

9 mai 2022

Politique Intermodale de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres (44)



Cerema

Wilfried BRAUD

Responsable du Service Mobilités

Communauté de communes d'Erdre et Gesvres



**Communauté de communes périurbaine ,
12 communes au nord de Nantes, Loire-Atlantique.**

65 000 habitants

+ 1000 habitants par an

**30 000 actifs, dont 18800 vers la
Métropole**

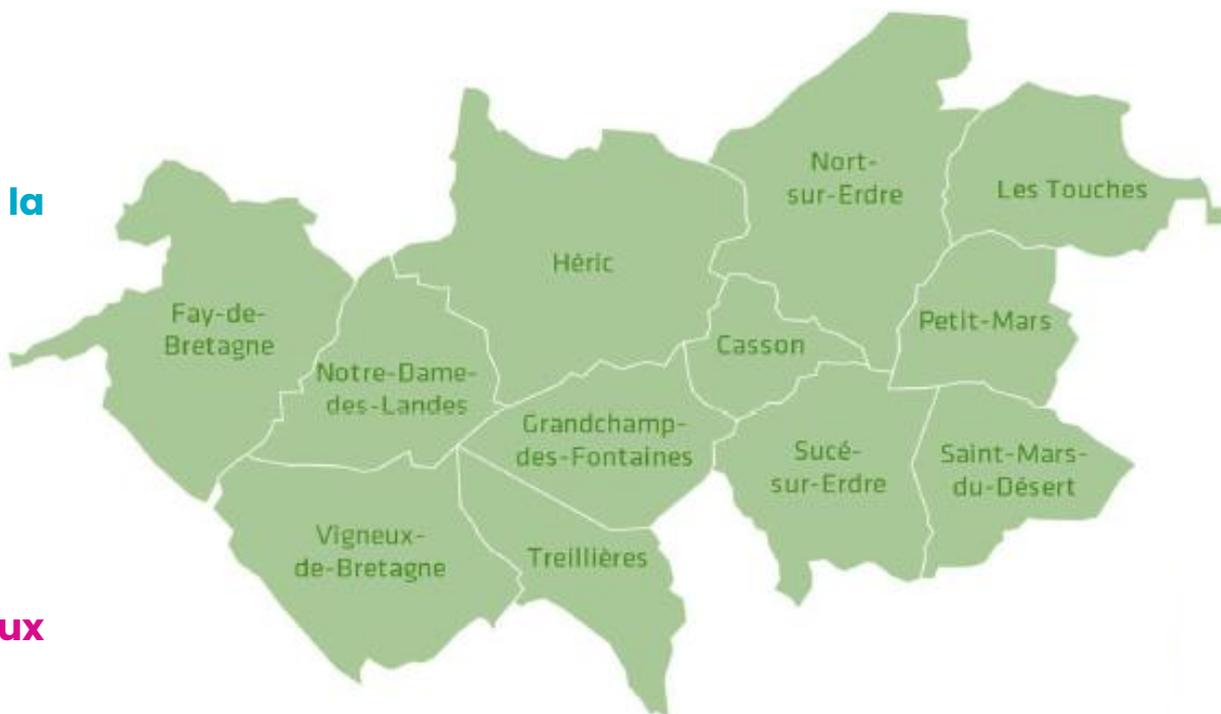
14 000 emplois

3700 entreprises

25 000 logements,

**76% des ménages ont deux
véhicules ou +**

220 000 déplacements / jour



**Agglomération
nantaise**

Avant 2017

La Communauté de communes d'Erdre et Gesvres exerce la compétence Transport scolaire en tant qu'Autorité secondaire derrière la Région et acquiert, et entretient son propre parc d'abris voyageurs,

En 2013, à la création de la ligne Lila Premier à haut niveau de service, nous avons fourni tous les abris des 11 arrêts périurbains et installé 3 abris vélos et une consigne individuelle.



En 2014, à l'ouverture de la ligne Tram Train Nantes Châteaubriant, la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres a financé des rabattements vers la gare (cf infra).

