

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE LA LOIRE ATLANTIQUE
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

**PLAN DE MOBILITE
DE PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ**

ENQUETE PUBLIQUE

du 13 JUIN 2022 au 13 JUILLET 2022

1^{ère} partie

Rapport du Commissaire enquêteur

Commissaire Enquêteur : Marc JACQUET
désigné par le Président du Tribunal Administratif par décision E22000020/44
du 21 février 2022

Table des matières

1. GENERALITES	5
1.1. Présentation synthétique de la communauté d’agglomération	5
1.2. Objet de l’enquête publique	5
1.3. Contexte réglementaire	6
2. PRESENTATION DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE	7
2.1. Contenu du projet	7
2.2. Composition du dossier d’enquête	13
2.3. Procédure de notification.....	14
2.4. Observations du commissaire enquêteur sur le dossier	16
2.5. Observations de la MRAE	17
2.6. Observations de la DDTM.....	20
2.7. Observations du Conseil Régional des Pays de la Loire.....	22
2.8. Observations du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique.....	23
2.9. Observations des communes	25
3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L’ENQUETE PUBLIQUE	26
3.1. Organisation de l’enquête.....	26
3.2. Information du public.....	26
3.3. Déroulement de l’enquête	27
3.4. Participation du public durant l’enquête	28
3.4.1. Permanences du commissaire enquêteur et consultation dossier papier	28
3.4.2. Registre dématérialisé	29
3.5. Clôture de l’enquête.....	29
4. PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE	29
5. ANALYSE DES OBSERVATIONS PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR	30
5.1. Analyse des observations du commissaire enquêteur sur le dossier.....	32
5.2. Analyse des observations de la MRAE et des PPA.....	33
5.2.1. Observations partagées par les PPA et la MRAE :.....	33
5.2.2. Avis de la Mission Régionale d’Autorité Environnementale MRAE	37
5.2.3. Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer	38
5.2.4. Avis du Conseil Régional des Pays de la Loire.....	40
5.2.5. Avis du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique	40
5.2.6. Avis des communes.....	41
5.3. Analyse des observations du public	41
5.3.1 Observations concernant le vélo.....	42
5.3.2 Observations concernant les piétons.....	44

5.3.3 Observations concernant les transports collectifs.....	44
5.3.4 Observations concernant la voiture	45
5.3.5 Observations concernant la santé et la pollution	46
5.3.6 Observations concernant l'environnement et l'énergie	47
5.3.7 Observations concernant l'intermodalité.....	47
5.3.8 Observations concernant le social et les transports scolaires	48
5.3.9 Observations concernant les autres thèmes	49
6. ANNEXES.....	51

1. GENERALITES

1.1. Présentation synthétique de la communauté d'agglomération

La communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz est située dans le département de la Loire-Atlantique et la région des Pays de la Loire. Elle est composée de 15 communes, dont 6 communes littorales, pour une population totale de 61300 habitants (en 2016) sur une superficie de 453 km². La commune principale est Pornic avec 14700 habitants située le long du littoral. Les communes de Sainte-Pazanne et Chaumes en Retz de 6700 habitants chacune sont les deux autres pôles importants du territoire, situées respectivement au sud-est et au centre du territoire à l'intérieur des terres. Les 12 autres communes comportent de 1000 à 4900 habitants. C'est un territoire dynamique avec 16200 emplois en progression de 0,9% par an, certes contrasté selon les communes. Il est marqué aussi par une forte variabilité annuelle de sa population (+87 % en été et jusqu'à +142% sur Pornic) et par un taux important de résidences secondaires : 36 %, en lien avec son attractivité littorale touristique.

Situé au sud-ouest de l'agglomération nantaise à environ 60 km de Nantes et au sud de l'agglomération de St Nazaire, en bordure du littoral atlantique, le territoire de la communauté d'agglomération est irrigué par 3 principaux axes routiers : la RD313 (route bleue) qui longe l'océan et permet de rejoindre la CARENE, la RD723 et la RD751 vers l'agglomération nantaise. Le territoire est également desservi par le transport ferroviaire avec la ligne Nantes Pornic et la ligne Nantes St Gilles Croix de Vie, qui desservent 7 gares situées sur la communauté d'agglomération. Le service régional de bus ALEOP complète l'offre de transports publics.

Le territoire est peu dense, avec 88% de la surface à vocation agricole ou naturelle. La côte représente 45 km, soit un tiers du littoral de la Loire-Atlantique.

Au plan environnemental, le territoire est couvert par 3 sites Natura 2000 terrestres (Lac de Grand-Lieu, Marais breton-baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et forêts de Monts, Estuaire de la Loire) et 2 sites Natura 2000 marins (L'estuaire de la Loire Sud-baie de Bourgneuf, L'estuaire de la Loire-baie de Bourgneuf), et par de nombreuses ZNIEFF de type 1 et 2.

Le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz est compris dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Retz approuvé le 28 juin 2013 et couvert par le PCAET de Pornic Agglo Pays de Retz 2019-2025, approuvé le 19 décembre 2019.

1.2. Objet de l'enquête publique

En application des dispositions de l'article L1214-3 du code des transports, la communauté d'agglomération, compétente en matière de mobilité, est tenue d'élaborer un plan de mobilité car son ressort territorial coupe celui de l'unité urbaine de Nantes, via la commune de Port Saint Père, la métropole nantaise étant pourvue d'un plan de déplacements urbains. Dans ce cadre, la communauté d'agglomération a engagé l'élaboration de son plan de mobilité par délibération du 6 février 2020.

Le plan de mobilité est un document de planification et d'orientation qui définit une stratégie de mobilités et un plan d'actions, à horizon 10-15 ans, afin de faciliter la mobilité des personnes et le transport de marchandises. Ce plan de mobilité doit ainsi permettre d'organiser l'ensemble

des déplacements à l'échelle du territoire, en assurant un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du territoire.

La phase d'élaboration et de large concertation avec les acteurs du territoire s'est étalée de février 2020 à janvier 2022, selon trois grandes phases successives : l'établissement du diagnostic sur 12 mois environ, la formalisation des enjeux et objectifs durant 4 mois environ, l'élaboration des propositions d'actions sur 8 mois environ. Tout-au-long, 4 ateliers de travail se sont régulièrement réunis, 2 lettres d'information ont été réalisées, le conseil de développement a rendu une contribution très riche, les personnes publiques associées ont été sollicitées. Un comité de pilotage et un comité technique ont conduit l'ensemble des travaux, avec l'aide de l'agence d'urbanisme de la région nantaise AURAN et le bureau d'études « Atmoterra » en charge de l'EES (évaluation environnementale stratégique).

Le conseil communautaire a arrêté le 3 février 2022 le projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz et a autorisé son président à lancer les consultations sur le projet arrêté puis l'enquête publique.

Le Président de Pornic Agglo Pays de Retz a prescrit par arrêté en date du 12 mai 2022 l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de plan de mobilité de la communauté d'agglomération.

Suite à la saisine en date du 28 février 2022 sur la base du dossier de projet arrêté de plan de mobilité Pornic Agglo Pays de Retz avec son évaluation environnementale stratégique, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) des Pays de la Loire a rendu son avis en date du 8 juin 2022.

Nota : les cartes, tableaux et schémas présents dans le présent rapport sont issus du dossier mis à l'enquête publique.

1.3. Contexte réglementaire

Les textes réglementaires sous l'égide desquels est conduite la présente enquête publique relative au plan de mobilité Pornic Agglo Pays de Retz sont les suivants :

Code des transports, articles L1214-1 et suivants et R1214-1 et suivants,

Code de l'environnement, articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants,

Délibération n° 2022-31 du conseil communautaire en date du 3 février 2022 approuvant le projet de Plan de Mobilité de Pornic agglo Pays de Retz et son évaluation environnementale,

Demande du 8 février 2022 de Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz au Tribunal Administratif de Nantes enregistrée le 10 février 2022 pour la désignation d'un commissaire enquêteur ;

Décision N° E22000020/44 du 14 février 2022 du Président du Tribunal Administratif de Nantes désignant Monsieur Marc JACQUET, en qualité de commissaire enquêteur,

Arrêté n° 2022/361 du 12 mai 2022 de Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de plan de mobilité de la communauté d'agglomération.

2. PRESENTATION DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE

2.1. Contenu du projet

Contenu du projet :

Le projet de PDM de Pornic Agglo Pays de Retz comprend :

Le rapport final détaillé intégrant :

- Le diagnostic qui dresse un état des lieux de l'offre et des besoins de mobilités du territoire ;
- La stratégie qui définit les enjeux prioritaires du territoire en matière de mobilités et les objectifs de répartition modale à horizon 2032 ;
- Le plan d'action qui décline les objectifs en actions à conduire sur la période 2022-2026 ;
- Le rapport final synthétique, sous forme d'une lettre d'information qui rappelle la synthèse du diagnostic, la stratégie mobilité du territoire, les actions phares sur 2022-2026 et leurs modalités de mise en oeuvre (calendrier prévisionnel, budget).

Les documents annexes :

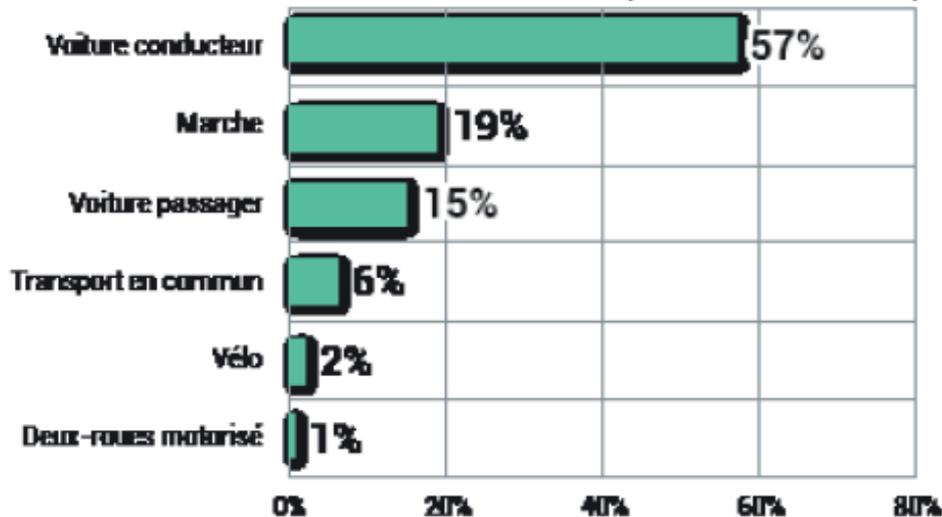
- Informations complémentaires et précisions sur le plan d'action du PDM ;
- Le projet de cartographie des liaisons douces d'intérêt communautaire ;
- Le plan de financement détaillé du PDM ;
- La contribution du Conseil de Développement ;
- L'annexe accessibilité du PDM ;
- L'évaluation environnementale stratégique détaillée du PDM ;
- La synthèse de l'évaluation environnementale stratégique du PDM.

Des éléments du diagnostic :

On constate une forte dépendance de habitants de Pornic Agglo Pays de Retz à la voiture individuelle, qui reste le mode privilégié pour la mobilité du quotidien (72% des déplacements étant réalisés en voiture, 57% en tant que conducteur et 15% en tant que passager). Les usages des transports en commun et du vélo sont aujourd'hui marginaux (respectivement 6% et 2%), bien que 43 % des déplacements tous modes confondus (et 30 % des déplacements des conducteurs d'automobiles) fassent moins de 3 km, usages sans doute encouragés par une quasi-absence de points de forte congestion routière (hors phénomènes ponctuels) et de stationnement payant sur le territoire.

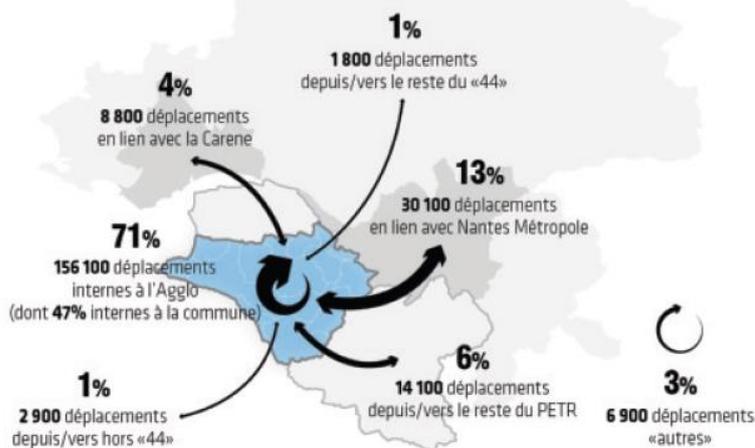
Modes de déplacement

(Source : EDGT 2015)



Répartition des 221 000 déplacements quotidiens des habitants de Pornic Agglo Pays de Retz

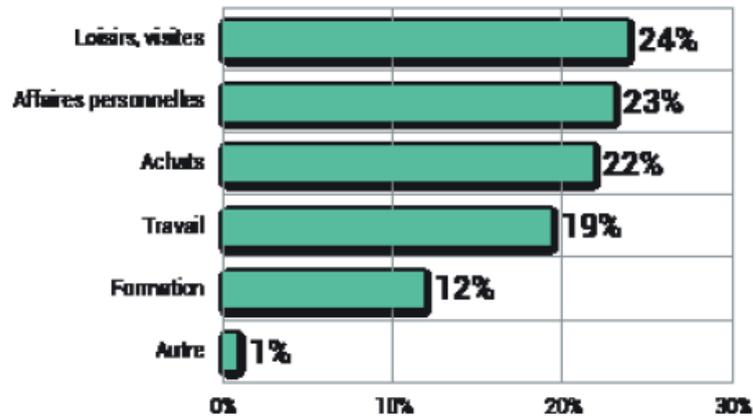
(Source : EDGT 2015)



Soixante-et-onze pour cent des 221 000 déplacements quotidiens des habitants en semaine sont internes à l'agglomération. Les autres se font notamment en direction des agglomérations nantaise et nazairienne, ainsi que vers la communauté de communes Sud Estuaire.

Motifs de déplacement et distances moyennes réalisées

(Source : EDGT 2015)

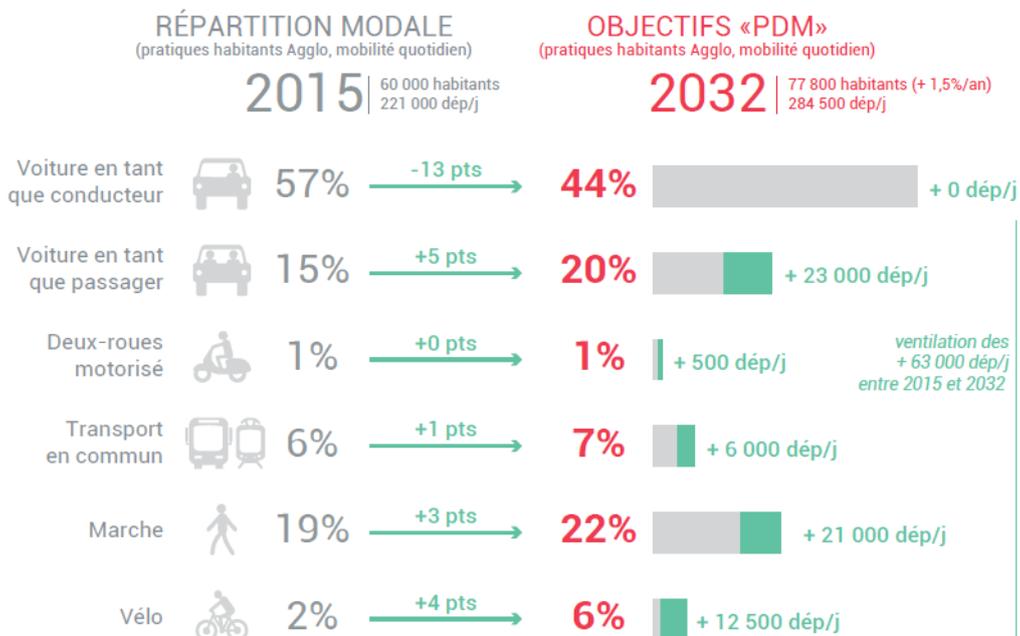


Orientations stratégiques et plan d'action

Le projet de PDM affiche clairement l'ambition du territoire, celle d'agir pleinement en faveur de la transition des mobilités pour mieux connecter le territoire vers l'extérieur et mieux le mailler en interne, en agissant à la fois sur les flux quotidiens et saisonniers.

L'objectif est de stabiliser la part de la voiture individuelle à l'horizon 2032 et de promouvoir des modes alternatifs et partagés.

Objectifs de répartition modale du PDM à l'horizon 2032



Dans ce cadre, 4 grandes orientations stratégiques réparties en 30 fiches actions ont été définies pour le territoire :

AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance), avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer la sécurité et la cohérence des itinéraires cyclables/piétons ;
- Développer les services vélos pour des usages du quotidien et touristiques.

AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances), avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer les offres et services de mobilité sur le territoire ;
- Développer l'intermodalité.

AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités, avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer les infrastructures et réseaux de transport ;
- Renforcer le lien entre aménagement / urbanisme et mobilité durable.

AXE 4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux changements de comportement vers une mobilité « propre, avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer de la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités ;
- Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité « propre » / décarbonée.

Liste des actions :

30 actions opérationnelles pour structurer l'action du territoire en matière de mobilité.

THÉMATIQUE	ACTION		PORTEURS
AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance) / (8 actions)			
Sécurité et cohérence des itinéraires	1	A1 - référentiel commun d'aménagement	Agglo
	2	A2 - planifier et réaliser les aménagements intercommunaux	Agglo
	3	A3 - planifier et réaliser les aménagements communaux	Communes
Services vélo	4	A4 - réseau d'acteurs du vélo	Agglo
	5	A5 - réparation des vélos	Agglo / Communes
	6	A6 - aide à l'achat et réparation de vélos	Agglo
	7	A7 - location de vélos / VAE	Agglo
	8	A8 - formation au vélo	Structures associatives / Agglo
AXE 2 : Solutions alternatives à la voiture / (10 actions)			
Offres et services de mobilité (offres existantes, nouveaux services, marchandises)	9	A9 - offres TC existantes (<i>offre ferroviaire/ réseau Aléop</i>)	Région / SNCF / État
	10	A10 - transport scolaire	Agglo
	11	A11 - Transport A la Demande (<i>TAD</i>)	Région
	12	A12 - services de mobilité estivale (<i>navettes, jeunes</i>)	Agglo
	13	A13 - étude de nouveaux services (<i>transport régulier, covoiturage spontané, autopartage</i>)	Agglo
	14	A14 - infrastructures de covoiturage	Département
	15	A15 - mutualisation des véhicules	Agglo
	16	A16 - transport de marchandises	Agglo / PETR
Intermodalité	17	A17 - interconnexions des différents réseaux	Région / SNCF / Nantes Métropole / Carene
	18	A18 - lieux de l'intermodalité	Agglo
AXE 3 : Aménagement durable du territoire et mobilité / (5 actions)			
Infrastructures et réseaux de transport	19	A19 - infrastructures et réseaux de transports	Agglo / Région / Département / Nantes Métropole / Carene
Lien urbanisme et mobilité durable	20	A20 - enjeux de mobilité dans les PLU	Agglo / Communes
	21	A21 - enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement	Agglo / Communes / Aménageurs
	22	A22 - « urbanisme tactique » (<i>piétonnisation ponctuelle, usages alternatifs de parkings</i>)	Communes
	23	A23 - gestion du stationnement	Agglo / Communes
AXE 4 : Aide à la mobilité et changement de comportements / (7 actions)			
Lisibilité et accessibilité des offres	24	A24 - transport solidaire (<i>Inseretz / les Retz chauffeurs</i>)	Structures associatives / Agglo
	25	A25 - mise en accessibilité	Agglo / Communes
	26	A26 - communication sur les offres de mobilité	Agglo
Changement de comportements	27	A27 - Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire	Agglo / Communes / Établissements scolaires
	28	A28 - Plans de Mobilité Entreprises et Interentreprises	Agglo / Zones d'activités
	29	A29 - sensibilisation sur la mobilité	Agglo
	30	A30 - motorisations alternatives	Agglo / SYDELA

Plan de financement :

Pour mettre en oeuvre le plan d'action du PDM, Pornic agglo Pays de Retz investira près de 11,6 millions d'euros sur la période 2022-2026 (montant pris en compte dans la prospective financière du budget général de l'agglomération) :

- Près de 5,8 millions d'euros pour financer le déficit du budget annexe transport scolaire ;
- Près de 3,5 millions d'euros pour développer les modes actifs, dont 2,5 millions d'euros pour l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants et près de 1 million d'euros pour développer les services vélo (location, aides à l'achat, réparation, stationnement, vélo école, ...) ;
- Environ 2 millions d'euros pour financer des offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle (transport à la demande, mobilité estivale, expérimentations de nouveaux services de mobilités ...) ;
- Près de 300 000 euros pour améliorer la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités et sensibiliser largement aux changements de comportements.

Ce budget de 11,6 M€ sur la période 2022 – 2026, pourrait par ailleurs être renforcé, à l'avenir, en actionnant de nouveaux leviers (ex : versement mobilité, tarification, co-financement), pour pouvoir développer une offre complémentaire de transports collectifs et développer des lieux d'intermodalités.

La mise en oeuvre de la stratégie mobilité de l'agglo se déclinera en deux temps :

- Sur la période 2022-2024, la priorité sera donnée à l'optimisation du transport scolaire et au développement des infrastructures et services en faveur des modes actifs. En parallèle, des réflexions seront engagées pour optimiser les transports existants en lien avec les partenaires (réseau Aléop, transport à la demande, mobilité solidaire, etc.)
- Sur la période 2024-2026, il s'agira de poursuivre et de pérenniser les actions déjà mises en place en faveur des modes actifs, et notamment les travaux et aménagements de liaisons douces, et des services complémentaires de mobilités à l'année pourraient être mis en oeuvre sur le territoire au regard des études d'opportunités menées et des échanges réalisés avec nos partenaires.

Les conclusions de l'EES :

La stratégie et le programme d'actions du PDM de Pornic Agglo Pays de Retz sont cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais il n'est pas possible de conclure directement sur l'atteinte de cet objectif en lien avec la mise en oeuvre du PDM qui interviendra uniquement sur les émissions du transport routier.

