

PLAN GLOBAL DEPLACEMENTS

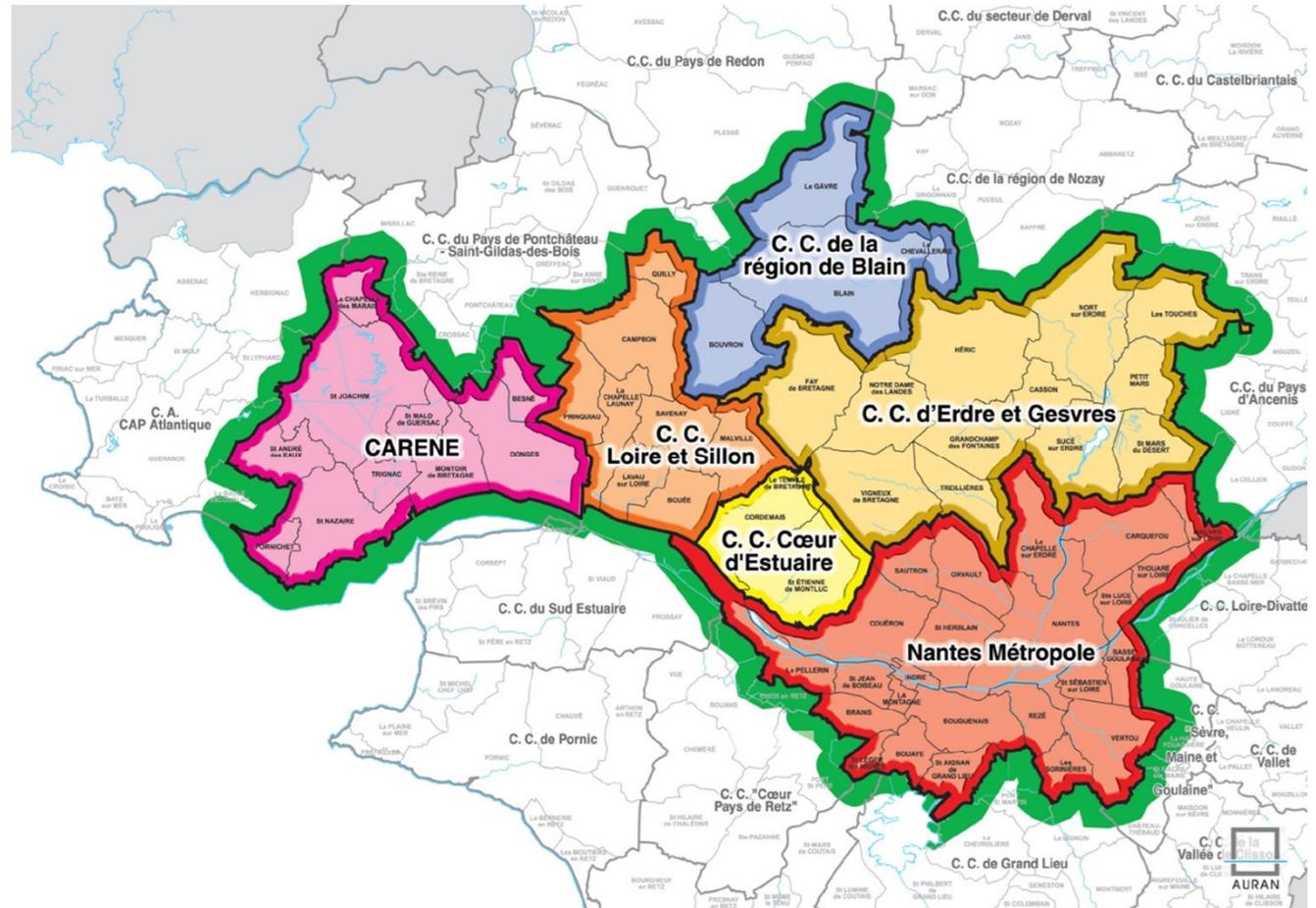
COMMUNAUTE DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES



Territoire périurbain

60 000 habitants

12 communes

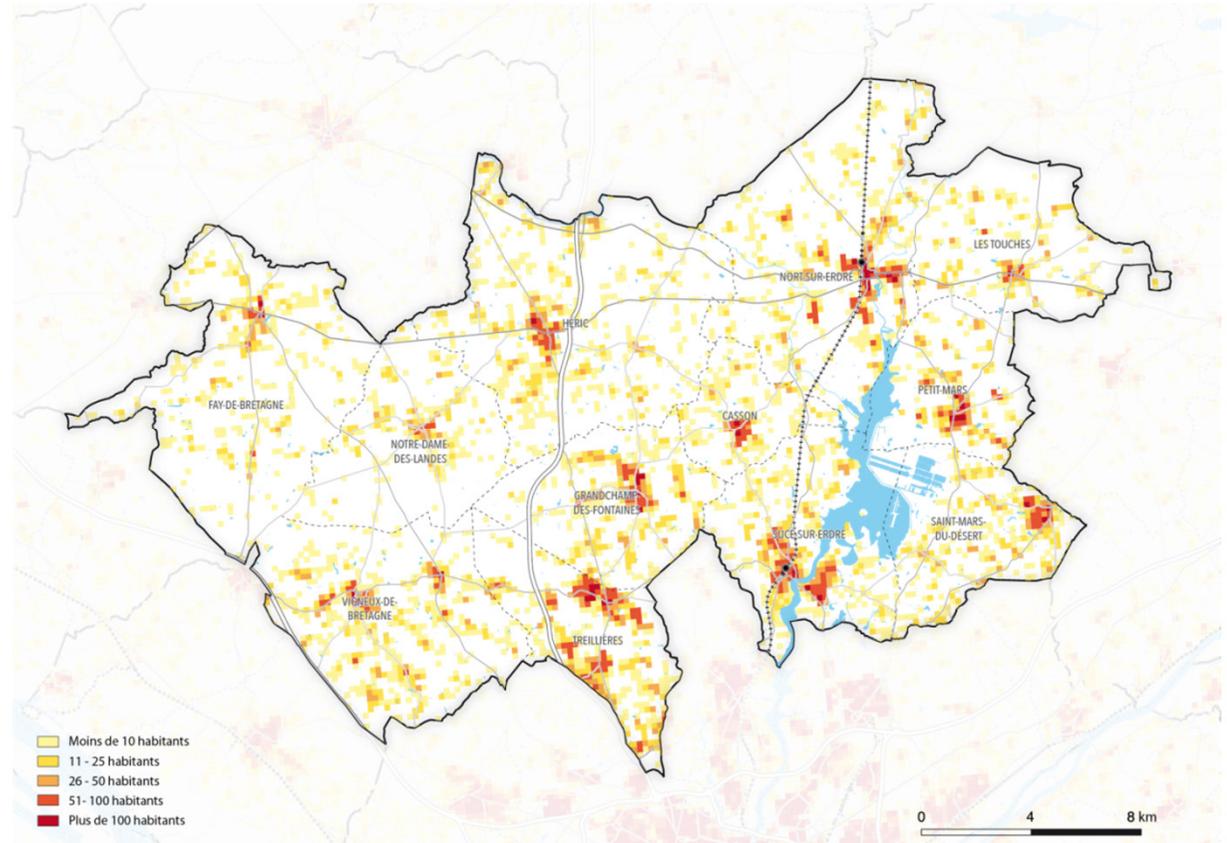


Habitat mité

- un habitant sur deux n'habite **pas** dans un centre bourg

Peu d'aménagements cyclables

Pas de ville centre



La demande sociale

- Enjeux de santé, de qualité de l'air,
- Dépendance à la voiture, et dépendance à la métropole = **congestion**
- + demande directes d'infrastructures cyclables

- 60% des déplacements en tant que conducteur d'un véhicule
- 18 800 actifs travaillent sur Nantes Métropole, à 94 % en voiture
- 40% des déplacements dans la commune de résidence

Pourquoi agir sur la mobilité ?

2- Le Scot

- **Rendre évidente la ville des courtes distances**
 - Intensifier les centralités,
 - Développer les aménagements à destination des modes actifs,
 - Favoriser un espace public partagé et apaisé
- **Transports collectifs : relier les territoires par un service performant**
 - Développer l'intermodalité
- **Favoriser des usages raisonnés de la voirie et limités de la voiture**
 - Hiérarchiser la voirie
 - Réduire l'usage de la voiture individuelle
- **Accompagner les innovations et changements à venir**

PLAN GLOBAL DEPLACEMENTS

COMMUNAUTE DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES





Une démarche de Plan Global de Déplacement volontaire

- document de **planification / orientation** qui définit une stratégie de mobilité visant à assurer un équilibre durable entre : besoins de mobilité des habitants / environnement / économie / santé
- définit des **objectifs**, une **stratégie**, un **plan d'actions** et un **Plan Pluriannuel d'investissement** en faveur des déplacements
- **concertation** des acteurs de la mobilité, sensibilisation et implication des élus



La démarche de PGD **complémentaire** avec différents documents ...

