

Pornic agglo Pays de Retz Plan De Mobilité (PDM)

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

Document approuvé le 22 septembre 2022



Nous avons la chance de vivre sur un territoire riche de biodiversité et préservé en terme d'urbanisation ou d'agriculture massive. Nous pouvons nous en réjouir, mais cela doit également nous inciter à une vigilance constante.

De ce point de vue, les politiques publiques ont un réel rôle à jouer. Les élus de l'agglomération ont donc construit le Plan Climat Air Energie, le Plan de Prévention des déchets et le Projet de territoire à horizon 2030 avec la forte ambition de faire maintenant, pour un avenir durable.

Avec ce projet de Plan de Mobilité, nous poursuivons notre d'engagement vers la transition écologique en affichant clairement notre volonté collective de sortir progressivement du «tout voiture» et sur son utilisation individuelle.

Après deux ans de travail et de concertation avec les élus, techniciens, services de l'État, partenaires mobilités comme la Région, le Département ou encore les collectivités voisines, le Conseil de développement, des représentants d'associations, d'entreprises, de collectifs d'usagers et d'habitants, j'ai le plaisir de vous présenter ce projet de Plan de Mobilité 2030 de notre communauté d'agglomération. Il définit donc une stratégie à l'échelle du territoire et un plan d'action opérationnel sur 10 ans, visant à :

- › Développer des liaisons douces, rapides et sécurisées, entre nos centres-bourgs pour des usages quotidiens ;
- › Améliorer la desserte de notre territoire en transport en commun en créant des liaisons plus rapides en interne et vers Nantes et Saint-Nazaire ;
- › Développer des solutions de mobilités partagées (covoiturage, transport à la demande «dynamique», autopartage, etc.) ;
- › Mettre en œuvre une stratégie d'aménagement durable du territoire permettant de maîtriser les flux de déplacements à moyen-long terme ;
- › Encourager les changements de comportements vers une mobilité durable, accessible et solidaire.

Il s'agit d'un acte fondateur pour notre jeune agglomération, qui dispose désormais d'une feuille de route solide pour les dix prochaines années.

C'est cette vision d'avenir de notre territoire, à la fois ambitieuse et pragmatique, que vous allez découvrir au fil de ces pages.



Jean-Michel BRARD
Président

DIAGNOSTIC.....	7
La démarche de PDM	8
Qu'est-ce qu'un PDM (<i>anciennement PDU</i>) ?	9
L'obligation de réaliser un PDM	10
Les rapports de compatibilité et de cohérence.....	10
Les grands enjeux de Mobilité	11
Les grands enseignements des documents cadres	12
Les compétences de l'Agglo	14
Le déroulement du PDM.....	15
Le territoire.....	16
Les dynamiques socio-économiques	17
La structure du territoire.....	19
La demande de mobilité	26
La mobilité du quotidien des habitants	27
Les navettes des « actifs » en lien avec le territoire.....	30
Les offres de mobilité	34
Le réseau routier	35
Les trafics routiers.....	36
Les grandes zones de saturation du réseau routier	37
La modération des vitesses réglementaires	38
Le stationnement (<i>observatoire du stationnement</i>).....	38
L'accidentologie (<i>observatoire des accidents</i>).....	40
Les aires de covoiturage	41
Les poids-lourds et les marchandises	42
Le réseau régional de transport en commun	43
Le transport à la demande	45
La navette estivale.....	46
Le transport solidaire.....	47
Le transport scolaire.....	47
Interfaces avec le réseau urbain de transport en commun de Nantes Métropole.....	48
Interfaces avec le réseau urbain de transport en commun de la Carene	50
Les réseaux cyclables	51
Les services mobilité	52
L'accompagnement au changement des pratiques de mobilité.....	53

Les enseignements de la concertation.....	54
2 questionnaires à destination des communes et des services de l'Agglo.....	55
Un processus de concertation des acteurs et des habitants tout au long de l'élaboration du PDM	56
Synthèse	58
Atouts / Faiblesses et Opportunités / Menaces	59
STRATÉGIE	61
Les enjeux de la mobilité.....	62
Les publics cibles	63
4 objectifs stratégiques.....	64
Des objectifs opérationnels à l'horizon 2032.....	65
PLAN D' ACTIONS.....	67
30 actions selon 4 axes.....	68
Cartographie des actions	72
Les leviers financiers.....	73
Les fiches « actions »	74
Réaliser un référentiel commun pour les aménagements « modes actifs » et de modération de vitesse.....	75
Planifier et réaliser les aménagements intercommunaux.....	76
Planifier et réaliser les aménagements communaux (<i>itinéraires + stationnement</i>)	77
Organiser / animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire	78
Développer la réparation des vélos	79
Développer l'aide à l'achat et à la réparation de vélos sur le territoire	80
Développer la location de vélos / VAE (<i>Vélos à Assistance Électrique</i>)	81
Développer la formation au vélo sur le territoire	82
Optimiser les offres TC existantes (<i>offre ferroviaire/ réseau Aléop</i>).....	83
Optimiser le transport scolaire	84
Optimiser le Transport A la Demande (<i>TAD</i>)	85
Poursuivre le développement des services de mobilité estivale sur le territoire	86
Étudier la mise en place d'offres et services de mobilité (<i>transport régulier, covoiturage spontané, autopartage</i>)	87
Développer la pratique du covoiturage par les infrastructures	88

Proposer des solutions de mutualisation des véhicules à l'échelle du territoire.....	89
Optimiser le transport de marchandises sur le territoire	90
Améliorer les interconnexions des différents réseaux	91
Développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire	92
Accompagner le développement des infrastructures et réseaux de transports	93
Assurer une bonne intégration des enjeux de mobilité dans les PLU	94
Mieux intégrer les enjeux de mobilité tous modes dans les nouvelles opérations d'aménagement	95
Développer des actions d'« urbanisme tactique » sur le territoire.....	96
Optimiser la gestion du stationnement sur le territoire.....	97
Renforcer l'offre de mobilité sociale et solidaire en lien avec les structures associatives existantes (<i>Inseretz / les Retz chauffeurs</i>)	99
Poursuivre la mise en accessibilité des services de mobilité, des équipements et aménagements de voirie.....	100
Communiquer sur les offres / services existants de mobilité sur le territoire	101
Inciter à la réalisation de Plans de Déplacement d'Etablissement Scolaire et promouvoir l'écomobilité scolaire.....	102
Inciter à la réalisation de Plans De Mobilité Entreprises et Interentreprises.....	103
Sensibiliser largement aux enjeux de mobilité durable en développant des actions de communication et d'animation sur le territoire	104
Accompagner le développement des motorisations alternatives	105

Prescriptions formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique 106

Les prescriptions de l'EES	107
----------------------------------	-----

Les modalités de suivi et de mise en œuvre 114

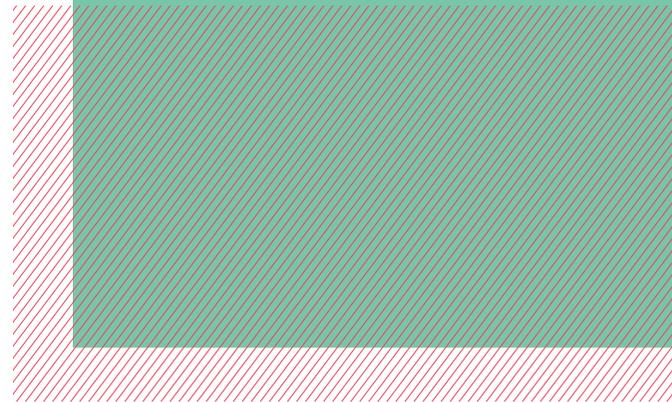
Tableau des indicateurs de suivi du Plan De Mobilité	115
Calendrier de mise en œuvre sur le mandat.....	121
Plan de financement prévisionnel pour l'Agglo sur la période 2022-2026.....	122

DIAGNOSTIC



Partie 1

La démarche de PDM



Qu'est-ce qu'un PDM (anciennement PDU) ?

Une volonté de mieux planifier la mobilité

PDM ?

- › La loi LOM (**Loi d'Orientation des Mobilités**, promulguée le 24/12/2019) propose de reprendre la terminologie Plan De Mobilité en substitution des PDU (Plans de Déplacements Urbains).
- › Le Plan De Mobilité est donc un document de **planification et d'orientation en matière de mobilité**. Il définit des **objectifs, une stratégie et un plan d'actions** en faveur des transports des personnes et des marchandises sur le territoire. La démarche de PDM se fait en concertation avec les différents acteurs de la mobilité, et fait l'objet d'une enquête publique, ainsi que d'une évaluation environnementale.

Une réflexion en 5 temps...

- › PHASE 1 > Diagnostic, état des lieux
- › PHASE 2 > Enjeux et objectifs (*la mise en récit*)
- › PHASE 3 > Propositions d'actions concrètes
- › PHASE 4 > Enquête publique et formalisation du PDM
- › PHASE 5 > Évaluation environnementale (*mission transversale réalisée par le bureau d'études Atmoterra*)

Les grands objectifs du PDM

- › Le PDM doit répondre à différents grands objectifs :
 - › Assurer un équilibre entre mobilité, accessibilité, environnement et santé.
 - › Renforcer la cohésion sociale et urbaine (*PMR, seniors, ...*)
 - › Assurer la sécurité des déplacements (*notamment des modes doux*).
 - › Diminuer le trafic automobile.
 - › Développer des alternatives à la voiture (*TC, marche, vélo ...*).
 - › Améliorer l'usage des réseaux de voirie.
 - › Organiser le stationnement.
 - › Organiser les grands flux de marchandises.
 - › Organiser la mobilité des salariés.
 - › Organiser l'interopérabilité des réseaux.
 - › Organiser les conditions de développement de l'électromobilité.

Les éléments de contenu obligatoires

- › Le PDM doit contenir :
 - › Une étude des modalités de financement des actions définies.
 - › Un calendrier des actions identifiées.
 - › Une annexe particulière traitant de l'accessibilité.
 - › Un observatoire des accidents (*modes doux notamment*).
 - › Une évaluation environnementale.
 - › Une Enquête publique (*et l'avis des Personnes Publiques Associées*).
- › Par ailleurs, il doit être recherché tout au long de la démarche de PDM une concertation publique.

L'obligation de réaliser un PDM

Le principe du PDM obligatoire

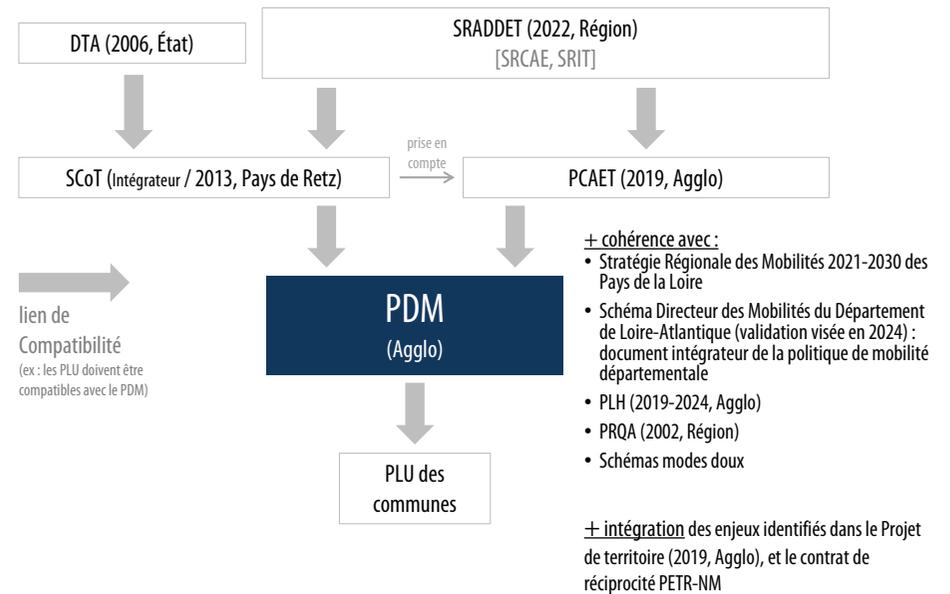
- › Selon la loi (*le code des transports*), Pornic Agglo Pays de Retz est obligé de réaliser un PDM, car elle constitue **une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** de moins de 100 000 habitants, qui intersecte une unité urbaine de plus 100 000 habitants (intersection de la commune de Port-Saint-Père par l'unité urbaine de Nantes qui représentait environ 640 000 habitants en 2016).
- › Indépendamment de cette obligation, Pornic Agglo Pays de Retz avait émis la volonté de travailler les questions de mobilité dans le cadre de son projet de territoire réalisé en 2019.

Périmètres des aires urbaines en Loire-Atlantique
(Source : Loire-Atlantique, Insee 2010)



Les rapports de compatibilité et de cohérence

Le PDM doit être compatible et cohérent avec le(s) différent(s) projet(s) de territoire(s)



Les grands enjeux de Mobilité

Des enjeux variés et transversaux

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



Environnement

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



Économie du territoire

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



Modes de vie

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



Finances des collectivités

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

Santé publique

Outre les émissions de GES, les transports ont également un impact sur la qualité de l'air et donc sur la santé publique.



Coût social

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



Qualité vie / Espaces

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



Les grands enseignements des documents cadres

Le projet de territoire de l'Agglo « Notre territoire en 2030 » (2019)

Le projet de territoire propose une vision d'avenir partagée, et identifie 10 grands enjeux (thématiques) pour le futur. Chaque thématique fait l'objet d'actions, et 3 thématiques concernent directement ou indirectement la mobilité.

- **Thématique n° 4 : " Défendons nos centralités "**
 - » Contraindre le développement des commerces et services de périphérie afin de préserver les écrans marchands dynamiques.
 - » Travailler sur l'hospitalité des cœurs de bourg.
 - » Réinventer les commerces et services dans la ville-centre et dans les centres bourgs, via notamment des opérations " cœurs de bourg " (cf. action PHARE n°4)
- **Thématique n° 7 : " Misons sur les mobilités alternatives à la voiture "**
 - » Assurer une meilleure desserte aux métropoles voisines, via des accords avec les voisins et partenaires sur la politique de mobilités du territoire.
 - » Renforcer le maillage interne à l'agglomération, avec un souci de développer des mobilités douces et partagées, via la réalisation d'un Plan De Mobilité (cf. action PHARE n°7).
 - » Faire du territoire un laboratoire des mobilités touristiques, via une expérimentation annuelle pour tester des nouvelles mobilités.
- **Thématique n° 9 : " Partageons la culture du numérique "**
 - » Développer l'usage du numérique auprès des entreprises.
 - » Amplifier le travail d'éducation au numérique en misant sur le présentiel.
 - » Créer un portail de services en ligne d'agglomération.

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de l'Agglomération (2019)

Le PCAET est une démarche de planification stratégique et opérationnelle, visant à coordonner la transition énergétique et climatique sur le territoire. Ce document définit ainsi des objectifs de réduction de diminution de la consommation d'énergie et d'émission de Gaz à Effet de Serre (GES), et des actions pour y parvenir.

- **Objectifs de diminution de consommation d'énergie :**
 - » Horizon 2030 : -6% des consommations totales / -25% des consommations par habitant, par rapport à 2010.
 - » Horizon 2050 : -25% des consommations totales / -53% des consommations par habitant, par rapport à 2010.
- **Objectifs de diminution des émissions de GES :**
 - » Horizon 2030 : -9% des émissions totales / -27% des émissions par habitant, par rapport à 2010
 - » Horizon 2050 : -28% des émissions totales / -55% des émissions par habitant, par rapport à 2010

.....
Rappel des objectifs nationaux de réduction des émissions de GES (Stratégie Nationale Bas-Carbone) :

- » Horizon 2030 : -40% des émissions totales de GES sur 1990-2030.
- » Horizon 2030 (secteur " transport ") : -28% des émissions de GES du secteur " transport " sur 2015-2030.
- » Horizon 2050 : neutralité carbone à l'horizon 2050 soit un équilibre entre émissions annuelles sur le territoire et quantité de CO2 absorbée par les " puits de carbone " (objectif qui remplace le " facteur 4 " : la réduction de -75% des émissions sur 1990-2050, suite à la révision de la SNBC en 2019).

Les actions identifiées dans 2 grands objectifs stratégiques concernent directement ou indirectement la mobilité.

➤ **Axe stratégique " vers un territoire sobre en énergie "**

- » Se déplacer autrement sur le territoire
 - Mettre en œuvre les Schémas Modes Doux.
 - Mettre en œuvre un PDM.
 - Mettre en place des espaces de stationnement en dehors des centre-ville (avec services de navettes).
 - Expérimenter et communiquer sur le S'COOL Bus.
 - Subventionner l'acquisition de Vélo à Assistance Electrique (VAE).
 - Communiquer et sensibiliser sur les alternatives à la voiture individuelle.
 - Mettre à disposition des espaces de Coworking et inciter au télétravail.
 - Favoriser les bonnes pratiques de déplacement des agents et élus des collectivités.
 - Déployer des zones de contrainte de la voiture.
 - Développer le stationnement vélo.

➤ **Axe stratégique " vers un territoire exemplaire "**

- » Favoriser le tourisme durable
 - Supprimer les douches de plage et le nombre de corbeilles de propreté.
 - Valoriser les produits locaux auprès de l'offre touristique.
 - Poursuivre la réalisation de campagnes de sensibilisation aux éco-gestes durant les périodes touristiques.
 - Poursuivre la mise en place d'une offre de navette estivale gratuite sur la commune de Pornic.

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Retz (2013)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un outil de planification et d'organisation du territoire à un horizon de vingt ans. C'est un document de planification supra-communal qui permet de définir un projet global et stratégique pour le développement durable d'un territoire. Il est destiné à rendre cohérentes

les politiques publiques des communes et des intercommunalités, en fixant les orientations générales de l'organisation de l'espace et en déterminant les grands équilibres entre espaces urbains, naturels et agricoles. Il donne des règles communes à l'ensemble du territoire, en s'adaptant toutefois aux particularités locales.

➤ **5 grandes orientations concernent directement la mobilité :**

- » Améliorer le maillage du territoire
 - Réaliser une nouvelle infrastructure multimodale de franchissement de la Loire.
 - Améliorer un maillage routier du territoire.
 - Conforter et compléter le maillage en transports collectifs (offre ferroviaire et offre de car Aleop.
 - Promouvoir l'intermodalité (aménager ou développer des pôles d'échanges multimodaux dans les 6 pôles d'équilibre).
- » Favoriser la proximité
 - Promouvoir des plans de modération des vitesses intercommunaux.
 - Recommander des plans piétons et des plans vélos communaux.
 - Prévoir une offre de mobilité complète pour les 6 pôles d'équilibre organiser le stationnement dans les bourgs.
- » Favoriser l'articulation entre urbanisme et Transports en Commun en priorisant notamment l'ouverture à l'urbanisation des secteurs desservis par les transports collectifs.
- » Valoriser l'activité touristique en créant un réseau d'itinéraires cyclotouristiques.
- » Travailler une stratégie logistique (réaliser un état des lieux et élaborer un schéma logistique de marchandises).

➤ **D'autres thématiques du SCoT concernent « indirectement » les questions de mobilité :**

- » La gestion des espaces et des équilibres (recentrer le développement communal autour des bourgs, maîtriser l'évolution des villages)
- » La gestion l'habitat (développer les équipements collectifs sur le territoire).
- » Le développement de l'économie (développer l'emploi sur le territoire, développer l'attractivité touristique).

Les compétences de l'Agglo

Pornic Agglo dispose aujourd'hui de différentes compétences concernant directement ou indirectement les questions de mobilité

» COMPÉTENCES OBLIGATOIRES

- » Organisation des mobilités.
- » Développement économique (*développement et promotion économique d'intérêt communautaire, actions en faveur de l'emploi et du tourisme*).
- » **Aménagement de l'espace communautaire (urbanisme réglementaire et opérationnel, organisation de la mobilité).**
- » Équilibre social de l'habitat (*PLH, politique du logement*).
- » Politique de la ville (*développement urbain et insertion économique*).
- » Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.
- » Gestion des aires accueil et terrains familiaux locatifs.
- » Gestion et collecte des déchets.
- » Eau, assainissement, gestion des eaux pluviales urbaines.

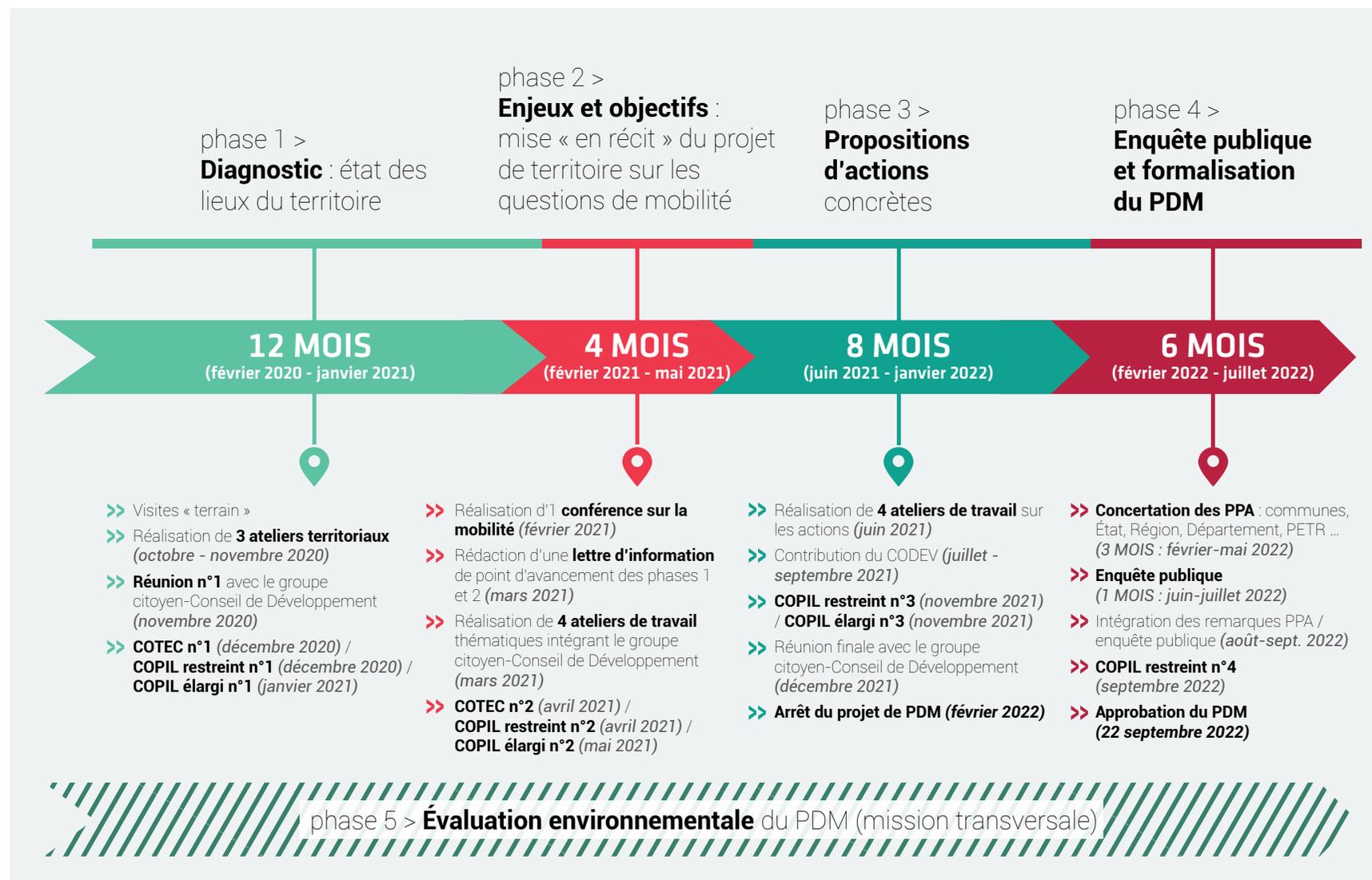
» COMPÉTENCES OPTIONNELLES

- » **Création, aménagement et entretien des voiries d'intérêt communautaire (voiries et gestion des parcs de stationnement).**
- » Protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie (**pollution, bruit, patrimoine bâti et non bâti**).
- » **Équipements et services sportifs, socio-culturels et de loisirs d'intérêt communautaire.**
- » Action sociale d'intérêt communautaire (*CLIC*).

» COMPÉTENCES FACULTATIVES

- » **Randonnée touristique pédestre et cyclable.**
- » Service secours et lutte contre l'incendie.
- » Gestion immobilier Gendarmerie Nationale.
- » Collège de Pornic (*compétence résiduelle*) Lycée de Pornic (*acquisition foncière pour le nouveau Lycée*).
- » Fourrière.
- » Éclairage public.
- » Gestion des centrales photovoltaïques.
- » Haut débit et très haut débit.
- » Aide aux démarches juridiques.
- » Lutte contre les nuisibles.

Le déroulement du PDM



Le territoire



Les dynamiques socio-économiques

Un territoire dynamique

- › Pornic Agglo Pays de Retz connaît une croissance de la population supérieure à la moyenne départementale, avec une dynamique sur l'emploi proche de la moyenne départementale.
- › Ces différentes dynamiques indiquent que le pôle de « Pornic » apparaît de plus en plus structurant pour le territoire du Pays de Retz.

Dynamiques démographiques et d'emploi de Pornic Agglo Pays de Retz*
(Source : Insee - 2011, 2016)

EPCI de résidence	POPULATION			EMPLOI		
	2011	2016 (poids)	taux de croissance annualisé 2011-2016	2011	2016 (poids)	taux de croissance annualisé 2011-2016
Pornic Agglo Pays de Retz	56 800	61 300	1,5%	15 400	16 200	0,9%
dont " Est " (ancienne CC Cœur Pays de Retz)	15 500	17 400 (31%)	2,4%	3 400	3 600 (24%)	1,3%
dont " Ouest " (ancienne CC Pornic)	36 600	38 900 (69%)	1,2%	11 000	11 700 (76%)	1,1%
CC du Sud Estuaire	27 800	29 800	1,5%	8 400	8 700	0,7%
PETR du Pays de Retz	143 900	154 000	1,4%	43 800	44 800	0,5%
Nantes Métropole	594 000	638 900	1,5%	321 200	344 500	1,4%
Loire-Atlantique	1 296 500	1 380 900	1,3%	562 400	590 700	1,0%

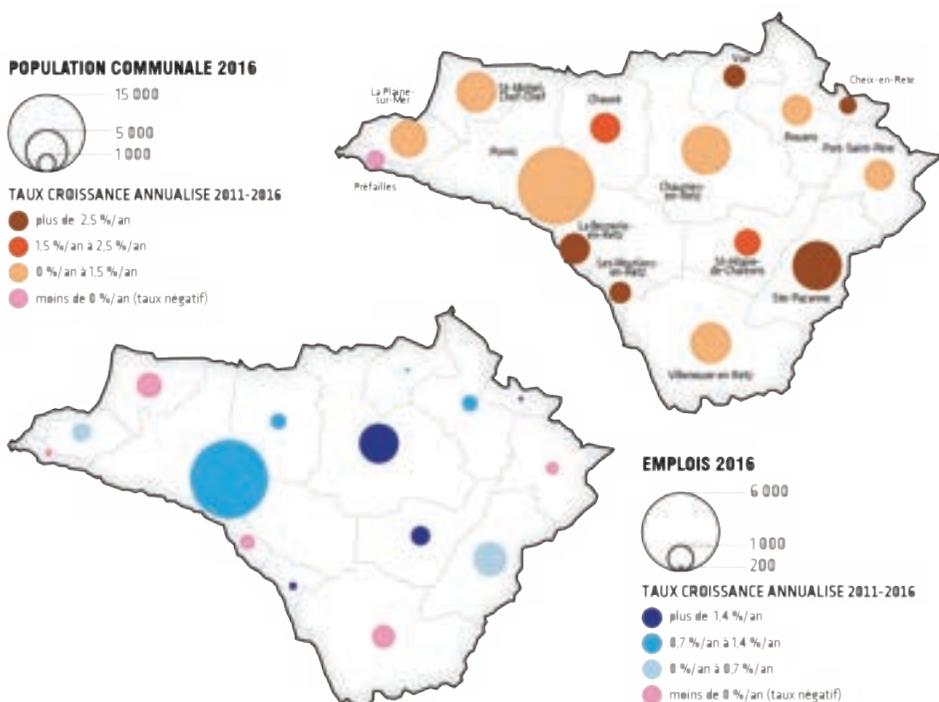
* géographie 2020 avec la commune de Villeneuve-en-Retz

ENJEU :
Répondre à une demande de déplacements toujours plus importante.

Des dynamiques démographiques et d'emplois contrastées sur le territoire

- On observe des dynamiques socio-économiques contrastées selon les communes du territoire (*forte dynamique démographique pour les communes de Sainte-Pazanne, La Bernerie-en-Retz, Les Moutiers-en-Retz, Vue et Cheix-en-Retz ; forte dynamique d'emplois sur les communes de Chaumes-en-Retz, Saint-Hilaire-de-Chaléons et Les Moutiers-en-Retz*),
- Toutefois, ces dynamiques ne sont pas en mesure de modifier "rapidement" les équilibres actuels (*il y a une forte inertie des équilibres existants*).

Population communale et emploi / Pornic Agglo Pays de Retz
(Source : Insee - RP 2011 et RP 2016)



Commune de résidence	POPULATION		EMPLOI	
	2016	taux de croissance annualisé 2011-2016	2016	taux de croissance annualisé 2011-2016
Chaumes-en-Retz	6 700	+1,4%	2 000	+2,3%
Chauvé	2 800	+1,9%	500	+1,2%
Cheix-en-Retz	1 000	+3,6%	200	+6,9%
La Bernerie-en-Retz	2 900	+2,6%	500	-0,5%
La Plaine-sur-Mer	4 200	+1,4%	700	+0,3%
Les Moutiers-en-Retz	1 600	+3,2%	300	+7,8%
Pornic	14 700	+0,5%	6 300	+1,3%
Port-Saint-Père	2 900	+0,9%	400	-0,6%
Préfailles	1 200	-0,4%	300	-2,1%
Rouans	2 900	+1,4%	500	+1,4%
Sainte-Pazanne	6 700	+3,3%	1 600	+0,5%
Saint-Hilaire-de-Chaléons	2 300	+2,4%	700	+3,3%
Saint-Michel-Chef-Chef	4 800	+1,5%	1 000	-1,0%
Villeneuve-en-Retz	4 900	+1,0%	900	-2,4%
Vue	1 600	+2,8%	200	+1,2%

ENJEU :

Proposer des solutions adaptées aux différents contextes, respectant les équilibres territoriaux.

La structure du territoire

Un territoire peu dense, avec d'importantes zones naturelles et agricoles

- › 88% de la surface du territoire est à vocation agricole ou naturelle : il apparaît important de préserver la qualité des paysages et des écosystèmes (avec 45 km sur 133 km, le territoire concentre 1/3 du littoral de la Loire-Atlantique).
- › 69% de la population et 52% des emplois sont situés dans les enveloppes urbaines (pour 6% de surface) : les centralités sont à préserver et à organiser.

- › 22% de la population et 10% des emplois sont situés dans les villages et hameaux isolés (pour 2% de surface) : il s'agit de penser l'accessibilité pour ces zones "diffuses".
- › 25% des emplois sont situés dans des zones à vocation d'activités : il s'agit de penser l'accessibilité de ces zones souvent "isolées".

Répartition population et emplois selon vocation du territoire

(Source : zonages PLU communes de l'Agglomération)

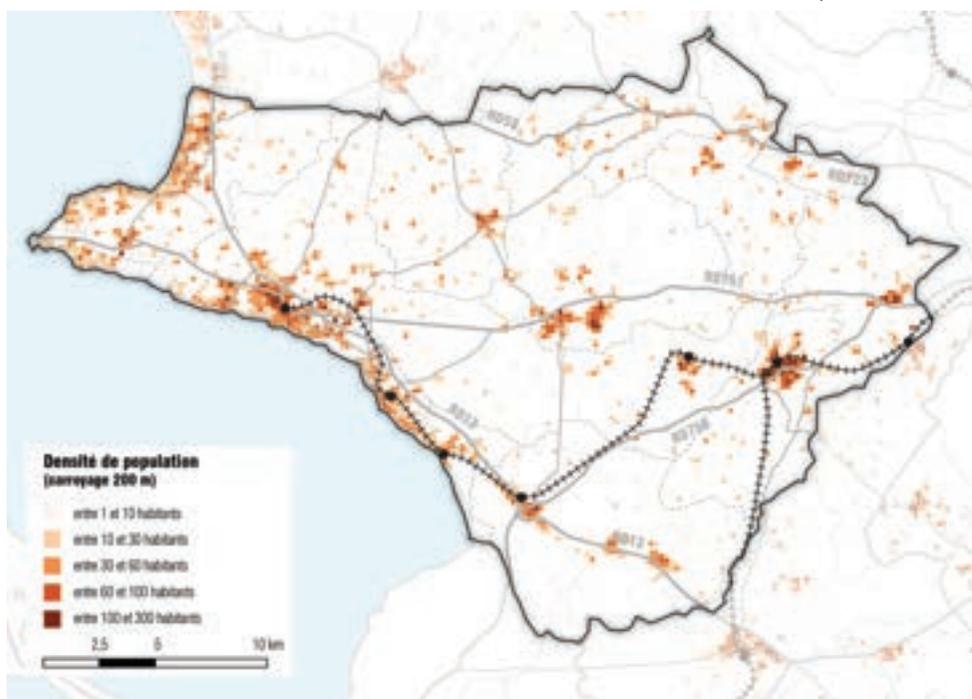
Vocation du territoire (zonages des PLU)	Poids surface	Poids population	Poids emplois
Habitat de centralité (enveloppe urbaine : zones " UA, UB ")	6%	69%	52%
Habitat diffus (villages, hameaux isolés : zones " UC, UH, AH, ... ")	2%	22%	10%
Activités (activités, industries ... : zones " UE, UF, ... ")	1%	0%	25%
A urbaniser (zones " 1AU, 2 AU, ... ")	2%	2%	2%
Agricole (zones " A, ... ")	65%	6%	8%
Naturel (zone " N, ... ")	23%	1%	2%

ENJEU :
Préserver un territoire naturel de qualité.

Un phénomène de « mitage » du territoire

- › Les centres-bourgs sont logiquement plus denses en terme de population.
- › Toutefois, la répartition de la population fait ressortir un phénomène de " mitage " du territoire, avec un habitat diffus organisé autour de plusieurs hameaux et le long des axes routiers (*notamment dans les terres*).

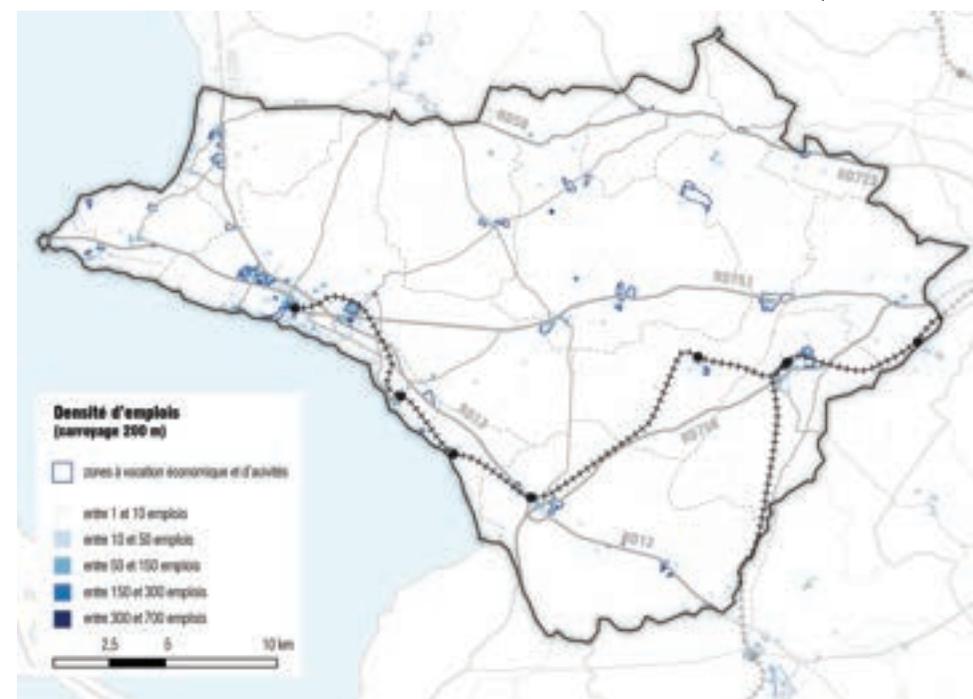
Densité de la population
(Source : Insee - 2015)



Un poids important des « zones d'activités » pour les emplois

- › Une part importante des emplois sont situés dans les zones d'activité (près de 25%).
- › Le reste des emplois sont localisés dans les centres-bourgs ou dans le diffus.

Densité d'emplois
(Source : Sirene - 2018)



ENJEU :

Organiser les centralités et assurer l'accessibilité des zones les plus isolées.

ENJEU :

Assurer l'accessibilité des zones d'activités.

Un territoire littoral de villégiature

- On observe un taux important de résidences secondaires sur le territoire (36% en 2016), avec un taux très important sur sa façade maritime (44% sur l'ancienne CC de Pornic, 67% pour la commune de Préfailles).
- Le territoire est marqué par une forte variabilité annuelle de sa population (*hiver, été, weekend ...*), en nombre mais aussi quant à sa typologie.

