

---

# Plan Global Déplacements

**Communauté de communes de Grand-Lieu**

*Mars 2019*

*document approuvé le mardi 05 mars 2019*

# Propos liminaires (1)

En 2017, la Communauté de communes de Grand Lieu accueillait 38 779 habitants. La croissance démographique est soutenue sur l'ensemble du territoire ; l'intercommunalité devrait rassembler plus de 45 000 habitants en 2030 et probablement 50 000 habitants en 2040.

Les 9 communes qui la composent se sont initialement fédérées autour du développement économique. En 2015, l'Insee dénombrait 11 404 emplois sur le territoire. Les parcs d'activités accueillent plus de la moitié de ces emplois. La croissance y est également positive : +18,8% emplois entre 2014 et 2018.

Aujourd'hui, avec trois bassins équilibrés en population et constituée de 9 communes structurées, la CCGL s'articule autour de centres bourgs, de nombreux villages et hameaux et de 16 parcs d'activités répartis sur les 9 communes.

Aux portes de Nantes Métropole, du Vignoble (Clisson-Sèvre-Maine), du Pays de Retz (Machecoul-St-Même) et de la Vendée, le territoire de Grand Lieu supporte des déplacements toujours plus nombreux.

Pour mesurer les pratiques de déplacement sur l'ensemble de la Loire-Atlantique, une Enquête Déplacement Grand Territoire a été réalisée en 2014-2015. A l'échelle de la Communauté de communes, les principales observations sont les suivantes :

- > 61% des déplacements sont réalisés en tant que conducteur d'une voiture, quel que soit le motif de déplacements (travail, formation, courses, loisirs...) ;
- > le motif « travail » reste celui qui engendre le plus de déplacements, avec des concentrations dans le temps et l'espace (saturation d'axes routiers aux heures de pointe) ;
- > le territoire entretient une relation privilégiée avec la métropole nantaise. 76% des actifs de la CCGL sortant du territoire vont vers Nantes Métropole, et près de 2 500 habitants métropolitains viennent aussi, chaque jour, travailler sur notre territoire (41% des actifs venant sur le territoire n'y habitant pas) ;
- > les déplacements de proximité sont importants sur le territoire, puisque 42% des déplacements des habitants du territoire font moins de 3 km (56% des déplacements sont internes à l'intercommunalité), même si la voiture reste le mode de transport privilégié même pour ces déplacements de courte distance.

# Propos liminaires (2)

Afin d'améliorer la circulation et l'offre de services sur son territoire, la Communauté de communes s'est d'ores et déjà lancée dans la réflexion et la mise en place de :

- > l'élaboration, avec le soutien du PETR Pays de Retz et de l'Ademe, d'un Schéma Directeur des Mobilités Douces,
- > la création d'un poste, avec le soutien de l'Ademe, de chargé(e) de mission mobilité,
- > le développement du covoiturage,
- > l'accompagnement de projets routiers, en particulier en termes de sécurité,
- > la coordination des actions auprès des territoires limitrophes et des partenaires.

Pour répondre aux enjeux actuels de la mobilité et de la transition énergétique, la Communauté de communes a également décidé de réaliser son Plan Global de Déplacements (PGD).

Celui-ci inscrit, à travers 5 thématiques et 24 fiches actions, le développement et la réorganisation de l'ensemble des déplacements. Les objectifs pour 2030 sont ambitieux :

- > +2% de part modale pour le vélo,
- > +4% de part modale pour le covoiturage (voiture en tant que passager),
- > +4% de part modale pour la marche,
- > +1% de part modale pour les transports en commun.

Afin d'apporter des solutions cohérentes et efficaces aux habitants et actifs, un travail collaboratif est nécessaire avec les acteurs de proximité (communes, associations d'entreprises ou locales, habitants...), institutionnels (Département, Région), voisins (Nantes Métropole, Communauté de communes Sud Retz Atlantique, Communauté d'agglomération Clisson Sèvre Maine) et partenaires (Ademe, PETR Pays de Retz).

La mise en œuvre du PGD sera progressive, dès 2019. Des évaluations seront réalisées pour mesurer les solutions mises en places et l'évolution des habitudes de déplacements.

# SOMMAIRE

- 01** Contexte \_7  
démarche / autres documents de planification du territoire / compétences
- 02** Diagnostic territorial \_11  
structure du territoire / pratiques de déplacements / offres de mobilité / synthèse
- 03** Leviers et stratégie \_51  
temporalités, échelles, positionnements / objectifs de répartition modale
- 04** Plan d'actions \_55  
24 actions selon les 5 objectifs opérationnels



# 01 Contexte

## PGD = Plan Global Déplacements

Un Plan Global Déplacement (PGD) constitue un cadre de réflexion et de proposition de principes pour la réorganisation de l'ensemble des déplacements à l'échelle d'un territoire. Le PGD, document non réglementaire, doit permettre :

- > de définir une stratégie de mobilité visant à assurer un équilibre durable entre : besoins de mobilité des habitants / environnement / économie / santé (document de planification et d'orientation),
- > de définir des objectifs, une stratégie, un plan d'actions ainsi qu'un plan pluriannuel d'investissements associé en faveur des transports des personnes et des marchandises,
- > de réaliser une concertation des acteurs de la mobilité (collectivités limitrophes, acteurs institutionnels), dans le but de les sensibiliser et de les impliquer dans la démarche engagée.

La communauté de communes de Grand-Lieu souhaite, en réalisant un PGD, affiner une stratégie de mobilité globale à l'échelle de son territoire et en lien avec l'extérieur, dans le but notamment de permettre le dialogue avec les différentes autorités responsables de l'organisation des transports urbains et interurbains.

Une coopération importante est ainsi été engagée avec la métropole nantaise pour agir sur les mobilités.



## Plusieurs documents de planification ont été réalisés ou sont en cours de réalisation, dont certains abordent des questions de mobilité

### **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Retz, approuvé le 28 juin 2013 et exécutoire depuis le 10 septembre 2013**

- > ce document permet d'assurer la cohérence des politiques publiques d'urbanisme à l'échelle du PETR, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de l'intercommunalité doivent ainsi traduire à leur échelle les orientations du SCOT. Deux objectifs fixés dans le SCoT impactent directement la mobilité :
  - développer la proximité et renforcer les bourgs des communes
  - faciliter les relations entre les communes et l'accès aux transports collectifs, cars ou train

### **Démarches Energie-Climat initiée depuis 2004**

- > réalisation d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET) sur le territoire du Pays de Grand-Lieu, Machecoul et Logne en 2011, signature en 2016 (pour 3 ans) par le PETR d'un contrat d'objectifs avec l'ADEME pour renforcer la transition énergétique et écologique du territoire, engagement en décembre 2017 de la communauté de communes pour la réalisation d'un Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET)
- > ces documents doivent permettre de participer localement à la lutte contre le changement climatique tout en commençant aussi à s'adapter à ce changement. La mobilité durable est définie comme un enjeu prioritaire du PETR dans sa politique énergétique, alors que deux orientations stratégiques du projet climat-énergie du PETR impactent la mobilité :
  - développer une approche intégrée climat-énergie/urbanisme
  - sensibiliser et mobiliser les habitants en capitalisant les bonnes expériences et en les déployant sur l'ensemble du territoire

### **Schéma directeur des modes doux du PETR du Pays de Retz (contenant un focus sur la communauté de communes de Grand-Lieu), en 2018**

- > ce document a permis de planifier la réalisation d'aménagements cyclables communaux (communes de Saint-Philbert de Grand-Lieu et du Bignon) et intercommunaux à l'échelle du PETR

## La communauté de communes exerce un certain nombre de compétences confiées par les communes membres, dont certaines concernent plus ou moins directement la mobilité

### Les compétences obligatoires (5)

- > Aménagement de l'espace pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire
- > Actions de développement économique, dont promotion du tourisme
- > Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage
- > Collecte et traitement des déchets des ménagers et déchets assimilés
- > Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations

### Les compétences optionnelles (5)

- > Politique du logement et du cadre de vie
- > Politique de la ville - volet prévention de la délinquance
- > Création, aménagement et entretien de la voirie communautaire
- > Construction ou aménagement et entretien des équipements sportifs d'intérêt communautaire
- > Actions en faveur du développement d'énergies renouvelables et de la transition énergétique

### Les compétences facultatives (19)

- > Transport scolaire, Transports publics réguliers et à la demande (conventions avec le département de la Loire-Atlantique)

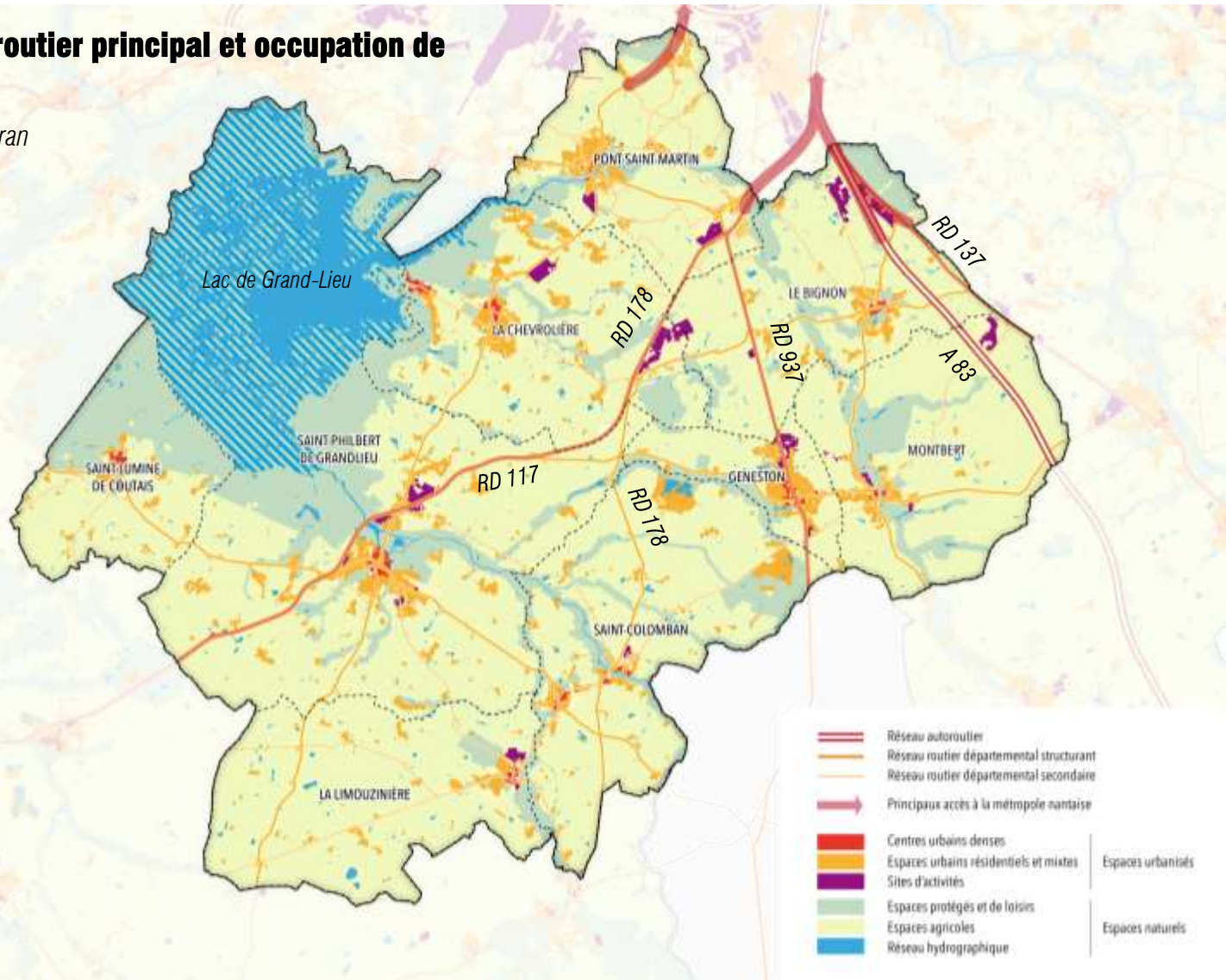
### Les compétences facultatives (19) - suite

- > Emploi, formation, insertion professionnelle
- > Achat, vente ou location d'immeubles bâtis ou non bâtis pour le développement économique
- > Accueil d'entreprises (notamment exploitation d'hôtels d'entreprises)
- > Gendarmerie
- > Assainissement collectif
- > Assainissement non collectif
- > Eclairage public dans le domaine communautaire
- > Incendie et secours
- > Gestion des poteaux incendie
- > Politique en faveur des personnes âgées
- > Gestion et exploitation des équipements touristiques
- > Mise en œuvre des chartes de pays et des procédures contractuelles
- > Itinéraires de randonnées pédestres inscrits au PDIPR
- > Liaisons cyclables d'intérêt communautaire
- > Organisation d'une fête annuelle du sport
- > Soutien à des projets associatifs (promotion, animation culturelle, sportive et touristique d'intérêt communautaire)
- > Commission Locale de l'Eau et SAGE
- > Système d'information géographique

# 02 Diagnostic territorial

## Réseau routier principal et occupation de l'espace

Source : Auran



# 02 La structure du territoire

un territoire aux portes de la métropole nantaise

## Un réseau viaire magistral qui structure le territoire

Le territoire s'est construit notamment le long de ses grandes infrastructures de transport.

Le réseau viaire se structure fortement autour de l'axe RD 117 (2x2 voies entre les communes de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et Machecoul) / RD 178 (section La Chevrolière – A83). La RD 937 (Geneston / Pont-Saint-Martin – Viais) est également un axe structurant pour l'accessibilité du territoire. Ces axes assurent le lien entre la Vendée et la métropole nantaise, faisant de la communauté de communes de Grand-Lieu un territoire accueillant un transit important.

L'A83 traverse la partie Est du territoire, un échangeur est situé sur la commune de Montbert permettant un accès depuis la communauté de communes.

Un réseau secondaire de routes départementales permet de mailler entre elles les différentes communes du territoire. Les liaisons vers l'ouest sont limitées par la présence du lac de Grand-Lieu, tandis que la D137 marque la limite est du territoire.

La connexion avec Nantes Métropole se fait via Les Sorinières ou depuis l'accès sud de Nantes via l'A83 (entre le Bignon et la porte des Sorinières qui permet l'accès au périphérique). Les portes d'entrée sur la métropole sont donc relativement limitées, sur des axes fortement sollicités en termes de trafic notamment en heures de pointe.

## Un territoire marqué par de fortes coupures

Le territoire de la communauté de communes de Grand-Lieu est fortement marqué par la rupture géographique induite par le lac de Grand-Lieu, dont la surface peut atteindre jusqu'à près de 20 % de la superficie du territoire en hiver, posant une contrainte forte en termes de liaisons avec les territoires limitrophes.

Bien que n'étant pas implanté sur le territoire, l'aéroport de Nantes Atlantique est limitrophe de la commune de Pont-Saint-Martin et vient aussi impacter les accès à la métropole nantaise.

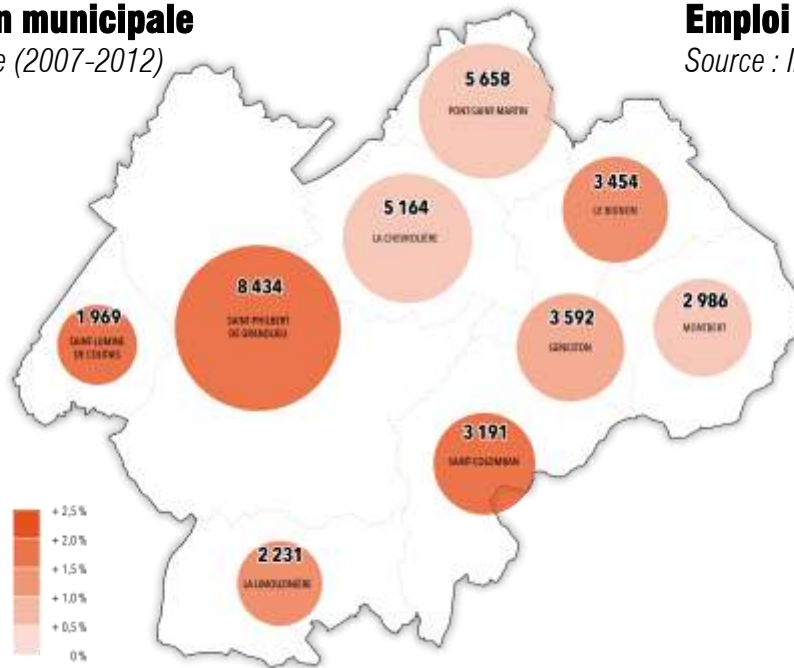
La communauté de communes de Grand-Lieu est également marquée par la coupure que constitue l'A83 à l'est.

# 02 La structure du territoire

dynamiques de population et d'emploi

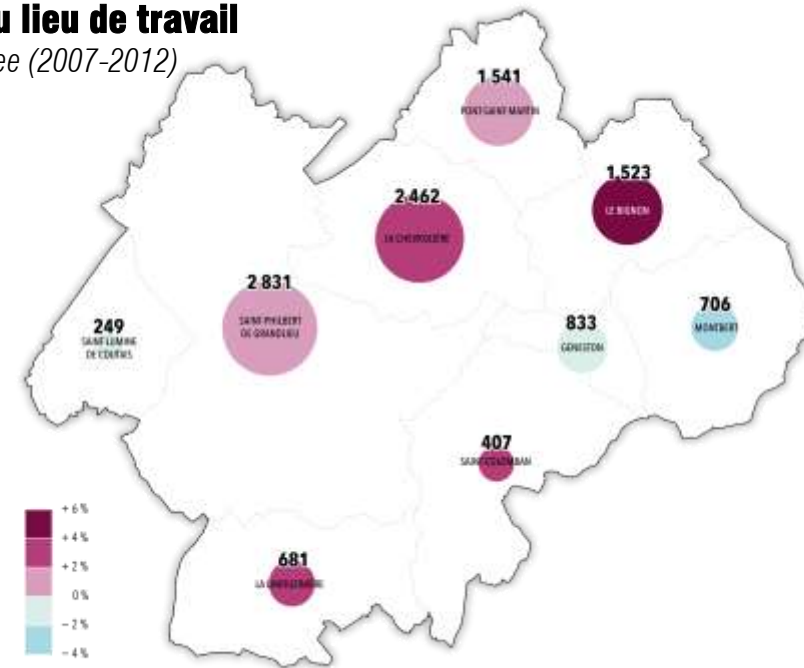
## Population municipale

Source : Insee (2007-2012)



## Emploi au lieu de travail

Source : Insee (2007-2012)



Commune	Population (2012)	Variation annuelle (2007 – 2012)	Taille moyenne des ménages	Emploi (2012)	Variation annuelle (2007 – 2012)	Concentration Emploi (2012)
LE BIGNON	3 454	+ 1,6 %	2,7	1 523	+ 5,0 %	0,95
LA CHEVROLIERE	5 164	+ 0,9 %	2,6	2 462	+ 3,6 %	0,99
LA LIMOUZINIÈRE	2 231	+ 1,7 %	2,8	681	+ 2,6 %	0,65
MONTBERT	2 986	+ 0,8 %	2,6	706	- 4,2 %	0,51
PONT-SAINT-MARTIN	5 658	+ 0,7 %	2,6	1 541	+ 1,3 %	0,58
SAINTE-COLOMBAN	3 191	+ 2,1 %	2,7	407	+ 2,5 %	0,27
SAINT-LUMINE-DE-COUTAIS	1 969	+ 2,1 %	2,7	249	- 1,2 %	0,26
SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU	8 434	+ 2,5 %	2,6	2 831	+ 1,5 %	0,72
GENESTON	3 592	+ 1,2 %	2,8	833	- 0,5 %	0,49
<b>Total CC de GRAND-LIEU</b>	<b>36 679</b>	<b>+ 1,5 %</b>	<b>2,7</b>	<b>11 233</b>	<b>+ 1,8 %</b>	<b>0,65</b>
NANTES MÉTROPOLE	602 923	+ 0,8 %	2,1	328 071	+ 1,2 %	1,26
LOIRE ATLANTIQUE (HORS NM & CARENE)	591 507	+ 1,5 %	2,5	239 472	+ 1,0 %	0,71

# 02 La structure du territoire

37 000 habitants (+ 1,5 % / an 2007-2012) / 11 000 emplois (+1,8 % / an 2007-2012)

## Une population en forte croissance

La communauté de communes de Grand-Lieu comptait en 2012 près de 37 000 habitants, avec un accroissement annuel de + 1,5 % depuis 2007 traduisant le dynamisme du territoire en matière démographique. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, commune la plus importante en termes de population, est aussi celle qui a connu le taux d'accroissement le plus important entre 2007 et 2012.

Le territoire est également caractérisé par une taille moyenne des ménages importante (2,7 personnes), ce qui le positionne nettement au-dessus de la moyenne départementale. Cette donnée souligne la part importante des familles avec enfants sur le territoire, ce qui influe notablement sur les pratiques de mobilité.

## Une dynamique d'emploi globalement positive

La communauté de communes de Grand-Lieu comptait en 2012 un peu plus de 11 000 emplois sur son territoire, principalement sur les communes de La Chevrolière et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

Si la dynamique globale observée entre 2007 et 2012 est très positive (+ 1,8 % contre une moyenne départementale, hors Nantes Métropole et CARENE, de + 1,0 %), elle masque quelques disparités entre communes.

Les baisses constatées sur Geneston et Saint-Lumine-de-Coutais sont néanmoins peu significatives, tandis que la chute notable sur Montbert est due à la fermeture du CHS sur le parc de La Bayonne. Les évolutions positives les plus marquées sont relevées sur Le Bignon et La Chevrolière.