Des incidences positives du plan de mobilité sont principalement attendues sur la qualité de l'air, le climat et les émissions de GES, ainsi que sur les déplacements, en lien notamment avec

les actions favorisant la mobilité douce, l'intermodalité, le covoiturage et les transports en commun.

Les thématiques de l'urbanisme, de l'aménagement, ainsi que du bruit et de la santé sont prises en compte et les incidences seront positives.

Les actions du PDM ne seront pas à l'origine d'une dégradation significative des enjeux environnementaux pris en compte dans l'évaluation environnementale.

Cependant, des vigilances devront être portées sur :

- la consommation d'espace pour certains projets, comme la création d'infrastructures cyclables ou d'aires de covoiturage. Ces projets seront cependant privilégiés sur des surfaces déjà artificialisées ;
- les milieux naturels, la biodiversité et les corridors écologiques, en lien avec l'artificialisation des sols.

Au regard de ces éléments et considérant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation intégrées dans le rapport du Plan de Mobilité, le PDM de Pornic Agglo Pays de Retz n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire. Cependant, des incidences résiduelles négatives sont susceptibles d'être présentes sur ces sites, en lien notamment avec la consommation d'espaces, l'artificialisation et la création de nouvelles infrastructures, pouvant dégrader des milieux naturels ou rompre des continuités.

2.2. Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête, outre le registre papier, se compose comme suit :

1. Rapport du Plan de Mobilité

1.1. Résumé non technique

- a) Synthèse du PDM
- b) Synthèse de l'évaluation environnementale

1.2. Rapport détaillé du PDM

1.3. Evaluation environnementale stratégique du PDM

1.4. Annexes du PDM

- a) Annexe accessibilité
- b) Plan de financement détaillé du PDM
- c) Projet de cartographie des liaisons douces d'intérêt communautaire
- d) Contribution du conseil de développement
- e) Note sur la répartition de la compétence Mobilité entre communes et EPCI

2. Avis sur le projet

2.1. Liste des personnes publiques associées et consultées avant la mise à l'enquête publique

2.2. Lettre de saisine des personnes publiques associées

2.3. Avis reçus des personnes publiques associées

2.4 Avis de la MRAE

3. Documents administratifs

3.1. Informations préalables à l'élaboration du document

- a) Note sur la procédure d'élaboration du PDM et de son évaluation environnementale
- b) Porter-à-connaissance de l'Etat
- c) Bilan de la concertation avant la mise à l'enquête publique

3.2. Pièces de procédures

- a) Délibération de lancement du PDM
- b) Délibération d'arrêt du projet du PDM
- c) Lettre de saisine du Tribunal Administratif
- d) Décision de désignation du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif
- e) Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
- f) Avis d'enquête publique
- g) Avis de presse

Le dossier a été élaboré par l'AURAN (agence d'urbanisme de la région nantaise) et par le bureau d'études « Atmoterra ».

Le dossier d'enquête publique a été complété dans sa pièce 3.2 le 23 juin par les deuxièmes avis presse, tant les dossiers papiers que le dossier sur le registre dématérialisé.

2.3. Procédure de notification

Le projet de plan de mobilité Pornic Agglo Pays de Retz a été notifié le 8 février 2022 aux personnes publiques associées : services de l'Etat, communes, structure en charge du SCOT, conseil départemental, conseil régional.

Le projet de plan de mobilité comprenant le dossier d'évaluation environnementale stratégique a été transmis à la MRAE des Pays de la Loire le 28 février 2022.

Le tableau ci-après présente la liste des PPA consultées et les réponses formulées à la date de début de l'enquête publique :

PREFECTURE DE LOIRE-ATLANTIQUE Sous-Préfet de Saint-Nazaire	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER	Avis favorable avec observations en date du 3 mai 2022
DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT DES PAYS DE LA LOIRE	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
Mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire	Avis du 8 juin 2022 avec observations
AGENCE REGIONALE DE SANTE délégation territoriale santé publique et environnementale	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
CONSEIL REGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE	Avis favorable avec observations du 17 mai 2022
CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LOIRE-ATLANTIQUE	Avis favorable avec observations en date du 5 mai 2022
PETR-SCOT PAYS DE RETZ	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)

Communauté de communes de Grand Lieu	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
CARENE	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
Communauté de communes Sud Estuaire	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
Communauté de communes Sud Retz Atlantique	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
Nantes Métropole	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
Office du tourisme intercommunal de Pornic	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
Conseil de développement	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
Gendarmerie	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
ASLO	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
CHAMBRE D'AGRICULTURE DE LOIRE ATLANTIQUE	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
ADEME	Avis favorable tacite (non réponse dans le délai)
CHAUVE	Avis favorable 15 février 2022
CHEIX en RETZ	Avis favorable 15 février 2022
LA BERNERIE EN RETZ	Avis favorable 24 février 2022
SAINTE PAZANNE	Avis favorable 28 février 2022
PREFAILLES	Avis favorable 7 mars 2022
SAINT MICHEL CHEF CHEF	Avis favorable 10 mars 2022
SAINT HILAIRE DE CHALEONS	Avis favorable 15 mars 2022
LES MOUTIERS EN RETZ	Avis favorable 7 mars 2022

PORNIC	Avis favorable avec observations du 6 mai 2022
LA PLAINE SUR MER	Avis favorable du 5 avril 2022
VILLENEUVE EN RETZ	Avis favorable du 22 mars 2022
CHAUMES EN RETZ	Avis favorable du 29 mars 2022
VUE	Avis favorable du 4 avril 2022
ROUANS	Avis favorable du 29 mars 2022
PORT SAINT PERE	Avis favorable du 14 mars 2022

Toutes les réponses formulées sont jointes au dossier d'enquête publique.

2.4. Observations du commissaire enquêteur sur le dossier

Le projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz avec le diagnostic, les orientations et objectifs, le plan d'actions avec son financement prévisionnel, l'évaluation environnementale stratégiques et les pièces annexes est exposé de façon détaillée, complète et argumentée dans le dossier soumis à l'enquête. La cartographie des actions page 72 est cependant peu lisible.

L'évaluation environnementale stratégique semble complète, avec le résumé non technique en première partie. Certains tableaux notamment page 92 et suivantes sont cependant de lecture difficile.

Le dossier mis à l'enquête publique est complet et de qualité. Il traite des onze objectifs attendus au titre de l'article L1214-2 du code des transports. Il a été complété à la demande du Commissaire enquêteur par une note mentionnant les textes qui régissent l'enquête publique en cause, en application de l'article R123-8 3° du code de l'environnement.

Le commissaire enquêteur fait part des observations suivantes :

La définition des enjeux stratégiques et la formulation des 4 objectifs ne sont pas très développées. Les objectifs de répartition modale à l'horizon 2032 manquent également de justifications, sans présentation des différents scénarios qui ont pu être étudiés, ni d'analyse comparative avantages-inconvénients entre eux. L'objectif de stagnation du nombre des déplacements automobiles entre 2015 et 2032 est retenu sans être véritablement motivé. Il permet de réduire la part modale « voiture conducteur » de 57 % à 44 %. Mais il n'est pas expliqué pourquoi un objectif encore plus ambitieux n'a pas été étudié voire retenu, notamment sur l'objectif de part modale vélo insuffisant au regard des objectifs nationaux (6% en 2032 dans le projet de PDM vs 9% en 2024 et 12 % en 2032 au plan national). La DDTM avait rappelé dans le porter à connaissance les objectifs nationaux et des remarques dans ce sens sont formulées par plusieurs personnes publiques associées.

Un certain nombre d'actions présentées manquent de financement ou reposent sur d'autres acteurs que la communauté d'agglomération. Cela risque de limiter leur développement, tant en étude qu'en réalisation. Il s'agit notamment des actions A9, A14, A15, A16, A17, A19, A25,

A30. Des compléments de financement sont certes envisagés durant la réalisation du plan de mobilité.

Il est également souligné le caractère principalement incitatif des différentes actions et mesures, sans aucune disposition contraignante, qui peuvent faire défaut sur des actions concernant par exemple la régulation du stationnement voire le transport des marchandises.

La question du télétravail, comme moyen de limiter les déplacements, n'est pas non plus développée.

2.5. Observations de la MRAE

Par mail du 8 juin 2022, la Président de la MRAE des Pays de la Loire a fait part de l'avis de la MRAE sur le projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz assorti des remarques et observations ci-après,

Les principaux enjeux environnementaux du projet de PDM de Pornic Agglo Pays de Retz sont :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre et la maîtrise de la consommation énergétique du secteur des transports ;
- La qualité de l'air et la santé humaine ;
- La prise en compte des milieux naturels et la maîtrise de l'artificialisation des sols.

Conclusions de l'avis :

L'évaluation environnementale appelle des compléments pour assurer une prise en compte plus complète de l'environnement, notamment sur les aspects liés à la santé.

Certaines actions sont plus tournées vers de l'acquisition de connaissance (flux de marchandises, ressources mobilisables) et la mise en œuvre de réflexion que vers des réalisations concrètes.

Le projet de PDM ne porte pas une rupture nette des habitudes en matière de transports véhiculés malgré l'urgence à réduire les émissions de GES.

Un diagnostic complet des émissions de GES et de polluants atmosphériques intégrant tous les déplacements sur le territoire pourrait donner lieu à une stratégie nettement plus ambitieuse en matière de réduction de ces émissions.

Diagnostic et description de l'état initial de l'environnement :

L'état des lieux de l'offre et des besoins de mobilité du territoire ne couvre pas les déplacements du WE, des visiteurs et du transport de marchandise.

L'état initial de l'environnement s'appuie principalement sur les données du SCOT approuvé en 2013, pour partie obsolètes.

Un état des lieux des populations exposées aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique aurait mérité d'être présenté, au regard du lien direct entre ces nuisances et la santé de la population. Le diagnostic réalisé dans le cadre du contrat local de santé avec l'ARS signé récemment pourrait être utilement exploité.

Les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du PDM (comme les continuités cyclables, les pôles d'échange multimodaux, les aménagements pour le covoiturage...) ne sont pas exposées dans le document, comme le prévoit l'article R122-20. Il en est de même pour la création d'un nouveau franchissement routier de la Loire entre les ponts de Cheviré et de Saint-Nazaire.

La MRAE recommande :

- **de compléter le diagnostic de l'offre et des besoins de mobilités du territoire, pour les déplacements intervenant le WE, ceux des visiteurs ainsi que pour le transport de marchandises ;**
- **d'actualiser l'état initial de l'environnement et d'y ajouter des illustrations graphiques.**

La MRAE rappelle également l'obligation d'exposer les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du projet de PDM.

Articulation du PDM avec les autres plans et programmes :

Le projet de PDM omet d'évoquer le plan régional santé environnement PRSE dont plusieurs objectifs croisent le PDM (nuisances sonores, pollution de l'air...) et doit être compatible avec le PCAET. L'articulation entre le SCOT, le PCAET et le PDM mériterait d'être mieux assurée. A titre d'exemple, le rapport ne démontre pas la cohérence entre le projet de PDM et la modification simplifiée du SCOT du Pays de Retz, qui introduit la possibilité de créer de nouveaux logements dans des secteurs déjà urbanisés éloignés des centralités sans la conditionner à des alternatives à la voiture individuelle.

La MRAE recommande une analyse plus poussée de la cohérence du projet de PDM avec les plans et documents de rang supérieur qui sont en vigueur dans les domaines, notamment de la réduction des émissions de GES, des polluants atmosphériques et de la maîtrise de la consommation d'énergie dans les transports.

Explication des choix retenus :

Seuls deux scénarios ont été étudiés : un scénario fil de l'eau et un scénario permettant une stagnation des émissions de GES par une réduction de la part modale de la voiture et par d'autres facteurs (progrès technologiques, réduction des distances habitat/activités...). Cependant seuls les déplacements du quotidien des habitants du territoire sont pris en compte. Le choix de ne pas intégrer les autres déplacements (WE, extérieurs, marchandises) n'est pas justifié dans le dossier, alors que le code de l'environnement demande de prendre en compte l'ensemble des déplacements.

Il n'est pas non plus étudié un scénario plus ambitieux de répartition modale intégrant les objectifs nationaux (vélo notamment) et présentant des objectifs parts modales et réduction GES à différentes échéances. Ne sont pas examinés non plus les leviers d'action possibles, tels que régulation stationnement/projets d'aménagement et zones à urbaniser/accès transports en commun.

La MRAE recommande :

- **de détailler la méthode de calcul des émissions de polluants atmosphériques et de GES, tout en prenant en compte l'ensemble des déplacements intervenant sur le périmètre du PDM ;**
- **d'étudier un scénario plus ambitieux de répartition modale intégrant les objectifs nationaux ;**

- **de se saisir plus concrètement des leviers d'action opérationnel énoncés au sein des articles L1214-8-2 et suivants du Code des Transports.**

Analyse des incidences prévisibles du PDM sur l'environnement et mesures ERC :

L'analyse produite porte uniquement sur les incidences résiduelles des actions, sans exposé des incidences probables du PDM ni des incidences cumulées du PDM avec d'autres plans ou programmes connus. L'approche retenue ne permet pas d'établir un lien clair entre l'action et l'enjeu environnemental concerné, ni de mesurer l'effet des actions au regard des objectifs de répartition modale. Les mesures ERC présentées relèvent de préconisations et non de prescriptions au sein des fiches actions concernées.

Concernant les sites Natura 2000, l'analyse conclut à l'absence d'incidences négatives notables, sans exclure la possibilité d'incidences résiduelles négatives, en lien notamment avec la consommation d'espaces, l'artificialisation et la création de nouvelles infrastructures.

Dispositif de suivi des effets du PDM sur l'environnement - Méthodes :

Le dispositif de suivi du projet de PDM n'inclut pas un suivi de la répartition modale et des émissions de polluants atmosphériques et de GES. Les indicateurs ne présentent pas de valeurs initiales en 2022 et de référence quantifiée à atteindre en 2032.

Concernant les méthodes et sources utilisées, les données de mobilité utilisées sont issues de l'enquête déplacement grand territoire de 2014-2015 réalisée sur la Loire-Atlantique, sans actualisation ni précision sur sa récurrence éventuelle. L'estimation des émissions de polluants de GES est insuffisamment détaillée.

La MRAE recommande de rendre les indicateurs présentés plus opérationnels et d'explicitier les modalités de suivi de la répartition modale des mobilités, ainsi que des émissions de polluants atmosphériques et de GES et de clarifier les modalités de suivi de la mobilité et d'estimation des émissions de polluants de GES.

Réduction des émissions de GES et maîtrise de la consommation énergétique des transports :

Le projet de PDM rappelle les objectifs nationaux de réduction de GES (stratégie nationale bas carbone) et les objectifs globaux de diminution fixés par le PCAET. Il ne fait cependant pas état d'objectifs chiffrés du PCAET pour le secteur des transports, ce qui ne permet pas d'apprécier la pertinence du PDM à cet égard.

Les mesures prévues par la PDM permettront de réduire de 13 % les émissions de CO2 liées au transport routier à l'horizon 2030, alors que le SRADDET fixe un objectif de réduction de 40 %.

Les objectifs d'évolution de la part modale du vélo à 6 % en 2032 est très en deçà des objectifs nationaux de 9 % en 2024 et 12 % en 2032, malgré le potentiel important ressortant du diagnostic et le programme d'actions du PDM.

Concernant le nombre de véhicules en circulation, le PDM vise une simple stagnation, sans politique ambitieuse de diminution de la voiture pour les déplacements de moins de 10 km.

Des restrictions ou tout du moins une diminution de l'offre de stationnement permettraient d'infléchir le choix de déplacement des habitants avec des offres alternatives de mobilité pour les courtes et moyennes distances.

La MRAE recommande de compléter le PDM par des actions permettant d'atteindre des objectifs plus ambitieux en termes de report modal, notamment pour les déplacements de courte distance et en cohérence avec les objectifs nationaux.

Aspects liés à la santé :

L'évaluation environnementale devrait comporter un diagnostic et une étude mieux détaillée sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique, avec une référence aux nouveaux seuils de concentration de polluants établis par l'OMS en septembre 2021.

Une sensibilisation sur le lien santé/comportement des usagers pourrait compléter les arguments en faveur de l'impact environnemental sur la pratique des mobilités actives.

Les actions pour intégrer les enjeux de mobilité et les risques d'exposition aux pollutions liées aux infrastructures dans les nouvelles opérations d'aménagement seraient aussi à développer.

La MRAE recommande d'enrichir le contenu du PDM et de son évaluation environnementale concernant les liens entre mobilités et santé.

Prise en compte des milieux naturels :

Le territoire est concerné par 3 sites Natura 2000 terrestres et 2 sites Natura 2000 marins, ainsi que par de nombreuses ZNIEFF de type I et II. Les faiblesses de l'évaluation environnementale, telles que l'absence d'estimation des impacts de certains projets et l'ambiguïté sur l'opposabilité des mesures ERC, interrogent sur la bonne prise en compte des enjeux liés.

La MRAE recommande de clarifier le niveau de prise en compte des milieux naturels dans le projet de PDM.

2.6. Observations de la DDTM

Par lettre du 3 mai 2022, le directeur départemental des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique a émis un avis favorable au projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz sous réserve de prendre en compte les observations suivantes.

Concernant le projet de plan de mobilité (PDM) :

Contrairement à ce qui est indiqué dans le projet de plan, il y a une relation juridique du type compatibilité entre le projet de PDM et le PCAET (plan climat, air, énergie territorial). Les objectifs du PCAET de Pornic Agglo Pays de Retz auraient dû être pris en compte dans l'élaboration du PDM. L'articulation entre le SCOT, le PCAET et le projet de PDM mériterait d'être plus développée, à travers une action spécifique « évaluation climat-air-énergie-mobilité » visant à la réduction des émissions de GES, des polluants atmosphériques, de la maîtrise de la consommation d'énergie dans les transports et la réduction de l'artificialisation.

Le diagnostic, certes déjà bien développé, ne propose pas une analyse détaillée des concentrations de polluants atmosphériques et des émissions de GES dues spécifiquement aux transports (pas seulement celles liées aux déplacements des habitants du territoire mais aussi les déplacements de transit, des touristes et les mouvements pendulaires venant de l'extérieur) avec un dispositif de suivi, ni des nuisances sonores peu traitées dans le PDM. Des actions spécifiques sur les flux touristiques et de transit auraient pu alors être proposées.

Les scénarios relatifs aux parts modales à l'horizon 2032 sont insuffisants au regard des objectifs nationaux. Pour le vélo notamment, l'objectif du PDM de 6 % en 2032 est très en deçà des objectifs nationaux de 9% en 2024 et 12 % en 2032. Les objectifs concernant les déplacements automobiles malgré une part modale qui baisse, ne permettent pas non plus de réduire le nombre de véhicules en circulation, même pour les déplacements de moins de 10 km. Un scénario « ambition forte » pourrait être proposé en faveur des modes actifs et de la diminution du trafic automobile en phase avec les objectifs nationaux, avec des objectifs chiffrés de parts modales à 2024/2028/2032 et un suivi et mesure des actions du plan réguliers.

Hors actions en faveur du covoiturage, la stratégie du PDM est peu contraignante sur les circulations automobiles et la limitation du stationnement, ce qui pose question au regard du potentiel important de développement des modes actifs sur le territoire (43 % des déplacements font moins de 3 km et 70 % moins de 10 km. Le plan d'action en faveur du vélo est complet. Le financement prévu avec 11€/an/habitant sur 5 ans est cependant très en retrait des recommandations de l'ADEME de 30 €/an/habitant pour atteindre 9 % en 2024 puis 12 % en 2030 de part modale vélo. Il faudrait tripler le budget d'investissement et de fonctionnement prévu sur l'axe 1.

La politique de stationnement des voitures à l'échelle de l'intercommunalité devrait être plus volontariste, avec des restrictions ou au moins une diminution de l'offre de stationnement qui permettraient d'infléchir les choix de déplacement des habitants.

Les actions en faveur du partage de l'espace public se développent mais avec une forte disparité entre les communes. Une action de communication et de sensibilisation vers les communes moins avancées serait pertinente.

La politique d'accessibilité vis-à-vis du handicap et de l'inclusion semble insuffisamment prise en considération dans les actions du PDM et son annexe (pas de mise à jour des PAVE ni d'actions concrètes de mise en accessibilité avec un calendrier précis).

L'observation majeure concerne le dispositif de suivi/évaluation du PDM, du fait d'absence d'objectif à atteindre, quantifié sur chaque fiche action, ni de valeur initiale, permettant d'évaluer l'action à différentes échéances.

Concernant l'évaluation environnementale stratégique (EES) :

L'EES aurait pu comporter un diagnostic et une étude plus détaillée sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique, notamment sur les populations les plus exposées (routes à fort trafic, centres-villes et bourgs), en tenant compte des nouveaux seuils de référence établis par l'OMS en 2021 et au regard de la proximité avec le pôle métropolitain Nantes Saint Nazaire doté d'un PPA (plan de protection de l'atmosphère).

L'action 19 avec la sous action concernant un nouveau franchissement routier de la Loire pourrait conduire à une augmentation du trafic automobile et une augmentation des nuisances (trafic, sonores, qualité de l'air, impact sur les milieux naturels) pour le territoire.

Articulation avec la stratégie régionale de santé :

Vu les liens entre pollution atmosphérique/sonore et santé, il aurait été pertinent que la prise en compte des enjeux de santé soient davantage déployés dans les actions du PDM pour faire évoluer les habitudes de déplacements ou de sédentarité. Pour l'ARS, une réévaluation des actions à l'aune de l'enjeu de la santé apporterait des co-bénéfices notables avec une augmentation du vélo et de la marche.

Concernant les nouvelles opérations d'aménagement, l'ARS préconise la plantation d'arbres d'essences locales et faiblement émettrices de pollen et la restriction de la circulation autour des équipements scolaires. Elle préconise une maîtrise de l'urbanisation aux abords des grands axes de transport (nuisances sonores et pollution), l'élaboration d'une cartographie des sites ERP le long des infrastructures de transport et propose des outils de bonnes pratiques « santé-aménagements » pour les fiches actions concernées.

