



Élaboration d'un Plan Global de Déplacement sur la ville de Châteaubriant



Novembre 2018



PREMIERE PARTIE : diagnostics enjeux

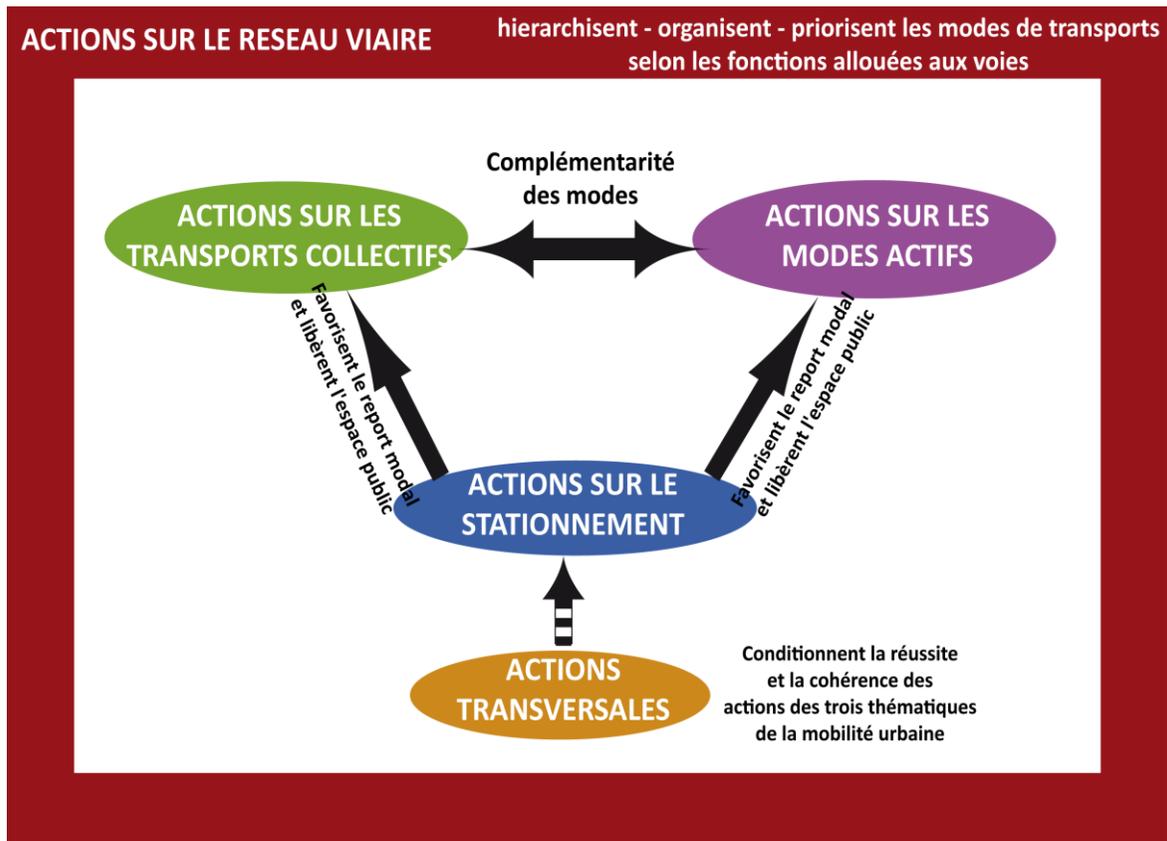




Rappel des objectifs



Finalité du PGD : un projet multimodal et transversal



- Un plan d'actions couvrant toutes les thématiques de la mobilité
- un projet de mobilité durable pour :
 - Définir une stratégie globale des déplacements à l'échelle communale
 - rendre compatibles et sûrs les différents modes de circulation à usage de l'ensemble de la population
 - Intégrer la mobilité dans une vision prospective en lien avec les projets du territoire
- Ce PGD constituera un réel outil programmatique :
 - Il sera une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité
 - Avec un ensemble de mesures inscrites dans un programme pluriannuel adapté aux besoins



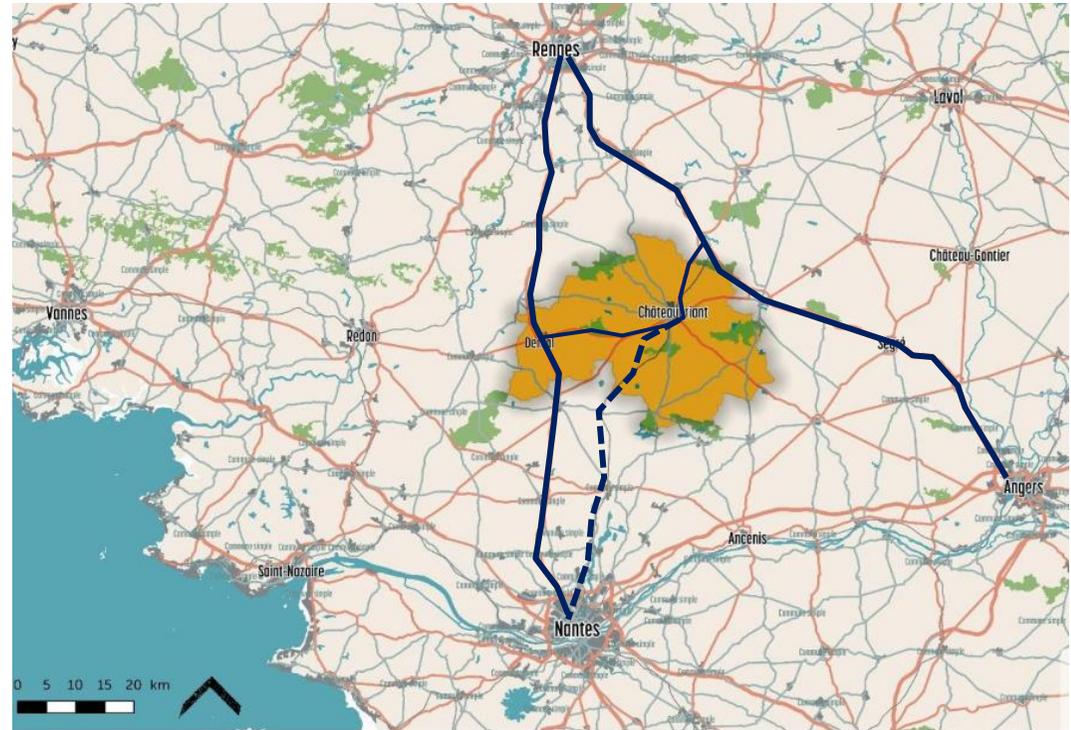


Contexte territorial et pratiques de déplacements



Un positionnement géographique à équidistance de plusieurs pôles urbains

- Une accessibilité routière à améliorer pour rejoindre les axes routiers majeurs
 - La RN137 : l'axe Rennes – Nantes
 - La D771 : fait office de rocade de la commune et permet de rejoindre Laval ou Angers par la D775. Cet axe permet également la desserte de l'axe Nord-Sud.
 - L'arrivée du tram-train a permis d'améliorer les liaisons vers et depuis Nantes
- > Offrant des liaisons facilitées vers Rennes, Laval, Angers ou Nantes
- La « ville-centre » de la Communauté de Communes du Castelbriantais
 - 12 064 habitants en 2017 représentant près de 40 % de la population communautaire (19 communes)
 - Un pôle urbain en termes de services, d'équipements et d'emplois

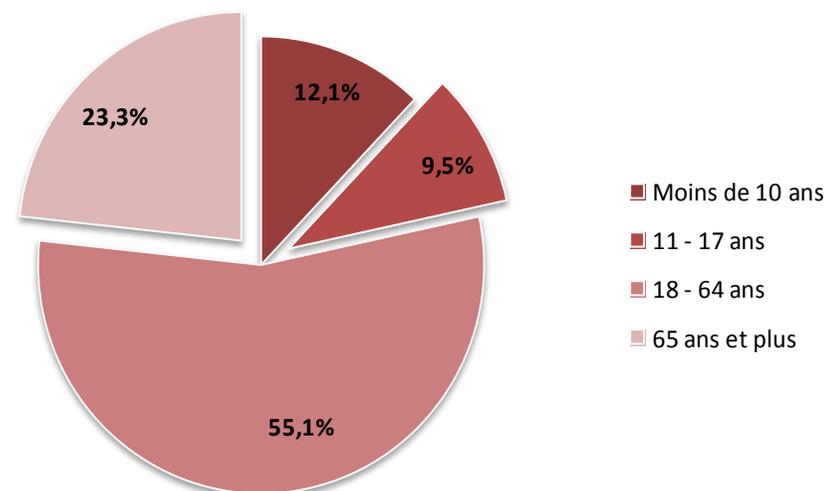


Un gisement important de population non utilisatrice de la voiture

- Plus de 30 % des personnes n'utilisant pas la voiture :

- Représentées majoritairement par une population de + 65 ans
- Une population captive supérieure aux moyennes départementale et régionale
- 17 % de ménages sans voiture (près de 1 000 ménages)

-> **Catégories de population à prendre en compte pour mieux adapter l'offre de transport à la demande de déplacement**



Libellé géographique	Moins de 3 ans	3 - 10 ans	11 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 64 ans	65 ans et plus
Ville de Chateaubriant	3%	9%	10%	7%	48%	23%
CC du Castelbriantais	4%	11%	10%	6%	50%	19%
Département Loire-Atlantique	4%	11%	9%	9%	52%	16%
Région Pays de la Loire	4%	10%	9%	8%	51%	18%

Or, une certaine dépendance à l'automobile

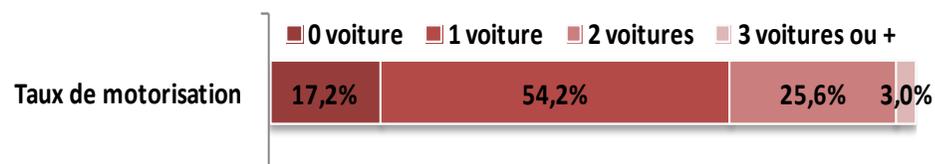
Des ménages fortement motorisés :

- 83% des ménages sont motorisés, dont près de 30 % sont multi-motorisés avec des ménages disposant majoritairement d'un seul véhicule
- La part de ménages sans voiture est la plus importante sur Châteaubriant si l'on compare à l'échelle de l'intercommunalité

Territoire	Ménages	Ménages sans voiture	Taux de motorisation moyen	Taux de ménages multimotorisés
Châteaubriant	5528	17,2%	1,14	28,6%
CC Castelbriantais	14069	12,2	1,35	41,6%
Loire-Atlantique	572385	14,5	1,29	38%
Pays de la Loire	1569076	13,3	1,32	40%

Des facilités de stationnement résidentiel :

- ¾ des ménages disposent d'un emplacement de stationnement privé
- A relativiser selon le lieu de résidence : en hypercentre, le stationnement privé est plus limité



Territoire	Résidences principales (maison et appartement)	Taux de logement collectif (%)	Maisons et appartements avec emplacement de stationnement	% de Maisons et appartements avec emplacement de stationnement
Châteaubriant	5495	31,5	3547	65%
CC Castelbriantais	13997	13,6	9856	70%
Loire-Atlantique	568310	35,4	407769	72%
Pays de la Loire	1556213	26,4	1119655	72%

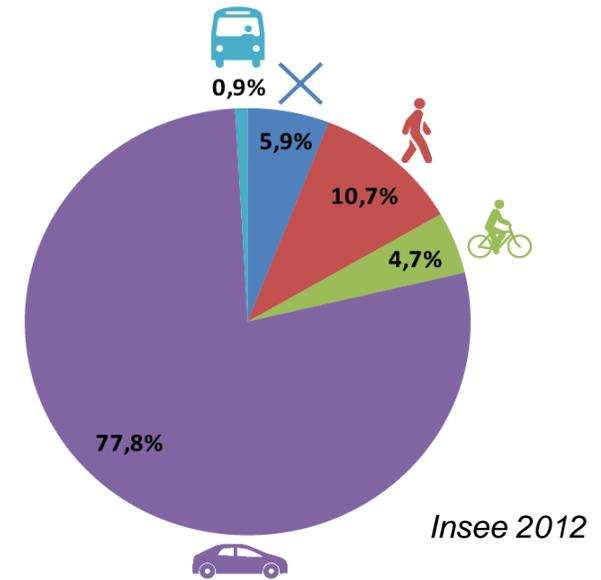
Une utilisation prépondérante de la voiture dans les déplacements quotidiens (domicile-travail)

Les déplacements intercommunaux

- La voiture représente 78% des déplacements
- Une part non négligeable de la pratique des modes doux (16%)

Part modale domicile-travail - INSEE 2012					Pas de transport
Châteaubriant	11%	5%	1%	78%	6%
CC Castelbriantais	7%	3%	1%	82%	8%
Loire Atlantique	5%	5%	11%	75%	4%
Pays de la Loire	6%	4%	7%	78%	5%

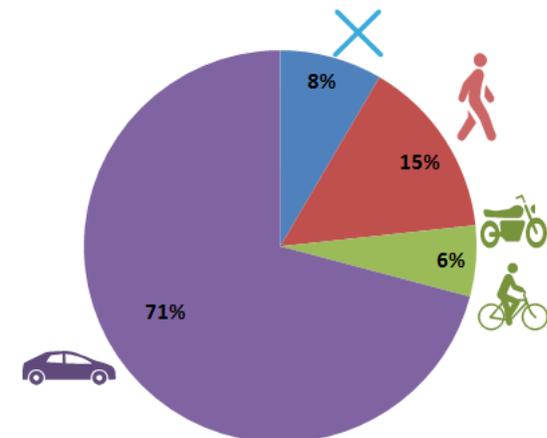
Données : INSEE 2012



Les déplacements intra-communaux

- La part de la voiture diminue sensiblement mais reste élevée pour les déplacements de proximité
- La part des modes doux est plus importante avec 21 % des déplacements domicile-travail

-> Dans les deux cas la part des TC reste anecdotique : 1% environ



Des emplois et services concentrés sur Châteaubriant

■ La commune concentre plus de 2/3 des emplois intercommunaux

■ 9 000 emplois et 4 100 actifs occupés

■ 13 000 emplois à l'échelle communautaire

■ La commune concentre les principaux équipements structurants du territoire

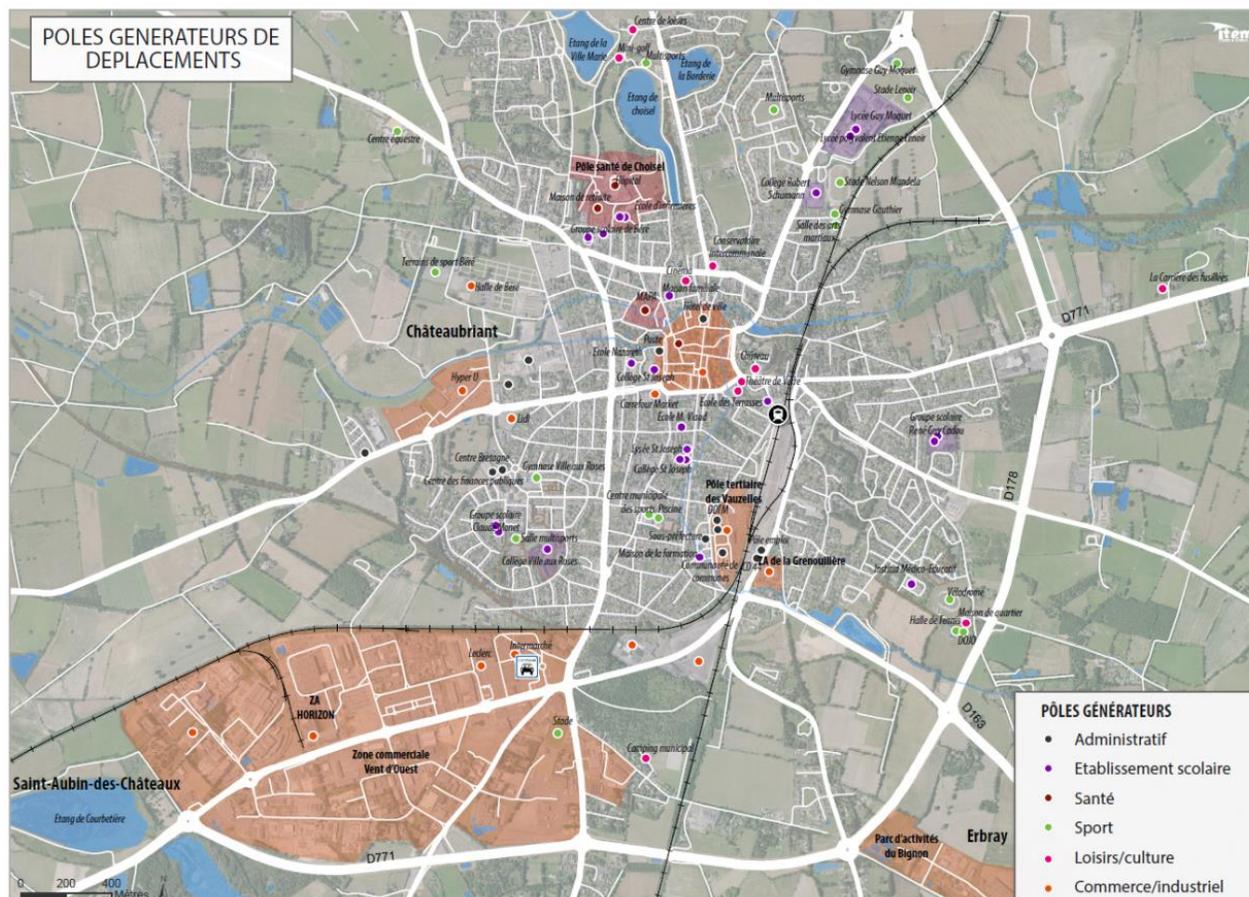
■ Etablissements scolaires (Ecoles, collèges, lycées, IFSI)