Données de logement et de résidence secondaire *

Source : Insee - 2011, 2016)

EPCI de résidence	Nombre logements 2016	Taux résidences secondaires 2016	Taux résidences secondaires 2011
Pornic Agglo Pays de Retz	44 000	36%	37%
dont " Est " (ancienne CC Cœur Pays de Retz)	7 200	3%	3%
dont " Ouest " (ancienne CC Pornic)	34 500	44%	45%
CC du Sud Estuaire	17 600	23%	25%
PETR du Pays de Retz	88 300	23%	24%
Nantes Métropole	328 600	3%	2%
Loire-Atlantique	729 700	10%	11%

* géographie 2020 avec la commune de Villeneuve-en-Retz

- Par ailleurs, le territoire est sujet à des pics de fréquentation durant les vacances scolaires, les jours fériés ainsi que les grands événements : par exemple, le week-end du 10 août 2019 a été celui qui a eu le plus d'impact sur la fréquentation : +87% par rapport à la population habituelle sur Pornic Agglomération Pays de Retz et +142% sur la commune de Pornic.

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

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



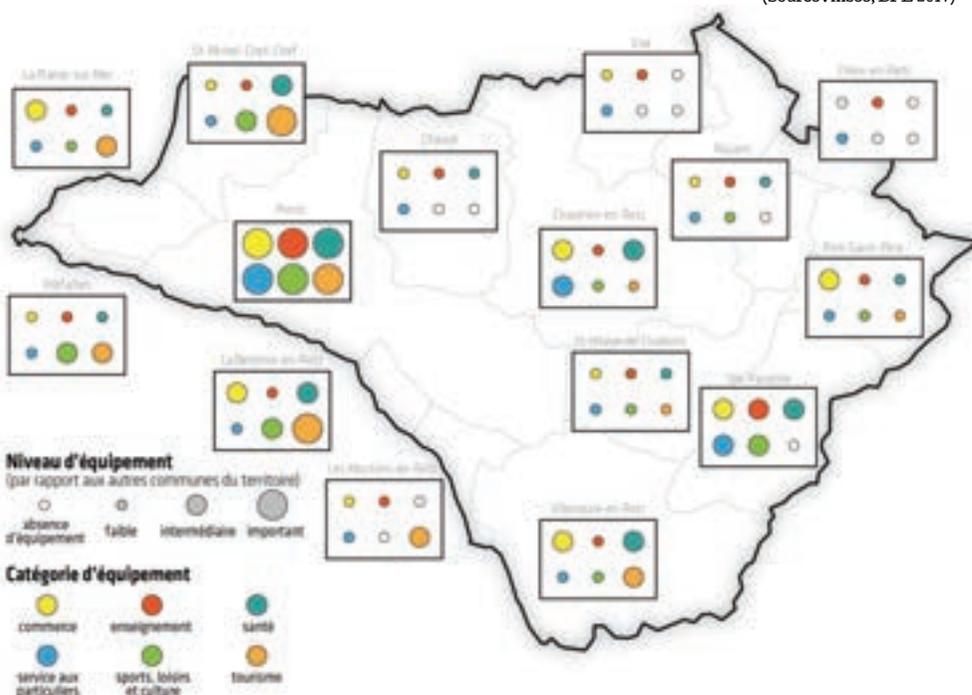
ENJEU :

Proposer des offres et services de mobilité touristique (qui répondent à la variabilité de la population).

Une répartition inégale des équipements sur le territoire

- La répartition des équipements sur le territoire est plutôt inégale, notamment entre l'ouest et l'est de l'agglomération (*forte "dépendance" de l'est du territoire*).
- Pornic et Sainte-Pazanne constituent les deux pôles structurants du territoire.

Niveau d'équipements des communes de Pornic Agglo Pays de Retz
(Source : insee, BPE 2017)



Commune de résidence	Gamme d'équipement *			Total
	supérieure	intermédiaire	proximité	
Pornic	52	221	495	768 (36%)
Ste-Pazanne	9	47	134	190 (9%)
Chaumes-en-Retz	8	26	143	177 (8%)
Saint-Michel-Chef-Chef	3	18	138	159 (7%)
Villeneuve-en-Retz	2	17	110	129 (6%)
La Plaine-sur-Mer	3	12	101	116 (5%)
La Bernerie-en-Retz	4	19	87	110 (5%)
Saint-Hilaire-de-Chaléons	4	14	69	87 (4%)
Préfailles	2	6	63	71 (3%)
Port-Saint-Père	1	10	59	70 (3%)
Rouans	-	4	60	64 (3%)
Les Moutiers-en-Retz	5	2	52	59 (3%)
Chauvé	3	5	47	55 (3%)
Vue	-	-	44	44 (2%)
Cheix-en-Retz	1	3	36	40 (2%)
Total	97	404	1 638	2 139

* définition des gammes :

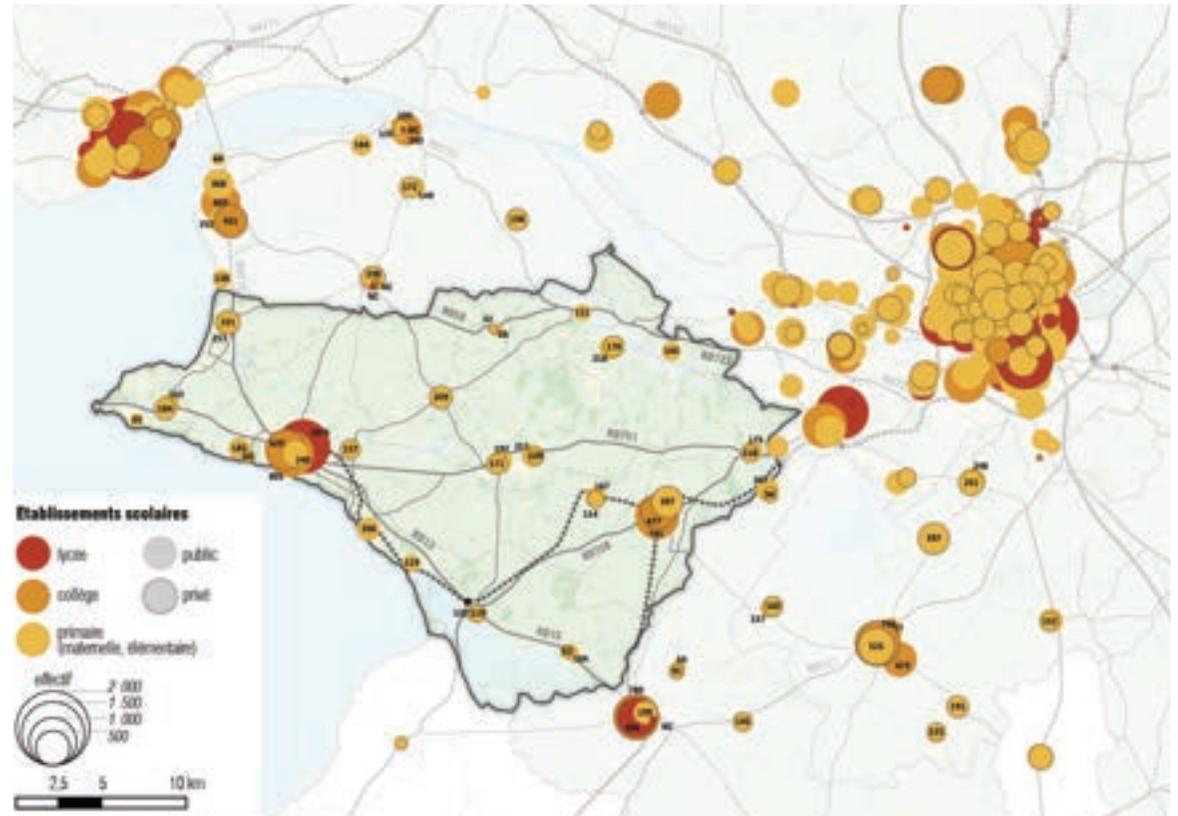
- supérieure = pôle emploi, hypermarché, lycée, urgences, maternité, médecin spécialiste, cinéma
- intermédiaire = police-gendarmerie, supermarché, librairie, collège, laboratoire d'analyses médicales, ambulance, bassin de natation
- proximité = poste, banque-caisse d'épargne, épicerie-supérette, boulangerie, boucherie, enseignement du premier degré, médecin omnipraticien

ENJEU :

Assurer une meilleure mixité et répartition de l'offre de commerces et de services sur le territoire

Des équipements scolaires situés plutôt dans les centralités

- › Pornic et Sainte-Pazanne sont les deux pôles scolaires structurants du territoire.
- › Les équipements scolaires sont plutôt situés dans les enveloppes urbaines, avec des enjeux d'accessibilité de proximité.
- › Certains équipements scolaires situés en dehors du territoire (*Machecoul, Nantes Métropole et notamment Bouaye, Saint-Nazaire...*), apparaissent également très structurants pour l'agglomération.



Source : Education nationale - 2019

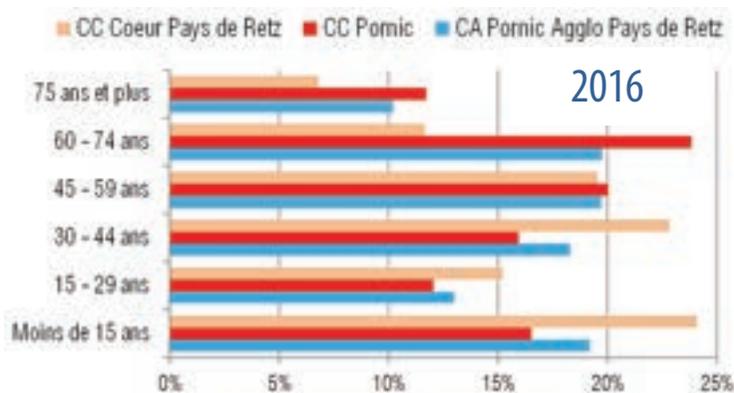
ENJEU :

Assurer une bonne accessibilité (notamment de proximité) des équipements scolaires du territoire (et de l'extérieur).

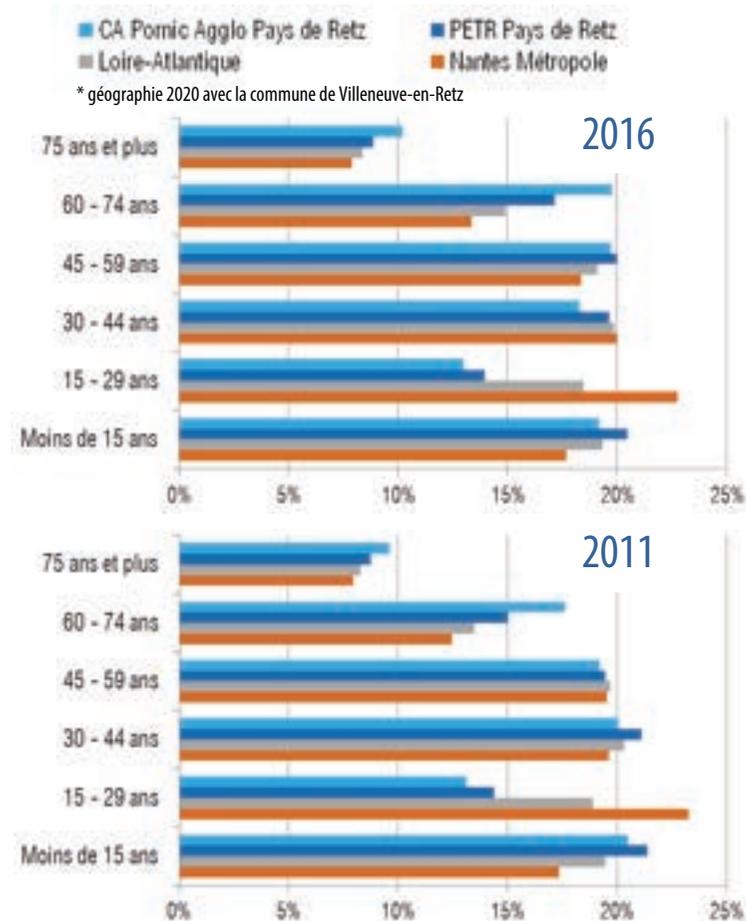
Le vieillissement de la population

- On observe une part importante de « seniors » sur le territoire (*plus importante en proportion que Nantes Métropole, la Loire-Atlantique ou encore le PETR du Pays de Retz*).
- Le vieillissement général de la population en France accentue cette dynamique.
- À l'échelle de l'agglomération, on observe une réelle dissymétrie entre les parties " ouest " (*le littoral*) et " est " (*ancienne CC Cœur Pays de Retz*).

Caractérisation des pyramides des âges de Pornic Agglo Pays de Retz entre « ouest » et « est » du territoire
(Source : Insee - 2016)



Évolution des pyramides des âges de Pornic Agglo Pays de Retz* entre 2011 et 2016
(Source : Insee - 2011, 2016)



ENJEU :

Répondre à la mobilité des séniors (accès à la santé, lutte contre la sédentarité ...).

Une situation de précarité pour certains ménages du territoire

- › Le taux de pauvreté des ménages est de 7,5% sur Pornic Agglo Pays de Retz en 2017. Même si cet indicateur est moins élevé que la moyenne départementale ou que celui de Nantes Métropole, il traduit bien les difficultés économiques et sociales que rencontrent certains habitants du territoire.
- › Cette précarité a des conséquences sur la mobilité et l'isolement de ces ménages, et peut générer de réelles difficultés pour trouver un emploi

Taux de pauvreté / revenus disponibles *

(Source : Insee, FiLoSoFi - 2017)

EPCI de résidence	Taux en 2017
Pornic Agglo Pays de Retz	7,5 %
Nantes Métropole	11,9 %
Loire-Atlantique	10,1 %

* Le taux de pauvreté correspond à la part de la population dont le niveau de vie est inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian en France métropolitaine (21 110 € par unité de consommation en 2017).

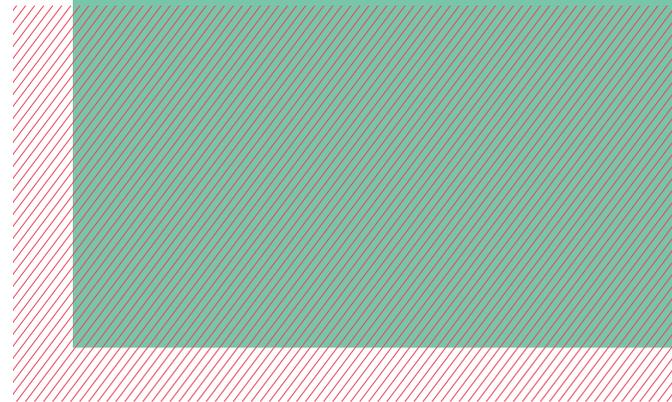
Les projets de mobilité « en cours » sur le territoire

- › Plusieurs projets sont en cours sur le territoire :
 - » **En matière de planification** : des schémas " modes actifs " ont été validés à l'échelle de l'agglomération et de différentes communes, et sont actuellement en cours de mise en oeuvre .
 - » **En matière d'offre de transport et d'aménagement** : on peut noter l'offre de mobilité estivale du territoire qui s'est étoffée en 2022, avec 6 circuits de navette estivale sur le littoral et des services de mobilités dédiés aux jeunes sur l'est de l'agglomération (*transport à la demande, réduction de 50 % sur les titres de transports jeunes*).
 - » **En matière de service** : des aides à l'achat de vélo, et le développement du service de Vélo à assistance électrique en location longue durée (*VELILA*).
- › D'autre part, différents projets ou réflexions à une échelle plus large sont également en cours, et devraient avoir des impacts sur les pratiques de mobilité des habitants de l'agglomération :
 - » **À l'échelle départementale** : la mise en 2 x 2 voies de la liaison Port-Saint-Père / Le Pont Béranger, la création d'une voie verte Sainte-Pazanne - Paimboeuf, antenne cyclable permettant de rejoindre Sainte-Pazanne depuis l'itinéraire cyclable départemental n°2 (*liaison Agglomération Nantaise – Pays-de-Retz*).
 - » **À l'échelle de Nantes Métropole** : on peut citer l'étude sur la desserte de l'aéroport Nantes-Atlantique, les études d'expérimentation de voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs sur certaines grandes pénétrantes de la métropole, ou encore les études sur les franchissements de Loire.

ENJEU :

Proposer des solutions de mobilité aux ménages les plus vulnérables.

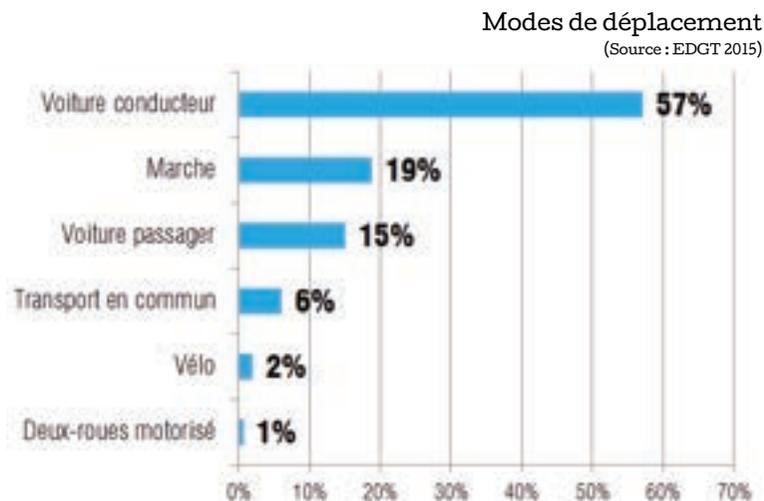
La demande de mobilité



La mobilité du quotidien des habitants

Une dépendance à la voiture particulière

- Les données utilisées pour caractériser la mobilité du quotidien des habitants de l'agglomération sont très majoritairement issues de l'EDGT (*Enquête Déplacement Grand Territoire*). Il s'agit d'une enquête déclarative sur les déplacements du lundi au vendredi qui a été réalisée entre septembre 2014 et mars 2015, sur l'ensemble de la Loire Atlantique.
- On estime que tous les jours, les 60 000 habitants de l'agglomération réalisent environ 221 000 déplacements (*lundi - vendredi*), soit 3,8 déplacements par jour par personne.
- La voiture est le mode privilégié pour la mobilité du quotidien (*72% des déplacements sont réalisés en voiture : 57% en tant que conducteur, 15% en tant que passager*)



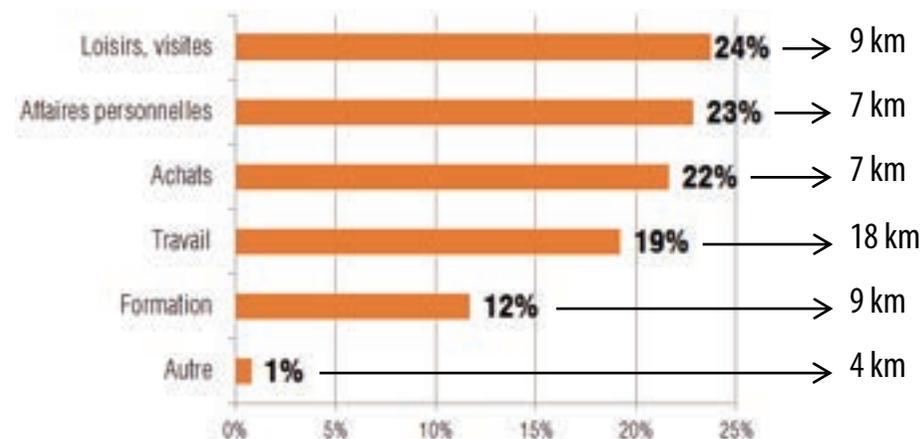
ENJEU :
Proposer des alternatives à la voiture individuelle.

Des motifs variés de déplacement (pas que le « domicile-travail »)

- Le " travail constitue le 4^{ème} motif de déplacement des habitants du territoire (19%), derrière les loisirs (24%), les affaires personnelles : santé ... (23%) et les achats (22%).
- La distance moyenne d'un déplacement quotidien d'un habitant de Pornic Agglo Pays de Retz est de 10 km.
- Le motif de déplacement est discriminant pour la distance de déplacement réalisée (*la distance est deux fois plus grande pour le motif « travail » que pour les autres motifs de déplacement*).

Motifs de déplacement et distances moyennes réalisées

(Source : EDGT 2015)



ENJEU :
Proposer des solutions adaptées aux différents motifs de déplacements (notamment le travail).

Un grand nombre de déplacements de « courtes distances »

- › On observe une forte disparité dans les distances de déplacements, avec notamment beaucoup de déplacements de proximité :
 - » 43% des déplacements réalisés (*tous modes confondus*) font moins de 3 km.
 - » Pour la voiture en tant que conducteur, 30% des déplacements réalisés font moins de 3 km.

Répartition des distances de déplacement selon le mode de transport
(Source : EDGT 2015)

Distance de déplacement	moins de 1 km	de 1 à 3 km	de 3 à 5 km	de 5 à 10 km	de 10 à 25 km	de 25 à 50 km	plus de 50 km
Tous modes confondus	21%	22%	12%	16%	17%	9%	4%
Voiture conducteur	10%	20%	14%	20%	21%	12%	4%
Marche	65%	31%	3%	1%	0%	0%	0%
Voiture passager	14%	27%	17%	16%	15%	8%	3%
Transport en commun	1%	6%	6%	18%	43%	14%	12%
Vélo	21%	20%	34%	21%	3%	0%	0%
Deux-roues motorisé	20%	27%	0%	47%	7%	0%	0%

ENJEU :

Augmenter l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements de proximité.

Un grand nombre de déplacements intra-communaux

- › La commune constitue une échelle structurante pour la demande de mobilité des habitants.
- › Les liens avec Nantes Métropole, et la Carene dans une moindre mesure, sont également très importants (*notamment pour le travail*).

Flux de déplacements quotidiens des habitants

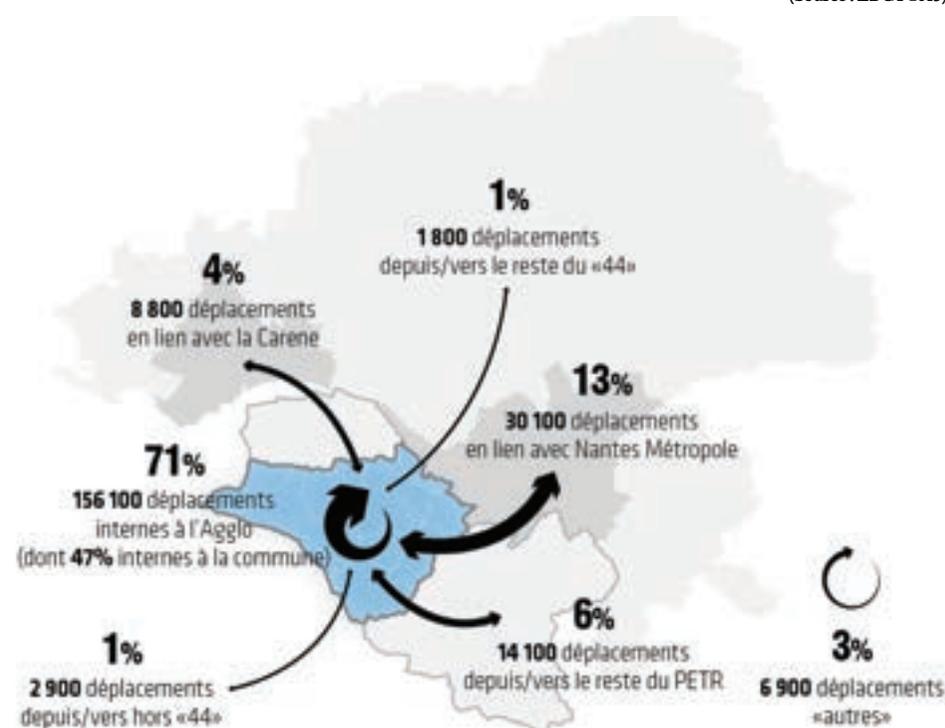
(Source : EDGT 2015)

	CA Pornic Agglo Pays de Retz (géographie 2020*)	ancienne CC de Pornic (géographie 2016)	ancienne CC Cœur Pays de Retz (géographie 2016)	CC Sud Estuaire
Nombre déplacements quotidiens	221 000	142 000	67 000	104 000
Interne à l'EPCI	71%	72%	55%	67%
(dont interne à la commune de résidence)	(47%)	(47%)	(46%)	(47%)
Depuis et vers NM	10%	5%	20%	4%
Dans NM	3%	2%	7%	2%
Depuis et vers la Carene	3%	4%	1%	11%
Dans la Carene	1%	2%	0%	2%
Depuis et vers le reste du PETR	6%	9%	9%	7%
Depuis et vers le reste du " 44 "	1%	0%	1%	2%
Depuis et vers d'autres territoires " hors 44 "	1%	1%	1%	1%
Reste	3%	4%	5%	3%

* avec la commune de Villeneuve-en-Retz

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

(Source : EDGT 2015)

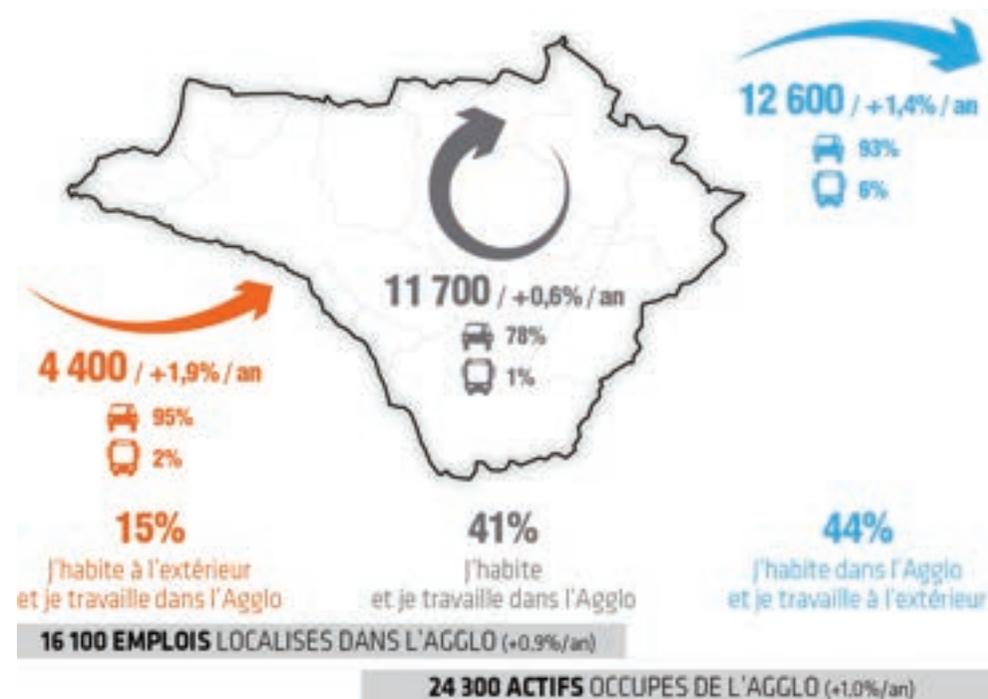


Les navettes des « actifs » en lien avec le territoire

Un déséquilibre « entrées / sorties » pour les déplacements des actifs

- › 11 700 actifs habitent et travaillent sur le territoire.
- › 12 600 actifs habitent le territoire et travaillent à l'extérieur.
- › 4 400 actifs habitent à l'extérieur et travaillent sur le territoire.

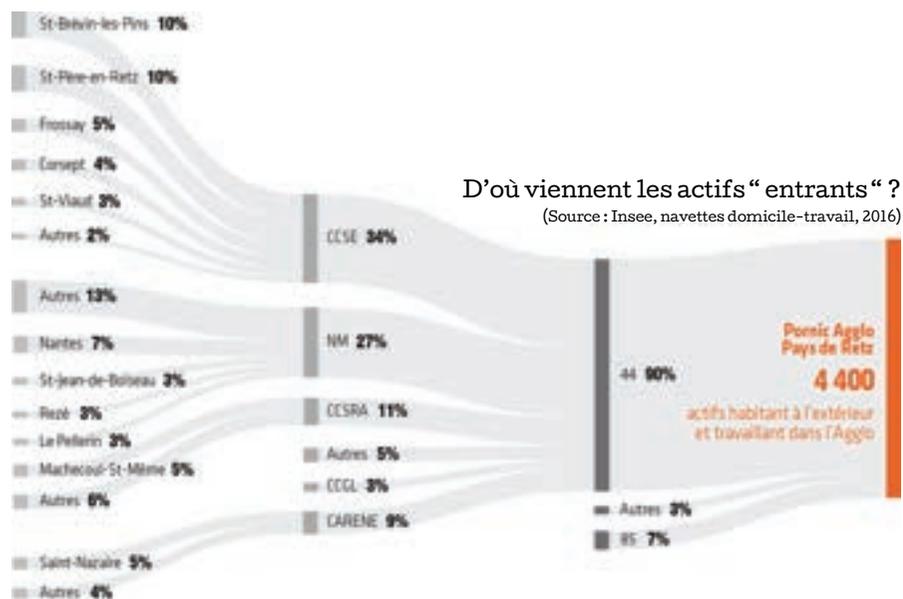
Flux des actifs en lien avec Pornic Agglo Pays de Retz
(Source : Insee, navettes domicile-travail, 2011-2016)



ENJEU :

Organiser la mobilité à toutes les échelles, et gérer un système " cohérent ".

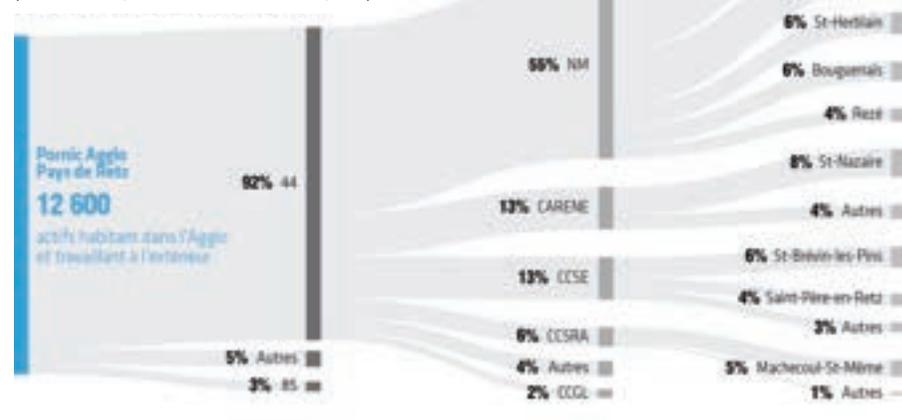
Des liens privilégiés avec Nantes Métropole, la Carene et Sud Estuaire



- 34% des actifs "entrants" sur le territoire viennent de Sud Estuaire (10% de Saint-Brevin-les-Pins, 10% de Saint-Père-en-Retz), 27% de Nantes Métropole (7% de Nantes) et 9% de la Carene (5% de Saint-Nazaire).

- 55% des actifs " sortants " du territoire vont vers Nantes Métropole (23% vers Nantes, 6% vers Saint-Herblain), 13% vers la Carene (8% vers Saint-Nazaire), 13% vers Sud Estuaire (6% vers Saint-Brevin-les-Pins, 4% vers Saint-Père-en-Retz).

Où travaillent les actifs " sortants " ?
(Source : Insee, navettes domicile-travail, 2016)



- Les principales origines des **actifs " entrants "** sur le territoire varient suivant le lieu de travail :
 - » Saint-Brevin-les-Pins et Saint-Père-en-Retz pour les communes du nord-ouest du territoire.
 - » Machecoul-Saint-Même et des communes de Vendée pour le sud du territoire.
 - » des communes de l'ouest de la métropole nantaise (*Le Pellerin, Saint-Jean-de-Boiseau ...*) pour l'est du territoire.

Principales origines des 4 400 actifs "entrants" sur Pornic Agglo Pays de Retz
(Source : Insee, navettes domicile-travail, 2016)



- Les principales destinations **des actifs " sortants "** du territoire varient suivant le lieu de domicile :
 - » Saint-Nazaire et Saint-Brevin-les-Pins pour les communes du nord-ouest du territoire.
 - » Machecoul-Saint-Même et Nantes pour le sud du territoire.
 - » Nantes, Saint-Herblain et des communes de l'ouest de la métropole nantaise (*Bouguenais, La Montagne*) pour l'est du territoire.

Principales destinations des 12 600 actifs "sortants" de Pornic Agglo Pays de Retz
(Source : Insee, navettes domicile-travail, 2016)

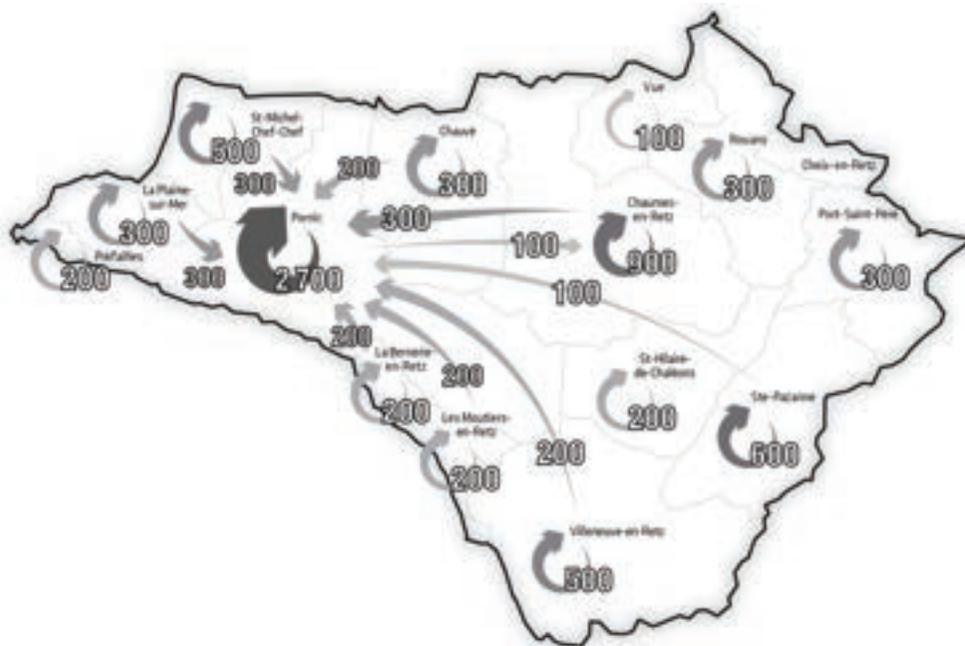


ENJEU :
Organiser les interfaces de mobilité avec Nantes Métropole, la Carene et Sud Estuaire.

Un pôle de Pornic structurant à l'échelle de l'Agglomération

- › La commune de résidence est la principale destination des actifs restants sur le territoire.
- › En dehors des flux d'actifs intracommunaux, la commune de Pornic constitue un lieu de travail privilégié pour les actifs de l'Agglomération.

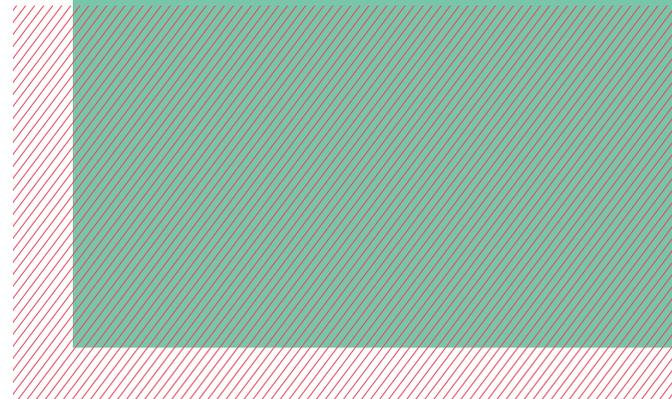
Flux d'actifs internes à Pornic Agglo Pays de Retz
(Source : Insee, navettes domicile-travail, 2016)



ENJEU :

Organiser les interfaces de mobilité avec le pôle de Pornic à l'échelle de l'Agglomération.

Les offres de mobilité



Le réseau routier

Un réseau viaire structuré autour de 3 axes

- 3 principaux axes routiers structurent le territoire : la RD213 (la " route bleue ") qui longe l'océan et permet de rejoindre la Carene, la RD 723 et la RD 751 qui permettent de rejoindre la métropole nantaise.
- 4 axes d'intérêt interrégional, régional ou départemental sont situés sur l'agglomération et classés dans le réseau routier structurant du Département de Loire-Atlantique (RD 58, RD 213, RD 751 et RD 758).