2.7. Observations du Conseil Régional des Pays de la Loire

Par lettre du 17 mai 2022, la Présidente du Conseil régional des Pays de la Loire a fait part de l'avis favorable sur le projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz qu'elle proposera à la commission permanente du 8 juillet 2022, assorti des observations ci-après, en attirant l'attention, au regard de la compatibilité du PDM avec le SRADDET, sur le manque d'ambition de report modal à l'horizon 2030, en particulier sur les mobilités actives.

Concernant la maquette budgétaire pluriannuelle du PDM, la Région précise que le taux maximum de Versement Mobilité VM peut être porté à 0,80 % (vs 0,55 % indiqué dans la fiche action) vu les nombreuses communes touristiques sur le territoire, soit un potentiel VM de 1 M€ par an.

Action A2 :

Les objectifs définis à horizon 2032 ne sont pas à la hauteur du potentiel cyclable du territoire. La Région incite Pornic Agglo Pays de Retz à se mettre en cohérence avec les objectifs définis dans la SRM et le SRADDET à l'horizon 2030, à savoir atteindre 12 % de part modale soit 34140 déplacements à vélo par jour.

Action A9 :

Concernant l'optimisation des offres TC existantes, la Région rappelle l'étude d'infrastructures en cours et qu'elle n'envisage pas un développement des services directs sur la ligne ferrée Nantes-Pornic vu les contraintes d'exploitation de la ligne. La Région reste ouverte à la discussion dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel de mobilité, tout en attirant l'attention sur la nécessité de combiner desserte fine du territoire et temps de parcours concurrentiel à la voiture.

Concernant l'accès des scolaires à l'ensemble du réseau Aleop, impossible vu la compétence de la communauté d'agglomération en la matière, une convention de compensation adéquate pourrait être étudiée.

Action A 11 :

Seuls les services TAD sortants et entrants du périmètre de l'agglomération seraient éligible à une participation régionale selon des modalités à définir.

Action A18 :

Concernant l'aménagement des arrêts, notamment la mise en accessibilité des points d'arrêts routiers financée à 70% par la Région, 13 sites seraient à considérer sur le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz.

La Région encourage également à faire émerger des projets d'aménagement des gares de Sainte-Pazanne et de Pornic pour conforter leur statut de PEM (pôle d'échanges multimodal), avec un soutien régional.

Action A19 :

Concernant la création d'un nouveau franchissement routier de Loire entre les ponts de Saint-Nazaire et de Cheviré, la Région rappelle qu'un ouvrage à l'aval de Cheviré n'est pas possible au regard des enjeux environnementaux et du manque d'attractivité. Les tracés de franchissement élaborés sont soit en proche Cheviré, soit en intra-périphérique. Un comité de pilotage final de l'étude exploratoire doit se tenir prochainement.

Les autres observations formulées sur les actions A13, A16, A17, A26, A27, A28, A29 portent sur des recommandations et préconisations sur différentes actions du projet de PDM et sur le soutien et l'accompagnement possibles de la Région

2.8. Observations du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique

Par délibération de la commission permanente du 5 mai 2022, le Conseil départemental de la Loire-Atlantique a décidé de donner un avis favorable au projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz avec les observations ci-après et sous réserve du retrait du projet de franchissement de Loire à l'aval de Nantes, et d'inciter la collectivité sur 4 points concernant le rapport de compatibilité entre le PDM et les PLU, le niveau d'ambition en matière de pratique du vélo, le développement de ses infrastructures cyclables, l'adéquation entre l'ambition et les enjeux du PDM avec les moyens budgétaires alloués.

Mobilité et aménagement du territoire :

Le lien entre mobilité durable et aménagement du territoire nécessite une évolution des règles d'urbanisme pour favoriser le renouvellement urbain, la densification de l'habitat, la mixité fonctionnelle, tout en stoppant l'étalement urbain et le mitage des espaces agricoles et naturels. Le projet de PDM prévoit en la matière des dispositions de nature incitative et peu contraignante. Au regard de la compatibilité entre le PDM et les PLU, l'ambition du projet de PDM pourrait être rendue plus concrète par une rédaction plus prescriptive.

Réseau routier départemental :

Sur le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz, les RD 58, 213, 751 et 758 sont classés dans le réseau routier structurant du département. La préservation de leur niveau de service est indispensable.

Compte tenu de ces enjeux routiers, outre la mention page 10 à la nécessaire cohérence du PDM avec le schéma routier, il est nécessaire de faire référence au schéma routier départemental en vigueur dans le PDM (en page 35 par exemple), et mentionner la démarche de révision de ce document en schéma directeur des mobilités, à laquelle Pornic Agglo Pays de Retz sera associée.

Certains projets routiers présentés dans l'action 19 du projet de PDM ne sont pas portés par le département :

- La création d'un nouveau franchissement de Loire à l'aval de Nantes n'est pas un projet soutenu par le département ;
- RD751 entre Chaumes en Retz et Pornic et RD213/RD13 entre Les Moutiers en Retz et Machecoul : aucun nouvel aménagement n'est programmé sur ces liaisons ;
- Concernant la gestion des entrées-sorties et notamment les accès Nord et Sud de l'agglomération de Pornic sur les RD213/RD13, la rédaction du projet de PDM est à revoir pour préciser qu'il pourrait s'agir d'une étude tripartite à conduire par Pornic Agglo Pays de Retz, LAD et le département, avec un volet prospectif urbanisme et besoins de déplacement.
- S'agissant de la création de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage, le projet porté par le département concerne l'accès au périphérique nantais sur la RD 723.

Concernant les nuisances sonores relatives aux infrastructures routières, il convient de compléter l'évaluation environnementale avec les cartes de bruit stratégiques réalisées en 2018 et de faire référence au Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) établi par le département pour les routes départementales, voté en mars 2020. Le projet de PDM pourrait mentionner les actions liées à la mobilité envisagées dans le PPBE du Département pour limiter les nuisances sonores dues au bruit routier.

Les mobilités actives :

L'objectif fixé par le projet de PDM de 6% de part modale cyclable en 2032 est en deçà de l'objectif national de 12% en 2030. Le document fait référence à la part modale de 2015 pour fixer cet objectif. Il serait pertinent de partir de la part modale actuelle pour estimer l'effort à fournir et le cas échéant relever l'ambition du document.

Dans son avis, le département fait plusieurs recommandations :

- Compléter le projet avec des orientations techniques d'aménagement des itinéraires cyclables selon leurs finalités, respecter les préconisations du CEREMA pour les types d'aménagements cyclables, prendre en compte les fiches techniques thématiques élaborées par le Département ;
- Préciser page 75 si les ratios sont HT ou TTC ;
- Définir un schéma d'équipements concernant l'offre de dispositifs de stationnements sécurisés au niveau des pôles générateurs de déplacements
- Faire référence à l'ambition départementale de relier toutes les communes de Loire-Atlantique entre elles ;
- Concernant les actions 2 et 3, indiquer le Département comme partenaire et en page 68 comme porteur de projet ;
- Ajouter l'antenne cyclable vers Sainte-Pazanne depuis l'itinéraire cyclable départemental n°2 sur la carte ;
- Mentionner le service VELILA dans les offres de mobilité existantes (en page 52). Dans l'action 7, identifier le Département comme partenaire fortement engagé et non comme partenaire potentiel ;
- Le budget alloué aux actions 8 et 27 semble relativement faible. Il en est de même pour le coût de la formation « savoir rouler en vélo » et pour la formation « vélo-école adulte » ;
- Le Département, gestionnaire des collèges et d'actions éducatives pourrait être associé à l'élaboration des PDES des collèges du territoire ;

- Relayer l'appel à projets « Encourageons la pratique quotidienne du vélo » lancé par le Département auprès du tissu associatif du territoire.

L'intermodalité :

L'offre en aires de covoiturage pourra s'étendre au regard des besoins, en co-construction avec le Département pour s'assurer d'une cohérence des flux.

Les implantations de parkings relais (P+R) covoiturage projetés à Rouans, Saint Hilaire de Chaléons et Port Saint Père devront être réalisées avec un partenariat local fort, en lien avec la Région pour s'assurer de l'adéquation avec les lignes interurbaines.

Action 22 : Le Département est ouvert à étudier des aménagements expérimentaux en faveur des modes alternatifs de mobilité en lien avec Pornic Agglo Pays de Retz.

Le transport solidaire et accessibilité à tous :

Vu les financements apportés (subvention) ou gérés (financement Région et FSE) par le Département, notamment à l'association Inseretz qui porte la plateforme mobilité sur le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz, il est nécessaire que le Département et la Région soient identifiés comme partenaires de la mise en œuvre de l'action 24.

Le budget de l'action 24 risque de s'avérer insuffisant en cas de nouvelles actions.

La participation de l'agglomération au groupe technique mobilité créé au sein des CLEFOP (comités locaux de l'emploi, de la formation et de l'insertion professionnelle) contribuerait à la dynamique partenariale.

Pour les métiers en tension qui nécessitent la voiture, la question des auto-écoles qui acceptent le compte personnel de formation et à pédagogie adaptée représente un enjeu important. La collectivité envisage-t-elle contribuer à la création d'une telle offre ou simplement donner une aide financière individuelle aux publics concernés. Il conviendrait d'élargir les cibles prioritaires.

Il convient de mentionner dans le PDM que le Département a en charge le transport des élèves et étudiants en situation de handicap.

Sensibilisation au changement de comportement :

Le budget de 5000 € pour l'action 29 relative à la sensibilisation des habitants aux enjeux de mobilité durable semble insuffisant pour engager une dynamique forte en faveur des mobilités alternatives.

2.9. Observations des communes

Toutes les communes ont émis un avis favorable sans remarques particulières, sauf la commune de Pornic, qui fait part des observations suivantes sur le projet de PDM :

- Sur l'axe 1, prévoir aussi des aménagements en faveur de piétons (sécurisation des carrefours...);
- Sur l'axe 2, pour les parkings relais, ajouter les communes comme porteurs (intégration des stationnements dans les PLU : emplacements réservés...);
- Sur l'axe 3, intégrer dans l'étude à conduire par le département pour la RD 213 la requalification des accès à la ville de Pornic ;
- Sur les leviers financiers, évoquer le programme « Petite Ville de Demain ».

3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

3.1. Organisation de l'enquête

Vendredi 11 février 2022 : mail de Mme MARTINEAU du Tribunal Administratif de Nantes pour la conduite de l'enquête publique relative au plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz et réponse positive par mail le 12 février 2022 de M. JACQUET Marc.

14 février 2022 : décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes n° E22000020/44 en date du 14 février 2022 pour la conduite de l'enquête publique portant sur le plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz, transmise par lettre du 21 février 2022.

Jeudi 10 mars 2022 : réunion au siège de la communauté d'agglomération avec Mme PRIOU DGS, M. LEAUTE Vice-Président, Mme MASSON en charge de la mobilité à la Communauté d'agglomération. Cette réunion a pour objet de présenter les objectifs et le contenu du projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz, de préparer les modalités de l'enquête publique et en établir le calendrier (affichage, permanences, registre, site internet, adresse mail...), de vérifier la complétude du dossier. Un compte-rendu de la réunion a été établi par le commissaire enquêteur.

Mars-avril-mai-juin : nombreux échanges entre Mme MASSON et le commissaire-enquêteur pour l'organisation de l'enquête et la mise en place du registre dématérialisé.

Jeudi 12 mai 2022 : arrêté du président de la communauté d'agglomération prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.

Mercredi 8 juin 2022 : paraphe et signature par le commissaire enquêteur des dossiers d'enquête publique et des registres papier pour les 3 lieux de permanences et de consultation du dossier papier.

3.2. Information du public

Conformément à l'article 11 de l'arrêté d'ouverture d'enquête de Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz, des affiches « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE » au format A2 de couleur jaune ont été disposées au siège à PORNIC et à l'annexe de la communauté d'agglomération à STE PAZANNE, dans les mairies des 15 communes de la communauté d'agglomération et dans les 7 gares SNCF du territoire.

Les avis ont été publiés en rubrique « avis administratifs » dans le quotidien Ouest France le 23 mai 2022 et dans le courrier du Pays de Retz le 20 mai 2022 et le 17 juin 2022 dans ces deux publications.

L'avis a été consultable sur le site internet de la communauté d'agglomération à l'adresse suivante : www.pornicagglo.fr/ et sur le registre dématérialisé (<https://www.registre-dematerialise.fr/3071>).

Le Commissaire Enquêteur a personnellement constaté la mise en place de l'affichage lors des jours de permanences sur les trois sites et a vérifié l'affichage en gare de Pornic et de Sainte-

Pazanne. A noter que, en gare de Sainte-Pazanne, le commissaire enquêteur a constaté l'absence de l'avis d'enquête le 29 juin puis le 13 juillet à l'occasion de ses permanences à Sainte-Pazanne, malgré la remise d'une affiche en gare juste après le 29 juin par la communauté d'agglomération.

Une attestation de la réalisation de la publication des avis dans la presse et de l'affichage signée par Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz le 13 juillet 2022 est jointe en annexe au présent rapport.

3.3. Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs, du lundi 13 juin 2022 à 14h00 au mercredi 13 juillet 2022 à 12h00, aux jours et heures fixés par l'arrêté de Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz en date du 12 mai 2022.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, les registres et les dossiers papier sont restés à disposition du public au siège de la communauté d'agglomération à Pornic, à l'annexe de la communauté d'agglomération à Sainte-Pazanne et en mairie de Chaumes en Retz.

Le dossier dématérialisé, identique au dossier papier, était consultable par le public aux mêmes jours et heures sur un poste informatique sur chacun des 3 sites de permanence.

Le dossier dématérialisé, identique au dossier papier, était également consultable pendant la durée de l'enquête publique par internet sur le registre dématérialisé accessible à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/3071>, ainsi que sur le site internet de Pornic agglo Pays de Retz à l'adresse suivante : www.pornicagglo.fr/.

Le Commissaire Enquêteur a tenu cinq permanences :

- 2 au siège de la communauté d'agglomération à Pornic le lundi 13 juin de 14h à 17 h, et le samedi 25 juin de 9h à 12h,
- 2 à l'annexe de la communauté d'agglomération à Saint-Pazanne le mercredi 29 juin de 16h à 19h et le mercredi 13 juillet de 9h à 12 h,
- 1 en mairie de Chaumes en Retz le mardi 5 juillet de 9h à 12h.

Le public pouvait prendre connaissance du dossier et formuler des observations dans les 3 lieux d'enquête, notamment durant les permanences du commissaire enquêteur.

Le public pouvait aussi adresser ses observations et propositions par courrier postal au Commissaire Enquêteur au siège de l'enquête à la communauté d'agglomération à Pornic ou directement sur le registre dématérialisé à l'adresse ci-avant ou par courrier électronique à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur à l'adresse suivante : enquetepdm@pornicagglo.fr.

L'ensemble des observations et propositions formulées sur les registres papier, par courrier ou par voie électronique, ont été consultables sur le registre dématérialisé, dans les meilleurs délais et pendant toute la durée de l'enquête.

Les salles ou bureaux mis à disposition du Commissaire Enquêteur pour la réception du public étaient accessibles aux personnes à mobilité réduite.

3.4. Participation du public durant l'enquête

3.4.1. Permanences du commissaire enquêteur et consultation dossier papier

Lundi 13 juin 2022 après-midi : ouverture de l'enquête et première permanence du commissaire enquêteur de 14h00 à 17h00 au siège de la communauté d'agglomération à Pornic. Aucune personne ne s'est présentée durant cette permanence.

Du 14 au 24 juin 2022 :

Pas de consultation du dossier d'enquête papier.

Samedi 25 juin 2022 matin : deuxième permanence du commissaire enquêteur de 9h00 à 12h00 au siège de la communauté d'agglomération à Pornic. Le commissaire enquêteur a signé et paraphé le complément fait au dossier papier concernant les seconds avis presse ajoutés à la pièce 3.2 du dossier d'enquête. Aucune personne ne s'est présentée durant cette permanence.

Du 26 au 28 juin 2022 :

Pas de consultation du dossier d'enquête papier.

Mercredi 29 juin 2022 fin après-midi : troisième permanence du commissaire enquêteur de 16h00 à 19h00 à l'antenne de la communauté d'agglomération à Sainte-Pazanne. Le commissaire enquêteur a signé et paraphé le complément fait au dossier papier concernant les seconds avis presse ajoutés à la pièce 3.2 du dossier d'enquête. Le vice-président de la communauté d'agglomération en charge des mobilités est venu échanger avec le commissaire-enquêteur sur le déroulement de l'enquête. Aucune autre personne ne s'est présentée durant cette permanence.

Du 29 juin au 4 juillet 2022 :

Pas de consultation du dossier d'enquête papier.

Mardi 5 juillet 2022 : quatrième permanence du commissaire enquêteur de 9h00 à 12h00 en mairie principale de Chaumes en Retz. Le commissaire enquêteur a signé et paraphé le complément fait au dossier papier concernant les seconds avis presse ajoutés à la pièce 3.2 du dossier d'enquête. Aucune personne ne s'est présentée durant cette permanence.

Du 6 au 12 juillet 2022 :

Pas de consultation du dossier d'enquête papier.

Mercredi 13 juillet 2022 : cinquième et dernière permanence du commissaire enquêteur de 9h00 à 12h00 à l'antenne de la communauté d'agglomération à Sainte-Pazanne. Aucune personne ne s'est présentée durant cette permanence.

Au cours des 5 permanences, le commissaire enquêteur n'a ainsi reçu aucune personne.

3.4.2. Registre dématérialisé

Le registre dématérialisé a été largement consulté. Ce sont 1647 visiteurs qui ont été recensés durant toute la durée de l'enquête publique, soit une moyenne de 51 visiteurs par jour, avec un maximum de 145 visiteurs le 24 juin et un minimum de 5 visiteurs le 18 juin. 205 documents ont été consultés, principalement le résumé non technique, le rapport détaillé et les avis PPA et MRAE.

Statistiques de visites

[Visualiser le registre](#)


Au total, 44 observations ont été formulées sur le registre dématérialisé, aucune sur les registres papier, 1 par mail, 0 par courrier, soit au total 45 observations.

3.5. Clôture de l'enquête

L'enquête publique s'est terminée le mercredi 13 juillet 2022 à 12h00. Conformément aux dispositions des articles R123-18, R123-22 et R123-23 du code de l'environnement, titre II et à l'article 6 de l'arrêté du Président de Pornic Agglo Pays de Retz, le Commissaire Enquêteur a ensuite procédé à la clôture des trois registres d'enquête. Le registre dématérialisé a été fermé automatiquement le 13 juillet 2022 à 12h00.

Durant toute l'enquête, tant pour la préparation que durant les permanences, le Commissaire Enquêteur a reçu tout l'appui nécessaire à l'accomplissement de sa mission par la responsable du service mobilité et par les personnels en charge de l'accueil à la communauté d'agglomération et en mairie Chaumes en Retz.

Le déroulement de l'enquête n'appelle pas de remarques particulières.

4. PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE

En application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, le Commissaire Enquêteur rencontre le 20 juillet 2022 après-midi en visio-conférence, soit dans le délai de 8 jours après la fin de l'enquête, Monsieur Gaëtan LEAUTE Vice-Président de Pornic Agglo Pays de Retz, Madame PRIOU DGS, Madame Marina MASSON, en charge du service mobilités et Madame Tatiana NSONDE du service mobilités, afin de leur communiquer les observations orales et

écrites consignées dans le procès-verbal de synthèse établi après analyse complète par ses soins :

- du dossier soumis à l'enquête publique ;
- des avis émis par les PPA ;
- des observations reçus du public au cours de l'enquête.

A l'issue de la réunion de présentation, le PV de synthèse a été co-signé par le Vice-Président de Pornic Agglo Pays de Retz et par le commissaire enquêteur.

Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles, soit au plus tard le 3 août 2022.

Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz a transmis son mémoire en réponse par mail le 2 août 2022, le commissaire enquêteur a attesté l'avoir bien reçu ce même jour.

Le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse de Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz sont annexés au rapport d'enquête.

5. ANALYSE DES OBSERVATIONS PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

Introduction générale du mémoire en réponse :

L'agglomération note, avec satisfaction, l'avis favorable de l'ensemble des personnes publiques associées (dont 3 sous réserve de prise en compte des observations formulées) et de la MRAE sur le projet de PDM. Par ailleurs, les avis transmis par l'Etat, la Région et le Département sont clairs et détaillés et proposent des pistes d'actions intéressantes qui laissent envisager un renforcement des partenariats à venir sur les questions de mobilités.

Parmi les remarques formulées, les PPA préconisent notamment de renforcer les ambitions de la collectivité sur les 3 points suivants :

- Les objectifs de répartition modale à l'horizon 2030, en vue notamment de rehausser la part modale vélo afin de mieux tenir compte des objectifs nationaux et du SRADDET ;
- Le budget alloué pour certaines actions relatives notamment aux modes actifs ;
- Les contraintes à la voiture individuelle, en matière de stationnement notamment.

Ces observations, ainsi que l'ensemble des éléments mis en lumière dans le Procès-Verbal de synthèse du commissaire enquêteur, sont bien prises en compte par la collectivité qui apporte l'ensemble des compléments et précisions nécessaires dans ce document et s'engage par ailleurs à réinterroger les élus communautaires sur ces thématiques dans le cadre de l'approbation de la version finale du PDM.

Il convient néanmoins de souligner que certaines remarques semblent relativement exigeantes pour une jeune collectivité comme Pornic agglo Pays de Retz, nouvellement compétente en matière de mobilités et caractérisée par d'importantes spécificités territoriales (une très faible part modale vélo, des zones peu et moyennement denses, un territoire à la fois littoral, rural et périurbain, etc.).

Il s'agit ainsi d'un premier PDM qui pourra évoluer dans le temps mais qui a surtout vocation, à ce stade, à servir de base de travail à l'agglomération et à fixer le cap à horizon 2030. Ainsi, ce PDM est volontairement plus incitatif que prescriptif, et porte l'ambition forte de :

- Fédérer les élus, services et acteurs locaux autour d'une stratégie de mobilité partagée ;
- Conforter la nouvelle position d'AOM de la collectivité auprès de ses partenaires ;
- Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité propre et décarbonée ;
- Clarifier la répartition des compétences mobilités entre communes et agglomération ;
- Sécuriser la nouvelle prise de compétence mobilité de l'EPCI par la définition d'un plan pluriannuel de financement équilibré et maîtrisé et par la réalisation de schémas directeurs et d'études pré-opérationnelles visant à étudier finement les impacts financiers, juridiques, techniques et environnementaux des nouvelles actions de mobilités envisagées.