■ Commerces (petites, moyennes et grandes surfaces)

■ Equipements de santé (Pôle santé, médecins généralistes, spécialistes, IME)

■ Équipements sportifs et culturels

■ Services administratifs



Une forte attractivité économique à l'échelle intercommunale

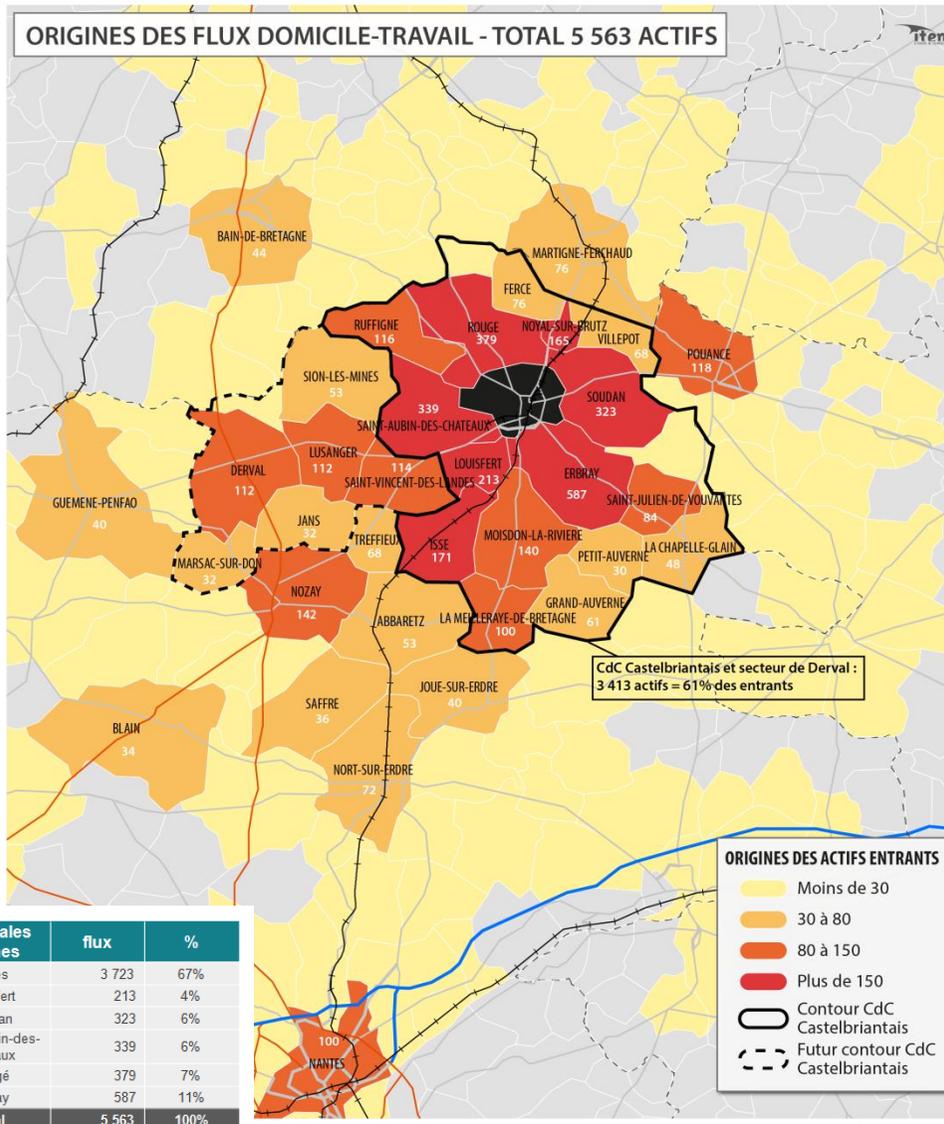
■ Une majorité de flux entrants sur la commune

- Plus de 5 600 actifs résidant hors de la commune viennent y travailler soit plus de 55 % des actifs, provenant principalement des communes de 1^{ère} couronne

Flux internes	Flux sortants	Flux entrants	Total
3 100	1 249	5 600	9 773

- 70 % des actifs résidant de la commune travaillent sur Châteaubriant

-> Des déplacements qui restent majoritairement locaux et de courte distance et posent la question des modes de déplacements à développer

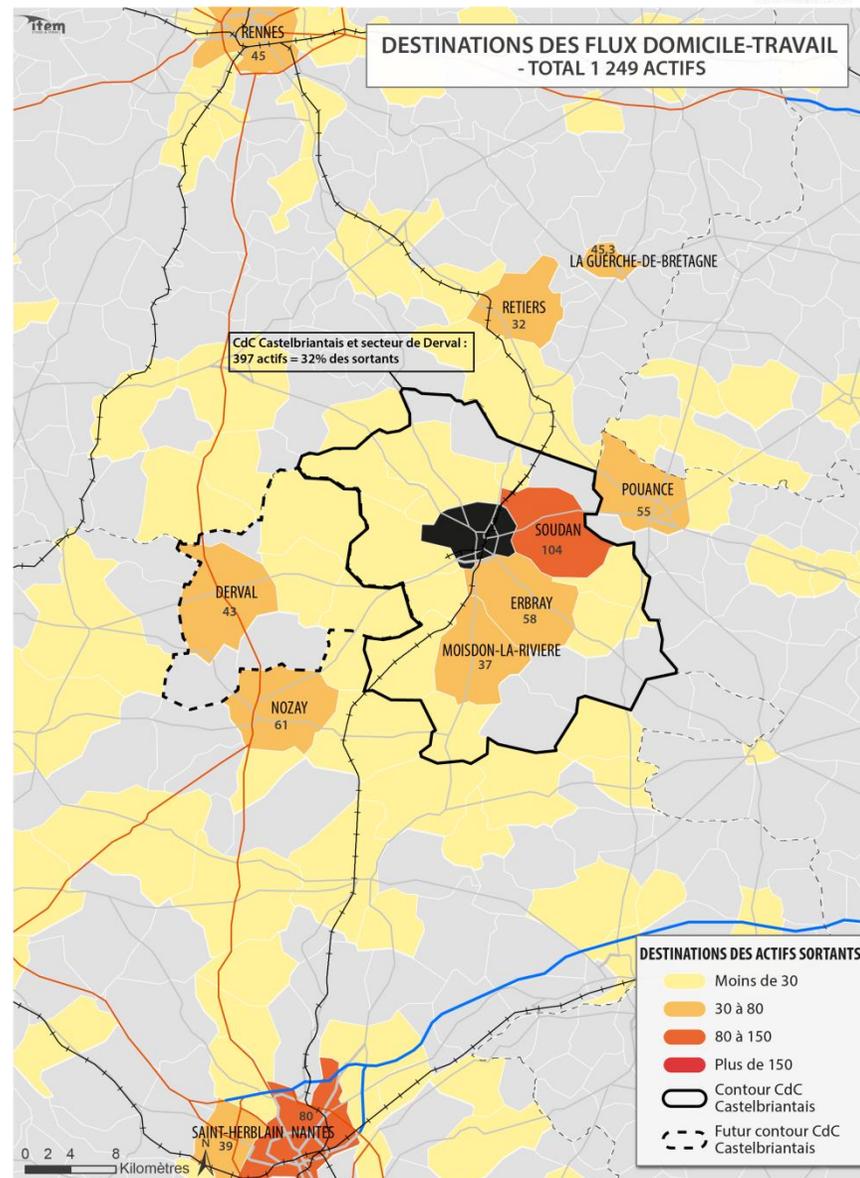


Une forte attractivité économique à l'échelle intercommunale

- **30 % d'actifs résidant de la commune travaillent à l'extérieur du territoire**
 - Des flux qui restent majoritairement locaux
 - Des flux vers Nantes et Rennes limités

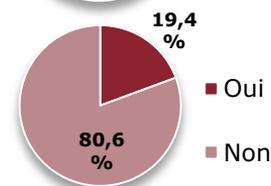
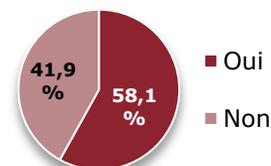
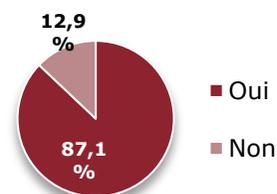
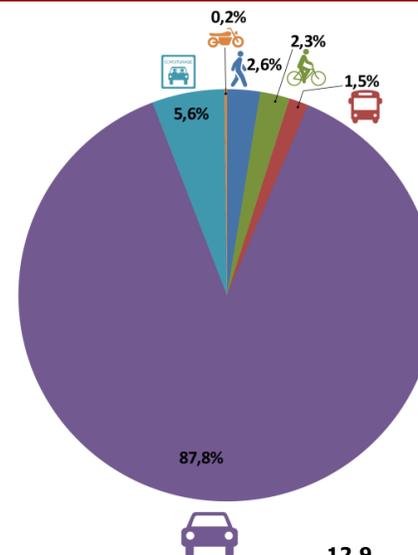
Principales destinations	Flux	%
Autres	890	71%
Pouancé	55	4%
Erbray	59	5%
Nozay	62	5%
Nantes	80	6%
Soudan	105	8%
Total	1 250	100%

Données : INSEE 2012



Enquête sur les moyens de déplacements DT des entreprises castelbriantaises -> la voiture mode privilégié

- Enquête réalisée auprès des entreprises castelbriantaises adhérentes à l'ADIC. 31 réponses nous sont parvenues sur 61 questionnaires envoyés **soit 51% de réponses**
 - **Une prépondérance de la voiture, puisque 87,8%** des employés utilisent la voiture
 - Des initiatives de covoiturage qui se développent au sein des entreprises **(5,6%)**
 - **Les modes doux** (marche et vélo) ne représentent qu'à eux deux seulement **5% de l'ensemble des déplacements DT**
 - Votre entreprise dispose-t-elle de parc de stationnement pour vos salariés ?
 - Votre entreprise dispose-t-elle de stationnement vélo ?
 - Avez-vous mis en place des mesures pour faciliter la mobilité de vos salariés ?
- > **Quelle place pour les modes alternatifs dans les déplacements quotidiens ?**



Un pôle scolaire important

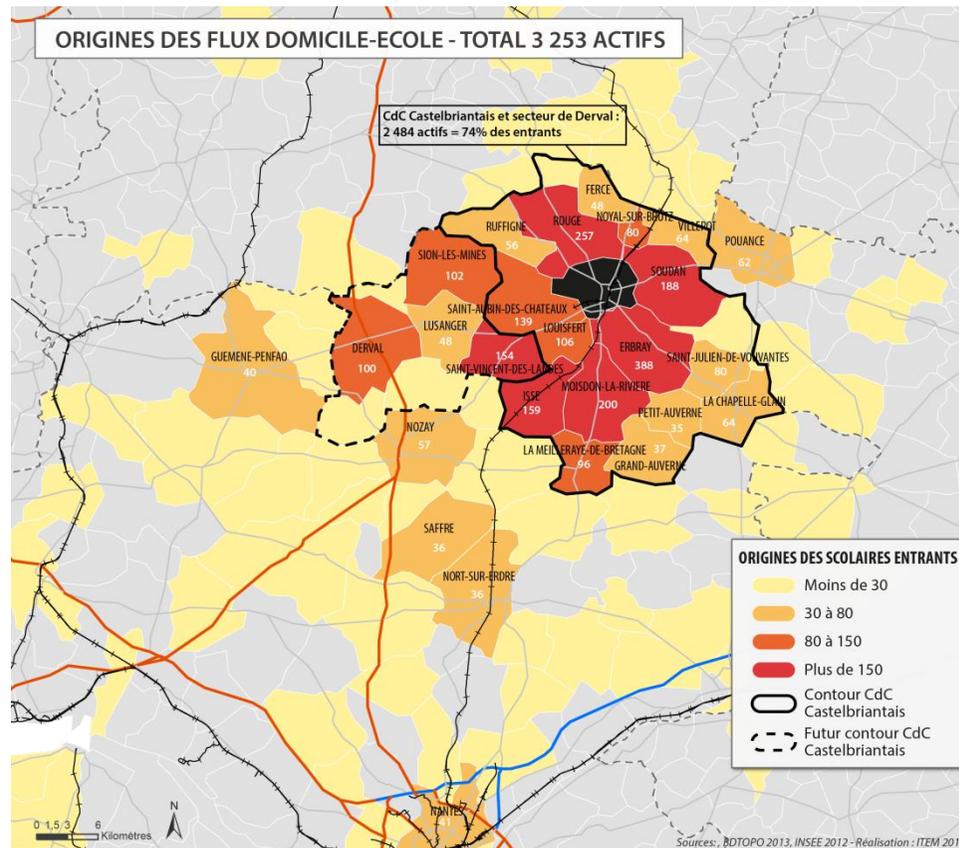
- **6 000 scolaires résidents ou étudiants à Châteaubriant**

- Près de 90 % des jeunes Castelbriantais étudient sur la commune
- Et un grand nombre d'élèves résident en dehors de la commune (3 353 élèves), soit plus de 50 % des élèves de Châteaubriant

-> Grand nombre d'établissements scolaires jusqu'au secondaire et formations spécifiques (lycées techniques, IFSI...)

