

Plan de Mobilité

N°1 / 04 / 2021

Une réflexion
prospective pour
penser la mobilité
de demain sur
notre territoire

La mobilité est aujourd'hui au cœur d'une pluralité d'enjeux à la fois environnementaux, sociaux, et économiques: diminution des émissions de gaz à effet de serre, poids des infrastructures dans l'artificialisation des sols, pics de pollution, exposition au bruit, sécurisation des déplacements, accessibilité à l'emploi, aux commerces et services, lutte contre l'isolement, coûts économiques et écologiques de la voiture individuelle, etc.

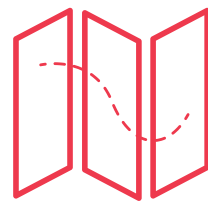
Dans ce contexte mouvant, les virages à prendre sont nombreux car l'offre et la demande évoluent à vitesse grand V (*essor des nouvelles technologies liées au numérique, demande croissante de mobilités douces et partagées, développement des motorisations alternatives, etc.*). Nous souhaitons nous saisir pleinement de cette transition pour mieux connecter le territoire vers le dehors et mieux le mailler au-dedans, en agissant à la fois sur les flux quotidiens et saisonniers.

La récente prise de compétences « mobilités » de l'agglomération est l'occasion de travailler ces sujets, avec audace ! C'est l'ambition de la démarche « Plan de Mobilité » qui vous est présentée dans cette première lettre d'information.



Jean-Michel BRARD
Président

Le Plan de Mobilité en quelques mots...



UN AN APRÈS LE LANCEMENT DU PLAN DE MOBILITÉ, LA DÉMARCHE A DÉJÀ BIEN AVANCÉ. AUJOURD'HUI, UNE PREMIÈRE ÉTAPE DE DIAGNOSTIC VIENT D'ÊTRE FRANCHIE. OÙ EN EST-ON ? QUELS SONT LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC ? LE POINT À DATE ...

Une stratégie pour la mobilité des habitants

Le Plan de Mobilité est l'occasion de penser la mobilité de demain sur le territoire. Il s'agit d'organiser concrètement les actions qui seront portées par le territoire pour faciliter les déplacements et répondre durablement aux besoins de mobilités des habitants concernant l'accessibilité, la sécurisation des déplacements, mais aussi le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Des enjeux variés et transversaux

La réflexion ne s'arrête pas aux seules compétences de l'agglomération mais interroge en profondeur des enjeux variés et transversaux qui impactent fortement la vie des habitants.



Environnement

Le secteur des transports constitue le 1^{er} secteur émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES) en France.

Santé publique

Outre les gaz à effet de serre, les transports ont également un impact sur la qualité de l'air et donc sur la santé publique.

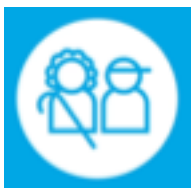
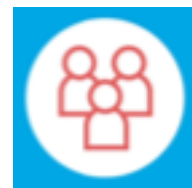


Économie du territoire

Les déplacements de biens et de personnes ont un rôle structurant dans l'attractivité et le rayonnement économique des territoires.

Coût social

Les transports constituent le 2^{ème} poste du budget des ménages derrière le logement.



Modes de vie

La demande de mobilité est impactée par les modes de vie (*vieillesse de la population, numérisation des services ...*).

Qualité vie / Espaces

Routes, trottoirs, places de stationnement..., les transports sont très « consommateurs » d'espace public et impactent ainsi fortement le cadre de vie.



Finances des collectivités

La mobilité représente un coût très important pour les collectivités territoriales, en investissement comme en fonctionnement.

Une démarche de co-construction



La démarche a également pour but de permettre une concertation large des acteurs du territoire afin de proposer la vision la plus partagée possible.