Concernant la participation du public, malgré le faible nombre d'observations reçues (comme c'est souvent le cas sur des enquêtes publiques de ce type relatives à des sujets plus stratégiques qu'opérationnels), de nombreuses remarques pertinentes et utiles ont été formulées par les habitants. L'analyse détaillée de ces contributions dans le cadre de la validation finale du PDM permettra à l'agglomération de mieux cerner les problématiques et besoins de mobilités des habitants concernant notamment les liaisons cyclables et piétonnes, les transports en commun et partagés ou les déplacements en voiture.

Avis du commissaire-enquêteur :

Je souligne également les avis favorables formulés par les PPA, avec certaines réserves et de nombreuses recommandations et contributions. Je note aussi l'avis circonstancié et positif de la MRAE assorti de remarques.

Je comprends que, s'agissant du premier PDM de la communauté d'agglomération, le choix d'un projet plus incitatif que contraignant soit retenu pour rassembler et sensibiliser tous les acteurs dans un premier temps.

Je prends bonne note de l'engagement de la communauté d'agglomération de répondre positivement sur la plupart des points soulevés dans le PV de synthèse et d'intégrer les évolutions et compléments dans le projet de PDM avant approbation.

Je tiens à souligner la qualité du mémoire en réponse sur tous les points et questions soulevés dans le PV de synthèse.

Concernant l'absence de participation du public aux permanences et sur les registres papier :

Réponse du président :

La procédure de communication a bien été respectée sur l'agglomération via les annonces presse, l'affichage sur le site Internet et les multiples informations sur les réseaux sociaux. Les communes du territoire ont par ailleurs toutes relayé l'information sur leur page Facebook permettant ainsi de disposer de participations des habitants d'une majorité des communes du territoire.

Concernant la faible participation physique du public, ce même constat est fait sur toutes les enquêtes publiques au profit d'une consultation plus satisfaisante des plateformes d'enquêtes publiques dématérialisées. La consultation numérique est en effet privilégiée par les habitants, l'accès étant beaucoup plus simple, à toute heure et de chez soi. Cette dématérialisation de la procédure permet une meilleure accessibilité à l'enquête publique.

Avis du commissaire-enquêteur :

Je prends bonne note des réponses apportées et partage l'intérêt des réseaux sociaux et de la consultation numérique. Je souligne cependant l'importance également de favoriser la participation du public éloigné des outils numériques, qui représente une part encore importante de la population.

5.1. Analyse des observations du commissaire enquêteur sur le dossier

Concernant les précisions sur la motivation des enjeux stratégiques et des objectifs et l'étude de la possibilité d'un scénario plus ambitieux en termes de parts modales au regard des objectifs nationaux, notamment pour le vélo :

Réponse du Président :

Cette demande est bien prise en compte, la version finale du PDM intégrera des précisions sur les enjeux stratégiques et les objectifs du PDM. Dans ce cadre, il sera notamment rappelé que la mobilité est au coeur d'une pluralité d'enjeux à la fois environnementaux, sociaux, et économiques. Au regard de ces enjeux, 4 axes stratégiques ont été définies par l'agglomération en vue d'actionner l'ensemble des leviers de mobilités disponibles pour assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilités des habitants et les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du territoire

Comme demandé par l'ensemble des personnes publiques associées, un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo sera par ailleurs étudié afin de mieux prendre compte les objectifs nationaux tout en tenant compte des spécificités du territoire (une très faible part modale vélo, des zones peu et moyennement denses, etc.). Ces nouveaux objectifs de parts modales devront néanmoins restés réalistes et atteignables.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments de justification des enjeux et des objectifs qui seront apportées, avant approbation du PDM en conseil communautaire.

Je note également avec un très grand intérêt l'engagement d'étudier un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo.

Concernant les financements de la communauté d'agglomération, en particulier sur les études, et la mobilisation des acteurs concernés, notamment les actions A9, A14, A15, A16, A17, A19, A25, A30 :

Réponse du Président :

Le programme prévisionnel d'actions a été élaboré au regard des capacités à faire de la collectivité à ce jour (moyens financiers et humains).

Pour les actions portées par d'autres acteurs partenaires (Région, Département, Communes...), l'enjeu est avant tout de renforcer les liens et le travail partenarial avec eux, en s'appuyant sur les stratégies arrêtées et sur les instances de concertation et de coordination mises en place. Les partenariats financiers existants seront à adapter au regard des évolutions à venir.

Concernant les actions à développer par l'agglomération qui nécessiteraient des financements complémentaires, il est prévu un travail d'analyse des nouvelles recettes potentielles permettant de financer ces nouvelles actions (réflexion sur l'instauration du Versement Mobilité, la tarification de service, la mise en place de régie publicitaire, ...).

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note de la volonté de renforcer les liens et le travail partenarial avec la Région, le Département, les communes et de la réflexion envisagée pour de nouvelles recettes potentielles pour financer les actions du PDM.

Concernant la possibilité de mesures plus contraignantes en matière de stationnement voire de transport de marchandises, et la prise en compte du télétravail comme moyen pour limiter les déplacements :

Réponse du Président :

Il s'agit d'un premier PDM volontairement incitatif plus que prescriptif. Ce premier PDM est ainsi orienté vers l'accompagnement au changement de pratiques en incluant l'ensemble des communes qui se situent toutes à des niveaux d'appréhension différents de la thématique « mobilités ». L'ambition est dans un premier temps de sensibiliser les élus et acteurs locaux par le développement d'actions de communication, de séminaires et de référentiels communs coconstruits avec les communes. Au regard du bilan de ces actions de sensibilisation menées auprès des communes, des mesures plus contraignantes pourront être étudiées sur le volet urbanisme, en lien avec le nouveau chargé de mission planification.

La question de la réglementation des stationnements et du transport de marchandises sera travaillée avec les communes dans le cadre de l'accompagnement proposé par l'agglomération en matière de planification et d'adaptation des documents d'urbanisme aux nouvelles exigences réglementaires et aux objectifs définis dans les schémas directeurs locaux, notamment le PDM. Le but est de formuler des préconisations de mobilités à intégrer au PLU des communes.

Le télétravail est d'ores-et-déjà expérimenté à l'échelle de l'agglomération. L'agglomération encourage par ailleurs le télétravail en développant les lieux de coworking. A terme, comme prévu dans l'action 28 du PDM, il est prévu d'accompagner les entreprises à la réalisation de PDE (Plan de Déplacement Entreprise) en vue de faciliter les trajets domicile-travail, mais aussi de limiter les déplacements pendulaires en favorisant le télétravail.

Avis du commissaire enquêteur :

Je comprends l'objectif premier de sensibilisation et d'entraînement de tous les acteurs, qui conduit à privilégier dans un premier temps l'incitation. Je prends bonne note des réflexions qui vont être engagées pour élaborer des préconisations de mobilité à intégrer dans les PLU, mais je recommande de tendre progressivement vers des prescriptions. Je note également les actions actuelles et futures pour encourager le télétravail et réduire ainsi les déplacements domicile-travail.

5.2. Analyse des observations de la MRAE et des PPA

5.2.1. Observations partagées par les PPA et la MRAE :

Articulation et compatibilité du PDM avec les autres plans et programmes :

Concernant la compatibilité du projet de PDM avec le PCAET, dont les objectifs sont à prendre en compte, le SRADDET et le SCOT, le développement de l'articulation entre le SCOT, le PCAET et le projet de PDM (avec des actions spécifiques de réduction GES et pollution, de maîtrise de la consommation énergétique dans les transports, de réduction de l'artificialisation), et l'étude de dispositions plus contraignantes dans le PDM pour renforcer le lien entre mobilité et urbanisme durables :

Réponse du Président :

L'articulation avec les autres schémas directeurs locaux a bien été prise en compte et sera précisée dans la rédaction finale du PDM.

Comme précisé ci-dessus, il s'agit d'un premier PDM volontairement incitatif mais, au regard du bilan des actions de sensibilisation menées auprès des communes, des mesures plus

contraignantes pourront être étudiées sur le volet urbanisme, en lien avec le nouveau chargé de mission planification.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des précisions qui seront apportés avant approbation du PDM, en soulignant que la vérification de la compatibilité du PDM doit porter sur tous les documents cités par les PPA dans leurs avis. Je prends acte de l'évolution envisagée vers des mesures plus contraignantes sur le volet urbanisme.

Choix d'un scénario plus ambitieux en termes de parts modales :

Concernant la prise en compte des parts modales actuelles dans le projet de PDM et l'étude d'un scénario plus ambitieux, notamment pour les modes actifs pour se rapprocher des objectifs nationaux, avec des actions complémentaires dans ce sens :

Réponse du Président :

Le PDM s'inscrit bien dans l'ambition nationale de tripler la part modale vélo en passant de 2 à 6 % à horizon 2030. Cette part modale de référence qui date aujourd'hui de 2015 n'a pas pu être mise à jour car il n'aurait pas été pertinent de lancer une enquête locale de mobilité à l'occasion du PDM (période 2020 – 2021), compte tenu des nombreux impacts de la crise sanitaire sur les déplacements. Les résultats d'une telle enquête n'auraient pas été fiables. Afin d'actualiser ses parts modales, la collectivité est tout à fait favorable à participer à une nouvelle Enquête Départementale Grand Déplacement (EDGT) portée par le Département.

Comme demandé par l'ensemble des personnes publiques associées, afin de mieux prendre en compte les objectifs de la stratégie nationale vélo et du SRADDET, un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo sera proposé dans la rédaction finale du PDM. Ces nouveaux objectifs de parts modales devront néanmoins restés réalistes et atteignables, et tenir compte des spécificités du territoire (une très faible part modale vélo, des zones rurales peu denses).

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte de la difficulté d'actualiser la part modale dans le contexte de la crise sanitaire et je salue l'engagement d'établir un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo qui sera intégré dans le PDM lors de son approbation.

Emissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre :

Concernant la méthode de calcul et la prise en compte dans l'analyse des émissions de GES et de pollution de l'air l'ensemble des déplacements (dont transit, touristes, WE, pendulaires externes), et le développement de leviers d'action opérationnels :

Réponse du Président :

Dans la version finale du PDM, la méthode de calcul des émissions de polluants atmosphériques et de GES sera détaillée en page 81 de l'EES et des compléments seront apportés afin d'estimer l'impact des déplacements complémentaires (dont transit, touristes, WE, pendulaires externes) sur les émissions de GES et de pollution de l'air.

Les concentrations de polluants atmosphériques et des émissions de GES sont modélisées à l'échelle régionale par Air Pays de Loire, ces données serviront à évaluer l'impact du PDM à l'échelle de la collectivité.

En référence à l'article L1214-8-2 et suivants du Code des Transports, les Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire, les Plans de Mobilité Entreprises et Interentreprises, le déploiement d'outils numériques incitatifs aux changements de pratiques sont bien intégrés au PDM.

Il est à noter que le PDM définit une stratégie de mobilité globale pour le territoire, qui sera à approfondir dans le cadre des schémas directeurs dédiés sur les modes actifs (en cours de finalisation) ou les transports collectifs et partagés (en cours d'élaboration). Ce sont ces schémas directeurs, à visée plus opérationnelle, qui traiteront plus précisément des leviers d'actions à mettre en œuvre pour favoriser le report modal vers les mobilités douces, collectives et partagées.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des précisions et des compléments qui seront apportées lors de l'approbation au PDM.

Dispositif de suivi des effets du PDM sur l'environnement - Méthodes :

Concernant le renforcement du dispositif de suivi/évaluation des actions du PDM, avec des indicateurs concrets et des objectifs chiffrés et un suivi opérationnel et régulier, sur les différents thèmes et actions du PDM, notamment ceux soulignés par la MRAE :

Réponse du Président :

Le travail d'approfondissement des indicateurs du PDM et des objectifs à atteindre est en cours de réalisation, en coordination avec le PCAET. Ces éléments seront intégrés à la version finale du PDM.

Par ailleurs, afin de veiller à la mise en œuvre effective de l'ensemble des actions du PDM, l'agglomération s'engage à assurer un suivi fin et régulier de l'ensemble des indicateurs définis (à minima, chaque année). Dans ce cadre, l'agglomération envisage de se doter d'une plateforme dématérialisée de suivi du PDM et de ces indicateurs qui pourrait, à terme, être co-alimentée en lien avec l'ensemble des partenaires (Région, Département, Communes...). Cette plateforme (Linéa21) est déjà en cours de déploiement pour le PCAET, l'intégration des actions du PDM devrait pouvoir être réalisée prochainement.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note du travail d'approfondissement engagé et des compléments qui seront apportés au PDM avant approbation. L'évaluation régulière des actions du PDM est en effet essentielle pour sa bonne réalisation et pour la communication et la sensibilisation vers les partenaires et le public.

Aspects liés à la santé :

Concernant une plus grande prise en compte des enjeux de santé dans les actions du PDM, en lien avec les mobilités actives, la maîtrise de l'urbanisation, la limitation de la circulation près des ERP, et des nuisances sonores :

Réponse du Président :

Les enjeux de mobilités liés à la santé seront approfondis, en coordination avec le Contrat local de Santé de la collectivité. Les principales thématiques, déjà identifiées dans le PDM, seront précisées :

- Les enjeux de santé environnementale, avec l'ambition de réduire l'usage de la voiture individuelle et développer l'écomobilité pour préserver l'environnement, le climat et la qualité de l'air et réduire la pollution et les nuisances sonores ;

- La promotion des effets bénéfiques des modes actifs pour la santé, en incitant à la pratique quotidienne de la marche et du vélo. C'est notamment l'ambition du Schéma Directeur des modes actifs de l'agglomération, actuellement en cours de finalisation.

Certains enjeux liés à la santé seront par ailleurs approfondis, et notamment :

- La thématique de l'accès au soin, qui sera prise en compte comme un enjeu fort dans le cadre des réflexions en cours sur le schéma des transports collectifs et partagés ;

- Les enjeux de maîtrise de l'urbanisation et de limitation de la circulation près des ERP, qui feront parties des préconisations de mobilités formulées par l'agglomération, pour intégration au PLU des communes.

L'analyse des nuisances sonores a bien été prise en compte dans l'EES (Cf Tableau 22 en page 67-68 et tableau 37 en pages 91 à 96). Des compléments seront apportés à cette analyse afin d'intégrer les cartes de bruit stratégiques et le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les routes départementales.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des approfondissements et compléments qui seront apportés au regard des enjeux de mobilités liés à la santé avant approbation du PDM. Je réitère ma recommandation de passer dès que possible pour la mise en œuvre des mesures du PDM du mode préconisation au mode prescriptif, plus de nature à infléchir les modes de déplacement.

Nouveau franchissement de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire :

Concernant le projet de franchissement routier de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire :

Réponse du Président :

Au regard des avis des personnes publiques associées, le maintien de cette action dans la version finale du PDM sera réinterrogé en lien avec les élus.

Si l'agglomération porte l'ambition de limiter l'usage de la voiture individuelle et est bien consciente des impacts environnementaux de ce projet et des mesures ERC à mettre en œuvre au regard des objectifs du ZAN (Cf. page 132 de l'EES), le territoire souhaite soutenir le désenclavement du Sud Loire au travers de ce projet de Franchissement de Loire entre Nantes et Saint-Nazaire qui doit permettre de :

- Fluidifier le trafic au regard du nombre croissant de déplacements entre les axes Nantes / Saint Nazaire et Nantes / Pornic ;

- Dévier les flux en amont de la Métropole en vue de désengorger le périphérique ;

- Interroger dès à présent la pérennité et le devenir du pont de Saint Nazaire qui fêtera bientôt ses 50 ans en 2025.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte du réexamen de ce sujet lors de l'approbation du PDM. Je comprends les préoccupations des élus de la communauté d'agglomération concernant le désenclavement du sud-Loire, la fluidité de la circulation et le devenir du pont de St Nazaire. Je note leur pleine conscience des enjeux environnementaux liés à un tel projet, tout en observant que la maîtrise d'ouvrage de celui-ci ne relève pas de leur compétence.

5.2.2. Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale MRAE

Diagnostic et description de l'état initial de l'environnement :

Concernant les compléments à apporter au diagnostic sur les déplacements WE, visiteurs et marchandises, l'actualisation de l'état initial de l'environnement, les illustrations graphiques et l'obligation d'exposer les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du projet de PDM :

Réponse du Président :

L'état initial de l'environnement s'appuie principalement sur les données du SCOT approuvé en 2013, mais également sur des données plus récentes (INSEE, PLH.). La plupart de ces données en lien avec la mobilité datent de 2015/2016 afin de correspondre aux données de la dernière EDGT, base de référence du PDM qui n'intégrait pas les déplacements du weekend, ces données ne sont donc pas disponibles pour notre territoire.

Afin d'actualiser ces données, l'agglomération est prête à participer à une nouvelle Enquête Départementale Grand Déplacement (EDGT) portée par le Département, en vue notamment d'analyser finement l'impact des déplacements complémentaires (flux de marchandises et de touristes, trajets, déplacements pendulaires) sur les émissions de GES et de pollution de l'air.

Concernant la demande d'ajout d'illustrations graphiques, il convient de noter qu'au-delà du diagnostic environnemental de l'EES, le diagnostic du PDM est déjà richement illustré. Quelques compléments seront néanmoins intégrés à l'EES, et notamment les cartes de bruit stratégiques et le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les routes départementales.

En tant que maître d'ouvrage, l'analyse des zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du PDM est difficile à réaliser à ce stade. Les impacts sur les projets concernés (aménagement d'itinéraires cyclables communautaires ou de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et parkings-relais (P+R)) seront à évaluer dans le cadre d'études spécifiques à visée plus opérationnelle. Il est à noter que l'aménagement de PEM ou P+R ne se fera que sur des zones d'ores et déjà urbanisées. Concernant les itinéraires cyclables communautaires, les choix d'aménagement ne sont pas encore définitivement stabilisés, des études de faisabilité pré-opérationnelles seront nécessaires. Les mesures ERC formulées dans l'EES seront prises en compte.

En ce qui concerne les autres grandes infrastructures (ex : projet de 2x2 voies Nantes Pornic, projet de nouveau franchissement de Loire, etc.), elles sont ou seraient portées par d'autres maîtres d'ouvrage en charge de la réalisation des études d'impacts afférentes.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des explications concernant les données et des compléments sur le bruit qui seront apportés lors de l'approbation du PDM. Je comprends la difficulté au stade du PDM d'analyser les zones susceptibles d'être touchées par des aménagements à venir non localisés précisément. Je recommande cependant dans toute la mesure du possible d'exposer les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par les projets dont la localisation sommaire est possible, notamment les projets retenus dans le schéma directeur des modes actifs communautaire.

Analyse des incidences prévisibles du PDM sur l'environnement et mesures ERC :

Concernant le renforcement du caractère prescriptif des mesures ERC envisagées dans les fiches actions :

Réponse du Président :

Afin de se conformer à la réglementation en vigueur, le caractère prescriptif des mesures ERC envisagées dans les fiches actions sera renforcé dans la version finale du PDM, via :

- Le remplacement du terme « préconisation » par « prescription » dans l'Evaluation Environnementale Stratégique (Cf pages 85 à 90 de l'EES) ;
- La référence aux mesures ERC dans le rapport détaillé du PDM, en indiquant bien qu'il s'agit de prescriptions.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte avec grand intérêt de l'évolution du caractère préconisé en caractère prescriptif des mesures ERC, qui sera intégrée lors de l'approbation du DPM.

Prise en compte des milieux naturels :

Concernant la clarification du niveau de prise en compte des milieux naturels dans le projet de PDM :

Réponse du Président :

Il convient de préciser que les impacts environnementaux des projets inscrits au PDM ont bien été identifiés dans l'EES (pages 131 à 133), mais n'ont pas été quantifiés du fait du faible stade d'avancement des projets (phase stratégique et non opérationnelle). Si ces projets sont validés, des études plus détaillées seront réalisées par les maîtres d'ouvrage concernés afin d'évaluer finement ces impacts environnementaux.

Par ailleurs, comme précisé dans l'observation précédente, le caractère prescriptif des mesures ERC envisagées dans les fiches actions sera renforcé dans la version finale du PDM.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des études détaillées à venir pour les projets du PDM qui seront validés, qui permettront d'en évaluer finement les impacts environnementaux dans le respect des mesures ERC du PDM rendues prescriptives.

5.2.3. Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Sur le projet de plan de mobilité (PDM) :

Concernant le renforcement du plan de financement au regard d'objectifs plus ambitieux pour les modes actifs, notamment vélo,

Réponse du Président :

Les moyens alloués au PDM ont été évalués au regard de la capacité à faire de la collectivité (moyens humains et financiers). Néanmoins, il convient de rappeler la forte ambition du territoire en matière de développement des modes actifs.

En effet, afin de développer une pratique quotidienne du vélo sur le territoire, l'agglomération a prévu d'investir environ 3.5 millions d'euros sur la période 2022-2026.

En complément, dans le cadre du contrat d'intercommunalité établi avec le Département, l'agglomération a décidé de flécher 1,8 millions d'euros supplémentaires à la réalisation d'aménagements cyclables structurants, ce qui porte le budget total alloué au vélo à 5,3 millions d'euros sur la période 2022-2026, soit environ 16 €/an/habitant.

Si ce budget vélo n'atteint pas les recommandations de l'ADEME de 30 €/an/habitant, il n'en reste pas moins conséquent pour une jeune collectivité comme Pornic agglomération Pays de Retz. Par ailleurs, il conviendrait d'ajouter à ce budget communautaire l'ensemble des budgets communaux alloués aux aménagements piétons / cyclables de proximité, aux stationnements vélos en centre-bourg, aux animations locales comme les fêtes du vélo, et les moyens RH alloués pour le pilotage et de suivi de l'ensemble des actions «modes actifs» de l'agglomération qui représenteront près de 2,5 ETP fin 2022.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des justifications apportées pour le financement des modes actifs dans le PDM.

Concernant la possibilité d'une politique de stationnement plus ambitieuse et contraignante, de nature à infléchir les choix de déplacements des habitants :

Réponse du Président :

Ce premier PDM est orienté vers l'accompagnement au changement de pratiques en incluant l'ensemble des communes qui se situent toutes à des niveaux d'appréhension différents de la thématique « mobilités ».

