



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale des territoires
et de la mer de la Loire-Atlantique**

STRATÉGIE RURALITÉ

SUITES DE L'ATELIER MOBILITÉS

Stratégie départementale en faveur de la ruralité – atelier mobilité

1^{er} atelier et actions menées

- Mise à jour du site de la préfecture : <https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Developpement-durable-et-mobilite/Mobilite-durable>
- Webinaire sur les mobilités douces en novembre 2022
- Questionnaires auprès des EPCI :
 - Développement de la planification mobilité : + 7 ETP, 8 SDMA...
 - Politique de coordination avec les communes plus ou moins approfondi : échange courrier, réunion bilatérale, commission thématique, conseil communautaire..
→ Si besoin de connaître le référent mobilité d'un EPCI, nous demander
- Questionnaire auprès des Communes
→ identification de 5 actions prioritaires

Stratégie départementale en faveur de la ruralité – atelier mobilité

Actions prioritaires

1. Soutien du transport à la demande
2. Créer plus de lignes de bus entre les bourgs
3. Développer des liaisons Aléop
4. Conforter les démarches engagées sur les actions d'intérêt commun entre la métropole de Nantes et les ECPI environnants dans l'objectif d'une coopération entre territoires
5. Créer plus d'infrastructures cyclables sécurisées

Stratégie départementale en faveur de la ruralité – atelier mobilité

Objectifs de ce 2ème atelier :

1. Présenter les initiatives récentes ou prévues en faveur de ces 5 actions, avec des retours d'expérience d'EPCI
2. Aider à identifier les différents acteurs et leur compétences
3. Expression des besoins des communes rurales

Avec la participation de la Région, du Département, et des EPCI Grand Lieu Communauté et Châteaubriant-Derval, que nous remercions

Stratégie départementale en faveur de la ruralité – atelier mobilité

Sommaire (1/2)

Le soutien aux transports collectifs

- La stratégie de la Région
- Le transport à la demande (TAD) : politique de la Région et retour d'expérience de la CC Châteaubriant-Derval
- Le développement de lignes régulières

La coordination territoriale

Stratégie départementale en faveur de la ruralité – atelier mobilité

Sommaire (2/2)

Le développement des infrastructures cyclables sécurisées

- Les politiques de la Région, du Département et les financements de l'État
- Le retour d'expérience de la CC Grand Lieu Communauté

Annexe : le soutien au covoiturage

Le soutien aux transports collectifs : *lignes de bus entre bourg, liaisons Aléop, transport à la demande (TAD)*

Les politiques de la Région

La Stratégie Régionale des Mobilités 2021-2030

= Une démarche volontaire de planification construite en 2020 et votée au 1^{er} semestre 2021.

Un cadre pour agir selon 4 axes structurants

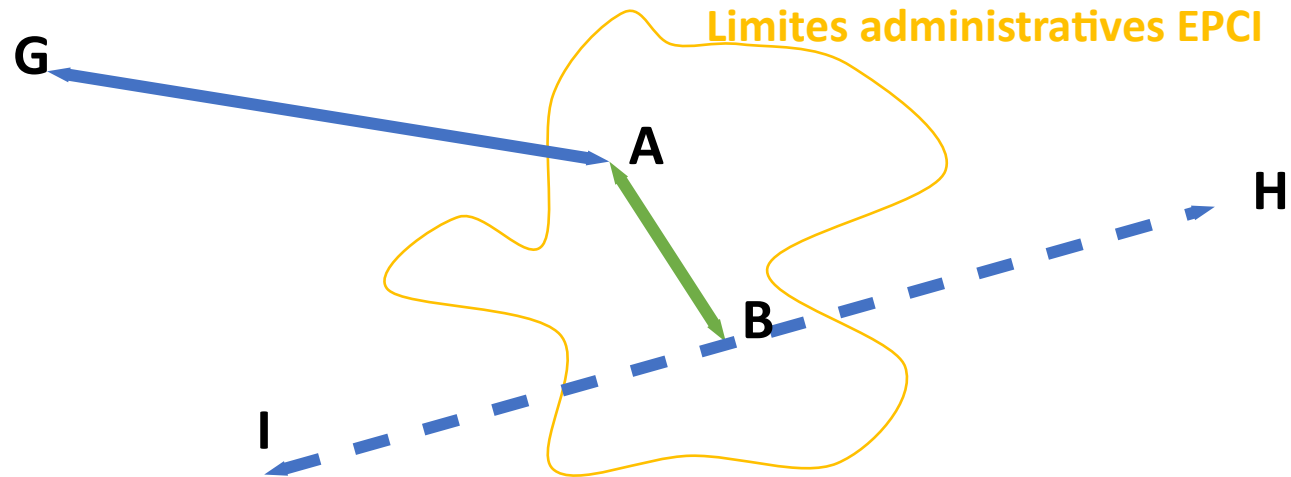
- 1. RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT MULTIMODES** : TER / lignes régulières de car / offre socle de transport à la demande / transport scolaire / liaison Yeu-Continent
Suivi de l'offre et qualité de services
- 2. FACILITER LES DÉPLACEMENTS POUR TOUS** : réseau durable, multimodal, unifié, solidaire et accessible
- 3. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DE LA RÉGION EN MODERNISANT LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**
- 4. FÉDÉRER LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE RÉGIONAL**, en s'appuyant sur un outil de la LOM : les Contrats Opérationnels de Mobilité conclus avec les 68 autorités organisatrices de la mobilités locales et les départements.

Le soutien au transport collectif

Compétence de la Région en tant qu'AOMR

La région = autorité organisatrice des mobilités régionales

Cela veut dire concrètement que les origines destinations en bleu sont de la compétence régionale / en vert de la compétence de l'EPCI AOM = trajet interne au ressort territorial de l'EPCI



Le soutien au transport collectif

Les orientations de la Région en matière de transports collectifs



Le déploiement **d'une offre socle de Transport à la Demande** sur l'ensemble des Communautés de Communes de la Région (offre travaillée avec les AOM)

- Dispositif dit de point à point (excepté + de 75 ans et PMR)
- Rabattement sur les lignes régulières principales
- Fonctionnement élargi 7h/19h du lundi au vendredi
- Centrale de réservation unique



Inscrivez-vous en appelant Allô Aléop au 09 69 39 14 14 du lundi au vendredi de 7h à 20h et le samedi de 8h à 12h et de 14h à 17h [hors jours fériés].

L'adhésion est gratuite.



L'organisation des lignes de cars plus régulières, plus rapides, plus lisibles dans une perspective de mise en œuvre en juillet 2025 (DSP Aléop 44)



L'augmentation des services TER (notamment en heure creuse) dans le volume prévue dans la SRM 2021-2030



