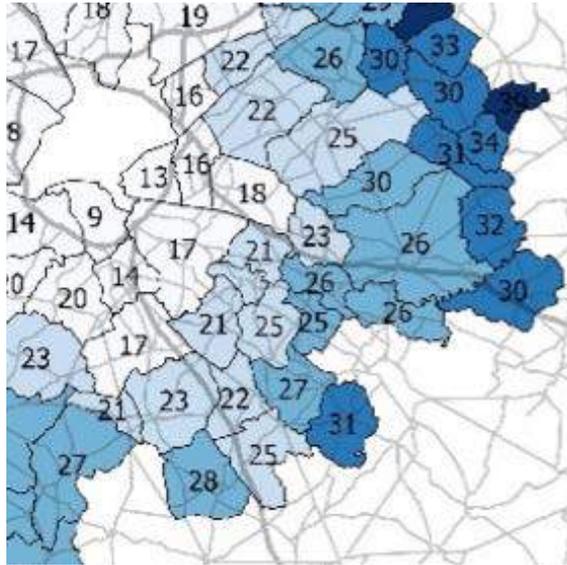
Trafic moyen journalier annuel sur RD (2015-2018, selon comptages les plus récents)



- ▶ Anticiper l'accroissement des volumes de trafic et ses conséquences sur la vie locale (besoins en stationnement, débits, transits des poids lourds, adaptation des vitesses et des espaces publics...)

## Un trafic routier qui reste contenu mais en augmentation

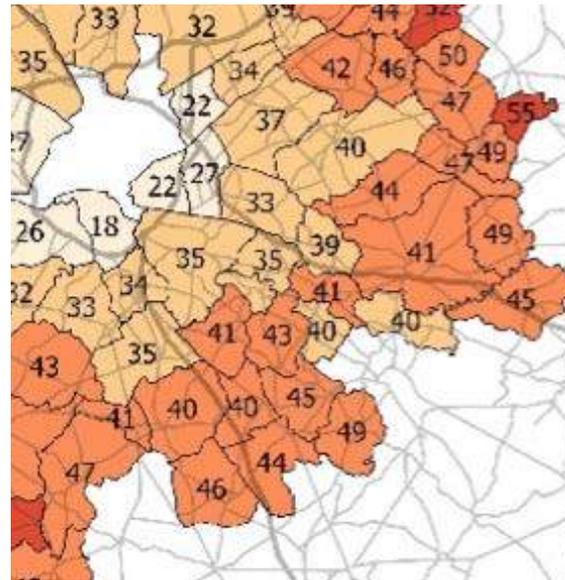
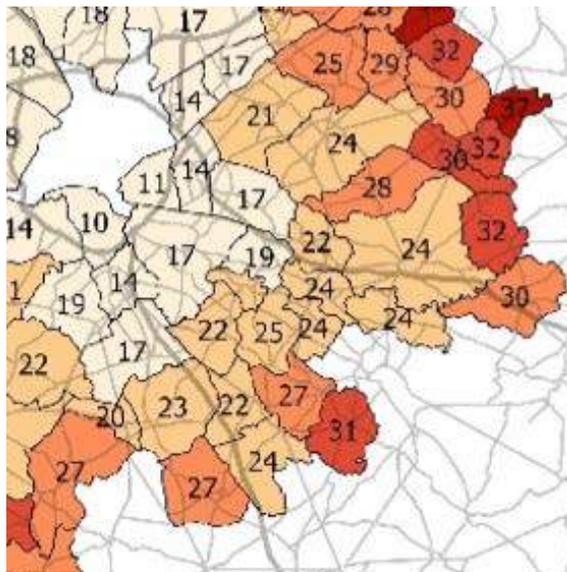
- La RN249 enregistre les plus forts volumes de trafic routier, notamment par sa fonction d'accès longue distance à la métropole nantaise.
- La RD763, entre Vallet et Clisson, présente également d'importants volumes de trafic (12 000 véh/j). Les RD115, RD215, RD751 ainsi que la RD37 (principalement dans la traversée de Saint-Julien-de-Concelles) sont les axes routiers principaux sur le territoire. Les autres axes enregistrent des volumes plutôt modérés, inférieurs à 5 000 véh/j.
- Par rapport à 2012, le trafic routier connaît une augmentation des volumes enregistrés, lié notamment aux dynamiques démographiques et économiques sur Sèvre et Loire, mais aussi des territoires voisins.
- Les trafics poids lourds s'établissent sur la plupart des axes routiers à moins de 5 % du trafic. Les axes les plus chargés sont la RD763, la RD115 et la RD37 (contournement de Saint-Julien-de-Concelles). Néanmoins, l'essentiel des poids lourds peut éviter la traversée directe des centres-bourgs et limiter les nuisances générées sur la vie locale.



Temps de parcours (Metrosat) :

Haut, gauche : temps minimums observés vers Nantes ; haut, droite : temps réels à l'heure de pointe du matin

Bas, gauche : temps minimums observés depuis Nantes ; bas, droite : temps réels à l'heure de pointe du soir



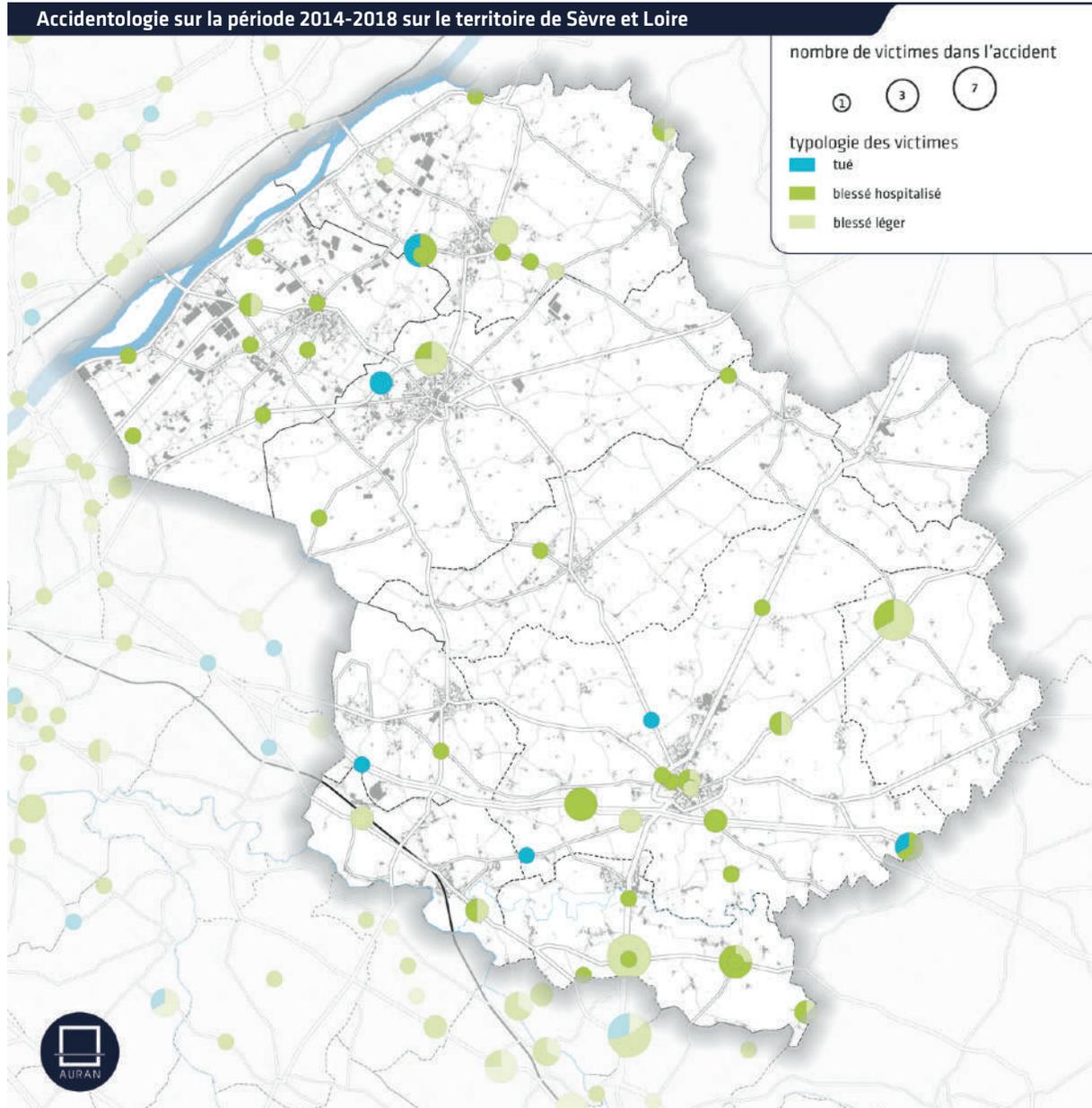
## Une congestion qui va toucher les habitants, mais peu le territoire

- Si le territoire n'est pas concerné par une congestion généralisée de ses axes routiers, certains points spécifiques connaissent des difficultés plus marquées aux heures de pointe : centres-villes des polarités principales, accès aux ponts de Loire, ou encore sur la liaison entre Vallet et Mouzillon et sur l'échangeur avec la RN249.
- Les habitants doivent aussi faire face à des difficultés majeures dans l'accessibilité à la métropole nantaise, avec d'importants ralentissements observés aux heures de pointe du matin et du soir sur les axes d'accès à la métropole.
- Aussi, les temps de parcours sont doublés le matin vers la métropole (autour de 45/50 mn, contre des temps de références autour de 25 mn - source Metrosat\*). L'impact est légèrement plus modéré sur l'heure de pointe du soir, mais les habitants de Sèvre et Loire sont tout de même confrontés à une augmentation de l'ordre de 70% de leurs temps de trajet.