## Un territoire fortement polarisé par la métropole

Cependant, à l'exception de ces deux communes et dans une moindre mesure de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, l'indice de concentration de l'emploi (rapport entre le nombre d'actifs occupés et l'emploi) est plutôt faible, et stable entre 2007 et 2012 : cela traduit un territoire tourné vers l'extérieur, en l'occurrence Nantes Métropole (cf. flux domicile-travail).

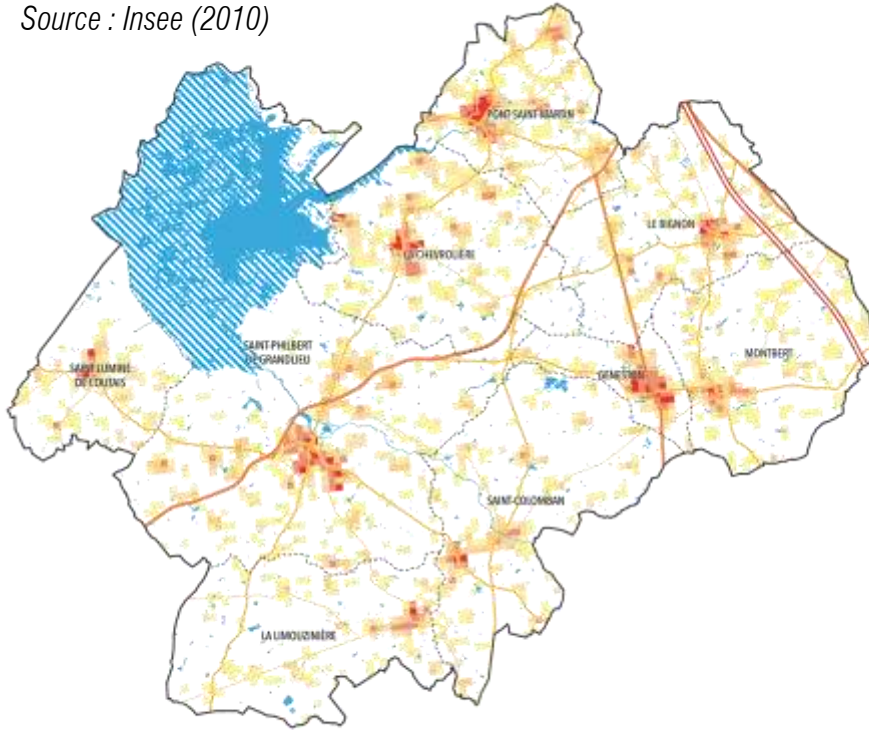
Ces dynamiques sont à rapprocher de la position stratégique de la communauté de communes de Grand-Lieu, offrant une bonne qualité de vie à ses habitants (équilibre entre prix du foncier et cadre de vie) tout en étant proche de la métropole nantaise.

# 02 La structure du territoire

densité de population et d'emploi

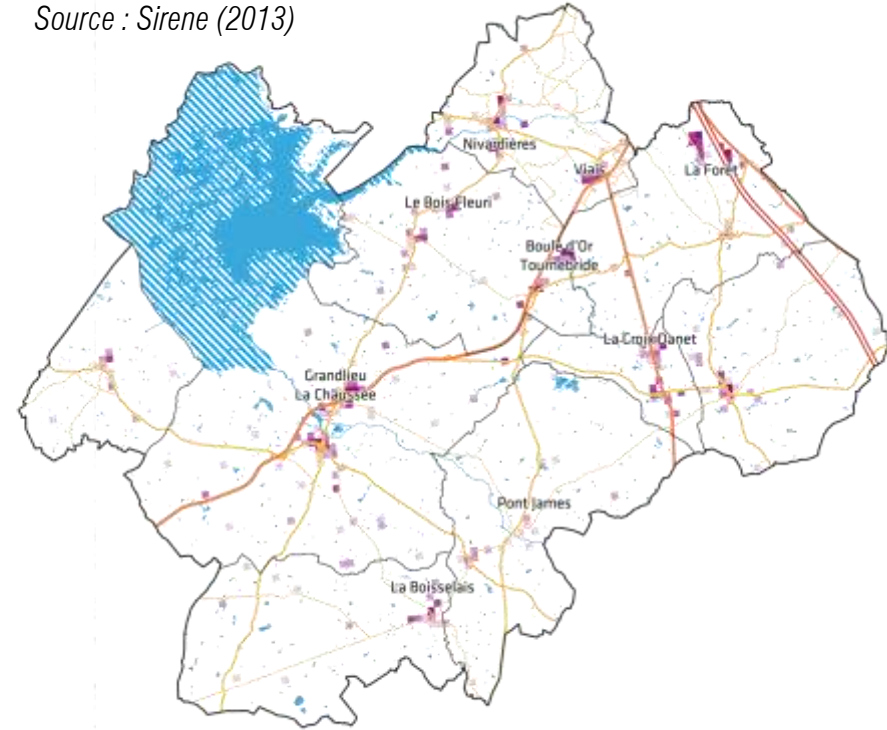
## Densité de population

Source : Insee (2010)



## Densité d'emploi

Source : Sirene (2013)



## Typologie des espaces urbanisés

Source : Auran



Source : Auran, DDTM44, CG44, PDS et PLU communes disponibles, EPCL, IGN

## Comparaison densités

Source : Insee (2010), Sirene (2013)

	Population	Emploi
CC de GRAND LIEU	125 hab/km <sup>2</sup>	38 emplois/km <sup>2</sup>
NANTES MÉTROPOLE	1 150 hab/km <sup>2</sup>	627 emplois/km <sup>2</sup>
LOIRE ATLANTIQUE (HORS NM & CARENE)	98 hab/km <sup>2</sup>	30 emplois/km <sup>2</sup>
CC ERDRE ET GESVRES	111 hab/km <sup>2</sup>	27 emplois/km <sup>2</sup>



## Une population diffuse sur le territoire

La répartition de la population fait ressortir un territoire assez diffus. Les centre-bourgs sont logiquement les secteurs les plus denses, même si les valeurs observées restent cependant assez faibles et montrent la prédominance d'un tissu urbain composé d'habitat essentiellement individuel. La communauté de communes de Grand-Lieu présente néanmoins une densité de population supérieure à la moyenne départementale.

Le « mitage » du territoire est important, avec un habitat diffus organisé autour de plusieurs hameaux et le long des axes routiers. Les centres urbains et les secteurs résidentiels ne représentent ainsi respectivement que 7 % et 32 % des surfaces urbanisées (contre 10 % et 43 % à l'échelle de la Loire Atlantique). À l'inverse, les villages et hameaux du territoire représentent 38 % des surfaces urbanisées, soit le double de la moyenne départementale.

## Un emploi particulièrement concentré dans les parcs d'activités

La répartition de l'emploi fait quant à elle ressortir deux ensembles aux caractéristiques distinctes.

Les centres urbains, où vont se concentrer un certain nombre d'emplois liés au commerce de proximité, aux services ou aux fonctions administratives, représentent environ 20 % de l'emploi total de la communauté de communes.

Les parcs d'activités, où l'on retrouvera plutôt les emplois directement en lien avec les activités hébergées sur les différents sites (emploi industriel, service aux entreprises), sont particulièrement importantes : alors qu'elles ne représentent que 14 % des surfaces urbanisées, elles concentrent plus de 50 % des emplois du territoire.




Les principaux parcs d'activités (Tournebride, La Forêt, Viais, Bois Fleuri...) sont surtout localisées en bordure des axes routiers structurants du territoire. Compte tenu des flux d'actifs qu'elles attirent quotidiennement et de leur éloignement des grandes zones d'habitat, elles sont génératrices de déplacements motorisés à l'échelle du territoire.

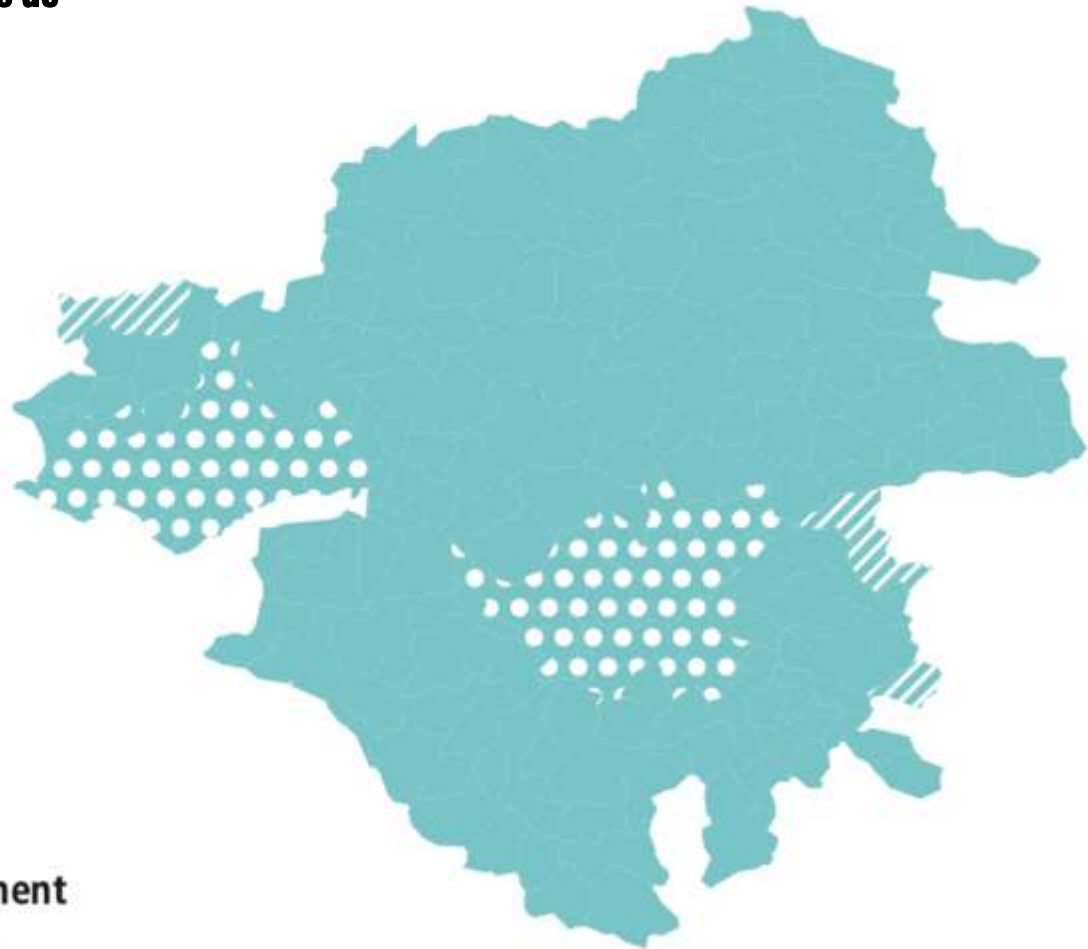
## Périmètre de l'enquête et éléments de méthode

Source : EDGT 2015, Loire-Atlantique

### 4 maîtres d'ouvrage :

Conseil Départemental de Loire Atlantique, Nantes Métropole, CARENE, CAP Atlantique

-  Enquête en face-à-face
-  Enquête par téléphone
-  Communes hors département enquêtées par téléphone



# 02 Les pratiques de déplacements

960 personnes interrogées sur la CCGL dans le cadre de l'EDGT

## Une enquête pour renseigner les pratiques de déplacements du quotidien

Une Enquête Déplacement Grand Territoire (enquête déclarative sur les déplacements, issue d'une méthodologie nationale développée par le CEREMA dans les années 1970) a été réalisée entre le 30 septembre 2014 et le 15 mars 2015 sur l'ensemble de la Loire Atlantique et quelques communes du Morbihan et du Maine-et-Loire :

- au global, 29 000 personnes ont été interrogées ;
- l'enquête renseigne les déplacements des personnes âgées de 5 ans et plus effectués un jour de semaine (du lundi au vendredi) ;
- l'enquête renseigne les déplacements ayant pour origine ou destination le périmètre d'enquête à savoir ici la Loire Atlantique (les déplacements effectués complètement à l'extérieur de la Loire Atlantique ne sont pas pris en compte) ;
- l'enquête renseigne uniquement les déplacements s'effectuant sur l'espace public.

Dans le cas de la communauté de communes de Grand-Lieu, cette enquête a été effectuée uniquement par téléphone et concernait un échantillon de 350 ménages (soit 960 personnes).

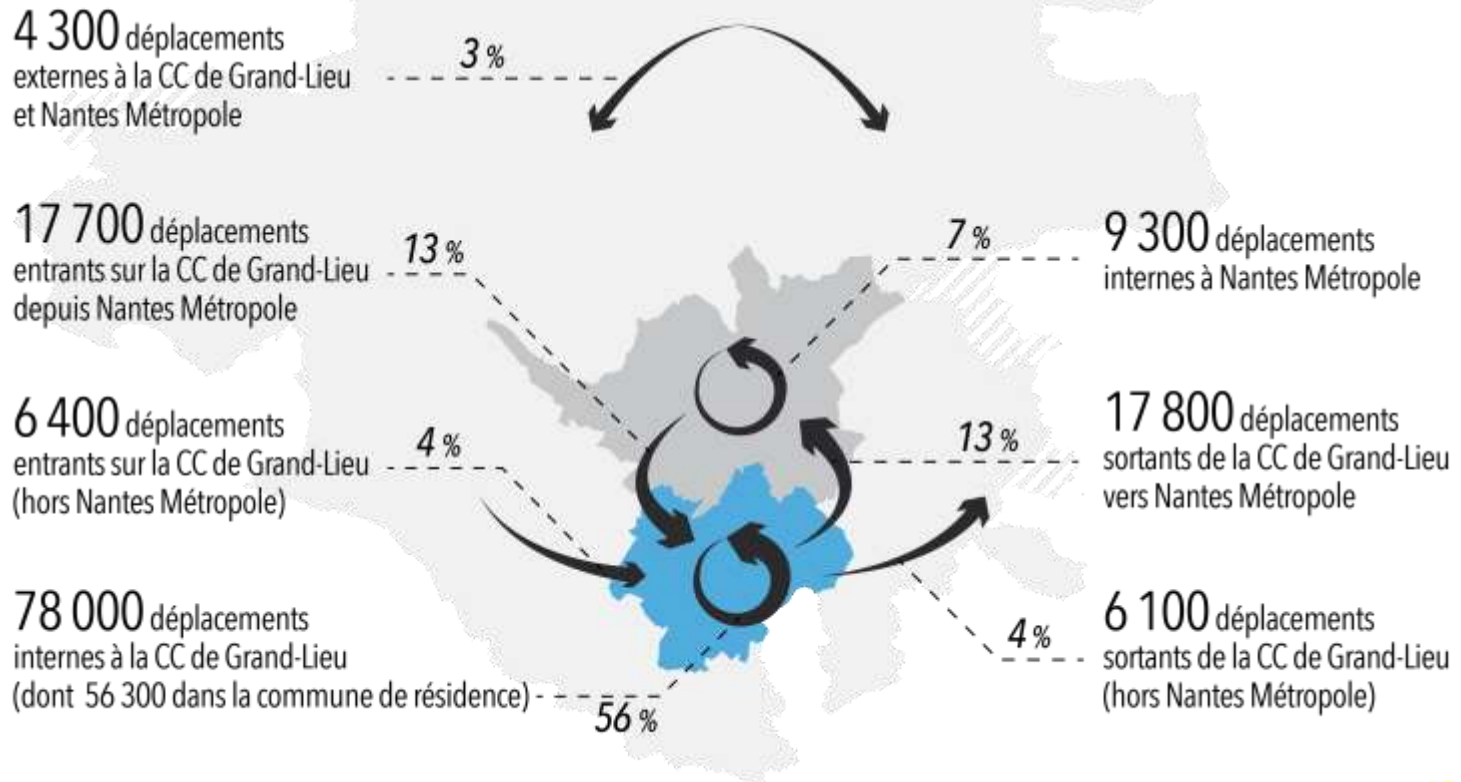
# 02 Les pratiques de déplacements

les grands flux de déplacements

La localisation géographique des  
**139 600** déplacements quotidiens  
des habitants de la CC de Grand-Lieu

Source : EDGT 2015, Aurant

**4,0** déplacements réalisés  
chaque jour en moyenne par  
les habitants de la CCGL  
(population de 5 ans et plus)



# 02 Les pratiques de déplacements

40 % des déplacements réalisés dans la commune de résidence

## Des déplacements principalement réalisés au sein du territoire

Les habitants de la communauté de communes de Grand-Lieu effectuent quotidiennement 139 600 déplacements (tous motifs confondus), ce qui revient à dire que chaque personne (âgée de plus de 5 ans) réalise en moyenne 4 déplacements par jour.

Plus de la moitié de ces déplacements (78 000) sont réalisés au sein de l'intercommunalité. Aussi, ce sont 56 300 déplacements qui s'effectuent au sein même de la commune de résidence, soit 40 % des déplacements des habitants.

## Un lien notable avec Nantes Métropole

En dehors de ces flux internes, les autres déplacements sont principalement réalisés en lien avec Nantes Métropole : un quart des déplacements étant constitués des flux entre la communauté de communes de Grand-Lieu et la métropole, tandis que 7 % des déplacements sont faits intégralement à l'intérieur de Nantes Métropole.

Les déplacements restants ne représentent que 11 % du volume global réalisé par les habitants du territoire.

# 02 Les pratiques de déplacements

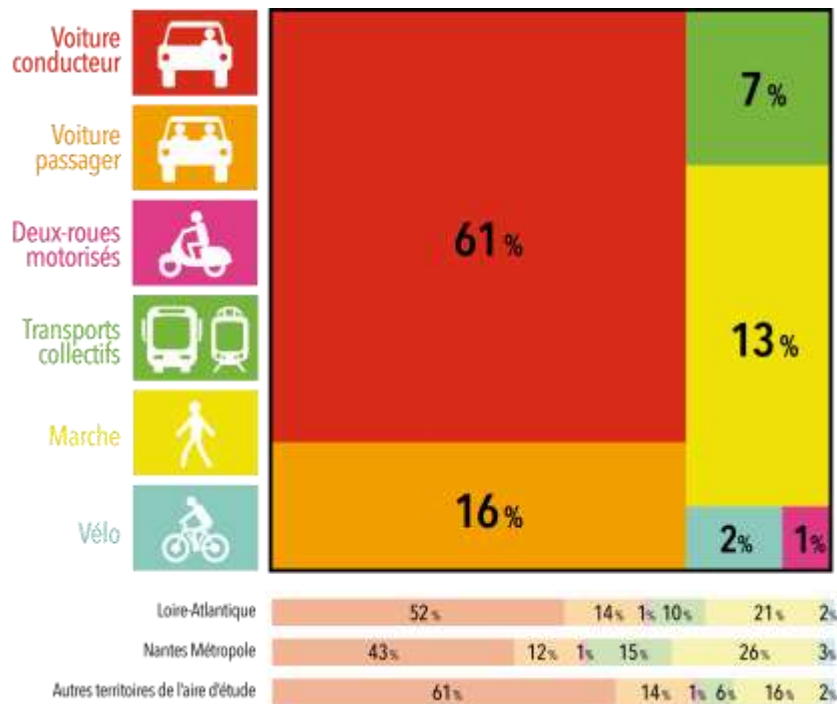
les modes de déplacements

**2015**

38 000 habitants

139 600 déplacements / jour (soit 4,0 dep/hab)

dont ~ 85 000 déplacements en voiture conducteur



Source : EDGT 2015, Auran, (tous motifs confondus)

**GES** = env 67 kt CO<sub>2</sub>/an

+21 %

**Demain 2030**

46 000 habitants

170 000 déplacements / jour

dont ~ 104 000 déplacements en voiture conducteur

En conservant les pratiques d'aujourd'hui ...

+ 30 000 déplacements / jour

dont + 19 000 déplacements en voiture conducteur

**GES** = env 81 kt CO<sub>2</sub>/an

# 02 Les pratiques de déplacements

76 % des déplacements effectués en voiture (conducteur ou passager)

## La voiture, mode essentiel dans les pratiques des habitants

Les déplacements sont principalement réalisés en voiture, la voiture conducteur représentant 61 % des déplacements effectués tandis que 16 % le sont en tant que passager : ce sont donc les  $\frac{3}{4}$  des déplacements qui impliquent le recours à une voiture.

Les autres modes sont utilisés de manière plus réduite, la marche (13 % des déplacements) et les transports collectifs (7 %) venant compléter les principales pratiques. Enfin, le vélo atteint 2 % de part modale, ce qui s'inscrit dans la moyenne constatée à l'échelle du département de Loire-Atlantique.

## Une progression à prévoir des volumes de déplacements

Les dynamiques démographiques à l'œuvre sur le territoire, pourraient amener à une population totale de 46 000 habitants à l'horizon 2030, contre 38 000 en 2015.

Si les pratiques de mobilité n'évoluent pas dans l'intervalle (même mobilité quotidienne par habitant, même répartition modale), ce sont donc 30 000 déplacements supplémentaires qui seront effectués chaque jour dont 18 000 en voiture en tant que conducteur.