Soutien du transport à la demande

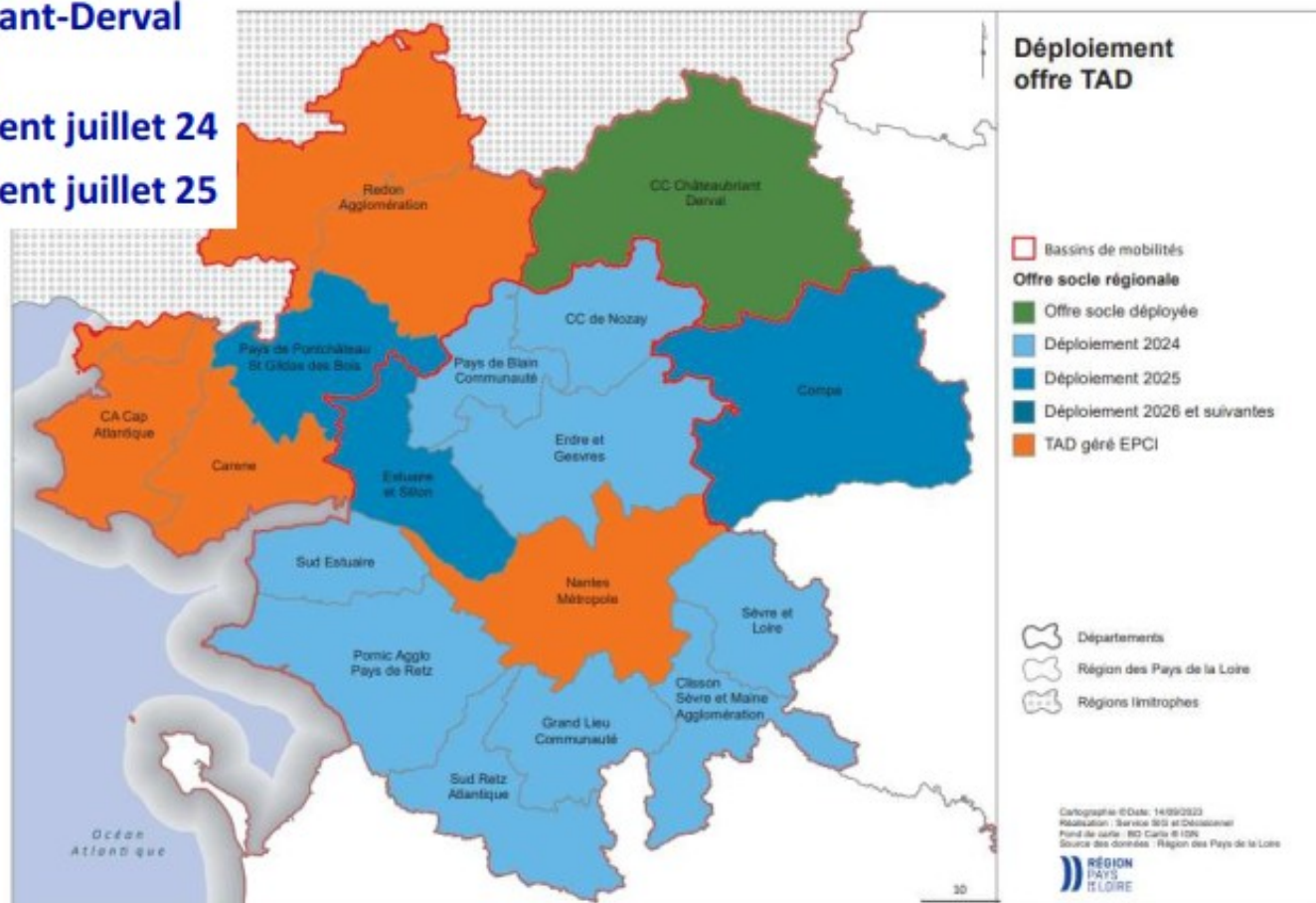
Le TAD *Politiques de la Région*



- 1 pilote : CC
Châteaubriant-Derval
(juillet 22)

- Déploiement juillet 24

- Déploiement juillet 25



Le TAD *Retour d'expérience*



La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval engagée pour développer les mobilités bas carbone

2017-2018
élaboration
plan global de
déplacement

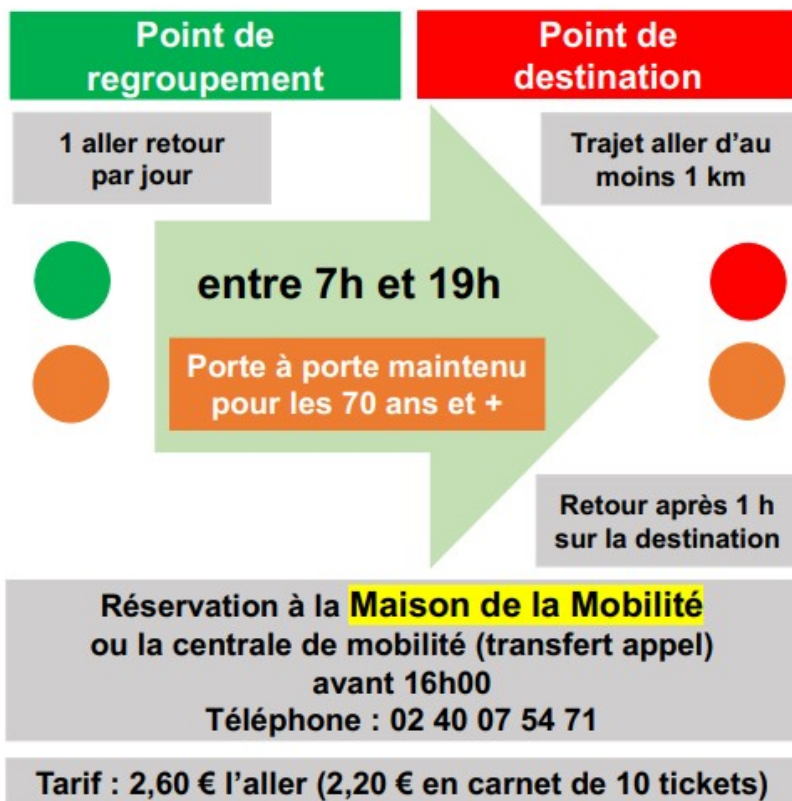
2019-2020
premières
expérimentations
de solutions

2021
autorité
organisatrice
de la mobilité



Le TAD *Retour d'expérience*

Le Transport A la Demande (TAD) Aléop plus étendu et plus souple depuis le 1^{er} juillet 2022



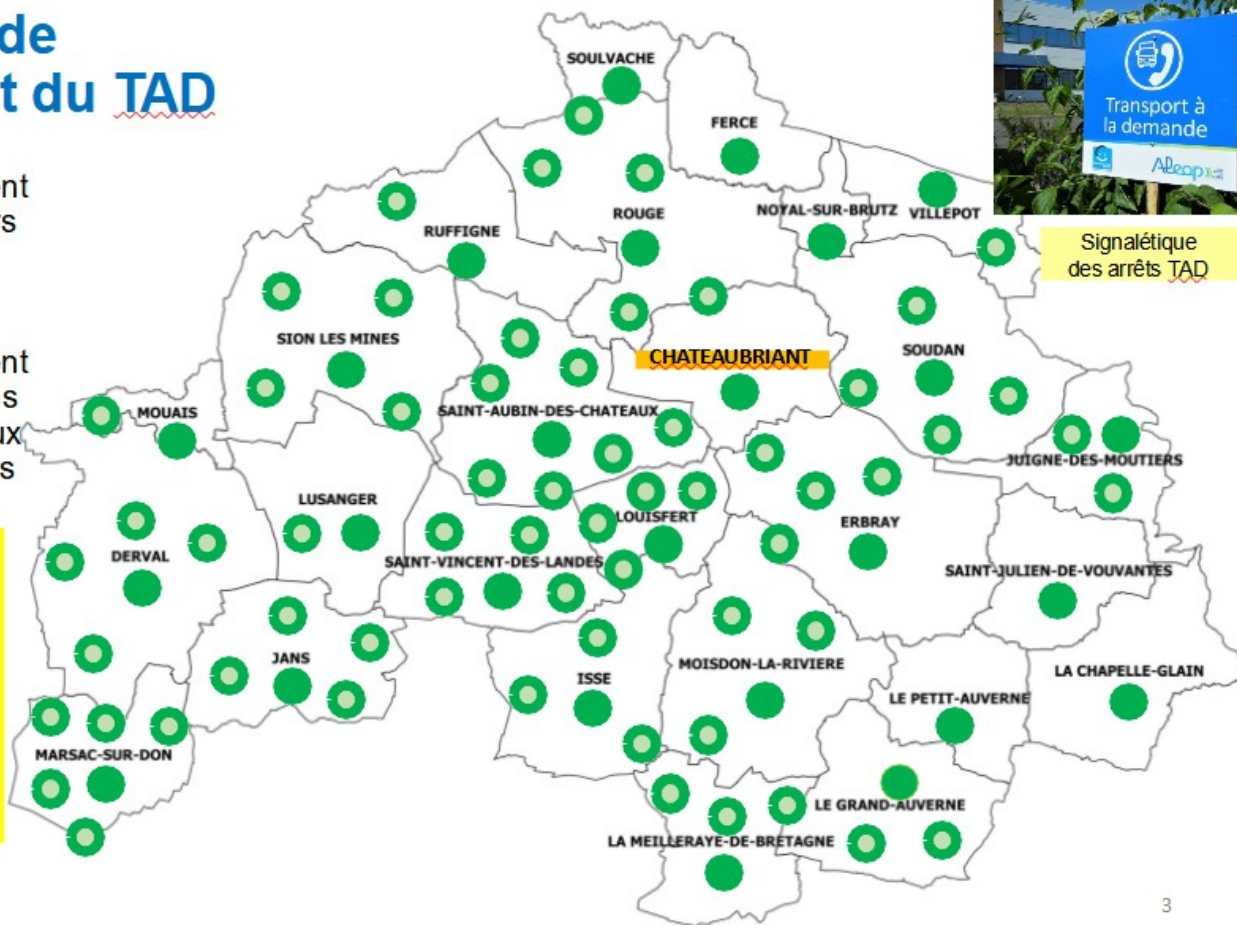
9 véhicules (5 électriques) de 9 places au maximum
dont 1 équipé pour accueillir un fauteuil roulant
Transporteur : Monamiligo