Metrosat

Développé par l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise (Auran), Metrosat est un outil permettant d'évaluer les temps de parcours en voiture entre les différentes communes de l'aire urbaine nantaise et Nantes (depuis ou vers la ville centre), à partir des informations Google Maps.

- ▶ **Soutenir les mesures permettant d'offrir un avantage comparatif aux solutions alternatives à la voiture individuelle afin de conserver des temps de parcours acceptables et amplifier le report modal**

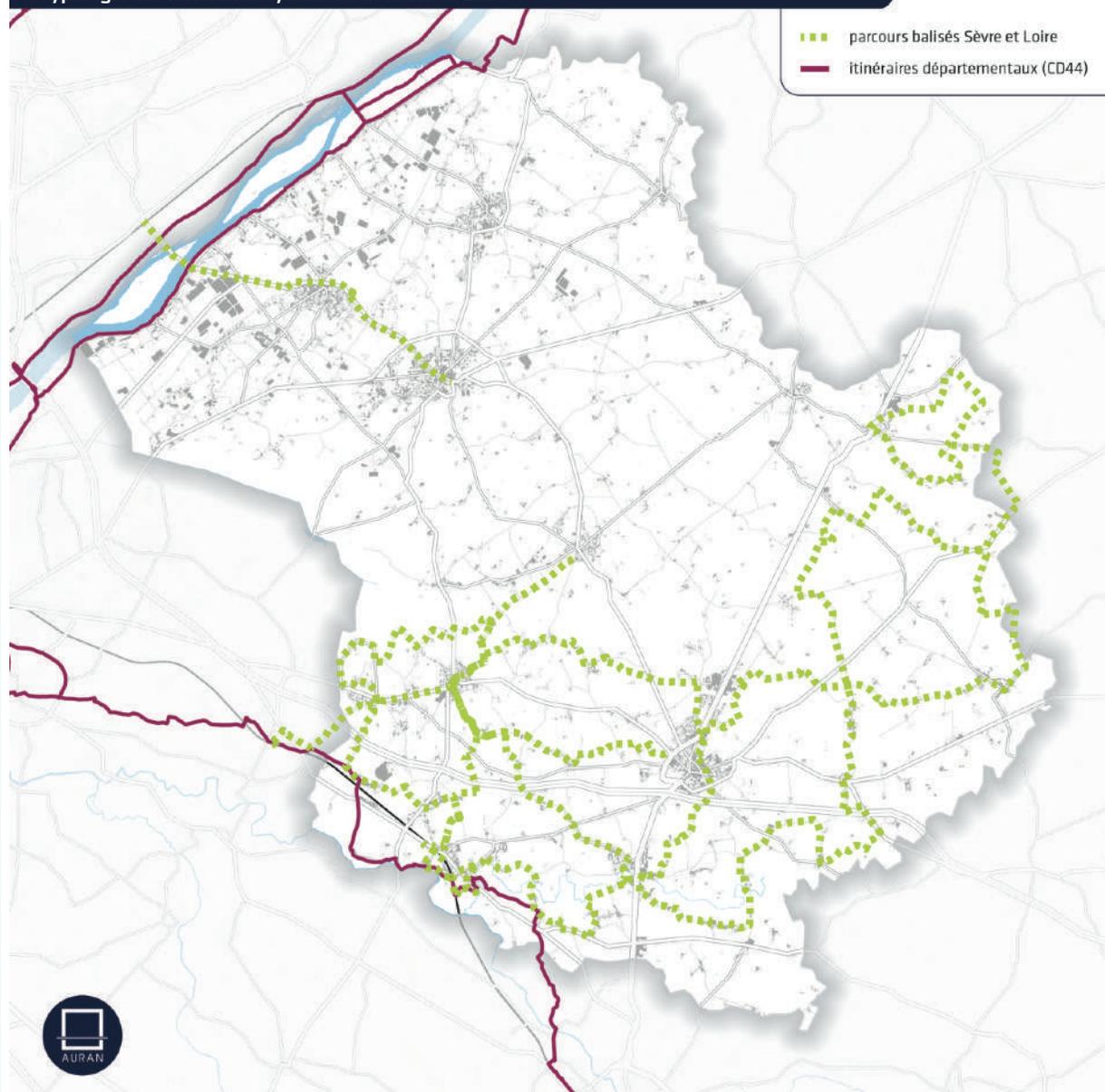


## Un faible volume d'accidents mais une gravité importante

- 52 accidents recensés sur le territoire de Sèvre et Loire entre 2014 et 2018, ayant fait 8 tués, 55 blessés hospitalisés et 36 blessés légers.
- Un faible volume globalement et une variabilité annuelle qui ne permettent pas d'identifier de tendance particulière sur l'évolution de l'accidentologie.
- Une majorité d'accidents sur le réseau départemental (31 accidents) devant le réseau communal (17, principalement sur Vallet et Saint-Julien-de-Concelles).
- Des accidents qui impliquent surtout des véhicules légers (sur les 89 véhicules impliqués dans ces accidents, 57 sont des voitures ou utilitaires) et des deux-roues motorisés.
- Les accidents appellent à des réponses globales sur le territoire en termes d'aménagements et de traitement des vitesses pour limiter autant que possible leur survenue et diminuer leur gravité.

- ▶ Définir des principes communs d'aménagements (vitesse, partage de la voirie, accessibilité...) dans les centres-villes et aux abords des principaux équipements de Sèvre et Loire pour proposer un environnement sécurisé aux habitants du territoire.

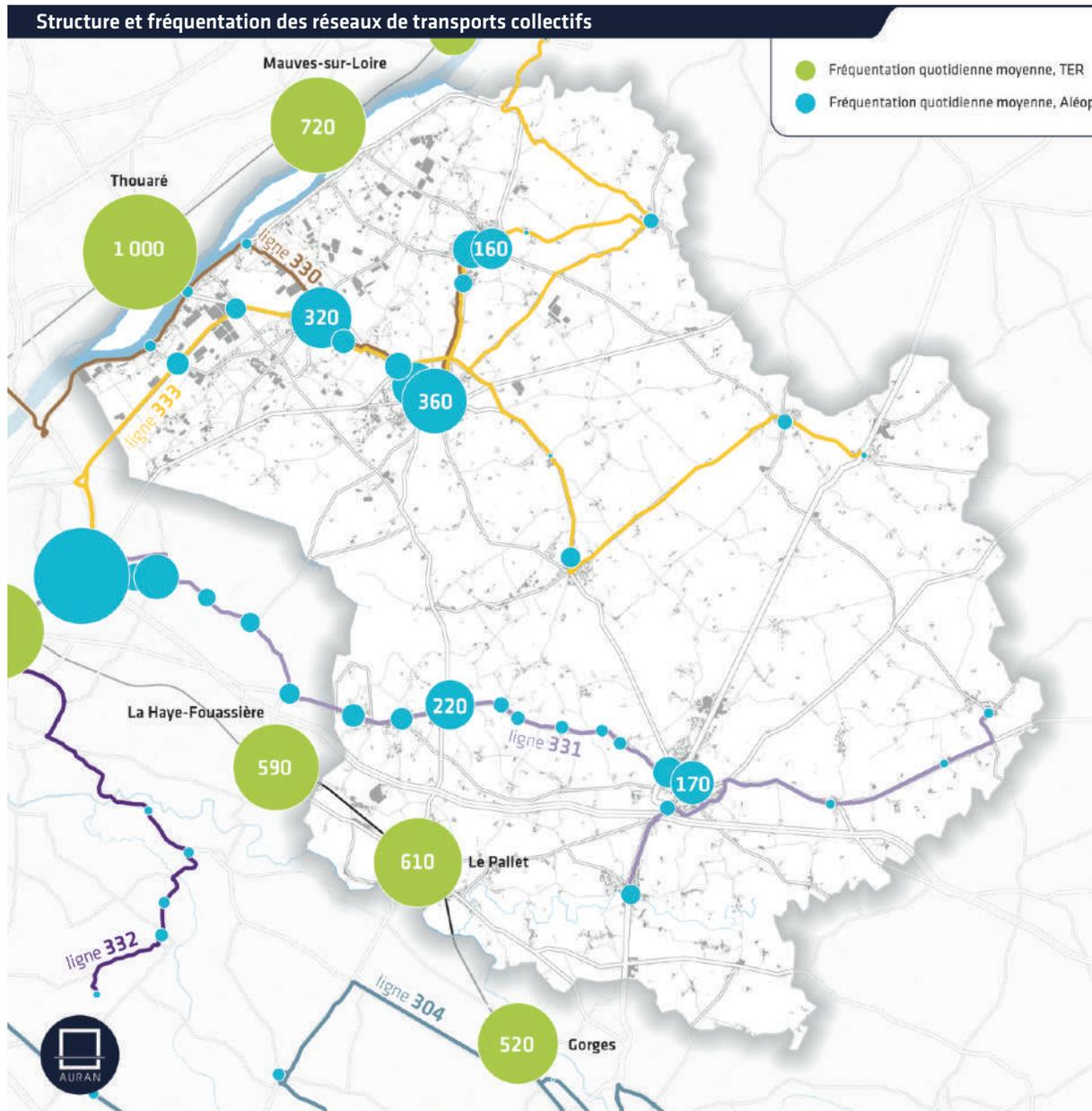
## Typologie des itinéraires cyclables sur Sèvre et Loire