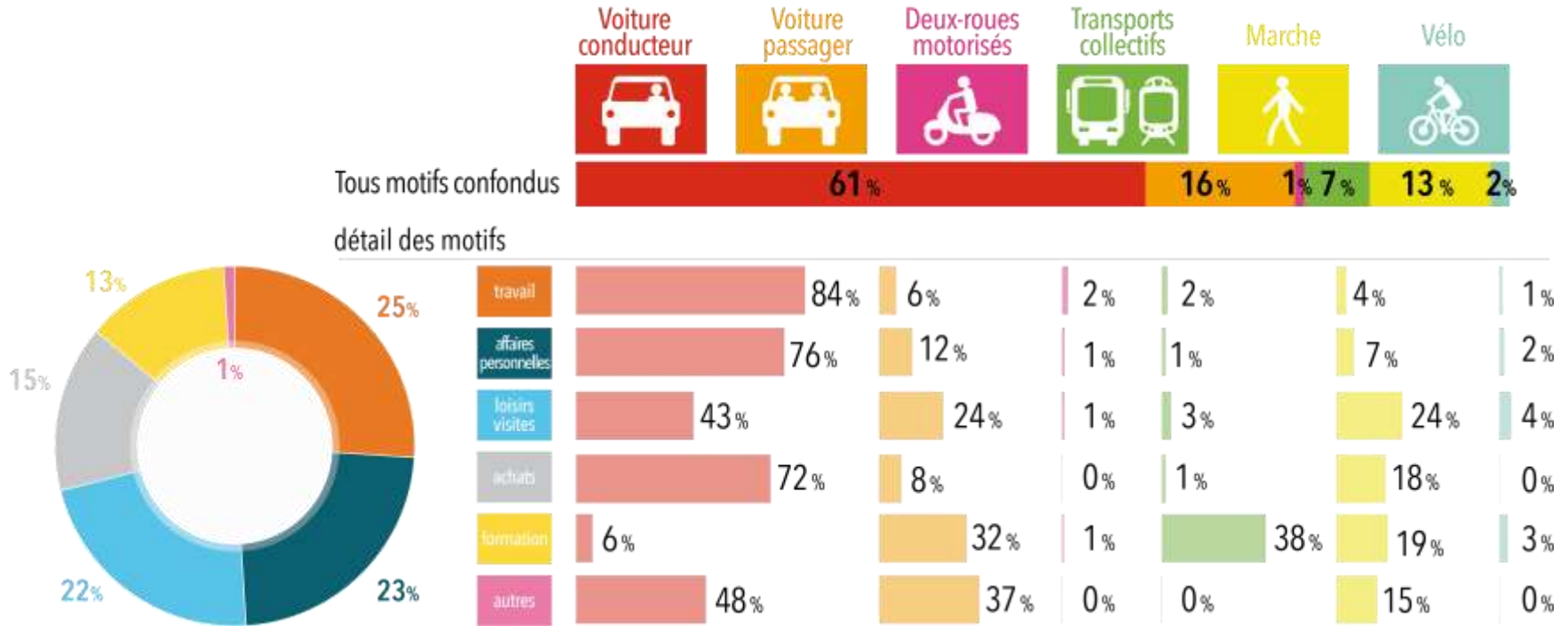
En termes d'impact environnemental, on peut estimer que cet accroissement des déplacements motorisés pourrait induire une augmentation de plus de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire d'ici 2030 (environ 67 kt CO<sub>2</sub>/jour émises pour le transport des habitants en 2015 contre une estimation de 81 kt CO<sub>2</sub>/jour en 2030).

# 02 Les pratiques de déplacements

les motifs de déplacements

## Détail des pratiques modales en fonction des motifs de déplacements

Source : EDGT 2015, Auran





# 02 Les pratiques de déplacements

25 % des déplacements effectués pour le motif « travail » (dont 90 % réalisés en voiture)

## Un motif « travail » structurant

Le motif « travail » est structurant dans les pratiques quotidiennes des habitants. En effet, ce motif induit des déplacements quotidiens concentrés dans le temps (aux heures de pointe) et dans l'espace.

Cependant, le motif « travail » ne représente en volume que 25 % des déplacements effectués quotidiennement. Il constitue le premier motif de déplacement mais ne devance que de très peu les motifs « affaires personnelles » (accompagnement, démarches administratives, soins, ...) et « loisirs ».

Au total, les déplacements pour un motif dit « contraint » (travail et formation) représentent un peu plus du tiers des déplacements effectués par les habitants, ce qui s'inscrit dans la moyenne départementale.

## Des pratiques modales nuancées selon les motifs

Les pratiques modales sont fortement dépendantes des différents motifs de déplacement. L'usage de la voiture en tant que conducteur est ainsi particulièrement prononcé pour les motifs « travail », « affaires personnelles » et « achats ». On notera la faiblesse du covoiturage pour le motif travail, la voiture passager étant associée principalement à des pratiques d'accompagnement.

L'usage des transports en commun relève quant à lui essentiellement des déplacements effectués pour le motif « formation » : concernant un public jeune, seuls les étudiants ou certains lycéens peuvent recourir à une voiture. Il s'agit aussi du seul motif pour lequel l'usage des TC est plus important que la voiture en tant que passager.

La marche à pied est principalement utilisée pour des motifs liés à la proximité : loisirs, achats ou encore formation. Le vélo, malgré des parts modales réduites, est surtout utilisé pour les loisirs ou la formation, et très peu pour le travail.

# 02 Les pratiques de déplacements

le détail des pratiques

## Détail des déplacements selon les modes et motifs en fonction de leur destination

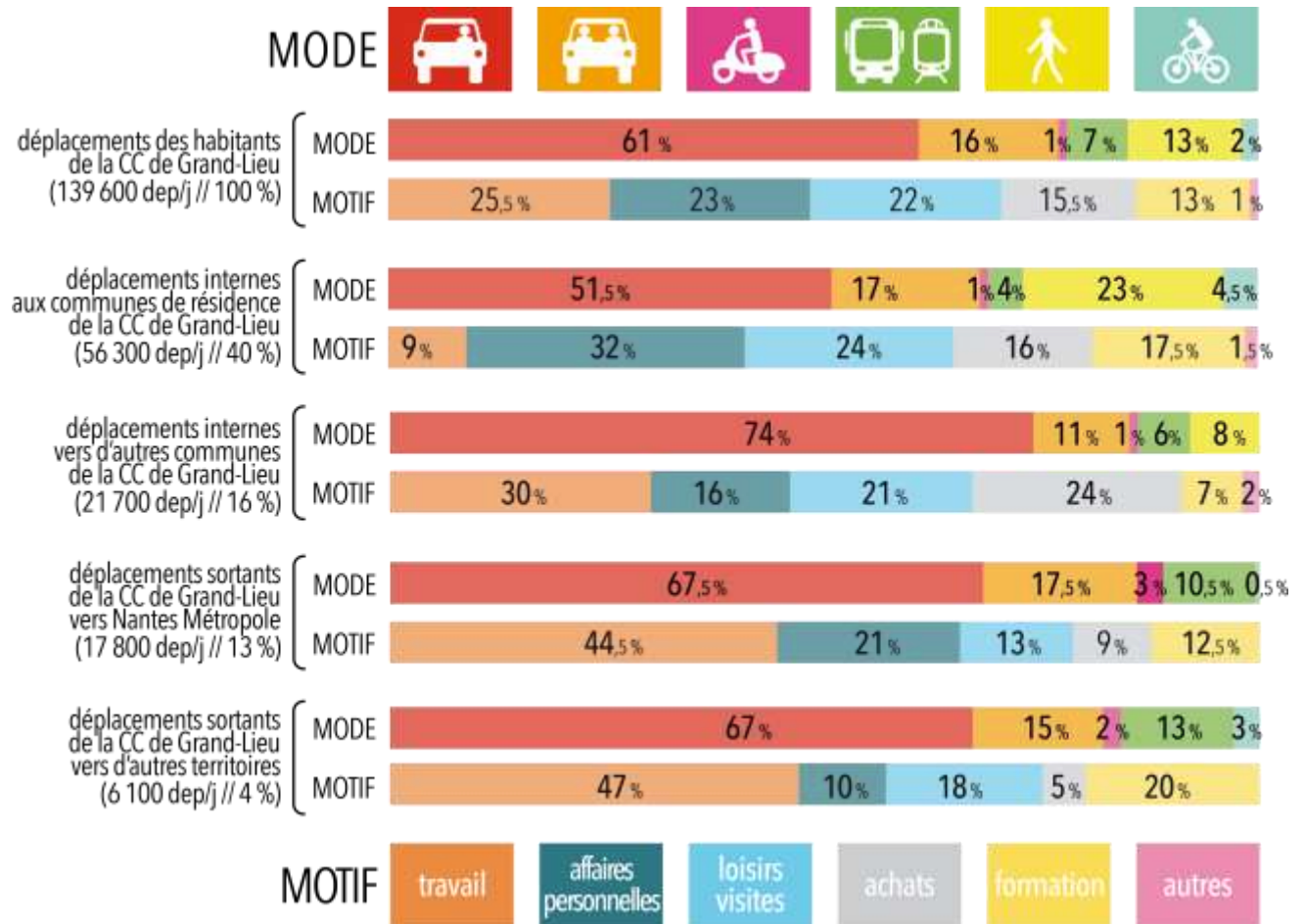
Source : EDGT 2015, Auran

*Pourquoi et comment je me déplace dans ma commune ?*

*Pourquoi et comment je me déplace vers/dans d'autres communes de la CCGL ?*

*Pourquoi et comment je me rends vers Nantes Métropole ?*

*Pourquoi et comment je me rends vers d'autres territoires ?*



# 02 Les pratiques de déplacements

dans la commune de résidence, 2 déplacements sur 3 réalisés en voiture

## Des déplacements internes à la CCGL répondant à des besoins de proximité

Les déplacements effectués au sein de la commune de résidence (40 % des flux quotidiens) le sont principalement pour des affaires personnelles (32 %) et les loisirs (24 %), tandis que le travail ne représente que 9 % des motifs.

Sur les déplacements réalisés entre les communes de la communauté de communes, le motif travail redevient le motif principal (30 %), et les loisirs reculent derrière les affaires personnelles et les achats. La part relativement faible du travail, au regard des déplacements « non contraints », montre des pratiques de proximité.

## Des déplacements vers l'extérieur du territoire surtout pour le travail

En ce qui concerne les déplacements sortants de la communauté de communes de Grand-Lieu, le travail constitue de loin, le principal motif de déplacement, aussi bien vers Nantes Métropole que vers d'autres territoires.

## La voiture conducteur, mode principal à toutes les échelles

A l'échelle communale, même si la marche représente près d'un déplacement sur 4, la voiture constitue très largement le mode le plus utilisé (plus d'un déplacement sur 2). C'est aussi à cette échelle que la part du vélo est la plus importante, bien qu'elle reste globalement très faible : le vélo ne parvient pas à trouver sa place entre la marche et la voiture.

Concernant les déplacements vers ou dans une autre commune du territoire, la voiture ressort avec près de 3 déplacements sur 4 réalisés en tant que conducteur.

Pour les déplacements hors du périmètre intercommunal, il n'y a pas de réelle différence constatée dans les modes utilisés entre les déplacements vers Nantes Métropole et ceux vers d'autres territoires, dans les deux cas, l'usage des transports collectifs est assez important.

# 02 Les pratiques de déplacements

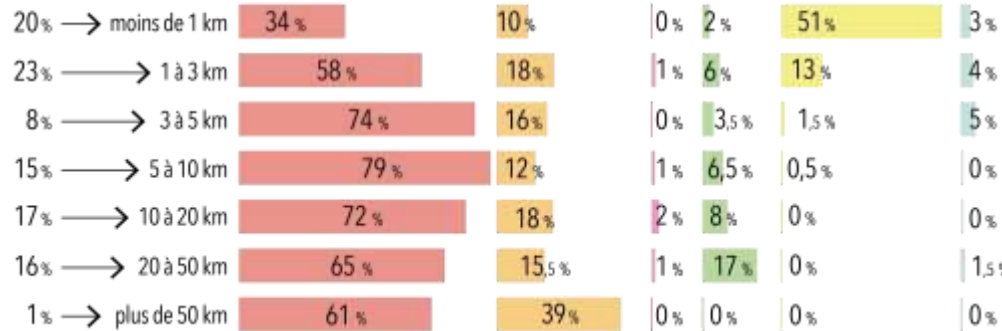
les distances et les temps passés

## Distances parcourues en fonction du mode

Source : EDGT 2015, Auran



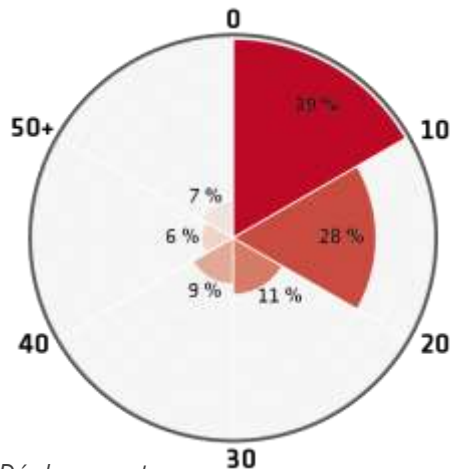
détail des classes de distances



## Chiffres clefs sur la mobilité des habitants de la CC de Grand-Lieu

- Temps moyen de déplacement = 18 min
- Temps médian de déplacement = 10 min
- Budget temps journalier = 71 min  
*(population de plus de 5 ans)*
- Distance moyenne de déplacement = 9,3 km
- Distance médiane de déplacement = 4,9 km
- Budget distance journalier = 36,3 km  
*(population de plus de 5 ans)*

## Part des déplacements en fonction du temps de parcours



# 02 Les pratiques de déplacements

43 % des déplacements font moins de 3 km

## Près de la moitié des déplacements font moins de 3 km

Les habitants de la communauté de communes de Grand-Lieu effectuent un nombre important de déplacements courts : 20 % font moins de 1 km, et 23 % sont compris entre 1 et 3 km. Néanmoins, à l'exception des déplacements faisant moins de 1 km, la voiture en tant que conducteur constitue le mode principal sur l'ensemble des classes de distances.

Alors que le vélo est particulièrement pertinent sur des distances inférieures à 5 km (de 20 à 30 minutes de trajet), il n'est que peu utilisé par les habitants. On notera toutefois la prédominance de la marche sur les déplacements de moins de 1 km (51 % de part modale sur cette distance).

## Plus d'une heure par jour passée à se déplacer...

Le budget temps journalier des habitants du territoire est parmi les plus élevés du département de Loire Atlantique : 1h10 en moyenne pour la communauté de commune contre 1h environ pour le reste du périmètre enquêté. Alors qu'un déplacement dure en moyenne 18 minutes, 39 % des déplacements réalisés durent moins de 10 minutes.

## ...où le travail représente une part importante

Le travail prend une part prépondérante dans le budget temps des habitants : pour ce motif, le temps moyen de déplacement est de 24 minutes (et près de 35 minutes pour les actifs travaillant sur la métropole nantaise).

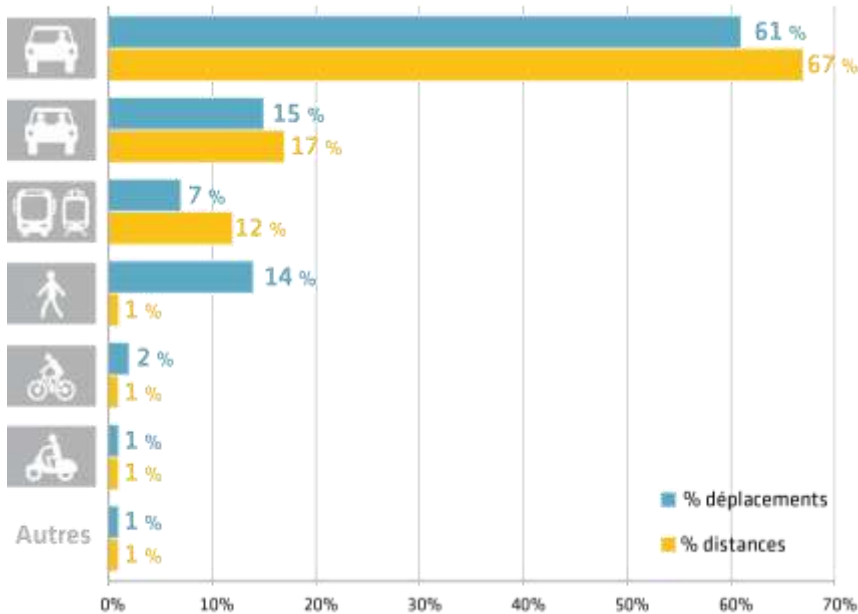
Les temps de déplacements vers la métropole sont particulièrement soumis aux aléas de la circulation routière : le temps moyen d'un déplacement vers Nantes Métropole est de 41 minutes en heure de pointe du matin (7h – 9h30), contre 27 minutes en heures creuses.

# 02 Les pratiques de déplacements

les distances selon les modes et les motifs

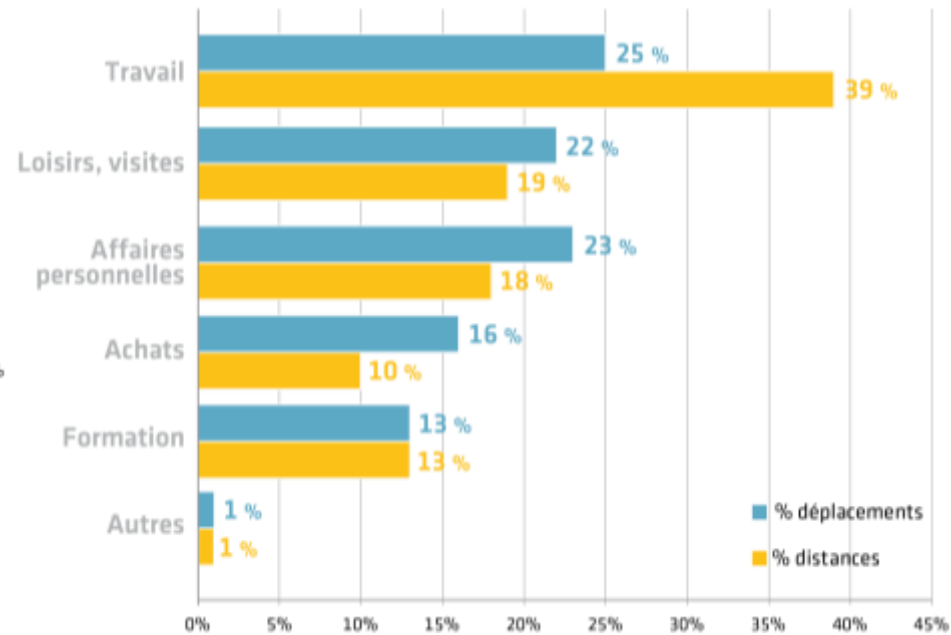
## Rapport déplacements / distances selon le mode

Source : EDGT 2015, Auran



## Rapport déplacements / distances selon le motif

Source : EDGT 2015, Auran



# 02 Les pratiques de déplacements

la voiture : 76 % des déplacements, 85 % des kilomètres produits

## Le travail représente une grande part des distances réalisées

Les habitants de la communauté de communes de Grand-Lieu parcourent en moyenne 36 kilomètres par jour (budget distance journalier), pour une distance moyenne de déplacement de 9,3 km. Cependant, les caractéristiques des déplacements varient fortement en fonction des motifs.

Alors que le motif « travail » représente 25 % des déplacements effectués par les habitants, ce sont près de 40 % des kilomètres quotidiennement effectués. En moyenne, un déplacement pour le travail fait 14,5 km (20 km pour les actifs allant travailler sur Nantes Métropole).

## Des kilomètres effectués majoritairement en voiture

Le rapport entre distances parcourues et nombre de déplacements en fonction du mode fait quant à lui ressortir la part majeure de la voiture : alors qu'elle représente déjà 76 % des déplacements, elle constitue 85 % des distances parcourues par les habitants de la communauté de communes de Grand-Lieu.

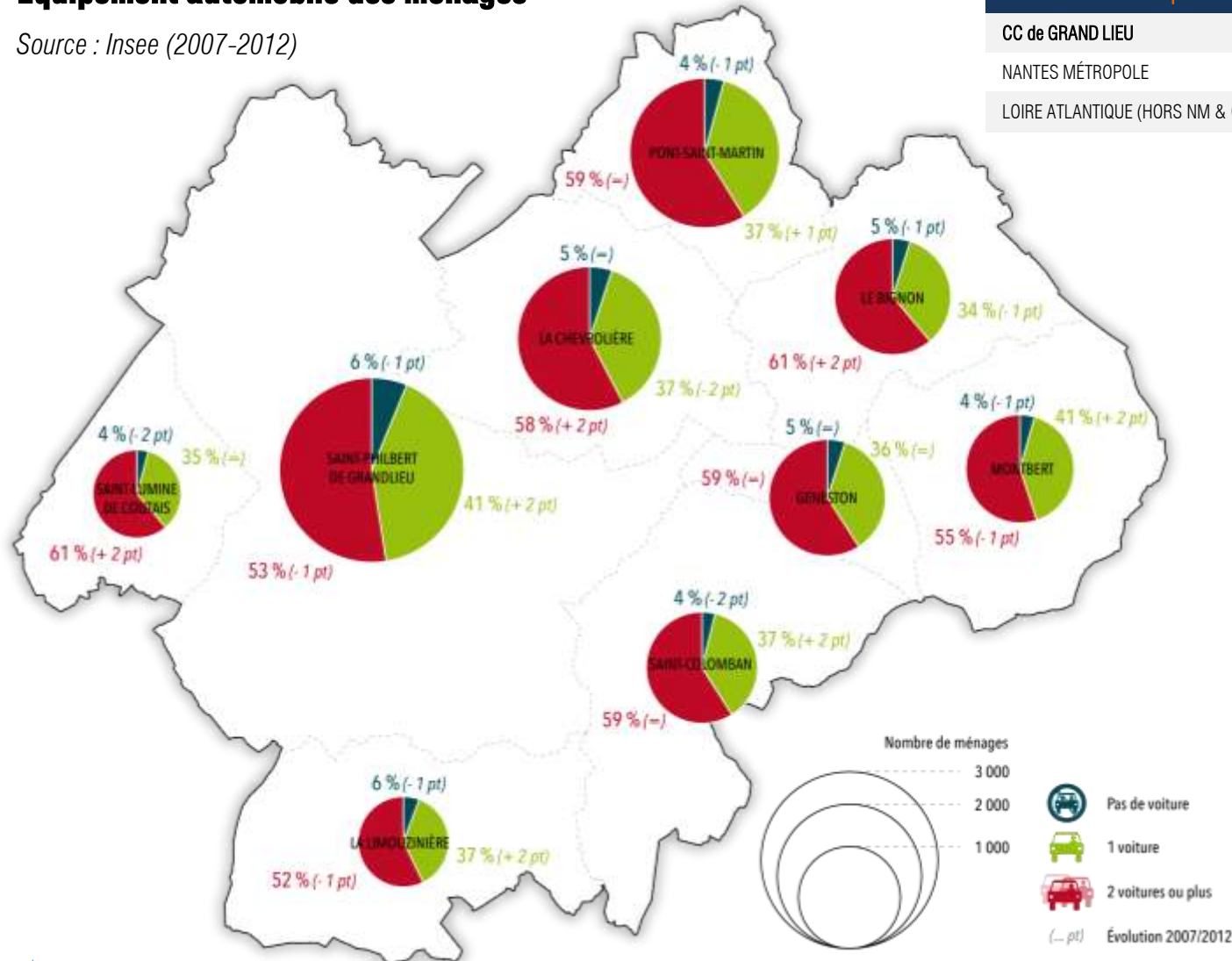
Logiquement, les modes motorisés (voiture, deux-roues motorisés et transports collectifs) représentent la quasi-totalité des kilomètres parcourus (97 %).