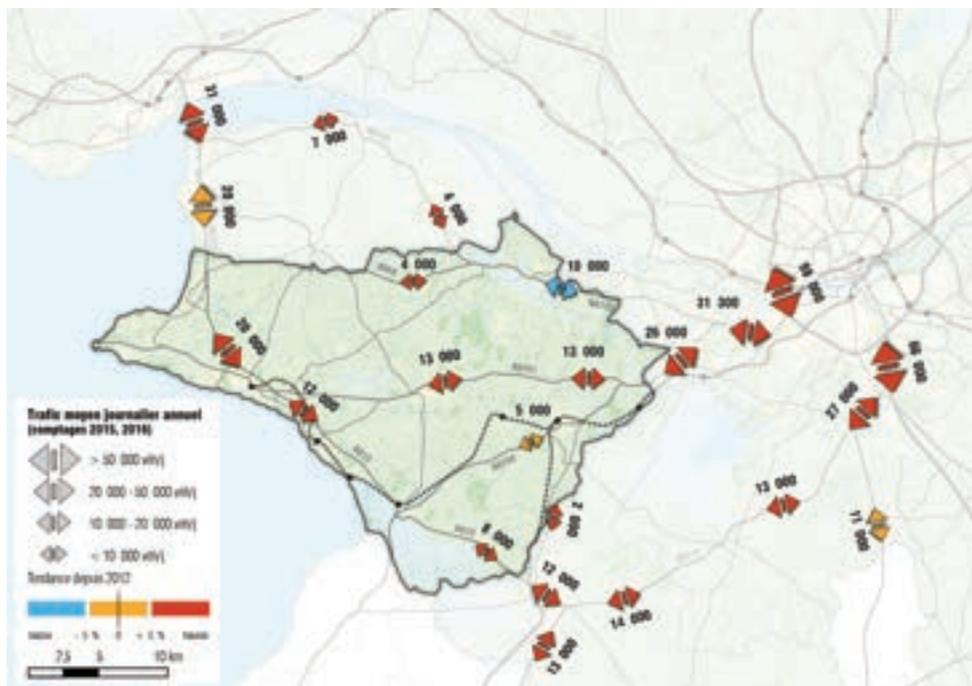


ENJEU :
Hiérarchiser le réseau de voirie à l'échelle du Pays de Retz.

Les trafics routiers

Des niveaux de trafics routiers à la hausse sur le territoire

- Sur les principaux axes routiers du territoire, on observe une hausse continue du niveau de trafic (qui s'explique notamment par le dynamisme démographique).
- La seule baisse observée concerne la RD 723 (mais s'explique, pour le jeu de données analysées, par les travaux de la déviation de Vue de 2012).

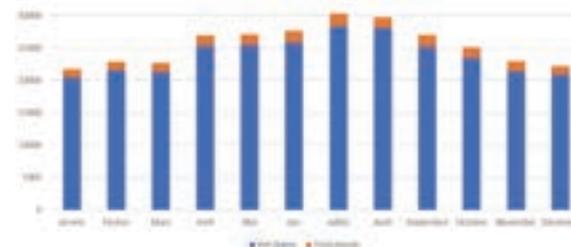


(Source : Département, Nantes Métropole (trafics 2012-2015-2016))

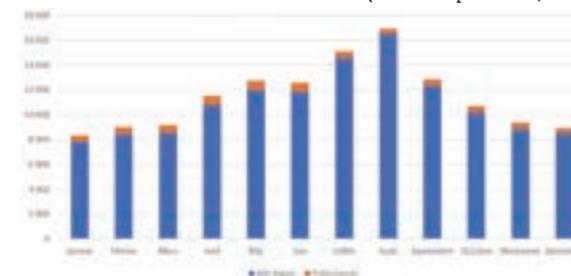
Une forte saisonnalité des trafics liée à l'attractivité touristique du territoire

- Il y a logiquement une forte saisonnalité du trafic sur les axes routiers, notamment sur le littoral :
 - » RD 751 : +15% de trafic l'été,
 - » RD 13 : +100% (doublement) du trafic l'été.

Trafics mensuels sur la RD751 à Bouaye
(Source : Département, 2018)



Trafics mensuels sur la RD13 à La Bernerie-en-Retz (route bleue)
(Source : Département, 2018)



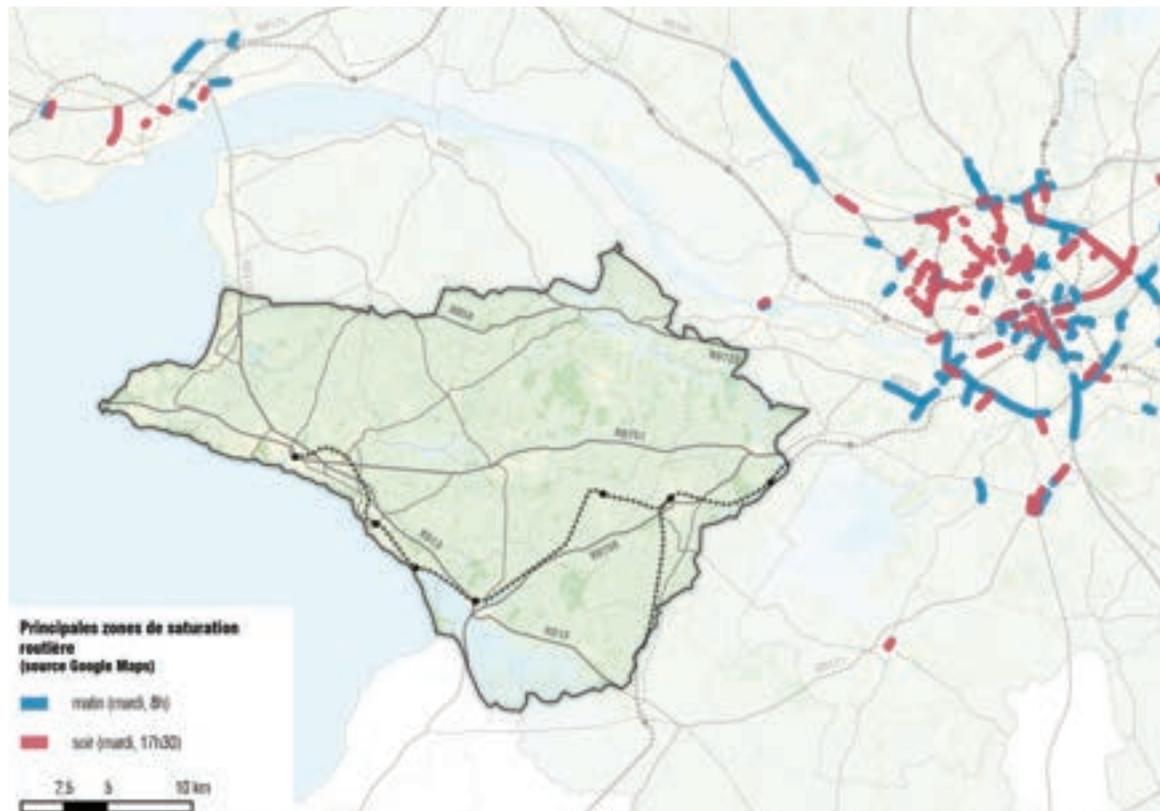
ENJEU :
Proposer des alternatives à la voiture individuelle.

ENJEU :
Proposer des offres et services de mobilité touristique qui répondent à la variabilité de la population.

Les grandes zones de saturation du réseau routier

Des fortes zones de saturation routière en accès aux agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire

- Les principales zones de saturation routière se situent sur les accès (ou à l'intérieur) de Nantes Métropole (route de Pornic en amont du périphérique, RN165 ...) et de la Carene (accès au centre de Saint-Nazaire).
- Le territoire n'est lui pas concerné " directement " par de fortes zones de congestion routière (phénomènes ponctuels ...).



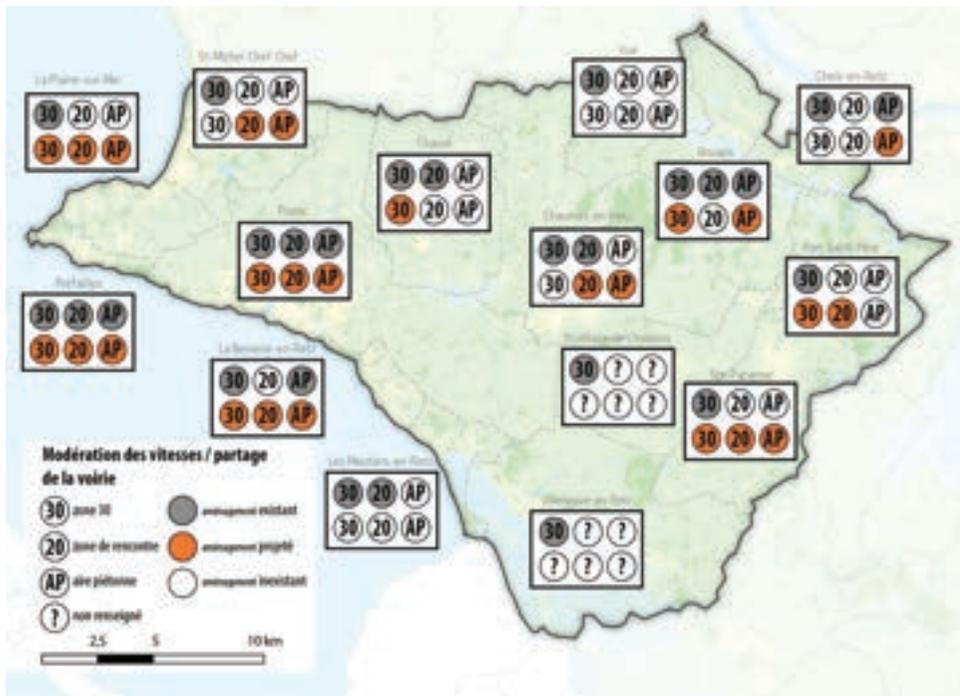
(Source : Google - 2017)

ENJEU :
Proposer des alternatives à la voiture individuelle.

La modération des vitesses réglementaires

Une politique de modération des vitesses engagée sur le territoire

- › L'ensemble des communes ont engagé des démarches d'apaisement de leur réseau de voirie en aménageant selon les cas, des zone 30, des zones de rencontre ou des aires piétonnes.



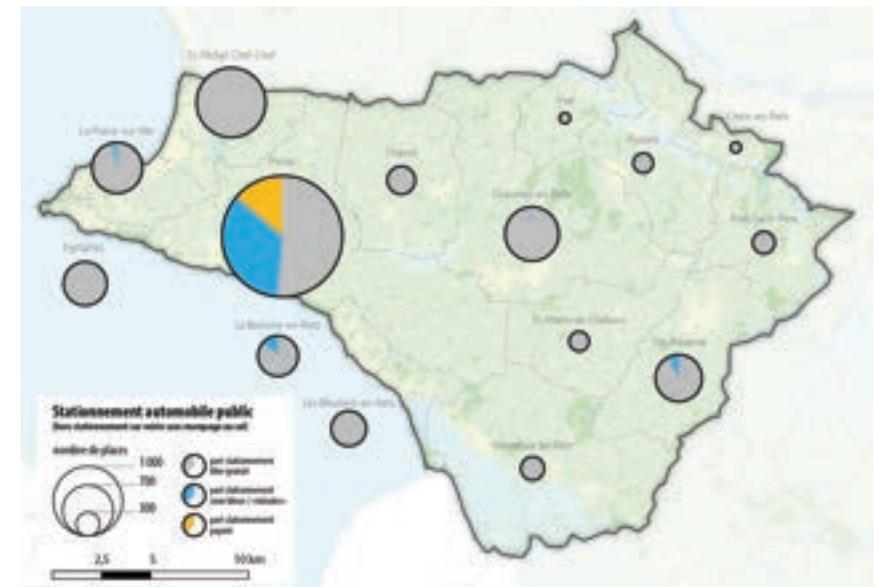
(Source : questionnaires PDM communes - juillet 2020)

Le stationnement

(observatoire du stationnement)

Une offre de stationnement majoritairement gratuite et libre

- › On recense environ 8 500 places de stationnement automobile public sur Pornic Agglo Pays de Retz (ce qui représente en moyenne, une place pour 7 habitants). 86 % de ces places sont gratuites et en accès libre.
- › L'offre est la plus importante sur les communes littorales qui sont fortement visitées l'été et durant les vacances scolaires. On observe d'ailleurs des phénomènes de saturation de l'offre de stationnement sur ces communes l'été (notamment en lien avec les accès aux plages). L'hiver ces places de stationnement sont peu utilisées.
- › Seule la commune de Pornic dispose d'une offre de stationnement payante (parking du Port de plaisance).



(Source : Communes, Auran, 2021)

ENJEU :

Poursuivre la politique de modération des vitesses automobiles engagée dans les communes.

Offre de stationnement automobile public (hors stationnement sur voirie sans marquage au sol)

(Source : Communes, Aurant, 2021)

Commune	Zone Bleue / arrêt «minutes»		Stationnement libre		Stationnement payant		Total		Part stationnement libre	Population (2016)	Nombre de places / habitant	Commentaires
	Parcs	Places	Parcs	Places	Parcs	Places	Parcs	Places				
Pornic	5	717	16	1 048	1	280	22	2 045	51%	14 700	7	phénomènes de saturation l'été
La Bernerie-en-Retz	2	67	7	431	0	0	9	498	87%	2 900	6	phénomènes de saturation l'été
La Plaine-sur-Mer	2	23	27	713	0	0	29	736	97%	4 200	6	phénomènes de saturation l'été
Les Moutiers-en-Retz	0	0	12	376	0	0	12	376	100%	1 600	4	phénomènes de saturation l'été
Saint-Michel-Chef-Chef	0	0	38	1 124	0	0	38	1 124	100%	4 800	4	phénomènes de saturation l'été
Préfailles	0	0	12	660	0	0	12	660	100%	1 200	2	phénomènes de saturation l'été
Villeneuve-en-Retz	1	5	18	295	0	0	19	300	98%	4 900	16	-
Chaumes-en-Retz	1	5	30	655	0	0	31	660	99%	6 700	10	-
Chauvé	0	0	12	438	0	0	12	438	100%	2 800	6	-
Sainte-Pazanne	6	45	16	559	0	0	22	604	93%	6 700	11	-
Cheix-en-Retz	0	0	3	49	0	0	3	49	100%	1 000	20	-
Port-Saint-Père	1	8	17	294	0	0	18	302	97%	2 900	10	-
Rouans	0	0	18	263	0	0	18	263	100%	2 900	11	-
Saint-Hilaire-de-Chaléons	1	2	13	285	0	0	14	287	99%	2 300	8	-
Vue	0	0	7	107	0	0	7	107	100%	1 600	15	-
Pornic Agglo Pays de Retz	19	872	246	7297	1	280	266	8 449	86%	61 200	7	-

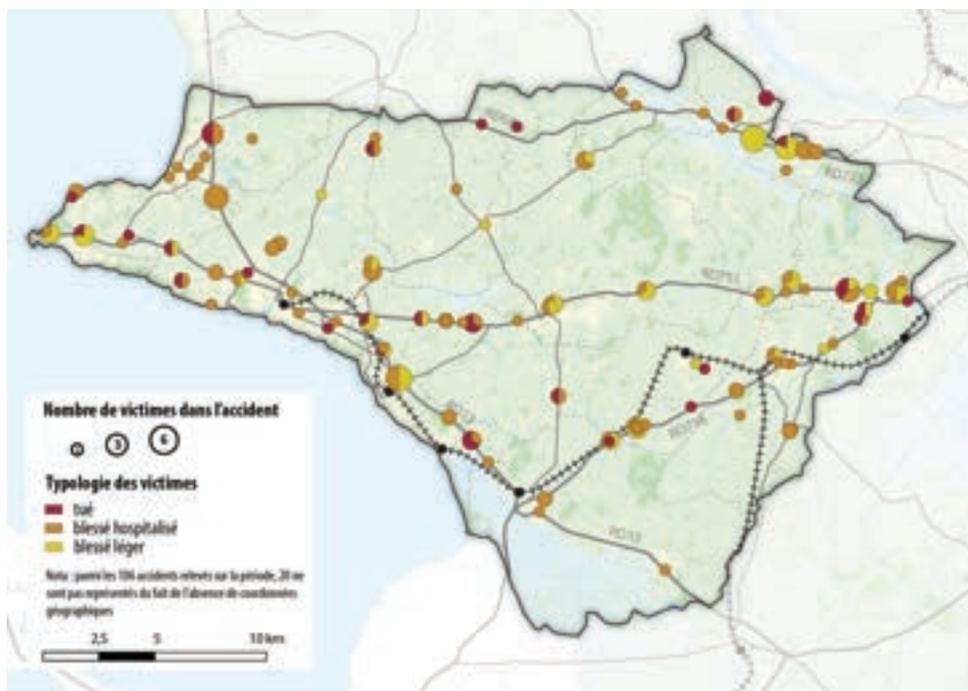
ENJEU :

Rationaliser l'offre de stationnement automobile sur le territoire (mutualisation des usages), notamment sur le littoral.

L'accidentologie (*observatoire des accidents*)

Une accidentologie qui stagne et qui reflète notamment les conflits existants entre les modes

- Selon les données BAAC, on recense 106 accidents impactant le territoire sur la période 2014-2018.
- 11% des personnes impliquées dans ces accidents sont décédées, 38% ont été hospitalisées.



(Source : Conseil Départemental de Loire-Atlantique, données BAAC, 2014-2018)

Évolution du nombre d'accidents

(Source : Département, données BAAC 2014-2018)

Année	Nombre d'accidents
2014	21
2015	19
2016	17
2017	26
2018	23
Total période 2014-2018	106

- On observe plutôt une stagnation de l'accidentologie sur le territoire sur la période 2014-2018.

Nombre de victimes d'accidents et gravité

(Source : Département, données BAAC 2014-2018)

Mode	Personnes impliquées	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
Voitures, véhicules utilitaires	187	13 (7%)	57 (30%)	44 (24%)	73 (39%)
Deux-roues motorisés	54	13 (24%)	32 (59%)	4 (7%)	5 (9%)
Marche	14	3 (21%)	8 (57%)	2 (14%)	1 (7%)
Vélo	12	1 (8%)	10 (83%)	0 (0%)	1 (8%)
Poids-lourds	11	0 (0%)	0 (0%)	1 (9%)	10 (91%)
Autres	7	3 (43%)	1 (14%)	1 (14%)	2 (29%)
Transport en commun	2	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (100%)
TOTAL	287	33 (11%)	108 (38%)	52 (18%)	94 (33%)

- On recense sur la période 2014-2018, 26 personnes impliquées dans des accidents concernant les modes doux : la marche et le vélo.
- La marche, le vélo et les deux-roues motorisés sont logiquement surreprésentés dans la gravité des accidents (*moins de 10% "d'indemnes"*). Cela dénote des conflits entre modes de transport existants sur le territoire.

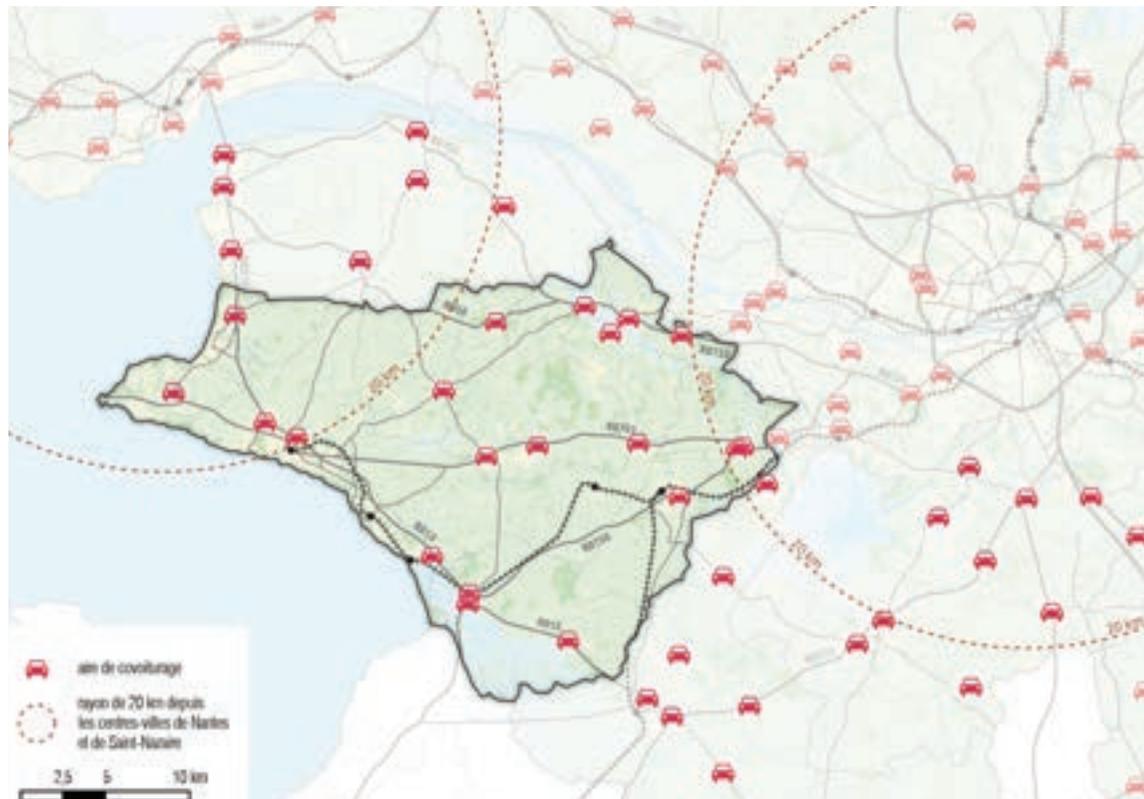
ENJEU :

Assurer la sécurité des différents modes de transport et développer le partage de l'espace public.

Les aires de covoiturage

Un réseau d'aires de covoiturage existantes sur le territoire

- On recense différentes aires de covoiturage existantes sur le territoire.
- On considère " classiquement " que l'usage de ces aires apparaît pertinent autour de 20 km en amont de sa zone de destination.



(Source : Département - 2018)

ENJEU :
Organiser un " système " de covoiturage à une échelle large.

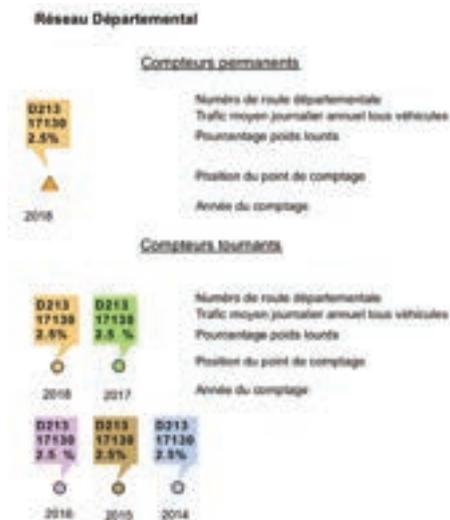
Les poids-lourds et les marchandises

Des flux poids-lourds de marchandises importants sur des axes traversant des centres-bourgs

Trafics moyens journaliers des réseaux nationaux et départementaux, et pourcentages de poids-lourds

Source : Département - 2019

- Certaines voiries du territoire supportent des trafics poids-lourds relativement importants (*route bleue et RD751 notamment*). Ces flux permettent d'assurer la vie économique du territoire, mais ils peuvent aussi engendrer un certain nombre de nuisances (*bruit, conflits avec les autres usagers de la voirie ...*).

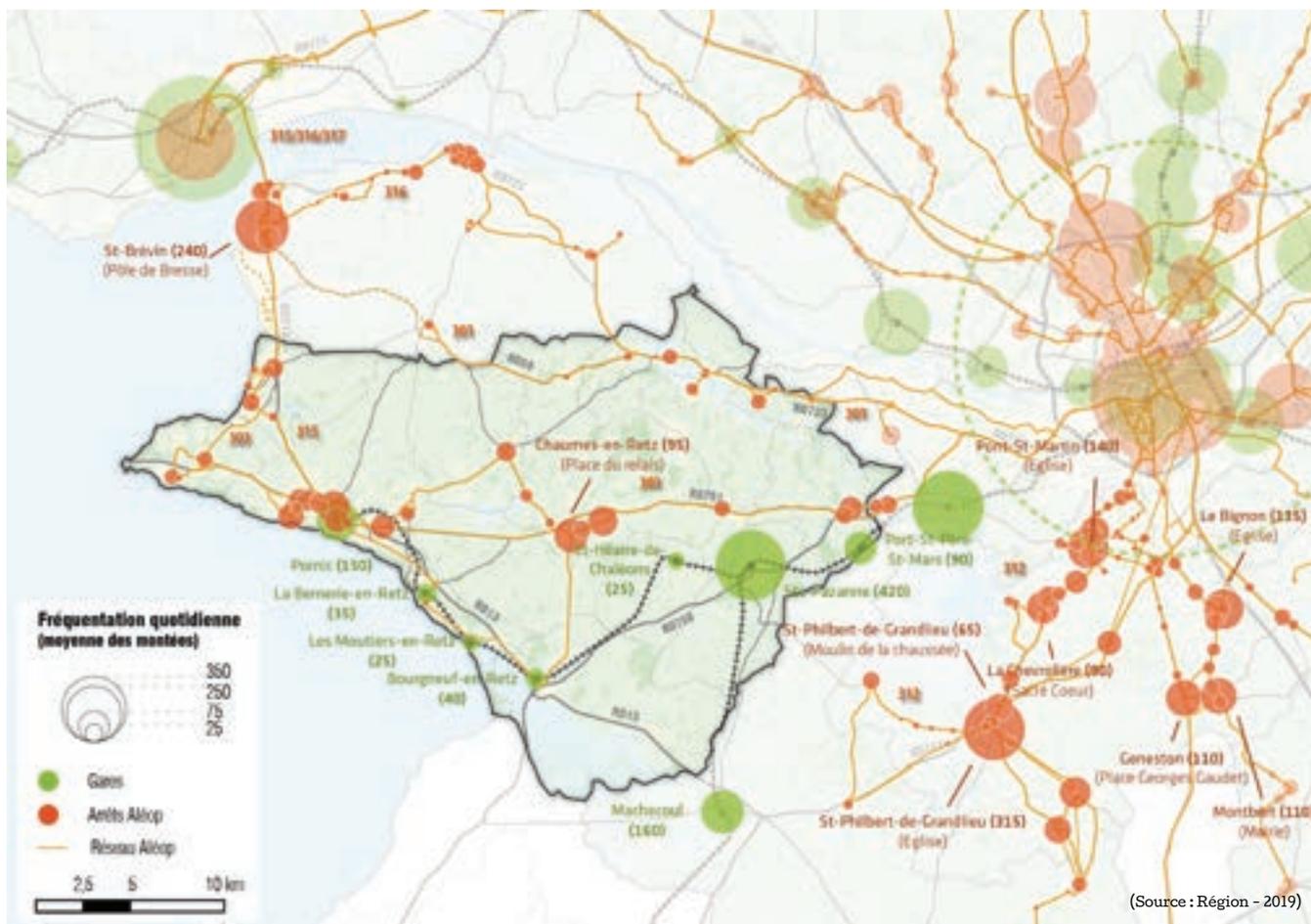


ENJEU :
Organiser les flux poids-lourds de marchandises sur le territoire.

Le réseau régional de transport en commun

Un réseau régional de transport en commun qui assure des liaisons avec la Carene, Pornic Agglo Pays de Retz et Nantes Métropole

- **785 montées quotidiennes** sont réalisées sur le réseau ferroviaire (420 montées sur la gare de Sainte-Pazanne, 150 montées sur la gare de Pornic).



Fréquentation des 8 gares du PETR / montées quotidiennes

(Source : Région Pays de la Loire, hiver 2017)

Gare	Montées / j ⁽¹⁾	Offre / j
Bourgneuf-en-Retz	40	14
La Bernerie-en-Retz	35	14
Les Moutiers-en-Retz	25	14
Pornic	150	14
Port-Saint-Père-Saint-Mars	90	33
Saint-Hilaire-de-Chaléons	25	14
Sainte-Pazanne	420	34
Machecoul (hors Agglo)	160	18
Total Gares de l'Agglo	785	-

(1) Montées reconstituées en divisant par 2 les "montées + descentes".

- A l'été, la fréquentation des gares de la façade maritime (*Pornic, La Bernerie-en-Retz, Les Moutiers-en-Retz*) **double** (pour une offre qui passe de 14 à 16 trains/j).
- A l'inverse, on observe une baisse de la fréquentation des gares situées dans les " terres ".

Fréquentation des 8 gares du PETR / montées quotidiennes
(Source : Région Pays de la Loire, hiver 2017 et été 2018)

Gare	Hiver 2017		Été 2018	
	Montées / j ⁽¹⁾	Offre / j	Montées / j ⁽¹⁾	Offre / j
<u>Bourgneuf-en-Retz</u>	40	14	20 (-50%)	16
<u>La Bernerie-en-Retz</u>	35	14	95 (+171%)	16
<u>Les Moutiers-en-Retz</u>	25	14	45 (+80%)	16
<u>Pornic</u>	150	14	310 (+107%)	16
Port-Saint-Père-Saint-Mars	90	33	-	-
Saint-Hilaire-de-Chaléons	25	14	12 (-52%)	16
Sainte-Pazanne	420	34	190 (-55%)	34
Machecoul (hors Agglo)	160	18	70 (-56%)	18

(1) Montées reconstituées en divisant par 2 les " montées + descentes ".

- **989 montées quotidiennes** sont réalisées sur le territoire intercommunal, sur les lignes 301, 303 et 315 du réseau Aléop.

Fréquentation lignes Aléop / montées quotidiennes par commune sur l'Agglomération⁽¹⁾
(Source : Région Pays de la Loire, 2019)

Commune	Montées / j	Commune	Montées / j
Pornic	409	Préfailles	24
Chaumes-en-Retz	246	La Plaine-sur-Mer	24
Saint-Michel-Chef-Chef	90	Rouans	23
Port-Saint-Père	78	La Bernerie-en-Retz	6
<u>Chauvé</u>	33	Les Moutiers-en-Retz	2
Vue	29	Villeneuve-en-Retz	1
Cheix-en-Retz	26	Total général	989

(1) Montées sur le réseau Aléop agrégées par commune.

Fréquentation lignes Aléop⁽¹⁾ / montées quotidiennes par lignes sur le Pays de Retz
(Source : Région Pays de la Loire, 2019)

Ligne	Montées / j	Offre / j ⁽²⁾	Ligne	Montées / j	Offre / j ⁽²⁾
312	939	57	313	305	16
362	485	35	314	224	14
316	296	29	<u>301</u>	129	14
<u>315</u>	383	29	70	6	14
<u>303</u>	624	25	180	92	7
317	114	17	304	2	5

(1) Seules les lignes Aléop desservant le PETR sont représentées (offre et demande sur le territoire).

(2) L'offre journalière est l'offre maximale observée sur un arrêt de la ligne en semaine
les lignes soulignées correspondent aux lignes desservant le territoire de l'Agglomération.

ENJEU :

Structurer une offre de transport en commun efficace à l'échelle du territoire.

Le transport à la demande

Un service de Transport à la demande (TAD) en complément

- › Il existe un service de Transport à la demande (TAD) à l'échelle de Sud Estuaire et de Pornic Agglo Pays de Retz (*un véhicule vient chercher le client à son domicile et le conduit à la destination de son choix sur un territoire déterminé et sur des périodes fixes*). Les déplacements sont possibles :
 - » entre chaque commune de la zone et à l'intérieur des communes (*sauf pour la commune de St-Brevin-les-Pins*),
 - » vers les communes limitrophes,
 - » vers l'hôpital, la gare, les polycliniques et l'hôtel de ville de Saint-Nazaire,
 - » sur toute la ville de Saint-Nazaire pour le véhicule adapté (*personnes en fauteuil roulant et non voyantes*),
 - » vers l'hôpital de Machecoul ainsi qu'à la Neustrie (*terminus de la ligne 3 du tramway à Bouguenais permettant de rejoindre le centre-ville de Nantes*).

- › Muni de la carte Lila à la demande (*prix du trajet de 2,40€ en plein de tarif*), il suffit de réserver du lundi au vendredi, au plus tard la veille du départ avant 16h30 pour utiliser ce service (prise en charge le matin du mardi au vendredi de 9h00 à 9h30 et de 11h30 à 12h00, l'après-midi le mercredi et le vendredi de 14h00 à 14h30 et de 17h30 à 18h00).

- › Sur l'année 2018, 5 600 personnes ont utilisé le TAD dont près de 4 000 personnes habitant l'Agglo (*soit près de 19 déplacements quotidiens*). Autour de 10% des usagers avaient un handicap, 22% des déplacements se sont fait depuis Pornic.

Territoire couvert par le transport à la demande sur le Pays de Retz
(Source : Région Pays de la Loire, 2019)



Évolution fréquentation et nombre de courses du transport à la demande
(Source : Région Pays de la Loire, 2019)

Année		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fréquentation (personnes)		2 477	3 594	5 331	6 798	7 179	8 027	7 543	7 839	6 049	5 602	-
Répartition des courses par territoire	PAPDR	79%	78%	79%	77%	77%	79%	80%	77%	73%	71%	-
	CCSE	21%	22%	21%	23%	23%	21%	20%	23%	27%	29%	-
Nombre de Courses		-	-	-	-	-	7 543	7 838	-	6 067	5 652	5 381

ENJEU :
Structurer une offre de transport en commun efficace à l'échelle du territoire.

La navette estivale

La navette estivale pour répondre à la demande de l'été

- › La navette estivale, qui fonctionne durant les mois de juillet et août, est constituée de 3 véhicules circulant sur 3 circuits (pour près de 400 montées par jour) :
 - › Circuit A : partie Est / véhicule de 69 places / 9 rotations par jour / ≈ 165 montées par jour (42%).
 - › Circuit B : partie Ouest / véhicule de 56 places / 9 rotations par jour / ≈ 157 montées par jour (39%).
 - › Circuit C : l'hyper-centre de Pornic + Sainte-Marie et les plages sur une portion commune avec le circuit B / véhicule de 22 places / 18 rotations par jour / ≈ 73 montées par jour (19%).

- › Le réseau est constitué de 34 arrêts, la navette est gratuite et fonctionne 7j/7 de 09h30 à 18h00. 68% des usagers de la navette l'utilisent régulièrement (*tous les jours ou plusieurs fois par semaine*). Le niveau de satisfaction de la navette est très élevé (98% très satisfaits ou satisfaits), les attentes d'amélioration concernent principalement l'augmentation des plages horaires et la création de nouvelles lignes.
- › En 2020, le budget a été de 122 000 € (*soit ≈5 € / trajet*). Le budget prévisionnel pour 2021 est de 200 000 €, cette hausse intégrant la mise en place de 2 nouveaux circuits au Nord (*en lien avec Préfaillies et la Plaine-sur-Mer*) et au Sud (*en lien avec la Bernerie-en-Retz et les Moutiers-en-Retz*).

Circuits de la navette estivale
(Source : Pornic Agglo Pays de Retz - saison 2020)



ENJEU :
Structurer une offre de transport en commun efficace à l'échelle du territoire.

Le transport solidaire

L'association « Les Retz' Chauffeurs »

- › Il s'agit d'une mise en relation entre des conducteurs bénévoles et des personnes ne pouvant pas se déplacer seules (*personnes âgées, personnes en recherche d'emploi, familles isolées, ...*). Les déplacements concernés correspondent à des demandes / nécessités du quotidien : achats, rendez-vous médicaux, démarches administratives, vie associative...
- › L'intervention des bénévoles est gratuite : ils utilisent leurs propres véhicules et reçoivent uniquement, des personnes prises en charge, une compensation financière pour couvrir les frais d'entretien du véhicule (*0,25 €/km avec un minimum de 3 €*).
- › Le service n'est pas accessible au public mais uniquement à ses membres bénéficiaires habitant les communes de l'Agglomération, (*adhésion annuelle de 5 €, selon critères de l'association*).
- › L'association recense au mois :
 - › 400 déplacements accompagnés (*soit 13 déplacements / jour*), 11 600 kilomètres parcourus (*30 km par déplacement en moyenne*).
 - › 170 bénéficiaires des déplacements accompagnés solidaires (*soit 2,4 déplacements / bénéficiaire*), 90 chauffeurs participants (*soit 4,5 déplacements / chauffeur*).
 - › 46% des déplacements pour motif santé, 25% pour des courses, 11% pour des visites d'amis ou de famille.
 - › 50% des déplacements à destination de Pornic, 10% à destination de Nantes / Saint-Herblain / Rezé / Bouguenais / Vertou.

ENJEU :

Structurer une offre de transport en commun efficace à l'échelle du territoire.

Le transport scolaire

Le réseau de transport scolaire sur les territoires de Pornic Agglo Pays de Retz et Sud Estuaire

- › Pornic Agglo Pays de Retz organise le réseau de transport scolaire sur son territoire et celui de Sud Estuaire.
- › en 2020, environ 6 500 élèves sont inscrits pour du transport scolaire sur le territoire :
 - › 3 065 enfants habitant et scolarisés sur Pornic Agglo,
 - › 1 034 enfants habitant Pornic Agglo et scolarisés en dehors,
 - › 2 270 enfants habitant Sud Estuaire,
 - › 122 enfants habitant en dehors de Pornic Agglo et Sud Estuaire.
- › La flotte est constituée de 52 véhicules pour la desserte interne à Pornic Agglo, et 58 véhicules pour les autres lignes. Une centaine de circuits sont réalisés.
- › Le réseau est constitué de 2 115 points d'arrêt (*1 009 sur Pornic Agglo, 1 106 sur Sud Estuaire*).
- › En 2020, le montant annuel du marché avec les transporteurs est de 3 109 108,91 € TTC :
 - › Coût moyen mensuel : 310 910,89 € soit 17 665,39 € / jour,
 - › Coût par élève : 5,76 € / jour,
 - › Tarif actuel : 110 € / an soit 0,63 € / jour.
- › L'augmentation du coût des marchés avec les transporteurs et la baisse des tarifs proposés aux familles engendrent un déficit du réseau. Une réflexion doit être menée sur le service et sur les tarifs proposés dans le futur.

