

Partie 8

DES PRATIQUES DE MOBILITÉ COMPLEXES ET MOUVANTES



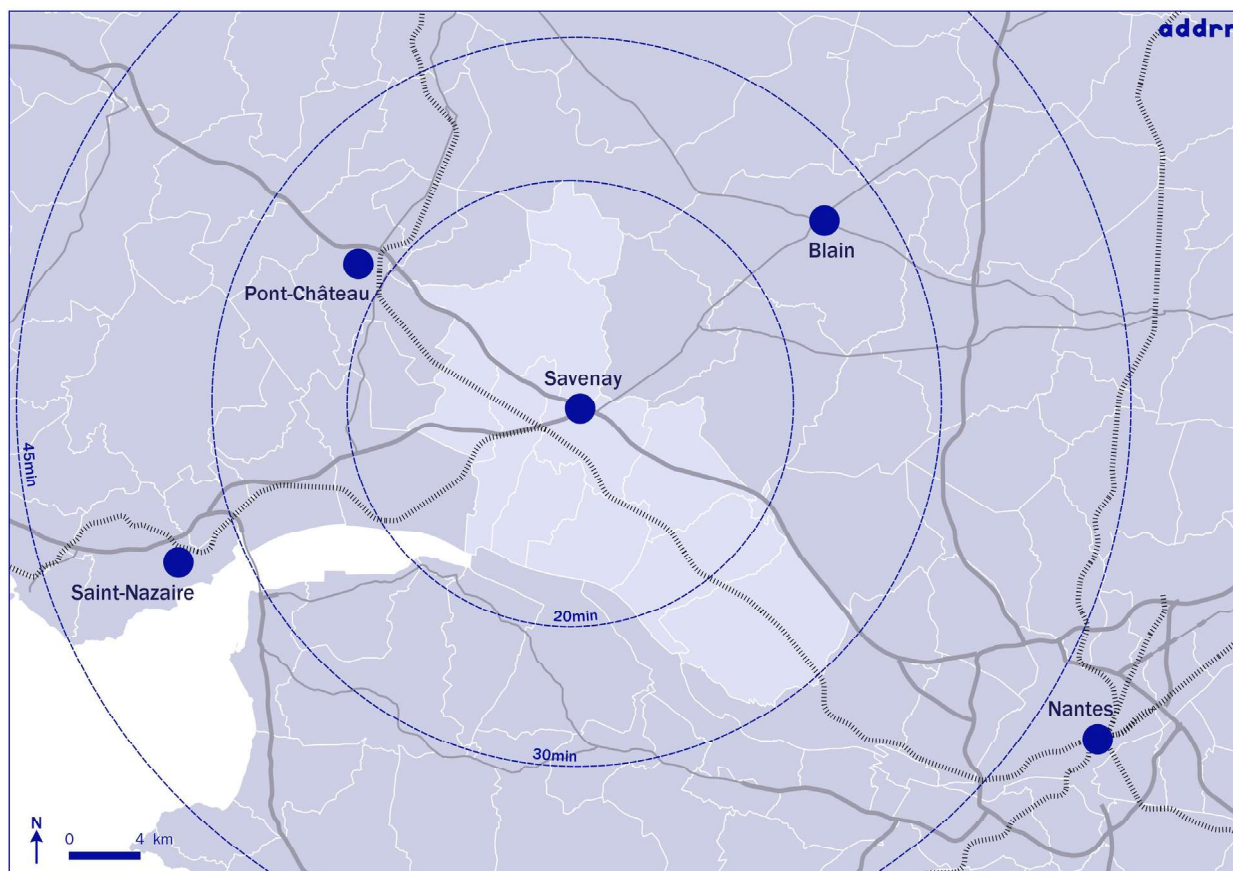
UNE ORGANISATION TERRITORIALE MULTIPOLAIRE AU SEIN D'UN ÉCOSYSTÈME ÉLARGI

Au quotidien, la vie des habitants ne se limite pas au territoire de la Communauté de Communes. Sa proximité avec Nantes et Saint-Nazaire l'inscrit dans un système territorial plus vaste, notamment pour les déplacements domicile-travail dont une part importante a pour destination le territoire de la métropole Nantaise [carte : une position centrale au sein de l'écosystème métropolitain].

Toutefois, l'organisation du territoire s'articule autour de pôles complémentaires, en particulier des bourgs qui maillent efficacement le territoire, en complémentarité avec Saint-Étienne-de-Montluc et Savenay qui offrent davantage de lieux de loisirs et de commerces avec notamment la zone de la Colleraye. Cette complémentarité est facilitée par une certaine proximité entre les bourgs, dont une grande majorité est accessible en moins de 10 minutes de voiture les uns par rapport aux autres [carte : une accessibilité en voiture aisée et rapide]. Cette organisation territoriale explique aussi la relative homogénéité entre les communes

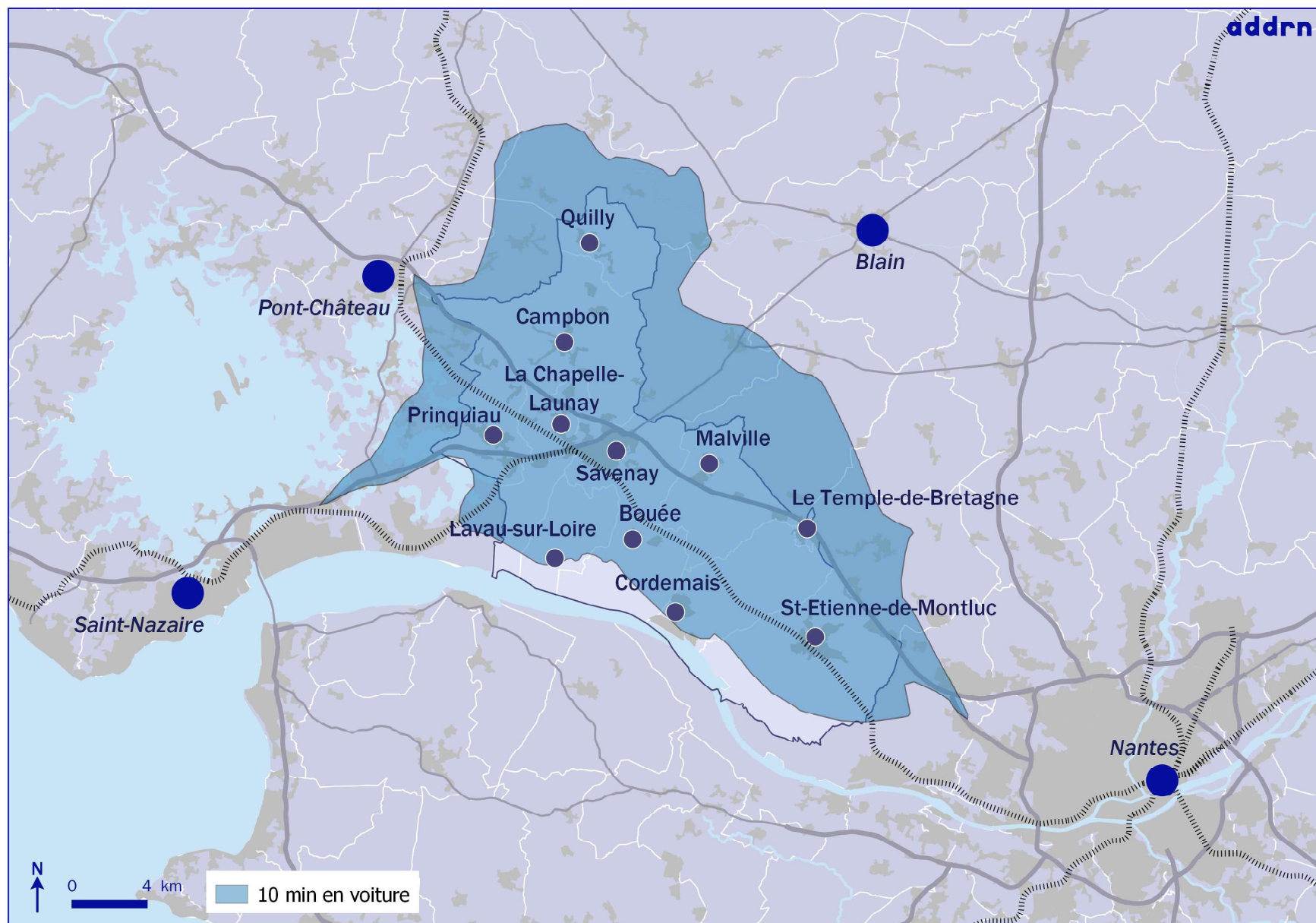
CARTE - Une position centrale au sein de l'écosystème métropolitain

Source : addrn



CARTE - Une accessibilité en voiture aisée et rapide

Source : addrn



UN TERRITOIRE CARREFOUR...

UN RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT D'ENVERGURE NATIONALE, À LA FOIS ATOUT ET OBSTACLE

Le territoire d'Estuaire et Sillon est aujourd'hui fortement structuré par la présence de **deux axes routiers majeurs que sont la RN 165** (reliant Nantes à Brest via Vannes et Lorient) **et la RN 171** (reliant Nozay à Saint-Nazaire et se connectant à la D 213 faisant le lien entre le nord Loire – jusqu'à Guérande – et le sud Loire – jusqu'à Pornic) [carte *Un territoire connecté et irrigué*]. Les axes forment un réseau en étoile avec un échangeur au nord-ouest de Savenay. La Région Pays de la Loire identifie ces deux axes comme étant d'intérêt régional : à ce titre, elle s'engage à participer financièrement à leur amélioration. Leur configuration actuelle en 2x2 voies date de 1975. Les travaux ayant été effectués dans le cadre de la stratégie nationale de désenclavement de la Bretagne.

Plus récemment, le nœud majeur constitué par l'échangeur de la Moère (Savenay) a été construit en 1989 [carte : *De 1950 à aujourd'hui : constitution d'un nœud routier*] ; il rassemble et diffuse les flux. La zone urbanisée de Savenay est positionnée au sud-est de ce nœud.

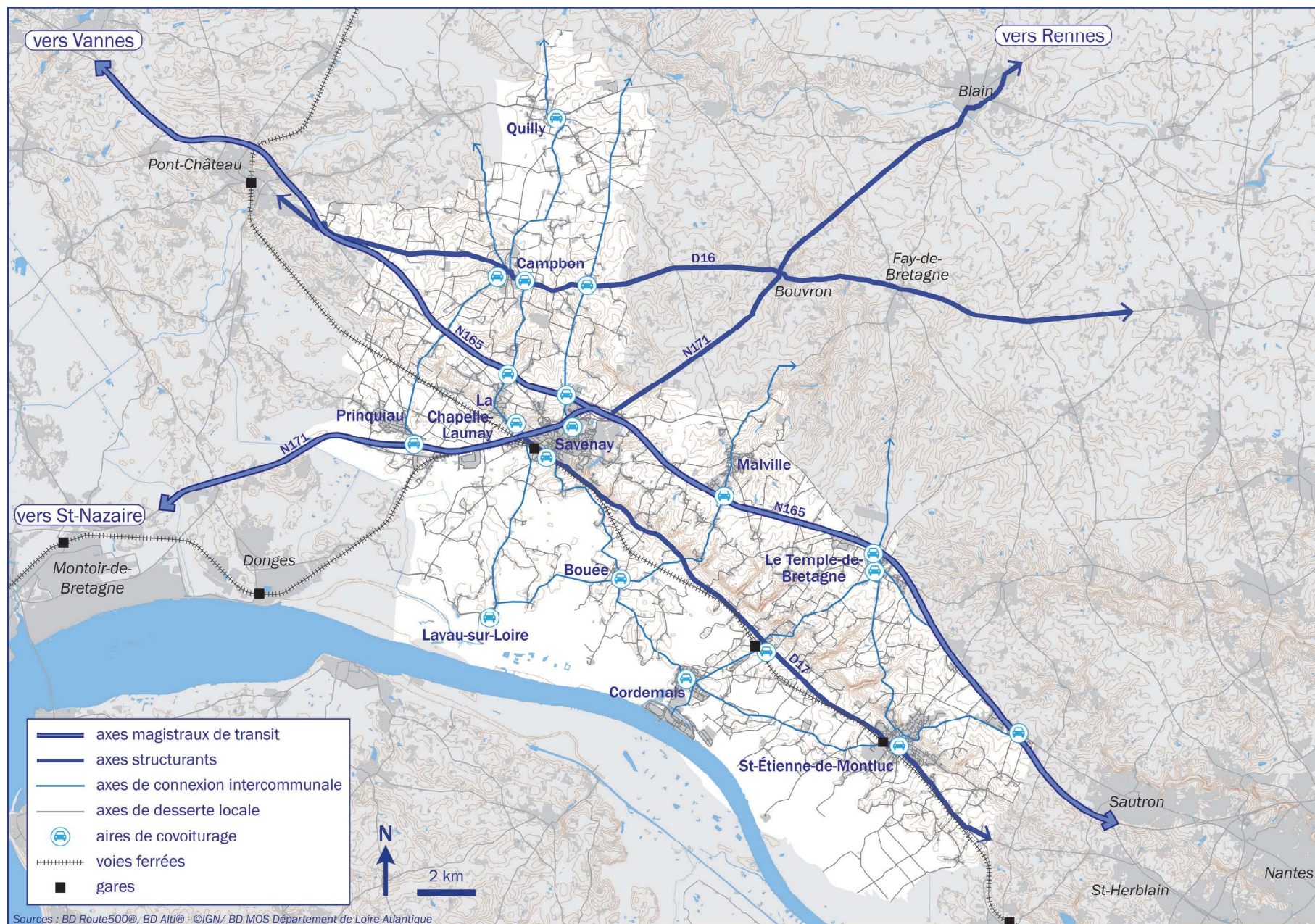
CARTE - De 1950 à aujourd'hui : constitution d'un nœud routier