# 02 Les pratiques de déplacements

## la motorisation des ménages

### Equipement automobile des ménages

Source : Insee (2007-2012)



Nombre de voitures par ménage	0	1	2+
CC de GRAND LIEU	5 %	38 %	57 %
NANTES MÉTROPOLE	20 %	51 %	29 %
LOIRE ATLANTIQUE (HORS NM & CARENE)	8 %	42 %	50 %



# 02 Les pratiques de déplacements

24 400 voitures et 32 200 vélos possédés par les habitants du territoire

## Un territoire fortement motorisé

La communauté de communes de Grand-Lieu est caractérisée par une forte motorisation des ménages, avec 57 % des ménages possédant 2 véhicules ou plus. A l'inverse, seuls 5 % des ménages ne possèdent aucun véhicule.

Selon l'EDGT, le taux d'équipement en voiture pour les ménages de la communauté de communes de Grand-Lieu est de 1,69, correspondant à un parc global de 24 400 véhicules. La situation est néanmoins plus contrastée dans les différentes communes du territoire, notamment sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu où l'on retrouve une multimotorisation légèrement plus faible.

La tendance est cependant à une augmentation de l'équipement en véhicules entre 2007 et 2012, la part de ménages non motorisés étant en stagnation voire en diminution.

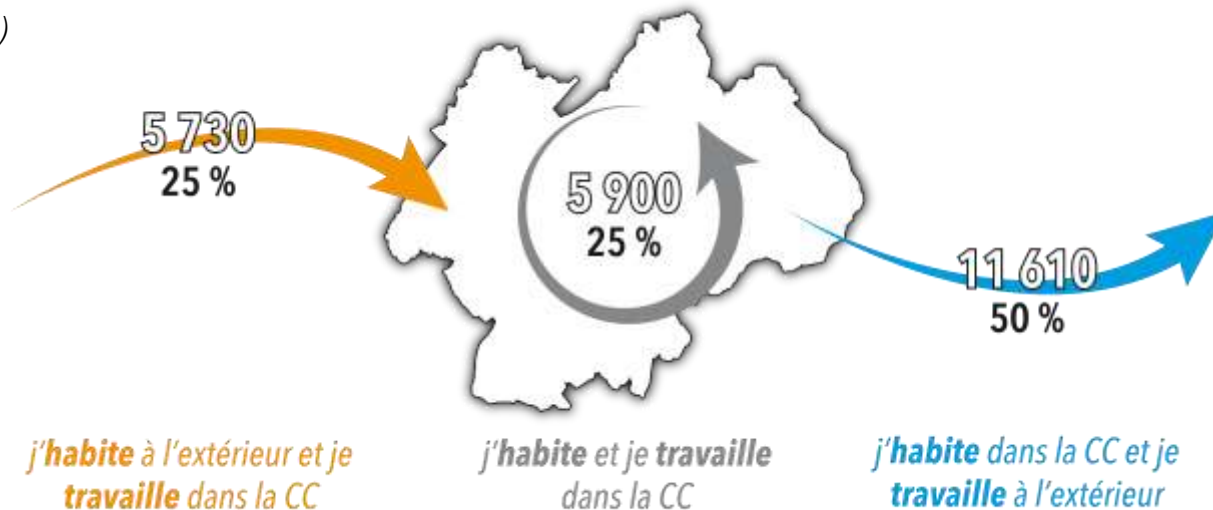
## Un équipement en vélo important

Les ménages sont plutôt bien équipés en vélos, l'EDGT faisant ressortir un taux d'équipement de 2,2 vélos par ménage. Le parc global de vélos est ainsi estimé à environ 33 200 vélos, 20 % des ménages n'en possédant aucun. Contrairement à la voiture, ce fort taux d'équipement ne se traduit pas par un usage au quotidien.

#### Détail des navettes domicile-travail en lien avec le territoire

Source : Insee (2012)

Communauté de communes de Grandlieu



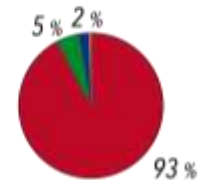
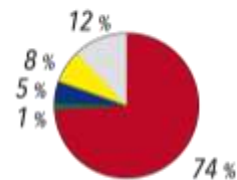
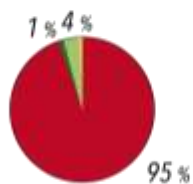
Evolution entre 2007 et 2012

**+ 860 ; + 2 pt**

**+ 270 ; - 2 pt**

**+ 920 ; + 0 pt**

Quels modes utilisés pour ces déplacements ?



Marche à pied



Deux roues



Transports collectifs



Voiture



Pas de transport

## Des flux pour le travail tournés vers l'extérieur

L'analyse des navettes domicile-travail (Insee - 2012) fait ressortir que 23 240 personnes effectuent un trajet en lien avec la communauté de communes de Grand-Lieu pour leur travail. Il s'agit pour l'essentiel de flux orientés vers l'extérieur du territoire (50 % du total des navettes), et effectués principalement en voiture.

Les flux internes (« j'habite et je travaille sur le territoire ») représentent 25 % des navettes domicile-travail qui concernent le territoire. On y retrouve des pratiques modales plus diversifiées, avec notamment 8 % des trajets effectués à pied et 5 % en deux-roues, mais qui restent très loin derrière la voiture (74 %).

Si les transports en commun représentent un usage minoritaire dans les pratiques de déplacements liées au travail, ils sont principalement utilisés par les actifs sortant du territoire (5 % de part modale sur les navettes sortantes contre 1 % dans les navettes internes ou entrantes).

## Un accroissement du nombre d'actifs entrants sur le territoire

Entre 2007 et 2012, les trois types de flux observés ont augmenté : + 860 entrants, + 270 en interne, + 920 vers l'extérieur.

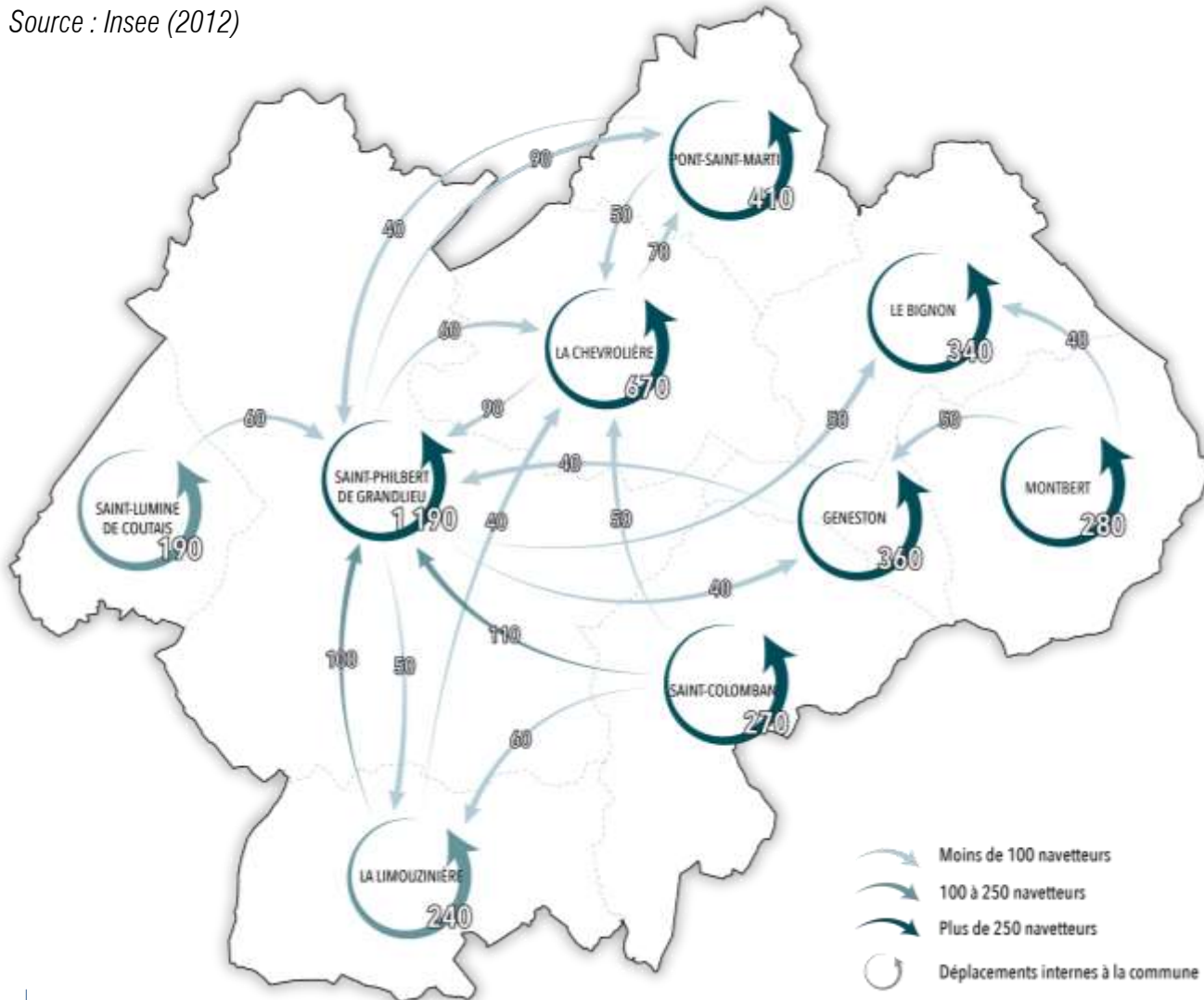
Si la parts de sortants reste stable, le pourcentage d'actifs entrants sur le territoire représente une part plus importante qu'avant (de 23 % à 25 % des flux domicile-travail concernant le territoire) du fait de l'augmentation limitée des navettes internes (qui passent de 27 % à 25 %).

# 02 Les pratiques de déplacements

les navettes domicile-travail internes au territoire

## Détail des navettes domicile-travail internes au territoire

Source : Insee (2012)



# 02 Les pratiques de déplacements

2 déplacements sur 3 pour le travail internes à la CCGL réalisés dans la commune de résidence

## Des navettes domicile-travail qui s'effectuent dans la commune de résidence

Dans le détail, les navettes domicile-travail réalisées au sein de la communauté de communes de Grand-Lieu soulignent l'importance des déplacements internes à la commune, qui représentent les  $\frac{2}{3}$  des déplacements. Cela signifie que près d'1 actif sur 5 travaille dans la commune où il réside.

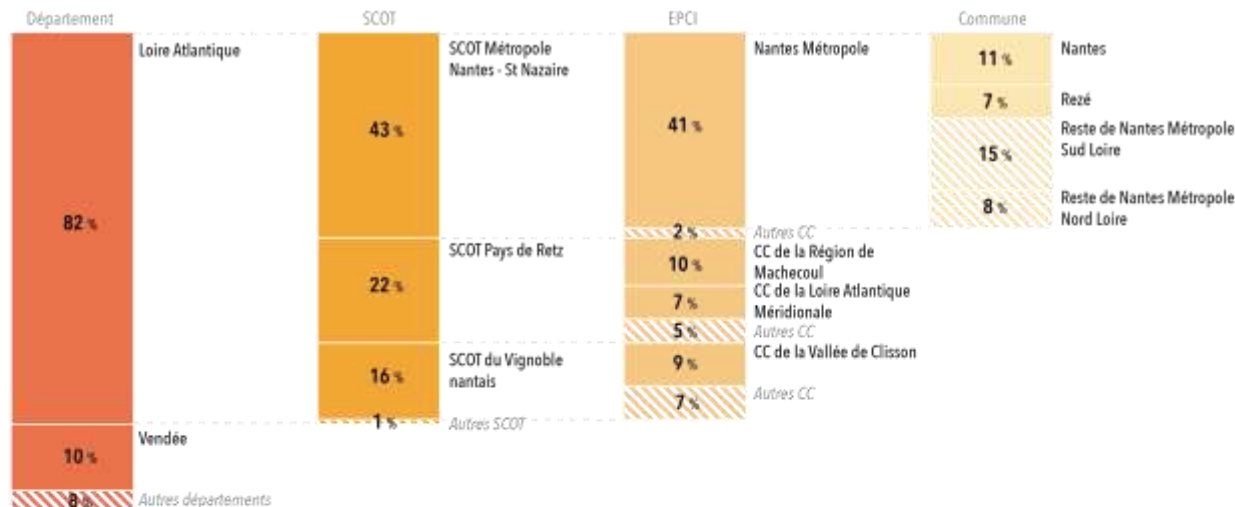
Les échanges entre les communes du territoire pour le travail sont faibles, mais font néanmoins ressortir le pôle d'équilibre de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, et La Chevrolière dans une moindre mesure.

Comme vu précédemment, le nombre d'actifs habitant et travaillant sur le territoire n'a que faiblement augmenté entre 2007 et 2012. La répartition interne n'a pas évolué.

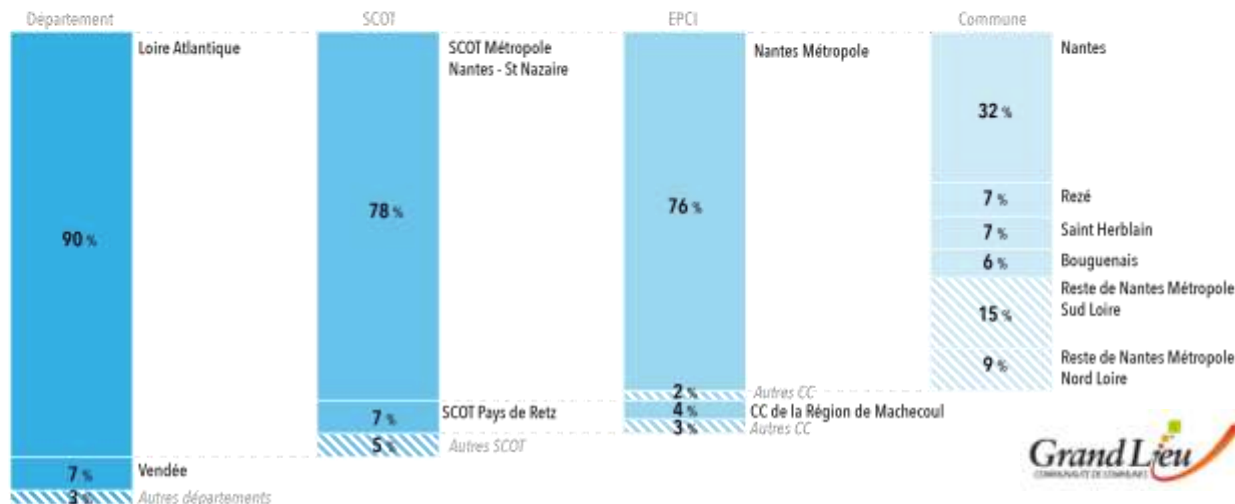
#### Détail des origines et des destinations des actifs

Source : Insee (2012)

D'où viennent les actifs qui travaillent sur la CCGL ?



Où vont les actifs qui travaillent à l'extérieur de la CCGL ?



# 02 Les pratiques de déplacements

3 actifs sur 4 sortants du territoire travaillent sur Nantes Métropole

## Nantes Métropole : 41 % des actifs entrants...

Les actifs venant travailler sur la communauté de communes de Grand-Lieu représentent 25 % des navettes domicile-travail en lien avec le territoire, soit 5 700 actifs. Ils proviennent essentiellement des territoires limitrophes, notamment de Nantes Métropole (41 %), et l'on observe un poids important du Sud Loire.

On distingue également des actifs provenant des communautés de communes de Machecoul, de Loire Atlantique Méridionale ou encore de la Vallée de Clisson. Si l'essentiel des actifs proviennent de Loire Atlantique, la Vendée représente tout de même 10 % des entrants sur le territoire.

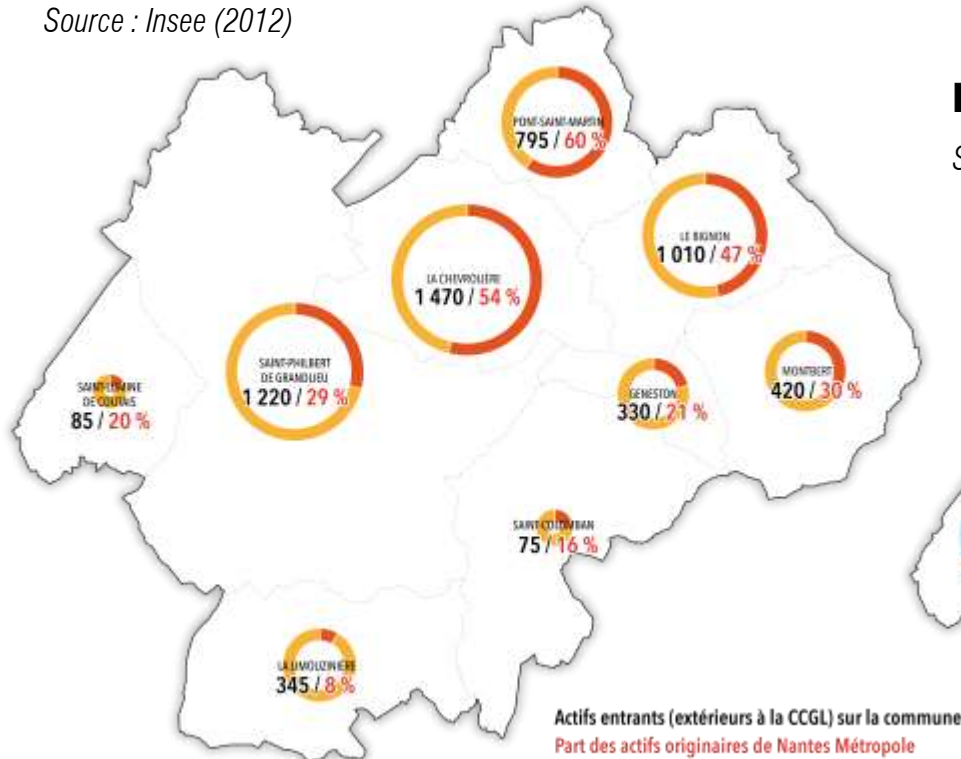
## ...mais la destination de 76 % des actifs de la communauté de communes

Les actifs originaire de la communauté de communes et quittant le territoire pour travailler vont principalement vers Nantes Métropole : 3 actifs sur 4 y partent, dont près de la moitié vers la commune de Nantes. Les autres flux métropolitains concernent principalement le Sud Loire.

Un quart des actifs sortants ne travaillent pas sur Nantes Métropole, et se rendent surtout vers le reste du Pays de Retz ou vers la Vendée.