- ▶ Poursuivre la réalisation des itinéraires inscrits au schéma directeur des modes actifs
- ▶ Renforcer les actions en faveur de l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens (communication, offre de services vélo...)
- ▶ Coordonner le développement des projets intercommunaux

## Une structuration en cours des itinéraires cyclables sur le territoire

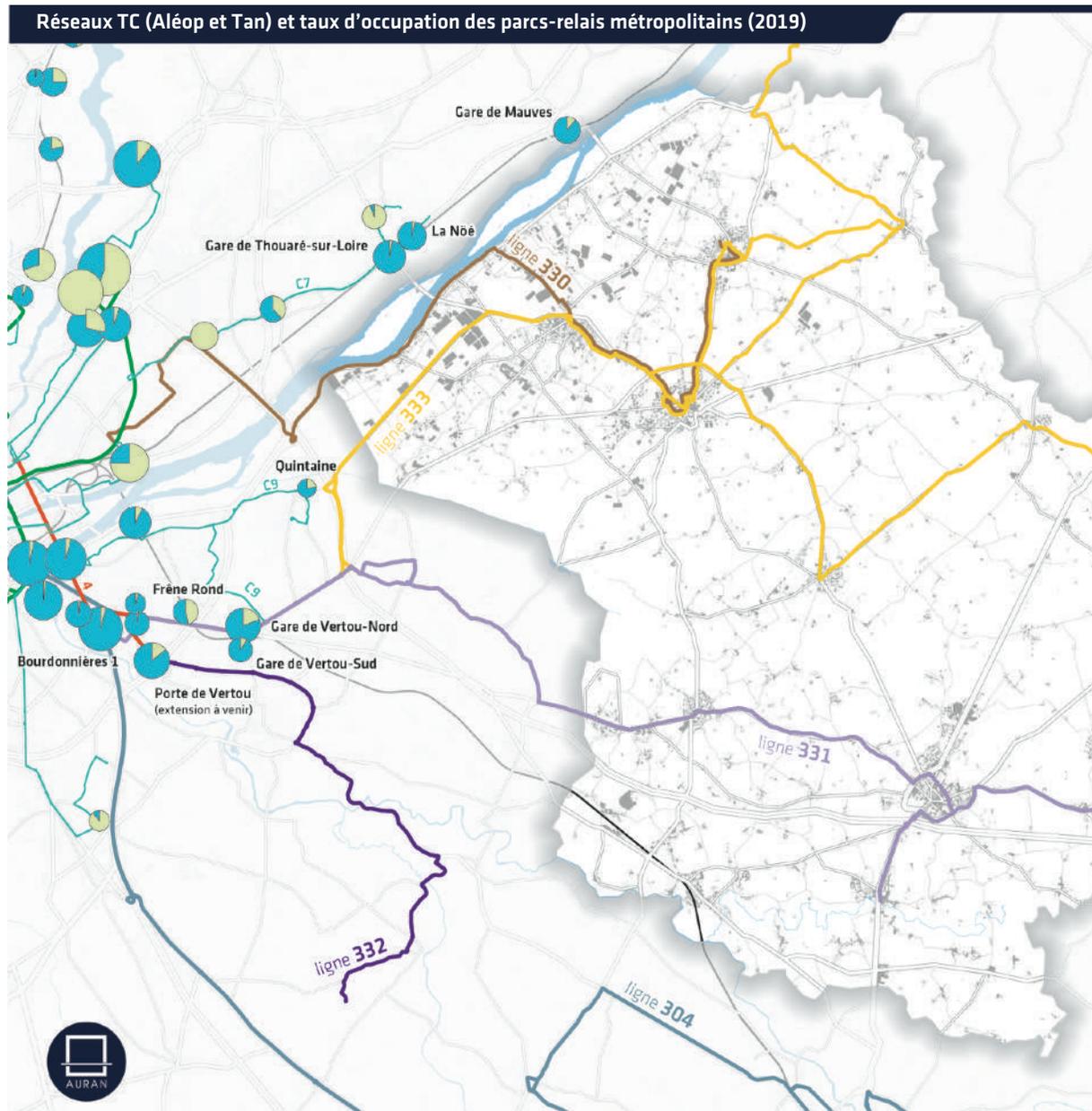
- Un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) réalisé en 2018, et qui a permis de poser quelques grands axes pour le développement du réseau cyclable sur le territoire de Sèvre et Loire
- Un réseau global identifié de 155 km, répartis en itinéraires utilitaires, touristiques ou mixtes
- Une priorisation portant sur 85 km d'itinéraires, dont 30 km d'utilitaires, avec pour ceux-ci les objectifs suivants :
  - Organiser un axe Nord-Sud reliant les communes présentant les principaux potentiels de flux
  - Organiser les rabattements au nord et au sud vers les gares du territoire ou à proximité
  - Donner un accès vers les principaux équipements structurants
- Sèvre et Loire prend en charge le financement des itinéraires inscrits au SDMA ; les communes sont quant à elles en charge de leurs propres aménagements.
- Un territoire aussi encadré par deux grands itinéraires : la Loire à Vélo, et l'axe départemental Nantes - Clisson ; et qui permettent le développement d'une offre touristique en lien avec le vélo



## Une offre de transport collectif qui maille partiellement le territoire

- Un territoire bordé par les lignes TER Nantes-Angers (gares de Thouaré et Mauves-sur-Loire) et tram-train Nantes-Clisson (gare du Pallet sur le territoire, gares de Clisson, Gorges et La Haye-Fouassière à proximité)
- Un réseau de lignes routières régionales restructuré en 2015, avec 3 lignes qui assurent le lien entre le territoire et la métropole nantaise, mais une absence de liaisons transversales ou de continuités avec les autres territoires voisins (Mauges, Choletais, Ancenis, Clisson...) :
  - ligne 330** / Nantes (Doulon) - St-Julien - Le Loroux - Divatte-sur-Loire  
15 a/r quotidiens ; 300 montées/descentes sur Sèvre et Loire
  - ligne 331** / Nantes (Pirmil) - Chapelle-Heulin - Vallet  
~ 25/30 a/r quotidiens sur l'itinéraire principal ; 800 montées/descentes sur Sèvre et Loire
  - ligne 333** / Nantes (Gréneraie) - St-Julien - Le Loroux - Divatte-sur-Loire  
~ 50 a/r quotidiens sur l'itinéraire principal ; 1 300 montées/descentes sur Sèvre et Loire
- Un service à la demande, organisé par la Région, permet de compléter l'offre entre les communes du Pays du Vignoble nantais, les communes voisines de celui-ci, ainsi que certains établissements hospitaliers ; 2 250 voyages réalisés en 2019