Source : addrn



CARTE - Un territoire connecté et irrigué

Source : adrn



La configuration et la dimension régionale des routes nationales sont source d'un trafic important :

- RN 165 à l'est de Savenay : 65 000 véhicules/jour ;
- RN 165 à l'ouest de Savenay : 35 000 véhicules/jour ;
- RN 171 à l'ouest de Savenay : 45 000 véhicules/jour.

La partie de la RN 171 au nord-est de Savenay en direction de Bouvron, bien qu'en 2x1 voie, accueille 8 300 véhicules/jour ; ce qui lui confère un rôle structurant pour le trafic de transit. Elle fait la liaison entre le territoire et le sud de l'Ille-et-Vilaine, et la jonction avec la RN 137 en direction de Rennes. **Ce réseau structurant en étoile constitue un atout pour le territoire** qui permet à ses habitants et visiteurs de se connecter facilement à l'extérieur du territoire, notamment Nantes ou Saint-Nazaire mais un **obstacle également**, car les franchissements transversaux sont limités. Ils nécessitent des détours occasionnels d'autant que la mise en sécurité des traversées opérée progressivement a créé de nouvelles discontinuités pour les déplacements de proximité (par exemple la suppression du franchissement de la RN 171 à La Chapelle-Launay au niveau de Beausoleil).

UN MAILLAGE DE ROUTES MÉTROPOLITAINES ET LOCALES IRRIGUANT OPPORTUNÉMENT LE TERRITOIRE

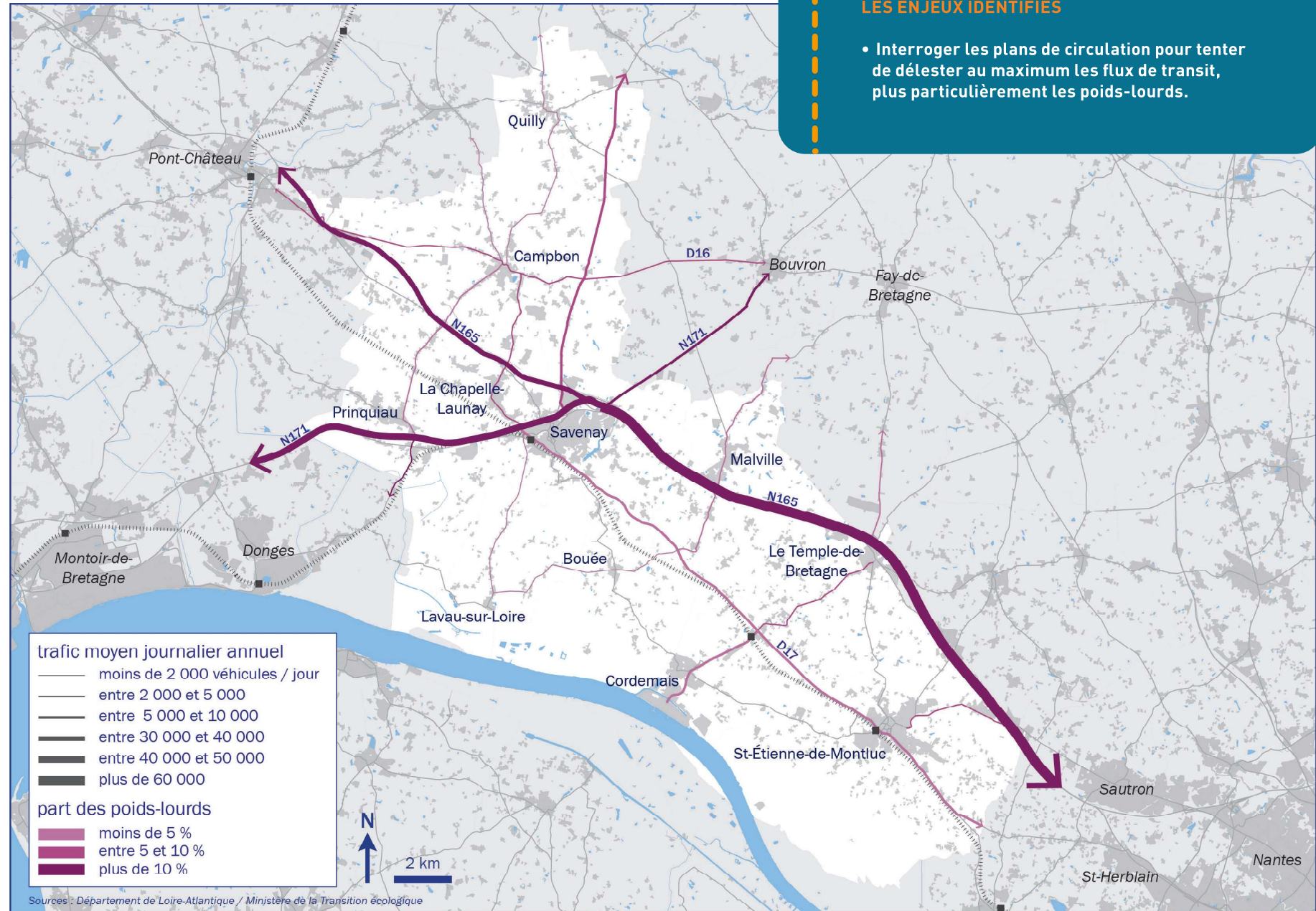
Concernant les routes départementales, la RD 17, appelée « route du milieu », est l'axe historique entre l'ouest de Nantes et le territoire d'Estuaire et Sillon, avant la construction de la RN 165 en 2x2 voies. Son tracé suit en partie le Sillon de Bretagne pour bifurquer vers le nord-ouest du territoire. Elle irrigue une grande partie, lui conférant ainsi un rôle d'axe majeur à l'échelle d'Estuaire et Sillon. Parallèle à la RN 165 entre Saint-Étienne-de-Montluc, Cordemais, Malville, Bouée et Savenay, la RD 17 dessert ensuite La Chapelle-Launay et Campbon. Elle supporte un trafic important à l'échelle locale, de plus de 6 000 véhicules/jour.

La RD 3, axe nord-sud entre Quilly et Savenay, est le deuxième axe supportant le plus de trafic sur son tronçon au nord de Savenay, avec 7 200 véhicules/jour. **Hormis ces deux principales routes départementales, Estuaire et Sillon est opportunément maillée d'un réseau routier local convergeant vers les communes et les reliant ensemble**, particulièrement Savenay, Saint-Étienne-de-Montluc, Cordemais, Le Temple-de-Bretagne, Campbon ou encore Quilly. Elles supportent un trafic moins important, de l'ordre de 2 000 véhicules/jour. Les trafics modérés sont à relativiser étant donné que la plupart de ces routes départementales, accueillant un trafic de poids-lourds non négligeable, traversent les centres-bourgs qui se trouvent ainsi structurés en « villages-rues ».

Des projets de contournements existent et permettraient ainsi de désengorger les centres-bourgs du trafic de transit. C'est le cas de Saint-Étienne-de-Montluc où le Département de Loire-Atlantique porte un projet de contournement au sud-est, permettant ainsi de limiter fortement le trafic – notamment de poids-lourds – dans le centre-ville (cependant aucune échéance précise n'est connue à ce jour). Le Temple-de-Bretagne présente un cas particulier, puisque les RD 49 et RD 965 traversant le bourg accueillent aujourd'hui un trafic de transit – notamment des poids-lourds. Le projet de création de l'échangeur Malville – Le Temple-de-Bretagne au droit de la RN 165 allègerait ce trafic pour favoriser les flux et la vie locale.

CARTE - Un territoire marqué par des volumes de trafic importants

Sources : Département de Loire-Atlantique et Ministère de la Transition Ecologique



UNE SITUATION FERROVIAIRE STRATÉGIQUE

Un nœud ferroviaire de la métropole Nantes – Saint-Nazaire

Au même titre que la route, Estuaire et Sillon se caractérise par une position de nœud ferroviaire la connectant à Nantes d'une part ainsi qu'à la presqu'île Guérandaise (notamment de Saint-Nazaire jusqu'au Croisic) et à la Bretagne (Redon et Quimper) d'autre part, et ce grâce au dédoublement de la voie ferrée à Savenay.

Un nœud ferroviaire certes, mais incomplet puisque sa configuration ne connecte pas la presqu'île à l'Ille-et-Vilaine directement. L'opportunité de la création d'une « virgule de Savenay » est en cours d'exploration par SNCF Réseau (volet technique) et le Grand Port Maritime Nantes – Saint-Nazaire (volet économique), mais porte uniquement sur le fret. De plus, pour répondre aux dynamiques démographiques des régions Bretagne et Pays de la Loire (+1 millions d'habitants d'ici 2030 d'après les projections de l'Insee), un grand projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL) est en cours de structuration et de concertation (lancement des études préliminaires) entre les différents acteurs du territoire (SNCF Réseau, collectivités locales, usagers...). Il a pour objectif d'améliorer, à l'horizon 2035, la performance (diminution des temps de parcours et augmentation du nombre de trains) des liaisons sur les axes Nantes-Rennes-Bretagne Sud et Rennes-Brest. La position centrale du territoire entre la Bretagne Sud et Nantes et entre Nantes et Rennes ainsi que la présence du nœud ferroviaire de Savenay lui confère une place stratégique dans ce projet future [carte : LNOBPL un grand projet ferroviaire pour l'Ouest].



▲ Vue aérienne de la Gare de Savenay ©ArnaudDréan

Aujourd'hui la gare de Savenay et les haltes de Cordemais et Saint-Étienne-de-Montluc ont une portée tout au plus régionale car non desservies par le TGV. Cependant, la stratégie régionale des mobilités 2021-2030 identifie Savenay comme un pôle d'échanges multimodal structurant, avec l'ambition de conforter à terme les services et l'information associés.

De même, la gare de Savenay est mieux desservie que les deux haltes ferroviaires compte-tenu de la répartition des missions dans la journée. A titre d'exemple, la ligne Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic dessert systématiquement la gare de Savenay alors que les haltes de Cordemais et de Saint-Étienne-de-Montluc ne sont desservies que par les missions omnibus. Ainsi, la halte de Cordemais n'est connectée qu'à Savenay et Nantes, et celle de Saint-Étienne-de-Montluc à Savenay, Nantes et Saint-Nazaire.

CARTE - LNOBPL : un grand projet ferroviaire pour l'Ouest

source : sncf



Une offre cadencée

La mise en place du cadencement à l'été 2017 a restructuré à la baisse l'offre en TER sur le territoire.