> ... en cours de réalisation

- SCoT : **S**chéma de **C**ohérence **T**erritoriale de la métropole Nantes St-Nazaire, révision en cours
- PLUi : **P**lan **L**ocal d'**U**rbanisme intercommunal
lancé parallèlement (le Plan Global de Déplacement devra apporter sa contribution sur les questions de mobilité)

> ... déjà réalisés

- PCET : **P**lan **C**limat **E**nergie **T**erritorial (2014)
- Schéma de secteur d'Erdre et Gesvres (2011)
- Schéma directeur des liaisons douces (2011)
- Agenda 21 (2013)
- Plan de déplacement communal de Nort-sur-Erdre (2010)

> de nombreux documents déjà réalisés = nécessite de pragmatisme



**Composée d'élus et d'agents des communes,
Accompagné par l'Auran et l'Ademe,**

L'équipe Projet travaille le contenu du Plan Global de Déplacement et propose des orientations au « Bureau élargi aux Maires » qui lui décide et valide,

Les membres de l'équipe sont le relais de la démarche auprès des élus communaux et des adjoints,

Un élu et un agent par commune



Le Bureau communautaire et les Maires veulent :

- Une stratégie globale et de long terme,
- un plan d'action réalisable « pas un document de plus », donc des projets financés et réalistes sur le court et moyen terme, avec la possibilité d'expérimenter,
- des stratégies sur les éléments qui ne sont pas de la compétence Commune/EPCI pour pouvoir les afficher vers les autorités compétentes comme la Région ou Nantes Métropole,
- Avancer sans attendre la fin de la démarche...

PLAN GLOBAL DEPLACEMENTS

COMMUNAUTE DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES



VOLET # 1 : Diagnostic

2

Diagnostic

Réalisé par l'Auran sur la base de l'EDGT

**Visite de chaque commune
(Bureau ou Conseil)**

Sur l'aspect qualitatif du diagnostic

4 à 6 mois (hors enquête)

Le diagnostic : qq chiffres

Modes et Motifs

Les déplacements des habitants d'Erdre et Gesvres



Tous motifs confondus

60 %

14,5 %

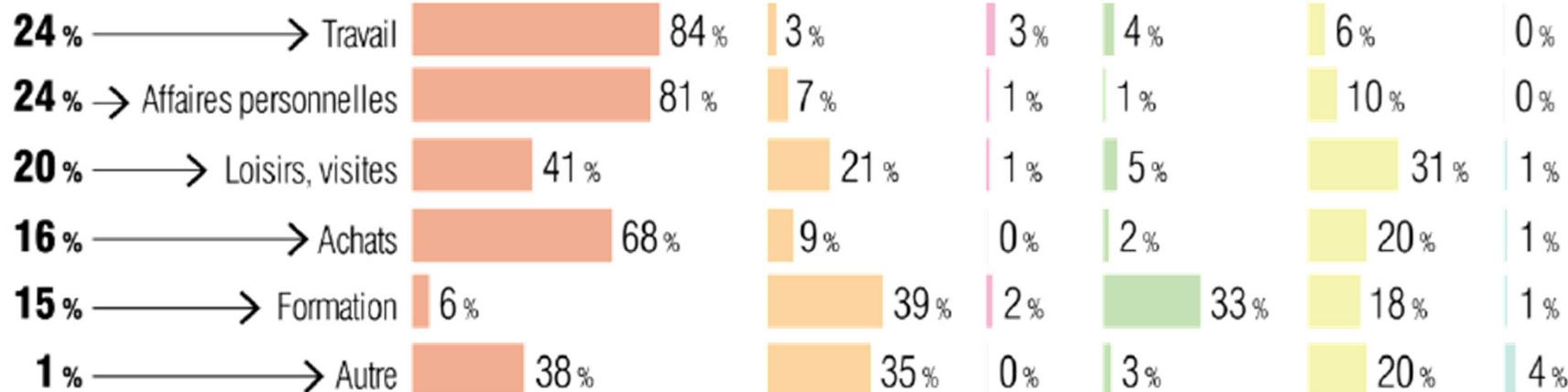
1 %

7 %

16,5 %

1 %

détail des motifs



3 Des enjeux au plan d'actions...

3

Des enjeux au Plan d'actions

Quelles orientations pour 3 idées forces ?



