

Pièce 1.1.3. Mobilité et transports





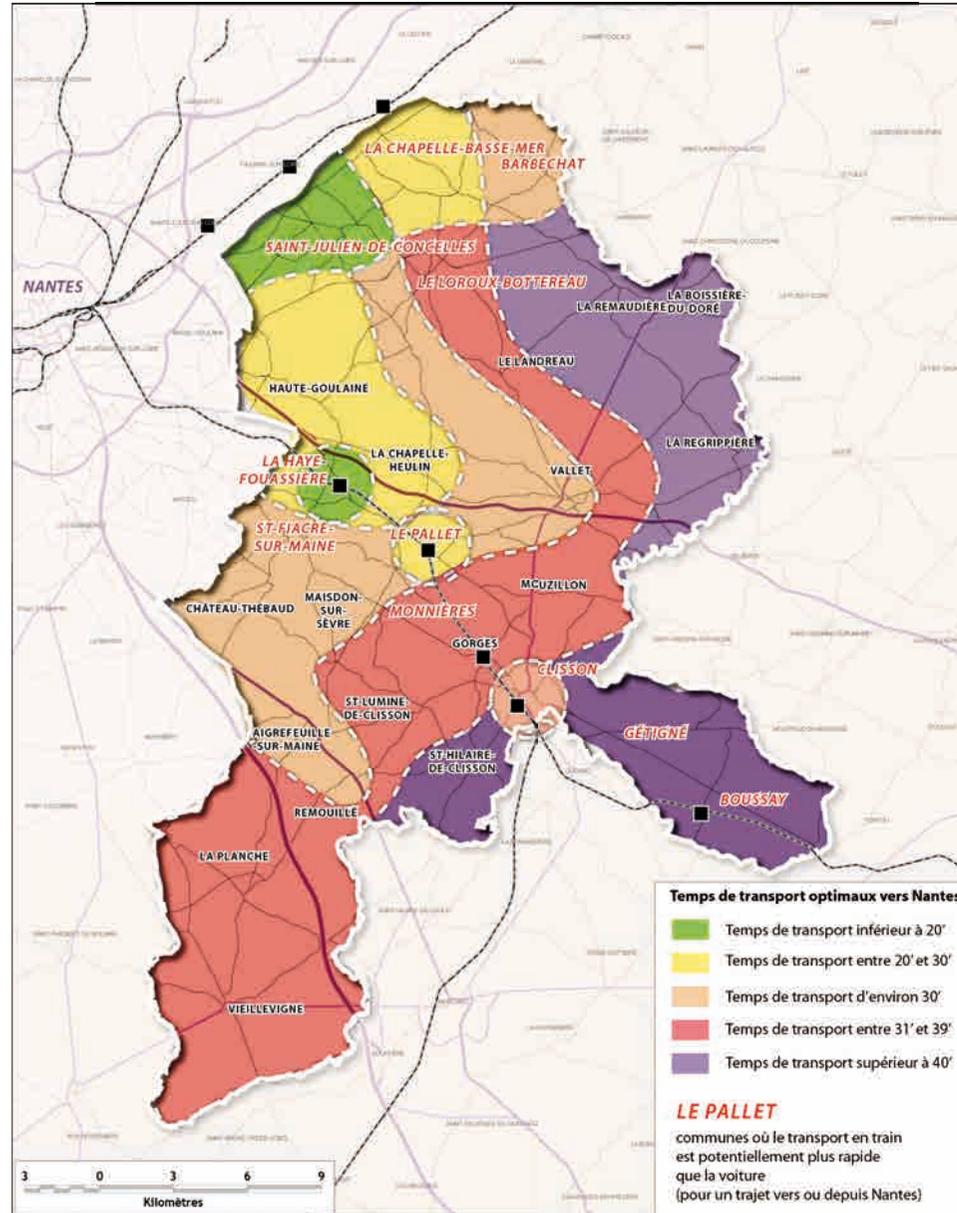
Crédit : Valéry Joncheray



Sommaire

DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS VARIÉES ET REPARTIES	121
DONÉES SUR LES DEPLACEMENTS	123
LA DESSERTE FERROVIAIRE : UN ATOUT QUI SE RENFORCE	128
RÉSEAU ROUTIER.....	132
COVOITURAGE.....	134
LE RESEAU DÉPARTEMENTAL INTERURBAIN LILA	135
VELO.....	141
SYNTHÈSE	142

CARTE DES ISOCHRONES - TEMPS DE TRANSPORT THÉORIQUES



Elaboration EAU – Proscot. sources : SNCF. CG 44. Google Maps©. Mappv©

DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS VARIÉES ET RÉPARTIES

Un premier regard sur les transports et les mobilités actuels du Pays du Vignoble Nantais peut faire ressortir les constats suivants:

1/ Un maillage des différents réseaux de transports montrant une forte intégration avec l'aire urbaine nantaise

Les réseaux structurants du territoire, autoroutes, voies rapides, réseau de bus du conseil général et réseau ferré, répondent à une logique radiale ou « en étoile » ayant tous comme centre de cette étoile, la ville de Nantes.

Cela souligne à la fois la proximité et l'interdépendance entre le Pays du Vignoble Nantais et l'agglomération nantaise.

En analysant les temps de transports théoriques¹ vers Nantes en voiture (en noir sur la carte ci-contre) ou en train (en rouge), il est possible de noter que la grande majorité de la population se situe à moins d'une demi-heure de Nantes et seulement une partie marginale des habitants du Pays du Vignoble Nantais se situe globalement à plus de 40 minutes de celle-ci.

¹ En conditions optimales : hors heure de pointe, hors dysfonctionnements, travaux, etc.

La carte des isochrones ci-avant fait également état d'un avantage considérable, en termes de temps, pour les populations situées à proximité d'une gare : les temps de transports sont toujours plus importants en voiture, ce qui est d'autant plus vrai en heure de pointe.

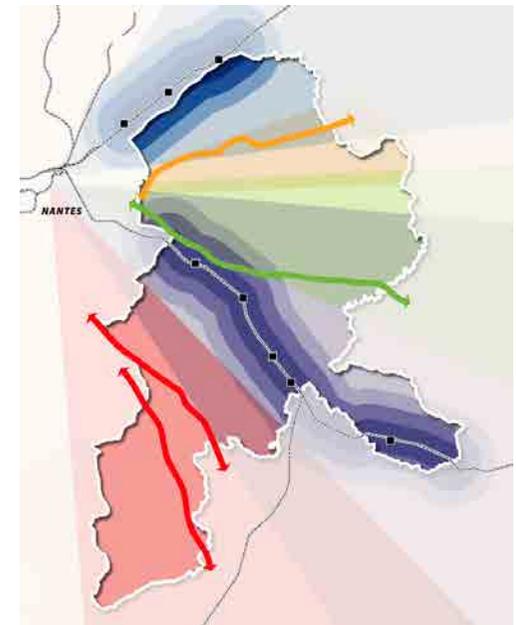
Si d'un côté, la facilité d'accès à Nantes pose la question de la dépendance ou interdépendance entre le Pays du Vignoble Nantais et Nantes, ainsi que des phénomènes de périurbanisation, cette facilité d'accès interroge également sur la capacité du territoire à tirer parti de cette accessibilité (tourisme, loisirs, culture...).