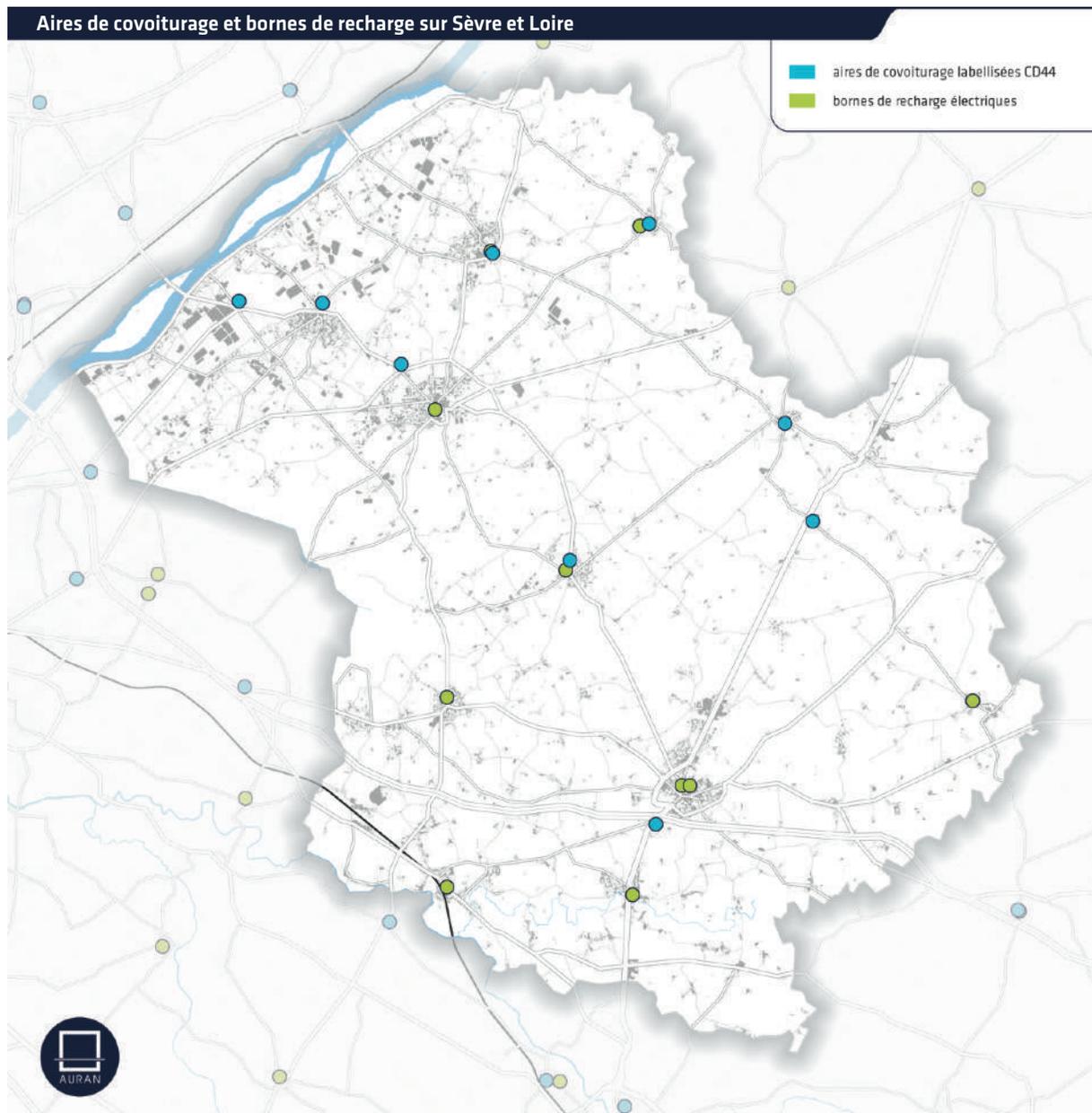
► Evaluer avec la Région les possibilités de développement de l'offre sur le territoire en lien avec le schéma régional des mobilités à venir



## Une complémentarité limitée avec les offres de transport voisines

- Une proximité avec une offre ferroviaire importante, mais des possibilités limitées de rabattement directes en transport en commun ou en vélo (il s'agit néanmoins d'un objectif fort porté par le schéma directeur des modes actifs).
- Une problématique de saturation des parkings en gare ou des parcs-relais sur la métropole nantaise qui restreint aussi les possibilités d'intermodalité avec les transports collectifs.
- Un réseau de lignes Aléop qui ne connecte pas directement avec le cœur métropolitain (secteur Gare ou Commerce) et qui implique des ruptures de charges supplémentaires avec le réseau TAN.
- Des temps de parcours sur les lignes Aléop routières qui augmentent rapidement par rapport à la voiture et qui limitent donc leur pertinence pour les utilisateurs ayant le choix entre les deux modes.
- Un manque de complémentarité des offres de transport également constaté au niveau tarifaire : s'il existe des offres combinées TER/TAN ou Aléop/TAN, il n'est pas possible pour l'utilisateur de bénéficier d'une offre totalement indépendante du réseau utilisé.

- ▶ Renforcer les liaisons avec les territoires voisins et leurs offres de transports collectifs (connexion des lignes, intermodalité vélo et voiture / TC) dans le cadre d'une stratégie construite à l'échelle des bassins de mobilité



## Des offres pour encourager une pratique différente de la voiture

- Des aires de covoiturage aménagées par le département de Loire-Atlantique (9 aires recensées en 2018) pour faciliter le recours à cette pratique, notamment dans les déplacements vers la métropole nantaise, mais peu d'informations quant aux usages qui en sont réellement faits (profils d'utilisateurs, taux d'utilisation, origine/destination).
- Une contribution à la plate-forme régionale de covoiturage OuestGo, afin de mettre en relation les usagers sur le territoire, mais une utilisation du service qui reste limitée dans un contexte concurrentiel et fragmenté (Blablacar, Klaxit, Karos...).
- Un accompagnement à l'électromobilité grâce au déploiement de bornes de recharge par le Sydela sur l'ensemble du territoire (9 bornes normales et 1 borne rapide), mais une utilisation qui reste globalement faible (moins d'une dizaine de charges par mois pour la borne la plus utilisée).

- ▶ **Dialoguer avec la Région Pays de la Loire et les Autorités organisatrices voisines pour développer des services de mobilité permettant d'impulser une évolution de l'usage de la voiture**

## Des forces et faiblesses bien identifiées sur Sèvre et Loire

	Atouts	Faiblesses
<b>Constats</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une dynamique démographique qui reste bonne malgré un léger repli sur la période, et des objectifs de production de logements qui permettront d'accueillir de nouveaux habitants</li> <li>• Un relief facilitant les déplacements sur une grande majorité du territoire avec peu de ruptures et de contraintes sur les infrastructures</li> <li>• Une politique vélo déjà amorcée grâce à l'adoption du Schéma Directeur des Modes Actifs et la programmation des investissements pour le développement des itinéraires</li> <li>• Des polarités bien équipées (Vallet et tripôle) qui garantissent un accès plutôt aisé aux différents niveaux de services et d'équipements pour une majorité des habitants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des aménagements dans les centralités qui demeurent centrés sur l'automobile, avec des conséquences en termes d'occupation de l'espace (stationnement, partage de la voirie, organisation des espaces publics...)</li> <li>• Une partie notable de l'urbanisation du territoire reste diffuse et va nécessairement générer des pratiques de mobilité pour lesquelles les alternatives à la voiture sont plus complexes à construire</li> <li>• Une forte dépendance à la métropole nantaise pour les déplacements des actifs, et des difficultés d'accès persistentes à celle-ci (temps de parcours et ruptures de charge des offres routières, congestion du trafic aux heures de pointes...)</li> <li>• Des liaisons peu structurées vers les gares et des points de connexion qui arrivent à saturation, sur le territoire ou à proximité</li> </ul>
	Opportunités	Menaces
<b>Prospective</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un bassin de proximité pour les modes actifs à renforcer autour des communes du tripôle (Divatte-sur-Loire, Saint-Julien-de-Concelles, Le Loroux-Bottereau) et de Vallet</li> <li>• Des axes d'accès vers la métropole nantaise clairement identifiés (axe Loire-Divatte, RN249), pouvant faciliter l'accroissement de l'offre (développement du covoiturage, renforcement des offres routières et ferroviaires...)</li> <li>• Des lignes ferroviaires cadencées qui encadrent le territoire et qui peuvent servir de support aux pratiques alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements notamment vers le cœur métropolitain</li> <li>• Des politiques publiques qui se structurent (PLH adopté, PCAET et PLUi en cours), permettant d'anticiper plus fortement la thématique de la mobilité dans la construction et la cohérence des stratégies engagées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des dynamiques démographiques qui vont accentuer la demande de mobilité, notamment auprès de publics avec des besoins spécifiques (profil de ménage avec enfants, vieillissement progressif d'une partie de la population...)</li> <li>• Une utilisation de la voiture individuelle qui restera forte sur le territoire du fait de l'absence de réelles contraintes mais aussi de la difficulté à développer des alternatives performantes à cette échelle</li> <li>• Une tension dans le développement de l'emploi sur le territoire qui risque d'accentuer encore davantage la polarisation par les territoires voisins</li> </ul>

volet **2**

## La stratégie de mobilité

## Un diagnostic ayant permis de poser 9 constats sur le territoire

1. Les déplacements sont la **conséquence** des politiques d'urbanisme
2. Un **territoire dynamique** va générer davantage de déplacements
3. Les **comportements** de mobilité varient selon le profil des habitants
4. La **voiture** est omniprésente dans les déplacements du quotidien
5. Les **échelles de déplacements** vont appeler des réponses différentes
6. La **proximité** est un levier majeur pour les modes actifs
7. Le **travail** joue un rôle structurant dans les pratiques de mobilité
8. Les **offres de transport** existantes ne répondent pas à tout
9. Les réponses de mobilité reposent sur une **construction collective**