Rabattements Gare en réutilisation des cars scolaires

A l'ouverture du Tram Train Nantes Châteaubriant, les lignes de transport routier sont supprimées,

Nous créons un service de rabattement à Sucé-sur-Erdre. De manière générale, les 10 circuits des secondaires de transports scolaires peuvent prendre des habitants et les déposer à la gare en correspondance du train.

Accès gratuit sur
présentation du titre TER

ALLER		Ligne 68	Ligne 68	Ligne 68	Ligne 68
		LMMeJV__	LMMeJV__	LMMeJV__	LMMeJV__
Miltière		06:47	07:07	07:19	08:18
Bétulas		06:48	07:08	07:20	08:19
Filonnière 153		06:50	07:09	07:22	08:21
Durandière		06:51	07:10	07:23	08:22
Chataigneraie		06:52	07:11	07:24	08:23
Gare Tram Train		06:56	07:16	07:29	08:32
<i>Correspondance</i>	<i>TER Tram Train</i>	<i>07:02</i>	<i>07:23</i>	<i>07:38</i>	<i>08:38</i>

RETOUR		Ligne 68	Ligne 68	Ligne 68	Ligne 68	Ligne 68	Ligne 67
		-- Me	-- Me	LMMeJV__	LMMeJV__	LMMeJV__	LMMeJV__
<i>Correspondance</i>	<i>TER Tram Train</i>	<i>12:38</i>	<i>13:37</i>	<i>17:38</i>	<i>18:02/18:15</i>	<i>18:38</i>	<i>19:02</i>
	Gare Tram Train	12:42	13:45	17:42	18:19	18:45	19:07
	Chataigneraie	12:46	13:49	17:45	18:22	18:48	19:10
	Miltière	12:47	13:50	17:48	18:25	18:51	19:13
	Bétulas	12:48	13:51	17:49	18:26	18:52	19:14
	Filonnière 153	12:50	13:53	17:50	18:27	18:53	19:15
	Durandière	12:51	13:54	17:51	18:28	18:54	19:16

Les Documents stratégiques

Le Schéma de cohérence territoriale nous impose d'agir.

Nous avons placé la mobilité durable dans chaque document stratégique de la collectivité, y compris le PLUi désormais.

Les élus ont adopté une stratégie Mobilités ambitieuse puis voté les plans d'actions des **Plan Global de Déplacement 2017** et **Plan Vélo 2019**,

Trois enjeux au PGD :

Donner envie d'aller à pied et à vélo,

Accompagner le développement des TC,

Changer notre culture de la Mobilité.



La stratégie globale de mobilité

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

2015

221 300 déplacements

60%



132 600

-10 pts

stabilisation du nombre de déplacements en voiture solo

~1%



3 200

=

nombre de déplacements en deux-roues motorisés en très légère augmentation

7%



16 000

+2 pts

amélioration de l'offre / charge du réseau optimisée

0,6%



1 300

+2,5 pts

passage à 3% de la part modale vélo

16,5%



36 000

+1,5 pt

passage à 18% de la part modale de la marche

14,5%



31 600

+4 pts

passage d'un taux de remplissage des voitures de 1,24 à 1,37

2030

263 100 déplacements

+42 000 déplacements

50%



~ 132 600

1,5%



~ 4 500

9%



~ 24 000

3%



~ 8 000

18%



~ 46 000

18,5%



~ 48 000

1 Donner envie d'aller à pied et à vélo

des points de connexion hiérarchisés et équipés

Assurer la mise en œuvre de l'objectif du SCoT « favoriser l'intermodalité » nécessite d'organiser ces lieux de passage d'un mode de transport à l'autre. Ce travail doit être conduit en lien avec Nantes Métropole, le Pôle Métropolitain, le Département de Loire-Atlantique et la Région des Pays de la Loire.

Des points de connexion hiérarchisés

Le territoire se penchera sur les différents types de lieux à aménager à terme pour assurer l'amélioration de l'intermodalité.

Dans un premier temps une cartographie, puis une hiérarchisation des lieux d'échanges entre transport en commun, vélo et voiture individuelle pourraient être réalisées selon une définition commune des points de connexion. Ainsi, les points de connexion du territoire seraient aménagés de façon à y faciliter le stationnement vélos et voiture et donc le rabattement vers les transports collectifs. Différents services et équipements pourraient y être établis afin d'en favoriser l'usage. Ces points de connexion seraient d'autant plus aménagés qu'ils sont structurants.

