

DIAGNOSTIC ET INVENTAIRE

Les solutions de mobilité sur la communauté de communes d'Estuaire et Sillon



Réalisation : AUTRET Annaïck, BROCHU Mathieu, DEDOH Mabelle, GAYE Mamour, TASSART Axel

Référents : GOUELLOU Jérémy (architecte/urbaniste), RUFIN-SOLER Caroline (maître de conférence)

Commanditaire : Conseil de Développement d'Estuaire et Sillon

Remerciements

Nous tenons à adresser nos sincères remerciements à toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce diagnostic territorial.

Nous remercions en premier lieu nos professeurs encadrants, madame Caroline Rufin-Soler et monsieur Jérémy Gouellou, pour leur accompagnement, leurs conseils avisés et leurs orientations tout au long de ce travail.

Nos remerciements s'adressent également au Conseil de Développement Estuaire et Sillon, commanditaire de ce diagnostic, et plus particulièrement à madame Brigitte Grasland, animatrice du Conseil de développement, ainsi qu'aux membres du Groupe Mobilité : madame Isabelle Brossard, monsieur Jean-Pierre Hurault, madame Adeline Kubiak, monsieur Régis Lasne, madame Claudine Lemoine-Pineau et madame Aurélia Messaoudène, pour leur disponibilité, les ressources partagées et leur regard citoyen sur les enjeux de mobilité du territoire.

Nous remercions également madame Céline Chadenas et monsieur Laurent Pourinet pour leurs conseils sur nos productions cartographiques et la mise en page du diagnostic.

Nous tenons à remercier les personnes qui ont accepté de nous accorder de leur temps lors de nos enquêtes de terrain : madame Sylvaine Le Doré et monsieur Jérôme Le Doré, pour leur témoignage sur leurs pratiques de mobilité quotidienne ; madame Nelly Bioret et monsieur Lionel, respectivement secrétaire et président de l'association "Ça roule pour vous" de Prinquiau, pour les éclairages apportés sur les initiatives locales de transport solidaire ; monsieur Tanguy Jacob, pour son témoignage sur l'usage du vélo comme alternative à la voiture individuelle ; monsieur Nicolas Früh, chargé de projet chez Ecov, pour ses explications sur le système de covoiturage local ; ainsi que monsieur William Braud de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres, pour son temps accordé à nos questions.

Enfin, nous adressons nos remerciements à nos collègues du master GAED pour leurs retours et leur soutien tout au long de ce travail.

Avant-propos

La question des mobilités est au cœur de notre travail de diagnostic. La commande issue du Conseil de Développement nous plonge dans un sujet pertinent pour nous en tant que géographes. Notre mission principale consiste à réaliser un inventaire des solutions de déplacement au sein de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon. Afin de mener à bien cette commande, notre équipe s'est investie sur ce territoire, initialement méconnu, pour en saisir pleinement les dynamiques et les enjeux. Le Conseil de Développement est engagé dans une démarche de promotion des modes de transport alternatifs existants, l'objectif étant d'encourager les habitants à s'orienter vers des solutions concrètes face à la voiture individuelle.

Les habitants de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon accordent une grande importance à la voiture individuelle, qui représente environ 80 % de leurs déplacements quotidiens. Comme beaucoup de communes rurales et périurbaines en France, il existe des enjeux de mobilité du fait de l'utilisation majoritaire de la voiture individuelle et de l'absence d'un service de transport complet ou parfois suffisant mais méconnu des habitants. C'est le cas de notre territoire d'étude : il existe bel et bien des services de transport plus ou moins efficaces qui peuvent être des alternatives à la voiture individuelle. Cependant, même si des études ont été réalisées et publiées, beaucoup d'habitants n'ont toujours pas accès aux informations. Notre objectif est de regrouper ces informations dans une base de données et de les rendre accessibles à la population à travers des cartes simples à lire et efficaces, qui serviront également à la sensibilisation.

Ce travail se veut être un déclic de changement de comportement et de mentalité chez les habitants de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon. Nous ne leur proposons pas d'abandonner leurs voitures car nous connaissons l'importance qu'elles occupent dans leurs vies quotidiennes, entre le trajet domicile-travail, les potentielles escales à l'école pour déposer les enfants, les courses au supermarché parfois éloigné de chez soi. Nous visons plutôt à la prise de conscience de services et moyens de déplacements existants, pour si possible orienter les pratiques vers des commodités parfois beaucoup plus adéquates et efficaces pour certains de leurs déplacements quotidiens utilisant la voiture.

Présentation du commanditaire

Le Conseil de Développement de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon, qui est notre principal commanditaire, se présente comme un laboratoire d'idées et un lieu de réflexion. Il est composé de citoyens d'horizons divers et neutres et qui échangent sur différents sujets liés à l'environnement, l'alimentation, l'aménagement, la mobilité etc.

Le Conseil de Développement est composé de membres avec différents profils socio-professionnels, dont des actifs et des retraités. Leur rôle est consultatif, ils donnent leurs avis sur les différents projets concernant le territoire et font des propositions pour enrichir ces projets. Ils ne sont pas seulement en contact avec les élus du territoire, ils créent également du lien avec certains acteurs locaux comme les associations, les écoles, les agriculteurs etc. Le Conseil de Développement se dit proche de la population. Il les informe, les sensibilise et organise plein de choses comme les événements, des ateliers, des conférences et même un festival. En somme, il s'intéresse aux enjeux liés au développement de la communauté de communes et le siège se trouve à Savenay.

Lors de nos rendez-vous, nous avons eu l'occasion de rencontrer des membres du Conseil de Développement dans un cadre agréable et animé par des personnes disponibles et réactives à nos demandes.



GAED & Furious à la rencontre des membres du groupe mobilité du Conseil de Développement d'Estuaire et Sillon

Présentation de l'équipe

Le groupe GAED & Furious, inspiré de la saga Fast and Furious, dont GAED (Géographie, Aménagement, Environnement et Développement) est l'intitulé de notre master, est composé de cinq étudiants dynamiques et rigoureux, à l'image des personnages des films.

Dans notre groupe, nous avons des profils diversifiés venant de différents parcours. Mamour Gaye, Mathieu Brochu et Axel Tassart sont en parcours ALM (Aménagement du littoral et de la Mer), ce qui permet d'apporter des compétences analytiques, techniques et pratiques. Annaïck Autret et Mabelle Dedoh sont quant à elles issues du parcours GER (Géomatique, Environnement et Risques Côtiers). Elles ont développé des compétences analytiques et techniques orientées sur le traitement numérique de l'information géographique.

Ces différents profils de parcours et de compétences variées nous réunissent dans un seul objectif: produire à la fin de notre diagnostic un livrable qui va permettre au Conseil de Développement de sensibiliser les habitants de la communauté de communes sur d'autres moyens de déplacement déjà existants et qui pourraient être des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.



GAED & Furious au complet ! De gauche à droite : Mamour ; Mathieu ; Axel ; Annaïck ; Mabelle

Sommaire

INTRODUCTION	9
PARTIE 1 - Contexte territorial et enjeux de mobilités	16
I.A - Ruralité et influence métropolitaine	16
I.B - Profil des habitants et pratiques de mobilité	22
I.C - Système de mobilité d'Estuaire et Sillon	26
PARTIE 2 - Méthodologie et construction de l'inventaire	30
II.A. Démarche de diagnostic	30
II.B. Outils et sources mobilisées	32
II.C. Construction de l'inventaire des solutions de mobilité	35
PARTIE 3 - Un Inventaire structuré des solutions de mobilités sur le territoire	40
III.A - Présentation générale de l'inventaire	40
III.B - Un territoire multimodal	42
III.C - Analyse par mode de transport	45
PARTIE 4 - Apports de l'inventaire pour la sensibilisation	86
IV.A - La sensibilisation, un concept essentiel	86
IV.B - Un usage multiple de l'inventaire	89
IV.C - les limites de l'outil	91
PARTIE 5 - Leviers d'action : entre existants et perspectives d'évolution	94
V.A - Les résultats sur le territoire	94
V.B. Freins au changement des pratiques	95
CONCLUSION	101
BIBLIOGRAPHIE	107
ANNEXES	117

INTRODUCTION

Située entre Nantes et Saint-Nazaire dans le département de la Loire Atlantique, la communauté de communes Estuaire et Sillon (CCES) regroupe 11 communes (Savenay, Saint-Étienne-de-Montluc, Campbon, La Chapelle-Launay, Cordemais, Malville, Prinquiau, Le Temple-de-Bretagne, Bouée, Lavau-sur-Loire, Quilly) avec une superficie totale de 306,3 km² pour 41 096 habitants en 2022. En 2020, la CCES compte 8 PLU (Plan Local d'Urbanisme) communaux et un PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal) partiel pour les communes de Cordemais, Le Temple de Bretagne et Saint-Etienne-de-Montluc. Cependant, l'élaboration du PLUi de la CCES est toujours en procédure d'élaboration, et a été arrêté par le conseil communautaire le 25 mars 2025.



**Conseil de
Développement
Estuaire & Sillon**
Une voix citoyenne

La communauté de communes d'Estuaire et Sillon est un territoire rural avec un paysage marqué par le contraste entre le Sillon de Bretagne (relief boisé) et les marais de l'estuaire de la Loire qui lui donnent des avantages économiques liés à l'activité touristique. Selon les estimations faites par l'INSEE en janvier 2026, la communauté de communes dispose de quatre hôtels composés de 92 chambres ainsi que 237 emplacements de campings. Ce qui n'est pas négligeable pour un équilibre entre le développement local et la préservation des paysages. La position géographique de la communauté de communes, idéalement située entre deux grands pôles urbains favorise un développement économique avec une croissance de la population estimée à 41096 en 2022 toujours selon l'Insee. Le nombre de résidences

a également augmenté de 6 090 en 1968 à 17 195 en 2022, la part des résidences principales est de 92,04%. Ces chiffres nous montrent les enjeux de ce territoire en évolution. Parmi ces enjeux, nous retrouvons celui des mobilités. En France, 6 millions de ruraux sont dans une situation de précarité de mobilité selon le baromètre des mobilités du quotidien. Ce nombre augmente du fait de la dépendance à la voiture individuelle.

Selon l'enquête mobilité des personnes de 2019, les ménages des communes rurales (33 % de la population) réalisent des déplacements relativement longs en mobilité locale, très fréquemment en voiture : plus de la moitié des distances parcourues concernent des trajets de 10 à 100 km, ce qui est à environ 53%. C'est presque deux fois plus que pour les urbains (28 %). Ce constat concerne aussi la communauté de communes Estuaire et Sillon où plus de 80% des déplacements se font en voiture selon l'Insee malgré l'existence de réseaux de transports (bus, trains, système de covoiturage, vélo etc). Dès lors, nous nous posons la question de savoir si les habitants de ces communes sont-ils au courant de l'existence de ces réseaux de transports ? Ne sont-ils pas juste désintéressés aux autres modes de déplacements à part la voiture individuelle qui est malgré tout indispensable à leur quotidien ? ou n'ont-ils pas été sensibilisés à propos de l'importance de l'usage de la multimodalité ?

Face à ces interrogations, le Conseil de Développement de la communauté de communes en partenariat avec Nantes Université, nous a

chargé d'établir dans le cadre de nos études en master 1 GAED (Géographie, Aménagement, Environnement et Développement) un diagnostic sur l'état des mobilités dans la communauté de communes Estuaire et Sillon. Accompagnés par nos professeurs Jérémy Gouellou et Caroline Rufin Soler, nous avons, sur une période de huit mois, travaillé sur la question des mobilités au sein du territoire. Ce travail vise non seulement à comprendre le fonctionnement du territoire mais aussi à faire l'inventaire de tout ce qui existe comme services de mobilité sur le territoire. Dès lors, se pose la question de savoir dans quelle mesure l'inventaire des solutions de mobilité dans la communauté de communes d'Estuaire et Sillon constitue-t-il un outil permettant au Conseil de Développement de sensibiliser les habitants sur de possibles alternatives à la voiture individuelle ?

Cette problématique a nécessité une profonde réflexion car au cours de nos entretiens et nos sorties de terrain, nous avons pris conscience de l'importance qui est accordée à la voiture par ces habitants et de la difficulté à convaincre ces derniers de changer de pratiques.

Pour répondre à ce questionnement, nous avons structuré notre étude autour de trois hypothèses principales :

D'abord, nous partons du principe que le territoire d'Estuaire et Sillon possède déjà un panel diversifié de solutions alternatives, dont la densité est souvent sous-estimée en raison d'un manque de visibilité globale.

Ensuite, nous supposons que cette offre de mobilité est dans une phase de développement active, portée par des initiatives récentes et in-

novantes qui peinent encore à s'ancrer dans les habitudes des habitants.

Enfin, nous considérons que la prédominance de la voiture individuelle engendre des nuisances concrètes sur le territoire (saturation des axes, impacts environnementaux), rendant indispensable une meilleure communication sur les alternatives existantes pour amorcer un changement de comportement.

Ainsi, à travers l'établissement d'une base de données solide issue de l'inventaire mais également la production d'un rendu propre et lisible, nous espérons provoquer ce changement, qui est d'ailleurs un des objectifs principaux du Conseil de Développement.

Malgré toutes les difficultés rencontrées durant ces mois de travail (en avant-propos), nous avons réussi notre travail de recherche en acquérant une importante base de données sur tous les moyens de déplacements présents sur le territoire. Des entretiens ont été faits avec les gestionnaires des mobilités mais également auprès de différents acteurs locaux (usagers, associations, Conseil de Développement...) afin de mieux comprendre les enjeux sur le territoire en matière de mobilités.

Plusieurs rendez-vous ont été organisés avec notre commanditaire, le Conseil de Développement, dans leurs locaux de Savenay. Nous avons eu l'occasion de discuter plusieurs fois autour d'une table (photo de la réunion avec le commanditaire) à propos de la commande et sur l'avancement de nos travaux. Des réunions ont également eu lieu avec nos professeurs accompagnants durant ces huit mois.

A l'issue de notre rédaction, nous allons

décrire dans un premier temps, le contexte territorial de notre territoire marqué par une ruralité et une influence métropolitaine (Nantes-Saint-Nazaire) avec des enjeux importants de mobilités. Cette étape permet de comprendre comment cette dualité entre ruralité et influence de ces métropoles dicte les besoins et les contraintes de mobilité des habitants.

Puis, dans un second temps, nous détaillerons la méthodologie de diagnostic et la construction de l'inventaire. Nous y exposerons notre posture de diagnostic au service de l'action publique, les outils mobilisés (analyse documentaire, enquêtes de terrain, SIG) ainsi que la structure technique en arborescence de l'inventaire des solutions de mobilité.

Ensuite, nous présenterons l'inventaire structuré des solutions de mobilité. C'est le cœur de notre travail : nous expliquerons le fonctionnement de l'arborescence numérique créée pour le Conseil de Développement, avant de dresser un état des lieux de l'offre (multimodalité, gares, réseau Aléop, bornes de recharge etc). Cette partie permettra de montrer la réelle diversité de modes de transport dont dispose le territoire, un levier essentiel pour la sensibilisation.

Dans un quatrième temps, nous verrons comment ce livrable peut devenir un véritable levier de sensibilisation. Nous détaillerons la manière dont le Conseil de Développement peut s'appropriier ce travail pour engager des campagnes de sensibilisation auprès des habitants, mais aussi pour interpeller les élus locaux sur l'état des mobilités et les inégalités de desserte au sein du territoire.

Enfin, les dispositifs déjà mis en place sur le territoire Estuaire et Sillon seront décrits ainsi que leurs limites, puis nous proposerons des pistes de développement et des perspectives d'évolution conformément à la commande du Conseil de Développement, pour améliorer l'offre de mobilité et son efficacité.

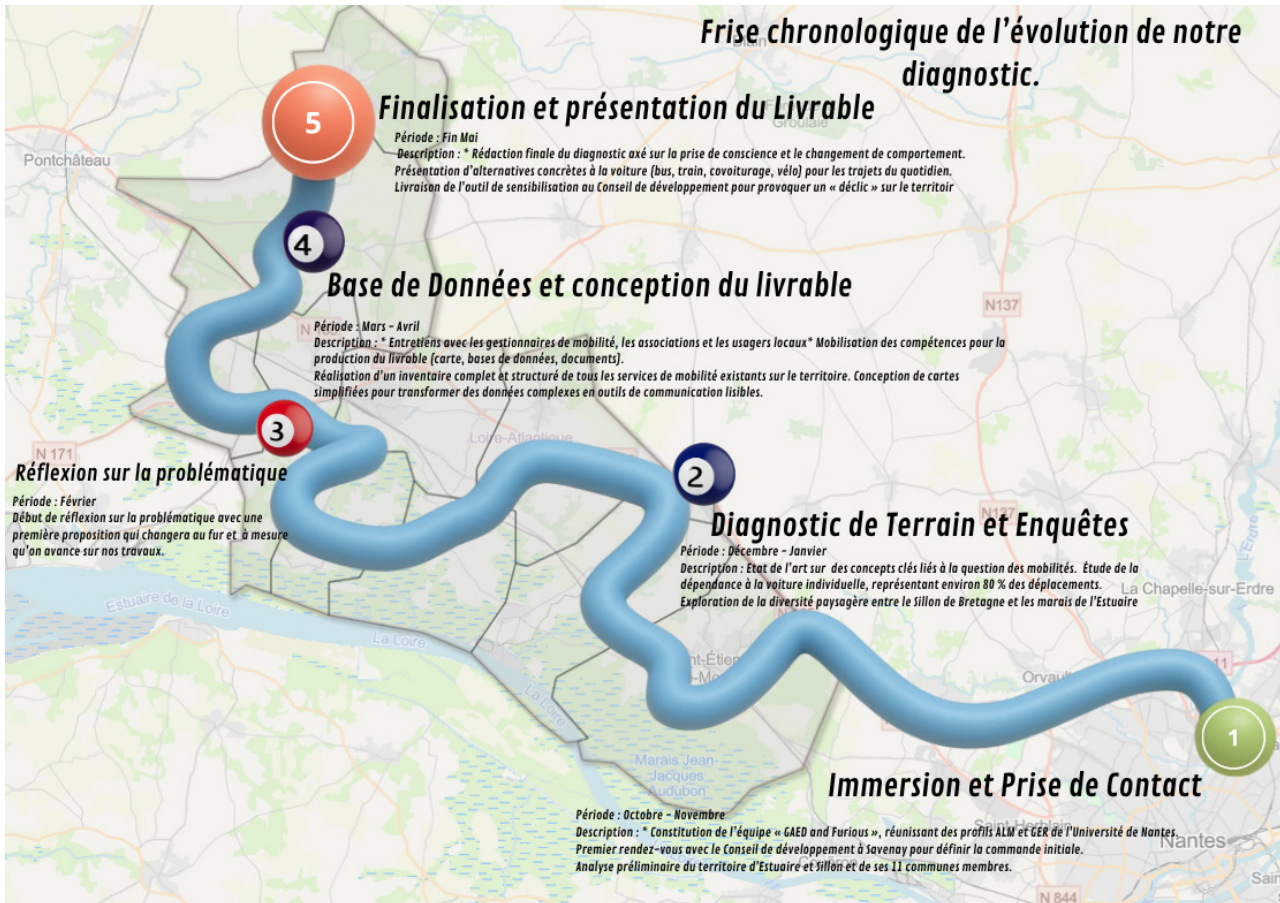


Figure 1 : Frise chronologique de l'évolution du diagnostic

PARTIE 1

Contexte territorial et enjeux de mobilités

I.A - Ruralité et influence métropolitaine

I.B - Profil des habitants et pratiques de mobilité

I.C - Système de mobilité d'Estuaire et Sillon

I - Contexte territorial et enjeux de mobilités

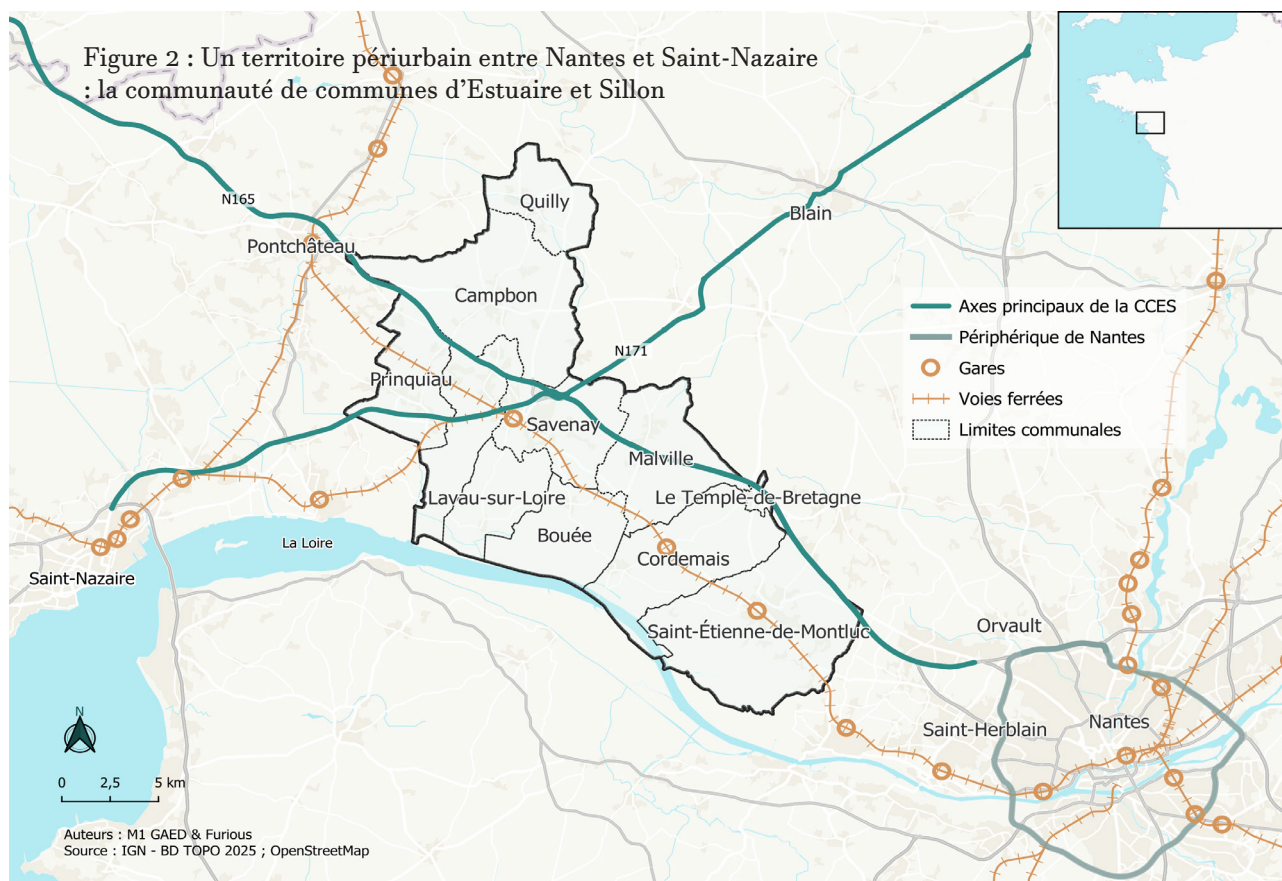
I.A - Ruralité et influence métropolitaine

Situation historique et géographique

La Communauté de communes d'Estuaire et Sillon est située dans le département de Loire-Atlantique et comprend 11 communes pour un total de 41 096 habitants en 2022. Cette intercommunalité (que nous nommons CCES) a été créée le 1er janvier 2017 avec la fusion des anciennes communautés de

communes Loire et Sillon et Cœur d'Estuaire suite à l'entrée en vigueur de la loi NOTRe. Aujourd'hui, la CCES se situe dans un espace marqué par sa position intermédiaire entre deux pôles urbains majeurs de l'ouest de la France, à savoir Nantes et Saint-Nazaire.

Situé au sein de la région Pays de la Loire, ce territoire est dans la partie aval de l'axe li-



gérien. Il occupe une position stratégique de la Basse-Loire. Le territoire de la CCES est caractérisé par une géographie physique Nord-Loire, avec notamment deux structures déterminantes. Tout d'abord la Loire et sa vallée, avec ses prairies humides et ses marais qui constituent un paysage important. L'estuaire y a façonné les activités humaines aux cours de l'histoire, ainsi que les pratiques agricoles avec le pâturage et l'élevage. Cela a aussi influé sur les circulations, et in fine sur l'occupation du sol du territoire. La seconde structure est le Sillon de Bretagne qui est une formation géologique (plus précisément une crête rocheuse) en Loire-Atlantique qui s'étend de Nantes à Pontchâteau sur une trentaine de kilomètres (sur un axe nord-ouest/sud-est). Ce relief est une ossature identitaire majeure avec des panoramas de coteaux escarpés, de vallées fertiles ainsi que de bocages. Ces deux structures se retrouvent donc dans la dénomination de la communauté de communes par les éléments "Estuaire" et "Sillon".

La localisation de la CCES met en avant son rôle d'interface entre son ancrage rural et les dynamiques métropolitaines importantes des pôles voisins. Plus précisément, la proximité avec la métropole régionale attractive de Nantes est immédiate à l'Est. De l'autre côté, c'est le pôle industriel et portuaire majeur de Saint-Nazaire. Ces deux pôles influencent fortement les logiques résidentielles, économiques et fonctionnelles du territoire. La CCES et son territoire sont donc un espace de transition et porteur de caractéristiques propres aux espaces ruraux et périurbains.

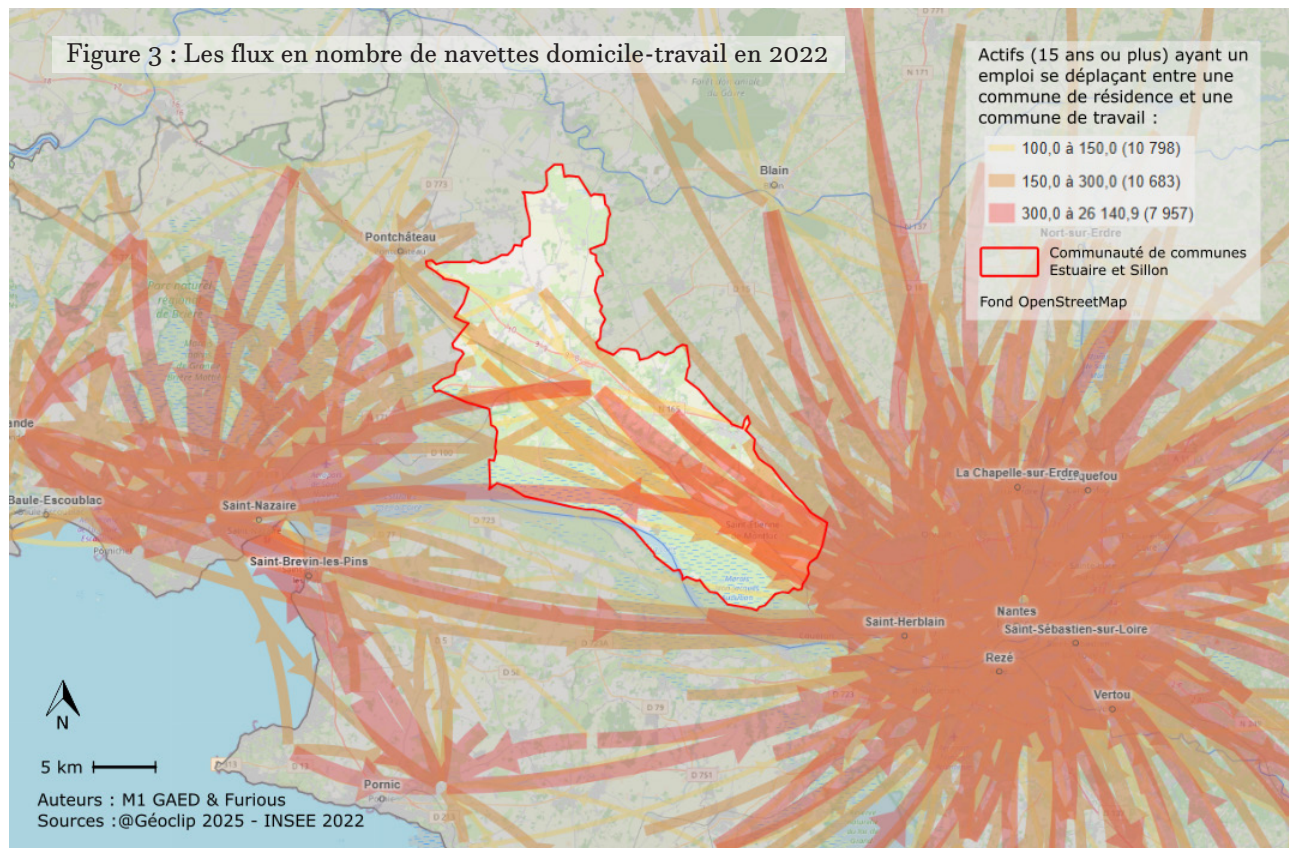
Cette notion de territoire périurbain apparaît pertinente pour le qualifier car ces espaces

se définissent par leur dépendance aux pôles urbains voisins, notamment en matière d'emplois, de services et d'équipements. Cette dynamique se traduit par des flux pendulaires quotidiens entre les lieux de résidence et les pôles d'activités voisins comme Saint-Herblain. Cela structure les pratiques de mobilité des habitants et remodèle le territoire en le scindant en deux, entre les déplacements vers l'Ouest (Saint-Nazaire) et vers l'Est (Saint-Herblain et Nantes).

Ainsi, la communauté de communes d'Estuaire et Sillon est dans une position ambivalente : elle bénéficie de sa proximité avec les dynamiques métropolitaines, tout en restant structurellement dépendante de ces dernières. Cela découle d'une trajectoire historique d'aménagement des espaces ruraux qui petit à petit a développé une forte dépendance à l'automobile. En effet, depuis la fin du XXème siècle, le développement de ces territoires s'est organisé autour de l'usage de la voiture. Les conséquences actuelles se traduisent par les formes d'urbanisation, la localisation des activités et les pratiques de mobilité; qui sont toutes organisées autour de l'utilisation de la voiture.

Organisation territoriale dispersée

La communauté de communes d'Estuaire et Sillon présente 11 communes avec des profils différents. Leur héritage rural est encore très présent et se reflète dans l'organisation spatiale des différentes communes. Savenay se démarque comme le pôle principal de la CCES avec 9465 habitants (en 2022), occupant une position centrale et concentrant des services, des équipements et des commerces. Saint-



Etienne-de-Montluc est aussi une commune importante, la plus proche du pôle nantais. Avec Cordemais, ce sont les trois seules communes desservies par une gare sur le territoire. Le Temple-de-Bretagne est dans une position particulière, étant la commune avec la plus petite superficie du département. Étant peuplée de 2005 habitants en 2022, elle possède donc une forte densité avec 1253 habitants au km². Enfin, des communes telles Lavau-sur-Loire ou Bouée se caractérisent par une faible densité de population et une forte dominance des espaces naturels et agricoles.

La structuration de la CCES montre que l'organisation territoriale et l'habitat sont dispersés, avec une faible densité globale comparé aux 4 986,5 habitants par km² de Nantes. Le maillage rural est composé de bourgs constituant des centralités locales, ces dernières entourées d'habitats diffus, allant de zones pavillonnaires récentes à des hameaux éparpillés sur l'ensemble du territoire. On observe donc un paysage de bocage (l'origine bretonne du nom de la commune de Quilly signifie "bocage") avec une occupation du sol héritée de l'agriculture, une activité majeure pour certaines communes comme Campbon. Contrai-

rement aux espaces urbains denses où les services, les équipements et les lieux d'activité sont concentrés, les fonctions principales sont ici réparties de manière plus discontinue et nécessitent pour une grande partie des habitants des trajets plus importants pour les atteindre.

De plus, le territoire s'articule autour des polarités externes majeures. Même si Savenay reste une centralité locale, les pôles d'attraction principaux demeurent Nantes et Saint-Nazaire, vers lesquels une majorité des flux quotidiens se dirigent. Ainsi, les données nationales montrent que la moyenne des habitants de la CCES travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence atteint 84% (2022). À titre de comparaison, ce nombre est de 60,7% à Saint-Herblain et se porte à 67,2% à l'échelle nationale. Le territoire d'Estuaire et Sillon nécessite donc des équipements de transports efficaces pour répondre à l'organisation interne diffuse combinée à la polarisation externe. Cela a des implications directes sur les mobilités : il est plus difficile de mettre en place des systèmes de transports collectifs efficaces et adaptés à l'ensemble des habitants. En effet, les faibles densités et l'éloignement des pôles de services limitent la rentabilité et la fréquence des réseaux de transport, tout en augmentant les distances à parcourir au quotidien. La complexité de mettre en place ces services dans les espaces peu denses peut être illustrée par la fin récente de certains services d'autocars, avec notamment l'arrêt des BlaBlaCar bus. Ce type de service permet de faciliter les déplacements entre des villes peu connectées au réseau ferroviaire, en limitant les émissions de CO₂ et avec des prix abordables.

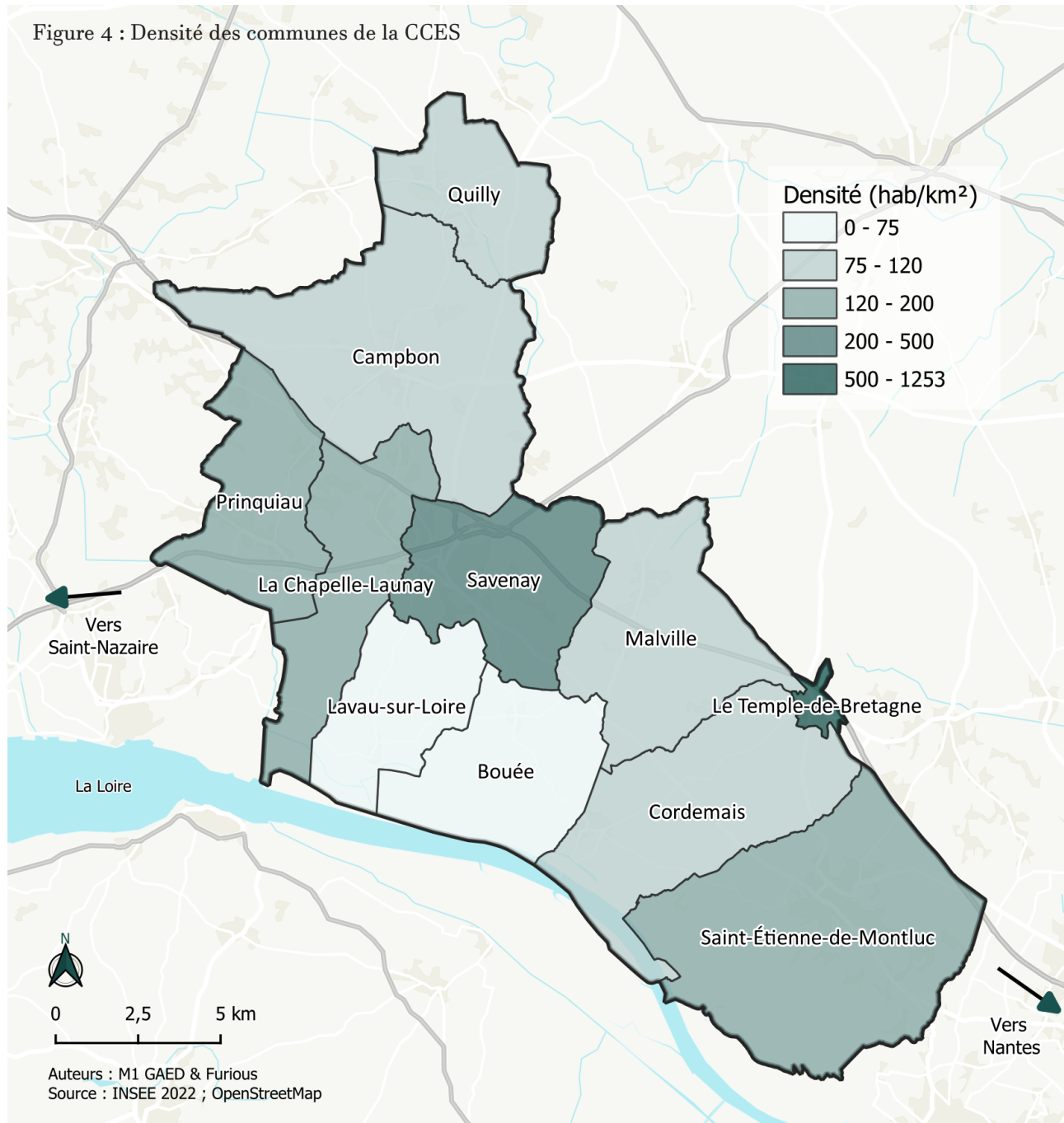
Ce marché dépasse au total les 18 millions de passagers par an. Cependant, les prix bas nécessaires à l'attractivité de ce moyen de transport ont rendu le modèle économique précaire. Ainsi, les cars longue distance, bien que présents sur des territoires peu denses comme la CCES, ont du mal à être rentables. Cela conduit à l'abandon de certaines de ces activités, alors que beaucoup de voyageurs y voient une solution de transport fiable et peu coûteuse.

Accessibilité contrastée

L'accessibilité du territoire d'Estuaire et Sillon s'organise autour de son réseau d'infrastructures avec différentes échelles de circulations. La communauté de communes est traversée d'Est en Ouest par la N165 et la N171 qui se regroupent pour relier le territoire à Nantes, Saint-Nazaire et aussi Pontchâteau. Ces axes de circulation majeurs sont complétés par une toile secondaire de routes départementales qui assure la desserte locale, notamment pour les communes qui ne sont pas desservies par les routes nationales, comme Quilly, Lavau-sur-Loire ou Bouée. Le réseau routier est donc l'élément central permettant de lier l'échelle intercommunale à l'échelle régionale avec ces deux axes concentrant une part importante des flux de circulation. C'est pourquoi la N165 est empruntée par plus de 60 000 véhicules chaque jour en 2024 (DIR Ouest). Toutefois, les connexions locales présentent des niveaux de performance et de continuité plus variables.

Le réseau ferroviaire suit la configuration des deux routes nationales en reliant Saint-Nazaire et Nantes, avec une branche supplémen-

Figure 4 : Densité des communes de la CCES



taire atteignant Pontchâteau. L'axe principal est un autre élément d'accessibilité avec la présence des trois arrêts sur cette ligne. Cela offre une autre possibilité de connexion mais la localisation linéaire des gares limite leur accessibilité à une partie du territoire, notamment les communes proches de Nantes. Savenay ou encore Saint-Etienne-de-Montluc bénéficient ainsi d'une meilleure ouverture, tandis que les communes plus éloignées restent dépendantes du réseau routier pour accéder à ces infrastructures.

Un autre élément structurant majeur est la Loire. Situé entièrement sur la rive nord du fleuve, les connexions de la CCES vers le sud sont fortement contraintes. La Loire agit donc comme une limite physique qui oriente les circulations et renforce l'importance des axes parallèles à sa vallée. Les possibilités de fran-

chissement sont limitées au Pont de Saint-Nazaire et au Pont de Cheviré (avec les ponts du centre-ville de Nantes). Cette réalité impose des détours importants aux habitants pour accéder à la rive sud. Cette configuration allonge les temps de trajet et modèle les pratiques, les déplacements et les relations sociales et économiques.

L'accès aux infrastructures varie d'une commune à l'autre : certaines sont directement connectées aux axes les plus rapides, tandis que d'autres passent par des routes secondaires, ce qui allonge et complexifie les déplacements. Ces enjeux sont caractéristiques des espaces peu denses, les mobilités se concentrent ainsi sur un nombre limité d'axes, renforçant leur rôle dans l'organisation du territoire et la dépendance à la voiture.



Figure 5 : Prise de vue drone du maillage urbain de Savenay @GAED & Furious

I.B - Profil des habitants et pratiques de mobilité

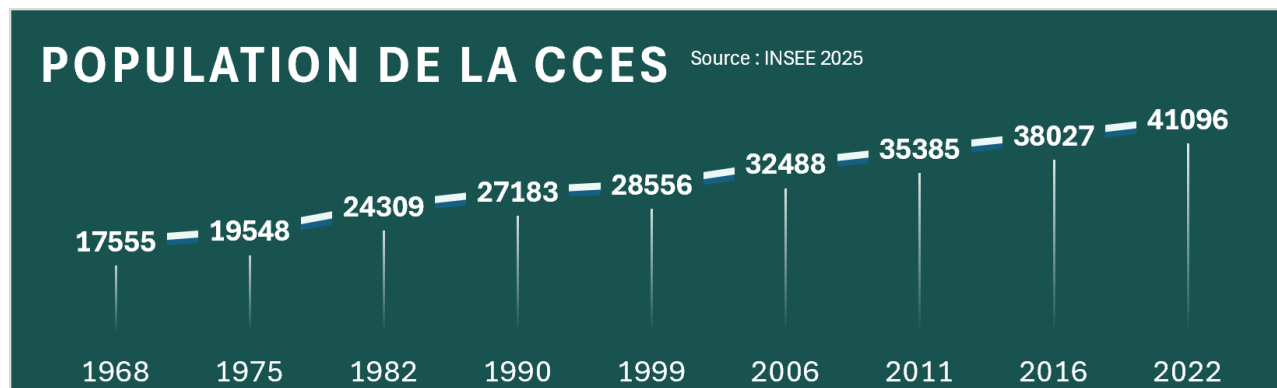
Population en croissance sous influence urbaine

La communauté de communes d'Estuaire et Sillon est témoin d'une croissance démographique soutenue qui montre que le territoire est dans une dynamique d'expansion à l'instar des espaces périurbains français. Cette évolution n'est pas ponctuelle mais découle d'une longue tendance, observable sur plusieurs décennies par ce graphique ci-dessous. La croissance s'est accélérée depuis 2000 augmentant de plus de 40% pour atteindre les 41 096 en 2022, ce qui est deux fois plus qu'à l'échelle régionale. Le développement du territoire est donc particulièrement notable, même dans une région en croissance.

L'analyse des indicateurs démographiques permet ici de préciser les mécanismes de cette croissance. Sur les années les plus récentes (de 2016 à 2022), la population de la CCES croît en moyenne de 1,3% par an, un rythme toujours deux fois plus important que la région. La CCES est un territoire attractif. Grâce aux don-

nées INSEE, on observe sur le graphique 2 que la croissance démographique est due en grande partie à un solde migratoire largement positif. L'évolution sur plusieurs décennies s'appuie sur les apports migratoires malgré un ralentissement dans les années 1990. Encore sur cette période récente, les entrées de population sur le territoire contribuent à hauteur de 0,8% sur ces 1,3%. La surreprésentation du solde migratoire montre la capacité du territoire à attirer de nouveaux habitants. On peut le lier aux dynamiques résidentielles des aires de Nantes et Saint-Nazaire.

Le solde naturel tient un rôle plus secondaire, étant toujours inférieur au solde migratoire de la CCES. Cependant, il demeure supérieur à l'échelle régionale dans la majorité des périodes depuis le nouveau millénaire. La population est ainsi relativement jeune et dynamique. L'évolution démographique de la communauté de communes engendre et entretient un processus d'étalement urbain avec le déplacement des populations vers des espaces périphériques. Le territoire d'Estuaire et Sil-



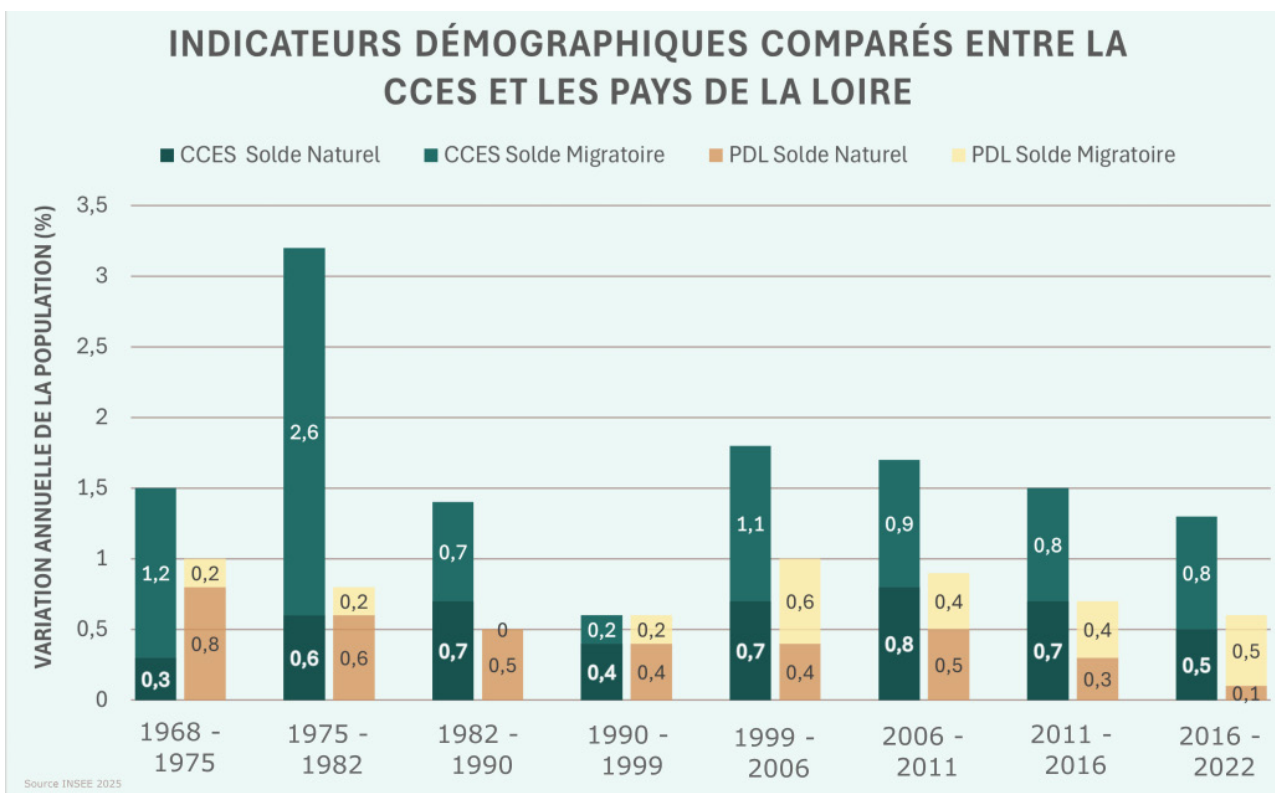
Graphique 1 : Evolution de la population de la CCES

lon se démarque comme un espace pertinent pour les ménages en phase d'installation. Les conditions résidentielles sont plus accessibles et les conditions de vie sont plus calmes et jugées plus agréables que les centres urbains. La composition des ménages comprend 75% de couples/familles, dont 46,7% de familles avec enfants. De plus, la part importante d'actifs (80,7%), plus élevée qu'à l'échelle régionale (77,1%), illustre avec elle l'attractivité du territoire pour les nouveaux ménages qui comptent s'installer sur le long terme. Enfin, le développement des habitations rejoint les observations et les statistiques évoquées avec la dominance de l'habitat individuel (90% du parc logement)

et du fort taux de propriétaires : 77,8% des résidences principales contre 64,0 % en région Pays de la Loire. La croissance démographique transforme progressivement Estuaire et Sillon vers une fonction résidentielle affirmée qui participe à la recomposition de son territoire.