Sur l'ensemble de la journée, le nombre de dessertes a diminué, particulièrement pour la gare de Savenay (de l'ordre d'un tiers à la moitié). Pour Cordemais et Saint-Étienne-de-Montluc, l'offre a moins baissé, mais il n'est désormais plus possible de rejoindre la presqu'île Guérandaise sans correspondance. De la même manière, alors qu'il existait une liaison directe entre Cordemais et Saint-Nazaire, celle-ci a été supprimée. Ainsi, le cadencement a entraîné une baisse significative de l'offre TER entre Estuaire et Sillon et les territoires alentours. Davantage un déséquilibre entre la fréquence des trains entre la gare de Savenay et les 2 autres gares

En revanche, quatre dessertes supplémentaires ont été mises en place en décembre 2021 à Savenay et partiellement à Saint-Étienne-de-Montluc : deux en fin de matinée et deux autres en milieu d'après-midi, permettant ainsi de combler le manque d'offre sur ces créneaux.

Sur la ligne Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic, l'amplitude horaire en semaine est plus resserrée depuis 2017. À titre d'exemple, alors que le premier train partait de Savenay vers Nantes à 6h16 en semaine et le dernier arrivait à Savenay à 23h53, aujourd'hui ces horaires sont respectivement à 6h28 et 22h39. Si l'amplitude est resserrée, la comparaison des grilles horaires ciblée sur les horaires de début et fin de journée majoritaires avant/après 2017 pour les trajets (Savenay – Nantes entre 6h30 et 8h30 et Nantes – Savenay entre 16h30 et 18h30) montre une hausse de l'offre. Alors que 8 TER circulaient aux heures de pointe du matin entre Savenay et Nantes, ils sont désormais 11. Concernant l'heure de pointe du soir entre Nantes et Savenay, l'offre est passée de 7 à 10 TER [tableau : desserte quotidienne des gares en 2022].

Une requalification du pôle d'échanges multimodal de Savenay a été réalisée dernièrement, avec notamment une extension du parking sud et le prolongement du passage souterrain vers le sud.

Le bâtiment de la halte de Cordemais n'accueille plus les services liés au train depuis plusieurs années. La commune est engagée dans la démarche « Place de la Gare » (anciennement « 1 001 gares ») portée par SNCF Gares et Connexions . À ce titre, des porteurs de projets peuvent se positionner pour y implanter des activités telles que petits commerces, services à la personne, offre culturelle ou encore services de mobilité. À Cordemais, deux projets sont en cours de mise en place : un espace de coworking et de la vente de produits issus de producteurs locaux.

Les abords des gares de Savenay et de Saint-Étienne-de-Montluc font l'objet de réflexions pour développer des projets urbains qui restent encore à préciser.

TABLEAU

Comparaison des dessertes quotidiennes des gares entre 2016 et 2022

Source : SNCF

2016/2022	Savenay		Cordemais		Saint-Étienne-de-Montluc	
Nantes	63	44	15	12	26	20
Saint-Nazaire	45	21	14	-	24	7
Le Croisic	17	10	4	-	4	-
Redon	-	9	-	-	-	-
Quimper	-	3	-	-	-	-

Des gares fréquentées inégalement, conséquence d'une offre disparate

La position stratégique de la gare de Savenay, particulièrement entre Nantes, Saint-Nazaire et Redon, et la fréquence des dessertes en font une «gare du quotidien».

En 2019, elle a généré plus de 2800 montées-descentes quotidiennes, en faisant la cinquième gare la plus fréquentée de Loire-Atlantique (après Nantes, Ancenis - Saint-Géréon, Clisson et Saint-Nazaire) et la huitième des Pays de la Loire [graphique : évolution du nombre de montées et descentes/jour en gares entre 2005 et 2019]. Sa fréquentation a d'ailleurs fortement augmenté ces dernières années : +43 % entre 2010 et 2019 et plus précisément de +29 % entre 2015 et 2019.

Les haltes ferroviaires de Cordemais et de Saint-Étienne-de-Montluc sont quant à elles beaucoup moins fréquentées, ce qui est corrélé avec leur offre plus limitée : respectivement 136 et 588 montées-descentes quotidiennes en moyenne en 2019 [graphique : nombre de montées et descentes/jour en gares en 2019]. Même si leur fréquentation reste plus limitée que la gare de Savenay, elle a fortement augmenté entre 2010 et 2019 : +86 % pour Cordemais et +68 % pour Saint-Étienne-de-Montluc.

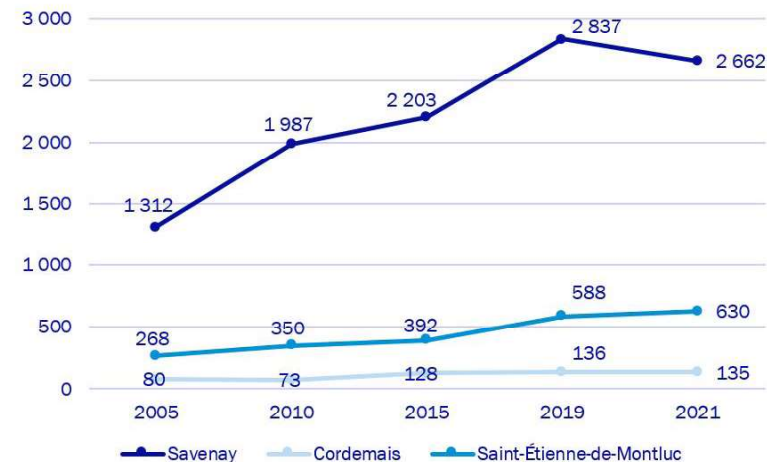
L'augmentation significative de la fréquentation de la gare de Savenay entre 2015 (avant cadencement) et 2019 (après cadencement) pourrait s'expliquer par la hausse de l'offre aux heures de pointe, particulièrement sur la cible des habitants se rendant à Nantes. À noter que la stratégie régionale des mobilités 2021-2030 porte l'ambition de renforcer l'offre de TER et des services associés. Avec la signature de la convention d'exploitation des TER 2022-2031 entre SNCF Voyageurs et la Région Pays-de-la-Loire en juin 2022, une augmentation de 11 % de trains en circulation d'ici 2023 a été annoncée. Cependant, à ce jour l'impact sur les trains desservant Estuaire et Sillon n'est pas encore connu. (attention contexte ouverture à la concurrence).

La possibilité de pouvoir utiliser un abonnement TAN (réseau urbain de Nantes Métropole) pour se déplacer au sein de la métropole a probablement un impact sur la fréquentation de la halte de Saint-Étienne-de-Montluc au profit de celle de Couëron, située à 8 kilomètres. Les données de fréquentation montrent que la halte de Couëron est très légèrement plus fréquentée que celle de St-Étienne-de-Montluc.

GRAPHIQUE 1

Évolution du nombre de montées et descentes/jour en gares entre 2005 et 2021

Source : Région Pays de la Loire



GRAPHIQUE 2

Nombre de montées et descentes/jour en gares en 2021

Source : Région Pays de la Loire



ALÉOP, UN SERVICE DE DESSERTE LOCALE DU TERRITOIRE EN CAR

Aléop est le service de cars interurbains des Pays de la Loire, connu auparavant sous le nom de Lila lorsqu'il était géré par le Département de Loire-Atlantique jusqu'en 2017. Cinq lignes régulières desservent les communes d'Estuaire et Sillon hormis Lavau-sur-Loire. Elles se positionnent comme une offre de desserte locale du territoire, à la fois pour les trajets internes à Estuaire et Sillon (fréquence insuffisante pour permettre desserte interne viable) et en connexion avec des secteurs limitrophes non desservis par le train, notamment l'ouest de l'agglomération nantaise qui compte de nombreux emplois. Toutefois, leur faible fréquence ne lui confère pas une alternative efficiente à la voiture pour les trajets du quotidien. Par ailleurs, la variation des arrêts et communes de dessertes sur une même ligne dans la journée en fait une offre complexe à appréhender.

Ligne 320 : Savenay – Nantes

Elle dessert notamment les zones d'emplois et commerciales de Saint-Herblain, offrant ainsi une complémentarité avec le train. Huit allers-retours sont effectués chaque jour en semaine entre Savenay et la gare de Nantes. Bouée, Cordemais et Le Temple-de-Bretagne sont par ailleurs connectées à Nantes ouest (Beauséjour).

Ligne 344 : Châteaubriant – Saint-Nazaire

Avec huit allers-retours quotidiens en semaine, la ligne 44 présente pour les habitants l'intérêt de desservir plusieurs communes du territoire (Prinquiau, La-Chapelle-Launay, Savenay et Campbon). Elle offre également une desserte des communes limitrophes : Bouvron, Blain, Donges, Montoir-de-Bretagne, Trignac et St-Nazaire.

Ligne 350 : Savenay – Nantes / ligne 59 : St-Étienne-de-Mtlc-Nantes

Ces deux lignes couplées circulent d'ouest en est entre Savenay, Saint-Étienne-de-Montluc et la gare SNCF de Nantes. Elle compte une dizaine d'allers-retours quotidiens au total. Elle permet notamment de relier les deux pôles structurants d'Estuaire et Sillon que sont Savenay et Saint-Étienne-de-Montluc, mais aussi Cordemais ou encore Saint-Herblain. La ligne 59 constitue un renforcement de l'offre entre Saint-Étienne-de-Montluc et la métropole nantaise.

Ligne T5 : Saint-Nazaire – Saint-Nicolas-de-Redon

Pour Estuaire et Sillon, la ligne T5 présente la particularité de ne desservir que Quilly. Avec neuf allers-retours par jour, elle offre pourtant à ses habitants la possibilité de relier Pont-Château et Saint-Nazaire.

Un service de transport à la demande en porte à porte et sur réservation téléphonique offre une desserte plus fine et agile du territoire. Il est ouvert aux habitants du territoire avec 6 demi-journées par semaine, notamment sur les secteurs non desservis par les lignes régulières (desserte du territoire de l'intercommunalité, des communes limitrophes et de certains points d'arrêt définis sur Nantes et la CARENE en correspondance avec la TAN et la STRAN) Ainsi 3 600 déplacements (moyenne avant covid) réservations ont lieu en moyenne par an (source : étude SCE 2021).

De plus, Estuaire et Sillon propose un service de transport scolaire en partenariat avec la Région Pays de la Loire. Sur inscription à l'année, ce réseau dessert les établissements scolaires publics et privés du secteur avec notamment le pôle scolaire de Savenay qui est un des pôles scolaires parmi les plus importants du département (environ 3650 élèves tous niveaux confondus). En 2021, une navette a été mise en place pour connecter le lycée Jacques Prévert (et le lycée Saint-François d'Assise en 2022) et la gare routière à la gare SNCF de Savenay et ainsi offrir une complémentarité avec le TER.

