

La mobilité domicile-travail : Etude et préconisations pour le Pays d'Ancenis

Etude menée par la Commission « Développement
économique »

Octobre 2020

Sommaire

AVANT-PROPOS : POURQUOI CETTE ETUDE ?	6
PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC DE SITUATION	9
Chapitre 1 Offre et flux de mobilité en Pays d’Ancenis : Les solutions actuelles pour les trajets domicile-travail.....	10
1.1 Desserte en train : une offre significative mais des arrêts inégalement desservis et des emplois souvent éloignés	11
1.2 Desserte en car et bus : quelques trajets adaptés aux trajets domicile-travail mais une fréquence faible et des trajets longs.....	12
1.3 Mobilités « douces » ou « actives » (marche et vélo) : des infrastructures insuffisantes mais beaucoup de potentiel.....	13
1.4 Mobilités routières solidaires : des solutions multiples mais peu orientées vers la mobilité domicile-travail ou uniquement de manière temporaire.....	15
1.4.1 Le Transport à la Demande (TAD) : « Aleop à la demande ».....	15
1.4.2 Le Transport solidaire	16
1.4.3 Covoiturage solidaire	16
1.4.4 Points stops.....	17
1.4.5 Réseau mobilité	18
1.4.6 Plateforme mobilité ELI	18
1.5 Le covoiturage organisé : une pratique peu développée mais à potentiel	19
Chapitre 2 Enquête auprès des entreprises du Pays d’Ancenis	21
2.1 Localisation des domiciles et des lieux de travail. Distances correspondantes	21
2.1.1 Données générales	21
2.1.2 Zoom sur quelques employeurs du territoire.....	22
2.2 La préoccupation mobilité des entreprises	27
2.3 Les avis sur les mobilités actives.....	27
2.4 Les avis sur le covoiturage	28
2.5 L’intermodalité. Le cas de la liaison Gare-Zones d’activité à Ancenis	28
2.6 Les collaborations interentreprises	29
2.7 Les avis sur le télétravail.....	30
2.8 Autres idées évoquées.....	30
Chapitre 3 Politiques publiques. Contexte national et régional	32
3.1 Généralités.....	32
3.2 Aides à destination des collectivités.....	32
3.2.1 Aides financières.....	32
3.2.2 Aides techniques.....	34
3.3 Aides à destination des entreprises.....	36

3.3.1 Aides financières.....	36
3.3.2 Aides techniques.....	36
Chapitre 4 Retours d’expériences hors Pays d’Ancenis	37
4.1 Quels pilotes pour ces démarches ?.....	37
4.2 Quels périmètres pour ces démarches ?	38
4.3 Comment inciter les entreprises du territoire à participer ?.....	38
4.4. De quels types de démarches s’agit-il ?.....	39
4.5. Quels actions concrètes en ont découlé ?.....	39
4.6 Quels fruits ont porté ces actions ?	41
4.7 Quels points de vigilance et facteurs de réussite mettent en évidence ces retours d’expérience ?	43
DEUXIEME PARTIE : PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS	45
Axe 1 Créer les conditions d’un développement des modes actifs sur les courtes distances domicile-travail	46
1.1 Rappel du diagnostic et des enjeux	46
1.2 Comment développer les mobilités actives.....	46
1.3 Etape 1 : Aménager pour créer les conditions favorables à une pratique quotidienne	47
1.3.1. Elaborer un schéma directeur cible des modes actifs	47
1.3.2 Aménager.....	48
1.4 Etape 2 : Communiquer pour aider les usagers à franchir le pas	49
1.5 Etape 3 : Développer des services pour passer à la vitesse supérieure	50
1.5.1 L’aide à l’acquisition de vélos et de vélos électriques	50
1.5.2 La location longue durée de vélos électriques	50
1.5.3 La mise à disposition gratuite de vélos.....	50
1.5.4 Autres services.....	51
Axe 2 Développer le covoiturage en alternative à l’autosolisme sur les grandes et moyennes distances domicile-travail.....	52
2.1 Les bénéfices d’un développement du covoiturage.....	52
2.1.1 Bénéfices pour les salariés.....	52
2.1.2 Bénéfices pour l’employeur.....	52
2.1.3 Bénéfices pour les collectivités territoriales.....	53
2.2 Les ressorts du développement du covoiturage	53
2.3 Mettre en place des incitations économiques	53
2.4 Agréger les données et services de covoiturage dans un nombre limité de plateformes	54
2.5 Développer des services de covoiturage dynamique (temps réel) et spontané	54
2.6 Mettre en place des actions d’information personnalisées, de promotion, d’animation des communautés et d’accompagnement individualisé dans les territoires.	
2.7 Disposer d’infrastructures facilitant le covoiturage.....	56

2.8 Favoriser l'intermodalité entre covoiturage et autres services de transport	56
2.9 Définir des stratégies régionales, communautaires et intercommunautaires cohérentes en matière de covoiturage.	56
2.10 Mettre en place des garanties pour assurer un moyen de déplacement aux passagers en cas de force majeure	57
2.11 Assurer l'évaluation des effets concrets des actions engagées en vue d'amélioration continue	57
Axe 3 Développer l'intermodalité, notamment sur la base du tronc commun que constitue la ligne de train Nantes-Angers.....	58
3.1 Définitions et enjeux.....	58
3.2 Le développement de l'intermodalité sur le Pays d'Ancenis.....	59
3.3 La gouvernance de l'intermodalité	61
3.4 Les leviers pour faciliter l'intermodalité	61
Axe 4 Une plateforme de mobilité pour services, conseils et optimisation	63
4.1 Les missions qui peuvent être attribuées à une plateforme de mobilité.....	63
4.1.1 Prise en charge des besoins de mobilité de personnes en difficulté	63
4.1.2 Offrir des services de mobilité à destination du grand public.....	63
4.1.3 Faciliter l'accès à des modes de transport.....	63
4.1.4 Être pour le territoire l'observatoire et l'expert des mobilités	63
4.2 Quelle plateforme de mobilité pour le Pays d'Ancenis ?	64
4.3 Quelle structure porteuse pour la plateforme de mobilité ?	64
4.4 L'importance du réseau	64
Axe 5 Un développement raisonné du télétravail pour les emplois administratifs.....	66
5.1 La position des employeurs du Pays d'Ancenis	66
5.2 L'expérience forcée de la crise coronavirus	66
5.3 Un développement possible mais raisonné.....	67
CONCLUSION	68
ANNEXES	70
Annexe 1 : Présentation du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis	71
Annexe 2 : Comparatif carbone des différents types de mobilité.....	72
Annexe 3 : Questionnaire entreprises	73
Annexe 4 : Argumentaire et contre-argumentaire à destination des salariés et des entreprises concernant le covoiturage domicile-travail.....	74
Annexe 5 : Détails des structures interrogées pour bénéficier de leurs retours d'expériences	78
Annexe 6 : Détail des horaires de train en Pays d'Ancenis.....	80
Annexe 7 : Quelques extraits de l'étude « Comment améliorer et développer les déplacements doux (piétons et cyclistes) à Ancenis-Saint-Géréon ? » publiée en novembre 2019 par l'association ICPA.....	81

Avant-propos : pourquoi cette étude ?

La mobilité : un frein au recrutement en Pays d'Ancenis

La commission développement économique du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis a finalisé au début de l'année 2019 une étude intitulée « Agir sur les freins au développement des entreprises en Pays d'Ancenis ». Cette étude, répondant à une saisine de la Communauté de Communes du Pays d'Ancenis, s'est appuyée sur une enquête menée auprès de 200 entreprises du territoire auxquelles il a été demandé de hiérarchiser un certain nombre de freins pré-identifiés.

Il est ressorti de cette enquête que les difficultés de recrutement sont de très loin le principal frein au développement ressenti par les entreprises (70 % des entreprises interrogées le ressentent comme fort ou très fort).

Au fil des entretiens, il est apparu que ces difficultés à recruter étaient liées à de nombreux facteurs : manque de personnes formées à certains métiers en tension, pénurie de logements sur le Pays d'Ancenis, etc. mais aussi à la question de la mobilité domicile-travail. En effet certains actifs refusent des emplois en Pays d'Ancenis ou démissionnent en cours de contrat en raison de difficultés pour rejoindre le lieu de travail (pas de permis B ou de voiture, trajets longs, coûteux et fatigants, manque de transports en commun ou de possibilités de transport alternatifs à la voiture individuelle).

La commission développement économique avait donc formulé quelques préconisations sur cette thématique de la mobilité domicile-travail dans son étude « Agir sur les freins au développement des entreprises en Pays d'Ancenis ». Toutefois ces préconisations restaient assez générales et la commission a souhaité approfondir le sujet dans le cadre d'une étude dédiée (faisant l'objet du présent rapport). Cette étude est réalisée sur auto-saisine, c'est-à-dire que le sujet a été choisi par les membres de la commission. Elle s'appuie à la fois sur des entretiens avec des entreprises et diverses organisations du territoire, des recherches bibliographiques (données locales et nationales) et des retours d'expériences d'autres territoires (recueillis lors de séminaires et d'entretiens notamment). Cette étude devrait intéresser différents acteurs du Pays d'Ancenis (Communauté de Communes, entreprises...).

Un virage nécessaire vers l'« écomobilité » des raisons environnementales mais aussi socio-économiques

Sur le Pays d'Ancenis le transport routier représente 43 % de la consommation d'énergie (c'est le principal poste de consommation, devant le résidentiel, l'industrie etc.) et 30,5 % des émissions de gaz à effet de serre (c'est le principal poste d'émissions de CO₂) selon des chiffres de 2012 repris dans le Plan Climat Air Energie Territorial de la Communauté de Communes du Pays d'Ancenis. Ces chiffres sont supérieurs à la moyenne nationale.

Les trajets domicile-travail représentent la moitié des kilomètres parcourus sur le Pays d'Ancenis et la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail y est de 84 % en moyenne (selon le diagnostic mobilité réalisé en 2018 par la COMPA, d'après les données de l'enquête déplacements grand territoire 2015).

Pour préserver l'environnement et lutter contre le réchauffement climatique, favoriser des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle sur les trajets domicile-travail est donc crucial en Pays d'Ancenis (voir en annexe 2 un comparatif carbone des différents types de mobilité).

La place prépondérante de la voiture individuelle dans nos sociétés a également de forts impacts économiques et sociaux.

En effet, les transports représentent 21 % du budget des ménages habitant en milieu rural (commune de moins de 2 000 habitants) et 19 % du budget des ménages habitant dans une commune de 2 000 à 19 999 habitants d'après l'INSEE.

D'après l'Automobile Club, le coût d'une voiture en Pays de la Loire est en 2017 de 5 837 €/an (tout compris : achat du véhicule à crédit, assurance, carburant, entretien, parking et péages) sur la base d'une Clio essence et de 8 980 km/an. Si peu de ménages sont conscient de ce coût global (ils pensent souvent au prix du carburant mais pas aux autres types de coûts), la crise des Gilets Jaunes ayant débuté en 2018 a bien montré le poids de l'automobile sur le budget des ménages.

Proposer des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, notamment pour les trajets domicile-travail, répond donc tant à des enjeux environnementaux qu'à des enjeux socio-économiques.

La mobilité : un sujet au cœur de l'actualité

Si ces enjeux liés à la place prépondérante de la voiture individuelle dans nos sociétés ne sont pas nouveaux, le sujet de la mobilité revient actuellement sur le devant la scène. En effet, une nouvelle loi d'orientation sur les mobilités (« loi LOM ») a été adoptée par le Parlement fin 2019. La dernière grande loi sur les mobilités remontait à 1982, soit il y a près de 40 ans !

Cette nouvelle loi incite toutes les intercommunalités (y compris en milieu rural) à se saisir du sujet des mobilités : elle prévoit que chaque intercommunalité ait jusqu'au 31 mars 2021 pour indiquer si elle accepte de prendre la « compétence mobilité » et pour préciser ce qu'elle souhaite mettre dedans (différentes « composantes » sont proposées), à défaut la Région gardera cette compétence. Le Conseil de Développement du Pays d'Ancenis compte rendre un avis à la COMPA sur ce sujet.

Par ailleurs, cette nouvelle loi invite les entreprises à s'intéresser davantage aux déplacements de leurs salariés :

- Elle inscrit la question des déplacements des salariés parmi les « négociations obligatoires » à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés.
- Elle prévoit la possibilité pour les employeurs de rembourser à leurs salariés un montant maximum de 400 euros par an (rehaussée à 500 € à partir du 1/01/21) afin d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage. Cette aide des employeurs n'est pas obligatoire mais l'Etat incite les entreprises à la verser en prévoyant que ces 500 euros soient exonérés de charges sociales et fiscales.

Des dispositifs existaient avant la loi LOM concernant l'action des entreprises sur la mobilité domicile-travail de leurs salariés mais leur portée était limitée. En particulier :

- La loi de transition écologique de 2015 avait introduit dans le code des transports l'obligation que « les entreprises d'au moins 250 salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail

de leurs salariés et de leurs agents. » mais cela ne concernait que les entreprises les plus grosses et restait non contraignant (cf. la formule « autant qu'il est possible »)

- Cette même loi de 2015 avait rendu obligatoire au 1er janvier 2018 l'élaboration d'un « plan de mobilité » pour les entreprises de plus de 100 salariés situées sur un territoire couvert par un plan de déplacements urbains (PDU). Ce type de plan n'était pas obligatoire sur le Pays d'Ancenis, donc aucune entreprise du territoire n'a à notre connaissance élaboré de plan.

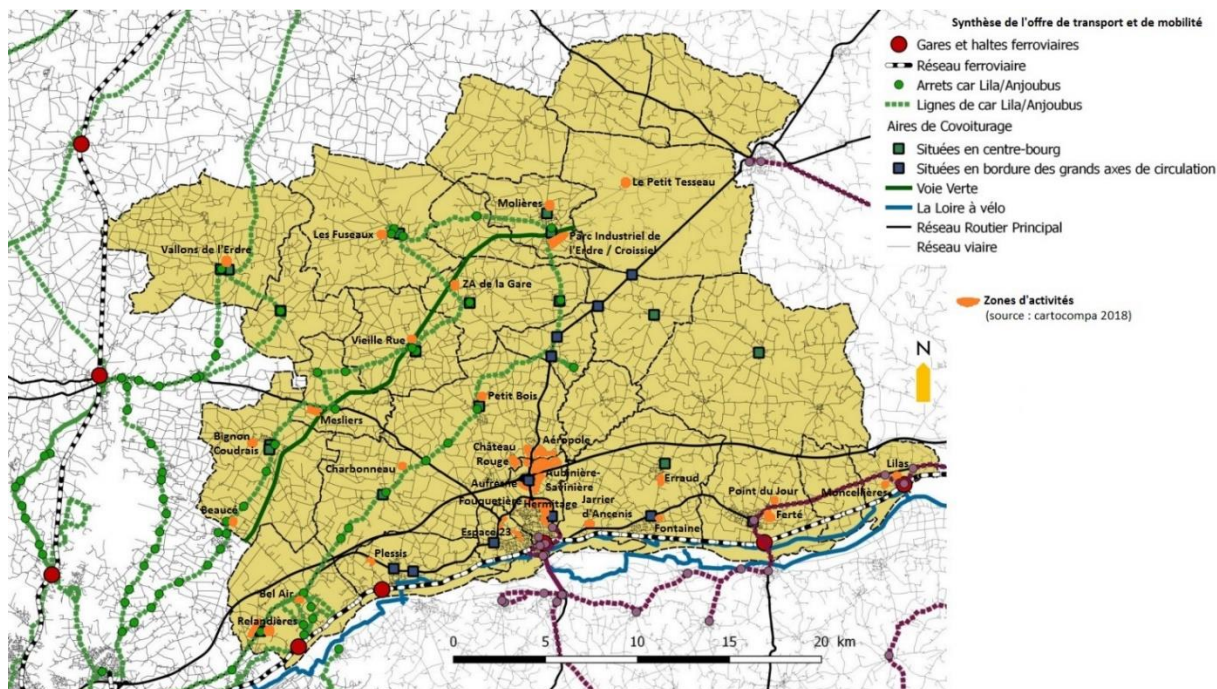
Les nouveaux éléments juridiques introduits par la loi LOM devraient amener autant les entreprises que la COMPA à s'intéresser à la question des mobilités domicile-travail, qui était restée jusqu'à maintenant peu traitée alors que les enjeux environnementaux et sociaux économiques sont forts. La commission développement économique espère que la présente étude leur donnera quelques « clés » pour agir sur ce sujet.

**Les membres de la commission « Développement économique »
du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis**

PREMIERE PARTIE

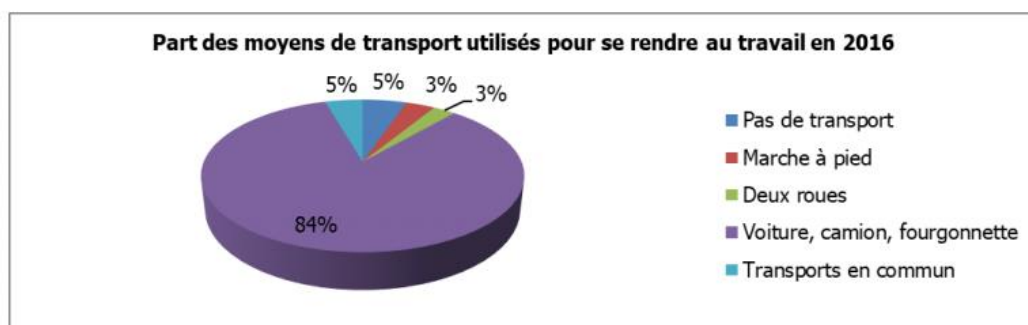
ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC DE SITUATION

Chapitre 1 Offre et flux de mobilité en Pays d'Ancenis : Les solutions actuelles pour les trajets domicile-travail



La carte ci-dessus synthétise l'offre de transport et de mobilité existant en Pays d'Ancenis. Elle est issue du diagnostic mobilité réalisé en 2018 par la COMPA et a été complétée par le Conseil de Développement avec la localisation des zones d'activités (ZA) du territoire. Les ZA concentrant 38 % des emplois du territoire leur desserte est importante pour faciliter la mobilité domicile-travail.

Cette offre de transport est à mettre en regard des flux de déplacements domicile-travail des habitants du Pays d'Ancenis. Selon le bilan du SCOT (schéma de cohérence territoriale) réalisé par la COMPA en décembre 2019, les modes de transport utilisés en Pays d'Ancenis pour se rendre au travail sont les suivants (chiffres INSEE 2016) :



Source : INSEE, déplacement domicile/travail en 2016, COMPA (incluant Freigné et Ingrandes)

Les paragraphes qui suivent donnent davantage de précisions sur chacun des types de mobilité existant en Pays d'Ancenis et leur utilisation (réelle ou potentielle) pour des trajets domicile-travail.

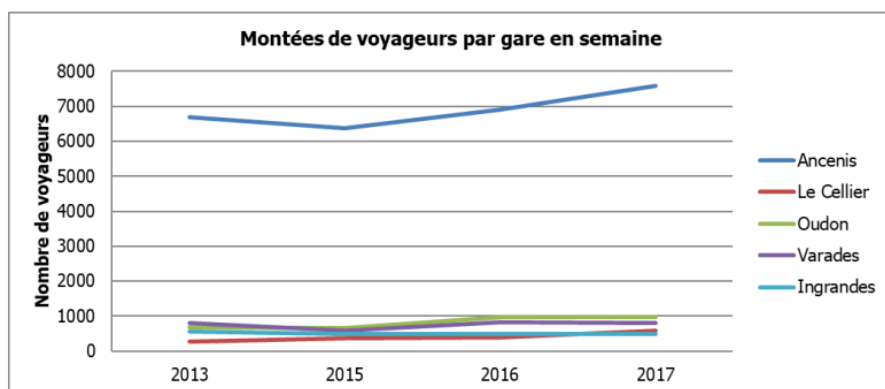
1.1 Desserte en train : une offre significative mais des arrêts inégalement desservis et des emplois souvent éloignés

Le Pays d'Ancenis compte **5 gares** ou haltes ferroviaires desservies par des trains TER : Le Cellier, Oudon, Ancenis, Varades, Ingrandes sur Loire. Ces gares sont situées sur **l'axe ferroviaire Nantes-Angers**.

Pour des trajets domicile-travail, il est possible de souscrire un abonnement « Tutti » hebdomadaire, mensuel ou annuel permettant de prendre le train en illimité à un tarif attractif (exemple : 89 € par mois en forfait Tutti mensuel pour Nantes-Ancenis). Les temps de trajets sont également intéressants (compter 18 à 28 minutes pour Ancenis-Nantes selon que le train est sans arrêt ou omnibus).

Pour ce qui est des horaires de desserte de ces différentes gares, on peut noter un net distinguo entre la desserte de la gare d'Ancenis et celle des autres gares : si la gare d'Ancenis est desservie 23 fois dans le sens vers Angers et 36 fois dans le sens vers Nantes, les gares du Cellier et Oudon sont desservies seulement 11 fois dans chaque sens et les gares de Varades ou Ingrandes seulement 7 ou 6 fois (voire détails en annexe 6).

Le train propose donc une offre de transport crédible pour les trajets domicile-travail, en particulier depuis et vers la gare d'Ancenis. En revanche, pour les autres gares ou haltes ferroviaires du territoire, la desserte est plutôt faible et la fréquentation est moindre, comme l'indique le graphique ci-dessous.



Source : Région Pays de la Loire, comptage de 2013 à 2017

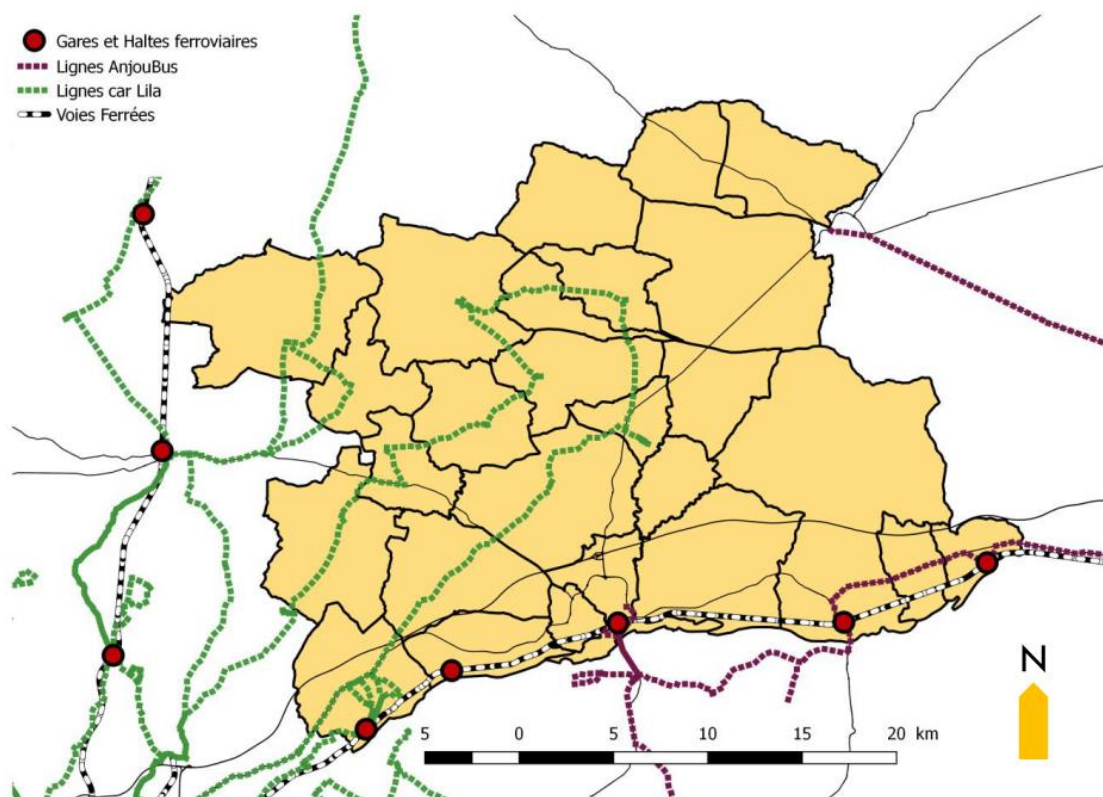
Au-delà de la question des horaires, le train n'est pas toujours une solution adaptée à la localisation des emplois : parmi les 29 Zones d'Activités du Pays d'Ancenis seules 2 peuvent être rejointes en train+marche et 6 en train+vélo, avec un temps de trajet et un effort physique « raisonnables » pour la partie devant être réalisée à pied ou à vélo. Les Zones d'Activités les plus proches d'une gare sont les 2 ZA d'Ingrandes-Le Fresnes, implantées à environ 15 min à pied (et des trottoirs existent quasiment tout du long) ou 5 min à vélo de la gare.

Une intermodalité train/vélo est nécessaire pour rejoindre toutes les autres ZA du territoire depuis une gare (car situées à plus de 1 km ou 15 min de marche), sans garantie qu'il existe des pistes cyclables, bas-côtés ou trottoirs. A Ancenis la gare se situe à environ 20-25 min à pied et 5 min à vélo des ZA Hermitage et Espace 23 (les autres ZA sont plus lointaines, avec jusqu'à 6 km à vélo). Au Cellier, les ZA de Bel Air et des Relandières se situent à 10-15 min de vélo (35 min à pied), à Varades les zones Point du Jour et Ferté sont à 6-12 min en vélo (25-35 min à pied). A noter que pour certaines gares (gare du Cellier notamment), des dénivelés importants rendent ces trajets à vélo plus difficiles.

Rappelons qu'en 2016 selon l'INSEE, les transports en commun (train, car, bus...) occupaient une part modale de 5 % en Pays d'Ancenis pour les trajets domicile-travail (cf graphique page 10).

1.2 Desserte en car et bus : quelques trajets adaptés aux trajets domicile-travail mais une fréquence faible et des trajets longs

La carte ci-dessous (issu du diagnostic mobilité réalisé en 2018 par la COMPA) présente l'offre de transports en commun sur le Pays d'Ancenis (train et cars) :



L'offre de transports en commun sur le territoire du Pays d'Ancenis

Le Pays d'Ancenis est desservi par les lignes suivantes exploitées par la Région (réseau Aléop, anciennement appelé « Lila ») :

- Ligne 360 : Nantes – Vallons de l'Erdre Saint Mars la Jaille (via Ligné, Mouzeil, Teillé, Pannecé et Riaillé) avec 5 départs le matin (+ 1 le midi et aucun l'après-midi) au départ de St Mars, et 6 départs depuis Nantes en semaine (à des horaires variés de la journée) et un temps de trajet très long de 1h45.
- Ligne 349 : Trans sur Erdre – Joué sur Erdre - gare de Nort sur Erdre (permettant ensuite un rabattement sur la ville de Nantes en tram-train) avec 11 cars dans chaque sens circulant uniquement aux heures de pointe du matin et du soir en semaine (temps de trajet de 23 minutes).
- Ligne 346 : Nantes – Vallons de l'Erdre Saint Mars la Jaille (via Le Cellier, Couffé, Mésanger, Pouillé-les-Coteaux et Pannecé) avec toutefois seulement 2 allers (départ 6h15 et 14h10 de St Mars) et 1 retour (départ à 17h25 de Nantes) par jour en semaine (et un temps de trajet très long de 1h30 entre St Mars et Nantes gare SNCF).
- Ligne 348 : Joué sur Erdre-Nantes avec seulement 1 aller depuis Joué le matin et 1 retour depuis Nantes le soir en semaine (et un temps de trajet long : 1h07)
- Ligne 408 : Ancenis-Cholet avec 4 allers-retours par jour en semaine (à des horaires variés, matin midi et soir) : ce car s'arrête systématiquement en gare d'Ancenis et pour 1 aller-retour par jour il dessert également la ZA boulevard Pierre et Marie Curie à Ancenis.