Pratiques de mobilités pendulaires

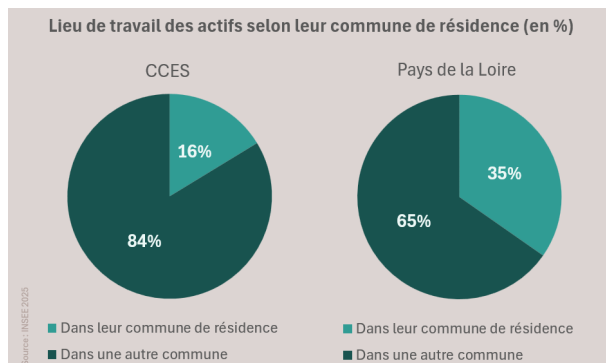
En plus des dynamiques démographiques, les mobilités au sein de la communauté de communes s'organisent par les déplacements domicile-travail. En effet, la dissociation entre le lieu de travail et le lieu de résidence mise en évidence précédemment se traduit concrè-



Graphique 2 : Indicateurs démographiques comparés entre la CCES et les Pays de la Loire

tement par l'importance des flux pendulaires quotidiens.

Ainsi, 84% des actifs résidant dans la CCES exercent une activité professionnelle en dehors de leur commune de résidence. C'est une caractéristique majeure des habitants qui dépasse les moyennes observées à d'autres échelles, comme en Pays de la Loire où ce chiffre s'établit à 65%. Cela dépeint la dépendance de la population aux bassins d'emplois extérieurs. Les déplacements entre domicile et travail constituent donc le principal motif de mobilité, que ce soit en termes de fréquence ou de distance parcourue.



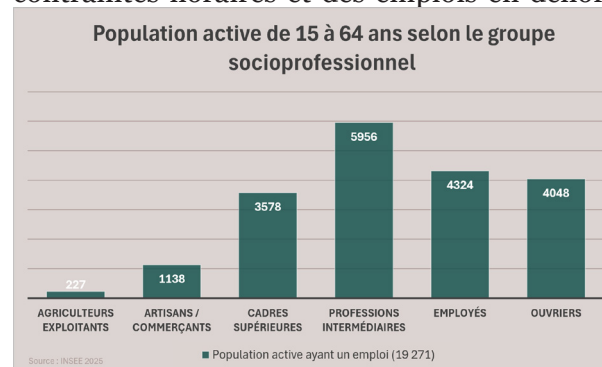
Graphique 3 : Lieu de travail des actifs selon leur commune de résidence

Les flux longitudinaux en direction des zones d'emploi ont des temporalités contraintes, c'est-à-dire que les déplacements s'organisent autour d'horaires fixes et se concentrent aux heures de pointe, comme l'heure d'embauche, la pause déjeuner et la sortie du travail. La pression sur les axes de communication s'intensifie lors de ces horaires et rythme la vie quotidienne des habitants.

Pour aller plus loin, les mobilités pendulaires s'intègrent dans une diversité de déplacements

plus complexe. La population de la CCES étant dynamique, les trajets reliant le domicile au travail s'accompagnent d'autres motifs : les achats, l'accompagnement des enfants à l'école ou dans leurs activités, les loisirs, etc. Cette diversité de déplacements se rassemble tout de même lors des temporalités contraintes. Cela renforce la nécessité de disposer de plusieurs solutions de déplacements, qu'elles soient flexibles et adaptées à ces besoins du quotidien.

Par ailleurs, les caractéristiques des groupes socio-professionnels des habitants de la CCES permettent d'éclairer un peu plus l'organisation des mobilités. Le territoire comprend une représentation importante de professions intermédiaires (5956 actifs). On trouve une part significative d'employés (4324), d'ouvriers (4048), mais également de cadres supérieurs avec 3578 individus. Cette composition montre certaines diversités dans les situations professionnelles, avec potentiellement des pratiques de mobilité différenciées. La présence de cadres et de professions intermédiaires peut induire des formes d'emploi permettant de la flexibilité comme du télétravail ou des horaires aménagés. Pourtant, la structure globale se compose en grande partie de salariés, avec des contraintes horaires et des emplois en dehors



Graphique 4 : Population selon le groupe socioprofessionnel

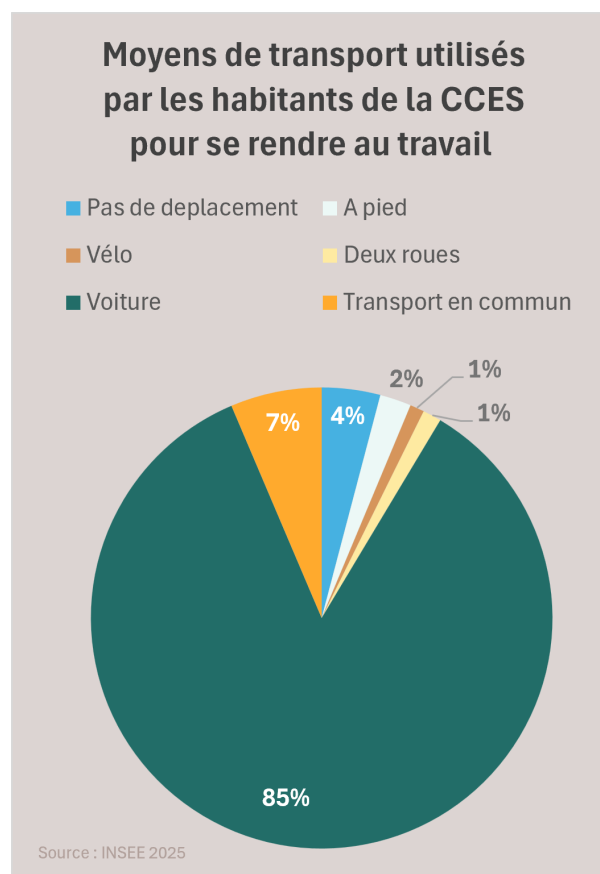
de la CCES. Les déplacements sont donc en majorité réguliers et répétitifs dans le cadre des mobilités domicile-travail.

Ainsi, les mobilités sur le territoire ne sont pas homogènes. On peut en dégager un système contraint au sein duquel coexistent des formes de flexibilité plus ponctuelles.

Dépendance à la voiture individuelle

L'analyse des moyens de transports utilisés par les habitants de la CCES pour les déplacements domicile-travail met en évidence la très nette dominance de la voiture. Sa part atteint à elle seule 85%, soit une écrasante majorité. Les autres modes de transport sont assez minoritaires, même si on peut noter la part des transports en commun de 7%, portée par la présence du réseau ferroviaire. Les mobilités actives comme le vélo ou la marche à pied ne dépassent pas les 2%, et sont même derrière la part des habitants ne se déplaçant pas pour travailler. Le déséquilibre est donc marqué et montre que la voiture est un mode quasi exclusif pour la population active du territoire. Les alternatives n'apparaissent que très peu et restent minoritaires.

Le niveau de motorisation va dans ce sens. La place de l'automobile est centrale. Ainsi, les ménages possédant deux voitures ou plus représentent presque 58,8% des ménages d'Estuaire et Sillon (montant à 95,5% pour au moins une voiture). Ce nombre est supérieur à la moyenne régionale qui est de 40%. Comme le souligne un acteur des mobilités de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (territoire proche comparable de par les mêmes taux de motorisation que la CCES), la voiture



Graphique 5 : Moyens de transport utilisés pour se rendre au travail

demeure le mode dominant dans les mobilités quotidiennes, notamment pour les déplacements vers les pôles d'emploi, où elle peut représenter une part très largement majoritaire.

Des alternatives à la voiture individuelle existent. Cependant, elles restent marginales dans leurs usages. Leur appropriation dépend de la situation individuelle de chacun, des conditions d'accès mais aussi de la conscience de l'existence et de la pertinence de ces alternatives.

I.C - Système de mobilité d'Estuaire et Sillon

L'offre de mobilité

Les acteurs publics qui portent l'offre de mobilité sur le territoire d'Estuaire et Sillon se répartissent entre différentes échelles. A l'échelle régionale, les services de transports sont organisés principalement par la région Pays de la Loire. C'est notamment grâce au réseau ferroviaire de TER qui relie Nantes et Saint-Nazaire. On trouve aussi les lignes de car/bus de la marque du réseau de transport régional Aléop. Cette dernière, créée en 2019, unifie sous une même identité les services ferroviaires, routiers et maritimes gérés par la région afin de simplifier les déplacements des habitants et d'encourager l'usage des transports publics. Cependant, l'organisation des offres reste concentrée sur les axes majeurs, ce qui ne s'adapte pas bien au territoire d'Estuaire et Sillon.

A l'échelle départementale, la Loire-Atlantique intervient par exemple pour l'aménagement et l'entretien des routes départementales. Des actions sont portées à l'échelle intercommunale avec des initiatives plus ciblées. Cela se concrétise par des aménagements d'aires de covoiturage proches des principaux axes de communication et qui se répartissent sur les différentes communes. Ces parkings relais sont labellisés et par endroit distingués par une signalétique dédiée.

Les mobilités actives sont limitées et discontinues dans leur aménagement compte tenu de la répartition diffuse du bâti. Mais des pistes cyclables se développent en se concen-

trant sur des espaces cruciaux, principalement autour des centres-bourgs comme la piste reliant la gare de Cordemais à son bourg, ou en lien avec des itinéraires existants (en citant la Loire à Vélo à proximité du territoire). Ces infrastructures visent des usages locaux ou de loisirs mais sont souvent plus complexes à



Figure 6 : Photographie d'un arrêt ALéop et Covoit'ici à Savenay @GAED & Furious

appliquer dans un contexte de mobilités quotidiennes majeures.

Systeme en evolution

L'approche des mobilités a connu des transformations depuis les dernières années avec l'intégration progressive des enjeux environnementaux dans les politiques publiques. A l'échelle nationale, ces orientations s'observent par la mise en place de cadres comme la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, qui a élargi les politiques de mobilité pour les adapter aux spécificités territoriales et donner plus de place à l'accessibilité et à la transition énergétique. Cette dernière vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre en encourageant le développement de mobilités plus respectueuses de l'environnement. A l'échelle locale, ces orientations s'appliquent progressivement. Les collectivités engagent des démarches pour sensibiliser les habitants et développer des modes de déplacements bas carbone et durables. La CCES dispose ainsi d'une carte interactive à l'intention des habitants pour mieux distinguer certaines composantes des modes de transports à disposition. Malgré tout, ces processus prennent du temps, les initiatives restent limitées par des contraintes pratiques, spatiales et financières.

La transition s'appuie aussi sur l'évolution des mentalités et des comportements individuels. Les entretiens que nous avons réalisés montrent que certaines pratiques viennent de démarches volontaires d'habitants, notamment par la prise de conscience écologique en voulant réduire son empreinte environnementale. De nouvelles façons d'envisager les mobilités émergent, même si elles restent encore minoritaires.

Les évolutions liées aux facteurs écono-

miques globaux ont aussi un impact important. La phase d'élaboration du diagnostic s'inscrit dans une période marquée par la hausse des prix du carburant. Ces derniers varient constamment et dépendent de facteurs internationaux, avec notamment la période de tension géopolitique actuelle. D'autres facteurs, eux nationaux, peuvent influencer ces variations, avec les conditions d'approvisionnement et les mouvements sociaux. Le prix du carburant est une contrainte pour les ménages, en particulier dans les espaces peu denses où les distances domicile-travail sont grandes. Cette situation peut être facteur de changement pour certains automobilistes, les poussant à envisager des alternatives. Mais cette pression économique particulière ne modifie pas les pratiques dans le temps. C'est une variation qui nécessite seulement des ajustements ponctuels sans entraîner de changements de pratiques sur le long terme.

Le territoire de la CCES comprend des dynamiques évolutives, qu'elles soient environnementales, techniques ou économiques. Les mobilités sont au cœur de ces transitions et cherchent à répondre aux besoins et aux attentes de la population. Dans ce contexte, la question ne se porte pas uniquement sur le développement de nouvelles solutions de déplacement, mais aussi et surtout sur la connaissance des équipements, la visibilité et l'appropriation de ces derniers par les habitants. L'enjeu est donc de rendre lisible et accessible les dispositifs en place. C'est dans cette perspective que s'inscrit l'inventaire des solutions de déplacement sur le territoire de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon, dont la méthodologie va vous être présentée dans la partie suivante.

PARTIE 2

Méthodologie et construction de l'inventaire

II.A - Démarche de diagnostic

II.B - Outils et sources mobilisées

II.C - Construction de l'inventaire des solutions de mobilité

II. Méthodologie du diagnostic et construction de l'inventaire

II.A. Démarche de diagnostic

Contexte de l'évolution du travail :

Ce diagnostic territorial s'inscrit dans le cadre du Master 1 GAED (Géographie, Aménagement, Environnement et Développement) de l'Université de Nantes. Il a été conduit par un groupe de cinq étudiants, dont le travail s'est structuré progressivement autour d'un calendrier combinant des échéances universitaires imposées et des jalons que le groupe s'est lui-même fixés pour garantir la cohérence et la progression de la démarche.

La première étape a consisté en un état de l'art, permettant de poser les bases conceptuelles et méthodologiques du diagnostic. Cette phase a mobilisé une revue de la littérature académique et professionnelle sur les thématiques de la mobilité en territoires périurbains et ruraux, sur les notions de dépendance automobile, de transition écologique des déplacements, et sur les outils d'inventaire et de sensibilisation existants. Cet état de l'art a permis d'identifier les grandes catégories de solutions de mobilité, les indicateurs pertinents pour les analyser, et les approches méthodologiques utilisées dans des diagnostics similaires conduits sur d'autres territoires.

En parallèle, plusieurs réunions avec le commanditaire, le Conseil de Développement de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon, ont permis de préciser les attentes

institutionnelles, d'ajuster la problématique, et de cadrer le périmètre de l'inventaire. Ces échanges ont également mis en lumière les enjeux politiques et opérationnels auxquels la collectivité est confrontée en matière de mobilité : volonté de réduire la dépendance à la voiture individuelle, nécessité de valoriser une offre alternative souvent peu connue des habitants, et ambition de mieux articuler les différentes solutions de déplacement disponibles sur le territoire.

Des réunions régulières avec les encadrants pédagogiques ont, quant à elles, permis d'affiner la posture analytique du groupe, de valider les choix méthodologiques au fur et à mesure de leur mise en œuvre, et d'assurer la rigueur scientifique de la démarche. Ces échanges ont aussi conduit à certaines réorientations du travail, notamment en ce qui concerne la définition des catégories de l'inventaire et la hiérarchisation des critères d'analyse.

Objectifs de l'inventaire :

L'objectif principal de l'inventaire est de dresser un état des lieux exhaustif de l'ensemble des modes de déplacement présents sur le territoire de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon. Il s'agit de recenser, de décrire et d'analyser toutes les solutions de mobilité disponibles qu'elles soient formelles ou in-

formelles, institutionnelles ou portées par des acteurs associatifs ou privés afin de constituer une base de données structurée et exploitable pour le Conseil de Développement de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon.

Au-delà du recensement, l'inventaire poursuit un second objectif, directement lié à la commande : sensibiliser les habitants à la surutilisation de la voiture individuelle et aux désavantages que cette surreprésentation engendre sur le territoire. Ces désavantages sont multiples : congestion aux heures de pointe sur les axes reliant le territoire à Nantes et Saint-Nazaire, émissions de gaz à effet de serre, coûts financiers importants pour les ménages, exclusion des populations ne disposant pas de véhicule, et dégradation du cadre de vie. En rendant visible et lisible l'ensemble des alternatives existantes, l'inventaire entend démontrer que la voiture individuelle n'est pas l'unique option de déplacement et qu'il est possible, selon les situations et les besoins, de recourir à d'autres modes.

Posture : un diagnostic territorial au service de l'action publique :

La posture adoptée par le groupe est celle du diagnostic territorial au service de l'action publique. Cela signifie que le travail ne se limite pas à une description neutre de l'existant, mais vise à produire des éléments d'analyse utiles à la prise de décision et à l'action de la collectivité. L'inventaire est conçu comme un outil d'aide à la compréhension et à la communication, destiné à être approprié par les élus, les agents de la collectivité, et, à terme, les habitants eux-mêmes.

Cette posture implique une exigence de clarté et d'accessibilité dans la restitution des résultats, mais aussi une certaine prudence épistémologique : il s'agit de produire un état des lieux rigoureux, fondé sur des données vérifiables, sans sur-interpréter des situations complexes ni formuler de préconisations qui dépasseraient le périmètre de la commande et des compétences de notre groupe d'étude.

II.B. Outils et sources mobilisées

La première source d'information mobilisée est l'analyse documentaire, qui a consisté à collecter et à exploiter un ensemble de documents de nature diverse.

Les documents d'urbanisme ont constitué un premier socle de données : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du pays de la Loire-Atlantique, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes membres de la communauté de communes, ainsi que les documents de planification intercommunale disponibles. Ces documents ont permis de saisir les orientations stratégiques du territoire en matière d'aménagement et de comprendre comment la mobilité est prise en compte dans les politiques d'urbanisme.

Les plans de mobilité et documents de planification spécifiques aux déplacements ont également été étudiés, notamment le Plan de Déplacements Urbains (PDU) applicable à l'échelle de l'aire métropolitaine nantaise, qui fixe les grandes orientations en matière de transport et de mobilité pour la période en cours. Ces documents permettent de replacer les enjeux locaux dans un cadre régional et de comprendre les dynamiques de planification à l'œuvre.

Les données INSEE ont été mobilisées pour caractériser le profil de la population et ses pratiques de déplacement : données sur les navettes domicile-travail, taux de motorisation des ménages, structure par âge et par catégo-

rie socioprofessionnelle. Ces données constituent une base quantitative indispensable pour comprendre les besoins de mobilité et les contraintes auxquelles font face les habitants.

Des informations disponibles sur les sites officiels de la communauté de communes et des communes membres ont également été consultées, afin d'identifier les services de mobilité mis en avant par les institutions locales et de saisir la manière dont l'offre est communiquée aux habitants.

Enfin, des informations relatives aux partenaires de projets de mobilité ont été collectées, notamment celles concernant des acteurs comme Ecov, opérateur de solutions de covoiturage, dont la présence sur le territoire illustre l'émergence de nouvelles formes de mobilité partagée. Ces sources ont permis d'identifier des initiatives innovantes qui ne figurent pas nécessairement dans les documents institutionnels.

L'analyse documentaire a été complétée par des enquêtes de terrain, indispensables pour confronter les données disponibles à la réalité vécue sur le territoire.

Des observations directes ont été conduites sur le terrain, permettant d'évaluer l'état des infrastructures (pistes cyclables, arrêts de bus,



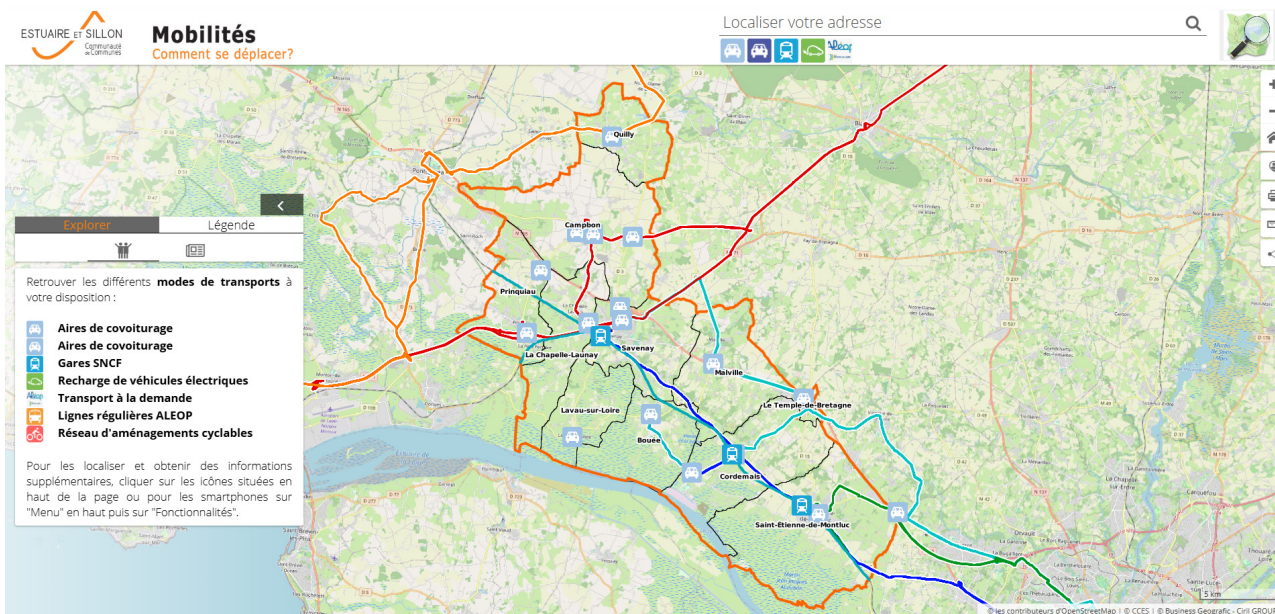


Figure 7 : Carte interactive disponible sur site de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon

gares, parkings relais, aires de covoiturage), leur niveau d'entretien, leur accessibilité et leur fréquentation apparente. Ces observations constituent une source de données qualitatives irremplaçable, que les documents officiels ne permettent pas toujours de saisir.

Des entretiens avec des professionnels de la mobilité ont été réalisés afin de recueillir des témoignages d'acteurs directement impliqués dans l'organisation et la gestion des déplacements sur le territoire. Ces entretiens ont permis d'accéder à des informations précises sur les services existants, leurs contraintes de fonctionnement, leurs limites et leurs perspectives d'évolution.

Des entretiens avec des résidents du territoire ont également été menés. Ces échanges ont permis de recueillir des perceptions et

des expériences vécues des habitants concernant leur mobilité quotidienne : modes de déplacement utilisés, motivations, obstacles rencontrés, connaissance ou méconnaissance des alternatives à la voiture individuelle. Ces témoignages apportent une dimension qualitative essentielle au diagnostic, en révélant les représentations sociales et les pratiques réelles qui sous-tendent les comportements de mobilité.





Figure 8 : Un abri à vélo à la gare de Savenay @GAED & Furious

Enfin, des entretiens avec des présidents d'associations engagées dans le transport solidaire ont permis d'identifier et de caractériser des initiatives souvent peu visibles dans les statistiques officielles, mais qui jouent un rôle important dans la mobilité des publics les plus vulnérables (personnes âgées, personnes sans permis de conduire, ménages à faibles revenus).

Les données collectées ont été traitées et valorisées à l'aide d'outils de cartographie et de Systèmes d'Information Géographique (SIG). Ces outils ont servi deux finalités complémentaires.

D'une part, une finalité informative et analytique : la cartographie permet de visualiser la distribution spatiale des différentes solutions de mobilité

sur le territoire, d'identifier les zones bien desservies et celles qui souffrent d'un déficit d'offre, et de mettre en évidence les complémentarités ou les lacunes entre les différents modes. Elle constitue ainsi un outil précieux pour le diagnostic.

D'autre part, une finalité de sensibilisation : des cartes claires et accessibles, représentant l'ensemble des solutions de mobilité disponibles, peuvent être utilisées comme supports de communication auprès des habitants et des élus. Elles permettent de rendre visible une offre souvent méconnue et de donner à voir concrètement les alternatives à la voiture individuelle.

II.C. Construction de l'inventaire des solutions de mobilité

Définition des catégories :

La construction de l'inventaire a nécessité, en premier lieu, de définir des catégories homogènes et exhaustives permettant de classer l'ensemble des solutions de mobilité identifiées sur le territoire. Après analyse de la littérature et des pratiques observées sur le terrain, les grandes catégories suivantes ont été retenues :

- Les transports collectifs, qui regroupent les services de transport organisés par des opérateurs publics ou délégués : lignes ferroviaires, réseaux de cars interurbains, lignes de bus régulières, services de transport à la demande (TAD). Cette catégorie est caractérisée par l'existence d'horaires et d'itinéraires fixés, et par une mutualisation des véhicules entre

plusieurs usagers.

- Les mobilités actives, qui désignent les modes de déplacement non motorisés : la marche à pied et le vélo, sous toutes ses formes (vélo classique, vélo à assistance électrique, vélo cargo). Ces modes présentent l'avantage d'être décarbonés et de faible coût, mais leur usage est conditionné par l'existence d'infrastructures adaptées et par des distances de déplacement compatibles.

- Les mobilités partagées, qui recouvrent les solutions permettant de mutualiser l'usage d'un véhicule motorisé entre plusieurs personnes : le covoiturage (spontané ou organisé via des plateformes dédiées), l'autopartage, et les services de transport solidaire portés par des associations.



Figure 9 : Un abri pour vélos et motos sur l'aire du golfeur - Savenay @GAED & Furious

- D'éventuelles autres catégories peuvent être identifiées en fonction des spécificités du territoire, telles que des solutions de mobilité innovantes ou expérimentales qui ne rentrent pas aisément dans les catégories précédentes.

Critères d'analyse :

Pour chaque solution recensée, un ensemble de critères d'analyse communs a été défini, afin de permettre des comparaisons entre les différentes solutions et d'évaluer leur pertinence au regard des besoins du territoire :

- L'accessibilité, entendue à la fois comme accessibilité géographique (couverture du territoire, proximité des arrêts ou des points de départ) et comme accessibilité sociale (coût, facilité d'utilisation, adaptation aux personnes à mobilité réduite ou sans permis de conduire).

- Le coût pour l'utilisateur, qui conditionne l'accessibilité sociale de la solution et son attractivité par rapport à la voiture individuelle.

- La fréquence de l'offre, qui détermine la souplesse d'usage de la solution et sa capacité à s'intégrer dans les routines de déplacement quotidiennes.

- Le public cible, c'est-à-dire les catégories de population auxquelles la solution est principalement destinée ou adaptée : actifs, scolaires, personnes âgées, personnes sans véhicule, etc.

- Les contraintes propres à chaque solution : contraintes horaires, géographiques, physiques, ou liées aux conditions météorologiques pour les mobilités actives.

Organisation de l'inventaire : logique d'arborescence

L'inventaire a été structuré selon une logique d'arborescence, permettant de naviguer de manière intuitive entre les différents niveaux d'information. Cette organisation répond à un double objectif : faciliter l'usage de l'outil par des non-spécialistes (habitants, élus), et permettre une lecture analytique par les professionnels et les décideurs.

Le premier niveau de l'arborescence correspond aux grandes catégories de mobilité définies ci-dessus. Chaque catégorie est ensuite déclinée en sous-catégories correspondant aux différentes solutions identifiées sur le territoire. Pour chaque solution, une fiche descriptive synthétise les informations collectées selon les critères d'analyse retenus.

Cette organisation en arborescence présente également l'avantage d'être évolutive : de nouvelles solutions peuvent être intégrées à l'inventaire au fur et à mesure de leur développement sur le territoire, sans remettre en cause la structure d'ensemble de l'outil. Elle constitue ainsi une base de données vivante, susceptible d'être actualisée et enrichie dans le temps par la communauté de communes ou ses partenaires.



PARTIE 3

Un inventaire structuré des solutions de mobilités sur le territoire

III.A - Présentation générale de l'inventaire.

III.B - Un territoire avec plein de modes de transport

III.C - Analyse par mode de transport

III - Un Inventaire structuré des solutions de mobilités sur le territoire

III.A - Présentation générale de l'inventaire

Logique d'organisation par type de mobilité

Lecture de l'arborescence

Le livrable principal que nous rendons au Conseil de développement est une arborescence. En informatique, une arborescence désigne une organisation hiérarchique des données, de manière logique et structurée, qui rend plus efficace la consultation et la manipulation des informations stockées. Elle se traduit concrètement par une structure de dossiers et de sous-dossiers que l'on peut parcourir de manière intuitive, comme les fichiers d'un ordinateur. Appliquée à notre inventaire, cette logique fonctionne ainsi. La racine correspond à l'inventaire global des solutions de mobilité de la communauté de commune d'estuaire et sillon, à partir de laquelle se ramifient les différents modes de transport, chacun constituant une branche principale avec ses propres données. Chaque dossier de l'arborescence est organisé de manière identique, ce qui permet à n'importe quel utilisateur de s'y repérer facilement. On y trouve systématiquement : un fichier Lisez-Moi présentant le contenu du dossier et les sources utilisées pour collecter les données, une ou plusieurs cartes à l'échelle de la communauté de communes permettant une vision globale, et un sous-dossier par

commune contenant une version découpée de la carte à l'échelle locale. Cette uniformité est importante car elle garantit que peu importe le mode de transport que l'on cherche, on sait exactement où trouver l'information.

En complément de cette arborescence, nous livrons également un document explicatif destiné à accompagner la prise en main de l'outil, ainsi que plusieurs cartes thématiques illustrant la répartition des différents modes de transport à l'échelle du territoire. Ces supports ont été pensés pour être utilisés directement dans le cadre d'actions de communication ou de sensibilisation auprès des habitants.

Objectif : outil d'aide à la compréhension pour les habitants

Si nous avons choisi de produire une arborescence plutôt qu'un simple rapport ou une liste, c'est parce que l'objectif de notre travail dépasse le seul recensement des données. Le Conseil de développement ne nous a pas simplement demandé de savoir ce qui existe sur le territoire puisqu'il le sait déjà en grande partie. Ce qu'il cherche, c'est un outil qui lui permette de montrer aux habitants que ces solutions existent, et de les rendre accessibles à des personnes qui ne se sont jamais posé la question car c'est bien là le cœur du problème. Nos en-

tretiens l'ont montré à plusieurs reprises, en effet, les habitants du territoire ne connaissent pas toujours l'offre de mobilité disponible près de chez eux. Nelly B., secrétaire de l'association "Ça roule pour vous" à Prinquiau, le formule simplement : « il y a des gens qui savent qu'ils ont besoin, mais au moment d'appeler, ils ne trouvent pas le numéro. » Ce constat vaut au-delà du seul transport solidaire. Les informations sur les lignes Aléop, les horaires de train, les points de location de vélos Vélila ou les aires de covoiturage existent bel et bien, mais elles sont éparpillées entre de nombreux opérateurs, sites internet et documents institutionnels que personne ne consulte spontanément.

En regroupant toutes ces informations dans une structure unique, claire et organisée par mode de transport, l'arborescence permet au Conseil de développement de disposer d'un outil solide pour engager ce travail de sensibilisation. Elle ne s'adresse pas directement aux habitants dans sa forme brute, mais constitue la base à partir de laquelle peuvent être produits des supports adaptés à différents publics : cartes papier diffusées en mairie, affichages dans les commerces, ou présentations lors de réunions publiques.

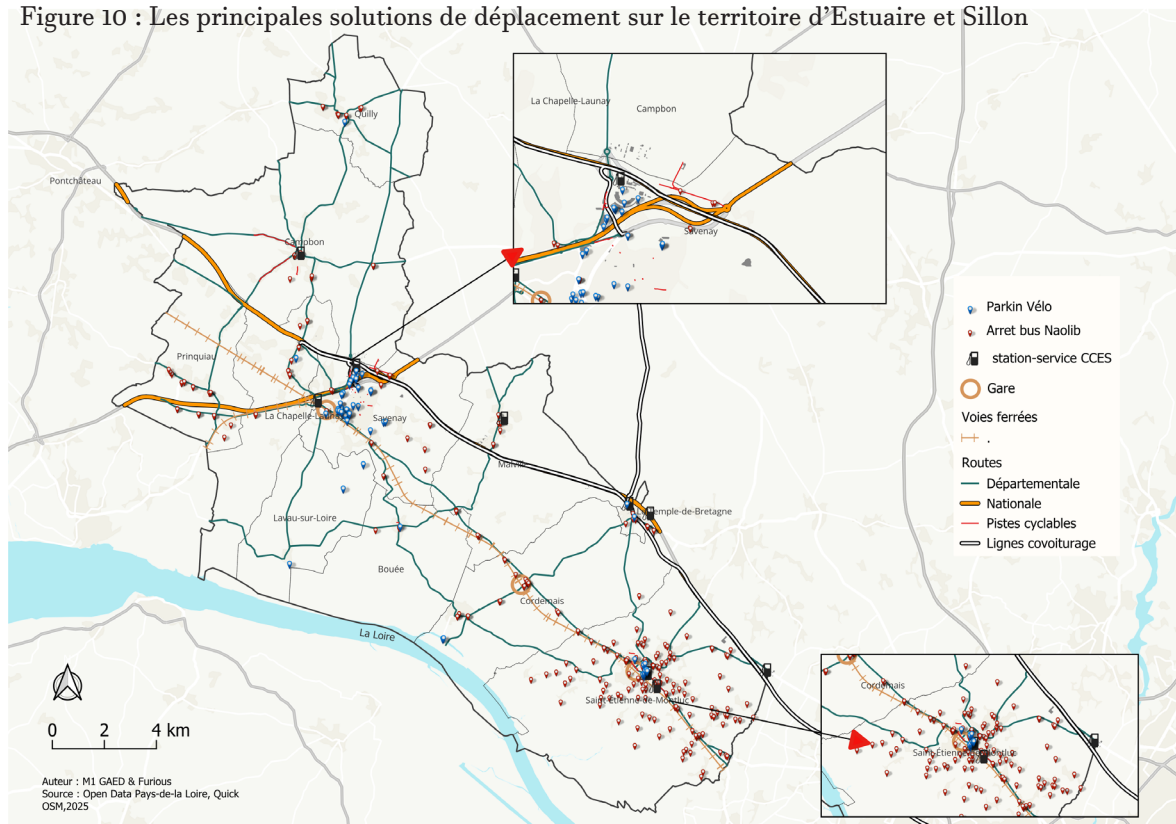
III.B - Un territoire multimodal

Réunion des modes de transports réunis

L'un des résultats les plus importants de notre diagnostic est de montrer que la communauté de commune d'Estuaire et Sillon dispose d'une offre de mobilité plus diversifiée qu'il n'y paraît. On l'a vu dans la partie précédente que plus de 80 % des déplacements s'effectuent en voiture individuelle. Mais cela ne signifie pas qu'il n'existe pas d'alternatives. Le train, le bus, le transport à la demande, le covoiturage, le vélo et le transport solidaire sont tous présents sur le territoire, même si leur couverture reste inégale selon les communes.

Cette carte de synthèse que nous avons produite permet de visualiser d'un seul coup d'œil l'ensemble de ces modes à l'échelle de la communauté de commune. On y retrouve les trois gares du territoire à savoir : la gare de Saint-Etienne-de-Montluc, la gare de Cordemais et la gare de Savenay, les arrêts de bus des lignes Aléop, les pistes cyclables, les aires de covoiturage et les points d'arrêt du transport à la demande. Cette superposition de couches met en évidence une réalité géographique importante. Ainsi, on remarque que l'offre se concentre dans la partie EST et centrale du territoire, autour des communes les mieux équipées, tandis

Figure 10 : Les principales solutions de déplacement sur le territoire d'Estuaire et Sillon



que les communes de l'ouest comme Quilly, Bouée ou Lavau-sur-Loire restent nettement moins bien desservies. La disparité spatiale de l'offre est donc bien réelle, et elle conditionne directement les possibilités de changement de pratiques selon le lieu de résidence des habitants.

On observe également que les trois gares constituent les nœuds les plus structurants du réseau. Ce sont les points où plusieurs modes peuvent s'articuler : train, bus, vélo et covoiturage peuvent s'y combiner. C'est autour de ces pôles que les possibilités de multimodalité sont les plus importantes, et donc là que les efforts d'aménagement et de communication pourraient avoir le plus d'impact.

Possibilité de faire de la multimodalité

La multimodalité désigne la présence de différents modes de transports entre deux lieux, c'est-à-dire la possibilité d'utiliser des modes différents pour aller d'un point A à un point B. L'intermodalité, quant à elle, désigne l'utilisation successive d'au moins deux de ces modes au cours d'un même déplacement. Sur le territoire d'Estuaire et Sillon, ces deux logiques sont techniquement possibles, même si elles restent encore peu pratiquées par les habitants.

Des combinaisons concrètes existent pourtant déjà. TJ, habitant de Saint-Étienne-de-Montluc, en est l'exemple le plus parlant dans notre enquête. Il part chaque matin de chez lui à vélo, parcourt deux kilomètres jusqu'à la gare, prend le train jusqu'à Chantenay, et reprend son vélo pour rejoindre son lieu de travail. Ce trajet porte-à-porte lui prend à peine cinq minutes de plus que la voiture, mais sans les embouteillages et avec une activité physique quotidienne. D'autres combinaisons sont également envisageables sur le territoire : voiture

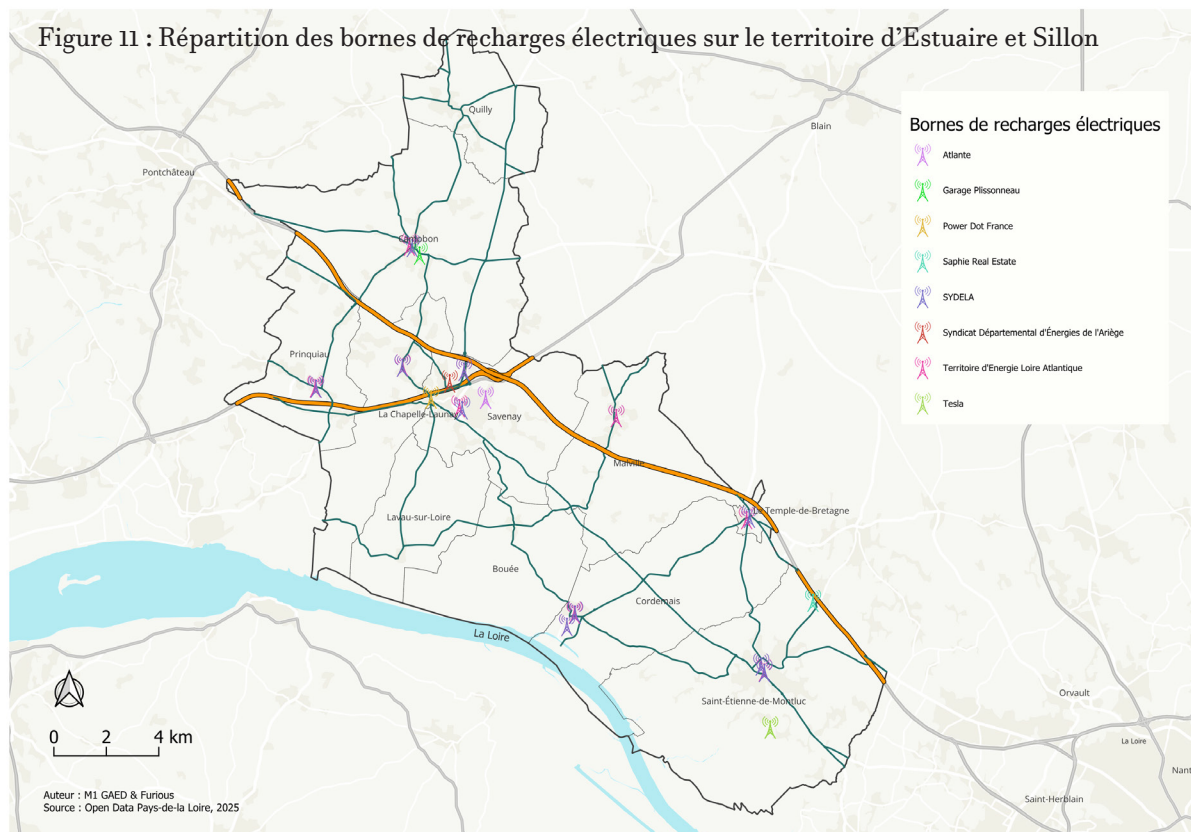
jusqu'à une aire de covoiturage puis partage d'un véhicule pour rejoindre Nantes, transport à la demande Aléop pour rejoindre une gare depuis une commune peu desservie, ou encore bus scolaire ouvert aux non-scolaires pour rejoindre un pôle d'échange. En connectant les services entre eux, l'usager peut construire "sa" solution en empruntant successivement plusieurs modes, ce qui permet de démultiplier les domaines de pertinence de ces services de mobilité dans les territoires peu denses.

C'est précisément ce que notre carte de synthèse cherche à montrer : les modes ne s'excluent pas les uns les autres, et il est possible de les combiner selon les besoins et les contraintes de chacun.

Nous voyons alors que les alternatives à la voiture individuelle sont nombreuses, mais cela reste difficile de renoncer entièrement à l'usage de sa voiture. Une solution existe alors pour combiner la voiture individuelle et les autres modes de transports : l'intermodalité. Ce terme correspond à l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, et cela de manière coordonnée. La CCES, comme de nombreux territoires, a déjà des infrastructures qui permettent la multimodalité, mais cela n'est pas encore suffisant. Autour des gares ou des terminus de lignes de trams de Nantes par exemple, ou en périphérie de Saint-Nazaire, il existe des parkings-relais. Ces parkings sont utiles car ils permettent de venir jusqu'à la gare en voiture si la personne ne peut s'y rendre à pied, et de continuer son trajet en tram, en bus, en vélo disponibles en libre-service ou encore en covoiturage. Des parkings de covoiturage ont la même utilité, et cela limite l'usage de la voiture individuelle dans la durée et la distance.

L'étude que nous réalisons sur le territoire permet aussi de faire comprendre aux habi-

Figure 11 : Répartition des bornes de recharges électriques sur le territoire d'Estuaire et Sillon



tants que les alternatives sont présentes, et que le territoire est équipé d'infrastructures qui favorisent les transports en commun et les mobilités douces. Il n'est pas nécessaire d'arrêter d'utiliser la voiture; prendre conscience qu'elle n'est pas nécessaire, et en limiter son utilisation est déjà une grande étape pour les habitants. Notre travail est donc ici pour accompagner les habitants dans cette prise de conscience et dans ces potentiels changements d'habitudes.

En complément des modes de déplacement collectifs, il est utile de mentionner le développement des bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire, dans la

mesure où la voiture électrique occupe une place croissante dans les pratiques de mobilité. Notre inventaire recense 91 bornes de recharge électrique sur la communauté de communes, ce qui représente un maillage significatif pour un territoire rural de cette taille. Ces bornes sont rattachées au réseau public Ouest Charge, géré par le Syndicat Départemental d'Énergie de Loire-Atlantique, qui offre à ses utilisateurs l'accès à plus de 393 points de charge dans 153 communes du département. Elles sont accessibles via badge ou smartphone et implantées principalement à proximité des équipements publics et des zones commerciales des communes les plus peuplées, notamment à Savenay qui concentre à elle seule une dizaine de points de charge.

III.C – Analyse par mode de transport

Transports collectifs

Les infrastructures ferroviaires de la communauté de communes

La communauté de communes d’Estuaire et Sillon compte à ce jour trois gares principales : Savenay, Cordemais et Saint-Etienne de Montluc. Ces gares sont essentielles pour le déplacement des habitants et voyageurs de la région. Dans un contexte de croissance du territoire, qui se situe entre deux grandes pôles économiques : Nantes et Saint-Nazaire, les habitants du territoire ont une forte dépendance de ces pôles urbains. Selon l’INSEE plus de 70% des actifs de la communauté de communes travaillent en dehors du territoire et beaucoup de ces actifs utilisent le train pour se déplacer vers ces pôles.

Estuaire et Sillon constitue une “interface ferroviaire” majeure qui offre un cadre de vie rural tout en garantissant un accès rapide aux centres-villes urbains via le train.

L’arrivée des trois gares sur le territoire rejoint les enjeux de désengorgement des routes et de transition écologique portés par les différents acteurs du territoire.

La gare de Savenay

La plus grande est celle de Savenay mise en service en 1857 par la compagnie du chemin de fer français (SNCF), desservie par des trains TER Pays de la Loire. C’est une gare de proxi-

mité équipée d’automates pour l’achat de titres de transport TER et dispose également d’aménagements et d’équipements et services pour les personnes à mobilité réduite. La gare de Savenay est à une distance de 34,7 km de celle de Nantes. Le trajet prend environ 32 à 35 minutes de train selon l’itinéraire choisi. Elle est plus proche de Saint-Nazaire avec une distance de 25 à 26,1km, sur un trajet qui prend approximativement 13 minutes (SNCF connect).

La commune de Savenay possède la gare la plus importante du secteur, car elle sert de nœud ferroviaire entre les lignes vers Saint-Nazaire, Redon/Rennes et Nantes.