- Des flux majoritairement locaux, avec une aire de chalandise intercommunale

Flux internes	Flux sortants	Flux entrants	Total
2 353	293	3 353	5 999



Etablissements	Ecoles maternelle	Ecoles élémentaires	Collèges	Lycées
Nombre	4	6	3	3
Effectif	298	1003	1902	1611

Données : data.gouv.fr

+

- ✓ *Un gisement important de population n'utilisant pas la voiture*
- ✓ *Des pratiques modes doux significatives pour les déplacements de proximité*
- ✓ *Une majorité de flux de déplacements locaux, de courte distance avec les communes limitrophes*

Une forte polarisation des flux quotidiens vers Châteaubriant qui sont majoritairement intercommunaux

-

- ✓ *Un recours important à l'automobile, même pour de courtes distances, lié à la forte motorisation des ménages, à la facilité de stationner*
- ✓ *Une faible pratique des TC et des modes doux malgré des potentialités (trajets courts)*



***Conditions de déplacements tous modes
avec des problématiques observées***



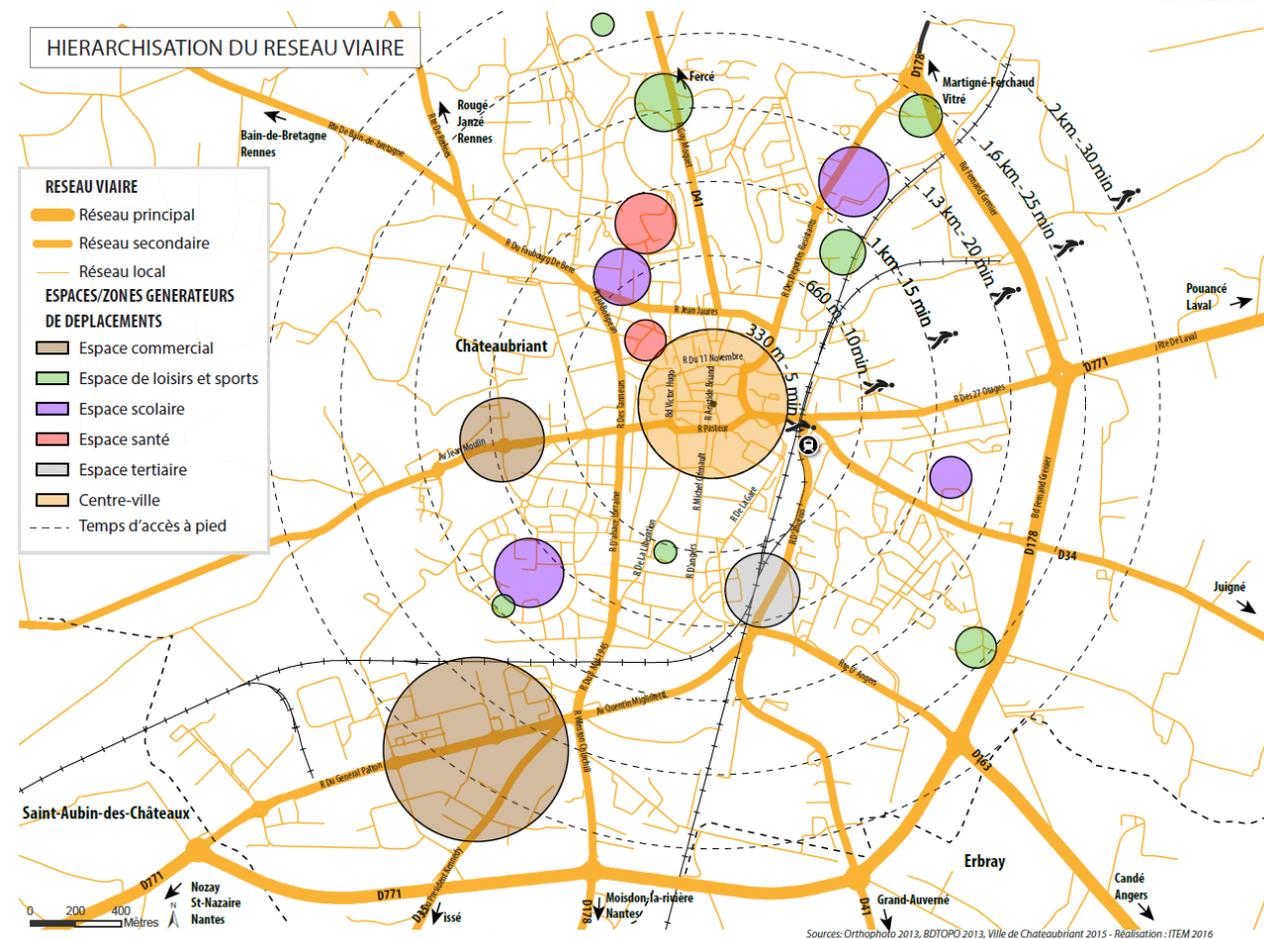


1 : Le réseau viaire



Un réseau routier dense

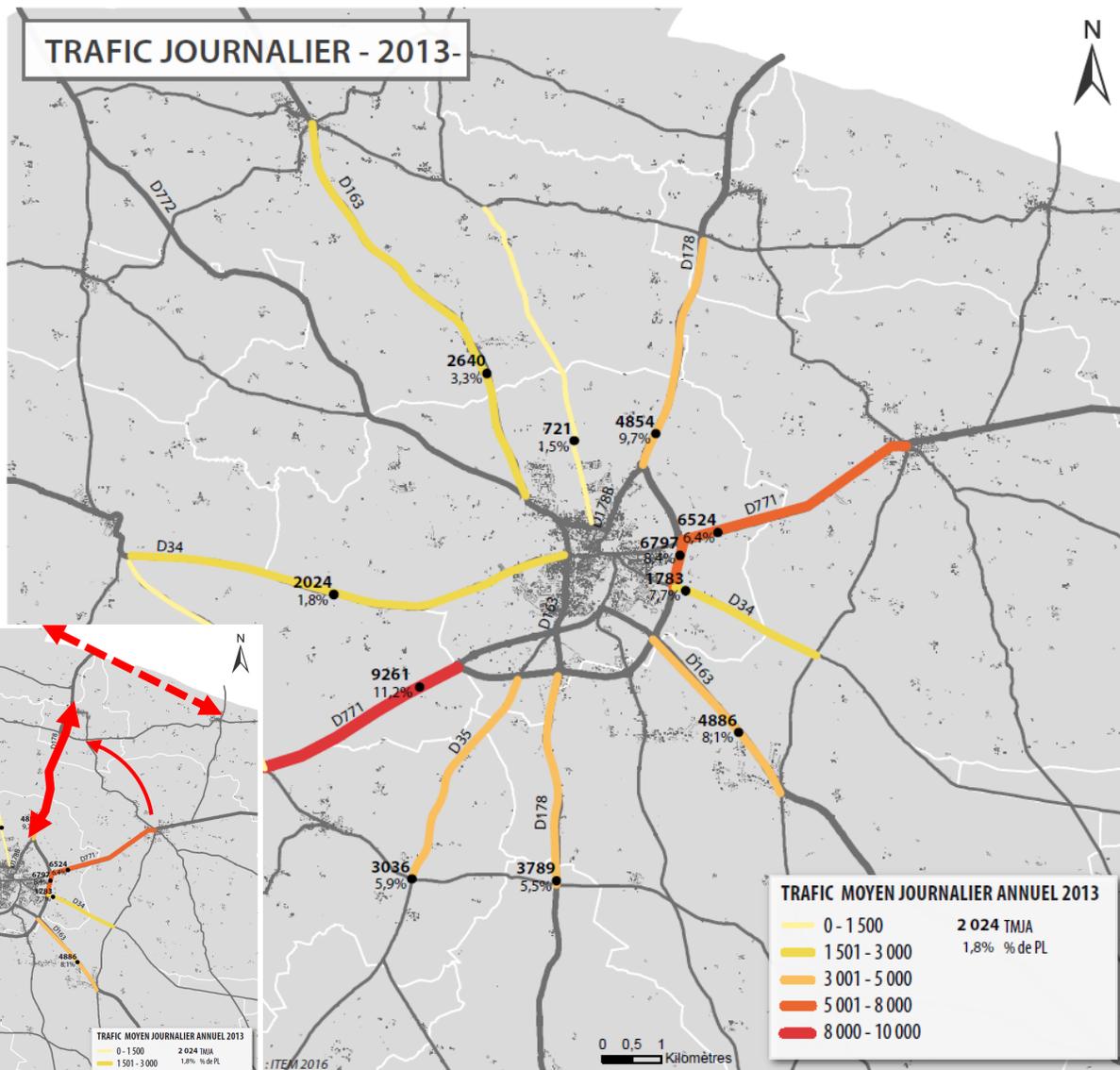
- Une homogénéité dans l'offre et la localisation des axes structurants qui offre **une perméabilité importante au territoire**
- Les principaux espaces générateurs de déplacement se situent à **proximité immédiate du réseau principal ou secondaire**
- Un maillage dense du réseau viaire du centre-ville
- Une rocade qui permet le contournement du centre-ville mais qui ne résout pas sur la partie ouest de la ville, la connexion vers Rennes
- De nombreuses connexions avec les différentes centralités urbaines de l'Ouest



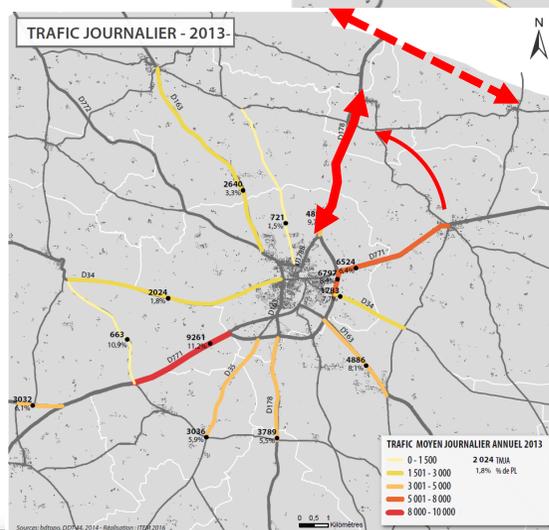
Des trafics routiers concentrés sur la RD 771

■ Un axe majeur : la D771

- La D771, axe traversant supporte entre **6500 et 9300 véhicules/jour**
- Un nombre important d'axes majeurs qui permettent une **bonne répartition des flux**
- Une répartition des flux PL relativement homogène
- De **nombreux axes secondaires** reliant Châteaubriant à ses **communes limitrophes**

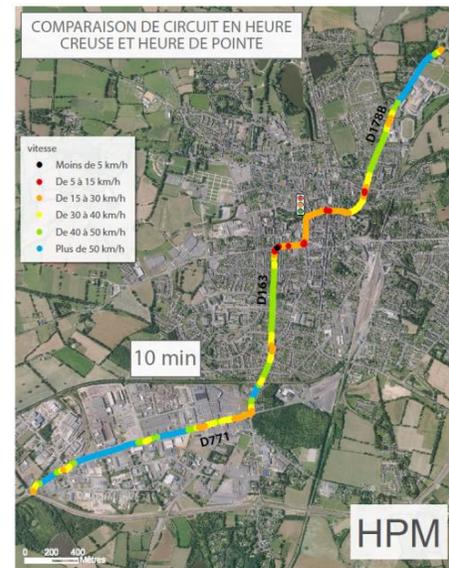
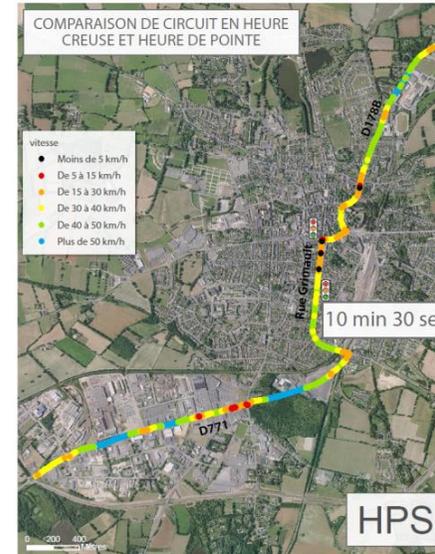
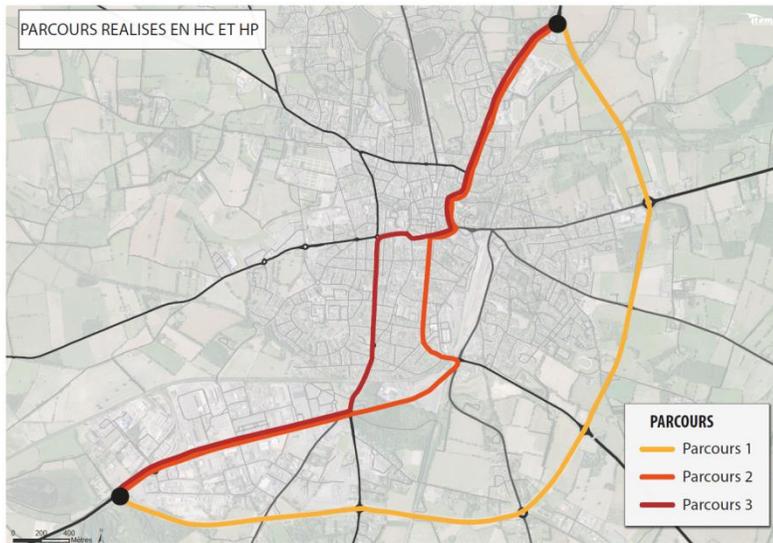


- *L'aménagement de la 2x2 Rennes-Angers, se traduit par un report de flux de la D771 vers la D178.*

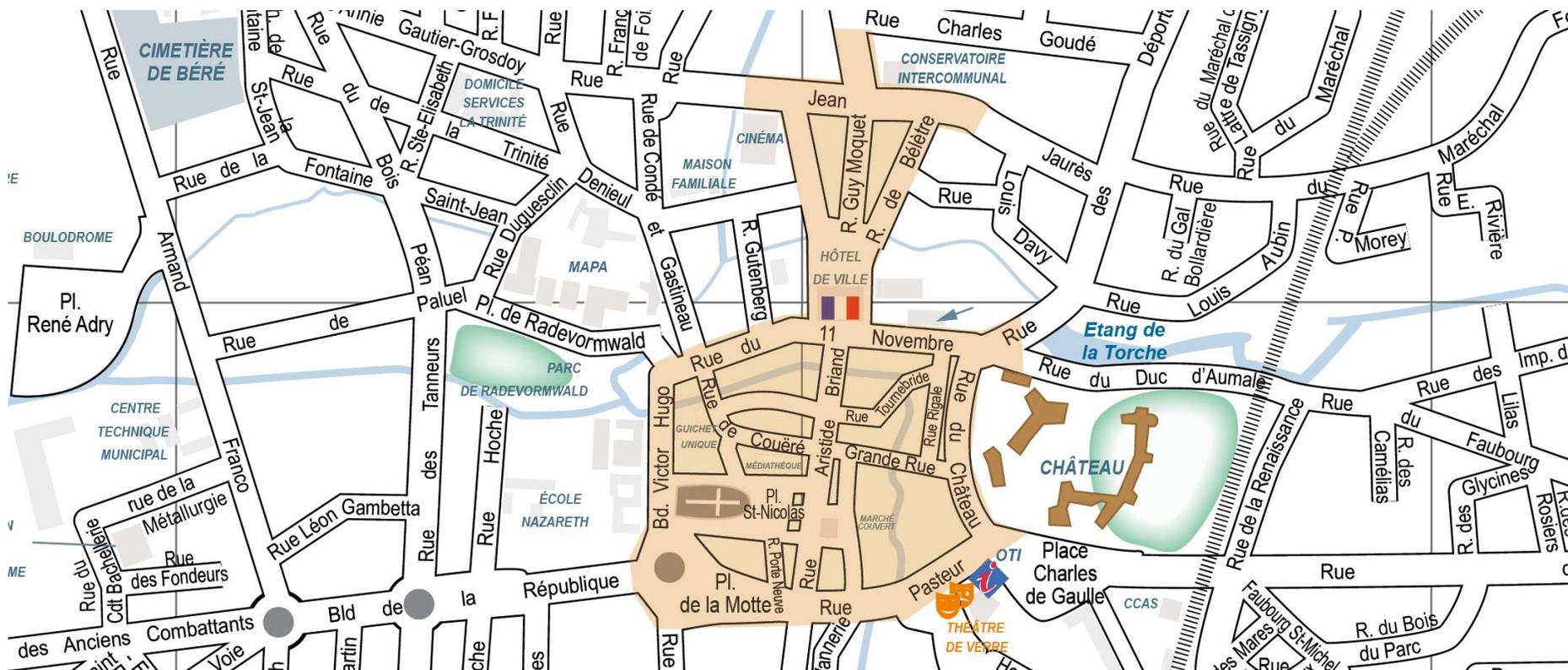


De bonnes conditions de circulation

- Réalisation de **trois parcours** Nord-Sud différents
- Le **parcours 1**, par la rocade, est nettement le **plus rapide** (- 3 minutes)
- Les **parcours 2 et 3**, par le **centre-ville** sont **équivalents** (entre 10 et 11 minutes)
- Aucun écart de temps significatif **Ecart HP-HC maximum : 1 minute**
- **Peu de congestions** automobiles constatées en zone urbaine, du fait du report sur la rocade des trafics poids-lourds



La zone 30



■ Zone 30 de centre-ville

- Sur le périmètre ci-dessus, la limitation de vitesse est de 30 kilomètres heure. Cette zone vise à privilégier un usage sécurisé de la voirie et des espaces publics.