La desserte en car du Pays d'Ancenis est particulièrement faible par rapport à d'autres territoires ruraux de Pays de la Loire : les lignes de car Aleop sont surtout tournées vers Nantes. La faible desserte et les temps de trajet très longs les rendent peu intéressantes pour réaliser des trajets domicile-travail. De plus, seules 5 zones d'activité (Fusseaux, Erdre/Croissiel, Vieille Rue, Beaucé, Bel Air) sur 29 sont à proximité directe d'un arrêt de bus. D'autres zones sont peu éloignées mais nécessitent un trajet à pied potentiellement long et/ou dangereux (pas de trottoirs aménagés). Enfin ces lignes de cars ne permettent pas de voyager avec son vélo : il n'est donc pas envisageable d'effectuer à vélo les kilomètres séparant son emploi de l'arrêt de transport en commun.

Le Pays d'Ancenis est également desservi par une ligne de bus TAN (transports de l'agglomération Nantes) : la ligne 67 relie le Cellier au centre de Thouaré avec 18 bus dans chaque sens tout au long de la journée, ce qui peut être intéressant pour des trajets domicile-travail (toutefois les arrêts au Cellier ne sont pas situés à proximité des Zones d'Activités).

A noter qu'une ligne de car avait été mise en place par le Conseil Départemental en septembre 2014 entre Ancenis et Saint Mars la Jaille (avec un arrêt à St Mars, un arrêt à Pannecé, un autre à Pouillé-les-Coteaux et 4 arrêts à Ancenis). Le temps de trajet était de 35 minutes et il y avait 5 allers-retours par jour. Après 18 mois d'expérimentation, cette ligne a été supprimée en juillet 2015 faute de fréquentation suffisante. Selon un élu de Saint Mars la Jaille, cet échec tient surtout au fait qu'il n'y avait pas adéquation entre horaires de bus, horaires de train et horaires de travail.

Enfin, il est aussi possible pour le grand public d'emprunter les cars scolaires, sous réserve de places disponibles. Les cars scolaires sont très nombreux sur le territoire (89 cars en 2019) mais circulent uniquement en période scolaire, avec un aller-retour par jour et des temps de trajets très longs (arrêts nombreux) : cette solution est donc peu adaptée aux trajets domicile-travail.

1.3 Mobilités « douces » ou « actives » (marche et vélo) : des infrastructures insuffisantes mais beaucoup de potentiel

Le premier type de mobilités douces est la **marche à pied**. La plupart des centres bourgs du Pays d'Ancenis sont équipés de trottoirs, mais ceux-ci ne sont pas toujours aux dernières normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (normes qui demandent des trottoirs suffisamment larges, sans obstacles etc. pour permettre aussi bien aux personnes en fauteuil roulant qu'aux personnes avec bagages ou poussettes etc. de circuler en toute sécurité sans devoir aller sur la route). En dehors des centres-bourgs, les trottoirs sont inexistantes et les bas-côtés souvent inadaptés pour une marche à pied en toute sécurité.

Le second type de mobilités douces est **le vélo**.

Les 2 principales infrastructures vélo du territoire (caractérisées par un kilométrage long et continu) sont :

- « La Loire à vélo » qui suit la Loire sur toutes les communes du Sud du territoire
- La Voie verte entre Carquefou et Saint-Mars la Jaille (empruntant le tracé de l'ancien chemin de fer, le revêtement de cette piste a été refait par le Conseil Départemental courant 2019), reliant en Pays d'Ancenis Ligné, Mouzeil, Teillé, Pannecé, Bonnoeuvre et Saint Mars la Jaille.

Ces 2 voies cyclables ne sont pas connectées entre elles et sont tournées vers un usage « loisir » : elles desservent des lieux d'intérêt touristique plutôt que des zones d'emplois telles que les zones d'activités.

Une autre voie cyclable départementale (elle aussi longue et continue) est en projet entre Ligné et Châteaubriant. Au niveau de Ligné, cet itinéraire sera raccordé à la voie verte Carquefou – St Mars existante. Les travaux ont débuté pour la portion reliant Ligné à Joué sur Erdre via Nort-sur-Erdre.

En dehors de ces grands itinéraires, les pistes et bandes cyclables existant en Pays d'Ancenis sont courtes et déconnectées les unes des autres. L'absence d'inventaire actualisé et facilement accessible pour le grand public fait que les possibilités de circuler à vélo sur le territoire en empruntant des bandes cyclables sécurisées ou des « petites routes » non aménagées mais peu fréquentées sont méconnues du plus grand nombre.

Le Conseil Départemental de Loire Atlantique expérimente depuis fin 2017 une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) de 6 kilomètres sur la route départementale entre Teillé et Trans sur Erdre. Une CVCB est une chaussée où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur des bandes cyclables délimitées (pour se croiser, 2 véhicules motorisés peuvent se reporter sur les bandes cyclables après avoir vérifié qu'il n'y a pas de cycliste). Ce type de chaussée a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes là où la largeur de la chaussée ne permet pas d'avoir 2 voies pour les véhicules et 2 bandes cyclables. Le schéma ci-contre (réalisé par le CEREMA) en résume le mode de fonctionnement.



L'association ICPA a réalisé en 2019 une carte répertoriant les aménagements existants sur la commune d'Ancenis-Saint-Géréon, mais aussi les défauts et absences d'aménagements. Pour cela ICPA s'est notamment appuyé sur une enquête (ayant recueilli 438 réponses) et des temps d'échanges avec les habitants. L'association a mis en évidence que des axes totalement dépourvus d'aménagements piétons ou cyclables de qualité, avec de nombreuses ruptures d'itinéraires. ICPA formule dans son étude un certain nombre de préconisations et identifie des rues à réaménager en priorité (voir annexe 6 du présent rapport). Cette étude est disponible dans son intégralité sur <https://www.asso-icpa.fr/>.

A Saint Mars la Jaille existe une piste cyclable entre la zone d'activité « Parc Industriel de l'Erdre / Croissiel » (qui accueille notamment l'entreprise Aubret) et le bourg. La commune nouvelle des Vallons de l'Erdre a voté un projet de 1 million d'euros pour développer des tronçons cyclables au cours des prochaines années. Toutefois, ces futurs tronçons semblent surtout concerner des trajets vers des équipements sportifs ou de loisirs.

Il existe aussi des aménagements cyclables plutôt nombreux sur la commune de Mésanger, bien pensés pour la plupart.

Enfin la pratique du vélo nécessite également l'aménagement de **stationnements sécurisés** pour les vélos à l'approche des gares, des équipements publics, des commerces, des entreprises... Aucun inventaire n'existe, mais ce type d'aménagement est encore peu développé.

Par ailleurs **aucun service public ou privé de location de vélo (courte ou longue durée) et aucune aide publique à l'achat de vélo (classique ou électrique) n'existe à l'heure actuelle sur le territoire** (sauf location touristique à la journée). Il n'y existe pas non plus d'« atelier vélo » associatif qui proposerait des réparations et de la vente de vélo à bas prix ainsi que des formations à la pratique du vélo (pour des

débutants, des personnes n'en ayant pas fait depuis longtemps ou des personnes n'ayant pas l'habitude d'en faire en ville).

Ces infrastructures pour modes actifs, malgré leurs insuffisances, peuvent-elles permettre à certains habitants du Pays d'Ancenis de réaliser leurs trajets domicile-travail ?

Les institutions considèrent qu'un report modal (de la voiture vers les modes actifs) est facilement réalisable sur des trajets jusqu'à 3 km à vélo, et jusqu'à 5 km à vélo à assistance électrique (certains parlent même de 10 à 12km).

Or en moyenne, un habitant de la COMPA parcourt 17 kilomètres par jour pour ses trajets domicile-travail (chiffres 2015 de l'enquête grands déplacements) : à raison d'un aller le matin et d'un retour par soir cela fait 8 km par trajet ce qui est potentiellement réalisable à vélo électrique. Par ailleurs **25% des actifs du Pays d'Ancenis travaillent sur leur commune de résidence**, ce taux dépassant 40% sur les communes d'Ancenis et de Saint Mars la Jaille où la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail est plus faible (inférieure à 80%).

Il y a donc un vrai potentiel de développement des modes actifs (marche, vélo, vélo à assistance électrique, trottinette ou autre) principalement pour de courtes distances domicile-travail, mais également pour des trajets plus longs en complément du train ou du car dans une logique d'intermodalité.

Globalement le Pays d'Ancenis accuse un retard important en termes d'infrastructures et de services permettant le développement des mobilités actives : il n'existe pas de vision planifiée, pas de plan vélo inscrit dans le moyen terme.

1.4 Mobilités routières solidaires : des solutions multiples mais peu orientées vers la mobilité domicile-travail ou uniquement de manière temporaire

Nous regroupons ici des offres de mobilité très diverses, mais ayant pour point commun de créer des solidarités entre particuliers autour du sujet de la mobilité et/ou de favoriser la mobilité des personnes en difficulté (personnes précaires, personnes en situation de handicap...).

1.4.1 Le Transport à la Demande (TAD) : « Aleop à la demande »

Ce service a été repris par la Région Pays de La Loire avec l'appui de la COMPA et des communes, sans harmonisation des règles de fonctionnement des différents services de TAD existant sur le territoire régional.

Ainsi sur le Pays d'Ancenis, les règles de fonctionnement du TAD sont les suivantes :

C'est un service proposé pour déplacements ponctuels depuis son pas de porte jusqu'au lieu de son choix. Les véhicules de TAD sont des voitures ou minibus conduits par des professionnels et adaptés aux

fauteuils roulants. Pour le Pays d'Ancenis, ce service de TAD couvre les 20 communes du territoire, les communes directement limitrophes ainsi que les trajets à destination de l'Hôpital de Châteaubriant

Pour recourir à ce service, un habitant du Pays d'Ancenis doit demander une carte de TAD en mairie ou auprès la Communauté de Communes (carte gratuite, donnant un numéro de client). Ensuite, cet habitant doit réserver son trajet en téléphonant en mairie au plus tard la veille de son déplacement (appels possibles du lundi au vendredi avant 16h30). Un ticket est nécessaire par trajet simple (un ticket coûte 2,40 € en plein tarif et 2,10 € par carnet de 10 tickets) et 2 tickets sont demandés pour un aller-retour. Il est possible d'acheter ces tickets à bord des véhicules.

Les jours et horaires de prise en charge sont : du mardi au vendredi de 9h00 à 9h30 et de 11h30 à 12h00, ainsi que le mercredi et vendredi de 14h00 à 14h30 et de 16h30 à 17h00. La charte du TAD précise que « l'horaire de prise en charge est déterminé par le transporteur en fonction des réservations. Ce service ne peut en aucun cas assurer un départ ou une arrivée à horaire fixe en fonction des impératifs de l'utilisateur ».

Sur le Pays d'Ancenis, le Transport à la Demande ne peut donc clairement pas être utilisé pour des trajets domicile-travail (qu'il s'agisse d'un porte à porte ou d'un complément à d'autres modes de transports) car il est réservé à des trajets ponctuels (et non quotidiens), les horaires de prises en charge sont inadaptés à la plupart des salariés et il n'y a aucune garantie sur l'horaire d'arrivée. Cependant il peut constituer une solution ponctuelle de secours.

1.4.2 Le Transport solidaire

Le transport solidaire est proposé dans le Pays d'Ancenis par 6 associations sur les 20 communes du territoire selon la formule suivante : un référent bénévole met en relation une personne ayant besoin de se déplacer et un bénévole pouvant la conduire. Une participation financière modique au kilomètre et/ou une adhésion est généralement demandée à la personne transportée et les bénévoles sont défrayés (le barème fixé permet de rembourser les frais d'essence, mais pas le temps passé).

Le transport solidaire vise plutôt des déplacements ponctuels (par exemple pour des courses, des rdv administratifs ou médicaux) donc il est peu adapté à des déplacements domicile-travail. Il peut toutefois servir à se rendre à un entretien d'embauche ou bien être une solution de dépannage pour des déplacements domicile-travail (panne de voiture, en attendant d'avoir une autre solution de mobilité régulière, etc.).

1.4.3 Covoiturage solidaire

Le covoiturage solidaire est un service proposé par l'association Ehop (basée à Rennes) et adossé au site de mise en relation pour du covoiturage ouestgo.fr. Les habitants du Pays d'Ancenis peuvent bénéficier de ce service car le Conseil Départemental de Loire Atlantique y a adhéré.

02 99 35 01 56



Le principe de fonctionnement de ce service est le suivant : les personnes en difficulté de mobilité contactent Ehop par Internet ou par téléphone pour être mises en relation avec un covoitreur solidaire. Ehop constitue en effet à partir du site ouestgo.fr une liste de personnes acceptant de covoiturer avec des personnes n'ayant pas de solution de mobilité pour accéder à un travail, une formation, un stage, une mission d'intérim

ou un entretien d'embauche : suite à la demande Ehop contacte un covoitureur solidaire susceptible de répondre au besoin et après accord met en relation les deux personnes.

Le « covoiturage solidaire » peut être complémentaire de l'offre des associations de transport solidaire, qui ne proposent pas de trajets réguliers répondant aux mobilités domicile-travail. Toutefois, ce service est quasi inexistant sur le Pays d'Ancenis : communication faite uniquement par la structure d'insertion ELI et le Conseil Départemental et la COMPA n'a pas adhéré au site ouestgo.fr donc il y a très peu de covoitureurs solidaires d'identifiés.

1.4.4 Points stops

Depuis début 2018, le Conseil Départemental expérimente 4 panneaux « points stops » sur le Pays d'Ancenis (3 sont situés à Ancenis et 1 à Varades, voir carte ci-dessous – les points stops sont symbolisés par les losanges verts). Ces panneaux permettent aux stoppeurs d'être plus visibles et aux conducteurs de s'arrêter à un endroit sécurisé.



Ces 4 premiers panneaux points stops ont fait l'objet d'une évaluation avec notamment un groupe d'utilisateurs et des boutons installés à côté du panneau pour permettre au stoppeur de répondre à 2 questions : estimez-vous que ce panneau soit utile ? avez-vous été pris en stop ? Cette évaluation a montré que 3 des 4 panneaux installés ont été souvent utilisés, avec des délais d'attente réduits (le 4e panneau a souffert d'un emplacement peu judicieux).

La commission environnement du Conseil de Développement mène depuis début 2019 un projet avec le Conseil Départemental visant à installer des panneaux points stops supplémentaires (les axes prioritaires Ancenis-Saint Mars la Jaille et Ancenis-Riaillé ont été identifiés) et à mieux les faire connaître.

Peu de personnes utilisent le stop pour se rendre au travail (c'était toutefois le cas d'un jeune en apprentissage, qui faisait partie du « groupe usagers » du Conseil Départemental) : le stop semble plus adapté pour des déplacements à horaires peu contraignants.

1.4.5 Réseau mobilité



Le réseau mobilité est géré par la COMPA et la structure d'insertion ELI. Son objectif de mettre à disposition une flotte de 24 scooters, 3 voitures et, depuis l'été 2020, 3 VAE (vélos à assistance électrique) pour des personnes en difficulté ayant besoin de se déplacer sur le Pays d'Ancenis pour un travail, une formation, un stage, une démarche administrative ou médicale... Ce service est proposé à un prix réduit : 2,50 € par jour pour un scooter et 5,50 € par jour pour une voiture (hors cautions pour le véhicule et le carburant et éventuels dépassements du forfait de 50 km par jour). Le véhicule est à récupérer dans les locaux de ELI à Ancenis, Teillé ou Varades. Le contrat de prêt est signé pour 15 jours et peut être prolongé jusqu'à 3 mois maximum dans l'année civile.

Le réseau mobilité répond donc aux déplacements domicile-travail mais sur une durée limitée (3 mois maximum) et pour un public en difficulté. Son utilisation suppose d'avoir le permis requis (permis B ou permis AM) et de verser une caution (abaissée de 245 à 50 € au 1er décembre 2019). En 2019, 16 personnes ont loué une voiture et 64 un scooter, pour une durée moyenne de 61 jours. Le motif de location est dans 82 % des cas l'accès à un emploi (les autres cas sont l'accès à des formations ou à des stages).

1.4.6 Plateforme mobilité ELI

La structure d'insertion ELI basée à Ancenis a recruté en juillet 2019 et pour 18 mois une « conseillère mobilité » dans le cadre d'un appel à projet du Département et des Fonds Européens.

La principale mission de cette conseillère mobilité est d'accompagner des personnes rencontrant des difficultés de déplacements pour accéder à un emploi depuis leur domicile en pays d'Ancenis (le motif « trajet domicile-travail » est donc clairement visé).

Ce service est réservé à des personnes orientées vers ELI par l'Unité Emploi, la Mission Locale, Pôle Emploi, une Structure d'Insertion par l'Activité Économique, une Assistante Sociale.

Concrètement, l'accompagnement des bénéficiaires de la plateforme mobilité prend la forme de rendez-vous dans la commune du bénéficiaire afin de s'adapter à ses difficultés de mobilité, avec d'abord un diagnostic (questionnaire) puis la préparation d'un plan d'actions afin que la personne devienne autonome dans sa mobilité. Le conseiller mobilité a centralisé un maximum d'informations sur l'offre de mobilité existant sur le territoire, ce qui lui permet de balayer l'ensemble des alternatives possibles avec le bénéficiaire (tarifs préférentiels de transports, aides à l'achat d'un véhicule ou micro-crédit...). Ce dernier est accompagné sur le long terme, avec en moyenne un rendez-vous par mois : une première solution temporaire peut être la location d'un scooter mais un travail est également réalisé pour réfléchir avec le bénéficiaire à des solutions plus pérennes. Plus de 50 personnes ont été accompagnées entre juillet 2019 et fin 2020. Plusieurs séances d'information collective ont été réalisées auprès des jeunes suivis par la Mission Locale à Ancenis, Vallons de l'Erdre et Loireauxence et des personnes accompagnées par « Retravailler dans l'Ouest ».

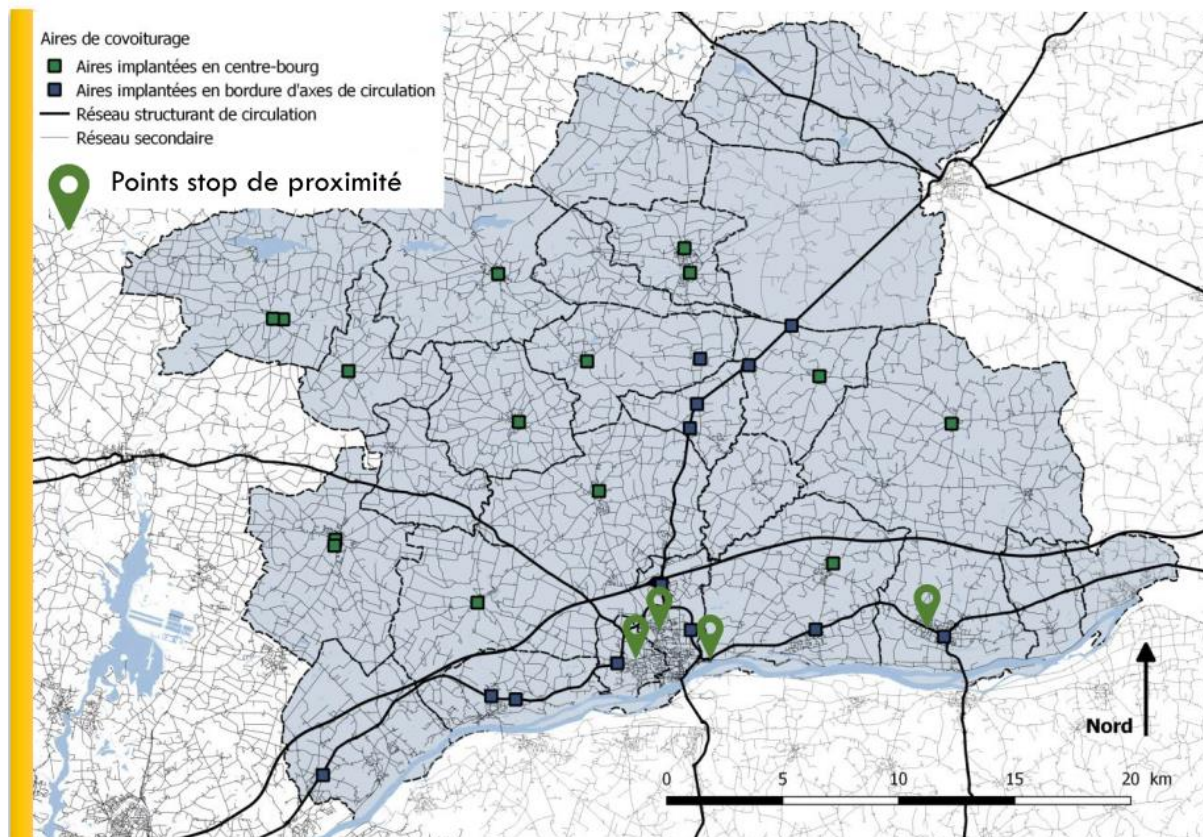
La plateforme mobilité a également monté différents projets : organisation par ELI d'ateliers à la (re)prise en main d'un scooter, mise en place d'ateliers de préparation au code de la route (en partenariat avec Habitat Jeune Ancenis et l'UFCV, en cours de recherche d'une auto-école partenaire), projet de formation au permis B avec pédagogie adaptée (recherches en cours de partenaires et financements).

La question du devenir de cette plateforme mobilité, initiée dans le cadre d'un projet pour 18 mois, se pose pour l'après 2020. A l'heure actuelle, il n'existe pas en Pays d'Ancenis de « plateforme mobilité » ouverte au grand public, qui pourrait renseigner toute personne habitant ou travaillant sur le territoire sur les solutions de mobilité possibles. Ce type d'informations n'existe que très partiellement sur les sites des collectivités du Pays d'Ancenis. Seul « Destineo », outil en ligne mis en place par la Région qui reste largement méconnu et incomplet, permet en théorie de rechercher un itinéraire tous modes de transport confondus.

1.5 Le covoiturage organisé : une pratique peu développée mais à potentiel

Pour rappel, le covoiturage est le fait d'effectuer un trajet à plusieurs personnes dans la même voiture, généralement en partageant les frais. A la différence des points stops qui permettent un « covoiturage spontané » (c'est-dire non planifié et sans échange marchand), nous faisons ici référence à un « covoiturage organisé » où plusieurs personnes se mettent en relation, planifient de faire un trajet ensemble (avec une date, un horaire, un lieu de rendez-vous) et conviennent d'un accord financier (permettant à chacun de contribuer aux frais, sans objectif de faire des bénéfices).

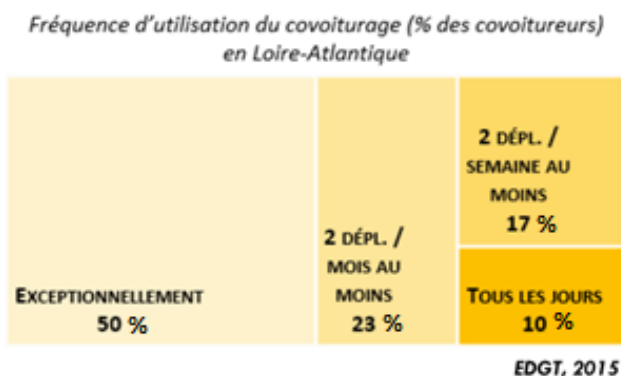
Le covoiturage reposant sur un accord direct entre des particuliers, les pouvoirs publics n'ont pas à mettre en place des moyens financiers importants comme dans les transports en commun. Toutefois, ils peuvent participer et encourager ce mode de mobilité. Aujourd'hui leur action sur le Pays d'Ancenis consiste essentiellement à mettre en place des aires de covoiturage. Créées par le Conseil Départemental de Loire Atlantique elles sont au nombre de 28 sur le Pays d'Ancenis et sont plutôt bien réparties sur le territoire. La carte ci-dessous précise leur localisation.



Un autre outil pouvant faciliter cette pratique du covoiturage est la mise en place d'un site Internet ou d'une application mobile visant la mise en relation des covoitureurs potentiels. En effet la mise en relation spontanée avec son entourage direct n'est pas toujours évidente ou suffisante, notamment chez les petits employeurs. La COMPA sur son site Internet mentionne le site de covoiturage ouestgo.fr mais n'a pas adhéré à cette plate-forme ou à une autre du même type. Ce type de service n'est donc pas opérationnel aujourd'hui sur le Pays d'Ancenis.

Les pouvoirs publics en Pays d'Ancenis ne mettent pas en œuvre d'autres outils facilitant le covoiturage (voies réservées, incitations financières etc.).

Globalement le niveau de pratique du covoiturage pour les déplacements domicile-travail est faible sur le Pays d'Ancenis. Le nombre d'occupants moyen par voiture tous motifs de déplacement confondus y est de 1,4 (cf Enquête Grands Déplacements de 2015) et 90 % des personnes interrogées en Loire Atlantique ne covoiturent jamais. Parmi celles qui covoiturent, les fréquences de covoiturage sont les suivantes :



Comme nous l'avons vu au fil de ce panorama sur l'offre de mobilité en Pays d'Ancenis, la desserte en transports en commun est plutôt limitée sur ce territoire rural et les zones d'activités qui concentrent les emplois sont souvent éloignées de ces transports. La pratique de la marche et du vélo est fortement handicapée par l'insuffisance des infrastructures, « les mobilités routières solidaires » visent peu les trajets domicile-travail et le covoiturage convainc un nombre limité d'utilisateurs (cf. annexe 4 argumentaire et contre-argumentaire à destination des salariés et des entreprises concernant le covoiturage domicile-travail).

La part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail étant de 84 % en Pays d'Ancenis (cf. graphique page 10) un potentiel de développement d'alternatives à l'autosolisme existe sous réserve d'un accompagnement adapté.