## Des enjeux que la stratégie de mobilité doit prendre en compte

Afin de garantir l'élaboration d'une stratégie efficace, plusieurs enjeux ont été formulés et ont servi de lignes directrices lors des échanges en ateliers :

- la **continuité** et la **sécurisation des itinéraires** piétons et cyclables
- le **développement et les connexions** des réseaux de **transport collectif**
- des **solutions de mobilité accessibles** à tous
- la **coordination de l'ensemble des acteurs** publics, économiques et citoyens
- l'**information du public et la sensibilisation** pour changer les comportements
- la réflexion sur l'**usage et la place de la voiture** au quotidien
- la politique de **développement du territoire** intégrant les enjeux de mobilité
- la capacité à **innover et expérimenter** dans les réponses à apporter

# 2

## Des questions-clés qui ont guidé l'élaboration de la stratégie

La stratégie doit aussi intégrer différents leviers pour assurer sa pertinence d'ici à l'horizon 2030. 3 questionnements transversaux ont ainsi permis de cadrer les réflexions sur sa portée et les objectifs qu'elle devait se fixer :

### Une question de temporalité

- répondre aux besoins de mobilité des habitants actuels
- anticiper ceux des habitants futurs, en fonction de leur localisation et de leurs caractéristiques

### Une question d'échelles

- maximiser l'usage des modes actifs sur les déplacements de proximité
- faciliter l'accès et inciter l'utilisation d'offres de transport partagées (transports collectifs et covoiturage) sur la moyenne et longue distance

### Une question de positionnement

- proposer des solutions de mobilité dans le cadre de ses compétences, à travers le développement des offres, la régulation des usages ou encore les actions de communication et de sensibilisation auprès des habitants
- porter auprès des autres acteurs de la mobilité (Région, Nantes Métropole, autres AOM, gestionnaires de voirie, association, acteurs économiques...) les mesures qui sont les plus bénéfiques pour les habitants de Sèvre et Loire

## 3 axes stratégiques pour couvrir l'ensemble des champs de la mobilité



# volet 3

## Le plan d'actions

- Le plan d'actions déterminé ici reprend les souhaits formulés lors de l'atelier #3 (Commission du 7 décembre 2020). Il s'agit d'une première formalisation des intentions opérationnelles de Sèvre et Loire, mais il ne constitue qu'une étape. Aussi, une consolidation de ce plan pourra être envisagée à court terme, pour préciser l'ensemble des actions et affiner les budgets correspondants à travers une programmation financière pluri-annuelle.
- Les fiches-actions détaillées ne concernent que les actions identifiées comme prioritaires (marquées d'une étoile), à engager dès 2021 ; leurs modalités sont formulées dans cette optique d'action à court terme. Pour les autres fiches-actions, seules les intentions principales sont précisées.

## 22 actions identifiées, dont 11 prioritaires à engager



### Structurer le maillage cyclable du territoire

- ★ #01 - Définir une méthode partagée pour la réalisation des itinéraires (financements, typologies...)
- ★ #02 - Poursuivre la réalisation des connexions identifiées au SDMA
- ★ #03 - Établir un outil SIG collaboratif des itinéraires et projets sur Sèvre et Loire

### Aménager des centralités confortables pour les modes actifs

- #04 - Améliorer la place du piéton en assurant des continuités d'itinéraires accessibles et sécurisées

### Renforcer le covoiturage sur le territoire

- #05 - Étudier les possibilités de mise en place de points « stop » à destination des principaux lieux d'échange
- #06 - Évaluer et développer le réseau d'aires de covoiturage (y compris informelles) sur le territoire

### Développer les réseaux et accentuer l'attractivité des transports collectifs

- #07 - Réinterroger et adapter au besoin le fonctionnement des services de Transport à la Demande
- #08 - Soutenir la complémentarité avec les services de Transport Solidaire sur le territoire
- #09 - Étudier les possibilités de transports en commun adaptés vers les points stratégiques en cohérence avec les offres principales

### Coordonner les projets de mobilité avec les AOM voisines

- ★ #10 - Établir les contrats opérationnels de mobilité avec la Région et les autres AOM
- ★ #11 - Définir et assurer la gestion des transports scolaires sur Sèvre et Loire
- #12 - Appuyer la mise en place d'une tarification unifiée pour les déplacements

### Déployer des services de mobilité pour faciliter la transition vers de nouveaux modes

- ★ #13 - Mettre en place un service de location de vélos à destination des actifs du territoire
- #14 - Accompagner les publics scolaires (pédibus, écomobilité scolaire...)
- #15 - Étudier les possibilités de financement des initiatives permettant d'améliorer la mobilité de chacun

### Faciliter l'accès aux offres de mobilité : orienter, communiquer, sensibiliser

- ★ #16 - Lancer une campagne de communication pour sensibiliser davantage aux enjeux et outils de mobilité
- #17 - S'appuyer sur les associations et acteurs du territoire pour relayer les actions portées par Sèvre et Loire

### Mobiliser les réseaux d'acteurs locaux pour inciter à des pratiques plus vertueuses

- ★ #18 - Mettre en place le comité des partenaires pour associer les acteurs locaux aux questions de mobilité
- #19 - Inciter à la réalisation de Plans de mobilité d'entreprises

### Mettre en œuvre la politique de mobilité de Sèvre et Loire

- ★ #20 - Opérer la réorganisation du service Mobilités de Sèvre et Loire
- ★ #21 - Veiller à l'intégration et à la complémentarité avec l'ensemble des stratégies portées par Sèvre et Loire
- #22 - Assurer le suivi et l'évaluation des actions

## Action #01 : Définir une méthode partagée pour la réalisation des itinéraires



<b>Objectif stratégique</b>	A1 / Structurer le maillage cyclable du territoire
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire ; communes <b>appui</b> : bureaux d'étude, établissements publics / parapublics (Ademe, Cerema, Auran...)
<b>Modalités</b>	Sèvre et Loire souhaite homogénéiser son approche concernant la réalisation des itinéraires cyclables sur son périmètre. Plusieurs paramètres devront ainsi être formalisés pour traduire une approche partagée et complémentaire entre l'intercommunalité et les communes.  Il s'agira dans ce cadre d'identifier les éléments suivants pour constituer un guide de bonnes pratiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>- typologies d'aménagements envisageables selon les configurations urbaines (centres-bourgs, liaisons centre-périphérie de commune, liaisons intercommunales...)</li> <li>- jalonnement et signalétique (liaisons utilitaires et touristiques, complémentarité avec les balisages de boucles touristiques déjà en place...)</li> <li>- équipements associés (stationnements vélos sécurisés ou en accès libre, éclairage...)</li> </ul>
<b>Coûts indicatifs</b>	Coût investi dans les échanges
<b>Portée</b>	<b>échelle</b> : Sèvre et Loire <b>public cible</b> : organisation interne
<b>Suivi</b>	Formalisation d'un support partagé pour la réalisation des aménagements cyclables Suivi des aménagements réalisés (et alimentation du SIG correspondant, voir action #03)

## Action #02 : Poursuivre la réalisation des connexions identifiées au SDMA



<b>Objectif stratégique</b>	A1 / Structurer le maillage cyclable du territoire
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire ; gestionnaires de voirie (communes, CD44) <b>appui</b> : bureaux d'étude techniques / VRD
<b>Modalités</b>	Sèvre et Loire, à travers son Schéma Directeur des modes actifs adopté en 2018, a inscrit comme prioritaires la réalisation d'aménagements cyclables avec les objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organiser un axe Nord-Sud reliant les communes présentant les principaux potentiels de flux</li> <li>- Organiser les rabattements au nord et au sud vers les gares du territoire ou à proximité</li> <li>- Donner un accès vers les principaux équipements structurants</li> </ul> <p>Les études et travaux programmés dans ce cadre se poursuivront en 2021, avec une attention supplémentaire portée aux orientations résultant de l'action #01. Le SDMA de Sèvre et Loire pourra également évoluer dans les années à venir afin d'intégrer de nouveaux itinéraires structurants.</p>
<b>Coûts indicatifs</b>	Sèvre et Loire prend en charge le financement des itinéraires inscrits au SDMA. Les communes sont quant à elles en charge de leurs propres aménagements. <p>Quelques ratios indicatifs d'aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- marquage simple de bande cyclable - 15 €/ml ;</li> <li>- bande cyclable avec élargissement de voirie (avec busage, hors acquisitions) - 275€/ml ;</li> <li>- création voie verte - 150 €/ml</li> </ul>
<b>Portée</b>	<b>échelle</b> : Sèvre et Loire <b>public cible</b> : Tous (habitants, actifs, scolaires, touristes)
<b>Suivi</b>	Formalisation d'un support partagé pour la réalisation des aménagements cyclables Suivi des aménagements réalisés (et alimentation du SIG correspondant, voir action #03)