ENJEU :

Rendre le transport scolaire plus attractif.

Interfaces avec le réseau urbain de transport en commun de Nantes Métropole

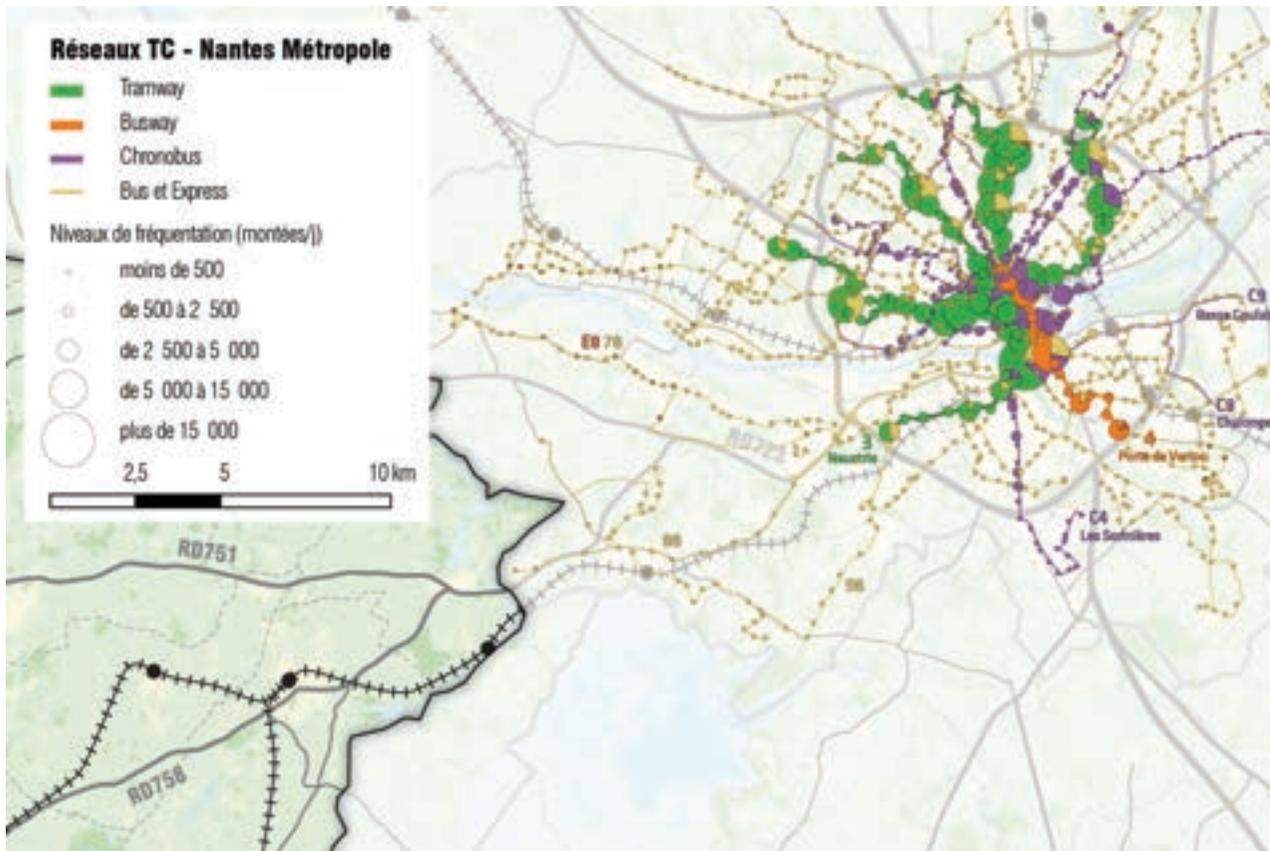
Des connexions avec le réseau TC urbain de Nantes Métropole à structurer

- À l'échelle du Sud-Loire, le réseau urbain apparaît structurant via la ligne 3 de tramway, le Busway et la ligne C4 de Chronobus.

- À titre de comparaison avec le réseau TC interurbain, la ligne express E8 (*Le Pellerin-Gréneraie*) propose le même niveau d'offre que celui offert par la gare de Sainte-Pazanne et concentre deux fois plus de montées (sur l'ensemble de la ligne).
- Les terminus des lignes 3 et 4 du réseau urbain de la TAN (*tramway et busway*) concentrent respectivement 3 000 et 2 000 montées par jour.

Des connexions avec le réseau TC urbain de Nantes Métropole à structurer

(Source : Semitan - 2017)



Fréquentation de lignes du réseau TAN du Sud-Loire / montées quotidiennes

(Source : TAN, données 2017-2018)

Ligne	Montées / j	Offre / j
3	80 920	352
4	41 210	462
C4	10 220	220
E8	860	31
88	1 060	68
98	1 520	57

Arrêts du réseau TAN du Sud-Loire les plus fréquentés / montées quotidiennes

(Source : TAN, données 2017-2018)

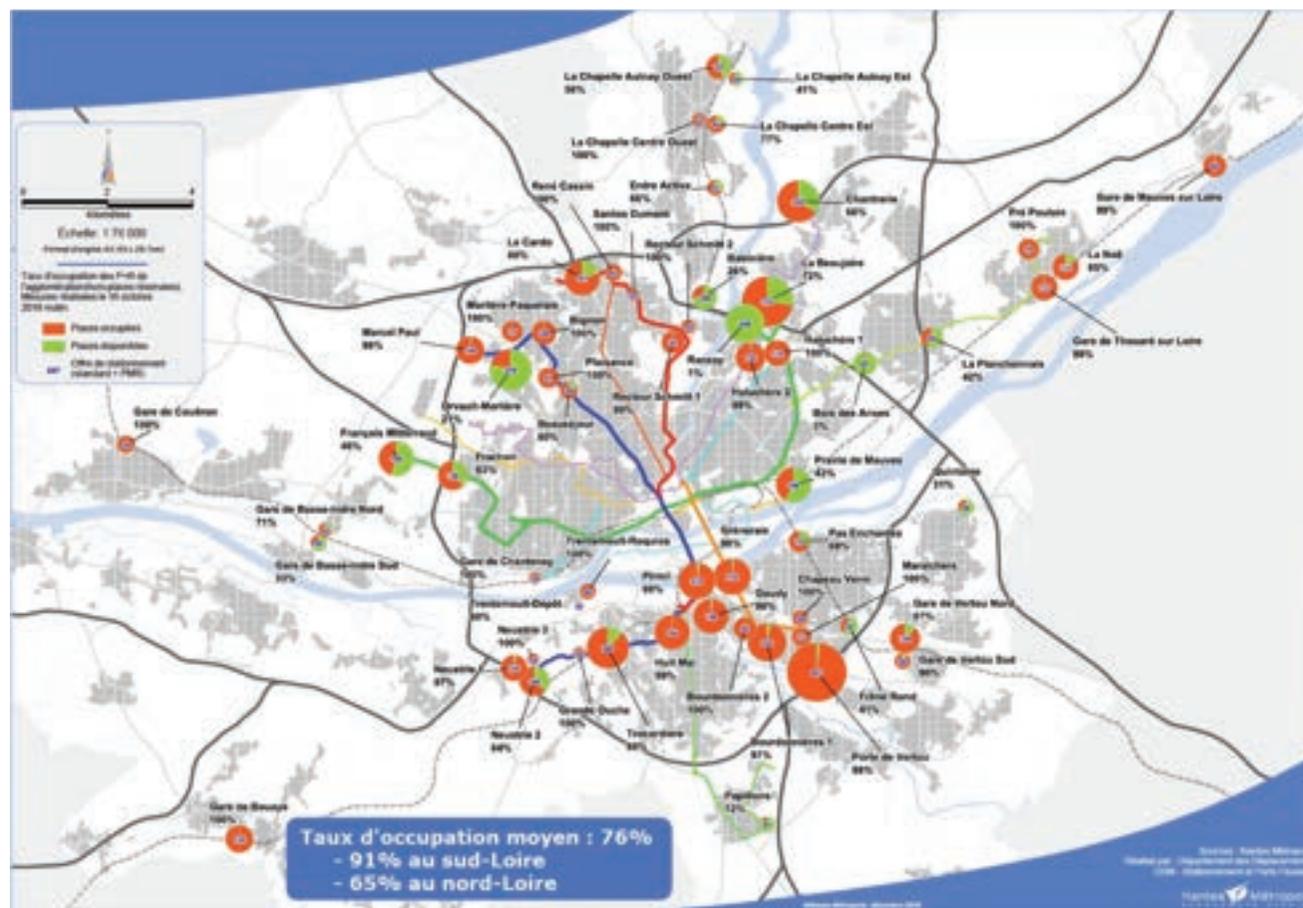
Arrêt	Montées / j
Pirmil	7 300
Gréneraie	6 060
Huit Mai	3 200
Espace Diderot	3 130
Neustrie (terminus L3)	3 090
Pont-Rousseau-Martyrs	3 060
Bourdonnières	2 900
Clos Toreau	2 440
Porte de Vertou (terminus L4)	2 050
Joliverie	1 900

➤ L'offre de parcs-relais sur la métropole nantaise permet un rabattement en voiture vers l'offre urbaine de transport en commun :

Occupation des P+R - octobre 2018

source : Nantes Métropole

- » L'offre de P+R du " nord-Loire " regroupe environ 4 000 places (55% de l'offre), réparties sur 33 sites, pour un taux d'occupation moyen de 65%.
 - » L'offre de P+R du " sud-Loire " regroupe environ 3 200 places (45% de l'offre), réparties sur 23 sites, pour un taux d'occupation moyen de 91%.
- Toutefois, il est constaté qu'une grande partie des usagers de ces parcs-relais habitent la métropole nantaise.



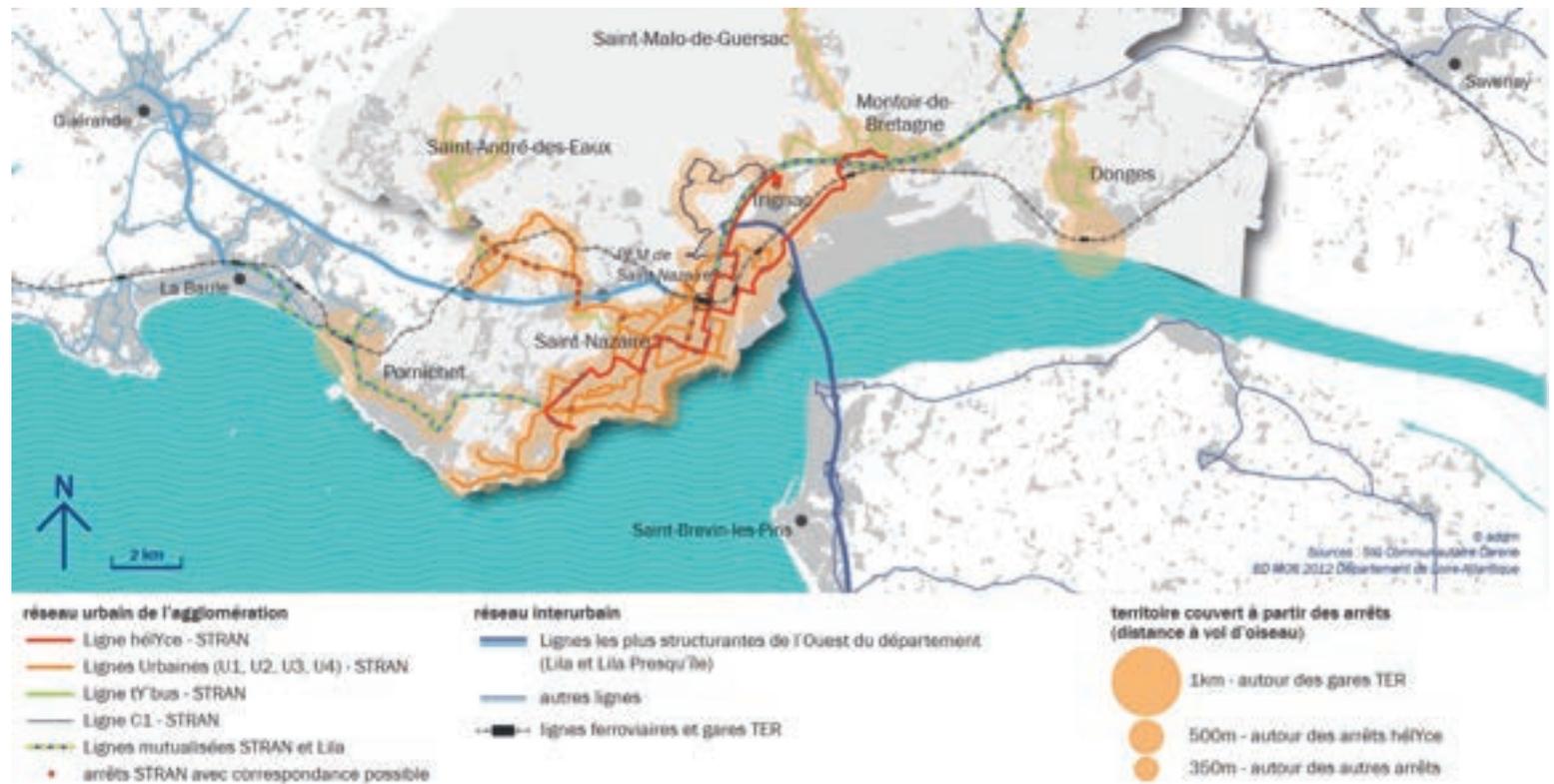
ENJEU :
Organiser les interfaces de mobilité avec Nantes Métropole.

Interfaces avec le réseau urbain de transport en commun de la Carene

Des connexions avec le réseau TC urbain de la Carene à structurer

- › La connexion avec la Carene se fait en empruntant le pont de Saint-Nazaire (emprunté par les lignes 315, 316 et 317 du réseau Aléop), qui permet de rejoindre la RN171 (support de la ligne Hélyce, et des lignes interurbaines T3 et T4).

Réseaux TC - Carene

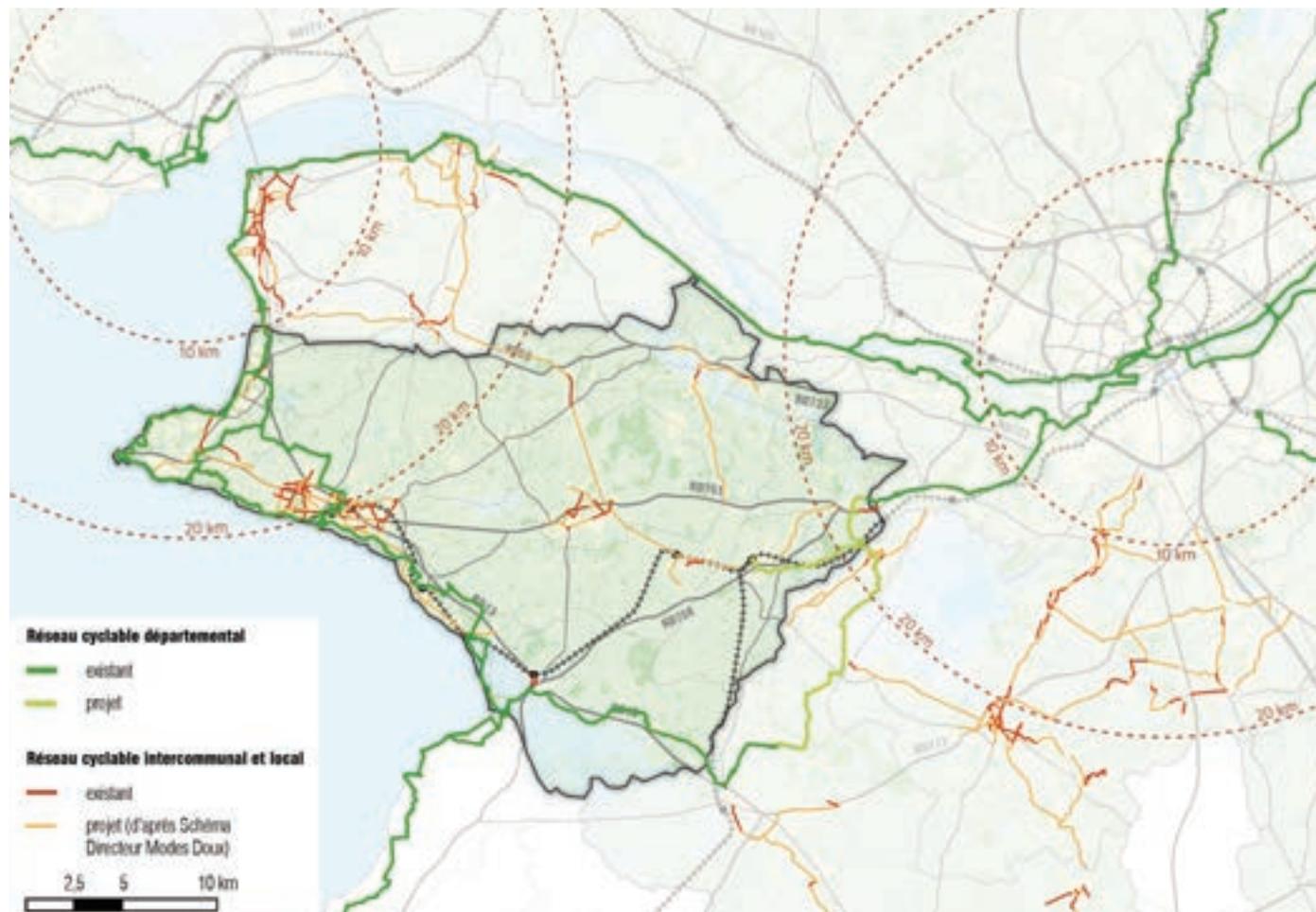


ENJEU :
Organiser les interfaces de mobilité avec la Carene.

Les réseaux cyclables

Un réseau cyclable constitué sur les bords de l'océan

- Le territoire dispose de nombreux aménagements cyclables existants, majoritairement à vocation touristique (*Vélodyssée, Vélocéan*).
- Le Schéma Directeur Modes Doux du Pays de Retz (*décliné sur chacune des 4 intercommunalités*) a permis d'identifier des aménagements à réaliser.



ENJEU :

Assurer des continuités d'itinéraires cyclables à l'échelle de l'inter-communalité.

Les services mobilité

Des services de mobilité en cours développement sur le territoire

Ouestgo, pour le covoiturage

- Ouestgo est un service de covoiturage de proximité développé dans l'ouest du territoire (*lien entre les métropoles de Brest, Rennes, Saint-Nazaire et Nantes*).
- Concrètement, il s'agit d'une plateforme de mise en relation entre conducteurs et passagers.

Destineo, pour l'information multimodale

- Destineo est un calculateur d'itinéraires multimodal sur la Région Pays de la Loire.
- Concrètement, il s'agit d'une plateforme d'information sur les transports publics en Pays de la Loire intégrant un calculateur d'itinéraires établissant des trajets porte à porte (*itinéraires, horaires et temps de trajet pour les transports en commun, la voiture, le vélo, le covoiturage*).

Un service d'aide à l'achat de vélo

- Pornic Agglo Pays de Retz a mis en place en 2020 un service d'aide à l'achat de vélos auprès des habitants du territoire (*aides de 100 € à 300 € selon le type de vélos*).
- 95 vélos ont été subventionnés en 2020 avec à une enveloppe globale de 15 000€ (*80% de Vélos à Assistance Électrique / 20% de vélos mécaniques*).

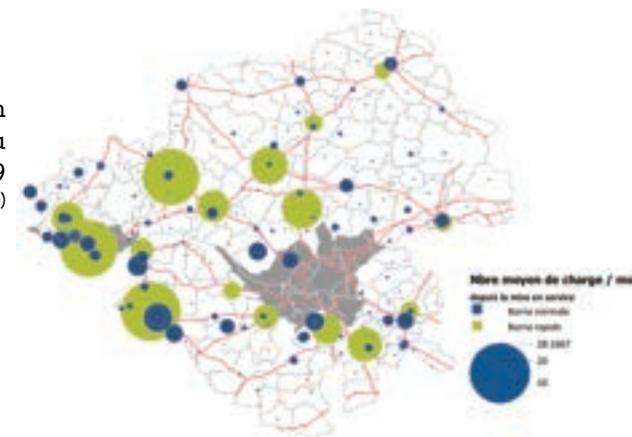
Service de location de Vélos à Assistance Électrique (VAE) Vélila

- Une offre de 100 VAE et 3 vélos cargo est à disposition.

Les bornes de recharge pour véhicules électriques (gérées par le Sydela)

- Depuis 2016, le Sydela (*Syndicat départemental d'énergie de Loire-Atlantique*) organise le déploiement d'un réseau départemental de bornes de recharge pour les véhicules électriques (SYDEGO), ainsi que le développement de réseaux intelligents (*projet SMILE : projet de réseaux électriques intelligents sur quatre départements du Grand Ouest*).
- En 2020, le réseau est constitué de près de 200 stations sur le département de Loire-Atlantique (*dont une petite vingtaine de bornes rapides*), 17 stations sont situées sur le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz.
- 3 bornes du territoire font partie des plus utilisées du département (*autour de 20 recharges par mois*) : les bornes " normales " de la gare et de la rue du Maréchal Foch de Pornic, la borne " rapide " de la rue du Traité de Paris (Leclerc de Pornic).
- Un peu moins des 2/3 des recharges se font sur de l'itinérance entrante (*utilisation d'autres badges que SYDEGO*), le reste se faisant sur des formules SYDEGO (*particuliers, collectivités*), ou via de la recharge occasionnelle.

Taux d'utilisation
du réseau Sydego au
31/12/2019
(Source : Sydela - 2020)



ENJEU :

Développer des services de mobilité en complémentarité des offres de transport existantes.

L'accompagnement au changement des pratiques de mobilité

Les prémices d'un accompagnement au changement des pratiques de mobilité

Mobilité et travail

Pas de Plans de Mobilité d'Entreprises sur le territoire

- › Les Plans de Mobilité d'Entreprises sont des réflexions menées à l'échelle d'une entreprise ou d'un groupement d'entreprises pour rationaliser la mobilité des salariés et diminuer les émissions polluantes inhérentes.
- › Aucune démarche de ce type n'a été référencée sur le territoire.

Le conseil en mobilité d'Inseretz (mobilité sociale)

- › Inseretz est une entreprise associative appartenant au secteur de l'économie sociale et solidaire, qui intervient sur l'ensemble du Pays de Retz et a pour mission l'insertion socio-professionnelle de personnes éloignées de l'emploi dans une activité "durable".
- › La structure propose notamment une activité de conseil en mobilité visant à aider les personnes à identifier leurs freins à la mobilité et à trouver des solutions adaptées pour leur permettre de devenir autonomes dans leurs déplacements professionnels.

Le "Work in Pornic" (WIP) pour rationaliser les distances domicile-travail et mutualiser les ressources

- › Le WIP est une pépinière d'entreprises, un lieu dédié à la création et au développement de sociétés du numérique et tertiaire situé sur la zone d'activités du Val Saint-Martin à Pornic.
- › Le WIP met à disposition des lieux de Coworking, et de par sa localisation peut permettre de rationaliser les distances domicile-travail.

Mobilité et études

Des initiatives de "pédibus" abandonnées

- › Différentes communes avaient accompagné la mise en place de pédibus (*ramassage scolaire à pied encadré par des adultes*).
- › La grande majorité de ces initiatives ont été abandonnées (*pour cause de non renouvellement des parents d'élèves encadrant*).

Une expérimentation ponctuelle du "S'Cool Bus"

- › La société "S'Cool Bus" organise pour les territoires des lignes de ramassage scolaire en "vélos collectifs" (*8 enfants + 1 conducteur*).
- › En 2018, la commune de Chaumes-en-Retz avait expérimenté ponctuellement le "S'Cool Bus" dans le cadre de la semaine "Tous à vélo".

ENJEU :

Accompagner les habitants et entreprises du territoire au changement des pratiques de mobilité.

Les
enseignements
de la
concertation



2 questionnaires à destination des communes et des services de l'Agglo

Une volonté de recueillir des éléments sur les actions menées, les projets à venir, les enjeux relatifs à la mobilité, les acteurs ressources pour la mission, et les éventuelles remarques et suggestions concernant l'étude

› **Les communes :**

» 12 communes sur 15 ont répondu

› **Les services de l'Agglomération :**

» Retour de différents services :

- prévention de la délinquance (CISPD),
- personnes âgées (CLIC),
- développement économique,
- urbanisme (instruction A.D.S),
- assainissement,
- enfance et petite enfance,
- jeunesse,
- agriculture,
- environnement,
- habitat,
- mer et littoral,
- amphithéâtre Thomas Narcejac,
- aquacentre,
- transports scolaires,
- office de tourisme.

Bilan des questionnaires

› **Concernant les communes...**

- » Des actions menées qui concernent essentiellement des aménagements pour le vélo et les piétons (*utilitaires et touristiques*).
- » Une démarche engagée de partage de la voirie sur la plupart des communes (*avec surtout un usage des zones 30*).
- » La mise en place du " Transport Solidaire Pazenais " pour plus de 60 ans (*assuré par des bénévoles, et en lien avec le CCAS*).
- » De fortes attentes sur la marche, le vélo et la qualité de l'espace public.

› **Concernant les services de l'Agglomération...**

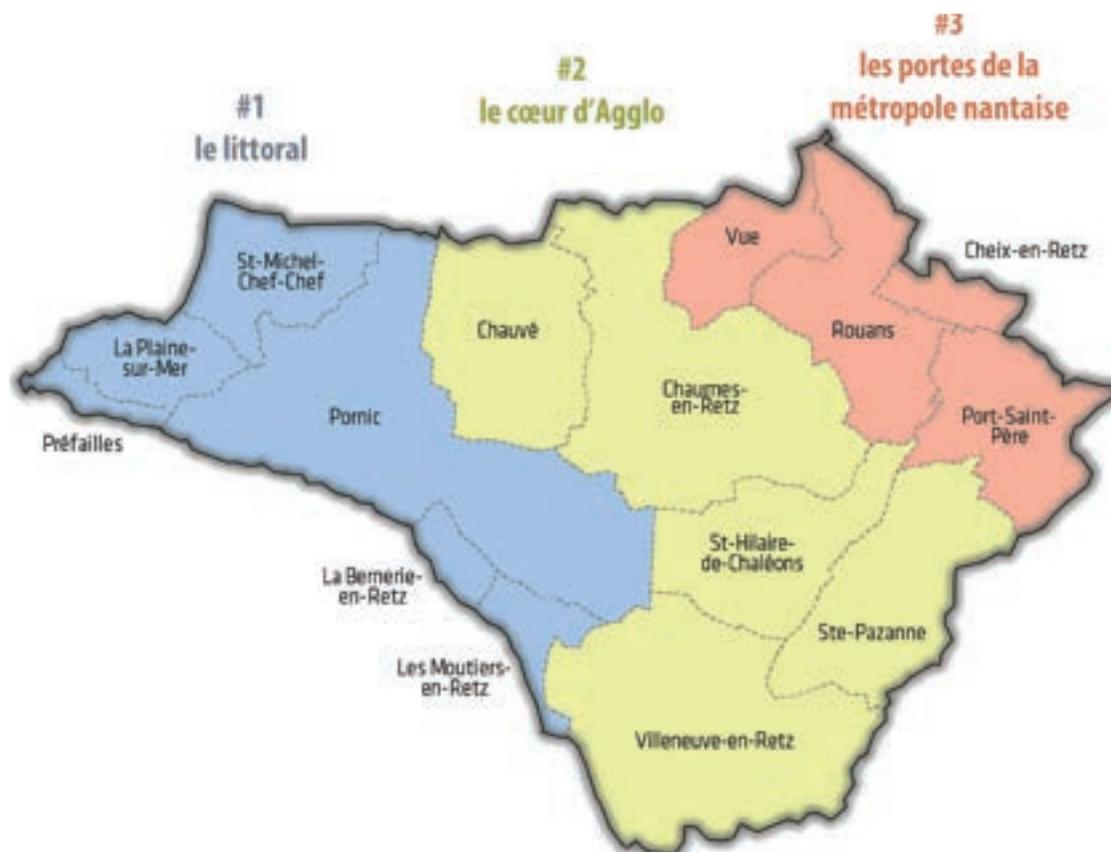
- » Des enjeux identifiés en lien avec les thématiques de services concernés;
- » Une volonté de pragmatisme et de services de proximité
- » Une vigilance sur la cohérence des politiques publiques (*partage de la voirie et collecte des déchets, partage de la voirie et circulations agricoles...*).

Un processus de concertation des acteurs et des habitants tout au long de l'élaboration du PDM

Un diagnostic étoffé par la concertation

- › En plus des réunions techniques et décisionnelles réalisées tout au long de la démarche avec les différents acteurs institutionnels, un processus de concertation a été déployé avec une volonté de répondre au mieux aux attentes des habitants, avec notamment :
 - » La réalisation de **3 ateliers de travail territoriaux** pour co-construire des cartes de diagnostic (*octobre-novembre 2020*).
 - » L'envoi de **questionnaires à l'ensemble des communes et des services de l'agglomération** pour avoir des éléments sur les actions menées, les projets à venir, les enjeux relatifs à la mobilité, les acteurs ressources pour la mission.
 - » La formalisation d'un groupe de citoyens associant des personnes investies dans la vie du territoire identifiées par les communes (*associations, entreprises ...*) et des membres du Conseil de Développement de l'agglomération. Ce groupe de citoyens a été réuni à chacune des phases du PDM, et le Conseil de Développement a formalisé une contribution au PDM à l'été 2021.
 - » Parallèlement, et en vue d'enrichir le niveau de connaissance des différents personnes et acteurs ayant participé à l'élaboration du document, une **conférence sur la mobilité** avait été réalisée en février 2021.

Découpage territorial proposé dans le cadre des ateliers territoriaux



Bilan des ateliers : des enjeux partagés MAIS des spécificités territoriales

- › Chacun des ateliers territoriaux réalisés, a abouti à la co-construction d'une carte de diagnostic.



LES GRANDS " INVARIANTS "

- › Les ateliers territoriaux ont permis de mettre en exergue de grands enjeux portés par l'ensemble des communes :
 - » Structurer les liens entre " est " et " ouest " de l'agglomération.
 - » Poursuivre l'aménagement de liaisons cyclables utilitaires.
 - » Développer des services " vélo ".
 - » Mieux gérer les conflits entre modes dans les centres-bourgs (*piétons, vélos, voitures, poids-lourds ...*).
 - » Rendre les transports collectifs interurbains et le transport scolaire plus concurrentiels de la voiture (*offre, tarification, rabattement, intermodalité*).
 - » Valoriser les offres / les services de mobilité existants
 - » Engager des mesures pour changer les comportements (*communication, incitations ...*).

DES SPÉCIFICITÉS TERRITORIALES

#1 - le littoral

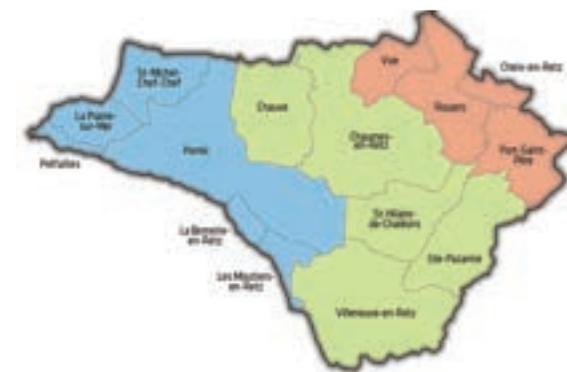
- › De forts enjeux touristiques.
- › Une part importante de seniors.
- › De fortes attentes sur des aménagements cyclables utilitaires permettant de relier les communes du littoral.

#2 - le cœur de l'Agglomération

- › Un éloignement plus important de certaines offres / services sur le territoire.
- › Une nécessité de trouver des solutions " innovantes " de mobilité pour un territoire plus " excentré ".

#3 - les portes de la métropole nantaise

- › Des ménages plus jeunes.
- › Un lien plus important avec la métropole nantaise.
- › De fortes attentes sur les connexions avec la métropole, spécialement en transport en commun (*P+R, intermodalité ...*).



L'enquête publique et la concertation des Personnes Publiques Associées (PPA)

- › Suite à l'arrêt du projet en conseil communautaire du 3 février 2022, le projet de PDM a été transmis, pour avis, aux personnes publiques associées et à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, et soumis à enquête publique du 13 juin au 13 juillet 2022.
- › Les PPA avaient déjà été concertées en amont, dès la décision de l'agglomération d'engager son PDM, sous la forme d'un comité de pilotage élargi qui s'est réuni à trois reprises à chaque étape de la démarche. En complément, et conformément au code des transports, chacune des 15 communes membres de l'EPCI, le Département de Loire-Atlantique, la Région des Pays-de-la-Loire et l'État ont été officiellement consultés.
- › L'évaluation environnementale a par ailleurs été analysée par la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE).
- › Au terme de cette procédure, le PDM a été modifié afin de tenir compte de l'ensemble des remarques formulées (*hausse du budget vélo notamment, en allouant 1,8 millions d'euros supplémentaires à la réalisation d'aménagements cyclables structurants*). Il a ensuite été approuvé de manière définitive lors du conseil communautaire du 22 septembre 2022.

Synthèse



Atouts / Faiblesses et Opportunités / Menaces

Le diagnostic a permis d'identifier les forces et les faiblesses du territoire

	Atouts	Faiblesses
CONSTAT	<ul style="list-style-type: none">› Un territoire dynamique, avec une population en forte croissance, et des créations d'emplois.› Un territoire possédant des espaces naturels qualitatifs (<i>littoral et rétrolittoral</i>).› Un territoire touristique et récréatif.› De nombreuses démarches de planification engagées permettant de définir des politiques publiques communes et cohérentes en lien avec le projet de territoire (<i>SCoT, PCAET, PLH, PLU, Divers schémas modes doux ...</i>).› Un réseau ferroviaire desservant une partie du territoire en lien avec la métropole nantaise.	<ul style="list-style-type: none">› Un déséquilibre entre emplois et population engendrant une forte dépendance à l'extérieur du territoire (<i>Nantes Métropole, Carene, Sud Estuaire</i>).› Peu d'itinéraires cyclables sécurisés à vocation utilitaire.› Une part de la population importante vivant dans le " diffus " (<i>hameaux et villages isolés</i>).› Une offre interurbaine en transport en commun relativement " faible " (<i>en dehors de l'offre ferroviaire</i>) et globalement peu concurrentielle de la voiture.› Une méconnaissance des habitants des offres et services existants de mobilité sur le territoire.› Une intermodalité avec Nantes Métropole (<i>P+R, interconnexions TC</i>) surtout orientée vers le centre de Nantes.› Une faible implication des acteurs économiques (<i>entreprises notamment</i>), alors qu'ils sont des acteurs essentiels pour sensibiliser / informer les salariés.
	Opportunités	Menaces
PROSPECTIVE	<ul style="list-style-type: none">› Un territoire entretenant des liens privilégiés Nantes Métropole, la Carene et Sud Estuaire, ce qui en terme de déplacements peut permettre de massifier les flux (<i>optimisation</i>).› Des déplacements principalement réalisés à l'intérieur du territoire : un poids important de la proximité (<i>déplacements internes aux communes, faibles distances</i>), avec un important potentiel de développements des modes doux (<i>marche et vélo</i>).› Le " travail ", un motif de déplacements structurant pour la mobilité (<i>concentration espace et temps</i>) pour lequel des solutions peuvent être proposées / expérimentées ...› ... Cependant, d'autres motifs de déplacement existent et sont importants (<i>motif " santé " notamment</i>).› Une pratique du covoiturage existante avec quelques aires de covoiturage aménagées.› Une démarche engagée d'apaisement de voirie sur la plupart des communes : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne.› Des aménagements existants sur le territoire pour les " modes doux " (<i>notamment à vocation touristique</i>) et des schémas cyclables réalisés ou en cours de réalisation sur de nombreuses communes.› De nombreuses initiatives privées en lien avec la mobilité (<i>transport solidaire ...</i>) qui viennent modifier les manières de faire.› Les prémices d'un développement de l'électromobilité sur le territoire.› Un contexte réglementaire qui évolue (<i>cf. la LOM</i>) qui devrait faciliter les expérimentations (<i>nouvelles compétences / nouveaux financements</i>).	<ul style="list-style-type: none">› Un territoire vaste, avec peu de liens entre les parties " est " et " ouest ".› Une forte dépendance à la voiture particulière.› Une progression à prévoir des volumes de déplacements (<i>liée à la dynamique du territoire</i>) qui risque de dégrader la situation actuelle en terme d'accessibilité notamment en lien avec la métropole nantaise, mais également eu égard aux enjeux environnementaux.› Une répartition inégale des équipements sur le territoire.› Une " désertification " des services publics sur le territoire.› Des routes départementales à forts niveaux de trafic traversent certains centres-bourg avec des gabarits et des vitesses inadaptées au partage de la voirie (<i>problème de sécurité, de qualité des espaces publics et de continuité des itinéraires cyclables</i>).› D'importants flux de transit poids-lourds sur certaines voiries du territoire engendrant des conflits d'usage.› Une hausse de la population en été qui engendre ponctuellement la saturation des offres / services de mobilité (<i>stationnement, ...</i>).› Une part importante de " seniors " sur le territoire avec un risque d'isolement de cette population souvent moins mobile.› Une accidentologie qui même si elle stagne, dénote des conflits existants sur le territoire entre les différents modes de transport.› Une situation de précarité pour certains ménages du territoire qui engendre de réelles difficultés pour leur mobilité.