On note une fréquence d’environ 50 trains par jour dans le sens Savenay-Nantes. En heure de pointe, on observe le passage d’un train toutes les 15 à 20 minutes et en heure creuse, on peut observer un train par heure parfois deux (Aléop en TER).



Figure 12 : La gare de Savenay au XXème siècle.
Source : Centre des Archives Historiques de la SNCF.

La Gare de Saint-Etienne-de-Montluc

Située au Sud de la communauté de communes, elle dispose de bâtiments rénovés en 2014 et d'un passage souterrain reliant les différentes voies. Elle dispose également d'un automate pour l'achat de titres de transport pour les trains TER Pays de la Loire ainsi qu'un service de location de vélos à assistance électrique, proposé par Cy-Cool dans le hall de la gare. La gare occupe une position importante. Elle est entre 24 et 42 minutes de Saint-Nazaire selon le service de transport SNCF choisi et est d'environ 25 minutes avec celle de Nantes.

Elle compte moins de fréquence de passage que la gare de Savenay (environ 30 à 35 passages par jour) dont 2 trains par heure. Contrairement à la gare de Savenay, Saint Etienne de Montluc dispose d'un point de stationnement (halte) pour les voyageurs.

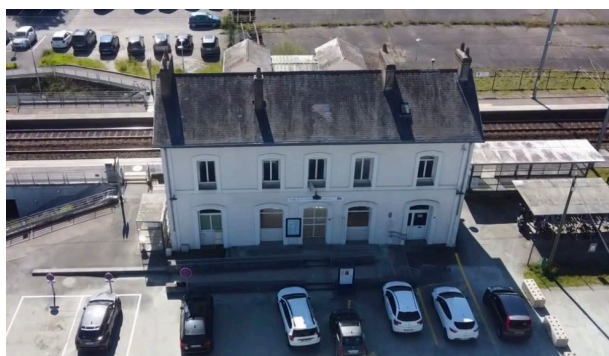


Figure 13 : Prise de vue au drone de la Gare de Saint-Etienne-de-Montluc @GAED & FURIOUS, mars 2026

La gare de Cordemais

La gare de Cordemais, qui elle aussi a été mise en service à la même date (1857), est située sur un lieu-dit La Croix-Morzel, sur le ter-

ritoire de la commune de Cordemais, à environ 2,5 km au nord-est du bourg. Elle est située entre les gares de Saint-Etienne-de-Montluc et de Savenay.

Elle est à environ 31 km de Nantes et il faut compter à peu près une demi-heure de trajet en train. Pour aller à Saint-Nazaire, c'est à peu près le même nombre de kilomètres (33 km) et le trajet en train prend environ 33 minutes au plus court.

C'est la gare la plus petite en termes de desserte parmi les trois et elle est également un stationnement aménagé pour les voyageurs. Moins de trains s'y arrêtent par rapport à Savenay. On a une fréquence d'environ 18 à 20 passages par jour. En heure de pointe, on observe environ 1 train par heure.



Figure 14 : La gare de Cordemais au XXème siècle
Source: Alamy.

La gare de Cordemais sur la ligne Nantes Saint-Nazaire. Il s'agit de la gare construite et inaugurée le 10 août 1857 par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO). Elle a été détruite au cours de la deuxième guerre mondiale, dans les combats de la poche de Saint-Nazaire.

Une forte fréquentation de personnes

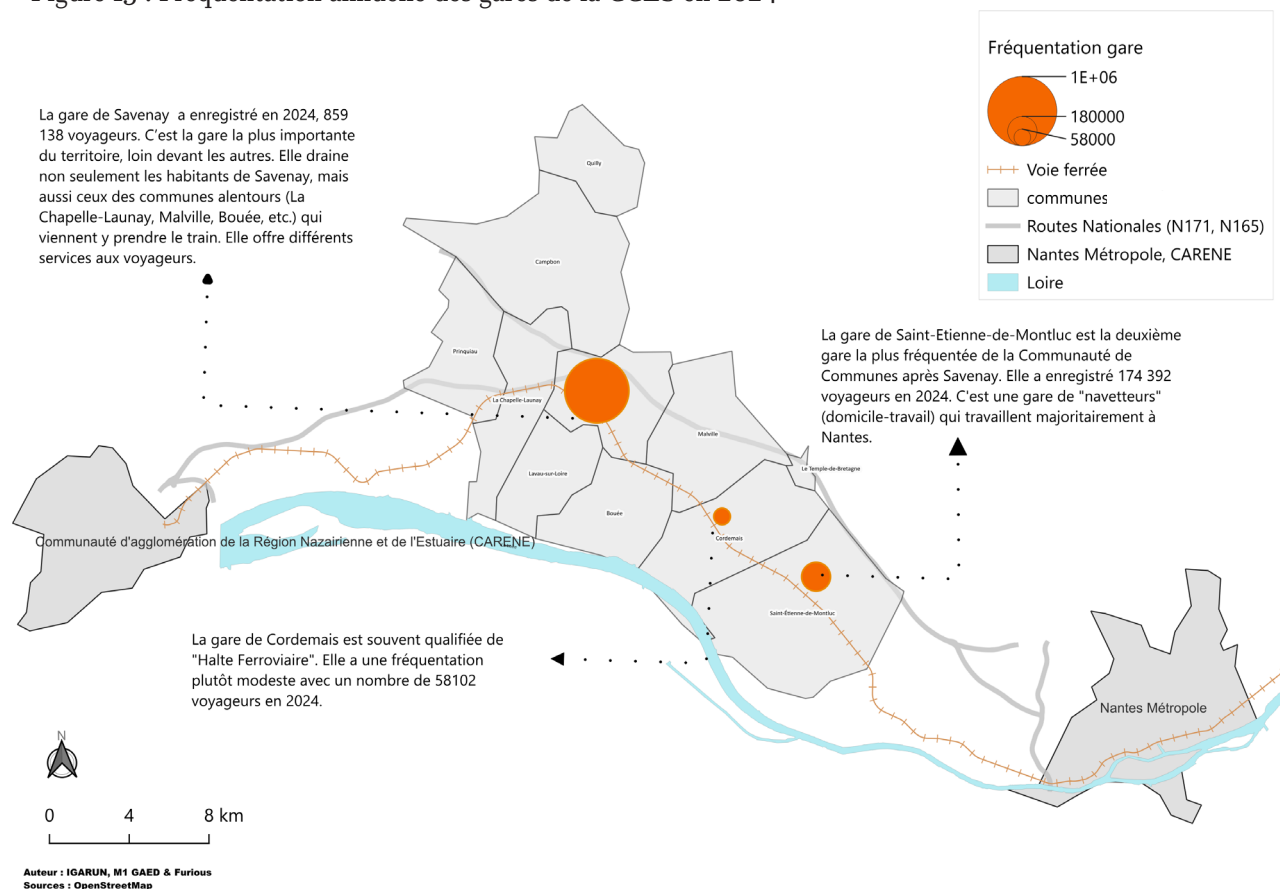
Le territoire bénéficie d'une importante fréquentation d'usagers dans les gares. Savenay est la troisième gare du département de par sa fréquentation avec 2662 montées/descentes en 2021 selon les chiffres de la CCES.

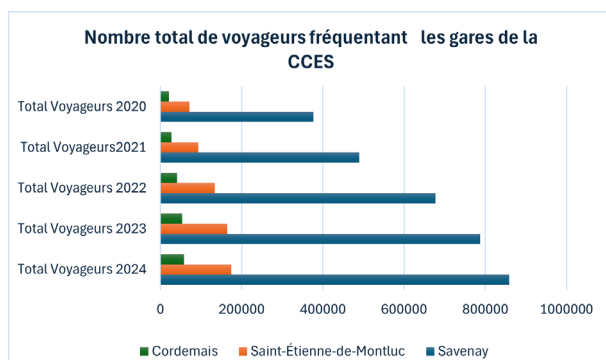
D'après le dernier recensement de la SNCF, on estime en 2024 le nombre total de voyageurs supérieur à 800000 à la gare de Savenay.

En deuxième position, on aura la gare de Saint-Etienne-de-Montluc avec 174392 passagers et enfin celle de Cordemais qui comporte le moins de fréquentation avec un nombre de voyageurs estimé à 58 102.

Le taux de fréquentation des différentes gares de la CCES est en hausse considérable depuis 2020 (voir figure 15), signe d'une dynamique de développement du territoire qui est en pleine croissance.

Figure 15 : Fréquentation annuelle des gares de la CCES en 2024





Graphique 6 : Evolution du nombre de voyageurs fréquentant les gares de la CCES

La gamme Aleop TER. Le réseau Aléop en Ter qui dessert les gares de la communauté de communes Estuaire et Sillon (Savenay, Cordemais, Saint-Etienne-de-Montluc) propose une tarification accessible à tous types de voyageurs.

Pour les voyageurs occasionnels, trois solutions leur sont proposées :

Les cartes Mezzo permettent à ceux qui voyagent quelques fois par mois de bénéficier d'une réduction de 50% pour un coût de 20 euros pour les moins de 26 ans et 30 euros pour les plus de 26 ans. Ces cartes favorisent également la mobilité familiale en permettant à trois accompagnateurs de bénéficier de la même réduction et en offrant la gratuité pour trois enfants de moins de 12 ans.

Le billet Ecco cible les utilisateurs 100%

digitaux. Ce sont des billets à prix fixes et réduits (souvent autour de 5,10 ou 15 euros selon la distance) disponibles uniquement sur le site internet ou l'application. Ces billets ne sont ni échangeables ni remboursables.

Le forfait Multi est proposé pour 45 euros. Il permet à un groupe de 5 personnes de voyager en illimité pendant deux jours, ce qui est idéal pour le tourisme régional.

Pour les voyageurs fréquents, l'offre "**Tutti**" leur est proposée. Elle est parfaite pour les travailleurs faisant par exemple la liaison Savenay-Nantes ou Savenay-Saint-Nazaire. Les abonnements Tutti illimité proposent un tarif réduit pour les jeunes actifs et étudiants (moins de 26 ans), un trajet choisi illimité plus 50% sur le reste du réseau pour les 26 ans et plus. L'abonnement annuel offre une réduction de 15 % par rapport à l'achat mensuel et permet d'utiliser le train en toute liberté sur son parcours habituel sans avoir à acheter de ticket quotidien.

Enfin, **la tarification solidaire** est mise en place avec la Carte Mobi qui assure une gratuité des transports valable pour un an. Elle permet aux demandeurs d'emploi ou d'asile de bénéficier de 75% de réduction, garantissant ainsi l'accessibilité des transports en commun pour tout le monde (source : Aléop, gamme tarifaire TER).

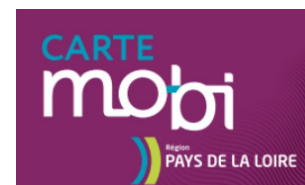


Figure 16 : Les différentes offres du réseau Aléop TER

Des gares d'échanges multimodaux

Les gares d'Estuaire et Sillon disposent de systèmes d'échanges multimodaux qui permettent de diversifier les moyens de déplacement à la sortie des gares.

Dans un rayon de moins d'un kilomètre des gares, on y trouve des arrêts de bus, des parkings pour le covoiturage ainsi que des parkings vélos sauf à la gare de Cordemais.

Ces dispositifs permettent aux usagers des trains d'accéder facilement aux autres communes se trouvant dans la communauté de communes sans l'usage de voiture individuelle.

Par exemple, un habitant de la commune de La Chapelle-Launay, équipé d'un vélo, peut se rendre à la gare de Savenay tout en étant sûr de trouver un parking vélo à proximité et pourra

reprendre son vélo en toute sécurité au retour.

Pareil pour les habitants des autres communes ne disposant pas de gares et qui peuvent utiliser les différents modes de transports (vélo, bus, covoiturage) pour pouvoir accéder à l'une de ces trois gares.

C'est le cas pour TJ, qui lors de notre entretien, nous parle de son itinéraire à vélo depuis son domicile à l'est de Saint-Etienne-de-Montluc jusqu'à la gare, pour ensuite prendre le train direction Chantenay. Ce trajet met aussi en avant l'interconnectivité des systèmes de transport qui existent sur le territoire et qui peuvent être des alternatives à la voiture individuelle.

De plus, les services de transports favorisent l'intermodalité avec une gamme tarifaire accessible à tout le monde.

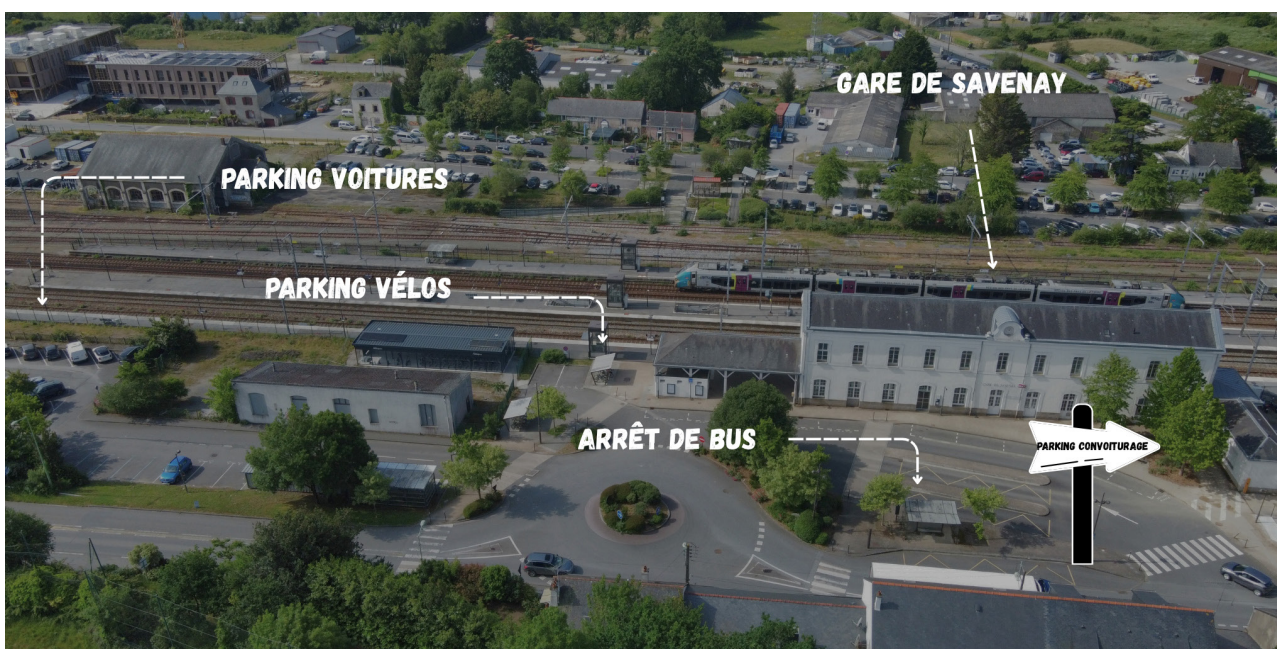
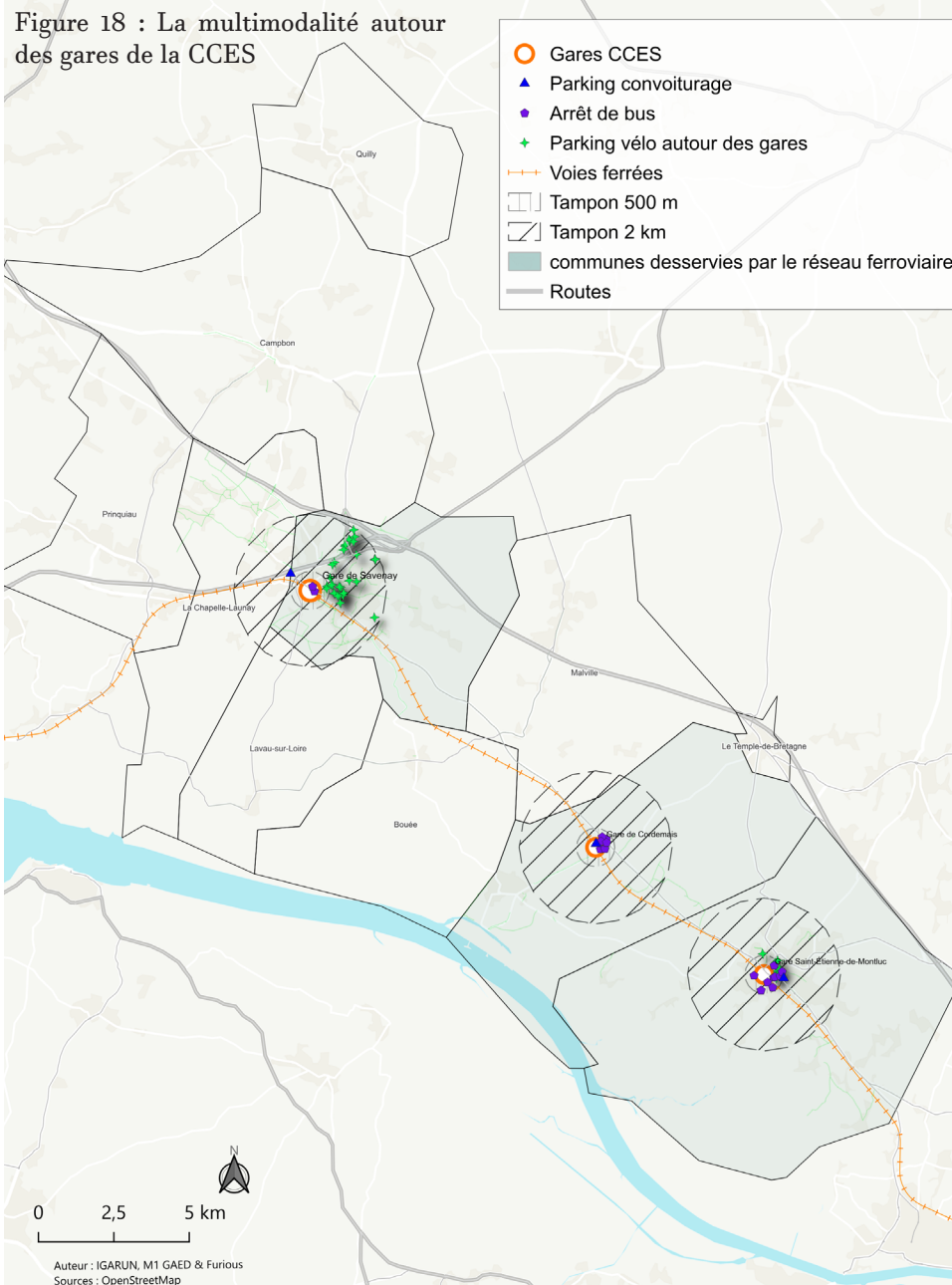


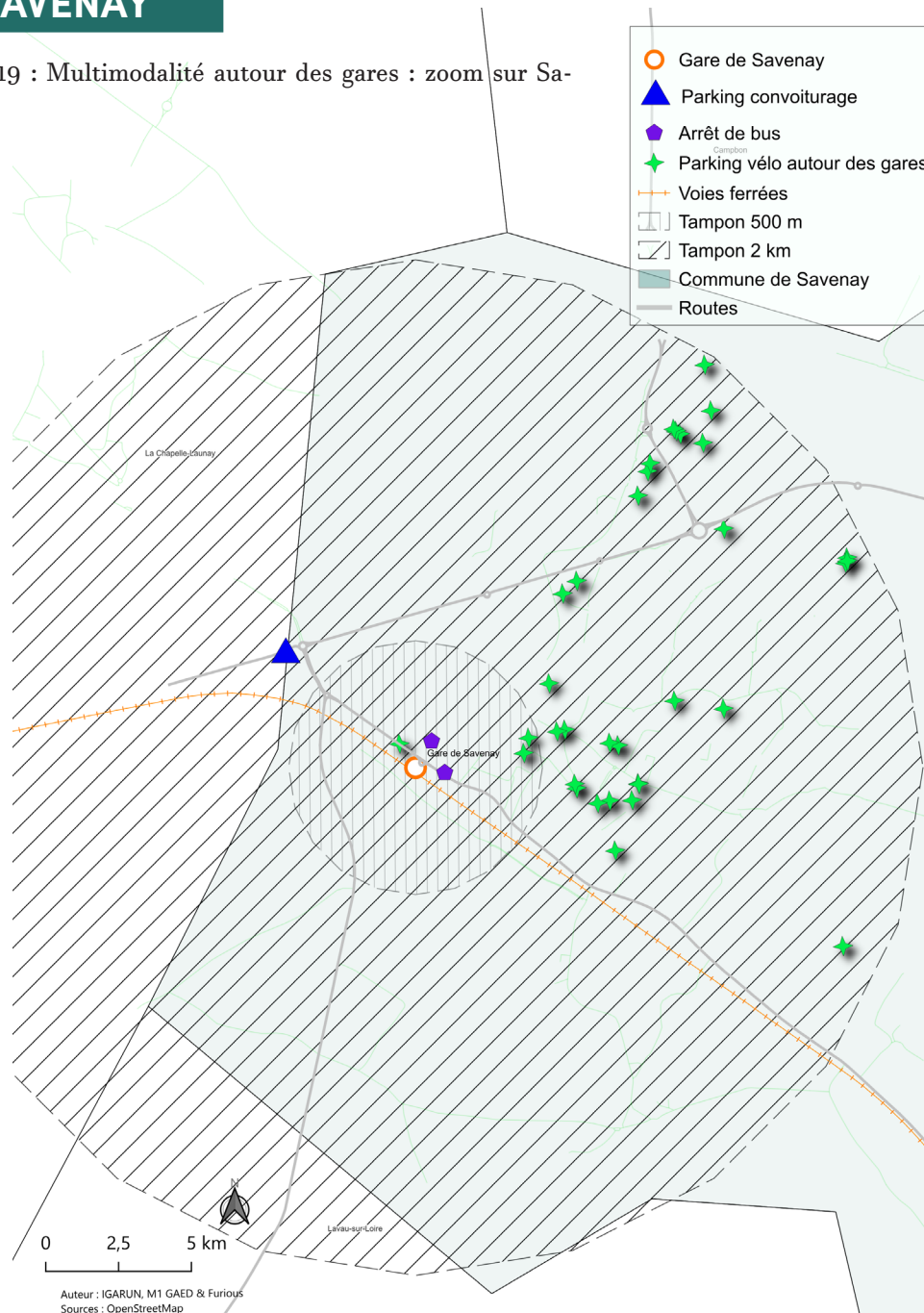
Figure 17 : Infrastructures multimodales autour de la gare de Savenay @GAED & Furious

Multimodalité autour des gares : zoom sur les communes



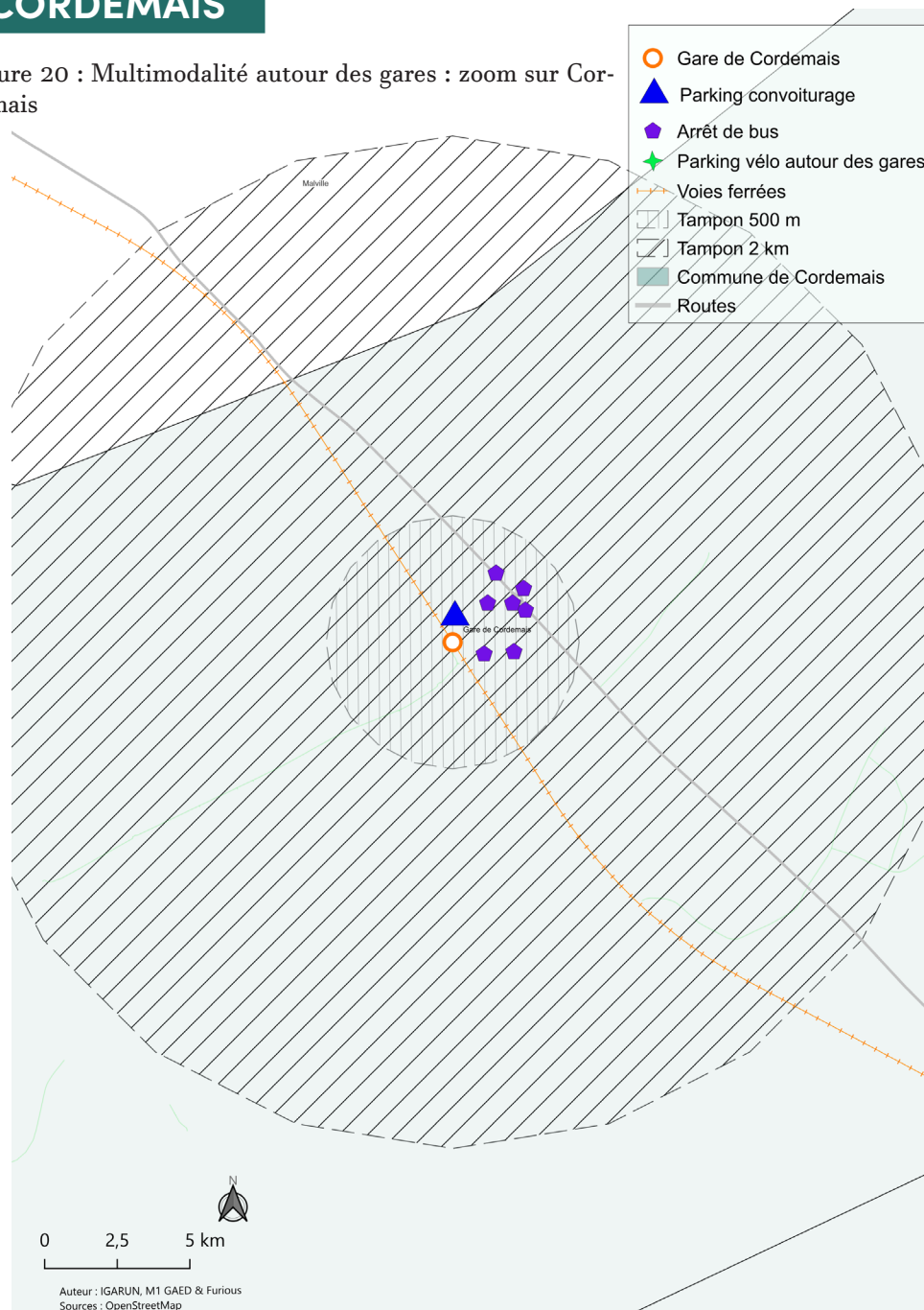
SAVENAY

Figure 19 : Multimodalité autour des gares : zoom sur Savenay



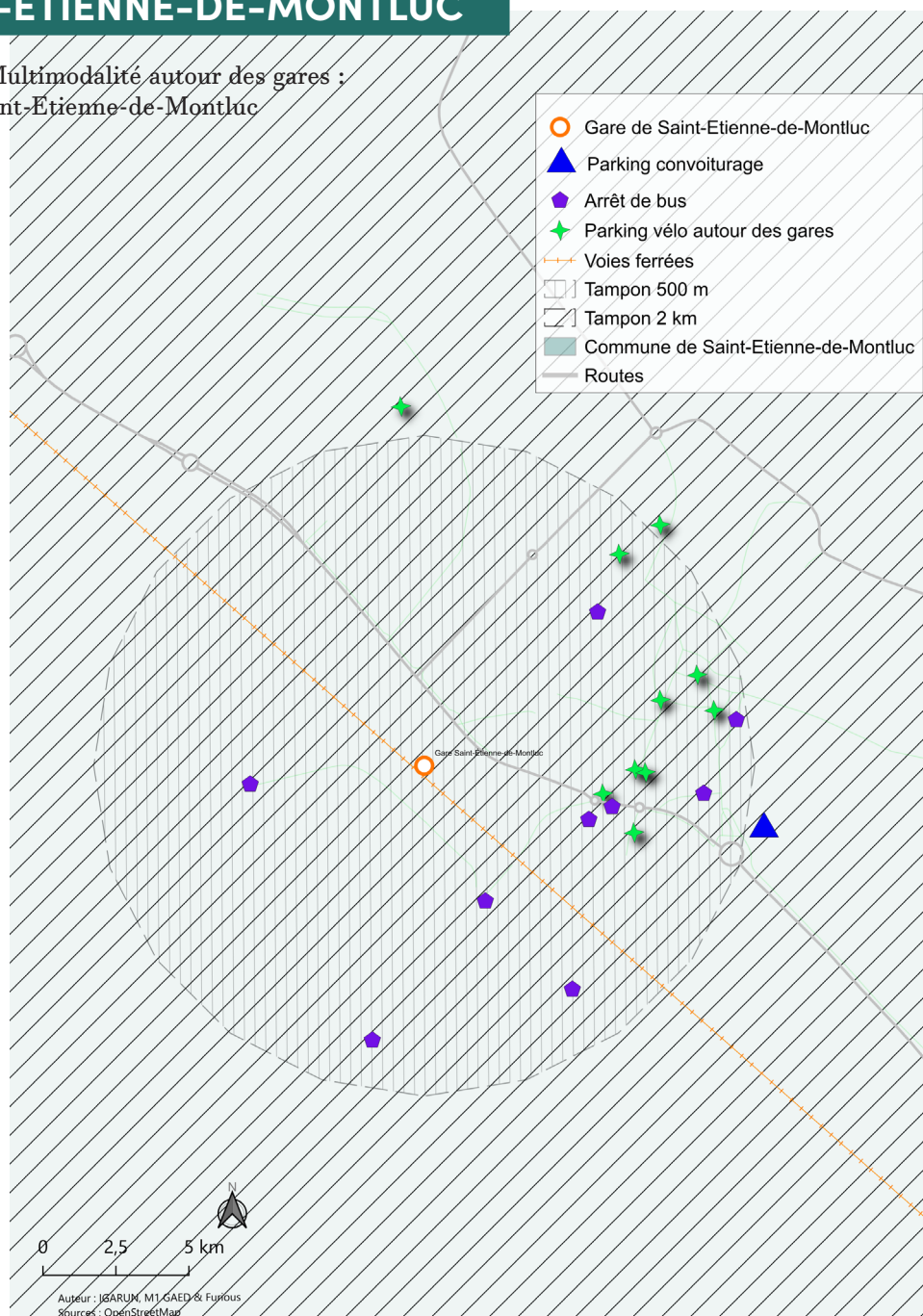
CORDEMAIS

Figure 20 : Multimodalité autour des gares : zoom sur Cordemais



SAINT-ETIENNE-DE-MONTLUC

Figure 21 : Multimodalité autour des gares :
zoom sur Saint-Etienne-de-Montluc



Les enjeux économiques autour des gares

Les gares sont souvent des lieux d'attraction. Autour, on y trouve différents services : commerces, hébergement, loisirs, transports et autres.

Comme nous le montre cette carte (figure 22), les gares situées dans la communauté de communes sont d'enjeu importants pour le développement du territoire. Au-delà de sa fonction d'accueil et d'accès au train, les gares constituent aussi des précieux outils de dynamisation urbaine, propices à l'émergence de nouveaux quartiers.

Savenay est la gare la plus attractive de la communauté de communes. Le dernier recensement (2023-2024) projeté sur le site Geofer montre que dans un rayon de deux kilomètres (environ 10 minutes à vélo). On a 7182 habitants autour de la gare de Savenay, 24 restaurants, 27 établissements de santé, 20 établissements de loisir, 24 établissements de sport, 36 commerces, 232 chambres d'hôtel et emplacements de camping.

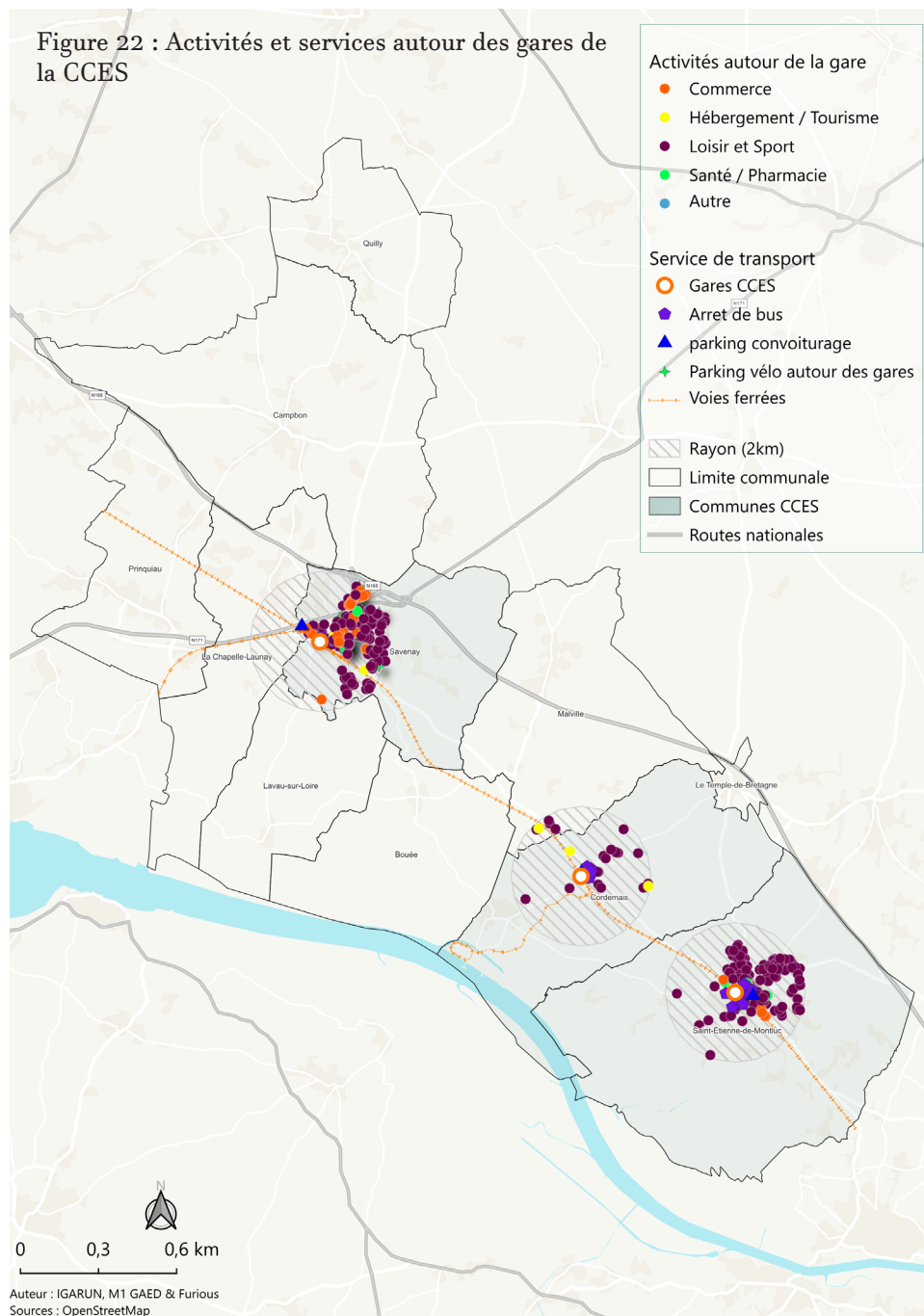
S'ensuit, la gare de Saint-Etienne-de-Montluc dans le même rayon (deux kilomètres) est composée de 5513 habitants en 2024, 23 restaurants, 19 établissements de santé, 13 établissements de loisir, 22 établissements de sport, 10 commerces et 166 chambres d'hôtel et emplacements de camping.

En dernier, on a la gare Cordemais composée de 927 habitants, 1 restaurant, 8 établissements de loisir, 1 établissement de sport et ne compte ni d'établissement de santé, ni de commerce dans un rayon de deux kilomètres.

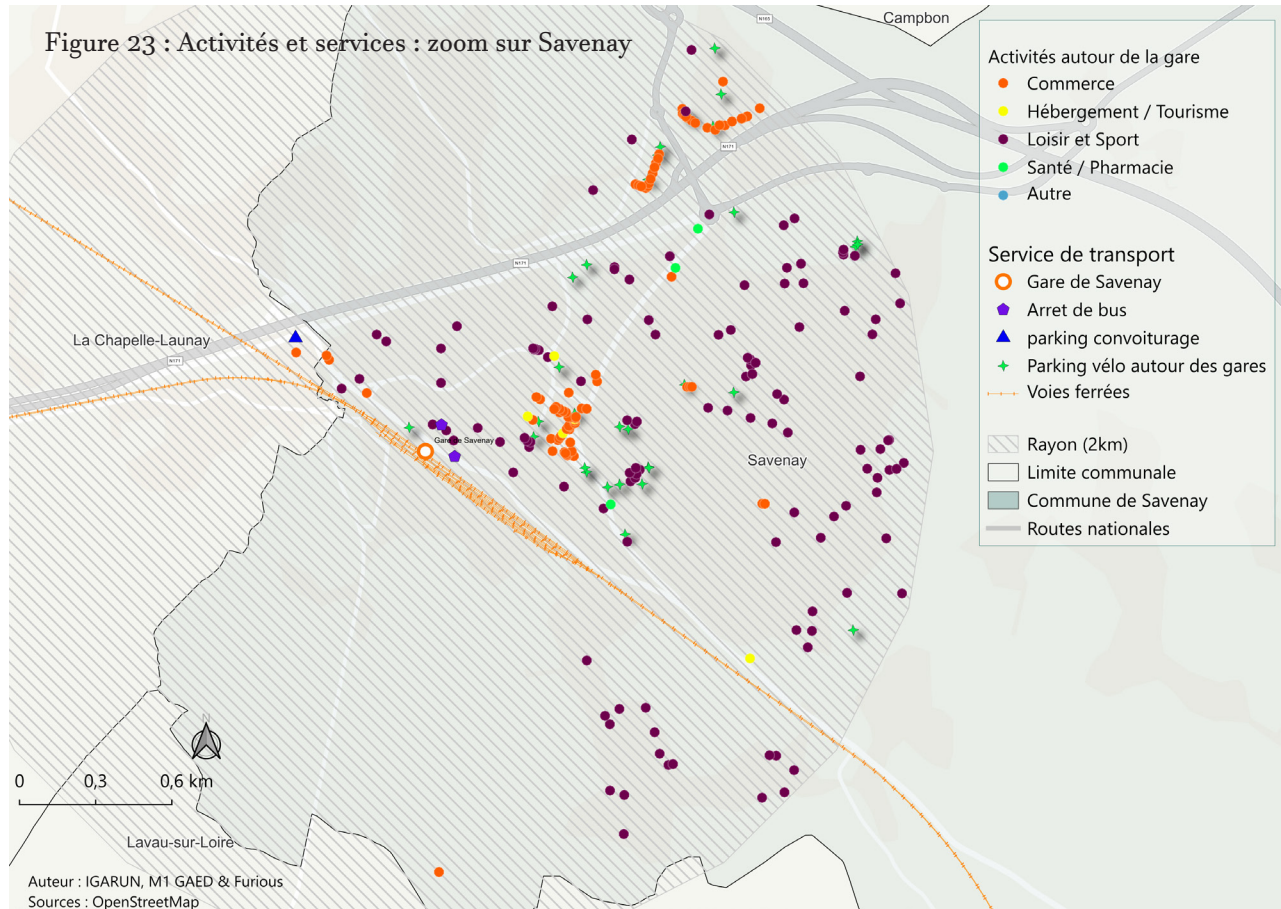
La croissance économique et démographique autour des gares est accompagnée d'un service de transport multimodal permettant de faciliter l'accessibilité de ces lieux depuis les autres communes du territoire.

Sur la figure 22, nous observons la présence autour des gares (rayon de 2km), d'au moins un parking de covoiturage, des arrêts de bus et des parkings vélo, sauf la gare de Cordemais qui n'en dispose pas sur un rayon de 2 km.

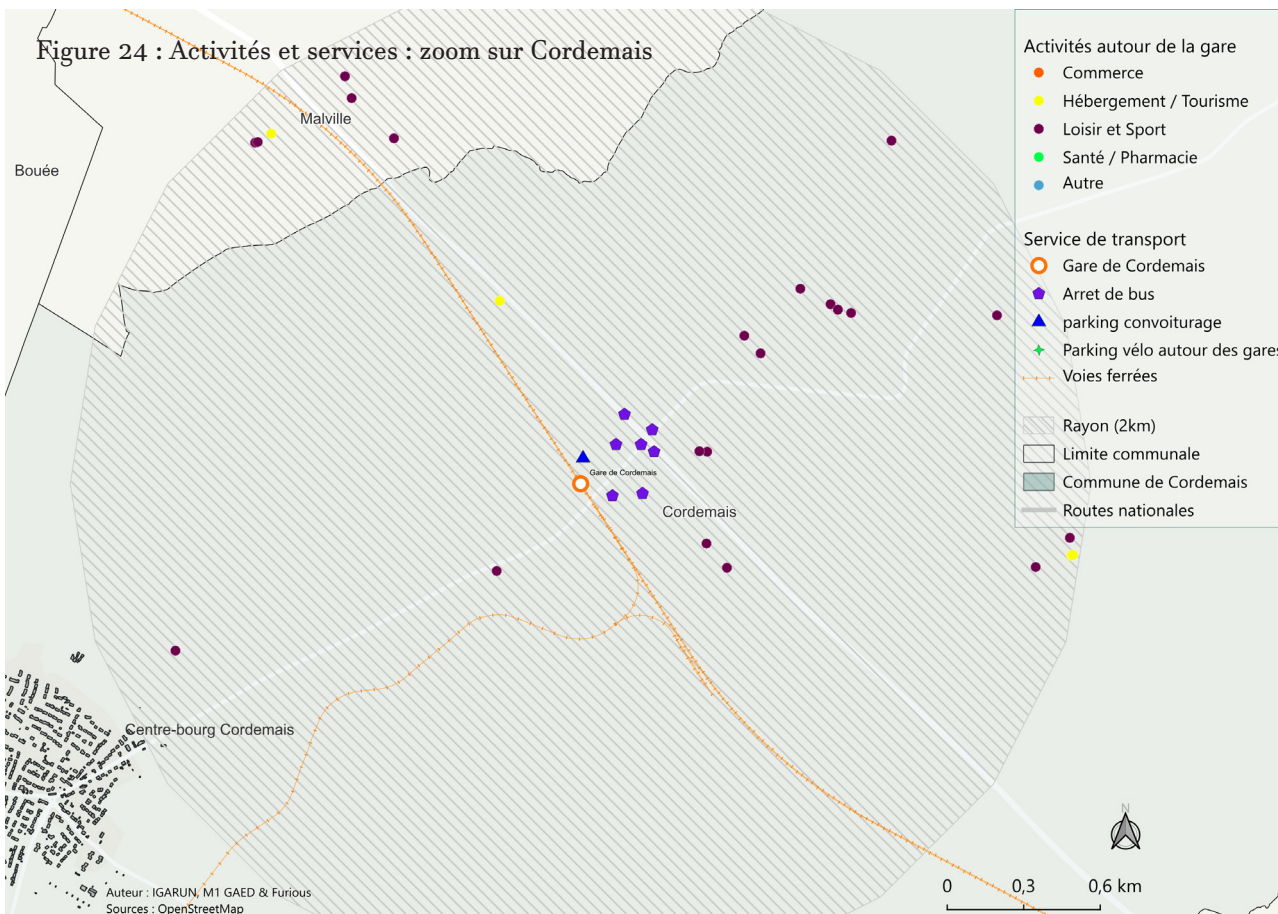
Figure 22 : Activités et services autour des gares de la CCES



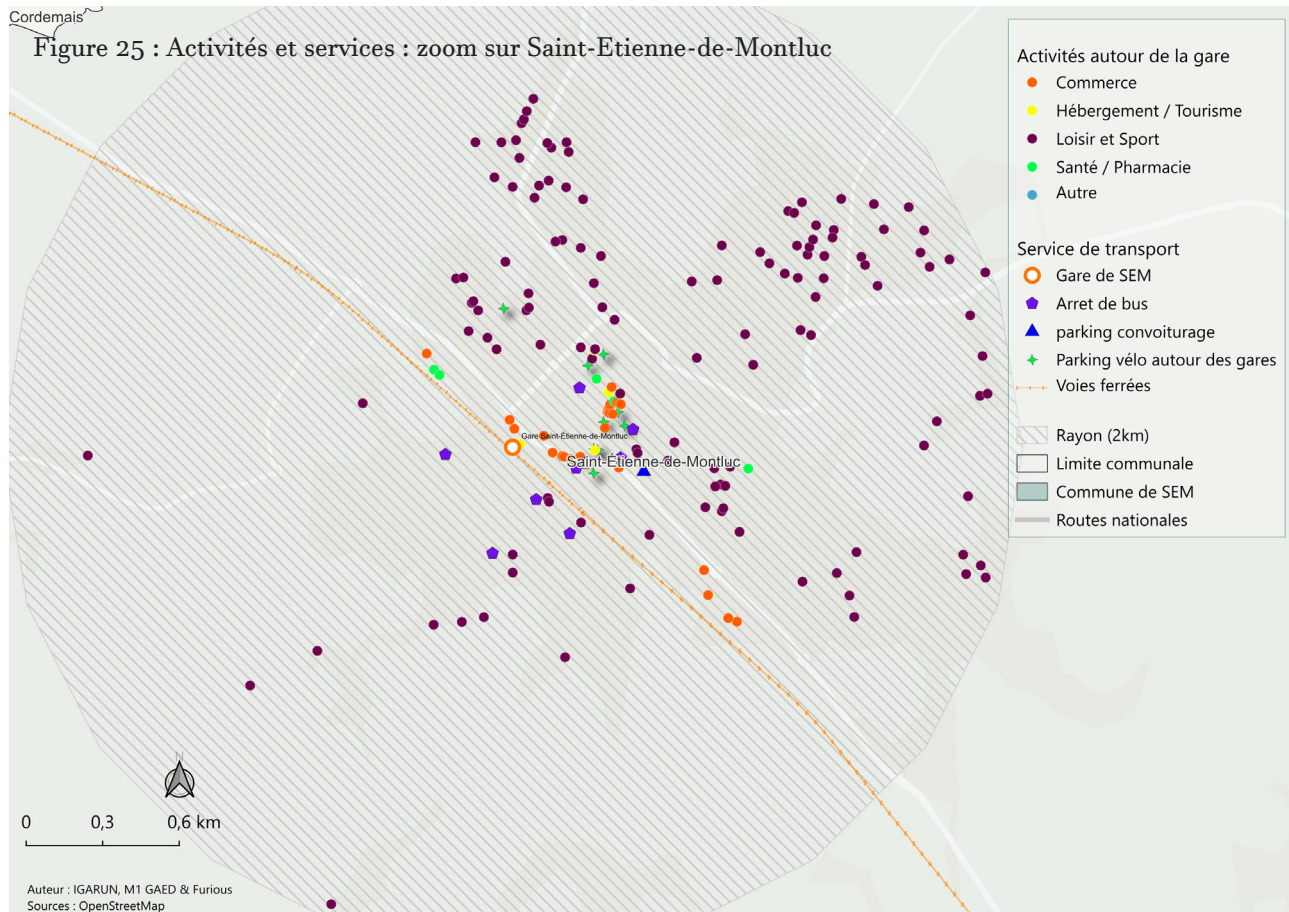
SAVENAY



CORDEMAIS



SAINT-ETIENNE-DE-MONTLUC



Limites : saturation des noeuds ferroviaires Nantes-Saint-Nazaire

Étant l'un des nœuds les plus fréquentés de la région, il fait face à une saturation due à une fréquentation importante de voyageurs dans ses gares notamment celle de Savenay. Un article du journal Ouest France publié le 6 février 2026, met en avant des témoignages de voyageurs qui se plaignent de l'inconfort dans les trains à Savenay dans lesquels ils sont obligés de rester debout durant tout le temps de trajet. Certains sont obligés de prendre leurs voitures pour leurs déplacements à la place du train.