## Action #03 : Établir un outil SIG collaboratif des itinéraires et projets sur Sèvre et Loire



<b>Objectif stratégique</b>	A1 / Structurer le maillage cyclable du territoire
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire (services Mobilités et SIG) <b>appui</b> : communes
<b>Modalités</b>	<p>Afin d'établir un inventaire précis des aménagements cyclables sur le territoire et de disposer d'une base de données commune facilitant une vision globale de la politique cyclable mise en œuvre, Sèvre et Loire et les communes souhaitent intégrer ces données dans le SIG intercommunal.</p> <p>Cette base de données s'appuiera sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un recensement des aménagements cyclables existants et leur typologie</li> <li>- une indication des itinéraires en projets, par Sèvre et Loire (SDMA) et les communes</li> </ul> <p>Un protocole sera défini pour renseigner de manière homogène ces informations.</p> <p>Au-delà de cette base, l'intégration dans le SIG permettra aussi d'informer plus facilement les habitants du territoire sur l'offre dont ils disposent, notamment en lien avec les équipements et services de Sèvre et Loire. Aussi, dans le cadre des orientations de la Loi LOM (article 9), adoptée fin 2019, les Autorités Organisatrices de la Mobilité doivent mettre à disposition les données relatives aux différents services de mobilité qu'elle propose, afin de favoriser l'accès à celles-ci et leur réutilisation.</p>
<b>Coûts indicatifs</b>	Temps investi dans l'inventaire préalable ; Temps d'intégration par le service en charge du SIG ; Alimentation de la base dans le temps
<b>Portée</b>	<b>échelle</b> : Sèvre et Loire <b>public cible</b> : collectivités (Sèvre et Loire, communes), usagers du SIG
<b>Suivi</b>	Réalisation de la base Suivi des aménagements réalisés / projetés

## Action #04 : Améliorer la place du piéton en assurant des continuités d'itinéraires accessibles et sécurisées

### Objectif stratégique

A2 / Aménager des centralités confortables pour les modes actifs

### Intentions

Afin d'encourager et sécuriser les déplacements à pied, prioritairement dans les centralités du territoire et à proximité des principaux équipements générateurs de flux (équipements scolaires, sportifs, culturels...), Sèvre et Loire et les communes souhaitent développer et améliorer les liaisons piétonnes et la qualité des espaces publics, en lien avec les communes responsables de la voirie.

Cette action pourra notamment intégrer :

- Une relance des actions de mise en accessibilité sur le territoire (cf. Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics, définis par la loi Handicap du 11 février 2005), et d'identification des difficultés présentes sur chaque commune. Ces éléments pourront aussi être intégrés au SIG communautaire (cf. action #03), et construits en cohérence avec les orientations portées par le SDMA.
- Une intégration systématique de l'accessibilité piétonne (et cyclable) dans les aménagements / réaménagements de voirie ou de projets urbains et de développement (connexions avec le tissu existant, perméabilités piétonnes,...) ; ainsi que leur traduction au besoin dans les documents de planification.

---

## Action #05 : Étudier la mise en place de points « stop » à destination des principaux lieux d'échange

### Objectif stratégique

B1 / Renforcer le covoiturage sur le territoire

### Intentions

Alors que le covoiturage sur de la courte distance est encore une pratique balbutiante, elle présente néanmoins un intérêt certain pour accéder à des équipements ou des services et introduire une option supplémentaire dans le choix de ses déplacements. Envisagée comme un accès vers les grands lieux d'échange sur et à proximité du territoire (gares, pôles d'échange...), Sèvre et Loire souhaite soutenir le covoiturage spontané, à l'image d'une forme « organisée » de l'autostop mais qui s'affranchit des contraintes propres au covoiturage classique (plateforme de mise en relation, inscription préalable...).

Le Département de Loire-Atlantique, qui porte le déploiement des dispositifs « points stop » (expérimentations sur le Pays d'Ancenis, sur Estuaire et Sillon...) pourra constituer un relais et un facilitateur pour envisager la mise en œuvre de cette initiative sur le territoire de Sèvre et Loire. Le principe repose sur la mise en place d'une signalétique spécifique sur des sites sécurisés et adaptés (accotement permettant un arrêt facilité, bonne visibilité...).

## Action #06 : Évaluer et développer le réseau d'aires de covoiturage (y compris informelles) sur le territoire

### Objectif stratégique

B1 / Renforcer le covoiturage sur le territoire

### Intentions

Considérant les dynamiques de déplacement effectuées principalement en voiture individuelle, et alors qu'une grande partie de ces déplacements se font vers des destinations communes et pour des motifs impliquant une certaine concentration dans le temps, Sèvre et Loire souhaite contribuer au renforcement du covoiturage par ses habitants,

Pour ceci, Sèvre et Loire souhaiterait s'impliquer, en lien avec le Département de Loire-Atlantique et la Région Pays de la Loire, à :

- Analyser l'usage qui est fait aujourd'hui des aires de covoiturage sur son territoire (provenance des automobilistes, destination, taux d'occupation...), à partir d'enquêtes sur site et de l'exploitation des données OuestGo notamment.
- Identifier les aires informelles (parkings en zones commerciales, délaissés de voirie à proximité des grandes axes routiers...) et envisager si nécessaire leur aménagement.
- Envisager la mise en service de nouvelles aires selon les besoins pouvant être identifiés, et permettant de réduire l'autosolisme des actifs du territoire vers les bassins d'emploi voisins.

---

## Action #07 : Réinterroger et adapter au besoin le fonctionnement des services de Transport à la Demande

### Objectif stratégique

B2 / Développer les réseaux et accentuer l'attractivité des transports collectifs

### Intentions

Un service de transport à la demande est jusqu'à présent proposé par la Région Pays de la Loire aux habitants de Sèvre et Loire. Si ce service permet de répondre à des besoins spécifiques pour une partie de la population, il s'agit d'un service à vocation occasionnelle (amplitudes de fonctionnement très réduites, pas de service le weekend...). Sèvre et Loire souhaite envisager un fonctionnement différent de ce service, pour renforcer son utilité au quotidien.

Les différentes conséquences de la loi d'orientation des mobilités (possible prise de compétence, contrats opérationnels de mobilité, ...) vont être une opportunité de réinterroger le système de transport à la demande proposé par la Région, et d'évaluer les améliorations pouvant y être apportées (et sous quelles conditions) pour accroître sa pertinence, notamment dans des logiques de rabattement et de proximité, en lien avec les offres routières principales.

## Action #08 : Soutenir la complémentarité avec les services de Transport Solidaire sur le territoire

### Objectif stratégique

B2 / Développer les réseaux et accentuer l'attractivité des transports collectifs

### Intentions

L'association « Serv' Volant » est présente sur le territoire de Sèvre et Loire depuis 2018. Cette association de transport solidaire a pour objet de mettre en relation des personnes possédant un véhicule et acceptant de se rendre disponible pour transporter des personnes non motorisées ou incapables de conduire et ayant besoin de se déplacer pour différents motifs. Les conducteurs sont bénévoles, mais indemnisés pour leurs déplacements.

Si le transport solidaire ne doit pas se substituer à l'offre de transport public (transport collectif, transport à la demande...) ou privé (taxis et transporteurs professionnels) existante, il remplit toutefois un rôle social essentiel pour ses adhérents.

Aussi, Sèvre et Loire souhaite soutenir le transport solidaire comme composante de l'offre générale de déplacements proposée, par exemple en accompagnant la communication à destination des publics les plus susceptibles d'être concernés et en assurant le relais auprès des structures d'action sociale.

## Action #09 : Étudier les possibilités de transports en communs adaptés vers les points stratégiques, en cohérence avec les offres principales



<b>Objectif stratégique</b>	B2 / Développer les réseaux et accentuer l'attractivité des transports collectifs
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote :</b> Sèvre et Loire ; Région Pays de la Loire
<b>Modalités</b>	<p>Sèvre et Loire souhaite renforcer la desserte en transports collectifs vers les principaux points d'échanges, afin de faciliter les déplacements de ses habitants, et notamment de ses actifs, vers les grandes polarités sur et à proximité de son périmètre.</p> <p>Pour cela, cette action passe par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une identification préalable des points stratégiques du territoire et qui seraient à mieux desservir : gare du Pallet, liaisons en rabattement vers les principaux nœuds de connexion sur Nantes Métropole (accès busway et tramway, gares de Thouaré et Mauves-sur-Loire...) et Clisson Sèvre et Maine Agglo (gares de Clisson et de la Haye-Fouassière).</li> <li>- une concertation forte auprès de la Région Pays de la Loire, dans le cadre notamment de l'élaboration de son Schéma Régional des Mobilités ainsi que la construction des contrats opérationnels de mobilité (cf. action #12), pour déterminer les possibilités de connexion sur ces secteurs ainsi que les éventuels renforts d'offre à mettre en œuvre.</li> </ul>
<b>Coûts indicatifs</b>	<p>Temps investi pour valider les secteurs prioritaires devant faire l'objet d'un renforcement de l'offre ;</p> <p>Temps de concertation avec la Région ;</p> <p>Coûts éventuels liés aux compléments d'offre demandés à la Région en tant qu'exploitant</p>
<b>Portée</b>	<p><b>échelle :</b> Sèvre et Loire ; nœuds de connexion sur territoires voisins</p> <p><b>public cible :</b> Tous (habitants, actifs, scolaires, touristes)</p>
<b>Suivi</b>	<p>Structure de l'offre de transport régionale</p> <p>Fréquentation liée aux habitants de Sèvre et Loire</p>