Le TAD *Retour d'expérience*

Points de regroupement du TAD

- Points de regroupement (1 par bourg, plusieurs dans une ville)
- Points de regroupement complémentaires dans les villages et hameaux d'au moins 15 maisons

**26 bourgs
et villes
63
villages
et hameaux
desservis**



Le TAD *Retour d'expérience*

Points de destination du TAD

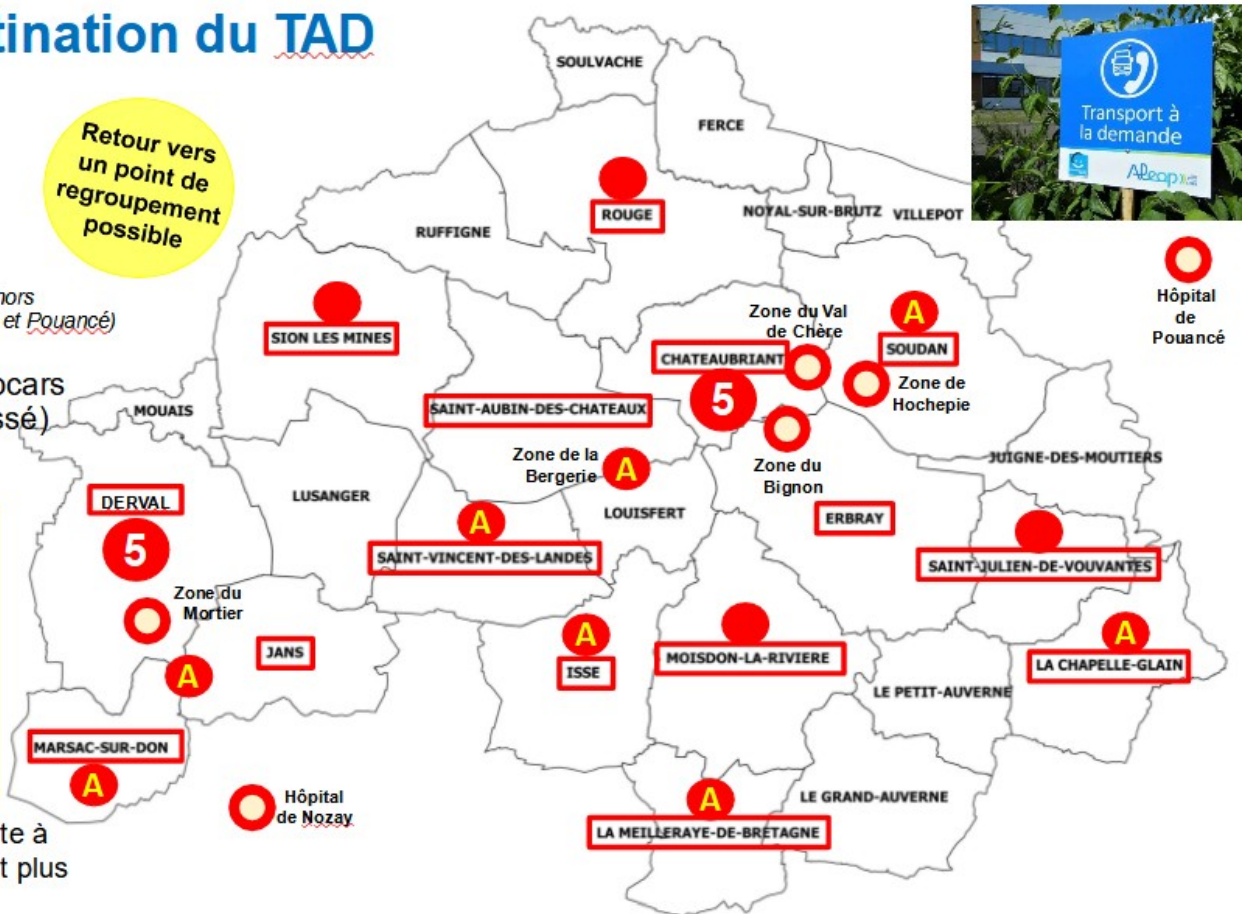
- Pôles de centralité
(avec nombre d'arrêt détail pour Châteaubriant et Derval pages suivantes)
- Pôles attractifs
(zones d'activités économiques hors centralités et hôpitaux de Nozay et Pouancé)
- A Correspondance autocars Aléop (tram train à Issé)

Retour vers un point de regroupement possible

28 destinations :

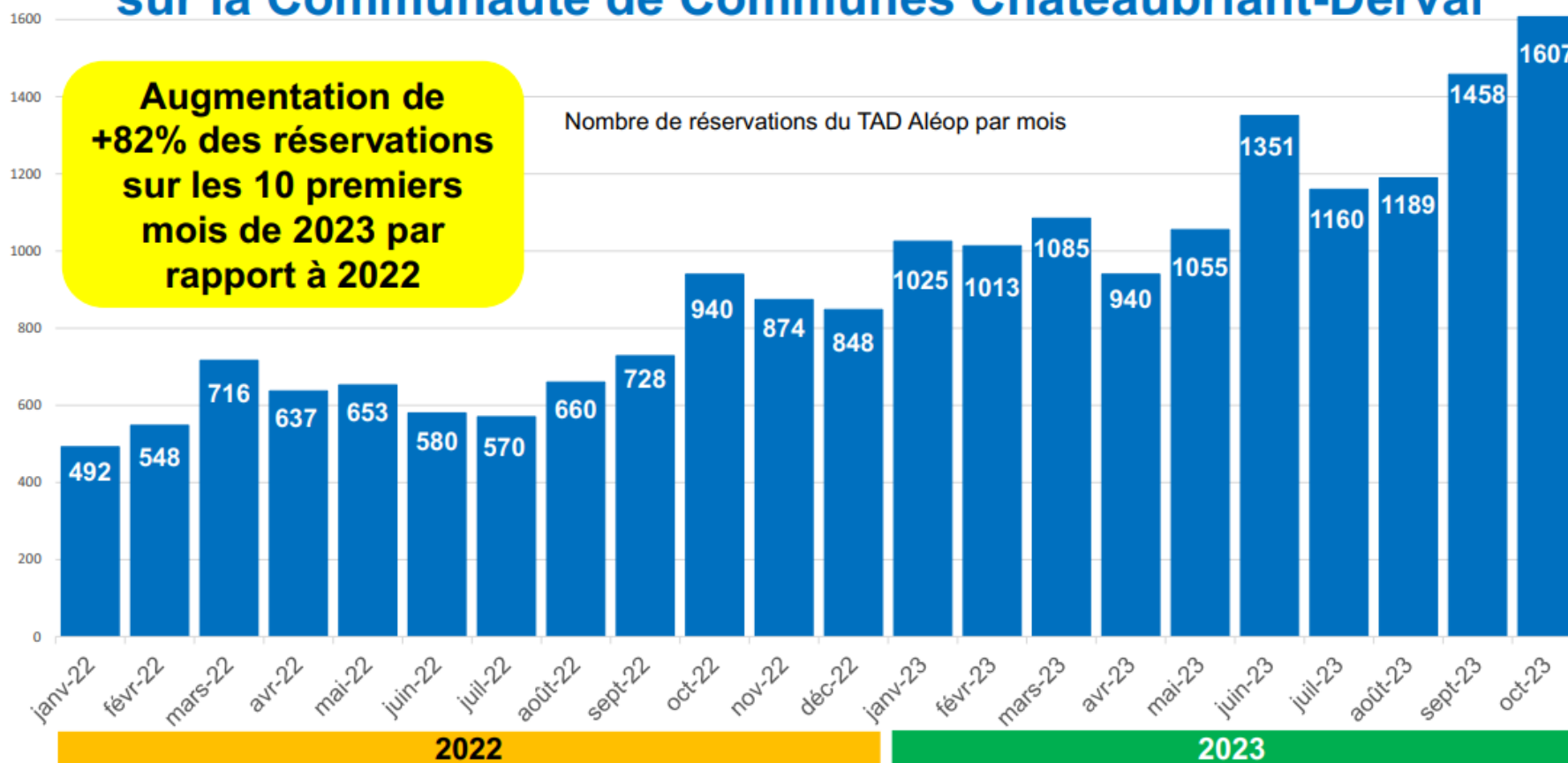
- hôpitaux zones d'activités
- espaces aquatiques
- correspondances autocar tram train et train

- Destination libre en porte à porte pour les 70 ans et plus dans 15 communes



Le TAD *Retour d'expérience*

Une forte croissance de la fréquentation du TAD Aléop sur la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval



Précisions apportées durant le webinaire

Coût

Actuellement pas d'abonnement possible : 2,60€ à l'unité ou 22€ les 10 tickets.