2 : Le stationnement



Une offre de stationnement publique conséquente

- 2 533 places avec une majorité (79%) d'emplacements sur parc et seulement 21% d'emplacements matérialisés sur voirie
- Beaucoup d'offre de stationnement non matérialisée
- 136 places réservées sur l'ensemble de l'offre

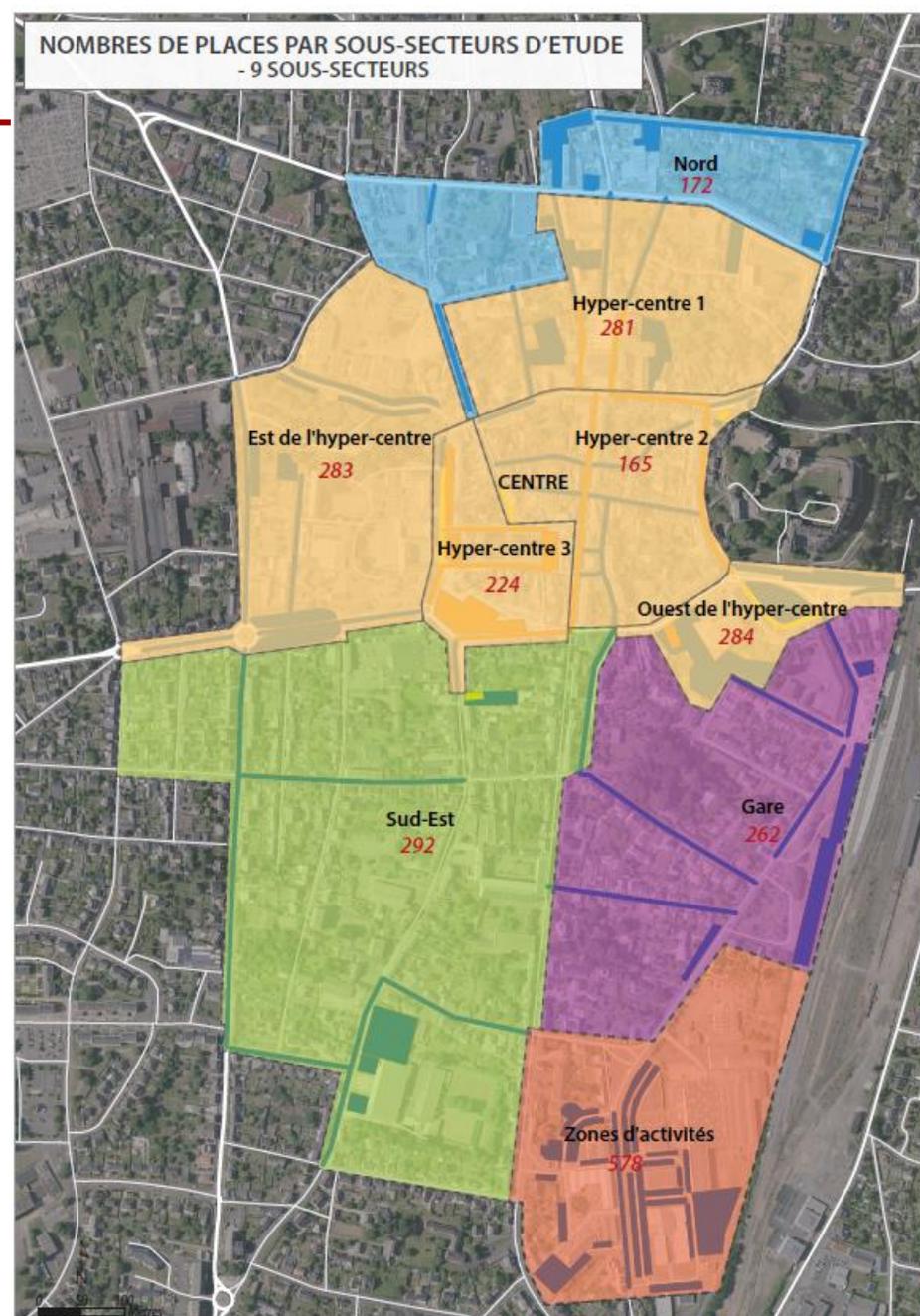
Communes	Nbre d'habitants (2013)	Offre de stationnement publique	Nbre de place/1 000 hab
Dinan	10 940	3 350	306
Châteaubriant	11 866	2 533	213
Landerneau	15 443	2 080	135
Concarneau	18 557	1 827	98
Alençon	26 305	2 349	89
Saumur	27 523	3 142	114
Vannes	52 648	5 976	114



Une enquête d'occupation du stationnement réalisée pour mieux comprendre les pratiques

- Enquête réalisée le jeudi 10 décembre 2015 sur plus de 2 500 places
- 9 secteurs découpés, dont 5 correspondant au centre-ville de Châteaubriant

Nom	Nbre places	Dont pl. réservées
Hyper-centre 1	285	32
Hyper-centre 2	153	8
Hyper-centre 3	224	22
Est de l'hyper-centre	283	7
Ouest de l'hyper-centre	284	11
Sous total CENTRE	1229	80
Nord	172	6
Gare	262	20
Sud Est	292	11
Zone d'activités	578	19
Total général	2533	136



L'occupation sur l'ensemble de la journée

- **Un bon fonctionnement général :**
- Le taux d'occupation moyen sur la journée est de **49%** pour l'ensemble du secteur et de **65%** pour le centre-ville.
- **Une logique horaire en fonction des actifs :** entre 9h30-11h et 14h30-16h le taux d'occupation est de 55% et diminue suite à leur départ avec seulement 37% des emplacements occupés après 19h
- **La période la plus chargée est celle de l'après-midi,** où le taux d'occupation le plus important est atteint sur les secteurs centraux (86%)
- **Les résultats ci-dessus relèvent d'une analyse d'occupation avant le 01.01.2018. Depuis cette date, la zone bleue a été mise en œuvre et le stationnement n'est plus payant. Une analyse de l'occupation des stationnements dans les prochains mois permettra de voir si la mise en zone bleue a eu des conséquences sur le mode d'utilisation des parkings.**

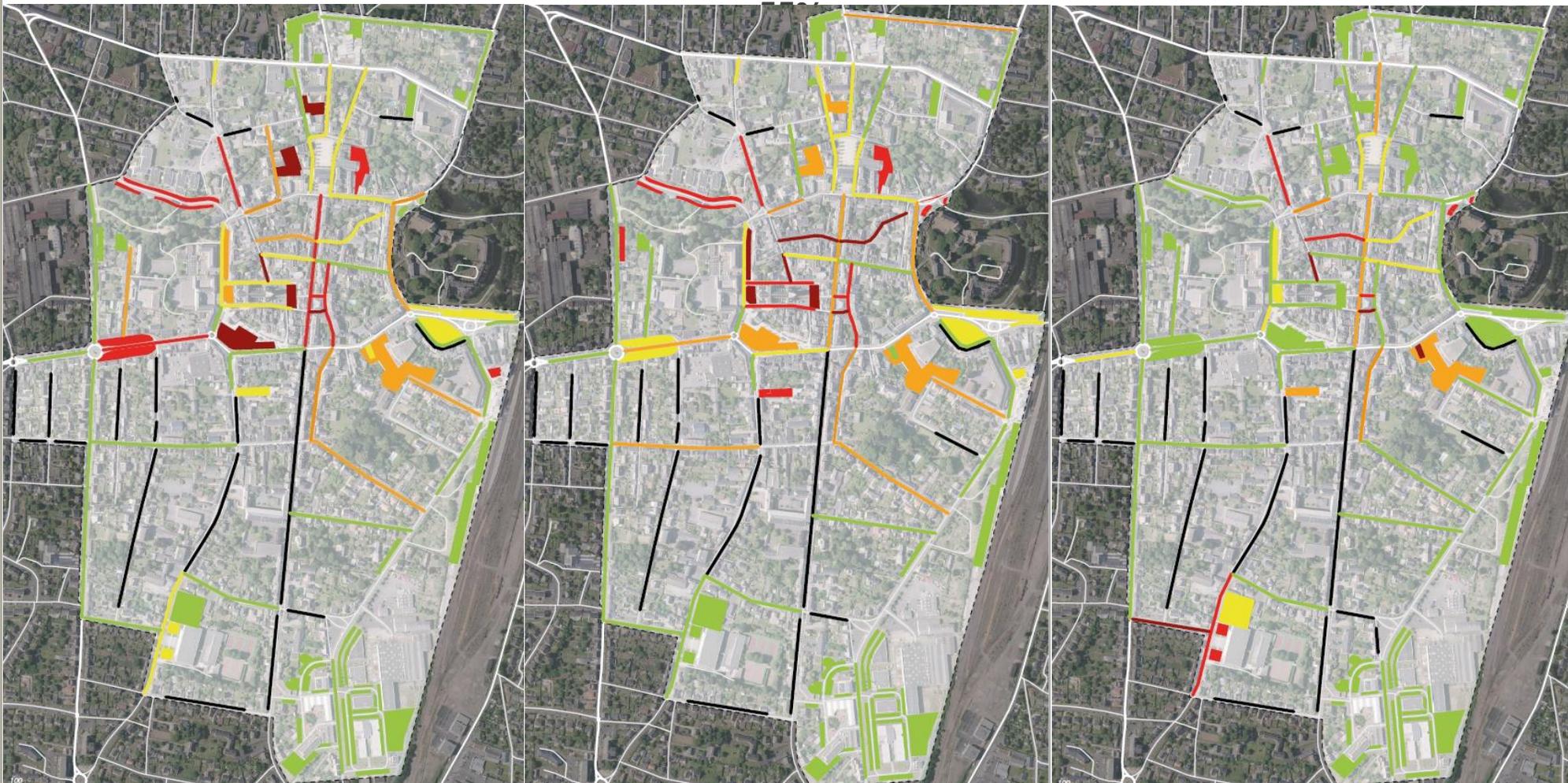
Taux d'occupation	10h	15h	20h	Moyenne
Hyper-centre 1	68%	59%	41%	56%
Hyper-centre 2	80%	82%	70%	78%
Hyper-centre 3	79%	86%	50%	72%
Est de l'hyper-centre	75%	75%	33%	61%
Ouest de l'hyper-centre	69%	68%	57%	65%
Sous total centre	73%	73%	48%	65%
Nord	26%	30%	30%	28%
Gare	37%	35%	18%	30%
Sud-Est	46%	48%	61%	52%
Zone d'activités	37%	37%	13%	29%
Total général	55%	55%	37%	49%

Le détail du taux d'occupation par espaces de stationnement

9h30 à 11h – Taux moyen 55%

14h30 à 16h – Taux moyen

19 à 21h – Taux moyen 37%



Le taux d'occupation

Nombre instantané de véhicules sur places autorisées

Nombre de places autorisées

- Moins de 60 % (pas de problèmes de stationnement)
- De 61 à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 à 95 % (difficultés à trouver des places de stationnement)
- De 96 à 100 % (saturation)
- Présence de véhicules mais absence de places autorisées



3 : transports collectifs



L'offre TC régionale : la gare Châteaubriant un atout majeur

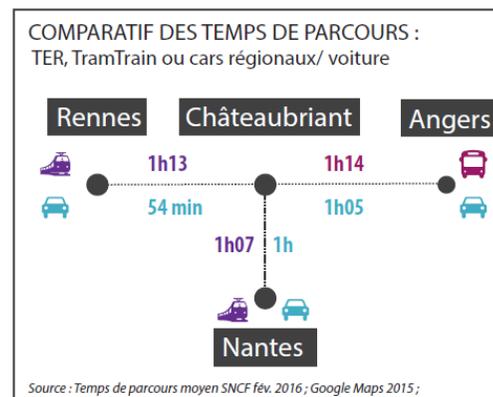
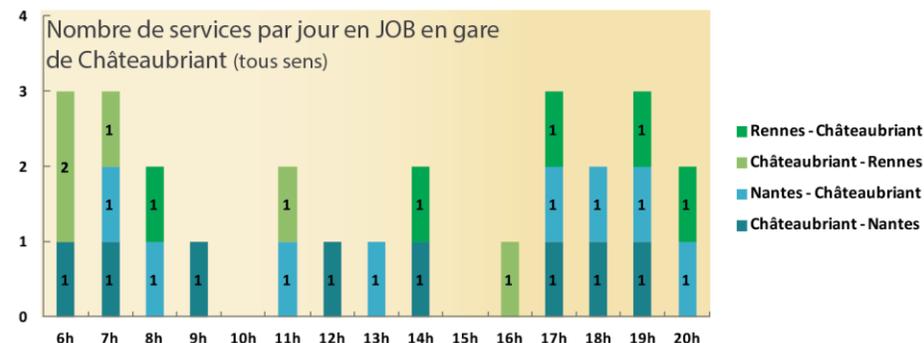


■ Une offre importante depuis Châteaubriant

- 3 lignes régionales en TER, Tram-train (2014) ou car
- 8 A/R par jour avec Nantes, 5 A/R avec Rennes et 2 avec Angers (en car)
- Mais des carences dans les fréquences TER: vers Rennes

■ Une fréquentation variable selon les lignes

- La ligne 18 vers Angers connaît une forte baisse depuis 2011 (-28%) avec 10 950 voyages en 2014
- La ligne TER depuis Rennes après une augmentation des fréquentations en 2012 et 2013, a vu sa fréquentation baisser en 2014 avec 15 600 voyages/an
- La ligne de tram-train ouverte en 2014, compte 2 092 voyages/semaine en 2015



Fréquentation lignes Châteaubriant - Nantes			
Jour	Montées	Descentes	Total
L -V	1041	1051	2092
S	80	79	159
D	121	73	194
Total	1242	1203	2445

Données : Région Pays de la Loire oct.2015

Fréquentation des lignes régionales (voyages par an)					
Lignes	2011	2012	2013	2014	Taux d'évolution 2011- 2014
L18 Châteaubriant-Angers	15164	14206	12645	10953	-28%
TER Rennes-Châteaubriant	15500	17700	17000	15600	1%

Données : Région Pays de la Loire et Bretagne, 2015

L'offre de TC interurbaine départementale :

■ 8 lignes départementales et 1 offre TAD

- 5 lignes (L80 à 84) desservent le pôle économique de Châteaubriant avec 1 A/R en heures de pointe du matin et du soir
- 2 lignes N5 et N6 ont pour objectif de desservir la gare d'Abbaretz et d'offrir 2 A/R quotidiens vers Châteaubriant
- La ligne L44 permet de relier St-Nazaire et la commune via 2 A/R le lundi et le vendredi (à destination des scolaires)
- Une offre TAD Lila à La Demande est proposée par le CD 44 sur le Pays de Châteaubriant (6 demi-journées / porte à porte / 2,40 € le trajet)

■ De faibles fréquentations

- Les lignes L80 à L84 et N5 et N6 créées en 2015 et 2014, n'engendrent qu'une faible fréquentation et seront supprimées en juillet 2016
- Sur le canton de Châteaubriant 1 448 voyages en TAD ont été réalisés en 2014 (580 inscrits sur le canton), soit 25% des voyages sur le Pays
- Les deux principaux motifs de déplacements sont à 19% chacun le « médical » et la « balade »



N°	Lignes	Nombre de services	Nbre voyages/sem en oct 2015
L44	St-Nazaire - Châteaubriant	4	-
N5	Châteaubriant - Abbaretz	4	82
N6	Châteaubriant - Abbaretz	4	10
L80	Ruffigné - Châteaubriant	2	1
L81	Fercé - Châteaubriant	2	10
L82	Noyal-sur-Brutz - Châteaubriant	2	8
L83	Juigné-les-Moutiers - Châteaubriant	2	2
L84	Grand-Auvergné - Châteaubriant	2	6

Une offre locale « Castelbus » peu adaptée aux besoins

■ Une desserte en deux temps :

- La N7 « Castelbus » dessert le centre-ville de Châteaubriant avec deux parcours :
 - une boucle de **30 minutes en HP** (jaune) en correspondance avec la gare
 - une boucle de **57 min en HC** (rouge)