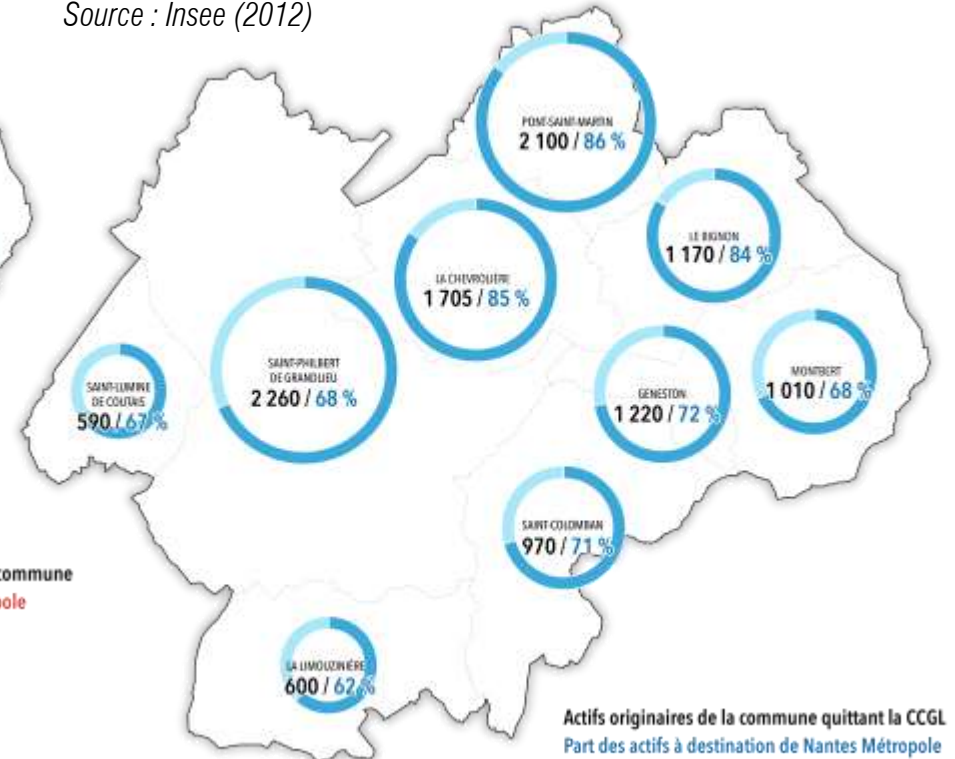
### Origine des actifs entrants sur le territoire

Source : Insee (2012)



### Destination des actifs sortants du territoire

Source : Insee (2012)





# 02 Les pratiques de déplacements

plus de 80 % des actifs des communes limitrophes de Nantes Métropole y travaillent

## Un lien avec Nantes Métropole contrasté selon les communes

Si Nantes Métropole constitue le principal territoire ayant des liens avec le territoire, aussi bien pour les actifs entrants que sortants, la répartition des navettes diffère de manière importante selon les communes.

Ainsi, les actifs originaires de la métropole travaillant sur la communauté de communes de Grand-Lieu ne sont majoritaires que sur les communes de Pont-Saint-Martin et La Chevrolière, notamment du fait de la présence des parcs d'activités de Viais et de Tournebride. Le Bignon, bien que légèrement en retrait, attire aussi une part importante d'actifs métropolitains (en lien avec le parc de La Forêt).

Dans le même temps, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu accueille presque autant d'actifs provenant d'autres territoires que La Chevrolière, mais seulement 29 % sont originaires de Nantes Métropole. On retrouve des proportions similaires sur les autres communes, mais avec des volumes nettement moindres.

Cependant, entre 2007 et 2012, alors que l'augmentation du nombre d'actifs entrants a été importante, la proportion d'actifs en provenance de Nantes Métropole a diminué : la communauté de communes de Grand-Lieu est attractive, mais surtout pour les actifs d'autres territoires.

## Des communes limitrophes fortement polarisées par la métropole

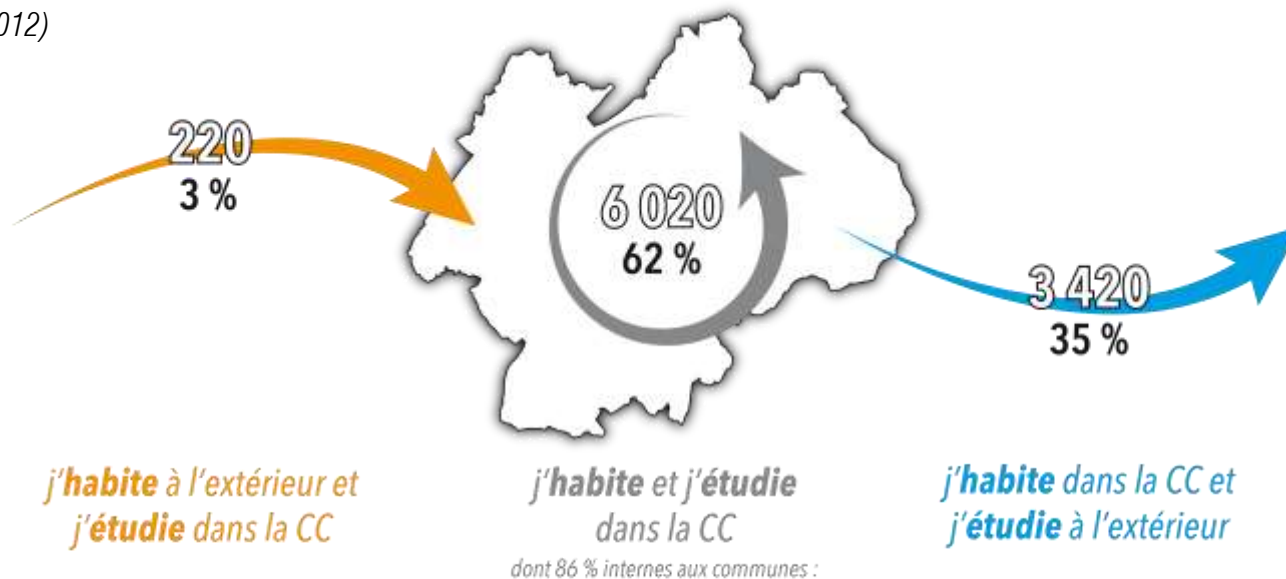
En ce qui concerne les actifs quittant le territoire, la polarisation de Nantes Métropole est plus marquée, avec plus de 80 % des actifs des communes limitrophes de la métropole y travaillant. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu se distingue ici encore avec des mouvements notables d'actifs vers d'autres territoires que la métropole (32 % de ses 2 260 actifs quittant la commune).

Si le volume d'actifs sortants a légèrement augmenté entre 2007 et 2012, cela ne se traduit pas par une évolution de la répartition par commune.

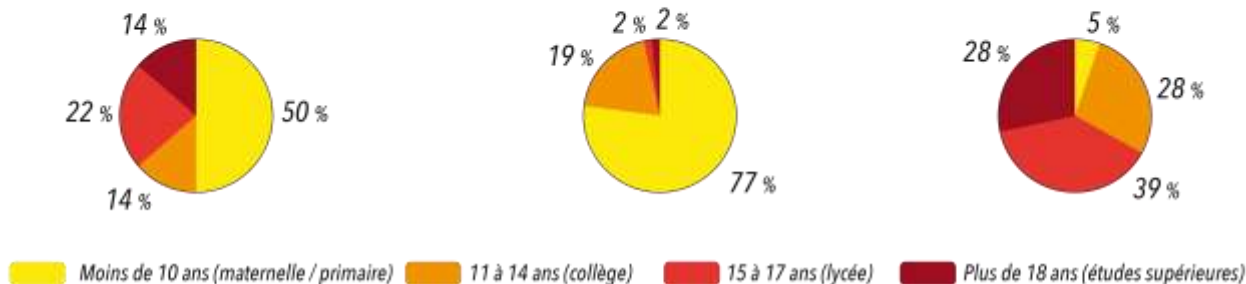
#### Détail des navettes domicile-études en lien avec le territoire

Source : Insee (2012)

Communauté de communes de Grandlieu



Quels niveaux d'étude pour ces déplacements ?



# 02 Les pratiques de déplacements

86 % des navettes domicile-études internes à la CCGL se font dans la commune de résidence

## Des flux domicile-études marqués par le primaire et réalisés en interne

L'analyse des navettes domicile-études (Insee - 2012) permet de connaître les déplacements réalisés par les scolaires et étudiants du territoire.

Ces données font ressortir une dynamique interne à la communauté de communes de Grand-Lieu importante, due essentiellement aux élèves de primaire et maternelle. Ainsi, sur les quelques 6 000 navettes recensées ayant pour origine et destination le territoire, 86 % d'entre elles sont réalisées au sein de la commune de résidence.

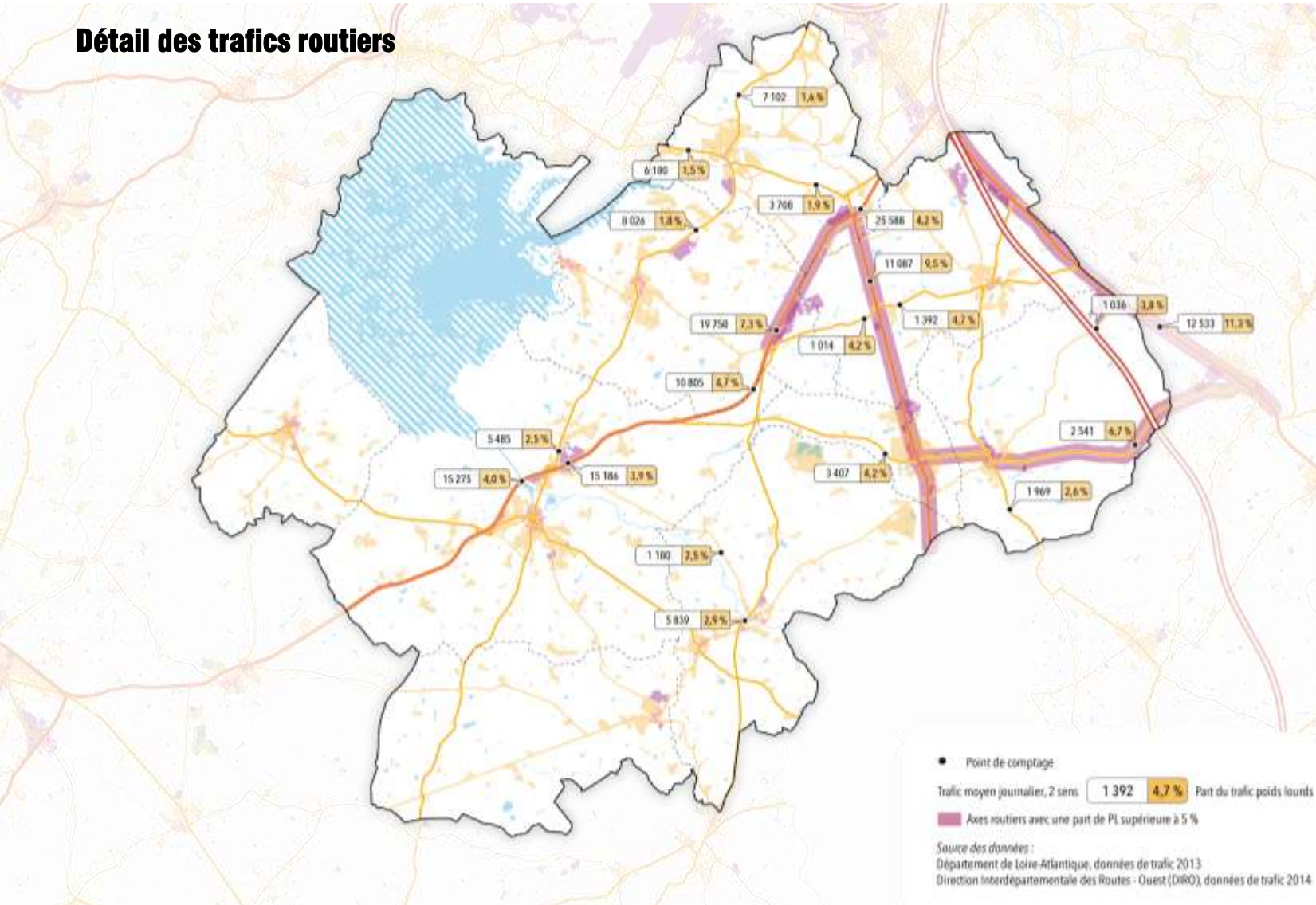
## Des mouvements sortants pour les élèves à partir du collège

Les élèves quittant le territoire (39 % des scolaires/étudiants) relèvent très majoritairement des classes d'âge supérieures (collèges, lycées et études supérieures).

Ces mouvements peuvent s'expliquer notamment par la carte scolaire en vigueur sur le territoire : pour les collèges, seul Saint-Philbert-de-Grand-Lieu en est équipé (collège public Condorcet, collège privé Lamoricière), mais d'autres communes sont rattachées à des établissements en dehors du périmètre intercommunal.

La communauté de communes de Grand-Lieu ne possédant pas de lycée, l'ensemble des lycéens est amené à quitter le territoire, expliquant la part importante de sortants relevés sur la classe d'âge 15-17 ans.

### Détail des trafics routiers



## Un trafic important sur les axes permettant l'accès à Nantes

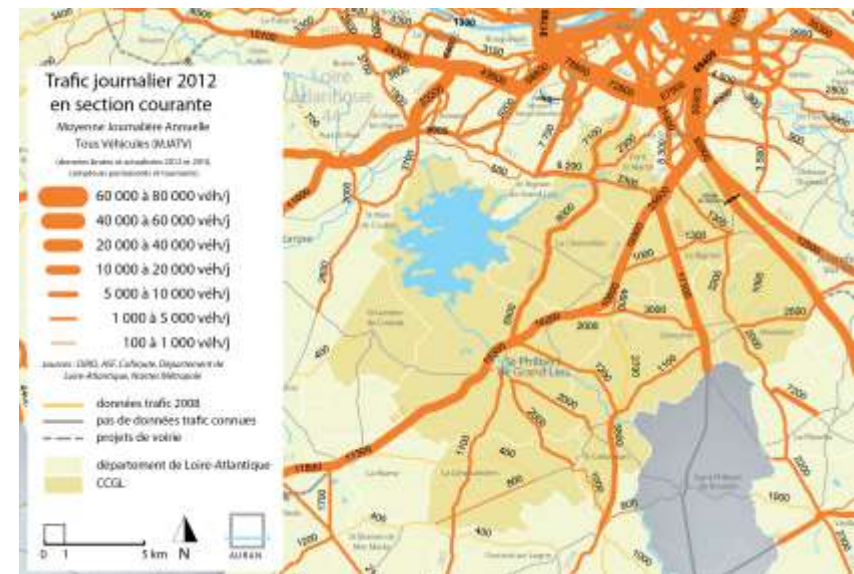
Les volumes de trafic relevés sur les axes départementaux traversant la communauté de communes de Grand-Lieu font ressortir l'importance de la liaison RD 117 / RD 178 (jusqu'à 26 000 véh/j sur la section Viais – A83) ainsi que la RD 937 (11 000 véh/j à proximité du site de la Boule d'Or). La RD 137 à l'est reçoit également un trafic élevé. Parmi ces axes, seule la RD 937 traverse des secteurs urbains sur le territoire (Geneston), les autres étant en contournement.

L'entrée sur l'agglomération nantaise, principalement assurée par l' A 83 vers la porte des Sorinières, connaît d'importants problèmes de congestion aux des heures de pointe (60 000 véh/j entre le périphérique et les échangeurs A 83 / RD178 et A 83 / RD 137).

Parmi les axes secondaires, la RD 65 supporte un trafic important. Cet axe traverse directement les communes de La Chevrolière et Pont-Saint-Martin, engendrant des difficultés de circulation dans ces secteurs les plus denses. Cet axe constitue par ailleurs une alternative pour se rendre dans le cœur d'agglomération ou rejoindre le périphérique.

On observe un transit poids-lourds important sur les RD 937, RD 137 et RD 117. Dans une moindre mesure, la RD 62 est également concernée par un trafic poids-lourds notable, lié à l'accès au parc d'activités de Tournebride.

### Traffics 2012 (source : Auran)



# 02 Les offres de mobilité

desserte du territoire en transports collectifs

**Ligne 12**  
St-Philbert de Grandlieu <-> Nantes

**Ligne 12 Express**  
St-Philbert de Grandlieu <-> Nantes

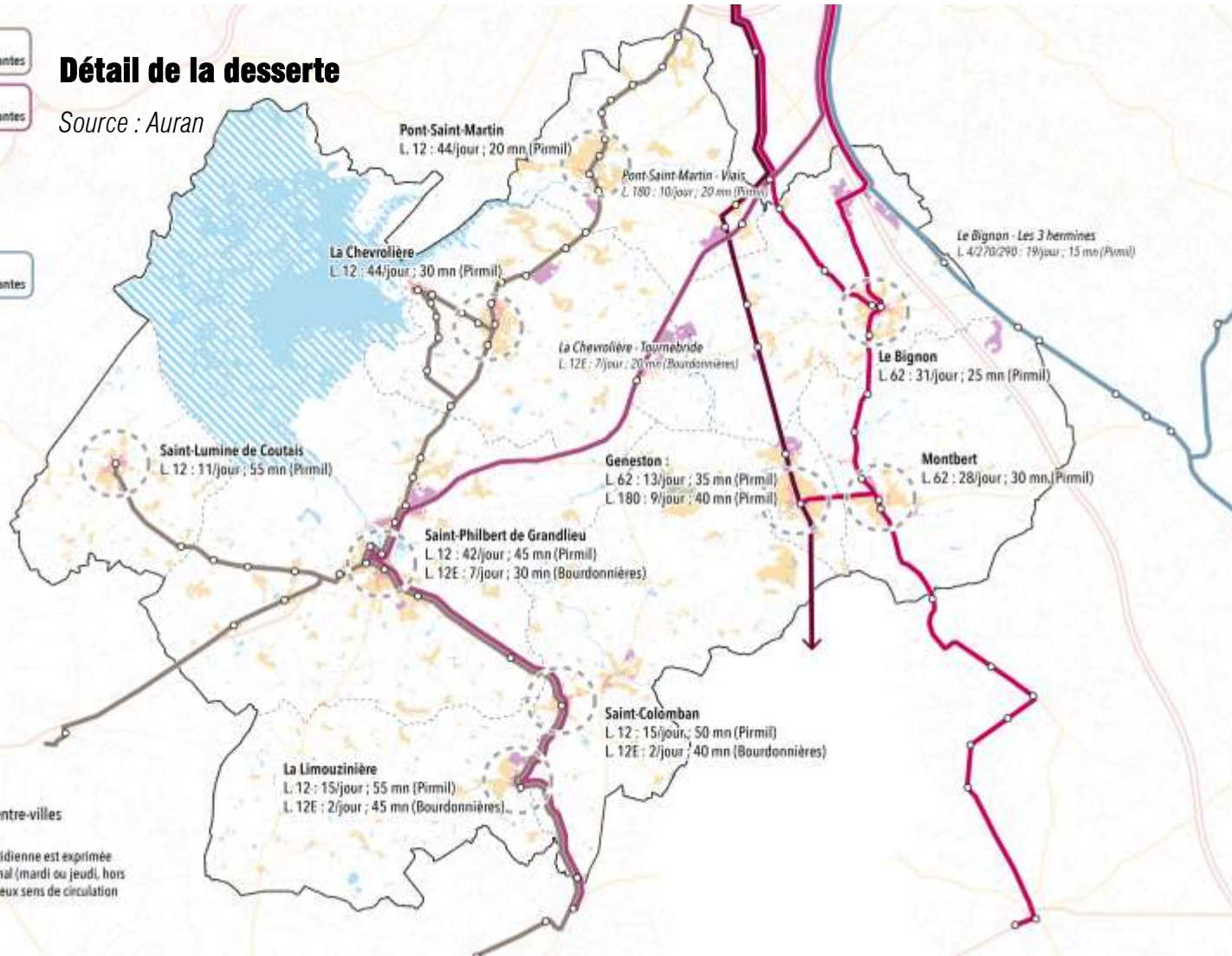
**Ligne 62**  
Vieillevigne <-> Nantes

**Ligne 180**  
Geneston <-> Nantes

**Ligne 4/270/290**  
Gégné <-> Aigrefeuille <-> Nantes

## Détail de la desserte

Source : Auran



## Un territoire globalement bien desservi par le réseau Lila

La communauté de communes de Grand-Lieu ne disposant pas d'offre ferroviaire, seul le réseau Lila départemental assure une desserte en transports en commun du territoire. Le réseau permet un maillage de l'ensemble des communes, dans une logique d'accès à la métropole nantaise, et propose une desserte en transport à la demande (Lila à la demande) en complément. Cependant, la grande majorité des liaisons se font vers Pirmil ou Les Bourdonnières : les usagers souhaitant accéder au reste de la métropole nantaise sont donc contraints à effectuer une rupture de charge.

## Les lignes 12/12E pour la desserte de l'ouest du territoire

L'offre est principalement structurée autour des lignes 12 et 12 Express. La ligne 12 assure une desserte fine des communes de Pont-Saint-Martin, La Chevrolière, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, et possède deux antennes permettant de rejoindre Saint-Lumine-de-Coutais ou Saint-Colomban/La Limouzinière. Sur le tronçon principal, elle possède un niveau d'offre important, avec plus de 40 AR/jour. L'offre est néanmoins beaucoup plus réduite sur ses extrémités (10/15 AR/jour), et impose parfois un changement à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

La ligne 12 Express propose une offre rapide vers Nantes, avec peu d'arrêts intermédiaires. Il s'agit également de la seule ligne assurant la desserte du parc d'activités de Tournebride. Elle ne possède qu'une fréquence limitée, avec moins de 10 AR/jour, mais bénéficie de meilleurs temps de parcours vers Nantes (Bourdonnières, Joliverie). Circulant en heures de pointe, elle est néanmoins impactée par les problèmes de congestion à l'entrée de l'agglomération nantaise.