2/ Une accessibilité avec l'extérieur différenciée mais répartie et efficace

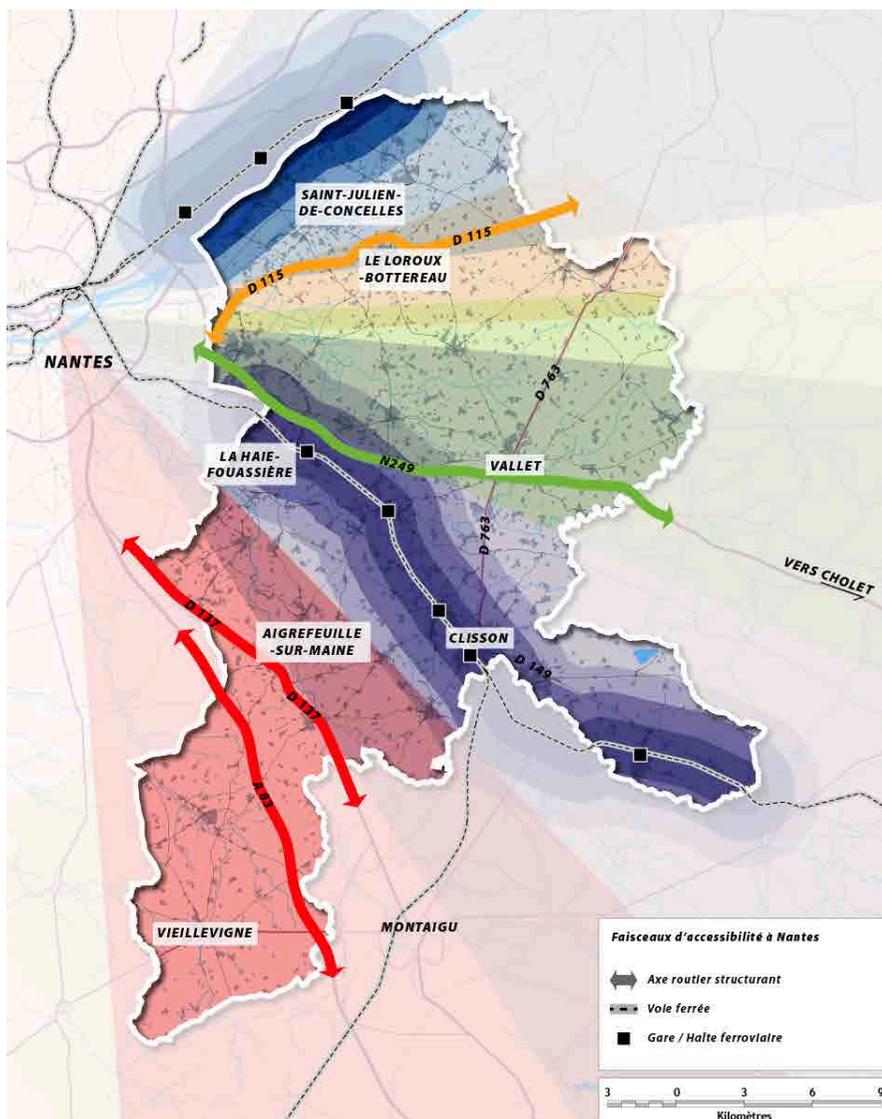
Si le maillage actuel conduit, principalement, à une très bonne accessibilité à la ville des ducs de Bretagne, celle-ci est néanmoins différenciée selon les territoires.

En effet, contrairement à d'autres territoires, le Pays du Vignoble Nantais est traversé par **plusieurs couloirs** d'infrastructure de transports répartis sur le territoire.

De ce fait, selon où l'on se situe, on bénéficie ou pas de la présence de voies rapides (autoroute A83, RN 249...), d'une gare, d'une halte ferroviaire ou d'un arrêt de bus.



FAISCEAUX D'ACCESSIBILITÉ À NANTES EN FONCTION DE L'AXE DE TRANSPORT



Source : Elaboration EAU – Proscot, sources : SNCF, CG 44, Google Maps®, Mappy®

Ces faisceaux révèlent également la situation d'interface avec les Mauges à l'est, le nord-est de la Loire Atlantique (Ancenis) et le nord de la Vendée (Montaigu, Challans). Le projet de liaison structurante va intensifier la position « d'interface Sud-Loire » du territoire, avec l'augmentation des flux entre le nord de la Vendée et l'est de la Loire-Atlantique ainsi que l'ouest du Maine-et-Loire.

3/ Une accessibilité interne moins aisée et exclusivement liée à la voiture

Pour ce qui concerne l'accessibilité interne au territoire il n'existe pas vraiment de liaison structurante de type « axiale » c'est-à-dire nord-est/sud-ouest.

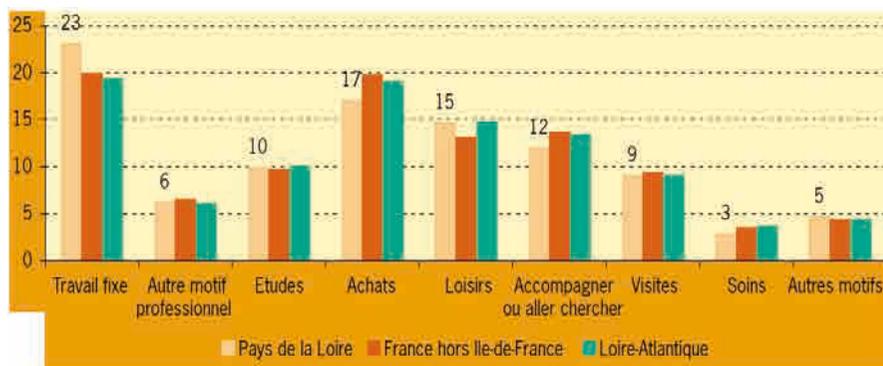
Actuellement, les déplacements internes entre les principaux pôles ne bénéficient pas de liaisons en transport en commun, la voiture est donc la solution principale pour se déplacer sur les moyennes et longues distances au sein du Pays du Vignoble Nantais.

DONNÉES SUR LES DÉPLACEMENTS

Des motifs de déplacements variés

Les déplacements ont plusieurs causes : travail, achats, loisirs... Il convient de mettre en avant le fait que les déplacements vers le lieu de travail représentent environ 20% des motifs, ce qui en fait un type de trajet certes légèrement dominant mais non prépondérant.