Redonner l'envie d'aller à pied et à vélo au quotidien

- Apaisement des vitesses
- Aménagements de proximité
- Equipements vélos dans l'espace public



Donner envie de changer notre Culture de mobilité

- Se déplacer vers le travail autrement,
- Le covoiturage sur petites distances, c'est possible,
- Eco mobilité vers les scolaires
- Action grand public (conscience des enjeux, subventionnement),
- Action partenaires privés (développement applications covoiturages du quotidien ?)



Développer l'idée d'un réseau de transport en commun et à la demande

- Réaliste
- idéal



+ Atelier Plui : comment traduire ces idées forces dans le PLUi ?

- Orientations d'aménagement ? Espaces réservés ?
- Plan de modération intégré ?
- Contraintes de stationnement ?



Plan d'action

- **Pragmatique et financé au niveau communautaire**
- Vers la population
- Vers, avec ou entre les communes
- Auditions des acteurs en Equipe Projet autant que faire se peut pour se mettre en ordre de marche assez vite,

Plan d'action dans chaque commune ?

- Le Maire a la main sur de nombreux aspects, liberté d'action de chaque commune
- Inscription dans la stratégie communautaire nécessaire
- Intérêt de la cohérence et de la complémentarité entre les démarches
- Nécessité d'un travail fin à l'échelle de la commune sur la hiérarchisation des voiries ou le management des vitesses dans le cadre d'un Plan Modes Actifs par exemple
- Le PGD et la communauté peuvent également apporter de la méthode

**Proposition :**

- Travail en séances pour définir la stratégie,
- Travail en atelier sur les 3 idées forces en vue d'approfondir des actions concrètes
 - à court, moyen et long terme
- Rencontre des services du CEREMA pour connaitre et détailler le PAMA (mai 2016)
- Le VP Mobilités, Jean Luc BESNIER rencontre les Autorités de transport et Communautés de communes voisines