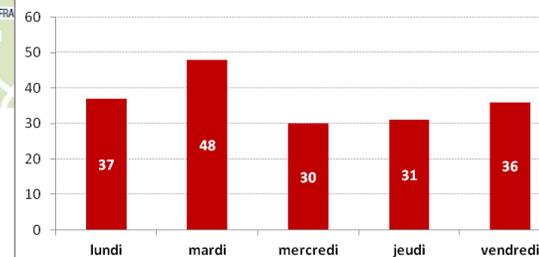
■ Une fréquentation constante

- Entre 2008 et 2013 la fréquentation a augmenté de 3%

Fréquentation de la ligne Castelbus



Répartition quotidienne des voyages sur une semaine



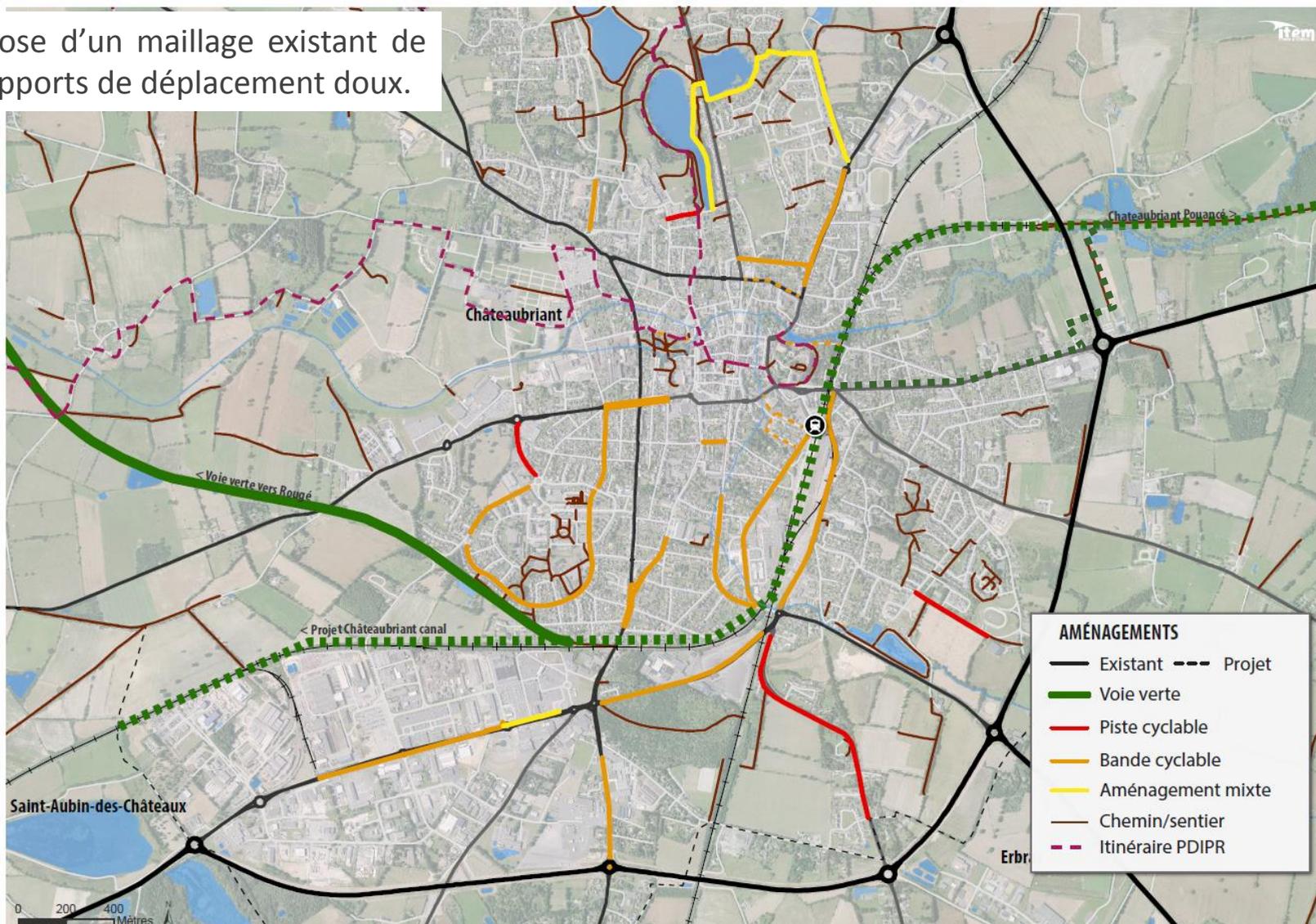


4 : les modes doux

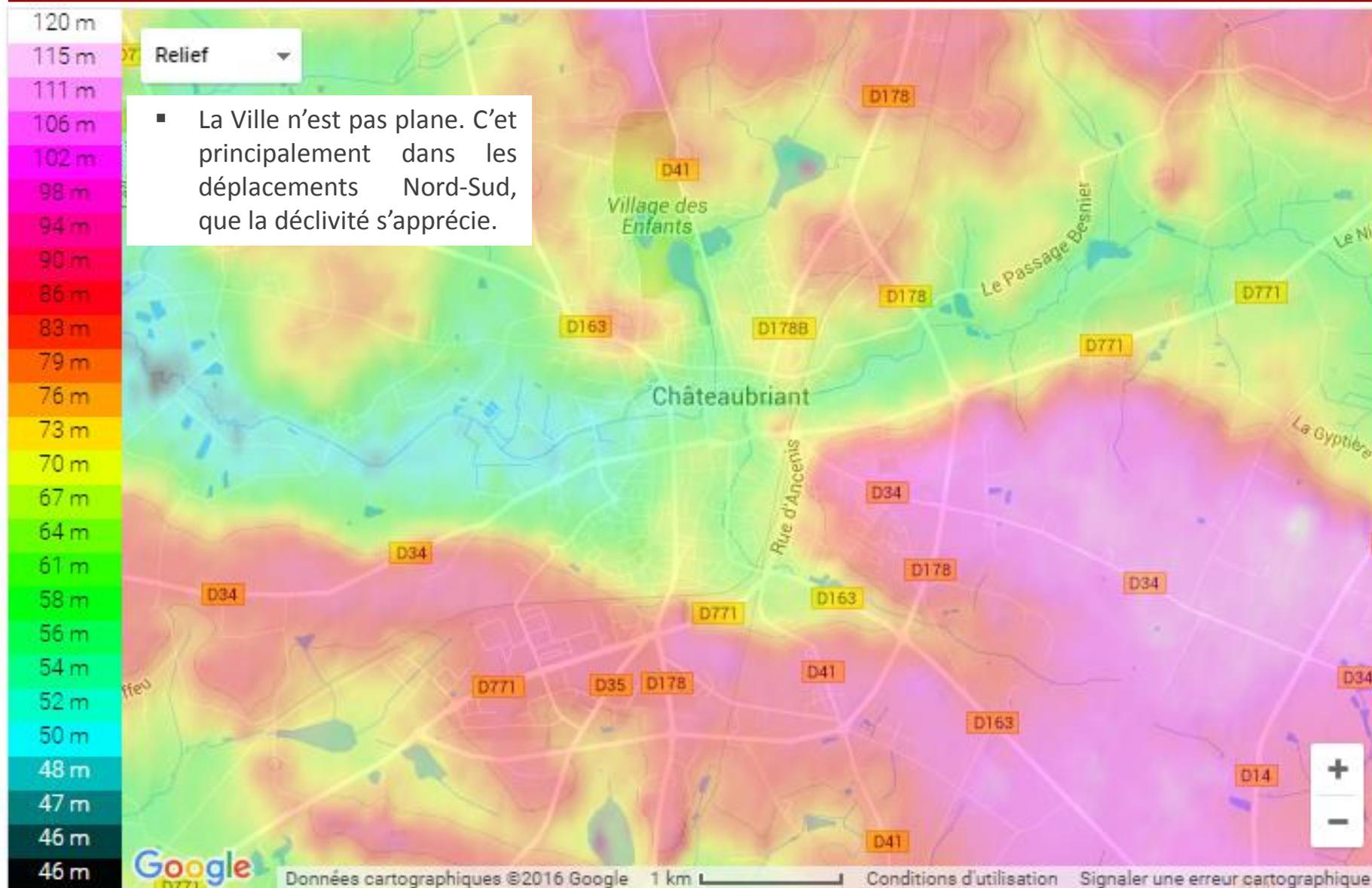


25 km de réseaux dédiés existant

- La Ville dispose d'un maillage existant de différents supports de déplacement doux.



Une ville développée de part et d'autre d'une vallée

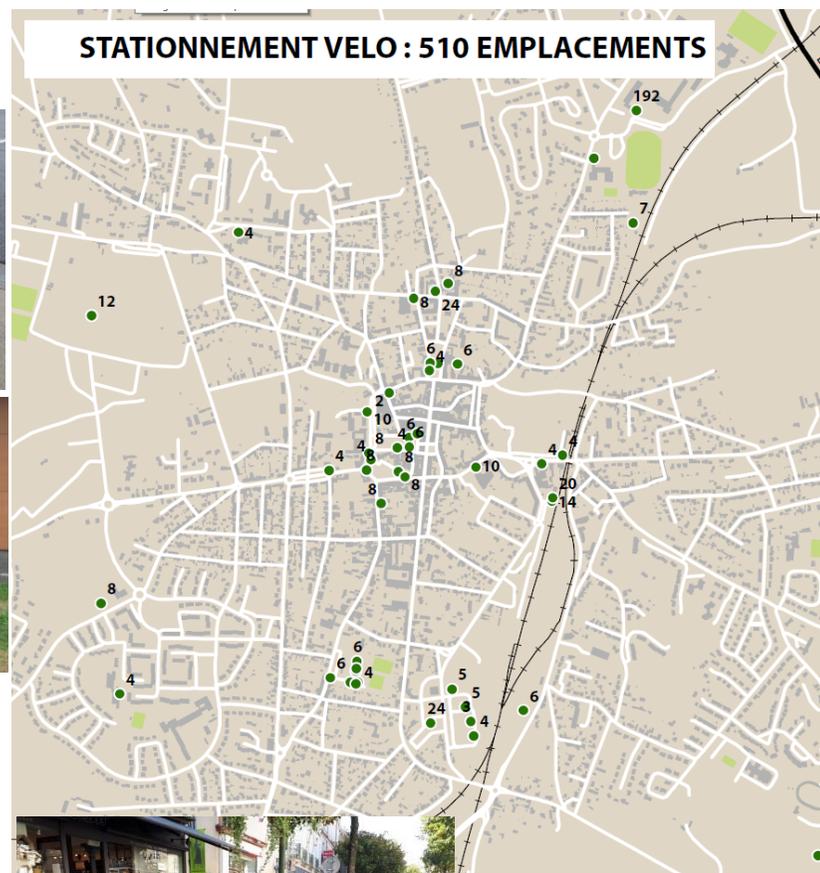
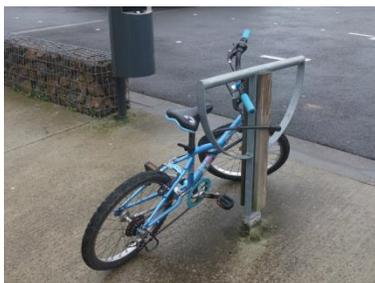


Des services facilitant l'usage des modes doux à développer

■ Des appuis vélos à développer :

- 250 emplacements ont été recensés sur le territoire*

-> Une initiative à poursuivre



■ Un jalonnement vélo et piéton à compléter :

- Seuls quelques panneaux de jalonnement piétons ont été recensés

-> Du jalonnement cyclable à développer pour encourager et faciliter la pratique du vélo

- Un nouveau service de location de vélos électriques



* recensement non exhaustif



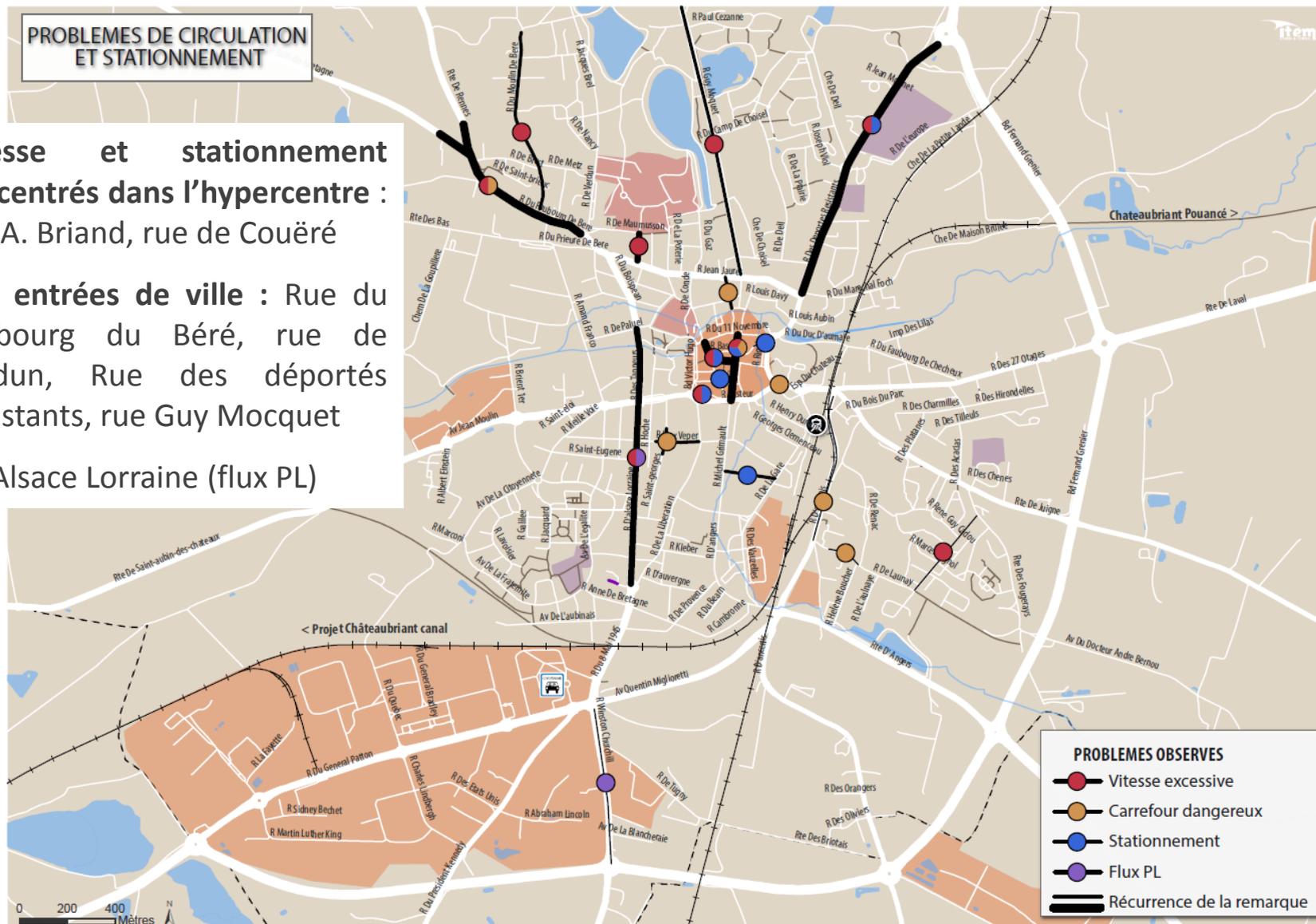
5 : les retours d'usagers



Circulation et stationnement (exprimés)