L'ambition de l'agglomération est donc, dans un premier temps, de sensibiliser les élus et acteurs locaux par le développement d'actions de communication, de séminaires et de référentiels communs coconstruits avec les communes. Au regard du bilan de ces actions de sensibilisation menées auprès des communes, des mesures plus contraignantes pourront être étudiées sur le volet urbanisme, en lien avec le nouveau chargé de mission planification.

Avis du commissaire enquêteur :

Je comprends l'objectif premier de sensibilisation et d'entraînement de tous les acteurs, qui conduit à privilégier dans un premier temps l'incitation. Je prends bonne note des réflexions qui vont être engagées pour élaborer des préconisations de mobilité à intégrer dans les PLU, en recommandant de tendre progressivement vers des prescriptions.

Concernant le renforcement des actions en faveur du partage de l'espace public et de l'accessibilité, notamment vers les communes les moins avancées :

Réponse du Président :

L'agglomération s'engage à assurer un suivi plus fin de ces actions en faveur du partage de l'espace public et de l'accessibilité via la définition d'indicateurs partagés avec l'ensemble des partenaires locaux et la fixation dès à présent d'objectifs précis à atteindre sur ces actions.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note de l'engagement sur le suivi des actions en faveur de l'espace public et de l'accessibilité.

Sur l'évaluation environnementale stratégique (EES) :

Concernant les compléments à apporter à l'évaluation environnementale sur les thèmes de la qualité de l'air et de la pollution atmosphérique et à l'impact sur les populations les plus exposées.

Réponse du Président :

Le PDM ne fixe pas d'objectifs de baisse de trafic routier par axe routier, ce qui ne permet pas de quantifier les impacts sur la qualité de l'air à l'échelle locale.

Des études de trafic spécifiques pourront être menées en lien avec le Département, dans le cadre de la mise en oeuvre de futurs projets d'aménagements routiers ou de P+R.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte de la réponse et de l'absence de compléments à apporter sur les thèmes de la qualité de l'air et de pollution atmosphérique et sur l'impact sur les populations les plus exposées.

5.2.4. Avis du Conseil Régional des Pays de la Loire

Concernant la prise en compte des remarques et préconisations faites par le Conseil Régional sur plusieurs actions du projet de PDM, relatives notamment à l'optimisation des offres TC existantes, l'accès des scolaires au réseau Aleop, les services de transport à domicile, l'aménagement des arrêts et des PEM et plusieurs autres sujets :

Réponse du Président :

Les remarques et propositions formulées par le Conseil Régional sur les différentes actions sont bien prises en compte par l'agglomération et seront intégrées à la version finale du PDM.

A noter deux attentes vis-à-vis de la Région :

L'agglomération salue les actions déjà en cours en faveur de l'amélioration des offres TC existantes mais regrette l'absence réaffirmée d'ambition régionale concernant la poursuite des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic en vue de créer des zones de dépassement permettant l'augmentation du cadencement et le développement de services directs sur la ligne Nantes Pornic ;

Concernant les services de transport à la demande, l'agglomération regrette vivement le positionnement de la Région et souhaite réaffirmer sa demande, à savoir que tous les EPCI puissent bénéficier de cette offre socle TAD, qu'ils relèvent ou non du ressort territorial de la Région, et ce afin de ne pas créer de rupture de service pour les usagers. Il convient en effet d'adapter la réglementation en vigueur afin de tenir compte des spécificités des agglomérations périurbaines et rurales comme Pornic agglo Pays de Retz.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note de la prise en compte et de l'intégration dans la version finale du PDM des remarques et propositions faites par le Conseil Régional. Je comprends les attentes de la communauté d'agglomération sur la poursuite de la modernisation de la ligne ferrée Nantes Pornic et sur les services de transport à la demande, et invite à travailler ces sujets dans un dialogue étroit entre les deux collectivités.

5.2.5. Avis du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique

Concernant la prise en compte des remarques et préconisations faites par le Conseil Départemental concernant le réseau routier départemental, les mobilités actives, l'intermodalité, le transport solidaire et l'accessibilité, la sensibilisation au changement de comportement modal :

Réponse du Président :

Les remarques et propositions formulées par le Conseil Départemental sur le projet de PDM et ses différentes actions seront toutes bien intégrées à la version finale du PDM.

A noter que le budget de 5000 € alloué à l'action 29 en vue de sensibiliser aux enjeux de mobilité durable ne reflète pas le budget total fléché dans le PDM sur les actions de communication et de sensibilisation. Près de 100 000 euros ont ainsi été fléchés sur la période 2022-2026 pour l'accompagnement au changement de comportement, auxquels il conviendrait d'ajouter les moyens RH alloués au pilotage et au suivi des actions de sensibilisation et l'ensemble des budgets communaux alloués aux actions de sensibilisation, et notamment les fêtes du vélo.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note de la prise en compte et de l'intégration dans la version finale du PDM de toutes les remarques et propositions faites par le Conseil Départemental. Les actions de sensibilisation prévues par le PDM sont essentielles pour l'appropriation par les habitants et l'évolution des comportements de mobilités, un financement à la hauteur de ces enjeux est très souhaitable.

5.2.6. Avis des communes

Concernant la prise en compte les observations faites par la commune de Pornic :

Réponse du Président :

Les remarques et propositions de la ville de Pornic seront bien intégrées à la version finale du PDM.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note de la prise en compte et de l'intégration dans la version finale du PDM des remarques et propositions faites par la commune de Pornic.

5.3. Analyse des observations du public

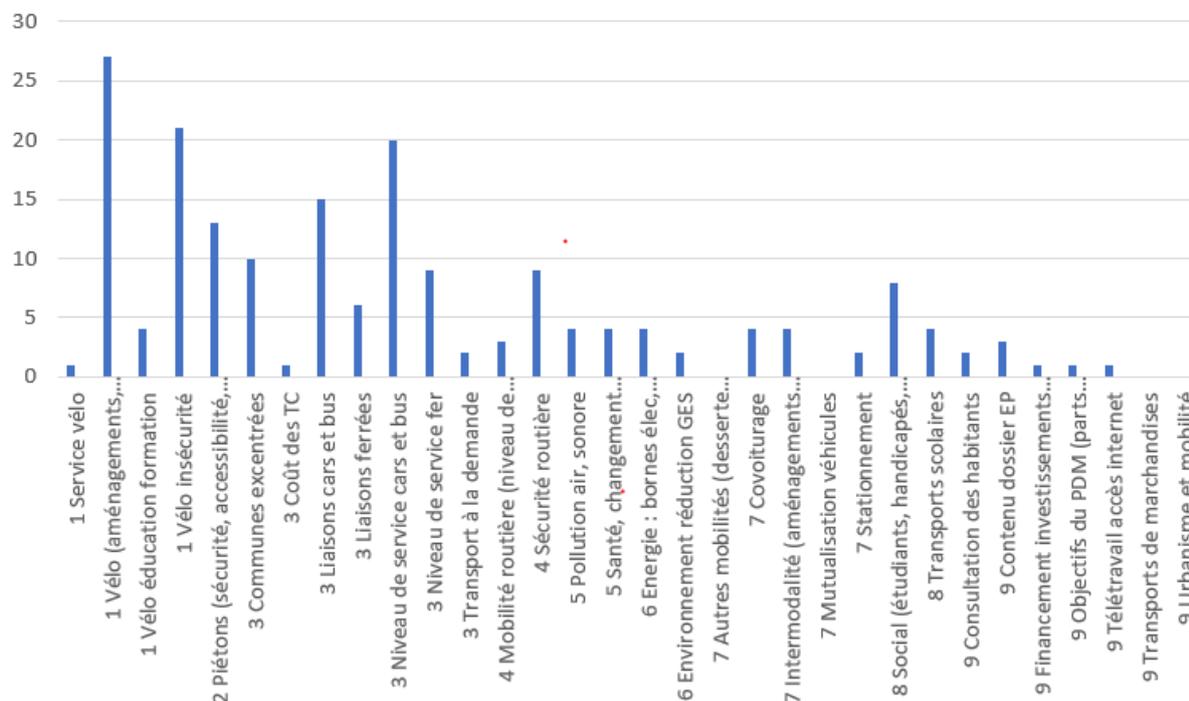
Ce sont au total 45 observations qui ont été formulées, 44 sur le registre dématérialisé et 1 par courriel. Sur les 32 thèmes d'analyse établis par le commissaire-enquêteur, ces 45 observations représentent 185 occurrences dont les principales sont :

- Vélo (aménagement, itinéraires, pistes)	27
- Vélo insécurité	21
- Niveau de service cars et bus	20
- Liaisons cars et bus	15
- Piétons (sécurité, accessibilité, itinéraires)	13
- Communes excentrées	10

Certains thèmes comme urbanisme et mobilités, transports de marchandises, mutualisation de véhicules, autres mobilités n'ont pas été cités dans les observations du public.

Un résumé des observations et un tableau croisant observations et thèmes sont joints en annexe au PV de synthèse.

Croisement thèmes/observations



Les observations peuvent être classées selon 9 grandes thématiques :

- 1 Vélo
- 2 Piétons
- 3 Transports en commun
- 4 Voiture
- 5 Santé Pollution
- 6 Environnement énergie
- 7 Intermodalité
- 8 Social Transports scolaires
- 9 Autres thèmes

5.3.1 Observations concernant le vélo

Les observations portent principalement sur des projets de pistes et d'aménagements cyclables pour relier et interconnecter de façon sécurisée les différentes communes de la communauté d'agglomération, avec un calendrier d'études et de réalisations des projets, qui répondent aux différents besoins des habitants et des touristes, avec des stationnements vélos adaptés et des services (location, zone de gonflage et de recharge VAE, entretien des pistes existantes).

Ce sont 20 projets localisés qui sont demandés, tant sur la ville centre, que sur le littoral et pour relier les bourgs excentrés et favoriser ainsi la pratique sécurisée du vélo. La faisabilité et la réalisation de ces projets sont à examiner au regard notamment du projet de cartographie des liaisons douces d'intérêt communautaire et de la répartition des compétences entre la communauté d'agglomération et les communes.

Réponse du Président :

Le PDM prend bien en compte les fortes attentes des habitants en matière d'aménagements cyclables/piétons, de services vélos et d'actions de sensibilisation, à travers les actions A2 (pistes cyclables sécurisées, A8 (formation – éducation conduite vélo), A2, A3, A5 (stationnements vélos, les stations de réparation (avec pompe à vélo) et les aires de services le long des itinéraires touristiques et notamment la Vélodyssée, (avec commodités dont points d'eau, toilettes, tables de pique-nique, bornes de recharge VAE).

En complément du PDM, le SDMA communautaire et les SMA communaux portent l'ambition forte de développer un écosystème favorable à la pratique quotidienne du vélo et de la marche à pied. L'objectif est notamment de développer un réseau cyclable cohérent et sécurisé à l'échelle intercommunale, pour les déplacements du quotidien (domicile-travail ou domicile-étude). Ces schémas permettront ainsi de disposer d'une vision opérationnelle des aménagements à réaliser grâce à la définition d'un plan pluriannuel d'investissement priorisé, chiffré et phasé à horizon 10 ans, à la réalisation d'une base de données SIG du réseau cyclable /piéton partagée avec les communes, et à la création de fiches « itinéraires » contenant des préconisations d'aménagements et un chiffrage estimatif.

Dans ce cadre, un travail partenarial est en cours de finalisation pour organiser la continuité des futurs itinéraires cyclables communaux (liaisons de centre-bourgs et en lien avec les hameaux), communautaires (liaisons inter-bourgs) et départementaux (liaisons inter-EPCI), en définissant une programmation coordonnée.

Une synthèse du SDMA sera annexée à la version finale du PDM.

Les remarques et demandes d'aménagements cyclables formulées par les habitants dans le cadre de l'enquête publique du PDM seront étudiées en commission mobilité en septembre prochain afin de définir quels aménagements seront intégrés au SDMA communautaire ou SMA communaux, pris en compte pour de futures mises à jour de ces schémas ou non retenus (avec justifications).

Suite à la validation des schémas communaux et du SDMA communautaire, une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée afin de préciser quels sont les aménagements doux déjà existants et projetés d'ici à 2026 sur le territoire communautaire et de présenter le planning de réalisation des aménagements de liaisons douces sécurisées reliant les différentes communes entre elles.

Concernant la demande d'un service de location vélo à prix attractif sur Port Saint Père, le service VELILA est déjà mis en place sur l'agglomération et accessible à l'ensemble des communes du territoire dont Port Saint Père.

Concernant le problème de la végétation qui déborde sur certaines pistes cyclables et piétonnes aménagées sur les trottoirs à Pornic, il s'agit d'une compétence communale qui sera relayée à la ville de Pornic.

Avis du commissaire enquêteur :

Je constate que les actions du PDM répondent aux attentes formulées en matière de vélo. Je prends bonne note de l'examen en septembre prochain des demandes d'aménagements et de pistes cyclables faites lors de l'enquête publique et des réponses qui seront ensuite apportées, à travers notamment le schéma directeur des modes actifs communautaire et les schémas des modes actifs communaux.

Je note également l'importance du développement des services et des actions de formation et d'éducation à la conduite vélo pour favoriser le mode vélo en sécurité,

5.3.2 Observations concernant les piétons

Soulignant la circulation piétonne dangereuse le long des routes et les bienfaits pour la santé de la marche à pied praticable par tous, il est demandé de façon générale l'interconnexion des liaisons douces vélos-piétons entre Pornic et les communes voisines, et l'aménagement sécurisé des liaisons douces piétons (non bitumées), dans les bourgs et les villages excentrés, avec un schéma global incluant les chemins de randonnée et un planning de réalisation.

7 Aménagements localisés de liaisons piétonnes sont demandés, sur la ville-centre, entre les bourgs excentrés, pour desservir des écoles, pour sécuriser des points dangereux... Leur faisabilité, étude et réalisation, sont à examiner au regard notamment de la répartition des compétences entre la communauté d'agglomération et les communes.

Réponse du Président :

L'aménagement de liaisons piétonnes sécurisées est une ambition forte du territoire. Si ces liaisons piétonnes sont plus spécifiquement traitées dans les SMA communaux en tant qu'itinéraires de proximité, il est à noter que plusieurs liaisons douces communautaires auront une vocation mixte (piéton / vélo). Le SDMA communautaire précisera quelles sont les liaisons douces concernées par cet usage mixte (piéton / vélo) ainsi que le type d'aménagements envisagés, et le planning prévisionnel de réalisation des travaux.

Comme précisé dans l'action 26 du PDM, l'agglomération souhaite mettre à disposition des habitants une carte interactive des itinéraires cyclables et piétons existants et projetés sur le territoire.

Les remarques et demandes d'aménagements et de chemins piétonniers formulées par les habitants dans le cadre de l'enquête publique du PDM seront étudiées en commission mobilité en septembre prochain afin de définir quels aménagements seront intégrés au SDMA communautaire ou SMA communaux, pris en compte pour de futures mises à jour de ces schémas ou non retenus (avec justifications).

Suite à la validation des schémas communaux et du SDMA communautaire, une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée, afin de préciser quels sont les aménagements doux déjà existants et projetés d'ici à 2026 sur le territoire communautaire et de présenter le planning de réalisation des aménagements de liaisons douces sécurisées reliant les différentes communes entre elles.

Avis du commissaire enquêteur :

Je constate que les attentes formulées en matière de marche à pied sont largement prises en compte dans le PDM. Je prends bonne note de l'examen en septembre prochain des demandes d'aménagements et d'itinéraires piétons faites lors de l'enquête publique et des réponses qui seront ensuite apportées.

5.3.3 Observations concernant les transports collectifs

Les observations soulignent l'insuffisance des liaisons et des fréquences des transport en commun, en particulier pour les communes excentrées et les trajets domicile-travail, qui affectent particulièrement les personnes fragiles (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, jeunes). Il est ainsi demandé de développer des transports en commun desservant toutes les communes toute l'année (pas seulement en période estivale et pas seulement Pornic) avec des fréquences adaptées répondant aux besoins réels des usagers avec des tarifs adaptés, d'augmenter la fréquence des trains avec des navettes vers les gares, de développer des services à la demande, et de renforcer les transports solidaires et les transports pour l'accès aux soins. Neuf projets précis en matière d'amélioration des liaisons et de niveau de service des TC sont

demandés, concernant la desserte de communes excentrées, la fréquence des bus, les navettes littorales, les navettes sur Pornic, vers les parkings, des aménagements en gare. La liste précise des projets figure dans le PV de synthèse.

Réponse du Président :

L'insuffisance des liaisons en transport en commun sur l'agglomération mais aussi vers Nantes et Saint Nazaire (en particulier pour les actifs du fait des horaires inadaptés aux besoins de déplacements domicile-travail, pour les personnes fragiles, les jeunes et étudiants) est bien prise en compte dans le PDM qui prévoit notamment de porter auprès de la Région, l'amélioration des offres TC existantes (trains et lignes régulières de car), et notamment le cadencement, les horaires, les temps de parcours, de développer un service de TAD dynamique, d'étudier la mise en place de nouvelles offres et services de mobilités sur l'année (transport régulier interne, covoiturage, autopartage...) , de renforcer les transports solidaires, utilisés notamment pour l'accès aux soins.

Par ailleurs, l'agglomération vient de lancer son schéma des transports collectifs et partagés en vue de réaliser une étude approfondie de l'offre et les besoins du territoire en matière de transports collectifs et partagés, définir un plan d'action partagé et un plan de financement priorisé, chiffré et phasé pour développer les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle et renforcer les lieux de l'intermodalité sur le territoire (plateformes multimodales ou parkings relais, ...), réaliser une étude approfondie des leviers financiers susceptibles d'être actionnés pour financer ces nouveaux services (versement mobilité, tarification, co-financement...) en lien avec les partenaires de l'agglomération (Région, Département, SNCF, territoires voisins...) pour améliorer l'existant et rechercher des solutions de mobilités innovantes.

Les remarques et propositions de transports collectifs et partagés formulées par les habitants dans le cadre de l'enquête publique du PDM seront étudiées d'ici la fin d'année 2022/ début 2023 dans le cadre de l'étude en cours sur le schéma des transports collectifs et partagés afin de définir quelles propositions pourront ou non être retenues (avec justifications).

Certaines actions sont portées spécifiquement par la Région (services Aléop), que l'agglomération pourra relayer et appuyer les besoins du territoire.

Suite à la validation de ce schéma des transports collectifs, une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée afin de présenter la stratégie retenue et le planning de réalisation des actions.

Avis du commissaire enquêteur :

J'observe que la grande partie des attentes fortes des habitants en matière de renforcement et d'amélioration des transports en commun sont prises en compte dans le projet de PDM. Je note également l'étude d'ici à début 2023 des propositions de transports collectifs faites par les habitants lors de l'enquête publique et la réponse qui leur sera apportée.

5.3.4 Observations concernant la voiture

Les observations soulignent l'insécurité routière avec les autres usagers et demandent de ne pas développer les aménagements vélo impactant la circulation des voitures, sauf à proximité du port de Pornic. D'autres demandent d'aménager et sécuriser les différents flux, sécuriser les rues dangereuses, généraliser les ralentisseurs dans le centre-ville de Pornic.

Réponse du Président :

Des conflits d'usages entre piétons, cyclistes et automobilistes sont effectivement constatés sur le territoire. Pour la plupart, ceux-ci ont lieu sur des zones de compétences communales (voiries apaisées en centre-bourg notamment) ou départementales (routes départementales parfois dangereuses et accidentogènes à sécuriser).

Comme précisé plus haut, afin de pallier ces conflits d'usage, le SDMA communautaire et les SMA communaux prévoient d'aménager des pistes cyclables / piétonnes sécurisées sur le territoire.

En complément, le PDM prévoit de sensibiliser les élus, techniciens, habitants acteurs locaux via des séminaires et expositions sur le partage de voirie, la sécurité routière, la place de la voiture en centre-ville... L'agglomération souhaite également coconstruire des référentiels communs avec les communes, en vue notamment de les inciter à réaliser des plans de circulation et de stationnement pour contraindre l'usage de la voiture et modérer les vitesses.

Avis du commissaire enquêteur :

Je partage l'analyse sur les conflits d'usage entre les différents modes. Les différentes actions prévues par la communauté d'agglomération doivent permettre un meilleur partage de l'espace public et une amélioration de la sécurité routière.

5.3.5 Observations concernant la santé et la pollution

Au regard des enjeux tels que le climat, la santé, le coût de l'énergie, les observations soulignent le rôle du PDM pour changer les comportements et inciter à un report modal vers le vélo et les TC, qui contribueront à la réduction de la pollution. Les modes actifs (marche à pied, vélo) ont un impact bénéfique pour la santé et pour l'environnement.

Pour diminuer la pollution sonore, il est proposé une limitation de la vitesse à 30km/h ou un aménagement adapté (chaussée à voie centrale banalisée type « chaussidou ») route de Nantes à Pornic.

Réponse du Président :

Comme précisé plus haut, les enjeux de mobilités liés à la santé seront approfondis, en coordination avec le Contrat local de Santé de la collectivité. Trois principales thématiques, déjà identifiées dans le PDM, seront précisées, à savoir :

- Les enjeux de santé environnementale, avec l'ambition de réduire l'usage de la voiture individuelle et développer l'écomobilité pour préserver l'environnement, le climat et la qualité de l'air et réduire la pollution et les nuisances sonores ;
- L'accès au soin qui sera à renforcer via les transports en commun et partagés ;
- La promotion des effets bénéfiques des modes actifs pour la santé, en incitant à la pratique quotidienne de la marche et du vélo.

La demande d'aménagements visant à diminuer la pollution sonore sur la RD 751 entre Nantes à Pornic sera transmise au Département, en charge de l'aménagement du réseau routier structurant.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments qui seront apportés au PDM pour son approbation, en lien avec le contrat local de Santé, et de la saisine du Département concernant les nuisances sonores route de Nantes à Pornic, en recommandant d'associer également la ville de Pornic.

5.3.6 Observations concernant l'environnement et l'énergie

Les grands enjeux que sont le climat, la santé, l'environnement, le coût des carburants, doivent conduire à développer les transports en commun et les modes actifs notamment le vélo. Des bornes de recharges tant pour les voitures électriques que pour les VAE sont nécessaires dans toutes les communes.

Réponse du Président :

Les enjeux de mobilités liés à l'environnement et l'énergie seront approfondis dans la version finale du PDM, en coordination avec le PCAET.