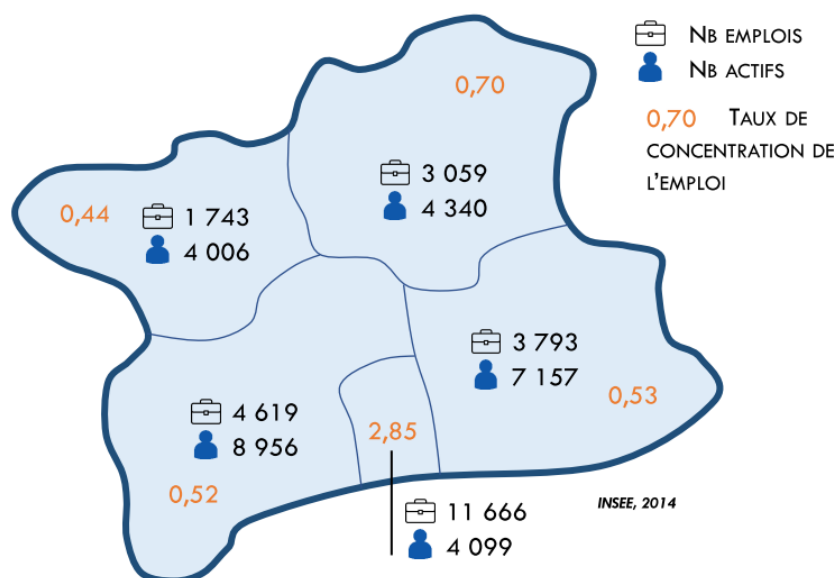
Chapitre 2 Enquête auprès des entreprises du Pays d'Ancenis

2.1 Localisation des domiciles et des lieux de travail. Distances correspondantes

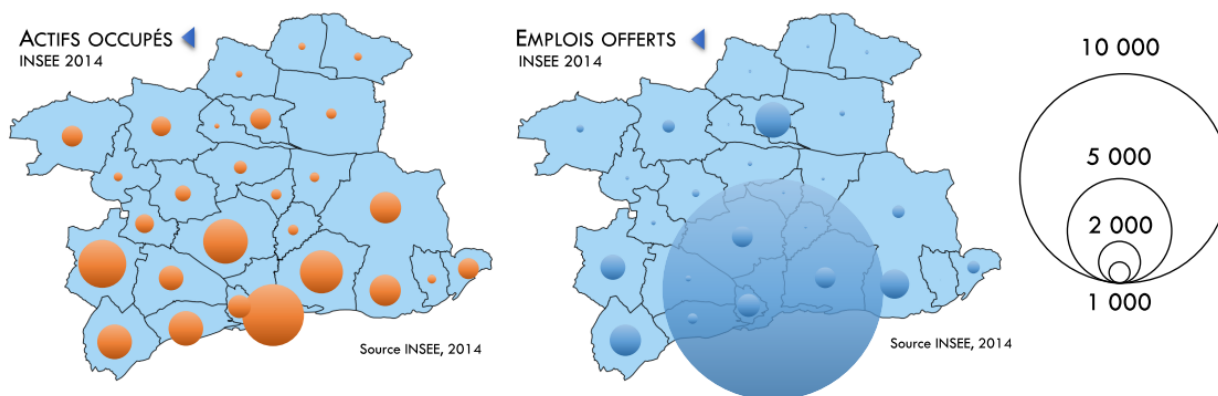
2.1.1 Données générales

Pour rappel, l'étude mobilité 2018 de la COMPA (reprenant des chiffres 2015 de l'enquête grands déplacements et des données INSEE 2014) donne un certain nombre d'informations clés :

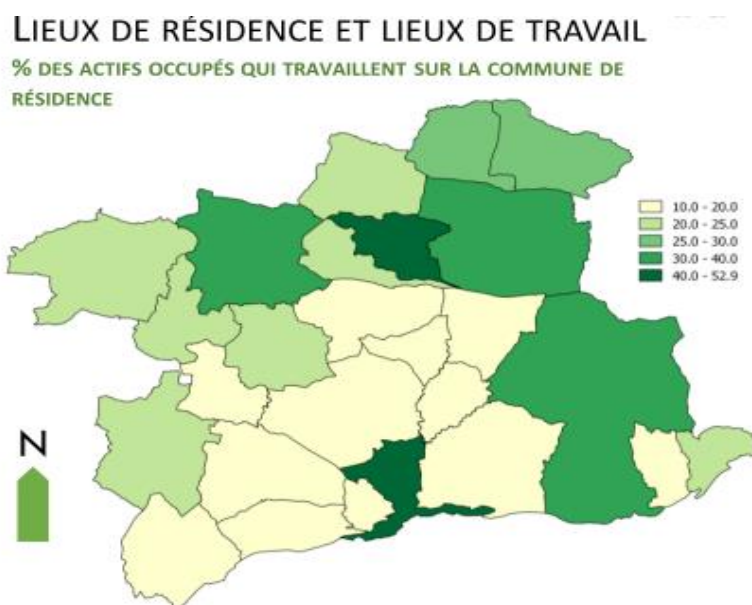
- La carte ci-dessous figure la répartition des emplois et des actifs sur le territoire : **le pôle central (Ancenis-Saint-Géréon-Mésanger) concentre 50% des emplois du territoire pour seulement 17% des actifs.** Sur toutes les autres zones l'offre d'emploi est inférieure au nombre d'actifs. **La problématique « mobilité » tant en termes d'enjeux que d'optimisation est donc bien une réalité à prendre en compte sur le Pays d'Ancenis.** A noter que le taux de concentration de l'emploi est égal au nombre d'emplois offerts sur le nombre d'actifs occupés.



- Les ZA concentrent 38 % des emplois du territoire



- **25 % des actifs résidant dans le Pays d’Ancenis travaillent sur leur commune de résidence.** Dans les communes historiques d’Ancenis et Saint Mars la Jaille ce taux est particulièrement élevé et dépasse **40 %**.



- Un habitant de la COMPA parcourt **en moyenne 17 kilomètres par jour soit 8,5 km par trajet domicile-travail.**

2.1.2 Zoom sur quelques employeurs du territoire

La commission développement économique du Conseil de Développement a échangé avec plusieurs employeurs significatifs du Pays d’Ancenis listés dans le tableau ci-dessous :

Nom de l’entreprise	Localisation	Domaine d’activité	Nombre de salariés
Manitou	Ancenis-Saint Géréon	Matériels de manutention professionnels	2 119 au 1 ^{er} janvier 2020, intérimaires inclus, sur Ancenis-Saint Géréon uniquement
Laïta	Ancenis-Saint Géréon	Lait et produits laitiers	633
Bouhyer	Ancenis-Saint-Géréon	Fonderie	200 CDI (hors intérimaires)
Monnier-Cégélec	Ancenis-Saint-Géréon	Génie électrique et climatique	150
Eiffage Route – Agence d’Ancenis	Ancenis-Saint-Géréon	Aménagements routiers	105
Dimos	Ancenis-Saint-Géréon	Outils et matériel pour couvreurs	69
Arrondel	Ancenis-Saint-Géréon	Géomètre-expert	14
Ville d’Ancenis-Saint Géréon	Ancenis-Saint-Géréon	Collectivité territoriale	200
COMPA	Ancenis-Saint-Géréon	Collectivité territoriale	130 (certains sont décentralisés hors Ancenis)
Hôpital d’Erdre et Loire	4 sites dont 1 à Ancenis-Saint Géréon	Hôpital public	Plus de 600, sites d’Ancenis, Oudon, Varades et Candé confondus

Aubret	Saint Mars la Jaille (Vallons de l'Erdre)	Charcuterie	580 salariés + 90 intérimaires
Thiévin	Saint Mars la Jaille (Vallons de l'Erdre)	Constructeur de matériel (environnement, agricole et travaux publics)	205 en CDI + 30 intérimaires
Métal 44	Vallons de l'Erdre	Métallurgie	50 environ
Transports Lebrun	Saint Mars la Jaille (Vallons de l'Erdre)	Transport routier (marchandises)	19
Aplix	Le Cellier	Fermetures auto-agrippantes	400 environ (au Cellier uniquement)
Davigel	Le Cellier	Grossiste alimentaire (produits frais et surgelés)	68
Storopack	Anetz (Vair-sur-Loire)	Emballages	49 (sur le site d'Anetz uniquement)

Certains d'entre eux nous ont fourni le listing des **communes de résidence de leurs salariés**. Les tableaux suivants sont issus de l'analyse des données de 5 entreprises importantes en nombre d'emplois offerts. Les distances ont été calculées de centre-bourg à centre-bourg.

Répartition des salariés selon la distance domicile-travail pour 5 entreprises						
	Manitou (Ancenis) 2243 salariés	Laïta (Ancenis) 633 salariés	Bouhyer (Ancenis) 200 salariés	Total Manitou +Laïta +Bouhyer	Aubret (St Mars la Jaille) 581 salariés	Aplix (Le Cellier) 373 salariés
% habitant la commune de l'employeur	8 %	14%	20%	10 %	21%	4%
% habitant à moins de 10 km de l'employeur	24 %	35 %	38 %	27 %	38 %	12 %
% habitant à 10-20 km de l'employeur	27 %	33 %	34 %	29 %	35 %	29 %
% habitant à 20-50 km de l'employeur	41 %	27 %	25 %	37 %	24 %	54 %
% habitant à plus de 50 km de l'employeur	8 %	4 %	4 %	7 %	3 %	5 %

* Pour information : liste des communes situées à 10 km ou moins de la commune de l'entreprise (communes historiques avant création des communes nouvelles, ces dernières pouvant être très étendues) :

- A 10 km ou moins d'Ancenis-Saint Géron : Ancenis, St Géron, Anetz, St Herblon, Mésanger, La Roche Blanche + Liré, Bouzillé, Drain
- A 10 km ou moins de Saint Mars la Jaille : Toutes les communes de Vallons de l'Erdre (sauf Vritz) + Riaillé, Pannecé, Pouillé les Coteaux, Le Pin
- A 10 km ou moins du Cellier : Le Cellier, Oudon, Couffé, Mauves sur Loire, St Mars du Désert

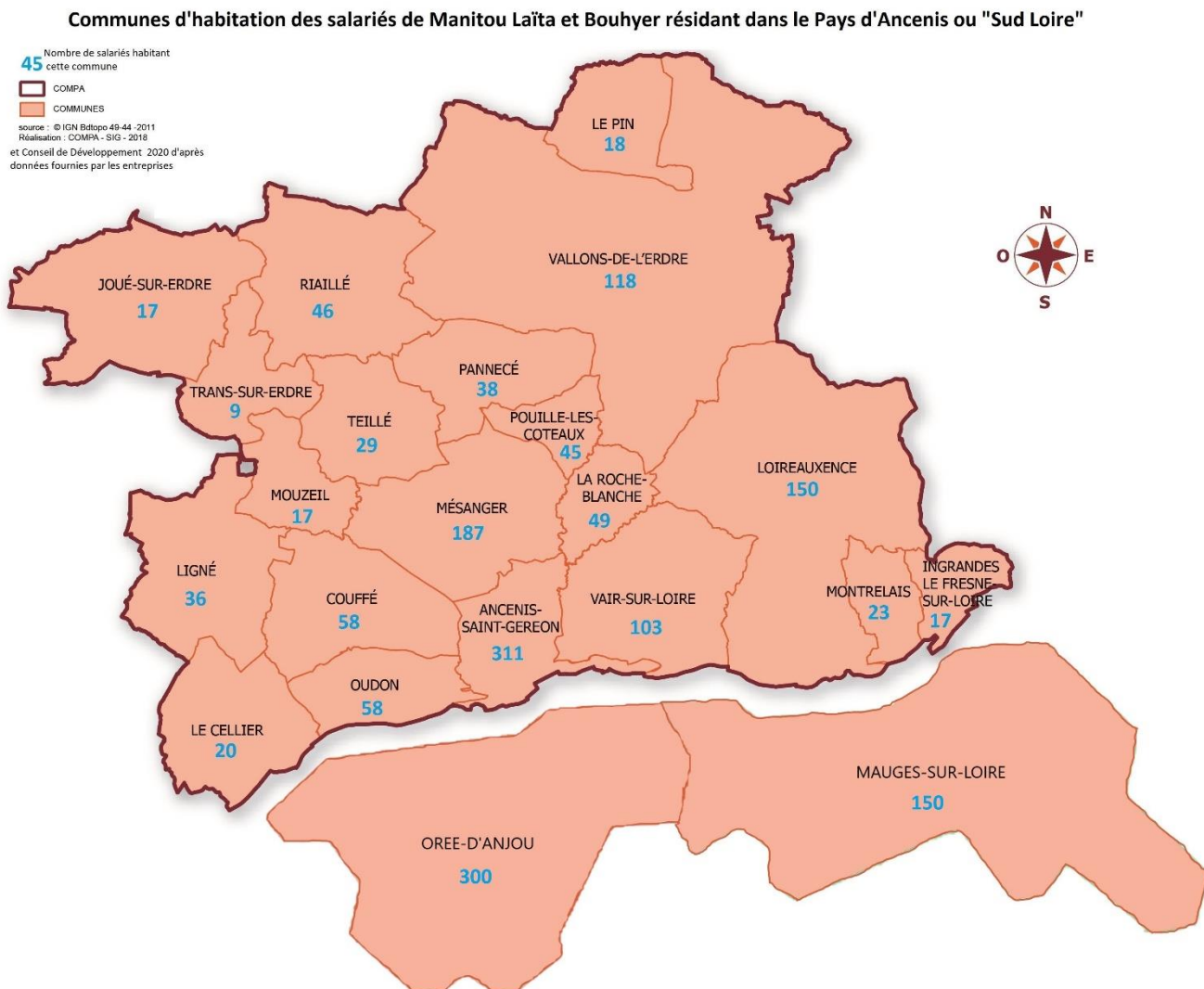
D'autres employeurs, sans communiquer de listing précis de commune de résidence, nous ont donné des indications sur le domicile de leurs salariés :

% habitant la commune d'implantation de l'employeur	Mairie d'Ancenis-Saint Géréon	55%
	COMPA (Ancenis)	28%
	Arrondel (Ancenis)	21%
	Monnier-Cégélec (Ancenis)	10%
	Davigel (Le Cellier)	4%
	Eiffage (Ancenis)	1%
% habitant à moins de 10km de l'employeur	Dimos (Ancenis)	70%
	Storopack (Anetz)	70%
	Thiévin (St Mars la Jaille)	50%
	Eiffage (Ancenis)	14%

Ces éléments confirment et nuancent les données générales de l'enquête INSEE :

- Chez les employeurs de la ville centre Ancenis-Saint-Géréon, la part des salariés résidant sur la commune se situe autour de 20%, avec plus de 50% à la mairie d'Ancenis et seulement 8% pour Manitou. D'une manière générale, on constate sans surprise que le cercle géographique des recrutements est plus important chez les gros employeurs et dans les secteurs industriels plus qualifiés. Lorsqu'on considère la part des salariés domiciliés à moins de 10 km de l'employeur, celle-ci varie de 25% à 70% avec une moyenne de l'ordre de 40%. C'est donc une part très significative des salariés qui peut être concernée par des formules de mobilité active (à pied, à vélo, à VAE) pour les déplacements domicile-travail.
- Sur St Mars la Jaille, le constat concernant le domicile des salariés est proche de celui établi pour la ville d'Ancenis-Saint-Géréon.
- Par contre la situation d'Aplix et de Davigel au Cellier, ainsi que d'Eiffage à Ancenis, est sensiblement différente : plus de la moitié des salariés d'Aplix et d'Eiffage habitent à plus de 20 km de l'entreprise (avec une contribution forte de l'agglomération nantaise pour Aplix).

Nous avons voulu porter un regard complémentaire en positionnant sur une carte les communes de domiciliation des salariés de 3 entreprises d'Ancenis-Saint-Géréon qui totalisent plus de 3 000 salariés :



En ne considérant que ces 3 seuls employeurs anceniens, il apparaît déjà que le nombre de personnes de chaque commune faisant un déplacement quotidien sur Ancenis est important. Ceci confirme le potentiel de formules de type covoiturage pour les déplacements domicile-travail en Pays d'Ancenis.

Enfin nous avons dans le tableau ci-après considéré pour quelques entreprises la part de leurs salariés qui pourraient, dans le cadre de déplacements intermodaux, être intéressés par la ligne de train Nantes-Angers :

Localisation domicile des salariés par rapport à la ligne de chemin de fer Nantes-Angers							
		Manitou (Ancenis) 2 243 salariés	Laïta (Ancenis) 633 salariés	Bouhyer (Ancenis) 200 salariés	Total Manitou Laïta Bouhyer	Aubret (St Mars la Jaille) 581 salariés	Aplix (Le Cellier) 373 salariés
% salariés habitant Nantes ou Angers	En intramuros (desserte fréquente et proximité de la gare)	9 %	4 %	2,5 %	8 %	/	17 %
	Dans l'agglomération (desserte forte mais gare un peu plus loin)	7 %	3 %	10 %	6 %	/	22 %
% habitant sur commune desservie par train Nantes-Angers (communes autres que Nantes, commune de l'entreprise et Angers* / desserte faible mais proximité gare)		7 %	5 %	5 %	7 %	/	4 %

*Liste des gares de la ligne de train Nantes-Angers hors Nantes et Angers : Thouaré sur Loire, Mauves sur Loire, Le Cellier, Oudon, Ancenis, Varades-St-Florent-le-Vieil, Ingrandes-sur-Loire, Champtocé-sur-Loire, La Possonnière, Savennières-Béhuard.

Aubret n'est pas situé sur la ligne de chemin de fer donc n'a pas fait l'objet de calculs ; les autres entreprises étudiées sont situées sur des communes desservies par le train (Ancenis et Le Cellier) mais plusieurs km sont à parcourir entre la gare et l'entreprises et les horaires des trains pas toujours adaptés (d'autant qu'en dehors des gares de Nantes, Ancenis et Angers la fréquence de desserte est modeste).

Pour information nous indiquons également, pour le panel d'entreprises, le nombre de salariés habitant le Pays d'Ancenis et les communautés de communes voisines :

Part des salariés domiciliés sur le Pays d'Ancenis et les intercommunalités voisines						
	Manitou (Ancenis) 2 243 salariés	Laïta (Ancenis) 633 salariés	Bouhyer (Ancenis) 200 salariés	Total Manitou Laïta Bouhyer	Aubret (St Mars la Jaille) 581 salariés	Aplix (Le Cellier) 373 salariés
% habitant le Pays d'Ancenis	41 %	55 %	64 %	46 %	64 %	22 %
% habitant Mauges communauté	19 %	23 %	13 %	20 %	2,6 %	7,5 %
% habitant Nantes Métropole	14 %	6,5 %	11 %	12,5 %	2,6 %	42 %
% habitant Angers Métropole	2,9 %	0,9 %	1,0 %	2,4 %	0,3 %	0,5 %
% habitant la Communauté de Communes Châteaubriant Derval	2,4 %	1,4 %	2,0 %	2,0 %	17 %	0,3 %

On notera le poids du Sud Loire chez les salariés des grandes entreprises du Pays d'Ancenis.

2.2 La préoccupation mobilité des entreprises

L'objectif était de connaître pour ces entreprises leur « vision », leurs attentes et leurs actions éventuelles sur la mobilité domicile-travail, voire d'identifier quelques expérimentations novatrices possibles, par exemple par zone d'activité.

La plupart des entreprises interrogées disent s'intéresser (de près ou de loin) à la question des mobilités essentiellement en lien avec leurs **difficultés de recrutement** (difficultés actuelles ou passées, ponctuelles ou de long terme) et avec leur volonté de fidéliser leurs salariés. Les tensions locales sur le marché de l'emploi les condamnent en effet à élargir leur zone géographique de recrutement tout en s'efforçant d'être attractives dans un contexte concurrentiel : la prise en compte des facteurs hébergement et déplacement domicile-travail devient importante pour convaincre des candidats qu'il faut aller chercher plus loin et qui sont parfois en situation précaire (deux entreprises évoquent également le cas des stagiaires et alternants qui n'ont souvent pas le permis B ou de véhicule personnel).

A noter que les difficultés pour trouver un logement, notamment sur la ville centre, afin de se rapprocher du lieu de travail contribuent à l'allongement des distances domicile-travail. C'est donc principalement la question des nouveaux salariés qui conduit les entreprises à s'interroger sur la mobilité domicile-travail, soit pour en améliorer le confort, soit pour en minorer le coût.

En terme d'actions à initier au niveau de l'entreprise elle-même ou du Pays d'Ancenis la réflexion des entreprises interrogées est peu avancée, sauf cas de grandes entreprises. De même si la volonté politique des pouvoirs publics de combattre l'autosolisme en lien avec la préservation de l'environnement est connue par les entreprises, les dernières dispositions liées à la loi LOM et à ses décrets d'application sont, sauf exception, encore ignorées à date. Si quelques entreprises ont une réflexion sur le sujet de la mobilité depuis plusieurs années, d'autres en sont au stade de la prise de conscience et identifient plutôt cela comme un sujet pour les années à venir.

A noter que deux entreprises ont mis en avant des problèmes de dimension de parking ou la volonté de limiter la fatigue au volant (travail de nuit) comme critères d'intérêt pour le sujet des mobilités, au-delà des questions de recrutement et de fidélisation.

2.3 Les avis sur les mobilités actives

Même si les entreprises témoignent de la sympathie pour les mobilités actives, pratiquées par un nombre restreint de salariés habitant généralement la commune de l'employeur, elles ne déploient pas d'encouragement particulier pour ce mode de déplacement : une seule accorde une prime vélo (0,25€ par km pour pratique du vélo et de la trottinette), 4 disposent de parking à vélo sécurisé et une offre des gilets fluo.

Parmi les freins au développement de cette pratique, les employeurs mettent en avant principalement les risques liés à l'absence de **réseau de pistes cyclables continu et sécurisé** (une entreprise évoque un accident dont a été victime un de ses salariés). Sont également cités comme freins le manque de stationnements sécurisés et parfois la localisation de l'entreprise ou le métier : fort dénivelé et pénibilité

associée, dépense physique au travail. Sur ce dernier critère, **l'option vélo électrique** (à laquelle très peu ont pensé) **pourrait offrir selon eux de nouvelles possibilités** en permettant de parcourir de plus grandes distances avec moins d'efforts. Une entreprise s'est dite prête à faire une enquête auprès de ses salariés sur l'intérêt qu'ils accorderaient à cette pratique.

En résumé l'attente des employeurs concerne principalement l'insuffisance des infrastructures d'une part, le nouveau potentiel que pourrait offrir la pratique du VAE d'autre part. Dans les deux cas ils indiquent que la balle est dans le camp des collectivités locales dont ils attendent des initiatives et des projets.

2.4 Les avis sur le covoiturage

La moitié des entreprises interrogées disent encourager le covoiturage par des **aides techniques ou organisationnelles**. Le type d'aide le plus répandu est la mise en place d'un outil interne pour faciliter la mise en relation des salariés habitant le même secteur géographique (outil informatique ou affichage papier, avec une liste, une carte ou des « petites annonces »), toutefois ces outils sont plus ou moins connus et perfectionnés selon les entreprises. Plus rarement, les entreprises interrogées nous ont parlé de :

- Sensibilisation au covoiturage (par exemple dans une lettre interne ou via les chefs d'équipes)
- Changement d'équipe possible, adaptation d'horaire pour permettre le covoiturage avec un autre salarié
- Aide financière au kilomètre parcouru identique pour un salarié autosoliste et pour un salarié covoitureur (pour une entreprise).

L'autre moitié des employeurs interrogés **laissent leurs salariés souhaitant covoiturer se débrouiller** (aucune aide particulière).

Les **principaux obstacles** au développement du covoiturage évoqués par les entreprises interrogées sont les suivants :

- La déclaration de frais réels pour le calcul de l'impôt sur le revenu dissuade certains salariés d'opter pour le covoiturage, ou les dissuade de s'inscrire sur les outils de mise en relation à la recherche de covoitureurs au-delà de leurs collègues directs. Certains pratiquent le covoiturage mais en toute discrétion et continuent à déclarer aux Impôts des frais réels d'autosoliste.
- Des horaires très différents d'un salarié à un autre ou variables d'une journée à une autre constituent un autre frein au covoiturage : le covoiturage semble donc plus répandu chez les ouvriers de production travaillant en équipe avec des horaires fixes.
- Un lieu de travail qui n'est pas toujours le même (cas des salariés qui se rendent sur des chantiers sans passer par le siège de l'entreprise)
- La balance intérêts versus contraintes trop défavorable lorsque les distances ne sont pas suffisantes.

2.5 L'intermodalité. Le cas de la liaison Gare-Zones d'activité à Ancenis

Par obligation légale, les entreprises prennent en charge 50% du coût des abonnements transports en commun utilisés par leurs salariés pour les liaisons domicile-travail. Comme nous l'avons vu

aux § 1.1 et 1.2, les services de transport en commun sont très limités sur le Pays d’Ancenis. La ligne la plus utilisée est la voie ferrée Nantes-Angers mais son utilisation suppose la plupart du temps un deuxième mode de transport pour la liaison domicile-gare ou pour la liaison gare-lieu de travail.

A cet égard, **toutes les entreprises situées dans les zones d’activité nord d’Ancenis** (à plus de 5-10 min à pied de la gare) ont **posé la question d’une navette faisant la liaison entre la gare d’Ancenis et leur lieu d’implantation.**

Aujourd’hui Manitou est la seule entreprise à avoir mis en place et financé une navette réservée à ses salariés. Celle-ci, assurée par un transporteur professionnel, réalise 3 allers le matin et 3 le soir entre gare et 5 sites de l’entreprise, le temps de trajet ne dépassant pas 13 mn. Cette navette était jusqu’à la crise coronavirus fortement fréquentée, notamment par des personnels administratifs habitant Nantes ou Angers, voire des stagiaires ou apprentis n’ayant pas d’autres moyens de locomotion.

Les autres employeurs, également intéressés par un service de navette, ne semblent pas avoir étudié la question de près. Ils estiment que ce pourrait être un service public ou privé dans un cadre inter-entreprises. Dans tous les cas des considérations préalables à la réussite de l’opération sont mises en avant :

- une réflexion approfondie sur l’harmonisation entre horaires de trains et horaires d’embauche et de débauche des entreprises
- un nombre d’arrêts restreint pour limiter le temps de trajet
- une bonne collaboration entre entreprises et collectivités locales avec engagements réciproques
- la position de Manitou quant au maintien d’un service propre réservé à ses salariés et financé par l’entreprise.

A noter que pour certaines entreprises des liaisons de type vélo ou mieux vélo électrique, proposées à des conditions économiquement avantageuses, pourraient être une bonne réponse sous réserve de pistes cyclables continues et sécurisées.