PLAN GLOBAL DEPLACEMENTS

COMMUNAUTE DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES

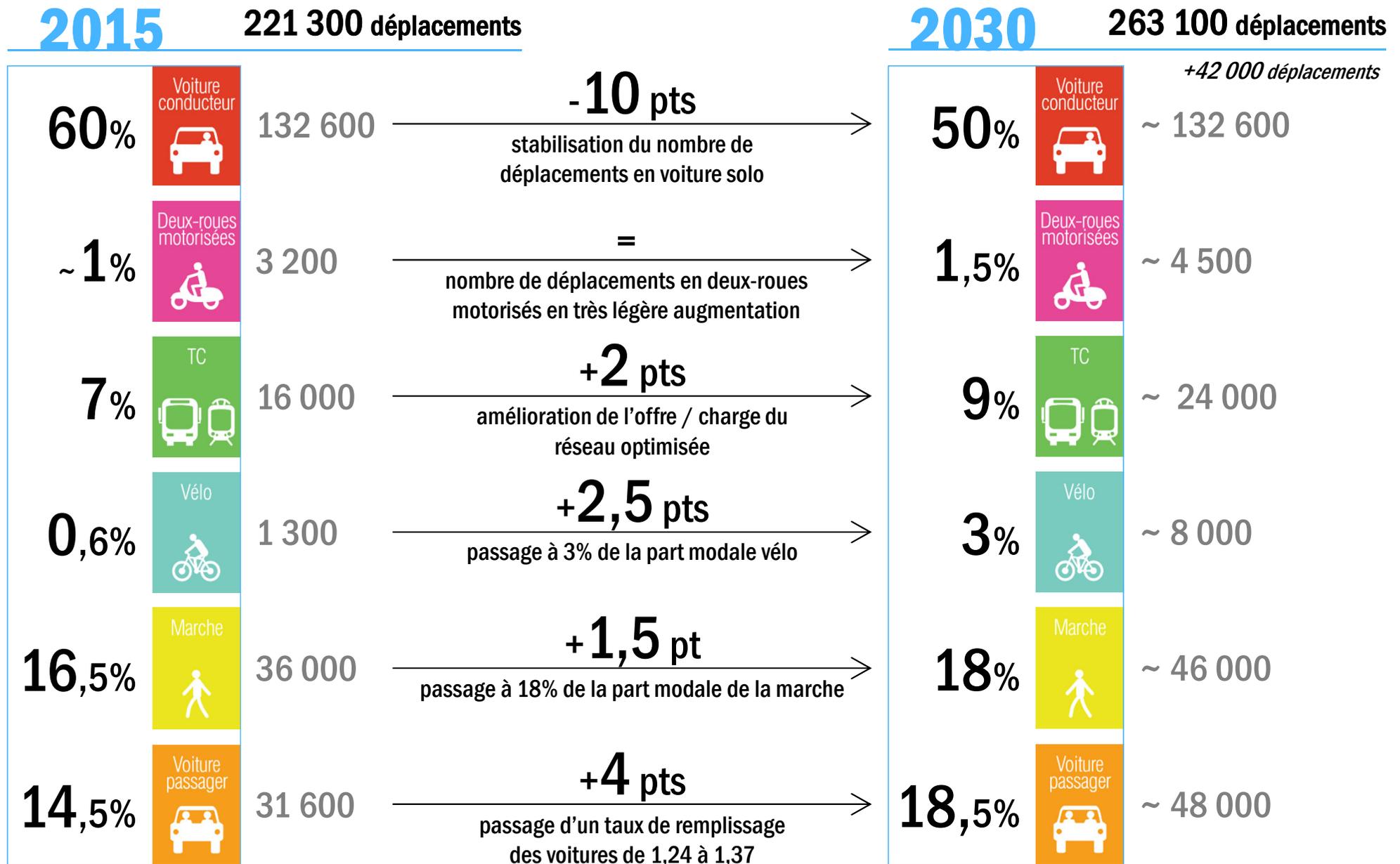


VOLET # 2 : Stratégie et plan d'actions

0

La stratégie globale de mobilité

les objectifs de répartition modale à l'horizon 2030 des habitants d'Erdre et Gesvres



> **Enjeux issus du diagnostic**

- > **Donner envie d'aller à pied et à vélo**
- > **Accompagner le développement des transports collectifs**
- > **Changer notre culture de la mobilité**

> **Objectif central**

Maintien de la part modale du conducteur seul en 2030

1

Donner envie d'aller à pied et à vélo

- > **Affirmation d'un territoire cyclable et priorité aux piétons dans les aménagements**

Le nécessaire partage de la voirie

Priorité aux piétons dans les aménagements

Le vélo, outil d'aménagement

Le Vélo, vecteur de développement économique

Des points de connexion équipés

Le vélo à assistance électrique en question

De nouvelles routes nécessaires



Maitrise de la demande de mobilité : PLUi

La modération des vitesses

Hiérarchisation du réseau routier

En agglomération

Hors agglomération

Quartiers d'habitat en zones apaisées

2

Accompagner le développement des transports collectifs

- > Porter la voix du territoire auprès des Autorités organisatrices de Mobilité

Conforter les lignes existantes

Accompagner le développement de lignes à Haut niveau de services

Expérimenter de nouvelles dessertes

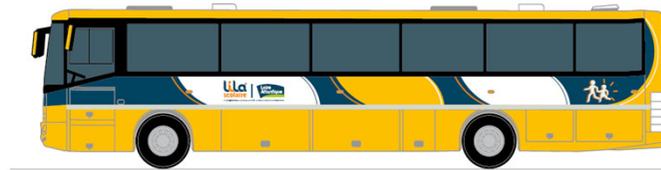
Améliorer l'intermodalité

Desserte de l'Aéroport du Grand Ouest

Lignes nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire



3 Changer notre culture de la mobilité



> Changer notre culture de la mobilité



La communication vers les habitants

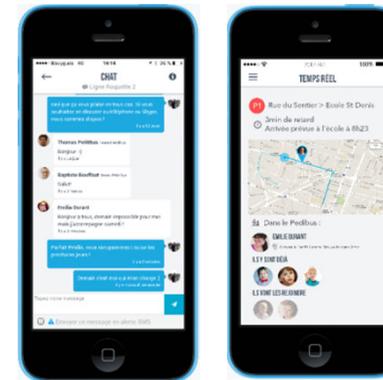
Le management de la mobilité des scolaires