STRATÉGIE



Partie 2

Les enjeux de la mobilité

La question du POURQUOI ?

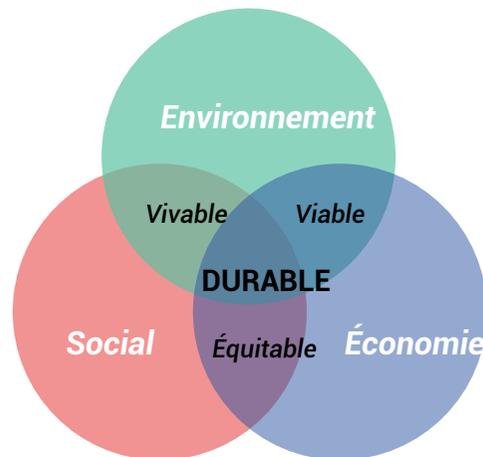
- › Le PDM de Pornic Agglo doit permettre au territoire de répondre aux différents enjeux inhérents aux questions de mobilité. On peut classer ces enjeux selon cinq grandes thématiques (l'accessibilité et l'insertion, la santé publique et la qualité de vie, l'attractivité du territoire, le développement durable, l'intermodalité et la sécurité).

Santé publique / Qualité de vie

- › Réduire l'usage de la voiture notamment l'été
- › Développer l'écomobilité
- › Redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace
- › Préserver la qualité et de l'ambiance urbaine

Accessibilité / Insertion

- › Aménager des espaces publics accessibles à tous
- › Améliorer l'accès à l'emploi et aux différents équipements
- › Connecter les principaux pôles générateurs de déplacements
- › Diminuer le budget transport des ménages



Attractivité

- › Améliorer l'accessibilité globale du territoire (économique, touristique)
- › Redynamiser les centres-bourgs
- › Promouvoir un tourisme durable et accessible

Intermodalité / Sécurité

- › Permettre des liaisons plus rapides entre littoral et métropole nantaise
- › Renforcer la sécurité des routes
- › Améliorer la connexion de l'axe Nantes-Pornic au maillage de transports
- › Développer l'intermodalité sur le territoire

Développement durable

- › Intégrer la mobilité dans toutes les politiques publiques
- › Repenser l'aménagement du territoire pour développer les mobilités durables

Les publics cibles

- › Les enjeux de mobilité sur le territoire sont nombreux et variés.
- › La volonté de l'Agglo est ainsi de relever le défi environnemental en promouvant des modes de transport durables et en réduisant l'usage systématique de la voiture, tant pour les habitants du territoire que pour les visiteurs (*touristes notamment*). Pour cela, l'Agglo souhaite améliorer l'accessibilité de son territoire en développant l'ensemble des alternatives à l'autosolisme : marche, vélo, transport en commun, covoiturage. La politique de mobilité devra également renforcer l'attractivité du territoire (*accès aux emplois, accès aux grands équipements, tourisme*). Enfin, l'action du PDM intégrera la question de la santé : d'une part en se servant de la mobilité comme un levier pour améliorer la santé des habitants (*développement des modes actifs, travail sur la qualité des espaces publics ...*), et d'autre part en limitant les impacts du secteur « transport » sur la santé (*sécurité des routes et des aménagements, diminution de la place de la voiture en cœur de bourg ...*).

La question du POUR QUI ?



Les « publics cibles » du PDM

- › Le PDM de Pornic Agglo concerne tant les habitants du territoire que les touristes et visiteurs :
 - » Habitants de l'Agglo Pays de Retz :
 - actifs
 - scolaires
 - jeunes
 - seniors
 - ménages précaires
 - » Touristes et visiteurs (*touristes en séjour, pendulaires, actifs n'habitant pas les territoire, ...*).

4 objectifs stratégiques

4 objectifs stratégiques identifiés pour répondre aux enjeux de mobilité

OBJECTIF #1 : Développer les **modes actifs** (la courte distance)

- » Le premier objectif stratégique correspond au développement des modes actifs (*usage de la marche, et du vélo*) sur le territoire. Il s'agit de créer les conditions nécessaires à une plus forte pratique de la marche et du vélo : d'une part densifier les réseaux d'aménagements piétonniers et cyclables sur l'ensemble des 15 communes du territoire en développant liaisons communales et intercommunales, et d'autre part développer un ensemble de services facilitant l'usage des modes actifs (réparation, location, formation).

OBJECTIF #2 : Développer des **solutions alternatives à la voiture individuelle** (les moyennes et longues distances)

- » Le second objectif stratégique concerne le développement d'alternatives crédibles à la voiture individuelle sur des distances de déplacements où elle apparaît particulièrement compétitive. Il s'agit de proposer un véritable « bouquet » d'offres et de services de mobilité sur le territoire (*transport en commun, transport scolaire, transport à la demande, services estivaux, covoiturage...*) et de développer les pratiques d'intermodalité sur le territoire et en lien avec les territoires limitrophes.

OBJECTIF #3 : Porter une stratégie **d'urbanisation et d'aménagement durable** pour accompagner la transition des mobilités

- » Le troisième objectif stratégique se concentre sur les liens entre urbanisme et mobilité. Il s'agit ainsi de porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement qui facilite les pratiques durables de mobilité. Cela intègre à la fois le développement de grandes infrastructures de transport sur le territoire (*ligne ferroviaire, principales voiries départementales...*), et l'intégration des enjeux de mobilité aux politiques d'aménagement (modes actifs, stationnement...).

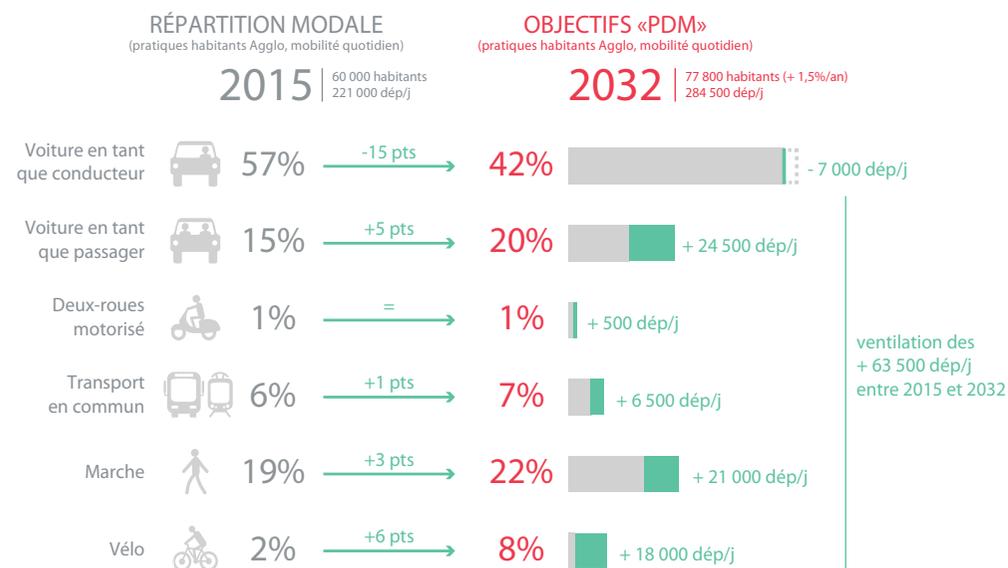
OBJECTIF #4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux **changements de comportements vers une mobilité « propre / décarbonée / durable »**

- » Le quatrième et dernier objectif stratégique concerne la communication et la sensibilisation aux pratiques de mobilité. Il s'agit d'une part de renforcer la lisibilité des différentes offres de mobilité sur le territoire (*garantir l'accès le plus large possible aux solutions existantes*), et d'autre part, de développer une politique d'incitation au changement de comportements de mobilité (*sensibiliser aux solutions les plus durables*).

Des objectifs opérationnels à l'horizon 2032

La volonté d'inscrire des objectifs de répartition modale qui illustrent la stratégie

- Il est défini des objectifs « cibles » de répartition modale pour les déplacements quotidiens (*lundi-vendredi*) des habitants du territoire à l'horizon 2032.
- Il est ainsi visé une baisse de la part modale de « la voiture conducteur » de -15 pts pour atteindre 42% des déplacements des habitants du territoire en 2032. Cette baisse devrait amorcer une diminution du nombre de déplacements automobiles générés par les habitants du territoire entre 2015 et 2032, malgré le dynamisme démographique. Cette baisse sera compensée par une augmentation des parts du vélo (+6 pts), du covoiturage en augmentant le nombre de passagers par voiture (+ 5 pts), de la marche (+3 pts), et des Transports en Commun (+1 pt). Des objectifs opérationnels déclinés sur chacun Des objectifs opérationnels déclinés sur chacun des 4 axes



Des objectifs opérationnels déclinés sur chacun des 4 objectifs stratégiques

OBJECTIF #1 : Développer les modes actifs

- » Atteindre une part modale du vélo de 8% (+6 pts).
- » Atteindre une part modale de la marche de 22% (+3 pts).
- » Réaliser 110 km d'aménagements cyclables communautaires et densifier les réseaux cyclables de l'ensemble des communes sur la durée du PDM (2023-2032).

OBJECTIF #2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle

- » Atteindre une part modale de la voiture « passager » de 20% (+5 pts).
- » Atteindre une part modale des transports en commun de 7% (+1 pt).
- » Mettre en place un bouquet d'offres et de services de mobilité sur le territoire.

OBJECTIF #3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités

- » Prendre en compte de façon systématique la question des mobilités et ses impacts dans les politiques d'aménagement.

OBJECTIF #4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité « propre / décarbonée / durable »

- » Diminuer la part modale de la voiture « conducteur » de -15 pts (*pour atteindre une part modale de 42%*).
- » Mettre en place une politique pérenne de sensibilisation à la mobilité.

- Le PDM doit principalement être compatible avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET - 2022), le Schéma de Cohérence territoriale du Pays, de Retz (SCoT – 2013), et le Plan Climat-Air-Énergie Territorial de Pornic Agglo Pays de Retz (PCAET – 2019).
- La stratégie, les objectifs stratégiques et opérationnels du PDM de Pornic Agglo Pays de Retz apparaissent ainsi cohérents avec les caps fixés dans ces documents supra-communautaires. Pour rappel :
 - » Le SRADDET, en cohérence avec la stratégie régionale des mobilités 2021-2030, poursuit un objectif global : construire une mobilité durable pour tous les ligériens, c'est-à-dire faciliter l'accès aux lieux de services, de loisirs et d'emploi pour l'ensemble des habitants et des actifs et que chacun puisse disposer d'un mode de transport adapté, accessible et écologiquement performant à un coût acceptable. Cette ambition vise à renforcer l'offre de tous les modes de transport, à favoriser l'intermodalité et à améliorer les services de mobilité (*interopérabilité, billettique, information voyageurs, etc.*) en lien avec les acteurs locaux. L'ambition du développement des modes actifs (vélo et marche) pour les mobilités quotidiennes se traduit dans le SRADDET par un objectif de part modale de 12% en 2030, qui reprend ainsi le cap stratégique de 12 % de part modale fixé au niveau national (Plan vélo et Stratégie nationale bas carbone de l'État). Avec un objectif de part modal vélo de 8% à l'horizon 2032 le PDM de Pornic Agglo fixe un cap en deçà du SRADDET, mais qui apparaît cohérent avec la capacité d'un territoire rural et périurbain à créer les conditions d'une pratique sécurisée du vélo sur l'ensemble du territoire.
 - » Le SCoT du Pays de Retz qui date de 2013, et doit être révisé, porte principalement comme ambition en matière de mobilité le développement de la proximité, l'amélioration du maillage du territoire, le développement de l'intermodalité, et le renforcement du lien entre tourisme et mobilité.
- » Le PCAET de Pornic Agglo porte l'ambition d'une baisse -9% des émissions totales de GES sur le territoire entre 2010 et 2030 (*qui se traduit par une baisse -27% des émissions par habitant, par rapport à 2010*). Pour atteindre cet objectif, le PCAET propose d'agir sur différents leviers : développement des liaisons cyclables, développement de services vélo, sensibilisation aux pratiques durables ...

PLAN D'ACTION



Partie 3

30 actions selon 4 axes

THÉMATIQUE	ACTION	PORTEURS	PARTENAIRES
AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance) / (8 actions)			
Améliorer la sécurité et de la cohérence des itinéraires cyclables/piétons sur le territoire <i>(aménagement piétonniers et cyclables, partage de la voirie, stationnement vélo et jalonnement)</i>	1	A1 - réaliser un référentiel commun pour les aménagements « modes actifs » et de modération de vitesse	Agglo Communes / Département / Cerema
	2	A2 - planifier et réaliser les aménagements intercommunaux (itinéraires + stationnement) - cf. <i>schéma modes actifs intercommunal</i>	Agglo Communes / Département / Bureau d'études
	3	A3 - planifier et réaliser les aménagements communaux (itinéraires + stationnement) - cf. <i>schémas modes actifs communaux</i>	Communes Agglo / Département / Bureau d'études
Développer les services vélos pour des usages du quotidien et des usages touristiques <i>(déplacement vers les établissements scolaires, les équipements sportifs, entre les bourgs et leurs hameaux, promotion de l'itinérance à vélo via le développement des aires de services notamment le long de la Vélodyssée)</i>	4	A4 - organiser / animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire	Agglo Communes / Structures associatives / PETR
	5	A5 - développer la réparation des vélos	Agglo / Communes Structures associatives / Région
	6	A6 - développer l'aide à l'achat et à la réparation de vélos sur le territoire	Agglo Structures associatives / Département
	7	A7 - développer la location de vélos / VAE	Agglo Structures associatives / Département
	8	A8 - développer la formation au vélo sur le territoire	Structures associatives / Agglo Communes / État / Département

actions «phares» Agglo

THÉMATIQUE	ACTION	PORTEURS	PARTENAIRES	
AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances) / (10 actions)				
Améliorer les offres et services de mobilité sur le territoire <i>(offres de transport en commun existantes, nouveaux services de mobilités, transport de marchandises)</i>	9	A9 - optimiser les offres TC existantes (offre ferroviaire/ réseau Aléop)	Région / SNCF / État	Agglo / Communes
	10	A10 - optimiser le transport scolaire	Agglo	Région
	11	A11 - optimiser le Transport A la Demande (TAD)	Agglo / Région	Bureau d'études
	12	A12 - poursuivre le développement des services de mobilité estivale sur le territoire <i>(navettes estivales, expérimentation de services de mobilité estivale pour les jeunes)</i>	Agglo	Communes / Sud Estuaire
	13	A13 - étudier la mise en place d'offres et services de mobilité (transport régulier, covoiturage spontané, autopartage)	Agglo	Région / Communes / Bureau d'études
	14	A14 - développer la pratique du covoiturage par les infrastructures	Département	Agglo / Nantes Métropole / Carene
	15	A15 - proposer des solutions de mutualisation des véhicules à l'échelle du territoire	Agglo	Communes / Entreprises
Développer l'intermodalité	16	A16 - optimiser le transport de marchandises sur le territoire	Agglo / PETR	Région / Entreprises / Département / Communes / Bureau d'études
	17	A17 - améliorer les interconnexions des différents réseaux <i>(connexion aux réseaux urbains de Nantes Métropole et de la Carene, développement de l'intermodalité vélo-car-train, attractivité et coordination des tarifs)</i>	Région / SNCF / Nantes Métropole / Carene	Agglo / Communes
	18	A18 - développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire (création de plateformes multimodales ou parkings relais...)	Agglo / Communes	Région / SNCF / Département

actions «phares» Agglo

THÉMATIQUE	ACTION	PORTEURS	PARTENAIRES
------------	--------	----------	-------------

AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités / (5 actions)

Améliorer les infrastructures et réseaux de transport pour une accessibilité renforcée du territoire	19	A19 - accompagner le développement des infrastructures et réseaux de transports <i>(amélioration du cadencement et du niveau de desserte de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic, maintien de guichets dans chaque gare et développement de points physiques d'information et/ou de distribution)</i>	Région / Département / Nantes Métropole / Carene	SNCF / État / Agglo / Communes
Renforcer le lien entre aménagement / urbanisme et mobilité durable <i>(meilleure gestion des conflits entre modes dans les centres-bourgs, limitation de l'étalement urbain, rapprochement des zones d'emploi et d'habitat)</i>	20	A20 - assurer une bonne intégration des enjeux de mobilité dans les PLU	Agglo / Communes	
	21	A21 - mieux intégrer les enjeux de mobilité tous modes dans les nouvelles opérations d'aménagement	Agglo / Communes / Aménageurs	Bureau d'études
	22	A22 - développer des actions d'« urbanisme tactique » sur le territoire	Communes	Agglo / Département
	23	A23 - optimiser la gestion du stationnement sur le territoire	Agglo / Communes	Bureau d'études / Aménageurs

actions «phares» Agglo

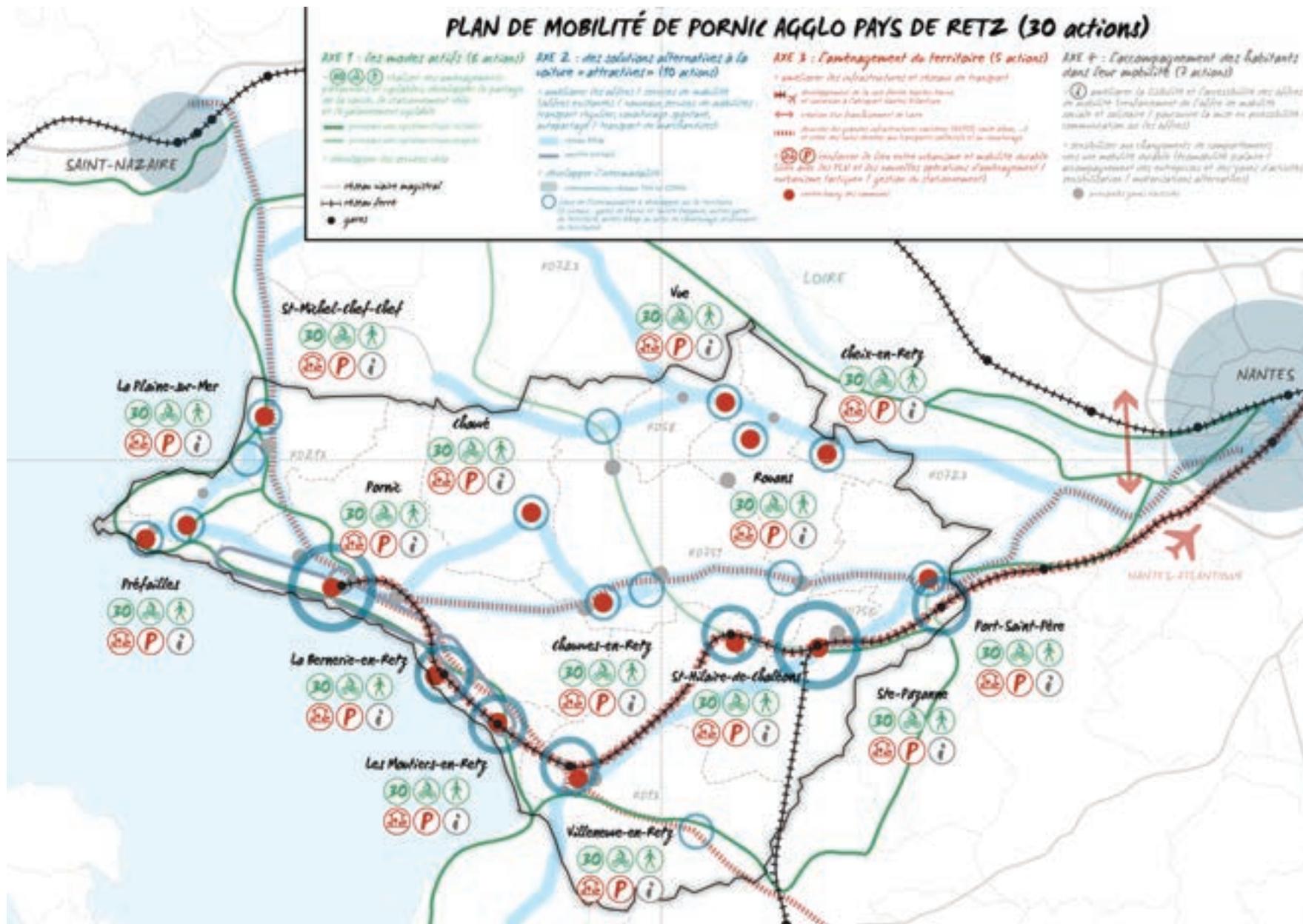
THÉMATIQUE	ACTION	PORTEURS	PARTENAIRES
------------	--------	----------	-------------

**AXE 4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous
et sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité « propre / décarbonée / durable » / (7 actions)**

Améliorer la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités	24	A24 - renforcer l'offre de mobilité sociale et solidaire en lien avec les structures associatives existantes <i>(Inseretz / les Retz chauffeurs)</i>	Structures associatives / Agglo	Communes / Région / Département
	25	A25 - poursuivre la mise en accessibilité des services de mobilité, des équipements et aménagements de voirie	Agglo / Communes	Région / Département
	26	A26 - communiquer sur les offres / services existants <i>(promotion / valorisation des offres / services de mobilité existants sur le territoire, création d'un guide papier et d'une plateforme numérique)</i>	Agglo	Communes / Région
Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité durable	27	A27 - inciter à la réalisation de Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire et promouvoir l'écomobilité scolaire	Agglo / Communes / Établissements scolaires	Structures associatives / Habitants / Bureau d'études / Région / Département
	28	A28 - inciter à la réalisation de Plans de Mobilité Entreprises et Interentreprises	Agglo / Zones d'activités	Communes / Bureau d'études / Région
	29	A29 - sensibiliser largement aux enjeux de mobilité durable en développant des actions de communication et d'animation sur le territoire <i>(sécurité, partage de la voirie, savoir rouler, usage et entretien d'un vélo...)</i>	Agglo	Communes / Région
	30	A30 - accompagner le développement des motorisations alternatives	Agglo / SYDELA	Communes / Bureau d'études

actions «phares» Agglo

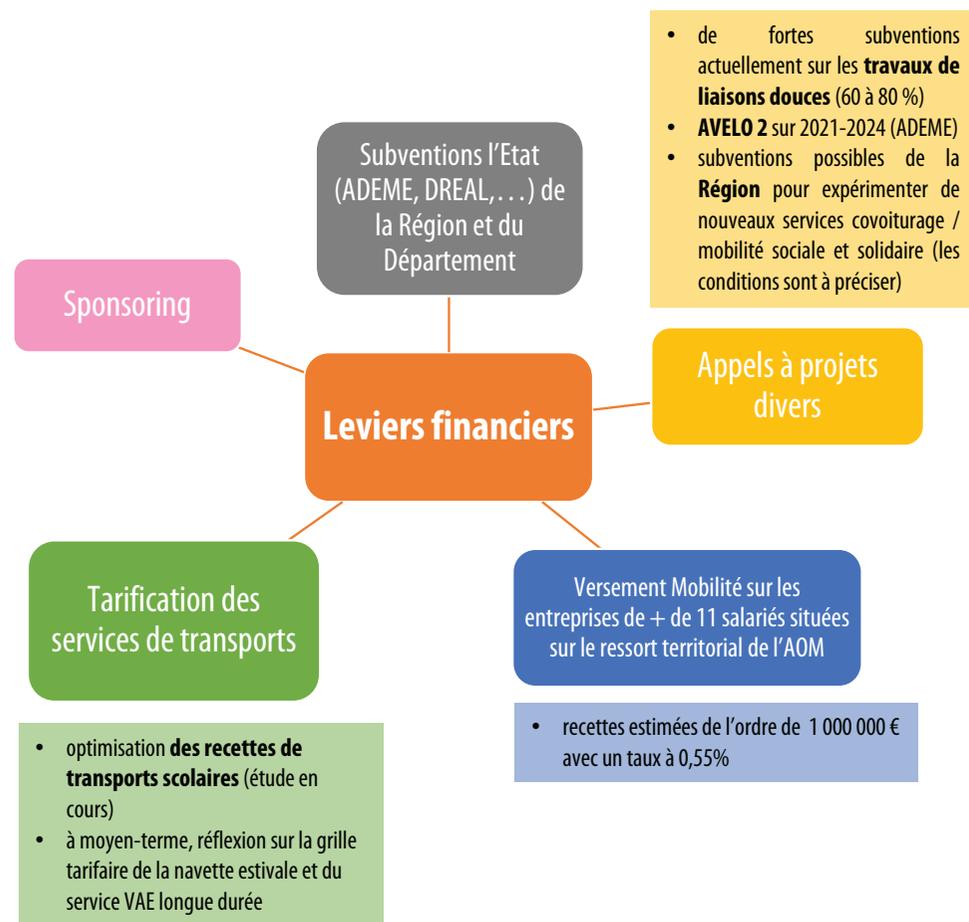
Cartographie des actions



Les leviers financiers

La stratégie de financement

- › De nouvelles ressources financières sont à trouver sur le mandat.



Le Versement Mobilité

- › Le Versement Mobilité (*ancien Versement Transport*) est un levier permettant le financement des différents services de mobilité organisés sur le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice, à **la condition d'organiser un service régulier de transport de personnes**. Il est perçu par l'URSSAF auprès des employeurs publics et privés employant 11 salariés et plus, localisés sur le territoire, sur la base d'un taux appliqué à la masse salariale totale des entreprises.
- › Dans ce cadre, une étude d'impact sera prochainement engagée pour réfléchir à l'instauration éventuelle du Versement Mobilité sur l'agglomération (*simulation des recettes potentielles du Versement Mobilité sur le territoire, en veillant à garantir une équité de service sur l'agglomération*) et en mesurer finement les impacts sur les entreprises du territoire. La mise en place du Versement Mobilité pourrait permettre de déployer de nouveaux services de mobilités sur l'ensemble du territoire.

Les fiches « actions »



Objectifs :

- Aménager des continuités piétonnes et cyclables pour sécuriser et développer les pratiques modes actifs.
- Aménager une voirie partagée sur l'ensemble des communes.
- Valoriser les bonnes pratiques à l'échelle du territoire.

Contenu / modalités :

- › Rédiger régulièrement des fiches « bonnes pratiques » pour valoriser les aménagements pour les modes actifs réalisés, ainsi que les aménagements de modération de la vitesse existants sur le territoire ou à proximité (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30), et alimenter un référentiel commun (synthèse des nombreux référentiels existants illustrés d'exemples issus du territoire et de territoires voisins). Ce référentiel commun portera sur les aménagements de continuités cyclables et piétonnes (typologie, largeur, ...), sur les aménagements de modération de vitesse, sur les équipements (stationnement, borne de gonflage et réparation, ...), sur la signalétique et le jalonnement. Il s'appuiera sur les fiches techniques thématiques du Département et du Cerema (signalisation directionnelle, revêtements, accessibilité PMR, etc.).
- › Mettre à disposition une base documentaire technique.
- › Animer cette démarche de référentiel commun au sein du territoire (présentation des fiches lors des commissions mobilité, organisation de séminaires et/ou conférences).
- › **RATIOS :**
 - › Aménagements cyclables : bandes cyclables (marquage simple) : 15 €/ml / piste bidirectionnelle sur accotement : 140 €/ml / piste bidirectionnelle sur accotement (avec busage) : 265 €/ml
 - › Stationnement arceau simple : ~150 € HT/place / arceaux abrités : ~600 € HT/place / consigne individuelle ou collective : ~1 500 à 2 000 € HT/place
 - › Traitement type zone 30 standard (signalisation, éléments de ralentissement) : 100€ HT/m²
 - › Traitement de type piétonisation haut-de-gamme (hypercentre) : 1 000 € HT / m²

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - › 6 000 € (prestations extérieures pour des conférences).

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Premières fiches dès 2022, actualisation sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Fiches techniques / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Département / Cerema

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Planifier et réaliser les aménagements intercommunaux

Objectifs :

Aménager des continuités piétonnes et cyclables pour sécuriser et développer les pratiques modes actifs.

Contenu / modalités :

- › Valider et mettre en œuvre un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) à l'échelle de Pornic Agglo Pays de Retz pour définir les liaisons douces d'intérêt communautaire, planifier les aménagements de continuités piétonnes et cyclables intercommunales et en lien avec les territoires voisins, l'aménagement de places de stationnement cyclables (*arceaux abrités, consignes, ...*), et la mise en place d'un jalonnement intercommunal.
- › Réaliser les aménagements identifiés dans le SDMA.

Coût estimatif :

- › **INVESTISSEMENT - 4 267 000 € sur 2022-2026, dont :**
 - › 3 930 000 € pour acquisition et travaux, soit environ 800 000 € / an en moyenne sur le mandat (avec une montée en puissance progressive) pour la réalisation des aménagements.
 - › 150 000 € études pré opérationnelles.
 - › 100 000 € pour l'achat de stationnements vélos sécurisés.
 - › 75 000 € pour la signalétique des itinéraires, soit 15 000 € / an.
 - › 12 000 € pour l'achat de 3 éco compteurs.
- › **FONCTIONNEMENT - 191 375 € SUR 2022-2026, dont :**
 - › 180 000 € pour entretien du réseau cyclable et des chemins de randonnées (56 000 € / an pour l'entretien du réseau cyclable sur 2024-2026 ; montée en puissance progressive de l'enveloppe sur 2022/2023).
 - › 9 200€ d'enveloppe entretien/maintenance des équipements vélos agglo (stationnements vélos de l'agglo, éco compteurs ...).
 - › 2 175 € de complément terrain pour schéma modes actifs sur 2022.

Recette prévisionnelle :

- › 1 800 000 € de subventions du contrat intercommunal départemental pour réalisation travaux liaisons douces (taux maximum de 80 %).
- › 67 200 € de subventions AVELO 2 pour des études pré-opérationnelles et de maîtrise d'œuvre et pour l'achat éco-compteurs (taux de subvention de 60 %) – Subvention confirmée sous réserve de réalisation des opérations.
- › 60 % de subventions pour la réalisation des aménagements (taux de 80 % observés sur d'autres territoires).
- › 60 % de subventions pour l'achat de stationnements vélos sécurisés via Alvéole + (sous réserve d'éligibilité).
- › 30 % de subvention DDTM pour la réalisation du schéma des modes actifs (+ subvention Région déjà perçue en 2020, dans le cadre de l'AMI solutions innovantes pour la mobilité dans les territoires peu denses).
- › 20 % de subventions prévisionnelles sur la signalétique.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Approbation en 2022 du SDMA et du PPI détaillé des itinéraires, réalisation des aménagements sur toute la durée du PDM (selon PPI du SDMA)

Type d'action :

Études / Aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Département / Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Aménager des continuités piétonnes et cyclables pour sécuriser et développer les pratiques modes actifs.

Contenu / modalités :

- › Réaliser des Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) sur les 15 communes de Pornic aggro Pays de Retz pour planifier les aménagements de continuités piétonnes et cyclables communaux, l'aménagement de places de stationnement cyclables (arceaux abrités, consignes), et réfléchir à la mise en place d'un jalonnement communal pour valoriser les temps de parcours sur des trajets structurants (desserte des principaux équipements).
- › Réaliser les aménagements identifiés dans les SDMA communaux.

Coût estimatif :

- › Coûts d'investissement et de fonctionnement portés par les communes.
- › Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les besoins des communes.
- › Mise à disposition de ressources communautaires pour la réalisation des travaux, via :
 - » Le lancement d'un groupement de commandes pour la réalisation d'études pré-opérationnelles et d'études de MOE, dans le cadre d'un accord-cadre à bons de commandes.
 - » La mutualisation d'un poste de technicien VRD pour suivre les aménagements et gérer l'entretien.

Recette prévisionnelle :

- › Soutien potentiel des programmes « Petite Ville de Demain » et « AMI Cœur de Bourg ».

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Approbation en 2022 de 13 SDMA communaux, réalisation des aménagements sur toute la durée du PDM (selon PPI des SDMA)

Type d'action :

Études / Aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Communes

Partenaire(s) potentiel(s) :

Agglo / Département / Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Communes

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Organiser / animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire

Objectifs :

Développer la pratique du vélo en animant un réseau d'acteurs du vélo.

Contenu / modalités :

- > Accompagner et soutenir la création d'une association assurant la promotion du vélo sur le territoire (à l'échelle de l'Agglo ou du Pays de Retz).
- > Organiser et animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire (vendeurs-loueurs, réparateurs, communes, Agglo, offices du tourisme, associations, Conseil de Développement, PETR ...) afin de mieux coordonner les actions « modes actifs » du territoire et améliorer le suivi et l'évaluation de la politique cyclable de l'agglo et des communes (organisation d'au moins une réunion annuelle).

Coût estimatif :

- > **FONCTIONNEMENT :**
 - » 3 500 € en 2022 puis 5 000 € / an à compter de 2023 pour versement d'une subvention à une association locale vélo.

Recette prévisionnelle :

- > Dispositifs de soutien proposés par le Département pour développer l'animation associative (convention avec Place au vélo Nantes pour financer d'une part la formation de bénévoles à l'Initiateur Mobilité Vélo et, d'autre part, pour animer le réseau associatif local dans le cadre du collectif vélo, subvention d'acteurs associatifs via l'appel à projets « Encourageons la pratique quotidienne du vélo »).

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- > cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Structures associatives / PETR

Échelle de pertinence :

Agglo / Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Développer la réparation des vélos

Objectifs :

Développer la pratique du vélo en proposant des services associés.

Contenu / modalités :

- › Réaliser des stations de réparation « minute » en libre service (*pompe à vélo, outils basiques*) sur quelques lieux spécifiques stratégiques du territoire identifiés dans les Schémas Directeurs des Modes Actifs (*gares, aires de la Véloodyssée, centralités*). Selon la desserte ou non d'un équipement communautaire, ces stations seront aménagées soit par l'agglo soit par la commune équipée. L'Agglo et/ou les communes pourront également co-financer des aires de services en lien avec la Région ou le Département sur des itinéraires d'intérêt régional voire national (*ex : Véloodyssée*).
- › Valoriser les équipements de réparation mis à disposition par les offices du tourisme (*dans le cadre du label « Accueil à Vélo »*).
- › Développer des ateliers de réparation de vélos sur le territoire avec des structures associatives.
- › Soutenir le développement d'ateliers de réparation de vélos sur le territoire en lien avec des structures associatives (*cf. action « Organiser / animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire »*).
- › **RATIOS :**
 - » 1 000 à 2 000 € HT/station simple, 8 000 à 10 000 € HT/station solaire.

Coût estimatif :

- › **INVESTISSEMENT :**
 - » 7 500 € / an de subvention pour l'équipement d'un atelier solidaire de réparation vélo sur 2023 et 2024.
 - » 5 000 € / an pour l'installation d'une à deux bornes / an à partir de 2023.
- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » 2 000 € / an de subvention à une association pour animation atelier solidaire, à compter de 2025.
 - » 1 000 € / an de coût d'entretien des bornes de réparation à compter de 2024.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Aménagements / Services / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Communes

Partenaire(s) potentiel(s) :

Structures associatives / Région

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Développer l'aide à l'achat et à la réparation de vélos sur le territoire

Objectifs :

Développer la pratique du vélo en proposant des services associés.

Contenu / modalités :

- › Pérenniser le dispositif d'aide à l'achat et à la réparation de vélos / VAE mis en place en 2020 et 2021, sous conditions de ressources, et avec un principe de dégressivité de l'aide selon le niveau de revenus :
 - » Bilan de l'opération 2021 : 170 dossiers ont été instruits pour un montant total de 28 291.68 €. Une partie de l'enveloppe n'a pas été consommée (6 708,32 €) mais il est rappelé que le dispositif n'a été reconduit qu'à partir du 1^{er} juillet 2021.
 - » Pour 2022, d'autres types de vélos seront éligibles au dispositif, à savoir les vélos adaptés (*tricycle adulte...*), les vélos d'occasion achetés auprès de professionnels (*vélocistes, filières de réemploi...*), ainsi que l'achat de « Kit de conversion » pour électrifier son vélo mécanique.
- › Permettre aux publics les plus modestes de bénéficier du bonus vélo mis en place par l'État. Pour rappel, ce bonus vélo est attribué sous condition de ressources (*revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 13 489 €*), et accessible uniquement aux personnes ayant bénéficié d'une aide versée par une collectivité territoriale.

Coût estimatif :

- › INVESTISSEMENT :
 - » 34 000 € / an pour l'aide à l'achat de vélo.
- › FONCTIONNEMENT :
 - » 1 000 € / an pour l'aide à la réparation de vélo.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Services / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Structures associatives / Département

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants

Objectifs :

Développer la pratique du vélo en proposant des services associés.

Contenu / modalités :

- › Développer un service pérenne de location longue durée de VAE après la phase d'expérimentation « Vélila » à partir de 2024 (offre actuelle de 80 vélos). Pour rappel, ce service vise à développer une pratique quotidienne du vélo sur le territoire, en s'appuyant sur 2 principaux leviers :
 - » Une offre-test de location de VAE de 1 à 6 mois pour un montant de 150 € en tarif plein).
 - » L'incitation financière pour encourager au changement de pratiques.
- › L'évolution prévisionnelle du service est la suivante :
 - » 2022 : mise à disposition par le Département de 20 VAE supplémentaires + 3 vélos cargos.
 - » 2023 : achat prévisionnel de 100 VAE + quelques vélos cargos pour assurer la continuité du service, à compter de 2024 (date de fin de la mise à disposition des Vélila du Département).
- › Valoriser l'offre saisonnière de location de vélos proposée par les offices du tourisme, en complément de l'offre des loueurs privés.