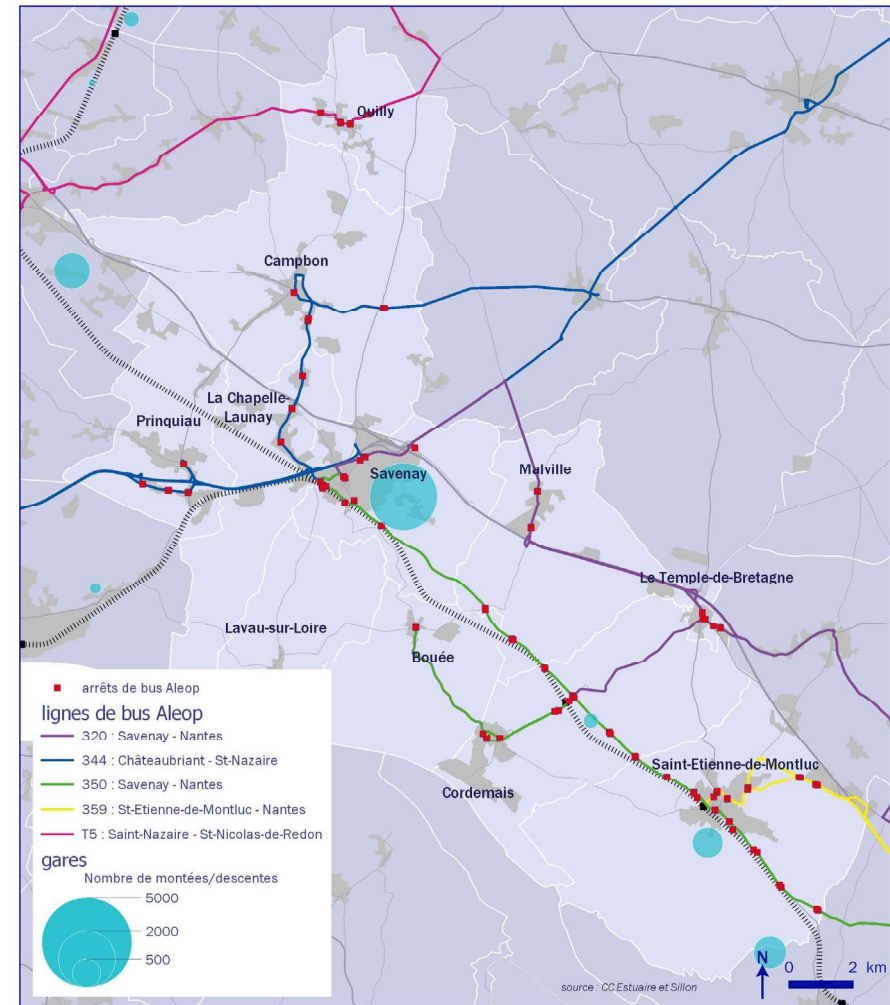
Enfin, Estuaire et Sillon, dans le cadre de la prise de compétence mobilité, va engager un travail sur le transport solidaire. Pour rappel, le **transport solidaire** s'adresse généralement à toute personne ayant un besoin d'accompagnement pour se déplacer, déplacement ne pouvant être réalisé par les moyens de déplacement de droit commun (transports en commun seuls, taxis, etc.) ou par des personnes de leur entourage (voisins et/ou de leurs réseaux familial ou amical).

Aujourd'hui le transport à la demande constitue l'unique solution sur le territoire, portée par le département dans le cadre d'un complément au réseau Aléop en partenariat avec Estuaire et Sillon. Sur une simple réservation, un véhicule passe prendre l'utilisateur à son domicile et le conduit sur les lieux de son choix au sein de la Communauté de Communes Estuaire et Sillon ou vers une commune limitrophe ou un pôle de centralité, sous réserve d'inscription au préalable au service. Le coût est le même qu'un voyage classique sur les lignes Aléop.

CARTE

Une offre ferroviaire et des usages inégaux

Source : Région Pays de la Loire



... ET QUI SUBIT DE NOMBREUSES NUISANCES DUES AUX TRANSPORTS ROUTIERS

Les transports routiers sur le territoire d'Estuaire et Sillon sont responsables des principaux rejets de gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques et des nuisances sonores sur le territoire d'Estuaire et Sillon. Les produits pétroliers sont de fait les matières premières les plus consommées par les transports routiers. Ce constat ne prend pas compte des nuisances induites par la centrale de Cordemais qui est responsable d'une grande partie des polluants atmosphériques (émissions de NOx et SO2).

LES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE

En 2018, 1 147 GWh ont été consommés sur le territoire, soit 29.4 MWh/hab/an par habitant. Cela est légèrement au-dessus de la moyenne départementale (24.3 MWh/hab/an) et régionale (23.1 MWh/hab/an).

Le principal poste de consommation sur le territoire est le secteur des transports routiers (58%), suivi du secteur résidentiel (18%). Aux échelles départementales et régionales, les transports routiers ne représentent que 35% de la consommation énergétique **ce qui montre l'importance des déplacements routiers sur Estuaire et Sillon.**

Lorsque l'on observe les consommations d'énergie par secteur, on observe que **87% de l'énergie sous forme de produits pétroliers est consommée par les transports routiers** [tableau : Consommation d'énergie par secteur en 2018].

La consommation d'énergie finale a augmenté de 8,8% entre 2008 et 2018, alors que cette augmentation est seulement de 0,3% à l'échelle de la Région et de 4% sur le département sur cette même période.

On retrouve cette tendance d'augmentation à l'échelle de la majorité des communes de la CCES, notamment de Savenay (+22% sur cette période), on observe une diminution des consommations énergétiques seulement sur les communes de Cordemais (-7%) et de Lavau sur Loire (-1%).

LES REJETS DE GAZ À EFFET DE SERRE

8,3 teqCO2/hab/an, soit légèrement supérieur aux moyennes départementales et régionales. Les émissions de GES ont augmenté de 1,2% sur Estuaire et Sillon entre 2008 et 2018 alors qu'elles ont diminué de 7,8% à l'échelle départementale et de 8,7% à l'échelle régionale. À l'échelle des communes, cette tendance est très variable on observe une diminution des émissions sur 5 communes (Cambon, Cordemais, Le Temple de Bretagne, Malville, Prinquiau, Quilly et Saint-Étienne-de-Montluc), et de fortes augmentations sur La Chapelle Launay (7,6%), Lavau-sur-Loire (11,8%) et Savenay (15,34%).

49% des émissions de GES sont dues au secteur des transports routiers, 22% sont liées à l'agriculture, 13% à l'industrie et 8% au résidentiel. De plus, **la moitié des GES issus du transport sont à imputer à la mobilité des habitants d'Estuaire et Sillon (trajet domicile-travail)** et au fret pour les activités économiques (55% en 2014, source PCAET). Le reste est à imputer aux mobilités exceptionnelles quotidiennes (transit).

Agriculture et émissions de GES: la majorité des émissions de GES de l'agriculture est induit par l'élevage et notamment du protoxyde d'azote (N2O) généré par l'usage d'engrais azoté pour la production de fourrage et du méthane issu de la fermentation entérique des bovins et des déjections d'élevage dans les sols anoxique. Le N2O constitue, comme le méthane (CH4), un GES particulièrement puissant (310 fois plus élevée qu'une masse équivalente de CO2 à l'échelle de 100 ans) qui, par ailleurs, contribue aussi à la destruction de la couche d'ozone. Au-delà de l'impact du changement d'affectation des terres, les pratiques agricoles actuelles contribuent au réchauffement du climat et à la mauvaise qualité de l'air. Le 6^e rapport du GIEC pose la question du régime alimentaire des ligériens et précise que «le plus grand potentiel [pour réduire les émissions de GES] par transition viendrait du passage à des régimes tournés vers les protéines végétales ».

TABLEAU

Consommation d'énergie par secteur en 2018

Sources : TEO Pays de la Loire, BASEMIS

Secteur d'activité	Consommation (GWh)
Agriculture	29
Industrie (hors branche énergie)	137
Résidentiel	211
Tertiaire	88
Transport routier	671
Autres transports	11
Total	1 147

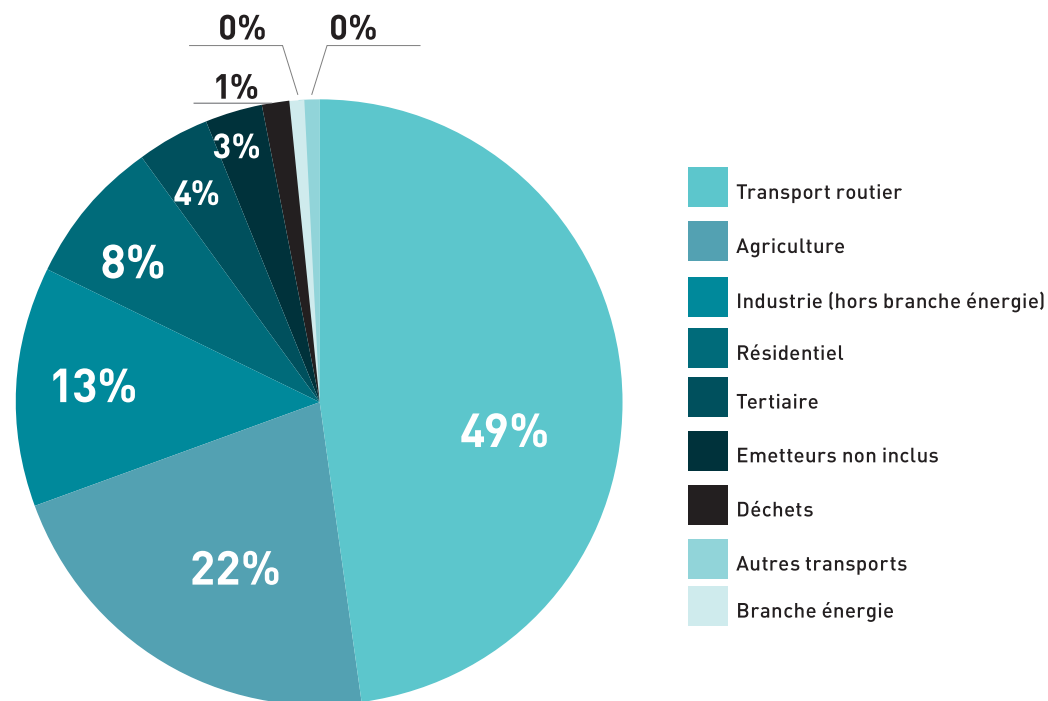
LES ENJEUX IDENTIFIÉS

- Identifier les solutions pertinentes et opérationnelles pour le développement des énergies renouvelables en lien avec les objectifs du PCAET sachant que la production ENR sur Estuaire et Sillon représente aujourd'hui 7% de la consommation d'énergie finale du territoire.
- Maintenir la capacité de stockage de carbone du territoire en limitant les changements d'affectation, notamment des espaces forestiers.
- Réduire l'impact des transports routiers sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques en organisant l'armature urbaine de manière à réduire les distances de déplacement.

GRAPHIQUE

Émissions de GES par secteur d'activité sur Estuaire et Sillon en 2018

Sources : Air Pays de la Loire



LES POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Les principaux polluants atmosphériques étudiés sont les suivants dans le tableau ci-contre.

La part d'émissions de polluants de chaque secteur d'activité sur le territoire varie en fonction du polluant considéré. Lorsque l'on ramène les émissions de polluants atmosphériques au nombre d'habitants, on peut remarquer de fortes différences par rapport aux échelles départementale et régionale notamment sur les NOx (6 fois plus qu'aux niveaux départemental et régional) et le SO2 (8 fois plus qu'au niveau départemental et 18 fois plus qu'au niveau régional). Les émissions de CO par habitant sur la CCES sont également plus élevées sur la CCES que sur le reste du département (+25%) et sur la région (+29%). Pour les autres polluants, il n'y a pas de différences majeures.

Cependant, lorsque l'on ne considère pas les émissions liées à la centrale de Cordemais, on observe que les émissions de SO2 par habitant sont en très forte diminution, en revanche, les émissions de NOx restent au-dessus des moyennes départementales et régionales (émissions liées au trafic).

TABLEAU

Comparaison des dessertes quotidienne des gares entre 2016 et 2022

Source :

Polluant	Description	Origine
Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)	Forme gazeuse composée de carbone, d'hydrogène et d'oxygène entrant dans la composition des carburants, mais aussi de nombreux produits courants : peintures, encres, colles, solvants, les COVNM comprennent l'ensemble des COV excepté le méthane (CH4). On distingue deux types de COV : les COV de sources anthropiques et les COV de sources biogéniques.	Émis lors de la combustion de carburants ou par évaporation de solvants organiques, imbrûlés (peintures, encres, colles,...)
Oxydes d'azote (NOx)	Gaz brun-rouge, odeur âcre et piquante. On les trouve principalement sous forme de monoxyde d'azote (NO) et de dioxyde d'azote (NO2) : principal traceur de la pollution urbaine, en particulier automobile.	Émis par les véhicules et les installations de combustion (centrales thermiques, chauffage).
Oxydes de soufre (SOx)	Gaz incolore, dense : principal traceur de la pollution industrielle.	Émis lors de la combustion des matières fossiles soufrées telles que le charbon, le fioul lourd ou le gaz naturel (centrales thermiques, installations de combustion industrielles et chauffage).
Particules en suspension	Fines particules solides portées par l'eau ou solides/liquides portées par l'air. Les PM 10 sont les particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 µm. Les PM 2,5 ou très fines particules, ont un diamètre inférieur à 2,5 µm.	Nombreuses origines tant naturelles (éruptions volcaniques, incendies de forêt, soulèvements de poussières désertiques) qu'humaines (trafic routier, industries,...)
Ammoniac (NH3)	Ce composé chimique sert en grande majorité à la fabrication d'engrais, mais il se trouve également naturellement dans l'environnement, où il est produit par des bactéries dans le sol.	L'ammoniac provient essentiellement de rejets organiques de l'élevage. Il peut également provenir de la transformation d'engrais azotés épandus sur les cultures. Sous forme gazeuse, il peut être émis dans l'industrie pour la fabrication d'engrais.