«Insupportable, que dire du nombre de trains supprimés, 3 fois déjà en moins d'une semaine, pourquoi on paie un abonnement ? Aucun respect des clients. Des personnes qui essaient d'aller travailler et d'arriver à l'heure, mais cela ne gêne pas la SNCF.»

Avis Google, février 2025

Beaucoup d'usagers de train dénoncent les annulations et les retards de trains. dans les avis recueillis en commentaire google, parmi lesquels nous avons les exemples suivants :

«...Mais, parmi les cendres de cette frustration, émerge tout de même un point positif : cette expérience m'a finalement donné la motivation nécessaire pour passer mon permis de conduire. En effet, après avoir enduré cette calamité ferroviaire pendant trois longues années, je refuse de continuer à être à la merci d'un service aussi désastreux...»

Avis Google, mars 2024

Autres conséquences de ces retards ou absences est le changement de pratique, avec certains qui sont obligés de se tourner vers les voitures individuelles contrairement aux politiques du territoire.

Mais les avis sur les services de transport en trains restent globalement positifs et se félicitent des améliorations faites au cours des années sur la desserte et la fréquence des trains.

«Gare TER très fréquentée avec une desserte de trains cadencée très pratique pour aller à Nantes.»

Avis Google, 2026

L'inégal développement autour des trois gares de la CCES

Sur le territoire, on observe une différence notable entre les trois gares avec Savenay qui a plus de fréquentation et d'aménagements autour (transports, commerce, habitations...) à la différence de Saint-Etienne de Montluc et de Cordemais.

La gare de Cordemais, qui se situe entre les deux, souffre d'un isolement géographique avec le centre de Cordemais situé à environ 2,5 km de la gare. Par conséquent, on a un trajet à pied de 35 minutes qui est difficile pour un usage quotidien. A vélo, il se trouve à 10 minutes de la gare, mais c'est un potentiel inexploité du fait de l'absence de parking vélo autour de la gare (figure 24).

Bus et car

Le bus et le car constituent l'un des modes de transport les plus anciens et les plus répandus en France. Sur le territoire d'Estuaire et Sillon, qui est un territoire péri-urbain situé entre Nantes et Saint-Nazaire, la desserte se fait principalement par car. Depuis que le transfert de compétences a été fait aux régions en 2017, le réseau ALEOP est aujourd'hui celui qui assure les liaisons inter-urbaines du territoire.

Ligne	Trajet	Opérateur
50 / 59	Savenay / St-Etienne-de-Montluc → Nantes	Aléop
44	Saint-Nazaire → Châteaubriant	Aléop
20	Nantes → Temple-de-Bretagne (liaison circulaire)	Aléop
T5	Saint-Nazaire → Saint-Nicolas-de-Redon (via Donges, Besné, Quilly)	Aléop

Tableau 1 : Lignes Aléop présentes sur le territoire de la CCES

Lors de nos recherches, nous avons trouvé 4 lignes régulières qui desservent la communauté de communes. En effet, il s'agit de la ligne 50/59 reliant Savenay et Saint-Etienne-de-Montluc à Nantes, la ligne 44 reliant

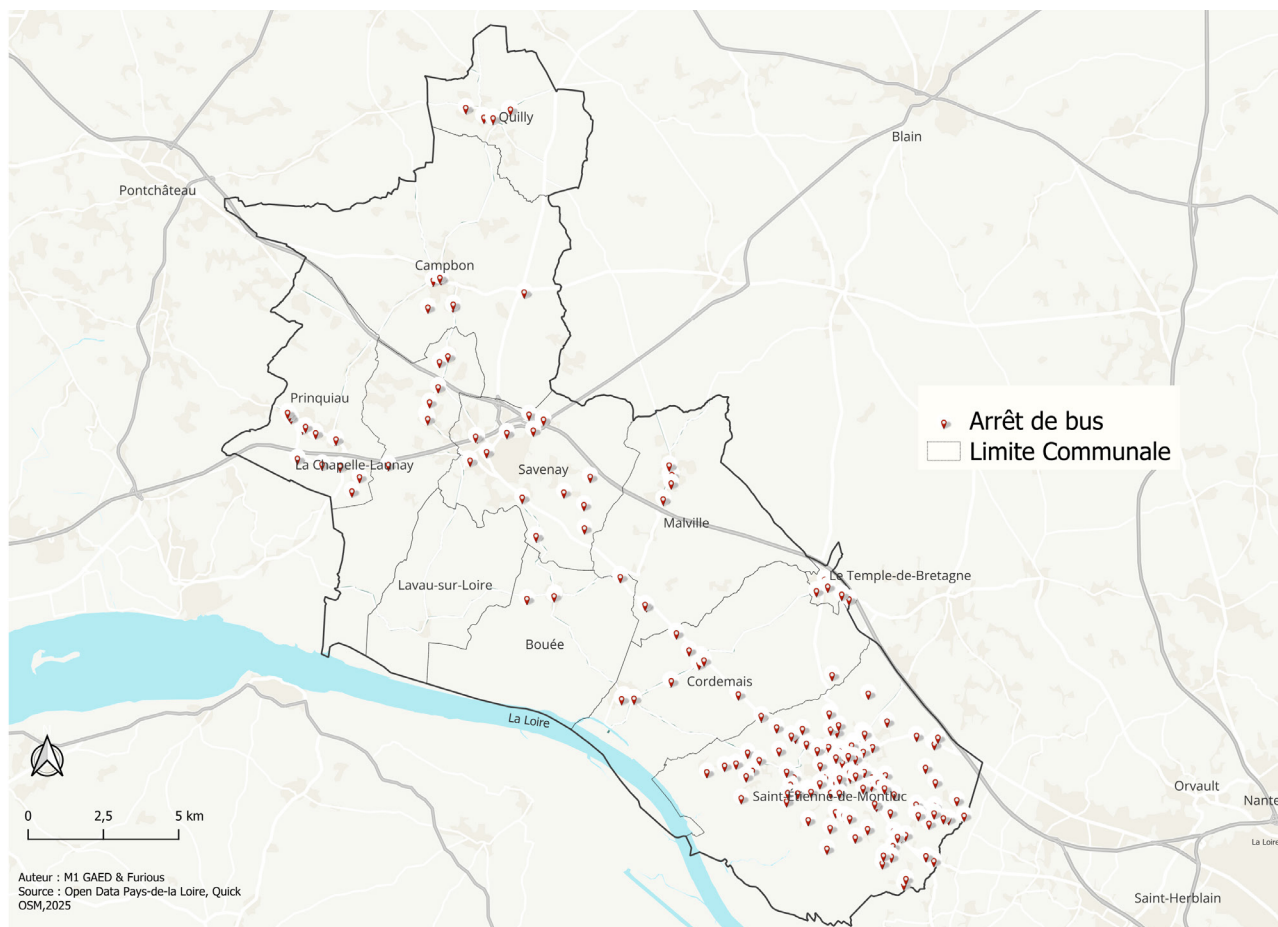


Figure 26 : Les arrêts de bus présents sur le territoire de la CCES

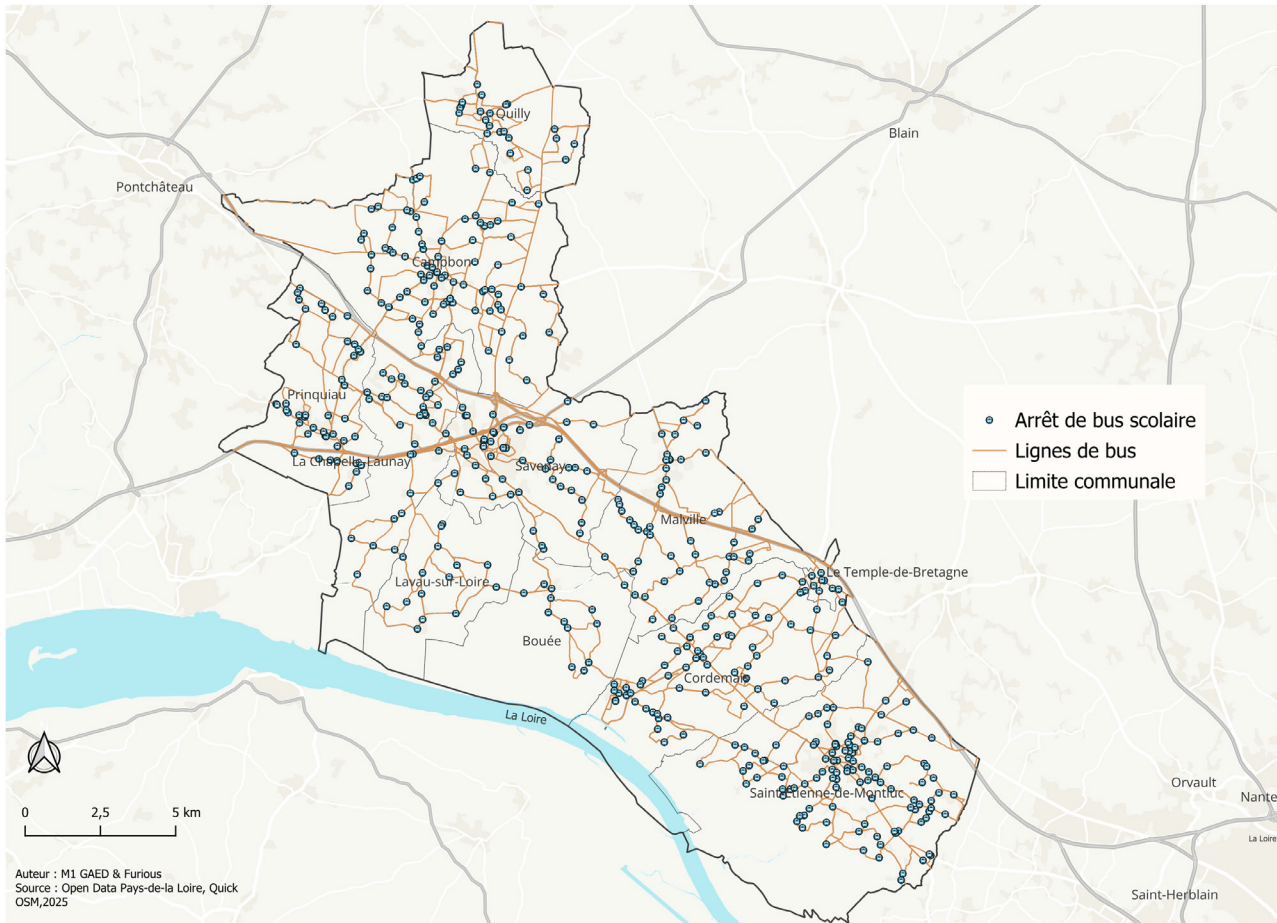


Figure 27 : Répartition des lignes et arrêts de bus scolaires

Saint-Nazaire à Châteaubriant, la ligne 20 qui assure la liaison circulaire entre Nantes et le Temple-de-Bretagne et enfin la ligne T5 qui relie Saint-Nazaire à Saint-Nicolas-de-Redon qui traverse notamment Donges, Besné et Quilly. Ces quatre lignes structurent l'essentiel de l'offre collective sur le territoire et couvrent les déplacements vers les deux pôles urbains que sont Nantes et Saint-Nazaire.

La carte ci-dessus (figure 27) représente

la localisation des arrêts de bus sur le territoire. On remarque une forte concentration des arrêts de bus dans la commune de Saint-Etienne-de-MontLuc et Savenay, tandis que les communes rurales du nord comme Quilly ou Campbon restent très peu desservies, illustrant le déséquilibre spatial de l'offre présente.

Nous devons également mentionner le transport scolaire dans notre travail. Sur le territoire, le transport de plus de 4212 (à la ren-

Type de titre	Tarif	Public concerné	Accès réseau	Validité
Ticket plein tarif	2,90 €	Tous	Réseau Aléop 44 + correspondance Naolib et Ycéo	2h + 1h correspondance
Ticket tarif réduit	1,50 €	Familles nombreuses Enfants 4-10 ans Handicap / Anciens combattants	Réseau Aléop 44 (hors scolaire et transport à la demande)	2h + 1h correspondance
Carnet 10 tickets	24 €	Tous	Réseau Aléop 44 + correspondance Naolib et Ycéo	2h par ticket
Abonnement mensuel moins de 26 ans	55 €/mois	Moins de 26 ans	Réseau Aléop 44 + transport à la demande + Naolib + Ycéo + Parkings-relais Nantes	Illimité du 1er au dernier jour du mois
Abonnement mensuel 26 ans et plus	81 €/mois	26 ans et plus	Réseau Aléop 44 + transport à la demande + Naolib + Ycéo + Parkings-relais Nantes	Illimité du 1er au dernier jour du mois
Pass annuel moins de 26 ans	371 €/an	Moins de 26 ans	Réseau Aléop 44 + transport à la demande + Naolib + Ycéo + Parkings-relais Nantes	Illimité toute l'année
Pass annuel 26 ans et plus	719 €/an	26 ans et plus	Réseau Aléop 44 + transport à la demande + Naolib + Ycéo + Parkings-relais Nantes	Illimité toute l'année
Abonnement scolaire Pass simple	171 €/an	Élèves maternelle à terminale / apprentis	Cars scolaires + TER (gratuit dès le 3ème enfant)	Année scolaire complète
Abonnement scolaire Pass combiné	343 €/an	Élèves maternelle à terminale / apprentis	Cars scolaires + TER + Naolib + Ycéo	Année scolaire complète
Gratuité	Gratuit	Moins de 4 ans Accompagnateurs PMR Forces de l'ordre Réfugiés ukrainiens	Réseau Aléop 44	Par trajet

Tableau 2 : Activités et services : zoom sur Saint-Etienne-de-Montluc

trée de septembre 2025) élèves est assuré par la communauté de communes. Les transports scolaires desservent 33 établissements scolaires et mobilisent 76 véhicules de transport appartenant à 8 sociétés de transport différentes.

Cette carte superpose les lignes de transport scolaire et les arrêts du réseau Aléop. Elle montre une couverture nettement plus dense que le réseau régulier avec des lignes qui irriguent l'ensemble du territoire, y compris les communes rurales.

Le territoire compte aujourd'hui 159 abris voyageurs. Le service est accessible à tous les élèves domiciliés en Pays de la Loire, de la maternelle à la terminale, qu'ils soient externes, demi-pensionnaires ou internes, scolarisés

dans un établissement public ou privé sous contrat. Sur la communauté de communes, KEOLIS est celui qui réalise les services de transport qu'ils soient scolaires ou pendulaires, entre les pôles Nantes et Saint-Nazaire.

En ce qui concerne la tarification, le ticket plein tarif est à 2,90 euros et est valable pour 2 heures sur le réseau Aléop avec une heure de correspondance sur Naolib et Ycéo. Pour les familles nombreuses, les enfants de 4 à 10 ans, les personnes en situation de handicap et les anciens combattants, le tarif est réduit à 1,50 euro. L'achat des tickets se fait auprès du conducteur directement ou via l'application Wop M-Ticket.

Les enfants de moins de 4 ans bénéficient de la gratuité. Pour les usagers fréquents, deux

formules d'abonnement sont disponibles. Le pass annuel et l'abonnement mensuel. Le pass annuel est à 371 euros pour les moins de 26 ans et 719 euros pour les plus de 26 ans et plus. L'abonnement mensuel est quant à lui de 55 euros pour les moins de 26 ans et 81 euros pour les plus de 26 ans. Les deux formules donnent un accès illimité au réseau ALéop ainsi qu'aux réseaux Naolib et Ycéo.

En ce qui concerne le transport scolaire, l'abonnement annuel est fixé à 171 euros par enfant et est gratuit dès le troisième enfant dans une même famille. Il y a également la possibilité de prendre un pass combiné qui vaut 343 euros et donne un accès en plus aux réseaux Naolib et Ycéo.

Atouts et contraintes

Si le réseau présente l'avantage de connecter le territoire à ses deux bassins d'emploi principaux, ses limites sont bien réelles et connues des habitants. En milieu périurbain, un Français sur quatre déclare ne pas pouvoir rejoindre l'offre de transports en commun à pied depuis son domicile. Cela est dû au fait de la faible densité démographique qui n'incite pas à la mise en place d'un réseau de transport régulier. Nous retrouvons cette réalité nationale sur le territoire de la communauté de communes. Les temps de trajets en sont la première illustration.

Par exemple, la ligne 350 met environ 1h05 minutes pour relier Cordemais à la gare de Nantes contre moins de 30 minutes en voiture. Depuis Saint-Etienne-de-Montluc, le bus met environ une heure pour rejoindre le centre de Nantes, avec une correspondance obligatoire à

Saint-Herblain. Sylvaine le Doré, habitante de la commune de Saint-Etienne-de-Montluc, en témoigne directement. Elle nous dit que lorsqu'elle travaillait à Saint-Herblain Nord, elle avait tenté les transports en commun avant d'y

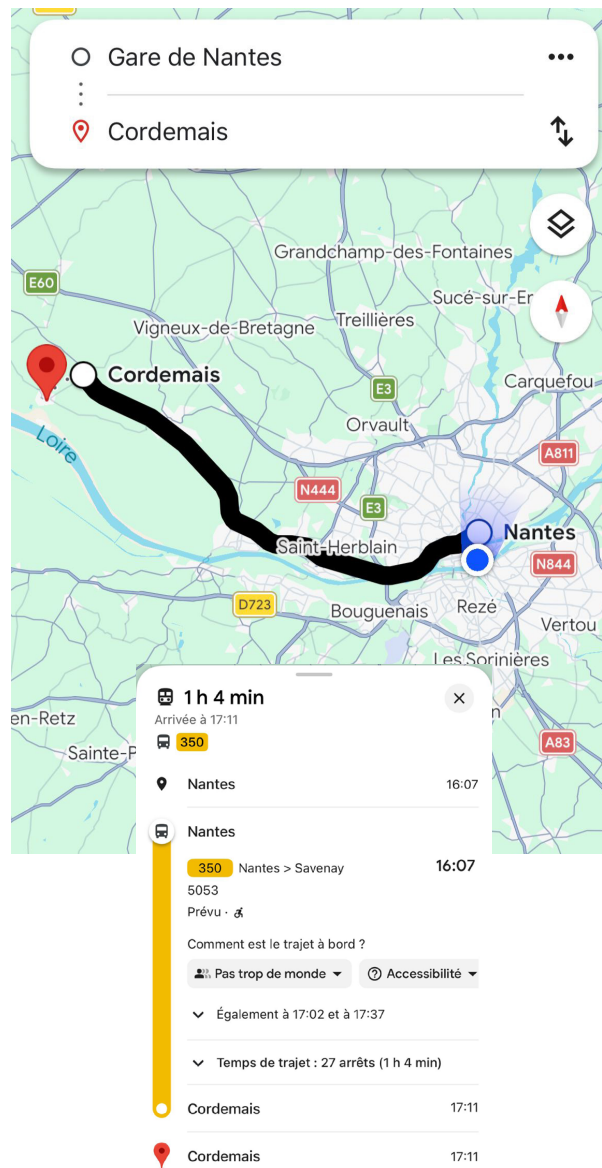


Figure 28 : Activités et services : zoom sur Saint-Etienne-de-Montluc

renoncer. Elle nous dit : “en transport en commun, c’est beaucoup trop long par rapport à la voiture. De Saint-Etienne, on met 20 minutes pour aller à Saint-Herblain, et en transport commun, il faut compter trois quarts d’heure en ayant un changement en plus”. Elle ajoute qu’il existe bien un bus qui fait le trajet plus rapidement, mais malheureusement c’est celui des lycéens donc ça ne convenait pas trop.

Par ailleurs, les plages horaires de circulation des bus sur le territoire posent aussi une contrainte. Si l’on part de Saint-Herblain, il n’existe que deux départs en direction de Savenay. Celui de 12h39 et celui de 18h54. Il y a donc très peu de flexibilité pour les actifs aux horaires décalés ou variables. Ainsi, la couverture incomplète, les temps de trajets longs, les horaires rigides et les lignes scolaires fermées, expliquent en grande partie pourquoi le bus reste peu utilisé sur le territoire. Le réseau existe, mais il ne répond pas encore aux besoins réels et quotidiens des habitants de la communauté de communes d’Estuaire et Sillon.

Mobilités actives : les infrastructures cyclables

Notre travail de recherche et de pratique sur le logiciel SIG (QGIS) nous a permis de recenser et de mesurer les infrastructures cyclables présentes dans la Communauté de communes. Ces chiffres plus ou moins exacts reflètent bien une réalité observée sur le terrain, avec une inégalité des aménagements cyclables entre les communes.



Figure 29 : Exemple d'une piste cyclable propre à Savenay
@GAED & Furious

A ce jour, la communauté de communes dispose de plus de 135 km de voies praticables par les cyclistes et 57 parkings vélos inégalement répartis entre les communes.

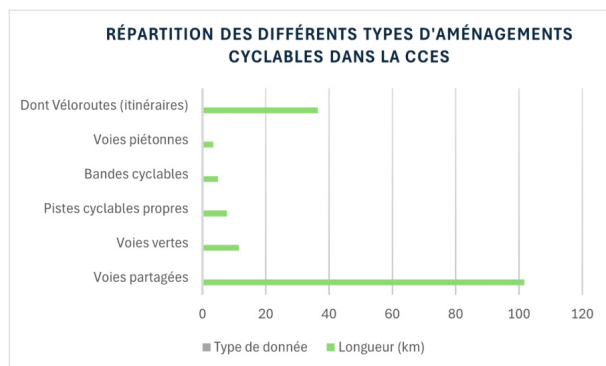
Les voies cyclables

Elles sont composées par l'ensemble des itinéraires permettant la circulation des vélos sur la Communauté de Communes. Elles peuvent être séparées en trois catégories.

D'abord, nous avons les aménagements en site propre (sécurisés). Ce sont les voies où le cycliste est physiquement séparé des voitures. On en identifie deux types :

- Les pistes cyclables propres : ce sont des chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, séparées de la chaussée des véhicules motorisés. La communauté de communes en compte environ 56 sur un total de plus de 7 kilomètres. La commune de Campbon bénéficie de pistes cyclables propres de plus de 3 kilomètres dépassant Savenay et Saint-Etienne-de-Montluc qui ont à peu près 2 kilomètres. Le reste des communes ne bénéficient pas de cet aménagement sauf Bouée qui n'en compte que quelques mètres.

- Les voies vertes : ce sont des routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Elles sont souvent situées dans des cadres naturels ou sur des anciennes voies ferrées. Le territoire en compte 65, dont plus de 11 kilomètres. La commune de Cordemais détient actuellement le linéaire de voies vertes le plus important du territoire, avec plus de 6 km.



Graphique 7 : Répartition des types d'aménagements cyclables dans la CCES

Ensuite, on a les aménagements sur la chaussée. Ici, le vélo partage l'espace avec la voiture, mais avec un marquage spécifique. On en distingue deux types dans la communauté de communes :

- Les bandes cyclables : ce sont des voies réservées aux cycles, délimitées par un simple marquage au sol. Le territoire dispose de plus 4 kilomètres de ce type d'aménagement localisé principalement dans les communes de Lavau sur Loire et Bouée. La commune de Savenay ne compte que quelques centaines de mètres.

- Les voies partagées : c'est le linéaire le plus grand du territoire (plus de 100 km). Ce sont des routes classiques sans aménagement cyclable spécifique où les vélos et les voitures cohabitent sur la même voie. Elles représentent plus de 60% des aménagements cyclables du territoire.

Enfin on a les itinéraires de service et de liaison. Ce sont des maillons stratégiques du réseau qui assurent la continuité entre les aménagements et garantissent l'accès sécurisé aux pôles d'intérêt du quotidien, comme les gares, les écoles ou les zones d'activités. Parmi ces iti-

néraires, on distingue :

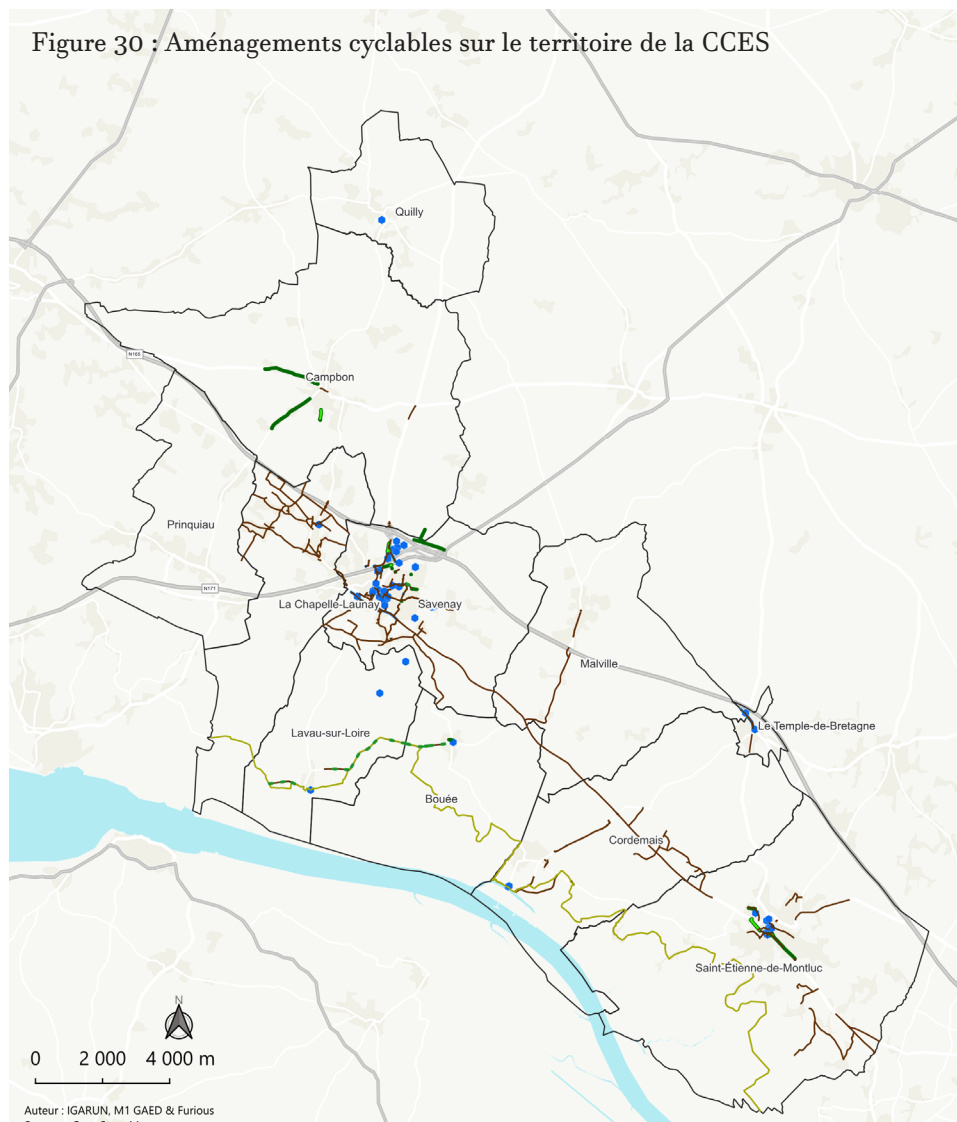
- Les véloroutes : Ce n'est pas un aménagement physique à proprement parler, mais un itinéraire fléché et jalonné. Une véloroute peut emprunter tour à tour une piste cyclable, une voie verte ou une voie partagée. Elle sert de guide pour les trajets longue distance (tourisme ou travail). Sur notre territoire, on observe un axe structurant de plus de 35 km assurant la liaison entre le sud de Saint-Étienne-de-Montluc et l'ouest de La Chapelle-Launay.

- Les voies piétonnes : Ce sont des chemins réservés aux piétons mais sont empruntés souvent par les cyclistes. Dans la communauté de communes, elles sont principalement localisées à Savenay (environ 2 km) et le Temple-de-Bretagne (environ 1 km).

Communes	Parking Vélo
Savenay	37
Saint-Étienne-de-Montluc	10
Lavau-sur-Loire	3
Cordemais	2
Le Temple-de-Bretagne	2
Bouée	1
La Chapelle-Launay	1
Quilly	1
Campbon	0
Malville	0
Prinquiau	0

Tableau 3 : Nombre de parkings vélo par communes

Figure 30 : Aménagements cyclables sur le territoire de la CCES



Auteur : IGARUN, M1 GAED & Furious
Sources : OpenStreetMap

Aménagements en site propre(sécurisés)

- Piste cyclable propre
- Voie verte

Itinéraires de service et de liaison

- Véloroute
- zones piétonnes

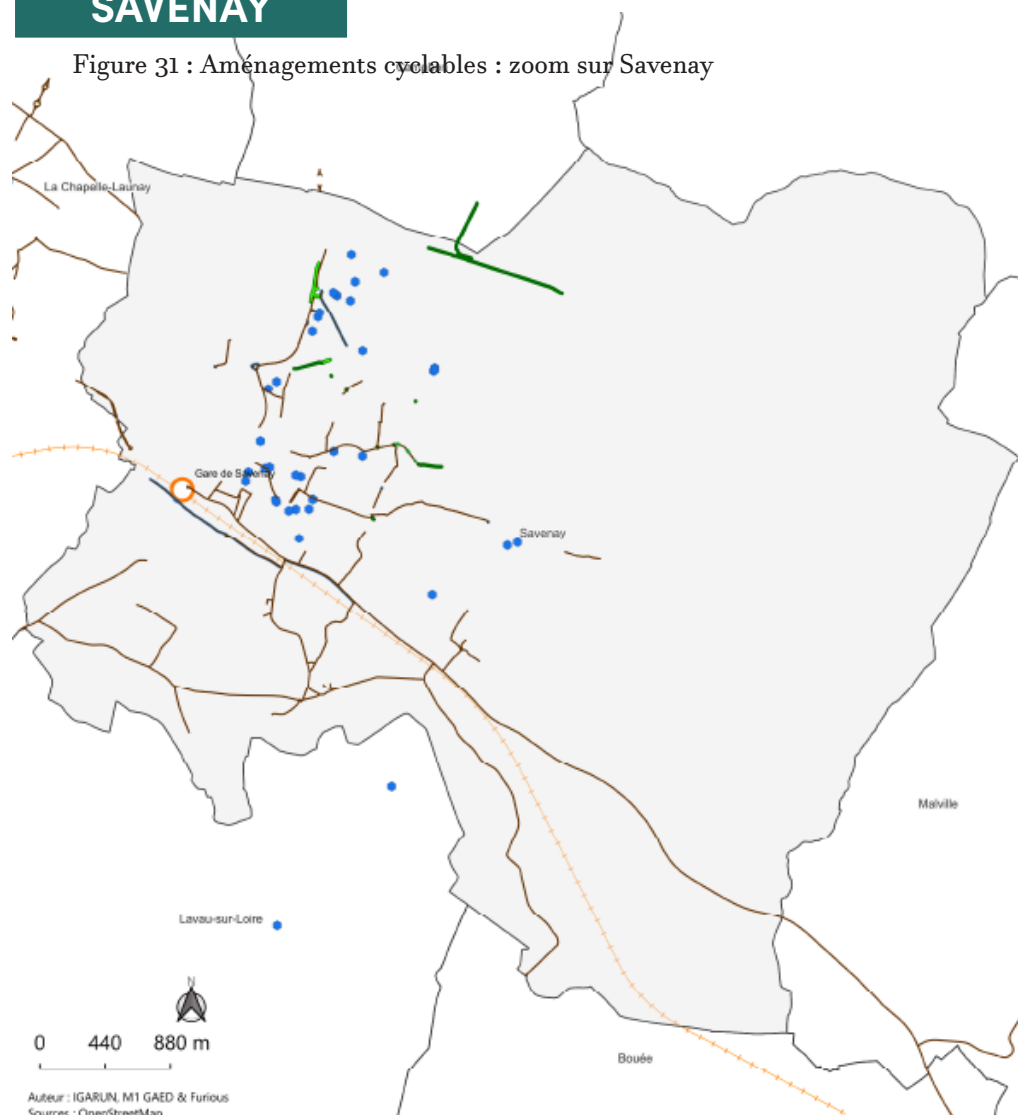
Aménagements sur Chaussée

- Aménagement partagé
- Bande cyclable

- Parking vélos
- Communes CCES

SAVENAY

Figure 31 : Aménagements cyclables : zoom sur Savenay



Aménagements en site propre(sécurisés)

- Piste cyclable propre
- Voie verte

Itinéraires de service et de liaison

- Véloroute
- zones piétonnes

Aménagements sur Chaussée

- Aménagement partagé
- Bande cyclable

- Parking vélos
- Commune d'étude
- Communes CCES

Freins au développement : inégalité et discontinuité

L'analyse des cartes des aménagements cyclables de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon montre une discontinuité des aménagements cyclables et une inégalité entre les territoires. Les communes Savenay et Saint-Etienne-de-Montluc regroupent la moitié des aménagements cyclables (parkings vélo, voies cyclables). Certaines communes n'en disposent que quelques-unes et la plupart sont des aménagements partagés et quelques parkings vélos, on peut prendre l'exemple de Malville, Cordemais et la Chapelle-Launay qui en dispose également.

Les communes comme Bouée et Lavau-sur-Loire disposent une importante part des bandes cyclables de la CCES et sont traversées par une véloroute jusqu'à la Chapelle-Launay. Ces deux communes ne disposent en tout que de quatre parkings vélos, un à Bouée et les trois autres dans la commune de Lavau-sur-Loire.

La commune de Campbon dispose à elle seule des plus grandes linéaires de pistes cyclables propres de la communauté de communes. Ces aménagements sont quasi inexistantes dans les communes de Suilly, Le Temple-de-Bretagne et Prinquiau. Lors de notre entretien avec TJ, il souligne la différence entre les communes comme Saint-Etienne-de-Montluc et Savenay

En plus de ces disparités, les aménagements cyclables manquent de continuité. Des tronçons de pistes et de bandes cyclables ou parfois des voies vertes, sont mal répartis sur l'ensemble du territoire et sont souvent mal reliés.

Seules la voie partagée reliant Saint-Étienne-de-Montluc à Savenay et la véloroute située au sud-ouest de la CCES offrent une continuité réelle ainsi qu'une longueur conséquente.

Ces dysfonctionnements ont des conséquences importantes sur la pratique du vélo dans le territoire. L'absence de stationnements sécurisés et de pistes cyclables protégées freine l'usage du vélo. Le déploiement d'un aménagement cyclable de qualité, interconnecté avec les autres systèmes de transport, constitue un levier stratégique pour promouvoir la mobilité durable. Un tel réseau favorise la normalisation du vélo comme mode de déplacement quotidien.

Des zones de danger

Certaines voies partagées comportent des dangers. Lors de notre entretien avec TJ, un usager quotidien du vélo nous décrit les tensions qu'il subit chaque jour sur la route avec les automobilistes entre les insultes et les menaces.

“Il y a une voiture qui ne tenait plus derrière moi pourtant je roule au-dessus de 25 km (...) il n'a pas attendu que je m'en rabatte. Il m'a rasé, j'ai gueulé, il est sorti, il a voulu me casser la gueule. ça arrive quand même encore.”

TJ, usager du vélo

Afin d'illustrer concrètement les défis de la mobilité quotidienne, nous avons demandé à TJ, usager régulier du combiné vélo-train depuis quatre ans, de tracer ses itinéraires pour rejoindre la gare de Saint-Étienne-de-Montluc.

Son témoignage met en lumière une réalité de terrain marquée par la dangerosité perçue et la discontinuité : pour éviter les axes directs jugés trop risqués en raison d'un trafic automobile dense et rapide, il est contraint de privilégier

des parcours alternatifs plus longs.

Ce détour, dicté par l'insécurité, ainsi que les ruptures brutales d'aménagements et le manque de stationnements sécurisés à l'arrivée, démontrent que la distance n'est pas le

Figure 32 : Trajet A : aller domicile>gare SNCF - moins rapide mais plus sécurisant

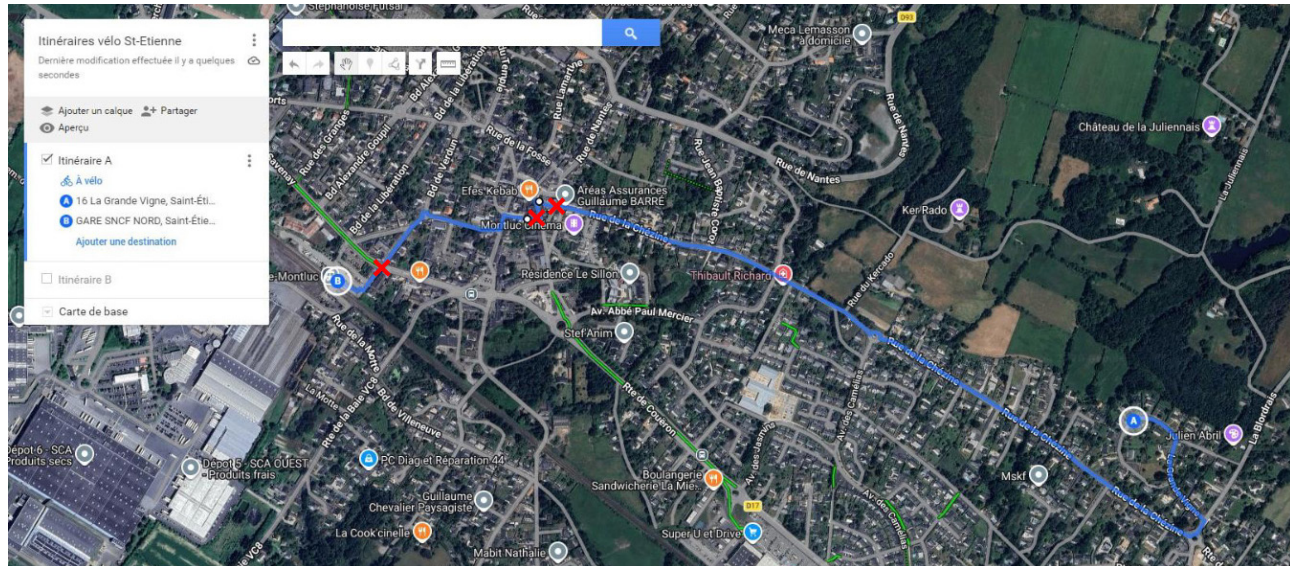
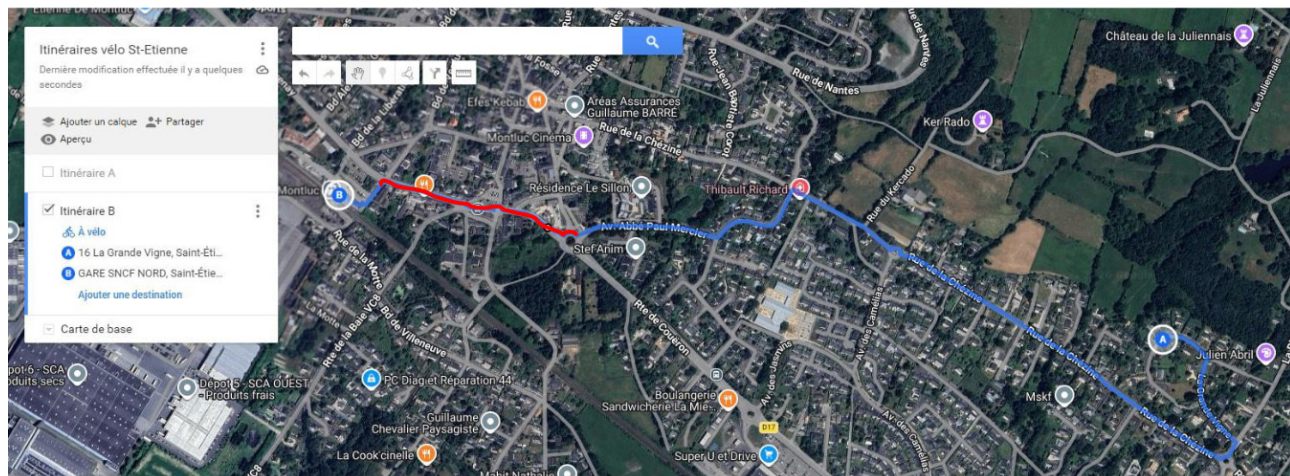


Figure 33 : Trajet B : aller domicile>gare SNCF - plus rapide mais plus dangereux



seul frein à l'usage du vélo. Ce vécu souligne qu'un itinéraire, même court, reste dissuasif tant qu'il n'est pas sécurisé de bout en bout.

Les captures ci-dessous illustrent les itinéraires de notre interviewé lors de ses déplacements

en vélo jusqu'à la gare. En bleu, on a les itinéraires moins dangereux empruntés par TJ, puis en rouge on a les itinéraires qu'il juge dangereux.

Figure 34 : Trajet C : retour gare SNCF>domicile - moins rapide mais plus sécurisant

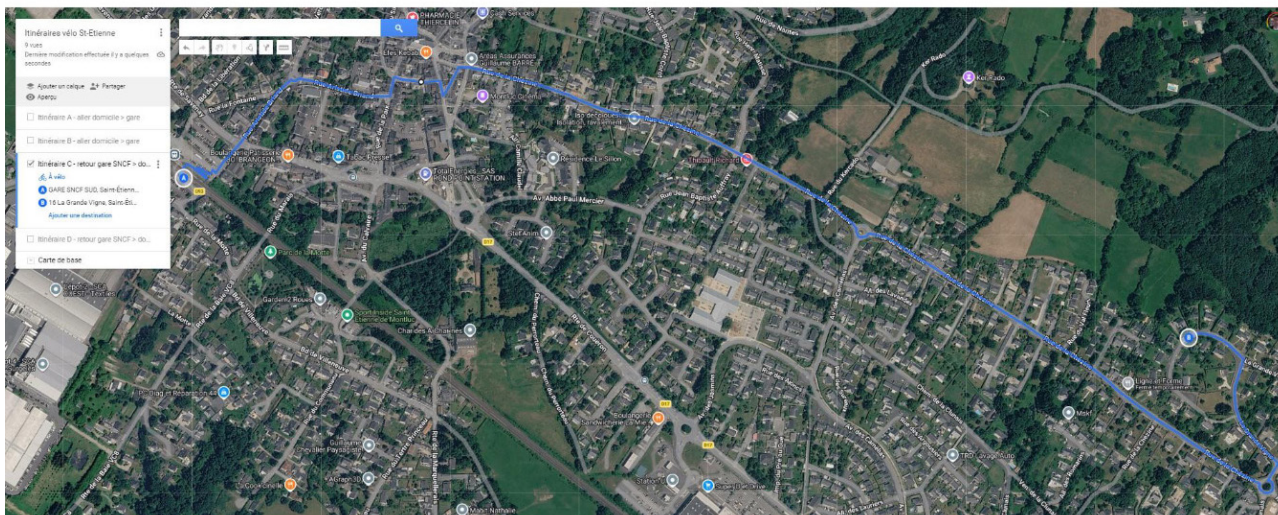
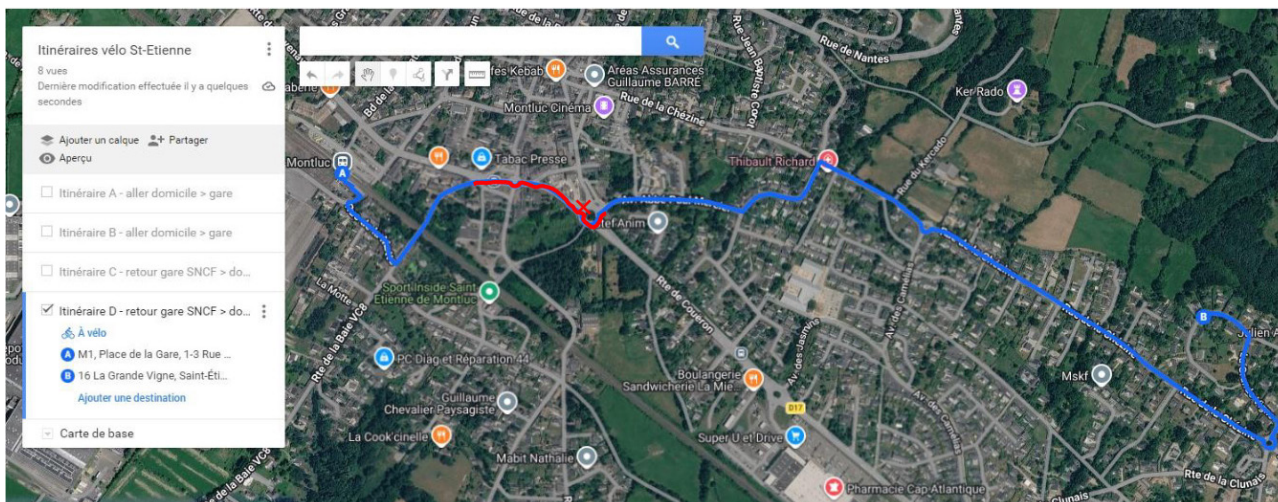


Figure 35 : Trajet D : retour gare SNCF>domicile - plus rapide mais plus dangereux



Le covoiturage

Fonctionnement et enjeux du covoiturage

Le covoiturage fait référence à une pratique de mobilité consistant à partager les places d'un véhicule avec un ou plusieurs passagers, conduit par un non-professionnel, afin d'effectuer une partie ou l'entièreté d'un trajet prévu par le conducteur. Contrairement à un taxi où c'est le passager qui choisit sa destination, c'est ici le conducteur qui offre de partager son véhicule pour un itinéraire commun. Cela permet à plusieurs usagers de partager les déplacements et de se répartir les coûts.