PROBLEMES DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT

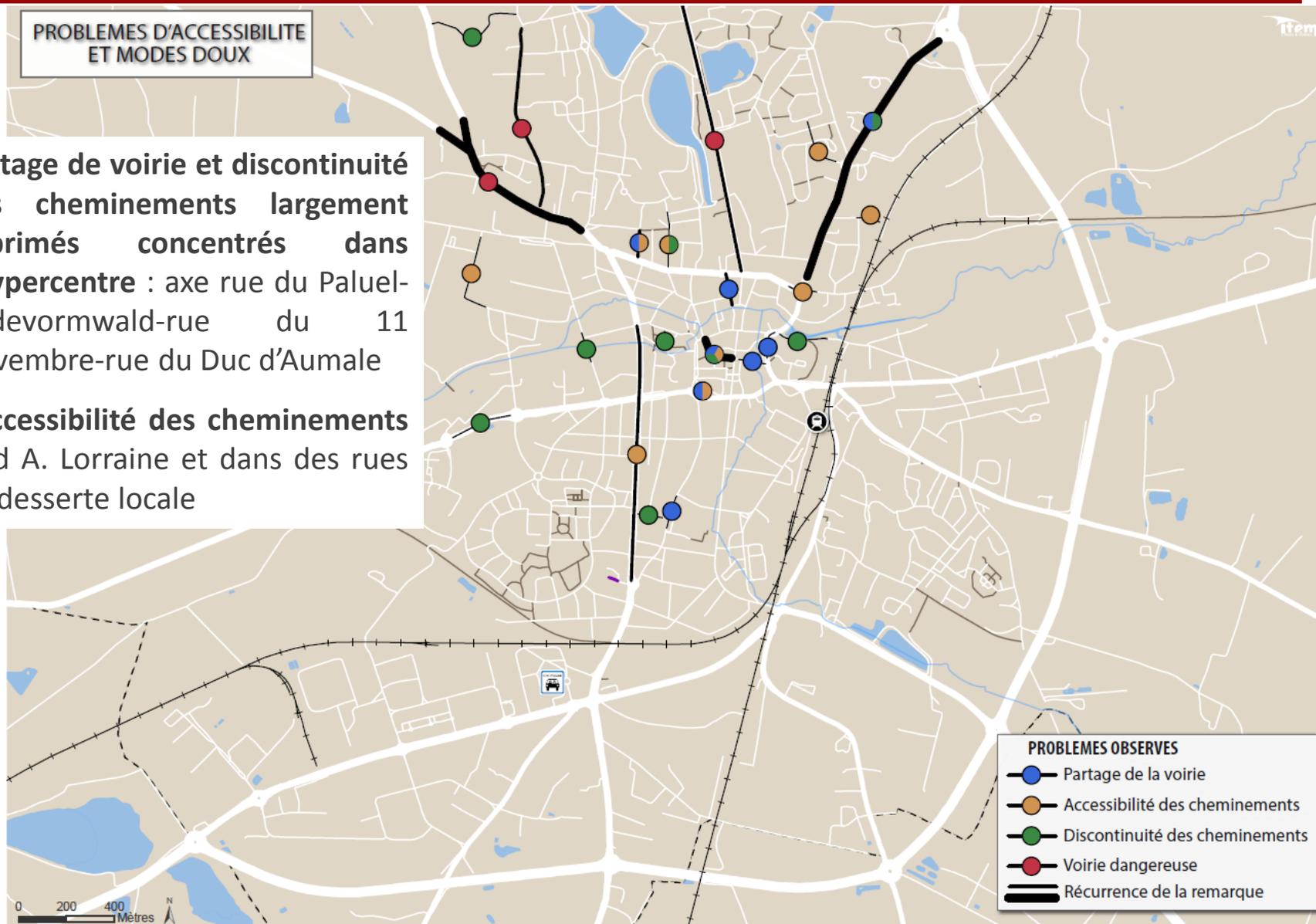
- **Vitesse et stationnement concentrés dans l'hypercentre :** rue A. Briand, rue de Couéré
- **Les entrées de ville :** Rue du Faubourg du Béré, rue de Verdun, Rue des déportés Résistants, rue Guy Mocquet
- **Bd Alsace Lorraine (flux PL)**



Accessibilité et modes doux (exprimés)

PROBLEMES D'ACCESSIBILITE ET MODES DOUX

- Partage de voirie et discontinuité des cheminements largement exprimés concentrés dans l'hypercentre : axe rue du Paluel-Radevormwald-rue du 11 Novembre-rue du Duc d'Aumale
- L'accessibilité des cheminements : bd A. Lorraine et dans des rues de desserte locale



Des difficultés observées



Revêtement à améliorer et obstacles sur l'itinéraire



Aménagement cyclable avec un devers

Discontinuité des aménagements cyclables



Des difficultés observées



*Absence
d'abaissé de
trottoir et de
bande d'éveil*



*Obstacles rétrécissant le
passage*



*Revêtement à
reprendre*



Synthèse des conditions de déplacements tous modes

+



✓ Une bonne desserte routière organisée autour d'axes structurants majeurs qui permet de lier Châteaubriant à son environnement proche



✓ Une offre de stationnement adaptée et diversifiée



✓ Un accès à la métropole nantaise facilité par le Tram-Train

✓ Une pratique de déplacements piétons ou cyclables sur le territoire communal



-

- ✓ Une connexion avec les axes rapides vers Nantes et Rennes-Angers à améliorer.
- ✓ Une utilisation quasi-exclusive de l'automobile pour les trajets DT
- ✓ Une offre de services TER ne répondant pas aux besoins des actifs extérieurs au territoire
- ✓ Une offre TC faible qui se limite à la commune et ne répondant pas aux attentes
- ✓ Des réseaux piétons ou cyclables discontinus qui compliquent la pratique des modes doux



Synthèse des problématiques et des attentes exprimées



Sujets recensés issus de la concertation

 **Vitesse excessive** (principalement en entrées de ville)

 **Insécurité routière** (carrefours, pattes d'oie)

 **Trafic important de poids lourds** -> 2 axes recensés

 **Signalétique insuffisante** (jalonnement)

 **Manque de partage des voies** (centre-ville)

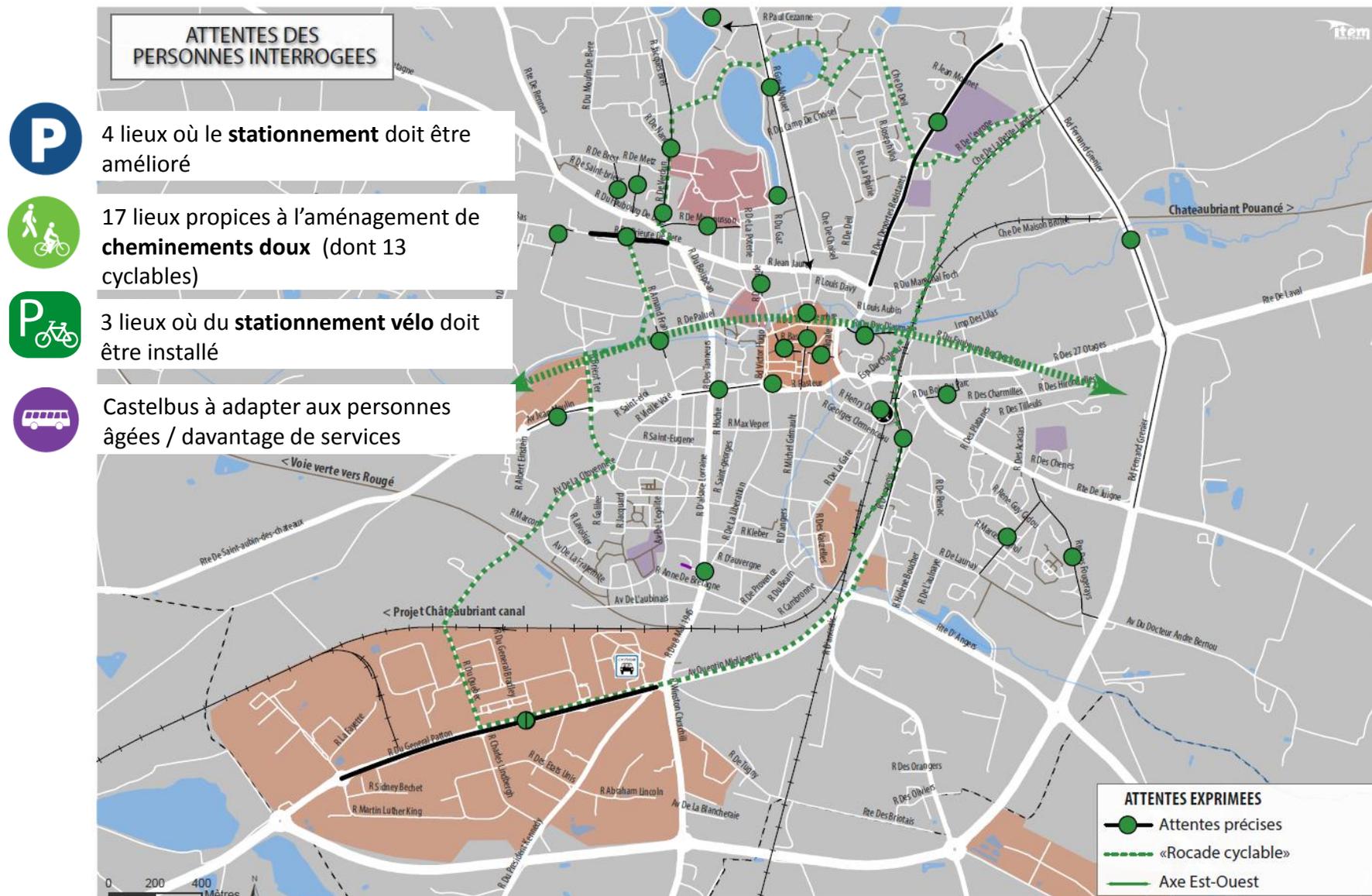
 **Accessibilité piétons et PMR limitée** (hauteurs des trottoirs, dévers trop importants, revêtement inappropriés)

 **Discontinuités piétonnes ou cyclables**

 -> **TC pas adapté aux besoins de la population. Peu de problèmes exprimés sur TC à vocation scolaire avec un système organisé**



Attentes exprimées issues de la concertation



ATTENTES DES PERSONNES INTERROGÉES

P 4 lieux où le **stationnement** doit être amélioré

 17 lieux propices à l'aménagement de **cheminements doux** (dont 13 cyclables)

P  3 lieux où du **stationnement vélo** doit être installé

 Castelbus à adapter aux personnes âgées / davantage de services

ATTENTES EXPRIMÉES

-  Attentes précises
-  «Rocade cyclable»
-  Axe Est-Ouest

Sources: Entretiens Février-Mars 2016, BDTOPO 2013, Ville de Chateaubriant 2015 - Réalisation : ITEM 2016

Les enjeux identifiés à l'issue du diagnostic



- > Assurer un usage partagé et sécurisé de la voirie entre l'ensemble des modes de déplacements
- > Préciser quelle place donner à la voiture en ville en lien avec la gestion de l'espace public
- > Compléter le plan de circulation
- > Prolonger la politique de réduction de la vitesse automobile



- > Optimiser le stationnement sur l'ensemble des parkings
- > Planifier un stationnement spécifique de centre ville



- > Faire du centre-ville l'articulation entre les réseaux diversifiés de modes doux du nord et du sud
- > Assurer la coexistence et la sécurité des différents modes de déplacements
- > Compléter le maillage existant des itinéraires vélo sécurisés



- > Capitaliser l'offre ferrée à destination des actifs (salariés et étudiants) venant travailler sur Châteaubriant



- > Faciliter l'accès à la gare, particulièrement en modes doux
- > Adapter le fonctionnement du Castelbus afin d'accroître le service rendu à la population



DEUXIEME PARTIE : la stratégie et sa mise en application opérationnelle



3 axes identifiés pour élaborer la stratégie du territoire



THEME SECURITE ET GESTION DES FLUX AUTOMOBILES



Axe 1 : Améliorer la sécurité de l'ensemble des modes et le partage de la voirie au sein de l'espace public



THEME MODES ACTIFS



Axe 2 : Renforcer et améliorer les déplacements de proximité



THEME TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITÉ



Axe 3 : Adapter l'offre de transports aux besoins locaux

Schéma de principe de la stratégie mobilité

Mettre en place une hiérarchisation du réseau viaire

-  Réseau majeur pour le transit (rocade existante et à compléter à l'ouest)
-  Réseau secondaire permettant d'accéder au centre ville (pénétrantes)
-  Réseau de desserte locale (voiries secondaires à apaiser)
-  Entrées de ville à marquer

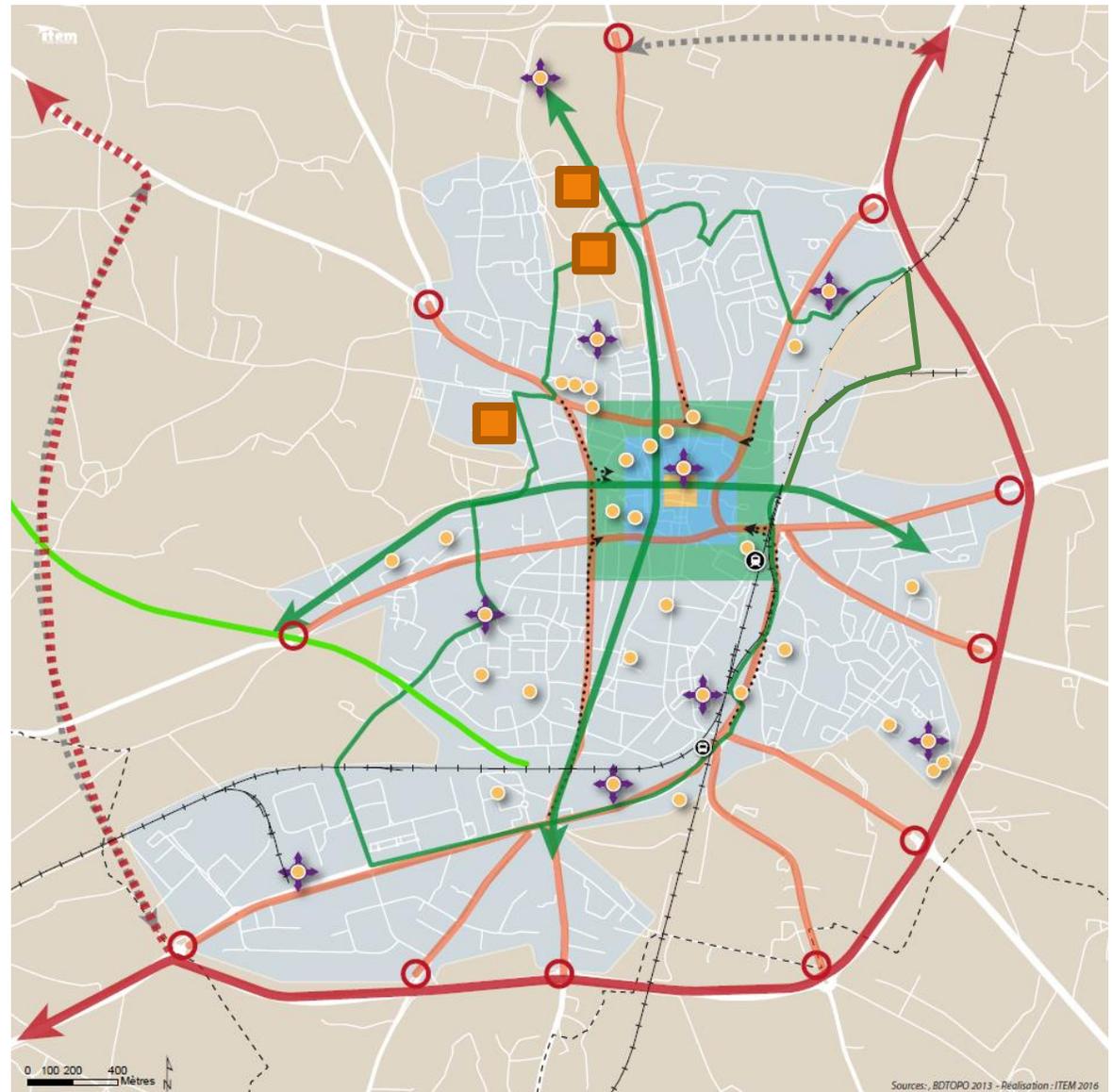
Améliorer la politique de stationnement

-  Hiérarchiser le stationnement dans le centre ville (courte/moyenne/longue durée)

Améliorer la desserte et la multimodalité des principaux pôles structurants

-  Pôles structurants à desservir prioritairement
-  Pôles structurants à desservir
-  Axes structurants modes actifs à développer

Juin 2018 : La Ville est éligible au Programme National Action Cœur de Ville qui, dans son Axe 3 identifie comme objectif : développer l'accessibilité, la mobilité, les connexions.



Stratégie de communication : sensibiliser,
former à tous modes de déplacement

Stratégie déplacement vélos :

- mailler le territoire en complétant le réseau existant
- Expérimentation des contre-sens cyclables
- Les sas vélo
- Développer l'offre de matériel

Stratégie déplacement piétons :

- Plan accessibilité
- Plan circuit découverte

Stratégie déplacement voitures :

- Plan de circulation
- Stationnement

Stratégie déplacement collectif :

- Les différentes modalités de Transports en commun

La maison des mobilités :
un outil spécifique et transversal





La stratégie de communication



sensibiliser, former à tous modes de déplacement

Les objectifs :

L'objectif de cette communication est d'informer sur les pratiques de mobilités. Il convient donc de communiquer en adaptant les supports et les messages aux différents usagers (automobilistes, jeunes, seniors, entreprises, cyclistes...).