RÉPARTITION PAR MOTIFS DES DÉPLACEMENTS LOCAUX UN JOUR DE SEMAINE (EN %)



Source : INSEE Pays de la Loire - les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire – avril 2010

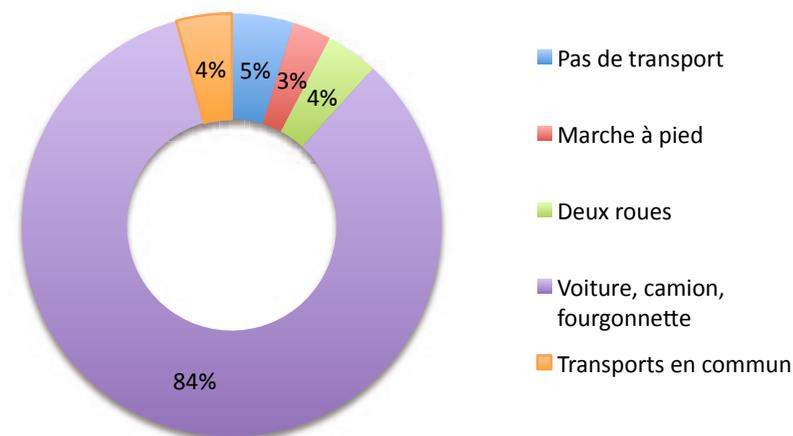
Les différents modes de déplacement

L'analyse des modes de déplacement se base sur les trajets de type domicile-travail, qui est la donnée disponible la plus récente et utilisée couramment. Bien que ce type de trajet n'illustre pas la stricte réalité de tous les modes de déplacements utilisés par l'ensemble des habitants, il révèle les grandes tendances pour le Pays du Vignoble Nantais.

Une large utilisation de la voiture

Les actifs qui résident dans le Pays du Vignoble Nantais utilisent à 84% la voiture comme mode de transport principal pour se rendre à leur lieu de travail. En-dehors de ceux qui ne se déplacent pas, les transports en commun arrivent en deuxième position (4,3%). Les deux-roues (motorisés et vélo confondus) sont utilisés à 4% et enfin la marche à pieds représente 3%.

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DU PAYS DU VIGNOBLE NANTAIS EN 2008

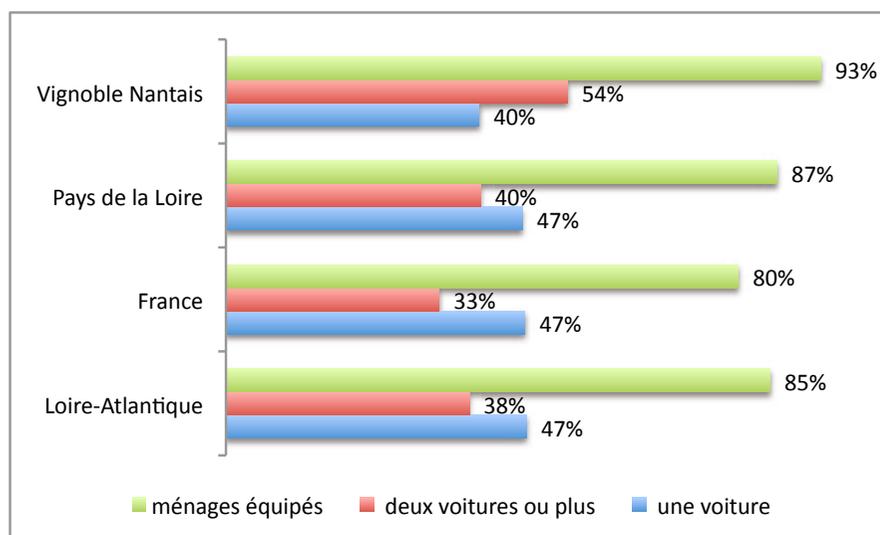


Source : INSEE RP 2008 – exploitation PROSCOT (type de donnée non disponible pour 2009)

Un fort équipement automobile des ménages

La voiture est le mode de déplacement dominant et ainsi 93% des ménages en sont équipés. Ce taux est de 6 points supérieur à celui de la région. De plus, la majorité des ménages possèdent deux véhicules ou plus. Cette spécificité, caractéristique des territoires plus ruraux, montre la dépendance du territoire à la voiture individuelle et ouvre des perspectives pour l'utilisation d'autres moyens de déplacements.

ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES



Source : INSEE RP 2009 – exploitation PROSCOT

Prendre en compte les mobilités alternatives à la voiture

Si la voiture occupe une place importante dans les mobilités domicile-travail, il ne faut pas oublier que les autres modes occupent une part importante dans d'autres types de trajets.

L'enquête ménages-déplacements réalisée dans les Pays de la Loire en 2006-2007 montre que la moitié des trajets de moins de 2 km se font à pieds. La marche est également le type de déplacement le plus pratiqué pour les loisirs et représente un quart des déplacements liés aux achats. Les questions d'aménagement pour les piétons et les vélos ont donc toute leur place dans les politiques de déplacements.

Des outils pour faciliter l'information sur les transports collectifs

La plate-forme de mobilité destineo.fr permet d'organiser les trajets en transports en commun (réseaux urbains, interurbains, TER) sur l'ensemble des Pays de la Loire. Cet outil facilite l'accès aux transports en commun pour les habitants du Pays du Vignoble Nantais, le trajet pouvant combiner l'utilisation du TER, du tramway et des bus sur le réseau nantais TAN ou encore les lignes de cars Lila.

Les flux domicile-travail, indicateurs des dynamiques

Une légère majorité d'actifs qui travaillent hors du territoire

En 2008, 57% des actifs travaillaient en-dehors du territoire du SCoT. Si ce chiffre démontre l'attractivité des pôles d'emploi extérieurs, avec une très forte importance de l'agglomération de Nantes² où 43% des actifs se rendent, il révèle également la réalité du pôle d'emploi du Pays du Vignoble Nantais car **43% des habitants y travaillent**. Parmi ces derniers, 20% travaillent dans leur commune de résidence.

Le pôle Clisson-Gétigné-Gorges est, après l'agglomération nantaise, le second lieu de travail des actifs vivant dans le Pays du Vignoble Nantais. A l'image des équilibres démographiques, Clisson n'est pas un pôle d'emploi hégémonique. Vallet et l'ensemble Le-Loroux-Bottereau/Saint-Julien-de-Concelles sont les lieux de travail de respectivement 6% et 7% des actifs du territoire.

PRINCIPAUX LIEUX DE TRAVAIL DES ACTIFS HABITANT LE TERRITOIRE DU SCoT
(PAR UNITÉ URBAINE, AVEC PLUS DE 120 ACTIFS ORIGINAIRE DU PAYS DU VIGNOBLE NANTAIS)

Unité urbaine	Nombre d'actifs	
Total actifs qui habitent territoire du SCoT	43 219	100,0%
Nantes	18 521	42,9%
Communes rurales du SCoT	514	
Clisson	4 209	9,7%
Saint-Julien-de-Concelles	3 035	7,0%
Vallet	2 605	6,0%
La Chapelle-Basse-Mer	1 058	2,4%
La Haie-Fouassière	936	2,2%
Montaigu	928	2,1%
Aigrefeuille-sur-Maine	752	1,7%
Cholet	652	1,5%
Communes rurales du Maine-et-Loire (dép)	639	1,5%
Communes rurales de Vendée (dép)	637	1,5%
Vieillevigne	615	1,4%
Le Pallet	499	1,2%
Communes rurales du 44 hors SCoT	486	1,1%
hors 44,49,85,35,53,56	422	1,0%
Boussay	348	0,8%
Ancenis	300	0,7%
Geneston	287	0,7%
La Bruffière	204	0,5%
La Roche-sur-Yon	194	0,4%