Évaluation – retour d'expérience

Expérimentation depuis un an et demi, la phase d'évaluation débute et permettra d'ajuster ou non le maillage des points d'arrêts.

Difficulté recensée pour les villages limitrophes souhaitant aller vers les centralités d'autres EPCI.

Succès de l'expérimentation, progression significative de la fréquentation, y compris par une population jeune.

L'EPCI peut prendre à sa charge un élargissement de l'offre régionale (ex : porte à porte pour moins de 75 ans, ouverture au samedi, ...)

Réservation

Avantage de la maison de la mobilité qui complète le centre d'appel régional. Réflexion pour d'autres développements en cours.

Attention, il ne s'agit pas d'un déplacement « instantané », une optimisation complexes des déplacements de la navette est à assurer.



Développer les lignes régulières

Actions en faveur des lignes régulières

Politiques de la Région

UN ENJEU PRÉGNANT, LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU



Lignes régulières

// Soutien aux gestionnaires de voiries

OBJECTIFS

Mettre en accessibilité PMR les points d'arrêts routiers prioritaires desservis par le réseau régional de transport.

ÉLIGIBILITÉ

Critères à respecter :

- Conformité des travaux à la réglementation en matière d'accessibilité et aux préconisations énoncés par le CEREMA dans la dernière version à jour <http://accessibilite-universelle.apf.asso.fr/media/00/01/1413411542.pdf>
- Points d'Arrêt Routier identifié comme prioritaire au sein du SD'AP régional

70% du montant hors taxe de l'aménagement du point d'arrêt routier, hors mobilier et hors chemins d'accès au point d'arrêt, avec un maximum de 9 000€ de subvention régionale par projet de mise en accessibilité d'un point d'arrêt routier physique.

BÉNÉFICIAIRES

Collectivités territoriales (Communes et départements) ou leurs groupements gestionnaires de voiries

CONTACT

Direction des Infrastructures et de l'Offre de Transport
pierre-olivier.richard@paysdelaloire.fr

Synthèse transports collectifs

Actions	Création ligne de bus entre les bourgs	Développer les liaisons Aléop	Développer le TAD
Compétence Région	AOMR compétente pour tous les services qui sortent du périmètre d'une AOM	AOMR Transport d'intérêt régional	compétente pour tous les services qui sortent du périmètre d'une AOM
Compétence Département			
Compétence EPCI	Compétente au sein de son ressort territorial		Compétente au sein de son ressort territorial
Compétence Commune			

Précisions apportées durant le webinaire

Lancement d'une future délégation de service public pour Aléop 44 en 2025.

Objectif d'intermodalités : les lignes régulières s'appuieront sur le TAD.

Souhait d'introduire un « réflexe train » avec l'augmentation des trains en heures creuses et le week-end.

Conforter les démarches engagées entre la métropole de Nantes et les ECPI environnants dans l'objectif d'une coopération entre territoires

Conforter les démarches de coordination territoriale

La Région, chef de fil des mobilités

Le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)

L'outil d'articulation des politiques publiques de mobilité à l'échelle du territoire

- Cadre posé pour une meilleure **coordination** des services de transport et un développement équilibré des services de mobilité
- Espace de dialogue pour envisager des **expérimentations** opérationnelles à l'échelle des bassins et évaluer leur mise en œuvre

Des contrats de 5 ans, opérationnels et transversaux

- Des contrats articulés avec les territoires voisins et avec la politique de contractualisation régionale, conduite auprès de chaque EPCI
- Signés par les Présidents des EPCI, du Département, de la Région (+ syndicats d'énergie, GAL...)
- Un contenu adapté à chaque bassin de mobilité
- Des objectifs et indicateurs de suivi

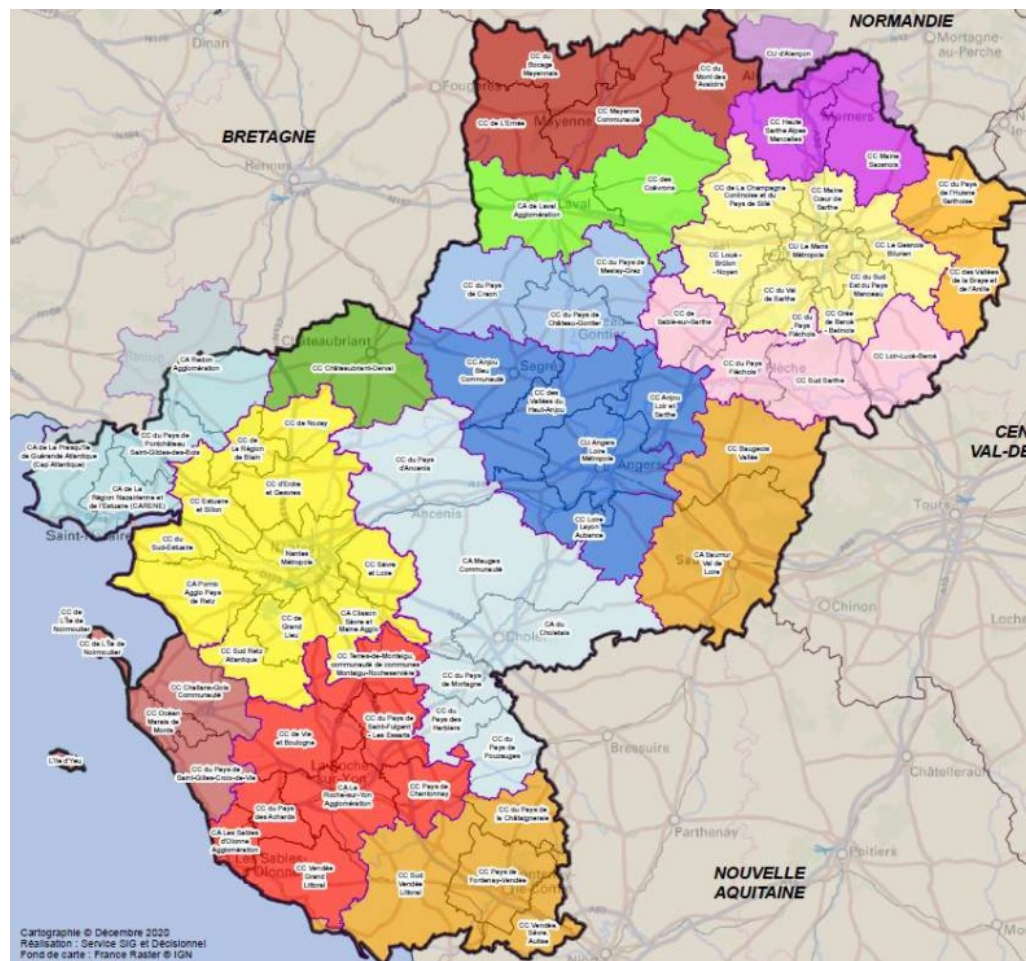
Conforter les démarches de coordination territoriale

Les Contrats Opérationnels de Mobilité

Nouvel objet de coopération entre collectivités acteurs de la mobilité proposé par la loi LOM (2019)