Sensibiliser aux usages des différents modes de déplacement :

- *Améliorer la connaissance de la réglementation routière*
- *Savoir entretenir son matériel,*
- *Utilisation et maniement (vélo, scooter...)*

Important : la modification des pratiques doit être précédée d'une concertation avec les riverains des axes modifiés.

- **La formation à la maîtrise du matériel et au déplacement:**
 - **Intervention dans les écoles:**
 - **Actions APER, ASSR, l'enfant et sa bicyclette, 10 de conduite jeune,**
 - **Intervention en atelier public:**
 - **Permis blanc, journée de la courtoisie, les rencontres de la sécurité, sport et santé**
 - **Intervention dans les entreprises :**
 - **Forum dans le cadre de l'élaboration des PDE**
- **L'entretien de son matériel :**
 - **Cycles de formation,**
 - **Mise à disposition d'un atelier d'entretien (voir maison des mobilités)**

Délais :

2019-2025

Moyens :

2 agents municipaux à temps complet
Le magazine municipal
Formation Police Municipale

Evaluation :

Bilan annuel du PGD présenté en Commission



La stratégie « vélo »



Mailler le territoire en complétant le réseau existant

Les objectifs :

La définition des tracés des différents axes cyclables doit **répondre aux attentes des différents usagers**, en premier lieu, les cyclistes.

La définition des différents tracés doit permettre de :

- **Assurer la sécurité des usagers**
- **Construire un schéma général de déplacements doux selon les quatre axes**
 - **Nord-sud**
 - **Est-Ouest**
 - **Tour de Ville verte**
 - **Maillage inter-quartiers**
- **Qualifier la nature des infrastructures à mettre en œuvre (rénovation, mise en peinture, aménagement, acquisition foncière, signalétique...)**
- **Planifier la mise en œuvre dans le cadre :**
 - D'une **approche transversale** de l'aménagement intégrant la mise en œuvre des autres projets
 - D'un **pluriannuel financier**

➤ Méthode travail :

1. **Un travail de concertation :**
 - Travail en atelier regroupant élus, usagers, associations, techniciens
2. **Un travail au plus près du terrain**
 - Travail sur un périmètre limité, proposé par la commune,
 - Déplacement sur site en vélo
 - Identification des points à corriger, à compléter, à compléter
 - Proposition de scénarii techniques par les services communaux
 - Validation du scénarii
3. **Des travaux planifiés**
 - chiffrage
 - Inscription des travaux dans un pluriannuel

Délais :

2018-2025

Moyens :

Réunions de concertation
Pluri-annuel
Service voirie

Evaluation :

Linéaire de réseau créé ou amélioré
Nombre de réunions
Bilan annuel du PGD
présenté en Commission

Aménagement opérationnel : axe Nord-Sud

Elaboration d'un schéma d'aménagement vélo appliqué à un secteur géographique.

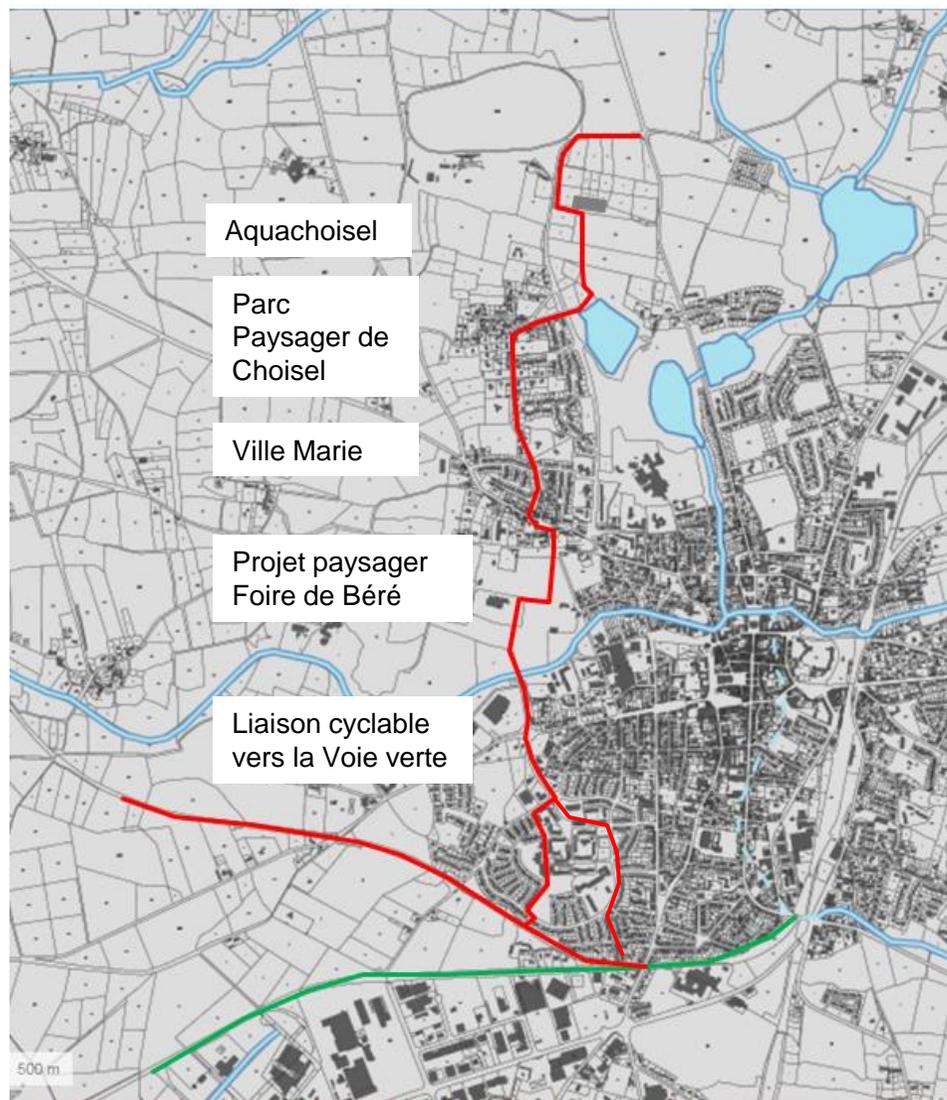
Dans le cadre de la mise en application de l'axe Nord-Sud, la Ville de Châteaubriant aménage une liaison douce entre AquaChoisel et les étangs de Choisel.

Prolongeant cette dynamique, le quartier de la Ville Marie a été choisi comme secteur test d'une réflexion conjointe avec des usagers pour adapter les infrastructures existantes à un usage plus important du vélo.

La Ville de Châteaubriant a proposé à Véli-Vélo de travailler en partenariat sur la formalisation opérationnelle de cet axe Nord-Sud.

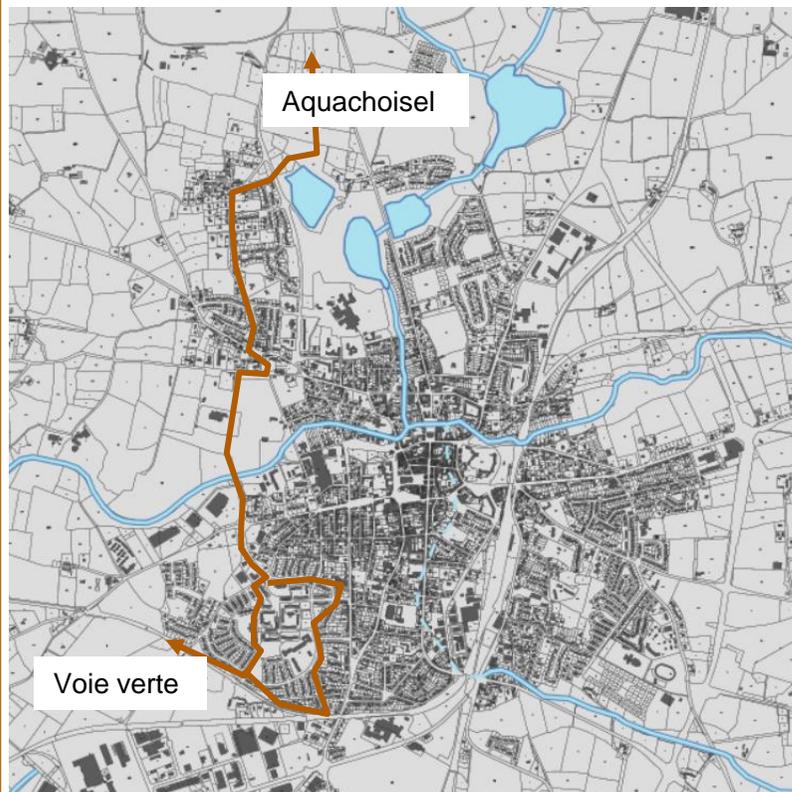
Ce partenariat a donné lieu à :

- 5 réunions de travail en mairie
- Une analyse de site conjointe en vélo
- Une proposition de stratégie d'actions



Voie verte Départementale

L'axe Nord-Sud

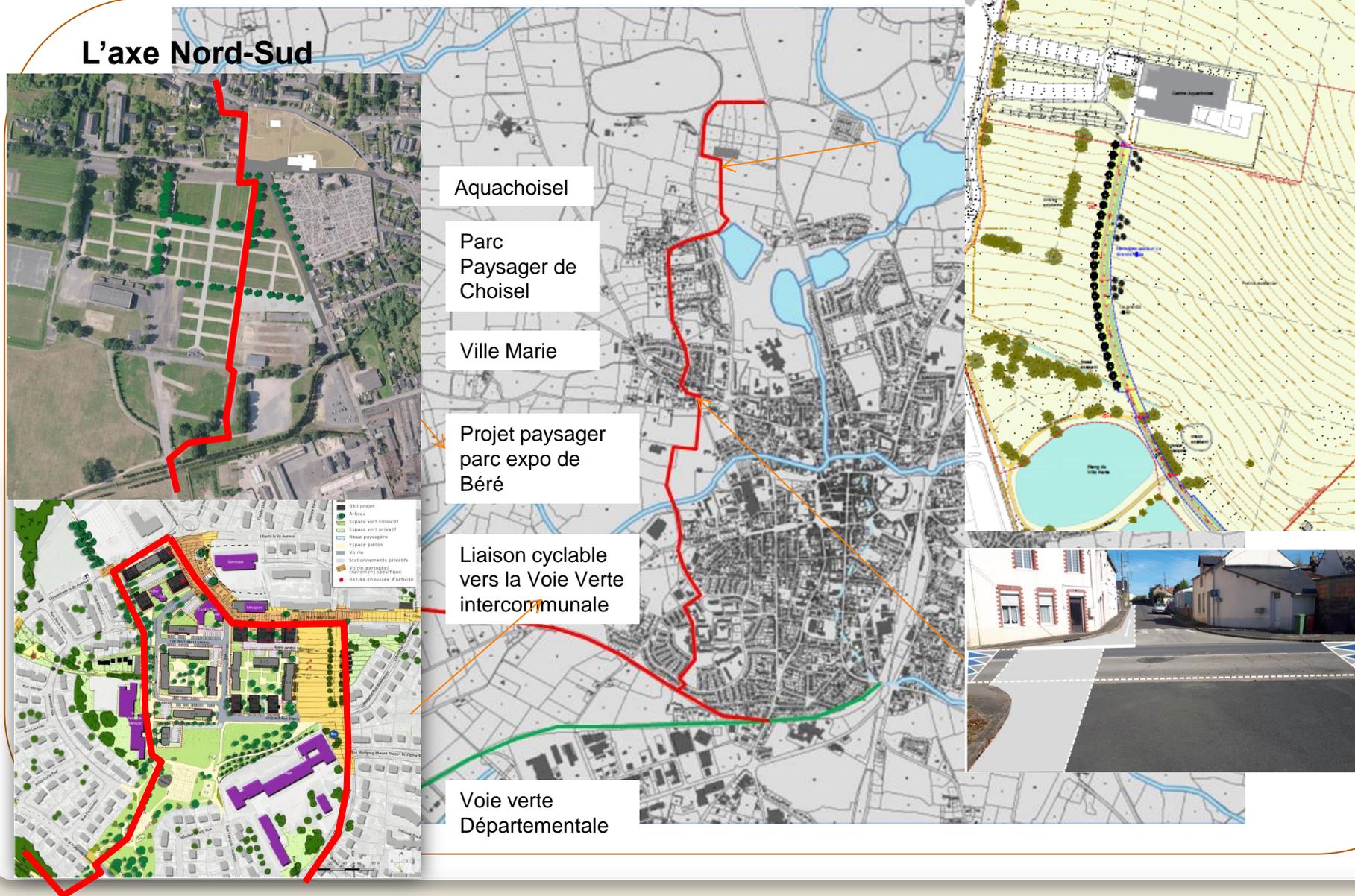


D'AquaChoisel à la voie verte

- Cet axe Nord-sud se met en place progressivement au travers de projets qui, pensés globalement, permettent la mise en œuvre des stratégies transversales :
- Aux abords d'Aquachoisel : aménagement d'un parc paysager avec des allées piétons-cycles
- Quartier de la Ville-Marie : aménagement de circuits cyclables identifiés et sécurisés (peinture au sol, amélioration de revêtement de sol pour certaines sections, contre-sens cyclables, traversées sécurisées de voies..)
- Aménagement du Parc Expo de Béré : aménagement d'allées piétons-cycles, paysagement du site de la Foire
- Aménagement vers la voie verte.

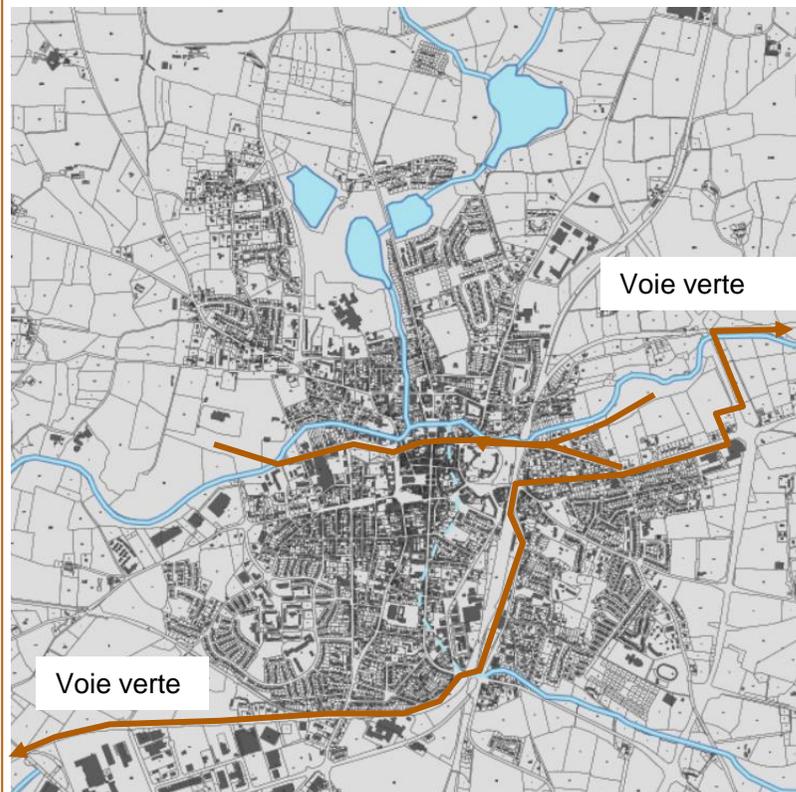
Aménagement opérationnel : axe Nord-Sud

L'axe Nord-Sud



Aménagement opérationnel : axe Est-Ouest

Tour de ville



- Cet axe Est-Ouest se met en place progressivement au travers de projets qui, pensés globalement, permettent la mise en œuvre des stratégies transversales :
 - Aménagement de la rue des 27 otages et création de bandes cyclables sécurisées
 - Projet de formalisation d'une coulée verte et bleue piétonne entre Chécheux et le parc expo de Béré : bande cyclable sécurisée, déplacement piétons : rue du Duc d'Aumale , Centre-ville, parc de Radevorwald, Parc expo de Béré)
 - A l'Est et à l'Ouest de la Ville : mise en place programmée du Plan Vélo départemental



Expérimentation contre-sens cyclables

Les objectifs :

Le contre-sens cyclable est une pratique qui nécessite d'être encadrée.