Les entreprises du Cellier, dont une partie des salariés habite l’agglomération nantaise, notent aussi l’absence de navette entre les zones d’activités du Cellier et les gares du Cellier ou de Mauves (la distance à parcourir est importante avec un fort dénivelé donc peu propice au vélo). L’une d’entre elles étudie la possible création d’une navette 20 places entre l’entreprise et la Beaujoire à Nantes (où il y a une convergence de transports en commun et une aire de covoiturage) mais le coût pour l’entreprise serait très élevé (elle n’a pas trouvé à ce jour d’entreprise avec qui partager ce projet).

2.6 Les collaborations interentreprises

Le constat général est qu’actuellement **très peu de liens existent entre entreprises voisines** et que c’est encore moins le cas sur le sujet de la mobilité. S’il existe en Pays d’Ancenis de grandes associations d’entreprises (ADIRA, CJD, Apaje etc.), il n’existe en revanche pas d’associations d’entreprises à l’échelle d’une zone d’activités (sauf associations de commerçants sur Ancenis-Saint-Géréon) : or c’est à cette échelle que des actions inter-entreprises sur la mobilité pourraient être envisagées et déployées (cf retours d’expériences au chapitre 3).

Cependant la plupart des employeurs interrogées **se disent intéressées à l’idée de discuter de mobilité avec les employeurs géographiquement proches d’eux.** Ils seraient preneurs de temps d’échange voire de groupes de travail sur la mobilité, à condition que ce ne soit pas une démarche trop lourde. Une entreprise se dit prête à modifier ces horaires pour une harmonisation entre entreprises voisines.

Toutefois, ces entreprises **semblent attendre que la collectivité ou d'autres entreprises impulsent ce type de démarche** inter-entreprises. La CCI (chambre de commerce et d'industrie) confirme que la problématique « mobilité » est un vrai sujet pour les entreprises du Pays d'Ancenis sans pour autant être spécialement sollicitée sur le sujet. A son initiative une rencontre d'entreprises a eu lieu fin 2019 sur le thème de l'économie circulaire et des mutualisations inter-entreprises. La participation a été importante et la question des mobilités figurait parmi les sujets évoqués susceptibles d'être traités en synergie. Cette dynamique attend une suite, à l'initiative de quelques leaders ou de la COMPA.

A noter enfin que certains employeurs ne voient pas trop l'intérêt d'une approche inter-entreprises de proximité, soit parce qu'ils se situent sur des zones où le nombre de salariés est faible soit (cas plus exceptionnel) parce qu'ils considèrent que leur dimension leur permet de traiter seuls le problème.

2.7 Les avis sur le télétravail

Avec le développement des technologies numériques le télétravail a été mis en avant comme un moyen de limiter les déplacements domicile-travail. Lors des entretiens (antérieurs à la crise coronavirus) que nous avons eu avec eux, **les employeurs du Pays d'Ancenis ont été particulièrement réservés** sur le développement du télétravail dans leur activité :

- soit parce que la quasi-totalité des postes de travail n'était pas transférable (postes de production, de service à la personne etc...)
- soit par crainte de perte d'esprit et de cohésion d'entreprise, de synergies et de créativité « interfonctions » pour les postes susceptibles d'être concernés.

Toutefois sur les 16 employeurs rencontrés, 10 expérimentaient ou envisageaient d'expérimenter avec prudence le télétravail sur des effectifs limités (quelques postes administratifs, cas particuliers de femmes enceintes ou de personnes ayant des problèmes de santé) et sur un temps limité (1 à 2 jours par semaine ou par mois).

La **crise du coronavirus**, avec la pratique « forcée » du télétravail dans de nombreux cas, est **susceptible de faire évoluer les positions** chez certains employeurs comme l'illustrent les propos de 2 entreprises industrielles du territoire :

- Pour la 1^{ère} entreprise : avant la crise les administratifs avaient la possibilité de télétravailler 1 jour par semaine mais beaucoup ne s'étaient pas saisis de cette possibilité et d'importants travaux d'agrandissement des bureaux étaient programmés. La crise a montré que davantage de salariés étaient prêts à télétravailler et l'entreprise souhaite l'encourager pour éviter l'investissement d'agrandissement des bâtiments.
- Pour la 2^e entreprise : le télétravail n'était pas du tout pratiqué avant la crise, la possibilité de le proposer à concurrence de 1 à 2 jours par semaine est désormais à l'étude.

2.8 Autres idées évoquées

- Une entreprise est en train d'installer des bornes électriques sur son site, les salariés pourront les utiliser gratuitement pour recharger leur véhicule personnel, par conséquent plusieurs d'entre eux envisagent de passer à la voiture électrique

- Une entreprise serait intéressée par la mise en place par la COMPA d'une plateforme mobilité grand public qui pourrait notamment conseiller ses nouveaux salariés (le sujet n'a pas été évoqué avec les autres entreprises interrogées)
- Une entreprise a testé de payer le taxi entre la Beaujoire (à Nantes) et l'entreprise pour des postes de nuit, mais cela a été un échec
- Une entreprise souhaiterait que le Réseau Mobilité (porté par la COMPA et ELI) s'adresse également aux entreprises : elle serait prête à louer en permanence une flotte de véhicules (voitures, scooters mais aussi vélos) pour les relouer ensuite à ses salariés pour leurs trajets domicile-travail
- Une entreprise évoque l'idée de réaliser les trajets gare-entreprise avec des véhicules électriques pilotées par un salarié.

Chapitre 3 Politiques publiques. Contexte national et régional

3.1 Généralités

Comme précisé en introduction du présent rapport, le contexte national a remis le sujet de la mobilité, et en particulier de la mobilité domicile-travail, sur le devant de la scène.

En effet, fin 2019, une nouvelle loi d'orientation sur les mobilités (« **loi LOM** ») a été adoptée par le Parlement, 40 ans après la précédente grande loi sur les mobilités. Elle offre à chaque intercommunalité la possibilité de prendre la compétence mobilité sous réserve de se prononcer avant le 31 mars 2021. Par ailleurs, elle invite les employeurs à s'intéresser davantage aux déplacements de leurs salariés, avec la mise en place de « négociations obligatoires » dans les entreprises de plus de 50 salariés et la possibilité de rembourser à leurs salariés un montant maximum de 500 euros par an afin d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage (forfait « mobilité durable » exonéré de charges patronales).

On peut aussi noter que la **crise sanitaire du Coronavirus** réinterroge les mobilités. Si la distanciation sociale risque d'être peu propice aux transports en commun et au covoiturage, l'Etat et différentes collectivités ont mis en place différentes mesures pour éviter un retour en force de l'autosolisme :

- Parution anticipée de 2 décrets découlant de la loi LOM sur le covoiturage : l'un encadre le partage des frais entre covoitureurs ; l'autre encadrant les subventions que peuvent mettre en place les collectivités locales pour chaque trajet réalisé quotidiennement en covoiturage.
- Promotion de la pratique du vélo : Aide de l'Etat de 50 euros pour chaque habitant souhaitant faire réparer son vélo, mise en place par des collectivités locales de pistes cyclables provisoires (avec un soutien technique et financier de l'Etat encore accru par rapport à ce qui préexistait).

Si le contexte national est favorable, de quelles aides techniques et financières peuvent bénéficier les collectivités et entreprises qui souhaiteraient développer l'écomobilité dans les trajets domicile-travail ?

Les paragraphes ci-dessous tentent de dresser un panorama des aides possibles.

Ils s'appuient notamment sur des rendez-vous réalisés par des membres du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis avec les directions mobilité de la Région Pays de la Loire et de l'ADEME Pays de la Loire.

3.2 Aides à destination des collectivités

3.2.1 Aides financières

Les collectivités comme la COMPA peuvent solliciter des financements auprès de différents échelons territoriaux pour être appuyées dans la mise en place d'actions en faveur de l'écomobilité.

- Il existe tout d'abord des financements de l'Union Européenne, notamment dans le cadre des **fonds LEADER**. Ces fonds à destination de territoires ruraux visent à favoriser un développement local équilibré qui réponde au plus près aux enjeux actuels et aux futurs défis territoriaux. En France, ils sont gérés par les Régions en collaboration avec GAL (groupes d'actions locales). Le GAL du Pays

d'Ancenis par sa fiche action 5 « favoriser les mobilités » a inclus le développement de « liaisons douces ».

- Au niveau national, les principales aides financières à destination des territoires pour le développement de l'écomobilité émanent de l'**ADEME** (Agence de la transition écologique, anciennement Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie). La collectivité souhaitant conduire un projet peut :
 - Soit **solliciter une subvention auprès d'une direction régionale de l'ADEME**. Attention l'ADEME ne finance pas des opérations visant à une simple mise en conformité vis-à-vis des réglementations existantes. En l'occurrence l'ADEME Pays de la Loire, basée à Nantes et rencontrée en août 2019 par le Conseil de Développement, dispose d'un chargé de mission mobilité et d'un budget de 300 000 €/an (hors appels à projets nationaux) pour les projets de mobilité, ce qui est insuffisant pour financer des travaux mais permet de financer des études mobilité à hauteur de 50 ou 60 %, avec de possibles financements complémentaires d'autres services de l'Etat ou collectivités
 - soit **répondre à un appel à projet (lancé à l'échelle nationale ou par la direction régionale Pays de la Loire)** : par exemple il existe depuis 2019 un appel à projets annuel sur le thème « continuités cyclables » qui permet aux collectivités d'obtenir des financements pour résoudre des discontinuités (carrefour dangereux, manque entre 2 itinéraires existants...) – d'après l'ADEME Pays de la Loire c'est en répondant à ces appels à projets que les collectivités peuvent espérer obtenir des financements importants.

- Au niveau régional, le **Conseil Régional** de Pays de la Loire apporte des financements en faveur de l'écomobilité aux collectivités surtout dans le cadre de l'intermodalité autour des arrêts de transports du réseau régional (gares TER, arrêts de car etc.). Ainsi :
 - Les travaux du Pôle d'Echange Multimodal autour de la gare Ancenis (en cours de finalisation) ont été financés par la Région pour près de 50 %.
 - La Région a décidé en juillet 2020 d'accentuer ce type de soutien : les communes ou EPCI dotées d'un point d'arrêt régional pourront bénéficier d'un cofinancement à 50 % plafonné à 300 000 € pour augmenter le stationnement autour du point d'arrêt (y compris le stationnement vélo), améliorer les conditions d'attente/accueil, faciliter l'intermodalité. En ce qui concerne l'intermodalité train + vélo, la Région peut subventionner l'aménagement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 9 kilomètres autour de la gare ou de l'arrêt autocar (c'était 3 km auparavant).

Le Conseil Régional Pays de la Loire apporte également des financements dans le cadre des « Contrats Territoires – Région 2016-2020 ». Ce sont les intercommunalités qui ont la responsabilité de répartir l'enveloppe affectée au territoire (les projets financés peuvent être portés par l'intercommunalités mais aussi d'autres acteurs locaux tels que les communes ou le Conseil Départemental). Les Contrats Territoires Région 2016-2020 permettent de financer des projets locaux répondant aux objectifs inscrits dans le « Pacte pour la Ruralité » adopté par la Région en 2016. Ce Pacte comprend différentes mesures en lien avec la thématique de la mobilité :

- Soutenir les solutions alternatives permettant de favoriser la mobilité en milieu rural
- Rendre les gares et haltes ferroviaires rurales plus attractives et innovantes
- Garantir qu'à la fin du mandat toutes les communes des Pays de la Loire bénéficient d'une offre de transport en commun

- Contribuer au désenclavement des territoires ruraux et finançant de nouvelles infrastructures routières d'intérêt régional
- Expérimenter la création, sur les plateformes e-lyco (plateforme numérique utilisée par de nombreux collègues et lycéens pour partager des documents avec leurs élèves), d'un système de covoiturage permettant de faciliter la mobilité des jeunes, notamment en milieu rural
- Travailler avec les acteurs de la mobilité au développement de la pratique du covoiturage, en particulier dans les zones rurales

Nous arrivons à la fin de ce « contrat pour la ruralité » et il n'est pas certain que ces objectifs aient pu être atteints. Pour le Pays d'Ancenis 3 projets du Contrat Territoire-Région 2020 ont concerné la mobilité. Il s'agit de la tranche 2 du pôle d'échange multimodal de la gare d'Ancenis (maître d'ouvrage : SNCF), de la liaison douce entre Varades et St Florent-le-Vieil (maître d'ouvrage : Conseil Départemental 44) et de l'aménagement du carrefour de la Riottière (maître d'ouvrage : commune d'Ingrandes-Le Fresne sur Loire) pour un total de 381 000 €. Mais de nouveaux contrats Territoires- Région seront probablement lancés après 2020 et pourraient être une opportunité pour financer des projets sur la thématique de la mobilité.

- Notons que la Loi d'Orientation sur les Mobilités (« loi LOM ») adoptée fin 2019 introduit la possibilité pour les intercommunalités qui prendront la compétence mobilité de prélever auprès des entreprises du territoire (entreprises de plus de 11 salariés uniquement) un « **versement mobilité** » (le taux est alors fixé par l'intercommunalité). La mise en place de ce versement mobilité suppose l'organisation par l'AOM (l'autorité organisatrice de la mobilité – en l'occurrence l'intercommunalité) d'un service régulier de transport public de personnes (une ligne de bus par exemple). Or ce type de service régulier est très coûteux et pas forcément adapté aux besoins. De plus cet impôt pourrait être considéré comme un frein à l'installation d'entreprises sur le territoire.

3.2.2 Aides techniques

Depuis le 1^{er} janvier 2017 les **Régions** ont la compétence mobilité et gèrent à ce titre les TER (train), les lignes de car régulières, les transports scolaires, le transport à la demande... Certaines de ces compétences sont déjà gérées en collaboration avec des intercommunalités (par exemple le transport scolaire en Pays d'Ancenis, la Région était « AOM de 1^{er} rang », la COMPA était au « AOM de 2nd rang »).

Suite à la loi LOM certaines intercommunalités vont choisir au 31 mars 2021 de prendre la compétence mobilité et peut-être récupérer une partie des services de mobilité jusqu'alors gérés par la Région. Cette prise de responsabilité va nécessiter des savoirs faire dont elles ne disposent pas aujourd'hui. Trouver un accompagnement technique auprès d'autres structures sera aussi important que de trouver des financements.

Dans tous les cas de figure la loi LOM invite les Régions à collaborer davantage avec les intercommunalités pour l'organisation des mobilités, dans le cadre de « bassins de mobilité » (en Pays de la Loire chaque bassin regroupera 2 ou 3 intercommunalités).

Jusqu'alors peu investie sur la thématique du covoiturage, la Région cherche depuis peu à développer des actions sur ce sujet, dont les intercommunalités pourraient profiter :

- La Région Pays de la Loire a expérimenté des panneaux lumineux pour assistance au covoiturage spontané avec le partenaire Ecov

- Elle recherche une (ou des) plateforme(s) de covoiturage à subventionner avec l'objectif de permettre la massification des offres et des demandes et de fournir les preuves de covoiturage nécessaires pour le versement d'aides incitatives.
- Elle propose aussi un site de recherches d'itinéraires (« Destineo ») que peuvent utiliser les habitants de tous les territoires de Pays de la Loire et qui a vocation à inclure tous les transports existants (y compris les propositions de covoiturations publiées sur différents sites).

Par ailleurs, les collectivités peuvent bénéficier d'un accompagnement technique de **France Mobilité** : cette structure propose notamment un site Internet de partage d'expériences (dont certaines portent sur la mobilité domicile-travail), des colloques (comme celui organisée à Angers le 3/12/19 autour du développement du covoiturage pour la mobilité domicile-travail) et un appui à l'ingénierie mobilité par des cellules régionales. La cellule régionale Pays de la Loire de France Mobilité regroupe le **CEREMA**, la DREAL, la Banque des Territoires et l'ADEME.

Depuis un certain nombre d'années, les directions régionales de l'ADEME proposent pour les collectivités, y compris sur la thématique de l'écomobilité, des outils d'information et de sensibilisation (plaquettes, guides, fiches d'opérations exemplaires, etc.), des outils méthodologiques d'aide à la décision (cahiers des charges de diagnostics et d'études, listes de prestataires, etc.), des formations, des colloques et journées techniques... L'ADEME Pays de la Loire a organisé en septembre 2019 un « challenge mobilité ». Ce challenge concernait les trajets domicile-travail en invitant sous une forme ludique les salariés à tester pendant une semaine d'autres modes de déplacement : l'occasion d'une vraie animation tant auprès des salariés que des entreprises en aidant à franchir le pas d'un changement.

Depuis 2018, les collectivités de Bretagne et Pays de la Loire peuvent aussi bénéficier d'un site public de mise en relation pour du covoiturage, appelée **Ouestgo.fr**, pour un prix modique (environ 1 000 €/an pour une collectivité de moins de 100 000 habitants). Cette plateforme a été développée par le Syndicat Mixte Mégalis pour le compte de plusieurs collectivités fondatrices (la Région, des Départements et des intercommunalités en Bretagne mais aussi Nantes Métropole et la CARENE Saint Nazaire en Loire Atlantique) avec le soutien de l'ADEME Bretagne et de l'ADME Pays de la Loire. Toutefois Ouest go n'assure pas d'accompagnement auprès des collectivités et n'a pas conventionné en Pays de la Loire avec une structure capable de l'assurer. D'autres **plateformes privées** proposent également des services de mise en relation et d'accompagnement et des services complémentaires tels que l'apport de preuve de covoiturage : Klaxit, Karos, Blablalines...

On peut également noter que l'**association Alisée**, basée à Nantes, Angers et Saint Nazaire, est avant tout un espace info énergie mais développe ces dernières années des compétences en accompagnement technique sur l'écomobilité : c'est cette association qui est missionnée par l'ADEME Pays de la Loire pour l'organisation du challenge mobilité et qui est prestataire par la CARENE pour accompagner des entreprises (cf. partie 1.3 du présent rapport).

La **CCI** (chambre de commerce et d'industrie) peut également accompagner techniquement une collectivité dans le cadre de conventionnements. Si la thématique de la mobilité reste peu traitée par la CCI de Loire-Atlantique, celle-ci a toutefois accompagné la Communauté de Communes de Châteaubriant-Derval et les entreprises de ce territoire sous l'angle des « mutualisations entre entreprises » et la ZA Horizon à Châteaubriant sur le thème de la mobilité domicile-travail (cf. chapitre 3 du présent rapport).

3.3 Aides à destination des entreprises

3.3.1 Aides financières

La principale aide financière existant pour les entreprises et visant à favoriser l'écomobilité de leurs salariés a été introduite par la loi LOM adoptée fin 2019 : l'Etat exonèrera de charges sociales et fiscales les aides (appelées « **forfait mobilité durable** ») que les employeurs pourront choisir de verser à leurs salariés. Ce forfait mobilité durable correspond à 400 euros maximum par an et par employé afin d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage. Cette aide des employeurs n'est pas obligatoire mais l'Etat incite les entreprises à la verser en l'exonérant de charges. A noter que la crise du coronavirus a conduit les pouvoirs publics à anticiper au 11 mai 2020 la mise en application du forfait mobilité afin de favoriser notamment les mobilités actives. Le plafond est également relevé à 500 €/an/employé à compter du 1/01/21.

3.3.2 Aides techniques

Les entreprises du territoire souhaitant favoriser l'écomobilité pourraient bénéficier d'un accompagnement technique de la part de certaines structures déjà évoquées dans la partie concernant les aides aux collectivités, donc nous ne les listeront que brièvement :

- Accompagnement par l'ADEME Pays de la Loire (dans le cadre de rendez-vous individuels dans la limite des moyens humains de l'ADEME, ou dans le cadre du challenge mobilité annuel)
- Accompagnement par une plateforme proposant des services de mise en relation et d'incitation au covoiturage.
- Accompagnement par la CCI 44 dans le cadre de démarches sur les mutualisations entre entreprises financées par une collectivité

Chapitre 4 Retours d'expériences hors Pays d'Ancenis

Pour enrichir sa réflexion, la commission développement économique a échangé avec différentes structures hors Pays d'Ancenis afin de connaître leurs retours d'expérience sur des actions conduites dans le champ de la mobilité domicile-travail. Parmi les structures rencontrées (voir liste plus détaillée en annexe 4) :

- Chambre de Commerce et d'Industrie de Loire Atlantique et Communauté de Communes Châteaubriant-Derval sur la démarche mobilité de la ZA Horizon à Châteaubriant (44)
- Communauté de Communes Châteaubriant-Derval (44) sur l'action mobilité de la Communauté de Communes
- Communauté de Communes Erdre et Gesvres (44) sur l'action mobilité de la Communauté de Communes
- Mauges Communauté (49) sur son action mobilité
- Association Saint Herblain Ouest Entreprises sur une tentative de démarche sur le covoiturage dans une ZA à St Herblain (44)
- Communauté d'agglomération de La Roche sur Yon sur le plan de déplacements inter-entreprises porté par la Ville puis l'Agglo de La Roche sur Yon (85)
- Association d'entreprises ECE à La Chapelle sur Erdre sur le plan de déplacements inter-entreprises de 2 ZA à La Chapelle sur Erdre (44)
- L'association AFUL La Chantrierie sur la démarche mobilité de la zone Chantrierie à Nantes (44)
- La CARENE (Communauté d'Agglomération de St Nazaire) sur les actions de la CARENE à l'égard des entreprises concernant la mobilité (44)
- GAL (groupement d'action locale) Sud Mayenne (53) concernant son service de location longue durée de VAE (vélos à assistance électrique)
- Le PETR (Pôle d'Equilibre Territorial et Rural) Pays de Retz et l'Association d'entreprise de la ZAE Bois Fleuri – Chevrolière concernant la démarche mobilité de la ZAE du Bois Joli (commune de la Chevrolière) (44)
- La Communauté de Communes de Grand Lieu (44) concernant son action mobilité
- L'association Quickmove concernant le défi covoiturage organisé avec les entreprises Airbus Saint Nazaire et Stelia Saint Nazaire (44)
- Pontivy Communauté et l'association Ehop concernant la démarche covoiturage lancée sur une ZA de Pontivy Communauté (Bretagne)
- Lanion Trévor Communauté et la start-up Klaxit concernant la Démarche covoiturage lancée sur une ZA de Lanion Trévor Communauté (Bretagne)

A l'issue de ces échanges, nous avons retenu **les principaux enseignements suivants**.

4.1 Quels pilotes pour ces démarches ?

Parmi ces démarches en faveur de l'écomobilité sur les trajets domicile-travail, **la moitié sont pilotées par des associations d'entreprises (parfois avec un soutien financier ou technique de l'intercommunalité) et l'autre moitié par des intercommunalités (en lien avec les entreprises, ou parfois en visant directement les actifs du territoire)**. La CCI (chambre de commerce et d'industrie) ou un prestataire (bureau d'étude mobilité, start-up proposant un site web ou une appli de mise en relation de

covoiturer, association d'accompagnement au changement...) interviennent parfois en soutien du pilote, moyennant rémunération.

4.2 Quels périmètres pour ces démarches ?

Ces démarches ont généralement pour périmètre une zone d'activité (sachant qu'au sein de cette zone une plus ou moins grande part des entreprises acceptent de participer à la démarche). A noter pour l'association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre qu'il s'agit de 2 zones d'activité proches (1,5 km de distance).

En revanche quelques-unes des démarches étudiées ici portent sur l'ensemble du territoire de l'intercommunalité (pour les démarches visant les actifs et non les entreprises) ou bien sur des entreprises éparpillées sur le territoire (c'est le cas de la CARENE et de l'Agglomération de La Roche-sur-Yon). Toutefois, cet éparpillement fait que la démarche est portée plus par la collectivité et les entreprises individuellement que dans une dynamique inter-entreprises (sauf entraide éventuelle sur des thématiques comme à La Roche-sur-Yon, où la collectivité organise des réunions de partage, avec par exemple un projet récent de groupement d'achat pour des VAE). Les démarches sur ce type de périmètres sont plus compliquées à lancer et dynamiser : ainsi l'Agglo de La Roche sur Yon cherche désormais à développer une approche par ZA.

De manière générale, un périmètre « inter-entreprises » présente pour les participants les avantages suivants : s'entraider sur des thématiques parfois compliquées à traiter, mutualiser des moyens et mener des actions communes. Pour les démarches portant sur des entreprises de la même zone d'activité, les avantages sont encore plus nombreux : il s'agit notamment d'avoir plus de poids dans des négociations avec la collectivité (pour obtenir des pistes cyclables, des horaires de bus plus fréquent pour desservir la ZA) et d'atteindre une « masse critique » de personnes pour permettre aux salariés de trouver quelqu'un qui habite dans le même secteur, travaille aux mêmes horaires et puisse covoiturer.

4.3 Comment inciter les entreprises du territoire à participer ?

Pour inciter les entreprises de leur territoire à participer à la démarche qu'ils lancent, les pilotes (intercommunalités ou associations d'entreprises) mettent parfois en place certaines stratégies :

- **Toutes les fois où la démarche est impulsée par une intercommunalité, celle-ci finance au moins une partie de la démarche** (la CC de Châteaubriant Derval paye l'accompagnement de la CCI pour la ZA Horizon, l'Agglo de La Roche-sur-Yon finance à 100 % la réalisation des diagnostics et 50 % les plans d'actions et formations, la CARENE paye l'association Alisée pour réaliser des animations gratuitement au sein des entreprises, le PETR Pays de Retz a répondu à un appel à projet pour bénéficier d'un financement ADEME pour la ZA Bois Fleuri, les CC de Pontivy et Lanion payent respectivement l'association Ehop et la start-up Klaxit).

Un agent de l'intercommunalité suit également le projet (or son salaire est financé par l'intercommunalité).

Ainsi, le coût pour l'entreprise est faible, ce qui peut aider à la convaincre de rejoindre la démarche. Toutefois, certaines intercommunalités voient ce soutien financier comme temporaire et espèrent qu'une fois que l'entreprise aura vu d'elle-même les premiers fruits de la démarche elle acceptera d'y participer financièrement davantage : ainsi à Pontivy l'intercommunalité espère que les entreprises de la ZA contracteront directement avec l'association Ehop pour

continuer à agir sur le covoiturage, tandis que l'intercommunalité pourra financer le même type de démarche sur une autre ZA.

- Les pilotes (associations d'entreprises comme intercommunalités) prennent également soin de **mettre en avant les retombées positives de la démarche pour les entreprises** : aide au recrutement, bien-être et fidélisation des salariés... Ils sont attentifs à l'implication de l'employeur et veillent à **l'obtention de résultats tangibles rapides pour maintenir la dynamique**.