En France, le covoiturage est indemnisé dans la limite du barème fiscal kilométrique : le conducteur ne fait pas de bénéfice mais rembourse une partie des frais du trajet (essence, péage, usure de la voiture, etc.).

Il existe aujourd'hui plusieurs formes de covoiturage, qui se différencient par la longueur du trajet et la ponctualité de l'événement. On a tout d'abord le covoiturage à longue distance souvent associé aux déplacements du week-end et aux vacances. Il repose majoritairement sur la mise en relation des usagers grâce à des plateformes comme BlaBlaCar. C'est aussi parfois une alternative de transport à l'absence d'autres solutions, surtout le train. Le covoiturage à courte distance représente lui la majorité des trajets de covoiturage. Ces derniers sont plus réguliers, avec des distances courtes et des horaires récurrents. Le cadre le plus connu pour ce type de pratique est celui des déplacements pendulaires. Il s'effectue souvent entre

des personnes issues d'une même entreprise, d'une même université, de voisins ou encore d'amis. Les courtes distances ont aussi une dimension occasionnelle dans le cas des loisirs ou de déplacements non-anticipés. D'autres formes de covoiturage se développent comme les lignes de covoiturage qui reprennent le fonctionnement des transports collectifs en créant des itinéraires définis par des lignes et des points d'arrêts identifiés pour faciliter l'organisation des trajets.

Le covoiturage existe en réalité de manière informelle depuis plusieurs décennies, mais le développement et la reconnaissance de son concept interviennent plutôt vers le début des années 2010 grâce à internet et les smartphones. Le covoiturage repose sur la collaboration et l'auto-organisation pour fonctionner. De plus, des collectivités ou des entreprises peuvent participer à la co-organisation des trajets en offrant des services. Avec le développement numérique, le covoiturage bénéficie d'outils pour mettre en relation les usagers. Les applications comme BlaBlaCar ou Karos ont aujourd'hui une place centrale et sont clairement associées au covoiturage dans l'esprit collectif.

Sur le territoire de la CCES, c'est l'entreprise Ecov qui est à l'initiative de lignes de covoiturage. Ouvertes en 2026 et portées par l'application Covoit'ici, elles relient la communauté de communes avec Nantes Métropole. Leur développement a nécessité la coopération de plusieurs collectivités et de Nantes Métropole pour se mettre en place. Cet exemple de service intègre une incitation financière afin d'encourager les conducteurs à mettre à disposition leurs sièges libres. De plus, le service est

gratuit pour les passagers pour l'année de lancement de la ligne.

Le tableau ci-dessous compare les coûts et rémunérations des services principaux de covoiturage. Le prix du covoiturage longue distance est fixé par le conducteur. Le prix des services se concentrant sur les déplacements domicile-travail varie quant à lui en fonction du nombre de passagers (avec un montant minimum), de la distance parcourue. Karos propose par exemple des partenariats avec les territoires. Cependant, il n'existe pas de partenariat avec la communauté de communes d'Estuaire et Sillon. Covoit'ici et Karos proposent leur service gratuitement pour les passagers sur une période donnée afin d'attirer de nouveaux usagers. Même si les prix varient entre les offres, l'ordre de grandeur reste le même.

Il est important d'évoquer que la prime de covoiturage courte-distance par l'État (atteignant 100 euros) a été supprimée au 1er janvier 2025.

Le covoiturage présente donc des avantages financiers en réduisant les coûts individuels. Le partage des trajets optimise les flux de circulation et réduit les émissions de CO². C'est aussi une forme de solidarité en permettant l'accès à un transport aux personnes n'ayant pas de voiture ou ne pouvant pas conduire. Le covoiturage présente aussi des avantages concrets pour les collectivités avec la résorption de la congestion, le gain de stationnement, une réduction des coûts publics ou encore une diminution de la pollution atmosphérique pour les métropoles comme Nantes. Il y a néanmoins quelques limites à cette pratique. Le covoiturage nécessite une coordination des usagers

Service	Type de covoiturage	Fonctionnement	Coût passager	Rémunération conducteur
BlaBlaCar	Longue distance	Plateforme et application de réservation	Prix fixé par le conducteur ; Frais de service	Reçoit le montant fixé ; Plateforme prend une commission sur le passager
BlaBlaCar Daily	Domicile-travail	Application de mise en relation	1,50 € pour les 15 premiers kilomètres ; 0,10 € par kilomètre supplémentaire ; Plafond fixé à 8 € par trajet	Indemnisation proportionnelle à la distance parcourue ;
Karos	Domicile-travail	Application de mise en relation	6 mois gratuits ; Coût varie selon les territoires partenaires	Minimum de 2 € par passager ; Rémunération varie selon les territoires partenaires
Covoit'ici	Lignes de covoiturage	Application avec vue en temps réel des conducteurs proches ; Arrêts fixes	Gratuit pour l'année de lancement de la ligne (jusqu'au 30 mars 2027)	1,50 € par passager ; + 0,50 € pour la mise à disposition de ses sièges libres (sur certains trajets éligibles)

Tableau 4 : Comparatif des plateformes de covoiturage

et le besoin de flexibilité des trajets rend difficile l'adoption de cette pratique. Cela demande pour certains habitants de sortir de leur zone de confort.

Dans les territoires périurbains comme la communauté de communes d'Estuaire et Sillon, le covoiturage se démarque comme une solution adaptée aux mobilités quotidiennes car il se repose sur les infrastructures routières et les pratiques automobiles très ancrées dans la vie des habitants. Cette démarche s'inscrit plus dans une action d'optimisation de l'existant plutôt qu'au détachement complet de la voiture individuelle.

Organisation du covoiturage pour la CCES

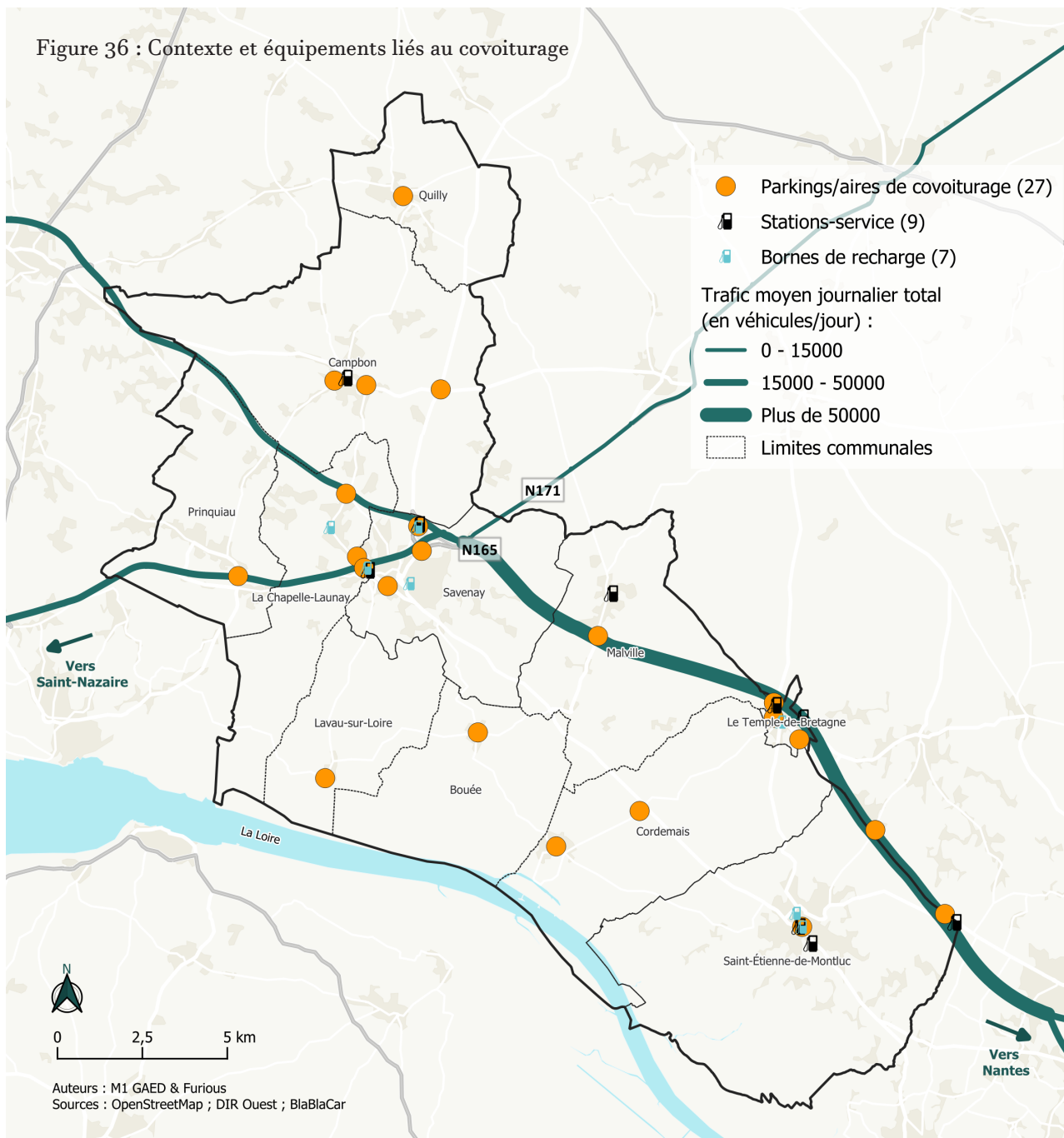
Le covoiturage s'appuie sur les équipements automobiles, ainsi la carte ci-contre dépeint le contexte routier de la CCES et ses caractéristiques. La contextualisation du territoire nous a permis de comprendre l'importance de ce réseau routier pour le quotidien des habitants. La CCES est traversée par les deux axes majeurs que sont la N165 et la N171 permettant d'atteindre les bassins de vie et d'emploi de Nantes et Saint-Nazaire. La N165 comprend le trafic moyen journalier le plus important du territoire avec plus de 50 000 véhicules empruntant la portion entre l'échangeur de Savenay et l'agglomération nantaise. C'est donc un goulot d'étranglement majeur qui peut être comparé en termes de trafic au périphérique nantais. Le développement du covoiturage est intéressant ici pour optimiser ce trafic qui regroupe beaucoup de trajets communs. La continuité de l'axe remontant vers Pontchâteau comprend 15

000 à 50 000 véhicules par jour, de même pour la portion de la N171 partant de l'échangeur et se dirigeant vers Saint-Nazaire. Ces axes sont stratégiques et traversent une majorité des communes de la CCES.

Les aires et parkings de covoiturage cartographiés ici comprennent plusieurs catégories, allant des aires dédiées spécifiquement au covoiturage à des parkings identifiés par la collectivité locale comme propices au covoiturage. De ce fait, on peut retrouver des aires et des parkings de covoiturage sur l'ensemble du territoire et toutes les communes en disposent. Il faut tout de même avoir à l'esprit que le covoiturage est une pratique auto-organisée. Par conséquent, les spécificités de certains trajets peuvent amener à l'utilisation occasionnelle d'autres espaces ou parkings locaux, notamment si les usagers se connaissent au préalable car chacun s'adapte différemment. Les aires et les parkings de covoiturage présentés ici sont donc les effectifs reconnus pour l'usage du covoiturage comme peut l'être un arrêt de ligne de covoiturage ou un parking de centre commercial. Il existe ainsi des parkings reconnus pour le covoiturage dans toutes les communes de la CCES. Pour les communes plus rurales comme Quilly ou Bouée, l'unique parking se localise dans le bourg principal. Il y a donc moins d'équipement de covoiturage pour les communes éloignées des axes principaux.

La carte montre que l'implémentation de ces aires se concentre le long des deux axes à proximité immédiate des sorties et des échangeurs. Cela facilite l'intégration du covoiturage dans les trajets domicile-travail en limitant les détours pour les automobilistes. La présence et la répartition des stations services et des

Figure 36 : Contexte et équipements liés au covoiturage



bornes de recharges électriques répondent à la même logique en se répartissant le long des deux axes. Le Temple-de-Bretagne en bénéficie particulièrement et dispose ainsi de plusieurs infrastructures, en plus de trois aires et parkings de covoiturage aux extrémités de son territoire. Saint-Etienne-de-Montluc dispose d'un équipement fourni en son centre-bourg. Elle est une commune majeure de la CCES et la plus connectée à l'agglomération nantaise. Elle dispose aussi d'une forte activité avec le passage de beaucoup de poids lourds dans la commune, ce qui explique aussi la présence de plusieurs stations-services.

Le développement d'infrastructures dédiées au covoiturage reste récent au regard de l'ancienneté des infrastructures routières. Ainsi, leurs implantations s'insèrent dans un espace déjà structuré par les axes routiers les plus importants.

La mise en place des lignes de covoiturage met en valeur cette pratique pour le territoire d'Estuaire et Sillon ainsi que les communes de Fay-de-Bretagne et Blain. Ce type de dispositif est peu connu du grand public et peu répandu à l'échelle nationale, mais son fonctionnement s'inspire des transports collectifs classiques. Cela prend la forme de lignes, reliant ici Savenay à Saint-Herblain en passant par Le Temple-de-Bretagne, créant un itinéraire défini que suivent les utilisateurs des lignes de covoiturage. L'emplacement de ces lignes a été pensé en fonction des flux majeurs, avec un tronçon conséquent sur la N165 où le trafic journalier est le plus important (voir figure ???). Aux extrémités et le long de la ligne, des arrêts sont identifiés, à la manière d'arrêt de bus, vers lesquels s'arrêtent les conducteurs pour prendre

en charge ou déposer des passagers.

Ce service et son application mobile portent l'appellation "Covoit'ici", où les utilisateurs peuvent s'inscrire et permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers. Les utilisateurs peuvent donc suivre où se trouvent les conducteurs les plus proches et quand est-ce qu'ils arriveront grâce à la carte de l'application mise à jour en temps réel. Contrairement au covoiturage standard, c'est un système organisé qui cible les déplacements quotidiens et principalement les déplacements domicile-travail. Ce service est développé par l'entreprise Ecov.

Lors de l'entretien réalisé avec le chargé de développement des projets chez Ecov, il nous a expliqué que les lignes de covoiturage sont adaptées aux caractéristiques des territoires périurbains peu denses comme la CCES. Selon



Figure 37 : Arrêt Covoit'ici Le Golfleur à Savenay @GAED & Furious

lui, “la voiture est indispensable” pour ce type d’espace à cause de la dispersion de l’habitat et du coût trop élevé d’un dispositif de transports collectifs lourds sur l’ensemble du territoire. Les lignes de covoiturage visent ainsi à optimiser l’existant en s’appuyant sur le système automobile largement dominant, sa vision étant : “la voiture est un transport collectif”. Pourtant, les déplacements domicile-travail ont un taux de 1,06 personne par véhicule, atteignant 1,44 pour le tous motifs, selon le ministère de la Transition écologique. Les voitures ne transportent en moyenne quasiment que le conducteur, ce qui témoigne d’une sous-utilisation et d’un potentiel pour optimiser les flux quotidiens.

“ On a un système voiture qui est ultra performant. Il y a des routes partout. En zone peu dense, tout le monde a deux ou trois voitures. [...] Comment faire pour utiliser ce système voiture pour le rendre collectif et en optimiser l’usage ? ”

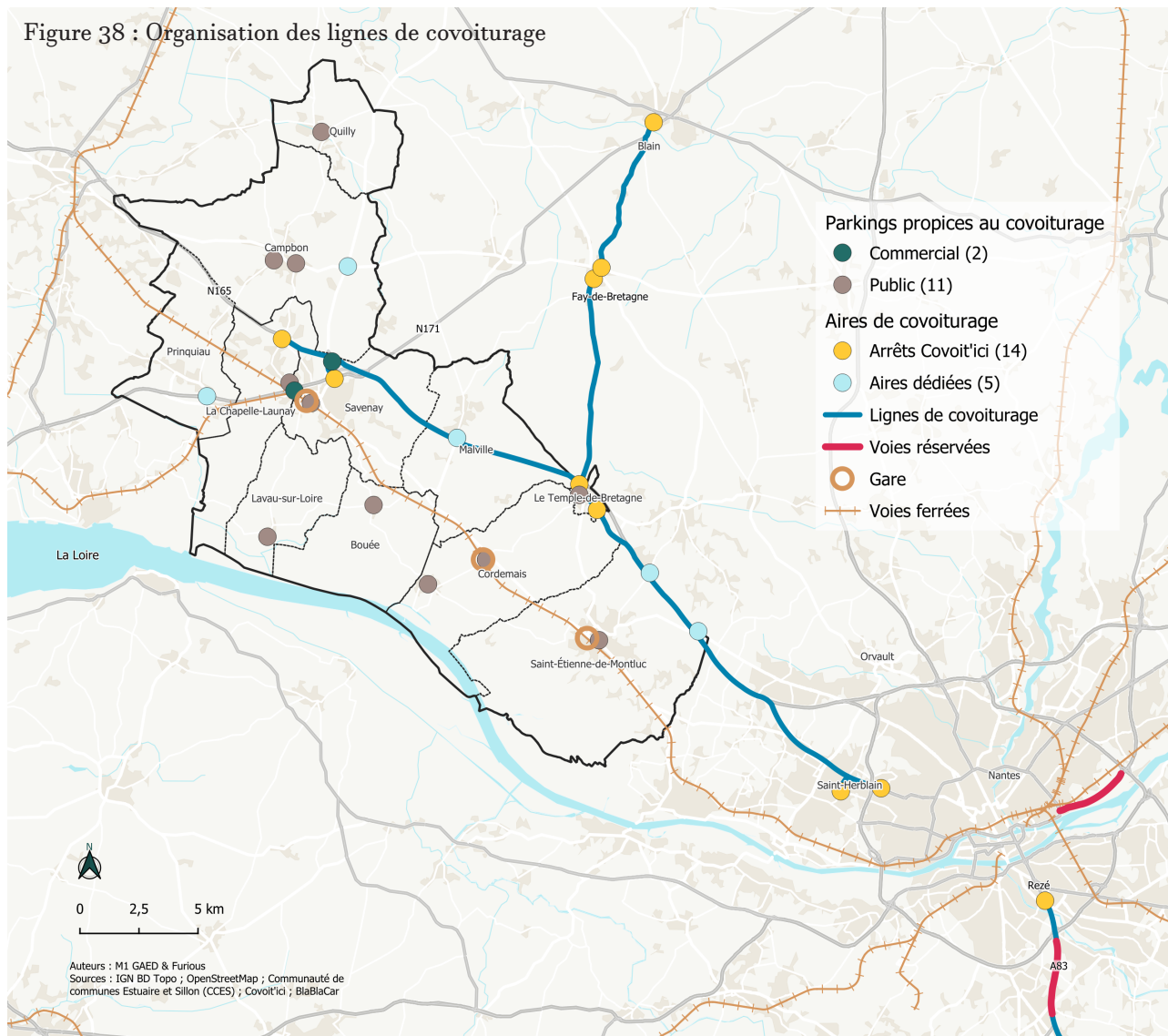
Chargé de projet chez Ecov, mars 2026

Les aires dédiées au covoiturage sur le territoire de la CCES sont disposées en majorité le long des axes principaux, là où leur fonction est la plus adaptée. Les parkings publics définis comme propices au covoiturage sont eux répartis de manière homogène sur le territoire. Ces parkings ont surtout un usage local. On en retrouve notamment près des trois gares de la CCES, favorisant la multimodalité en permettant aux usagers de transitionner de l’un à l’autre. Les parkings commerciaux identifiés par la collectivité locale comme aires de covoiturage, comme pour l’Intermarché de La

Chapelle-Launay, comportent des espaces mis à disposition pour celui-ci. Elles disposent parfois de places dédiées à l’instar de l’aire de l’Hyper U de Savenay.

La carte ci-dessus met en lien la trajectoire parallèle des lignes de covoiturage et des infrastructures ferroviaires entre le territoire et l’agglomération nantaise. La base de données MobPro de l’INSEE montre que les flux partant de la CCES en direction de Saint-Herblain ou Nantes diffèrent. En effet, les déplacements vers le centre de Nantes présentent une part significative de transports collectifs grâce au train, là où les déplacements vers les zones d’activités périphériques comme Saint-Herblain sont presque exclusifs à la voiture (98%). C’est un exemple où l’efficacité d’une alternative comme le train n’est pas optimale : la présence de nouvelles alternatives peut permettre de mieux s’adapter à d’autres besoins, malgré la proximité des flux.

Figure 38 : Organisation des lignes de covoiturage



L'agglomération nantaise bénéficie depuis quelques années d'un nouveau type d'aménagement favorisant le partage de la voiture : les voies réservées au covoiturage (appelées aussi VR2+). Ce sont des voies de circulation partagées limitées à 50 km/h qui ne sont accessibles qu'aux véhicules transportant au moins deux personnes, aux véhicules de transports en commun et aux véhicules d'intérêt général. Ces voies disposent d'une signalétique nouvelle, un losange blanc sur fond bleu. Elles permettent de fluidifier le trafic lors des périodes de congestion, mais portent d'autres objectifs comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'inciter à partager les trajets.



Ces voies sont régulièrement l'objet d'expérimentations pour tester leur efficacité. C'est le cas de la VR2+ du Boulevard de la Prairie de Mauves à Nantes qui a été soumise à une évaluation par le Cerema pour comprendre l'efficacité de cet aménagement. Les résultats montrent des avantages significatifs pour les usagers de la voie réservée pouvant atteindre près de 10 minutes au plus fort de la période de pointe du soir. Cependant, la compréhension de l'aménagement et son acceptabilité sont plus contrastées. Une nouvelle voie réservée est actuellement en travaux (mai 2026) au niveau de la bretelle de jonction entre l'A83 et la RD178, étendant la voie réservée actuelle rejoignant Rezé.

Les voies réservées rendent ainsi le covoiturage plus attractif en réduisant les temps de trajet pour les usagers partageant leur véhicule. Mais les voies actuelles se concentrent sur Nantes et son secteur sud, il n'y a pas de voies

réservées sur le territoire de la CCES, ni sur les axes principaux rejoignant Nantes ou même Saint-Nazaire.

Le covoiturage est une solution de mobilité où l'évolution des pratiques des habitants est un enjeu au cœur de son développement. En s'appuyant sur les équipements routiers existants d'un territoire forgé par la voiture, la vision du covoiturage se porte sur le long terme pour que le nombre d'usagers augmente progressivement.

Transport solidaire

Un mode de transport qui s'appuie sur la solidarité et l'inclusion

Les solutions de mobilité qui reposent sur la mise en commun de véhicules personnels ne s'arrêtent pas au covoiturage. En effet, une des mobilités partagées est le transport solidaire. Le principe du transport solidaire est de mettre en relation des conducteurs bénévoles et des passagers qui sont soit des personnes qui ne peuvent pas ou plus se déplacer seules, soit des personnes en situation de précarité notamment dans le domaine des mobilités. Selon france mobilités et transport-solidaire.fr, cette mise en relation permet aux conducteurs d'aider et d'accompagner les passagers pour leurs déplacements du quotidien. Derrière ce service de mise à disposition du véhicule et de la personne, il y a un objectif de solidarité et d'inclusion, avec l'idée de rompre l'isolement des personnes âgées. Celles-ci sont les passagers les plus fréquents, car cela leur permet de faire des rencontres, d'accomplir leurs déplacements quotidiens, et tout cela sans engager de trop grandes sommes d'argent. De même, les conducteurs sont souvent des personnes à la retraite, qui profitent de rendre service ainsi pour ne pas rester dans l'isolement.

Le transport solidaire repose donc sur une organisation avec des chauffeurs, qui sont soit payés soit bénévoles en fonction de l'organisme, et des passagers. Ce système peut alors assez facilement se développer sur le territoire, tant qu'il y a suffisamment de conducteurs pour répondre à la demande. Sur le territoire de la

CCES, il existe plusieurs associations de transport solidaire qui ont vu le jour ces dernières années, et celles-ci s'organisent par commune. Pour en être membre, il suffit de vivre sur le territoire de la commune et d'être majeur. Il n'y a pas de critères économiques pour rejoindre le réseau, l'objectif étant d'inclure toute personne qui est dans le besoin. Les critères varient ensuite en fonction des communes.

Répartition sur le territoire

Pour celle de Prinquiau, il faut adhérer avec un tarif de 5 euros par an et le tarif est ensuite de 40 centimes par kilomètre parcouru. Pour les bénéficiaires, c'est-à-dire les passagers, il faut prévenir au moins 72 heures à l'avance avec les informations de lieu et d'horaires. L'association prévient alors un des chauffeurs qui avait au préalable indiqué être disponible à ce moment-là. Le chauffeur vient chercher le bénéficiaire à son domicile avec son véhicule personnel, et l'amène où le bénéficiaire le souhaite. Il peut alors attendre sur place dans la limite d'une heure par déplacement, s'il réalise ensuite le trajet retour. L'avantage de ce moyen de transport est que le chauffeur peut aider le passager pour ses mouvements si nécessaire, ou pour porter les courses ou autre. C'est une forme de service à la personne, qui reste dans les limites de ce que le chauffeur accepte de faire. Après le retour, le chauffeur remplit un formulaire en indiquant la distance parcourue pour être remboursé. Dans le cas de notre diagnostic, nous avons pu échanger avec le président et la secrétaire de l'association "ça roule pour vous", le service de transport solidaire de Prinquiau. Ils nous ont expliqué le principe

d'adhésion, dressé un profil type des chauffeurs bénévoles, et nous ont parlé des objectifs et des limites de leur association (Cf annexes).

Pas de solution de transport ?
« Une équipe de chauffeurs bénévoles, vous conduit suivant votre Besoin »

ÇA ROULE POUR VOUS
ASSOCIATION PRINQUIAU SOLIDAIRE
06-67-14-05-43

Adhésion 5 €/an
Demande 72 h à l'avance
Indemnité 0,40 €/km
Domicile / Domicile bénéficiaire

Ce dispositif ne se substitue pas à ceux disponibles sur le territoire ou déjà en place chez les bénéficiaires ; il vient en complément.

transportsolidaireprinquiau@gmail.com
PRINQUIAU Solidaire
Mairie de Prinquiau

Figure 39 : Affiche du transport solidaire à Prinquiau

Pour la commune de Campbon, ce mode de déplacement s'appelle Campbon solidaire. Ici, l'adhésion à l'association est obligatoire, et l'indemnisation des frais kilométriques du chauffeur est faite par le passager bénéficiaire du service.

Pour la commune de Cordemais, l'association qui s'occupe du transport solidaire pour les habitants de la commune a vu le jour en 2025, et s'appelle "La Main tendue cordemaisienne". Le principe reste le même, avec un tarif de 70 centimes par kilomètre, et dans la mesure de 40 kilomètres. Cette distance permet d'aller jusqu'à Nantes ou Saint-Nazaire.

Transport solidaire À CAMPBON

Pour permettre aux personnes qui ont besoin de se déplacer pour les nécessités de la vie courante

- Sans moyen de transport
- Ou ne pouvant pas assumer seules certains trajets

Service de déplacement accompagné sur la base du bénévolat et la création de liens sociaux, afin de lutter contre l'isolement des personnes

Ce service n'entre pas en concurrence avec les services de transports existants, et ne se substitue pas à un moyen de transport accessible

Adhésion obligatoire à l'association
Indemnisation des frais kilométriques du chauffeur par le bénéficiaire

Vous souhaitez bénéficier de ce service
Ou être chauffeur bénévole

Contact : 06 59 24 05 05
Du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h

CAMPBON SOLIDAIRE Association 1901 n° W443012252
Section « Volants Solidaires » courriel : campbonsolidaire@gmail.com

Figure 40 : Affiche du transport solidaire à Campbon

Avantages et inconvénients

Ces différents services sont réservés aux habitants des communes respectives, mais la distance étant toujours autour de 40 ou 50 kilomètres autour de la commune, cela permet d'aller dans les autres communes de la CCES, et jusqu'à Nantes et Saint-Nazaire. Les trajets peuvent être réguliers et hebdomadaires, ou bien ponctuels, en fonction des besoins des passagers. C'est une bonne alternative notamment au transport à la demande, car les conducteurs du transport solidaire rendent un vrai service, ils sont présents et constituent un lien humain. Les associations de transport solidaire de la CCES se sont développées récemment, et la demande est en hausse. L'objectif sur le long terme serait de développer davantage d'initiatives autour de cette solution de mobilité, au sein de chaque commune.

Il ne faut cependant pas ignorer les limites de cette solution. Tant qu'il y a suffisamment de conducteurs, le réseau peut fonctionner, mais cela peut être assez variable. Lors de l'entretien réalisé avec les membres de "ça roule pour vous", nous avons appris que l'association de Prinquiau n'avait pas encore de problème au niveau du nombre de chauffeurs. Ils nous ont cependant dit que s'il arrivait qu'il y ait plus de demande que de chauffeurs, ils devraient alors faire un choix entre les demandeurs. Il peut être difficile de trouver suffisamment de conducteurs, et que ceux-ci soient suffisamment fiables et disponibles. De plus, en fonction des demandes des passagers, les trajets peuvent être assez longs, et le temps d'attente entre l'aller et le retour peut être variable. Cela peut constituer une contrainte et peut découra-

ger certains conducteurs. Des solutions peuvent être mises en place pour faire face à ce biais, tel que mettre des limites de temps lorsque c'est pour faire les courses par exemple. Il serait intéressant aussi de regrouper les trajets pour limiter les demandes auprès des chauffeurs.

Un des atouts de ce mode de transport est qu'il ne nécessite pas d'infrastructures particulières. En effet, les véhicules utilisés sont des véhicules particuliers, les conducteurs sont responsables de leur véhicule. De plus, il n'y a pas besoin d'espace réservé au transport solidaire, tels que les arrêts de bus ou les aires de covoiturage, puisque les points de rendez-vous sont définis en fonction des besoins des usagers. Néanmoins, comme cela repose sur des initiatives locales, il n'y a pas forcément beaucoup de financements et de fonds pour mettre en place le réseau. Des financements seraient un bon moyen d'encourager les communes à développer un réseau.

Mise en perspective

Enfin, nous pouvons comparer ce qui existe sur la CCES avec ce qui est déjà mis en place sur d'autres territoires. Si nous prenons l'exemple du pays de Blain, nous voyons de nouvelles idées qui reposent sur les mêmes principes. Sur ce territoire, l'association Les Eaux vives Emmaüs a lancé le programme "Mobil'actif", qui offre une aide à la mobilité. Cette aide permet de louer des véhicules à tarif solidaire tels que des voitures électriques ou non, des scooters avec ou sans permis, pour faciliter l'accès à un emploi, une formation ou un stage. Le public visé est donc des personnes engagées dans une démarche d'insertion socio-professionnelle

et/ou de formation qui ont de faibles revenus. Comme pour les associations de transport solidaire, il faut résider sur le territoire pour bénéficier du service. Il suffit de faire sa demande, et de rester en contact avec un membre de l'association pour suivre la démarche. Pour les tarifs, ils sont donc abordables pour la perspective de solidarité et d'inclusion sociale : pour louer un scooter, c'est 2,50 euros par jour, puis un forfait journalier de 40 kilomètres par jour, avec une caution de deux fois 150 euros. Pour louer une voiture, le forfait est de 5,50 euros pour la branche Nord Loire de l'association, et sinon 5,50 euros aussi pour le reste du territoire, sauf pour les allocataires du RSA qui peuvent bénéficier d'un forfait à 3 euros, avec pour tous une offre de 60 kilomètres par jour. La caution pour la voiture est de deux fois 250 euros non encaissés. Ce réseau est une bonne solution provisoire pour des personnes à faible revenu qui ont besoin de flexibilité sur leurs trajets, et ne peuvent pas par exemple dépendre des horaires des transports en commun.

Le transport solidaire est donc une bonne alternative à la voiture individuelle, dans la mesure où les conducteurs ne sont plus seuls dans leur voiture, et les individus qui n'ont pas de véhicules peuvent tout de même réaliser leurs déplacements quotidiens. Les tarifs faibles et l'inclusion sociale sont des bénéfices particulièrement intéressants, qui donnent de l'importance à cette solution de mobilité.

PARTIE 4

Apports de l'inventaire pour la sensibilisation

IV.A. La sensibilisation, un concept essentiel

IV.B. Un usage multiple de l'inventaire

IV.C. Les limites de l'outil

IV – Apports de l’inventaire pour la sensibilisation

IV.A – La sensibilisation, un concept essentiel

La fourniture de l’inventaire suit l’objectif de sensibiliser les habitants à la surutilisation de la voiture individuelle et aux désavantages que cette surreprésentation engendre sur le territoire de la communauté de communes d’Estuaire et Sillon. La sensibilisation du public est définie comme la démarche consistant à informer le grand public et à accroître son niveau de conscience des bénéfices et des risques potentiels qui accompagnent une action ou une décision particulière. Ce processus nécessite de fournir aux citoyens des informations précises, actualisées et largement accessibles grâce à différents modes de communication adaptés aux différents groupes de personnes. Dans le cadre des mobilités, accompagner le changement passe par encourager l’adoption de pratiques de mobilités plus durables et ainsi réduire la dépendance à la voiture individuelle.

De nombreux travaux ont été menés sur les comportements de mobilité, notamment par des acteurs publics tels que le Cerema (le Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement) ou France Mobilités, un programme national d’accompagnement et de diffusion des solutions de mobilité. Ils rapportent que les choix des habitants envers leurs déplacements reposent à la fois sur des critères techniques, rationnels mais aussi sur des facteurs sociaux et culturels, donc plus psychologiques. Rémy Le Boennec détermine de ce fait plusieurs dé-

terminants qui influencent les comportements de mobilités : les caractéristiques objectives des modes de transport (vitesse et temps de déplacement, qualité du service, coût), l’environnement bâti (densité et diversité), les caractéristiques socio-économiques des usagers, les attitudes et représentations (facteurs psychologiques) et les modes de vie. Jérôme Laviolette discerne également des éléments irrationnels qui influencent les individus : les habitudes, les expériences passées, les normes sociales ou encore les préférences personnelles de chacun. Par conséquent, deux ménages disposant d’une offre de mobilité similaire peuvent potentiellement effectuer des choix différents.

On comprend alors que la sensibilisation est un outil complémentaire qui se combine avec des politiques d’aménagements, le développement et l’entretien d’infrastructures, des incitations économiques (taxes, incitations) et non-économiques (normes et signalétiques).

Les démarches de sensibilisation peuvent elles-mêmes être catégorisées en plusieurs formes, chacune apportant une méthode et des objectifs différents. Les travaux existants et les articles sur le changement de comportement permettent de mettre en valeur trois approches : la sensibilisation informative, la sensibilisation participative et la sensibilisation émotionnelle.

La sensibilisation informative

La sensibilisation informative est une forme de sensibilisation qui utilise la diffusion d'informations pour atteindre les personnes ciblées. Dans notre contexte des mobilités, l'information permet de rendre les solutions de mobilité plus visibles, compréhensibles et accessibles pour les usagers au sein du territoire de la CCES. En effet, les études du CEREMA révèlent que les usagers ont tendance à méconnaître certains dispositifs et à même surestimer le temps de trajet des transports collectifs existants. Cette forme de sensibilisation contribue à améliorer la connaissance des dispositifs et infrastructures existantes. De plus, expliquer leur fonctionnement facilite leur utilisation quotidienne.

L'approche informative est la plus utilisée en ce qui concerne les mobilités durables. La sensibilisation par l'information et la communication est donc un moteur important pour la gestion des solutions de mobilité. Cela peut prendre plusieurs formes : des cartes, des supports pédagogiques, de la signalétique, ou avec l'aide de plateformes numériques. Elles sont portées plus largement par des campagnes de communication.

La sensibilisation participative

La forme participative de la sensibilisation induit l'implication directe des habitants et des acteurs. Là où la forme informative se concentre sur la diffusion d'informations, les usagers s'intègrent ici directement dans les réflexions, les échanges et les expérimentations autour des pratiques de déplacement. Les ha-

bitants possèdent des connaissances et des expériences concrètes du système de mobilité de par leurs usages quotidiens. Leur participation apporte une aide précise sur les besoins de chacun, les difficultés qu'ils rencontrent.

«Pour changer les usages il faut s'appuyer sur les premiers qui sont convaincus, pour ensuite convaincre la masse.»

T.Jacob ; usager du vélo

Ces échanges mènent à ce que tous les acteurs comprennent mieux les réalités du territoire et les solutions les plus adaptées localement. La sensibilisation participative peut prendre aussi différentes formes, souvent complémentaires à l'information stricte : des ateliers, des concertations, des enquêtes, des entretiens, des réunions publiques, expérimentations qui incluent les habitants et les acteurs du territoire. Ces démarches permettent aux populations de mieux s'attribuer leur territoire et de se sentir acteurs de leur espace. En favorisant les échanges et le partage d'expérience, cela développe également les liens communautaires et aide la diffusion progressive des pratiques de déplacement existantes.

La sensibilisation émotionnelle

La sensibilisation émotionnelle utilise des procédés moins actifs que les autres formes. Elle repose sur l'utilisation de messages, d'images ou de mise en scène afin de provoquer

une réaction chez les individus. Cette approche cherche à provoquer une prise de conscience suite à un choc, une émotion. Cette forme de sensibilisation est très souvent utilisée par la sécurité routière, avec par exemple l'exposition de voitures le long d'une route pour susciter l'émotion et rappeler les dangers et les conséquences d'un accident. On retrouve aussi ce procédé dans les campagnes de la prévention environnementale et de la santé publique. La forme de cette approche est donc souvent composée de dispositifs visuels pour afficher et mettre en avant les problématiques visées. Dans le contexte des mobilités, la sensibilisation émotionnelle permet d'interpeller les usagers, de les faire réagir et même de les faire se questionner à propos des problématiques de mobilité.



Figure 41 : Gare de Nantes : marquage au sol pour maintenir la distanciation sociale ©Maxppp - Franck Dubray

D'autres mécanismes similaires visent à influencer l'émotion et plus directement le comportement des personnes. On peut citer le concept des nudges (théorisé en 2008 par

l'économiste Richard Thaler et le juriste et philosophe Cass Sunstein, que l'on peut traduire par "coup de pouce"), qui sont des outils conçus pour modifier nos comportements au quotidien, sous la forme d'une incitation discrète. Son champ d'application comprend les mobilités, surtout par la signalétique avec des passages piétons en trompe-l'œil, des escaliers musicaux ou encore la valorisation des espaces pour les personnes à mobilité réduite. La SNCF a notamment mis en place, dans certaines gares, des cheminements originaux rappelant une piste d'athlétisme ou des empreintes de pas pour fluidifier les déplacements. Les nudges donnent l'occasion d'encourager certaines pratiques sans recourir à la contrainte.

IV.B - Un usage multiple de l'inventaire

Le conseil de développement, un acteur de sensibilisation

Pour que la sensibilisation ait du sens, il faut un public et des acteurs engagés sur le territoire. Sur la communauté de communes d'Estuaire et Sillon, l'un des acteurs qui a pour rôle de faire circuler l'information est le Conseil de développement. Ce groupe de citoyens engagés pour leurs communes échangent sur de nombreux sujets, afin d'améliorer toujours davantage les services offerts sur le territoire. La posture du conseil de développement est essentielle pour la sensibilisation car il a un rôle de médiateur entre les élus, les habitants, les associations ainsi que tous les acteurs présents sur le territoire. Le conseil de développement a donc déjà réalisé de nombreuses actions sur des thèmes variés, à savoir l'agriculture, l'énergie, la culture, l'environnement, l'urbanisme et la santé sociale. En fonction des sujets, ils adaptent leurs méthodes de communication, pour trouver un moyen d'intéresser un public varié. Pour cela, ils utilisent de nombreux outils et organisent de nombreux projets. Pour ce qui est de la communication participative, le conseil de développement peut par exemple organiser des forums tel que le forum des acteurs culturels qui a eu lieu en 2020. L'objectif de cet événement était de récolter des points de vue, de proposer des sujets de questionnement pour apporter des débats et des échanges, et d'aboutir à une conclusion qui convienne à tous les acteurs du territoire. Dans la même dynamique, des ciné-débats ou des cafés citoyens peuvent être organisés. Le conseil de développement

communique également beaucoup grâce à des publications. Les auteurs sont variés, et l'objectif est de transmettre des informations aux citoyens de manière accessible, en les incluant dans les prises de décision. En ayant ce rôle intermédiaire, le conseil de développement peut agir sur le territoire.

L'utilisation de notre arborescence

Afin de donner un sens à ces informations et à ces événements, il est nécessaire d'avoir des outils et des ressources fiables et suffisantes. Notre rôle est ici de fournir des outils au conseil de développement pour leur permettre de sensibiliser la population sur le sujet des mobilités. Nous avons produit une arborescence qui regroupe des informations sur les offres de mobilité qui existent sur le territoire. Certaines données sont représentées sur des cartes, d'autres dans des tableaux, et d'autres de différentes manières. Ces données peuvent être difficiles à aborder pour les habitants de la CCES pour différentes raisons. Nous avons alors réalisé un guide pour faciliter la lecture de notre arborescence. Malgré tout, les habitants peuvent nécessiter davantage d'accompagnement pour comprendre et s'imprégner de l'outil. Le conseil de développement intervient alors à ce moment, en étant une étape intermédiaire dans la compréhension. Les membres du conseil de développement sont les représentants du travail une fois que celui-ci est communiqué aux habitants. Si ceux-ci ont une question, il est nécessaire que les membres puissent y répondre. Les cartes présentes dans

l'arborescence sont imprimables, et peuvent être utilisées pour accompagner et aider les habitants.

La réunion du 12 juin : mise en public du travail

L'objectif final du guide et de l'arborescence est la transmission aux habitants. Pour cela, nous avons échangé avec le conseil de développement pour convenir d'une date pour organiser une réunion publique. Cet événement sera l'occasion de présenter nous-mêmes notre travail, et d'expliquer comment fonctionne l'arborescence. Le format sera caractéristique des réunions publiques : les habitants, les élus, et les autres acteurs du territoire sont invités.

L'objectif est également de permettre à des associations de covoiturage, de location de vélo ou de transport solidaire de se présenter, et de mettre en avant leur réseau. Des stands dans la salle de réunion seront installés, et les habitants pourront aller entre les stands. L'intérêt de ce genre d'évènements est de regrouper les acteurs du territoire autour d'un sujet qui les concerne tous, et de découvrir différents points de vue. Pour s'organiser, nous avons déjà eu quelques réunions avec le conseil de développement, pour convenir du format, d'une date et des associations à inviter. Afin de rendre l'information lisible et accessible, nous allons afficher certaines des cartes que nous avons réalisées. Dans la même direction, les associations sont invitées à amener des affiches et des pros-



Figure 42: Page de garde du guide explicatif

pectus. A la suite de la réunion, l'arborescence et le guide restent disponibles, donc l'information restera, et devra être mise à jour régulièrement. Dans la mesure du possible, le conseil de développement laissera le guide accessible sur leur site internet. Cet événement est donc l'occasion de regrouper le groupe d'étudiants qui fournit l'outil, le conseil de développement qui a le rôle de sensibiliser et les habitants.

IV.C - les limites de l'outil

Toutefois, malgré la qualité de notre travail et la fiabilité de nos données, ce diagnostic effectué a aussi ses limites. Celles-ci apparaissent davantage lorsqu'on se questionne sur la viabilité de l'outil. En effet, les données recensées, à savoir celles sur les lignes de bus, les tarifs, les horaires ou encore les pistes cyclables sont susceptibles d'évoluer ce qui fera perdre de la valeur à notre travail. Afin de maintenir celui-ci efficace et prolonger sa durée d'utilisation, il serait pertinent pour le Conseil de Développement de faire une mise à jour régulière des données qui ont été collectées. Aussi, le format de notre rendu (c'est-à-dire document rassemblant fichier shp et cartographie), pourrait être considéré comme un frein. En voyant la catégorie de personnes habitant sur la communauté de communes (personnes plutôt âgées avec une quasi absence d'affinité avec le numérique), la diffusion des résultats risque donc de poser problème. Ce profil d'habitants est plutôt pour le format papier mais dans notre cas, ce n'est

pas le mode de rendu le plus adapté pour notre commande. Il convient également de souligner une troisième limite qui n'est pas des moindres : la diffusion. En effet, un outil bien conçu mais peu ou mal diffusé n'aura aucun impact. L'enjeu est donc au niveau de la communication et encore une fois le Conseil de Développement devra faire preuve d'ingénierie et de créativité auprès des habitants de la communauté de communes. En ce sens, ils ont prévu une réunion avec le public le 12 juin 2026 afin d'entamer le processus de sensibilisation, au cours duquel ils présenteront notre travail.