Le secteur agricole représente la quasi-totalité des émissions de NH3 (95%)

La concentration des principaux polluants atmosphériques mesurée entre 2012 et 2020 sur la station de Saint-Étienne de Montluc et la moyenne des concentrations relevées sur les stations de Donges (Ampère, Bossnes, la Megretais, Parcau du Plessis, Pasteur, Treveneuc) révèlent **la concentration de PM10 sur le territoire est élevée** puisqu'elle dépasse le seuil de référence de l'OMS sur 3 années consécutives sur St-Etienne de Montluc (2012, 2013, 2014) et sur 5 années consécutives sur Donges (de 2012 à 2016). La concentration en 2020 est toujours au niveau du seuil de référence de l'OMS (valeur en rouge). Cependant, ces concentrations restent en dessous des valeurs limites et respectent les objectifs de qualité définis par le décret 2008-1152 du 07/11/08.

Enfin, **l'indice quotidien de la qualité de l'air ambiant** est un outil de communication qui permet de fournir une information synthétique sous une forme simple (6 couleurs accompagnées d'un qualificatif : extrêmement mauvais, très mauvais, mauvais, dégradé, moyen et bon) sur le niveau de la pollution de l'air ambiant, en agrégeant des données de concentrations mesurées ou modélisées, de plusieurs polluants atmosphériques au sein d'un établissement public de coopération intercommunale. Cet indice est calculé en Pays de la Loire par Air Pays de la Loire pour une journée et pour une zone géographique représentative.

Sur les 365 jours de l'année 2021, l'indice de la qualité de l'air sur Estuaire et Sillon a été moyen sur 297 jours, dégradé sur 57 jours, mauvais sur 7 jours et bon seulement sur 4 jours.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère de Nantes-St Nazaire révisé en 2015 concerne toutes les communes d'Estuaire et Sillon et fixe 12 actions en faveur de la qualité de l'air à travers de trois orientations, les actions concernant directement les documents d'urbanisme sont listées ci-dessous :

- mieux prendre en compte la qualité de l'air dans les choix de mobilité et d'urbanisme : action 5 : Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et projets d'aménagement ;
- agir sur les sources fixes de pollution de l'air.

Le Plan Climat Air et Energie Territorial (PCAET) de la CCES adopté en décembre 2020 fixe des objectifs en termes de réduction de la consommation énergétique, de production d'énergies renouvelables et des émissions de GES. Celui-ci doit être pris en compte par le PLUi.

➤ En 2030 :

- **réduction de la consommation énergétique de -28% par habitant (vs 2015) ;**
- **réduction des émissions de GES de -33% par habitant (vs 2015) ;**
- **augmentation de la production d'énergie renouvelable à 190 GWh (19% de la consommation énergétique).**

➤ En 2050 :

- **réduction de la consommation énergétique de -47% par habitant (vs 2015) ;**
- **réduction des émissions de GES de -55% par habitant (vs 2015) ;**
- **augmentation de la production d'énergie renouvelable à 480 GWh (53% de la consommation énergétique).**

LES NUISANCES SONORES

Le territoire est concerné par le bruit routier et ferroviaire.

Dans le département de la Loire-Atlantique, les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures (3^{ème} échéance) ont été arrêtées par le préfet le 11 décembre 2018, conformément aux articles R. 572-7 et R. 572-10 du code de l'environnement, concernant les principales voiries du territoire.

Aucune autoroute ne traverse le territoire. En revanche la RN 165 et la RN 171 le traversent et sont concernées par le PPBE de 3^{ème} échéance.

La RN165, RN171, la D101 et D17, sont concernés par le classement sonore des voies dans la CCES.

- la RN 165 sur toute sa traversée est classée en catégorie 2 (et 1 en limite avec le Temple-de-Bretagne, Malville, Saint-Étienne-De-Montluc et Savenay) ;
- la RN 171 est classée majoritairement en catégorie 1 entre Savenay et Prinquiau ;
- la RD 101 à Saint-Étienne-De-Montluc, en catégorie 3 ;
- la RD 17 est principalement classée catégorie 5,4 et 3 pour la commune de Saint-Étienne-De-Montluc ; les communes de Cordemais, Malville, Bouée, Savenay et la Chapelle-Launay sont aussi concernées.

Les lignes ferroviaires 515 000 et 470 000 sont aussi concernées par le classement sonore des voies ferrées dans la CCES.

- la ligne 470 000 de Savenay à Pontchâteau est classée en catégorie 4 pour les communes de Prinquiau, Savenay et La Chapelle-Launay ;
- la ligne 515 000 traverse le territoire jusqu'à Savenay est classée en catégorie 3.

LES ENJEUX IDENTIFIÉS

- Protéger les populations exposées aux nuisances sonores.
- Limiter l'étalement de l'urbanisation qui contribue à augmenter l'utilisation de la voiture.
- Prendre en compte les sources de nuisances quant à la localisation des nouveaux secteurs d'urbanisation.

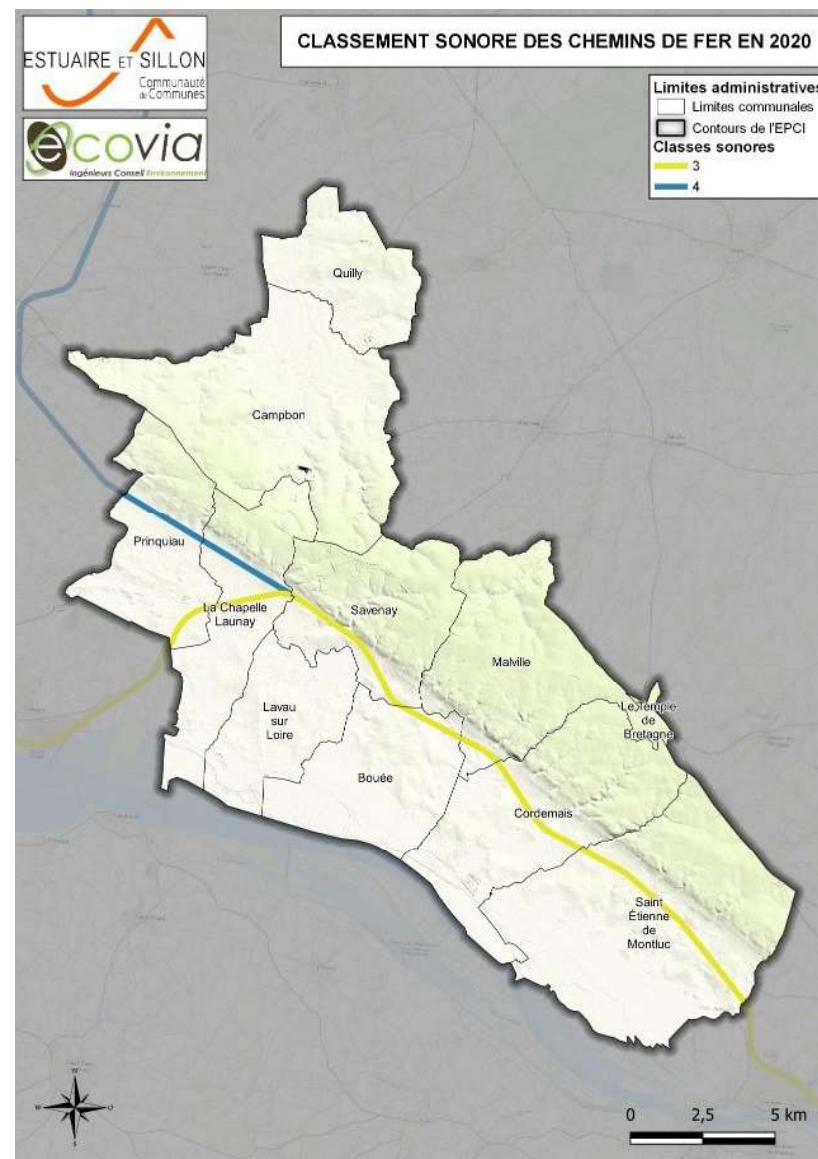
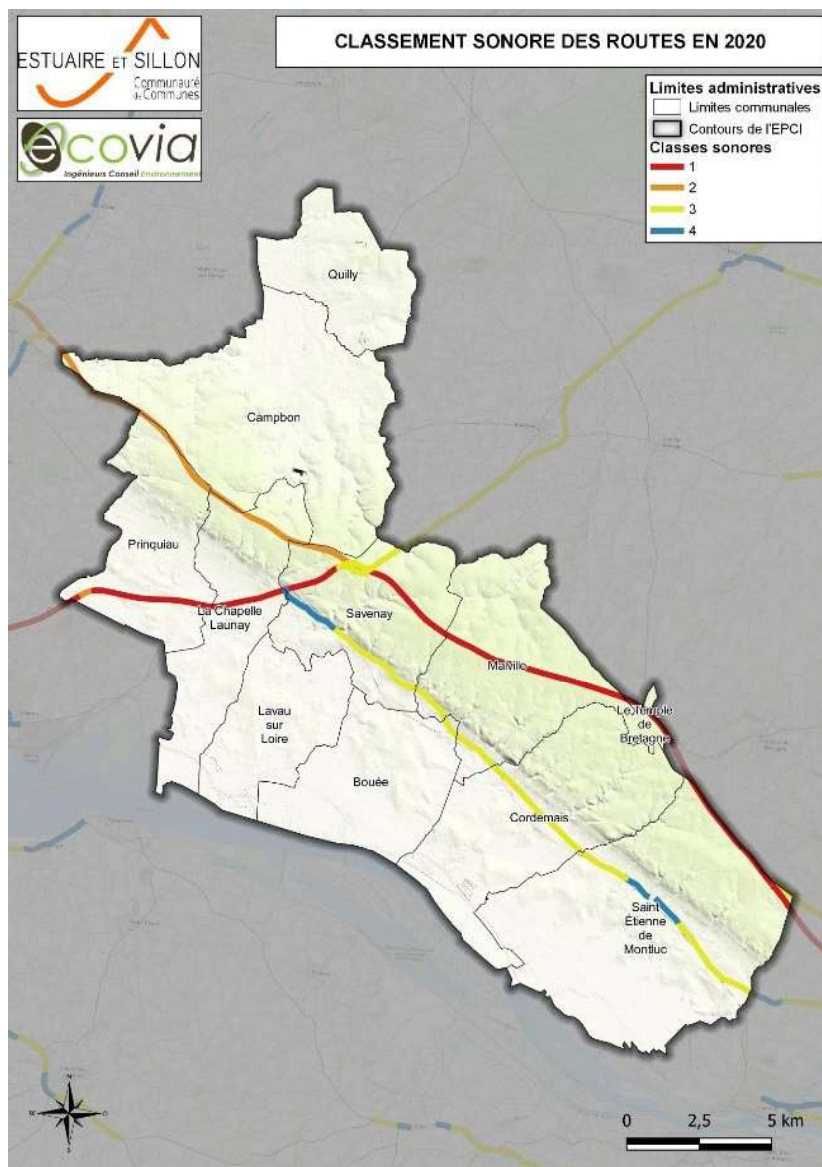


▲ Vue aérienne de Savenay ©ArnaudDréan

CARTE 1

Classement sonore des routes en 2020

Source :



UN TERRITOIRE FAVORABLE AUX MOBILITÉS ACTIVES

UN TERRITOIRE APAISÉ EN DEVENIR

Vers des cœurs de bourg apaisés : un réseau cyclable et marchable en construction

Une étude menée en 2017-2018 avec le Cerema a permis à l'intercommunalité de structurer une feuille de route vers un territoire multimodal. Parmi les priorités identifiées : le développement des modes actifs (vélo et marche). Cela a conduit à la construction d'un schéma des modes actifs (piéton et vélo) intercommunal en 2020. Estuaire et Sillon, compétente en matière de mobilité depuis 2021 (suite à la loi LOM) travaille en partenariat avec le Département de Loire-Atlantique dans le cadre de la mise en œuvre du schéma vélo départemental.