Coût estimatif :

- › **INVESTISSEMENT :**
 - » 160 000 € pour l'achat de 100 VAE.
 - » 15 000 € pour l'achat de 5 vélos cargo.
 - » 5 000 € / an pour logiciel de gestion de la flotte.
- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » 75 000 € / an pour l'entretien d'environ 100 VAE (fourchette haute, calculée au regard d marché actuel).
 - » 5 000 € / an à compter de 2024 pour logiciel gestion de la flotte .

Recette prévisionnelle

- › 20 000 € / an de recettes de location.
- › 25 000 € de subvention Région sur 2022 dans le cadre de l'AMI solutions innovantes pour la mobilité dans les territoires peu denses (quote-part du solde de subvention restant à percevoir – 25 000 € déjà versés en 2020 pour développer les modes actifs)
- › 9 000 € de subventions AVELO 2 pour l'achat de 5 vélos cargos (taux de subvention de 60 %) – Subvention confirmée sous réserve de réalisation des opérations.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Services / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Structures associatives / Département

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants

Développer la formation au vélo sur le territoire

Objectifs :

Développer la pratique du vélo en proposant des services associés.

Contenu / modalités :

- › Valoriser le programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans et visant à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège, en formant des encadrants au sein de l'Agglo sur le volet théorique.
- › Valoriser sur le territoire la piste itinérante d'initiation au vélo existante à destination des enfants et des scolaires de l'Agglo, en formant au sein de l'Agglo et des communes (*agents, élus, associations*) des encadrants en lien avec le programme « Savoir Rouler à Vélo » pour proposer des formations scolaires théoriques et pratiques complètes (cf. action « Organiser / animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire »).
- › Proposer des sessions d'apprentissage (*réapprentissage*) du vélo en créant des « vélo-écoles » auprès des adultes, avec les structures associatives du territoire (cf. action « Organiser / animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire »).
- › **RATIOS :**
 - » ~ 1 000 €/élève pour l'apprentissage du vélo et ~ 50 €/élève pour le programme « Savoir Rouler à Vélo » hors investissement.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » 2 000 € / an subvention association pour animation séance de formation.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024),
actions mises en œuvre sur
toute la durée du PDM

Type d'action :

Services / Animation

Porteur(s)
envisagé(s) :

Structures associatives /
Agglo

Partenaire(s)
potentiel(s) :

Communes / Département
/ État

Échelle de
pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s)
prioritaire(s) :

Habitants

Objectifs :

Améliorer le niveau d'offre en transport en commun sur le territoire.

Contenu / modalités :

- › Optimiser l'offre ferroviaire sur le territoire :
 - » Le train : améliorer le cadencement (*opportunité du développement de Nantes-Atlantique, voies de dépassement, ...*), créer une nouvelle halte ferroviaire afin d'assurer une desserte directe de l'aéroport de Nantes pour les populations du sud de la Loire-Atlantique, améliorer les temps de parcours sur la ligne Nantes-Pornic, mieux intégrer la saisonnalité des flux dans le niveau d'offre proposé l'été et développer des liaisons directes notamment pour les déplacements domicile-travail (*avec des horaires adaptés, tôt le matin et tard le soir*).
 - » Les gares (*cf. action « Développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire »*) : améliorer les conditions de stationnement (*vélo et voiture*) et l'accessibilité tous modes des gares du territoire, engager une réflexion sur le développement de pôles d'échanges multimodaux à proximité des gares dans le but de développer l'usage du ferroviaire au quotidien (*ex : secteur des Duranceries*).
- › Optimiser l'offre de transport interurbain Aléop sur le territoire :
 - » Le réseau Aléop : améliorer le cadencement et les temps de parcours, mieux intégrer la saisonnalité des flux dans le niveau d'offre proposé l'été et permettre à tous les élèves de l'agglomération de bénéficier de l'accès au réseau Aléop à l'année, grâce à leur carte d'abonnement scolaire.
 - » Les arrêts Aléop (*cf. action « Développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire »*) : améliorer les conditions de stationnement (*vélo et voiture*) et l'accessibilité tous modes des principaux arrêts Aléop du territoire.
- › Il s'agit de créer de véritables « lignes express » sur les offres interurbaines ferroviaires et routières garantissant des niveaux de service les plus attractifs possibles, tout en maintenant un bon maillage de l'ensemble du territoire.
- › **NOTA** : les « bassins de mobilité » définis dans le cadre de la LOM (*Loi d'Orientation des Mobilités*) constitueront des temps de d'échange pour discuter de l'évolution des offres.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT** :
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec la Région et la SNCF.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Région / SNCF / État

Partenaire(s) potentiel(s) :

Agglo / Communes

Échelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Améliorer le niveau d'offre en transport en commun sur le territoire.

Contenu / modalités :

- › Optimiser l'offre de transport scolaire sur le territoire :
 - » Le service : engager une réflexion pour optimiser les transports scolaires en vue de réduire le déficit actuel via une rationalisation de l'offre existante (*réflexion sur le maillage et le regroupement de points d'arrêts*), tout en intégrant la nouvelle carte scolaire lorsque le collège de Chaumes-en-Retz ouvrira à la rentrée 2024. Dans ce cadre, une réflexion sera également menée pour améliorer, si possible, les temps de parcours et les taux de remplissage des cars scolaires. Il s'agira également de repenser le modèle existant, en s'interrogeant sur les possibilités de développement du covoiturage, des vélobus et pedibus et d'ouverture du service à d'autres usagers que les scolaires sur certains horaires.
 - » Les arrêts (*cf. action « Développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire »*) : améliorer l'accessibilité tous modes (*notamment à pied et à vélo*) des arrêts du territoire (*aménagement, éclairage*).

Coût estimatif :

- › Le budget annexe « Transports Scolaires » prévisionnel pour 2021 laisse apparaître une impossibilité d'équilibre compte tenu de :
 - » L'augmentation des nouveaux marchés de transports scolaires attribués au printemps 2020 : + 30 % soit 1 000 000 € supplémentaires.
 - » La perte de recette liée à l'alignement des tarifs sur ceux de la Région : - 300 000 € de recettes.
- › Il appartient donc au budget principal de venir équilibrer le budget annexe par le versement d'une subvention d'équilibre estimée à 5 782 452 € sur la période 2022-2026. Les perspectives d'équilibre de l'exercice budgétaire 2021 ne permettent pas de prendre en charge dans sa totalité le montant nécessaire à l'équilibre du budget annexe transports scolaires, il sera nécessaire d'affecter des crédits au moment de l'affectation du résultat 2020. Ce mécanisme ne devra être que transitoire dans l'attente d'un retour à un déficit plus acceptable. Pour ce faire, un travail doit être engagé sur :
 - » La tarification : une revalorisation des tarifs familles (*en cours*).
 - » Une réflexion sur l'assujettissement du budget annexe à la TVA (*en cours*).
 - » L'offre de service : retravailler les circuits pour baisser des coûts, avec notamment un regroupement de points d'arrêts.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Aménagements / Services / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Région

Échelle de pertinence :

Agglo / Sud Estuaire

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (*scolaires*)

A11

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

Améliorer les offres et services de mobilité sur le territoire

Optimiser le Transport A la Demande (TAD)

Objectifs :

Améliorer le niveau d'offre en transport en commun sur le territoire.

Contenu / modalités :

- › Engager une réflexion pour développer le service de Transport A la Demande (TAD) : augmenter le nombre de jours et les plages horaires de fonctionnement du service, élargir le nombre de trajets disponibles (en lien avec la volonté affichée par la Région Pays de la Loire dans sa stratégie des mobilités 2021/2030 de développer un service de TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire, connecté au réseau structurant et permettant des rabattements sur les gares).
- › Étudier la mise en place d'un service de transport à la demande « dynamique » (possibilité de gérer des réservations juste avant le déplacement avec modification en « temps réel » du parcours réalisé selon les demandes formulées) en coordination avec les réflexions de la Région.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec la Région.

Recette prévisionnelle :

- › 18 000 € / an de recettes CC Sud Estuaire pour le co-financement du service géré par la Région et par l'agglomération, en tant qu'AO2

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglomération / Région

Partenaire(s) potentiel(s) :

Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Agglomération / Sud Estuaire

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (seniors notamment)

Objectifs :

Améliorer le niveau d'offre en transport en commun sur le territoire.

Contenu / modalités :

- Poursuivre le développement du service de navette estivale (6 circuits de navette projetés en 2022) :
 - » Le service : maintenir des enquêtes régulières pour identifier les besoins et poursuivre le développement continu du service.
 - » Les arrêts (cf. action « Développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire ») : améliorer l'accessibilité tous modes (notamment à pied et à vélo) des arrêts des navettes (aménagement, éclairage).
- Expérimenter un « service de mobilité estivale » pour les jeunes afin de faciliter leur mobilité vers le littoral et/ou vers Nantes (accès aux commerces, services et loisirs, aux plages et aux animations estivales du territoire, et potentiellement au travail saisonnier). Les perspectives pour 2022 sont les suivantes :
 - » Renouvellement de l'expérimentation 2021 des titres « jeunes » : prise en charge d'abonnements estivaux de car et/ou train à hauteur de 50 %, dispositif ouvert à tous les jeunes de 14 à 25 ans résidant sur le territoire communautaire, hors communes desservies par la navette estivale (des aides attribuées jusqu'à épuisement des crédits alloués à l'opération).
 - » Réflexion sur la création d'un service de transport à la demande estival pour les jeunes (accessible selon les mêmes modalités que le dispositif précité des titres « jeunes »).

Coût estimatif :

- **INVESTISSEMENT - 15 000 € sur 2022-2026 :**
 - » 7 500 € en 2022 pour l'achat de signalétique dans le cadre de la création de nouveaux circuits estivaux
 - » 7 500 € en 2023 d'enveloppe « investissement » dans le cadre de la relance du marché en 2023 .
- **FONCTIONNEMENT - 1 472 500 € sur 2022-2026 :**
 - » Coût du marché : 250 000 € / an pour 6 circuits estivaux à partir de 2022.
 - » Expérimentation « services mobilité estivale » pour les jeunes : 30 000 € / an.
 - » Promotion des services de mobilité estivale et l'entretien de la signalétique (habillage des bus, dépliants, panneaux, présentoirs, ...) : 14 500 € / an.

Recette prévisionnelle :

- Réflexion à mener sur la tarification, le co-financement du service et/ou le recours au sponsoring. Une étude d'impact sera réalisée sur 2022.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Aménagements / Services / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Sud Estuaire

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz
(littoral)

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Améliorer le niveau d'offre en transport en commun sur le territoire.

Développer la pratique du covoiturage sur le territoire pour diminuer le nombre de voitures en circulation.

Développer l'autopartage sur le territoire pour diminuer le nombre de voitures en possession.

Contenu / modalités :

- › Valider et mettre en œuvre un schéma des transports collectifs et partagés sur le territoire de l'Agglo :
 - » Étude de la mise en place d'un service de transport régulier interne à l'Agglo (éventuellement sur le pôle d'équilibre de Pornic) :
 - Il sera dans ce cadre étudié les modalités de mise en place d'un Versement Mobilité, en évaluant finement les offres et services de mobilité pouvant être mis en place sur l'ensemble du territoire communautaire.
 - » Étude de la mise en place sur le territoire d'un ou plusieurs services de covoiturage spontané (lignes d'« auto-stop » organisées) en complément du dispositif de financement du covoiturage régional Aléop Covoiturage :
 - Des arrêts sont aménagés (via des bornes plus ou moins technologiques selon les solutions retenues allant de simples panneaux, à des affichages numériques connectés) pour proposer des trajets sur le territoire.
 - Les usagers (conducteurs, passagers) peuvent éventuellement s'identifier au sein d'un réseau ce qui permet de « rassurer » quant à l'usage (via des systèmes plus ou moins techniques allant de simples macarons sur les véhicules, à des applications « smartphone » qui permettent aux conducteurs d'indiquer aux passagers les places libres, et aux passagers d'indiquer leur destination).
 - La rémunération peut être organisée ou bien laissée libre.
 - La mise en place d'un tel service permet non seulement de développer une offre alternative à l'autosolisme mais également de communiquer et sensibiliser sur les pratiques alternatives.
 - » Étude de la mise en place d'un service d'autopartage de voitures électriques sur le territoire :
 - Achat d'une flotte de véhicules électriques disposés sur les stations de recharge existantes sur le territoire.
 - Mise en place d'un système de réservation des véhicules (plateforme).
- › RATIOS :
 - » Simulation d'un Versement Mobilité (VM) à 1 000 000 € avec un taux à 0,55 % pour les 15 communes de l'Agglo.
 - » Investissement véhicule : car / bus standard : 150 –300 k€. - Investissement infrastructure : site propre bus = 0,5-6 M€/km.
 - » Exploitation : car / bus standard : 2-4,5 €/km parcouru.

Coût estimatif :

- › FONCTIONNEMENT :
 - » 135 000 € d'études préalables et expérimentations pour le développement de nouveaux services de mobilités, conditionnés à la mise en place effective du versement mobilité (15 000 € en 2022, 40 000 € / an sur 2023-2026).

Recette prévisionnelle :

- › Réflexion à mener sur l'instauration du Versement Mobilité. Une étude d'impact sera réalisée sur 2022.
- › Dispositif régional de soutien de l'animation territoriale du covoiturage et/ou d'aide à la préfiguration de lignes de covoiturage.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026),
stratégie et financement à
définir sur 2022-2023 avant
mise en œuvre

Type d'action :

Études

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Région

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Bureaux
d'études

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et
visiteurs

Développer la pratique du covoiturage par les infrastructures
Objectifs :

Développer la pratique du covoiturage sur le territoire pour diminuer le nombre de voitures en circulation.

Contenu / modalités :

- › Développer la pratique du covoiturage en aménageant des infrastructures dédiées sur le territoire :
 - » Aires de covoiturage : accompagner le Département dans l'aménagement d'aires de covoiturage sur le territoire (cf. action « Développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire »). Il s'agit notamment de d'accompagner le département dans le développement d'un réseau performant de parkings relais / covoiturage sur le territoire.
 - » Voies dédiées : étudier la mise en place de voies dédiées au covoiturage sur certains axes structurants du territoire en amont des zones urbaines de Nantes Métropole et de la Carene (route de Pornic sur la RD 751, pont de Saint-Nazaire sur la RD 213-route bleue).

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec le Département.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Département / Communes

Partenaire(s) potentiel(s) :

Agglo / Nantes Métropole / Carene

Échelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Proposer des solutions de mutualisation des véhicules à l'échelle du territoire

Objectifs :

Développer l'autopartage sur le territoire pour diminuer le nombre de voitures en possession.

Contenu / modalités :

- › Proposer des solutions de mutualisation des véhicules pour des besoins ponctuels (déplacement professionnel, santé, achats, loisirs, longue distance pour les vacances ...), à l'échelle du territoire :
 - » À l'échelle des collectivités (Agglo, communes) : mutualisation de véhicules de services (véhicules électriques notamment).
 - » À l'échelle des entreprises ou des zones d'activité : mutualisation de véhicules de services (véhicules électriques notamment), identification des opportunités via la mise en place de Plans De Mobilité d'entreprise (cf. action « Inciter à la réalisation de Plans De Mobilité interentreprises »).
 - » À l'échelle des habitants : valoriser les applications existantes pour partager des véhicules aujourd'hui (« OuiCar », « Citiz »...).

Coût estimatif :

- › FONCTIONNEMENT :
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les collectivités et entreprises du territoire.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Services / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Entreprises

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Améliorer le fonctionnement du transport de marchandises et diminuer ses impacts.

Contenu / modalités :

- › Accompagner le PETR du Pays de Retz dans la réalisation d'une étude pour mieux connaître les flux de marchandises (*poids-lourds notamment*) sur le territoire (*principales filières, caractérisation des chaînes logistiques, ...*) et identifier des mesures pertinentes à mettre en place pour mieux gérer ces flux (*mutualisation, réglementation, ...*), en lien notamment avec les réflexions de la Région Pays de la Loire sur le fret ferroviaire (*étude régionale sur les potentialités et conditions de redéploiement du fret ferroviaire en Pays de la Loire dont les résultats sont attendus au second semestre 2022*) et du Département de Loire-Atlantique sur le trafic poids-lourd (*étude en cours sur la mise en place d'un schéma « poids lourds » fléchant des itinéraires adaptés au transport de marchandises*).
- › Améliorer la sécurité des grandes infrastructures routières du territoire : RD751, RD213-route bleue, RD723, RD758 (cf. action « Accompagner le développement des infrastructures et réseaux de transports »).
- › Accompagner les initiatives d'entreprises privées concernant les problématiques de logistique urbaine.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec le PETR.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Portage politique / Animation / Études

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / PETR

Partenaire(s) potentiel(s) :

Région / Entreprises / Département / Communes / Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (*entreprises*) / Visiteurs (*transporteurs, acteurs de la logistique*)

Objectifs :

Développer les pratiques d'intermodalité sur le territoire.

Contenu / modalités :

- › Améliorer les interconnexions entre les différents réseaux de transport en commun (réseaux interurbains : voie ferroviaire et réseau Aléop / réseaux urbains) :
 - » Le réseau urbain de Nantes Métropole (TAN) : optimiser les interfaces avec les arrêts structurants du réseau, développer le réseau Tan et les P+R en amont du périphérique nantais pour rendre l'offre attractive (ligne 3 de tramway, Busway, ligne C4 du Chronobus, offre ferroviaire avec la possible création d'une gare sur Nantes-Atlantique), développer les franchissements de Loire via le réseau structurant pour améliorer l'accessibilité du réseau depuis le sud-Loire.
 - » Le réseau urbain de la Carene (STRAN) : optimiser les interfaces avec les lignes empruntant la RN171 (ligne Hélyce, lignes interurbaines T3 et T4).
- › Porter la mise en place d'une tarification harmonisée des transports en communs (offre ferroviaire, réseau Aléop, réseaux urbains) à l'échelle de la Région Pays de la Loire (cf. tarification harmonisée « BreizhGo » en Région Bretagne) en lien avec les réflexions de la Région (réflexion en cours à l'échelle régionale sur l'harmonisation tarifaire du réseau Aléop qui se fera en lien avec les AOM urbaines afin d'étudier l'intégration tarifaire des réseaux urbains).

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec la Région, Nantes Métropole et la Carene.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Région / SNCF / Nantes Métropole / Carene

Partenaire(s) potentiel(s) :

Agglo / Communes

Échelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Développer les pratiques d'intermodalité sur le territoire.

Contenu / modalités :

- › Aménager des interfaces d'échanges multimodales (offre de stationnement vélo / Vélo à Assistance Electrique sécurisée, offre de stationnement voiture, éventuelles bornes de recharge pour véhicule électrique, éventuelle aire de covoiturage, arrêts de transports en commun sécurisés et confortables, éventuels services : conciergerie, ...) sur le territoire pour favoriser (lorsque cela est possible) un report de la voiture individuelle vers des modes alternatifs. Trois niveaux d'aménagement sont proposés pour ces interfaces d'échanges multimodales :
 - » Les pôles d'échanges multimodaux structurants identifiés dans la Stratégie des mobilités régionale 2021/2030 que sont les gares de Pornic et Sainte-Pazanne.
 - » Les autres gares du territoire.
 - » Les arrêts Aléop ou aires de covoiturage structurants du territoire (en lien avec le maillage de parking relais covoiturage (P+R) développé par le Département).
- › Améliorer l'accessibilité tous modes de ces « interfaces » (aménagements spécifiques pour les piétons et les vélos, jalonnement, communication).
- › Poursuivre le développement de l'intermodalité vélo-TC via l'aménagement de boîtes sécurisées (1^{ère} phase réalisée en 2021 via le financement ALVEOLE avec l'aménagement d'au moins une boîte sécurisée par commune), en lien avec le développement du stationnement vélo en gare porté par la Région.
- › RATIOS :
 - » Enveloppe estimative de 75 000 € HT par interface (niveau d'aménagement intermédiaire).

Coût estimatif :

- › INVESTISSEMENT :
 - » Enveloppe à définir (selon les réflexions menées concernant la mise en place du Versement Mobilité).

Recette prévisionnelle :

- › Soutien potentiel des programmes « Petite Ville de Demain » et « AMI Cœur de Bourg ».
- › Sollicitation potentielle du règlement d'intervention régional pour améliorer les accès cyclables dans un rayon de 9 km autour des points d'arrêts (dont stationnement).
- › Soutien jusqu'à 70% des coûts des travaux nécessaires pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routier du réseau régional.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Communes

Partenaire(s) potentiel(s) :

Région / Département / SNCF

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Penser l'évolution des grandes infrastructures de transport du territoire.

Contenu / modalités :

- › Accompagner le développement des grandes infrastructures et réseaux de transports sur le territoire en lien avec la Stratégie Régionale des Mobilités et le Schéma Directeur des Mobilités du Département :
 - › Développer le ferroviaire sur le territoire : aménagement des gares, développement de l'offre au travers notamment de l'opportunité du réaménagement de Nantes Atlantique (cf. action « Optimiser les offres TC existantes (offre ferroviaire/ réseau Aléop) »), maintien de guichets dans chaque gare et développement de points physiques d'information et/ou de distribution, réflexion sur le développement de pôles d'échanges multimodaux à proximité des gares dans le but de développer l'usage du ferroviaire au quotidien (ex : secteur des Duranceries).
 - › Porter la création d'un nouveau franchissement automobile de la Loire entre les ponts de Saint-Nazaire et de Cheviré pour s'affranchir au maximum des principales zones de saturation automobile.
 - › Améliorer la sécurité des grandes infrastructures routières du territoire (RD 751, RD 213-route bleue, RD 723, RD 758) en lien avec le Département, et y sécuriser le transport routier de marchandises (poids-lourds), et notamment :
 - RD 751 : améliorer la liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic,
 - RD 213-RD 13-route bleue : améliorer la liaison portion Les Moutiers-en-Retz - Machecoul (nombreux conflits d'usage avec les activités de maraîchage, gestion du transport de marchandises avec les convois exceptionnels) / optimiser la gestion des entrées-sorties sur l'axe notamment les accès sud et Nord sur le territoire de l'Agglo (La Bernerie-en-Retz / Saint-Michel-Chef-Chef ...) : une étude tripartite entre Pornic Agglo Pays de Retz, LAD et le Département, intégrant une réflexion prospective d'urbanisme et d'évolution des besoins de déplacement, pourrait être lancée dans le futur pour trouver des solutions à certaines configurations très accidentogènes (notamment la requalification des accès à la ville de Pornic sur la RD 213).
 - › Réfléchir à la création de voies dédiées aux transports collectifs et au covoiturage sur les grandes infrastructures routières du territoire (cf. action « A18 - Développer la pratique du covoiturage par les infrastructures »).
- › Développer l'accessibilité numérique du territoire en vue notamment de faciliter la pratique du télétravail sur l'ensemble du territoire.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - › Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec la Région et le Département.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Région / Département / Nantes Métropole / Carene

Partenaire(s) potentiel(s) :

SNCF / État / Agglo / Communes

Échelle de pertinence :

Département

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

- Aménager le territoire pour optimiser les pratiques de mobilité.
- Encourager les pratiques alternatives à l'autosolisme.

Contenu / modalités :

- Assurer une bonne intégration des enjeux de mobilité dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes :
 - Rapprocher l'emploi de l'habitat en libérant / valorisant du foncier attractif pour des entreprises.
 - Travailler la qualité de l'espace public dans les PLU (*questionner la place prise par la voiture sur l'espace public en rééquilibrant l'espace public au profit des modes actifs*).
 - Maintenir dans les centres-bourgs de l'activité commerciale, des services ainsi que des activités artisanales et industrielles compatibles avec l'habitat (*très faibles nuisances*). Concrètement, plusieurs actions peuvent ainsi être réalisées :
 - La définition d'OAP (*Orientation d'Aménagement et de Programmation*) sur les commerces en centre-bourg ainsi que des conditions d'implantation des équipements commerciaux pour favoriser la mixité fonctionnelle.
 - La précision de l'affectation des sols dans les règlements de PLU (*selon la nature des activités commerciales et selon la surface de vente d'un local d'activités*).
 - La définition de périmètres de sauvegarde du commerce afin de bénéficier d'un droit de préemption sur les fonds de commerce (*sur simple délibération, en dehors du PLU*).

Coût estimatif :

- FONCTIONNEMENT :**
 - 6 000 € sur 2022-2026 (*prestations extérieures pour des conférences*).

Recette prévisionnelle :

- Soutien potentiel des programmes « Petite Ville de Demain » et « AMI Cœur de Bourg ».

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Aménagements / Urbanisme / Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Communes / Agglo

Partenaire(s) potentiel(s) :

...

Échelle de pertinence :

Communes

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants

Objectifs :

**Aménager le territoire pour optimiser les pratiques de mobilité.
Encourager les pratiques alternatives à l'autosolisme.**

Contenu / modalités :

- › Intégrer des études préalables sur les questions de mobilité (*diagnostic accessibilité tous modes, identification de solutions alternatives à la voiture*) pour tout nouveau projet d'aménagement (*opération de plus de 5 logements*) et/ou équipement urbain sur un périmètre élargi.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - › Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les communes et les aménageurs.
 - › Soutien technique de l'agglo via la création d'un poste de chargé de projet documents d'urbanisme / planification en 2022.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024),
actions mises en œuvre sur
toute la durée du PDM

Type d'action :

Études / Aménagements /
Urbanisme

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Communes /
Aménageurs

Partenaire(s) potentiel(s) :

Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Communes

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et
visiteurs

Développer des actions d'« urbanisme tactique » sur le territoire

Objectifs :

- Aménager le territoire pour optimiser les pratiques de mobilité.
- Sensibiliser sur les questions de sécurité.

Contenu / modalités :

- » Encourager le développement d'actions d'« urbanisme tactique » sur le territoire (*sensibilisation par l'aménagement*) en axant sur la thématique de la sécurité :
 - » Aménagements expérimentaux en faveur des modes alternatifs de mobilité (*ex : aménagements cyclables temporaires, etc ...*) avec soutien potentiel du Département.
 - » Utilisation ponctuelle de places de stationnement voiture pour d'autres usages (*stationnement vélo, terrasse, projet artistique ...*).
 - » Aménagement de passages piétons (*revêtement, signalisation ...*).
 - » Aménagement de zones de rencontre (*revêtement, signalisation ...*).
 - » Aménagement temporaire des abords des écoles (*cf. action « Inciter à la réalisation de Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire »*).
 - » ...

Coût estimatif :

- » **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les communes.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- » cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024),
actions mises en œuvre sur
toute la durée du PDM

Type d'action :

Aménagements / Urbanisme
/ Animation

Porteur(s)
envisagé(s) :

Communes

Partenaire(s)
potentiel(s) :

Agglo / Département

Échelle de
pertinence :

Communes

Cible(s)
prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et
visiteurs

Objectifs :

Aménager le territoire pour optimiser les pratiques de mobilité.
Encourager les pratiques alternatives à l'autosolisme.

Contenu / modalités :

- › Encourager les communes à questionner leur modèle de gestion du stationnement (*offre publique*), notamment sur la façade littorale durant la période estivale (*mutualisation, tarification*).
- › Intégrer les enjeux d'électromobilité pour l'offre de stationnement privée dans les nouveaux projets d'aménagement en travaillant avec les promoteurs / aménageurs du territoire (*assurer les besoins en recharge électrique qui vont être grandissant dans les années à venir, notamment dans le collectif*).
- › Réaliser un schéma d'accueil des aires de camping-car sur le territoire pour mieux gérer les conflits d'usage entre stationnement résidentiel, stationnement « visiteurs » et stationnement des camping-car.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les communes.

Recette prévisionnelle :

- › Soutien potentiel des programmes « Petite Ville de Demain » et « AMI Cœur de Bourg ».

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026),
actions mises en œuvre sur
toute la durée du PDM

Type d'action :

Études / Aménagements /
Urbanisme

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Communes

Partenaire(s) potentiel(s) :

Bureaux d'études /
Aménageurs

Échelle de pertinence :

Communes

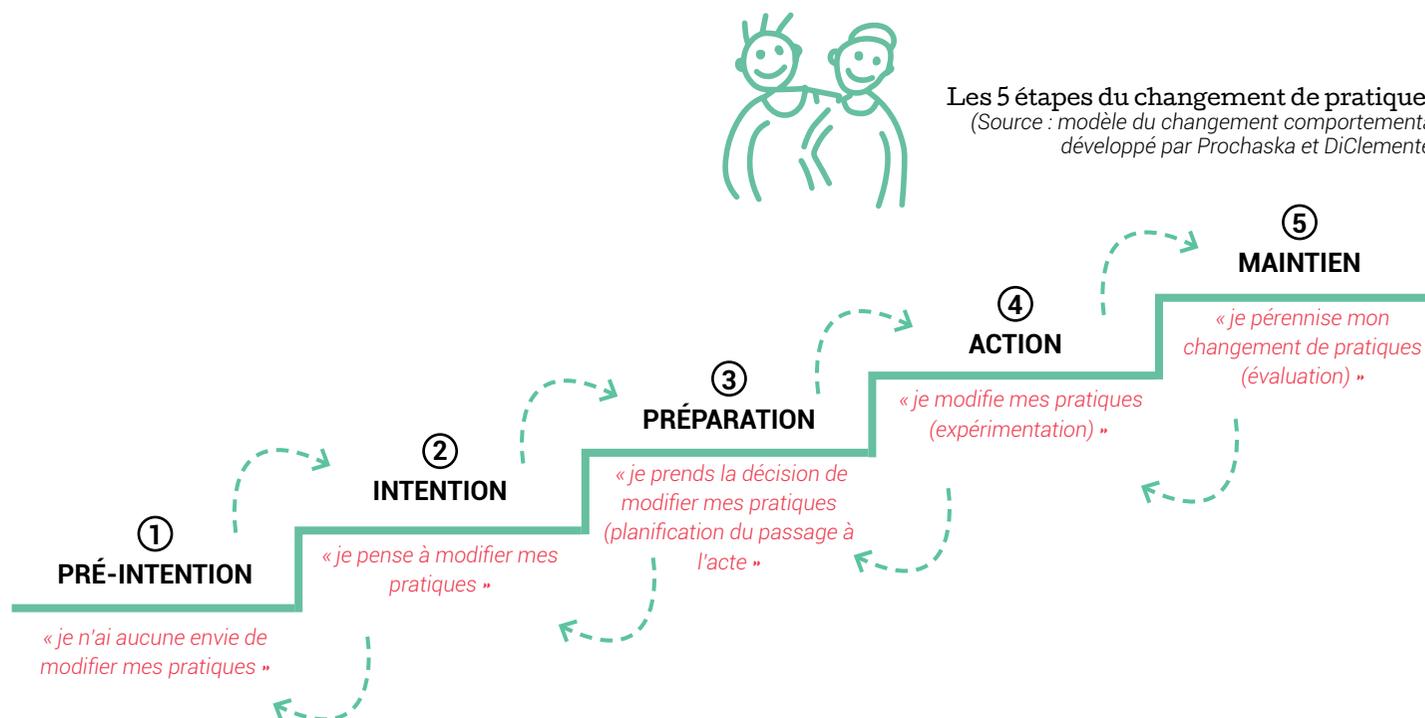
Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et
visiteurs

AXE 4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous

et sensibiliser aux changement de comportements vers une mobilité « propre / décarbonée / durable »

- D'une part, l'Agglo souhaite accompagner les habitants dans leurs pratiques quotidiennes de mobilité, notamment les publics les plus fragiles (*communication, transport solidaire*).
- D'autre part, l'Agglo encourage les habitants à modifier leurs pratiques actuelles de mobilité, quand cela est possible, au profit des modes alternatifs à la voiture solo (*le processus permettant de modifier ses pratiques peut s'apparenter à un escalier constitué de 5 marches, chacune d'elles correspondant à une étape réversible importante pour le changement et il est primordial d'agir sur chacune de ces étapes pour pérenniser le changement de mode de transport*).
- L'Agglo agit pour encourager et aider au changement de pratique :
 - » via le développement de l'écomobilité scolaire,
 - » via l'accompagnement des entreprises du territoire,
 - » via la sensibilisation.



Objectifs :

Aider les habitants dans leur mobilité du quotidien.

Contenu / modalités :

- › Développer le transport solidaire en soutenant / valorisant Inseretz qui agit à l'échelle du Pays de Retz (activité de conseil individualisé à la mobilité avec solutions de location et vente : VAE, scooter électrique, voiture) :
 - › Améliorer la « visibilité » du service et valoriser son action.
 - › Proposer une aide pour répondre aux besoins en terme de formation (recours possible à des auto-écoles adaptées sur le territoire via des éventuelles aides de l'Agglo en investissement et en fonctionnement sous réserve de financements complémentaires).
 - › Proposer une aide pour la réparation des véhicules de location / vente (constitution d'un réseau).
 - › Développer le lien entre l'insertion et la pratique du vélo (via la réparation notamment).
- › Développer le transport solidaire en soutenant / valorisant les Retz chauffeurs (activité d'accompagnement pour les déplacements) :
 - › Améliorer la « visibilité » du service (pour notamment faciliter l'engagement des bénévoles) et valoriser son action.
 - › Apporter une aide pour la régulation du système (réservation).
- › Travailler avec le Département, la Région et le CLEFOP (Comité Local de l'Emploi, de la Formation et de l'Orientation Professionnelle) à la mise en œuvre de solutions de mobilité sociale et solidaire. Le Département est en charge du transport des élèves et étudiants en situation de handicap.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - › Montée en puissance de l'offre de mobilité sociale et solidaire : 35 500 € en 2022, puis 40 000 € / an.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation

Porteur(s) envisagé(s) :

Structures associatives / Agglo

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Département / Région

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (jeunes, seniors, personnes en insertion, demandeurs d'emploi, stagiaires « Région Formation », familles monoparentales)

Objectifs :

Permettre la mobilité de tous sur le territoire.

Contenu / modalités :

- Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports en commun, mettre en place les outils imposés par la loi pour une accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement avec planification, programmation et concertation :
 - » À l'échelle des communes : bilan d'élaboration des PAVE pour la voirie, réalisation des travaux / actions identifiés dans les PAVE et les schémas Modes Doux élaborés.
 - » À l'échelle de l'Agglo : assurer l'accessibilité PMR des offres et services de transport existants et projetés, mise en réseau des communes dans le cadre de la mise en accessibilité des voiries (PAVE), assurer l'accessibilité du réseau viaire communautaire dans les zones d'activités, animer la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Coût estimatif :

- **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les communes.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Communes

Partenaire(s) potentiel(s) :

Région / Département

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Faire connaître l'offre de mobilité sur le territoire.

Contenu / modalités :

- › Communiquer sur les offres / services existants de mobilité sur le territoire en réalisant un guide papier et informatique, actualisé chaque année, présentant l'ensemble des offres et services de mobilité sur le territoire. Ce guide sera accessible auprès de tous les habitants.
- › Communiquer sur Destineo, le calculateur d'itinéraires multimodal de la Région Pays de la Loire.
- › Porter une communication forte sur les aménagements et services vélos existants :
 - » Réalisation ponctuelle de vidéos en « Motion Design » sur certains sujets spécifiques.
 - » Réalisation d'une carte dynamique des aménagements avec calculateur d'itinéraires cyclables d'ici 2026.
- › Créer une marque « mobilité » à l'échelle du territoire qui englobe l'ensemble des offres et services proposés.

Coût estimatif :

- › **INVESTISSEMENT :**
 - » 20 000 € pour la création d'une carte dynamique des aménagements avec calculateur d'itinéraires cyclables d'ici 2026.
 - » 4 500 € pour la réalisation de vidéos en « motion design » sur la politique de mobilité de l'agglo.
- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » 4 000 € / an pour améliorer la lisibilité des services (ex : édition plaquette « mobilité » + étude marque Agglo « Mobilités ».....).

Recette prévisionnelle :

- › 18 000 € de subvention AVELO 2 pour création d'une carte dynamique des aménagements cyclables, d'une plaquette mobilité (conception et impression) et d'une vidéo de sensibilisation à la pratique du vélo (taux de subvention de 60 %) – Subvention confirmée sous réserve de réalisation des opérations.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Communication

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Région

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Objectifs :

Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture (*modes actifs notamment*) **pour se rendre à l'école.**
Sensibiliser les enfants aux enjeux des transports éco-responsables.

Contenu / modalités :

- **Encourager et faciliter la réalisation de Plan de Déplacement d'Établissement Scolaire sur le territoire** (*démarches menées à l'échelle d'un établissement scolaire pour identifier des mesures facilitant des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle : aménagement, stationnement, pédagogie, communication ...*) **en proposant un accompagnement technique aux porteurs de projets** (*communes, écoles, parents d'élèves ...*) :
 - » **Objectif visé de 3 à 4 écoles réalisant un PDES par an** (*cf. programme d'accompagnement à l'écomobilité scolaire Moby destiné aux collectivités territoriales et aux établissements scolaires, financé à 75% par les certificats d'économies d'énergie*).
- **Mettre en œuvre les plans d'actions définis dans les PDES** (*réaménager les abords des écoles et notamment les espaces de stationnement automobiles, mise en place de pedibus / vélobus sur le territoire : services permettant aux enfants de se rendre à l'école à pied ou à vélo en toute sécurité sous la surveillance de parents « accompagnateurs » bénévoles, ...*).