4.4. De quels types de démarches s'agit-il ?

On peut distinguer **deux types de démarches** parmi les démarches de développement de l'écomobilité dans les déplacements domicile-travail étudiées ici :

- **Une partie des pilotes ont fait appel à un bureau d'études pour réaliser un diagnostic complet puis formaliser une stratégie et un plan d'actions**. Si ce type de démarche rigoureuse permet de mieux objectiver certains ressentis, cela a aussi un coût et nécessite parfois plusieurs années. C'est le cas de :

- Des intercommunalités de Châteaubriant Derval, de Granlieu, d'Erdre et Gesvres et des Mauges qui se sont dotées d'un « plan global de mobilité » ou « plan de mobilité rural / territorial » de façon volontariste (sans aucune obligation légale)
- De certaines associations d'entreprises : notamment celle de la ZA Bois Fleuri à le Chevrollière (étude de 1 an sur la mobilité pour un coût de 30 000 €) et celle de la Chapelle sur Erdre (travail sur 3 ans pour un coût de 77 000 €). Elles ont bénéficié d'un soutien financier important de l'ADEME et de leurs intercommunalités mais le reste à charge pour les entreprises n'a pas été négligeable (environ 2 000 € pour le Bois Fleuri, 30 000 € pour la Chapelle). Pour exemple, le travail réalisé pour la ZA Bois Fleuri a consisté en un diagnostic de l'accessibilité de la ZAE et une cartographie des lieux de résidence des salariés avec heures d'arrivée et de départ.

- **A l'inverse d'autres pilotes ont opté pour des démarches plus rapides et moins coûteuses orientées directement vers l'action** pour promouvoir un ou plusieurs modes de transport alternatif (covoiturage, vélo, transports en commun...).

A noter qu'il est aussi possible de commencer à expérimenter différents services en parallèle à l'élaboration d'un plan global, c'est le choix qui a été fait par la Communauté de Communes de Châteaubriant Derval.

4.5. Quels actions concrètes en ont découlé ?

Qu'un travail de diagnostic complet et de formalisation d'une stratégie ou d'un plan d'action ait été réalisé ou non en amont, les démarches étudiées ont débouché sur des actions concrètes. De quels types d'actions s'agit-il ?

Notons tout d'abord que **la moitié des pilotes interrogés n'ont développé des actions que sur un seul mode de transport**, le plus souvent le covoiturage ou le vélo. Les autres pilotes ont conduit parallèlement des actions sur plusieurs modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Les types d'actions conduits pour chacun de ces modes de transport ont été notamment les suivants :

Covoiturage	<p>Mise en place et promotion d'un site web ou d'une application de mise en relation pour du covoiturage (CC de Châteaubriant-Derval, CC Bois Fleuri, CRAENE, Mauges Communauté et association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre avec Ouestgo.fr, CC Lanion et association AFUL La Chantrerie avec Klaxit, Association Quickmove à St Nazaire avec Kronos, Agglo de La Roche sur Yon avec sa propre application...)</p> <p>Organisation de temps conviviaux le midi entre salariés pour mettre en relation de potentiels covoitureurs (ZA Bois Fleuri à la Chevrollière, ZA Horizon à Châteaubriant, Association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre)</p> <p>Organisation d'un défi covoiturage ou participation au défi organisé par l'ADEME, sur une courte période entre salariés de plusieurs entreprises (Association Quickmove, CC Grandlieu)</p> <p>Organisation d'une communication et d'animations de sensibilisation pour développer la pratique du covoiturage en entreprise (CARENE, CC Pontivy, CC Lanion....)</p> <p>Mise en place d'un service de covoiturage solidaire entre salariés (CC Pontivy, en recourant à l'association Ehop)</p> <p>Mise en place d'incitation financières pour les covoitureurs pour chaque kilomètre parcouru (CC Lanion) ou d'un système de récompenses pour les salariés covoiturant le plus (Association Quickmove à St Nazaire)</p> <p>Expérimentation de places de parking réservées au covoiturage (association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre)</p> <p>Négociation pour la mise en place de voies réservées au covoiturage (Erdre et Gesvres vis-à-vis de Nantes Métropole)</p> <p>Expérimentation d'un système de signes de reconnaissance pour du covoiturage spontané entre arrêts de transport en commun et entreprises (association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre)</p>
Vélo	<p>Mise en place d'un service de location longue durée de vélos à assistance électrique visant généralement uniquement les actifs (GAL Sud Mayenne / CC Châteaubriant-Derval / CARENE / Mauges Communauté / CC Erdre et Gesvres)</p> <p>Mise en place d'un service de location courte durée de VAE (CC Châteaubriant-Derval, avec 24 vélos répartis sur 5 stations uniquement sur la commune de Châteaubriant)</p> <p>Mise en place d'un schéma mode actif par commune (en cours d'élaboration sur Mauges Communauté ; achevé par la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres avec un financement à 100 % de l'élaboration des schémas par l'intercommunalité)</p> <p>Aménagement de pistes cyclables (en cours sur la CC Grandlieu, ainsi que sur la CC d'Erdre et Gesvres avec 60 km d'itinéraires intercommunaux programmés pour 2017-2027 et un fléchage d'aides financières aux communes vers la mobilité pour les itinéraires d'intérêt communal) ou d'aménagements nécessitant moins de place et moins de budget (CC de Châteaubriant Derval qui mise sur l'invitation des cyclistes à emprunter des voiries communales à faible trafic parallèles à des voiries de grand trafic et sur l'aménagement de chaussées à voie centrale banalisée)</p> <p>Limitation de vitesse à 30 km/h sur les voies résidentielles inscrite dans le plan local d'urbanisme intercommunal (Erdre et Gesvres)</p> <p>Mise en place de boxs vélos à proximité d'arrêts de transports en commun ou d'aires de covoiturage pour favoriser l'intermodalité (CC Grandlieu avec l'implantation prévue à l'été 2020 d'un box par commune ; la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres avec d'ici 2022 500 places réparties sur 40 sites jugés prioritaires en visant aussi des lieux proches des commerces)</p> <p>Formations à la pratique du vélo en ville pour les salariés des entreprises impliquées dans le Plan de Déplacement Inter-entreprises (Agglo de La Roche-sur-Yon)</p> <p>Prêt de VAE pour test et primes majorées pour l'achat de VAE (Agglo de La Roche-sur-Yon) ou réductions financières pour la location longue durée d'un VAE (CARENE) pour les salariés des entreprises dotées d'un plan de déplacements entreprise ou inter-entreprises</p> <p>Aide financière pour l'achat d'un VAE ou d'un tripoteur (Mauges Communauté)</p> <p>Sensibilisation à la pratique du vélo (association d'entreprises AFUL La Chantrerie)</p>

	Négociation avec la collectivité pour plus d'aménagements cyclables et pour la sécurisation de certains « points noirs » (association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre, CARENE)
Transport en commun	<p>Négociation collectivité – entreprises sur les horaires des transports en commun (CARENE, association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre, association d'entreprises de la Chantrerie, association d'entreprises de la ZA Bois Fleuri à la Chevrollière) voire négociation sur la mise en place de nouvelles lignes de transports (La Chapelle sur Erdre pour la mise en place du tram-train) ou négociation collectivité-Région-Transports de l'Agglomération Nantaise (Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres sur la base d'un plan de réseau idéal élaboré par l'intercommunalité) ou encore négociation collectivité-SNCF (la CC de Châteaubriant-Derval cofinance ainsi la ligne Châteaubriant-Rennes pour qu'elle soit maintenue et défend une hausse des fréquences et baisse du temps de trajet sur Châteaubriant-Nantes)</p> <p>Mise en place de navettes (CC Châteaubriant-Derval sur Châteaubriant uniquement, avec un changement récent des itinéraires pour essayer de capter davantage les actifs et pas seulement les personnes âgées ; Mauges Communauté avec 3 petites lignes de bus régulières)</p> <p>Expérimentation d'une navette fluviale vélos/piétons par les associations d'entreprises de La Chapelle sur Erdre et de la Chantrerie (avec fonds ADEME, travail pour convaincre la TAN de reprendre et financer la ligne sur le long terme)</p> <p>Formation « prendre le bus » ou test gratuit des transports en commun sur une période donnée pour les salariés des entreprises impliquées dans le Plan de Déplacement Inter-entreprises (Agglo de La Roche-sur-Yon)</p> <p>Tarifs réduits dans les transports en commun pour les salariés des entreprises dotées d'un plan de déplacements entreprise ou inter-entreprises (CARENE)</p>
Autres modes de transport	<p>Mise en place d'une « maison de la mobilité » pour informer et vendre des tickets aux habitants sur tous les modes de transport (Communauté de Communes de Châteaubriant-Derval, à la place du guichet qui avait été fermé par la SNCF)</p> <p>Expérimentation de la mise en place de 2 véhicules électriques en autopartage sur une aire de covoiturage (Communauté de Communes de Châteaubriant-Derval)</p> <p>Mise en place d'un groupe de travail sur l'organisation interne des entreprises : télétravail, horaires harmonisés etc. (Association AFUL La Chantrerie)</p> <p>Mise en place d'un service de Transport à la Demande avec des horaires élargis (7h-19h voire plus) y compris en direction des arrêts de transport en commun avec la possibilité d'avoir un abonnement mensuel pour un usage domicile-travail (Mauges Communauté)</p>

4.6 Quels fruits ont porté ces actions ?

Ces actions ont-elles permis de développer l'écomobilité dans les trajets domicile-travail des salariés ?

Tout d'abord nous pouvons noter que l'impact de ces démarches est **souvent difficile à évaluer** :

- Certaines de ces démarches sont récentes (ou comprennent des actions venant d'être lancées) et il est encore trop tôt pour en tirer un bilan.
- Si certains pilotes ont fait un travail de diagnostic approfondi au début, il n'y a ensuite pas toujours d'enquêtes régulières auprès des salariés pour connaître l'évolution de la part modale de chaque mode de déplacement.
- Certains pilotes demandent des éléments de bilan aux participants de la démarche (comme la CARENE qui demande un bilan annuel) avec ou sans obligation de résultats (les entreprises de la CARENE doivent seulement montrer qu'elles ont fait des actions, en revanche l'association AFUL

Chantrerie a pour projet de rédiger des chartes d'engagement fixant un % de report modale). Mais ce n'est pas le cas de beaucoup de pilotes. Par exemple, l'Agglomération de La Roche-sur-Yon reconnaît ne pas demander de comptes aux entreprises participantes pour éviter de les faire « fuir » (car cela peut être trop chronophage ou trop engageant pour elles).

- Sur la question particulière du covoiturage, l'évaluation du nombre de covoitureurs est particulièrement compliquée car même si le pilote facilite la mise en relation entre covoitureurs il n'a pas toujours de visibilité sur ce qui se passe ensuite. Pour éviter cela, certains pilotes utilisent des « stratagèmes » (comme la CC de Lanion et l'association Quickmove à Saint Nazaire) : ils récompensent le covoiturage (financièrement ou par des bons d'achats) pour que les covoitureurs ne se désinscrivent de l'application de mise en relation dès qu'ils ont trouvé un covoitureur.

Pour certaines démarches nous disposons toutefois d'éléments d'évaluation. En particulier :

- Les **services de location longue durée de vélo à assistance électrique** lancés par plusieurs des pilotes interrogés rencontrent tous un fort succès, y compris en milieu rural : ce succès se traduit par le fait que toute leur flotte de vélo est louée et qu'il y a des personnes sur **liste d'attente**, cela les a donc amené à augmenter le nombre de vélos dans leur flotte. Certains pilotes ne louent que des vélos à des personnes ayant un emploi, donc il y a un impact sur la mobilité domicile-travail. L'ampleur de cet impact est toutefois difficile à mesurer, certains pilotes notent que ces vélos intéressent surtout des personnes ayant des **trajets plutôt courts** à réaliser (le Sud GAL Mayenne note que ces loueurs de VAE réalisent en moyenne 10 km par jour en 2 ou 4 trajets, Mauges Communauté parle de 7 km par jour en moyenne pour les 11 premiers vélos loués, même constat à Châteaubriant-Derval pour laquelle les distances parcourues sont en deçà des objectifs du projet). Certains pilotes déplorent également une **fluctuation saisonnière** des réservations (37 pré-réservations de personnes ne voulant démarrer l'expérience qu'aux beaux jours sur Mauges Communauté ; même constat à Châteaubriant-Derval).
- **Le covoiturage semble compliqué à développer.** Plusieurs pilotes ayant lancé des démarches en ce sens il y a déjà quelques plusieurs années ont obtenu des résultats quasi nuls : par exemple à la Chantrerie une enquête déplacement montre une baisse de la part modale du covoiturage, sur la ZA du Bois Fleuri « leur bourse au covoiturage » a été un échec. Plusieurs pilotes estiment que **le développement d'autres modes de transports est plus simple** que celui du covoiturage (mais on peut noter qu'il s'agit de pilotes en contexte péri-urbain) : par exemple l'association d'entreprises de la Chapelle sur Erdre constate que le covoiturage s'est peu développé sur leur zone contrairement au télétravail, au vélo et aux transports en commun (du fait des actions menées par l'association mais aussi d'un changement de sociologie parmi les salariés de la zone : entreprises numériques employant des jeunes urbains adeptes du vélo et des transports en commun). Toutefois, plusieurs pilotes ayant connu un échec par le passé en matière de covoiturage **ont pu identifier des points de vigilances à avoir et sont actuellement entrain de relancer des actions** sur ce sujet du covoiturage (association de la Chantrerie, association de la Chapelle). D'autres pilotes interrogés ont récemment lancé une démarche en faveur du covoiturage et rencontrent un certain succès (à voir si cela se confirmera sur la durée), peut-être **du fait de particularités dans leur démarche** : accent mis sur l'entraide et le « covoiturage solidaire » pour la CC de Pontivy, mise en place de récompenses pour les covoitureurs pour l'association Quickmove à Saint Nazaire et la CC de Lanion.
- Les associations d'entreprises ayant opté pour **les démarches les plus complètes (avec bureau d'études etc.) et les plus coûteuses ne sont pas forcément celles ayant obtenu le plus de résultats** : l'association d'entreprises de la ZA du Bois Fleuri reconnaît n'avoir pas réussi à faire évoluer les pratiques de mobilité de ses salariés (alors que l'association a rencontré des succès

sur d'autres thématiques environnementales), l'association d'entreprises de la Chapelle a opté par la suite pour une démarche moins formalisée, tandis que la démarche de l'association Saint Herblain Ouest Entreprises n'a pas pu parvenir à son terme du fait de sa lourdeur.

4.7 Quels points de vigilance et facteurs de réussite mettent en évidence ces retours d'expérience ?

Toute démarche demande un minimum de moyens humains, notamment pour s'assurer de son suivi. Rappelons que la démarche de l'association Saint Herblain Ouest Entreprises n'a pas pu parvenir à son terme du fait du temps demandé aux entreprises membres. La participation d'un référent d'entreprise, appuyé par sa direction est un facteur important de succès.

Pour les démarches pilotées par des associations d'entreprises, on peut noter qu'il y a souvent dans l'association un **chargé de mission RSE** ou Développement Durable particulièrement impliqué qui s'occupe de piloter le projet (en s'appuyant ou non sur des référents dans chaque entreprise). Il est généralement employé par l'une des plus grosses structures de la zone.

Pour les démarches pilotées par les collectivités, parfois en complément de ces référents par entreprises, on note qu'elles y **dédient du temps d'un agent** (chargé de mission mobilité, ou à défaut chargé de mission développement durable).

Par ailleurs, **la plupart des pilotes interrogés ont souligné l'importance de l'animation et de la sensibilisation**. Pour les projets portant sur le covoiturage en particulier, les pilotes ayant échoué il y a quelques années sur ce sujet reconnaissent que le manque d'animation a été le ou l'un des facteurs d'échec de leur démarche : mettre en place un site internet de mise en relation ne suffit pas, il faut organiser régulièrement des temps d'animation et de sensibilisation pour que des salariés s'inscrivent sur le site :

- L'organisation d'animations à destination des salariés pour les informer aux différents modes de transport existant (il y a effectivement une méconnaissance), les sensibiliser à ces modes de transport et mettre en relation de possibles covoitureurs ou former à l'utilisation du site web ou de l'application de mise en relation entre covoitureurs. Plusieurs porteurs soulignent que ces animations doivent être réorganisées régulièrement (1 à 2 fois par an minimum) afin de maintenir une dynamique, toucher les nouveaux salariés, mieux convaincre etc. Cela prend du temps mais cela porte souvent ses fruits. Ces animations peuvent notamment être organisées sur le temps du midi (avec buffet) et au sein de chaque entreprise afin de capter le plus de salariés possibles.
- L'organisation de challenge mobilités (ou la participation au challenge mobilité organisé par l'ADEME Pays de la Loire) sur un temps court (une ou plusieurs semaines). En effet cela motive les salariés (grâce à un effet défi / compétition entre entreprises) et cela leur permet de franchir le pas et de tester un autre mode de mobilité auquel certains vont adhérer sur la durée.
- L'utilisation de salariés « pratiquants » comme ambassadeurs auprès de collègues.
- La mise en place de supports de communication dans les entreprises (affichages etc.), à renouveler régulièrement.

Au-delà de ces actions ciblées d'animation et sensibilisation, plusieurs collectivités interrogées soulignent **l'importance de développer une « culture de la mobilité »** sur le territoire. Ainsi, Mauges Communauté souhaite développer des actions pour que les habitants aient mieux conscience du coût et des avantages des différents modes de transport. La Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres a inscrit le changement de culture de mobilité comme l'un des 3 principaux enjeux pour son Plan Global de Déplacements, en visant en particulier les enfants en tant que futurs citoyens. La Communauté de

Communes de Châteaubriant-Derval estime quant à elle que les intercommunalités doivent être volontaristes sur la communication/sensibilisation car l'offre de mobilité sur leurs territoires n'est pas suffisamment connue.

Comme évoqué précédemment, un autre facteur de réussite pour mobiliser les entreprises est de limiter l'impact sur leur budget grâce à un **soutien financier par l'intercommunalité** ou à l'obtention de subventions (appels à projets ADEME...). Dans tous les cas un bon dialogue et une bonne synergie entre entreprises et collectivités est un facteur de succès (par exemple : aménagement de pistes cyclables, adaptation des horaires de transports etc...). **Sur le sujet du covoiturage en particulier** (qui est, on l'a vu, souvent compliqué à traiter), on peut retirer des retours d'expériences étudiés ici les **points de vigilance suivants** (outre celui de l'importance de l'animation évoquée plus haut) pour partie liés au contexte local :

- La question du **nombre de places de parkings** au sein de la zone d'activité
- Les possibilités alternatives offertes par l'intermodalité
- La balance avantages-inconvénients sur les plans finances, convivialité, fatigue, sécurité.

DEUXIEME PARTIE

PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

Axe 1 Créer les conditions d'un développement des modes actifs sur les courtes distances domicile-travail

1.1 Rappel du diagnostic et des enjeux

Les modes actifs désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire tels la marche à pied, le vélo, la trottinette... Longtemps délaissés dans la planification à l'ère du tout-automobile, ils trouvent un regain d'intérêt pour effectuer des trajets de courte distance et dans le cadre de l'intermodalité : Ils peuvent s'articuler avec une offre de transports collectifs élargie et avec de nouvelles pratiques de mobilité.

L'étude INSEE de 2015 et l'approche réalisée avec quelques entreprises significatives du Pays d'Ancenis sur les distances domicile-travail (cf chapitre 2) montrent qu'une part non négligeable des salariés est domiciliée dans un environnement proche de son lieu de travail : 25 % des actifs du Pays d'Ancenis travaillent sur leur commune de résidence, ce taux dépassant 40 % sur les communes d'Ancenis et de St Mars la Jaille. Par ailleurs un habitant de la COMPA parcourt en moyenne 8,5 km pour un trajet domicile-travail.

Il y a donc sur le territoire de vrais enjeux à donner une véritable place aux modes actifs pour mieux maîtriser les phénomènes de congestion automobile, de pollution atmosphérique et mieux répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économies d'énergie. Sans oublier les bénéfices sur l'amélioration du cadre de vie (nuisances sonores) et la santé publique.

Pour les trajets courte distance le développement des mobilités actives nous parait être la voie à privilégier pour limiter l'autosolisme.

1.2 Comment développer les mobilités actives

Toutes les enquêtes auprès des habitants comme auprès des entreprises nous l'indiquent : le frein majeur au développement de l'usage du vélo sur courte distance est **la dangerosité des parcours et l'insécurité** ressentie. Viennent ensuite le confort offert par la voiture (avec parfois l'accompagnement des enfants) et la force de l'habitude. Face à ces freins peuvent être inscrits des bénéfices tels que la pratique d'une activité physique régulière, la diminution des coûts de déplacement et la contribution à des engagements de développement durable et de transition énergétique.

Nos préconisations pour réussir une montée en puissance des modes actifs sont regroupées en trois étapes.

1.3 Etape 1 : Aménager pour créer les conditions favorables à une pratique quotidienne

1.3.1. Elaborer un schéma directeur cible des modes actifs

Créer un réseau continu de pistes cyclables sécurisées représente pour la collectivité un investissement conséquent qui ne peut être réalisé d'un coup de baguette magique, sa réalisation sera nécessairement étalée dans le temps. La recherche d'efficacité pour cette réalisation suppose :

- **D'avoir la vision du schéma cible à réaliser par étape.** L'inscrire dans des documents opposables réglementairement (PLU par exemple) permet d'assurer la pérennité de la démarche.
- **De définir l'ordre de priorité des liaisons à assurer,** notamment au regard de la fréquentation potentielle de ces liaisons et des aménagements déjà réalisés.

Cette approche conduit à l'établissement d'un **programme d'investissements dans un plan pluriannuel d'investissement.**

La phase d'analyse précédera la phase d'élaboration. Elle devra être conduite en concertation avec la population et ses représentants et veillera à :

- Identifier les pratiques des usagers et non usagers
- Connaître et caractériser les aménagements cyclables et piétonniers existants
- Connaître les pôles à desservir générateurs de trafic, en prenant également en considération les projets futurs

La phase d'élaboration consistera ensuite à :

- Créer un maillage hiérarchisé du réseau cyclable-piétonnier.
- Intégrer la politique « modes actifs » dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme.
- Inventorier, hiérarchiser et programmer les actions concrètes dans un programme pluriannuel.

Le schéma peut être réalisé avec l'aide d'un bureau d'étude privé (l'ADEME peut fournir une liste) et/ou avec l'appui d'un organisme public type CEREMA. Pour l'élaboration du schéma l'ADEME évoque des coûts de l'ordre de 30 000€. L'échelle intercommunale est pertinente car beaucoup de déplacements se font à cette échelle. **Nous proposons donc que la COMPA soit maître d'ouvrage pour l'élaboration du schéma cible en liaison étroite avec les communes. Le processus retenu par la communauté d'Erdre et Gesvres pour établir son plan vélo nous semble un modèle intéressant :**

- Définition par chaque commune avec l'aide du même cabinet d'étude d'un réseau pertinent sur son territoire. Le travail du cabinet d'étude serait financé par la COMPA (de nombreuses aides sont accessibles) et prévoirait des ateliers participatifs pour s'appuyer sur l'expertise d'usage des habitants ou d'associations représentatives.
- Définition par la COMPA avec l'aide d'un cabinet d'étude des pistes cyclables d'intérêt communautaire
- Intégration avec arbitrages et planification dans le temps de la réalisation de l'ensemble du schéma directeur au regard des priorités établies.

Le schéma couvrira donc les 20 communes du Pays d'Ancenis avec un zoom particulier pour le pôle d'Ancenis qui connaît la plus forte population, concentre le plus d'emplois et qui par sa gare accueille les flux de la liaison TER Nantes-Angers.

Parmi les liaisons qui peuvent être jugées prioritaires (mais la phase d'analyse devra le confirmer) :

- Les liaisons gare d'Ancenis-zones d'activité et zones commerciales (cf § 3.2 sur le développement de l'intermodalité)
- L'axe nord-sud Liré-Gare d'Ancenis-ZA du Nord d'Ancenis
- Le périphérique d'Ancenis, l'axe Mésanger-Ancenis et l'axe est-ouest N23 (St Herblon-Ancenis, Oudon-Ancenis)
- Les liaisons centre-gare à Varades, Oudon, Le Cellier, Ingrandes
- Les liaisons sur le pôle Saint Mars la Jaille

Dans la mesure du possible **ce schéma directeur sera coordonné avec les schémas directeurs des pays voisins, notamment Mauges communauté et la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval.**

A noter que des solutions peu coûteuses peuvent être rapidement engagées dans certains cas, sans attendre que le schéma directeur des modes actifs soit finalisé, par exemple sous la forme de chaussées à voie centrale banalisée avec marquage au sol ou de signalétique pour faire connaître des routes secondaires peu fréquentées par les automobilistes et utilisables par les cyclistes (si ces routes ne représentent pas des détours trop importants pour un usage quotidien domicile-travail).

Si le vélo a beaucoup de potentiel de développement, il convient de ne pas oublier les modes actifs suivants :

- La trottinette, notamment électrique : les pistes cyclables pourront aussi être empruntés par ce mode de transport, qui se développe de plus en plus sur l'axe gare d'Ancenis – ZA du Nord d'Ancenis
- La marche à pied, en aménageant des trottoirs suffisamment larges dans tous les centre-bourgs et dans les lieux d'intermodalité (abords des transports en commun, des aires de covoiturage...)

1.3.2 Aménager

La réalisation d'infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et efficaces doit conduire à un meilleur partage de l'espace public avec parfois une réduction de la vitesse automobile et à l'existence d'une boîte à outils techniques et réglementaires. Parmi ces outils d'accompagnement nécessaires :

- **Des dispositifs de stationnement** (abris et parkings sécurisés) pour les 2 roues, dimensionnés en fonction des besoins, implantés à proximité des pôles générateurs de déplacements, visibles et bien entretenus : pour circuler à vélo, il faut pouvoir stationner aux extrémités du parcours ! Rappelons que le risque de vol est la deuxième raison citée pour la non-possession de vélo ou la non pratique régulière. Les localisations prioritaires et leur dimensionnement doivent être réfléchies en cohérence avec le schéma directeur cible. Parmi les localisations à privilégier citons les gares, les entreprises, les zones d'activité, les zones commerciales, les établissements scolaires, les centres-villes, les aires de covoiturage... Les locaux de stationnement longue durée doivent disposer d'un accès sécurisé et fermé par badge ou code d'accès, le niveau de sécurisation du parking doit être réfléchi en fonction des usages. Des aides substantielles sont accessibles pour la réalisation de ces parkings sécurisés.



Exemple de la gare d'Ancenis qui dispose de plusieurs stationnements avec des degrés de sécurisation différents.

- **La praticité d'usage** : Améliorer la signalétique en balisant les itinéraires cyclistes et pédestres, en réalisant des marquages au sol, inciter les cyclistes à être plus visibles, traiter correctement les giratoires
- **Le respect des règles du code de la route** par l'ensemble des usagers, y compris si justifié la baisse de la vitesse autorisée pour les voitures dans le cas de voies partagées (exemple : passage à 30 km/h de toutes les rues résidentielles dans le PLU)
- **Réaffecter si nécessaire des espaces voiture (parking, voies) au profit des mobilités actives** : trottoirs piétons, pistes cyclables.