Le territoire dispose de plusieurs types d'itinéraires et aménagements cyclables, à la fois à vocation utilitaire et touristique-loisirs. L'itinéraire le plus emblématique est celui allant de Couëron à Saint-Nazaire via le sud d'Estuaire et Sillon. Celui-ci fait ainsi la jonction entre la Vélodyssée / La Loire à Vélo à Nantes, et Vélocéan à partir de Saint-Nazaire. D'une longueur de 70 kilomètres au total et longeant les marais estuariens de la Loire, son aménagement est quasiment terminé [carte : *Un maillage d'aménagements cyclables en construction*].

Avec un large rayon d'attractivité, il présente un intérêt de découverte de ce secteur, à la fois en termes de paysages mais aussi pour visiter les œuvres implantées dans le cadre du Parcours Estuaire et de la démarche métropolitaine Eaux & Paysages. Second itinéraire tourisme et loisirs départemental, Vélo Détours permet de relier les marais estuariens de la Loire au niveau de Couëron au canal de Nantes à Brest au niveau de Notre-Dame-de-Grâce (Écluse de Melneuf) via plusieurs pôles notamment la base de loisirs attenante au lac de Savenay.

À l'échelle communale, quelques itinéraires cyclables existent, surtout dans les communes les plus importantes comme Savenay et Saint-Étienne-de-Montluc. Il y a donc un enjeu d'homogénéisation de l'offre, à la fois à l'échelle communale et à l'échelle intercommunale. Plusieurs itinéraires entre communes à vocation utilitaire sont en projet, notamment des chaussées à voie centrale banalisée (« chaudiou ») sur des routes départementales hors zones urbanisées. Le schéma directeur des modes actifs (2020), déclinaison de la feuille de route des mobilités (2018), a dessiné cinq axes prioritaires à aménager entre communes d'ici 2030, représentant 35 kilomètres dont 16 kilomètres en site propre :

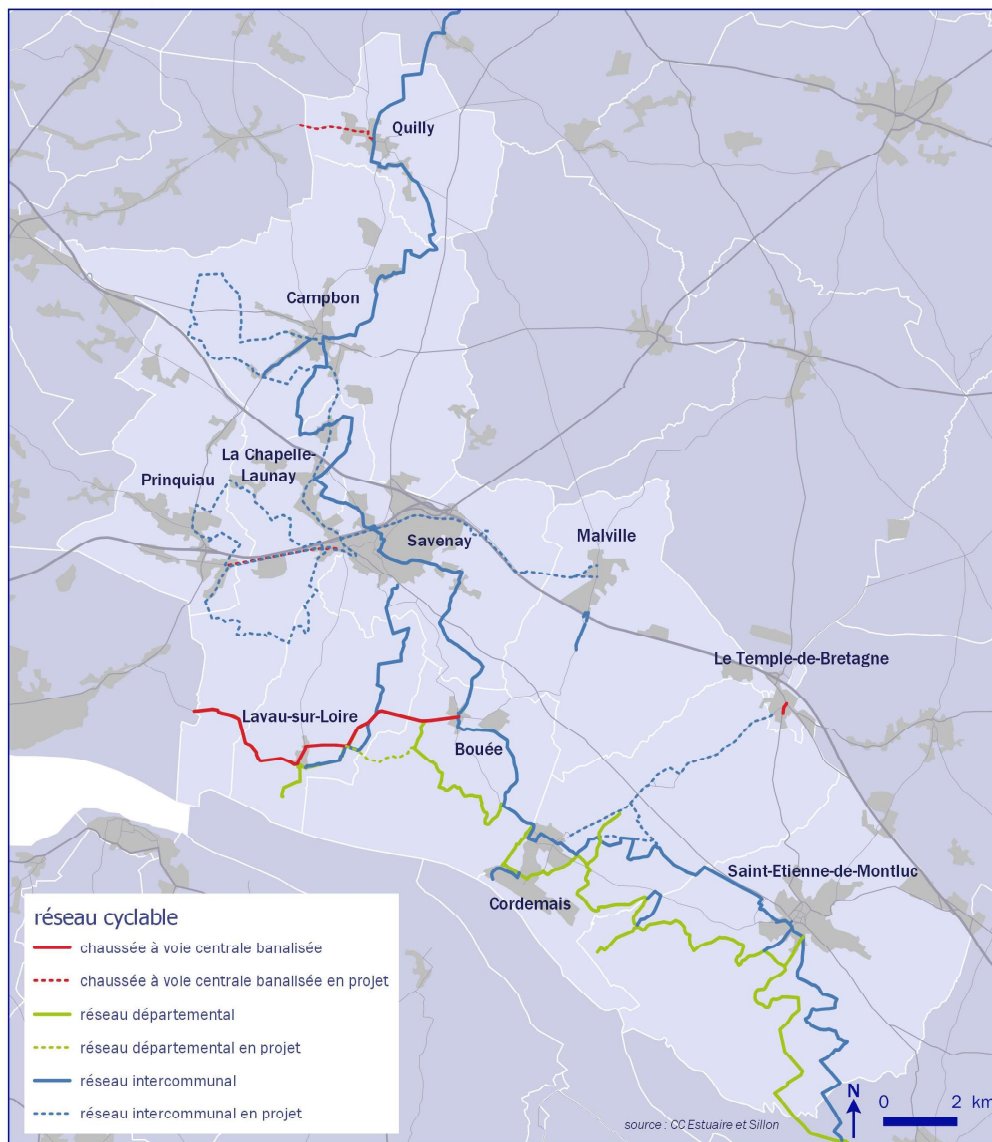
- Savenay – La-Chapelle-Launay – Campbon ;
- Savenay – Malville ;
- Savenay – Prinquiau ;
- Cordemais – Saint-Étienne-de-Montluc ;
- Le Temple-de-Bretagne – Cordemais.

Ces projets s'articulent autour des deux pôles du territoire que sont Savenay et Cordemais et des autres communes les plus peuplées, l'objectif étant de prioriser dans un premier temps les secteurs les plus densément peuplés.

CARTE

Un maillage d'aménagements cyclables en construction

Source : Estuaire et Sillon 2019-2024 et Département de Loire-Atlantique



LES ENJEUX IDENTIFIÉS

- Favoriser une urbanisation permettant de parcourir de courtes distances et ainsi développer la marche et le vélo.
- Poursuivre le développement des aménagements cyclables et marchables, notamment en site propre et anticiper les travaux dans le temps, notamment par la mise en place d'emplacements réservés à ce titre.

Des services pour faciliter le vélo

Estuaire et Sillon dispose d'un service de location longue durée de vélo, «Vélila», en collaboration avec le Département de Loire-Atlantique. La flotte de vélo en location comporte 70 VAE et 3 vélos cargos. Le Département a fait l'acquisition de ces vélos et l'intercommunalité en assure la gestion et la maintenance sur une durée de 3 ans. L'ensemble de la flotte de vélos est intégralement loué du printemps à l'été et remporte un véritable succès avec notamment une liste d'attente. Le service est ouvert à toutes personnes majeurs habitant sur le territoire d'Estuaire et Sillon dans la limite d'une location simultanée par foyer.

Le bilan du service un an après sa mise en place permet de mettre en exergue quelques tendances :

- **51% des usagers habitent à Saint-Étienne-de-Montluc et Savenay** (dont 30% pour la 1^{ère}) ;
- une surreprésentation des femmes : 83% des usagers.es ;
- **une utilisation massive pour les loisirs** (promenades, visites à des amis/familles, activités sportives) : 72% de l'utilisation ; à raison de 2 à 3 fois par semaine ;
- un niveau élevé de satisfaction de la part des usagers (90% des usagers sont satisfaits) ;
- **des difficultés liées à l'usage majoritairement dû aux aménagements cyclables et aux espaces publics.**

Enfin, plus de la moitié des usagers (58%) considèrent que l'utilisation du service les a incités à changer d'habitudes. Ce service constitue donc un levier à renforcer pour faire évoluer les pratiques de mobilité et répondre aux enjeux de la mobilité active. Néanmoins, le bilan à n+1 permet également de mettre en exergue les difficultés sur le territoire pour trouver des réponses efficaces et adéquates aux déplacements domicile-travail, les déplacements en vélo des usagers de Vélila étant plutôt axés sur l'usage de loisirs et d'achats.

La stratégie de mobilité active engagée par Estuaire et Sillon, notamment en matière de développement d'itinéraire cyclable, permettra également d'apporter des réponses aux difficultés rencontrées par les usagers du vélo en matière d'aménagements cyclables et de qualité d'espace publics.

LES ENJEUX IDENTIFIÉS

- **Développer de nouvelles solutions de mobilité donnant plus de connexions et de liens possibles entre communes (covoiturage, transport solidaire...)**
- **Accompagner l'évolution de l'offre de transport à travers l'aménagement de services associés (stationnement voiture et vélo,...).**

TABLEAU

Offre de stationnement sur Estuaire et Sillon

Source : communes

	Places en parking	IRVE* public	IRVE* privée	Vélo
Bouée	?	?	?	?
Campbon	285	0	-	-
Cordemais	819	2	-	-
La Chapelle-Launay	170	2	-	-
Lavau-sur-Loire	190	0	-	-
Le Temple-de-Bretagne	188	2	-	-
Malville	402	1	-	32
Prinquiau	?	2	?	?
Quilly	163	0	-	27
Saint-Étienne-de-Montluc	1 298	4	4	-
Savenay	1 101	3	-	-
TOTAL	4 616	16	4	59

*Infrastructure de Recharges de Véhicule Electrique

Des zones de circulation apaisée

Un territoire cyclable et marchable passe aussi par des zones de circulation apaisés. **À ce jour, toutes les communes disposent de zones apaisées dans leur centre-bourg** (zone 30 ou zone de rencontre). Cependant, comme déjà évoqué et démontré par l'étude menée par l'AURAN en 2021²⁶, **la plupart des centres-bourgs sont structurés en « villages-rues » et traversés par des routes départementales. Ils accueillent donc un trafic de transit non négligeable**, notamment de poids-lourds. De même, certains espaces publics centraux laissent encore une grande place à la voiture. Ces deux constats combinés limitent de fait les aménités nécessaires au développement de la marche, parmi lesquelles la place réduite de la voiture au bénéfice d'espaces publics confortables, de qualité et paysagers.

Alors que certains cœurs de bourg sont encore très minéraux (Cordemais ou Malville par exemple), d'autres proposent des espaces davantage végétalisés (Campbon ou La-Chapelle-Launay par exemple).

Saint-Étienne-de-Montluc est une des communes la plus concernée par cette problématique de transit en cœur de centre-bourg, avec le trafic induit par la plateforme logistique dont les poids-lourds traversent le cœur de bourg pour entrer et sortir de la commune via la RD 17. À l'est de la commune, la RD 17 supporte un trafic de 7 900 véhicules par jour, dont 4,5 % de poids-lourds (moyenne annuelle du lundi au dimanche) et même 6 % lors des jours ouvrés.

Cela pose l'enjeu de l'équilibre entre le maintien d'une circulation motorisée, la cohabitation avec les modes actifs et la qualité des espaces publics.

Certaines communes souhaitent d'ailleurs renforcer ce dernier point, comme Campbon qui envisage de pacifier la place de l'église afin de donner davantage d'attrait et ainsi attirer davantage de piétons. Autre exemple, Savenay qui a engagé une étude de maîtrise d'œuvre urbaine pour rendre son cœur de ville plus attractif et convivial : piétonisation de certaines rues ou places, végétalisation, mobilier urbain de qualité,...

Sur le volet de la marche, le schéma directeur des modes actifs spatialise les principaux enjeux de marchabilité pour chaque commune. L'objectif est d'apaiser la circulation, de sécuriser les piétons et de donner davantage de confort aux espaces publics, particulièrement dans les cœurs de bourg. Dans chaque commune, des périmètres et/ou linéaires ont été définis en fonction des aménités existantes et de leurs liens. Concrètement, un guide d'aménagement a été établi comme outil d'aide à la décision aux communes et pourra se traduire par des élargissements de trottoirs, une sécurisation des traversées piétonnes, l'aménagement de secteurs apaisés (zones 30 notamment) mais aussi par l'installation de végétaux et de mobiliers urbains favorisant la marche (assises, éclairage,...).