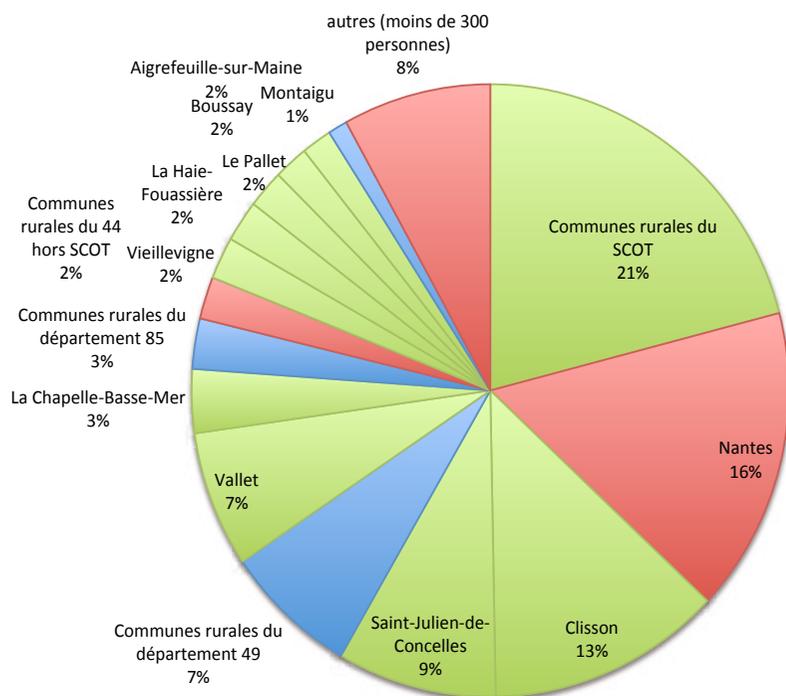
Source : INSEE RP 2008 – exploitation PROSCOT

² L'agglomération est ici entendue comme l'unité urbaine de Nantes au sens de l'INSEE (découpage 2010), soit un ensemble de communes où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. La commune de Haute-Goulaine en fait partie.

Des flux entrants essentiellement Nantais et du Maine-et-Loire

Ce sont **les actifs du territoire qui occupent à hauteur de 63% les emplois de celui-ci**. Les principales unités urbaines d'origine des actifs qui travaillent sur le territoire mais n'y résident pas, soit les 37% restants, sont l'agglomération nantaise (16%) et les communes rurales du Maine-et-Loire (7%).

ORIGINE DES ACTIFS TRAVAILLANT SUR LE PAYS DU VIGNOLE NANTAIS



Source : INSEE RP 2008 – traitement PROSCOT

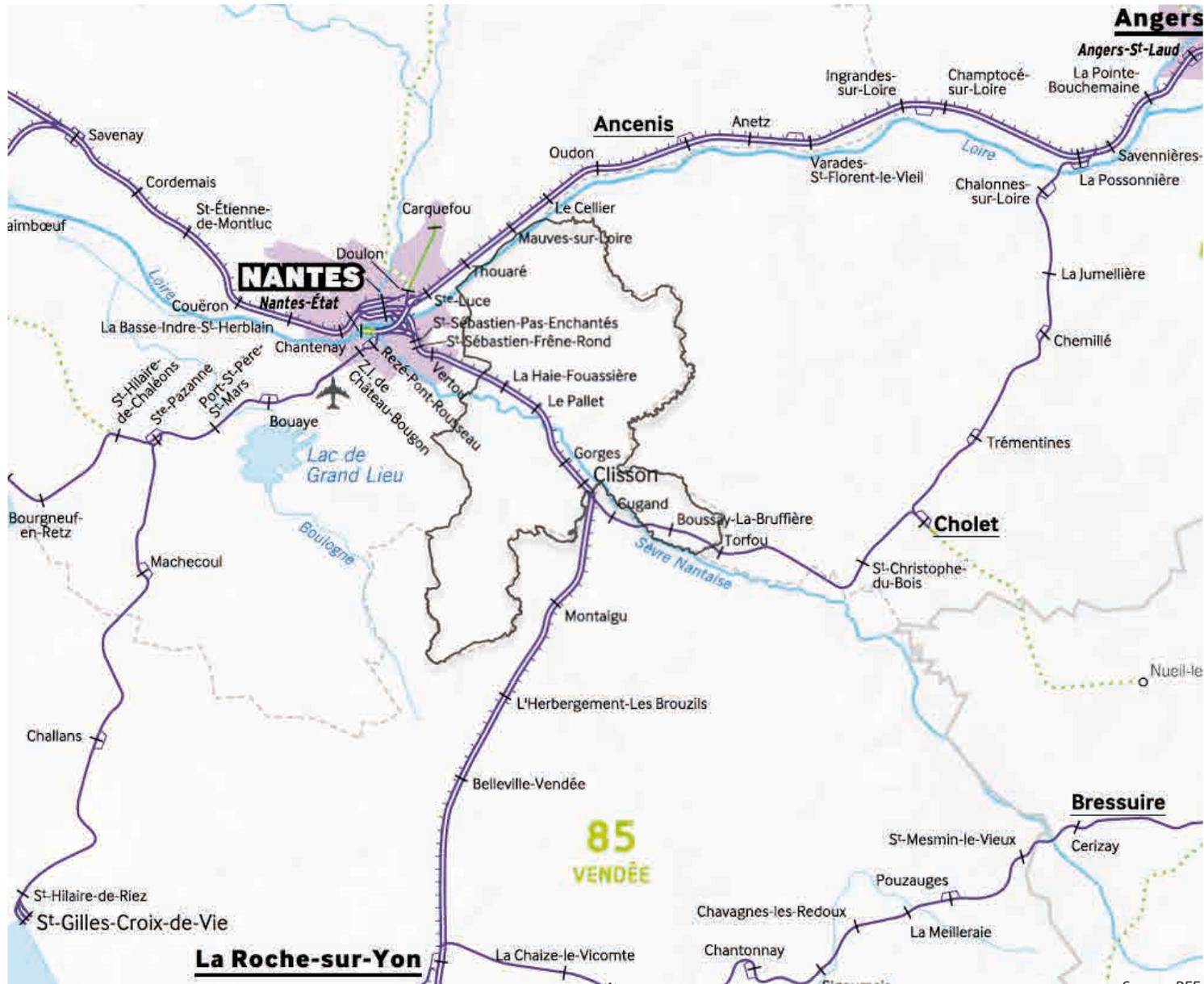
Les autres communes de résidence des actifs n'habitant pas le territoire du SCoT sont plutôt diversifiées. Cependant, des liens plus marqués se distinguent au sud avec Cugand, la Bruffière et Montaigu ainsi qu'à l'ouest avec Geneston.