Ces derniers mois, plusieurs ateliers de travail ont ainsi été organisés, en lien avec les élus et techniciens des communes et de l'agglomération, le conseil de développement et un groupe de travail citoyen, constitué d'une trentaine de personnes issues des quinze communes (*représentants d'associations, d'entreprises, de collectifs d'usagers et d'habitants*).

Le but de ces échanges : recenser les usages et les besoins des habitants, mais aussi les actions et les aménagements déjà existants.

Une évaluation environnementale



Réalisée en parallèle du Plan de Mobilité, l'évaluation environnementale stratégique doit permettre de :

- Évaluer les enjeux environnementaux du territoire en vue de les intégrer dans la démarche d'élaboration de ce projet territorial de déplacements (*qualité de l'air, continuité écologique, urbanisation et consommation d'espaces, risque naturel et nuisance...*) ;
- Analyser les impacts potentiels de la stratégie et des actions de mobilités envisagées (*positives et/ou négatives, directes et/ou indirectes, immédiates, temporaires, différées ou permanentes*) ;
- Identifier des mesures d'Évitement, de Réduction, et éventuellement de Compensation, (*démarche « éviter, réduire, compenser »*) permettant de favoriser les impacts positifs et limiter les impacts négatifs mis en évidence ou suspectés ;

Dans le cadre de l'élaboration d'un Plan de Mobilité, l'évaluation environnementale stratégique doit permettre de représenter le meilleur compromis entre les objectifs fixés en matière de déplacements et les autres enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.



Les premiers enseignements

LA PREMIÈRE PHASE DE DIAGNOSTIC A PERMIS DE MIEUX COMPRENDRE LE TERRITOIRE, D'EN DÉFINIR SES FORCES MAIS ÉGALEMENT SES FAIBLESSES.

Le territoire de Pornic agglo Pays de Retz : un profil géographique, démographique et économique particulier, entre littoral, rural et périurbain

Le territoire est multipolarisé, et s'organise ainsi autour de différents pôles d'attractivité : le littoral, la métropole de Nantes, l'Agglo de de Saint-Nazaire. À l'intérieur de l'agglomération, nous retrouvons différents bassins de vie diffus, de faible et moyenne densité, structurés notamment par les pôles de vie que sont les communes de Pornic et Sainte-Pazanne.

Les différentes communes du territoire s'égrènent et se racontent le long d'axes de transport structurants, présents dans le quotidien des habitants et travailleurs :

- La RD751 qui relie Pornic à Nantes est l'axe majeur de développement du territoire, elle dessert le cœur de l'agglomération qui connaît une croissance démographique forte.
- La RD 13, appelée «route bleue» à l'ouest est la dorsale maritime et la route touristique historique.
- La RD723, parallèle à l'estuaire relie trois communes au nord qui, sur un même axe, forment un même micro bassin de vie.
- Les infrastructures ferrées présentes sur le territoire mais plutôt sous-utilisées en dehors de Sainte-Pazanne.

Le territoire de Pornic agglo Pays de Retz (Source : Auran)



>>> Un territoire lisible structuré par des paysages d'eau



L'agglomération se singularise par la variété des grands paysages d'eau qui l'encadrent et la traversent : à l'ouest, la Baie de Bourgneuf et les paysages naturels et urbains de la côte de Jade, au nord l'estuaire et les paysages de marais, à l'est le lac de Grand-Lieu et au sud le Marais Breton. Ces quatre grands paysages d'eau sont des espaces naturels protégés, appartenant au réseau Natura 2000 (*réseau européen rassemblant des sites d'intérêt communautaire*). Ce sont ainsi des sites reconnus pour leur valeur patrimoniale et la rareté ou la fragilité des espèces y vivant.

La situation de presqu'île de Pornic agglo Pays de Retz réduit ses points d'accès à trois principaux : le pont de Saint-Nazaire, Bouaye/Port-Saint-Père et Villeneuve-en-Retz. Cette géographie façonne les modes de vie et de représentation du territoire.