Notre diagnostic ne doit pas être envisagé comme un aboutissement, mais comme un point de départ, un socle de connaissances organisé et cartographié à partir duquel le Conseil de Développement pourra construire des outils de communication adaptés à la diversité du public de son territoire.

PARTIE 5

Leviers d'action : entre existants et perspectives d'évolution

V.A. Les résultats sur le territoire

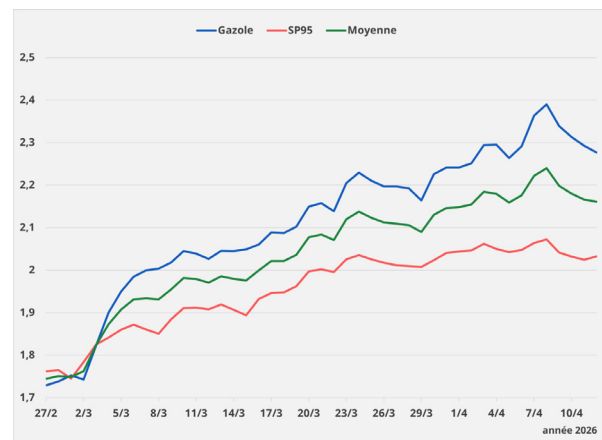
V.B. Freins au changement des pratiques

V. Leviers d'action : entre existants et perspectives d'évolution

V.A - Les résultats sur le territoire

Premiers effets observables et l'impact du prix de l'essence

Pour étudier le territoire, nous pouvons également prendre en compte le contexte économique, avec la hausse du prix de l'essence en France. Le contexte social, politique et économique a une influence sur les pratiques des habitants, et il est intéressant de les inclure dans l'étude malgré l'incertitude de la durée de la situation. Depuis quelques mois, le prix de l'essence est en hausse en raison du contexte géopolitique, et l'incertitude de la situation se reflète sur le prix de l'essence. Ainsi, les habitants qui utilisent quotidiennement la voiture dans leurs déplacements domicile-travail sont fortement impactés. Ces changements, en fonction de leur niveau de vie, peuvent les encourager à chercher une alternative moins coûteuse que la voiture individuelle. L'aspect économique de la voiture influence fortement son utilisation. Malheureusement pour notre étude, il est encore trop tôt pour dresser une tendance des pratiques des habitants en fonction de ce contexte.



Graphique 8 : Prix moyens TTF du carburant en France.
Note : la courbe « moyenne » représente le prix moyen du Gazole et de l'essence, pondérés par leurs poids respectif dans la consommation des ménages.

Source : DGCCRF

Parallèlement, nous pouvons relever des changements sur le territoire, par des observations directes et des informations obtenues lors d'entretiens. En effet, certaines entreprises valorisent également le covoiturage et l'usage des transports en commun, avec des subventions pour le forfait des transports en commun notamment. Nous voyons alors que le territoire et ses acteurs s'adaptent aux besoins climatiques de manière générale et aux besoins économiques et sociaux des habitants de manière plus spécifique.

Contraintes territoriales

Les déplacements domicile-travail sont au cœur de cette étude, mais il est également intéressant de prendre en compte les autres déplacements réguliers, c'est-à-dire les déplacements réalisés pour les loisirs, les achats et pour des raisons familiales. Ces différentes raisons de se déplacer ne nécessitent pas la même durée de trajet, puisqu'il est par exemple possible de faire ses courses au sein de sa commune de résidence. Les raisons financières entrent également en jeu ici car elles justifient pourquoi un individu habite dans une commune plutôt qu'une autre. En effet, le choix du lieu de résidence ne se fait pas forcément en fonction des goûts et de l'environnement. Parfois, le niveau de revenu oblige à trouver en logement en périphérie d'une ville ou éloigné de son lieu de travail.

Comme les ressources sur le territoire sont dispersées, certaines distances paraissent particulièrement longues, et les individus ne considèrent alors même pas l'option piétonne. Certains trajets pour rejoindre des commerces ou des infrastructures de transports en commun ne sont pas agréables à faire à pied : peu d'infrastructures sécurisées, proximité à la route, etc., ou alors ils savent qu'ils vont gagner du temps en prenant la voiture, et choisissent cette option. La voiture revient donc comme un mode de transport par défaut, puisque c'est la solution la plus efficace pour les longues et moyennes distances.

De plus, les villes de Nantes et Saint-Nazaire sont bien desservies en transports en commun, mais dès lors que l'on s'en éloigne, les options se raréfient : moins de lignes de bus, moins de

fréquence pour les transports de banlieue, et des distances de plus en plus grande en fonction de l'éloignement.

V.B. Freins au changement des pratiques

Représentations sociales de la voiture

L'usage de la voiture en étant seul à l'intérieur est le plus courant sur le territoire d'Estuaire et Sillon, et les habitants qui ont grandi sur le territoire observent majoritairement ce comportement. Les transports en communs et les alternatives à la voiture individuelle se sont développés plus tardivement, et sont toujours en développement. Ceux-ci deviennent plus performants, plus agréables et donc une bonne alternative. Cependant, les habitants du territoire étant habitués à la voiture individuelle, ne songent pas forcément à se tourner vers ces nouvelles alternatives. Ils ne sont même pas forcément au courant de tout ce qui existe désormais sur le territoire. Ce manque d'intérêt pour les alternatives est notamment un des obstacles que nous tentons ici de lever.

Le manque de connaissance à propos des transports en commun (train, bus) peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Pour les déplacements domicile-travail, le parcours est toujours

le même, donc les individus ne se posent pas de question et poursuivent avec le mode de transport qu'ils ont choisi, sans forcément réfléchir à sa pertinence face à un autre. Si c'est parfois plus pratique de prendre la voiture, l'individu pourrait se dire que c'est plus simple de toujours prendre la voiture, pour gagner du temps.

Accessibilité et lisibilité de l'offre

De plus, prendre les transports en commun implique de chercher davantage d'informations. Au-delà du trafic, il faut regarder les tarifs et la fréquence de passage des bus ou des trains. Cet obstacle peut pousser les usagers à abandonner et à ne pas rechercher du tout d'informations sur le train et les bus.

Pour la pratique du vélo, les problèmes d'accessibilité sont différents. Comme nous l'avons vu précédemment, les pistes cyclables ne sont pas réparties de manière uniforme sur le territoire, et cela a un impact sur la pratique. Certains territoires n'ont pratiquement pas de pistes cyclables, ou alors elles ne sont pas indiquées, et les usagers prennent des risques à utiliser leur vélo. De même, les abris à vélo sont inégalement répartis, et cela implique de devoir attacher son vélo n'importe où, ou faire un bout de trajet à pied. Pour remédier à cela, il serait possible de tracer de nouvelles pistes cyclables, ou bien de transformer certaines voies routières déjà existantes en pistes cyclables. Cette idée a été expérimentée par la communauté d'agglomération d'Epinal, une commune dans les Vosges qui a renforcé son réseau cyclable. Ce territoire est semblable à la CCES dans la mesure où ce sont tous deux des territoires ru-

raux, qui cherchent à sensibiliser les habitants sur leurs déplacements. Cette communauté d'agglomération a donc abaissé les limites de vitesses de certaines routes, et en a transformé d'autres en pistes cyclables, pour favoriser l'usage du vélo et augmenter la sécurité des cyclistes sur le réseau. Ces aménagements ont été possibles grâce à des routes parallèles peu empruntées par les automobilistes. C'est une manière d'encourager à démarrer le vélo, ou bien à rendre son utilisation plus agréable dans la situation où l'individu utilise déjà le vélo au quotidien.

Enfin, une partie de la population du territoire n'a pas l'habitude d'utiliser la technologie, et peut trouver cela impossible de rechercher des informations sur les transports en commun, le covoiturage, ou le transport solidaire. Pour ces modes de transports, une grande partie de l'information se trouve sur internet (tarifs, horaires, fréquence de passage, disponibilités), et cela rend l'offre difficilement lisible pour les potentiels usagers. De nos jours, la technologie et internet ont une place importante dans la vie de tous les jours, mais cela peut avoir un impact sur nos déplacements. Si bien que si les personnes ne trouvent pas l'information, ou n'arrivent pas à y accéder, elles peuvent simplement prendre leur voiture, qui ne nécessite pas d'informations très techniques. Lors de nos entretiens et des échanges avec le Conseil de Développement, nous avons pu observer que la demande de ressources non numériques est présente. L'habitude d'utiliser des cartes routières sous format papier, ou bien les difficultés de manipuler les outils numériques limitent les pratiques des personnes en question.

Rôle de la communication et de la sensibilisation

Pour finir, pour que ces conseils et ces informations atteignent le public visé, il est essentiel de faire de la communication et de la sensibilisation. Dans un premier temps, le recueil d'informations auprès des habitants permet de connaître leurs pratiques et leurs attentes par rapport à leurs trajets domicile-travail. Grâce aux données récoltées par le Conseil de Développement de la CCES par l'intermédiaire d'un questionnaire, nous avons pu étudier les pratiques des habitants. Ces données servent ensuite à assembler des outils qui serviront à la communication, à la fois auprès des habitants et auprès des autorités. L'étude des pratiques de transport et des solutions de mobilité est un travail ouvert, où l'écoute est essentielle pour prendre en compte les besoins et demandes des acteurs sur le territoire.

De plus, les acteurs du territoire sont en contact régulier avec les communautés de communes alentour, et avec Nantes et Saint-Nazaire, pour unifier au mieux l'offre de transport dans la région, et s'inspirer des alternatives qui fonctionnent. Pour illustrer cela nous pouvons prendre l'exemple des responsables du service "ça roule pour vous" de l'association Prinquiau Solidaire. En effet, ceux-ci organisent un pique-nique avec les responsables des autres associations de transport solidaire de la communauté de communes et des communes alentour pour discuter des méthodes des uns et des autres, et prendre conscience des systèmes sur les autres territoires. C'est une manière conviviale de mettre en commun des méthodes, et de montrer que ces actions sont utiles et touchent

un large public. Nos commanditaires nous ont proposé de participer à une discussion publique avec des élus, des associations, des habitants et d'autres acteurs. Lors de cette réunion, nous pourrons présenter notre travail, et expliquer avec nos propres mots comment les outils que nous avons produits peuvent servir au public.



Figure 43 : Publicité à Nantes des nouvelles lignes de covoiturage Covoit'ici



Figure 44 : Réunion de l'association «La Main tendue cordemaisienne» pour préparer le lancement du transport solidaire.
Source : Ouest-France

CONCLUSION

Au terme de ce diagnostic territorial conduit sur huit mois, il convient de revenir sur le chemin parcouru, d'évaluer la portée de nos résultats au regard de la problématique posée, et d'identifier les perspectives qu'ouvre ce travail pour la communauté de communes d'Estuaire et Sillon comme pour d'autres territoires comparables.

Bilan du diagnostic

Ce travail est parti d'un constat simple mais structurant : sur le territoire de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon, plus de 80 % des déplacements s'effectuent en voiture individuelle, et ce malgré l'existence d'une offre de mobilité alternative bien réelle. La mission confiée par le Conseil de Développement n'était pas de concevoir de nouvelles solutions de transport, mais de rendre visible ce qui existe déjà, et qui demeure largement méconnu d'une grande partie des habitants.

Pour y répondre, nous avons construit un inventaire structuré de l'ensemble des modes de déplacement disponibles sur le territoire : transports collectifs, mobilités actives, mobilités partagées et solutions complémentaires. Cet inventaire, organisé sous forme d'arborescence numérique, rassemble des données issues d'une analyse documentaire approfondie, d'enquêtes de terrain, d'entretiens menés auprès d'acteurs locaux professionnels de la mobilité, associations de transport solidaire, habitants et d'un travail de cartographie sous SIG. Il constitue un état des lieux inédit de l'offre de mobilité à l'échelle intercommunale, accessible à la fois par mode de transport et par commune, et accompagné de fiches descriptives

standardisées permettant une lecture rapide et pratique.

Réponse à la problématique et aux hypothèses

La problématique centrale de ce diagnostic est la suivante : dans quelle mesure l'inventaire des solutions de mobilité dans la communauté de communes d'Estuaire et Sillon constitue-t-il un outil permettant au Conseil de Développement de sensibiliser les habitants à de possibles alternatives à la voiture individuelle ?

Nos travaux permettent d'y répondre de manière nuancée et en trois temps, en écho aux trois hypothèses formulées en introduction.

La première hypothèse supposait que le territoire dispose déjà d'un panel diversifié de solutions alternatives, dont la densité est sous-estimée en raison d'un manque de visibilité globale. Elle se trouve pleinement confirmée. Le territoire d'Estuaire et Sillon accueille en effet une offre de mobilité composite : réseau TER sur l'axe Nantes-Saint-Nazaire, lignes de cars Aléop, transport à la demande, covoiturage structuré via Ecov et Covoit'ici, transport solidaire associatif, réseau de sentiers de randonnée, bornes de recharge électrique que la quasi-totalité des personnes interrogées lors de nos enquêtes ne connaissait que partiellement. L'inventaire répond directement à cette lacune en rassemblant pour la première fois l'ensemble de ces ressources en un seul document structuré.

La deuxième hypothèse postulait que cette offre est dans une phase de développement active, portée par des initiatives récentes qui

peinent encore à s'ancrer dans les habitudes. Elle est également confirmée, avec une nuance importante : si des dispositifs innovants existent bien, les lignes de covoiturage Ecov ou l'initiative Covoit'ici en sont des illustrations concrètes. Leur appropriation par les habitants reste limitée, faute d'une communication suffisante et d'une intégration dans les routines de déplacement. L'outil produit peut contribuer à combler cet écart entre l'existence d'une offre et sa pratique effective.

La troisième hypothèse avançait que la prédominance de la voiture engendre des nuisances concrètes comme la congestion des axes, impacts environnementaux rendant nécessaire une meilleure communication sur les alternatives pour amorcer un changement de comportement. Elle est confirmée dans ses grandes lignes, mais appelle à une mise en perspective importante. Nos entretiens et observations de terrain ont montré que la dépendance automobile n'est pas seulement le résultat d'un déficit d'information : elle est aussi la conséquence de contraintes structurelles réelles : distances entre les communes, dispersion de l'habitat, localisation des emplois dans les pôles urbains voisins et de représentations sociales profondément ancrées, pour lesquelles la voiture constitue bien davantage qu'un simple moyen de transport. La sensibilisation est donc une condition nécessaire du changement, mais pas suffisante à elle seule.

En définitive, l'inventaire construit dans le cadre de ce diagnostic constitue bien un outil de sensibilisation au sens plein du terme : il rend visible une offre méconnue, la structure de façon accessible, et dote le Conseil de Développement d'une ressource concrète pour

engager des démarches d'information, d'animation et de dialogue avec les habitants. La réunion publique du 12 juin 2025 représente à cet égard une première occasion de mobiliser directement cet outil dans un contexte participatif, en invitant les habitants à explorer, carte en main, les alternatives disponibles à proximité de chez eux.

Limites de l'étude

Ce travail comporte plusieurs limites qu'il convient d'exposer honnêtement.

La première est d'ordre temporel. Conduit sur une période de huit mois dans le cadre d'un exercice universitaire de master 1, ce diagnostic a nécessairement dû faire des choix de périmètre. Certaines initiatives informelles ou très localisées ont pu échapper à notre recensement. L'inventaire est une photographie à un instant donné de l'année universitaire 2025-2026 et les données qu'il contient sont susceptibles d'évoluer rapidement : des services peuvent apparaître, d'autres être modifiés ou supprimés.

La deuxième limite est d'ordre méthodologique. Nos enquêtes de terrain, bien que riches d'enseignements qualitatifs, reposent sur un nombre limité d'entretiens et ne sauraient prétendre à la représentativité statistique. Les pratiques et perceptions recueillies auprès des habitants donnent des indications précieuses sur les freins au changement de comportement, mais elles ne constituent pas une étude sociologique exhaustive des mobilités sur le territoire.

La troisième limite tient à la nature même de l'outil produit. L'arborescence numérique,

telle qu'elle a été conçue, est structurée pour un usage professionnel et suppose un certain niveau de maîtrise informatique. Elle devra être adaptée, simplifiée et traduite en supports accessibles au grand public dépliants, pages web, supports d'animation pour atteindre réellement les habitants les plus éloignés de l'information numérique, notamment les personnes âgées et les ménages les moins connectés, qui constituent précisément une partie importante des publics sans accès à la voiture.

Enfin, et c'est peut-être la limite la plus fondamentale, un inventaire ne produit pas mécaniquement de changement de comportement. La sensibilisation informative fait savoir qu'une solution existe est une première étape indispensable, mais elle doit s'articuler avec des formes de sensibilisation participative et émotionnelle pour espérer modifier durablement des pratiques ancrées de longue date.

Les mobilités mises en place par les grandes entreprises

L'une des limites de ce diagnostic réside dans l'impossibilité d'accéder aux dispositifs de mobilité organisés en interne par les grandes entreprises du territoire. Ces acteurs sont susceptibles d'avoir développé leurs propres plans de déplacements d'entreprise, navettes, covoiturage encadré qui participent pourtant aux dynamiques de mobilité locale. L'absence de ces données introduit un biais dans l'analyse, une part des pratiques de déplacement des actifs demeurant ainsi invisible.

L'absence d'accès aux données du pôle SIG de la communauté de communes

Ce diagnostic a été conduit sans pouvoir

bénéficier des données géographiques du pôle SIG de la communauté de communes. Ces données auraient permis une analyse spatiale plus fine et une cartographie plus précise des flux et des zones sous-desservies. Leur indisponibilité a contraint l'analyse à s'appuyer sur des sources alternatives, limitant ainsi la fiabilité des résultats obtenus.

Le coût élevé des infrastructures de mobilité

Enfin, la dimension financière liée au déploiement d'infrastructures de mobilité n'a pas pu être intégrée à ce diagnostic. L'évaluation des coûts associés à de tels aménagements nécessite une expertise technique et budgétaire spécifique que nous ne détenons pas. Cette absence limite la portée opérationnelle des recommandations formulées et ne permet pas d'apprécier pleinement leur faisabilité au regard des capacités financières de la communauté de communes et du Conseil de Développement.

Ouverture : reproductibilité et approfondissements possibles

Ce diagnostic ouvre plusieurs perspectives qui dépassent le seul territoire d'Estuaire et Sillon.

Sur le plan de la reproductibilité, la démarche méthodologique adoptée construction d'un inventaire structuré en arborescence, croisement de sources documentaires et d'enquêtes qualitatives, production cartographique sous SIG est transférable à d'autres commu-

nautés de communes de Loire-Atlantique ou des Pays de la Loire confrontées à des enjeux similaires de dépendance automobile en territoire périurbain. La structure de l'arborescence et les critères d'analyse retenus (accessibilité, coût, fréquence, public cible) pourraient constituer un cadre de référence mutualisable à l'échelle départementale ou régionale, permettant des comparaisons entre territoires et l'identification de bonnes pratiques. Des territoires comme la communauté de communes de la Région de Blain, du Pays de Pontchâteau-Saint-Gildas-des-Bois ou encore de la Loire-Atlantique rurale partageraient vraisemblablement une grande partie des enjeux identifiés ici, et bénéficieraient d'un outil analogue.

Sur le plan des approfondissements possibles, plusieurs pistes méritent d'être signalées. Un travail d'enquête quantitative auprès d'un échantillon représentatif d'habitants permettrait de mesurer plus précisément les niveaux de connaissance de l'offre alternative et les freins les plus déterminants au changement de pratique. Une analyse approfondie de l'accessibilité sociale des solutions recensées en croisant les données de l'inventaire avec les données socio-économiques des ménages révélerait les inégalités de desserte et permettrait d'orienter les politiques publiques vers les publics les plus vulnérables. Enfin, un suivi longitudinal de l'inventaire, mis à jour annuellement par la communauté de communes en lien avec les acteurs locaux, transformerait cet outil en ressource vivante, capable d'accompagner l'évolution du système de mobilité dans la durée.

Ce diagnostic constitue une première brique. Il appartient maintenant au Conseil de

Développement, aux élus et aux habitants de s'en emparer pour construire, ensemble, un territoire où la voiture individuelle n'est plus l'unique option envisageable pour se déplacer.

En bonus, une carte interactive a été réalisée par le groupe GAED & Furious afin de proposer une vue concentrée de notre travail de manière plus interactive, comprenant un ensemble de modes de déplacement que nous avons recensés. Scanner le QR code ci-dessous pour accéder à la carte interactive (ou par ce lien : <https://carte-interactive-mobilites-cces.netlify.app/>).



Sitographie :

Aléop. (s. d.). Transport à la demande Estuaire et Sillon. Réseau de transports Pays de la Loire. Consulté le 19 mai 2026, à l'adresse <https://aleop.paysdelaloire.fr/avec-le-transport-la-demande-je-voyage-en-toute-simplicité/transport-la-demande-estuaire-et-sillon>

BlaBlaCar Help Center. (s. d.). <https://support.blablacar.com/>

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (s. d.). Bornes de recharge pour véhicules électriques – Estuaire et Sillon [Jeu de données]. Pays de la Loire Open Data. https://data.paysdelaloire.fr/explore/dataset/234400034_-bornes-de-recharge/export/?disjunctive.puissance_nominale&q=estuaire+et+sillon&refine.libelle_epci=Communaut%C3%A9+de+communes+Estuaire+et+Sillon&location=11,47.3351,-1.88656&basemap=jawg.streets

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (s. d.). Diagnostic précarités et vulnérabilités de mobilité en Erdre-Gesvres. <https://www.cceg.fr/informations-transversales/actualites/diagnostic-precarites-et-vulnerabilites-de-mobilite-en-erdre-gesvres-1>

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (s. d.). Les lignes de covoiturage. <https://www.estuaire-sillon.fr/mobilites-et-transport/le-covoiturage-au-quotidien/les-lignes-de-covoiturage-6954.html>

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (s. d.). Les transports à la demande. <https://www.estuaire-sillon.fr/au-quotidien/mobilites-et-transport/les-transport-a-la-demande-424.html>

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (s. d.). Les transports en commun / lignes régulières. <https://www.estuaire-sillon.fr/au-quotidien/mobilites-et-transport/les-transport-en-commun-lignes-regulieres-425.html>

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (2017). Plan global de déplacements – Diagnostic [Document PDF]. https://www.estuaire-sillon.fr/fileadmin/documents/CCEG/Mobilites/PGD-CCEG_diagnostic_vfinale_2017_v3.pdf

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (s. d.). Plan global de déplacements – Stratégie et plan d'actions. <https://www.cceg.fr/informations-transversales/publications/plan-global-de-deplacements-strategie-et-plan-d-actions>

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (2018). Transports à la demande – Dépliant TAD d'Estuaire et Sillon [Document PDF]. https://www.estuaire-sillon.fr/fileadmin/medias/Albums_photos/Mobilit%C3%A9s/A_la_demande/211110-aleop-depliant_TAD_d_Estuaire_Sillon.pdf

Communauté de Communes Estuaire et Sillon. (s. d.). Les transports à la demande. Consulté le 19 avril 2026, à l'adresse <https://www.estuaire-sillon.fr/au-quotidien/mobilites-et-transport/les-transport-a-la-demande-424.html>

Commune de Campbon. (s. d.). Transport à la demande. Consulté le 19 avril 2026, à l'adresse <https://www.campbon.fr/vie-pratique/mobilites-transport/transport-a-la-demande-5175.html>

Commune de Prinquiau. (s. d.). Transports à la demande. Consulté le 19 avril 2026, à l'adresse <https://www.mairie-prinquiau.fr/vie-pratique/mobilites-et-transport/transport-a-la-demande-5758.html>

Cordemais. Bientôt le top départ des trajets solidaires. (2025, 25 janvier). Ouest-France. <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/cordemais-44360/bientot-le-top-depart-des-trajets-solidaires-28dba376-d8d1-11ef-9550-489foa8d2ado>

Covoit'ici. (2024, 19 avril). Covoit'ici, la première solution de covoiturage sans réservation des régions. Covoitici.

<https://covoitici.fr/>

De Communes Estuaire et Sillon, C. (s. d.). Actions et projets. Communauté de Communes Estuaire et Sillon : Site Internet. <https://www.estuaire-sillon.fr/actions-et-projets-480.html>

De Communes Estuaire et Sillon, C. (s. d.). Transport solidaire « Ça roule pour vous ». Prinquiau : Site Internet. <https://www.mairie-prinquiau.fr/vie-pratique/mobilites-et-transport/transport-solidaire-ca-roule-pour-vous-6690.html>

Département de Loire-Atlantique. (s. d.). Les bacs de Loire. Inforoutes Loire-Atlantique. https://inforoutes.loire-atlantique.fr/44/bacs-de-loire/les-bacs-de-loire/info_60247

Déplacement. (s. d.). CNRTL. Consulté le 14 novembre 2025, à l'adresse <https://www.cnrtl.fr/definition/d%C3%A9placement>

Emmanuelle Bonerandi (2004), «Archives. De la mobilité en géographie », Géoconfluences.

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>

Estuaire et Sillon Tourisme. (s. d.). Balade et randos. <https://estuairesillontourisme.fr/sejourner/bouger/balade-et-randos/>

Estuaire et Sillon Tourisme. (s. d.). Bureau d'accueil. <https://estuairesillontourisme.fr/estuaire-et-sillon-tourisme/bureau-daccueil/>

Estuaire et Sillon Tourisme. (2018). Guide touristique Estuaire et Sillon Tourisme 2018 [Document PDF]. https://www.estuaire-sillon.fr/fileadmin/medias/Telechargements/tourisme/Guide_Touristique_Estuaire_et_Sillon_Tourisme_2018_site_internet_light.pdf

Estuaire et Sillon Tourisme. (s. d.). Les randonnées en Estuaire et Sillon. <https://estuairesillon-tourisme.fr/bouger/experimenter-en-pleine-nature/randonnees/>

Flux. (2025, juin). Géoconfluences. Consulté le 14 novembre 2025, à l'adresse <https://>

geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/flux

Karos, l'application de covoiturage quotidien. (s. d.). <https://www.karos.fr/>

Kaufmann, V. (2021, juin 9). Histoire de la notion de mobilité. Rue de l'Avenir. <https://rue-avenir.ch/actualites/histoire-de-la-notion-de-mobilite/>

Métropole de Nantes. (s. d.). Comprendre les lignes de covoiturage à haut niveau de service en 3 minutes. <https://metropole.nantes.fr/actualites/comprendre-les-lignes-de-covoiturage-a-haut-niveau-de-service-en-3-minutes>

Mettez-vous bien avec le covoiturage au quotidien. (s. d.).

<https://www.blablacardaily.com/>

MOBILITÉ : Définition de MOBILITÉ. (s. d.). <https://www.cnrtl.fr/definition/mobilit%C3%A9>

Mobilité. (2004). Géoconfluences. Consulté le 18 novembre 2026, à l'adresse <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite>

Naolib. (s. d.). Tarifs. <https://naolib.fr/fr/tarifs>

Nebout, A. (s. d.). Communauté de communes Estuaire et Sillon (44) - Baromètre vélo. Albert Nebout 2025 CC-BY-NC et FUB 2025 ODBl. https://barometre2025.derailleurs-calvados.fr/44/200072734_communaut%C3%A9_de_communes_estuaire_et_sillon.html

Ouest Charge. (2026, 23 février). Ouest Charge - accueil.

<https://ouestcharge.fr/>

Région Pays de la Loire. (s. d.). Aléop – Transports en commun. <https://aleop.paysdelaloire.fr/>

Région Pays de la Loire. (s. d.). Aléop – Transports scolaires. <https://aleop.paysdelaloire.fr/aleop-je-minforme-sur-les-transports-scolaires>

Saint-Étienne-de-Montluc. Les aînés ravis du service de transport de l'Asea. (2023, 27 juin). Ouest-France. <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-etienne-de-montluc-44360/les-aines-ravis-du-service-de-transport-de-lasea-1aa20946-f2f4-46ac-95dc-6f8fc96c7f85>

Etudes et ouvrages :

Baldasseroni, L., Faugier, E., & Pelgrims, C. (2022). Histoire des transports et des mobilités en France—XIXe-XXIe siècle (Armand Colin). <https://shs.cairn.info/histoire-des-transports-et-des-mobilites-en-france--9782200634315>

Bonnafous, A., Patier-Marque, D., & Plassard, F. (1981). Chapitre II. Les activités. Dans *Mobilité et vie quotidienne* (p. 51-80). Presses universitaires de Lyon. <https://doi.org/10.4000/books.pul.7469>

Covoiturage : Evaluation de la VR2+ du Boulevard de la Prairie de

Mauves à Nantes | Cerema. (s. d.). Cerema. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/covoiturage-evaluation-vr2-du-boulevard-prairie-mauves>

Depeau, S. (2022). 60. Mobilité. Dans D. Marchand, E. Pol et K. Weiss *Psychologie environnementale : 100 notions clés* (p. 151-152). Dunod. <https://doi.org/10.3917/dunod.march.2022.01.0151>

Duhautois, R., Petit, H. et Remillon, D. (2012). La mobilité professionnelle. *La Découverte*. <https://doi.org/10.3917/dec.duhau.2012.01>

Gallez, C., & Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. In V. Guigueno & M. Flonneau (Éds.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (p. 41-55). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.102144>

Guillaume Pouyanne (2006). *Forme urbaine et mobilité Quotidienne*. Economies et finances. Université Montesquieu - Bordeaux IV. tel-00071608

Hervouet, V. (2007). La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements. *Norois. Environnement, aménagement, société*, 205, Article 205. <https://doi.org/10.4000/norois.2073>

Libourel, É., Schorung, M., & Zembri, P. (2022). Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs. Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.libou.2022.01>

Paché, G., & El Khayat, M. (2016). Invitation aux flux : Entre transport et espace. Dans *Invitation aux flux : Entre transport et espace* (Presses Universitaires de Provence). Presses universitaires de Provence. <https://books.openedition.org/pup/28665>

Sdj. (2026). Quantifier et qualifier le covoiturage à travers l'analyse des données : Études de cas

autour des plateformes BlaBlaCar et du registre national de preuve de covoiturage | Espaces et Sociétés. ESO. <https://eso.cnrs.fr/fr/node/type-publications/15248/communication/quantifier-et-qualifier-le-covoiturage-travers-lanalyse>

Urry, J. (2005). Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ? Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.urry.2005.01>

Urry, J. (2005). Les systèmes de la mobilité. Cahiers internationaux de sociologie, 118(1), 23-35. <https://doi.org/10.3917/cis.118.0023>

Vincent-Geslin, S. & Authier, J.-Y. (2015). Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. Cahiers de recherche sociologique, (59-60), 79-97. <https://doi.org/10.7202/1036787ar>

Données :

Accueil — Open Data Nantes Métropole. (s. d.). <https://data.nantesmetropole.fr/pages/home/>

Delhomme, I. (2023). Mobilités quotidiennes : Un tiers des personnes vivent et travaillent dans les 2 grandes agglomérations. Dans Insee (Dossier Pays de la Loire n°13). Consulté le 15 novembre 2025, à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7717098?sommaire=7718093>

Cartes.gouv.fr : le service public des cartes et données du territoire. (s. d.). <https://cartes.gouv.fr/explorer-les-cartes/>

Data.gouv.fr. (s. d.). [data.gouv.fr](https://www.data.gouv.fr/).

https://www.data.gouv.fr/datasets/aires-de-covoiturage-en-france#_

Data.gouv.fr : Plateforme ouverte des données publiques françaises. (s. d.). [data.gouv.fr](https://www.data.gouv.fr/). <https://www.data.gouv.fr/>

Explore — SNCF Open Data. (s. d.).

<https://ressources.data.sncf.com/explore/?sort=modified>

OpenStreetMap France. (2026, 1 janvier). Accueil - OpenStreetMap France.

<https://www.openstreetmap.fr/>

Trafic routier annuel sur RN - DIR Ouest. (s. d.). Catalogue GeoBretagne. <https://geobretagne.fr/geonetwork/srv/api/records/cfba2f15-a114-4580-84de-fa5fc1fbob3b>

Vue détaillée du document 200035335_SCOT_20220629 -Géoportail de l'Urbanisme. (s. d.). <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/document/by-id/8a24bd5938dfea584165e7937b5a7b-de?tab=0>

INSEE

Bouée

Dossier complet – Commune de Bouée (44019) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44019>

Campbon

Dossier complet – Commune de Campbon (44025) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44025>

Cordemais

Dossier complet – Commune de Cordemais (44045) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44045>

EPCI Estuaire et Sillon

Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Estuaire et Sillon (200072734) | Insee. (s. d.). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200072734>

La Chapelle-Launay

Dossier complet – Commune de la Chapelle-Launay (44033) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44033>

Lavau-sur-Loire

Dossier complet – Commune de Lavau-sur-Loire (44080) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44080>

Le Temple-de-Bretagne

Dossier complet – Commune du Temple-de-Bretagne (44203) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44203>

Malville

Dossier complet – Commune de Malville (44089) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44089>

Pays de la Loire

Dossier complet – Région des Pays de la Loire (52) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=REG-52>

Prinquiau

Dossier complet – Commune de Prinquiau (44137) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44137>

Quilly

Dossier complet – Commune de Quilly (44139) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44139>

Saint-Étienne-de-Montluc

Dossier complet – Commune de Saint-Étienne-de-Montluc (44158) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44158>

Savenay

Dossier complet – Commune de Savenay (44195) | Insee. (s. d.).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44195>

Tableaux graphiques

Nom de la commune	code_com	pop_1990	pop_2022	dens_1990	dens_2022	meme_com	autre_com	csp_agri	csp_artisan	csp_cade	csp_pro_intermed	csp_employe	csp_ouvrier	csp_retraite	csp_autre	seul	famille	avec_enfant	resi_princip	resi_second	
Savenay	195	5314	9465	204,4	364,0	91,1	8,9	0,1	2,9	12,1		18,5	14,4	13,3	23,2	15,5	27,7	71,6	47,9	89,9	1,8
Saint-Étienne-de-Montluc	158	5759	7739	100,0	134,4	92,9	7,1	0,5	4,5	14,6		18,1	13,4	10,0	28,2	10,7	25,4	74,0	42,0	95,1	1,0
Campbon	025	2918	4031	58,6	80,9	93,7	6,3	2,1	3,7	7,0		18,5	14,2	16,4	27,4	10,7	26,2	72,8	43,2	91,0	3,3
Cordemais	045	2374	3954	63,8	106,3	92,6	7,4	0,9	4,7	9,4		21,1	19,4	18,5	17,9	8,1	20,0	78,8	51,5	93,1	2,0
Malville	089	2860	3689	91,5	118,1	94,2	5,7	0,4	2,6	11,2		22,1	17,6	14,6	21,3	10,2	23,2	75,5	47,8	93,8	1,7
Prinquiau	137	2175	3557	95,3	155,9	95,5	4,5	0,9	3,1	12,7		21,0	14,1	14,0	22,6	11,6	20,7	79,3	49,4	93,4	2,0
La Chapelle-Launay	033	2249	3246	90,6	130,8	93,7	6,3	1,0	3,6	12,9		20,9	16,7	13,8	21,4	9,6	19,8	79,4	49,1	92,8	1,5
Le Temple-de-Bretagne	203	1420	2005	887,5	1253,1	95,3	4,7	0,3	5,5	12,0		23,5	16,8	13,9	18,5	9,7	21,5	78,5	50,1	93,1	0,4
Quilly	139	859	1541	48,6	87,2															90,4	3,0
Bouée	019	618	1100	29,0	51,7															92,7	2,8
Lavau-sur-Loire	080	637	789	39,3	47,4															89,9	3,4
TOTAL		27183	41096																		
CCES		2471,2	3736,0	88,8	134,2	93,1	6,9	0,8	3,7	11,5		19,7	15,1	14,2	23,6	11,3	24,2	75,0	46,7	92,4	1,8
Pays de la Loire				95,4	120,9	93,1	6,9	1,0	3,4	9,1		14,6	14,6	14,3	30,3	12,8	37,1	61,5	32,4	83,2	10,5

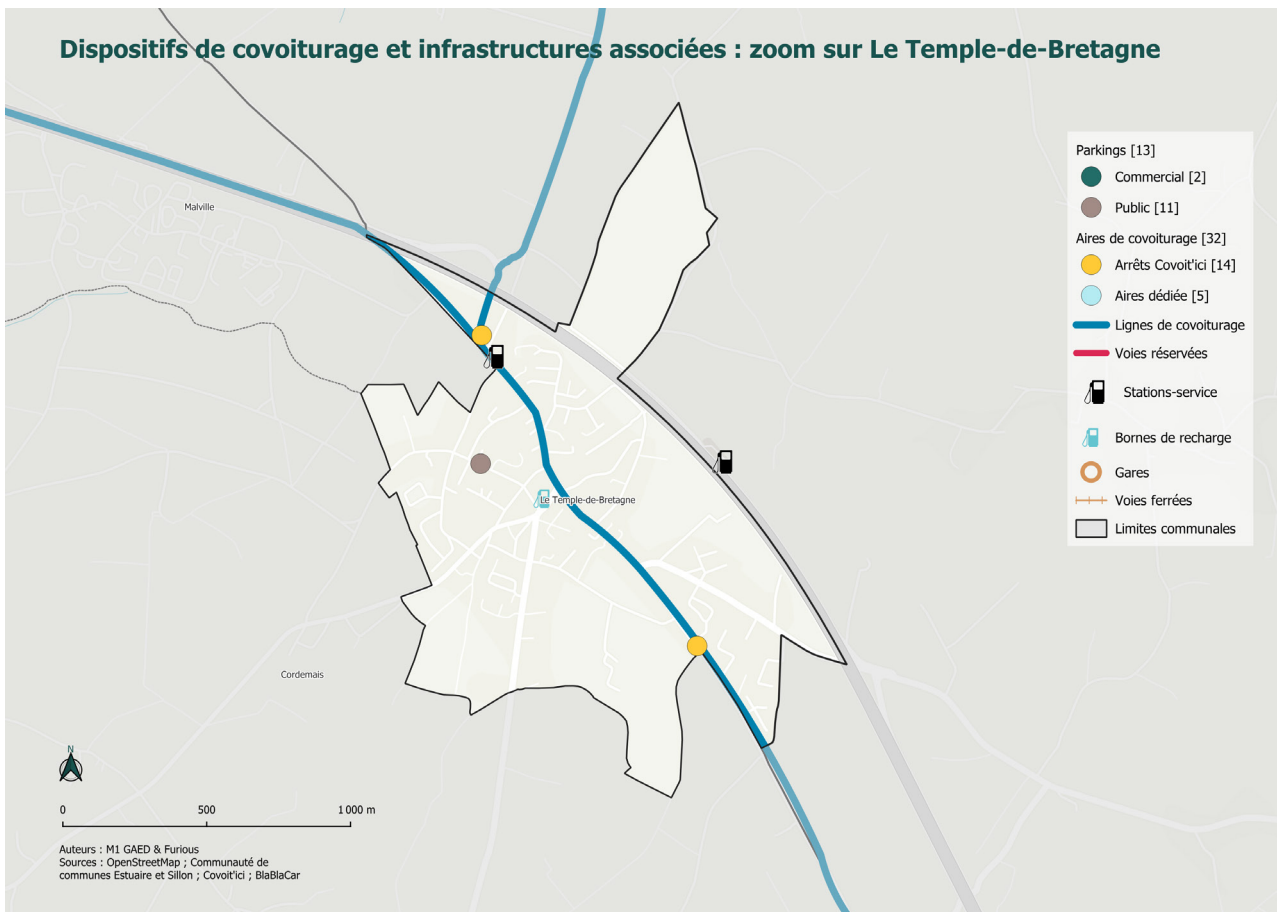
Maisons	Appartements	moins_2ans	2a9ans	10a29ans	30ouplus	1voiture	2voitures_ou_plus	Actifs	Inactifs	nbr_emploi	actif_resident	travail_com	travail_ailleurs	pas_deplace	ped	velo	deux_roues	voiture	trans_commun
77,3	21,6	13,5	41,7	30,3	14,6	42,0	50,0	79,0	21,0	3559	4200	21,4	78,6	4,0	4,1	1,0	1,0	80,0	9,9
86,6	12,9	9,7	39,9	28,5	21,9	37,8	57,8	79,8	20,2	2897	3572	19,7	80,3	4,0	2,1	1,4	1,5	84,3	6,7
96,6	2,8	8,0	29,7	36,1	26,3	38,1	57,2	79,2	20,8	1280	1772	18,8	81,2	5,7	2,8	1,0	1,2	84,9	4,3
97,1	2,2	8,9	38,3	33,0	19,7	32,7	64,1	82,5	17,5	1202	1924	16,4	83,6	4,0	1,5	0,7	1,8	87,6	4,5
96,7	3,0	7,3	38,5	34,8	19,5	33,9	62,9	81,8	18,2	2064	1809	15,3	84,7	4,4	1,4	1,3	1,4	88,1	3,5
97,7	2,1	6,7	33,2	39,3	20,8	32,2	65,3	82,8	17,2	653	1782	10,4	89,6	3,3	1,1	0,6	1,7	87,3	6,0
96,0	4,0	7,6	32,3	35,0	25,1	31,7	65,3	80,8	19,2	381	1547	10,7	89,3	3,4	0,9	1,3	0,9	84,3	9,1
92,5	7,5	7,8	34,1	39,2	18,9	36,0	61,4	82,4	17,6	234	1020	9,5	90,5	4,0	1,3	0,2	1,1	90,1	3,3
97,0	2,8	9,4	35,5	35,8	19,2	34,6	61,9	81,9	18,1	171	776	11,3	88,7	4,6	0,5	0,6	1,2	89,4	3,6
98,1	1,5	9,5	35,1	34,5	21,0	36,5	62,1	84,7	15,3	94	545	8,3	91,7	3,1	1,1	0,2	2,0	89,4	4,2
96,9	3,1	8,4	31,3	38,1	22,2	34,4	64,7	79,3	20,7	82	375	10,9	89,1	4,0	1,6	0,3	1,6	85,6	6,9
90,3	9,3	9,6	37,1	33,2	20,1	36,7	58,8	80,7	19,3	12617	19322	16,3	83,7	4,1	2,2	1,0	1,3	85,1	6,4
70,4	28,6	12,6	38,3	31,6	17,6	46,8	40,5	77,1	22,9	1642721,0	1662261,0	34,7	65,3	4,5	4,7	4,1	1,7	77,5	7,5

Tableau graphique

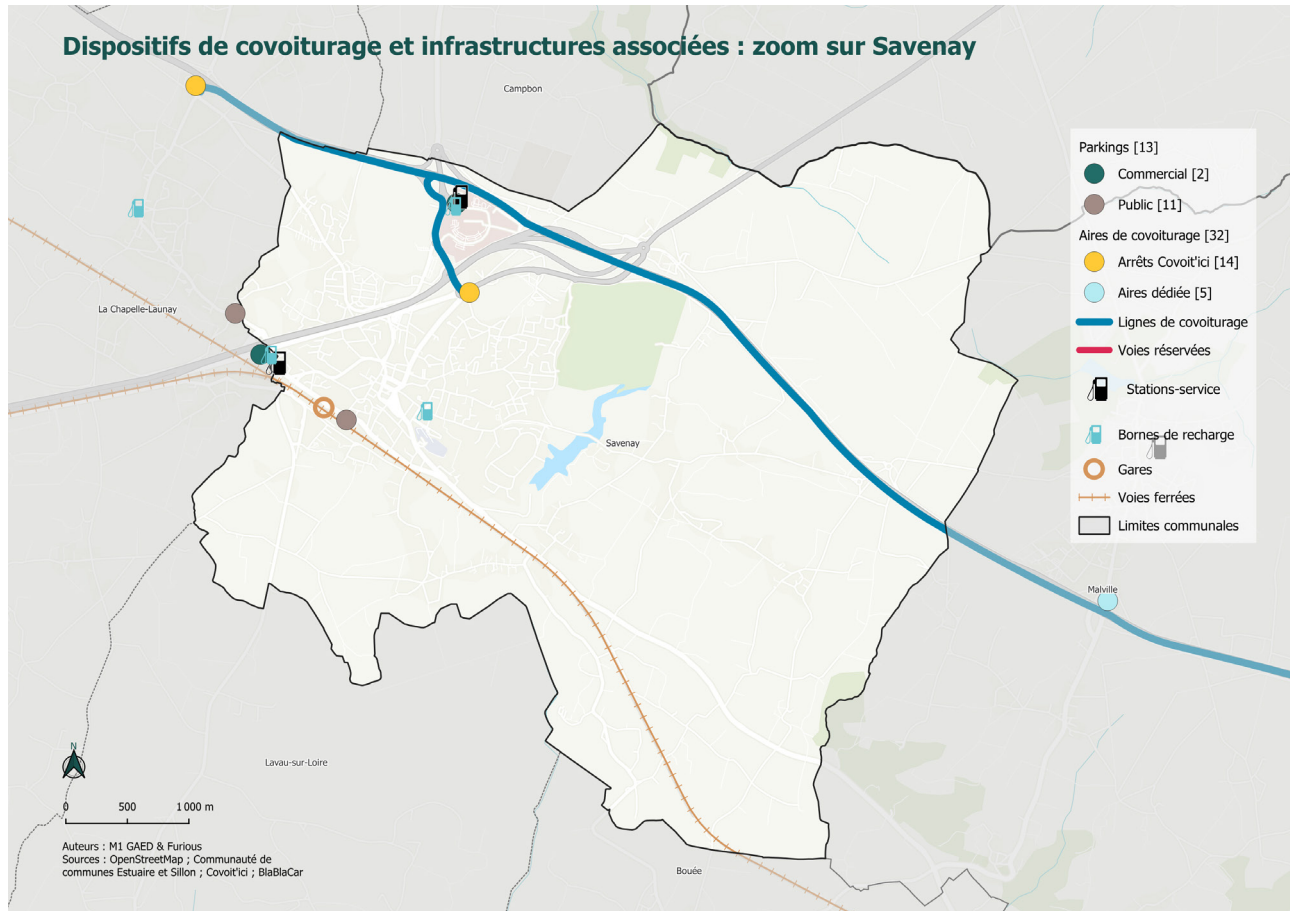
Nom de la gare	Total Voyageurs 2024	Total Voyageurs 2023	Total Voyageurs 2022	Total Voyageurs 2021	Total Voyageurs 2020
Savenay	859 138	787 338	677 561	489 479	376 887
Saint-Étienne-de-	174 392	164 786	134 310	93 075	71 554
Cordemais	58 102	54 058	41 457	27 477	21 478

Cartes par communes

Covoiturage

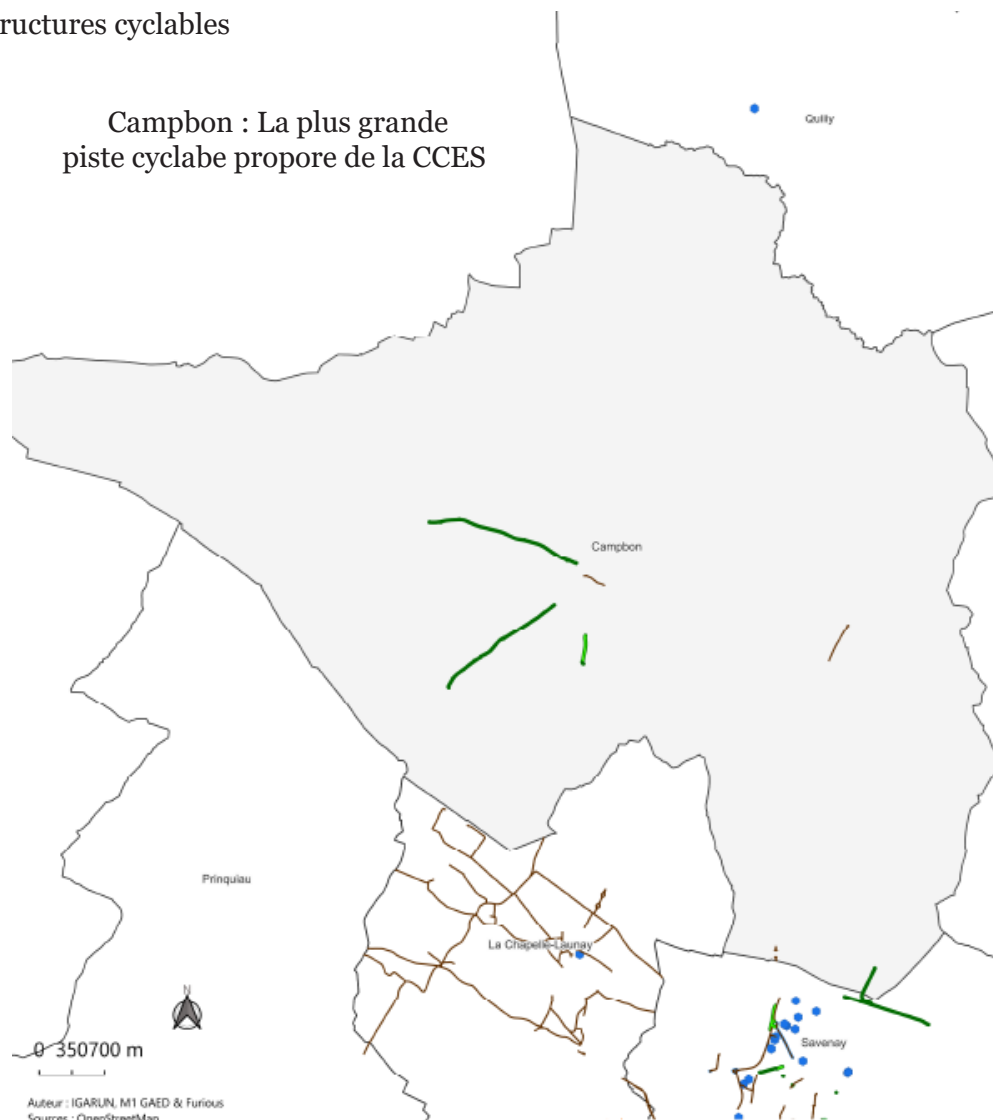


Dispositifs de covoiturage et infrastructures associées : zoom sur Savenay



Infrastructures cyclables

Campbon : La plus grande piste cyclable propre de la CCES



Auteur : IGARUN, M1 GAED & Furious
Sources : OpenStreetMap

Aménagements en site propre(sécurisés)

- Piste cyclable propre
- Voie verte

Itinéraires de service et de liaison

- Véloroute
- zones piétonnes

Aménagements sur Chaussée

- Aménagement partagé
- Bande cyclable

- Parking vélos
- Commune d'étude
- Communes CCES

Saint-Etienne-de-Montluc : La deuxième commune possédant le plus d'infrastructures cyclables de la CCES après Savenay



Auteur : IGARUN, M1 GAED & Furious
Sources : OpenStreetMap

Aménagements en site propre(sécurisés)

- Piste cyclable propre
- Voie verte

Itinéraires de service et de liaison

- Véloroute
- zones piétonnes

Aménagements sur Chaussée

- Aménagement partagé
- Bande cyclable

- Parking vélos
- Commune d'étude
- Communes CCES

Retranscription des entretiens

ENTRETIEN Société ECOV – 19/03/26

Chargé de projet chez ECOV (ECOV)

MATHIEU BROCHU (MB)

AXEL TASSARD (AT)

ECOV - Voilà. Je vous laisse introduire et me rappeler un peu l'objet de votre sollicitation, ce que vous souhaitez obtenir comme infos, comme l'enseignement, comme discussion sur les 45 minutes qu'on a là.