ORIGINE DES ACTIFS QUI TRAVAILLENT SUR LE TERRITOIRE MAIS N'Y RÉSIDENT PAS (NE SONT PAS REPRÉSENTÉS LES FLUX INFÉRIEURS À 70 PERSONNES)

Unité urbaine d'origine	Nombre d'actifs	Pourcentage
Total	10 813	100%
Nantes	4 188	39%
Communes rurales du 49	2 140	20%
Communes rurales du 85	786	7%
Communes rurales du 44	659	6%
Clisson (Cugand)	360	3%
Montaigu	311	3%
Geneston	262	2%
La Bruffière	225	2%
Saint-Germain-sur-Moine	203	2%
Cholet	134	1%
hors 44,49,85,35,53,56	118	1%
Rocheservière	96	1%
Saint-Pierre-Montlimart	92	1%
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	88	1%
Angers	76	1%
Ancenis	72	1%

Source : INSEE RP 2008 – traitement PROSCOT

RÉSEAU FERRÉ



LA DESSERTE FERROVIAIRE : UN ATOUT QUI SE RENFORCE

Réseau ferré et gares

Le territoire bénéficie d'une desserte ferrée qui favorise les échanges avec Nantes mais également le Maine-et-Loire et la Vendée. En effet, il est traversé par les lignes Nantes/Cholet et Nantes/La Roche-sur-Yon.

Aussi, le territoire dispose d'un réseau de gares conséquent avec celles de Clisson, Gorges, Le Pallet, La Haye-Fouassière, Cugand et Boussay-La-Bruffière. Une halte ferroviaire plus proche du bourg est prévue pour fin 2014 à Gorges.

A proximité du territoire du SCoT, les gares de Mauves-sur-Loire et Thouaré-sur-Loire (ligne Nantes/Angers) rayonnent sur les communes au nord du Pays du Vignoble Nantais. De même, la gare de Montaigu polarise en partie Vieillevigne.



Gare de la Haye-Fouassière

Une offre qui s'intensifie

L'offre de trains la plus importante se trouve à Clisson. Viennent ensuite deux types de gare sur le territoire :

- Le Pallet et La Haie-Fouassière, qui ont une offre plus faible mais qui reste satisfaisante ;
- Boussay, Cugand et Gorges, avec une offre réduite (au maximum trois allers et quatre retours de Nantes, hors cars pour Boussay).

L'offre s'est essentiellement renforcée en gare de Clisson (en 2011, il y a 6 passages de trains supplémentaires par rapport à 2008).

La **montée en puissance de l'offre avec le tram-train** va se poursuivre. La Région Pays-de-la-Loire a observé l'effet tram-train au travers d'une campagne de comptage au printemps 2011 (avant le tram-train) puis au printemps 2012 (avec la mise en service du tram-train).

La hausse des dessertes tram-train en février 2015 porte à 23 le nombre d'allers-retours omnibus entre Nantes et Clisson. La desserte de Clisson sera complétée par 4 allers-retours de trains Nantes – Cholet directs entre Nantes et Clisson et de 18 allers-retours Nantes – La Roche-sur-Yon également directs entre Nantes et Clisson. De plus, la volonté de la Région est de porter, si sa capacité financière le permet, à 12 allers-retours le nombre de relations quotidiennes entre Nantes et Cholet à l'horizon de la modernisation de la voie.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE 2008-2011

Gare	offre de trains en 2011	offre de trains en 2012(1)			
		Total	Nante La Roche-sur-Yon	Nantes Cholet	Nantes Angers
Clisson	44	68	55	13	
Montaigu (Vendée)	30	32	32		
Le Pallet	20	33	27	6	
La Haie-Fouassière	17	30	26	4	
Mauves-sur-Loire	11	16			16
Thouaré	9	15			15
Boussay-la-Bruffière	7	9		9	
Cugand	4	6		6	
Gorges	3	4	3	1	

(1) Analyse fiches horaires 11/12/2011 au 07/07/2012

Données pour un jour ouvrable de base en hiver (pas de comptage en 2009).

Source : Direction des Transports et des Déplacements, Conseil régional des Pays de la Loire – traitement

PROSCOT

La fréquentation des lignes

Volumes de fréquentation

Les volumes de fréquentation permettent de connaître l'importance des gares du territoire ainsi que l'évolution de leur fréquentation.

Le tableau suivant répertorie le nombre de montées et de descentes pour une journée type et classe les gares selon le nombre de voyageurs pour 2011.

NOMBRE DE VOYAGEURS POUR UNE JOURNÉE TYPE PAR GARE DE 2004 À 2011

montées et descentes	2004	2005	2006	2007	2008	2010	2011	évolution 08-11	
Clisson	1 467	1 635	1 658	1 658	1 704	2 186	2 208	30%	504
Montaigu (Vendée)	438	584	660	629	688	830	896	30%	208
Thouaré	203	406	161	344	416	283	657	58%	241
Mauves-sur-Loire	146	290	198	317	412	373	435	6%	23
Le Pallet	282	292	269	290	359	344	336	-6%	-23
La Haie-Fouassière	218	306	221	186	241	233	177	-27%	-64
Boussay-la-Bruffière	59	59	30	53	42	39	45	7%	3
Gorges	3	7	6	8	7	8	11	57%	4
Cugand	14	13	5	8	18	17	10	-44%	-8

Données pour un jour ouvrable de base en hiver (pas de comptage en 2009).
 Source : Direction des Transports et des Déplacements, Conseil régional des Pays de la Loire – traitement EAU/PROSCOT

De 2008 à 2011, la gare de Clisson a connu une fréquentation de +30%, liée au tram-train. En revanche, la gare de la Haie-Fouassière fait face à une baisse progressive de sa fréquentation (-27%), tandis que celle du Pallet est stable. Enfin, les gares de Gorges, Cugand et Boussay ont une faible fréquentation, liée à une offre réduite, qui reste stable.

La gare de Thouaré, qui rayonne sur le nord du territoire (Saint-Julien-de-Concelles notamment), a connu une progression de +58%. Malgré une offre plus réduite que celle du Pallet, cette gare connaît une forte fréquentation. Elle peut s'expliquer en partie par la mise en place du système de billetterie unifié entre réseau TAN et TER (pour les gares de Nantes Métropole). Cette hypothèse est toutefois limitée par les résultats de la fréquentation de la gare de Mauves-sur-Loire, également avec billetterie unifiée, qui possède une offre légèrement supérieure mais une fréquentation plus faible et qui a peu augmenté.

Enfin, la gare de Montaigu, dont Vieilleville peut bénéficier, voit sa fréquentation augmenter comme Clisson de 30% entre 2008 et 2011.

Les dernières données disponibles confirment la progression du nombre de passagers sur les gares du territoire, hormis à Boussay-La Bruffière.

NOMBRE DE VOYAGEURS POUR UNE JOURNÉE TYPE PAR GARE DE 2011 À 2013

montées et descentes	2011	2012	2013	évolution 11-13	
Clisson	2 208	2 216	2 384	8%	176
Le Pallet	336	386	368	10%	32
La Haie-Fouassière	177	230	226	28%	49
Boussay-la-Bruffière	45	31	31	-31%	-14
Gorges	11	1	59	436%	48

Projets

Ligne Nantes-Cholet

La ligne Nantes-Cholet fait l'objet de réflexions de la part de différentes collectivités voisines dans le cadre des SCoT du Choletais, des Mauges et du Bocage Vendéen. L'augmentation de la fréquence et une meilleure desserte des gares de Boussay, Cuguand et Torfou sont avancées. Le Conseil Régional prévoit un train par heure vers Nantes et Cholet en heure de pointe, jusqu'à un train toutes les deux heures en heures creuses. La ligne, qui a été récemment rénovée en partie, est à une voie et son doublement n'est pas prévu. Les territoires des gares de Cholet et de Montaigu souhaiteraient une prolongation du tram-train qui n'est pas prévue : le renouvellement et la circulation de trains classiques sont privilégiés par le Conseil Régional.