ENJEUX IDENTIFIÉS :

Penser l'aménagement et les conditions de déplacements différemment des schémas urbains classiques (*« centre – périphérie » avec des solutions radiales de transport*) / proposer des solutions de mobilités adaptées aux besoins spécifiques de chaque territoire (*entre littoral, rural et périurbain*) / prendre en compte les espaces naturels dans les projets d'aménagement (*voiries, pistes cyclables, ...*).

Des flux de déplacements toujours plus nombreux et « énergivores » qui imposent de s'engager, dès à présent, dans une transition globale des mobilités

Lorsqu'on sillonne le territoire de Pornic agglo Pays de Retz, d'est en ouest et du nord au sud, on constate que ce territoire est tissé de ses flux et fabriqué par eux. Mobilités quotidiennes ou saisonnières, ponctuelles ou régulières, échanges de courtes distances ou de longues portées, ... ils font de ce territoire une place ouverte à 360 degrés.

Ces flux croissants invitent à s'interroger sur notre modèle de développement et d'aménagement, non viable à moyen / long termes.

>>> Une hausse attendue de la mobilité sur le territoire



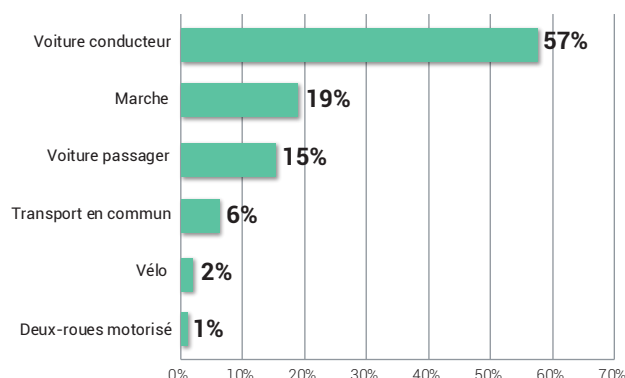
Le territoire doit faire face à une hausse continue des déplacements réalisés qui s'explique par deux fortes dynamiques :

- Le dynamisme démographique : un taux de croissance annualisé de la population de +1,5% / an entre 2011 et 2016 (*taux supérieur à la moyenne départementale, et égal à celui de la métropole nantaise*).
- Le dynamisme économique et touristique : une destination touristique de plus en plus attractive, des zones d'emplois génératrices de flux importants, des déplacements pendulaires en hausse...

>>>> Une forte dépendance à la voiture individuelle

Modes de déplacement

(Source : Enquête Déplacements Grand Territoire - 2015)



La voiture reste le mode privilégié pour la mobilité du quotidien (72% des déplacements sont réalisés en voiture : 57% en tant que conducteur, 15% en tant que passager). Les usages des transports en commun et du vélo sont aujourd'hui marginaux.

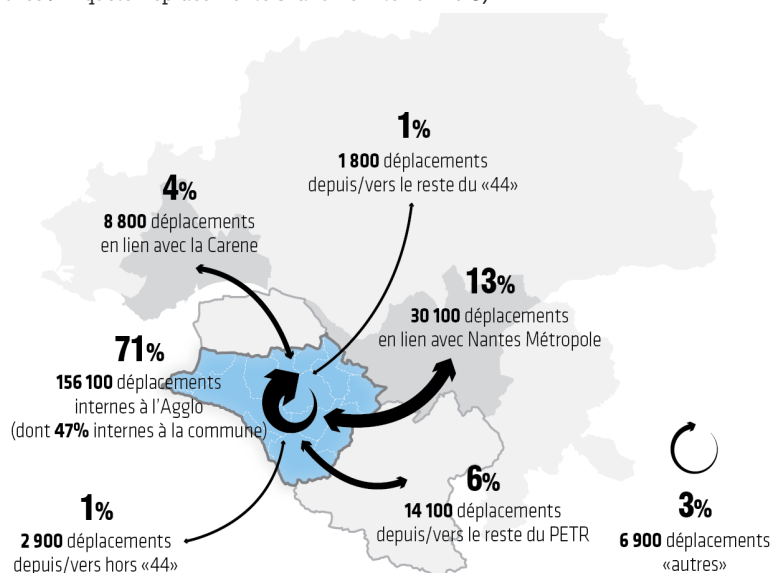
Cet usage prédominant de la voiture est source de nuisances croissantes (*phénomène de saturation, hausse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liée au trafic routier, consommation croissante d'espace, précarité énergétique des ménages, nuisances sonores, ...*). La qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre sont ainsi ressorties comme des thématiques à enjeux forts sur le territoire dans l'Évaluation Environnementale, avec notamment des pics de pollution à l'ozone et aux particules fines observés sur les stations voisines du territoire.