LES ENJEUX IDENTIFIÉS

- **Penser des espaces publics de qualité pour accroître l'attractivité des centres-bourgs et en faire des lieux de vie locale.**

²⁶ : *Accompagnement à l'élaboration d'une stratégie de renforcement des centralités, AURAN, 2021.*

MARCHER 10 MINUTES... POUR ATTEINDRE QUELS SERVICES ?

Un travail d'analyse mené par l'adarn en 2021 à l'échelle du territoire ELLO avait pour objectif d'identifier le potentiel pour se rendre vers un panel de vingt commerces, services et équipements de la vie courante à pied en moins de dix minutes. Sur ce panel, les habitants de Savenay ont accès à 9,4 d'entre eux et ceux de Saint-Étienne-de-Montluc à 7,4. En revanche, les habitants de La Chapelle-Launay n'ont accès qu'à 3,1 d'entre eux.

48 % des habitants d'Estuaire et Sillon ont accès à une école élémentaire à moins d'1 km, 43 % à une boulangerie ou encore 41 % à une bibliothèque/médiathèque.

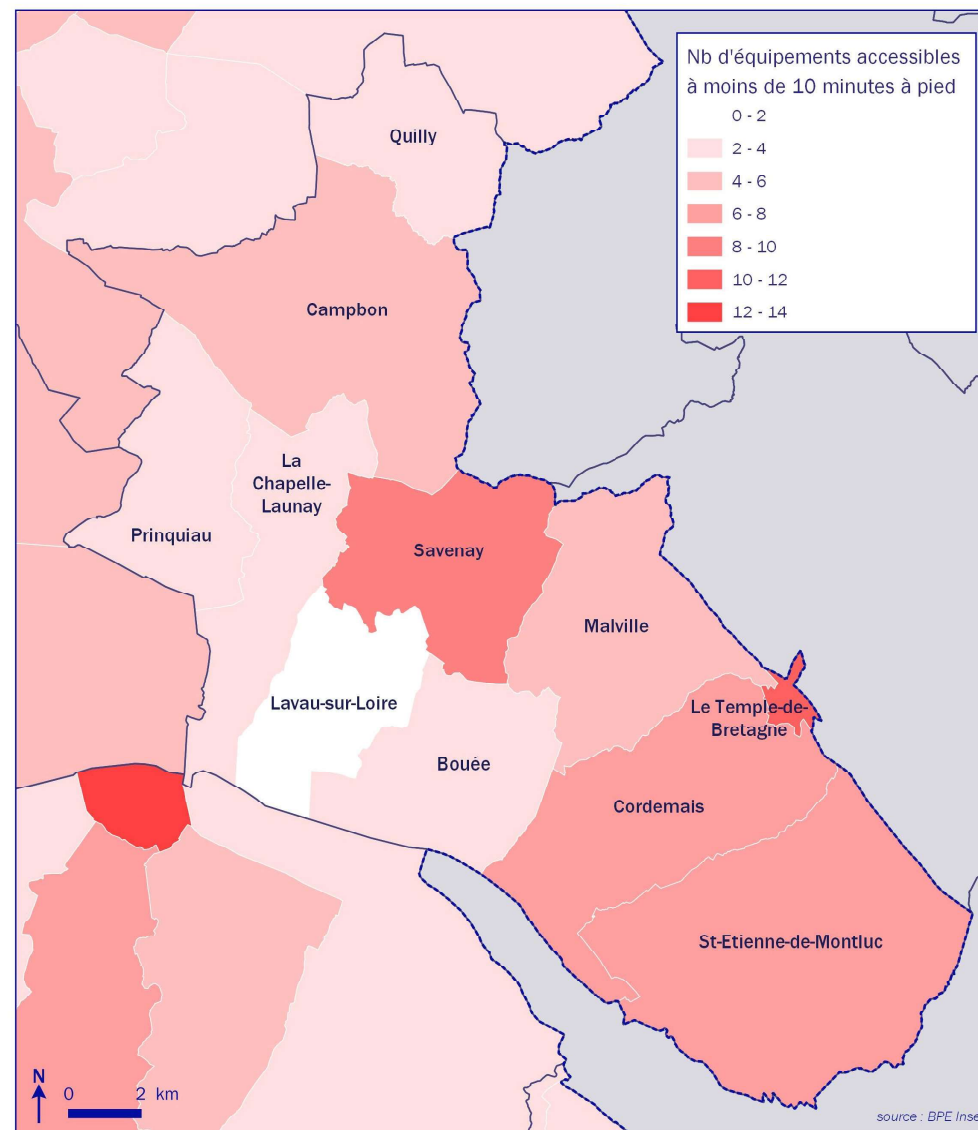
Aujourd'hui, la marche représente 62 % des déplacements de moins d'un kilomètre. Or, 25 % des déplacements font moins d'un kilomètre²⁷.

27 : Source : Edgt 2015, échelle Loire-Atlantique.

CARTE

Des équipements majoritairement accessibles à pied en moins de 10 minutes

Sources : INSEE, base permanente des équipements (BPE)



DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DISPARATES

UN NIVEAU D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE RELATIVEMENT IMPORTANT

Des foyers multimotorisés

À l'échelle d'Estuaire et Sillon, si 95% des ménages possèdent au moins une voiture, ils sont 59 % à en posséder au moins deux. Quelques écarts sont relevés à cette moyenne pour plusieurs communes. Ainsi, les ménages de La Chapelle-Launay sont plus nombreux à posséder au moins deux voitures (66%), ainsi que ceux de Cordemais (64%), Prinquiau (64%) et Le Temple-de-Bretagne (64%). À l'inverse, les ménages de Savenay sont moins équipés : moins de 50% possèdent au moins deux voitures. Ce phénomène d'une multimotorisation plus importante dans les petites communes que dans les plus grandes est très souvent observé. On peut l'expliquer par un éloignement plus important des activités du quotidien (travail, commerces,...).

Ainsi qu'un accès au stationnement à domicile

À l'échelle d'Estuaire et Sillon, les logements disposent aussi largement d'un emplacement réservé au stationnement : la moyenne est de 82%. Quelques disparités sont également observées : les logements situés à Bouée, Le Temple-de-Bretagne, Prinquiau sont plus nombreux à en disposer (86%), ainsi qu'à Cordemais (87%). Inversement, les logements de Savenay (78%) et Lavau-sur-Loire (76%) sont en dessous de la moyenne.



▲ RN 165 à hauteur de CAMPBON ©addrn

LES ENJEUX IDENTIFIÉS

- Réfléchir à un équilibre entre l'offre de stationnement sur l'espace public et les règles dans les espaces privés, cela en fonction des secteurs (taux de motorisation, places publiques existantes)
- Le règlement du PLUi traitant des règles de stationnement devra répondre à la problématique d'équilibre entre les besoins privés de stationnement liés à la motorisation des ménages et la nécessité d'éviter au maximum le report sur l'espace public, afin de garantir des espaces publics de qualité à destination des piétons notamment.

LES BASSINS DE MOBILITÉ

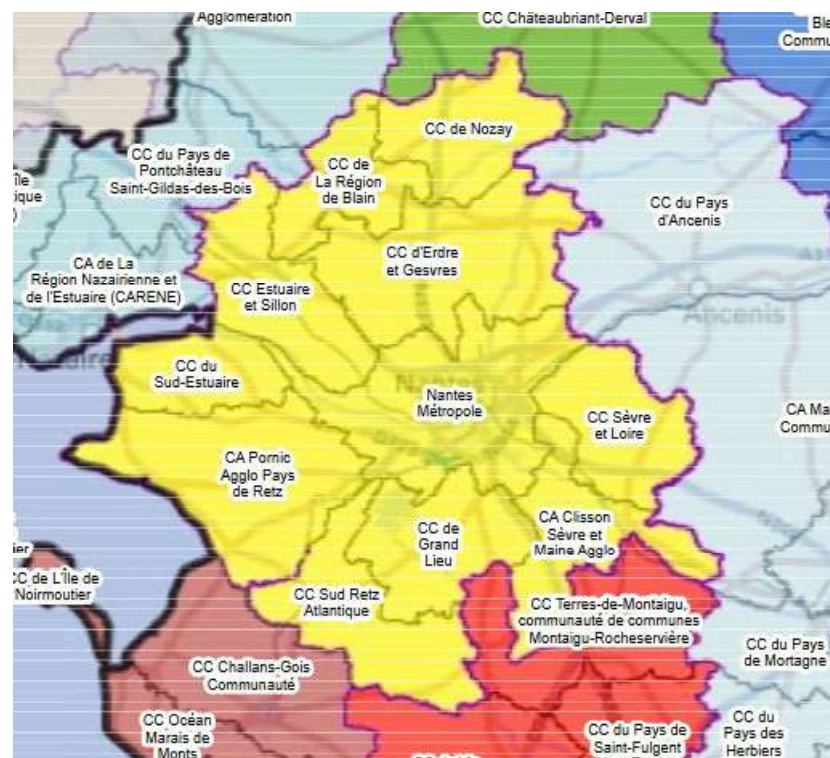
Les bassins de mobilité ont été instaurés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019. Constitués par les Régions en concertation avec les EPCI, ils représentent un périmètre pertinent de réflexion des stratégies et d'action des Régions en termes de mobilité et de collaboration opérationnelle avec les territoires. Estuaire et Sillon fait partie d'un large bassin de mobilité composé autour de Nantes Métropole et inclut plusieurs communautés de communes ou communautés d'agglomération : Erdre et Gesvres, Région de Blain, Nozay, Sud-Estuaire, Pornic Agglo Pays de Retz, Sud Retz Atlantique, Grand-Lieu, Clisson Sèvre et Maine Agglo, et enfin Sèvre et Loire.

À l'échelle de ce périmètre est conclu un contrat opérationnel de mobilité, qui définit les modalités de coordination entre les acteurs et les actions communes : par exemple l'offre de mobilité ou encore l'intermodalité notamment sur les pôles d'échanges multimodaux. Des actions communes entre bassins peuvent y être intégrés notamment avec le bassin nazairien. S'il peut contenir des engagements financiers, il n'a pas de lien de compatibilité ni de conformité avec les documents d'urbanisme de l'EPCI. En revanche, dans le cadre du PLUi, il sera opportun de prendre en compte au mieux ce contrat, notamment pour les OAP ou encore les emplacements réservés.

CARTE

Bassin de mobilité d'Estuaire et Sillon et des EPCI alentours

Source : Région Pays de la Loire



LES DÉTERMINANTS DE LA MOBILITÉ

Où se déplacent les habitants ?

Les résidents d'Estuaire et Sillon sont à l'origine de 130 000 déplacements par jour. Parmi ceux-ci, près des deux-tiers ont lieu au sein même du territoire [graphique : où se déplacent les habitants ?].

Une large majorité des déplacements extérieurs à la CCES s'opère vers Nantes Métropole (et notamment à destination de Saint-Herblain) et autour de 15% vers les EPCI voisins, y compris la CARENE qui constitue pourtant un territoire d'emplois important. [graphique : lorsqu'ils sortent d'Estuaire et Sillon, où vont-ils ?]

Cette forte proportion de déplacements extérieurs vers Nantes Métropole fait écho au bassin de mobilité de la « grande métropole nantaise » dont Estuaire et Sillon fait partie.