Train et intermodalité

En 2011, la Région Pays-de-la-Loire a procédé à une enquête sur les modes de rabattement des usagers du train des gares de Clisson, le Pallet et La Haye-Fouassière.

Le mode de transport le plus usité pour rejoindre ces gares est la voiture, avec des proportions plus fortes sur Clisson et Le Pallet (environ 60%) qu'à La Haye-Fouassière (45%). L'usage de la **voiture** est à distinguer en deux catégories : conducteur et passager. Le nombre de passager est supérieur pour Le Pallet et La Haye-Fouassière (covoiturage), alors que sur Clisson la part des conducteurs est nettement plus élevée que celle des passagers. Pour Clisson, on s'attendrait pourtant à avoir plus de passagers, l'offre en train et les problématiques de stationnement incitant peut-être plus au covoiturage

La **marche à pied**, arrive en deuxième position, notamment à La Haye-Fouassière (39%) et dans une moindre mesure à Clisson et Le Pallet (21%), soulignant l'importance du réseau de liaisons douces.

Le troisième mode de rabattement des usagers vers les gares est le **vélo**, avec une proportion identique entre les 3 communes de 8%, soit un taux quatre fois supérieur à la part modale moyenne du vélo qui montre l'intérêt d'aménager des espaces de stationnement vélo en gare.

MODE D'ACCÈS AUX GARES DU PAYS DU VIGNOBLE NANTAIS

Mode d'accès	Clisson	Le Pallet	La Haye-Fouassière
Voiture comme conducteur	40%	30%	23%
Voiture comme passager	24%	35%	22%
Car	4%	3%	6%
2 roues motorisés	2%	3%	2%
Vélo	8%	8%	8%
A pied	21%	21%	39%
<i>Effectif interrogé montées/descentes</i>	2 835	465	265

Source : Conseil Régional Pays-de-la-Loire – mars 2011

L'enquête interroge également les usagers sur leur mode de transport à la sortie du train. Elle met en avant le recours important aux **transports en commun** de l'agglomération nantaise (40% à la descente contre 4% pour rejoindre la gare d'origine) et à la marche à pied (de 30% à 40%). Le vélo apparaît en proportion moindre (entre 3% et 5,5%) qu'en gare de départ, le transport n'étant peut-être pas suffisamment aisé en train.

Cette analyse sur l'intermodalité entre le train et d'autres moyens de déplacements fait ressortir plusieurs pistes de projets pour le territoire : continuer d'accompagner le développement du covoiturage, reposer la question des transports collectifs hors train qui sont actuellement plutôt faibles et veiller à faciliter les déplacements piétons et vélos.

Il est important de noter que les axes traversants tels que la D137 ou la D 149 supportent non seulement un trafic local (généré par le territoire) mais également une partie des flux (malheureusement, difficile à quantifier) générés par les territoires voisins.

Le schéma routier départemental, disponible sur le site du Conseil Général, identifie les routes majeures selon la hiérarchie suivante :

- **Route principale de catégorie 1+** : D117, D763
- **Route principale de catégorie 2** : D149, D215, D37 (de Thouaré jusqu'à Saint-Julien-de-Concelles), D137, D753
- **Réseau périurbain** : D115
- **Réseau de desserte locale** : D31, D7, D58, D37 (de Saint-Julien-de-Concelles à Vallet)

Projet d'échangeur

Un accès à l'A83 au niveau d'Aigrefeuille-sur-Maine est prévu en lien avec la liaison structurante Nord-Est/Sud-Ouest (*voir partie suivante*) et pourrait décharger la D137, où la circulation est ralentie en heure de pointe.

La mise en place d'un péage pourrait cependant atténuer ces effets, une partie des automobilistes préférant utiliser la liaison historique pour rejoindre la partie non concédée, afin d'éviter les péages.

Les traversées des zones urbaines

Une problématique liée aux caractéristiques du réseau routier et du tissu productif « diffus » du Pays du Vignoble Nantais est celle de la traversée des centres urbains par les poids lourds. Certaines des départementales précédemment citées, ont un trafic poids lourds relativement soutenu

pour des tronçons urbains (par exemple la traversée d'Aigrefeuille-sur-Maine par la D137, du Pallet par la D 149 ou de Mouzillon par la D 763).

Le contournement des centres habités est une solution qui peut s'avérer trop onéreuse et difficile à réaliser au regard des enjeux environnementaux et de problématiques foncières. Les aménagements de sécurité et la modération de la vitesse sont des solutions qui peuvent être satisfaisantes.

Liaison structurante

Le SCoT précédent avait inscrit le projet de liaison structurante Saint-Philbert-de-Grand-Lieu/Ancenis suivant l'axe Aigrefeuille/Clisson/Vallet, sur laquelle s'appuyait en partie la consolidation d'un réseau de villes.

Aigrefeuille-sur-Maine/Clisson

Le tronçon Aigrefeuille-sur-Maine/Clisson, inscrit au projet de schéma routier départemental d'octobre 2011, a un tracé arrêté. Des acquisitions foncières sont en cours.

Clisson/Vallet/Ancenis

Le tronçon Clisson/Vallet n'est pas autant abouti car le fuseau est toujours à l'étude. Au moment de la rédaction de ce diagnostic, les incertitudes sur l'impact de l'axe sur les terres en AOC et sur la réalisation d'un pont à Ancenis contribuent à mettre le projet en attente.

COVOITURAGE

Le lancement d'un site Internet dédié au covoiturage en 2009 et l'aménagement d'aires dédiées ont contribué à faciliter cette pratique.

Le territoire dispose de 14 aires de covoiturage. Une aire importante est aménagée à Vallet, à hauteur de l'échangeur de la RN 249. Sur le site internet, l'ensemble des trajets proposés pour les communes de Vallet, Clisson et Aigrefeuille-sur-Maine représentait 145 départs et 140 arrivées³. Ces chiffres doivent être complétés par les trajets en provenance ou en direction des autres communes du Pays du Vignoble Nantais, et ceux qui ne sont pas recensés. Il existe donc une réelle offre de trajets.

Dans une perspective d'intermodalité, on constate que les aires n'ont pas de lien avec les arrêts des transports en commun. Toutefois, le site Internet « covoiturage.loire-atlantique.fr » propose un renvoi vers la plate-forme de mobilité destineo.fr, qui permet d'organiser ses trajets.



Aire de covoiturage de la cour du Chêne, Le Loroux-Bottereau – EAU/PROSCOT

³ Visite du site en septembre 2012

LIGNES RÉGULIÈRES – RÉSEAU LILA



LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL INTERURBAIN LILA

Fonctionnement actuel

Le réseau départemental interurbain Lila est un réseau radial ou en étoile, avec comme centre l'agglomération nantaise.

Toutes les lignes traversant le territoire convergent donc vers le centre de l'agglomération, à l'exception des lignes 32 et 62 qui terminent en correspondance du réseau Tram ou Busway TAN.