La Communauté de communes pourrait soutenir les investissements des communes sur ces éléments, voire en porter en tant que maître d'ouvrage en lien avec sa politique de transport scolaire.

Des points de connexion équipés

Le niveau d'équipement des points de connexion est un élément supplémentaire dans la capacité de l'usager à modifier ses habitudes. S'il renonce à faire la totalité de son déplacement en voiture individuelle, il est nécessaire que le stationnement de celui-ci soit sécurisant. Si l'usager du transport en commun souhaite rejoindre le car ou le train en vélo, d'autant plus s'il est à assistance électrique, il est évident qu'il souhaitera être certain de le retrouver en bon état. Des consignes individuelles peuvent être envisagées pour les cycles. Aussi, des éléments de confort pour l'attente des usagers de transport en commun peuvent être prévus.

A l'avenir, il est souhaitable de créer de la vie, de l'activité autour de ces points de connexion, par l'implantation de vente directe ou de vente à emporter en fin de journée.



« Je veux être sûr de retrouver mon vélo, entier, le soir »

source : concertation, 2016

Action N°1 du PGD

12 Plans d'Actions communales pour les Mobilités Actives

La Communauté de communes d'Erdre et Gesvres a financé un bureau d'études auprès de chaque maire pour traduire la stratégie communautaire sur ses routes communales, ses pôles générateurs de déplacement (stade, écoles, etc.),

Les bureaux d'études ont regardé avec attention les rabattements cyclables aux arrêts de transport en commun.



Approche du Pôle d'échanges par le territoire

Approche maximaliste, à savoir que tout point de connexion entre deux modes de transport minimum est un pôle d'échanges potentiel pour nous,

- **Arrêt de transport collectif,**
- **Aire de covoiturage,**

Volonté politique de pouvoir considérer chaque commune avec ses caractéristiques comme pouvant être réceptrice d'équipements multimodaux, non pas seulement les deux trois grands projets.





Objectifs :

- Organiser les points de connexion entre les différents modes de transport
- Recenser et hiérarchiser les points de connexion
- Equiper les points de connexion en lien avec les gestionnaires de voirie et Autorités de transport

Contenu / modalités :

- Cartographier les points de connexion TC-Vélo-Covoiturage ;
- Hiérarchiser les points de connexion avec des critères objectifs :
 - simple,
 - structurant,
 - gare, Pôle d'Echange Multimodal ;
- Etablir une stratégie d'équipement différenciée des points (abri vélo, préau vélo, service vélo, point stop, stationnement VL, aménagement aire d'attente, commerces, recharge véhicule électrique ?, wifi ?...) ;
- Echanger avec les autorités organisatrices sur les dessertes en transport collectifs des points de connexion extérieurs.

Coût estimatif :

- Stratégie et cartographie réalisées en interne et en concertation avec les communes dans le cadre des PACMA
- Acquisitions d'équipements et aménagements de voirie selon les capacités financières et la maîtrise d'ouvrage
- Recettes :
 - subventions sur les bornes de recharge de véhicule électrique
 - subventions départementales ou régionales

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisation du diagnostic et de la stratégie d'équipement
- Nombre de places de stationnement vélo sur le territoire
- Nombre de places de stationnement VL supprimées

Échéance :

2021

Type d'action :

Etude / aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :

Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :

Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département / Région / Partenaires privés

Echelle de pertinence :

Commune(s)

Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / touristes

Hiérarchisation des points de connexion

- Nb de lignes régulières et leur fréquentation
 - Présence d'un P+R et sa taille
 - Nb de lignes Lila scolaires et leur fréquentation
 - Vie locale (commerces, services...) et besoin local
 - Présence d'une aire de covoiturage
 - Potentiel de développement du site (disponibilité de foncier public, projets municipal ou intercommunal)
- Caractéristiques des usages potentiels
 - Une minute,
 - Une heure
 - Une journée