>>> Le poids des « courtes distances »



Répartition géographique des déplacements quotidiens des habitants

(Source : Enquête Déplacements Grand Territoire - 2015)



La grande majorité des déplacements quotidiens des habitants sont réalisés à l'intérieur de l'agglomération, principalement à l'intérieur même des communes.

Les déplacements de courtes distances apparaissent structurants, et la voiture reste très utilisée, même pour ces déplacements.

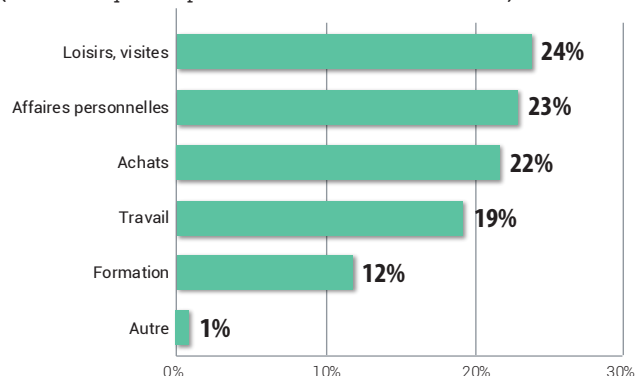
ENJEUX IDENTIFIÉS :

S'engager dans une transition globale des mobilités pour préserver la qualité de vie : réfléchir à une stratégie globale d'aménagement du territoire permettant de maîtriser les flux de déplacements à moyen-long terme / encourager le changement de comportement vers une mobilité décarbonée, notamment sur les courtes distances (*fort enjeu de report modal pour ces trajets*).

Des offres de mobilité existantes, mais insuffisamment attractives, d'où la nécessité de développer un panel de services sur-mesure pour répondre aux besoins de tous les publics, en saison et à l'année

Motifs de déplacement

(Source : Enquête Déplacements Grand Territoire - 2015)

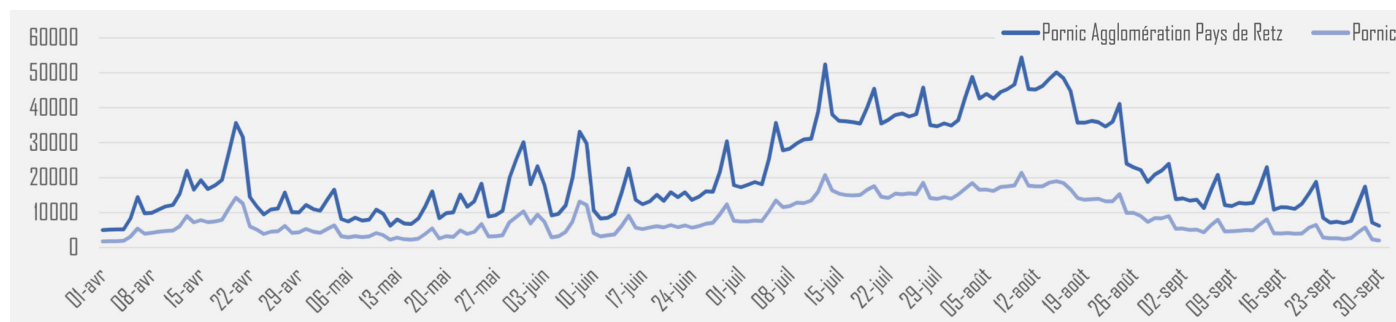


Les besoins de mobilité sont très contrastés sur le territoire et très dépendants des publics concernés. Le « travail », qui engendre d'importants flux pendulaires aux heures de pointe, ne constitue ainsi que le 4^{ème} motif de déplacement en semaine. Le vieillissement de la population observé en France et notamment sur le territoire a également de forts impacts sur la demande de mobilité.