Le management de la mobilité des actifs

Des usages numériques au service de la mobilité de demain

Des besoins différenciés en bornes de recharge pour véhicules électriques

Le projet SMILE



« Chacun a une bonne raison de garder sa voiture »

source : concertation, 2016

La prospective financière d'Erdre et Gesvres sur la période 2016-2020, présentée au Conseil communautaire le 29 juin 2016, intègre 350 K€ de dépenses annuelles sur les investissements liés au plan d'actions du Plan Global Déplacements.

De nombreuses subventions existent sur les actions du Plan Global Déplacements, tant du côté du Département, que de l'Ademe, de l'Etat ou encore de l'Europe.

Fonctionnement

Gestion des actions par le Service Mobilités (ex Service Transport)

Un temps de travail conséquent est nécessaire dans l'accompagnement de bureaux d'études, la coordination de l'action inter communale et les actions d'animation prévues au Plan Global Déplacements.

Sur une création de poste, le Programme Mobilité Durable de l'Ademe a été engagé à hauteur de 24 K€ par an sur les frais de personnel, 15 K€ à la mise en place du poste et 20 K€ de subventions d'éléments de communication ou de sensibilisation.

Capacité du Service Technique à porter **la maîtrise d'ouvrage des opérations** :
Priorisation de cette mission pour une prise en compte dans le plan de charge du Service Technique.

Capacité des collectivités à porter les **questions foncières** :

Aujourd'hui, ni les communes, ni la Communauté de communes ne sont en capacité humaine de traiter les démarches amiables et les procédures.

Il est nécessaire de déterminer qui acquière les parcelles car il faudra identifier un bénéficiaire de l'emplacement réservé dans le PLUi.

Investissements

Plan Pluriannuel d'Investissement

Compte tenu des capacités de la Communauté de communes, deux PPI s'imposent pour atteindre l'objectif fixé à l'action 2 du Plan d'actions « Réaliser les itinéraires cyclables d'intérêt communautaire » :

- > Le premier Plan porte sur les années 2017-2021 à hauteur d'1 million d'euros, soit 200 K€ par an,
- > Il sera suivi d'un second Plan sur la période 2022-2026 dont le montant envisagé est également d'1 million d'euros.

Fonds de concours

La Communauté de communes accompagne les projets communaux en faveur des piétons et des vélos :

- > Traduction de la stratégie communautaire dans un Plan d'actions communales pour les mobilités actives comme préalable ;
- > Association de la Communauté de communes dès les études préalables aux travaux concernés ;
- > 10% du fond de concours global de 3 000 000 d'€ (sur une période de 3 ans) doivent à minima être utilisés par les communes pour la mise en œuvre de leur PACMA.

Acquisitions foncières

Nécessitées par le besoin de voies cyclables sites propres sur certains axes d'intérêt communautaire.

Développer la mobilité active (marche / vélo)



A#1 : Réaliser des plans d'actions communales pour les mobilités actives

A#2 : Réaliser les itinéraires cyclables d'intérêt communautaires référencés au SLDL

A#3 : Réaliser un plan en faveur du développement de la pratique du vélo sur le territoire

Développer les Transports Collectifs et l'intermodalité



A#4 : Porter un réseau « cible » de transport en commun à discuter avec les partenaires

A#5 : Aménager des « points de connexion » entre les différentes offres de transport

Changer les comportements : vers une mobilité durable



A#6 : Créer une activité de conseil en mobilité (CeM) au sein du territoire d'Erdre et Gesvres

A#7 : Réaliser un guide à destination des habitants sur les offres de transport et de mobilité

A#8 : Former les scolaires à l'écomobilité : réalisation de PDES

A#9 : Former les scolaires à l'écomobilité : cursus pédagogique de mobilité

A#10 : Réaliser des Plans de Déplacements Inter-Entreprises à l'échelle des parcs d'activités

A#11 : Réaliser le Plan de Déplacements d'Administration d'Erdre et Gesvres

Organiser le transit sur le territoire



A#12 : Contribuer à la définition de l'axe RP1+ de transit Ancenis-Bouvron

Questionner le rôle de la voiture aujourd'hui et demain



A#13 : Encourager le covoiturage et réaliser des actions pour en faciliter la pratique