## Action #10 : Établir les contrats opérationnels de mobilité avec la Région et les autres AOM



<b>Objectif stratégique</b>	B3 / Coordonner les projets de mobilité avec les AOM voisines
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire ; Région Pays de la Loire
<b>Modalités</b>	<p>Conformément aux objectifs portés par la Loi d'Orientation des Mobilités, un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) sera établi à l'échelle du bassin de mobilité de l'agglomération nantaise, auquel est rattaché Sèvre et Loire. L'objectif de ce contrat, conclu entre la Région et les principaux acteurs de la mobilité (Autorités Organisatrices, Département, gestionnaires de gares et de pôles d'échanges multimodaux...) est d'assurer la coordination des acteurs et des actions communes notamment en matière d'intermodalité.</p> <p>Le contrat, conclu de manière pluriannuelle, détermine les résultats attendus ainsi que les moyens alloués et les indicateurs de suivi ; il doit être évalué à mi-parcours. S'il ne constitue pas un document de planification, il s'agit bien d'engagements formels (éventuellement financiers) entre les différents signataires.</p>
<b>Coûts indicatifs</b>	<p>Temps investi dans les échanges</p> <p>Financements complémentaires éventuels selon le contenu du contrat</p>
<b>Portée</b>	<p><b>échelle</b> : bassin de mobilité de l'agglomération nantaise</p> <p><b>public cible</b> : Tous (habitants, actifs, scolaires, touristes)</p>
<b>Suivi</b>	signature et contenu du Contrat Opérationnel de Mobilité

## Action #11 : Définir et assurer la gestion des transports scolaires sur Sèvre et Loire



<b>Objectif stratégique</b>	B3 / Coordonner les projets de mobilité avec les AOM voisines
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire ; Région Pays de la Loire
<b>Modalités</b>	<p>Sèvre et Loire assure l'organisation des transports scolaires sur son périmètre en tant qu'Autorité Organisatrice de Second rand (AO2), par délégation de la Région Pays de la Loire normalement en charge de cette compétence. À cet effet, une convention a été signée entre les deux parties pour définir, notamment, le montant de la prise en charge financière par la Région.</p> <p>Compte tenu du contexte particulier lié à la crise sanitaire, la convention a été prolongée par avenant jusqu'au 31 décembre 2021. Aussi, l'année 2021 sera une année de redéfinition des modalités d'exploitation des transports scolaires sur Sèvre et Loire, avec des échanges à mener avec la Région pour établir les circuits et définir les nouveaux montants de prise en charge.</p> <p>Cette démarche s'inscrira également dans les échanges pouvant avoir lieu pour la signature des contrats opérationnels de mobilité (cf. action #10).</p>
<b>Coûts indicatifs</b>	<p>Temps investi dans les échanges</p> <p>Financements (investissement / fonctionnement / recettes) selon le contenu de la nouvelle convention</p>
<b>Portée</b>	<p><b>échelle</b> : Sèvre et Loire</p> <p><b>public cible</b> : Scolaires</p>
<b>Suivi</b>	<p>Convention définie après 2021</p> <p>Nombre de circuits et d'élèves</p>

## Action ##12 : Appuyer la mise en place d'une tarification unifiée pour les déplacements

### Objectif stratégique

B3 / Coordonner les projets de mobilité avec les AOM voisines

### Intentions

Sèvre et Loire souhaite défendre auprès de la Région, la mise en place d'une politique tarifaire intégrée pour faciliter les déplacements des habitants de son territoire et ce quelle que soit l'offre de transport utilisée (TER, réseau routier régional, réseau urbain TAN).

Cette action s'inscrit dans une logique de réduire le coût des déplacements en transports collectifs, qui peut s'avérer être un frein supplémentaire au changement de pratiques de mobilité, alors que ces offres sont le plus souvent utilisées de manière conjointe. Au-delà de la dimension économique, c'est aussi assurer une meilleure prise en compte d'une mobilité « sans frontière » et faciliter les déplacements du quotidien.

Alors que la Région redéfinit son schéma général des transports et que des discussions vont avoir lieu dans le cadre de l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité (cf. action #10), ces questions de tarification devront être abordées au plus vite.

## Action #13 : Mettre en place un service de location de vélos à destination des actifs du territoire



<b>Objectif stratégique</b>	C1 / Déployer des services de mobilité pour faciliter la transition vers de nouveaux modes
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire <b>appui</b> : associations, ateliers/vélocistes locaux, Ademe
<b>Modalités</b>	Afin d'accompagner les actifs de Sèvre et Loire vers une utilisation quotidienne du vélo et les amener à changer leurs comportements de mobilité, Sèvre et Loire souhaite mettre en place un service de location de vélos à assistance électrique (VAE) sur son territoire.  Cette action prévoit le lancement des études nécessaires à sa réalisation (définition des services pouvant être proposés aux habitants, calibrage de la flotte, modalités de prêt / location / acquisition, implantation...).
<b>Coûts indicatifs</b>	Temps investi dans la mise en œuvre et l'animation de la structure Coût d'acquisition et location des VAE Si besoin, acquisition et aménagement d'un espace dédié
<b>Portée</b>	<b>échelle</b> : Sèvre et Loire <b>public cible</b> : habitants
<b>Suivi</b>	Mise en place du service Nombre de vélos à disposition Nombre d'adhérents / bénéficiaires

### Action #14 : Accompagner les publics scolaires (pédibus, écomobilité scolaire...)

#### Objectif stratégique

C1 / Déployer des services de mobilité pour faciliter la transition vers de nouveaux modes

#### Intentions

Le milieu scolaire représente un lieu privilégié pour sensibiliser aux pratiques de mobilité durable et travailler à de futurs comportements vertueux. Les communes ayant développé des Projets Educatifs de Territoire (PEDT) ou des Projets Educatifs Locaux (PEL) il conviendra de se rapprocher d'elles pour mener une action commune et partenariale. C'est aussi une opportunité de relais important auprès des parents d'élèves. Les actions à mobiliser sont multiples, comme par exemple :

- Appliquer un cursus d'écomobilité scolaire pour partager notamment les grands enjeux de mobilité et les questions de sécurité routière, en lien avec les actions déjà mises en place par l'Académie de Nantes et les établissements scolaires de Sèvre et Loire.
- Accompagner les établissements scolaires dans la réalisation de plans de déplacements scolaires, permettant, à l'image des plans de mobilité d'entreprise (cf. action #19), d'identifier les pratiques d'accès aux établissements et proposer des solutions alternatives à la dépose en voiture lorsque cela est possible.
- Etudier l'opportunité de mettre en place des dispositifs de pédibus/vélibus, et évaluer les moyens d'assurer leur pérennité dans le temps

---

### Action #15 : Étudier les possibilités de financement des initiatives permettant d'améliorer la mobilité de chacun

#### Objectif stratégique

C1 / Déployer des services de mobilité pour faciliter la transition vers de nouveaux modes

#### Intentions

Afin de permettre la réalisation des objectifs fixés, des investissements importants vont être nécessaires. Bien que n'ayant pas accès à des recettes directes (versement mobilité) pour financer ses actions, différentes sources de financement de la mobilité existent pour Sèvre et Loire. Afin d'optimiser les moyens alloués à la politique de mobilité, une vigilance particulière sera portée au suivi des projets de financement extérieurs (appels à projet de l'Ademe, partenariats avec le Cerema, aides du Département ou de la Région...), pour pouvoir les intégrer selon les opportunités.

Mais Sèvre et Loire pourra également, sous des conditions à définir au préalable, apporter son aide de manière directe ou indirecte pour faciliter la mobilité sur son territoire.