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, une ligne axiale reliant le nord du territoire au sud, par exemple, en passant par les principales villes du Pays du Vignoble Nantais et notamment Vallet et Clisson.

Cinq lignes desservent le territoire du Pays du Vignoble Nantais : les lignes 4, 30, 31, 32 et 62.

- Ligne 30

La ligne **30** La Divatte > Nantes, est la ligne la plus fréquentée du territoire. Elle dessert principalement les communes de La Chapelle-Basse-Mer et du Loroux-Bottereau, avec une vingtaine d'allers-retours par jour. Son itinéraire et ses horaires sont cependant relativement complexes. Les abonnés ont baissé entre 2010 et 2011 (-19%).

- Ligne 31

La ligne **31** La Regrippière > Nantes, bénéficie d'une bonne desserte (depuis Vallet une quinzaine d'allers-retours par jour), même si les temps de transports sont assez élevés : environ 40 minutes depuis le Vallet et 1h depuis la Regrippière, notamment du fait d'un nombre élevé d'arrêts (environs une vingtaine).

La ligne a subi une baisse des abonnés, toutefois ces derniers semblent s'être reportés sur des billets (unité ou carnet). Sa fréquentation est donc stable (hausse de 1%).

- Ligne 32

La ligne **32** Château-Thébaud > Vertou, possède un itinéraire simple avec peu d'arrêts (5) et une desserte marquant sa vocation « utilitaire » avec 2 trajets en direction de Vertou en heure de pointe du matin (HPM), un le midi et 3 trajets en heure de pointe du soir (HPS) dans l'autre sens (les jours de semaine). Le terminus de la ligne permet le rabattement sur la ligne 4 du busway de Nantes.

- Ligne 62

La ligne **62** Vieilleville > Nantes est une ligne régulière desservant principalement des communes hors territoire (Montbert, Les Sorinières, Rezé...). La desserte de Vieilleville et La Planche est assez réduite avec 5 A/R par jour en semaine. Les temps de parcours sont assez élevés : presque 1h de trajet entre Vieilleville et Nantes – Pirmil.

- Ligne 4

La ligne **4** Gétigné > Aigrefeuille > Nantes, dessert principalement les communes d'Aigrefeuille-sur-Maine, Remouillé et Château-Thébaud les reliant de manière assez directe à Nantes avec une douzaine d'allers-retours par jour. Deux départs par jour en heure de pointe du matin se font de Gétigné desservant Clisson et Gorges, et deux le soir dans l'autre sens Nantes > Gétigné.

FRÉQUENTATION 2010-2011 DES LIGNES REGULIERES DU RESEAU LILA

Ligne	Destination	Abonnés	Validations (billets)	Total ⁴
62	Nantes-Vieilleville	15 918	15 386	31 586
4/270/290	Nantes-Aigrefeuille	15 624	15 040	30 664
32	Château-Thébaud - Vertou	1 554	3 152	4 706
30	Nantes-Le Loroux	46 827	36 962	90 408
31	Nantes-Vallet	26 502	24 330	51 849

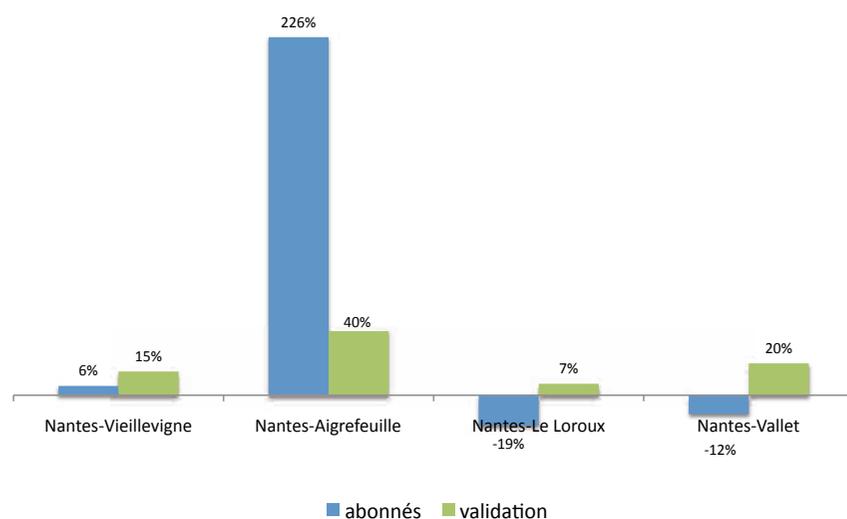
Globalement, la desserte du territoire, notamment sur les axes majeurs et les principaux pôles du territoire non desservis par fer, est à considérer comme satisfaisante. Cependant les communes les plus isolées et éloignées sont moins bien desservies. Vieilleville, La Planche, La Regrippière par exemple, ne disposent que d'un nombre limité d'allers-retours par jour.

⁴ La colonne « total » est la somme des abonnés des validations et des usagers bénéficiant d'une tarification de type « social ».

Évolution de la fréquentation

L'analyse de l'évolution des nombres totaux de validations de trajets et d'abonnements entre les années scolaires 2010/2011 et 2007/2008 montre le renforcement marqué de la fréquentation sur la ligne Nantes-Aigrefeuille-sur-Maine.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION ANNUELLE ENTRE 07/08 ET 10/11



Transport scolaire

Le transport scolaire est géré en partenariat entre le conseil général et chaque communauté de communes qui ont, hormis celle de la vallée de Clisson, le statut d'autorité organisatrice de transport de proximité. Ce sont le syndicat intercommunal des transports scolaires du canton d'Aigrefeuille et le syndicat mixte des transports scolaires de la région de Clisson qui ont cette compétence.

Transport à la demande

Le système de transport à la demande Lila permet de répondre aux besoins en déplacements en-dehors des lignes régulières du réseau de cars Lila.

L'ensemble des communes du Pays du Vignoble Nantais bénéficie de ce service, qui permet d'effectuer des trajets au sein du territoire et également vers les communes limitrophes et les pôles hospitaliers d'Ancenis et Sud Loire-Mauvoisins. Le trajet doit être réservé au minimum avant 16h30 la veille du départ. La prise en charge est assurée sur plusieurs créneaux.

La communication et la gestion se font à l'échelle du Pays du Vignoble Nantais, toutefois la compétence est partagée entre les communautés de communes en qualité d'organisatrices secondaires (Autorité organisatrice de transport de proximité) et le conseil général de la Loire Atlantique. La tarification est la même que pour les lignes régulières du réseau de cars Lila.

Le service a connu une forte augmentation de la demande sur l'ensemble du département, même si elle a été un peu plus faible pour le Pays du Vignoble Nantais (phénomène lié à l'évolution de l'offre du réseau régulier Lila, au tram-train, au covoiturage et besoins de la population).

Accessibilité des transports

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » implique que les services de transport collectif soient accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite avant le 12 février 2015 (article 45 de la loi).

Le schéma directeur d'accessibilité du réseau départemental Lila a été adopté en décembre 2008, suite à cette même loi.

Les actions qui en découlent portent sur l'accessibilité de l'information, l'adaptation du matériel roulant et l'aménagement de pôles de correspondance, qui intègrent la multimodalité. Aussi, plusieurs des 48 pôles retenus sur le réseau départemental se trouvent sur le Pays du Vignoble Nantais.