Coût estimatif :

- **FONCTIONNEMENT :**
 - » **Budget consacré de 24 000 €** (*expérimentation du programme Moby avec 3 écoles sur 2 ans, puis 3 autres écoles sur 2 ans, puis appropriation de la méthode : 12 000 €*).
 - » **Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les écoles.**

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Études / Animation / Aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Communes / Établissements scolaires

Partenaire(s) potentiel(s) :

Région / Département / Structures associatives / Habitants (*parents d'élèves bénévoles*) / Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Communes

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (*scolaires notamment*)

Objectifs :

Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture pour se rendre au travail.

Contenu / modalités :

- › Réaliser le Plan De Mobilité (PDM) des salariés de l'Agglo.
- › Encourager et faciliter la réalisation de Plans De Mobilité (PDM) interentreprises sur le territoire (démarches menées à l'échelle d'une entreprise ou d'un groupement d'entreprises pour rationaliser la mobilité des salariés et diminuer les émissions polluantes inhérentes), avec plusieurs pistes d'actions possibles pour l'agglo (à définir selon les besoins identifiés) :
 - » Proposer un accompagnement technique et/ou économique aux porteurs de projets.
 - » Assurer le relais auprès des communes et des entreprises.
 - » Cibler les principales zones d'activités du territoire (zone de Pont Béranger, zone de Val Saint-Martin, zone de l'Europe).
 - » Encourager la pratique du télétravail pour diminuer la demande de mobilité sur le territoire.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les entreprises et zones d'activités.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Études / Animation / Aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / Zones d'activités

Partenaire(s) potentiel(s) :

Région / Communes / Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Communes

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants (actifs notamment)

Objectifs :

Sensibiliser les habitants aux enjeux de mobilité.

Contenu / modalités :

- › Développer la communication et l'animation sur la mobilité sur le territoire :
 - » Poursuivre les actions « ponctuelles » réalisées par l'Agglo (« défi Mobilité en Pays de la Loire », fête du vélo ...).
 - » Porter une communication forte autour du vélo :
 - Mise en place d'une exposition, itinérante sur le Schéma Directeur des Modes Actifs de l'Agglo et des communes.

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - » Animations diverses : fête du vélo, défi Mobilité en Pays de la Loire, exposition Itinérante ... : 5 000 € / an.
 - » Près de 100 000 euros sont fléchés sur la période 2022-2026 pour l'accompagnement au changement de comportement au travers de diverses actions (accompagnement à la réalisation des PDES et des Plans de Mobilité Entreprises, organisation d'animations et d'événementiels divers, réalisation d'une carte interactive des itinéraires vélos ...).

Recette prévisionnelle :

- › 12 000 € de subvention AVELO 2 pour création d'une expo itinérante avec mallette pédagogique et organisation d'événementiels autour du vélo avec un taux de subvention de 60 % (fête vélo / défi mobilités...) – Subvention confirmée sous réserve de réalisation des opérations.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°1 (2022-2024), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Communication

Porteur(s) envisagé(s) :

Pornic Agglo Pays de Retz

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Région

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

A30

AXE 4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité « propre / décarbonée / durable »

Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité durable

Accompagner le développement des motorisations alternatives

Objectifs :

Encourager et faciliter l'usage des motorisations alternatives.

Contenu / modalités :

- › Accompagner le développement des motorisations alternatives sur le territoire :
 - › Définir des sites potentiels d'aménagement de stations GNV sur le territoire (*BOM, flottes d'entreprises*) et mettre à disposition du foncier dans les Zones d'Activités Économiques le cas échéant.
 - › Encourager les entreprises à mettre à disposition leurs éventuelles bornes de recharge pour les véhicules personnels de leurs salariés.
 - › Encourager le développement de l'électromobilité sur le territoire (*cf. action « Optimiser la gestion du stationnement sur le territoire »*).

Coût estimatif :

- › **FONCTIONNEMENT :**
 - › Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les entreprises et zones d'activités.

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- › cf. Tableau des indicateurs de suivi du PDM page 115.

Échéance :

Temps n°2 (2024-2026), actions mises en œuvre sur toute la durée du PDM

Type d'action :

Animation / Portage politique

Porteur(s) envisagé(s) :

Agglo / SYDELA

Partenaire(s) potentiel(s) :

Communes / Bureaux d'études

Échelle de pertinence :

Pornic Agglo Pays de Retz

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / Touristes et visiteurs

Prescriptions
formulées
dans le cadre
de l'évaluation
environnementale
stratégique



Les prescriptions de l'EES

Le PDM est un plan soumis à une Évaluation Environnementale Stratégique (EES), ainsi Pornic Agglo Pays de Retz est dans l'obligation de réaliser une EES pour son PDM. Ce document permet d'informer le public et l'administration sur :

- La démarche d'évaluation et d'intégration des enjeux environnementaux dans la démarche d'élaboration de ce projet territorial de déplacements ;
- L'évaluation des effets et incidences attendus des actions sur les différentes thématiques environnementales et les différents enjeux du territoire ;
- La cohérence des stratégies avec les autres documents de planification applicables sur le territoire.

L'EES a été réalisée par le bureau d'études Atmoterra en parallèle du PDM, et contient les éléments suivants :

- Un État Initial de l'Environnement ;
- Des propositions de mesures pour Éviter, Réduire ou Compenser (ERC) les potentiels impacts du PDM sur les thématiques environnementales ;
- Une évaluation des impacts des stratégies et actions du PDM sur les thématiques environnementales ;
- Une vérification de la cohérence du PDM avec les autres plans et schémas du territoire ;
- Un dispositif de suivi des actions.

En parallèle de l'élaboration du plan d'actions, des prescriptions de mesures ERC ont été réalisées dans le cadre de l'EES. Ainsi, pour chaque action, des mesures d'évitement « (E) », de réduction « (R) » ou de compensations « (C) » des impacts ont été proposées.

Le tableau suivant présente la synthèse des mesures ERC proposées.

THÉMATIQUE IMPACTÉE	MESURES ERC PROPOSÉES
Consommation d'espace 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les pistes cyclables et cheminements piétons. ➤ (E) Éviter l'imperméabilisation, ou (R) utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (<i>fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, fossés plantés, ...</i>). ➤ (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée. ➤ (E) Limiter au maximum l'étalement urbain pour limiter l'augmentation des temps de déplacements et le recours systématique à l'automobile.
Milieus naturels 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, dont les zones Natura 2000 du territoire (<i>en particulier les zones « Estuaire de la Loire », menacées par les routes et sentiers</i>), lors de l'aménagement de voiries/cheminements ➤ (E) Éviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols (<i>privilégier les espaces déjà artificialisés</i>), notamment dans les sites Natura 2000 « Lac de Grand-Lieu », menacé par l'urbanisation continue, et « Marais Breton, Baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et Forêt de Monts », menacé par les zones urbanisées.
Qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (R) Prendre en compte lors des aménagements de zones piétonnes des solutions de replis pour les automobilistes (<i>parkings-re-lais, autres axes routiers performants, ...</i>) pour que le trafic ne soit pas simplement reporté sur d'autres axes routiers non adaptés, entraînant des phénomènes de congestion, notamment dans les zones Natura 2000 « Estuaire de la Loire » (ZPS et ZSC) menacées par la pollution atmosphérique. ➤ (R) Intégrer la plantation d'espèces végétales (<i>haies, arbustes, haies</i>) dans les espaces publics (<i>aménagement gares, ...</i>), permettant de faire écran vis-à-vis des polluants routiers, mais également de favoriser la nature en ville et le confort thermique en été. ➤ (E) Restreindre la circulation automobile aux abords des établissements sensibles (<i>écoles, crèches</i>) en lien avec la qualité de l'air, de manière permanente ou sur certaines plages horaires.

(Source : ATMOTERRA)

Mesures ERC proposée pour limiter les impacts du programme d'actions

ACTION	DATE DE LA PROPOSITION	PRESCRIPTIONS FORMULÉES DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE	PRISE EN COMPTE, JUSTIFICATION ET COMMENTAIRES
AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance) / (8 actions)			
Action n°1 : réaliser un référentiel commun pour les aménagements « modes actifs » et de modération de vitesse	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre en avant dans ces fiches les bénéfices de ces aménagements sur la qualité de l'air, la santé, ... ➤ Prendre en compte lors des aménagements de zones piétonnes des solutions de replis pour les automobilistes (<i>parkings-relais, autres axes routiers performants, ...</i>) pour que le trafic ne soit pas simplement reporté sur d'autres axes routiers non adaptés, entraînant des phénomènes de congestion, notamment dans les zones Natura 2000 « Estuaire de la Loire » (<i>ZPS et ZSC</i>) menacées par la pollution atmosphérique. ➤ Mettre également en avant les potentiels impacts de ces aménagements (<i>sur les milieux naturels, paysages, ...</i>) et les solutions pour limiter ces impacts : privilégier les voies existantes plutôt que la création de nouvelles, prendre en compte des milieux naturels lors des tracés (<i>notamment les zones Natura 2000 « Estuaire de la Loire », menacées par les routes et sentiers</i>), ... 	
Action n°2 : planifier et réaliser les aménagements intercommunaux (<i>itinéraires + stationnement</i>) - cf. schéma modes actifs intercommunal	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, dont les zones Natura 2000 du territoire (<i>en particulier les zones « Estuaire de la Loire », menacées par les routes et sentiers</i>), lors de l'aménagement de voiries/cheminements. ➤ (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les pistes cyclables et cheminements piétons. ➤ (E) Éviter l'imperméabilisation, ou (R) utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (<i>fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, fossés plantés, ...</i>). ➤ (E) Éviter le busage des fossés. 	
Action n°3 : planifier et réaliser les aménagements communaux (<i>itinéraires + stationnement</i>) - cf. schémas modes actifs communaux	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, dont les zones Natura 2000 du territoire (<i>en particulier les zones « Estuaire de la Loire », menacées par les routes et sentiers</i>), lors de l'aménagement de voiries/cheminements. ➤ (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les pistes cyclables et cheminements piétons. ➤ (E) Éviter l'imperméabilisation, ou (R) utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (<i>fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, fossés plantés, ...</i>). ➤ (E) Éviter le busage des fossés. 	
Action n°4 : organiser / animer un réseau d'acteurs du vélo sur le territoire		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	

ACTION	DATE DE LA PROPOSITION	PRESCRIPTIONS FORMULÉES DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE	PRISE EN COMPTE, JUSTIFICATION ET COMMENTAIRES
Action n°5 : développer la réparation des vélos		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°6 : développer l'aide à l'achat et à la réparation de vélos sur le territoire	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (R) Encourager les utilisateurs de VAE à apporter leurs batteries chez un organisme de collecte et de recyclage de piles et batteries. ➤ (R) Favoriser l'achat de vélo d'occasion plutôt que de vélos neufs. 	
Action n°7 : développer la location de vélos / VAE		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°8 : développer la formation au vélo sur le territoire		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	

AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances) / (10 actions)

Action n°9 : optimiser les offres TC existantes <i>(offre ferroviaire/réseau Aléop)</i>	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols (<i>privilégier les espaces déjà artificialisés</i>), notamment au niveau de la gare de Port-Saint-Père, proche du site Natura 2000 « Lac de Grand-Lieu », menacé par l'urbanisation continue, et au niveau de la gare de Villeneuve-en-Retz, proche du site « Marais Breton, Baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et Forêt de Monts », menacé par les zones urbanisées. 	
Action n°10 : optimiser le transport scolaire	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols (<i>privilégier les espaces déjà artificialisés</i>), notamment dans les sites Natura 2000 « Lac de Grand-Lieu », menacé par l'urbanisation continue, et « Marais Breton, Baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et Forêt de Monts », menacé par les zones urbanisées. 	
Action n°11 : optimiser le Transport A la Demande (TAD)		<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES</i> 	
Action n°12 : poursuivre le développement des services de mobilité estivale sur le territoire <i>(navettes estivales, expérimentation de services de mobilité estivale pour les jeunes)</i>	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (R) Favoriser l'utilisation de navettes électriques 	<p>Difficile à prendre en compte car navettes très coûteuses et beaucoup de transporteurs n'en sont pas équipés. Par ailleurs, les bornes de recharge du territoire ne sont pas forcément suffisantes, adaptées ou compatibles...</p> <p>Pour autant, Pornic Agglo envisage d'intégrer cela en option dans leur prochain marché « navette estivale » pour, à minima, avoir une idée plus précise des coûts et des possibilités.</p>

ACTION	DATE DE LA PROPOSITION	PRESCRIPTIONS FORMULÉES DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE	PRISE EN COMPTE, JUSTIFICATION ET COMMENTAIRES
Action n°13 : étudier la mise en place d'offres et services de mobilité <i>(transport régulier, covoiturage spontané, autopartage)</i>	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (R) Favoriser les véhicules à faibles émissions. 	
Action n°14 : développer la pratique du covoiturage par les infrastructures	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Pour l'aménagement de ces infrastructures, éviter l'artificialisation des sols et privilégier les espaces déjà artificialisés. ➤ (E) Éviter notamment la zone Natura 2000 « Estuaire de la Loire » à proximité de la D751 vers Nantes Métropole. ➤ (R) Sinon, utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des aires. ➤ (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée. 	
Action n°15 : proposer des solutions de mutualisation des véhicules à l'échelle du territoire		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°16 : optimiser le transport de marchandises sur le territoire		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°17 : améliorer les interconnexions des différents réseaux	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols (<i>privilégier les espaces déjà artificialisés</i>), notamment dans les sites Natura 2000 « Lac de Grand-Lieu », menacé par l'urbanisation continue et « Estuaire de la Loire », menacé par les routes, sentiers et voies ferrées. 	
Action n°18 : développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire <i>(création de plateformes multimodales ou parkings relais)</i>	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter l'artificialisation des sols et privilégier les espaces déjà artificialisés, notamment dans les sites Natura 2000 « Lac de Grand-Lieu », menacé par l'urbanisation continue, et « Marais Breton, Baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et Forêt de Monts », menacé par les zones urbanisées. ➤ (R) Utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols. 	

ACTION	DATE DE LA PROPOSITION	PRESCRIPTIONS FORMULÉES DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE	PRISE EN COMPTE, JUSTIFICATION ET COMMENTAIRES
AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités / (5 actions)			
Action n°19 : accompagner le développement des infrastructures et réseaux de transports	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Éviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, dont les zones Natura 2000 du territoire (<i>Estuaire de la Loire, Lac de Grand-Lieu et Le Marais Breton, Baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et Forêt de Monts, menacées par les routes et voies ferrées, ainsi que par les ponts et viaduc pour le site « Estuaire de la Loire »</i>) lors du développement des infrastructures. ➤ (E) Éviter l'imperméabilisation, ou (R) utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes. ➤ (R) Intégrer la plantation d'espèces végétales (<i>haies, arbustes</i>) dans les espaces publics (<i>aménagement gares, ...</i>), permettant de faire écran vis-à-vis des polluants routiers, mais également de favoriser la nature en ville et le confort thermique en été. ➤ (R) Réaliser des études d'incidences préalablement aux travaux et suivre les incidences pendant et après les travaux. ➤ (R) Limiter les nuisances en phase chantier (<i>bruit, lumière, défrichage, ...</i>) en particulier à proximité des zones Natura 2000. ➤ (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures. 	
Action n°20 : assurer une bonne intégration des enjeux de mobilité dans les PLU	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Limiter au maximum l'étalement urbain pour limiter l'augmentation des temps de déplacements et le recours systématique à l'automobile. 	
Action n°21 : mieux intégrer les enjeux de mobilité tous modes dans les nouvelles opérations d'aménagement		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°22 : développer des actions d'«urbanisme tactique» sur le territoire		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°23 : optimiser la gestion du stationnement sur le territoire		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	

ACTION	DATE DE LA PROPOSITION	PRESCRIPTIONS FORMULÉES DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE	PRISE EN COMPTE, JUSTIFICATION ET COMMENTAIRES
AXE 4 : : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux changement de comportements vers une mobilité propre / décarbonée / durable / (7 actions))			
Action n°24 : renforcer l'offre de mobilité sociale et solidaire en lien avec les structures associatives existantes <i>(Inseretz / les Retz chauffeurs)</i>		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°25 : poursuivre la mise en accessibilité des services de mobilités, des équipements et aménagements de voirie	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (R) Limiter les nuisances en phase chantier (<i>bruit, lumière, défrichage, ...</i>) en particulier à proximité des zones Natura 2000. 	
Action n°26 : communiquer sur les offres / services existants		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°27 : inciter à la réalisation de Plans de Déplacement d'Etablissement Scolaire et promouvoir l'écomobilité scolaire	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Restreindre la circulation automobile aux abords des établissements sensibles (<i>écoles, crèches</i>) en lien avec la qualité de l'air, de manière permanente ou sur certaines plages horaires. 	
Action n°28 : inciter à la réalisation de Plans de Mobilité d'Entreprise ou Interentreprise		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	

ACTION	DATE DE LA PROPOSITION	PRESCRIPTIONS FORMULÉES DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE	PRISE EN COMPTE, JUSTIFICATION ET COMMENTAIRES
AXE 4 : : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux changement de comportements vers une mobilité propre / décarbonée / durable / (7 actions))			
Action n°29 : sensibiliser largement aux enjeux de mobilité durable en développant des actions de communication et d'animation sur le territoire		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pas de remarque formulée à cette étape de l'EES. 	
Action n°30 : accompagner le développement des motorisations alternatives	17/08/2021	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (E) Construire les stations GNV sur des zones déjà artificialisées. 	

(Source : ATMOTERRA)

Les
modalités
de suivi et
de mise
en œuvre



Tableau des indicateurs de suivi du Plan De Mobilité

THÉMATIQUE	ACTION	INDICATEURS DE SUIVI
AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance) / (8 actions)		
Améliorer la sécurité et de la cohérence des itinéraires cyclables/piétons sur le territoire	A1 - réaliser un référentiel commun	<ul style="list-style-type: none"> › Nombre de fiches référentiels réalisées et de documents techniques mis à disposition des communes. › Nombre de séminaires réalisés sur les aménagements «modes actifs» et de modération des vitesses et fréquentation. › Nombre de zones de circulation apaisées réalisées.
	A2 - planifier et réaliser les aménagements intercommunaux	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution du linéaire communautaire : nombre d'études pré-opérationnelles et de MOE, km d'aménagements cyclables réalisés. › Évolution de la fréquentation : nombre d'écompteurs sur le territoire et évolution des trafics vélo et piétons. › Évolution de l'usage : satisfaction et impacts des aménagements sur les pratiques observées (suivi du baromètre des villes cyclables/marchables, diffusion de questionnaires par l'agglo et les communes...). › Évolution du stationnement vélo : nombre de stationnements vélos sur le territoire (général et par type). › Impacts environnementaux doux des aménagements communautaires : surface non -artificialisée consommée pour la création d'aménagements pour modes actifs (ha/an), intégration dans le choix des tracés des enjeux écologiques (zones Natura 2000, Trame Verte et bleue...) et des mesures d'évitement, busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs (ml).
	A3 - planifier et réaliser les aménagements communaux	<ul style="list-style-type: none"> › Nombre de communes disposant d'un schéma des modes actifs. › Budgets communaux annuels alloués aux aménagements (€) (investissement / fonctionnement). › Évolution du linéaire communale : nombre d'études pré-opérationnelles et de MOE, km d'aménagements cyclables réalisés. › Nombre de stationnements vélos par commune (général et par type). › Impacts environnementaux doux des aménagements communaux : surface non -artificialisée consommée pour la création d'aménagements pour modes actifs (ha/an), intégration dans le choix des tracés des enjeux écologiques (zones Natura 2000, Trame Verte et bleue...) et des mesures d'évitement, busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs (ml).
Développer les services vélos pour des usages du quotidien et des usages touristiques	A4 - réseau d'acteurs du vélo	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution du nombre d'acteurs vélos sur le territoire. › Nombre de réunions réalisées en présence d'acteurs vélos. › Création d'une association vélo sur le territoire.
	A5 - réparation des vélos	<ul style="list-style-type: none"> › Nombre d'ateliers de réparations sur le territoire et fréquentation. › Nombre de bornes de réparations sur le territoire et fréquentation.
	A6 - aide à l'achat et à la réparation de vélos	<ul style="list-style-type: none"> › Nombre de vélos subventionnés à l'année (général, par commune et par type de vélo). › Profil des usagers des «aides vélos» (âge, communes concernées, résidents principaux / secondaires...). › Questionnaire d'évaluation du service - Satisfaction, usages et impacts de l'aide sur les pratiques de mobilités.
	A7 - location de vélos / VAE	<ul style="list-style-type: none"> › Nombre de location de VAE longue durée à l'année (général, par commune, par durée et par type de vélo) › Profil des usagers du service (âge, sexe,...) › Questionnaire d'évaluation du service - Satisfaction, usages observés et impacts du service sur les pratiques de mobilités.
	A8 - Formation au vélo	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution du nombre d'encadrants et d'enfants formés au savoir rouler à vélo sur le territoire. › Nombre de sessions de formation organisées sur le savoir rouler à vélo. › Création d'une vélo école sur le territoire.

AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances) / (10 actions)

Améliorer les offres et services de mobilité sur le territoire	A9 - offres TC existantes (offre ferroviaire/ réseau Aléop)	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution du niveau de desserte des gares et arrêts Aléop du territoire : nombre d'aller/ retour de cars/ train (<i>dont nombre de trajets directs</i>). › Fréquentation des gares/arrêts Aléop : nombre moyenne de montées / descentes par arrêt, part d'abonnés Aléop par commune. › Mise en place d'un partenariat avec la Région pour l'accès des élèves du territoire au réseau Aléop, grâce à leur carte d'abonnement scolaire. › Impacts environnementaux des services : surface non -artificialisée consommée pour l'aménagement des gares et des arrêts, intégration des enjeux écologiques dans le choix des sites d'aménagement (<i>Zone Natura 2000,...</i>) et des mesures d'évitement.
	A10 - transport scolaire	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution de l'offre : nombre de circuits, de km et de véhicules utilisés ; évolution des temps de trajets, du nombre de points d'arrêts. › Évolution de la fréquentation : nombre d'élèves inscrits par commune, taux de remplissage des bus scolaires. › Évolution du coût du service : subvention d'équilibre versée au budget annexe TS. › Impacts environnementaux du service : surface non-artificialisée consommée pour l'aménagement des arrêts.
	A11 - Transport A la Demande (TAD)	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution de l'offre : expérimentation d'un service de TAD dynamique. › Évolution de la fréquentation : nombre d'usager du service, nombre de courses TAD par jour et par mois, répartition géographique des courses TAD par commune, par EPCI (<i>dont nombres de trajets 100 % internes à l'agglomération</i>). › Questionnaire d'évaluation du service - Satisfaction, usages observés et impacts du service sur les pratiques de mobilités.
	A12 - services de mobilité estivale (navettes, jeunes)	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution de l'offre : mise en place d'outils de géo-localisation des navettes, part de navettes électriques, évolution des services de TAD jeune et titres jeunes › Évolution de la fréquentation de la navette estivale et des autres services de mobilités estivales (<i>TAD jeunes, titres jeunes...</i>) › Questionnaire d'évaluation des services - Satisfaction, usages observés et impacts du service sur les pratiques de mobilités
	A13 - étude de nouveaux services (transport régulier, covoiturage spontané, autopartage)	<ul style="list-style-type: none"> › Définition d'une stratégie de territoire : Réalisation d'un schéma directeur des transports collectifs et partagés, Nombre d'études préalables réalisées. › Évolution de l'offre : nombre d'expérimentations de nouveaux services de transports à l'année sur l'agglomération (<i>transport régulier, autopartage, covoiturage...</i>), part de véhicules à faibles émissions dans le parc de transports en commun ou de véhicules d'autopartage. › Évolution de la fréquentation des nouveaux services mis en place et questionnaire d'évaluation des services.
	A14 - infrastructures de covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution du nombre d'aires de covoiturage et de points stop par commune › Impacts environnementaux des aménagements : surface non-artificialisée consommée pour l'aménagement d'aires de covoiturage, Intégration des enjeux écologiques dans le choix des sites d'aménagement (<i>Zones Natura, Trame Verte et Bleue,...</i>) et des mesures d'évitement, part des surfaces artificialisées pour l'aménagement d'aires qui a été compensées .
	A15 - mutualisation des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution du nombre de véhicules mutualisés entre collectivités, entreprises ou particuliers. › Recensement des besoins de mutualisations de véhicules entre collectivités, entreprises ou particuliers.
	A16 - transport de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> › Réalisation d'une étude pour mieux appréhender les flux de marchandises à l'échelle du Pays de Retz. › Pourcentage de poids-lourds sur trafic routier (<i>boucles et radars pédagogiques</i>). › Aménagements réalisés pour sécuriser et mieux gérer les flux de poids lourds sur le territoire.
Développer l'intermodalité	A17 - interconnexions des différents réseaux	<ul style="list-style-type: none"> › Évolution des interconnexions entre les différents réseaux de transports en commun › Mise en place d'une tarification harmonisée des transports en commun
	A18 - lieux de l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> › Nombre d'interfaces d'échanges multimodales aménagées sur le territoire (<i>accessibilité, stationnement</i>). › Impacts environnementaux des aménagements : surface non-artificialisée consommée pour l'aménagement de parkings-relais, intégration des enjeux écologiques dans le choix des sites d'aménagement (<i>Zones Natura, Trame Verte et Bleue,...</i>) et des mesures d'évitement.

AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités / (5 actions)

Améliorer les infrastructures et réseaux de transport pour une accessibilité renforcée du territoire	A19 - infrastructures et réseaux de transports	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évolution de l'offre : aménagements réalisés sur les grandes infrastructures et réseaux de transports du territoire. ➤ Évolution de la fréquentation : trafic routier sur les principales RD du territoire. ➤ Évolution de l'accidentologie et des zones de saturation : nombre d'accidents par mode, par milieu et par gravité (BAAC), dont accidents impliquant des cyclistes et des piétons ; principales zones de saturation routière (source Google Maps). ➤ Impacts environnementaux des aménagements : surface non-artificialisée consommée pour le développement d'infrastructures, Intégration dans le choix des tracés des enjeux écologiques (Zone Natura 2000, Trame Verte et Bleue,...) et des mesures d'évitement, linéaire de haies /arbustes planté dans les espaces publics et le long des aménagements, Intégration dans les études d'impacts de mesures ERC sur les nuisances (sonores, lumineuse,...) pendant la phase chantier.
Renforcer le lien entre aménagement / urbanisme et mobilité durable	A20 - enjeux de mobilité dans les PLU	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nombre de préconisations de mobilités formalisées dans les avis PLU de l'Agglo. ➤ Nombre de séminaires réalisés sur les liens entre mobilité et urbanisme.
	A21 - enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nombre d'études préalables réalisées sur les questions de mobilité pour des projets d'aménagements urbains (ex : identification des besoins en liaisons douces, en stationnement, en borne de recharge ...).
	A22 - « urbanisme tactique »	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nombre d'actions d'« urbanisme tactique » mises en œuvre (piétonnisation ponctuelle, usage alternatif de parking, aménagement temporaire des abords des écoles...).
	A23 - gestion du stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évolution de l'offre de stationnement automobile public par commune et par type (hors stationnement sur voirie sans marquage au sol). ➤ Nombre de communes disposant d'un plan de circulation et de stationnement. ➤ Nombre de séminaires réalisés et de documents mis à disposition des communes sur les enjeux liés à la place de la voiture en centre-ville.

**AXE 4 : : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous
et sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité propre / décarbonée / durable / (7 actions)**

Améliorer la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités	A24 - transport solidaire (Inseretz / les Retz chauffeurs)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évolution de l'offre : nombre de communes proposant une aide au permis. ➤ Évolution de la fréquentation : nombre de bénéficiaires des services d'Inseretz par commune, nombre d'usagers du transport solidaire et nombre total de déplacements réalisés sur l'année. ➤ Questionnaire d'évaluation des services - Satisfaction, usages observés et impacts du service sur les pratiques de mobilités.
	A25 - mise en accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nombre de communes disposant de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et statut (non réalisé, engagé, adopté) et nombre de réunions organisées sur les thématiques d'accessibilité (réunion de suivi des PAVE, commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées...). ➤ Nombre d'aménagements réalisés pour améliorer l'accessibilité multimodale des services de mobilité du territoire et des points d'arrêts (services Aléop, offre de mobilité estivale, aires de covoiturage et points stop...). ➤ Taux de réalisation des travaux / actions identifiés dans les PAVE (%).
	A26 - communication sur les offres de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'un guide sur les offres / services de mobilité existants (dont aides à la mobilité) et d'une carte dynamique des itinéraires vélos ➤ Évolution du nombre de supports de communication sur l'offre de mobilité existante, par thématique (modes actifs, offre estivale, événementiels...) et par type de support (flyer, vidéo, application, ...) ➤ Création d'une marque « mobilité » propre à l'Agglo.
Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité durable	A27 - Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nombre d'écoles engagées dans une démarche de PDES et statut (en cours, réalisé, à mettre à jour...). ➤ Nombre d'établissements (écoles, crèches, ...) ayant une restriction de circulation automobile (en lien avec la qualité de l'air, ...). ➤ Questionnaire d'évaluation du dispositif - Satisfaction, usages observés et impacts de la démarche sur les pratiques de mobilités des élèves.
	A28 - Plans de Mobilité Entreprises et Interentreprises	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nombre d'entreprises et de collectivités engagées dans une démarche de PDME et statut (en cours, réalisé, à mettre à jour...). ➤ Nombre de mesures mises en place pour faciliter la mobilité des actifs : Nombre d'espaces de coworking sur le territoire, nombre de collectivités et d'entreprises ayant mise en place le forfait de mobilité durable et nombre de bénéficiaires du dispositif. ➤ Questionnaire d'évaluation des mesures mises en place- Satisfaction, usages observés et impacts sur les pratiques de mobilités des salariés.
	A29 - sensibilisation sur la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évolution du nombre de supports de communication mis en place pour sensibiliser aux enjeux de mobilité durables : mise en place d'une exposition itinérante sur les modes actifs, réalisation de vidéos en motion design.... ➤ Évolution du nombre d'actions de sensibilisation sur les enjeux de mobilité durable et nombre de personnes touchées .
	A30 - motorisations alternatives	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évolution de l'offre : nombre de bornes de recharge publiques et privées par type de motorisation (électrique, GNV, hydrogène), nombre d'études préalables pour l'aménagement de nouvelles stations de recharge sur le territoire. ➤ Évolution de la fréquentation : Nombre d'abonnés Sydego, Taux d'utilisation du réseau Sydego. ➤ Surface non-artificialisée consommée pour la création de nouvelles stations de recharge sur le territoire .

Modalités d'évaluation du PDM

Chaque année, un bilan de l'avancé des fiches actions du PDM sera effectué par l'agglomération, en lien avec l'ensemble des partenaires concernés.

Par ailleurs, une évaluation réglementaire du PDM sera réalisée tous les 5 ans. Les modalités de cette évaluation ne sont pas inscrites dans la loi, mais elle consiste à vérifier la mise en œuvre des actions prévues au PDM ainsi qu'à évaluer la pertinence des actions au regard des objectifs identifiés. Si l'évaluation permet de remobiliser l'ensemble des acteurs de la mobilité, elle peut conduire à une procédure de révision pour les motifs suivants :

- non atteinte des objectifs du PDM par les actions ;
- actualisation du PDM suite aux évolutions du territoire ;
- mise en conformité du PDM avec les évolutions législatives ;
- mise en compatibilité avec des documents de portée supérieure [article L. 1214-7 du code des transports] ;
- modification du ressort territorial [Article L. 1214-22 du code des transports].

La procédure de révision est identique à la procédure d'élaboration d'un PDM.

Calendrier de mise en œuvre sur le mandat

THÉMATIQUE	ACTION	2022	2023	2024	2025	2026
AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance) - 8 actions -	<ul style="list-style-type: none"> Lancement des schéma modes actifs. Développement de nouveaux services : aides achats vélos, service Velila. Études préalables liaisons douces : voie verte départementale, circuit Haute Perche. Nouveaux équipements : boxes vélos / éco-compteurs / VAE de service. 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre des schémas modes actifs (aménagement + services vélos/piétons). Financements : budget général + subventions (AVELO 2 notamment). 				
AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances) - 10 actions -	<ul style="list-style-type: none"> Développement de la navette estivale (+1 circuit en 2021, + 2 circuits en 2022). Expérimentation « titres jeunes ». 	<ul style="list-style-type: none"> Montée en puissance des services de mobilité estivale (+ 2 circuits « navette estivale » en 2022, relance expérimentation « mobilité jeunes »). Réflexion sur l'instauration du Versement Mobilité. Poursuite des réflexions stratégiques préalables dans le cadre de démarches transversales et multi-partenariales : <ul style="list-style-type: none"> > en lien avec les communes : contrat Cœur de bourg + « Petites villes de demain » > en lien avec nos partenaires : Contrats Opérationnels de Mobilités 		<ul style="list-style-type: none"> Déploiement d'un panel de services de mobilités / amélioration des infrastructures et réseaux / développement de l'intermodalité. Financements : versement mobilité + co-financements dans le cadre des contrats opérationnels de mobilités + subventions + tarification / co-financement. 		
AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités - 5 actions -	<ul style="list-style-type: none"> Suivi des réflexions partenariales en lien avec la Région (SRADDET, Schéma régional des Mobilités) et le Département (projet de 2x2 voies Nantes Pornic). 					
AXE 4 : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous et sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité « propre / décarbonée / durable » - 7 actions -	<ul style="list-style-type: none"> Coordination de la fête du vélo (marquage de vélos, pistes de maniabilité, test de Vélila). 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la lisibilité de l'offre de transport / renforcement de l'accessibilité aux services de mobilités / sensibilisation aux changements de comportements. Financements : budget général + subventions (AVELO 2 notamment). 				