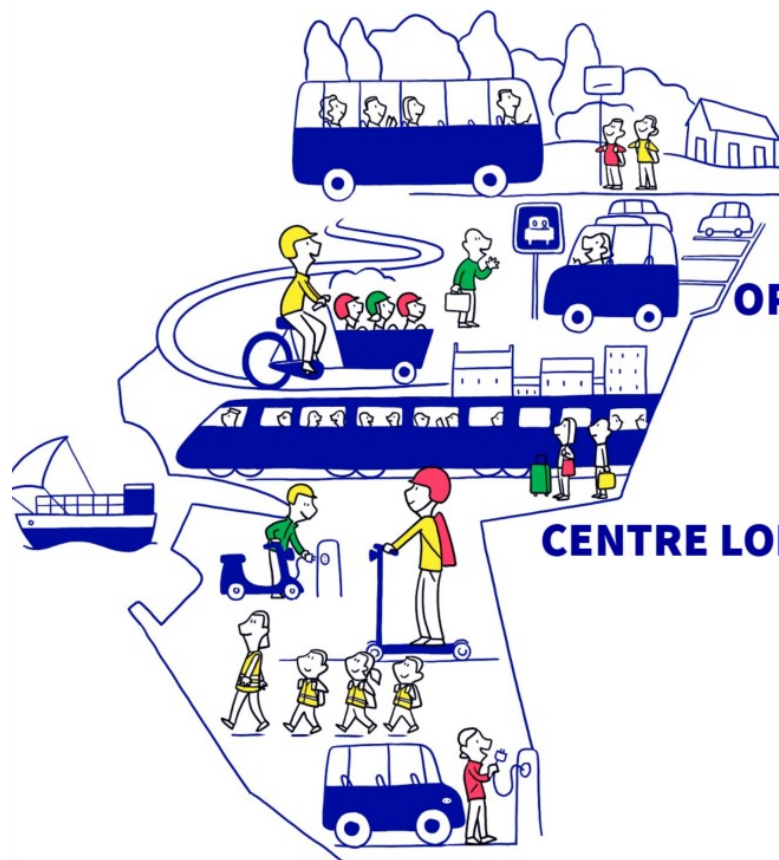
L'ECHELLE : le bassin de mobilité. 16 bassins définis en Pays de la Loire (déc. 2020)

- Un travail collectif engagé sur les 16 bassins
- Des niveaux de maturité différents
- Une bonne adhésion des EPCI et départements à la démarche
- 3 COM adoptés et signés
- 3 en cours d'adoption d'ici fin 2023



Conforter les démarches de coordination territoriale

*Les Contrats
Opérationnels
de Mobilité*



**CONTRAT
OPERATIONNEL DE
MOBILITE**

2023-2028

CENTRE LOIRE-ATLANTIQUE

Conforter les démarches de coordination territoriale

Les partenaires Centre Loire Atlantique

- Région Pays de la Loire
- Département de Loire-Atlantique
- 11 EPCI Autorités Organisatrices de la Mobilité
- SNCF Gares et Connexion, gestionnaire de pôles d'échanges
- AURAN

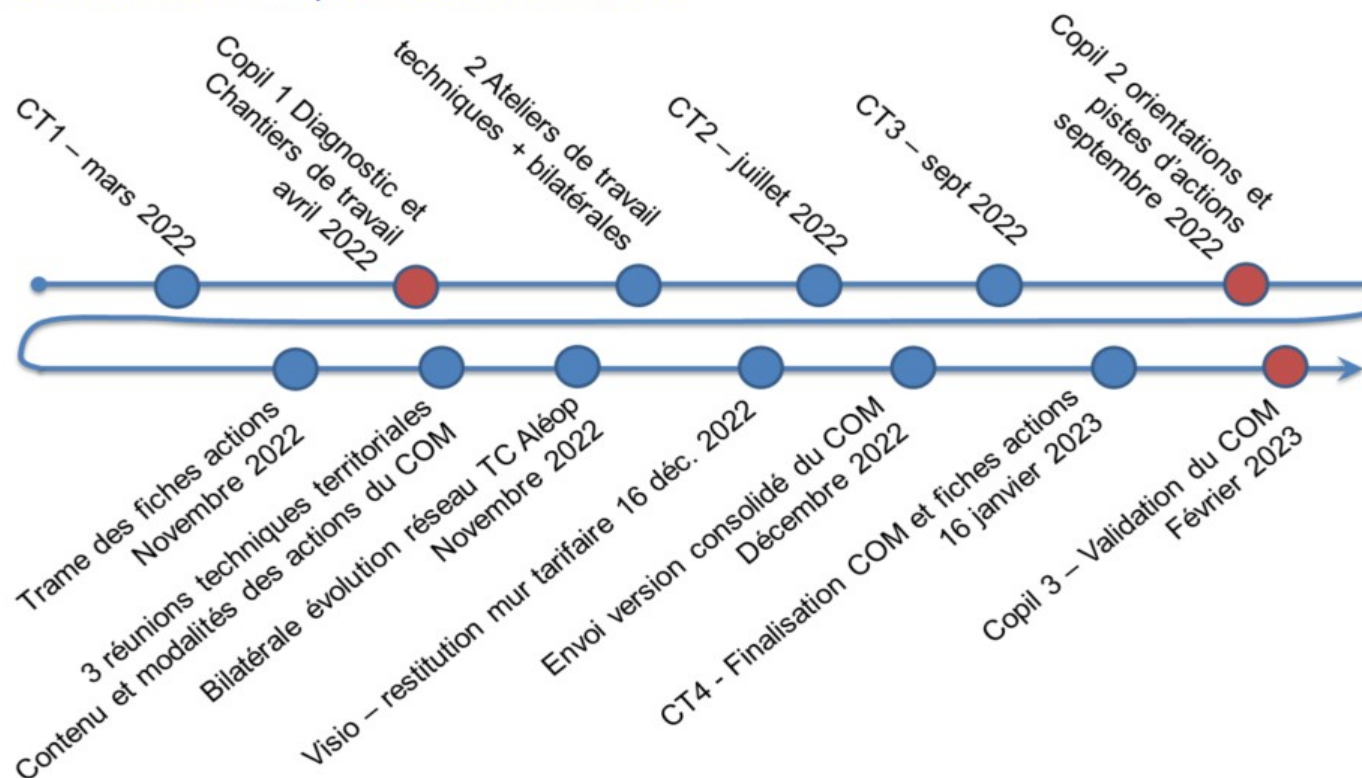


Conforter les démarches de coordination territoriale

Élaboration d'un Contra Opérationnel de Mobilité

Un travail collectif de 12 mois

- 3 comités de pilotage
- 20 réunions techniques avec les territoires



Conforter les démarches de coordination territoriale

8 chantiers
de travail
prioritaires
déclinés en
20 FA

1. Chantier réseaux de transports collectifs

FA 1 – Mettre en œuvre un réseau type Service Express Métropolitain.

FA 2 – Faire évoluer l'offre Transport Collectif routière Aléop sur le bassin.

FA 3 – Développer les transports collectifs urbains et identifier les évolutions de connexion avec le réseau interurbain.

FA 4 – Déployer une offre socle de Transport A la Demande sur le bassin.

2. Chantier covoiturage du quotidien

FA 5 – Expérimenter des lignes de covoiturage.

FA 6.1 – Définir un système global covoiturage, volet infrastructures.

FA 6.2 – Définir un système global covoiturage, volet services.

3. Chantier vélo du quotidien

FA 7 – Mailler le bassin de nouveaux itinéraires cyclables en garantissant l'inter-territorialité.

FA 8 – Renforcer l'usage du vélo en intermodalité avec les transports collectifs et le covoiturage.

FA 9 – Développer la culture vélo sur les territoires.

4. Chantier mobilité solidaire

FA 10 : Etablir un programme d'actions commun mobilité solidaire (PAMS) avec les partenaires du bassin de mobilité.

Conforter les démarches de coordination territoriale

8 chantiers
de travail
prioritaires
déclinés en
20 FA

5. Chantier intermodalités

FA 11.1 – Rendre accessible les points d'arrêts routiers prioritaires.

FA 11.2 – Poursuivre la mise en accessibilité des gares ferroviaires.

FA 12.1 – Développer l'intermodalité à court terme.

FA 12.2 – Doter le bassin d'une feuille de route collective pour développer l'intermodalité.

FA 13 – Développer l'usage des bacs de Loire.

6. Chantier distribution et tarification

FA 14 - Objectiver le phénomène de mur tarifaire et identifier des leviers d'actions.

FA 15 – Simplifier le parcours usager.

7. Chantier communication & accompagnement au changement

FA 16 – Massifier l'accompagnement au changement en mutualisant l'animation territoriale.

FA 17 – Renforcer la communication mobilité sur le bassin.

FA 18 – Accompagner les habitants du bassin vers la mise en place d'une ZFE-m sur la métropole nantaise.

8. Chantier partage et mutualisation de données

FA 19 : Engager une enquête ménage déplacement EMC².