A#14 : Définir et mettre en œuvre un schéma d'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques

Organiser l'aménagement du territoire



A#15 : Contributions au PLUi

**Objectifs :**

Aménager des itinéraires sécurisés et de qualité pour les vélos et les piétons
Planifier un espace public favorable à la mobilité douce

Contenu / modalités :

- Diagnostic des voiries et chemins en considérant les villages, la population, les centralités et générateurs de déplacement, les points de connexion au réseau de transport et les itinéraires cyclables d'intérêt communautaire ou départemental. Diagnostic des limitations de vitesses pratiquées. Diagnostic des opportunités et des manques, en termes de stationnement vélo ;
- Fonction des enjeux ressortis, déclinaison locale de la stratégie communautaire, définition de la Stratégie de la commune, avec ses objectifs propres ;
- Planification des itinéraires cyclables, et de leur fonction. Définition du niveau d'équipement souhaité en stationnement deux roues, notamment près des points de connexion au réseau de transport, et près des commerces et équipements. Plan piéton du bourg ;
- Réalisation d'un Plan d'Actions, avec propositions et chiffrages de solutions techniques adaptées à chaque axe (Chaussée à voie centrale banalisée, bandes, piste en site propre, bandes sur chaussée...), Propositions d'équipement en stationnements vélo, Vote d'un Plan Pluriannuel d'Investissement ;
- Le cas échéant : Propositions d'aménagements favorisant le piéton sur des cas précis, Planification d'actions de communication ;
- Proposition d'emplacements réservés au PLUi pour les sites propres.

Coût estimatif :

- Bureau d'études spécialisés en mobilité dans le cadre d'un marché intercommunal :
 - coût moyen de 15 K€ par commune
 - subvention par l'ADEME de 48 K€
 - subvention via le contrat de ruralité de l'Etat de 50 K€
- Supports pédagogiques ou actions de concertation
- Soutien méthodologique et en ingénierie de l'Ademe

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Linéaire de voirie disposant d'une limitation de vitesse à 30 km/h ou moins
- Evolution des parts modales vélo et marche sur le territoire
- Mesure de la fréquentation des axes structurants

Échéance :1^{er} trimestre 2018**Type d'action :**

Etude

Porteur(s) envisagé(s) :Erdre & Gesvres /
Communes**Rôle du porteur :**

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :Ademe / Département / Région
/ Associations / Bureaux
d'études / AURAN**Echelle de pertinence :**

Commune(s)

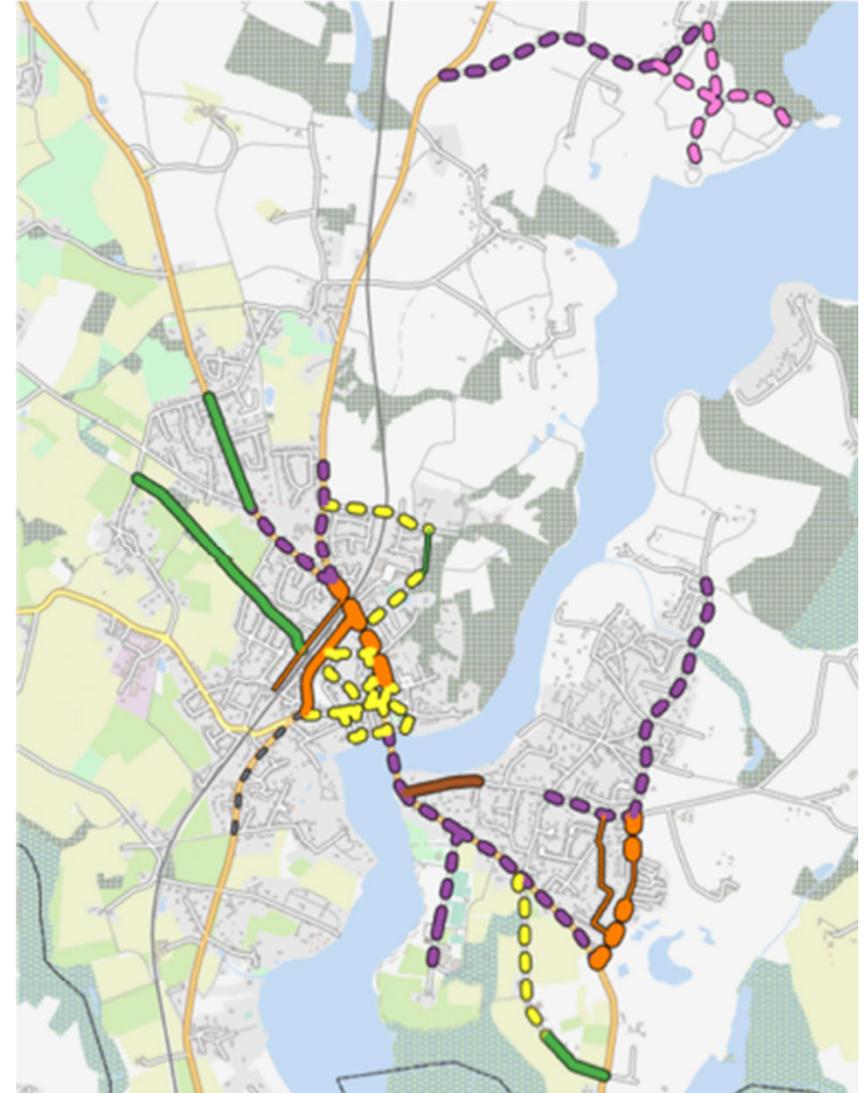
Cible(s) prioritaire(s) :Habitants / actifs / scolaires /
touristes