Critères	0	1	3	5
Lila	pas de car	1 ligne simple	2 lignes ou gros cadencement	BHNS ou TER
P+R taille	pas de possibilité de laisser sa voiture	-5places	5/15 places	+15 places
Lila scolaire	pas d'élèves ou pas d'arrêt	1 ligne, -15 élèves	15/30 élèves	+30 élèves
Vie locale	pas de commerce, pas de passage	du passage	1 commerce utile à l'usager ou une centralité	centre avec commerces
covoiturage	pas de covoiturage possible	-10 places	10/20 places	+20 places
potentiel	terrain privé à mobiliser	terrain public à mobiliser	juste la place / projet	emprise publique et dév
enjeu local	aucun enjeu	enjeu faible	enjeu local fort	enjeu intercommunal fort

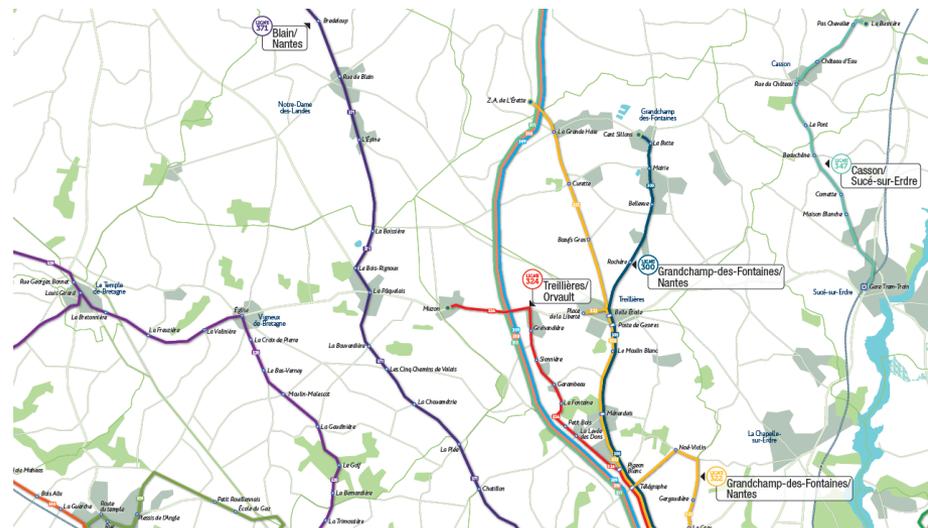


Typologie des points de connexion prioritaires

Casson
Casson
Fay-de-Bretagne
Fay-de-Bretagne
Grandchamp-des-Fontaines
Grandchamp-des-Fontaines
Héric
Héric
Héric Projet
Nort-sur-Erdre
Notre-Dame-des-Landes
Notre-Dame-des-Landes
Petit-Mars
Petit-Mars
Petit-Mars
Saint-Mars-du-Désert
Saint-Mars-du-Désert
Saint-Mars-du-Désert
Sucé-sur-Erdre
Sucé-sur-Erdre
Les-Touches
Les-Touches
Treillières
Treillières
Treillières
Treillières
Treillières
Vigneux-de-Bretagne
Vigneux-de-Bretagne
Vigneux-de-Bretagne

Château d'eau
Maison médicale
Madeleine
Croix Couëdel
Mairie
Curette
Plein Ciel
Neuville
Tivaut
Gare
Rue de Blain
L'Epine
Pharmacie
Maupassant
Furetière
Centre
Pinsoison
Pont David
Gare
Maison Blanche
Centre
Salle municipale
Belle Etoile
Tourneuve
Ménardais
Poste de Gesvres
Place de la liberté
Centre
La Pâquelais
La Croix de Pierre

Simple
PEM
PEM
Simple
Structurant
Simple
Structurant
Simple
PEM
Gare
Structurant
Simple
Structurant
Simple
Simple
Structurant
Structurant
Simple
Gare
Simple
Structurant
Simple
PEM
PEM
Structurant
Structurant
Simple
Structurant
Structurant
Simple



Typologie des équipements

Point de connexion Simple
Équipement 2/4 places en box / consignes individuelles sécurisées,

Point de connexion Structurant
Équipement 6/10 places en box / consignes individuelles
et/ou Abri fermé sécurisé 16/24 places



Pôle d'échanges Multimodal
Équipement complémentaire à l'existant en gare
de Nort-sur-Erdre et Sucé-sur-Erdre,
Équipement en abri fermé sécurisé de 50 places à Belle Etoile





Équipement complémentaire à la gare
de Nort-sur-Erdre
Suppression de 3 places VL
Création de 8 places vélo en box indiv.