Réalisée, hors cadre réglementaire, elle représente un danger pour le cycliste et une source de stress pour l'automobiliste.

Règlementée, appliquée avec raison, cette pratique peut s'avérer très utile pour les cyclistes et peut permettre de réduire la vitesse des véhicules.

La Ville a fait le choix d'interdire provisoirement son usage dans la zone 30.

Ces nouveaux aménagements feront l'objet d'une concertation préalable des riverains.



➤ **Concerter, sensibiliser, expérimenter**

1 : La mise en place du contre-sens cyclable nécessitera un effort important de sensibilisation de l'ensemble des usagers.

2 : expérimentation sur des sections identifiées avec les usagers.

3 : bilan



Délais :

2019-2022

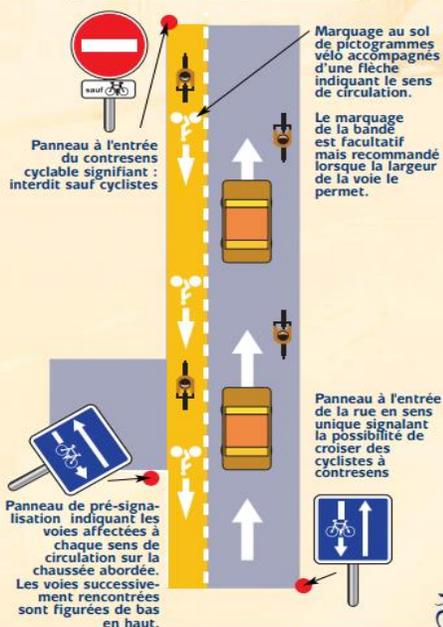
Moyens :

Réunions de concertation
Police Municipale
CCAS
CMJ
Service Voirie

Qu'est-ce qu'un contresens cyclable ?

Sur le plan réglementaire, c'est une "voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés" (CERTU)
Les cyclomoteurs y sont interdits.

Panneaux et marquages réglementaires Une signalétique particulière



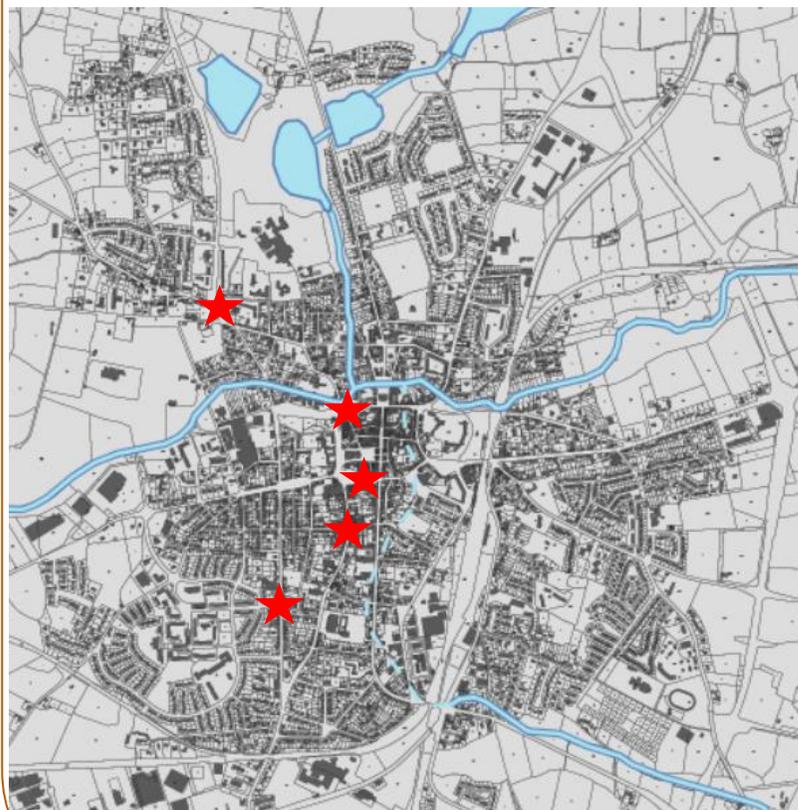
Evaluation :

Bilan annuel du PGD
présenté en Commission

N°5 : Plan vélo : les sas vélo

Les objectifs :

Le sas-vélos au droit des feux tricolores est un dispositif technique qui vise à protéger le cycliste



➤ Sensibiliser :



Délais :

2019-2022

Moyens :

Réunions de concertation
Police Municipale
CCAS
Service Voirie

Evaluation :

Bilan annuel du PGD
présenté en Commission

Développer l'offre de matériel

Les objectifs :

La pratique du vélo peut être très diverse, ponctuelle, de moyenne ou longue durée, pour la promenade, la découverte, les déplacements domicile travail...l'offre de matériel doit permettre de répondre aisément à la diversité d'usage.

Le vélo privé est une réponse à certains usages. Il ne répond pas à tous les usagers ni à tous les environnements.

Il faut faciliter l'usage en offrant un panel de matériel et de conditions d'usage assez large tout en restant une mobilisation financière adaptée.

La réponse à envisager doit intégrer l'interconnectivité de territoires pour accompagner les dynamiques domicile-travail ou de découverte touristique,

- L'offre de vélo électrique en location longue-durée :
 - L'initiative intercommunale de location longue durée de vélos électriques,,,
- L'offre de vélo électrique en location courte-durée :
 - Deux stations sont à disposition à la gare et rue Aristide Briant....
- Subvention municipale à l'achat d'un vélo à assistance électrique
- Évaluer l'opportunité de diversifier les offres :
 - Trottinette,
 - Vélo-cargo
 - Overboard,
 - ...

Délais :

2019-2025

Moyens :

Ville
Communauté de
Communes

Evaluation :

Nombre de primes à
l'achat d'un VAE
Taux de location
Bilan annuel du PGD
présenté en Commission



La stratégie déplacement piétons



Plan accessibilité

Les objectifs :

La commune dispose d'un agenda d'accessibilité programmé qu'elle met en application progressivement et qui améliore l'accès des équipements et des espaces publics aux personnes à mobilité réduite.

Ces aménagements faciliteront également l'utilisation des espaces publics pour tous.

L'Ad'Ap dispose d'un programme sur 9 ans, de 2016 à 2024 pour un montant global de plus de 2,3 millions d'euros.

➤ L'abaissement des trottoirs :

Nombre de passages piétonniers présentent des différences de niveaux entre voie et bordure pour permettre le passage d'un fauteuil roulant par exemple.

La modification d'un passage représente une dépense moyenne de 2 000 euros environ. Il convient donc d'identifier précisément les interventions les plus pertinentes.

- Privilégier l'accessibilité aux espaces publics de la Trame Verte et Bleue Est-Ouest ,
- Dans le cadre d'Action Cœur de Ville et de son périmètre, l'accent doit être mis sur l'aisance des déplacements piétons et PMR



Délais :

2019-2022

Moyens :

Ville
Service voirie
Associations

Evaluation :

Nombre d'abaissement
Bilan annuel du PGD
présenté en Commission

Plan des circuits découverte

Les objectifs :

La commune dispose d'un territoire rural bocager, accessible depuis la ville au travers des voies vertes notamment mais aussi via un réseau de chemins ruraux.

L'organisation de boucles de découverte, qu'elles soient piétonnes, cyclables ou équestres, sera l'occasion de compléter les circuits urbains et de mettre en valeur les paysages de qualité de la commune.

Ces circuits pourront faire l'objet d'accompagnement d'aménagement tels que des stationnements de départ de randonnées, de la signalétiques, des topo-guides.

Ils sont à développer en coordination avec la politique touristique de l'intercommunalité.

L'importance de la concertation (associations de randonneurs, riverains, exploitants, office de tourisme intercommunal, Conseil départemental et régional, les ...)

- **Le réseau de chemins ruraux**
 - Mise en place d'une étude foncière sur l'état des chemins ruraux
 - Plan global du maillage
- **Les circuits actuels**
 - Plan général des tracés des différents circuits
- **Les circuits urbains projetés**
 - Plan général des tracés des différents circuits envisagés : piétons, cycles, équestres



Délais :

2019-2022

Moyens :

Ville
Service voirie
Associations

Evaluation :

Nombre d'abaissement
Bilan annuel du PGD
présenté en Commission



La stratégie déplacement voitures



Plan de circulation

Les objectifs :

Le plan de circulation est un outil d'organisation et de gestion des flux automobiles.

De plus en plus il doit intégrer la multimodalité des déplacements et notamment la circulation cyclable.

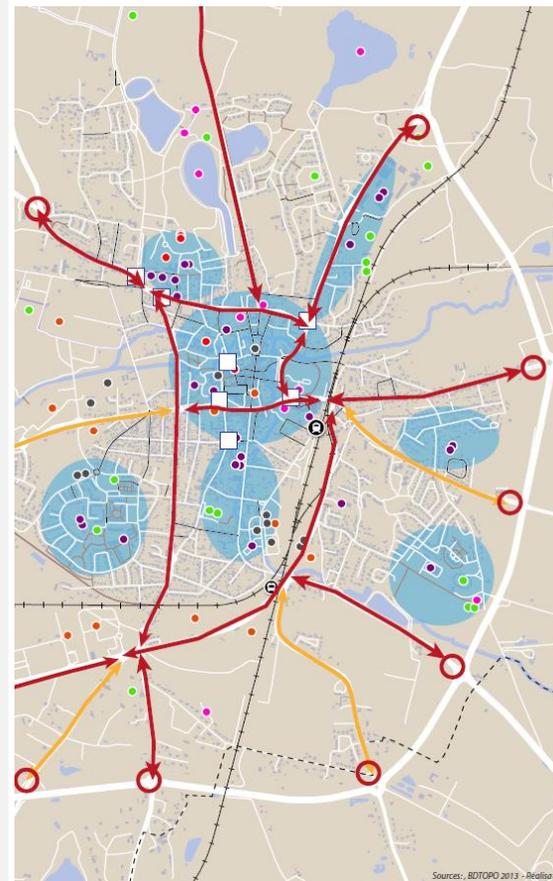
D'autre part, ce plan de circulation est confronté aux évolutions de la localisation des équipements qui sont d'importants générateurs de déplacements.

Il doit donc être régulièrement évalué et potentiellement adapté pour maintenir son efficacité qui est appréciée au travers de deux critères, la sécurité et la fluidité.

➤ **Analyse des flux : utilisation des données radars.**

La ville mobilise 4 radars mobiles qui permettent d'obtenir des données sur le nombre de véhicules empruntant une portion de voie, les vitesses. Ces données permettent de hiérarchiser les axes et d'analyser les reports potentiels de trafic d'une voie sur l'autre en cas de modification des sens de circulation.

La complémentarité avec le Plan vélos est essentielle afin que les différents types de déplacements puissent évoluer en toute sécurité



Délais :

2018-2020

Moyens :

Ville
Service voirie
Associations

Evaluation :

Bilan annuel du PGD
présenté en Commission

Stationnement

Les objectifs :

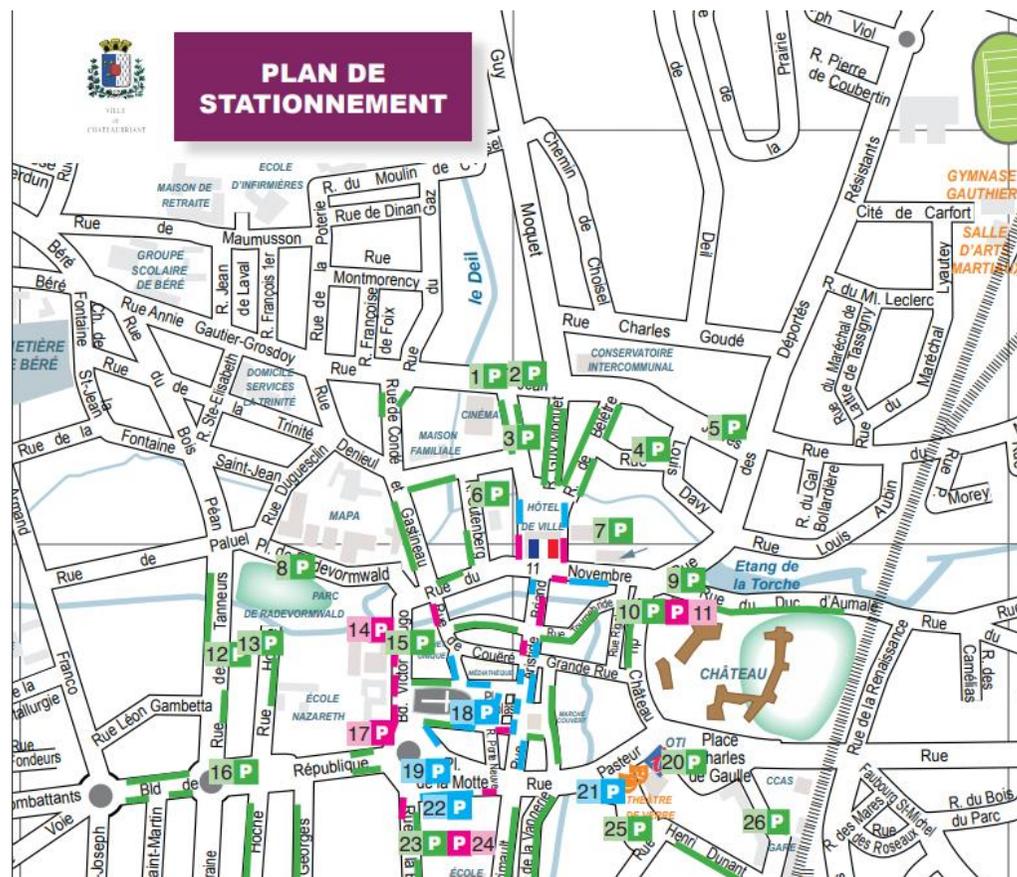
1900, c'est le nombre de places en centre-ville.

Depuis le premier janvier 2018, le stationnement à Châteaubriant est gratuit.

En zone bleue il est réglementé avec 259 places de 15 minutes ou une heure trente.

Deux axes sont à envisager :

- Le stationnement résidents
- Le stationnement des professionnels



Délais :

2019-2025

Moyens :

Ville
Service voirie
Associations

Evaluation :

Bilan annuel du PGD
présenté en Commission



La stratégie déplacement collectif



Les différentes modalités de transports en commun

Les objectifs :

La commune dispose du Castel-bus depuis plusieurs années.

L'organisation des circuits, la fréquence des arrêts, en ont limité l'intérêt et le constat est fait de son inadaptation aux besoins de la population.

La mise en place en 2019 d'une offre renouvelée dotée d'un matériel électrique, plus important, sera l'occasion d'augmenter la part modale de ce type de déplacement.



Le nouveau service de transport collectif s'inscrit dans la mise en application du PCAET approuvé le 27 septembre 2018.

Celui-ci vise à encourager les solutions de mobilité bas carbone pour développer les alternatives à l'usage individuel de la voiture et ainsi répondre aux objectifs suivants :

- Réduction de 30% des déplacements individuels en automobile en 2023,
- Augmentation de 10% de l'usage des modes doux en 2023,
- Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

➤ Une offre renouvelée :

La Communauté de Communes met en œuvre une nouvelle offre de transport en commun qui combine :

Un nouveau matériel : deux navettes électriques

De nouveaux tracés :

De nouvelles fréquences

Des plateformes telles que OuestGo sont accessibles depuis le site de la Communauté de Communes. Leur usage est à renforcer.

Délais :

2019-2025

Moyens :

Ville
Communauté de
Communes
Associations

Evaluation :

Bilan annuel du PGD
présenté en Commission



La maison des mobilités



Un outil spécifique et transversal

Les objectifs de la maison des mobilités :

Les modifications de comportements mobilisent des énergies, des moyens. Elles ont besoin d'être relayées par différents acteurs et par un lieu qui fédère les initiatives et maintient une « caisse de résonance » aux messages qui seront passés.

La maison des mobilités répond aux besoins en

- *Espace d'exposition, de conférences*
- *Locaux associatifs en lien avec la thématique « déplacement »*
- *Atelier d'entretien*
- *Accès aux offres de matériel en location*
- *Information sur les itinéraires de découverte*
- *Renseignements...*

La maison des mobilités s'inscrit dans le programme national Action Cœur de Ville