1.4 Etape 2 : Communiquer pour aider les usagers à franchir le pas

Susciter une nouvelle pratique de mobilité suppose de lever des freins ou barrières psychologiques au changement. Il s'agit de rendre les modes actifs plus attractifs, plus **séduisants après avoir levé les obstacles rédhibitoires de la sécurité des parcours et de la sécurité des parkings.**

Le plan de communication doit s'inscrire dans la durée avec des messages récurrents ciblant notamment les populations et territoires où les enjeux de reports modaux sont les plus importants. **L'argumentaire** pourra mettre en avant la souplesse d'usage, les économies réalisées par les usagers et les entreprises, la convivialité, le plaisir, le bénéfice santé, l'impact favorable sur l'environnement.

Les supports de communication seront choisis en fonction des publics ciblés. Des challenges encouragés financièrement pourront aider à déclencher le test de changements de pratiques. L'organisation d'évènements festifs, ponctuels et symboliques, de **défis encouragés financièrement** seront un levier efficace pour la promotion du vélo et des déplacements à pied. Ils contribueront à lever les freins psychologiques, aideront à « franchir le pas » et surtout à y prendre gout. Ex « la semaine du vélo » au mois de juin.

La mise en œuvre d'incitations économiques a aussi fait ses preuves : l'indemnité de 0,25 €/km exonérée d'impôts sur le revenu mise en place par certaines entreprises volontaristes aurait permis de doubler le

nombre de cyclistes sur les parcours domicile-travail. Cette indemnité n'existe plus en tant que telle mais a été remplacé par le forfait mobilité durable plafonné à 500 €/an.

Enfin une **carte largement diffusée** (format papier et numérique) permettra d'identifier facilement les pistes cyclables existantes (voire les voies praticables à vélo avec peu de risque), les stationnements sécurisés pour les 2 roues ainsi que les lieux de location ou de maintenance.

1.5 Etape 3 : Développer des services pour passer à la vitesse supérieure

1.5.1 L'aide à l'acquisition de vélos et de vélos électriques

De nombreuses collectivités font le choix d'une aide à l'acquisition d'un vélo électrique, souvent conditionnée par son utilisation sur le parcours domicile-travail. La subvention est réservée aux habitants ou actifs travaillant sur le périmètre de la collectivité. A titre d'exemple Mauges communauté accorde une aide de 100 € par vélo sous condition d'habiter sur le territoire.

1.5.2 La location longue durée de vélos électriques

Nous l'avons vu dans la première partie, le vélo électrique a le vent en poupe car il apporte confort et allègement personnalisable de l'effort physique. De plus en plus de communautés de communes mettent en place des services de location de vélos électriques longue durée : chaque fois le succès est au rendez-vous et les listes d'attente génèrent de nouveaux achats.

La formule pourrait être la suivante :

- Location de VAE à des conditions très avantageuses pour l'utilisateur, conditions couvrant les seuls frais de gestion et de maintenance du vélo (assurée par un prestataire choisi par la COMPA), **sous réserve qu'il soit impérativement utilisé pour les trajets domicile travail**, par exemple 25€ par mois sur la communauté de commune de Châteaubriant-Derval.
- Remboursement de 50 % du coût résiduel par l'employeur (il s'agit d'une obligation légale pour l'employeur)
- Durée maximum de location à ces conditions particulièrement avantageuses : 2 ans afin de libérer le vélo pour d'autres utilisateurs. L'opération est en effet conçue pour favoriser le changement de mode de déplacement : après 2 ans on considère que l'utilisateur est converti... les économies réalisées en n'utilisant pas sa voiture contribuent à l'achat de son propre vélo.

1.5.3 La mise à disposition gratuite de vélos

La mise à disposition gratuite de vélos par les entreprises auprès de leurs salariés pour des trajets domicile-travail pourrait être étudiée (la loi prévoit une exonération d'impôt à hauteur de 25% du coût d'achat des vélos pour l'entreprise).

Ce type de mise à disposition pourrait aussi être envisagé à l'échelle d'une collectivité, par exemple pour les liaisons gare-lieu d'emploi. Le principe serait la gratuité (les coûts de gestion et contrôle étant souvent plus élevés que l'achat de vélos non électriques bas de gamme) mais en demandant aux utilisateurs une

inscription avec la remise d'un cadenas/d'un code voire la demande d'une caution, pour éviter le vol et les abus.

1.5.4 Autres services

- La proposition d'une application smartphone destinée au vélo, par exemple pour la géolocalisation des pistes cyclables
- La création d'ateliers de réparation et de vélos-écoles : ces ateliers peuvent s'appuyer sur des associations de terrain.
- L'acquisition d'une flotte de vélos et de VAE pour les services administratifs et techniques des collectivités peut également avoir valeur d'exemple.
- A titre volontaire un employeur peut prendre en charge une partie des frais engagés par le salarié pour se rendre au travail à vélo dans le cadre de l'indemnité plafonnée à 500€ par an prévue par la loi LOM.

En résumé les mobilités actives peuvent être une bonne alternative à l'autosolisme pour les parcours de faible distance domicile-travail. L'utilisation désormais possible de VAE donne des atouts à cette option. Mais la qualité des infrastructures dédiées est un préalable à tout développement : pistes cyclables sécurisées et continues, aires de stationnement sécurisées. Ce préalable étant acquis, la communication sur le changement, les services offerts, les incitations financières sont des outils à disposition des collectivités locales pour convaincre de franchir le pas.

L'absence d'un plan modes actifs construit pour le Pays d'Ancenis est aujourd'hui un handicap lourd qu'il faut corriger en y mettant des moyens. Pour ce faire il existe pléthore d'aides tant techniques que financières. Naturellement le plan d'action sera étalé dans le temps. L'épidémie de coronavirus n'a fait que renforcer la pertinence du développement des mobilités actives. L'élaboration d'un plan modes actifs devra être une priorité dans le cadre de la prise de compétence mobilité de la COMPA.

Axe 2 Développer le covoiturage en alternative à l'autosolisme sur les grandes et moyennes distances domicile-travail

Bien installé sur les longues distances entre grandes villes, le covoiturage est moins courant pour les trajets du quotidien : nous l'avons vu dans le diagnostic, **la balance entre contraintes et bénéfices ne penche pas d'une manière évidente en faveur des bénéficiaires**. Dans les zones rurales plus de 8 salariés sur 10 ont recours à l'automobile pour rejoindre leur lieu de travail et dans la majorité des cas ils sont seuls dans leur voiture. Or une des alternatives pour modérer cette situation consiste à développer le covoiturage pour les distances domicile-travail supérieures à 15-20 km.

Nous avons vu au chapitre 2 que pour quelques entreprises importantes du Pays d'Ancenis la part des salariés habitant à plus de 20km de leur employeur variait de 30 à 50%. Il y a donc bien un potentiel non négligeable de salariés pour lesquels la formule covoiturage présenterait un intérêt économique certain. Rappelons également que la loi LOM flèche le développement du covoiturage au quotidien, en renforçant les compétences des AOM et les possibilités de soutien financier (forfait mobilité durable versé par les entreprises), en défiscalisant les aides versées par les employeurs et les collectivités locales.

2.1 Les bénéfices d'un développement du covoiturage

(Pour plus de détails voir en annexe 4 l'argumentaire et contre-argumentaire à destination des salariés et des entreprises concernant le covoiturage domicile-travail).

2.1.1 Bénéfices pour les salariés

- **Economies financières sur le coût du véhicule** : En partageant les frais les covoitureurs font des économies significatives, notamment pour les distances importantes. Cet intérêt peut être accru par l'octroi d'avantages financiers ou pratiques de la part de l'employeur ou des collectivités.
- **Convivialité** : C'est la deuxième motivation citée après les économies financières
- **Moins de fatigue**, moins de stress et plus de sécurité, notamment pour les temps de trajet longs. De plus si la pratique prend de l'ampleur, moins de bouchons et diminution des temps de trajet.
- **Un geste pour la planète** : Moins d'émissions de CO2, moins d'énergies fossiles utilisées. Selon l'ADEME ce n'est pas la porte d'entrée principale pour introduire le changement mais c'est une motivation supplémentaire.

2.1.2 Bénéfices pour l'employeur

- Permettre une hausse de **pouvoir d'achat** sans augmenter les coûts.
- Faciliter le **recrutement** et fidéliser les salariés qui habitent loin de l'entreprise. Or les entreprises du Pays d'Ancenis, parce qu'elles connaissent des difficultés de recrutement, continuent d'agrandir le cercle géographique de recherche de candidats, rendant plus prégnante la question de la mobilité.
- Des salariés plus épanouis car **moins fatigués et plus intégrés** grâce aux liens tissés.
- Economies de places de parking, ce qui peut représenter un attrait fort pour des entreprises en développement d'activité et contraintes par le **foncier** dont elles disposent.

- Une action majeure pour le développement durable avec un impact positif en terme d'image et un argument sur la réalité de la politique **RSE** (responsabilité sociale et environnementale de l'entreprise)

2.1.3 Bénéfices pour les collectivités territoriales

- Une formule qui même subventionnée est beaucoup **moins coûteuse** que les transports en commun classiques, notamment en milieu rural.

2.2 Les ressorts du développement du covoiturage

D'une manière générale, deux ressorts majeurs :

- **Déplacer de manière objective aux yeux des salariés l'équilibre de la balance bénéfices-contraintes** en faveur des bénéfiques. Il est clair que ce résultat est plus facile à obtenir pour les longs trajets.
- **Déclencher une rupture, un changement d'habitude.**

2.3 Mettre en place des incitations économiques

Il s'agit de renforcer l'intérêt économique pour accentuer le poids des bénéfiques par rapport aux contraintes. Diverses mesures peuvent être envisagées :

- **Instaurer une aide publique directe** pour les covoitureurs. Cette aide peut être accordée par l'autorité organisatrice des mobilités du territoire. Dans tous les cas **le montant de l'aide (même pour assurer la gratuité) sera en zone rurale très inférieur au coût kilométrique d'un service de transport en commun ou de transport à la demande.** Cette aide peut transiter par les plateformes de covoiturage. Par exemple sur le territoire de Lannion-Trégor Communauté les trajets en covoiturage sont gratuits pour les covoitureurs passagers (en deçà de 40 km aller) et chaque conducteur reçoit 2 €/passager/trajet. Sur le Pays du Lunévillois, le conducteur perçoit 0,10 €/km et le passager ne paye qu'un euro pour un maximum de 40 km.
- Instaurer une **indemnité de covoiturage prise en charge par l'employeur.** La loi LOM crée un « forfait mobilité durable » pour accélérer son développement. Sur le modèle des abonnements aux transports publics auxquels elles participent financièrement, les entreprises peuvent prendre en charge une partie des frais de covoiturage engagés par leurs salariés pour les liaisons domicile-travail. La participation pourra atteindre 500€ par an en franchise d'impôts et de cotisation sociale.

Important : Ces différentes incitations économiques supplémentaires supposent la mise en place d'outils permettant d'établir la preuve des covoitages effectués. Nous reviendrons sur ce point au paragraphe suivant.

2.4 Agréger les données et services de covoiturage dans un nombre limité de plateformes

Dans le cas favorable où des covoitureurs potentiels peuvent se rencontrer dans un cercle restreint et suffisamment dense (cas des grosses entreprises), l'appui d'un **tableau de mise en relation** peut suffire pour générer les opportunités de rapprochement.

Dans les autres cas, internet constitue aujourd'hui le principal canal de mise en relation de covoitureurs. L'existence d'une **plateforme internet** d'inscription et d'information couvrant un vaste territoire est donc un important levier d'une politique de covoiturage. L'objectif est **d'éviter une fragmentation** des offres et demandes et d'atteindre une **masse critique** d'inscrits.

Or aujourd'hui plusieurs outils de rapprochement de l'offre et de la demande se disputent ce marché du « court-voiturage ». Parmi les principaux, on peut citer : Ouestgo, Klaxit, Karos, Blablalines. L'offre de ces structures comporte en général la plateforme de mise en relation, l'accompagnement au développement de son utilisation et différents services annexes. Certains services tels que l'établissement de la preuve du covoiturage tendent à devenir indispensables dans le cadre de la mise en place d'incitations économiques.

Le questionnement d'entreprises du Pays d'Ancenis sur le bon choix à faire, la dispersion des engagements déjà constatée chez des entreprises ou des structures régionales montrent qu'il est urgent que la Région Pays de Loire s'implique pour permettre la massification des offres et demandes, cette massification étant un des leviers du développement du covoiturage. Pour ce faire le **choix d'une plateforme unique** au niveau régional serait l'idéal. Pour assurer son rôle de coordinateur la Région doit donc agir de manière urgente dans 2 directions :

- Négocier avec les fournisseurs de services de covoiturage qui ont besoin d'un soutien financier public **l'ouverture de leurs données**, en définissant des règles permettant l'interopérabilité des services et la rétribution financière.
- Sélectionner et **recommander des choix** au regard des performances des outils et des services (facilité d'accès, apport de preuve, capacité d'innovation, application smartphone, qualité d'accompagnement) et de l'ouverture de leurs données.

2.5 Développer des services de covoiturage dynamique (temps réel) et spontané (autostop organisé) en complément des services de covoiturage planifié

Sur des lignes pré-identifiées (comme pour un transport en commun) jalonnées de **points stop** pour prise et dépose de passagers. Les lignes à couvrir sur le Pays d'Ancenis comportent à minima des axes nord-sud (Ancenis-Saint Mars la Jaille ; Ancenis-Riaillé) et Est-ouest (N 23). La matérialisation des aires d'arrêt (points stops) est inachevée.

Les progrès technologiques en matière d'applications mobiles et de mise en relation automatisée ou en temps réel peuvent appuyer l'essor du **covoiturage dynamique** chez les personnes « connectées » : un conducteur se propose sur un parcours, les passagers intéressés sont prévenus immédiatement. Ils réservent leur place à partir des propositions de trajet et les conducteurs concernés sont prévenus. La start-up ECOV apporte une réponse de ce type qui fonctionne sur la région lyonnaise avec des panneaux d'information temps réel à destination des conducteurs sur les parcours sélectionnés. La Région s'intéresse à cette formule, efficace mais encore assez coûteuse.

Les AOM peuvent encourager ce mode de covoiturage, par exemple par une subvention de 0,10 € par Km pour les conducteurs qui prennent des passagers.

Le covoiturage dynamique et spontané n'est sans doute pas la formule idéale pour un parcours quotidien régulier. Par contre il peut constituer une **solution de dépannage** (en cas de défaillance ponctuelle du covoiturage classique) ou pour des déplacements plus ponctuels (jeunes en stage, jeunes en apprentissage ...).

2.6 Mettre en place des actions d'information personnalisées, de promotion, d'animation des communautés et d'accompagnement individualisé dans les territoires.

Au-delà des moyens déjà évoqués, c'est avant tout **l'envie des utilisateurs de s'engager dans la démarche de covoiturage qui fait sa réussite : c'est elle qu'il faut stimuler.**

Techniquement il peut être judicieux de **commencer par cibler des communautés préexistantes** : employeurs publics pour montrer l'exemple, grandes entreprises qui disposent de moyens plus importants, zones d'activité à effectif salarié élevé etc. Il a en effet été constaté (par Klaxit) que les taux de passage à l'acte sont 2 à 3 fois supérieurs au sein de communautés de covoiturage issues d'une même entreprise ou d'entreprises voisines, par rapport à des communautés grand public plus diffuses, la confiance étant semble-t-il plus facile à établir. Des harmonisations d'horaires entre entreprises voisines doivent jouer un rôle facilitateur, notamment pour les entreprises qui comptent trop peu de salariés pour espérer trouver 2 personnes habitant le même secteur géographique.

Mais si les employeurs sont conscients du rôle clé qu'ils peuvent jouer en favorisant les actions conduites auprès de leurs salariés, ils ont besoin d'un animateur ou d'un référent pour assurer une fonction de coordination au sein de leur entreprise et du territoire. Cette mission d'accompagnement peut être assurée pour partie par la plateforme de mise en relation, pour partie par les collectivités territoriales, si possible de manière coordonnée.

Des temps forts peuvent être programmés pour sensibiliser et fidéliser :

- Organiser des rencontres dans les locaux des employeurs à destination directe des salariés pour faire la promotion et amorcer un dispositif de covoiturage. Exemple de la zone d'activités « Horizon » à Châteaubriant avec l'action conjointe de la CCI et de la Communauté de Communes.
- Animer des stands lors d'évènements et de manifestations (marchés, forum des métiers...) avec des supports développant des argumentaires et mieux des témoignages d'adeptes du covoiturage.
- Initier des challenges mobilité permettant sur une période donnée de limiter l'utilisation individuelle de la voiture. Team and Run est un exemple qui illustre la force d'un tel défi coordonné entre entreprises et collectivités locales.
- Diffuser une carte répertoriant aires de covoiturage et points stops

Parmi **les messages** à utiliser pour lever les réticences :

- Les avantages économiques sont réels : le covoiturage augmente le pouvoir d'achat. Des entreprises du Pays d'Ancenis interrogées (cf chapitre 2) indiquent que certains salariés pensent que le covoiturage serait économiquement moins intéressant que la déclaration des frais réels de déplacements pour le calcul de l'impôt sur le revenu. Des simulations peuvent être réalisées pour

montrer que dans bien des cas ce frein n'est pas fondé, notamment en cas d'incitations financières par l'entreprise ou la collectivité.

- Ce mode de transport est convivial et peu contraignant.
- L'objectif de covoiturer de temps en temps peut être plus facile à tenir que le covoiturage systématique.
- S'inscrire sur un site de covoiturage est rapide et gratuit.

2.7 Disposer d'infrastructures facilitant le covoiturage

Le Pays d'Ancenis dispose de 28 **aires de covoiturage** réparties sur tout le territoire. En concertation entre collectivités locales (COMPA, Région, Mauges communauté, mairies) et usagers, une évaluation des aires existantes (fréquentation, pertinence de l'emplacement...) pourrait être réalisée et quelques aires supplémentaires ajoutées pour un bon maillage du territoire, par exemple près des zones commerciales et des zones d'activités.

La mise en place de **points stops** est plus récente et encore incomplète. Ils sont indispensables sur les lignes jugées prioritaires pour le covoiturage spontané et leur emplacement doit être validé avec les usagers potentiels.

Les entreprises pourraient créer sur leurs **parkings** de places réservées aux covoitureurs.

2.8 Favoriser l'intermodalité entre covoiturage et autres services de transport

Il s'agit de mettre en place des réseaux de covoiturage structurés autour des lignes principales de déplacement, ponctués d'arrêts et d'aires de stationnement dédiées et bien connectés avec les services de transport collectif préexistants. Les préconisations sur l'intermodalité sont développées à l'axe 3.

2.9 Définir des stratégies régionales, communautaires et intercommunautaires cohérentes en matière de covoiturage.

Les actions qui sous-tendent la réussite du covoiturage sont nombreuses et fonctionnent à leur plein potentiel lorsqu'elles s'inscrivent dans une démarche intégrée : **le covoiturage dans sa pratique ne connaît pas de frontières.**

La définition de stratégies régionales, prises en compte dans les plans et projets existants (SRADDET, SCOT, PDU, PLU, PCAET) permettront d'assurer un développement cohérent et optimisé du covoiturage au regard des besoins de déplacement. Les « frontières » des AOM ne doivent pas être pénalisantes. Ces AOM doivent pouvoir dialoguer et passer des conventions entre elles pour une bonne organisation.

2.10 Mettre en place des garanties pour assurer un moyen de déplacement aux passagers en cas de force majeure

Une panne de véhicule, un enfant malade, une défaillance du conducteur peuvent perturber ponctuellement l'organisation du covoiturage ; il est alors souhaitable d'imaginer les solutions dégradées de substitution, y compris faire appel au covoiturage spontané, au covoiturage solidaire, au transport à la demande, à un taxi. L'employeur peut couvrir ces **solutions de secours** qui rassurent.

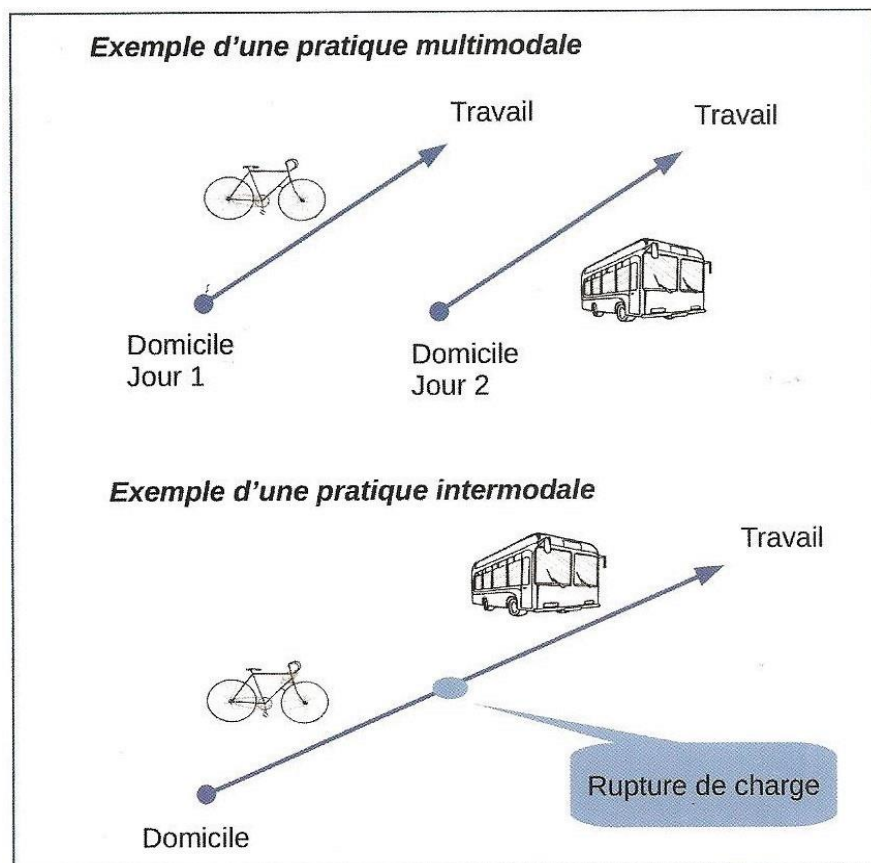
2.11 Assurer l'évaluation des effets concrets des actions engagées en vue d'amélioration continue

Cette évaluation doit être effectuée par l'AOM concernée (demain la COMPA) en impliquant les entreprises et dans le cadre d'une convention de partenariat des acteurs. Il s'agira notamment de mesurer l'évolution de la pratique, d'évaluer le rapport efficacité/coût des actions engagées, de repérer réussites et points à améliorer.

Axe 3 Développer l'intermodalité, notamment sur la base du tronc commun que constitue la ligne de train Nantes-Angers

3.1 Définitions et enjeux

L'intermodalité est une pratique de mobilité caractérisée par **l'utilisation successive de 2 ou plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement**. Ce concept se distingue de celui de la multimodalité qui est la possibilité d'utiliser alternativement différents modes de transport pour réaliser un déplacement



Plusieurs enjeux plaident en faveur de l'intermodalité :

- Enjeu économique

Le développement des réseaux de transport collectif se heurtent aux coûts très élevés supportés par les finances publiques, notamment en milieu rural du fait de taux de remplissage insuffisants. D'où l'idée d'orienter le développement de ces réseaux vers l'optimisation de l'offre existante et la complémentarité intermodale. La mise en connexion apporte des réponses relativement performantes aux besoins de mobilité.

- Enjeu social

L'intermodalité multiplie les possibilités de desserte du territoire notamment pour les captifs du transport collectif (les captifs sont les personnes n'ayant pas d'autre choix, faute de véhicule ou permis de conduire) à un coût souvent plus avantageux que celui de la voiture particulière pour les non-captifs.

- Enjeu environnemental

En privilégiant les mobilités alternatives, il contribue à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture particulière.

3.2 Le développement de l'intermodalité sur le Pays d'Ancenis

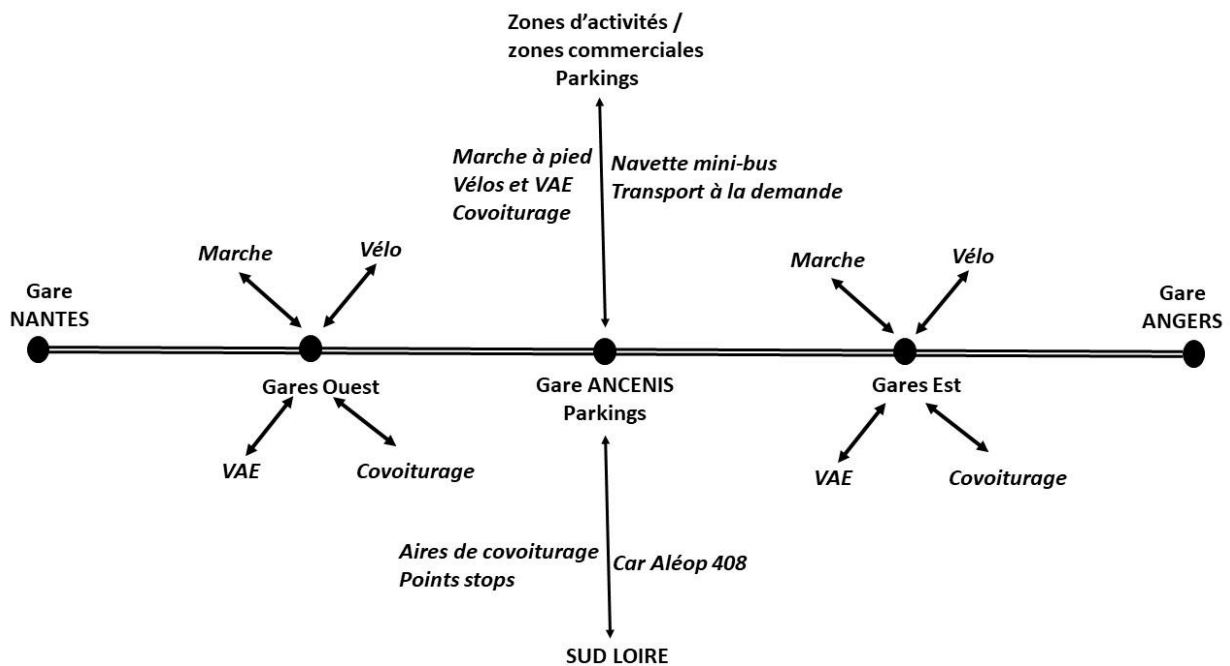
322 La base : Les TER de l'axe ferroviaire Nantes-Angers à renforcer

Dans la première partie de l'étude (§ 1.1.1) nous avons caractérisé l'offre actuelle : gares concernées, horaires de train. Les travaux en cours sur la gare d'Ancenis ont vocation à permettre l'accroissement sensible du trafic, et donc de l'offre d'horaires, à compter de fin 2020.