Aménagement du PEM Belle Etoile – Treillières

Convention d'usage du foncier départemental,

Reprise complète de l'espace public,

Double abri voyageur,

Un abri ouvert vélo 10 places,

Un abri fermé de 54 places,

4 places en consignes individuelles,





2 Accompagner le développement des TC

Améliorer l'intermodalité

Élément central des politiques de développement du transport en commun et des modes actifs, le lien entre les différents modes de transport doit faire l'objet d'un traitement particulier, tant sur les lieux de connexion en eux-mêmes que sur les liaisons cyclables et piétonnes vers ces lieux.

Ainsi, les trajets des habitants entre domicile et arrêt de transport en commun structurant devront faire l'objet d'aménagements de qualité et les points de connexions devront être équipés de services aux usagers incitant à la multi modalité.

Il est nécessaire de se pencher sur la meilleure façon d'offrir la possibilité aux habitants de choisir la multi modalité, c'est-à-dire d'utiliser plusieurs modes de transport sur leur trajet. Sur le domicile travail, cela signifie remplacer l'unique voiture (à 85 %) par la voiture sur un court trajet, puis le transport en commun, par exemple, puis le vélo. Cela nécessite de porter à connaissance des habitants du territoire les services multimodaux de la Métropole, du Département et de la Région.

Le Schéma départemental des nouvelles mobilités porte l'ambition de travailler des lignes express sur les 2x2 voies en aménageant de véritables pôles d'échanges multimodaux au droit des échangeurs en lien avec des aires de covoiturage et des Parkings Relais. La Communauté de communes est favorable aux études de ce type d'aménagement sur les échangeurs RN 137 et RN 165 pertinents. Le lieu-dit « le Tivaut », à Héric sur l'échangeur de la Route de Nort-sur-Erdre pourra être ainsi étudié en priorité.

Poursuivre la gestion des transports scolaires

Compétente depuis 2004, en tant qu'Autorité Organisatrice des transports scolaires, la Communauté de communes, qui gère aujourd'hui les relations avec les familles de 4 400 élèves, souhaite continuer à exercer sa compétence sous l'égide de la Région des Pays de la Loire. Ainsi, ce sont plus d'1 000 000 de kilomètres qui sont parcourus chaque année par les 78 véhicules constituant la flotte gérée par la Communauté de communes.

La Communauté de communes souhaite maintenir une desserte de proximité en lien avec les autres politiques publiques touchant les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Améliorer le transport à la demande

Lancé en 2006 sur le territoire, le service de transport à la demande est efficace sur une certaine cible de la population. Il a trouvé sa clientèle d'usagers. Son fonctionnement pourrait faire l'objet d'étude d'amélioration pour en faire un véritable levier de la mobilité quotidienne sur le territoire en étendant ses plages horaires de fonctionnement par exemple.



Tram Train modèle Citadis Dualis - Photo, Alstom

Aménagement du PEM Tivaut - Héric

Foncier mis à disposition par la commune

Convention financière tripartite Département – Région – Com
Com sur le portage financier,

Maitrise d'ouvrage Départementale, Entretien municipal

Création complète de l'espace public,

2 quais bus,
120 places de stationnement P+R / covoiturage

Double abri voyageur,
Un abri vélo fermé de 26 places,



Aménagement du PEM Tivaut - Héric



Réalisé

76 mobiliers sur 32 sites équipés

300 places de stationnement sécurisé

6 grands abris fermés, avec réparation et gonflage

+ équipements des 2 piscines et des Offices de tourisme

Nb places	300
Devis HT	446 282,00 €
Coût HT par place	1 458,44 €
Travaux	121 824,81 €
	568 106,81 €
Alvéole	33 939,00 €
Région	125 542,37 €
Autofinancement	408 625,44 €