Concernant l'absence de bornes de recharge pour les véhicules électriques à Cheix-en-Retz, au motif de non rentabilité, l'agglomération soumettra la demande au SYDELA.

Concernant les bornes de recharge pour les VAE, une réflexion est en cours sur le développement de bornes de recharge sur les grands itinéraires de tourisme, et notamment la Vélodyssée. Dans le cadre du déploiement de nouveaux box vélos fermés sur les principaux lieux d'intermodalité du territoire, ce type de bornes de recharge VAE pourrait également être envisagé. Cela sera à préciser dans le cadre du schéma des transports collectifs et partagés.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments qui seront apportés dans la version finale du PDM et des réflexions engagées pour les bornes de recharge pour les véhicules et les vélos électriques.

5.3.7 Observations concernant l'intermodalité

Cette thématique regroupe les thèmes du covoiturage, de l'intermodalité (aménagement d'arrêts, interconnexion réseaux, PEM) et du stationnement.

Il convient de développer l'intermodalité Train-bus-car avec une meilleure fréquence des trains et une desserte TC synchronisée vers les gares de la ligne ferrée structurante Nantes-Pornic. Des aménagements et services particuliers sont demandés pour la liaison Pornic-Bouguenais en transport en commun. La création d'une application pour développer le covoiturage et l'aménagement d'aires de covoiturage sont demandés, de même que des navettes entre les parkings et le centre de Pornic et des stationnements adaptés pour les vélos le long des pistes cyclables.

Réponse du Président :

Comme précisé dans l'axe 2 du PDM, l'agglomération souhaite favoriser l'intermodalité en vue d'assurer une meilleure complémentarité des modes de transports (train, car, voiture, vélo, etc.). Dans cette perspective, l'EPCI porte auprès du PETR et de la Région la création de 3 catégories de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) :

- Les pôles d'échanges structurants : les gares de Pornic et Sainte-Pazanne et la commune de Chaumes-en-Retz (projet de création d'un nouveau PEM type Aléop « gare routière » - en lien avec la création du futur collège) ;
- Les P+R « train » correspondant aux autres gares du territoire ;
- Les P+R « covoiturage » correspondant aux arrêts Aléop ou aires de covoiturage structurants du territoire.

La cartographie de ces lieux d'intermodalités sera intégrée à la version finale du PDM.

Par la suite, seront étudiées les possibilités de desserte multimodale de ces différents pôles d'intermodalité, en définissant précisément les fonctionnalités et niveaux de services attendus

selon ces 3 catégories de PEM. Ce travail est en cours d'élaboration à deux niveaux, à l'échelle régionale dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité « Centre Loire Atlantique », et à l'échelle communautaire dans le cadre du Schéma directeur des Transports Collectifs et Partagés (STCP) qui permettra également de définir un plan d'action partagé et un plan de financement priorisé, chiffré et phasé pour développer les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment le covoiturage

Les propositions formulées dans le cadre de l'enquête publique du PDM en matière d'intermodalité, de covoiturage et de stationnement vélo seront étudiées d'ici la fin d'année 2022/ début 2023 dans le cadre de l'étude en cours sur le schéma des transports collectifs et partagés afin de définir quelles propositions pourront ou non être retenues (avec justifications) Dans ce cadre, il est à noter que certaines actions sont portées spécifiquement par la Région (services Aléop) ou par les communes (stationnement vélo en centre-bourg notamment). Suite à la validation de ce schéma des transports collectifs, une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée afin de présenter la stratégie retenue et le planning de réalisation des actions.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments qui seront apporté à la version finale du PDM et de l'étude d'ici début 2023 des demandes formulées durant l'enquête dans le cadre du schéma des transports collectifs et partagés en cours d'élaboration.

5.3.8 Observations concernant le social et les transports scolaires

Il y a une demande largement partagée de développer des transports en commun qui répondent aux besoins des personnes les plus fragiles et de renforcer les transports solidaires et les transports pour l'accès aux soins et d'améliorer les transports scolaires. A noter l'absence d'arrêts de transport scolaire à moins de 2 km du collège de Ste Pazanne et le niveau de service très insuffisant de la ligne Aleop 301 pour les transports scolaires vers Nantes.

Réponse du Président :

Concernant les actions de mobilité sociale et solidaire, comme précisé dans l'action 24 du PDM, l'agglomération souhaite consolider et renforcer ces partenariats avec Inseretz et les Retz Chauffeurs afin de pallier aux difficultés de mobilités des personnes les plus fragiles (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, jeunes...).

Concernant les transports scolaires, il convient de préciser que le service est structurellement déficitaire, comme la plupart des services de mobilité. En effet, la participation des usagers, en l'occurrence des familles, ne peut raisonnablement couvrir le coût réel du service. Il est donc porté une réflexion pour optimiser les transports scolaires en vue de réduire le coût du service, donc le déficit, via une rationalisation de l'offre existante (réflexion sur le maillage et le regroupement de points d'arrêts, l'optimisation des circuits des cars), tout en intégrant la nouvelle carte scolaire lorsque le collège de Chaumes-en- Retz ouvrira ses portes à la rentrée 2024. Dans ce cadre, les arrêts ne pourront pas se faire à moins de 2 km, comme demandé.

Concernant les difficultés observées sur la ligne Aléop 301 (retards, suppressions, etc.), notamment pour les scolaires vers Nantes, l'agglomération a bien identifié ces problématiques et les relaiera à la Région dans le cadre des discussions à venir (d'ici la fin d'année 2022) sur les bassins de mobilités et sur le renouvellement des contrats Aléop.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des actions qui seront engagées dans le cadre du PDM pour répondre aux besoins de mobilité des plus fragiles et pour optimiser le niveau de service des transports scolaires, tout en recommandant de répondre aux attentes des familles notamment sur la localisation des arrêts sécurisés.

5.3.9 Observations concernant les autres thèmes

Cette thématique comprend les thèmes suivants : consultation des habitants, contenu du dossier EP, objectifs du PDM, financement, télétravail et internet.

La concertation, la consultation et l'information de la population locale durant l'élaboration du projet de PDM et durant l'enquête publique ont été pour certains inadéquates. Le contenu du dossier d'enquête publique est peu explicite sur les aménagements et sur le financement des investissements. Les objectifs de parts modales ne sont pas à la hauteur des enjeux du changement climatique. Dans certaines communes excentrées, le réseau internet est insuffisant, notamment pour le télétravail.

Réponse du Président :

La procédure de concertation et de consultation de la population locale prévue dans le cadre de l'enquête publique a bien été respectée et s'est déroulée dans de bonnes conditions.

Le projet de PDM est le résultat d'une démarche partenariale qui a associé près d'une centaine de personnes, les élus et techniciens des communes et de l'agglomération, les services de l'Etat, l'ensemble des partenaires mobilités de l'agglomération (Région, Département, EPCI voisins...), le conseil de développement et un groupe de travail citoyen constitué de représentants d'associations, d'entreprises, de collectifs d'usagers et d'habitants. Même si le contexte sanitaire n'était pas propice à ce type de démarche participative, près d'une trentaine de réunions de travail ont été organisées en présentiel ou en visio-conférence (ateliers territoriaux avec les communes, groupes de travail participatifs sur les 4 grandes thématiques du PDM, comités techniques, comités de pilotage avec les PPA et partenaires, ...).

La collectivité souhaite par ailleurs renforcer les temps de concertation usagers sur les sujets plus opérationnels (ex : questionnaires de mobilités jeunes pour l'expérimentation du TAD cet été, comité d'itinéraires pour le déploiement des itinéraires vélos du SDMA, ...).

Concernant le dossier, il est précisé que le PDM contient l'ensemble des éléments réglementaires sollicités et notamment des éléments de diagnostic et de stratégie, ainsi qu'un plan d'action et de financement détaillé. Il est à noter que le PDM définit une stratégie de mobilité globale pour le territoire, qui sera à approfondir dans le cadre des schémas directeurs dédiés sur les modes actifs ou les transports collectifs et partagés. Ce sont ces schémas directeurs, à visée plus opérationnelle, qui apporteront davantage de précisions aux habitants sur les nouveaux aménagements ou services de mobilités mis en place sur le territoire.

Concernant l'impact financier du PDM pour les habitants, il est rappelé que les actions qui découlent du PDM sont financées par le budget principal de la collectivité et que la part dédiée aux mobilités est déterminée selon les orientations politiques arrêtées au moment de rapport d'orientation budgétaire et confirmées par le vote du budget. A ce jour, il n'y a pas de recettes fiscales affectées spécifiquement à la mobilité. Seul le versement mobilité (VM), sur lequel une étude spécifique est en cours, est une recette fiscale affectée à la mobilité. Ce VM ne concerne que les entreprises de plus de 11 salariés et non les particuliers.

Concernant les objectifs de parts modales, un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo sera étudié afin de mieux prendre compte les objectifs nationaux tout en tenant

compte des spécificités du territoire (une très faible part modale vélo, des zones rurales peu denses).

Concernant l'accessibilité numérique du territoire, de nombreuses difficultés de réseau internet sont effectivement observées sur l'agglomération, ce qui peut notamment nuire au télétravail. L'agglomération rappellera cet enjeu dans l'action 28 du PDM relatif aux plans de mobilité entreprises et relaiera ces difficultés aux opérateurs concernés.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte des réponses apportées sur les différents points qui me paraissent répondre clairement aux observations formulées. La concertation durant la phase d'élaboration du PDM a été de qualité malgré le contexte sanitaire. Le contenu du PDM est complet au regard de la réglementation. Je salue à nouveau l'engagement d'étudier un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo.

0 - 0 - 0 - 0

Le 12 août 2022, le Commissaire Enquêteur transmet à Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz son rapport et ses conclusions motivées avec son avis, soit dans le délai de 30 jours après la fin de l'enquête publique.

Une copie de ce rapport, des conclusions motivées et avis, seront adressés à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes par le Commissaire enquêteur et à Monsieur le Préfet de la Loire-Atlantique par la Communauté d'agglomération.

Le rapport et les conclusions et avis du commissaire enquêteur doivent être mis à la disposition du public sur le site internet de la collectivité durant 1 an après la fin de l'enquête publique.

Fait à Nantes, le 12 août 2022



Marc JACQUET
Commissaire Enquêteur

6. ANNEXES

- **Attestation d’affichage du 13 juillet 2022 ;**
- **Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur du 20 juillet 2022 ;**
- **Mémoire en réponse du président reçu le 2 août 2022.**

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE LA LOIRE ATLANTIQUE
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

**PLAN DE MOBILITE
DE PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ**

ENQUETE PUBLIQUE

du 13 JUIN 2022 au 13 JUILLET 2022

2^{ème} partie

Conclusions et avis du Commissaire enquêteur

Commissaire Enquêteur : Marc JACQUET
désigné par le Président du Tribunal Administratif par décision E22000020/44
du 21 février 2022

1- Objet de l'enquête :

En application du code des transports, la communauté d'agglomération, compétente en matière de mobilité, est tenue d'élaborer un plan de mobilité car son ressort territorial coupe celui de l'unité urbaine de Nantes, via la commune de Port Saint Père, la métropole nantaise étant pourvue d'un plan de déplacements urbains. Dans ce cadre, la communauté d'agglomération a engagé l'élaboration de son plan de mobilité par délibération du 6 février 2020.

Le plan de mobilité est un document de planification et d'orientation qui définit une stratégie de mobilités et un plan d'actions, à horizon 10-15 ans, afin de faciliter la mobilité des personnes et le transport de marchandises. Ce plan de mobilité doit ainsi permettre d'organiser l'ensemble des déplacements à l'échelle du territoire, en assurant un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du territoire.

Le conseil communautaire a arrêté le 3 février 2022 le projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz. Le Président de Pornic Agglo Pays de Retz a prescrit par arrêté en date du 12 mai 2022 l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de plan de mobilité de la communauté d'agglomération.

Suite à la saisine en date du 28 février 2022 sur la base du dossier de projet arrêté de plan de mobilité Pornic Agglo Pays de Retz avec son évaluation environnementale stratégique, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) des Pays de la Loire a rendu son avis en date du 8 juin 2022.

2- Contexte de l'enquête :

La communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz est située dans le département de la Loire-Atlantique et la région des Pays de la Loire. Elle est composée de 15 communes, dont 6 communes littorales, pour une population totale de 61300 habitants (en 2016) sur une superficie de 453 km².

Situé au sud-ouest de l'agglomération nantaise à environ 60 km de Nantes et au sud de l'agglomération de St Nazaire, en bordure du littoral atlantique, le territoire de la communauté d'agglomération est irrigué par 3 principaux axes routiers : la RD313 (route bleue) qui longe l'océan et permet de rejoindre la CARENE, la RD723 et la RD751 vers l'agglomération nantaise. Le territoire est également desservi par le transport ferroviaire avec la ligne Nantes Pornic et la ligne Nantes St Gilles Croix de Vie, qui desservent 7 gares situées sur la communauté d'agglomération. Le service régional de bus ALEOP complète l'offre de transports publics.

Le territoire est peu dense, avec 88% de la surface à vocation agricole ou naturelle. La côte représente 45 km, soit un tiers du littoral de la Loire-Atlantique.

Au plan environnemental, le territoire est couvert par 3 sites Natura 2000 terrestres (Lac de Grand-Lieu, Marais breton-baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et forêts de Monts, Estuaire de la Loire) et 2 sites Natura 2000 marins (L'estuaire de la Loire Sud-baie de Bourgneuf, L'estuaire de la Loire-baie de Bourgneuf), et par de nombreuses ZNIEFF de type 1 et 2.

Le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz est compris dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Retz approuvé le 28 juin 2013 et couvert par le PCAET de Pornic Agglo Pays de Retz 2019-2025, approuvé le 19 décembre 2019.

3- Le contenu du projet de Plan de mobilité :

Eléments du diagnostic :

La voiture individuelle reste le mode privilégié pour la mobilité du quotidien (72% des déplacements étant réalisés en voiture, 57% en tant que conducteur et 15% en tant que passager) pour les habitants de la communauté d'agglomération. Les usages des transports en commun et du vélo sont aujourd'hui marginaux (respectivement 6% et 2%), bien que 43 % des déplacements tous modes confondus (et 30 % des déplacements des conducteurs d'automobiles) fassent moins de 3 km.

Orientations stratégiques et plan d'action

Le projet de PDM affiche l'ambition du territoire d'agir pleinement en faveur de la transition des mobilités pour mieux connecter le territoire vers l'extérieur et mieux le mailler en interne, en agissant à la fois sur les flux quotidiens et saisonniers.

L'objectif est de stabiliser la part en valeur absolue de la voiture individuelle à l'horizon 2032 et de promouvoir des modes alternatifs et partagés :

	Répartition modale 2015 (221000 déplacements/jour)	Objectifs du PDM 2032 (284500 déplacements/jour)
Voitures en tant que conducteur	57 %	44 %
Voiture en tant que passager	15 %	20 %
Deux-roues motorisé	1 %	1 %
Transports en commun	6 %	7 %
Marche	19 %	22 %
Vélo	2 %	6 %

Dans ce cadre, 4 grandes orientations stratégiques réparties en 30 actions ont été définies pour le territoire :

AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance), avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer la sécurité et la cohérence des itinéraires cyclables/piétons, avec 3 actions ;
- Développer les services vélos pour des usages du quotidien et touristiques, avec 5 actions.

AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances), avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer les offres et services de mobilité sur le territoire, avec 8 actions ;
- Développer l'intermodalité, avec 2 actions.

AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités, avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer les infrastructures et réseaux de transport, avec 1 action ;
- Renforcer le lien entre aménagement / urbanisme et mobilité durable, avec 5 actions.

AXE 4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité « propre, avec 2 principaux enjeux :

- Améliorer de la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités, avec 3 actions ;
- Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité « propre » / décarbonée, avec 4 actions.

Pour mettre en oeuvre le plan d'action du PDM, Pornic agglo Pays de Retz investira près de 11,6 millions d'euros sur la période 2022-2026, dont près de 5,8 millions d'euros pour les transports scolaires, 3,5 millions d'euros pour développer les modes actifs (2,5 millions d'euros pour l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants et 1 million d'euros pour développer les services vélo), 2 millions d'euros pour financer des offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle, 300 000 euros pour améliorer la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités et sensibiliser largement aux changements de comportements.

Les conclusions de l'évaluation environnementale stratégique :

La stratégie et le programme d'actions du PDM de Pornic Agglo Pays de Retz sont cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques. Des incidences positives du plan de mobilité sont principalement attendues sur la qualité de l'air, le climat et les émissions de GES, ainsi que sur les déplacements, en lien notamment avec les actions favorisant la mobilité douce, l'intermodalité, le covoiturage et les transports en commun. Les thématiques de l'urbanisme, de l'aménagement, ainsi que du bruit et de la santé sont prises en compte et les incidences seront positives.

Les actions du PDM ne seront pas à l'origine d'une dégradation significative des enjeux environnementaux, tout en restant vigilant sur la consommation d'espace pour certains projets (création d'infrastructures cyclables ou d'aires de covoiturage) et sur les milieux naturels, la biodiversité et les corridors écologiques, en lien avec l'artificialisation des sols.

Considérant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation intégrées dans le rapport du Plan de Mobilité, le PDM de Pornic Agglo Pays de Retz n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire. Cependant, des incidences résiduelles négatives sont susceptibles d'être présentes sur ces sites, en lien notamment avec la consommation d'espaces, l'artificialisation et la création de nouvelles infrastructures.

4- Le dossier d'enquête :

Le dossier d'enquête, outre le registre papier, se compose comme suit :

1. Rapport du Plan de Mobilité

1.1. Résumé non technique

- a) Synthèse du PDM
- b) Synthèse de l'évaluation environnementale

1.2. Rapport détaillé du PDM

1.3. Evaluation environnementale stratégique du PDM

1.4. Annexes du PDM

- a) Annexe accessibilité
- b) Plan de financement détaillé du PDM
- c) Projet de cartographie des liaisons douces d'intérêt communautaire
- d) Contribution du conseil de développement

e) Note sur la répartition de la compétence Mobilité entre communes et EPCI

2. Avis sur le projet

2.1. Liste des personnes publiques associées et consultées avant la mise à l'enquête publique

2.2. Lettre de saisine des personnes publiques associées

2.3. Avis reçus des personnes publiques associées

2.4 Avis de la MRAE

3. Documents administratifs

3.1. Informations préalables à l'élaboration du document

a) Note sur la procédure d'élaboration du PDM et de son évaluation environnementale

b) Porter-à-connaissance de l'Etat

c) Bilan de la concertation avant la mise à l'enquête publique

3.2. Pièces de procédures

a) Délibération de lancement du PDM

b) Délibération d'arrêt du projet du PDM

c) Lettre de saisine du Tribunal Administratif

Le projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz avec le diagnostic, les orientations et objectifs, le plan d'actions avec son financement prévisionnel, l'évaluation environnementale stratégiques et les pièces annexes est exposé de façon détaillée, complète et argumentée dans le dossier soumis à l'enquête. La cartographie des actions page 72 est cependant peu lisible. L'évaluation environnementale stratégique semble complète, avec le résumé non technique en première partie. Certains tableaux notamment page 92 et suivantes sont cependant peu lisibles. Le dossier mis à l'enquête publique est complet, de qualité et conforme à la réglementation, avec la prise en compte des onze objectifs visés à l'article L1214-2 du code des transports.

Le dossier fait l'objet de quelques remarques du Commissaire enquêteur concernant la définition des enjeux stratégiques et des 4 objectifs, la répartition modale à l'horizon 2032 notamment sur l'objectif de part modale vélo insuffisant au regard des objectifs nationaux, le manque de financement de plusieurs actions, le caractère principalement incitatif et peu contraignant des mesures prévues dans le plan, et la question du télétravail.

5- Déroulement de l'enquête :

L'information du public a été conforme aux dispositions réglementaires avec 2 avis dans la presse (Ouest France et le courrier du Pays de Retz) publiés respectivement le 23 mai et le 20 mai puis le 17 juin 2022 pour les deux publications et avec l'affichage (format A2 sur fond jaune) au siège à Pornic et à l'annexe de la communauté d'agglomération à Sainte-Pazanne, dans les mairies des 15 communes de la communauté d'agglomération et dans les 7 gares SNCF du territoire.

Cette information du public a fait l'objet d'une attestation du Président de la communauté d'agglomération signée le 13 juillet 2022.

L'avis a été consultable sur le site internet de la communauté d'agglomération à l'adresse suivante : www.pornicagglo.fr/ et sur le registre dématérialisé (<https://www.registre-dematerialise.fr/3071>).

Le Commissaire Enquêteur a personnellement constaté la mise en place de l'affichage lors des jours de permanences sur les trois sites et a vérifié l'affichage en gare de Pornic et de Sainte-

Pazanne. A noter que, en gare de Sainte-Pazanne, le commissaire enquêteur a constaté l'absence de l'avis d'enquête le 29 juin puis le 13 juillet à l'occasion de ses permanences à Sainte-Pazanne, malgré la remise d'une affiche en gare juste après le 29 juin par la communauté d'agglomération.

L'enquête publique s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs, du lundi 13 juin 2022 à 14h00 au mercredi 13 juillet 2022 à 12h00. Pendant toute la durée de l'enquête publique, les registres et les dossiers papier sont restés à disposition du public au siège de la communauté d'agglomération à PORNIC, à l'annexe de la communauté d'agglomération à Sainte-Pazanne et en mairie de Chaumes en Retz.

Le dossier dématérialisé, identique au dossier papier, était consultable par le public aux mêmes jours et heures sur un poste informatique sur chacun des 3 sites de permanence. Il était également consultable pendant la durée de l'enquête publique par internet sur le registre dématérialisé accessible à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/3071>, ainsi que sur le site internet de Pornic agglo Pays de Retz à l'adresse suivante : www.pornicagglo.fr/.

Le Commissaire Enquêteur a tenu cinq permanences : 2 au siège de la communauté d'agglomération à Pornic les 13 et 25 juin, 2 à l'annexe de la communauté d'agglomération à Sainte-Pazanne les 29 juin et 13 juillet, 1 en mairie de Chaumes en Retz le 5 juillet.

Le public pouvait prendre connaissance du dossier et formuler des observations dans les 3 lieux d'enquête, notamment durant les permanences du commissaire enquêteur. Il pouvait aussi adresser ses observations et propositions par courrier postal au Commissaire Enquêteur au siège de l'enquête ou directement sur le registre dématérialisé ou par courrier électronique à l'adresse suivante : enquetepdm@pornicagglo.fr.