Ces besoins de mobilité sont d'autant plus difficiles à satisfaire qu'ils évoluent nettement dans l'année, du fait de la saisonnalité liée à l'attractivité touristique du territoire (*la population de l'agglomération croît de +87% sur la première quinzaine d'août*).

Évolution des nuitées (population habituelle + touristes) sur le territoire

(Source : données Flux Vision Orange - évaluation de la fréquentation touristiques du 1er avril au 30 septembre 2019)



Différentes offres de mobilité existent sur le territoire (*ligne ferroviaire, cars Aléop, transport à la demande, transport solidaire « Les Retz' Chauffeurs », navette estivale, réseaux cyclables, service d'aide à l'achat de vélo ou encore de location longue durée de vélo à assistance électrique ...*). Mais celles-ci sont souvent insuffisamment attractives pour concurrencer la voiture individuelle, et parfois méconnues des habitants.

ENJEUX IDENTIFIÉS :

Promouvoir et développer l'offre de mobilité existante, en proposant un panel de services sur-mesure pour répondre aux besoins de tous les publics, notamment des actifs, des jeunes et seniors / dimensionner et adapter l'offre de mobilité au regard des flux quotidiens et saisonniers / répondre à l'ensemble des besoins de déplacements, qu'ils s'agissent de flux domicile-travail ou domicile-école, de déplacements utilitaires pour faire ses courses, se rendre à des rendez-vous médicaux, ... de trajets touristiques ou de loisirs, ...

La suite de la démarche : explorer le futur autour de 4 thématiques clés



VERS UNE FINALISATION DE LA DÉMARCHE EN DÉBUT D'ANNÉE 2022 ...

La prochaine étape

La deuxième phase de la démarche consiste à explorer le futur, autour de 4 grandes questions sur lesquelles les acteurs locaux, les élus et les techniciens vont plancher collectivement sur le 2^{ème} trimestre 2021 :

- › Comment développer les modes actifs ?
- › Quelles alternatives à la voiture individuelle ?
- › Quel aménagement durable du territoire pour orienter et sécuriser les mobilités et limiter les besoins de déplacements ?
- › Comment encourager les changements de comportements et promouvoir une mobilité accessible pour tous ?

Il s'agira de fixer le cap sur ces différents sujets, en définissant une stratégie partagée, à horizon 10-15 ans, et un plan d'action priorisé, chiffré et phasé.

Le rappel du calendrier prévisionnel de la démarche

› PHASE 1 : DIAGNOSTIC

février 2020 : Lancement de la démarche par Pornic agglo Pays de Retz.

février 2020 - janvier 2021 : Réalisation du Diagnostic (*études préalables, recensement des usages et des besoins, des aménagements existants*) et de l'État Initial de l'Environnement (*identification et hiérarchisation des enjeux environnementaux du territoire*).

› PHASE 2 : STRATÉGIE

février - avril 2021 : Élaboration de la stratégie (*définition d'objectifs en matière de déplacements, identification des premières pistes d'actions*).

› PHASE 3 : ACTIONS

mai - septembre 2021 : Validation du plan d'action et des solutions choisies. Analyse des impacts des actions sur les thématiques environnementales et propositions de mesures pour Éviter, Réduire ou Compenser ces impacts.

octobre 2021 - février 2022 : Enquête publique et validation définitive du Plan de Mobilité.