MB - Ouais, du coup déjà merci beaucoup d'avoir accepté de s'entretenir avec nous.

Nous on est un groupe d'étudiants, on est en master de géographie et aménagement. Et du coup on a un diagnostic d'année, et nous on travaille avec le conseil de développement d'Estuaire et Sillon, la communauté de communes, sur les problématiques de mobilité sur leur territoire. Notamment sur le recensement des mobilités disponibles, parce qu'avec la voiture individuelle qui est trop présente pour eux sur le territoire, en tout cas il n'y a pas assez de mise en avant des solutions de déplacement autres que la voiture individuelle.

Du coup on travaille sur ces sujets là pour qu'on puisse produire des cartes, on fait des entretiens, on fait des choses pour les aider. Et du coup en recherchant par exemple sur le covoiturage, on est tombé sur les nouvelles lignes de covoiturage, et du coup on voulait en savoir plus, notamment derrière la mise en place, comment ça fonctionne, les enjeux de ces lignes de covoiturage. On pensait que c'était intéressant de s'entretenir avec quelqu'un qui a travaillé dessus et qui a aidé à la mise en place, et c'est ça.

ECOV - D'accord, ok.

MB - Et du coup pour commencer, est-ce que vous pouvez vous présenter rapidement déjà vous, et puis qu'est-ce qui vous a conduit à travailler chez ECOV du coup ?

ECOV - Ok. Alors moi je suis ---, je suis basé à Nantes, je travaille pour ECOV. C'est une entreprise qui a des projets aujourd'hui dans toute la France, et on a plusieurs bureaux en France, mais le siège est à Nantes. Et moi je m'occupe de l'accompagnement des projets de lignes de covoiturage, que ce soit en région Bretagne et région Pays-de-la-Loire. Du coup j'accompagne à la fois les études, les genèses de projets, le déploiement des projets, et puis aussi quand les projets existent, s'assurer qu'ils fonctionnent bien, et qu'ils se développent bien, et qu'ils puissent aussi continuer à grossir, parce que comme vous l'avez dit, il y a beaucoup de besoins, il y a beaucoup de choses à faire. Et puis c'est une innovation, les lignes de covoiturage, donc il y a beaucoup de choses aussi, il y a beaucoup d'informations à donner, c'est pas quelque chose qui est connu, c'est encore en train d'être expérimenté par pas mal de territoires, donc il faut aussi rassurer sur la capacité de la solution à être efficace.

MB - D'accord.

ECOV - Juste vous pouvez me dire, c'est quoi votre objectif avec le conseil de développement de CCES ? C'est quoi votre objectif ? Vous avez des livrables ?

MB - Oui, plus précisément, ils ont besoin de supports, de contenus, pour qu'ils puissent aider à, pas à convaincre les habitants, mais à aller voir les habitants, aller voir les populations, pour justement leur dire qu'il existe d'autres solutions, qu'eux des fois n'ont pas toujours conscience ou accès à ce genre de choses, et leur faire comprendre que pour certaines personnes, c'est carrément avantageux de laisser leur voiture individuelle et d'aller chercher. Donc on réfléchit sur des formes de rendu, mais c'est surtout des cartes, des choses visuelles, des trucs qui peuvent les aider, des supports pour le conseil de développement pour qu'ils aillent sensibiliser, pour qu'ils aillent voir la population, donc c'est à nous de faire des cartes, faire un diagnostic, expliquer la situation et montrer qu'il existe, pas forcément que le covoiturage, mais qu'il y a des alternatives à la voiture individuelle.

ECOV - Donc c'est à la fois un diagnostic sur l'importance de la voiture, la prédominance de la voiture, et en face des solutions pour apporter des alternatives aux habitants.

MB - Oui, c'est ça, la mise en valeur, tout ça...

ECOV - Ok, d'accord. Si vous voulez, je vous présente quelques éléments un peu généraux sur pourquoi Ecov existe, et pourquoi on fait des lignes de covoiturage, et puis je bascule aussi un peu sur le projet Nantais, je vais vous montrer le pays de Nantes et autour de Nantes pour vous montrer à quel besoin ça répond, et je vous montrerai aussi des petites méthodes qu'on a chez Ecov, on fait beaucoup de diagnostics territoriaux pour voir justement quelle est l'importance de la voiture dans les déplacements, et dans quelle mesure les lignes de covoiturage pourraient contribuer à y répondre. Du coup, on analyse notamment beaucoup les données de l'INSEE, toutes les données de domicile-travail, je ne sais pas si vous connaissez la base MOBPRO de l'INSEE, la base des mobilités professionnelles de l'INSEE, c'est vraiment la grosse enquête nationale qui nous sert de base, parce qu'on a grâce à ça toutes les origines d'estimation des habitants, où ils

vivent, où ils travaillent, comment ils se déplacent, s'ils se déplacent en voiture, en TC ou à pied, et du coup nous c'est une matière qu'on a beaucoup travaillé, on a développé plein d'outils à l'intérieur de l'Ecov pour pouvoir projeter ces informations-là sur des cartes, les transformer en flux de personnes, les projeter sur les routes, et puis voir comment ça se concentre sur les routes, pour justement essayer de transformer ce flux de personnes en un réseau de covoiturage. C'est un peu la méthode. Si je partage ma fenêtre comme ça, vous verrez autre chose qu'un micro noir. Vous voyez ?

MB - On voit très bien.

ECOV - Je vais commencer par un peu du général sur Ecov. Ecov, on a le slogan « La voiture est un transport collectif ». Ce n'est pas juste un renseignement de marketing, c'est vraiment une approche très profonde. C'est-à-dire que l'objectif d'Ecov, c'est de faire en sorte qu'on perçoive la voiture différemment. Aujourd'hui, il y a une opposition fondamentale entre la voiture et les transports collectifs. On oppose les deux. On dit qu'il faut faire reculer la voiture et faire progresser les transports collectifs. C'est ça le discours. Alors que l'aménagement des territoires s'est construit grâce à la voiture. Aujourd'hui, dans un territoire peu dense comme CCES, la voiture est indispensable. On aura beau mettre des transports collectifs, la voiture va rester indispensable. C'est du peu dense. On ne peut pas mettre des lignes de cars partout. Ça coûte très cher. Je ne sais pas si vous avez des ordres de grandeur de prix en tête. C'est en millions d'euros que ça se compte. Un renfort de fréquence de cars, c'est des millions d'euros. Aujourd'hui, il y a des contraintes budgétaires. On ne peut pas mettre du transport collectif partout. Alors que la voiture est partout. Les routes sont partout. La société investit massivement dans les routes. Il y a un investissement depuis un siècle qui a été massif pour faire en sorte que toutes les maisons soient desservies par des routes. Les routes s'entretiennent. C'est un des premiers budgets des communes. Un maire, avant les élections, il fait en sorte que toutes les routes soient nickels. C'est vraiment son objectif central. Il sait qu'il ne peut pas se rater là-dessus. Le système route et le système voiture est vraiment au cœur de la société. Et donc opposer transport collectif et voiture, c'est un peu une illusion de penser qu'on va pouvoir arriver à mettre du transport collectif partout là où on a construit des routes. La position d'Ecov, c'est de dire qu'on a un système voiture qui est ultra performant. Il y a des routes partout. Tout le monde a sa voiture. En zone peu dense, tout le monde a deux ou trois voitures. Par ménage, souvent, c'est ça la norme. Comment faire pour utiliser ce système voiture pour le rendre collectif et en optimiser l'usage ? D'où l'idée que la voiture est un transport collectif. Comment est-ce qu'on change le système voiture ? On n'est pas à dire qu'il faut changer les comportements des gens. Nous, on s'inscrit tous dans un système.

MB - D'accord.

ECOV - S'il n'y a pas la solution en face, il n'y a rien qui change. ECOV, on est aujourd'hui une centaine de salariés avec des bureaux répartis en France, le siège à Nantes. On est une entreprise à impact. On a un label qui s'appelle ESUS. Pourquoi on est à impact ? Parce que notre indicateur principal, c'est le report modèle. C'est combien de personnes arrêtent de prendre leur voiture le matin pour monter dans la voiture de l'autre. C'est notre indicateur de réussite. Comme c'est un travail de long terme, on est accompagné par des investisseurs parce que ce n'est pas un truc qui se fait du jour au lendemain. C'est une innovation. Il faut des financements pour pouvoir porter ça dans la durée jusqu'à ce que ça devienne quelque chose d'aussi normal qu'un car, qu'un train, qu'un métro, qu'un tram. L'objectif, c'est de faire rentrer vraiment dans les habitudes et dans les solutions courantes. ECOV, on a un bureau d'études avec une quinzaine de personnes qui sont spécialistes des flux routiers, d'analyse des déplacements, de la construction de solutions de transport. On fait beaucoup d'études pour les collectivités. On a fait une étude pour CCES, notamment, lors de la préparation du projet de ligne de covoiturage. On a fait une étude pour eux et pour notre métropole aussi et les autres EPCI partenaires. Oui, EPCI, vous voyez ce que ça veut dire ?

MB - Oui oui bien sûr.

ECOV - N'hésitez pas à me dire s'il y a des acronymes.

AT - On vous dira.

ECOV - Voilà. Du coup, ECOV, on est un opérateur de lignes de covoiturage aussi, en plus du bureau d'études. C'est notre métier principal, opérateur de lignes de covoiturage. On s'occupe de déployer des lignes, donc installer les arrêts, mettre en place les systèmes digitaux, mettre en place tout ce qu'il faut pour qu'une ligne fonctionne. Ensuite, on les exploite. Ça veut dire quoi, exploiter les lignes de covoiturage ? Ça veut dire s'assurer qu'elles fonctionnent bien. C'est-à-dire que quand les gens vont à l'arrêt, en quelques minutes, ils partent, sans avoir à réserver, et que ça remplit sa promesse. Et pour ça, il faut mobiliser les conducteurs, il faut faire connaître le réseau, il faut s'assurer que techniquement, il n'y a aucun problème. Il faut voir si on ne peut pas améliorer les choses sur les contraintes de premiers et derniers kilomètres. Il y a plein de sujets qui s'ouvrent. Et l'objectif, c'est de faire en sorte que la ligne soit utilisée de plus en plus, à la fois par les conducteurs, c'est-à-dire qu'ils proposent leur siège, et de plus en plus par les passagers, c'est-à-dire que des anciens conducteurs décident de ne pas prendre leur voiture, de laisser leur voiture chez eux, et de devenir passagers. Et puis on fait des audits des réseaux, parce que c'est des innovations, c'est des choses qui sont nouvelles, et on n'est pas tout de suite sur les choses optimales, donc il faut faire progresser les projets dans le temps. Donc ce que je vous disais tout à l'heure sur le système voiture. Le système voiture, c'est vraiment une réalité très profonde, c'est une réalité partout, et c'est une réalité aussi en France, et encore plus dans les territoires peu denses, comme CCES. En ville, c'est bon. Dans les grandes villes, par exemple, Nantes métropole, dans le centre-ville, la voiture n'a plus sa place. On a toutes les alternatives qu'il faut, on peut contraindre la voiture, d'ailleurs c'est de plus en plus difficile de circuler et de se garer dans Nantes, mais ce n'est pas grave, c'est relativement accepté, parce qu'il y a les alternatives en face. Vous faites la même chose sur le territoire d'Estuaire et Sillon, c'est la révolution, parce qu'il n'y a zéro alternative. L'alternative, c'est de prendre son vélo, ou de marcher, mais tout le monde ne peut pas faire du vélo ou marcher, ce n'est pas suffisant comme alternative. C'est pour ça que dès qu'on essaie de contraindre la voiture, c'est les gilets jaunes, les bonnets rouges, toutes les révoltes qu'il y a eu ces dernières années. Il faut d'abord commencer à construire l'alternative, après contraindre, mais on ne peut pas faire l'inverse. On le voit sur ce petit graphique, ce sont le nombre de kilomètres par an réalisés par les personnes qui se déplacent en France depuis les années 90. On voit que le nombre de kilomètres en

véhicules particuliers, en voiture, augmente de manière structurelle. Les alternatives, notamment le train, le car, l'avion et les taxis, le plus important, c'est le car et le train, ça augmente, mais pas du tout dans la même proportion. Et puis, ça plafonne aussi. Là, ça continue à augmenter, mais on voit que le train, par exemple, depuis 2008, n'a pas beaucoup augmenté. Le car, depuis 2008, ça a augmenté, mais dans des proportions petites, et la voiture, elle, elle continue à augmenter. C'est-à-dire qu'il y a de plus en plus de déplacements en voiture. Et nous, notre intuition chez ECOV, c'est qu'on aura beau augmenter, par exemple, la fréquence du train, on ne va pas faire baisser de manière très sensible le nombre de kilomètres en voiture. Parce que les gens qui se déplacent aujourd'hui en voiture, ils ne sont pas forcément à côté d'une gare. Puis ils ne travaillent pas forcément à côté d'une gare. Donc s'ils doivent prendre leur voiture, aller jusqu'au centre-ville du Bourg d'À côté, trouver une place pour se garer, monter dans le train, arriver dans une gare dans le centre-ville de la ville d'À côté, trouver une solution pour aller rejoindre leur entreprise qui se trouve souvent au périphérique de la ville, en fait, ça ne marche pas. Sur les trajets courts du quotidien, le plus simple, c'est de prendre sa voiture. Une fois qu'on est dans sa voiture, on fait 30 minutes de voiture, et puis on arrive jusqu'à son lieu de travail. Donc ça ne colle pas avec la... En fait, pour les trajets longs, ça marche bien, mais pour les trajets courts, on a un vrai problème. Et tant qu'on n'aura pas assumé ça, je dis, au niveau de la société, eh bien, nous, notre conviction chez ECOV, c'est qu'on n'arrivera pas à faire reculer la voiture. La voiture, en dehors des zones denses, elle ne reculera pas. On aura beau mettre du vélo, on aura beau rajouter de la fréquence de train, on aura beau mettre un peu plus de cars, en fait, la voiture, elle ne va pas reculer. Et sur le vélo, c'est aussi caractéristique. Le vélo, ça marche très bien sur les trajets courts. Sur les moins de 5 km, ça marche très bien. Entre 5 et 10, ça commence déjà à réduire très fortement. Et plus que 10 km, il n'y a que les guerriers qui le font. Donc on ne peut pas demander massivement à la population française de faire du vélo sur plus de 10 km pour aller au travail. Ça ne marche pas. Il y en a qui vont le faire, mais ça va rester très minoritaire. Donc voilà, c'est un petit graphique qui fait comprendre beaucoup de choses, ce graphique-là. Donc c'est important de poser les bons diagnostics. Et pourquoi le système voiture, c'est une super opportunité ? C'est parce que c'est complètement sous-optimisé. Et là, vous voyez en haut le taux d'occupation des véhicules en France. Donc c'est le nombre de personnes par voiture. Donc le tout motif, c'est tout motif de déplacement. La moyenne, c'est 1,4 personnes par voiture. C'est déjà pas beaucoup. Mais pour le domicile-travail, tous les déplacements liés au travail, on tombe à 1,06. Donc ça veut dire une personne par voiture. Une personne par voiture, ça veut dire un conducteur, zéro passager. Donc en moyenne, les voitures de 5 places sont remplies avec juste un conducteur. Donc ça veut dire, on voit qu'on a un système de transport qui est à la fois génial et en même temps complètement sous-optimisé. On a énormément de capacités de transport qui sont disponibles. Et ça, c'est ce qu'on cherche à faire chez l'Ecov. On cherche à organiser ces capacités de transport pour les transformer en services de transport. Aujourd'hui, c'est juste des capacités qui se baladent sur les routes mais qui ne sont pas captables. On ne sait pas comment les utiliser. Et en plus, ce caractère taux d'occupation des véhicules, c'est aussi un objectif dans toutes les stratégies de transition. Quand on regarde les stratégies nationales de transition sur le climat, que ce soit nationale ou régionale, on parle du taux d'occupation des voitures. Et en fait, pour 2030, il y a un objectif, c'est 1,88 au niveau national. Ça veut dire passer de 1,4 à 1,88. On n'est pas du tout sur le bon chemin. Pour l'instant, structurellement, ça se réduit. Le taux devient de plus en plus petit. Alors que c'est quelque chose qui est très dimensionnant. Si jamais il y avait 1,88 personnes en voiture, on divise quasiment le nombre de voitures par deux. Quasiment ça. C'est-à-dire qu'il y a deux fois moins de voitures sur la route. On voit à quel point c'est un indicateur qui est hyper important. Mais qu'aujourd'hui, personne n'en tête et qu'on ne suit pas du tout, ça devrait être un indicateur qui devrait être mis partout. Mais ce n'est pas du tout structurant dans les politiques publiques. Pas encore, en tout cas. Nous, on fait en sorte d'essayer de convaincre les gens qu'il est important pour que ça devienne un élément structurant des politiques publiques. Là, je vous parlais des stratégies du climat. Là, vous avez un exemple de répartition d'objectifs. On est sur la stratégie des Pays de la Loire, la région des Pays de la Loire. On voit le covoiturage. Il y a un objectif de réduction de CO2 de 170 000 tonnes par rapport aux véhicules électriques. On est à un quart quasiment de l'objectif par rapport aux véhicules électriques. Alors que l'argent qui est mis sur les véhicules électriques est gigantesque. Il y a un investissement à l'échelle de la société qui est très fort. Sur le covoiturage, il n'y a pas grand-chose. C'est l'ordre du symbolique. Aujourd'hui, il y a des lignes de covoiturage qui se mettent en place. Ça commence à être intéressant, mais ça reste extrêmement symbolique. Les lignes de covoiturage, ce que je vous propose, c'est de regarder une petite vidéo. Est-ce que vous avez vu cette vidéo du monde de Jamy ?

AT - Sur l'autostop, on l'avait regardée. Quand on faisait nos recherches, au début, surtout sur les lignes de covoiturage, parce que c'est un focus assez important qu'ils ont fait chez Estuaire et Sillon. Comme vous devez le savoir, ils voulaient mettre en place des lignes de covoiturage à haut débit de transport. Je ne sais plus le mot exact.

ECOV - A au niveau de service.

AT - Parfait, c'est vous l'expert. On avait fait plein de recherches et on avait vu cette vidéo-là sur le covoiturage d'autostop.

ECOV - Cette vidéo, on ne la regarde pas ensemble. Sinon, je vous aurais proposé de regarder un petit extrait. Ça montre bien comment ça marche. Si vous voulez, je la lance, je la commente. Je vous commente les 2-3 minutes où on voit bien, on comprendra bien comment fonctionnent les lignes de covoiturage. Je fais passer la petite pub. On voit bien le système. On a une pub pour les voitures et une pub pour l'avion. C'est quand même magnifique. Comment ça marche, les lignes de covoiturage ? On va passer à l'interview. Là, on est sur le territoire autour de Grenoble. Autour de Grenoble, ils ont mis en place des lignes de covoiturage. On ne voit Jamy qui arrive à l'arrêt. Il y a un truc assez important. Là, il a ouvert son appli. C'est l'appli dont ECOV est propriétaire. C'est ça qu'on met à disposition des territoires quand on ouvre une ligne de covoiturage. Aujourd'hui, ça existe sur le territoire de Nantes-Métropole et d'Estuaire et Sillon. Là, il ouvre son appli. Toutes les petites voitures, tous les conducteurs sont géolocalisés sur les lignes. Tous les conducteurs, au moment de partir au travail, ont lancé leur app en disant qu'ils allaient passer par tel et tel arrêt. Je ne m'arrête pas s'il n'y a pas de passagers, mais s'il y a un passager, je m'engage à m'arrêter.

ECOV a fait toutes les études pour positionner bien les arrêts et s'assurer que les lignes sont cohérentes avec les besoins des passagers mais aussi avec les flux de conducteurs. Là, on voit que ça marche. Il y a énormément de conducteurs qui sont géolocalisés. Si un passager va sur un arrêt de la ligne, il a de très grandes chances de partir assez vite avec un conducteur sans avoir à faire une réservation avant ou à

prendre un rendez-vous avec quelqu'un. Donc là, à Nantes, on n'en est pas encore là. Le réseau a ouvert il y a deux semaines aux conducteurs. Il y a une quinzaine de conducteurs qui sont géolocalisés tous les matins et tous les soirs. Mais notre objectif dans les semaines qui viennent, c'est que ça soit de plus en plus connu et que les gens qui quittent par exemple Savenay et qui vont à Nantes le matin, ils prennent le réflexe d'allumer leur app au moment où ils partent et comme ça, ils deviennent un des conducteurs de la ligne. Voilà, donc là, on voit qu'il rentre sa destination. Et donc là, il a rentré sa destination et on ne voit plus que les conducteurs qui sont susceptibles de passer par son arrêt. Donc il a sélectionné son arrêt de départ et son arrêt d'arrivée comme dans un calculateur d'itinéraire en fait. Quand on est en ville et qu'on calcule son itinéraire, on ne voit plus que le trajet qui nous concerne. Donc là, c'est le trajet qui le concerne et aussi, ce ne sont que les voitures qui le concernent. Donc il sait que dans deux minutes, sûrement cette voiture-là ici qui va arriver à l'arrêt, il y aura une file d'attente de conducteurs, donc on verra aussi que dans quatre minutes, il y a cette voiture, dans six minutes, il y a cette voiture. Voilà, comme un métro en fait. Il sait qu'il voit les arrivées des voitures. Le but en fait, c'est de construire un système qui soit fiable. Fiable pour des gens qui vont au travail. Qui soit fiable et qui n'ait pas de contraintes, c'est-à-dire qu'on n'a pas besoin de s'organiser avec quelqu'un, de fixer un rendez-vous avec des contraintes qu'on a tous au quotidien, notamment quand on a une vie de famille par exemple, parfois on doit aller chercher les gamins à l'école, parfois il y a des détours à faire pour aller chez le médecin, plein de trucs, et du coup, s'engager au quotidien à faire du covoiturage avec quelqu'un, ce n'est pas forcément facile. Donc là, il fait ça, il est tout content, il voit qu'il y a des voitures en approche. Hop. Petit discours qui ne sert pas à grand-chose, je vais juste vous faire sur la suite. Là, il y a un conducteur qui a été notifié qu'il y avait des personnes à l'arrêt, donc le conducteur s'arrête. Voilà, donc les passagers peuvent monter à bord. Et puis la partie intéressante, c'est après, donc en fait, là, il demande c'est quoi les motivations, et en fait, elle répond qu'elle est motivée parce qu'elle fait un coup de main, elle contribue à quelque chose, mais aussi elle touche un peu d'argent. Donc ça, c'est un des éléments où on donne de l'argent au conducteur pour mettre à disposition leurs sièges disponibles. Même s'il n'y a personne. C'est ce qu'on voit ici. Donc là, la personne, si elle met à disposition ses sièges, elle touche un euro. Même s'il n'y a personne. Même s'il n'y a pas de passagers. Et ça, c'est un élément assez important. Parce qu'en fait, ça permet de garantir d'avoir de la... c'est comme un car qui serait à moitié plein. Eh bien, c'est pareil, il est à moitié plein, mais il circule quand même. Mais là, c'est pareil. Et en plus, si jamais il prend des passagers, il y a une indemnité en plus. Et là, on voit tous les partenaires. Donc il y a la ville de Grenoble, mais autour, il y a plein d'autres communes qui participent. Et c'est exactement la même chose avec Nantes. Si vous regardez la carte du réseau des lignes du Pays Nantais, ce sont les lignes de covoiturage autour de Nantes. Il y a CCES qui est là, jusqu'au Temple, ça venait de la Chapelle, ça venait du Temple. Les lignes de covoiturage ont été construites en partenariat avec Nantes Métropole, CCES, et Estuaire et Sillon qui gère FED Bretagne. Le principal partenaire c'est Estuaire et Sillon, mais il y en a d'autres. Donc c'est un peu comme Grenoble, avec Grenoble, mais en partenariat avec des communes à l'extérieur.

MB - C'est quoi le rôle des collectivités dans la mise en place de ces lignes ?

ECOV - Très bonne question. C'est toute la complexité des lignes de covoiturage et de la mobilité en dehors des zones denses. A l'intérieur de Nantes Métropole, c'est facile, c'est Nantes Métropole qui gère son réseau de transport. Aujourd'hui, je ne sais pas si vous habitez à Nantes ou à l'extérieur de Nantes, mais à Nantes, il y a un réseau qui est très dense. Il y a du bus, du tram, des pistes cyclables, plein de choses. Du vélo en libre-service, des trottinettes, il y a plein de choses. Et tout ça, c'est géré par la métropole de Nantes. Dès lors qu'on sort de la métropole, la métropole n'est plus compétente. Du coup, il faut trouver d'autres solutions. Sauf que la mobilité inter-EPCI, par exemple entre Nantes Métropole et Estuaire et Sillon, normalement, l'institution compétente, c'est la région, et notamment la région Pays de la Loire. C'est eux qui gèrent tout le service à l'ALEOP. Les cars, le train, les bateaux, tous les services à l'ALEOP. Donc, normalement, c'est la région qui devrait porter des lignes de covoiturage. Or, les régions sont plus ou moins sensibles au covoiturage. Et notamment, la région Pays de la Loire a décidé de ne pas s'occuper de covoiturage. Donc, c'est son choix, et ils ont décidé qu'on ne fait pas de covoiturage. Voilà, c'est comme ça. Et donc, du coup, il a fallu trouver un montage opérationnel pour construire un réseau qui ne soit pas que sur le territoire de la métropole, ni que sur le territoire d'Estuaire et Sillon, mais qui traverse les territoires. Et donc, on a fait ce qu'on appelle un groupement de commandes. Donc, c'est un partenariat qui s'est construit entre Nantes Métropole et les territoires autour. Et ils sont tombés d'accord sur c'est quoi la gouvernance, qui paye, à quel montant. Ils sont tombés d'accord et ils ont construit ça. Mais ce n'est pas facile, parce que du coup, on a dû mettre autour de la table tout un tas de gens qui n'ont pas l'habitude de bosser ensemble. Donc, ce n'est pas qu'une ligne comme ça. Vraiment, il y a un projet derrière qui a été très long à construire.

MB - D'accord.

ECOV - Et c'est ce qui explique aussi qu'il n'y a pas beaucoup de solutions de ce type. C'est que ce sont des projets qui sont très très longs à mettre en place aujourd'hui en France. Ce n'est pas facile de monter ce type de projet. Voilà. Pour vous montrer un petit peu les enjeux autour de Nantes, les enjeux de mobilité plus précisément. Je vous parlais tout à l'heure des données de l'INSEE. Les données domicile-travail de l'INSEE. Ça, c'est une représentation. C'est un outil qu'on a chez ECOV. On utilise les données de la base MOBPRO de l'INSEE. C'est tous les déplacements domicile-travail. Là, j'ai sélectionné une commune d'origine, Savenay. Et on a toutes les destinations. Tous les gens qui habitent à Savenay. Et en fonction de leur commune de travail, on a ici cette petite représentation qui se fait. Ce n'est pas projeté sur les routes. C'est juste une représentation commune à commune. Sur le commune à commune, on voit que le grand flux, c'est Savenay vers Nantes. Et ensuite, il y a Savenay Saint-Nazaire, Savenay Saint-Herblain. Et pas mal d'autres petits flux. Si on cumule Saint-Herblain et Nantes, on voit que c'est énorme. La destination Nantes Saint-Herblain est vraiment très forte. D'où aussi cette solution qu'on a construite ici. C'est en cohérent avec le besoin. On sait que massivement, les gens se déplacent de Savenay vers Saint-Herblain et Nantes. Du coup, je retourne là. Et après, on peut se poser la question de comment ils y vont, à Saint-Herblain et à Nantes. Là, on a les données de l'INSEE. La part voiture pour aller de Savenay à Nantes est de 67,8 %. La part transport en commun est de 41 %. C'est très positif. C'est assez rare de voir ce type de chiffre. D'habitude, on est plutôt de l'ordre de 90-95 % de voitures. Là, on n'est qu'à 60 %. Pourquoi ? Parce qu'à Savenay, il y a une gare. À Nantes, il y a une gare. Et il y a une belle fréquence de train. Donc, ça marche bien. Par contre, ce qui est intéressant ici, c'est de voir que Savenay-Saint-Herblain, 98 % de part voiture. Et c'est exactement ce que je vous disais tout à l'heure. Les gens qui travaillent dans le centre-ville de Nantes, ça va. Ils arrivent à Nantes, ils vont au boulot à pied ou en vélo. Ils font le dernier kilomètre de manière très facile. Mais les gens qui travaillent à Saint-Herblain, même en périphérie de Nantes, faire une heure de transport collectif

pour arriver au travail, ce n'est pas possible. En fait, c'est beaucoup plus efficace pour eux de prendre leur voiture et d'aller directement sur un lieu de travail. Du coup, ce n'est pas concurrentiel, le train. Là, on a vraiment quelque chose de très représentatif de pourquoi mettre encore plus de trains, ça ne va pas forcément tout résoudre. Donc là, ce qu'on propose à la ligne de covoiturage, c'est vraiment de cibler en priorité Savenay Saint-Herblain. Aujourd'hui, on voit qu'il n'y a pas d'alternative à la voiture. Et puis aussi de cibler une partie de ces 60 % qui prennent encore la voiture. Parce que certes, on a 40 % de transport collectif, mais on a quand même 60 % de voiture. Donc, il reste beaucoup de gens qui prennent la voiture. Donc là, on a un réservoir d'usagers qui est énorme pour la ligne de covoiturage.

AT - Est-ce que je peux juste demander un truc ? C'est que vu que vous donnez des chiffres, etc., mais c'est des chiffres de l'INSEE, du coup, ça ne vous dérange pas si on vous citera peut-être un peu dans certains rendus, en nous disant qu'on a parlé avec des gens de Ecov et qu'on pourra dire que, par exemple, ces chiffres de 98 % pour Saint-Herblain et 60 % pour Nantes, ça ne dérange pas qu'on vous les associe ?

ECOV - Ah non, non, c'est vraiment au carré, c'est l'INSEE, c'est une représentation des données de l'INSEE. Donc, il n'y a aucun problème. Et si on regarde, on va regarder une autre commune, on va regarder le Temple. Donc là, le Temple, vous allez voir, ça va radicalement changer parce qu'il n'y a pas de train. Donc, on va changer l'origine, on va mettre le Temple. Je ne connais pas précisément, mais je soupçonne que ça va radicalement changer. Donc là, on passe à 92 % de part voiture. Et pourtant, ils sont sur une ligne, mais ils ne vont pas se rabattre à Savenay, ils ne vont pas prendre leur voiture pour aller à Savenay pour repartir à Nantes. Ça ne marche pas. Et on ne peut pas mettre des gares partout. Donc, on voit qu'il y a 90 % de part voiture. Alors, je ne sais plus, est-ce qu'il y a une gare au Temple ?

AT - Il y en a une à Savenay, une à Saint-Etienne de Montluc, mais je ne sais pas. Je sais qu'il y en a une entre les deux, mais je ne sais plus si elle s'arrête au Temple. Je ne crois pas. Et c'est de quelle commune ?

MB - C'est Cordemais. C'est Cordemais, c'est ça.

ECOV - On va voir Nantes, le Temple. Ah oui, effectivement, il faut... Trajet recommandé. Ça va jusqu'à Savenay. Trajet recommandé, il faut aller jusqu'à Savenay. Bref, il n'y a pas de trajet. Donc, il y a 92% de voitures. Pour Saint-Herblain, là, on est à 97%. Et puis, il y a quelques petits flux locaux. Là, je pense qu'on va être à 100% voitures quasiment. Il y a peut-être un peu de vélos, parce que comme c'est proche, on est à 100% voitures. Voilà, c'est des plus petits flux. Vers Orvault, je pense qu'on doit être aussi à 100% voitures. Donc là, ce qu'on recommandait même... au territoire à côté, c'était de faire aussi une ligne vers Orvault. Parce que vers Orvault, on voit qu'il y a aussi des besoins. Et les gens qui vont à Nantes, ils passent par Orvault. Et on sait qu'ici, en plus, il y a une pratique de covoiturage qui est assez importante. À cet endroit-là, pour la route qui monte vers Rennes, il y a une pratique de covoiturage qui est assez importante. Voilà, donc ça, c'est vraiment des données qu'on utilise beaucoup. On a plein d'autres manières de les projeter. Je pourrais... Là, je n'ai pas les outils sous la main, mais on utilise beaucoup cette matière brute des déplacements domiciles de travail. Je ne sais pas s'il y a une commune que vous voulez voir sur le territoire de CCES ou ailleurs. Alors, soit une commune d'origine, soit de destination. On peut voir les deux. On peut voir... En destination, on peut regarder Nantes-Métropole. On peut voir les principales destinations. On peut filtrer pour avoir les principaux flux. Donc, voilà, depuis Nantes-Métropole, enfin, vers Nantes. C'est vers la ville de Nantes. Ce n'est pas Nantes-Métropole, c'est la ville de Nantes. Là, on voit qu'il y a des gros sujets à résoudre. Alors, Sautron, Treillières. Couëron, il y a 80 % de part voiture. C'est vraiment les communes de la première couronne. On voit les plus gros flux, c'est les communes proches. Et un peu plus loin, après, les flux diminuent un peu. Mais c'est quand même... Et si... Je ne vois pas Savenay qui apparaît. C'est pour ça que je suis surpris. Ouais, Savenay doit être finalement... voilà. Donc, ce n'est pas le plus gros flux. Vous voyez, on a... Il y aurait des lignes de covoiturage, on pourrait en faire ailleurs. Là, on a décidé de construire une ligne ici. Mais en fait, en vrai, le potentiel autour de Nantes, il est assez énorme. Et je vais vous montrer une autre petite carte que j'avais sous la main qui pourrait vous intéresser. Ça va compléter ça. Et si vous voulez, vous pouvez prendre aussi ça en impression écran. Ou je pourrais vous envoyer aussi la presse si vous voulez.

MB - Je veux bien. Ça peut être intéressant.

ECOV - Et du coup, là, c'est les données de l'INSEE. C'est vraiment notre matière première. C'est les données de l'INSEE.

MB - Mais c'est les données de l'INSEE, toujours la banque de données sur les domiciles travail, c'est ça ?

ECOV - Oui, la base MobPro.

MB - OK.

ECOV - La base MobPro de l'INSEE. C'est toujours la même base, mais qu'on exploite de manière différente dans différents outils. Et là, en fait, on a sélectionné la destination de notre métropole. Et on a toutes les EPCI d'origine des personnes qui vont sur le territoire de notre métropole. Et la part voiture. Donc, Estuaire et Sillon est là. Et en moyenne, il y a 88% des trajets domicile travail qui sont réalisés en voiture entre Estuaire et Sillon et Nantes métropole. Et on voit que Erdre et Gesvres, c'est 92%. Voilà, il y a tous les chiffres ici. Voilà, il y a aussi des ordres de grandeur qui sont intéressants. Là, 81%, donc en moyenne, 81% des trajets domicile travail vers notre métropole sont réalisés en voiture. Ça fait quand même 72 millions de trajets en voiture par an. Donc, juste pour le travail, pas pour tous les autres motifs que pour le travail. Et aussi, on voit l'énorme budget. 580 millions d'euros qui sont dépensés par les ménages. Ça, c'est vraiment une dépense des ménages pour entretenir leur voiture. Donc, tout ce qui est essence, assurance, entretien, tout ça. Puis, bien sûr, l'impact sur le climat. Et ça, c'est des projections qu'on a faites. On a utilisé, on a des outils de modélisation. Et on a projeté ce que pourrait donner une solution de transport qui utilise la voiture. Donc là, on a le pôle urbain de Nantes. Ce n'est pas Nantes métropole, c'est le pôle urbain. C'est aussi une définition de l'INSEE qui définit des pôles urbains en France. Là, c'est le pôle urbain de Nantes. Et là, on voit l'offre TER 2024. Donc, c'est toutes les lignes jaunes. C'est le train qui existe. Et on a toutes les communes qui sont colorées en jaune. C'est les communes où il y a une gare. Donc, on a coloré en jaune l'ensemble de la commune. Mais en vrai, on l'a vu sur le cas de Savenay. En fait, les gens qui

profitent vraiment du train, c'est les gens qui n'habitent pas loin de la gare. Et là, en fonction du flux de personnes qu'on a constatées sur les routes, on s'est dit, où est-ce que ça vaudrait le coup de mettre en place une offre de car qu'on a appelée car express ? C'est-à-dire un car avec une forte fréquence. Et donc, on voit qu'il y a pas mal de corridors autour de Nantes où ça vaudrait le coup d'avoir une offre de car vraiment à forte fréquence parce qu'il y a encore beaucoup de gens à transporter. C'est pas parce qu'il y a du train que tout le monde prend le train. On sait qu'il y a encore beaucoup de gens. Ça, c'est l'INSEE qui nous le dit. On sait qu'il y a beaucoup de gens qui prennent encore la voiture. Donc, il faudrait avoir une très belle offre de car. Mais une fois qu'on a fait ça, on a encore des gens en voiture. Et donc, c'est là qu'on complète le maillage avec de la voiture. Et on a, sur tous les gros corridors, du train, du car et de la ligne de covoiturage. Et en fait, c'est à partir de là qu'on commence à avoir des choses qui sont un peu coûteuses et où on peut informer les gens en disant que vous avez plusieurs solutions. Vous n'êtes pas condamné à prendre qu'un car qui passe trois fois par jour ou à prendre votre voiture et faire 20 minutes pour arriver dans le centre-ville. En tout cas, vous avez plusieurs options. Et si le soir, vous loupez votre car, par exemple, pour rentrer, ce n'est pas grave. Vous avez aussi la ligne de covoiturage. Et en fait, c'est comme ça qu'on peut convaincre les gens petit à petit de ne pas prendre la voiture. Donc, ça, c'est de la modélisation. Ça n'existe pas. Mais vous voyez le potentiel. Le potentiel, il est vraiment très fort. Voilà un petit peu les projections. Et là, avec ce modèle, on verrait qu'on pourrait passer de 12 % en moyenne de transports collectifs sur le full périmètre à 20 %. Voilà.

MB - D'accord.

ECOV - Ça paraît petit comme ça, mais en fait, c'est une grosse marche. Passer de 12 % à 20 %, c'est une très grosse marche. Écoutez, si vous avez des questions, on peut peut-être prendre 5-10 minutes pour poursuivre. Moi, j'ai fini ce que je voulais vous dire.

MB - Ouais, de toute façon, là, en plus, il y a la réunion qui ferme à 15 dans tous les cas. Mais vous aviez dit qu'à cette heure-là, vous ne deviez pas...

ECOV - Ouais, je peux prendre 5 minutes si vous voulez. On peut se donner jusqu'à 10 si jamais vous avez des questions, des choses que vous voulez aborder.

MB - Alors, vous l'avez abordé, parce que c'est surtout les flux domicile-travail, mais c'est quoi les critères pour choisir ces axes, c'est vraiment le flux domicile-travail ou est-ce qu'il y en a d'autres qui sont pris en compte, même si c'est sûrement le critère principal ?