> 12 PACMA en 2017 /2018: Plusieurs besoins

> Contenu

- Etat des lieux des voiries sur l'ensemble de la commune et des problèmes existants ou des souhaits des habitants et élus. Diagnostic des limitations de vitesses pratiquées et du stationnement vélo.
- Déclinaison locale de la stratégie communautaire avec **hiérarchisation des voiries** et définition de la Stratégie de la commune.
- Priorisation d'**aménagements cyclables**. Définition du niveau d'équipement souhaité en stationnement deux roues, notamment près des points de connexion au réseau de transport, et près des commerces et équipements.
- **Plan piéton** du bourg ;
- Réalisation d'un Plan d'Actions, avec propositions et chiffrages de **solutions techniques** adaptées à chaque axe (Chaussée à voie centrale banalisée, bandes, piste en site propre, bandes sur chaussée...), Propositions d'équipement en stationnements vélo, Vote d'un **Plan Pluriannuel d'Investissement**,
- Planification d'actions de communication ;
- Proposition d'emplacements réservés au PLUi pour les sites propres.



**Objectifs :**

Apporter une contribution stratégique aux élus en charge du PLUi sur les aspects de planification de la mobilité
Apporter des éléments permettant aux bureaux d'études en charge du PLUi d'approfondir les questions de mobilité

Contenu / modalités :

- Traduction des enjeux du PGD dans les orientations du PLUi (donner envie d'aller à pied et à vélo, accompagner le développement des transports collectifs, changer notre culture de la mobilité) dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur les déplacements ;
- Inscription au PLUi d'une nomenclature commune de hiérarchisation du réseau routier* (en et hors agglomération) en vue de proposer une stratégie de modération des vitesses cohérente sur le territoire ;
- Inscription au PLUi de la mise en place d'études préalables synthétiques sur les questions de mobilité à réaliser par les aménageurs pour toute nouvelle opération (avec une taille critique : nombre de lots ou de m²), dans le but notamment de mieux intégrer les problématiques de déplacement dans les aménagements ;
- Encadrement des pratiques de stationnement voiture et vélo des constructions nouvelles dans le règlement du PLUi (collectifs, individuel, équipements publics, commerces) ;
- Réservation d'emplacements réservés pour le vélo ou les piétons dans les plans de zonage du PLUi.

Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Participation à la définition du PADD, du règlement général, des plans de zonage et des OAP

Échéance :

2017-2018

Type d'action :

Etude

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :Commune(s) / Personnes
publiques associées**Echelle de pertinence :**

Erdre & Gesvres

Cible(s) prioritaire(s) :Habitants / actifs / scolaires /
touristes**cf. page 19 de la stratégie*



erdregevrès
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

**Pour télécharger
le Plan Global de Déplacement
(diagnostic + stratégie/plan d'actions)**

[Lien web](#)

Wilfried BRAUD
2018
wilfried.braud@cceg.fr