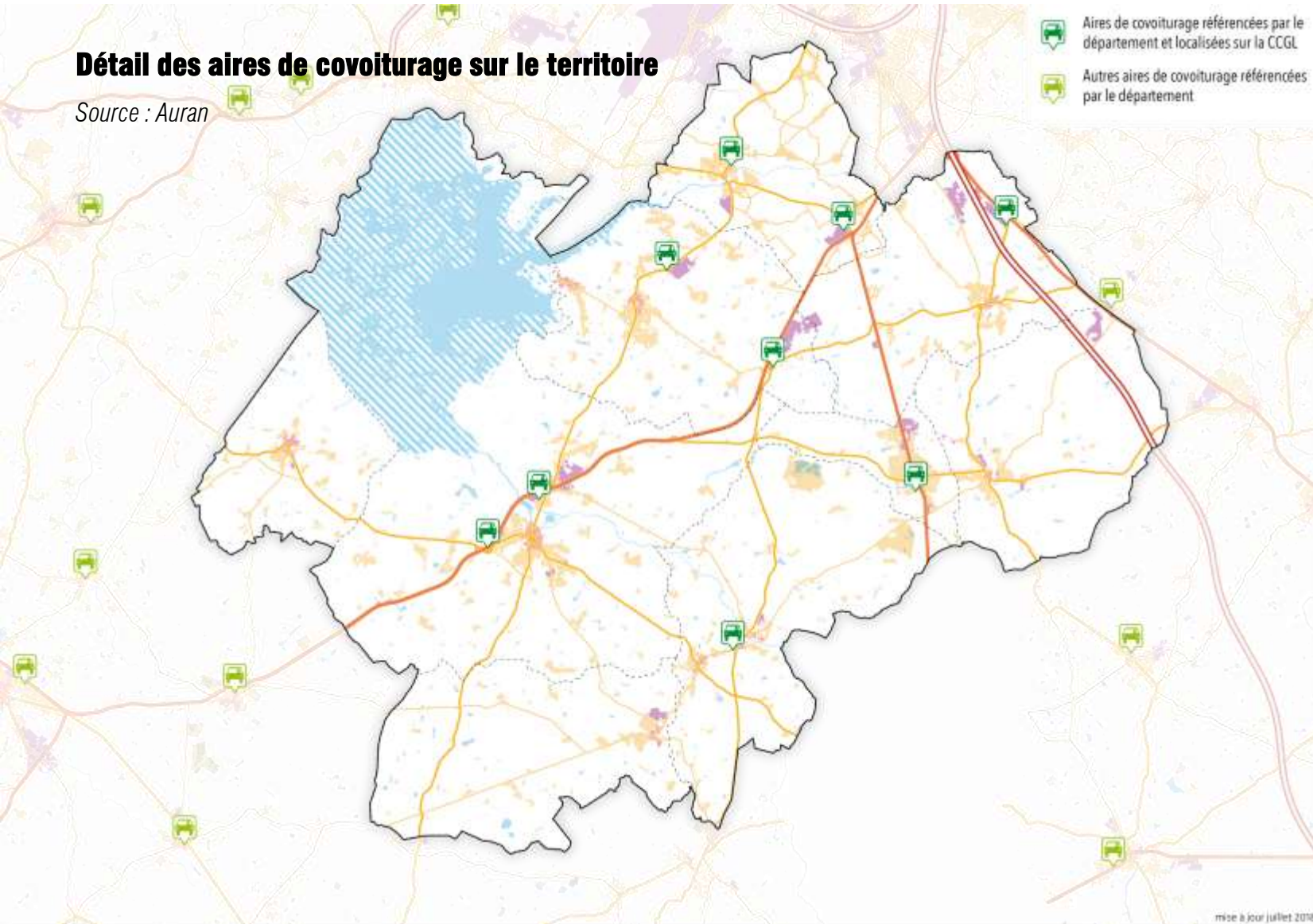
## 2 lignes se partageant la desserte de la moitié Est

Les lignes 62 et 180 desservent les communes du Bignon, de Geneston et de Montbert (on pourrait aussi considérer les lignes 4/270/290 à la marge du périmètre intercommunal, mais leurs tracés très excentrés les rendent peu intéressantes pour les habitants du territoire).

Si la 180 propose une offre assez limitée essentiellement calibrée pour des déplacements pendulaires vers Nantes (10 AR/jour), la ligne 62 dispose de davantage de fréquence, tout en desservant l'ensemble des centres urbains de ce secteur. Cette ligne permet en heure de pointe un accès rapide vers Nantes (Bourdonnière et Joliverie), tandis que son itinéraire usuel rejoint Pirmil par Les Sorinières et Rezé.

### Détail des aires de covoiturage sur le territoire

Source : Auran



mise à jour juillet 2018



### Une offre de covoiturage pour faciliter les trajets vers la métropole

5 aires de covoiturage ont été aménagées par le département de Loire Atlantique sur la communauté de communes de Grand-Lieu, localisées à proximité des principales voies d'accès à la métropole nantaise.

Un site dédié de mise en relation des usagers du covoiturage existe ([covoiturage.loire-atlantique.fr](http://covoiturage.loire-atlantique.fr)) pour proposer notamment des trajets à partir de ces aires.

### Des initiatives au niveau local à conforter

La desserte des parcs d'activités du territoire, pouvant constituer une destination à privilégier dans une logique de covoiturage, a déjà fait l'objet de réflexions.

Ainsi, à l'initiative de l'EPAD de Bois-Fleuri, un Plan Climat Energie Territorial (PCET) a été réalisé sur le territoire du Pays de Grand-Lieu, Machecoul et Logne. Ce document, comportant un volet mobilité, vise entre autre à inciter les salariés au covoiturage à travers la mise en place de plans de déplacement d'entreprises ou inter-entreprises (PDE / PDIE).

### Atouts

CONSTAT

- > Un territoire dynamique : une population en forte croissance (notamment les familles), une importante création d'emplois (avec un accroissement du nombre d'actifs entrants sur le territoire)
- > Un territoire possédant des espaces naturels qualitatifs (lac de Grand-Lieu et ses abords notamment)
- > Des démarches de planification en cours d'élaboration permettant de définir des politiques publiques communes et cohérentes (SCoT, démarches Energie-Climat, Schéma directeur des modes doux)

### Faiblesses

- > Un territoire marqué par de fortes coupures
- > Des problèmes de trafic pour l'accès à la métropole nantaise (saturation des axes)
- > Une population diffuse sur le territoire
- > Un déséquilibre entre emplois et population engendrant une forte dépendance de l'extérieur du territoire (Nantes Métropole notamment)
- > Peu d'aménagements de zone 30, zone de rencontre, aire piétonne
- > Peu d'itinéraires cyclables sécurisés à vocation utilitaire
- > Peu de lisibilité des aires de covoiturage existantes

### Opportunités

PROSPECTIVE

- > Un territoire fortement polarisé par la métropole nantaise, ce qui en terme de déplacements peut permettre de massifier les flux (optimisation du covoiturage et des transport en commun)
- > Des déplacements principalement réalisés au sein du territoire : un poids important de la proximité (déplacements internes aux communes, faibles distances), avec une important potentiel de développements des modes doux (marche et vélo)
- > Le « travail », un motif de déplacements structurant pour la mobilité (concentration espace et temps) pour lequel des solutions peuvent être proposées / expérimentées
- > Une pratique du covoiturage existante avec quelques aires de covoiturage aménagées
- > Un territoire globalement bien desservi par le réseau Lila (avec des lignes 12/12E structurantes)
- > Un équipement en vélo important

### Menaces

- > Une forte dépendance à la voiture particulière
- > Un territoire fortement motorisé (et multimotorisé)
- > Une progression à prévoir des volumes de déplacements (liée à la dynamique du territoire) qui risque de dégrader la situation actuelle en terme d'accessibilité (si rien n'est fait)
- > Une dynamique du territoire (notamment familles) qui engendre des problématiques de mobilité des scolaires (primaire, collèges, lycées)
- > Des routes départementales à forts niveaux de trafic traversent certains centres-bourg (problème de sécurité, de qualité des espaces publics et des continuités pour les modes doux)
- > D'importants flux de transit poids-lourds sur principales RD du territoire
- > Des gabarits, vitesses et trafics élevés sur certaines routes départementales (inadéquation avec du partage de la voirie)
- > Certains parcs d'activités sont très éloignés des centres urbains

# 03 Leviers et stratégie

### 2 temporalités

- > Les **habitants actuels** : diminuer l'usage de la voiture pour les habitants déjà présents sur le territoire
  - les hameaux et villages constituent 38 % des surfaces urbanisées
- > Les **habitants futurs** : accueillir les futurs habitants, emplois et équipements là où il sera plus facile de proposer des alternatives à la voiture solo
  - 50 % des emplois du territoire localisés dans les parcs d'activités

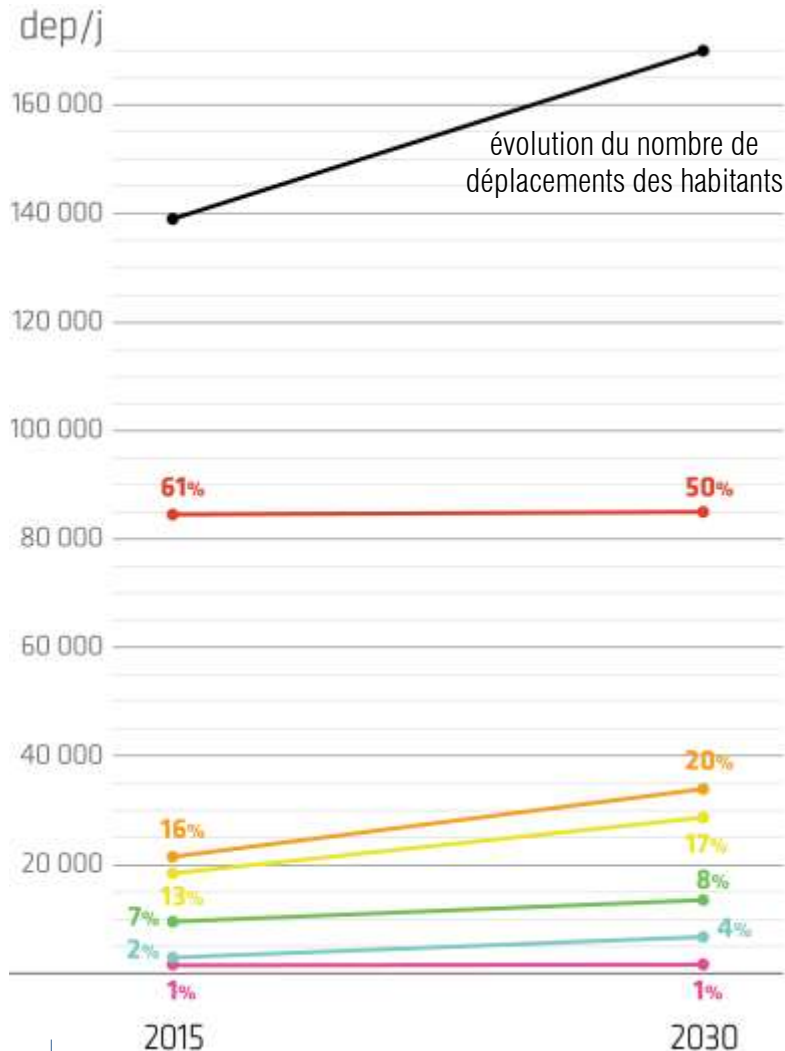
### 2 échelles

- > **La proximité** : favoriser les modes actifs sur les déplacements de proximité en proposant une offre qualitative d'aménagements, de services, d'espaces publics pour diminuer l'usage de la voiture
  - 46 % des déplacements effectués dans la commune de résidence
  - 76 % des déplacements de 1 à 3 kilomètres sont effectués en voiture
- > **Les liens avec l'extérieur du territoire** : répondre de façon différenciée aux besoins de mobilité moyenne et longue distance en fonction du motif de déplacement et des différentes périodes de la journée / créer les conditions pour offrir au covoiturage et aux transports collectifs un avantage comparatif à la voiture solo en particulier pour les déplacements vers la métropole nantaise
  - 3 actifs sur 4 sortants du territoire travaillent sur Nantes Métropole
  - 6 % de covoiturage et 2 % de TC pour les déplacements liés au travail

### 2 positionnements

- > Mettre en place **des actions** permettant un changement de comportements et assurer leur évaluation
- > **Impliquer** (communication, information, travaux collaboratifs...) les habitants pour qu'ils modifient leurs pratiques de déplacements

### Des objectifs de répartition modale pour l'ensemble des déplacements des habitants



évolution  
2015-2030

tous modes confondus	<b>+ 29 000</b> (+1,3%/an)
voiture conducteur	= (+0%/an)
voiture passager	<b>+12 000</b> (+3,1%/an)
marche	<b>+10 000</b> (+3,0%/an)
TC	<b>+4 000</b> (+2,3%/an)
vélo	<b>+4 000</b> (+5,6%/an)
deux-roues motorisés	= (+0%/an)

Des objectifs de parts modales pour les déplacements quotidiens des habitants de la communautés de communes sont définis dans le PGD, pour chacun des modes de déplacements, et dans une échéance de 15 ans (horizon 2030).

### Vers une stabilisation du nombre de déplacements en voiture conducteur



#### de 61% à 50% de déplacements en voiture conducteur

- > stabilisation du nombre de déplacements en voiture conducteur, engendrant une baisse de 11 pts de la part de la voiture conducteur (du fait de la croissance démographique) / ce sont ainsi près de 19 000 déplacements quotidiens en voiture conducteur qui seraient évités



#### 1% de déplacements en deux-roues motorisés

- > stabilisation de la part de déplacements réalisés en deux-roues motorisés / ~ 1 500 dép/j



#### de 16% à 20% de déplacements en voiture passager

- > augmentation de 4 pts de la part des déplacements en voiture passager via des incitations au covoiturage / + 12 000 dép/j



#### de 13% à 17% de déplacements à pied

- > augmentation de 4 pts de la part des déplacements à pied via divers aménagements pour les modes doux / + 10 000 dép/j



#### de 2% à 4% de déplacements à vélo

- > augmentation de 2 pts de la part des déplacements en vélo via divers aménagements pour les modes doux / + 4 000 dép/j



#### de 7% à 8% de déplacements en transport en commun

- > augmentation d'1 pt de la part des TC via une légère amélioration de l'offre et une optimisation du réseau actuel / + 4 000 dép/j

# 04 Plan d'actions

## Le plan d'actions du PGD, organisé selon 5 objectifs opérationnels répondant aux enjeux identifiés

- > A. Améliorer le maillage routier pour développer les connexions avec le réseau métropolitain et apaiser la circulation
- > B. Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité
- > C. Favoriser l'usage des modes actifs
- > D. Communiquer sur les offres de transport existantes et créer de nouveaux services promouvant une mobilité plus durable
- > E. Mettre en œuvre, animer et suivre le plan global de déplacements de la CCGL



## Des structures identiques de fiches-actions, afin d'en faciliter la lecture et la compréhension

- > le type d'action : étude / soutien politique / veille technique / aménagements / ...
- > les porteur(s) envisagé(s) : CCGL / Commun(e)s / Département / Région / ...
- > le(s) partenaire(s) potentiel(s)
- > le rôle de la CCGL : pilote / animateur / revendicateur
  - pilote = rôle de pilotage direct d'une action relevant directement de la compétence de la CCGL
  - animateur = rôle d'animation/relais d'une dynamique visant à fédérer des acteurs autour d'une thématique et/ou d'un ensemble d'actions
  - revendicateur = rôle de formulation/présentation d'une revendication/doléance/souhait auprès des partenaires institutionnels compétents ou territoriaux
- > l'échelle de pertinence : commune(s) / CCGL / Département / Région / ...
- > les cibles prioritaires : habitants / actifs / scolaires / touristes
- > le contenu, les modalités
- > l'échéance
- > le coût estimatif (dans la mesure du possible, les premières enveloppes définies seront à affiner)
- > les indicateurs de suivi de l'action

## 24 actions réparties selon les 5 objectifs opérationnels

- > **A. Améliorer le maillage routier pour développer les connexions avec le réseau métropolitain et apaiser la circulation**
  - A1. Accompagner la réalisation de différents projets routiers améliorant l'accessibilité du territoire
  - A2. Développer une politique de partage de la voirie à l'échelle du territoire
  - A3. Compléter le maillage d'aires de covoiturage
- > **B. Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité**
  - B1. Aménager des interfaces d'échanges multimodales sur le territoire
  - B2. Améliorer l'offre interurbaine de transport en commun du réseau Lila sur le territoire
  - B3. Améliorer les liaisons en transport en commun avec la métropole nantaise
  - B4. Expérimenter une voie ou bande d'arrêt urgence dédiées aux covoitureurs et TC
  - B5. Faciliter le rabattement vers le réseau TER
  - B6. Etudier les possibilités « d'ouvrir » le réseau de transport scolaire à d'autres usages
  - B7. Etudier la potentielle réutilisation de l'ancienne voie ferrée vers le parc d'activités D2A
  - B8. Etudier la potentielle réalisation de lignes de transport en commun intracommunautaires
  - B9. Assurer une bonne accessibilité de l'aéroport Nantes Atlantique
- > **C. Favoriser l'usage des modes actifs**
  - C1. Maintenir l'activité commerciale et de services dans les centres-bourgs
  - C2. Intégrer les enjeux de mobilité durable dans l'aménagement urbain
  - C3. Aménager des liaisons cyclables d'intérêt communautaire
  - C4. Développer des continuités piétonnes et cyclables à l'échelle communale
  - C5. Développer une offre qualitative de places de stationnement vélo / VAE sur le territoire
- > **D. Communiquer sur les offres de transport existantes et créer de nouveaux services promouvant une mobilité plus durable**
  - D1. Elaborer un plan de communication en faveur de la marche et du vélo
  - D2. Favoriser la mise en place de PDE et PDA
  - D3. Expérimenter de nouveaux services promouvant une mobilité plus durable
  - D4. Réaliser sur les zones d'activités des aménagements incitant à une mobilité plus durable
- > **E. Mettre en œuvre, animer et suivre le plan global de déplacements de la CCGL**
  - E1. Se doter de moyens humains pour piloter/animer/évaluer le PGD et la politique globale de mobilité
  - E2. Coordonner auprès des territoires limitrophes dont la métropole nantaise la stratégie de mobilité de la CCGL
  - E3. Associer les habitants dans la réalisation du PGD

### 24 actions selon 5 objectifs opérationnels

- A** Améliorer le maillage routier
- B** Valoriser le réseau TC et l'intermodalité
- C** Favoriser l'usage des modes actifs
- D** Communiquer et développer les services
- E** Mettre en œuvre, animer et suivre le PGD

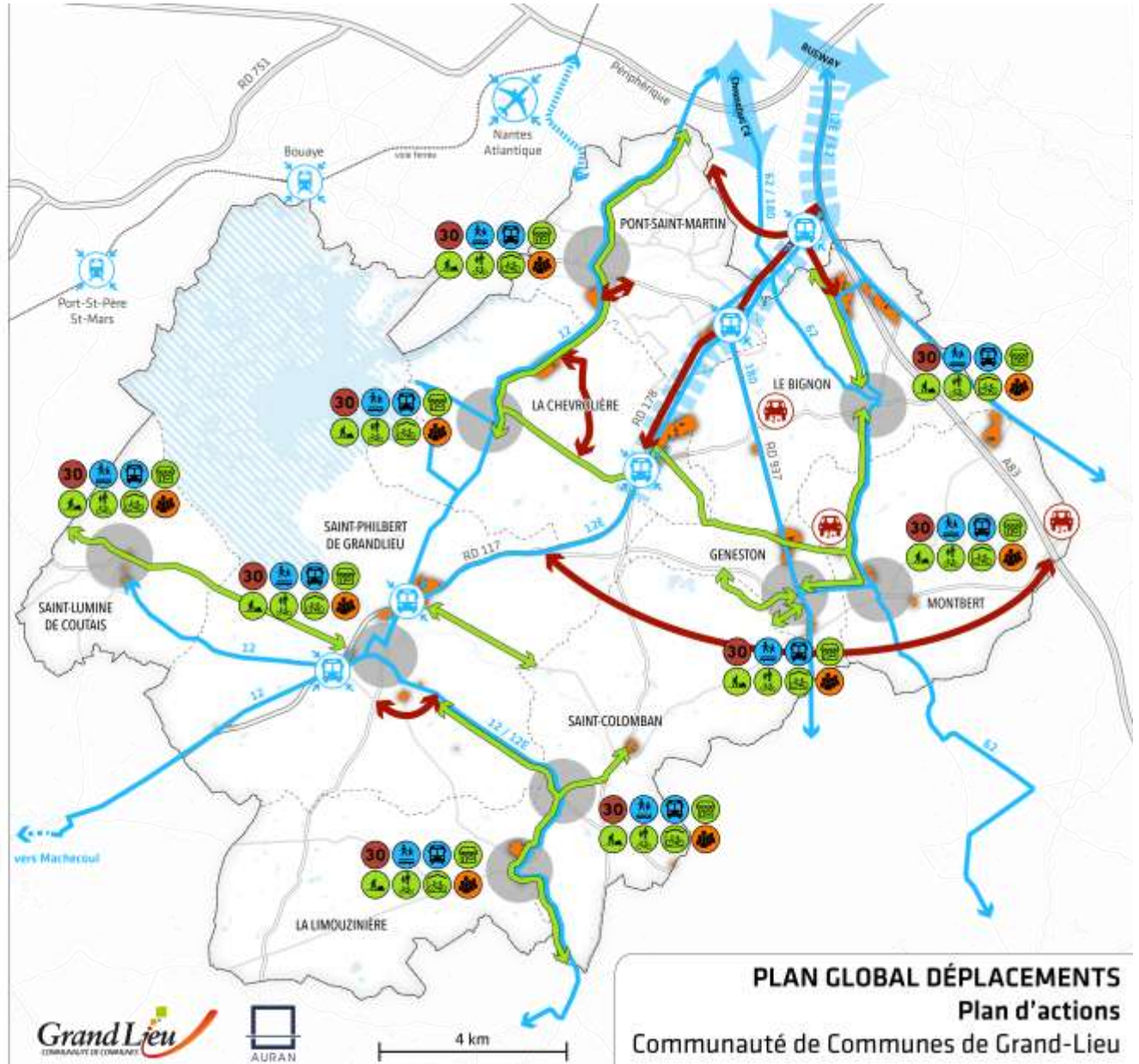
- A1 / Projets routiers
- A3 / Aires de covoiturage
- B1 / Interfaces multimodales
- B2 / Amélioration de l'offre TC interurbaine
- B3 / Liaisons TC vers la métropole nantaise
- B4 / Voie réservée covoiturage / TC
- B5 / Rabattement TER
- B7 / Exploitation de l'ancienne voie ferrée
- B9 / Accessibilité de Nantes Atlantique
- C3 / Liaisons cyclables intercommunales (gratuité ?)
- D4 / Aménagement des ZA