FA 20 : Suivre et évaluer le Contrat Opérationnel de Mobilité.

Synthèse des coordinations territoriales

Au niveau régional

La mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité est la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité.

Il est conclu par la Région, avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire. Sont obligatoirement associés au contrat au sein du comité des partenaires :

- les AOM,
- les syndicats mixtes dit « SRU »,
- les départements,
- les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux,

Le contrat peut également associer, selon les spécificités du territoire sur lequel il est conclu, les EPCI, une Région limitrophe ou tout autre partenaire (opérateur de transport, commune,...).

Au niveau local

Institué par l'AOM locale, le comité des partenaires doit a minima comprendre des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

La Région, lorsqu'elle est AOM locale, doit également mettre en place un comité des partenaires. Elle doit dans ce cas, associer les représentants des communes ou de leurs groupements.

Le comité peut également associer d'autres partenaires, en fonction des besoins et des spécificités locales du territoire (associations environnementales, chambre de commerce et d'industrie, collectivités limitrophes, département, opérateur de transport, acteur de la mobilité, ...)

Questions sur la coordination territoriale ?

Créer plus d'infrastructures cyclables sécurisées

Création d'infrastructures cyclables

Politiques de la Région



Mobilités actives

// Favoriser l'intermodalité



📌 OBJECTIFS

Favoriser l'intermodalité vélo + car et vélo + TER

> **Soutien** à la création d'infrastructures cyclables jusqu'à 9 km en rabattement vers une gare ou un point d'arrêt du réseau Aléop

> **Soutien** à la création d'espace de stationnement sécurisé pour les vélos

Jusqu'à 50% du montant HT de l'opération plafonné à 300 000 €

📋 ÉLIGIBILITÉ

- ✓ **Pour être éligible, les critères suivants seront observés :**
- continuité de l'itinéraire et raccordement au réseau Aléop
 - qualité des aménagements,
 - amélioration de l'interface gare / ville et de l'intermodalité,
 - nombre de places de stationnement créées,
- ✗
- coût du projet,
 - inscription dans un document de planification

Les acquisitions foncières ne sont pas éligibles au dispositif

👤 BÉNÉFICIAIRES

Communes ou EPCI dotées d'un point d'arrêt de transport régional (gare ou point d'arrêt routier principal du réseau Aléop).

CONTACT

Direction des infrastructures et offre de transport

xavier.DUVAL-ZACK@paysdelaloire.fr

Création d'infrastructures cyclables

Politiques de la Région



Retour d'expérience - CCEG

EN DETAIL CELA DONNE

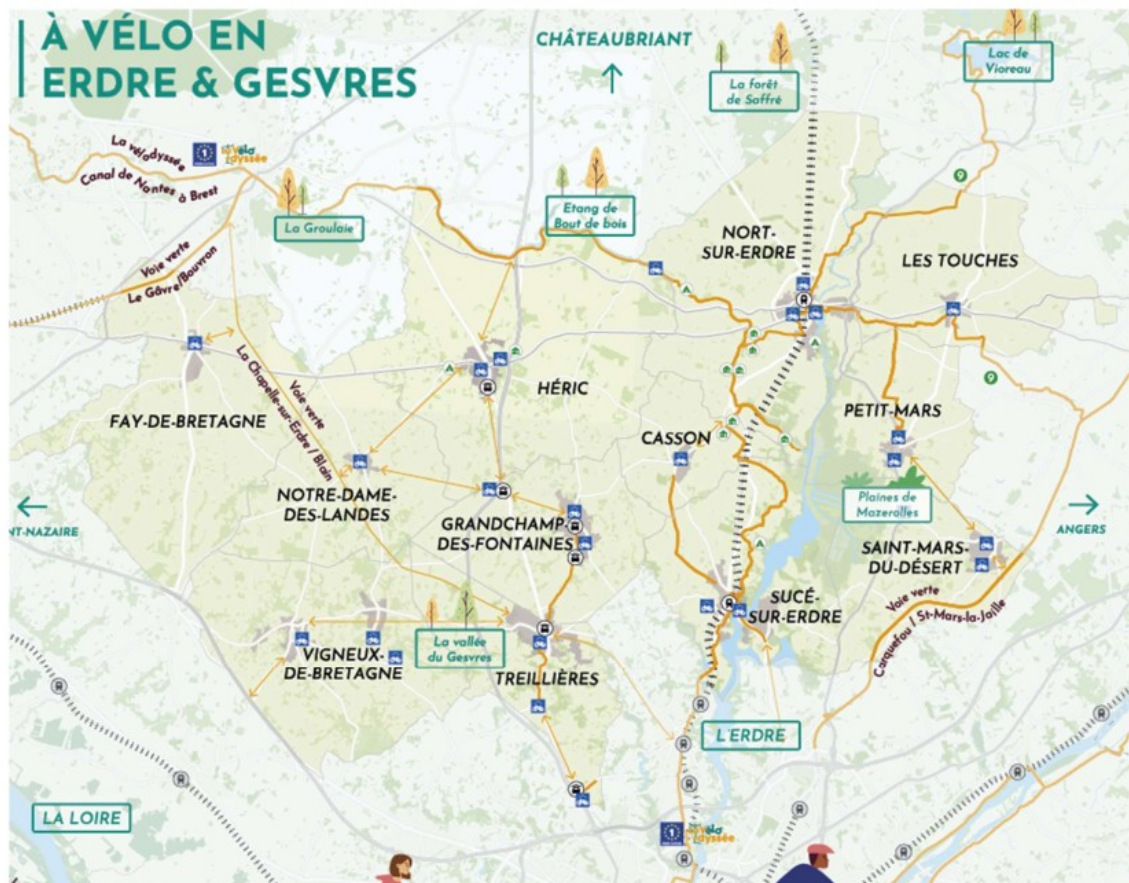
300 places vélo sécurisées (abris collectifs et box individuels) réparties sur le territoire en intermodalité et dans chaque bourg :

- o **PEM + gares** : 2 pôles d'échanges au niveau des gares de Sucé-sur-Erdre et Nort-sur-Erdre (intermodalité covoiturage/vélo/bus/tram-train),
- o **Structurants** : 6 pôles d'échanges en intermodalité covoiturage/vélo/bus (abris collectifs avec code d'accès)
 - Treillières (Belle-Etoile et Ragon)
 - Grandchamps-des-Fontaines (Mairie, Bellevue et ZA Erette)
 - Héric
- o **Simple** : 26 points de stationnement vélo sécurisés (box individuels) en intermodalité avec le réseau de bus répartis sur les 12 communes

Création d'infrastructures cyclables

Politiques de la Région

Retour d'expérience - CCEG



Création d'infrastructures cyclables

Politiques de la Région



Intermodalité

// Soutenir les investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional

OBJECTIFS

Afin de poursuivre et d'amplifier les reports modaux, la Région souhaite soutenir les investissements visant :

- . à améliorer l'accès au réseau de transport régional
- . à améliorer les conditions d'attente et d'accueil des usagers
- . à faciliter l'intermodalité entre train et/ou le car et les autres modes
- . Augmenter les capacités de parc relais

Autour des points d'arrêts du réseau régional : gares régionales avec ou sans personnel, arrêts routiers des lignes d'autocar régionales

ÉLIGIBILITÉ

Critères à respecter :

- Qualité des aménagements prévus pour la requalification et la valorisation des abords des gares ou arrêts routiers
- Nombre de places de stationnement créées
- Amélioration de l'intermodalité et de l'interface gare et/ou arrêt routier / ville
- Coût du projet ;

Cofinancement de 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 300 000€ d'aide par projet

Les dossiers seront éligibles dans la limite de l'enveloppe budgétaire annuelle disponible pour cette politique.