A noter que cet axe Est-Ouest de transport en commun est complété sur le sud Loire par un axe sud-nord : Il s'agit de la liaison 408 Cholet-Beaupreau-Gare d'Ancenis assurée par Aleop (réseau de transport en commun régional). Toutefois cette liaison ne dispose que de très peu d'horaires et il s'agit d'horaires non adaptés aux horaires de travail (le dernier bus partant d'Ancenis à 16h50).

323 Favoriser le rabattement vers les gares

Nous présentons ci-dessous un schéma simplifié des options d'intermodalité pour gagner les zones de travail d'Ancenis, principal pôle d'emploi du Pays d'Ancenis.



Liaison Gare Ancenis <-> Zones d'activité et zones commerciales

Plusieurs modes de liaison sont possibles selon les situations de travail :

- Proximité : Marche à pied
- Faible distance (< 5km) : Vélo personnel ou vélo en libre-service pour prêt journalier (cf § 1.5.3 sur la mise à disposition gratuite). Cela suppose la création de parkings sécurisés à la gare et sur la zone de travail.
- Moyenne distance (5-10 km) : Vélo à assistance électrique en location longue durée
- L'option du type **service navette** développé par Manitou étendu à d'autres employeurs (y compris de petites entreprises). Parmi les conditions de réussite de cette option nous recommandons :
 - Un groupe d'entreprises adhérentes qui valident les horaires de la navette en cohérence avec les horaires de train (la fréquence des trains étant plus importantes que par le passé, il n'y aura plus à attendre 30 min que le train d'Angers arrive tandis que les personnes du train de Nantes sont déjà dans la navette) et s'assurent d'une bonne synchronisation entre ces horaires et leurs propres horaires d'embauche
 - Des points d'arrêt en nombre limité pour un temps de parcours ne dépassant pas 15mn
 - Une préinscription pour la semaine pour responsabiliser les utilisateurs et adapter le dimensionnement des véhicules.

Liaisons autres gares de la ligne Nantes-Angers <-> Zones d'activité et zones commerciales

Depuis la gare du Cellier, la question d'une navette mérite d'être posée car il y a beaucoup d'entreprises dans la ZA du Cellier autour d'Aplix et la gare est loin (avec un fort dénivelé).

Liaisons domicile-Gare primaire

Pour ces liaisons sont envisageables selon la distance : marche à pied, vélo, VAE, covoiturage, Transport à la Demande (TAD), voiture individuelle.

La liaison Saint Mars le Jaille-Ancenis mérite une attention particulière pour les salariés habitant les Vallons de l'Erdre et travaillant sur Nantes ou Angers : les liaisons directes sont soit inexistantes soit complexes, longues, inadaptées et on constate qu'il existe des personnes habitant St Mars qui viennent à Ancenis en voiture prendre le train pour aller à Nantes ou Angers. La question de la mise en place d'une navette St Mars-Ancenis doit être posée, malgré l'échec du bus Lila qui avait existé il y a quelques années. Pour être compétitif par rapport à la voiture, il pourrait être envisagé de privilégier cette fois une navette offrant :

- Un temps de parcours court, en se limitant à 4-5 arrêts, par exemple : 1 arrêt au centre-ville de Saint Mars, 1 arrêt intermédiaire sur la départementale avec une aire de covoiturage et un parking vélo pour permettre une intermodalité avec le bus, 1 ou 2 arrêt au niveau des ZA nord d'Ancenis et 1 arrêt au niveau de la gare d'Ancenis
- des fréquences et des capacités adaptées au besoin, en privilégiant les heures de pointe, en adéquation avec les horaires de train de la ligne Angers-Nantes et avec les horaires des principaux employeurs d'Ancenis.

Dans tous les cas il faudra veiller à assurer sur les lieux de rupture de charge (essentiellement les gares) des capacités de parking suffisantes (parkings voiture et parkings vélo).

D'une manière générale, l'offre de liaisons amont ou aval renforce l'intérêt de l'utilisation de transports en commun, en particulier du train, car elle permet d'assurer un itinéraire complet.

3.3 La gouvernance de l'intermodalité

« La Région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice de compétence relative à l'intermodalité et à la complémentarité entre modes de transport » (Loi MAPTAM 2014).

La Région fixe désormais les grands principes de l'articulation entre les services de mobilité de son territoire dans le volet « intermodalité » du « Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires » (SRADDET) introduit par la loi Notre. Le SRADDET intègre les différents schémas d'organisation et crée du lien et de la cohérence entre eux. L'articulation des politiques de transport avec celle de l'aménagement et de l'urbanisme sont une nécessité et se déclinent dans le Scot et les PLUi.

Désormais la gouvernance locale de la mobilité et de l'intermodalité se construit autour du couple Région-Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). **Nous ferons l'hypothèse que la COMPA deviendra AOM à compter du 1/07/2021 et sera donc un interlocuteur clé d'organisation de l'intermodalité sur son territoire.** Au-delà de ces 2 acteurs centraux il importe de considérer certaines parties prenantes :

- Les usagers citoyens qui souhaitent une intermodalité plus efficace. Il est en effet fondamental de recueillir leurs besoins, de tenir compte de leurs suggestions pour mettre en place des solutions réellement utiles et efficaces. Les échanges sont indispensables pour alimenter la réflexion des élus et des techniciens.
- Les transporteurs conventionnés ou non pour une bonne connexion des systèmes de transport et services de mobilité qu'ils exploitent : lignes de car librement organisées, opérateurs de covoiturage, opérateurs de location de 2 roues motorisées ou non, nouveaux opérateurs proposant des services innovants etc...
- Les entreprises
- Les aménageurs et urbanistes pour que l'aménagement des voiries soit cohérent avec les schémas de mobilité.

3.4 Les leviers pour faciliter l'intermodalité

Le pôle d'échange

Il rapproche physiquement les modes de transport pour faciliter l'interconnexion. Il s'agit principalement des gares et des parcs-relais (aires de covoiturage). L'objectif à la conception doit être de permettre l'usage des différents modes de mobilité (offre large) en réduisant au maximum la pénibilité et le temps de la rupture de charge, avec une bonne signalétique.

L'information voyageurs

L'utilisateur doit pouvoir accéder facilement à une information claire lui indiquant les services de mobilité qu'il peut utiliser pour son déplacement ainsi que le tarif, le titre de transport et la durée des déplacements associés. Cette information doit aussi d'abord être « physique » : plans en gares pour repérer l'arrêt de bus ou la station vélo les plus proches, panneaux directionnels « ZA Nord à x min de

marche / à x min en vélo » etc. L'application « Destineo », développée par la Région pour site Internet et smartphone, répond aussi pour une part à ce besoin d'information mais gagnerait à être plus connue.

Les accords tarifeurs et la billetterie interopérable

Les tarifications combinées ou intégrées entre différents réseaux encouragent l'intermodalité. Elles permettent à un usager de voyager sur l'ensemble des lignes proposées sans distinction de mode. Elle peut par exemple combiner l'usage du train et de vélos en libre-service. La convergence vers un titre de transport unique pour des réseaux exploités par des opérateurs distincts est un encouragement à l'intermodalité : une carte peut combiner abonnement TER, abonnement mobilités urbaines, accès parking, consignes pour vélos...

En conclusion le renforcement des pratiques intermodales est un axe de développement pour l'offre de transports alternatifs à la voiture particulière. Ces pratiques intègrent transports collectifs interurbains, services de véhicules partagés, modes actifs, services de transport librement organisés sans oublier la voiture particulière qui peut garder une place pertinente mais réduite, sur une fraction du transport intermodal, notamment en territoires ruraux.

Axe 4 Une plateforme de mobilité, pour services, conseils et optimisation

Les plateformes de mobilité sont des outils offrant **de l'information et de l'accompagnement individuel**. Elles permettent de répondre aux besoins de mobilité de publics spécifiques qui ne trouvent pas de solution dans le système classique et qui ont besoin d'un accompagnement en termes de mobilité.

Elles ont également vocation à répondre plus largement aux besoins de mobilité de tous dans une logique de partage et de modes de déplacement diversifiés. Ces outils peuvent notamment agir en zone rurale peu dense où l'enjeu de mobilité est particulier.

4.1 Les missions qui peuvent être attribuées à une plateforme de mobilité

4.1.1 Prise en charge des besoins de mobilité de personnes en difficulté

L'idée principale est d'accompagner vers l'autonomie (principalement pour les trajets domicile-travail), face à des freins pouvant être matériels mais procédant souvent de défauts d'apprentissage et de facteurs psycho-cognitifs, éducatifs, culturels : on procède donc à un diagnostic individuel et à la recherche de solutions adaptées. Ces solutions peuvent avoir un large spectre, de l'aide à l'acquisition ou au prêt d'un véhicule à l'acquisition de compétences (Ex : autoécole avec pédagogie adaptée).

Les prescripteurs de ce type de service sont Pôle emploi, la mission locale, les SIAE (structures d'insertion par l'activité économique), les assistantes sociales, les assistantes familiales, la CAF, les centres de formation...

4.1.2 Offrir des services de mobilité à destination du grand public

Les plateformes permettent de consolider des services spécifiques existant sur le territoire (transports publics, transports à la demande, autoécoles, transports solidaires, covoiturage ...) en coordonnant et apportant à travers le rôle de guichet unique une économie d'échelle et une meilleure visibilité. Ce service conseil est alors élargi à tous les habitants ou salariés du Pays d'Anenis (et pas seulement aux personnes en difficulté), à la demande ou non des employeurs (dans le dernier cas il peut éventuellement s'agir d'une prestation rémunérée).

4.1.3 Faciliter l'accès à des modes de transport

Location ou prêts de véhicules (vélos, VAE, scooters, voitures...), financement de permis de conduire, aide à l'achat de véhicules...

4.1.4 Être pour le territoire l'observatoire et l'expert des mobilités

En contact direct avec les usagers et les prestataires, avec une connaissance approfondie de toutes les mobilités, en relation avec les plateformes d'autres AOM, la plate-forme peut développer une expertise et proposer, au regard de points faibles identifiés, des axes de progrès dans le domaine des mobilités.

4.2 Quelle plateforme de mobilité pour le Pays d'Ancenis ?

Sur le territoire de la COMPA, la fonction plateforme de mobilité a été initiée au sein d'ELI en juillet 2019 dans le cadre d'un appel à projet financé pour 18 mois par le FSE (Fonds Social Européen) et le Département. Cette mission a été activée avec un salarié à temps plein, avec l'objectif d'accompagner 50 personnes d'ici fin 2020 (objectif qui est en passe d'être atteint). L'inventaire des offres de mobilité sur le Pays d'Ancenis a été réalisé et un réseau de relations avec les partenaires prescripteurs, les partenaires opérateurs de service et les entreprises employeurs a été établi. La question se pose désormais de la suite à donner à cette expérimentation à plusieurs titres :

- Doit-on assurer la continuité du service et si oui avec quels financements ?
- Doit-on élargir l'offre de service de cette plateforme en prenant en compte l'ensemble des missions explicitées au § 4.1 ?
- Quelle doit être l'implication de la COMPA, notamment dans l'hypothèse où elle devient AOM pour le Pays d'Ancenis ?
- Quelle structure porteuse pour la plateforme ?

Au regard des effets positifs de l'expérimentation conduite chez ELI et dans l'hypothèse où la COMPA prend la fonction AOM, nous préconisons de maintenir l'existence de la plateforme et d'étendre son rôle à l'ensemble des missions identifiées au § 4.1.

La plateforme mobilité du Pays d'Ancenis devient alors un des « bras armé » pour la mobilité de la COMPA devenue AOM. Une part d'autofinancement peut être envisagée en liaison par exemple avec des services rendus aux entreprises et à leurs salariés.

4.3 Quelle structure porteuse pour la plateforme de mobilité ?

Il apparaît évident que **le lien avec la collectivité COMPA devenue AOM doit être très fort** : La plateforme sera un relais important de la politique mobilité (et d'insertion mais aussi d'équilibre territorial) définie pour le territoire. Au regard des services assurés, le financement de la collectivité sera également déterminant. Si cette plateforme peut être dotée d'un site Internet regroupant l'information et d'un service renseignement téléphonique, il semble important qu'il s'agisse aussi d'un lieu d'accueil physique, ce qui nécessite des moyens humains adéquats (1 équivalent temps plein minimum).

Deux possibilités sont à étudier :

- La plateforme mobilité est un service de la COMPA, au sein de la nouvelle fonction mobilité choisie en devenant AOM.
- La plateforme mobilité est portée par une association conventionnée par la COMPA pour les missions à assurer. La COMPA assure alors en tant que de besoin le soutien juridique, technique, de communication...

4.4 L'importance du réseau

Le partenariat est un élément essentiel pour le bon fonctionnement des plateformes. Sur la base de la stratégie de mobilité et d'insertion choisie par la COMPA, une coordination, une interaction de compétences et de connaissances est nécessaire. L'articulation prescripteurs/plateforme/opérateurs est essentielle pour impliquer l'ensemble des acteurs. De même la réalité des mobilités ignorant les frontières

géographiques des communautés de communes, les liens avec les communautés AOM voisines et la Région sont incontournables.

Le réseau permet aussi le partage d'expériences, des mutualisations, des travaux en commun et une plus grande visibilité. Il peut alimenter l'innovation sur de nouveaux projets. Enfin pour remplir au mieux ses missions la plateforme doit communiquer et se faire connaître des publics cibles : pour ce faire le réseau est encore un élément clé.

En résumé une plateforme de mobilité, telle qu'initiée au sein d'ELI et aux fonctions élargies sur un public plus large et à des missions d'observation et d'expertise nous paraît être un outil important pour la COMPA ayant pris la compétence mobilité et devenue AOM.

Axe 5 Un développement raisonné du télétravail pour les emplois administratifs

Une évidence s'impose : la manière la plus efficace de réduire les impacts négatifs des transports domicile travail consiste à supprimer ces déplacements !

Cette suppression peut être obtenue par la mise en œuvre du télétravail.

5.1 La position des employeurs du Pays d'Ancenis

Les enquêtes que nous avons réalisées avant la crise coronavirus montraient que la pratique du télétravail était extrêmement réduite chez les employeurs du Pays d'Ancenis. A cela plusieurs raisons étaient mises en avant :

- Les secteurs d'activité dominants ont des emplois qui nécessitent la présence sur site, notamment dans les domaines de l'industrie, du commerce ou des services à la personne : la solution télétravail n'existe pas pour la majorité des emplois qui ne sont pas des « emplois de bureau »
- Pour les emplois administratifs, peu nombreux chez la plupart des employeurs, les directions sont réticentes et prudentes par crainte de voir disparaître les synergies de proximité ou « l'esprit maison ». Toutefois l'idée n'est pas totalement écartée et plusieurs expriment la volonté d'expérimenter, plutôt avec des volontaires et sur quelques jours par mois.

Au total, c'est sans doute pour les emplois administratifs (que ce soit dans le secteur public ou le secteur privé) qu'existe le plus gros potentiel.

5.2 L'expérience forcée de la crise coronavirus

Certaines structures ont été amenées à fermer brutalement leurs accueils et leurs bureaux : ce fut le cas pour des banques, des services publics, des écoles. Par ailleurs les entreprises ont également été encouragées à mettre en place au plus vite du télétravail pour tous les emplois le permettant.

Globalement plusieurs leçons peuvent être tirées de cette période particulière :

- Il est des domaines où on a découvert que le télétravail était possible et permettait de répondre à la mission
- Pour être efficace le télétravail doit être pensé, organisé et disposer de moyens et solutions techniques adaptés : logiciels, accès aux bases de données de l'entreprise, qualité de la liaison interne. Le télétravail improvisé de la crise coronavirus a correspondu dans un certain nombre de cas à un fonctionnement dégradé, du fait d'un manque de préparation, du fonctionnement peu digitalisé de beaucoup d'entreprises et de la période (angoisses du covid, enfants à gérer en plus du travail...).
- Des inconvénients sont apparus dans la pratique du télétravail permanent : souffrance psychologique liée à un isolement prolongé et permanent devant son écran, appauvrissement lié à l'absence d'échange et de relation avec les autres fonctions de l'entreprise.
- Le débit internet ne permet pas de télétravailler confortablement partout dans le pays d'Ancenis

5.3 Un développement possible mais raisonné

Le télétravail n'est possible que pour certaines fonctions. Pour être efficace un certain nombre de conditions préalables doivent être assurées à la fois en termes d'outils, d'organisation (y compris du management), de couverture numérique à haut débit performante sur le territoire.

Dans ces conditions un développement peut être encouragé à priori sous des formes mixtes alternant télétravail et activité au bureau dans l'entreprise (2 à 3 jours maxi/semaine de télétravail). Les jours en télétravail apporteront leur contribution à la réduction de l'autosolisme, seront générateurs d'économie et de gain de temps : le temps gagné sur les trajets devient disponible pour d'autres tâches. Le télétravail permet aussi aux entreprises de réduire leurs surfaces de bureaux et de parkings, et les coûts associés.

A noter également que le confinement a amené à associer télétravail et travail à son domicile, or le télétravail peut aussi se faire depuis un lieu de coworking. Cela peut s'imposer quand le salarié n'a pas de conditions de travail adaptées à son domicile (débit Internet insuffisant, pas de bureau dédié...).

A côté du télétravail une autre pratique peut impacter les transports internes à l'entreprise : les réunions téléphoniques et les visioconférences évitent bon nombre de déplacements (parfois de longs déplacements) et génèrent un gain de temps non négligeable, notamment chez les cadres et les commerciaux

CONCLUSION

Les déplacements prennent une importance croissante dans la vie quotidienne et **l'accessibilité est devenue un vrai enjeu pour le développement des territoires**. Les déplacements domicile-travail représentent 50 % des kilomètres parcourus en Pays d'Ancenis et face aux difficultés de recrutement auxquelles les employeurs font face, la mobilité apparaît comme l'une des composantes de l'attractivité du Pays d'Ancenis : les solutions proposées sont, avec l'offre de logement, de véritables arguments à avancer à de futurs employés en vue de leur recrutement.

A l'initiative des pouvoirs publics et après une large concertation, la loi sur l'orientation des mobilités (**loi LOM**) votée en décembre 2019 est un accélérateur de prise de conscience et contribue à la définition d'une stratégie plus globale pour nos politiques de mobilité, prenant en compte des impératifs environnementaux et proposant de passer d'une logique d'équipement en réseaux de transport à une logique plus globale de prise en compte des mobilités au quotidien. **Les enjeux sont multiples : la santé, la qualité de vie, le dynamisme économique et l'inclusion sociale**. L'organisation des mobilités en zone rurale peu dense y tient une place importante afin de réduire les zones blanches de mobilité.

Dans ce contexte, le développement de **modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme** pour les déplacements domicile-travail apporte une réponse pertinente au regard d'enjeux à la fois socio-économiques et environnementaux. En déclinant cette orientation stratégique sur le territoire du Pays d'Ancenis, nous avons identifié **5 axes majeurs pour développer l'écomobilité dans les trajets domicile-travail** :

- La part importante des déplacements de proximité (moins de 5 à 10 km) offre un **vrai potentiel pour le développement des mobilités actives**. Mais l'expression de ce potentiel suppose d'agir d'une manière très significative pour débloquer les freins existants : schéma directeur de pistes cyclables et de stationnements sécurisés, incitations économiques à l'usage de vélos et de vélos à assistance électrique.
- La part des déplacements de moyenne distance (au-delà de 20 km) peut être couverte par des solutions de **covoiturage spontané ou, de préférence, organisé**. Ceci suppose de la part des entreprises une démarche volontaire qui peut être accompagnée par les pouvoirs publics ainsi que le développement d'outils pour faciliter les organisations.
- Le Pays d'Ancenis, zone rurale, dispose de peu de lignes régulières de transport en commun. Ceux-ci ont une part modale faible (5%) et sont quasiment absents au nord du territoire. Leur utilisation pour des déplacements domicile-travail peut être accrue en facilitant **l'intermodalité** : organisation des rabattements sur les lignes structurantes depuis les domiciles et les lieux d'emploi, via les gares et les parcs relais (aires de covoiturage). Si la ligne de train Nantes-Angers couvre bien l'axe est-ouest, l'axe nord-sud St Mars-Ancenis-Beaupréau reste à organiser.
- La mise en place d'une **plateforme de mobilité**, telle qu'initiée au sein d'ELI, avec des missions élargies de service, d'accompagnement d'un large public (guichet unique) et d'observation, d'expertise sera un outil important pour répondre aux besoins d'animation des mobilités sur le territoire, y compris auprès des entreprises et des salariés (information sur l'offre mobilité, sur la législation et la loi LOM, conseils divers)
- La **réduction des déplacements** avec un développement partiel du **télétravail** pour les emplois administratifs a été réactivée par le coronavirus et doit se raisonner dans une approche concertée

entre employeurs et salariés. Pour les cadres et les commerciaux les réunions téléphoniques et les visioconférences limiteront également les déplacements.

L'évolution des pratiques de mobilité doit se faire en acceptant les petits pas, le temps de convaincre et de provoquer le changement, moyennant une **communication et une animation** efficaces : sensibiliser entreprises et salariés du Pays d'Ancenis sur les enjeux sanitaires, économiques, environnementaux de la mobilité, mettre en avant les solutions alternatives à l'autosolisme, challenger le changement des pratiques, sont autant d'actions indispensables à réaliser de manière concertée entre employeurs, salariés et collectivités locales. A cet égard la réussite de « Team and Run » peut être une belle référence pour monter des temps forts sur l'écomobilité en entreprise.

Enfin en **devenant AOM** (autorité organisatrice des mobilités) au 1/07/2021, la **COMPA** se donnera les moyens d'organiser l'ensemble des mobilités sur son territoire, en liaison avec la Région, et disposera de vrais leviers d'action pour répondre aux besoins, coordonner, orienter, expérimenter, évaluer. Sur ces bases elle pourra s'engager dans une démarche volontariste de progrès au service des salariés et des entreprises qui sont en attente d'une coordination concertée pour apporter de meilleures réponses aux mobilités domicile travail.

Ajoutons que les **aides tant techniques que financières** déployées par les pouvoirs publics sont abondantes et sont autant d'opportunités à saisir face aux insuffisances d'infrastructures auxquelles il faut impérativement pallier.

Les conditions sont donc favorables pour **coconstruire**, par implication conjointe des collectivités locales, des employeurs et des salariés, des actions de progrès en matière de mobilité. Ceci suppose :

- Une vision globale de la situation actuelle et des évolutions stratégiques à engager sur un horizon moyen terme, vision concertée avec les AOM voisines.
- L'adhésion des acteurs à cette vision
- La légitimité des porteurs de projets concrétisant cette vision
- La volonté et la capacité d'y consacrer les moyens nécessaires

Nous espérons que cette étude apportera sa contribution à la réussite de cette co-construction et permettra une réponse améliorée au traitement des mobilités domicile-travail sur le Pays d'Ancenis.

**Les membres de la commission « Développement économique »
du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis**

N.B : Cette étude est disponible en version numérique sur les pages du Conseil De Développement sur le site Internet de la COMPA (<https://www.pays-ancenis.com/COMPA/nos-partenaires/conseil-de-developpement/>)

ANNEXES

Annexe 1 : Présentation du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis

Annexe 2 : Questionnaire entreprises

Annexe 3 : Argumentaire et contre-argumentaire à destination des salariés et des entreprises concernant le covoiturage domicile-travail

Annexe 4 : Détails des structures interrogées pour bénéficier de leurs retours d'expériences

Annexe 5 : Détail des horaires de train en Pays d'Ancenis

Annexe 6 : Quelques extraits de l'étude « Comment améliorer et développer les déplacements doux (piétons et cyclistes) à Ancenis-Saint-Géréon ? » publiée en novembre 2019 par l'association ICPA

Annexe 1 : Présentation du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis

Organe consultatif du Pays d'Ancenis, le Conseil de Développement a été créé en 2005. Il permet l'implication d'acteurs du territoire de tous horizons sur les problématiques du territoire.

Il est associé régulièrement aux démarches engagées par la COMPA sur le territoire (élaboration du Projet de Territoire, Politiques contractuelles, participation aux études sectorielles) et s'implique, sur saisine de la COMPA ou auto-saisine, dans des réflexions sur différents sujets.

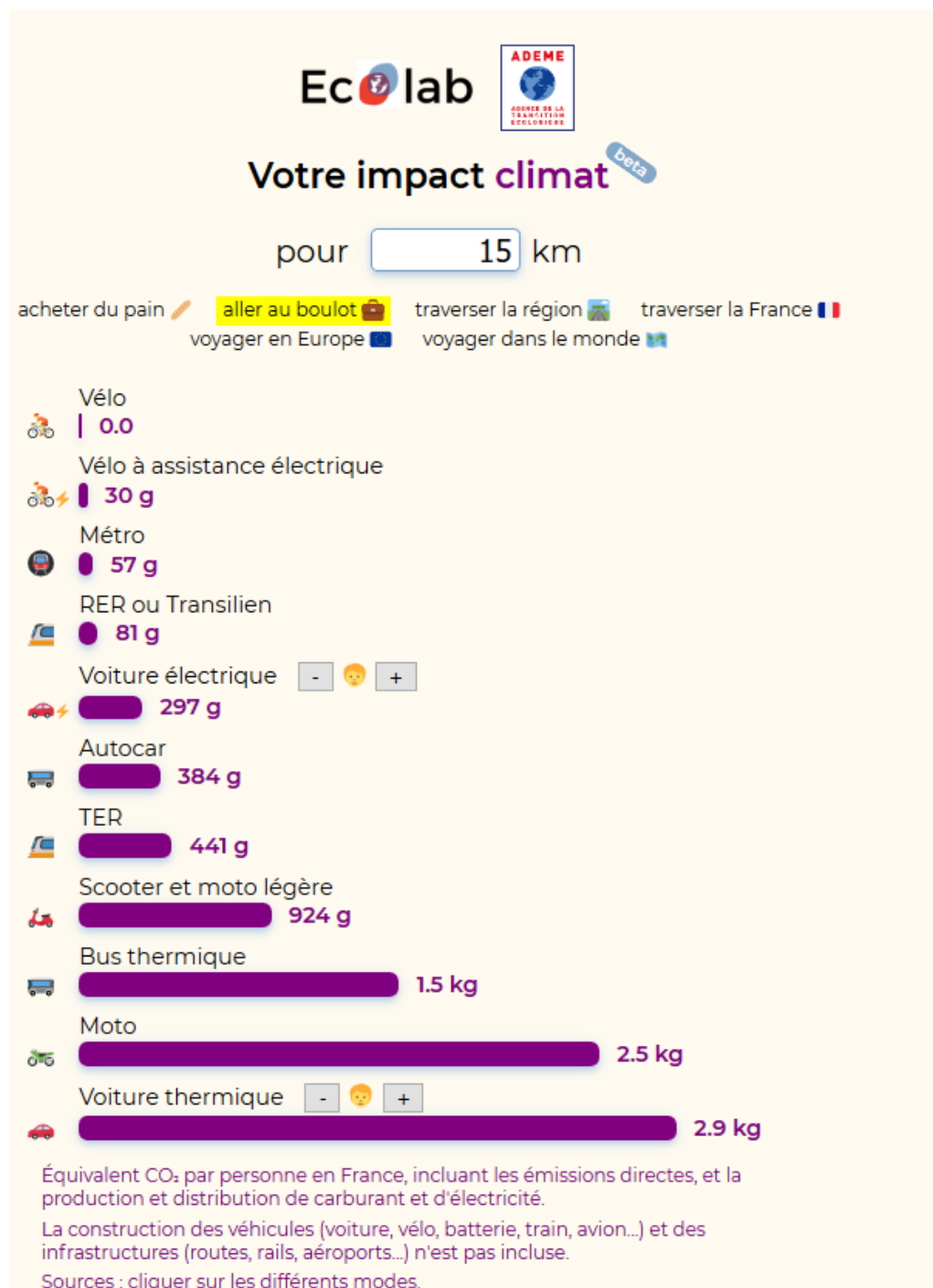
Ainsi, le Conseil de Développement a réalisé plusieurs études : sur les freins au développement des entreprises du Pays d'Ancenis (2018-2019), l'accompagnement à la création d'entreprise (2016-2017), les circuits courts alimentaires de proximité (2014-2015), la jeunesse (2012), le handicap (2013 à 2016).