Plan de financement prévisionnel pour l'Agglo sur la période 2022-2026

Plan de financement prévisionnel sur le budget général de l'Agglo, hors mise en place éventuelle du Versement Mobilité

AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance) / (8 actions)

THÉMATIQUE	ACTION	Calendrier prévisionnel de réalisation (€)				
		2022	2023	2024	2025	2026
Améliorer la sécurité et de la cohérence des itinéraires cyclables/piétons sur le territoire	A1 - réaliser un référentiel commun <i>Fonctionnement</i> : 3 000 € sur 2022 et 2024 pour prestations extérieures pour conférences d'experts.	3 000 €		3 000 €		
	A2 - planifier et réaliser les aménagements intercommunaux <i>Investissement</i> : environ 800 000 €/an en moyenne sur le mandat (avec une montée en puissance progressive), pour la réalisation des aménagements de liaisons douces + 150 000 € d'études préo-opérationnelles et MOE sur 2022-2024 + 50 000 €/an pour l'achat de stationnements vélos sécurisés en 2023 et 2024 + 15 000 € / an pour la signalétique des itinéraires + 12 000 € pour l'achat de 3 éco-compteurs en 2023. <i>Fonctionnement</i> : 6 000 €/an pour l'entretien des chemins de randonnée en 2022-2023 puis enveloppe globale de 50 000 €/an pour l'entretien du réseau cyclable (<i>dont la voie verte</i>) sur 2024-2026 + 2 000 €/an d'enveloppe entretien/maintenance des équipements vélos agglo (<i>stationnements vélos de l'agglo, éco compteurs ...</i>) + 2 175 € de complément terrain pour schéma modes actifs sur 2022.	110 000 €	646 500 €	797 200 €	859 850 €	1 853 450 €
	A3 - planifier et réaliser les aménagements communaux <i>Porteurs envisagés</i> : Communes (<i>compétentes pour l'aménagement des itinéraires doux en centre-bourg et en lien avec les hameaux</i>). <i>Soutien technique de l'agglo</i> (<i>poste de technicien VRD mutualisé/groupement de commandes</i>).	9 375 €	8 000 €	58 000 €	58 000 €	58 000 €
Développer les services vélos pour des usages du quotidien et des usages touristiques	A4 - réseau d'acteurs du vélo <i>Fonctionnement</i> : Subvention à une association vélo (3 500 € en 2022 puis 5 000 €/an).	3 500 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
	A5 - réparation des vélos <i>Investissement</i> : installation d'1 à 2 bornes par an à partir de 2023 (environ 5000 €/an) + enveloppe équipement d'un atelier solidaire (7 500 €/an sur 2023 et 2024). <i>Fonctionnement</i> : subvention à une association pour animation de l'atelier solidaire (2 000 €/an) + coût d'entretien des bornes de réparation (1 000 €/an à compter de 2024).	2 000 €	2 000 €	3 000 €	3 000 €	3 000 €
	A6 - aide à l'achat et à la réparation de vélos <i>Investissement</i> : 34 000 €/an pour l'aide à l'achat de vélo <i>Fonctionnement</i> : 1 000 €/an pour l'aide à la réparation de vélo	34 000 €	34 000 €	34 000 €	34 000 €	34 000 €
	A7 - location de vélos / VAE <i>Investissement</i> : 160 000 € pour l'achat de 100 VAE + 15 000 € pour l'achat de 5 vélos cargo + 5 000 € en 2023 pour logiciel gestion de la flotte. <i>Fonctionnement</i> : 64 427 € en 2022 dont 57 427 € pour marché d'entretien Vélila + 7 000 € de coûts d'entretien pour une vingtaine de vélo supplémentaires sur quelques mois puis, à partir de 2023, 80 000 €/an pour entretien de 100 VAE + quelques vélos cargos (<i>fourchette haute, calculée au regard du marché actuel</i>) + 5 000 € / an à compter de 2024 pour logiciel gestion de la flotte.	64 427 €	85 000 €	95 000 €	80 000 €	80 000 €
	A8 - Formation au vélo <i>Fonctionnement</i> : Subvention de fonctionnement à une association pour animation d'ateliers de remise en selle ou formation d'animateurs jeunesse au savoir rouler à vélo (2 000 €/an).	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €

AXE 1 : Développer les modes actifs (la courte distance) / (8 actions)

THÉMATIQUE	ACTION	COÛT (€)				RECETTES prévisionnelles (€)		
		INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	Commentaires
Améliorer la sécurité et de la cohérence des itinéraires cyclables/piétons sur le territoire	A1 - réaliser un référentiel commun		6 000 €					
	A2 - planifier et réaliser les aménagements intercommunaux	4 267 000 €	191 375 €			1 976 980 €	5 783 €	1 800 000 € de subventions du contrat intercommunal départemental pour réalisation travaux liaisons douces (taux maximum de 80 %) 67 200 € de subventions AVELO 2 dont 60 000 € pour la réalisation d'études pré opérationnelles et prestations de maîtrise d'œuvre (60 % du coût de l'opération, plafonnée à 100 000 €) et 7 200 € pour achat éco compteurs (taux 60 %) 60 000 € de subvention Alvéole+ pour abri vélo (taux de 60%) + 34 780, 20 € de subvention Alveole (rattrapage budget boxes vélo 2021) 15 000 € de subvention prévisionnelle sur signalétique 5 783 € de subvention DDTM pour la réalisation du schéma des modes actifs (subvention d'environ 30 %)
	A3 - planifier et réaliser les aménagements communaux							
Développer les services vélos pour des usages du quotidien et des usages touristiques	A4 - réseau d'acteurs du vélo		23 500 €	2 852 000 €	628 302 €			
	A5 - réparation des vélos	35 000 €	13 000 €					
	A6 - aide à l'achat et à la réparation de vélos	170 000 €	5 000 €					
	A7 - location de vélos / VAE	180 000 €	379 427 €			9 000 €	125 000 €	9 000 € de subvention AVELO 2 sur 2022-2024 pour l'achat de 5 vélos cargos estimés à 15 000 € (taux de 60 %) 20 000 € / an de recettes de locations Velila estimées 25 000 € de subvention Région pour l'entretien des Velila dans le cadre de l'AMI solutions innovantes (montant global de la subvention de 50 000 € dont 25 000 € déjà perçu sur 2020 pour développer les modes actifs)
	A8 - Formation au vélo		10 000 €					

AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances) / (10 actions)

THÉMATIQUE	ACTION	Calendrier prévisionnel de réalisation (€)				
		2022	2023	2024	2025	2026
Améliorer les offres et services de mobilité sur le territoire	A9 - offres TC existantes (offre ferroviaire/ réseau Aléop)	Porteurs envisagés : Région / SNCF / État Partenariats à renforcer avec la communauté d'agglomération				
	A10 - transport scolaire <i>Fonctionnement</i> : Abondement du budget principal vers le budget annexe transport scolaire via le versement d'une subvention d'équilibre	840 443 €	1 027 099 €	1 165 235 €	1 344 564 €	1 405 111 €
	A11 - Transport A la Demande (TAD) <i>Fonctionnement</i> : co-financement de 50 % du déficit de fonctionnement du transport à la demande régional	80 000 €	80 000 €	80 000 €	80 000 €	80 000 €
	A12 - services de mobilité estivale (navettes, jeunes)	7 500 €	7 500 €			
		294 500 €	294 500 €	294 500 €	294 500 €	294 500 €
	A13 - étude de nouveaux services (transport régulier, covoiturage spontané, autopartage)	Développement de l'action conditionné à la mise en place du Versement Mobilité, avec renfort RH (études d'impacts à réaliser pour instauration éventuelle du VM à compter de 2024, sous réserve de validation).				
		15 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	
	A14 - infrastructures de covoiturage	Porteur(s) envisagé(s) : Département et communes Partenariats à renforcer avec la communauté d'agglomération				
A15 - mutualisation des véhicules	Temps dédié d'un chargé de transports collectifs et partagés <i>(cf. prospective RH du PDM)</i>					
A16 - transport de marchandises	Temps dédié d'un chargé de transports collectifs et partagés <i>(cf. prospective RH du PDM)</i>					
Développer l'intermodalité	A17 - interconnexions des différents réseaux	Porteur(s) envisagé(s) : Région / SNCF / Nantes Métropole / Carene Partenariats à renforcer avec la communauté d'agglomération				
	A18 - lieux de l'intermodalité	Développement de l'action conditionné à la mise en place du Versement Mobilité, avec renfort RH (études d'impacts à réaliser pour instauration éventuelle du VM à compter de 2024, sous réserve de validation)				

AXE 2 : Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (les moyennes et longues distances) / (10 actions)

THÉMATIQUE	ACTION	COÛT (€)				RECETTES prévisionnelles (€)		
		INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	Commentaires
Améliorer les offres et services de mobilité sur le territoire	A9 - offres TC existantes (offre ferroviaire/ réseau Aléop)							
	A10 - transport scolaire		5 782 452 €					
	A11 - Transport A la Demande (TAD)		400 000 €			90 000 €	18 000 € / an de recettes CC Sud Estuaire pour le co-financement du service géré par la Région et par l'aggl, en tant qu'AO2	
	A12 - services de mobilité estivale (navettes, jeunes)	15 000 €	1 472 500 €				Réflexion à mener sur la tarification, le co-financement du service et/ou le recours au sponsoring. Une étude d'impact sera réalisée sur 2022	
	A13 - étude de nouveaux services (transport régulier, covoiturage spontané, autopartage)			15 000 €	7 789 952 €			
	A14 - infrastructures de covoiturage		135 000 €				Réflexion à mener sur l'instauration du Versement Mobilité. Une étude d'impact sera réalisée sur 2022	
	A15 - mutualisation des véhicules							
	A16 - transport de marchandises							
Développer l'intermodalité	A17 - interconnexions des différents réseaux							
	A18 - lieux de l'intermodalité							

AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités / (5 actions)

THÉMATIQUE	ACTION	Calendrier prévisionnel de réalisation (€)				
		2022	2023	2024	2025	2026
Améliorer les infrastructures et réseaux de transport pour une accessibilité renforcée du territoire	A19 - infrastructures et réseaux de transports	Porteur(s) envisagé(s) : Région / Département / Nantes Métropole / Carene Partenariats à renforcer avec la communauté d'agglomération				
Renforcer le lien entre aménagement / urbanisme et mobilité durable	A20 - enjeux de mobilité dans les PLU		3 000 €		3 000 €	
	A21 - enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement	Porteur(s) envisagé(s) : Communes / Aménageurs Soutien technique de l'agglomération (poste de chargé de projet documents d'urbanisme / planification)				
	A22 - « urbanisme tactique »	Porteur(s) envisagé(s) : Communes (en lien avec leurs compétences « voirie » et « aménagement urbain »)				
	A23 - gestion du stationnement	Porteur(s) envisagé(s) : Communes (en lien avec leurs compétences « voirie » et « aménagement urbain »)				

AXE 3 : Porter une stratégie d'urbanisation et d'aménagement durable pour accompagner la transition des mobilités / (5 actions)

THÉMATIQUE	ACTION	COÛT (€)				RECETTES prévisionnelles (€)		
		INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	Commentaires
Améliorer les infrastructures et réseaux de transport pour une accessibilité renforcée du territoire	A19 - infrastructures et réseaux de transports							
Renforcer le lien entre aménagement / urbanisme et mobilité durable	A20 - enjeux de mobilité dans les PLU		6 000 €					
	A21 - enjeux de mobilité dans les opérations d'aménagement				6 000 €			
	A22 - « urbanisme tactique »							
	A23 - gestion du stationnement							

**AXE 4 : : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous
et sensibiliser aux changement de comportements vers une mobilité propre / décarbonée / durable / (7 actions)**

THÉMATIQUE	ACTION	Calendrier prévisionnel de réalisation (€)				
		2022	2023	2024	2025	2026
Améliorer la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités	A24 - transport solidaire (Inseretz / les Retz chauffeurs) <i>Fonctionnement</i> : 35 500 € en 2022 pour subvention d'Inseretz et des Retz Chauffeurs puis 40 000 € / an à compter de 2023 pour montée en puissance de l'offre de mobilité sociale et solidaire	35 500 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €
	A25 - mise en accessibilité	Cf. Budgets «voirie et équipements» des communes et du «pôle technique» de l'agglomération (<i>coûts à évaluer</i>)				
	A26 - communication sur les offres de mobilité	3 600 €	24 500 € 4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €
Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité durable	A27 - Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire <i>Fonctionnement</i> : enveloppe de 12 000 € sur 2023 et 2025 pour expérimentation programme Moby : 3 écoles pendant 2 ans, puis 3 autres écoles pendant 2 ans / puis appropriation de la méthode (12 000 €)		12 000 €		12 000 €	
	A28 - Plans de Mobilité Entreprises et Interentreprises	Temps dédié d'un conseiller en mobilités pour renforcer les partenariats avec les entreprises, les scolaires (FA n°27), les organismes et structures d'insertion du territoire (FA n°24)... - cf. prospective RH du PD				
	A29 - sensibilisation sur la mobilité	5 000 €	2 500 € 5 000 €	2 500 €	5 000 €	5 000 €
	A30 - motorisations alternatives	Temps dédié d'un conseiller en mobilités - cf. prospective RH du PDM				

**AXE 4 : : Promouvoir une offre de mobilité accessible à tous
et sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité propre / décarbonée / durable / (7 actions)**

THÉMATIQUE	ACTION	COÛT (€)				RECETTES prévisionnelles (€)		
		INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	Commentaires
Améliorer la lisibilité et l'accessibilité des offres de mobilités	A24 - transport solidaire (Inseretz / les Retz chauffeurs)		195 500 €					
	A25 - mise en accessibilité							
	A26 - communication sur les offres de mobilité	24 500 €	19 600 €			14 700 €	3 300 €	18 000 € de subvention AVELO 2 pour création d'une carte dynamique des aménagements cyclables, d'une plaquette mobilité (conception et impression) et d'une vidéo de sensibilisation à la pratique du vélo (taux de 60 %)
Sensibiliser aux changements de comportements vers une mobilité durable	A27 - Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire		24 000 €	29 500 €	264 100 €			
	A28 - Plans de Mobilité Entreprises et Interentreprises							
	A29 - sensibilisation sur la mobilité	5 000 €	25 000 €			3 000 €	9 000 €	12 000 € de subvention AVELO 2 pour création d'une exposition itinérante avec mallette pédagogique et organisation d'événementiels autour du vélo (fête du vélo / défi mobilités...)
	A30 - motorisations alternatives							

Synthèse budget 2022-2025 et besoins prévisionnels en ressources humaines

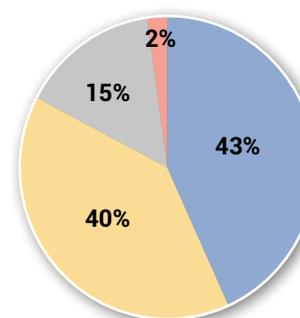
SYNTHÈSE DU BUDGET 2022-2025		2022	2023	2024	2025	2026
	TOTAL	1 510 845 €	2 411 099 €	2 721 935 €	2 870 914 €	3 870 061 €
	Investissement	151 500 €	812 500 €	941 200 €	898 850 €	1 892 450 €
	Fonctionnement	1 359 345 €	1 598 599 €	1 780 735 €	1 972 064 €	1 977 611 €

BESOINS PRÉVISIONNELS EN RESSOURCES HUMAINES 4 agents actuellement au sein du service Mobilités		2022	2023	2024	2025	2026
Postes inscrits au ROB 2022	Technicien déploiement des itinéraires cyclables (Cat B)	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €
	Renforts ponctuels pour accompagner la montée en puissance de la politique mobilité de la collectivité (saisonniers, stagiaires, services civique...)	7 340 €	7 450 €	7 562 €	7 675 €	7 790 €
Créations de postes conditionnés à la mise en place de nouveaux services, en appui sur des recettes nouvelles (dont le Versement Mobilité)	Chargé de transports collectifs et partagés (Cat A ou B)			45 000 €	45 000 €	45 000 €
	Conseiller en mobilités (Cat A ou B)				45 000 €	45 000 €
	Secrétaire - si renforcement des services mobilités en lien avec les usagers (Cat C)				35 000 €	35 000 €

SYNTHÈSE DU BUDGET 2022-2025	COÛT (€)	
	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT
SOUS-TOTAL	4 696 500 €	8 688 354 €
TOTAL	13 384 854 €	

RECETTES prévisionnelles (€)		
2 003 680 €	233 083 €	1 815 000 € de subvention prévisionnelle sur travaux et signalétique des itinéraires doux 94 780,20 € de subvention Alvéole pour stationnement vélo 93 900 € de subventions AVELO 2 pour développement du vélo sur 2022-2024 100 000 € de recettes de location Velila 90 000 € de remboursement CCSE pour TAD
2 236 763 €		43 083 € de subventions diverses pour développer les modes actifs, dont 25 000 € de la Région (en plus des 25 000 € déjà perçus en 2020, dans le cadre de l'AMI solutions innovantes), 12 300 € de l'ADEME (AVELO 2) et 5 783 € de la DDTM (pour schéma modes actifs)

VENTILATION DU BUDGET selon les différents axes		
Transports scolaires	5 782 452 €	Axe 2 – Solutions alternatives à la voiture individuelle (fiche action 10 – Transports scolaires)
Modes actifs	5 280 302 €	Axe 1 – Modes actifs
Solutions alternatives à la voiture individuelle (transport à la demande, mobilité estivale, expérimentations de nouveaux services de mobilités...)	2 028 500 €	Axe 2 – Solutions alternatives à la voiture individuelle (hors fiche action 10 – Transports scolaires)
Accessibilité de l'offre et sensibilisation aux changements de comportements	293 600 €	Axe 3 – Aménagement durable du territoire Axe 4 – Accessibilité et changement de comportement
	13 384 854 €	



Concernant les actions à développer par l'agglomération qui nécessiteraient des financements complémentaires (actions 13 et 18 notamment), 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, ...).

Ce travail sera réalisé dans le cadre du futur schéma des transports collectifs et partagés.

BESOINS PRÉVISIONNELS EN RESSOURCES HUMAINES 4 agents actuellement au sein du service Mobilités	COÛT (€)	
	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT
Postes inscrits au ROB 2022	Technicien déploiement des itinéraires cyclables (Cat B)	200 000 €
	Renforts ponctuels pour accompagner la montée en puissance de la politique mobilité de la collectivité (saisonniers, stagiaires, services civique...)	37 818 €
Créations de postes conditionnés à la mise en place de nouveaux services, en appui sur des recettes nouvelles (dont le Versement Mobilité)	Chargé de transports collectifs et partagés (Cat A ou B)	135 000 €
	Conseiller en mobilités (Cat A ou B)	90 000 €
	Secrétaire - si renforcement des services mobilités en lien avec les usagers (Cat C)	70 000 €
	532 818 €	

RECETTES prévisionnelles (€)		
43 500 €	43 500 €	43 500 € de subvention AVELO 2 sur 2021-2024 (soit 14 500 € / an) pour le financement de 0,5 ETP du chargé de mission «mobilités durables» (appui au financement de la montée en puissance de la politique modes actifs de la collectivité)
43 500 €		



PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

2 rue du Dr Ange Guépin - Z.A.C. de la Chaussée
44215 PORNIC Cedex
Tél. 02 51 74 07 16
contact@pornicagglo.fr



AURAN (Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise)

2 Cours du Champ de Mars - BP 60827
44008 NANTES cedex 1
Tél. 02 40 84 14 18
www@auran.org

Pornic agglo Pays de Retz Plan De Mobilité (PDM)

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

Document approuvé le 22 septembre 2022



ANNEXE ACCESSIBILITÉ

www.pornicagglo.fr



AURAN

PORNIC
agglo
PAYS DE RETZ



L'accessibilité, un enjeu fondamental pour les mobilités

L'annexe accessibilité du Plan de Mobilité

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) doivent, lors de la réalisation ou la révision de leur Plan de Mobilité (PDM), inclure une annexe spécifique traitant de l'accessibilité.

Prévue par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (« *loi Handicap* »), cette annexe indique « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ».

Par ailleurs, la loi prévoit également la réalisation par les communes de Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics. Ces plans, lorsqu'ils existent, font partie intégrante du Plan de Mobilité.

Aussi, cette annexe a pour but d'identifier et d'articuler les différents outils de planification de l'accessibilité. Elle s'attache aussi à vérifier que la mise en œuvre des actions préconisées dans le Plan de Mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz permettra de répondre à la nécessité de préserver la continuité de la chaîne de déplacements.

Le cadre réglementaire de l'accessibilité en France

Près de 50 ans d'amélioration de la prise en compte des besoins d'accessibilité

La législation en matière d'accessibilité existe à proprement parler depuis la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Elle est donc antérieure aux politiques de planification des mobilités (*les Plans de Déplacements Urbains - PDU - étant introduits par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982*). Ces deux logiques sont aujourd'hui étroitement liées, grâce aux différentes évolutions législatives survenues depuis les années soixante-dix.

Historique des principales dispositions en faveur de l'accessibilité

1975 : Loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées

Elle marque le début de l'obligation pour les collectivités d'intégrer les personnes handicapées dans la société en facilitant notamment leur accès aux services de transport collectif et spécialisé. Cette loi restait toutefois limitée par une vision quasi exclusivement liée aux incapacités motrices, les autres typologies de handicap n'étant pas prises en compte.

1982 : Loi d'Orientation sur les Transports intérieurs (*LOTI*)

La loi LOTI intègre la question de l'accessibilité, dans une notion généraliste du droit au transport pour tous. Elle réaffirme les objectifs portés par la loi de 1975, sans pour autant intégrer d'objectifs plus précis.

1991 : Loi du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public.

Élaborée en parallèle de la Loi d'Orientation pour la Ville (*LOV*), cette loi marque une étape importante en étoffant et en précisant l'obligation d'accessibilité du bâti comme des voiries publiques ou privées les desservant.

2000 : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (*SRU*)

Cette loi élargit le champ des thématiques abordées par les Plans de Déplacements Urbains. Elle prend notamment en compte l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, les aménagements d'espaces publics en milieu urbain afin qu'ils soient accessibles aux personnes handicapées ou encore l'organisation des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées.

2005 : Loi pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté en matière de handicap » (*Loi Handicap*).

Cette loi et ses textes d'application viennent remplacer la réglementation issue des lois de 1975 et 1991. Elle précise les principes fondateurs, le cadre des actions à conduire et fixe des échéances à respecter pour les collectivités compétentes.

Elle encadre l'ensemble du champ du handicap en France et place l'accessibilité à tout et pour tous comme objectif essentiel pour une intégration renforcée des personnes handicapées et à mobilité réduite. La loi Handicap fixe de nouvelles obligations aux collectivités, notamment concernant l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle rend également obligatoire la concertation avec les usagers en situation de handicap.

2014 : Ordonnance relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Cette ordonnance simplifie et explicite les normes d'accessibilité. Pour tenir compte des difficultés dans l'atteinte des objectifs de la loi de 2005, elle introduit le principe d'échéanciers : les Agendas d'accessibilité programmée (*Ad'AP*). Ces agendas permettent, lorsque les conditions sont réunies, de disposer de nouveaux délais allongés pour atteindre les objectifs de mise en accessibilité. Ils s'appliquent à la mise en accessibilité des Établissements Recevant du Public ainsi que des réseaux de transports publics (*SDA-Ad'ap*).

2019 : Loi d'Orientation des Mobilités (*LOM*)

Sans créer de nouvelle obligation en matière d'accessibilité, la LOM introduit de nouveaux outils pour faciliter le quotidien des personnes en situation de handicap, dans une dimension plus servicielle. Elle prévoit notamment la mise en open data d'informations sur l'accessibilité des transports, une tarification spécifique pour les accompagnants, ou encore l'accessibilité à toute personne handicapée aux transports adaptés mis en place par une collectivité.

L'accessibilité, de quoi parle-t-on ?

De la prise en compte du handicap à celle de la mobilité réduite

Selon la loi Handicap, « Constitue un handicap toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Cela constitue un élargissement notable de la notion qui prévalait jusque là et qui ne concernait que les déficiences motrices. Ainsi, tout ce qui est susceptible d'affecter la motricité et l'autonomie des individus de manière temporaire ou permanente est bien intégré.

Mais la prise en compte va plus loin. La notion de « personne à mobilité réduite » (PMR) élargit le principe de l'accessibilité à l'ensemble des personnes éprouvant des difficultés à se déplacer ou utiliser les transports publics : personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et personnes en fauteuil roulant par exemple, mais aussi personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des charges ou des bagages lourds, enfants en bas âge...

Près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales.

Dans un contexte global de vieillissement de la population, et alors que chacun peut être considéré de manière durable ou exceptionnelle comme une personne à mobilité réduite à un moment de sa vie, l'accessibilité pour tous revêt un réel enjeu en matière de gestion urbaine.

Agir sur l'ensemble de la chaîne de déplacements et l'ensemble des besoins

Le processus de déplacement qui consiste à pouvoir sortir de chez soi, à prendre le moyen de déplacement de son choix et à arriver à sa destination en sécurité et avec la plus grande autonomie possible, doit tenir compte des besoins de chacun et en particulier des personnes en situation de handicap.

Ceci signifie que les logements, les abords, les trottoirs, le parking, l'arrêt du bus, la station de métro, la gare, etc. ainsi que les équipements et les lieux d'activités et de services, doivent être accessibles à tous.

C'est pourquoi la loi Handicap de 2005 a clairement établi que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Si un maillon de cette chaîne est rompu, c'est tout le processus de déplacement qui devient inopérant et peut induire un abandon du déplacement. La multitude d'acteurs intervenant dans l'aménagement urbain implique donc une coordination renforcée et un partage des responsabilités pour réaliser les objectifs de mise en accessibilité.

Les difficultés rencontrées sont multiples. Aussi, les réponses à mettre en œuvre doivent autant que possible englober l'ensemble des besoins propres à chaque situation de handicap : c'est la notion d'accessibilité universelle.

Au-delà d'une réponse portée aux besoins des plus vulnérables, c'est aussi une amélioration pour l'ensemble de la population. On peut ainsi considérer que ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers.

Les documents et instances en matière d'accessibilité

Des principes posés par la loi Handicap de 2005

Les principales dispositions réglementaires prises en matière de planification des déplacements sont issues de la Loi Handicap de 2005, plus particulièrement dans ses articles 45 et 46.

Ceux-ci définissent ainsi de nouvelles obligations de mise en accessibilité pour les collectivités et autorités organisatrices, à travers la réalisation de documents cadres, annexés au PDU (*devenu PDM depuis la loi LOM*) lorsque celui-ci existe, ainsi que par la création d'instances de concertation dédiées.

Elle se fonde sur 4 principes fondamentaux pour la mise en œuvre de l'accessibilité :

- La prise en compte de l'ensemble des types de handicap ainsi que les difficultés pouvant être rencontrées par toute personne à mobilité réduite.
- Le traitement de l'intégralité de la chaîne de déplacement (*cadre bâti, voirie, espaces publics et transports*).
- La mise de l'usager au cœur de la gouvernance locale à travers des instances dédiées de concertation.
- Le diagnostic et la programmation des actions, qui se traduit par l'obligation réglementaire d'établir des documents relatifs aux différents éléments constitutifs de la chaîne de déplacements :
 - » Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de Transport Collectif (SDA TC),
 - » Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE),
 - » Le diagnostic d'accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP).

L'ordonnance de 2014 fait évoluer certaines dispositions et propose de nouveaux délais de réalisations des aménagements, à la condition que ceux-ci comprennent un calendrier de programmation présentant le financement des actions correctives.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de Transport Collectif (SDA TC)

Les SDA fixent la programmation des opérations de mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai maximum de dix ans fixé pour la mise en conformité par la loi du 11 février 2005, et définissent les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Les Autorités Organisatrices disposaient d'un délai de 3 ans pour réaliser le document. Celui-ci doit être élaboré dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés, principalement les associations de personnes à mobilité réduite.

Ce schéma concerne plusieurs aspects essentiels de la chaîne de mobilité : l'accessibilité du matériel roulant, des points d'arrêts et de leurs abords, des pôles d'échanges (*notamment gares*), ou encore l'information au public. Il doit aussi définir les solutions de substitution mises en place lorsque l'accessibilité ne peut être établie.

Le principe d'agenda défini dans la loi du 26 septembre 2014 pour les ERP a cependant été étendu aux Schémas Directeurs d'Accessibilité : en contrepartie d'un programme de mise en accessibilité des transports (*Sd'AP*), le délai de mise en accessibilité du réseau (matériel roulant et points d'arrêts) est repoussé de :

- 3 ans pour les transports urbains réguliers et à la demande,
- 6 ans pour les transports interurbains réguliers et à la demande,
- 9 ans pour le réseau ferroviaire.

La mise à jour de la loi, en août 2015, précise que l'obligation d'accessibilité du service de transport public ne concerne plus la totalité des arrêts du service, mais vise à la mise en accessibilité de points d'arrêts dits « prioritaires ».

Le transport scolaire est exclus du champ des SDA, mais l'accessibilité des arrêts à proximité du domicile d'un élève handicapé et l'utilisation de matériel roulant approprié (*ou de mesures spécifiques de prise en charge*) doit être garanti si la demande est faite.

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

Les communes (ou l'EPCI auquel elles appartiennent, par transfert de compétence des communes membres) de plus de 1 000 habitants devaient engager la réalisation d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics sur leur périmètre.

Ce document « porte notamment sur les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ».

Leur élaboration permet aussi de sensibiliser les acteurs locaux aux enjeux de l'accessibilité et partager une culture commune sur le sujet. Leur contenu n'est pas strictement encadré par la loi, mais ils comprennent le plus souvent :

- › Un diagnostic de l'accessibilité des espaces publics du territoire.
- › Les mesures à mettre en place pour assurer la mise en accessibilité des espaces publics prioritaires identifiés.
- › Un calendrier présentant les délais et le financement de ces mesures.
- › Une procédure de suivi et d'évaluation du document.

Ils sont intégrés au Plan de Mobilité lorsqu'il existe. Indépendamment de la réalisation ou non d'un PAVE, du calendrier éventuellement adopté, les actions de mise en accessibilité constituent une obligation réglementaire lors de travaux de création ou de réfection de voirie.

La Commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH / CIAPH)

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitants et plus doivent créer une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH). Celle-ci est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.

La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CIAPH) est quant à elle obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Les communes membres de l'EPCI peuvent confier tout ou partie de leurs missions à la Commission Intercommunale.

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité permettent de rapprocher les questions d'accessibilité des réseaux de transport collectif, de l'espace public et des bâtiments, et créent le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

Leurs principaux objectifs sont de dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ; de recenser l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ; d'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes handicapées ; d'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal. Elles disposent d'un rôle consultatif.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 confie de nouvelles missions aux commissions : elles doivent tenir à jour une liste électronique des ERP accessibles et ceux ayant rédigé un AD'AP. Pour cela elle est destinataire des AD'AP des ERP du territoire ainsi que des documents de suivi et d'achèvement des travaux de mise en accessibilité.

État des lieux de l'accessibilité pour Pornic Agglo Pays de Retz

Conformément aux objectifs portés par la loi, plusieurs documents et démarches traitant de l'accessibilité ont été mis en œuvre par les différents maîtres d'ouvrage compétents. Cette partie dresse un état des lieux des orientations et réalisations concernant Pornic Agglo Pays de Retz.

Les schémas directeurs d'accessibilité (SDA / SD'AP)

Des schémas portés par la Région Pays de la Loire

Les SDA concernent les opérations de mise en accessibilité des services de transport. Initialement prévus dans un délai de 10 ans à compter de la loi du 11 février 2005, leur délai d'exécution a été prolongé par la loi du 26 septembre 2014, en fonction de la typologie de services.

Pornic Agglo Pays de Retz est concerné au titre des réseaux routiers interurbains (*lignes Aléop - anciennement Lila*) et du réseau ferroviaire (ligne Nantes - Pornic).

Le Conseil régional des Pays de la Loire (*réseau de transport régional : gares, trains, bus, ...*) ainsi que le Conseil départemental de Loire-Atlantique (*réseau Lila*) avaient approuvé un premier schéma directeur d'accessibilité SDA en 2008 et 2009. Suite à la prolongation des délais et la procédure de dépôt des Sd'AP, deux nouveaux schémas ont alors été réalisés pour la période 2015-2024, et approuvés en Préfecture le 29 avril 2016.

Il est à noter que la loi NOTRe (*Nouvelle Organisation Territoriale de la République*) a entraîné le transfert de la compétence transport des départements vers les régions, à compter de 2017.

Ainsi, la région Pays de la Loire est donc aujourd'hui l'autorité référente pour l'accessibilité des réseaux de transport routiers interurbains et ferroviaires, mais n'a pas de compétence pour intervenir directement sur les voiries concernées. C'est pourquoi elle prend en charge 70% des financements requis pour la mise en accessibilité des arrêts identifiés comme prioritaires ; pour les autres arrêts, elle contribue à hauteur de 35 %, dans la limite de 15 arrêts par an.

Le ferroviaire : une accessibilité garantie à tous

Desservie par la ligne ferroviaire Nantes - Pornic, Pornic Agglo Pays de Retz dispose de 7 gares sur son périmètre : Bourgneuf-en-Retz, La Bernerie-en-Retz, Les Moutiers-en-Retz, Pornic, Port-Saint-Père-Saint-Mars, Saint-Hilaire-de-Chaléons et Sainte-Pazanne.

Le matériel roulant circulant sur cette ligne répond à l'ensemble des critères d'accessibilité en vigueur, aussi bien du point de vue de l'accessibilité physique (*accès à niveau et comble-lacune entre le quai et le train, toilettes adaptées*) que pour les annonces sonores.

Aucune gare du territoire n'est considérée comme « prioritaire » dans le cadre du Sd'Ap régional. L'accessibilité des quais et le franchissement des voies sont assurés sur toutes les gares ; Pornic et Sainte-Pazanne disposant par ailleurs d'un service d'assistance garanti « Accès TER ».

Au niveau routier, des points d'arrêts encore à aménager

L'accessibilité du matériel roulant est quasi-totale sur les lignes desservant Pornic Agglo Pays de Retz, seuls certains bus circulant les lignes 315/316 ne disposant pas de place réservée aux usagers en fauteuil roulant. L'accessibilité totale du matériel sera garantie lors des renouvellements des contrats à échéance 2023. Les associations représentatives seront aussi consultées afin de déterminer les solutions techniques les plus adaptées pour les personnes à mobilité réduite et améliorer l'information embarquée à destination des voyageurs (*sonore ou visuelle*).

Il subsiste encore des défauts d'accessibilité sur les points d'arrêts ; en 2021, 11 points d'arrêts prioritaires étaient encore à aménager pour assurer l'accessibilité aux usagers en fauteuil roulant. C'est le gestionnaire de voirie qui doit réaliser les travaux. Des échanges seront à engager entre la Région Pays de la Loire et les gestionnaires de voirie pour poursuivre leur mise en accessibilité.

Les 11 Points d'Arrêt Routiers (PAR) prioritaires concernés par une nécessaire mise en accessibilité sont les suivants :

- 2 PAR à Chaumes-en-Retz : Arthur Princé et la Sicaudais
- 1 PAR à Cheix-en-Retz : Mairie
- 2 PAR à Port-Saint-Père : Ecomarché et Eglise
- 2 PAR à Pornic : Sainte-Marie Place de Verdun et Terres Jarries
- 1 PAR à Préfailles : place de la gare
- 1 PAR à Rouans : place de l'église
- 1 PAR à Sainte-Pazanne : Mairie
- 1 PAR à Villeneuve-en-Retz : Ostréa

Une navette estivale gratuite et accessible

La navette estivale de Pornic, mise en service à l'été 2018, ne fait pas l'objet d'un schéma d'accessibilité spécifique, mais les normes en vigueur sont respectées afin de garantir une bonne accessibilité à l'ensemble des usagers.

Ainsi, le marché passé avec le transporteur inclut différentes clauses obligeant notamment :

- L'utilisation de véhicules répondant aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite conformément à la réglementation applicable.
- De disposer d'un système d'information voyageurs permettant les annonces sonores et visuelles.

En complément, Pornic Agglo Pays de Retz fournit au transporteur des rampes d'accès permettant l'accès des usagers en fauteuil roulant depuis les points d'arrêts du réseau.



Les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

L'engagement a été très hétérogène en matière de réalisation des Plans d'accessibilité. Si toutes les communes étaient concernées par leur réalisation, la moitié d'entre elles ont été au bout de la démarche et ont adopté leur PAVE.

État de réalisation des PAVE en 2021 Pornic Agglo Pays de Retz

Commune	Engagé / Adopté	Non-réalisé	Statut inconnu
Chaumes-en-Retz			
Chauvé			
Cheix-en-Retz			
La Bernerie-en-Retz			
La Plaine-sur-Mer			
Les Moutiers-en Retz			
Pornic			
Port-Saint-Père			
Préfailles			
Rouans			
Saint-Hilaire-de-Chaléons			
Saint-Michel-Chef-Chef			
Sainte-Pazanne			
Villeneuve-en-Retz			
Vue			

Néanmoins, au-delà de la formalisation de ces documents, la question de l'accessibilité des itinéraires prioritaires a été reconsidérée lors de l'élaboration du Schéma des Mobilités Douces, porté au départ par le PETR du Pays de Retz et ensuite décliné à chaque intercommunalité le composant.

Aussi, au delà du schéma Modes Doux intercommunal en cours de réalisation par Pornic Agglo Pays de Retz, des schémas communaux ont été engagés sur la grande majorité des communes. Ainsi, en 2021, 3 communes ont déjà un schéma validé, et la démarche est en cours pour 10 autres. Seules 2 communes ne sont pas engagées dans la réalisation d'un schéma Modes Doux à ce jour.

Les Commissions pour l'Accessibilité

Pornic Agglo Pays de Retz a désigné ses membres pour sa commission intercommunale pour l'accessibilité en juillet 2020. Elle ne s'est cependant pas encore réunie pour faire le bilan des actions engagées.

Aussi, conformément à l'article L1243-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, une convention sera passée entre les communes membres et Pornic Agglo Pays de Retz afin que la CIAPH assume les fonctions des commissions communales :

« [...] Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale. [...] »

Les actions du PDM en faveur de l'accessibilité

Concrètement, la question de l'accessibilité pour tous est traitée dans différentes actions du Plan De Mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz.

Ainsi, l'action « A25 - Poursuivre la mise en accessibilité des services de mobilité, des équipements et aménagements de voirie » concerne directement la mise en place des outils imposés par la loi pour une accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement avec planification, programmation et concertation, avec :

- À l'échelle des communes : le bilan d'élaboration des PAVE pour la voirie, la réalisation des travaux / actions identifiés dans les PAVE et les schémas Modes Doux élaborés.
- À l'échelle de l'Agglo : s'assurer de l'accessibilité PMR des offres et services de transport existants et projetés, la mise en réseau des communes dans le cadre de la mise en accessibilité des voiries (PAVE), s'assurer de l'accessibilité du réseau viaire communautaire dans les zones d'activités, animer la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Parallèlement à cette action, d'autres actions du PDM œuvrent à une amélioration plus globale de l'accessibilité :

A1 - réaliser un référentiel commun pour les aménagements « modes actifs » et de modération de vitesse

Il s'agira dans le référentiel d'aménagement qui sera réalisé de valoriser les solutions et réalisations garantissant une accessibilité au plus grand nombre, de la voirie et des aménagements réalisés.

A12 - poursuivre le développement des services de mobilité estivale sur le territoire (*navettes estivales notamment*)

Il s'agira de poursuivre le travail engagé sur l'accessibilité de la navette estivale pour les futurs services mis en place.

A13 - étudier la mise en place d'offres et services de mobilité (*transport régulier, covoiturage spontané, autopartage*)

Pornic Agglo Pays de Retz ne gère pas aujourd'hui (*en dehors du transport scolaire*) d'offre de transport régulière sur le territoire. Il s'agira, à l'avenir, de s'assurer de la mise en accessibilité des nouvelles offres qui pourraient être mises en place (véhicules, arrêts ...).

A18 - développer les lieux de l'intermodalité sur le territoire (*création de plateformes multimodales ou parkings relais...*)

Il s'agira de travailler l'accessibilité des interfaces d'intermodalité qui seront aménagées (*stationnement, rabattement, jalonnement*).

A23 - optimiser la gestion du stationnement sur le territoire

Il s'agira d'intégrer la question de l'accessibilité dans les réflexions qui pourraient être portées par les communes sur l'organisation de leur offre de stationnement, notamment en terme de nombre et d'emplacement des places aménagées pour les PMR, ainsi que sur la complémentarité avec le reste de la chaîne de déplacement.



PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

2 rue du Dr Ange Guépin - Z.A.C. de la Chaussée
44215 PORNIC Cedex
Tél. 02 51 74 07 16
contact@pornicagglo.fr



AURAN (Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise)

2 Cours du Champ de Mars - BP 60827
44008 NANTES cedex 1
Tél. 02 40 84 14 18
www@auran.org