BÉNÉFICIAIRES

Communes, EPCI dotées d'un point d'arrêt régional (gare ou point d'arrêt routier Aléop)

CONTACT

Direction des infrastructures et de l'offre de transport
pierre-
olivier.richard@paysdelaloire.fr

Création d'infrastructures cyclables

Politiques de la Région

Retour d'expérience - Héric

PEM d'Héric

Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal TC / VL / Vélo / Covoiturage

- o 100 places de stationnement VL
- o desserte et arrêt Aléop ligne 310
- o capacités de stationnement sécurisé vélo et 2RM (12 places)



Création d'infrastructures cyclables

Politiques du Département

Plan d'actions de la Loire Atlantique à vélo 2017-2027 =
ambition de développer le vélo sous toutes ses formes,
avec 4 volets

1. Créer les conditions favorables
(infrastructures/services/projets des EPCI)
2. Être exemplaire (agents, équipements des
bâtiments et des collègues)
3. Favoriser l'usage (soutien manifestations, actions
vers publics cibles)
4. Développer et animer un réseau

Décembre 2022 = approbation du nouveau schéma
départemental cyclable =

nouvelle ambition en matière d'infrastructures
cyclables, relier toutes les communes



ITINÉRAIRES CYCLABLES EN LOIRE-ATLANTIQUE

6 000 km d'itinéraires en Loire-Atlantique d'ici 2032



À partir de 2022 :

470 nouvelles liaisons entre communes
dont **146** réalisées par le Département

UN ENGAGEMENT DU DÉPARTEMENT

Création d'infrastructures cyclables

Politiques du Département

Décembre 2023 = approbation de la Programmation Pluriannuelle Opérationnelle (PPO) cyclable
2024-2032 = déclinaison opérationnelle du schéma

Le Département est maître d'ouvrage et finance (100 M €) :

- Les liaisons cyclables touristiques départementales inscrites au schéma approuvé en décembre 2022
- Les liaisons cyclables utilitaires inter EPCI inscrites à la programmation départementale

Le Département finance (40 M €) :

- Les liaisons cyclables utilitaires intra EPCI hors agglomération inscrites à la programmation départementale, dont la maîtrise d'ouvrage serait prise en charge par un EPCI
- Les liaisons cyclables intra EPCI, hors schéma vélo touristique du département, via le dispositif de soutien aux territoires

EPCI = porte d'entrée des communes qui peuvent les réorienter vers le CD44 si projet éligible

Création d'infrastructures cyclables

Politiques de l'État

Des financements pour les aménagements cyclables :

- **Pour les projets d'infrastructures cyclables de moins de 100k€**
→ Fonds DETR/DSIL : dépôt de demande toute l'année
- **Pour les projets d'infrastructures cyclables de plus de 100k€**
→ AAP Fonds Mobilités Actives continuités cyclables : 7^e édition au premier semestre 2024
→ AAP territoires cyclables : 2^e édition au second semestre 2024
<https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-mobilites-actives>
- **Programmes de l'ADEME**
→ AVELO3 : fin de dépôt des candidatures au 15/01/2024
<https://agirpouurlatransition.ademe.fr/collectivites/aides-financieres/20230731/avelo-3-1r-releve>) /
→ autres aides d'ingénierie technique / accompagnement
<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/partenaires/22-ademe/>

Des préconisations pour des territoires qui souhaitent postuler à un AAP ?

Solliciter auprès de la DDTM et DREAL une rencontre de pré-dépôt afin de cadrer en amont le projet

Contact : Victor Leroux, ddtm-spcd-tt@loire-atlantique.gouv.fr

Création d'infrastructures cyclables

Retour d'expérience de Grand Lieu Communauté

2018 : Validation du Schéma Directeur Modes Doux (SDMD) de Grand Lieu Communauté

➔ Une centaine de kms de liaisons douces fléchée

Objectifs :

- Favoriser les déplacements « utilitaires » du quotidien
- Relier les bourgs et parcs d'activités entre eux



Voie verte La Chevrolière - Pont Saint Martin

2020-2025 : une première phase de déploiement du Schéma

- ➔ 30 km de liaisons, 10 projets
- ➔ PPI de plus de 5 M€
- ➔ + 3 M€ de subventions

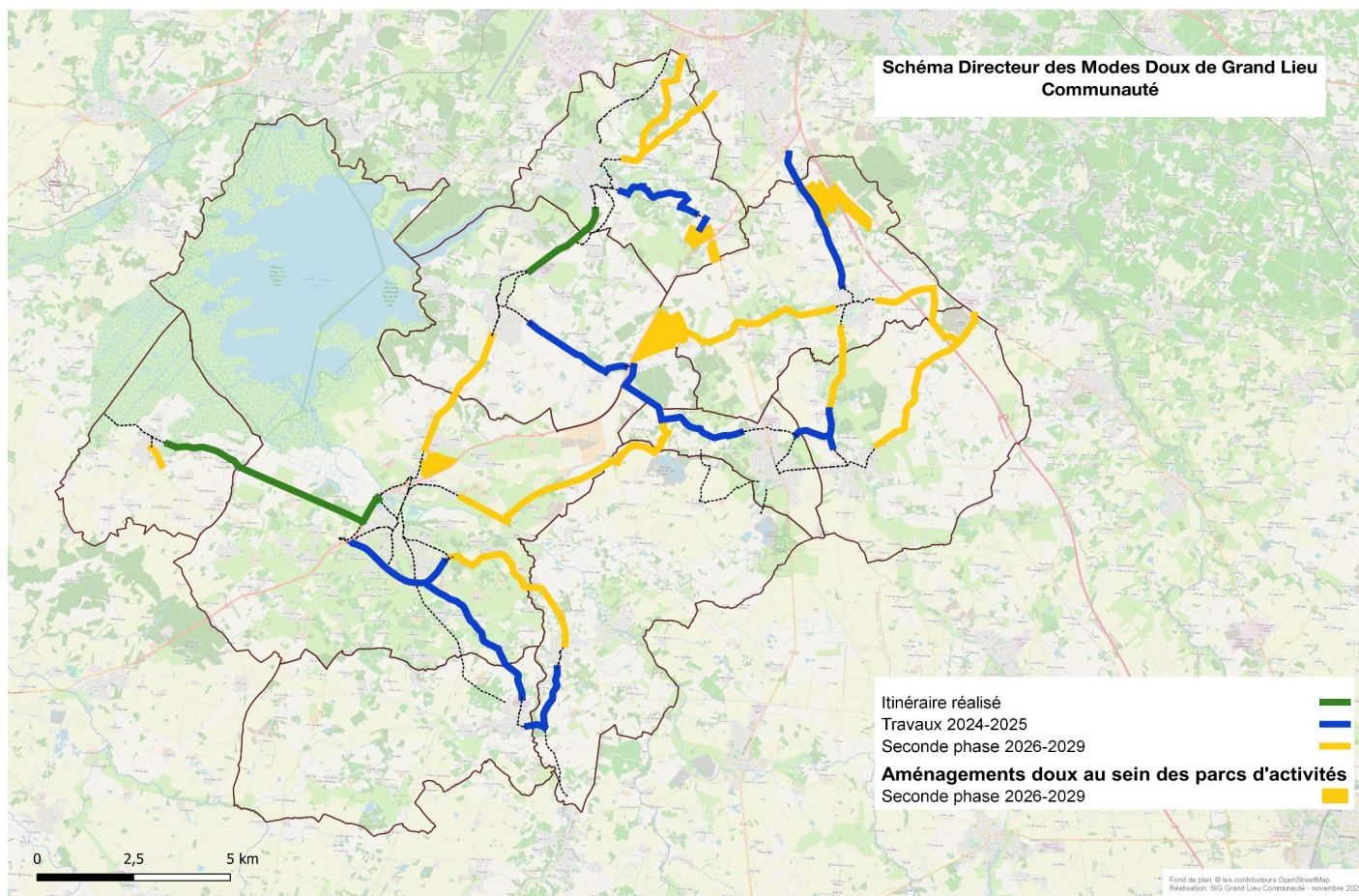
Déploiement :

- 2 liaisons réalisées
- 4 liaisons en travaux en 2024
- 4 liaisons en travaux en 2025

➔ **Phase 2 sur 2026-2029**

Création d'infrastructures cyclables

Retour d'expérience de Grand Lieu Communauté



Création d'infrastructures cyclables

Retour d'expérience de Grand Lieu Communauté

Suivi du programme

- Vice-Président Mobilités, Commission Mobilités
- Points d'étape en bureau communautaire
- Maires, élus et services des communes sont membres des COPIL des projets les concernant

Equipe projet

- Responsable service Mobilités : coordination du Schéma et référent technique sur les schémas communaux
- Sur chaque projet de liaison, équipe projet sous forme de binôme :
 - Un référent administratif (Mobilités)
 - Un référent technique (BE interne)



Recours à des MOE externes pour les études et suivi des travaux

Création d'infrastructures cyclables

Retour d'expérience de Grand Lieu Communauté

La coordination avec les communes

Les 9 communes de Grand Lieu sont lauréates de l'appel à projet AVELO2 (2021)

- 3 Schémas Modes Doux Communaux approuvés ;
- 6 Schémas Modes Doux Communaux en cours de réalisation.