A cela s'ajoute de nombreuses contributions (sur le projet de territoire en 2019, sur le bien vieillir en 2014, sur le SCOT en 2013...) et l'organisation de débats ouverts au public (cinés-débats ou conférences sur le devenir du pays d'Ancenis, l'Union Européenne, la mobilisation citoyenne etc.).

La cinquantaine de membres du Conseil de Développement se répartissent actuellement en 3 commissions : commission développement économique, commission environnement et commission vie sociale. Le présent rapport a été élaboré par la commission développement économique dont les membres actifs des mandats 2016-2019 et 2020-2022 ont été les suivants :

Nom	Organisme représenté
Sonia ADELAIDE-SMADJA	Membre tirée au sort sur listes électorales
Daniel BOUTROUELLE	Syndicat d'initiatives d'Ancenis
Joseph BRULE	U2P (union des entreprises de proximité)
Christian CARTEYRON	Représentant du monde économique
Roger CLASSINE	CFDT (syndicat)
Jacques COCARD	Personne qualifiée
Charles FONTENEAU	Personne qualifiée
Michel JEANNEAU	Personne qualifiée
Patrice JUTON	Représentant du monde économique
Laurence LEBRUN	Personne qualifiée
Sébastien LENOBLE	CJD (centre des jeunes dirigeants) d'Ancenis
Christine LEPINE	EHPAD Montclair (Le Cellier)
Daniel NUAUD	Représentant du monde économique
Bernard PERROUIN	ARRA (Association de Recherches sur la Région d'Ancenis)
Bertille THAREAU	Personne qualifiée

Annexe 2 : Comparatif carbone des différents types de mobilité



Annexe 3 : Questionnaire entreprises

Commission développement économique du 15/10/19

Travail d'identification d'une ZAE propice : Proposition de conduire des entretiens avec quelques entreprises du territoire

Contexte :

La commission économique du Conseil de développement conduit actuellement une réflexion sur les actions susceptibles de faciliter les déplacements domicile-travail à un moindre coût et avec un impact environnemental plus faible, sur les alternatives à "l'autosolisme".

Nous avons un regard sur la future loi LOM, sur les actions de l'ADEME et sur des expériences conduites hors Pays d'Ancenis. Mais il nous serait également utile de connaître les réflexions, la vision ou les actions de quelques entreprises phares du Pays d'Ancenis sur cette thématique.

Les questions :

- La question des déplacements domicile-travail fait-elle l'objet de réflexions aujourd'hui au sein de votre entreprise ?
- Les difficultés rencontrées pour recruter sont-elles moteur pour cette réflexion ?
- Votre entreprise a-t-elle établi une cartographie du domicile de ses salariés ? Comment se répartit l'effectif salarié par tranche de distance domicile-travail ?
- Savez-vous quels sont les modes de transport utilisés par vos salariés (voiture individuelle, covoiturage, vélo, marche, transports en communs...) ?
- Est-ce que votre entreprise encourage déjà certains modes de transports pour les déplacements domicile-travail ? Comment ? S'agit-il d'encouragements techniques ou financiers (exemple : indemnités kilométriques, événements de sensibilisation, douches pour les cyclistes, parkings vélo ou covoiturage, aménagements horaires, etc.) ?
Est-ce que votre entreprise envisage la mise en place de certains types d'encouragements (lesquels) ?
Rencontrez-vous des freins à la mise en place de ces encouragements, ou des freins pour que ces encouragements aient un réel impact sur les modes de déplacement de vos salariés ? Avez-vous des idées pour lever ces freins ?
- Quel effectif parmi vos salariés pourrait être intéressé par une liaison gare- zone d'activité (le cas échéant) ?
- Quel effectif (de proximité) pourrait être intéressé par des liaisons continues et sécurisées "pistes cyclables" du domicile à l'entreprise ?
- Des formules du type covoiturage pourraient-elles se développer dans votre entreprise et à quelles conditions ?
- Des collaborations inter-entreprises (au sein de votre zone d'activité) sur cette thématique de la mobilité seraient elles pertinentes ? Pour quels types d'actions ? Et avec quelles entreprises ?
- Votre entreprise a-t-elle mis en place du télétravail (afin de réduire les déplacements domicile-travail) ? Ou est-ce envisagé ? Selon quelles modalités (types d'emplois éligibles, 1 jour par semaine ou autre type de fréquence, travail depuis chez soi ou des antennes de l'entreprise...) ?

Annexe 4 : Argumentaire et contre-argumentaire à destination des salariés et des entreprises concernant le covoiturage domicile-travail

Argumentaire :

Arguments à destination des salariés	Arguments à destination des entreprises
<p>Economies financières (entretien véhicule / essence) Rappelons que d'après l'Automobile Club :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le coût d'une voiture en Pays de la Loire est en 2017 de 5 837 €/an (tout compris : achat du véhicule à crédit, assurance, carburant, entretien, parking et péages) sur la base d'une clio essence et 8 980 km/an - En covoiturant entre 4 salariés et sous réserve que le véhicule de chacun soit bien utilisé 1 fois sur 4 (pour ne pas partager uniquement les frais de péage et essence mais bien l'ensemble des frais liés à la possession d'une voiture), chaque automobiliste ne paie que le tiers de ce qui était dépensé avant <p>D'après l'INSEE, les transports représentent 21 % du budget des ménages habitant en milieu rural (commune de moins de 2 000 habitants) et 19 % du budget des ménages habitant dans une commune de 2 000 à 19 999 habitants. Pour les habitants de ce type de communes, les transports sont leur premier poste de dépenses, devant le logement (sauf pour les non-proprétaires).</p> <p>Selon l'ADEME les économies possibles sont l'attrait n°1 du covoiturage et selon l'observatoire des mobilités émergentes 2016, les motivations avancées par les pratiquants du covoiturage (courte et longue distances) sont les économies réalisées (61 %) devant l'environnement, l'aspect social ou le côté pratique</p> <p>Les habitants du pays d'Ancenis se déplacent en moyenne 16,7 km par jour pour leurs trajets domicile-travail, soit 6 095 km par an : sur la base du barème fiscal de 0,543 € pour une voiture de 5 chevaux et moins de 5 000 km par an, cela représente un coût de 3 309 €. En covoiturant à 2 personnes tous les jours ce coût est divisé par 2 et réduit à 1 654 €, à 3 personnes à 1 103 €, dans les deux cas l'économie est d'environ un mois de salaire par an.</p>	<p>Encourager le covoiturage c'est permettre une hausse du pouvoir d'achat sans avoir à augmenter les salaires.</p>
<p>Convivialité, réseautage professionnel et entraide possible (sur des questions professionnelles, mais vous avez aussi une solution pour aller au travail si vous avez un problème de voiture ou de santé).</p> <p>Selon l'ADEME, ce n'est pas forcément un élément qui motive à se mettre au covoiturage, mais c'est un élément qui incite à continuer.</p> <p>Selon différentes études, la convivialité est la 2^e motivation la plus citée après les économies financières et devant l'écologie (dans une étude de Vinci</p>	<p>Argument pour recruter et surtout fidéliser des salariés qui habitent loin : même s'ils habitent loin, leurs trajets leur coûteront peu cher (d'autant que ce coût peut augmenter du fait des variations du prix de l'essence), seront conviviaux et moins fatiguant.</p>

<p>Autoroutes de 2017 : les économies réalisées sont citées par 69 % des répondants, la convivialité par 33 % et l'écologie par 32 %).</p>	
<p>En covoiturage, chacun a moins de conduite à faire du fait de la possibilité de se relayer en cours de trajet ou du moins au cours de la semaine, ce qui est synonyme de moins de fatigue et plus de sécurité (c'est important notamment si les conditions de circulations sont difficiles : trajet long, très tôt le matin ou de nuit, sur des routes sinueuses ou embouteillées ; dans quelques cas cela peut aussi de permette de rouler avec une voiture plus récente ou mieux équipée en cas de pluie neige ou autre)</p> <p>Là aussi, selon l'ADEME, ce n'est pas forcément un élément qui motive à se mettre au covoiturage, mais un élément qui incite à continuer.</p> <p>Concernant la sécurité également, une étude réalisée en 2014 par la MAIF et Blablacar montre que la présence de passagers à bord maintient la concentration du conducteur (en évitant la somnolence notamment) et l'incite à mieux conduire (respect du code de la route et des limitations de vitesse, moins d'énervement...).</p>	<p>Grâce au covoiturage les salariés peuvent être plus productifs (car plus détendus, moins fatigués, plus intégrés dans l'entreprise grâce aux liens tissés avec leurs collègues en covoiturant : il peut en résulter une amélioration de la transversalité dans l'entreprise voire des développements de partenariats avec les entreprises voisines).</p> <p>Dans une étude de Technologia (cabinet d'experts des risques liés au travail) réalisée en 2013 sur la France entière, 28 % des salariés interrogés estiment que leurs conditions de transport ont des répercussions sur leur santé : selon les personnes interrogées, leur temps de trajet a un impact sur leur travail en termes de « fatigue accrue » (28 % des répondants), mais aussi de « retards répétés » (10 %), « qualité du travail réalisé » (8 %), « relation de travail » (8 %) et « souhait de rester dans l'entreprise » (6%) !</p> <p>Le covoiturage permet plus de sécurité et moins de coûts liés aux accidents du travail. Rappelons que les accidents de trajet représentent en 2012 selon la DARES 12 % des accidents du travail (accidents du travail au sens strict et accidents de trajet additionnés). 9,5 % sont de ces accidents de travail sont dits « graves » et 0,4 % sont mortels.</p>
<p>Selon l'ADEME, le covoiturage est vu en France plutôt une perte de temps (détour à faire, temps d'attente...), notamment du fait de la rareté des voies réservées au covoiturage qui permettrait aux covoitureurs de gagner du temps.</p> <p>Toutefois, si le covoiturage se développait à plus grande échelle, il permettrait de réduire les problèmes d'embouteillage et de manque de places de parking, soit un gain de temps et moins de soucis.</p>	<p>Le développement du covoiturage à l'échelle d'une zone d'activité permet de réduire les problèmes d'embouteillage et de manque de places de parking, soit moins de problèmes de retards des salariés.</p> <p>Le covoiturage permet de réaliser des économies en immobilier (moins de places de parking à réaliser ou louer).</p> <p>Pour rappel, c'est dans le cadre des déplacements domicile-travail que le taux d'occupation des véhicules est le plus faible (1,08). Par exemple, une hausse de la pratique de covoiturage de 20 % peut aboutir à 1,3 personnes par véhicules soit 17 % de voitures de moins sur les routes et dans les parkings.</p>
<p>Enfin le covoiturage est un geste pour la planète (moins d'émissions de CO2, moins d'énergies fossiles utilisées). Selon l'ADEME cela n'est pas la porte d'entrée principale pour induire un changement de comportement, mais c'est une motivation supplémentaire.</p>	<p>Le développement du covoiturage est une action majeure pour le développement durable (moins d'émissions de CO2, moins d'énergies fossiles utilisées), c'est donc un plus pour le rapport développement durable/ou la politique RSE (Responsabilité</p>

<p>Rappelons que Sur le Pays d’Ancenis le transport routier représente 43 % de la consommation d’énergie (c’est le principal poste de consommation, devant le résidentiel, l’industrie etc.) et 30,5 % des émissions de gaz à effet de serre (c’est le principal poste d’émissions de CO2, et le 2^e poste d’émissions de GES après l’agriculture si l’on prend en compte tous les types de GES – cf PCAET du Pays d’Ancenis chiffres de 2012).</p> <p>Selon le diagnostic mobilité réalisé en 2018 par la COMPA (d’après les données de l’enquête déplacements grand territoire 2015), chaque habitant parcourt en moyenne 16,7 km par jour pour leurs déplacements domicile-travail. Cela représente environ 6 100 km par an, soit un tour complet de la terre tous les 6 ans pour chaque habitant.</p>	<p>Sociale et Environnementale) de l’entreprise.</p> <p>Cela montre aussi que l’entreprise est moderne et s’intéresse aux nouveaux usages.</p> <p>Ce type d’action a donc un impact positif sur l’image de l’entreprise.</p>
---	---

Contre-arguments à destination des salariés

La plupart des contre-arguments ci-dessus sont issus du rapport de l’ADEME « Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance ». L’AADEME souligne en effet que pour décider de covoiturer tout individu aura tendance à comparer contraintes et bénéfices. Or pour un déplacement long et exceptionnel, les bénéfices économiques sont importants et l’emportent assez facilement sur les contraintes (adapter ses horaires à ceux des covoitureurs etc.) ; tandis que pour un déplacement de courte ou moyenne ou courte distance le bénéfice économique est faible et la contrainte plus forte puisqu’elle est quasi quotidienne.

Toutefois, les contraintes associées au covoiturage dans « l’imaginaire » de ceux qui n’ont jamais covoiturés sur des trajets domicile-travail sont parfois des freins plus « supposés » que « réels » : lever ces freins est donc très important pour faciliter les changements d’habitudes.

- **La contrainte des horaires**

Beaucoup de personnes disent ne pas covoiturer du fait de cette contrainte des horaires : ils imaginent devoir partir et arriver tous à la même heure et ne pas pouvoir s’arrêter en chemin pour faire ses courses ou autres. Les modes de vie actuels sont largement structurés autour de la voiture individuelle et de déplacements à motifs multiples (transports des enfants vers l’école, courses à faire, activités sportives ou culturelles...), ce qui peut sembler incompatible avec le covoiturage (qui implique un certain respect des horaires et peu ou pas de détours ou arrêts). Des études montrent que ce sont les personnes qui ont le plus de liberté sur leurs horaires qui covoiturent le moins (leur autonomie les soumettant plus que d’autres à des imprévus compliqués à concilier avec le covoiturage), à la différence des personnes en travail posté qui covoiturent davantage.

Dans ce contexte, il est important de souligner que le covoiturage domicile-travail ce n’est pas obligatoirement 5j/5j, pour la vie et avec les mêmes personnes ! Si vous avez une contrainte un soir vous n’êtes pas obligé de covoiturer ce jour-là. Et plus vous serez nombreux à covoiturer plus vous pourrez être flexibles car si vous ne covoiturez pas tel jour vous ne mettez pas les autres en difficultés ou vous pouvez prendre un covoiturage avec des personnes partant à un autre horaire etc.

- **La difficulté à trouver un covoitureur**

Cette difficulté est souvent en lien avec l’inscription sur une plateforme de mise en relation où parfois il n’y a pas de covoitureur potentiel ou des covoitureurs ne répondant pas.

Mais cette difficulté est fréquemment surestimée.

En réalité dans beaucoup d’endroits les flux routiers sont suffisamment concentrés pour trouver un covoitureur, mais cela suppose :

- Que les salariés s’organisent et cherchent un covoitureur y compris dans leur entourage auprès de personnes pas forcément inscrites sur des plateformes de mises en relation.

- L'employeur ne se contente pas de mettre en place un outil de mise en relation, et soit proactif en matière de communication et animation autour du covoiturage

- **L'appréhension**

Beaucoup de personnes peuvent appréhender de covoiturer avec un inconnu (par exemple contacté sur une plateforme).

En pratique, on constate que l'appréhension disparaît rapidement après la rencontre et rappelons que si le courant ne passe pas aucune justification n'est nécessaire pour interrompre la relation de covoiturage.

- **Les freins culturels**

Avec la démocratisation de la pratique (notamment sur des trajets ponctuels de longue distance) ces freins culturels tendent à se réduire.

En particulier, de nombreux autosolistes sont prêts à partager leur véhicule à condition d'être conducteur pour rester maître de leurs déplacements : certains dispositifs de covoiturage se heurtent au fait qu'il y ait beaucoup plus de volontaires pour être conducteurs que passagers.

- **L'incertitude du trajet retour**

Cette crainte peut être aisément levée grâce à la mise en place par l'employeur d'une « garantie de retour » (par exemple taxi gratuit en cas de force majeure). Les coûts induits sont généralement très faibles car la garantie de retour est rarement utilisée, le covoiturage responsabilisant le conducteur.

Annexe 5 : Détails des structures interrogées pour bénéficier de leurs retours d'expériences

Sujet	Structure	Interlocuteur	Forme du retour d'expérience
Retour d'expérience démarche mobilité ZA Horizon à Châteaubriant (44)	Chambre de Commerce et d'Industrie de Loire Atlantique	M. Batard (animateur territorial Pays d'Ancenis - Châteaubriant) et Mme Delcroix (chargée environnement)	RDV « physique »
	Communauté de Communes Châteaubriant-Derval	Mme Galisson (responsable service développement territorial)	RDV téléphonique et échanges mail
Action mobilité de la CC Châteaubriant-Derval en particulier auprès des actifs (44)	Communauté de Communes Châteaubriant-Derval	M. Evain (Directeur du pôle aménagement du territoire et environnement)	RDV téléphonique + réunion en visio-conférence avec tous les membres
Action mobilité de la CC Erdre et Gesvres (44)	Communauté de communes Erdre et Gesvres	M. Braud (chef de service mobilité)	Réunion en visio-conférence avec tous les membres
Action mobilité de Mauges Communauté (49)	Communauté d'agglomération « Mauges Communauté »	Mme Berville (cheffe de service mobilité)	Réunion physique avec tous les membres
Tentative de démarche sur le covoiturage dans une ZA à St Herblain (44)	Association Saint Herblain Ouest Entreprises	M. Mion (responsable de la commission Responsabilité Sociale et Environnementale) de l'association	RDV téléphonique
Plan de déplacements inter-entreprises porté par la Ville puis l'Agglo de La Roche sur Yon (85)	Communauté d'agglomération de La Roche sur Yon	Mme Trevien-Boussard (conseillère mobilité durable de l'Agglo)	RDV téléphonique
Plan de déplacements inter-entreprises de 2 ZA à La Chapelle sur Erdre (44)	Association d'entreprises ECE à La Chapelle sur Erdre	M. Maurice (responsable commission mobilité de l'asso) M. Pouliquen (ancien responsable mobilité de l'asso – chargé de RSE dans une entreprise de la ZA)	RDV téléphonique
Démarche mobilité de la zone Chantrerie à Nantes (44)	Association AFUL La Chantrerie	Mme Charpentier (animatrice de la commission mobilité au sein de l'association – chargée de DD d'une école membre de l'association)	RDV téléphonique
Actions de la CARENE à l'égard des entreprises concernant la mobilité (44)	CARENE – Communauté d'Agglo St Nazaire	Mme Biche (responsable mobilité)	RDV téléphonique
Service de location longue durée de VAE (vélos à assistance	GAL (groupement d'action locale) Sud Mayenne	Mme Kuku (assistante de gestion)	RDV téléphonique

électrique) du Sud Mayenne (53)			
La démarche mobilité de la ZAE du Bois Joli (commune de la Chevrolière) (44)	PETR (Pôle d'Equilibre Territorial et Rural) Pays de Retz	M. Baudry (chargé de mission développement durable)	RDV téléphonique + RDV physique
	Association d'entreprise de la ZAE Bois Fleuri – Chevrolière	M. Berthaume (président) M. Hilaire (secrétaire et responsable RSE d'une entreprise de la ZA)	RDV physique
Action mobilité de la CC Grand Lieu (44)	Communauté de Communes de Grand Lieu	Mme Szymanski (conseillère mobilité)	RDV téléphonique
Défi covoiturage organisé avec les entreprises Airbus Saint Nazaire et Stelia Saint Nazaire (44)	Association Quickmove	M. Point (président de l'association et salarié d'Airbus)	Participation à un séminaire où la structure intervenait
Démarche covoiturage lancée sur une ZA de Pontivy Communauté (Bretagne)	Pontivy Communauté et l'association Ehop	Mme Guilleron (responsable service transport de la CC) Mme Durand (directrice Ehop)	Participation à un séminaire où la structure intervenait
Démarche covoiturage lancée sur une ZA de Lanion Trévor Communauté (Bretagne)	Lanion Trévor Communauté et la start-up Klaxit	Mme Greffion (chargée de mission nouvelles mobilités de la CC) M. Di Nardo (directeur développement Klaxit)	Participation à un séminaire où la structure intervenait

Annexe 6 : Détail des horaires de train en Pays d'Ancenis

Gare	Validité des horaires	Nombre de dessertes (sens vers Angers)	Nombre de dessertes (sens vers Nantes)
Le Cellier	15/12/19 au 3/07/20	11 : 3 le matin (7h04, 8h04, 8h39), 2 la journée (12h37, 16h37), 6 le soir (17h37, 18h04, 18h37, 19h04, 19h37, 20h37)	11 : 5 le matin (6h52, 7h19, 7h52, 8h52, 9h19), 1 la journée (13h19), 5 le soir (17h19, 18h19, 18h52, 19h17, 19h52)
Oudon	15/12/19 au 3/07/20	11 : 3 le matin (7h09, 8h09, 8h44), 2 la journée (12h42, 16h42), 6 le soir (17h42, 18h09, 18h42, 19h09, 19h42, 20h42)	11 : 5 le matin (6h47, 7h14, 7h48, 8h47, 9h14), 1 la journée (13h13), 5 le soir (17h14, 18h14, 18h47, 19h12, 19h47)
Ancenis	6/01 au 15/03/20	23 : 7 le matin (5h57, 6h29, 7h02, 7h29, 7h34, 8h02, 9h29), 7 la journée (9h55, 11h25, 12h02, 12h34, 14h02, 15h49, 16h29), 9 le soir (17h02, 17h29, 17h34, 18h02, 18h30, 18h34, 19h02, 19h34, 19h53, 20h34)	36 au total : 14 le matin (6h18, 6h41, 6h56, 7h08, 7h23, 7h28, 7h41, 7h56, 8h23, 8h28, 8h41, 8h57, 9h08, 9h28), 11 la journée (11h09, 11h57, 12h44, 13h06, 13h23, 14h14, 14h28, 14h50, 16h23, 16h28, 16h56) et 11 le soir (17h08, 17h29, 17h58, 18h08, 18h27, 18h41, 18h57, 19h06, 19h28, 19h41, 21h01)
Varades	6/01 au 15/03/20	7 : 2 le matin (6h37 et 7h42), 1 le midi (12h42) et 4 le soir (17h42, 18h42, 19h42 et 20h42)	6 : 3 le matin (6h05, 7h09 et 8h09), 2 en journée (13h09 et 16h09), 1 le soir (18h13)
Ingrandes sur Loire	6/01 au 15/03/20	7 : 2 le matin (6h43 et 7h48), 1 le midi (12h49) et 4 le soir (17h48, 18h49, 19h48 et 20h48)	6 : 3 le matin (6h10, 7h15 et 8h15), 2 en journée (13h15 et 16h15), 1 le soir (18h19)

Annexe 7 : Quelques extraits de l'étude « Comment améliorer et développer les déplacements doux (piétons et cyclistes) à Ancenis-Saint-Géréon ? » publiée en novembre 2019 par l'association ICPA

La démarche menée par l'association ICPA

☞ un travail d'inventaire des principales difficultés en matière d'infrastructures, avec l'élaboration d'une carte interactive complétée par une vidéo présentant certains cheminements vélos (consultables sur le site internet de l'association www.asso-icpa.fr)

☞ la réalisation d'un **questionnaire piéton/vélo** pour collecter l'avis de la population sur les pratiques, les difficultés rencontrées et les obstacles à leur développement

☞ de nombreux **contacts avec la population** : permanences sur les marchés et dans certains espaces commerciaux, échanges avec des groupes de lycéens, présence lors de rencontres associatives, contacts avec diverses associations...

☞ un **forum public** pour débattre des priorités à privilégier¹

☞ un **rapport public de restitution** rendant compte des éléments collectés et suggérant des pistes de travail.



Ce que pensent les cyclistes

Beaucoup considèrent ne pas se sentir complètement en sécurité en se déplaçant dans Ancenis-Saint-Géréon : sur les giratoires et les carrefours ; du fait de c', de dans les itinéraires ; certains aménagements sont considérés comme anxiogènes (certains passages souterrains, une insuffisance d'entretien des voies cyclables...). Il faut avant tout apporter une meilleure fonctionnalité et un meilleur entretien des voies cyclables, une amélioration des marquages et de la signalétique de sécurité. Il est demandé davantage d'aires de stationnement sur l'ensemble de la commune, si possible abrités et sécurisés.

L'étude complète peut être retrouvée au lien suivant : <https://www.asso-icpa.fr/demarche-citoyenne-participative/deplacements-doux/>

propositions d'ICPA pour améliorer développer les déplacements doux

☞ Etablir un nouveau schéma global de mobilité douce

▶ Développer une approche globale et fédérative intégrant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes à mobilité réduite (Pave), les déplacements professionnels et scolaires ;

▶ Prendre en compte la desserte des futures zones d'habitat et d'activités économiques envisagées dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (Scot) ;

▶ Travailler avec les communes avoisinantes (y compris en sud-Loire) et la Compa à l'établissement d'un réseau cyclable intercommunal.

☞ Concrétiser une logique d'itinéraires sans ruptures

● Sur certaines transversales

● Sur certaines radiales

☞ Créer un axe central de mobilité douce entre la place Charles de Gaulle et la Loire

☞ Améliorer la signalétique, équiper et baliser les itinéraires cyclistes et pédestres

☞ Revoir l'aménagement des carrefours et giratoires : faire du "sur-mesure"

▶ Favoriser le développement de systèmes de location et de vélo-partage et appuyer les initiatives en cours ;

▶ Encourager la mise à disposition de vélos à assistance électrique et soutenir les initiatives y compris privées en ce sens.

Etc.