## Action #16 : Lancer une campagne de communication pour sensibiliser davantage aux enjeux et outils de mobilité



<b>Objectif stratégique</b>	C2 / Faciliter l'accès aux offres de mobilité : orienter, communiquer, sensibiliser
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire (services Mobilités et Communication) <b>appui</b> : agences de communication, Ademe, associations locales, Office de Tourisme...
<b>Modalités</b>	Sèvre et Loire souhaite renforcer ses outils de communication en faveur de la mobilité, notamment pour mieux faire appréhender les enjeux en matière de santé, d'environnement ou encore de budget pour les ménages. Plusieurs actions ciblées sont envisageables pour toucher un public large : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la réalisation d'un guide (papier / web) permettant de décrire les différents services de mobilité accessibles depuis le territoire de Sèvre et Loire (offres de transport, services de location, ateliers vélo, itinéraires piétons et cyclables...), mais aussi les outils et aides auxquels ils peuvent prétendre.</li> <li>- l'organisation d'événements permettant de valoriser les initiatives locales et les modes alternatifs à la voiture ; par exemple, des animations en lien avec l'Office de Tourisme du Vignoble, des journées « test vélo » avec les vélocistes et associations locales, la valorisation d'un challenge entreprises, semaine de la mobilité...</li> <li>- le relai dans les publications locales de l'ensemble des initiatives en lien avec la mobilité (bulletins municipaux ou intercommunal)</li> </ul>
<b>Coûts indicatifs</b>	Temps investi dans la préparation du contenu éditorial et l'actualisation des informations ; Coût éventuel d'un prestataire extérieur pour la réalisation du support, frais d'impression et de diffusion (selon les modalités retenues, enveloppe globale comprise entre 10 000 et 20 000 € HT). Temps consacré à l'organisation des animations et leurs coûts de mise en œuvre ; Alimentation de la base dans le temps
<b>Portée</b>	<b>échelle</b> : Sèvre et Loire <b>public cible</b> : Tous (habitants, actifs, scolaires, touristes)
<b>Suivi</b>	Réalisation du guide et nombre d'exemplaires édités Nombre de consultations et téléchargements pour la version web Nombre d'événements organisés et fréquentation

## Action #17 : S'appuyer sur les associations et acteurs du territoire pour relayer les actions portées par Sèvre et Loire

### Objectif stratégique

C2 / Faciliter l'accès aux offres de mobilité : orienter, communiquer, sensibiliser

### Intentions

De nombreuses associations et structures sont déjà présentes sur le territoire de Sèvre et Loire et portent, de près ou de loin, des actions en faveur de la mobilité : que cela soit dans une logique de développement du vélo (Place au Vélo Vignoble), d'accompagnement à la mobilité (Serv' Volant, cf. action #08), de valorisation touristique (Office touristique du Pays du Vignoble), parmi d'autres.

Si le comité des partenaires (cf. action #18) remplira un rôle plutôt d'animation citoyenne et de consultation des acteurs économiques, une démarche complémentaire pourra être de fédérer l'ensemble de ces acteurs et de les associer à l'animation de la politique de mobilité de Sèvre et Loire. En effet, par les publics qu'ils touchent, ils pourront constituer un relais efficace pour mieux faire connaître les différentes offres de mobilité et diffuser largement les initiatives portées sur le territoire.

Aussi, et dans une logique de réciprocité, bien identifier ces acteurs pourra faciliter la remontée d'informations utiles à l'évaluation des mesures mises en œuvre ou des besoins exprimés.

---

## Action #18 : Mettre en place le comité des partenaires pour associer les acteurs locaux aux questions de mobilité



<b>Objectif stratégique</b>	C3 / Mobiliser les réseaux d'acteurs locaux pour inciter à des pratiques plus vertueuses
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire (services Mobilités et Développement Économique) ; <b>appui</b> : entreprises du territoire et leurs groupements, associations citoyennes
<b>Modalités</b>	La Loi d'Orientation des Mobilités institue au sein de chaque AOM un comité des partenaires (article 15) qui doit être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et de l'information mise en place. Le comité des partenaires est constitué a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, et doit être consulté au moins une fois par an. Cette instance constitue dès lors un lieu privilégié pour évaluer les besoins de mobilité et développer des actions concertées.
<b>Coûts indicatifs</b>	Temps investi dans les échanges
<b>Portée</b>	<b>échelle</b> : Sèvre et Loire <b>public cible</b> : Membres à intégrer au comité des partenaires
<b>Suivi</b>	Création et composition du comité des partenaires de Sèvre et Loire Comptes-rendus annuels des échanges et décisions

## Action #19 : Inciter à la réalisation de Plans de mobilité d'entreprises

### Objectif stratégique

C3 / Mobiliser les réseaux d'acteurs locaux pour inciter à des pratiques plus vertueuses

### Intentions

Les plans de mobilité d'entreprises visent à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements liés aux activités professionnelles, et contribuer à réduire les émissions de GES et le trafic routier. Cela concerne ainsi les trajets domicile/travail, le transport de marchandises, les déplacements professionnels des salariés ou agents, la flotte de véhicules... et mobiliser un panel important de mesures (promotion du vélo, du covoiturage, organisation du télétravail...). Ils peuvent s'établir à l'échelle d'une entreprise / d'une administration, ou concerner plusieurs établissements regroupés au sein d'une même zone.

La collectivité a un intérêt à inciter à leur réalisation, car il s'agit d'un relais important pour toucher les salariés et donc cibler un segment important des déplacements quotidiens sur le territoire. Cet accompagnement peut être méthodologique et/ou financier, et nécessite un important travail d'animation et de concertation auprès des acteurs économiques du territoire.

Sèvre et Loire étudiera les modalités de développement d'un Plan de Mobilité pour ses propres salariés

## Action #20 : Opérer la réorganisation du service Mobilités de Sèvre et Loire



<b>Objectif stratégique</b>	D / Mettre en œuvre la politique de mobilité de Sèvre et Loire
<b>Pilotage de l'action</b>	<b>pilote</b> : Sèvre et Loire <b>appui</b> : Ademe (possibilité de financement du poste à ouvrir, sous conditions)
<b>Modalités</b>	<p>En parallèle des échanges engagés pour la prise de compétence, Sèvre et Loire souhaite procéder à une réorganisation de ses services pour mieux porter et suivre la stratégie Mobilité. Cela se traduirait par un élargissement des missions de l'actuel manager des transports scolaires sur l'ensemble des questions de mobilités.</p> <p>Il aura ainsi en charge, en plus de la coordination et de la gestion des transports scolaires, la mise en œuvre des orientations stratégiques, le suivi des actions, et la cohérence avec les autres politiques publiques de la collectivité (habitat, économie, planification, énergie...). Il sera aussi l'interlocuteur de référence avec l'ensemble des partenaires.</p>
<b>Portée</b>	Organisation interne
<b>Suivi</b>	Réorganisation du service et ressources humaines affectées

## Action #21 : Veiller à l'intégration et à la complémentarité avec l'ensemble des stratégies portées



<b>Objectif stratégique</b>	D / Mettre en œuvre la politique de mobilité de Sèvre et Loire
<b>Pilotage de l'action</b>	<p><b>pilote</b> : Sèvre et Loire, communes</p> <p><b>appui</b> : Scot du Vignoble Nantais, service Habitat (PLH), service Développement Durable (PCAET), service Planification (PLUI) et bureau d'étude PLUI</p>
<b>Modalités</b>	<p>Afin d'assurer la cohérence entre les différentes politiques publiques et la complémentarité des actions engagées en matière de mobilité, une vigilance particulière sera apportée quant à l'intégration et la prise en compte des mesures validées par Sèvre et Loire.</p> <p>Aussi, le PLUi en cours d'élaboration devra tenir compte de la stratégie élaborée pour s'assurer, si besoin, de la bonne traduction dans ses différents volets (PADD, OAP, zonages...).</p> <p>Egalement, à l'occasion de la révision du Scot Du Pays du Vignoble Nantais, Sèvre et Loire défendra des orientations qui permettent la compatibilité avec celles portées dans ses différentes stratégies territoriales.</p> <p>Enfin, cette prise en compte s'effectue également au niveau des communes, en veillant à la bonne intégration des problématiques de mobilités lors des réaménagements de voirie et d'espace public relevant de leur compétence.</p>
<b>Coûts indicatifs</b>	Temps investi dans les échanges
<b>Portée</b>	Selon les périmètres des différents documents et des compétences mobilisées
<b>Suivi</b>	Contenu des documents d'urbanisme réalisés, modifiés ou révisés

## Action #22 : Assurer le suivi et l'évaluation des actions

### Objectif stratégique

D / Mettre en œuvre la politique de mobilité de Sèvre et Loire

### Intentions

Pour évaluer le succès et assurer la pérennité de la stratégie telle qu'elle a été définie, mais aussi être en capacité de la faire évoluer pour être au plus proche des besoins de ses habitants, Sèvre et Loire devra mettre en œuvre un suivi des actions inscrites dans ce plan.

Si certains indicateurs pourront être intégrés dans une évaluation annuelle, d'autres nécessiteront la réalisation d'études ou d'enquêtes spécifiques et qui devront donc être programmées.

À terme, c'est aussi l'évolution du document de planification des mobilités qui pourra se poser, avec une éventuelle transformation en Plan de Mobilité simplifié (introduit par la Loi d'orientation des Mobilités), qui permettrait de consolider encore la stratégie portée par Sèvre et Loire et ses communes.



Siège Intercommunal - Espace Antoine Guilbaud  
1 place Charles de Gaulle - 44330 Vallet  
Tél. 02 51 71 92 12  
[www.cc-sevreloire.fr](http://www.cc-sevreloire.fr) / [contact@cc-sevreloire.fr](mailto:contact@cc-sevreloire.fr)

2 cours du Champ de Mars - BP 60827  
44008 Nantes Cedex 1  
Tél. 02 40 84 14 18  
[www.auran.org](http://www.auran.org)