- ➔ Appui technique des services de Grand Lieu pour la réponse à l'appel à projet et la réalisation des Schémas, sur demande des communes
- ➔ Travail sur la cohérence entre les aménagements communaux et intercommunaux

Commune de La
Limouzinière
Aménagement
chemins ruraux
en bandes de
roulement



Commune
de Pont
Saint
Martin
CVCB



Création d'infrastructures cyclables

Retour d'expérience de Grand Lieu Communauté

- **Schéma Modes Doux** doit être opérationnel et des études de pré-faisabilité menées
 - **Un travail important à mener sur la recherche de subventions et financements** (importance de la qualité du chiffrage)
 - **Anticiper le plus en amont possible les problématiques de foncier ou techniques** (franchissements par exemple)
 - **Définir une typologie des aménagements cyclables** (voie verte, CVCB, voie partagée) et **une signalétique partagée**, pour une cohérence territoriale.
- ➔ **Perspective :** travailler à une charte d'exploitation et d'entretien des aménagements avec les gestionnaires de voirie (Département, communes)

Synthèse infrastructure cyclables

Actions	Financement	Aménagement	Planification
Etat	<ul style="list-style-type: none"> • DTER/DSIL (<100k€) • APP FMACC (>100k€) • APP territoire cyclable (>100k€) • Programmes Ademe 		
Région	Cofinancement de la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés en rabatement vers les points d'accès au réseau régional de transport		Schéma régional des véloroutes et voies vertes
Département		Aménagements d'itinéraires inter-EPCI et touristiques	Schéma départemental des infrastructures cyclables
EPCI / AOM		Aménagements de liaisons cyclables intercommunales	Schéma directeur des mobilités actives
Commune		Aménagements de liaisons cyclables communales	Schéma directeur communal des mobilités actives

Précisions apportées durant le webinaire

Retour d'expérience - Utilisation

Les liaisons sont récentes, un comptage n'a pas encore été réalisé mais les retours sont positifs.

Si le trafic s'avère peu important, des aménagements simples sont prévus. Il sera toutefois possible de les faire évoluer vers une voie verte dans le cas d'une augmentation du trafic.

La recherche de subvention fonctionne, certains itinéraires ont pu être subventionnés à hauteur de 80 %.

Charte d'aménagement

Il n'en existe pas à l'échelle de la région mais à l'échelle du département.

La priorité est de réaliser une harmonisation entre EPCI.

Annexe : Soutien au covoiturage

Soutien au covoiturage

COVOITURAGE PAYS DE LA LOIRE

-> INCITATION RÉGIONALE À LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

Pour réaliser des économies et participer à la transition énergétique, tentez le covoiturage du quotidien !

Comment ça marche ?

La Région des Pays de la Loire encourage la pratique du covoiturage. Elle participe aux frais de covoiturage de vos trajets entre votre domicile et votre lieu de travail effectués en Pays de la Loire via les partenaires BlaBlaCar Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop.



Et en pratique ?

En utilisant les plateformes de covoiturage, une subvention est directement versée au conducteur et réduit donc le coût pour le passager. Vous n'avez aucune démarche spécifique à faire pour en bénéficier.



Soutien au covoiturage

INCITATION RÉGIONALE À LA PRATIQUE DU COVOITURAGE (dispositif 2023)



Quelles sont les conditions? (en vigueur depuis le 01 février 23)

Une subvention est versée par trajet et par personne transportée, elle est calculée selon les modalités suivantes :

- 6 trajets passagers maximum par conducteur et par jour,
- Une indemnité de **1€ par trajet passager jusqu'à 20 km**, puis 0,10 € par km au-delà, jusqu'à un **plafond de 3€ par trajet passager**,
- **120€ d'incitation** de la Région des Pays de la Loire au maximum par mois et par conducteur,
- Pour tous les covoitureurs de 18 ans et plus,
- Pour les trajets à **partir de 5 km et jusqu'à 80 km (inclus)**, dont le départ et l'arrivée sont dans la région des Pays de la Loire
- Les trajets internes aux métropoles de Nantes, Angers, Le Mans et de l'agglomération de Cholet sont exclus.
- Trajets de classe de preuve C



Soutien au covoiturage

DYNAMIQUE ACTUELLE



Le covoiturage planifié en PL marque un « plateau » au 2^e trimestre 2023
5 000 trajets réalisés par jour ouvré
Il repart à la hausse en octobre : 120 000 trajets réalisés
Covoiturage Pays de la Loire pèse 75% -> autour de 4 000 trajets incités/jour ouvré

Indicateurs principaux – Janvier 2021 - Mai 2023 (29 mois)



1 237 100

covoiturages
réalisés



839 243

Trajets incités
Par la Région PL



2,27

taux
d'occupation



30,5 km

distance
moyenne



30 min

temps
moyen



7 364 tonnes

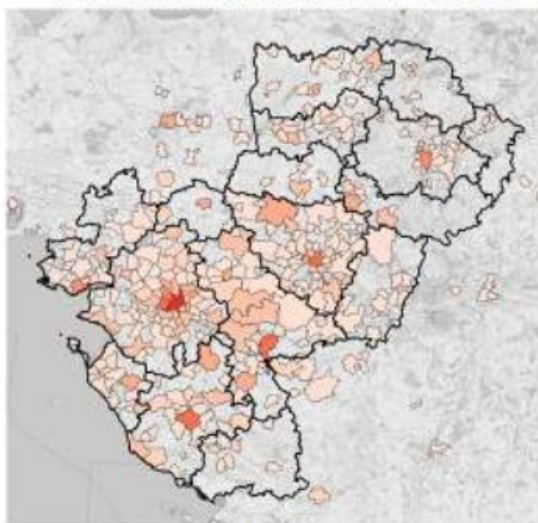
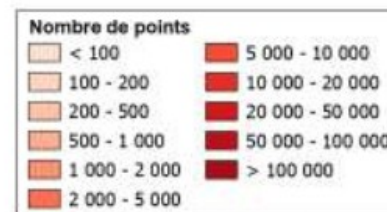
CO²
économisé

Soutien au covoiturage

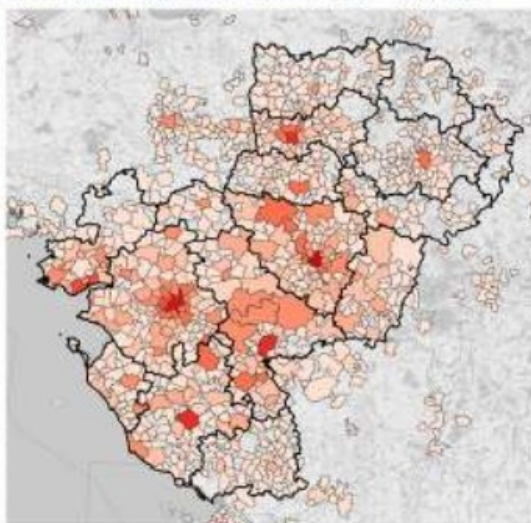
CARTOGRAPHIE – PAR COMMUNE

Evolution 2021 – 2022 – 2023 : Comparaison sur 5 mois

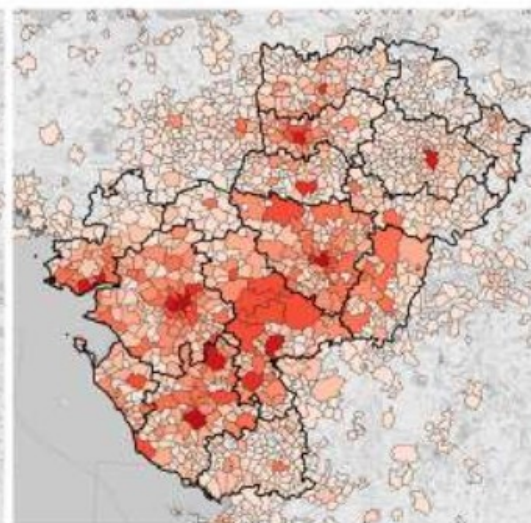
Périmètre : Tout RPC, Janvier 2021 – Mai 2021 – Janvier 2022 – Mai 2022 – Janvier 2023 – Mai 2023



2021



2022



2023