#### Actions à portée communale

- A2 / Partage de la voirie
- B6 / Transport scolaire ouvert à tous
- B8 / TC intracommunautaire
- C1 / Activité des centres-bourgs
- C2 / Mobilité durable dans l'aménagement
- C4 / Cheminement doux communaux
- C5 / Stationnement vélo et VAE
- D3 / Nouveaux services de mobilité

#### Actions transversales non territorialisées

- D1 / Communication en faveur des modes doux
- D2 / Mise en place de POE et POA
- E1 / Animation du PGD
- E2 / Coordination avec territoires voisins
- E3 / Associations des habitants au PGD



**PLAN GLOBAL DÉPLACEMENTS**  
**Plan d'actions**  
 Communauté de Communes de Grand-Lieu

**OBJECTIFS :**

[Améliorer l'accessibilité du territoire](#)  
[Améliorer la sécurité sur le réseau routier magistral du territoire](#)

**Contenu / modalités :**

- Soutenir politiquement et techniquement la réalisation de 7 projets d'infrastructures routières structurants pour le territoire (notamment en terme de sécurité) :
  - o la mise en 2x2 voies de la RD 178 entre Tournebride et l'A 83 (Département de Loire Atlantique / projet Déclaré d'Utilité Publique dont la réalisation est actée / échéance : 2018-2020)
  - o l'élargissement de la RD 57 entre l'échangeur du Taillis et le parc d'activités de la forêt (Département de Loire Atlantique / projet évoqué dans le dossier technique du doublement de la RD178 dont la réalisation est actée / échéance : 2022-2023)
  - o le contournement « ouest » de la commune des Sorinières (Nantes Métropole / projet dont la réalisation est actée / échéance : 2025)
  - o la liaison entre l'A83 et la RD 178 (Département de Loire Atlantique / projet dont le principe est approuvé)
  - o la création d'une liaison entre la RD 65 et la RD 11 par le sud (Département de Loire Atlantique / projet évoqué dans le SCoT dont la réalisation n'est pas actée)
  - o le contournement « sud » de la commune de St-Philbert-de-Grand-Lieu (Département de Loire Atlantique / projet Déclaré d'Utilité Publique dont la réalisation n'est pas actée / échéance : 2022-2023)
  - o la requalification de la voie communale 9 (commune de La Chevrolière) pour assurer la desserte des parcs d'activités de la Nivardière et de Bois Fleuri

**Coût estimatif :**

- Divers selon le projet (pour certains projets l'enveloppe financière n'est pas définie) :
  - o la mise en 2x2 voies de la RD 178 : 5,6 M€ HT pour l'échangeur de Viais / 27 M€ HT pour le doublement de la RD
  - o l'élargissement de la RD 57 : 2,5 M€ HT
  - o le contournement « ouest » des Sorinières : 6 M€ HT
  - o la liaison entre l'A83 et la RD 178 : 70 M€ HT
  - o la liaison entre la RD 65 et la RD 11 : non défini
  - o le contournement « sud » de St-Philbert-de-Grand-Lieu : 5 M€ HT
  - o la requalification de la VC9 : non défini

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Nombre de projets routiers réalisés
- Evolution de l'accidentologie sur le territoire

**Échéance :**

Diverses selon les projets

**Type d'action :**

Soutien politique / aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Département / Nantes Métropole

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Commune(s) / CCGL

**Rôle de la CCGL :**

Revendicateur

**Echelle de pertinence :**

Département

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / touristes

## ANNEXES (1)

La mise en 2x2 voies de la RD 178 entre Tournebride et l'A 83 (Département de Loire Atlantique)



Poursuite de l'aménagement d'un itinéraire structurant sur l'axe stratégique Nantes/Côte vendéenne : réaménagement de l'échangeur de Viais (échangeur dénivelé) visant à fluidifier le trafic, doublement de la RD 178 depuis l'A 83 jusqu'à Tournebride



L'élargissement de la RD 57 entre l'échangeur du Taillis et le parc d'activités de la forêt (Département de Loire Atlantique)



« Recalibrage » de la RD 57 jusqu'au parc d'activités de la Forêt, dans le but de d'améliorer les déplacements automobiles et les mobilités douces entre la métropole et le parc d'activités

## ANNEXES (2)

## Le contournement « ouest » de la commune des Sorinières (Nantes Métropole)



*Contournement « ouest » de la commune des Sorinières afin de désengorger les RD 57 et RD 65, d'apaiser la circulation dans les centre-bourgs des Sorinières et de Pont-St-Martin, tout en améliorant la desserte du futur MIN*

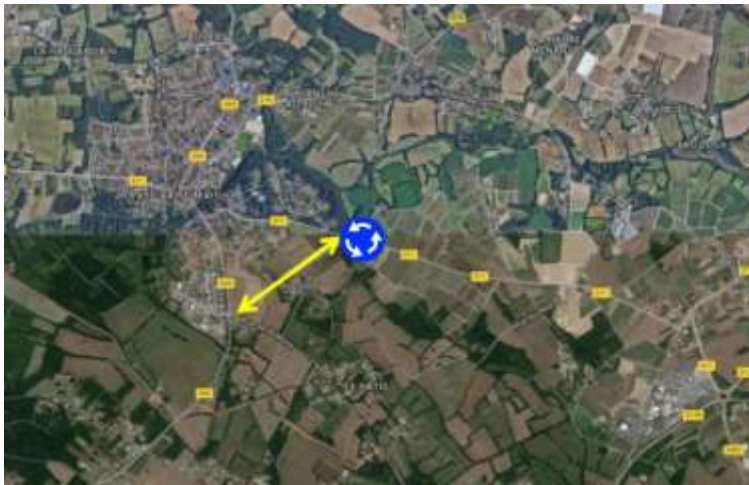
## La liaison entre l'A83 et la RD 178 (Département de Loire Atlantique)

*Renforcement du maillage du territoire en raccordant l'échangeur de Montbert (inauguré en 2016) à la RD 117 (au niveau de la commune de St Philbert-de-Grand-Lieu) ; le tracé (arrêté en mars 2013) d'une longueur de 14,6 km comprend 4 points d'échanges permettant d'assurer la desserte des communes traversées, ainsi que 8 ouvrages de rétablissement de franchissement de la voie nouvelle pour le rétablissement des voies interceptées*



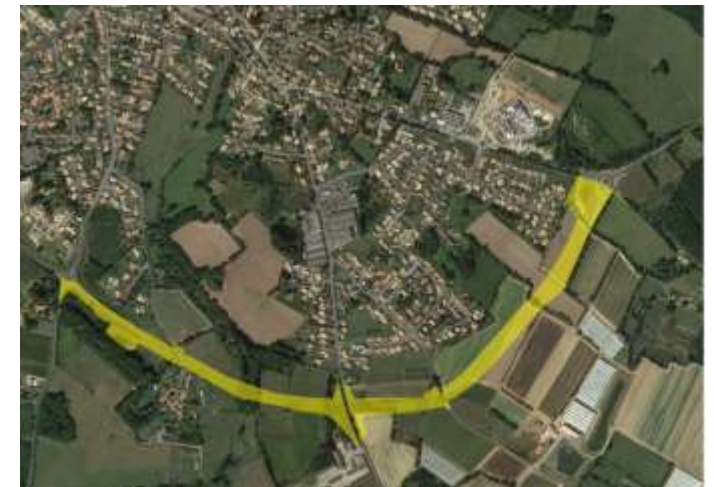
## ANNEXES (3)

La création d'une liaison entre la RD 65 et la RD 11 par le sud (Département de Loire Atlantique)



*Raccordement de la RD 65 et la RD 11 par le sud et aménagement d'un giratoire sur la RD 11, afin de connecter le parc de la Nivardière et Viais sans engorger le centre-bourg*

Le contournement « sud »  
de la commune de St-Philbert-de-Grand-Lieu (Département de Loire Atlantique)



*« Bouclage » du contournement « sud » de la commune de St-Philbert-de-Grand-Lieu, afin de désengorger le centre-ville de St-Philbert-de Grand-Lieu et d'améliorer la connexion à la RD 178*

# A2 Améliorer le maillage routier

Développer une politique de partage de la voirie à l'échelle du territoire

## OBJECTIFS :

Apaiser et sécuriser la circulation automobile sur le territoire  
Favoriser l'usage de la marche et du vélo

## Contenu / modalités :











- Définir une stratégie homogène et cohérente, partagée entre les communes du territoire, de limitation des vitesses de circulation automobile
- Le travail de définition de cette stratégie commune de partage de la voirie peut se décomposer en 5 phases :
  - o analyser les territoires pour mettre en évidence les espaces urbains et notamment les espaces les plus denses
  - o identifier le réseau des voiries principales (hiérarchisation du réseau de voirie basé sur la fonction de la voie et non son trafic ou son gabarit)
  - o effectuer l'inventaire des limitations de vitesse sur les voiries existantes du territoire
  - o redéfinir les limitations de vitesses : il s'agit de définir les nouvelles limitations de vitesse sur les voiries principales en fonction des territoires traversés et de la vie locale (70, 80 et 30 km/h suivant les tronçons) et de réglementer systématiquement les espaces urbains en zone 30 pour en faire des espaces apaisés (tout en limitant les aménagements lourds à réaliser)
  - o mettre en œuvre des Schémas directeurs des modes doux à l'échelle de chaque commune du territoire

## Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges  
 + coût éventuel d'une mission spécifique commanditée à un bureau d'études

## Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Linéaire de voirie apaisée
- Evolution des parts modales de la marche et du vélo

	Vitesse ET vie locale				
<i>Statut de la zone ou de la voie</i>	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
<i>Vitesse maximale</i>	Allure au pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
<i>Equilibre vie locale / fonction circulatoire</i>					

Source : CERIU

## Échéance :

Dès 2019

## Type d'action :

Etude / animation / aménagements / stratégie de territoire

## Porteur(s) envisagé(s) :

CCGL / Commune(s)

## Partenaire(s) potentiel(s) :

Bureaux d'études / Auran

## Rôle de la CCGL :

Pilote / animateur / revendicateur

## Echelle de pertinence :

CCGL / Commune(s)

## Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / touristes



# A3 Améliorer le maillage routier

Compléter le maillage d'aires de covoiturage

## OBJECTIFS :

Réduire le trafic automobile « pendulaire » entre le Sud-Loire et la Métropole Nantaise  
Favoriser l'usage du covoiturage

## Contenu / modalités :

- Compléter le maillage d'aires de covoiturage du territoire afin de réduire l'autosolisme des actifs du territoire (notamment ceux travaillant sur la métropole nantaise). Trois nouvelles aires de covoiturage sont ciblées :
  - o au niveau de l'échangeur de l'A83 situé sur la commune de Montbert
  - o au niveau du lieu-dit « L'Homeau » sur la RD 57 (commune de Montbert)
  - o au niveau du carrefour de la « Boule d'Or » sur la RD 937 (commune du Bignon)
- Doter les aires de covoiturage d'espaces de stationnement sécurisés pour les vélos et les Vélos à Assistance Electrique (cf. action C5 « Développer une offre qualitative de places de stationnement vélo / VAE sur le territoire »)

## Coût estimatif :

- Enveloppe estimative de 70 000 € HT

## Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Nombre d'aires de covoiturage aménagées
- Fréquentation des aires de covoiturage réalisées

## Échéance :

Dès 2019

## Type d'action :

Soutien politique / aménagements

## Porteur(s) envisagé(s) :

Département

## Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / CCGL

## Rôle de la CCGL :

Revendicateur

## Echelle de pertinence :

Département

## Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs

### OBJECTIFS :

Réduire l'usage de la voiture individuelle  
Faciliter les pratiques d'intermodalité

### Contenu / modalités :

- Aménager des interfaces d'échanges multimodales (offre de stationnement vélo / Vélo à Assistance Electrique sécurisée, arrêts de transports en commun sécurisés et confortables, bornes de recharge pour véhicule électrique, services : conciergerie, ...) sur le territoire pour favoriser (lorsque cela est possible) un report de la voiture individuelle vers des modes alternatifs. En parallèle, le rabattement tous modes vers ces « interfaces » doit être organisé (aménagements spécifiques pour les piétons et les vélos, jalonnement, communication). Quatre principaux sites sont ciblés :
  - o les échangeurs de la RD117 en lien avec la commune de St-Philbert de Grand-Lieu
  - o l'échangeur de Tournebride sur la RD 178 (commune de La Chevrolière)
  - o l'échangeur de Viais sur la RD 178 (commune de Pont-St-Martin)
  - o l'échangeur du Taillis sur la RD 178 (commune des Sorinières)

### Coût estimatif :

- Enveloppe estimative de 75 000 € HT par interface

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Nombre d'interfaces d'échanges multimodales aménagées
- Fréquentation / usage de ces interfaces réalisées

**Échéance :**  
2020

**Type d'action :**  
Etude / aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**  
Région / Nantes Métropole

**Partenaire(s) potentiel(s) :**  
CCGL / Département /  
Commune(s)

**Rôle de la CCGL :**  
Pilote / animateur / revendeur

**Echelle de pertinence :**  
CCGL

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

**OBJECTIFS :**

Augmenter le report modal de la voiture vers le transport en commun

**Contenu / modalités :**

- Obtenir du Conseil Régional l'élargissement (et à minima le maintien) de l'offre actuelle du réseau Lila. Cette offre de transport en commun est « vitale » auprès de certains ménages du territoire pour qui le transport contribue à la précarité énergétique, pour être compétitif l'offre doit présenter un avantage comparatif réel vis-à-vis de l'automobile (temps, coût, ...). Plusieurs principes d'amélioration sont portés par les élus du territoire :
  - o prolonger la ligne 12 jusqu'à Machecoul où sont localisés des services structurants pour le territoire : hôpital, lycée, pôle emploi ... et faire de cette ligne 12 une ligne à « haut niveau de service »
  - o améliorer le cadencement des lignes aux heures de pointe
  - o améliorer les amplitudes horaires

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges avec la Région

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Evolution du réseau interurbain de transport en commun Lila
- Evolution de la fréquentation du réseau Lila

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Soutien politique

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Région

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

CCGL

**Rôle de la CCGL :**

Revendicateur

**Echelle de pertinence :**

Département

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

### OBJECTIFS :

Augmenter le report modal de la voiture vers le transport en commun

### Contenu / modalités :

- Optimiser la complémentarité entre le réseau interurbain Lila et le réseau urbain de la TAN :
  - o restructuration de l'offre pour optimiser les fréquences en lien avec le Busway et la ligne de Chronobus C4 (questionner le « doublement » de service entre le réseau Lila et la ligne de Chronobus C4 jusqu'au Pirmil)
  - o réaménagement de stations pour optimiser l'intermodalité entre réseau interurbain et urbain
  - o simplification de la tarification
- Etudier la faisabilité du prolongement (ligne C4) ou de la création d'une ligne de transport en commun structurante de la métropole nantaise (réseau TAN) jusqu'à l'échangeur du Taillis :
  - o cette nouvelle offre permettrait de renforcer et développer les possibilités de déplacements intermodaux à l'approche de la métropole en prolongeant le réseau de la TAN vers le futur échangeur du Taillis. L'action B1 vise notamment l'aménagement d'une interface d'échanges multimodale sur l'échangeur
  - o l'association « La forêt entreprendre » devra être intégrée aux échanges qui auront lieu avec la métropole nantaise afin de définir le scénario qui sera le plus efficace pour relier le parc d'activités de la Forêt en transport en commun

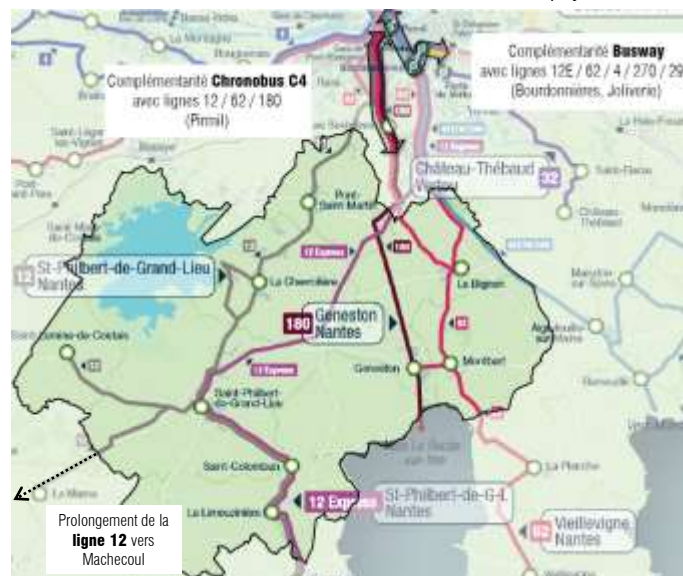
### Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges avec les partenaires
- Enveloppe estimative pour le prolongement de la ligne C4 ou la création d'une nouvelle ligne structurante non définie

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Fréquentation des lignes TC urbaines et interurbaines en lien avec la métropole nantaise
- Fréquentation de la ligne dans le cas de sa création

Carte du réseau Lila / lila.paysdelaloire.fr



### Échéance :

A partir de 2020

### Type d'action :

Soutien politique / étude

### Porteur(s) envisagé(s) :

Nantes Métropole / Région

### Partenaire(s) potentiel(s) :

CCGL

### Rôle de la CCGL :

Revendicateur

### Echelle de pertinence :

CCGL / Nantes Métropole

### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires / touristes

**OBJECTIFS :**[Favoriser l'usage du covoiturage](#)[Augmenter le report modal de la voiture vers le transport en commun](#)**Contenu / modalités :**

- L'axe RD 117- RD 178, qui constitue une voie d'accès structurante à la métropole nantaise depuis le sud-ouest du territoire, présente d'importants niveaux de congestion aux heures de pointe. Afin notamment de maîtriser l'évolution du trafic routier sur cet axe, il s'agit d'expérimenter la réservation d'une voie ou de la bande d'arrêt d'urgence (de façon permanente ou temporaire) pour la dédier aux covoitureurs et/ou aux lignes de transport en commun interurbaines (ligne 12E dans le cas de la RD 178)
- Une étude est en cours de réalisation par le CEREMA (missionné par la DIR Ouest) pour définir les conditions de faisabilité de voies réservées aux TC sur deux secteurs du territoire métropolitain : la RN137 au nord, l'axe RD178-A83 au sud
- Des aménagements spécifiques pourraient ainsi être réalisés depuis la commune de St-Philbert de Grand-Lieu jusqu'aux Bourdonnières dans le cadre notamment de la mise en 2x2 voies de la RD 178 entre Tournebride et l'A83

**Coût estimatif :**

- Non défini

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Fréquentation de la voie créée
- Respect de l'aménagement réalisé (covoiturage notamment)

**Échéance :**

2021

**Type d'action :**

Aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Département

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Région / Etat / Nantes Métropole / CCGL / CEREMA

**Rôle de la CCGL :**

Animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

Département

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires / touristes

**OBJECTIFS :**

Augmenter le report modal de la voiture vers le transport en commun

**Contenu / modalités :**

- Favoriser le rabattement vers les gares TER avoisinantes du territoire (Machecoul, Ste-Pazanne, Port-St-Père, Bouaye). L'usage de ces gares peut paraître pertinent notamment pour les habitants de l'ouest de la communauté de communes
- Concrètement, il s'agit de :
  - o communiquer sur les offres de transport proposées sur ces gares auprès des habitants du territoire
  - o valoriser l'offre ferroviaire existante (via du jalonnement routier notamment)
  - o assurer les conditions d'accessibilité tous modes des différentes gares (aménagements spécifiques pour les modes doux, ...)

**Coût estimatif :**

- Non défini

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Fréquentation des gares ferroviaires avoisinantes du territoire

**Échéance :**

2021

**Type d'action :**

Communication / aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**

CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Région / Commune(s)

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

### OBJECTIFS :

Augmenter le report modal de la voiture vers le transport en commun

### Contenu / modalités :

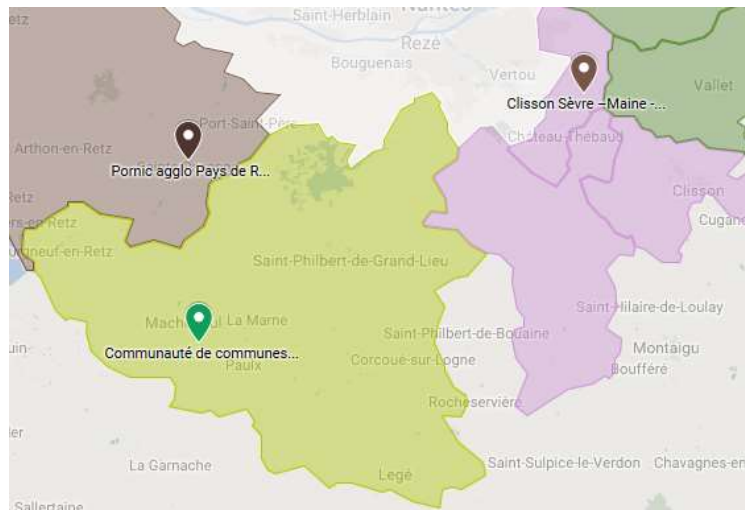
- Etudier la faisabilité « d'ouvrir » le réseau de transport scolaire à l'ensemble des habitants du territoire (actifs, retraités ...)
- Le réseau est aujourd'hui organisé sur le territoire par Clisson Sèvre et Maine Agglo (pour les élèves résidant sur les communes de Geneston, Le Bignon et Montbert) et par la Communauté de Communes Sud Retz Atlantique (pour les élèves résidant sur les communes de Pont-St-Martin, La Chevrolière, St-Colomban, La Limouzinière, St-Philbert de Grand-Lieu et St-Lumine de Coutais)

### Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges avec les partenaires
- + coût éventuel d'une mission spécifique commanditée à un bureau d'études

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Nombre de lignes de transport scolaire « ouvertes » à l'ensemble des habitants
- Fréquentation des lignes aménagées



Carte des transports scolaires / lila.paysdelaloire.fr

### Échéance :

2020 (lié aux nouveaux marchés)

### Type d'action :

Soutien politique / étude

### Porteur(s) envisagé(s) :

Région / Clisson Sèvre et Maine Agglo / Communauté de Communes Sud Retz Atlantique

### Partenaire(s) potentiel(s) :

CCGL / Nantes Métropole / Commune(s) / Bureaux d'études

### Rôle de la CCGL :

Revendicateur

### Echelle de pertinence :

CCGL

### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs

### OBJECTIFS :

- [Développer l'usage du réseau ferroviaire](#)
- [Optimiser la gestion des infrastructures existantes pour développer de nouvelles offres de mobilité](#)
- [Anticiper l'extension de la zone d'activités aéroportuaire de Nantes-Atlantique \(D2A\) et développer son accessibilité](#)

### Contenu / modalités :

- Réfléchir à la possible réutilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée desservant la zone d'activités aéroportuaire de Nantes-Atlantique (D2A), qui se retrouve notamment sur les communes de St-Aignan-Grand-Lieu et de Pont-St-Martin
- Concrètement, une étude de faisabilité devra être réalisée pour évaluer les conditions d'une réouverture de la ligne ferroviaire ou de son utilisation pour la mise en place d'une offre de mobilité alternative (voie verte, ...)