Au cours des 5 permanences du commissaire enquêteur, aucune personne ne s'est présentée.

Le registre dématérialisé a été largement consulté : 1647 visiteurs ont été recensés durant toute la durée de l'enquête publique, qui ont consulté 205 documents, principalement le résumé non technique, le rapport détaillé et les avis PPA et MRAE.

44 observations ont été formulées sur le registre dématérialisé, aucune sur les registres papier, 1 par mail, 0 par courrier, soit au total 45 observations.

En application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, le Commissaire Enquêteur rencontre le 20 juillet 2022 après-midi en visio-conférence, soit dans le délai de 8 jours après la fin de l'enquête, les représentants de Pornic Agglo Pays de Retz afin de leur communiquer les observations orales et écrites consignées dans le procès-verbal de synthèse établi après analyse complète par ses soins :

- du dossier soumis à l'enquête publique ;
- des avis émis par les PPA et la MRAE ;
- des observations reçus du public au cours de l'enquête.

Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz a transmis son mémoire en réponse par mail le 2 août 2022 et parallèlement par courrier.

6- Introduction générale du mémoire en réponse :

En introduction de son mémoire en réponse au PV de synthèse, l'agglomération note, avec satisfaction, l'avis favorable de l'ensemble des personnes publiques associées (dont 3 sous réserve de prise en compte des observations formulées) et de la MRAE sur le projet de PDM. Les avis transmis par l'Etat, la Région et le Département sont clairs et détaillés, avec des pistes d'actions intéressantes propices à un renforcement des partenariats. Il est notamment préconisé de renforcer les ambitions de la collectivité sur les 3 points suivants :

- Les objectifs de répartition modale à l'horizon 2030, en vue notamment de rehausser la part modale vélo afin de mieux tenir compte des objectifs nationaux et du SRADDET ;
- Le budget alloué pour certaines actions relatives notamment aux modes actifs ;
- Les contraintes à la voiture individuelle, en matière de stationnement notamment.

Ces observations, ainsi que l'ensemble des éléments du Procès-Verbal de synthèse, sont prises en compte par la collectivité qui apporte l'ensemble des compléments et précisions nécessaires et s'engage à réinterroger les élus communautaires sur ces thématiques dans le cadre de l'approbation de la version finale du PDM.

Certaines remarques semblent cependant relativement exigeantes pour une jeune collectivité comme Pornic agglo Pays de Retz, nouvellement compétente en matière de mobilités et caractérisée par d'importantes spécificités territoriales (une très faible part modale vélo, des zones peu et moyennement denses, un territoire à la fois littoral, rural et périurbain, etc.).

Il s'agit d'un premier PDM qui pourra évoluer dans le temps mais qui a surtout vocation à servir de base de travail à l'agglomération et à fixer le cap à horizon 2030. Ainsi, ce PDM est volontairement plus incitatif que prescriptif, et porte l'ambition forte de fédérer les élus, services et acteurs locaux autour d'une stratégie de mobilité partagée et de conforter la nouvelle position d'AOM de la collectivité auprès de ses partenaires. L'objectif est de sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité propre et décarbonée, de clarifier la répartition des compétences mobilités entre communes et agglomération et de sécuriser la nouvelle prise de compétence mobilité de l'EPCI par la définition d'un plan pluriannuel de financement équilibré et maîtrisé et par la réalisation de schémas directeurs et d'études pré-opérationnelles.

Concernant la participation du public, malgré le faible nombre d'observations reçues, de nombreuses remarques pertinentes et utiles ont été formulées par les habitants. L'analyse détaillée de ces contributions dans le cadre de la validation finale du PDM permettra à l'agglomération de mieux cerner les problématiques et besoins de mobilités des habitants concernant notamment les liaisons cyclables et piétonnes, les transports en commun et partagés ou les déplacements en voiture.

Avis du commissaire-enquêteur :

Je souligne également les avis favorables formulés par les PPA, avec certaines réserves et de nombreuses recommandations et contributions. Je note aussi l'avis circonstancié et positif de la MRAE assorti de remarques.

Je comprends que, s'agissant du premier PDM de la communauté d'agglomération, le choix d'un projet plus incitatif que contraignant soit retenu pour rassembler et sensibiliser tous les acteurs dans un premier temps.

Je prends bonne note de l'engagement de la communauté d'agglomération de répondre positivement sur la plupart des points soulevés dans le PV de synthèse et d'intégrer les évolutions et compléments dans le projet de PDM avant approbation.

Je tiens à souligner la qualité du mémoire en réponse sur tous les points et questions soulevés dans le PV de synthèse.

Concernant l'absence de participation du public aux permanences et sur les registres papier :

Réponse du président :

La procédure de communication a bien été respectée sur l'agglomération via les annonces presse, l'affichage sur le site Internet et les multiples informations sur les réseaux sociaux. Les communes du territoire ont par ailleurs toutes relayé l'information sur leur page Facebook.

Concernant la faible participation physique du public, ce même constat est fait sur toutes les enquêtes publiques au profit d'une consultation plus satisfaisante des plateformes d'enquêtes publiques dématérialisées. La consultation numérique est en effet privilégiée par les habitants, l'accès étant beaucoup plus simple, à toute heure et de chez soi. Cette dématérialisation de la procédure permet une meilleure accessibilité à l'enquête publique.

Avis du commissaire-enquêteur :

Je prends bonne note des réponses apportées et partage l'intérêt des réseaux sociaux et de la consultation numérique. Je souligne cependant l'importance également de favoriser la participation du public éloigné des outils numériques, qui représente une part encore importante de la population.

7- Les observations du commissaire enquêteur, de la MRAE et des PPA :

Sont présentées et analysées ci-après les principales observations formulées, étant précisé que toutes les remarques et observations sont examinées dans le rapport et ses deux annexes que sont le PV de synthèse et le mémoire en réponse.

7.1- Concernant les précisions sur la motivation des enjeux stratégiques et des objectifs :

Réponse du Président :

Cette demande est bien prise en compte, la version finale du PDM intégrera des précisions sur les enjeux stratégiques et les objectifs du PDM. Dans ce cadre, il sera notamment rappelé que la mobilité est au coeur d'une pluralité d'enjeux à la fois environnementaux, sociaux, et économiques. Au regard de ces enjeux, 4 axes stratégiques ont été définies par l'agglomération en vue d'actionner l'ensemble des leviers de mobilités disponibles pour assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilités des habitants et les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du territoire

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments de justification des enjeux et des objectifs qui seront apportés, avant approbation du PDM en conseil communautaire.

7.2- Concernant la possibilité de mesures plus contraignantes en matière de stationnement voire de transport de marchandises :

Réponse du Président :

Il s'agit d'un premier PDM volontairement incitatif plus que prescriptif, orienté vers l'accompagnement au changement de pratiques en incluant l'ensemble des communes qui se situent toutes à des niveaux d'appréhension différents de la thématique « mobilités ». L'ambition est dans un premier temps de sensibiliser les élus et acteurs locaux. Au regard du bilan des actions de sensibilisation menées auprès des communes, des mesures plus contraignantes pourront être étudiées sur le volet urbanisme, en lien avec le nouveau chargé de mission planification.

La question de la réglementation des stationnements et du transport de marchandises sera travaillée avec les communes dans le cadre de l'accompagnement proposé par l'agglomération en matière de planification et d'adaptation des documents d'urbanisme aux nouvelles exigences réglementaires et aux objectifs définis dans les schémas directeurs locaux, notamment le PDM. Le but est de formuler des préconisations de mobilités à intégrer au PLU des communes.

Avis du commissaire enquêteur :

Je comprends l'objectif premier de sensibilisation et d'entraînement de tous les acteurs, qui conduit à privilégier dans un premier temps des dispositions incitatives. Je prends bonne note des réflexions qui vont être engagées pour élaborer des préconisations de mobilité à intégrer dans les PLU, mais je recommande de tendre progressivement vers des prescriptions.

7.3- Concernant la compatibilité et l'articulation du projet de PDM avec le PCAET, le SRADDET et le SCOT et l'étude de dispositions plus contraignantes dans le PDM pour renforcer le lien entre mobilité et urbanisme durables :

Réponse du Président :

L'articulation avec les autres schémas directeurs locaux a bien été prise en compte et sera précisée dans la rédaction finale du PDM. Il s'agit d'un premier PDM volontairement incitatif mais, au regard du bilan des actions de sensibilisation menées auprès des communes, des mesures plus contraignantes pourront être étudiées sur le volet urbanisme, en lien avec le nouveau chargé de mission planification.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des précisions qui seront apportées avant approbation du PDM, en soulignant que la vérification de la compatibilité du PDM doit porter sur tous les documents cités par les PPA dans leurs avis. Je prends acte de l'évolution envisagée vers des mesures plus contraignantes sur le volet urbanisme.

7.4- Concernant la prise en compte des parts modales actuelles dans le projet de PDM et l'étude d'un scénario plus ambitieux, notamment pour les modes actifs pour se rapprocher des objectifs nationaux :

Réponse du Président :

Le PDM s'inscrit bien dans l'ambition nationale de tripler la part modale vélo en passant de 2 à 6 % à horizon 2030. Cette part modale de référence qui date aujourd'hui de 2015 n'a pas pu être mise à jour car il n'aurait pas été pertinent de lancer une enquête locale de mobilité à l'occasion du PDM (période 2020 – 2021), compte tenu de la crise sanitaire.

Comme demandé par l'ensemble des personnes publiques associées, afin de mieux prendre en compte les objectifs de la stratégie nationale vélo et du SRADDET, un scénario plus ambitieux

en termes de parts modales vélo sera proposé dans la rédaction finale du PDM. Ces nouveaux objectifs de parts modales devront néanmoins restés réalistes et atteignables, et tenir compte des spécificités du territoire (une très faible part modale vélo, des zones rurales peu denses).

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte de la difficulté d'actualiser la part modale dans le contexte de la crise sanitaire et je note avec un très grand intérêt l'engagement d'établir un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo qui sera intégré dans le PDM lors de son approbation.

7.5- Concernant les compléments à apporter au diagnostic sur les déplacements (WE, visiteurs, marchandises), l'actualisation de l'état initial de l'environnement, les illustrations graphiques et l'obligation d'exposer les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du projet de PDM :

Réponse du Président :

L'état initial de l'environnement s'appuie principalement sur les données du SCOT approuvé en 2013, et sur des données de mobilité plus récentes (INSEE, PLH) datant de 2015/2016 afin de correspondre aux données de la dernière EDGT, base de référence du PDM qui n'intégrait pas les déplacements du weekend. Afin d'actualiser ces données, l'agglomération est prête à participer à une nouvelle Enquête Départementale Grand Déplacement (EDGT).

Concernant les illustrations graphiques, des compléments seront intégrés à l'EES (notamment les cartes de bruit stratégiques et le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les routes départementales).

L'analyse des zones susceptibles d'être touchées par la mise en oeuvre du PDM est difficile à réaliser à ce stade. Les impacts sur les projets concernés seront à évaluer dans le cadre d'études spécifiques à visée plus opérationnelle. L'aménagement de PEM ou P+R ne se fera que sur des zones d'ores et déjà urbanisées. Concernant les itinéraires cyclables communautaires, les choix d'aménagement ne sont pas encore définitivement stabilisés, des études de faisabilité pré-opérationnelles seront nécessaires. Les mesures ERC formulées dans l'EES seront prises en compte.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des explications concernant les données et des compléments sur le bruit qui seront apportés lors de l'approbation du PDM. Je comprends la difficulté au stade du PDM d'analyser les zones susceptibles d'être touchées par des aménagements à venir non localisés précisément. Je recommande cependant dans toute la mesure du possible d'exposer les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par les projets dont la localisation sommaire est possible, notamment les projets retenus dans le schéma directeur des modes actifs communautaire.

7.6- Concernant la méthode de calcul et la prise en compte dans l'analyse des émissions de GES et de pollution de l'air l'ensemble des déplacements (dont transit, touristes, WE, pendulaires externes), et le développement de leviers d'action opérationnels :

Réponse du Président :

Dans la version finale du PDM, la méthode de calcul des émissions de polluants atmosphériques et de GES sera détaillée et des compléments seront apportés afin d'estimer l'impact des déplacements complémentaires (dont transit, touristes, WE, pendulaires externes) sur les émissions de GES et de pollution de l'air.

En référence à l'article L1214-8-2 et suivants du Code des Transports, les Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire, les Plans de Mobilité Entreprises et Interentreprises, le déploiement d'outils numériques incitatifs aux changements de pratiques sont bien intégrés au PDM.

Le PDM définit une stratégie de mobilité globale pour le territoire, qui sera à approfondir dans le cadre des schémas directeurs dédiés sur les modes actifs ou les transports collectifs et partagés. Ce sont ces schémas directeurs, à visée plus opérationnelle, qui traiteront plus précisément des leviers d'actions à mettre en œuvre pour favoriser le report modal vers les mobilités douces, collectives et partagées.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des précisions et des compléments qui seront apportées lors de l'approbation au PDM.

7.7- Concernant le renforcement du dispositif de suivi/évaluation des actions du PDM, avec des indicateurs concrets et des objectifs chiffrés et un suivi opérationnel et régulier :

Réponse du Président :

Le travail d'approfondissement des indicateurs du PDM et des objectifs à atteindre est en cours de réalisation, en coordination avec le PCAET. Ces éléments seront intégrés à la version finale du PDM. Afin de veiller à la mise en œuvre effective des actions du PDM, l'agglomération s'engage à assurer un suivi fin et régulier de l'ensemble des indicateurs définis (au moins annuel). Dans ce cadre, l'agglomération envisage de se doter d'une plateforme dématérialisée de suivi du PDM et de ces indicateurs qui pourrait, à terme, être co-alimentée en lien avec l'ensemble des partenaires (Région, Département, Communes...).

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note du travail d'approfondissement engagé et des compléments qui seront apportés au PDM avant approbation. L'évaluation régulière des actions du PDM est en effet essentielle pour sa bonne réalisation et pour la communication et la sensibilisation vers les partenaires et le public.

7.8- Concernant une plus grande prise en compte des enjeux de santé et des nuisances sonores dans les actions du PDM :

Réponse du Président :

Les enjeux de mobilités liés à la santé seront approfondis, en coordination avec le Contrat local de Santé de la collectivité. Les principales thématiques, déjà identifiées dans le PDM, seront précisées, à savoir les enjeux de santé environnementale, la promotion des effets bénéfiques des modes actifs pour la santé, les moyens de transports pour l'accès aux soins, les enjeux de maîtrise de l'urbanisation et de limitation de la circulation près des ERP. L'analyse des nuisances sonores a bien été prise en compte dans l'EES et des compléments seront apportés afin d'intégrer les cartes de bruit stratégiques et le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les routes départementales.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des approfondissements et compléments qui seront apportés au regard des enjeux de mobilités liés à la santé avant approbation du PDM. Je réitère ma recommandation de passer dès que possible pour la mise en œuvre des mesures du PDM du mode préconisation au mode prescriptif, plus de nature à infléchir les modes de déplacement.

7.9- Concernant le projet de franchissement routier de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire :

Réponse du Président :

Au regard des avis des personnes publiques associées, le maintien de cette action dans la version finale du PDM sera réinterrogé en lien avec les élus.

Si l'agglomération porte l'ambition de limiter l'usage de la voiture individuelle et est bien consciente des impacts environnementaux de ce projet, le territoire souhaite soutenir le désenclavement du Sud Loire au travers de ce projet de Franchissement de Loire entre Nantes et Saint-Nazaire qui doit permettre de fluidifier le trafic au regard du nombre croissant de déplacements entre les axes Nantes / Saint Nazaire et Nantes / Pornic, de dévier les flux en amont de la Métropole en vue de désengorger le périphérique et d'interroger dès à présent la pérennité et le devenir du pont de Saint Nazaire qui fêtera bientôt ses 50 ans en 2025.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte du réexamen de ce sujet lors de l'approbation du PDM. Je comprends les préoccupations des élus de la communauté d'agglomération concernant le désenclavement du sud-Loire, la fluidité de la circulation et le devenir du pont de St Nazaire. Je note leur pleine conscience des enjeux environnementaux liés à un tel projet, tout en observant que la maîtrise d'ouvrage de celui-ci ne relève pas de leur compétence.

7.10- Concernant le renforcement du caractère prescriptif des mesures ERC envisagées dans les fiches actions et la prise en compte des milieux naturels dans le projet de PDM :

Réponse du Président :

Afin de se conformer à la réglementation en vigueur, le caractère prescriptif des mesures ERC envisagées dans les fiches actions sera renforcé dans la version finale du PDM, via le remplacement du terme « préconisation » par « prescription » dans l'Évaluation Environnementale Stratégique et la référence aux mesures ERC dans le rapport détaillé du PDM, en indiquant bien qu'il s'agit de prescriptions.

Il convient de préciser que les impacts environnementaux des projets inscrits au PDM ont bien été identifiés dans l'EES (pages 131 à 133), mais n'ont pas été quantifiés du fait du faible stade d'avancement des projets (phase stratégique et non opérationnelle). Si ces projets sont validés, des études plus détaillées seront réalisées par les maîtres d'ouvrage concernés afin d'évaluer finement ces impacts environnementaux.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte avec grand intérêt de l'engagement de rendre prescriptives les mesures ERC, qui sera intégré dans la version finale du PDM. Je prends bonne note des études détaillées à venir pour les projets du PDM qui seront validés qui permettront d'en évaluer finement les impacts environnementaux, dans le respect des mesures ERC du PDM rendues prescriptives.

7.11- Concernant le financement par la communauté d'agglomération du plan d'actions du PDM, et le renforcement des moyens pour le vélo :

Réponse du Président :

Le programme prévisionnel d'actions a été élaboré au regard des capacités à faire de la collectivité à ce jour (moyens financiers et humains). Pour les actions portées par d'autres acteurs partenaires (Région, Département, Communes...), l'enjeu est avant tout de renforcer

les liens et le travail partenarial. Les partenariats financiers existants seront à adapter au regard des évolutions à venir.

Concernant les besoins de financements complémentaires, il est prévu un travail d'analyse des nouvelles recettes potentielles permettant de financer ces nouvelles actions (réflexion sur l'instauration du Versement Mobilité, la tarification de service, régie publicitaire, ...).

Concernant le vélo, il convient de rappeler la forte ambition du territoire en matière de développement des modes actifs, avec 3.5 millions d'euros sur la période 2022-2026 pour le développement du vélo. En complément, dans le cadre du contrat d'intercommunalité établi avec le Département, 1,8 millions d'euros supplémentaires sont prévus pour la réalisation d'aménagements cyclables structurants, ce qui porte le budget total alloué au vélo à 5,3 millions d'euros sur la période 2022-2026, soit environ 16 €/an/habitant.

Si ce budget vélo n'atteint pas les recommandations de l'ADEME de 30 €/an/habitant, il n'en reste pas moins conséquent pour une jeune collectivité comme Pornic aggro Pays de Retz. Par ailleurs, il conviendrait d'ajouter à ce budget communautaire l'ensemble des budgets communaux alloués au vélo, et les moyens RH alloués pour le pilotage et de suivi de l'ensemble des actions «modes actifs» de l'agglomération qui représenteront près de 2,5 ETP fin 2022.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note de la volonté de renforcer les liens et le travail partenarial avec la Région, le Département, les communes et de la réflexion envisagée pour de nouvelles recettes potentielles pour financer les actions du PDM. Je prends acte des justifications apportées pour le financement des modes actifs dans le PDM.

8- Analyse des observations du public

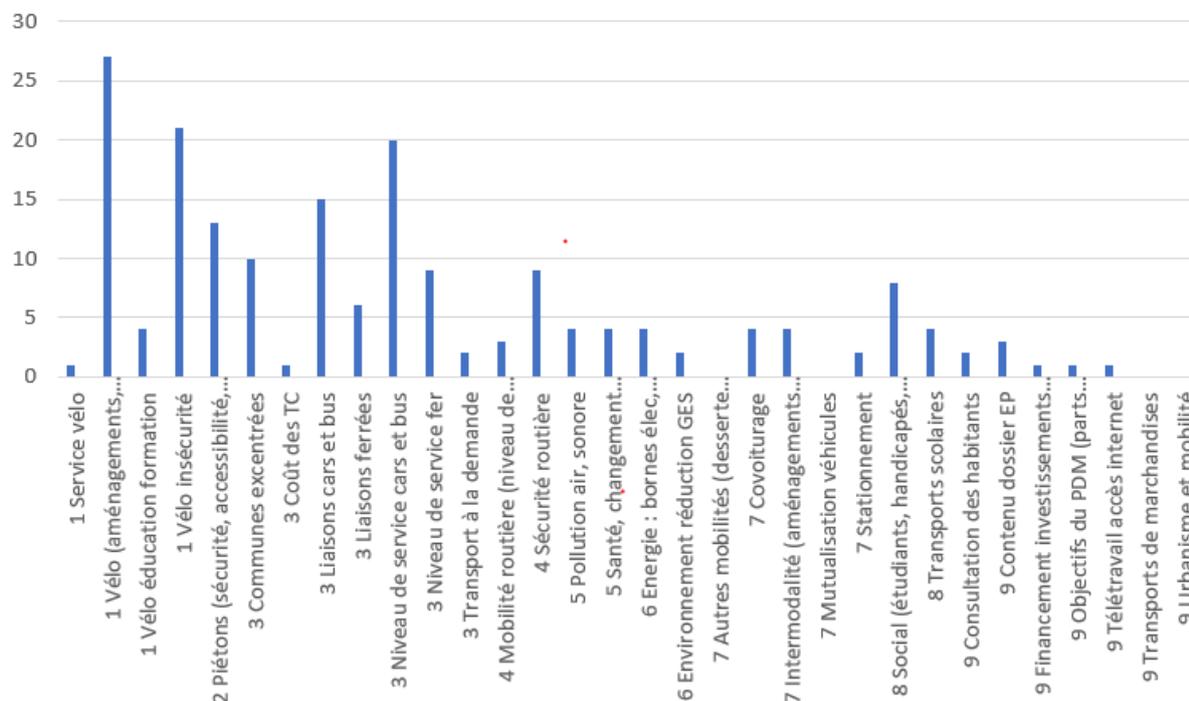
Ce sont au total 45 observations qui ont été formulées, 44 sur le registre dématérialisé et 1 par courriel. Sur les 32 thèmes d'analyse établis par le commissaire-enquêteur, ces 45 observations représentent 185 occurrences dont les principales sont :

- Vélo (aménagement, itinéraires, pistes)	27
- Vélo insécurité	21
- Niveau de service cars et bus	20
- Liaisons cars et bus	15
- Piétons (sécurité, accessibilité, itinéraires)	13
- Communes excentrées	10

Certains thèmes comme urbanisme et mobilités, transports de marchandises, mutualisation de véhicules, autres mobilités n'ont pas été cités dans les observations du public.