La mise en accessibilité des pôles de correspondance se fera grâce à :

- L'aménagement d'un quai (espace utilisateur),
- L'adaptation des informations pour tous (en particulier pour le nom de l'arrêt, le nom des lignes, le numéro de téléphone du service "allo LILA" qui seront inscrits en gros caractères, braille et relief),
- L'aménagement d'un espace d'accueil et de dépose des utilisateurs du service de TAD.

LISTE DES POLES ET NIVEAU DE PRIORITÉ

Priorité de mise en accessibilité	Communes du Vignoble Nantais ayant un pôle retenu
1	aucun
2	Clisson
3	aucun
4	Vieilleville
5	Aigrefeuille sur Maine – Haute Goulaine – Saint Julien de Concelles – Vallet

Source : schéma directeur d'accessibilité du réseau départemental Lila - 2009

Pour les autres points d'arrêt, les dispositifs d'information seront adaptés aux différentes formes de handicaps.

Enfin, en ce qui concerne le transport scolaire, le Conseil Général a décidé d'invoquer l'impossibilité technique et financière et maintient en contrepartie, le service spécialisé adapté pour le public scolaire handicapé.

La Région des Pays de la Loire a approuvé en juin 2008 son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) qui programme la mise à niveau de l'accès au réseau régional pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. Il prévoit la mise en accessibilité :

- des 38 gares régionales,
- des points d'arrêt autocars régionaux,
- du matériel roulant,
- et la mise en place de services à distance accessibles.

Dans cette optique, la Région s'est dotée d'un règlement d'intervention pour le financement de la mise en accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite.



Gare du Pallet – EAU/PROSCOT



Halte ferroviaire de la Haye-Fouassière – EAU/PROSCOT



Aire de stationnement vélo de la gare de Clisson – EAU/PROSCOT

VÉLO

Le vélo est un mode déplacement à part entière, utilisé pour rejoindre des lieux de travail, d'école, d'activités. Le vélo représente également un loisir, un sport et un moyen de découverte du territoire, pour les habitants du Pays du Vignoble Nantais comme les touristes. Ainsi, le territoire du Pays du Vignoble Nantais s'est engagé en particulier pour faciliter la pratique touristique du vélo, ce dont témoigne le schéma directeur vélo.

Quelle que soit la vocation d'un aménagement cyclable, il est susceptible d'être pratiqué par des cyclistes qui utilisent le vélo au quotidien ou non. Si sa part reste faible dans les déplacements quotidiens, le vélo bénéficie d'un attrait renforcé.

Des liaisons externes

Liaison Nantes/Vignoble Nantais

Le plan départemental vélo⁵ a inscrit l'objectif d'une liaison entre l'agglomération nantaise et le Vignoble Nantais. C'est l'axe Nantes/Vertou/La Haye-Fouassière/Le Pallet/Monnières/Gorges/Clisson qui a été retenu parmi les 3 fuseaux proposés par le diagnostic du conseil général.

Cet axe permet de desservir les gares du territoire et de s'inscrire en complémentarité des aménagements et boucles locales. Le schéma directeur vélo du Pays de Vignoble Nantais de 2003, constitue une base toujours valide afin de créer de nouvelles boucles locales, pour lesquelles un financement départemental peut-être sollicité⁶.

⁵ Approuvé le 12 décembre 2007

⁶ Source : Schéma vélo du Pays du Vignoble Nantais, état des lieux (2012)

La Loire à Vélo

La Loire à vélo est un itinéraire de 800 km qui relie Cuffy, près de Nevers, à l'estuaire de la Loire. Cet itinéraire passe au nord du territoire, sur la rive droite de la Loire, de Mauves-sur-Loire à Nantes.

Un aménagement a récemment été finalisé pour proposer une « variante Sud », qui emprunte la levée de la Divatte entre le pont de Mauves-sur-Loire et le pont de Bellevue.

Intermodalité

Le trajet en vélo pourrait être couplé avec un ou plusieurs autres modes de transport, comme le train, le car ou même la voiture. La problématique de ces mobilités multimodales est notamment celle du stationnement du vélo. Un système sécurisé pour les abonnés du réseau TAN/ TER existe à Vertou et à la halte ferroviaire de Saint-Sébastien-Pas-Enchantés.

En ce qui concerne la complémentarité avec le réseau ferroviaire, il est possible d'emmener son vélo dans le train, dans la limite des places disponibles pour le TER et à condition d'être tenu à la main et de ne pas gêner les autres voyageurs pour le tram-train. La halte de la Haye-Fouassière bénéficie de stationnements pour les vélos bien intégrés. Pour Clisson, il existe des râteliers peu valorisés mais la question est prise en compte par le futur pôle d'échange multimodal, avec un abri vélo sécurisé. Pour Le Pallet, un point de stationnement existe.

Pour les arrêts de cars ou les aires de covoiturage, il n'a pas été constaté d'aménagements particuliers pour les vélos.

Synthèse et enjeux

- La configuration des axes de transport en commun favorise en quelque sorte l'accessibilité externe du territoire (Nantes in primis), ce qui amène à réfléchir à la possibilité d'une **liaison transversale (Nord-Ouest/Sud-Ouest)**, interne au territoire, desservant les principales communes et pôles générateurs du trafic (zones d'activités, gares, équipements et services) compte tenu du fait que presque la moitié des actifs du Pays du Vignoble Nantais travaille à l'intérieur du territoire du SCoT.

Le fort taux d'équipement automobile du territoire, et l'utilisation dominante de la voiture pour les déplacements domicile-travail, révèlent une assez forte dépendance des habitants du territoire à la voiture. Les enquêtes ménages montrent cependant qu'une partie non négligeable des déplacements sont des déplacements de proximité, ce qui, associé à la hausse de l'usage du vélo, pointe la nécessité de **favoriser les modes actifs** (soit non motorisés : marche et vélo). Cela demande une réflexion concernant **la sécurisation et le jalonnement des itinéraires cyclables, la promotion de ces modes en milieu urbain** (zones apaisées, zones de rencontre, contresens cyclables), la création de parkings (sécurisés) en correspondance des nœuds de mobilité (gares, arrêts de bus et aires de covoiturage), afin de favoriser l'intermodalité et le rabattement.

- Une réflexion est à engager également concernant **le niveau de desserte en transport en commun des communes les moins peuplées, les plus isolées ou éloignées**, comme Vieillevigne, La Planche, La Regrippière par exemple, qui ne disposent que d'un nombre très limité d'allers-retours par jour.
- Les caractéristiques du réseau routier et la relative dispersion de l'habitat et des activités dans le territoire, soulèvent des questions concernant **les niveaux de trafic, ainsi que les nuisances et les dangers causés par la traversée des zones urbaines** (bourgs, villages, hameaux...). Pour y répondre, des réflexions seront à mener pour la **création de nouvelles infrastructures routières de contournement** des zones habitées, mais compte-tenu des impacts économiques (coûts) et environnementaux (protection de l'environnement, de l'agriculture...), d'autres solutions peuvent être étudiées : **vitesse apaisées, sécurisation des axes, développement du fret ferré, des mobilités alternatives et collectives, covoiturage...**