### Coût estimatif :

- Temps investi dans les échanges avec les partenaires
  - + coût éventuel d'une mission spécifique commanditée à un bureau d'études

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Suite donnée à la réflexion



Offre ferroviaire à proximité du territoire

Échéance :  
2021

Type d'action :  
Soutien politique / étude

Porteur(s) envisagé(s) :  
SNCF

Partenaire(s) potentiel(s) :  
Nantes Métropole / Région /  
CCGL / Commune(s) / Bureaux  
d'études

Rôle de la CCGL :  
Animateur / revendicateur

Echelle de pertinence :  
CCGL / Nantes Métropole

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



**OBJECTIFS :**

Augmenter le report modal de la voiture vers le transport en commun

**Contenu / modalités :**

- Etudier la possible réalisation d'une voire plusieurs lignes de transport en commun pour assurer une mobilité intracommunautaire
- Les modalités opérationnelles de proposition d'une telle offre sur le territoire sont à également à étudier en lien avec la Région (possible délégation de compétence pour la gestion d'une ligne)

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges avec les partenaires
  - + coût éventuel d'une mission spécifique commanditée à un bureau d'études
- Enveloppe estimative pour la gestion d'une ligne de transport en commun proposant une desserte intracommunautaire non définie

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Suite donnée à la réflexion

**Échéance :**

2021

**Type d'action :**

Soutien politique / étude

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Région / CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Commune(s) / Bureaux d'études

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

**OBJECTIFS :**

Améliorer l'accessibilité du territoire

**Contenu / modalités :**

- S'inscrire dans les réflexions portant autour du futur de l'aéroport de Nantes Atlantique et de son accessibilité. Il s'agit de militer pour penser l'accessibilité de l'aéroport de Nantes Atlantique en lien avec les territoires limitrophes et notamment la communauté de commune de Grand-Lieu

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges avec les partenaires

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Accessibilité future de l'aéroport de Nantes Atlantique

**Échéance :**  
2020

**Type d'action :**  
Soutien politique / étude

**Porteur(s) envisagé(s) :**  
Etat / Région / Nantes Métropole

**Partenaire(s) potentiel(s) :**  
Société concessionnaire

**Rôle de la CCGL :**  
Revendicateur

**Echelle de pertinence :**  
CCGL / Région

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

**OBJECTIFS :**

Faciliter les déplacements de « proximité »  
Favoriser l'usage de la marche et du vélo

**Contenu / modalités :**

- Agir dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) pour maintenir dans les centres-bourgs l'activité commerciale, des services ainsi que les activités artisanales et industrielles compatibles avec l'habitat (très faibles nuisances).  
 Concrètement, plusieurs actions peuvent ainsi être réalisées :
  - o établir des « linéaires de protection de la diversité commerciale » pour limiter les changements de destination des commerces préexistants
  - o proposer des règles de stationnement adaptées à ces activités économiques
  - o densifier au plus près des commerces et services de proximité
- Définir une stratégie économique et commerciale commune à l'échelle de l'intercommunalité ou du PETR du Pays de Retz (ex : Chartes commerciale)

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Evolution des parts modales de la marche et du vélo
- Evolution du nombres de commerces/services, des surfaces de vente et de la densité commerciale dans les centres-bourgs

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Urbanisme réglementaire et opérationnel / stratégie de territoire

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Commune(s) / CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

PETR du Pays de Retz

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL / Commune(s)

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

**OBJECTIFS :**Favoriser l'usage de la marche et du vélo**Contenu / modalités :**

- Intégrer des études préalables sur les questions de mobilité (diagnostic accessibilité, solutions alternatives à la voiture) pour tout nouveau projet d'aménagement et/ou équipement urbain. La réalisation de ces études synthétiques intégrant les problématiques de déplacement dans les aménagements pourraient être inscrites dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges
  - + coûts éventuels de missions spécifiques commanditées à des bureaux d'études

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Nombre d'études préalables sur les questions de mobilité réalisées

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Etude

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Commune(s) / CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Bureaux d'études

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL / Commune(s)

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

### OBJECTIFS :

Favoriser l'usage du vélo

### Contenu / modalités :

- Aménager des liaisons cyclables d'intérêt communautaire sur la base du Schéma directeur des modes doux de la communauté de communes de Grand-Lieu, réalisé en 2018. Celui-ci a permis de définir un ensemble cohérent de liaisons douces à aménager à l'échelle intercommunale, reliant les principaux pôles générateurs de mobilité « utilitaires ». Trois niveaux de priorité sont définis dans le schéma pour les différents itinéraires cyclables identifiés:
  - o priorité 1 (« court terme ») : actions qui seront mises en œuvre dans les 5 prochaines années
  - o priorité 2 (« moyen terme ») : actions que les communes souhaitent réaliser dans les 5 à 10 prochaines années
  - o priorité 3 (« long terme ») : actions qui nécessitent une réflexion plus approfondie (actions pouvant toutefois être réalisées dans un temps plus court selon les opportunités)

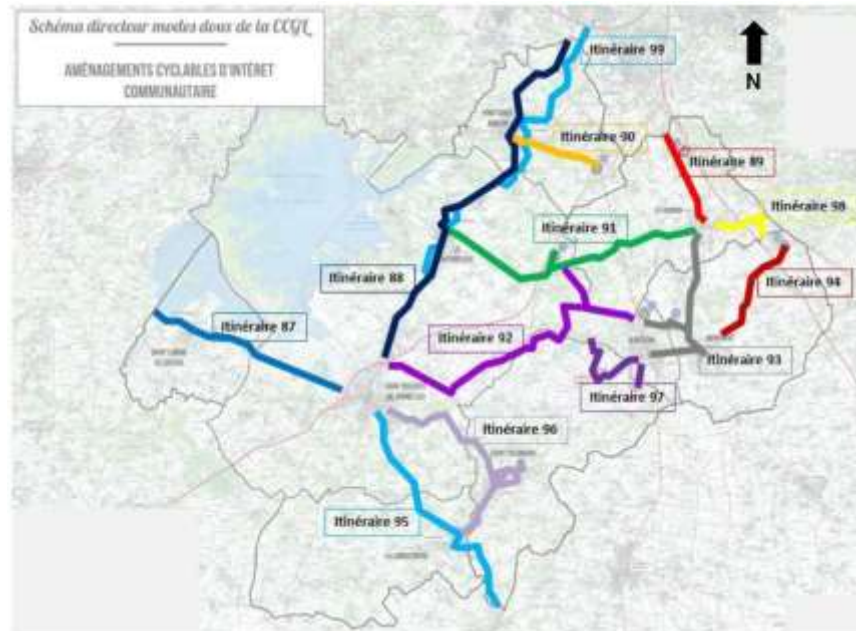
### Coût estimatif :

- 7,5 M€ HT pour la totalité des travaux définis dans le Schéma directeur des modes doux (priorités 1, 2 et 3)

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Evolution de la part modale du vélo
- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés

*Carte des itinéraires cyclables à réaliser sur la communauté de communes de Grand-Lieu identifiés dans le schéma directeur des modes doux (Mobihilis – 2018)*



**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**

CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Commune(s) / Région /  
Département / Ademe

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

**OBJECTIFS :**Favoriser l'usage de la marche et du vélo**Contenu / modalités :**

- Aménager des continuités cyclables piétonnes et cyclables à l'échelle communale, en parallèle des liaisons cyclables d'intérêt communautaire définies dans le Schéma directeur des modes doux de la CCGL
- Réaliser les aménagements cyclables identifiés dans les Schémas directeurs des modes doux communaux de Saint-Philbert de Grand-Lieu et du Bignon, et étendre la réalisation de Schémas communaux aux autres communes du territoire
- De manière générale, il s'agit de développer des continuités piétonnes et cyclables, afin de :
  - o relier les principaux villages et hameaux aux centres-bourgs
  - o relier les parcs d'activités aux centres-bourgs
  - o desservir l'ensemble des équipements structurants du territoires (équipements scolaires, sportifs, de loisir, administratifs, de santé et commerciaux)

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges
- + coûts éventuels de missions spécifiques commanditées à des bureaux d'études

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Evolution des parts modales de la marche et du vélo
- Nombre de kilomètres d'aménagements piétons et cyclables réalisés

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Commune(s)

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

CCGL / Bureaux d'études/ Ademe

**Rôle de la CCGL :**

Animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL / Commune(s)

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires / touristes

**OBJECTIFS :**Favoriser l'usage du vélo**Contenu / modalités :**

- Développer une offre qualitative de places de stationnement pour les vélos / Vélos à Assistance Electrique sur le territoire. Il s'agit notamment de :
  - o poursuivre le développement de places de stationnement vélo sur l'espace public au plus près des pôles générateurs de déplacement (commerces, marchés, supermarchés, équipements divers, entreprises, arrêts de transport en commun ...)
  - o prendre en compte l'essor du VAE, et des vélo-cargo et proposer des conditions de stationnement adéquates à leurs usages
- Définir des règles homogènes pour le stationnement cyclable en assurant un stationnement sécurisé et confortable des vélos. Trois typologies d'offre peuvent être distinguées :
  - o les arceaux simples pour de l'arrêt-minute
  - o les arceaux abrités pour du stationnement sur quelques heures
  - o les consignes individuelles ou collectives sécurisées pour du stationnement à la journée, de nuit ou durant le weekend

**Coût estimatif :**

- Arceau simple : ~150 € HT/place
- Arceaux abrités : ~600 € HT/place
- Consigne individuelle ou collective : ~1 500 à 2 000 € HT/place

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Evolution de la part modale du vélo
- Nombre de places de stationnement créées
- Fréquentation de l'offre de stationnement cyclable du territoire

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**

Commune(s) / CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Région / Département / Ademe

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL / Commune(s)

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires / touristes

### OBJECTIFS :

Favoriser l'usage de la marche et du vélo

Faire évoluer les comportements à partir des bénéfices que peuvent apporter les modes doux

### Contenu / modalités :

- Définir une stratégie de communication pour favoriser l'usage de la marche et de vélo. Il s'agit notamment de communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo (santé, budget des ménages ...) tout en intégrant les questions de sécurité à vélo (sensibilisation des différents usagers de la route)
- Lancer des animations territoriales ponctuelles ou permanentes (ex : tester un Vélo à Assistance Electrique avec la Manufacture Française du Cycle de Machecoul, prêt gratuit de VAE, organiser des sorties vélos, réunions publiques...)

### Coût estimatif :

- Enveloppe estimative de 10 000 € HT/an

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisation du Plan de communication et d'actions d'animation territoriale

### Échéance :

Dès 2019

### Type d'action :

Animation / communication

### Porteur(s) envisagé(s) :

CCGL

### Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / PETR du Pays de Retz / Département / Ademe

### Rôle de la CCGL :

Pilote / animateur

### Echelle de pertinence :

CCGL

### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires



## OBJECTIFS :

Favoriser les usages alternatifs à la voiture

### Contenu / modalités :

- Favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre sur son lieu de travail. Les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou Plans de Déplacements d'Administration (PDA), nouvellement appelés Plan De Mobilité (PDM), constituent des ensembles de mesures qui visent à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés et des marchandises d'une entreprise, d'un ensemble d'entreprises (parc d'activités) ou d'une administration, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier
- Concrètement, il s'agit de réaliser des Plans De Mobilité sur le territoire. Ces PDM devront notamment permettre d'encourager et d'accompagner les entreprises dans la réalisation d'équipements facilitant l'usage du vélo pour leurs salariés (stationnement sécurisé, casiers, vestiaires, douches... )

### Coût estimatif :

- Enveloppe estimative de 15 000 € HT/PDE-PDA

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Nombre de PDE et PDA réalisés sur le territoire
- Evolution des parts modales des actifs du territoire

### Échéance :

Dès 2019

### Type d'action :

Etude / animation

### Porteur(s) envisagé(s) :

CCGL

### Partenaire(s) potentiel(s) :

Carsat Pays de la Loire /  
Département / Ademe / Bureaux  
d'études

### Rôle de la CCGL :

Pilote / animateur / revendicateur

### Echelle de pertinence :

CCGL

### Cible(s) prioritaire(s) :

Actifs

**OBJECTIFS :**Favoriser les usages alternatifs à la voiture**Contenu / modalités :**

- Etudier la faisabilité de nouveaux services promouvant une mobilité plus durable sur le territoire et les expérimenter. Concrètement trois nouveaux services sont en réflexion :
  - o service de prêt, location et/ou d'aide à l'achat de vélo / Vélo à Assistance Electrique (VAE) sur le territoire (géré en régie ou par des structures économiques ou touristiques volontaires)
  - o une association de covoiturage spontané où conducteurs (identifiés par un autocollant) et stoppeurs (identifiés par une pancarte) sont inscrits et s'engagent à respecter une charte de bonne conduite, à utiliser un kit d'autostop et des points d'arrêts identifiés
  - o navette de desserte des parcs d'activités de la CCGL adaptées aux horaires de travail (cf. action B8 « Etudier la potentielle réalisation de lignes de transport en commun intracommunautaires »)

**Coût estimatif :**

- Service de prêt de vélo : 35 000 € HT pour l'acquisition d'une trentaine de vélos et 5 000 € HT/an pour le fonctionnement du service
- Service de covoiturage spontané : enveloppe estimative de 15 000 € HT

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Réalisation d'un(de) nouveau(x) service(s) de mobilité sur le territoire
- Fréquentation de ce(s) nouveau(x) service(s) de mobilité créé(s)

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Etude / mise en place de services

**Porteur(s) envisagé(s) :**

CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Commune(s) / PETR du Pays de Retz / Associations

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL / Commune(s)

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

**OBJECTIFS :**Favoriser les usages alternatifs à la voiture**Contenu / modalités :**

- Equiper les parcs d'activités de bornes de recharge pour les véhicules électriques (en lien avec le Sydela) et de places stationnement sécurisées pour les vélos / Vélos à Assistance Electrique (cf. « Abri plus »)
- Etudier la possibilité de développer la production photovoltaïque en autoconsommation dans les parcs d'activités du territoire

**Coût estimatif :**

- Enveloppe estimative de 15 000 € HT/an

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques aménagées sur les parcs d'activités du territoire, et fréquentation des bornes créées
- Nombre de places de stationnement sécurisées vélo / VAE sur les parcs d'activités du territoire, et fréquentation de ces places créées

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Aménagements

**Porteur(s) envisagé(s) :**

CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Commune(s) / Sydela

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Actifs



## OBJECTIFS :

Piloter et assurer le suivi de la stratégie de mobilité du territoire

### Contenu / modalités :

- Créer un poste de chargé de mission à temps plein pour notamment piloter/animer/évaluer le PGD (cf. aides de l'Ademe). Il s'agit de rendre efficiente la stratégie de mobilité portée par la Communauté de communes de Grand-Lieu

### Coût estimatif :

- Poste de conseiller en mobilité : entre 30 000 et 35 000 € HT/an
- Temps investi dans les échanges

### Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Création du poste
- Suivi des actions du PGD

### Échéance :

Dès 2019

### Type d'action :

Création de poste

### Porteur(s) envisagé(s) :

CCGL

### Partenaire(s) potentiel(s) :

Commune(s) / Département /  
PETR du Pays de Retz / Ademe /  
Auran

### Rôle de la CCGL :

Pilote

### Echelle de pertinence :

CCGL

### Cible(s) prioritaire(s) :

Habitants / actifs / scolaires /  
touristes

**OBJECTIFS :**Fédérer les partenaires autour du projet de territoire**Contenu / modalités :**

- Coordonner la stratégie de mobilité développée par la Communauté de communes de Grand-Lieu dans son PGD, auprès des territoires limitrophes et des partenaires. Concrètement, il s'agit d'organiser régulièrement des temps d'échanges avec les représentants politiques et techniciens des différents partenaires

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Suivi des actions du PGD dépendant de partenaires

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Soutien politique / animation

**Porteur(s) envisagé(s) :**

CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Commune(s) / PÉTR du Pays de Retz / Département / Région / Intercommunalités limitrophes

**Rôle de la CCGL :**

Pilote / animateur / revendicateur

**Echelle de pertinence :**

CCGL

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires / touristes

**OBJECTIFS :**

Fédérer la population autour du projet de territoire  
Adapter les actions aux pratiques des habitants

**Contenu / modalités :**

- Associer la population dans la réalisation du PGD. Il s'agit notamment de :
  - o sensibiliser / communiquer auprès des habitants de la communauté de communes sur les actions du PGD mises en place, et le contexte dans lequel elles s'inscrivent (pédagogie autour du projet de territoire)
  - o recueillir les attentes de la population sur les enjeux de mobilité sur le territoire pour ajuster et adapter les actions du PGD tout au long de sa mise en œuvre
- Concrètement cette association de la population pourrait prendre diverses formes : enquêtes (par courrier et/ou diffusion numérique, via la presse communale ...), réunions publiques de débat, diffusion de documents de communication ...

**Coût estimatif :**

- Temps investi dans les échanges

**Indicateur(s) de suivi de l'action :**

- Nombre d'actions associant la population

**Échéance :**

Dès 2019

**Type d'action :**

Animation / communication

**Porteur(s) envisagé(s) :**

CCGL

**Partenaire(s) potentiel(s) :**

Commune(s) / PETR du Pays de Retz / Auran

**Rôle de la CCGL :**

Pilote

**Echelle de pertinence :**

CCGL

**Cible(s) prioritaire(s) :**

Habitants / actifs / scolaires

## Actions du Plan Global de Déplacements

Mise en œuvre (à partir de)

2019

2020

2021

**A. Améliorer le maillage routier pour développer les connexions avec le réseau métropolitain et apaiser la circulation**

A1 Accompagner la réalisation de différents projets routiers améliorant l'accessibilité du territoire

diverses selon les projets

A2 Développer une politique de partage de la voirie à l'échelle du territoire

A3 Compléter le maillage d'aires de covoiturage

**B. Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité**

B1 Aménager des interfaces d'échanges multimodales sur le territoire

B2 Améliorer l'offre interurbaine de transport en commun du réseau Lila sur le territoire

B3 Améliorer les liaisons en transport en commun avec la métropole nantaise

B4 Expérimenter une voie ou bande d'arrêt urgence dédiées aux covoitureurs et TC

B5 Faciliter le rabattement vers le réseau TER

B6 Etudier les possibilités « d'ouvrir » le réseau de transport scolaire à d'autres usages

B7 Etudier la potentielle réutilisation de l'ancienne voie ferrée vers la zone d'activités D2A

B8 Etudier la potentielle réalisation de lignes de transport en commun intracommunautaires

B9 Assurer une bonne accessibilité de l'aéroport Nantes Atlantique

**C. Favoriser l'usage des modes actifs**

C1 Maintenir l'activité commerciale et de services dans les centres-bourgs

C2 Intégrer les enjeux de mobilité durable dans l'aménagement urbain

C3 Aménager des liaisons cyclables d'intérêt communautaire

C4 Développer des continuités piétonnes et cyclables à l'échelle communale

C5 Développer une offre qualitative de places de stationnement vélo / VAE sur le territoire

**D. Communiquer sur les offres de transport existantes et créer de nouveaux services promouvant une mobilité plus durable**

D1 Elaborer un plan de communication en faveur de la marche et du vélo

D2 Favoriser la mise en place de PDE et PDA

D3 Expérimenter de nouveaux services promouvant une mobilité plus durable

D4 Réaliser sur les parcs d'activités des aménagements incitant à une mobilité plus durable

**E. Mettre en œuvre, animer et suivre le plan global de déplacements de la CCGL**

E1 Se doter de moyens humains pour piloter/animer/évaluer le PGD et la politique globale de mobilité

E2 Coordonner auprès des territoires limitrophes dont la métropole nantaise la stratégie de mobilité de la CCGL

E3 Associer les habitants dans la réalisation du PGD

La PGD définissant la stratégie globale de mobilité pour une période de 10 ans (objectifs « 2030 »), les actions perdureront au-delà de 2021