Un résumé des observations et un tableau croisant observations et thèmes sont joints en annexe au PV de synthèse.

Croisement thèmes/observations



Les observations peuvent être classées selon 9 grandes thématiques :

- 1 Vélo
- 2 Piétons
- 3 Transports en commun
- 4 Voiture
- 5 Santé Pollution
- 6 Environnement énergie
- 7 Intermodalité
- 8 Social Transports scolaires
- 9 Autres thèmes

8.1- Observations concernant le vélo :

Les observations portent principalement sur des projets de pistes et d'aménagements cyclables avec un calendrier d'études et de réalisations des projets, et sur des services pour promouvoir et faciliter l'usage du vélo, qui répondent aux différents besoins des habitants et des touristes. Ce sont 20 projets localisés qui sont demandés, tant sur la ville centre, que sur le littoral et pour relier les bourgs excentrés et favoriser ainsi la pratique sécurisée du vélo.

Réponse du Président :

Le PDM prend bien en compte les fortes attentes des habitants en matière d'aménagements cyclables/piétons, de services vélos et d'actions de sensibilisation, à travers ses différentes actions.

En complément du PDM, le SDMA communautaire et les SMA communaux portent l'ambition forte de développer un écosystème favorable à la pratique quotidienne du vélo et de la marche à pied. L'objectif est notamment de développer un réseau cyclable cohérent et sécurisé à

l'échelle intercommunale, pour les déplacements du quotidien (domicile-travail ou domicile-étude). Ces schémas permettront ainsi de disposer d'une vision opérationnelle des aménagements à réaliser grâce à la définition d'un plan pluriannuel d'investissement priorisé, chiffré et phasé à horizon 10 ans.

Les remarques et propositions d'aménagements cyclables formulées par les habitants seront étudiées en commission mobilité en septembre prochain. Une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée ensuite afin de préciser les aménagements doux existants et projetés d'ici à 2026 avec le planning de réalisation.

Le service VELILA de location à prix attractif vélo est déjà mis en place sur l'agglomération et accessible à l'ensemble des communes du territoire dont Port Saint Père.

Avis du commissaire enquêteur :

Je constate que les actions du PDM répondent aux attentes formulées en matière de vélo. Je prends bonne note de l'examen en septembre prochain des demandes d'aménagements et de pistes cyclables et des réponses qui seront ensuite apportées.

Je note également l'importance du développement des services et des actions de formation et d'éducation à la conduite vélo pour favoriser le mode vélo en sécurité,

8.2- Observations concernant les piétons :

Vu la circulation piétonne dangereuse le long des routes et les bienfaits pour la santé de la marche à pied, il est demandé l'interconnexion des liaisons douces vélos-piétons entre Pornic et les communes voisines, et l'aménagement sécurisé des liaisons douces piétons, avec un schéma global incluant les chemins de randonnée et un planning de réalisation.

7 Aménagements localisés de liaisons piétonnes sont demandés.

Réponse du Président :

L'aménagement de liaisons piétonnes sécurisées est une ambition forte du territoire. Si ces liaisons piétonnes sont plus spécifiquement traitées dans les SMA communaux en tant qu'itinéraires de proximité, il est à noter que plusieurs liaisons douces communautaires auront une vocation mixte (piéton / vélo). Le SDMA communautaire précisera quelles sont les liaisons douces concernées par cet usage mixte (piéton / vélo) ainsi que le type d'aménagements envisagés, et le planning prévisionnel de réalisation des travaux.

Les remarques et propositions d'aménagements et de chemins piétonniers formulées par les habitants seront étudiées en commission mobilité en septembre prochain. Une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée, afin de préciser les aménagements doux existants et projetés d'ici à 2026 avec le planning de réalisation.

Avis du commissaire enquêteur :

Je constate que les attentes formulées en matière de marche à pied sont largement prises en compte dans le PDM. Je prends bonne note de l'examen en septembre prochain des demandes d'aménagements et d'itinéraires piétons et des réponses qui seront ensuite apportées.

8.3- Observations concernant les transports collectifs :

Les observations soulignent l'insuffisance des liaisons et des fréquences des transport en commun, en particulier pour les communes excentrées et les trajets domicile-travail, qui affectent particulièrement les personnes fragiles. Il est ainsi demandé de développer des transports en commun desservant toutes les communes toute l'année (pas seulement en période

estivale et pas seulement Pornic) avec des fréquences, des services et des tarifs adaptées répondant aux besoins réels des usagers.

Neuf projets précis en matière d'amélioration des liaisons et de niveau de service des TC sont demandés.

Réponse du Président :

L'insuffisance des liaisons en transport en commun sur l'agglomération mais aussi vers Nantes et Saint-Nazaire est bien prise en compte dans le PDM qui prévoit notamment de porter auprès de la Région, l'amélioration des offres TC existantes (trains et lignes régulières de car).

Par ailleurs, l'agglomération vient de lancer son schéma des transports collectifs et partagés en vue de réaliser une étude approfondie de l'offre et les besoins du territoire en matière de transports collectifs et partagés, définir un plan d'action partagé et un plan de financement priorisé, chiffré et phasé pour développer les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle et renforcer les lieux de l'intermodalité sur le territoire, étudier les leviers financiers possibles pour améliorer l'existant et rechercher des solutions de mobilités innovantes.

Les remarques et demandes de transports collectifs et partagés formulées par les habitants seront étudiées d'ici la fin d'année 2022/ début 2023 dans le cadre de l'étude en cours sur le schéma des transports collectifs. Après validation de ce schéma, une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée afin de présenter la stratégie retenue et le planning de réalisation des actions.

Avis du commissaire enquêteur :

J'observe que la grande partie des attentes fortes des habitants en matière de renforcement et d'amélioration des transports en commun sont prises en compte dans le projet de PDM. Je note également l'étude d'ici à début 2023 des propositions de transports collectifs faites par les habitants lors de l'enquête publique et la réponse qui leur sera apportée.

8.4- Observations concernant la voiture :

Les observations soulignent l'insécurité routière avec les autres usagers et demandent de ne pas développer les aménagements vélo impactant la circulation des voitures, sauf à proximité du port de Pornic. D'autres demandent d'aménager et sécuriser les différents flux, sécuriser les rues dangereuses, généraliser les ralentisseurs dans le centre-ville de Pornic.

Réponse du Président :

Des conflits d'usages entre piétons, cyclistes et automobilistes sont effectivement constatés sur le territoire, principalement dans les bourgs et sur les routes départementales. Afin de pallier ces conflits d'usage, le SDMA communautaire et les SMA communaux prévoient d'aménager des pistes cyclables / piétonnes sécurisées sur le territoire.

En complément, le PDM prévoit de sensibiliser les élus, techniciens, habitants acteurs locaux via des séminaires et expositions sur le partage de voirie, la sécurité routière, la place de la voiture en centre-ville... L'agglomération souhaite également coconstruire des référentiels communs avec les communes, en vue notamment de les inciter à réaliser des plans de circulation et de stationnement pour contraindre l'usage de la voiture et modérer les vitesses.

Avis du commissaire enquêteur :

Je partage l'analyse sur les conflits d'usage entre les différents modes. Les différentes actions prévues par la communauté d'agglomération doivent permettre un meilleur partage de l'espace public et une amélioration de la sécurité routière.

8.5- Observations concernant la santé et la pollution :

Au regard des enjeux tels que le climat, la santé, le coût de l'énergie, les observations soulignent le rôle du PDM pour changer les comportements et inciter à un report modal vers le vélo et les TC, qui contribueront à la réduction de la pollution. Les modes actifs (marche à pied, vélo) ont un impact bénéfique pour la santé et pour l'environnement.

Pour diminuer la pollution sonore, il est proposé une limitation de la vitesse à 30km/h ou un aménagement adapté (chaussée à voie centrale banalisée type « chaussidou »).

Réponse du Président :

Les enjeux de mobilités liés à la santé seront approfondis, en coordination avec le Contrat local de Santé de la collectivité, portant sur les enjeux de santé environnementale, l'accès aux soins via des transports en commun et partagés, la promotion des effets bénéfiques des modes actifs pour la santé, en incitant à la pratique quotidienne de la marche et du vélo.

La demande d'aménagements visant à diminuer la pollution sonore sur la RD 751 entre Nantes à Pornic sera transmise au Département.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments qui seront apportés au PDM pour son approbation, en lien avec le contrat local de Santé, et de la saisine du Département concernant les nuisances sonores route de Nantes à Pornic, en recommandant d'associer également la ville de Pornic.

8.6- Observations concernant l'environnement et l'énergie :

Les grands enjeux que sont le climat, la santé, l'environnement, le coût des carburants, doivent conduire à développer les transports en commun et les modes actifs notamment le vélo. Des bornes de recharges tant pour les voitures électriques que pour les VAE sont nécessaires dans toutes les communes.

Réponse du Président :

Les enjeux de mobilités liés à l'environnement et l'énergie seront approfondis dans la version finale du PDM, en coordination avec le PCAET. Les bornes de recharge pour voiture électrique seront examinées avec le SYDELA. Pour les bornes de recharge pour VAE, la réflexion est en cours.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments qui seront apportés dans la version finale du PDM et des réflexions engagées pour les bornes de recharge pour les véhicules et les vélos électriques.

8.7- Observations concernant l'intermodalité :

Les demandes portent sur le covoiturage, l'intermodalité avec des aménagement d'arrêts et des interconnexions de réseaux et sur le stationnement (voitures, vélos).

Réponse du Président :

L'agglomération souhaite favoriser l'intermodalité en vue d'assurer une meilleure complémentarité des modes de transports (train, car, voiture, vélo, etc), à travers les pôles d'échanges structurants (les gares de Pornic et Sainte-Pazanne et le projet de gare routière à Chaumes-en-Retz en lien avec la création du futur collège), les P+R « train » correspondant aux

autres gares, les P+R « covoiturage » correspondant aux arrêts Aléop ou aires de covoiturage structurants.

Par la suite, seront étudiées les possibilités de desserte multimodale de ces différents pôles d'intermodalité, en définissant précisément les fonctionnalités et niveaux de services attendus selon ces 3 catégories de PEM. Ce travail est en cours d'élaboration et permettra également de définir un plan d'action partagé et un plan de financement pour développer les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment le covoiturage.

Les demandes formulées dans le cadre de l'enquête publique du PDM en matière d'intermodalité, de covoiturage et de stationnement vélo seront étudiées d'ici la fin d'année 2022/ début 2023 dans le cadre de l'étude en cours sur le schéma des transports collectifs et partagés. Après validation de ce schéma, une lettre d'information à destination des habitants et partenaires sera publiée afin de présenter la stratégie retenue et le planning de réalisation des actions.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des compléments qui seront apportés à la version finale du PDM et de l'étude d'ici début 2023 des demandes formulées durant l'enquête dans le cadre du schéma des transports collectifs et partagés en cours d'élaboration.

8.8- Observations concernant le social et les transports scolaires :

Il y a une demande largement partagée de développer des transports en commun qui répondent aux besoins des personnes les plus fragiles et de renforcer les transports solidaires et les transports pour l'accès aux soins et d'améliorer les transports scolaires (niveau de service, arrêts).

Réponse du Président :

Concernant les actions de mobilité sociale et solidaire, l'agglomération souhaite consolider et renforcer les partenariats avec Inseretz et les Retz Chauffeurs afin de pallier aux difficultés de mobilités des personnes les plus fragiles.

Concernant les transports scolaires, dont le service est structurellement déficitaire, une réflexion est engagée pour optimiser les transports scolaires en vue de réduire le coût du service, donc le déficit, via une rationalisation de l'offre existante (maillage, regroupement de points d'arrêts, optimisation des circuits des cars) tout en intégrant la nouvelle carte scolaire (ouverture du collège de Chaumes-en-Retz à la rentrée 2024). Les difficultés observées sur la ligne Aléop 301 (retards, suppressions, etc.), notamment pour les scolaires vers Nantes, seront relayées auprès de la Région.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends bonne note des actions qui seront engagées dans le cadre du PDM pour répondre aux besoins de mobilité des plus fragiles et pour optimiser le niveau de service des transports scolaires, tout en recommandant de répondre aux attentes des familles notamment sur la localisation des arrêts sécurisés de cars scolaires.

8.9- Observations concernant les autres thèmes :

Les observations et demandes portent sur la consultation des habitants, le contenu du dossier d'enquête publique, les objectifs du PDM, le financement, le télétravail et internet.

Réponse du Président :

La procédure de concertation et de consultation de la population locale prévue dans le cadre de l'enquête publique a été respectée et s'est déroulée dans de bonnes conditions.

Le projet de PDM est le résultat d'une démarche partenariale qui a associé, outre les élus, les techniciens et les partenaires, le conseil de développement et un groupe de travail citoyen (associations, entreprises, collectifs d'usagers et d'habitants) au cours d'une trentaine de réunions de travail malgré le contexte sanitaire. La collectivité souhaite par ailleurs renforcer les temps de concertation usagers sur les sujets plus opérationnels.

Concernant le dossier soumis à enquête, il contient l'ensemble des éléments réglementaires sollicités et notamment des éléments de diagnostic et de stratégie, ainsi qu'un plan d'action et de financement détaillé.

Concernant l'impact financier du PDM pour les habitants, les actions qui découlent du PDM sont financées par le budget principal de la collectivité. Une étude spécifique est en cours sur le versement mobilité, qui ne concerne que les entreprises de plus de 11 salariés et non les particuliers.

Concernant les objectifs de parts modales, un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo sera étudié.

Concernant l'accessibilité numérique du territoire, de nombreuses difficultés de réseau internet sont effectivement observées sur l'agglomération, ce qui peut notamment nuire au télétravail. L'agglomération rappellera cet enjeu dans l'action 28 du PDM relatif aux plans de mobilité entreprises et relatera ces difficultés aux opérateurs concernés.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte des réponses apportées sur les différents points qui me paraissent répondre clairement aux observations formulées. La concertation durant la phase d'élaboration du PDM a été de qualité malgré le contexte sanitaire. Le contenu du PDM est complet au regard de la réglementation. Je salue à nouveau l'engagement d'étudier un scénario plus ambitieux en termes de parts modales vélo.

9- Conclusions du Commissaire enquêteur

Le projet de PDM a fait l'objet de nombreuses remarques et contributions dans le cadre de l'enquête publique, tant de la part de la MRAE, des PPA que des particuliers. La très grande majorité des observations sont favorables au projet même si elles sont assorties de remarques, recommandations voire de réserves.

Dans son mémoire en réponse au PV de synthèse, la communauté d'agglomération apporte des précisions et des compléments qui répondent très largement aux attentes exprimées, en termes d'ambition et en termes de réponses concrètes notamment sur les modes actifs, les transports en communs et l'intermodalité.

En particulier, la communauté d'agglomération s'engage à relever l'ambition du PDM en matière d'objectifs de part modale vélo au regard des objectifs nationaux et du SRADDET.

Ce premier plan de mobilité est de nature principalement incitative, ce qui peut se comprendre pour amener tous les acteurs, en en premier lieu les communes et les habitants, à s'engager dans la dynamique créée par le PDM pour sensibiliser et développer les nouvelles mobilités. Il sera cependant important à moyen terme d'aller vers des modalités plus contraignantes (stationnement, lien mobilité-urbanisme...) pour faire évoluer les comportements de mobilité vers les modes actifs, le covoiturage et les transports en commun.

En prolongement du PDM, le schéma directeur des modes actifs communautaire (SDMA) et les schémas des modes actifs communaux (SMA) ainsi que le schéma des transports collectifs et partagés en cours d'élaboration permettront d'apporter d'ici fin 2022-début 2023 les réponses aux demandes formulées par les habitants concernant en particulier les aménagement et pistes cyclables, les chemins et liaisons piétonnes, les améliorations des transports publics (liaisons et niveau de service).

L'évaluation environnementale stratégique qui sera complétée suite aux remarques de la MRAE et des PPA montre que le PDM ne présente pas d'incidence notable sur l'environnement et notamment sur les sites Natura 2000. L'engagement sur le caractère obligatoire des mesures ERC qui sera retenu dans la version finale du PDM et les études environnementales à venir spécifiques à chaque projet permettront d'assurer une réponse satisfaisante aux enjeux environnementaux.

Les questions de la santé, des nuisances (pollution, sonores) et de l'énergie seront également renforcées dans la version finale du PDM qui sera soumis à l'approbation du conseil communautaire.

Le projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz retient une stratégie globale qui va permettre de faire évoluer les mobilités au sein du territoire vers des modes plus doux, plus sûrs et plus durables, notamment les modes actifs vélo et marche à pied et les transports en commun, de développer l'intermodalité, de promouvoir une réelle intégration urbanisme-mobilité, et de sensibiliser tous les acteurs et les habitants pour changer leurs comportements de déplacement. Un dispositif de mesures et de suivi des actions du PDM avec des indicateurs et des objectifs dont l'approfondissement est en cours en lien avec le PCAET, permettra d'évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM et ses effets sur l'évolution des mobilités sur le territoire.

9.1 - Les avantages du projet de PDM :

Le PDM retient quatre grands axes et un plan très complet et volontariste de trente actions qui doit permettre de faire évoluer les modes de déplacement des habitants vers des mobilités douces et collectives et vers l'intermodalité des transports, en lien avec les politiques de transition écologique et énergétique.

Le PDM a la volonté de mobiliser tous les partenaires (notamment Etat, Région, Département...) et sensibiliser les habitants pour développer les modes de déplacement durables et réduire la place de la voiture.

Le PDM retient des objectifs importants d'évolution des parts modales d'ici à 2032, avec l'engagement suite à l'enquête publique d'un objectif plus ambitieux concernant le mode vélo pour se rapprocher des objectifs nationaux et du SRADDET.

Le PDM présentera une synthèse du schéma directeur des modes actifs communautaire qui précisera le réseau des pistes cyclables et des liaisons piétonnes, qui favoriseront les modes actifs (vélo, piétons) associé aux schémas des modes actifs communaux et au développement des services vélo (location, entretien, éducation et formation à la conduite vélo...).

Le PDM favorisera les transports solidaires et collectifs pour les personnes fragiles (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, jeunes...) à des tarifs accessibles et les transports pour l'accès aux services de santé.

Le PDM aura des effets positifs sur la réduction des gaz à effets de serre avec la baisse de la part voiture et aura des effets bénéfiques sur la santé, avec le développement des modes actifs et la réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores.

Le PDM contribuera à la sécurité routière, notamment sur les routes départementales et dans la ville centre et les bourgs, avec les aménagements de pistes cyclables, de chemins piétons et de partage sécurisé de l'espace public qui seront réalisés ou accompagnés dans le cadre du PDM.

Le PDM favorisera le lien urbanisme-mobilité vers une plus grande intégration des modes de déplacement et de transport dans les documents d'urbanisme.

Le PDM prévoit des dispositions d'évitement, de réduction et de compensation (mesures ERC) à mettre en œuvre pour tous les projets qui se feront dans le cadre du PDM, par exemple les pistes et aménagements cyclables, les aires de covoiturage. A la suite de l'enquête publique, la communauté d'agglomération s'est engagée à rendre ces mesures ERC prescriptives.

9.2 - Les inconvénients du projet de PDM :

Les objectifs de part modale pour les modes actifs, en particulier le vélo, sont en-deçà des objectifs nationaux, mais la collectivité s'est engagée à étudier un objectif plus ambitieux tenant compte des particularités de son territoire.

Le projet de PDM est principalement incitatif et ne présente pas de mesures contraignantes, par exemple sur le stationnement et sur le transport de marchandises, les mesures contraignantes étant souvent nécessaires pour faire évoluer les comportements.

Malgré un montant important, le financement du PDM apparaît un peu limité pour atteindre certains objectifs, notamment le développement des modes actifs pour se rapprocher des objectifs nationaux plus ambitieux.

9.3- Avis motivé du Commissaire enquêteur

Je constate :

- Que le dossier d'enquête publique est complet et conforme à la réglementation ;
- Que l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions réglementaires ;
- Que le Président a apporté des réponses très complètes et circonstanciées aux observations du Commissaire enquêteur, de la MRAE, des personnes publiques associées et du public ;
- Que la version finale du PDM sera complétée et modifiée selon les engagements pris par le Président de la communauté d'agglomération dans son mémoire en réponse au PV de synthèse, avant son approbation ;
- Que l'évaluation environnementale stratégique sera complétée, notamment avec les mesures ERC rendues prescriptives, et montre l'absence d'incidences négatives notables sur l'environnement, notamment sur les sites Natura 2000 hors effets résiduels éventuels.

Je considère que les avantages du projet de PDM de Pornic Agglo Pays de Retz sont très supérieurs aux inconvénients et donc que le bilan avantages-inconvénients est positif.

En conclusion, j'émets un avis favorable au projet de plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz.

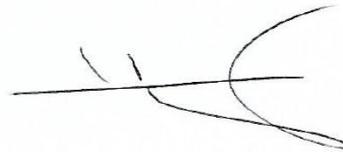
0 – 0 – 0 - 0

Le 12 août 2022, le Commissaire Enquêteur transmet à Monsieur le Président de Pornic Agglo Pays de Retz son rapport et ses conclusions motivées avec son avis, soit dans le délai de 30 jours après la fin de l'enquête publique.

Une copie de ce rapport, des conclusions motivées et avis, seront adressés à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes par le Commissaire enquêteur et à Monsieur le Préfet de la Loire-Atlantique par la Communauté d'agglomération.

Le rapport et les conclusions et avis du commissaire enquêteur doivent être mis à la disposition du public sur le site internet de la collectivité durant 1 an après la fin de l'enquête publique.

Fait à Nantes, le 12 août 2022



**Marc JACQUET
Commissaire Enquêteur**