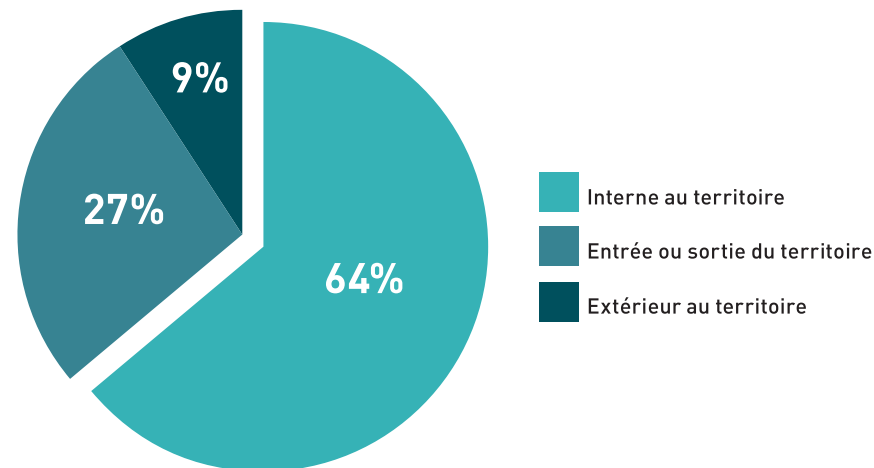
Deux sources de données permettent de connaître les pratiques de mobilité :

- **Le recensement général de la population (RGP) de l'Insee, 2018** (dernier millésime complet disponible) ;
- **L'Enquête Déplacements Grand Territoire (Edgt)** réalisée en 2014-2015 à l'échelle du Département de Loire-Atlantique. Réalisée auprès d'un échantillon statistiquement représentatif de la population ligérienne, elle concerne les déplacements effectués du lundi au vendredi, hors vacances scolaires. Note de lecture des données : 1 déplacement = 1 motif Ainsi, partir du domicile, déposer son enfant à l'école puis aller au travail correspond à deux déplacements.

GRAPHIQUE 1

Où se déplacent les habitants ?

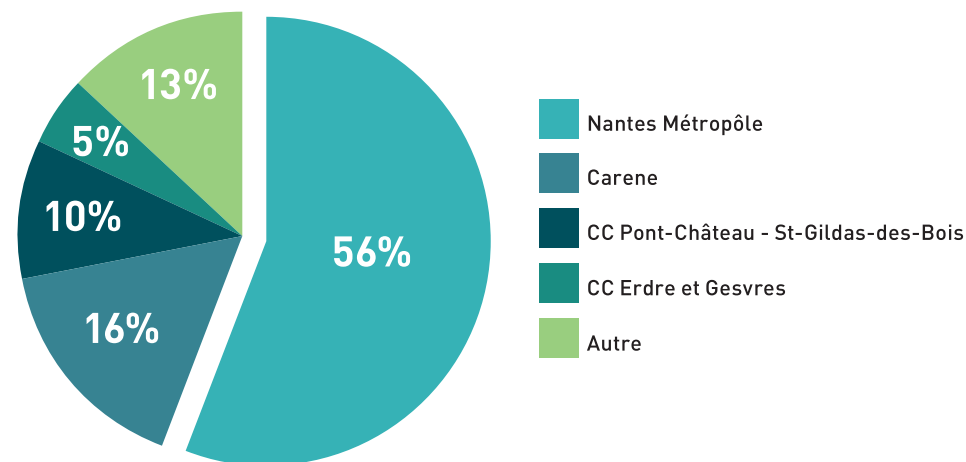
Source : EDGT 2015



GRAPHIQUE 2

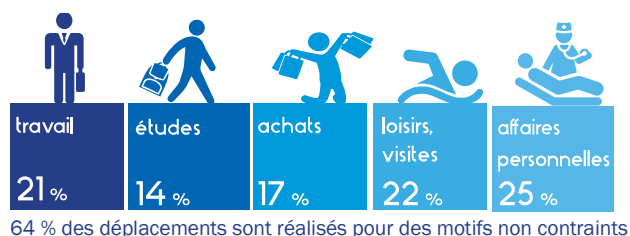
Lorsqu'ils sortent d'Estuaire et Sillon, où vont-ils ?

Source : EDGT 2015



LES AFFAIRES PERSONNELLES, PRINCIPAL MOTIF DE DÉPLACEMENT

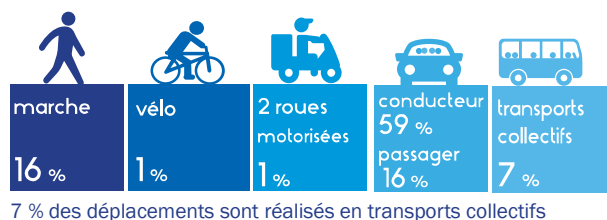
Le trafic important aux heures de début et de fin de journée des entreprises laisse souvent penser que le motif « travail » constitue le motif majeur de déplacement. Bien qu'il constitue une source importante de déplacements entre les territoires [graphique : où habitent les personnes travaillant sur Estuaire et Sillon ? et où travaillent les habitants d'Estuaire et Sillon ?], la méthode Edgt, prenant en compte la notion de déplacements (cf. note de lecture ci-dessus), permet de disposer de données plus fines sur la diversité des motifs et montre finalement que les cinq catégories sont représentées à quasi égalité, à quelques points près.



Le motif « affaires personnelles » regroupe le fait de déposer/reprendre une personne à un mode de transport, récupérer un achat effectué à distance, recevoir des soins de santé ou encore rechercher un emploi.

La voiture, le mode privilégié

Comme dans de nombreux territoires peu denses, la voiture reste encore largement majoritaire pour les déplacements du quotidien. La marche arrive en deuxième position et reflète la prépondérance des déplacements de courte distance, évoquée précédemment.



Un quart de déplacement inférieur à un kilomètre

Les habitants parcourent (tous modes confondus) essentiellement de courtes distances. 25 % des déplacements font moins d'un kilomètre, ce qui est une distance acceptable pour être effectuée à pied. Cela se vérifie sur le territoire puisque 62 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués à pied.

Par ailleurs, près de la moitié des déplacements font moins de trois kilomètres, distance généralement retenue comme pertinente pour être effectuée à vélo. Qui plus est, avec l'engouement récent pour le vélo à assistance électrique (notamment le service Vélila), les cyclistes peuvent aisément parcourir des distances bien plus importantes tout en s'affranchissant des contraintes de relief, qui peuvent constituer un frein sur le territoire avec le Sillon de Bretagne.

TABLEAU

Répartition des déplacements par distance

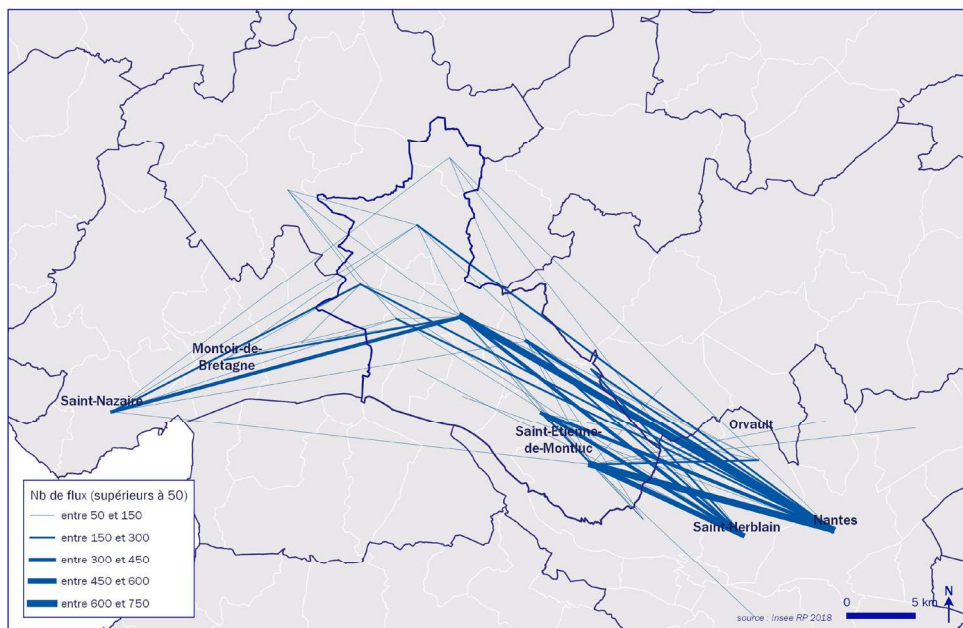
Source : EDGT 2015

Tranche de distance (km)	Taux
<1 km	25 %
1 à 3 km	24 %
2 à 5 km	12 %
5 à 10 km	16 %
10 à 25 km	15 %
25 à 50 km	5 %
> 50 km	2 %

CARTE 1

Où habitent les personnes travaillant sur Estuaire et Sillon ?

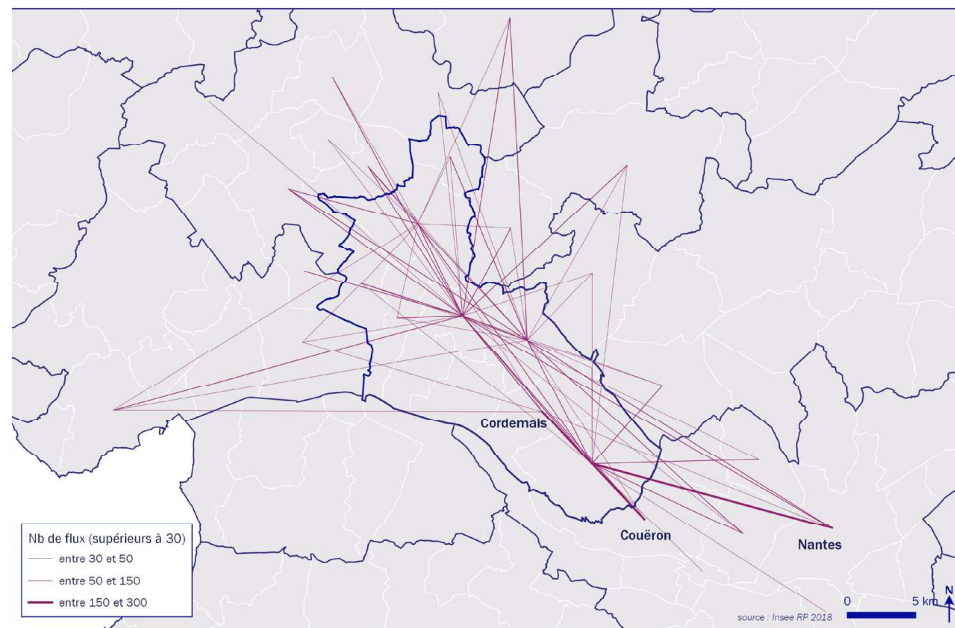
source : INSEE, RP 2018



CARTE 2

Où travaillent les habitants d'Estuaire et Sillon ?

source : INSEE, RP 2018



RAPPEL DES OBJECTIFS DE MOBILITÉS DE LA DÉLIBÉRATION DE PRESCRIPTION DU PLU_i DU 3 FÉVRIER 2022

Un territoire d'accueil entre la métropole Nantaise et l'agglomération Nazairienne qui répond aux besoins :

- par une réponse ciblée en matière de mobilité, en lien avec la feuille de route mobilités d'Estuaire et Sillon, afin de répondre aux objectifs de diminution des déplacements motorisés et de développement des modes alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement en lien avec le Plan Climat Air Energie d'Estuaire et Sillon :

- par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

LES ENJEUX IDENTIFIÉS

- Favoriser une urbanisation permettant de parcourir de courtes distances et ainsi développer la marche et le vélo.
- Développer de nouvelles solutions de mobilité donnant plus de connexions et de liens possibles entre communes (covoiturage, transport solidaire...).
- Interroger les plans de circulation pour tenter de délester au maximum les flux de transit, plus particulièrement les poids-lourds.
- Accompagner l'évolution de l'offre de transport à travers l'aménagement de services associés (stationnement voiture et vélo, ...).
- Réfléchir à un équilibre entre l'offre de stationnement sur l'espace public et les règles dans les espaces privés, cela en fonction des secteurs.
- Poursuivre le développement des aménagements cyclables et marchables, notamment en site propre et anticiper les travaux dans le temps, notamment par la mise en place d'emplacements réservés à ce titre.
- Penser des espaces publics de qualité pour accroître l'attractivité des centres-bourgs et en faire des lieux de vie locale.
- Réduire l'impact des transports routiers sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques en organisant l'armature urbaine de manière à réduire les distances de déplacement.
- Identifier les solutions pertinentes et opérationnelles pour le développement des énergies renouvelables en lien avec les objectifs du PCAET sachant que la production ENR sur Estuaire et Sillon représente aujourd'hui 7% de la consommation d'énergie finale du territoire.
- Maintenir la capacité de stockage de carbone du territoire en limitant les changements d'affectation, notamment des espaces forestiers.
- Protéger les populations exposées aux nuisances sonores.
- Prendre en compte les sources de nuisances quant à la localisation des nouveaux secteurs d'urbanisation.