ECOV - Ah oui, en fait, du coup, il y a plusieurs. C'est effectivement un gros critère. En fait, c'est un compromis. Par exemple, là, on a la ligne qui rentre vers Nantes, ici. Elle rentre là, à Nantes. Elle vient de Savenay, ici. Voilà. Donc ça, on sait, on l'a vu, il y a un gros flux de voitures. Donc, on sait qu'il y a une belle offre de transport potentiel. Et après, comment est-ce qu'on fait les arrêts ? Eh bien, on va commencer par les départs. Parce qu'en fait, comme on va cibler surtout le domicile-travail, on considère qu'il y a des arrêts plutôt d'origine et des arrêts plutôt de destination, sachant que ça, c'est le matin. Mais le soir, c'est l'inverse. Les gens, ils rentrent chez eux. Donc, ça devient un départ ici et destination ici. Donc, sur Savenay, il a fallu trouver un bon compromis entre proche du flux et proche des gens. Parce que les gens, il faut qu'ils aillent facilement jusqu'à l'arrêt. Donc, on a trouvé cet arrêt, ici, là, sur l'aire du golfeur, ici. Il y a l'arrêt de la ligne de covoiturage. Et en fait, du coup, c'est facilement accessible par les gens qui habitent dans tout ce quartier-là. Il y a des solutions de rabattement, aussi, en vélo, tout ça, qui ont été mis en place. Et aussi, on sait que les gens qui quittent Savenay le matin pour aller au travail, ils passent tous par ce rond-point. En grande partie, ils passent par ce rond-point. Donc, ils vont facilement s'arrêter pour prendre quelqu'un en covoiturage. Sur le Temple-de-Bretagne, bien, ça, c'est parfait. Il y a la départementale, ici, qui traverse le bourg. Et là, il y a vraiment un très bon flux de voitures. Et du coup, les arrêts, ça a été assez facile. On a pu les positionner. Parce qu'en fait, on voit que la départementale, elle traverse le bourg. Donc, c'est vraiment l'idéal pour que ce soit facilement accessible aux habitants. Donc, à chaque fois, c'est ce compromis entre le flux et la proximité des gens pour qu'il y ait des passagers. Parce que l'objectif, c'est quand même qu'il y ait des passagers. Et après, sur l'arrivée, il y a toutes les problématiques de la diffusion. Comment on fait pour que les gens, une fois qu'ils sont arrivés, ils aillent facilement jusqu'à leur lieu de travail ? Donc là, on a un arrêt à l'arrêt François Mitterrand, ici. Et bien, ce qui est bien, c'est que quand on arrive à François Mitterrand, il y a des solutions de location de vélo, de trottinette, pour pouvoir facilement atteindre son lieu de travail si on travaille à Sainte-Herbe. Là, il y a aussi le tram, quand même. Donc, on peut prendre le tram pour terminer son trajet. Ici, quand on arrive, il y a un autre arrêt, ici. Là, il y a un parking relais. On ne le voit pas parce que c'est une photo ancienne, mais il y a un parking relais qui a été construit ici pour que les gens puissent garer leur voiture. Et puis aussi, pour terminer son trajet, là, il y a une offre de transport collectif, le C3, qui est très efficace. C'est un bus qui est vraiment à fréquence, qui passe toutes les 7 minutes. Donc, ça permet de terminer son trajet en bus, ou bien d'aller à pied si on travaille notamment dans cette zone-là. On peut aller à pied jusqu'à son travail. Voilà un petit peu la manière dont on positionne les arrêts.

MB - Une question peut-être plus personnelle, mais comment vous voyez un peu l'évolution de ces lignes, de ces dispositifs, en priorité sur les territoires périurbains ? Est-ce que ça va passer par encore plus de lignes différentes ? Ou justement, est-ce que ça va prendre le temps que ces lignes soient vraiment implémentées, que le flux de personnes soit important sur ces lignes ?

ECOV - Eh bien, c'est un peu les deux. Il va falloir déjà que les territoires soient convaincus, se disent « ah bah oui, ça peut marcher ». Et après, on est aussi sur de la conduite de changement. On vient cibler des gens qui étaient jusque-là, des gens dans leur voiture. Donc, il y a un changement de comportement qui est assez profond et qui est très long. Ça demande beaucoup de temps pour changer de comportement. Si on était dans une offre de transport dans la ville de Nantes, ça serait différent, parce que là, on viendrait cibler des gens qui ont déjà l'habitude du transport collectif. Donc, ils passent de l'un à l'autre très facilement. Ici, on est sur le territoire de la voiture. Donc, ça va être lent. Du coup, il faut à la fois que ça se développe, et aussi commencer dès maintenant à se dire déjà comment améliorer la ligne. La ligne, aujourd'hui, on l'a vue, on sait qu'il faudrait faire un peu plus d'arrêts au niveau de l'arrivée sur Saint-Herblain, parce qu'il n'y a pas assez d'arrêts. On commence à avoir des analyses qui nous disent que ce serait possible de rajouter un arrêt à Malville, par exemple. Déjà sur la même ligne, on pourrait rajouter des zones d'arrêt. Et puis, effectivement, construire d'autres lignes ailleurs, là où il y

a du potentiel. Donc, ça demande des nouvelles études. Ça demande vraiment d'avoir aussi une conviction des territoires, qui fait que ce soit vraiment une bonne solution. Mais nous, c'est quelque chose qu'on souhaite pouvoir développer de manière massive sur le territoire, d'autant plus autour de Nantes, parce qu'autour de Nantes, il y a beaucoup de potentiel. C'est un territoire... En fait, ce qui est intéressant autour de Nantes, c'est qu'il y a beaucoup de villes moyennes autour. Il y a Ancenis, par exemple. Ancenis-Nantes, le flux est gigantesque. Donc certes, il y a du train, mais en fait, il y a beaucoup de gens qui vont à Carquefou, par exemple. Et ils ne prennent pas le train pour aller à Carquefou, ils prennent la voiture. Depuis Blain vers Orvault, il y a un énorme flux de voitures. Aujourd'hui, il n'y a que du car, mais le car, il est très peu utilisé. Donc nous, ce qu'on leur dit, c'est « mettez en plus une ligne de covoiturage ». Et en plus, on sait qu'à Orvault, il y a une pratique de stop et de covoiturage. Donc ça va naturellement se mettre dans le territoire. Donc voilà, il y a plein de choses à faire autour de ces territoires.

MB - D'accord. Très bien. Oui, de toute façon, il est bientôt 15, mais... déjà, merci beaucoup. C'était vraiment intéressant. Surtout que c'est clairement sur quoi on se pose des questions et sur ce qu'on a vu, ce qu'on recherche depuis le début.

ECOV - Ok. Super. Moi, je vous enverrai, si vous voulez, quelques petites infos parmi ce que je vous ai montré aujourd'hui. Je vous enverrai un support. Vous n'hésitez pas, vous pouvez l'utiliser sans problème.

MB - Super. Merci beaucoup.

ECOV - Et puis, n'hésitez pas aussi dans vos échanges, je vous mettrai aussi un point de contact avec la personne qui s'occupe de faire connaître le réseau autour de Nantes, le réseau notamment vers CCES. Donc, si vous, dans vos discussions, notamment avec le conseil économique ou même avec d'autres personnes du territoire, vous avez connaissance de personnes qui font ce trajet, soit en tant que conducteur, n'hésitez pas à leur pousser l'info et à les inciter à participer. En fait, plus il y aura de conducteurs participants, plus il y aura une offre qui va devenir attractive pour les passagers et plus ça va marcher vite. Donc, c'est très important de faire connaître nos services.

AT - Très bien. Pas de souci. On diffusera le message.

ECOV - Super. Merci beaucoup. Bon courage dans votre mission avec CCES.

MB - Merci beaucoup. Bonne fin de journée.

ECOV - Bonne fin de journée, au revoir.

MB - Au revoir.

Retranscription entretien avec Jacob et GAED & Furious

mardi 7 avril 2026 à 20 heures

GAF: GAED & Furious (groupe d'étudiants)

TJ: L'interviewé

GAF : Bonjour Monsieur Tanguy, merci de nous avoir accordé cet entretien, à part si vous avez des questions, vous pouvez commencer.

TJ : Non, non, ça viendra peut-être. OK.

GAF : je ne sais plus par quel contact exactement on vous a eu.

TJ : Alors, c'est par... Alors, il faut que je reprenne le SMS, c'est par... Sylvaine Le Doré. Ah, il est bien. Qui habite Saint-Etienne-de-Montluc, comme moi. Et qui, comme moi, est adhérente au club de kayak de Nantes. Et c'est via Annaïck, si je ne me trompe pas qui fait aussi du kayak.

GAF : C'est à propos de vos... Comment dire ? Vos déplacements. Notamment, je crois, le vélo, c'est pour ça que...

TJ : Ouais, alors... Oui, Sylvaine sait que j'utilise le vélo et le train depuis déjà 3... Ça fait 4 ans, là. GAF : Ouais, c'est ça.

TJ : ouais, c'est ça, c'est... C'est comme ça que Annaïck a cherché son...

GAF : C'est à propos de ça qu'on s'est dit que ça pourrait être intéressant de discuter autour de ça. Donc, pour commencer, est-ce que vous pouvez vous présenter rapidement et puis préciser où est-ce que vous résidez ? Enfin, la commune...

TJ : Alors, j'habite Saint-Étienne-de-Montluc. Vous avez mon prénom. Donc, mon prénom, c'est Tanguy, et donc mon nom, Jacob. J'ai... J'habite Saint-Étienne-de-Montluc depuis 2003. Donc, ça fait 23 ans. Et je travaille au Grand Port-Maritime de Nantes-Saint-Nazaire, donc qui est un établissement public qui est basé, comme son nom l'indique, de Nantes à Saint-Nazaire, puisque c'est un établissement public qui gère le port de commerce de Nantes-Saint-Nazaire. Alors là, si vous connaissez... Est-ce que vous êtes tous les deux du territoire de Nantes ou pas ?

GAF : Ben, de base, je connais un petit peu, mais là, je suis de Vendée, moi, donc...

TJ : OK, ouais, enfin bon, si vous êtes géographe, vous devez un peu maîtriser quand même la géographie, j'espère.

GAF : Ouais, ça va. Minimum. Ouais, minimum.

TJ : L'établissement... Alors, gère le port tout au long de l'estuaire de la Loire. La plupart des terminaux portuaires sont à l'aval de l'estuaire, donc près de Saint-Nazaire. Jusqu'à Donges, parce que c'est là que les plus gros navires peuvent arriver. Mais il y a aussi des navires qui remontent jusqu'à Nantes. Alors, j'explique ça, pourquoi ? Parce que, du coup, j'ai commencé en 2003 à Nantes. Après, je suis allé en 2007 à Montoir. Je suis revenu en 2012 à Nantes. Je suis retourné en début 2020 à Montoir. Et là, je suis de nouveau basé à Nantes. Et je fais des allers-retours. Mais c'est tout ça pour dire que si j'habite Saint-Etienne, c'est parce qu'ayant commencé à Nantes, je savais qu'un jour, vu que l'activité principale des terminaux portuaires se trouva à côté de Saint-Nazaire, j'irais travailler un moment par là-bas. Donc, je m'étais placé au milieu. Alors, d'ailleurs, c'est intéressant parce que, du point de vue mobilité, je suis à mi-chemin en temps. Le siège du port, il est à côté de la gare maritime, près du maillet brisé si vous voyez le bateau musée qui est dans le port de Nantes, le maillet brisé, c'est juste à côté. J'habite à 21 kilomètres de mon travail à Nantes. Et lorsque je travaillais à Montoir de Bretagne, j'étais à 42 kilomètres. Et je m'étais de même temps en voiture. C'est intéressant parce que vous vous rendez compte que je m'étais une demi-heure pour aller en voiture jusqu'à Montoir, jusqu'au terminal container où je travaillais. Et lorsque j'allais à Nantes en voiture, je m'étais de même temps. Et finalement, j'ai mis beaucoup de temps. L'autre truc intéressant aussi du point de vue des mobilités, c'est que j'ai mis beaucoup de temps à switcher, à basculer sur le vélo et le train. Et je ne comprends même pas comment j'ai pu continuer à faire de la voiture pendant autant de temps. Notamment, quand j'ai commencé à travailler à Nantes, j'étais sur les terminaux de Cheviré. Vous voyez le pont de Cheviré. Je travaillais exactement en dessous du pont de Cheviré sur les terminaux portuaires qui sont là. Et du coup, ce n'était pas un site qui était facilement accessible autrement qu'en voiture. En revanche, quand je suis allé travailler en 2007 à Montoir, j'allais sur les terminaux portuaires qui ne sont pas desservis par les transports en commun. Un territoire portuaire, c'est quand même assez vaste du point de vue géographique. Et donc, ce n'est pas très bien desservi. Ce n'est pas très dense du point de vue du nombre de personnes. Ce qui veut dire que les transports en commun ne sont pas du tout pratiques. Et pourtant, depuis, je retourne travailler une fois par semaine au moins sur ce site-là. Et j'y vais en vélo et en train. Je vous expliquerai comment.

GAF : Je voulais vous demander actuellement, c'est quoi votre itinéraire principal ?

TJ : Mon itinéraire principal, c'est que je pars de chez moi en vélo. J'habite à l'est de Saint-Étienne-le-Mont-Luc. J'ai deux kilomètres pour me rendre à la gare. Je fais Saint-Étienne, la gare de Chantenay. Je ne fais pas jusqu'à Nantes. Je m'arrête à Chantenay. Et ensuite, je reprends mon vélo parce que je prends le vélo dans le train. Et je sais que ce n'est pas la politique de la région de favoriser, de monter à bord de son train avec son vélo. Parce que je crois qu'en Hollande, par exemple, ils ont plutôt la politique d'avoir des parkings à vélo de chaque

côté. En gros, on a deux vélos. Sauf que vu la fiabilité des trains sur cette ligne-là, des fois, je suis content lorsque le train est en panne, quand il y a un problème de transport, de pouvoir rentrer chez moi en vélo. Il y a 25 kilomètres et ça le fait. J'arrive, je suis transpirant, mais je suis arrivé chez moi, donc ce n'est pas très grave. Je n'ai plus qu'à me changer et ça le fait.

GAF : C'est combien de kilomètres, à peu près ?

TJ : En vélo, j'en ai pour 25 kilomètres. Après, en train, je n'ai pas eu de problème de distance. J'en ai pour un quart d'heure de train, grosso modo. Parce que c'est Saint-Etienne-Couéron. Le train, c'est un train qui s'arrête à toutes les gares. Saint-Etienne-Couéron, la basse indre Saint-Herblain et Chantenay.

GAF : Est-ce que vous utilisez ce vélo tous les jours ? Est-ce que les épisodes de la météo, ça peut vous influencer ? Les saisons aussi peut-être

TJ : Non, je l'utilise tout le temps. On n'est pas nombreux. On voit bien à cette époque-ci, quand il fait beau, il y a plus de vélos dans les épaules. Non, je fais partie des gens qui l'utilisent tout le temps. Parce qu'à chaque fois que je prends la bagnole, maintenant ça me fait vraiment pénible. Surtout que globalement, le train c'est assez fiable. Des fois ça merde, mais des fois la voiture aussi. Il y a des embouteillages et plein de trucs. Et globalement, c'est beaucoup plus fiable en tant que parcours. C'est-à-dire que je mets grosso modo de porte à porte 5 minutes de plus. Mais par contre, je maîtrise mon temps de trajet. Et surtout, je n'ai pas à conduire. Et ça, c'est vraiment cool. Ça me fait prendre l'air. J'ai deux fois deux kilomètres. Mine de rien, le matin, ça me réveille. Ça me fait un peu d'activité physique. Ce n'est pas énorme, mais sinon, j'ai un travail sédentaire. C'est déjà ça, ça fait un peu d'activité. Ça permet de se réveiller. Il faut se couvrir. C'est l'hiver, ça n'a pas été simple.

GAF : Il y a des jours, ça doit piquer un peu.

TJ : Il n'a pas fait froid, mais c'était humide.

GAF : Avec la neige, ça peut être bizarre. Quel type de vélo utilisez-vous ? Est-ce que c'est un vélo classique ?

TJ : c'est un vélo musculaire. C'est un vélo de voyage. Je fais aussi des voyages à vélo. GAF : Ok

TJ : C'est un vélo que j'utilise par ailleurs. J'ai des sacoches.

GAF : Vous l'avez déjà évoqué, mais qu'est-ce qui vous a poussé à choisir le vélo ? Vous vous êtes rendu compte que ça vous prenait autant de temps que c'était mieux. Est-ce qu'il y a eu des déclencheurs ?

TJ : Oui C'est d'abord pour des raisons écologiques que je l'ai fait. Ça a été le déclencheur. Pourtant, ça fait longtemps.

Ce qui serait intéressant, mais pas du point de vue géographique, du point de vue psychologique ou du point de vue sociologique, c'est de voir pourquoi j'ai mis autant de temps à me convertir au train. Alors que j'ai ces convictions-là, j'ai des convictions écologiques, j'étais convaincu de l'intérêt, mais je n'avais jamais pris la force de l'habitude. Je n'avais pas essayé. Un jour, j'ai dit que j'allais essayer. J'ai pris un abonnement d'un mois. On va essayer. On va voir ce que ça donne. C'était en octobre, presque 4 ans, 2022. Je savais qu'il y avait le train. Je me suis dit de tester une fois pour que ça déclenche le reste. C'est exactement ça. Le frein que j'avais, c'était que je vais être embêté pour pouvoir prendre le train. Ça va m'influencer, mais je ne serai pas libre de mes horaires. C'est un prétexte qui n'est pas du tout valable comme argument parce qu'on s'organise différemment. Déjà, ça force à s'arrêter de bosser à certains horaires pour pouvoir aller chercher son train. De toute façon, même si je suis contraint à un horaire, je peux prendre un train un peu plus tard. La densité de train au moment des débuts de journée ou en fin de journée est relativement dense.

GAF : En plus d'avoir des horaires plus fixes notamment au niveau du travail, ça vous a apporté ou changé des choses dans votre quotidien ?

TJ : Je suis moins stressé. Je suis moins stressé par la bagnole. Ça me saoulait de prendre la voiture. Je trouvais ça pénible. Les gens qui n'y avancent pas. Je m'énervais tout seul.

GAF : Est-ce que ça a changé votre rapport au territoire ? Est-ce que ça l'a fait changer ou est-ce que c'est toujours le même ?

TJ : Je ne sais pas si on peut se dire comme ça. Je ne sais pas si ça rentre dans ce genre de choses. Maintenant, j'envisage le train comme un mode de transport. Avant, si j'allais loin, le train, c'était... Si j'allais à Paris, globalement, ce n'était pas un truc que je rentrais dans ma réflexion. Maintenant, c'est systématique. Je réfléchis. Est-ce que ça vaut le coup de prendre le train ? Même si ça coûte un peu plus cher, dans le train, on peut bookigner, on peut dormir, on peut travailler. Je trouve ça cool.

GAF : Est-ce que... Vous n'utilisez peut-être pas trop... Je ne sais pas à quel point vous l'utilisez sur la communauté de communes, le vélo, vu que c'est après le train pour en sortir. Comment vous jugez les aménagements cyclables qui sont sur la communauté de communes ou spécifiquement dans votre commune ?

TJ : Pour le coup, autant que possible, on fait des déplacements en vélo. Par exemple, quand j'ai besoin d'aller au bourg de Saint-Etienne-le-Montluc, j'habite à peu près à 2 km du bourg. Je suis encore dans les limites urbaines. Je suis encore dans le panneau d'agglomération. C'est une continuité urbaine entre chez moi et le bourg. Mais je vais en vélo tout le temps parce que c'est beaucoup plus pratique. Ça évite de se garer. Globalement, pour aller chercher le pain, pour aller faire des courses un peu plus importantes, sinon on a une voiture électrique. Globalement, on utilise autant que possible le vélo.

GAF : OK. Et au niveau l'état du sol ?

TJ : Globalement, ça s'est amélioré. Avant, il y avait des endroits où il y avait des pistes cyclables en site propre. Mais par contre, elles n'étaient pas prioritaires sur les voies routières. Et il y a 2 ans, ils ont inversé cette logique. C'est-à-dire qu'ils ont amélioré les chemine-ments doux en faisant en sorte que les pistes cyclables soient mieux matérialisées, qu'elles deviennent prioritaires sur les endroits où il y en a. Elles deviennent prioritaires sur les voitures. Et au centre-ville, ils ont aussi réaménagé. Avant, il y avait des trottoirs ordinaires d'une quinzaine de centimètres de haut. Là, maintenant, ils ont fait des aménagements routiers où il y a une quasi-continuité entre les trottoirs et la route. Ce qui est plus simple pour les voitures et pour les piétons, pour les fauteuils, etc. Je trouve que c'est aussi plus facile à circuler en vélo avec ça. C'est plutôt pas mal. Il y aurait encore des améliorations. Je suis partisan pour faire des agglomérations dans lesquelles il faut rouler à 30 km heure et où les voitures sont les dernières prioritaires après les piétons, les mots doux. Mon rêve, c'est d'avoir des villes où les piétons d'abord, les vélos ensuite, tous les mots doux, et ensuite les voitures. Les voitures devraient s'effacer derrière tout le reste. On n'y aille pas.

GAF : Est-ce qu'il y a des endroits précis que vous jugez dangereux ou mal aménagés dans la commune ?

TJ : Où est-ce que je trouve ça dangereux ? Il y a un endroit près de la mairie qui est dangereux parce que autant d'un côté il y a un aménagement il y a des endroits où la piste cyclable c'est vrai pour tous les endroits où la piste cyclable traverse la route. C'est des gens qui ne font pas de vélos. C'est pas possible. Ça veut dire que quand on est dans le sens où on long de la voie les voitures arrivent de notre dos on est sur le côté et d'un coup il faut s'arrêter, se mettre à la perpendiculaire regarder, traverser Je me mets à la place des automobilistes on se demande qu'est-ce qu'il va faire avec ce vélo ? Est-ce qu'il va s'arrêter ? Maintenant c'est juste à côté d'un rond-point près de la station Total éventuellement je pourrais vous montrer sur une carte je vais ouvrir Google Maps et on va partager ça permet de visualiser les choses globalement de toute façon les dangers c'est quand on croise les modes de passe d'un site propre à un site partagé Est-ce que vous voyez mon écran ?

GAF : Oui, c'est bon

TJ : Moi j'habite là ce que je fais comme trajet je pars de chez moi je suis sur une route assez passante j'emprunte la rue de la chaise quitte une route qui a été aménagée il y a une vingtaine d'années quand on est arrivé mais globalement il n'y a pas de soucis particuliers après on arrive au centre-ville. La semaine dernière je me suis fait agresser par un automobiliste

TJ : AHH oui

GAF : Oui, j'ai failli me faire casser la gueule toute cette partie là c'est l'église elle est relativement étroite 20-30 km il y a des chicanes c'est un aménagement fait pour que les voitures aillent doucement ça s'élargit il y a une route il y a encore des stationnements sur les côtés c'est beaucoup plus large une voiture m'a doublé il y a des stationnements à cheval sur le trottoir et sur la route il y a une voiture qui ne tenait plus derrière moi pourtant je roule au-dessus de 25 km je ne roule pas non plus doucement il n'a pas attendu que je m'en rabatte il m'a rasé j'ai gueulé il est sorti, il a voulu me casser la gueule. ça arrive quand même encore. Ce que je voulais montrer c'était ici c'est ici ça c'est la mairie ça c'est le rond-point c'est la route du milieu qui passe devant il y a tous les camions d'Asca West qui passent il y a ce problème-là des camions d'Asca West qui empruntent encore cet itinéraire-là c'est vraiment pénible ça c'est quand même une des caractéristiques de Saint-Etienne c'est le fait qu'il y a des camions d'Asca West qui font un gros trafic de poids lourd en plein centre-ville sur un axe quand même assez important ce dont je parle c'est ici c'est à dire que si on zoome voilà ici sur le trottoir il y a une piste cyclable donc là d'un coup la piste cyclable elle traverse et ça c'est une catastrophe on ne peut pas faire pire donc en gros moi ce que je fais comme je repars vers ici pour rentrer chez moi je suis sur la piste cyclable sur le trottoir et au lieu de prendre la piste cyclable comme ça je mets mon bras et j'emprunte finalement je trouve ça moins dangereux d'emprunter le rond-point alors je suis en fluo j'ai mon casque fluo mon gilet jaune je suis hyper visible et je trouve ça moins dangereux finalement d'emprunter le rond-point plutôt que de...

GAF : De tourner ça c'est hyper dangereux c'est un endroit naturel comme direction il y a une aventure ouais c'était top voilà

TJ : puis l'autre endroit que je trouve dangereux aussi c'est ici il y a un feu pour arriver à la gare et là ouais c'est chaud par exemple quand j'arrive d'ici c'est pour ça qu'en général quand je peux je passe plutôt par le centre voilà je passe par ici comme ça j'ai un feu et je vais tout droit alors que ici je dois prendre à gauche en arrivant par ici et bien j'ai un flux de camions, de bagnoles je suis au milieu d'un carrefour en vélo je serre un peu les fesses

GAF : c'est pénible

TJ : ok je parlais tout à l'heure puis qu'on a les images sous les yeux je parlais tout à l'heure de l'axe cyclable qui a été matérialisé on le voit bien ici alors ça c'est une route si je ne me trompe pas ouais c'est ça, c'est une route par laquelle les camions en gros l'axe de l'axe principal d'arrivée des camions, vous voyez où est l'escawest l'escawest est de ce côté-ci donc les camions quand ils quittent l'escawest ils passent par là il y a un rond-point ça franchit la voie ferrée par-dessus un pont ils en prennent par là ils en prennent par là par ici et ensuite ils tournent à gauche ici ils remontent ici ils remontent par là par ici ils passent vraiment dans l'agglomération et donc ils ont ce qu'ils ont fait, ce que je trouve bien c'est que on voit là il y a une piste cyclable on voit bien, ils l'ont matérialisé, ils ont mis des scellés de passage donc maintenant, avant il fallait que les vélos s'arrêtent ici, les véhicules étaient prioritaires alors que maintenant ce sont les vélos qui sont prioritaires ça c'est quand même pas mal ça c'est chouette, ils ont fait des progrès comme de ce point de vue-là

GAF : on est passé sur cette route parce qu'on est venu un peu tourner la voie sur cette route où il y avait beaucoup de camions il y avait des camions c'est impressionnant. Ca doit être dangereux de mélanger camions et vélos même moi ça me fait peur quand il y a un camion derrière moi alors que je suis en vélo

TJ : l'avantage c'est que sur cette route-là il y a une piste cyclable en site propre partout ça c'est plutôt pas mal c'est sécurisé

GAF : et vous n'avez pas peur que certains chauffeurs ne respectent pas les pistes cyclables, la priorité

TJ : il faut faire vachement gaffe à ça parce que même si on est prioritaire une fois qu'on est mort, on est mort c'est pour ça que il y a un autre endroit c'est quand je me rends à mon travail une fois par semaine. Quand je me rends à mon travail à Montoire de Bretagne je passe par le rond-point de Gros je peux vous montrer je vais fermer Google on est complètement ailleurs ça ne vous intéresse pas en fait vous ce qui vous intéresse c'est sur Saint-Etienne

GAF : si ça nous intéresse est-ce que vous pouvez nous dessiner votre trajet aussi si c'est possible nous montrer un peu votre trajet à travers le Maps

TJ : mon trajet préféré en général ce que je fais j'habite là je passe par ici là, op, là je prends la route de Chézine jusqu'au centre-ville là je fais un truc qui n'est pas qui n'est pas dans le manuel parce que je prends un bout de route en sens interdit mais en fin de compte je trouve ça plus facile l'itinéraire qu'il faudrait que je prenne ce serait celui-ci qu'on tourne l'église et qu'il descende par ici parce qu'ici c'est une rue qui est en sens unique pour les voitures à monter mais qui est en sens interdit sauf vélos. Ici j'ai un bout de route tout le reste c'est en tout le reste c'est en c'est comme ça aussi, c'est en sens interdit sauf vélos mais j'ai un petit bout de route qui fait 50 mètres qui est en sens interdit et en fait pourquoi parce qu'il n'y a pas de place sauf à monter sur les trottoirs mais comme les trottoirs maintenant sont aménagés où il n'y a quasiment pas de dénivellation entre la route et le trottoir si il y a une bagnole et aux horaires où je passe il y a rarement des voitures je me mets gentiment sur le trottoir ils sont en face de moi je ne les surprends pas je ne les mets pas en danger je fais une petite entente sur le côté de la route mais grosso modo ça va et après je passe par là je descends ici et je me retrouve à la gare, si c'est là, oui c'est ça j'arrive à la gare super. Et les cas où je passe par ici à l'endroit dangereux c'est quand ici il y a une boulangerie donc c'est là que je m'arrête à la boulangerie et là je repars maintenant ce que j'essaye de faire c'est qu'en général ici il y a un petit passage qu'on ne voit pas mais la boulangerie est ici, je traverse par ici je privilégie plutôt de passer par là que de passer par cet axe qui est dangereux qui n'est pas très agréable comme ça je me retrouve là c'est des parkings et je retrouve l'itinéraire que j'utilise en descente vers chez moi qui est plus sécurisé

GAF : D'accord et d'après vous est-ce qu'il y a assez de stations vélos est-ce que c'est sécurisé aussi

TJ : alors il y a un endroit où il n'y a pas de stationnement vélo c'est autour de l'église il n'y en a pas assez je me suis déjà fait la flexion plusieurs fois il n'y a pas assez de comment on appelle ça les repos vélo il y a un terme pour ça les parkings vélo ce n'est pas un parking c'est juste un les racks ce n'est pas des racks c'est simplement des supports des arceaux qui permettent de mettre un cadenas

GAF : ah ok

TJ : Je n'ai plus le terme, le terme m'échappe, c'est fou, ça va m'en revenir.

GAF : J'ai appelé ça des racks à vélos, mais du coup ça se trouve que c'est moi qui...

TJ : Non, c'est pas un rack, parce que c'est juste un espèce de poteau avec un arceau qui permet d'accrocher... Ah ouais, j'ai vu, ouais, ouais. Il y en a à côté de l'université, je crois, les cercles... Ouais, c'est ça, exactement. Alors, oui, certains, ils accrochent la roue, ça, c'est nul. Le mieux, c'est de pouvoir... Ouais, c'est ça, c'est de pouvoir... J'ai une béquille, donc je le mets à côté, et puis accrocher le cadenas. Et je vais essayer de retrouver le terme qui m'échappe à l'instant où on se parle. Bon, ça va me revenir dans la conversation. GAF : Et concernant le...

TJ : Les appuis vélos. Voilà, ça s'appelle les appuis vélos.

GAF : Appuis vélos, ok, super terme. Et concernant le relief, est-ce que c'est vraiment propice pour rouler en vélo tranquillement, sans se fatiguer autant ?

TJ : Ben, alors, moi j'habite... Parce que Saint-Etienne a la particularité quand même d'être construit sur le sillon, là. Donc il y a une bonne déclivité quand même. Alors, moi, je ne vais pas jusqu'en haut, je suis à mi-pente. Grosso modo, j'habite à mi-pente du sillon. Et heureusement, la pente est dans le bon sens pour moi. C'est-à-dire que, je veux dire par là que... Quand je vais au travail le matin, c'est en descente. Donc si je suis un petit peu à la bourre pour aller prendre mon train, ça va. J'ai au plus court 4 minutes, et puis quand j'ai 10 minutes, c'est en moyenne. Mais j'ai largement le temps d'arriver à la gare. Et puis, en rentrant chez moi, j'ai un peu plus de temps. Enfin, je suis moins pressé, je n'ai pas un train à prendre, littéralement. C'est le bon sens. Après, la géographie, elle est ce qu'elle est. Je n'ai pas choisi ma maison parce qu'elle était... Mais c'est vrai que pour les gens qui habitent tout en haut de Saint-Etienne, ça fait une bonne pente quand même. Mais ce n'est pas long, ce n'est pas très très long. Mais il y a peut-être pente quand même, il faut reconnaître.

GAF : Est-ce que vous connaissez un peu les services de location de vélo mis à votre disposition par la commune ?

TJ : Ma femme a bénéficié, avant d'acheter un vélo électrique, elle a loué, en effet avec Vélila. Elle a loué pendant 6 mois un vélo pour voir si ça lui convenait comme mode de déplacement. Et après, elle a transformé, elle a arrêté sa location et on a acheté un vélo. Mais oui, je sais qu'il y a Vélila. Après, les autres services, je ne connais pas trop.

GAF : D'accord, ok, d'accord. Et ça rejoint un peu à ce que vous disiez tout à l'heure, savoir si vous vous sentez un peu respecté et en sécurité face aux automobilistes sur les routes du territoire ? Est-ce que vous avez vu une évolution sur les quelques années ?

TJ : Alors en fait, ce que je remarque vraiment, ceux qui ont le... D'une manière générale, pour ce qui est du genre, je pense que les

femmes sont plutôt plus respectueuses sur la route que les hommes, moins agressives. Et ça, j'enfoncé une porte ouverte. C'est évident. Et alors, le truc que je remarque vraiment, c'est que ceux qui ne savent pas, qui n'ont pas intégré que le vélo est un mode de transport et donc considèrent le vélo comme un véhicule qu'il faut respecter comme les autres, c'est les personnes d'un certain âge. D'accord. Vraiment, par exemple, il y a des endroits où il y a des écluses. Des écluses où moi, en vélo, je suis prioritaire. Et certaines bagnoles ne s'arrêtent pas. Certaines bagnoles, ça n'arrête pas. Un coup sur deux, mais assez souvent, quand c'est des voitures et conduit par des personnes relativement âgées, on voit bien que c'est des gens qui ont grandi avec l'avènement de la voiture. Ils ont appris à conduire quand la voiture prenait toute son importance dans la société. Je pense que vous savez ça mieux que moi, que le territoire a été façonné par l'automobile. Et puis, autour de l'automobile, ils n'ont pas intégré le vélo comme un mode de transport. Pour eux, c'est un truc pour aller se balader, c'est un truc pour aller faire du sport, mais ce n'est pas un mode de transport.

GAF : Dommage.

TJ : Et donc souvent, je me méfie des vieux. Quand je les vois, je me dis qu'il va me faire un truc de pas frais. (hahaha). Il va me faire un refuge de priorité. J'essaie de me montrer courtois. Quand une voiture, au contraire, s'arrête face à une écluse parce qu'elle n'est pas prioritaire, que je sois en voiture ou en vélo, j'essaie d'être sympa en faisant un petit signe de la main. Même si, évidemment, les gens s'arrêtent parce que c'est la règle, je trouve que ça ne mange pas de pain de faire un petit signe de la main pour dire OK, merci. Il y a quelques comportements. J'ai vu le comportement que j'ai décrit la semaine dernière. Il y a deux ou trois semaines, j'étais avec quelqu'un qui m'a engueulé parce qu'il trouvait que je ne me rabattais pas assez vite. Le long de la même, quasiment le même endroit que je vous ai décrit tout à l'heure.

GAF : D'accord.

TJ : Comment cela a évolué ? Je pense que globalement, les automobilistes intègrent de plus en plus le vélo comme un mode de déplacement. Maintenant, on reste encore dans une situation où la voiture reste prioritaire. Dans l'esprit de certains, elle reste prioritaire surtout.

GAF : D'accord. Et justement, vous ne trouvez pas que c'est peut-être à cause de l'utilisation de la voiture que certains ont délaissé le vélo ? Ou bien, vous pensez que pourquoi vos collègues ou vos voisins n'utilisent pas le vélo pour se déplacer ?

TJ : Alors, je pense que par exemple, mes collègues qui ont des enfants plus jeunes, qui ont besoin d'aller chercher au PS scolaire, à l'école, au sport, au machin, au truc. Donc, qui ont peut-être des contraintes familiales plus importantes, ont plus de difficultés à utiliser le vélo. Si je réfléchis aux choses, quand je réfléchis à mes collègues qui viennent en vélo aussi, qui sont plutôt des citadins eux. Globalement, c'est des gens soit qui n'ont pas d'enfant, qui... Quoique eux, j'ai un peu de tout. Je suis en train de réfléchir en même temps que je vous parle. J'ai des collègues qui ont des vélos cargo, qui habitent en ville. Donc, ce n'est pas tout à fait la même situation. Et donc, ils n'ont pas les contraintes. Mais encore une fois, je leur jette pas la pierre. Parce que quand je vois le temps que j'ai mis à me convertir, et je ne reviendrai jamais en arrière, à me convertir au vélo-train, je trouve ça invraisemblable. C'est incroyable. J'ai passé de 2012 à 2019, j'ai passé plus de 7 ans à travailler en Angle tous les jours. Et je n'ai pas pris crainte. C'est complètement con.

GAF : Et pour les gens de votre commune, pourquoi ils n'utilisent pas le vélo à la place ?

TJ : C'est le vélo et surtout le train, parce qu'il y a pas mal de gens qui bossent à Nantes ou à Saint-Nazaire. Je vois pas mal de gens qui travaillent au chantier d'Atlantique, à Saint-Nazaire, et qui viennent soit de Saint-Etienne, soit même carrément de Nantes, et qui vont jusqu'à Saint-Nazaire en train tous les jours. Il y a pas mal de gens à Saint-Etienne, on les reconnaît, ils ont tous des vestes siglées le chantier d'Atlantique. Et il y en a pas mal qui prennent le train, tous les jours, parce que c'est hyper pratique. Le train, il y a une station à Painouette qui est en face des chantiers. Ils descendent du train, ils traversent, ils ont 500 m à faire à pied ou à vélo ou en trottinette. Il y a des hordes de travailleurs qui vont travailler chez Airbus ou au chantier d'Atlantique en train. Et après, sur les obstacles, pour répondre à votre question, les obstacles, je pense que c'est les contraintes qui se fixent et je pense que c'est les freins psychologiques. Oui, ça s'est coupé.

GAF : Vous parlez de contraintes psychologiques, c'est bien ça ?

TJ : Oui, tout à fait. Je pense qu'il y a des freins psychologiques au fait de basculer. Essayer, selon la formule, c'est d'adopter, mais notamment le train. Saint-Etienne à cette chance-là d'avoir une gare et ça c'est top. Et parce que j'ai vu, quand on a fait la carte des pistes cyclables, on a vu qu'il y a certaines communes qui n'ont pas de pistes cyclables. Et ils n'ont pas de stations vélos, ni rien.

GAF : Des communes de la communauté ? TJ : Oui, de la communauté de communes.

GAF : Ok, Par exemple. Vous ne pensez pas qu'il y ait beaucoup de pistes cyclables ? Vers l'ouest, les communes qui sont moins nombruses.

TJ : Ah oui, ok. C'est vraiment plus difficile. Saint-Etienne, Saint-Lazare-Nord, on voit qu'il y en a quand même.

GAF : Justement, c'est bien ça. Et si vous aviez une baguette magique, quelles infrastructures ou quels services créeriez-vous en priorité sur le territoire ?

TJ : Des pistes cyclables en site propre. Oui, c'est ça. Ou alors des vélos-routes aussi, ça peut être un truc intéressant. Par exemple, ce que je disais tout à l'heure, je reviens à ce que je ferais là. La première chose que je ferais, c'est que tout aménagement étant égal, sans aménagement lourd supplémentaire, je ferais en sorte que dans l'agglomération, ce soit une agglomération à 30 partout, sauf peut-être la

route du milieu où il y a les poids lourds. Que ce soit à 50, à cet endroit-là, ça ne me choque pas. Surtout qu'il y a une piste cyclable en site propre. Mais par contre, tous les axes partagés, je les passerais à 30 km heure avec priorité au vélo, aux piétons d'abord bien sûr, mais au vélo autrement. Vélo et tous les modes doux. Ce serait la première chose que je ferais si j'avais une baguette magique.

GAF : Cool. Pour finir, est-ce que vous avez remarqué une augmentation du nombre de cyclistes ? Je ne sais pas si vous avez fait du bouche-à-oreille ou autre chose, mais est-ce que de votre côté, vous voyez autant de personnes ou peu de personnes ?

TJ : D'une manière générale, je ne sais pas. Ce que je remarque, c'est le nombre de personnes à prendre le train et le vélo. Il est plus important, oui. Il est plus important. D'accord. Après, globalement, est-ce qu'il y a plus de cyclistes qui rayonnent dans Saint-Etienne ? C'est dur à voir.

GAF : Oui, c'est dur à voir.

TJ : Il faudrait faire des comptages.

GAF : Est-ce que vous pensez qu'on pourra voir un jour, dans la commune, une utilisation massive du vélo ? Et si oui, on vous l'avait dit, pour l'agglomération, mais pour une commune, on va dire, comme si elle était la plus proche de la communauté de communes de Nantes, est-ce que vous pensez que c'est possible de rendre une commune périurbaine complètement apte au vélo pour tous les habitants d'une commune ?

TJ : Oui, si on fait en sorte que les gens puissent aller, puissent utiliser leur vélo comme un mode de transport. Quand ils sont local, c'est facile. Il faut sécuriser les transports. Par exemple, à Cordomais, je sais qu'il faut sécuriser les circulations. Entre Cordomais et la gare de Cordomais, qui est quand même assez éloignée. Je ne sais pas si vous avez vu. Si on regarde, on peut reprendre la carte, si vous voulez. Je vais repartager l'écran. La gare de Cordemais. On a la route du milieu, le grand axe qui est là. La gare inter-Croix-Morzelle. Et le centre-bourg est là. Tout le long de cette rue, ils ont fait une piste cyclable en site propre. Super sécurisée. Elle est géniale. Cordemais, ça a beau être un tout petit bourg perdu au milieu de la campagne, ça n'empêche pas qu'ils aient fait en sorte que les gens puissent rejoindre facilement l'axe principal qui permet de prendre le train pour l'Anneau, par exemple. Je pense qu'il y a un truc important aussi, puisqu'on a parlé de vélos, de faire en sorte que la commune puisse pousser pour qu'il y ait plus de fréquences de trains. Dans le domaine des infrastructures, c'est toujours l'offre qui précède l'usage. Il ne faut pas attendre que l'usage vienne. Une demande pour pouvoir créer l'offre, il faut faire une offre. Et ensuite, les gens s'y raccrochent. S'il n'y a pas d'offre, l'usage ne suivra pas. Si il n'y a pas d'offre, les gens vont retenir l'offre en la bagnole. Par contre, s'il y a de la fréquence de trains, par exemple, quand on voit le RER à Paris, les gens ne se posent pas la question. Ils prennent le RER. Quelles que soient les catégories socioprofessionnelles, les gens prennent le RER. Mais parce qu'il y a de la fréquence, parce qu'il y a une étendue horaire qui est importante. Je pense que c'est possible d'utiliser le vélo à la fois en local, si on sécurise les trajets, et il faut qu'il y ait des connexions assez faciles aux zones de transport qui permettent d'aller loin.

GAF : Et s'il y avait des vélos en libre-service comme ici à Nantes, vous pensez que les gens vont l'utiliser ?

TJ : J'y crois moyen. Autant je peux comprendre la location longue durée, autant la service type Bicloo, j'y crois moyen. Franchement, il n'y a pas assez de densité, je crois.

GAF : C'est ça, c'est plus apte à des lieux assez denses.

TJ : Ouais, exactement. Et puis surtout que les gens habitent plutôt en maison, ça veut dire qu'ils ont de la place pour stocker un vélo.

GAF : C'est pas trop un sujet. D'accord. Tu as des trucs à ajouter, Mamour ?

GAF : Justement, je vais profiter un peu de... Comme vous travaillez un peu dans tout ce qui est transport fluvial, domaine fluvial et tout, nous on a essayé de voir un peu les mobilités qui peuvent se faire à travers le transport fluvial entre Saint-Nazaire et Nantes. Est-ce que vous pensez que la commune pourrait être intéressée par ce transport fluvial ? Est-ce que ça existe déjà ? Est-ce qu'il y a des actes où on peut le faire ? On peut voir si ça peut être mis dans la commune ?

TJ : Non, non, non, parce que je pense que ça a peut-être fonctionné par le passé, mais en même temps, il m'est brouillon. Non, non, mais à l'heure du camion et de la bagnole, clairement pas une commune comme Sainte-Étienne. Justement, le port a essayé de promouvoir des transports fluviaux entre Nantes et Saint-Nazaire, mais il y a trop peu de distance. Par exemple, sur la Seine, entre Le Havre et Paris, ça vaut le coup, parce qu'il y a assez de distance pour amortir les coûts de la rupture de charge. Par contre, entre Saint-Nazaire et Nantes, il n'y a pas assez de distance, et on a un service fluvial qui n'a jamais fonctionné. C'est trop cher. Oui, c'est trop cher. Le fleuve, ça peut être intéressant pour le dernier kilomètre à Nantes, mais pour les communes intermédiaires, c'est complètement illusoire, je pense. Super.

GAF : Très bien. Je ne sais pas si vous avez des questions pour nous finir.

TJ : Votre travail, c'est une étude commandée par la Com com, c'est ça ?

GAF : Oui. Leur recours aux mobilités, c'est un groupe du conseil de développement de la Comcom.

TJ : Du conseil de développement de la Comcom ?

GAF : Oui c'est ça. Ils n'avaient pas du mal, mais ils se posaient des questions sur ce qui existe, en tout cas sur le territoire. La commande initiale, c'était de recenser ce qu'il y a, ce qui existe, pour mieux comprendre ce qui est disponible. Est-ce que, justement, s'il y a des choses disponibles, pourquoi les personnes ne s'y intéressent pas. Du coup, notre travail, ça va être de leur fournir un outil, on voulait faire

une base de données, on s'est dit on va leur faire une arborescence, quelque chose où ils auront accès à tout ce qui existe sur le territoire, pour pouvoir justement les comprendre et avoir accès directement à la donnée. Aussi, on s'était dit que des entretiens, faire une analyse, un diagnostic.

TJ : AHH ok, Il y aura du quantitatif, mais il y aura aussi du qualitatif.

GAF : C'est ça, pour pouvoir faire une étude, je ne sais pas comment appeler ça, un diagnostic. Produire des cartes aussi. Oui, quand je dis la donnée, c'est la donnée cartographique. Oui, bien sûr. C'est un peu voir comment on peut pousser les gens à peut-être changer, psychologiquement, comme vous, de laisser un peu leur voiture, parfois pour changer, pour aller vers les vélos, le train et tout.

GAF : Mais est-ce que vous pensez que c'est possible ?

TJ : Je pense que ça vaut le coup, parce que la commune peut initier, enfin la ComCom, ce qu'ils peuvent initier, c'est faire des essais. Et faire des campagnes, je ne sais pas comment on s'y prend pour faire ce genre de choses, mais pour inciter les gens, faire des témoignages à des gens qui, comme moi, utilisent le vélo-train tous les jours. Il y a bien des cas où je pense que les gens pourraient utiliser ça, c'est bien plus agréable pour aller à Nantes tous les jours.

GAF : D'accord. Ok, super. Alors du coup, comme support de sensibilisation, vous préférez plutôt que ça soit livrable, peut-être une carte, ou bien un truc sur téléphone, ou bien des entretiens, comme vous le dites, qu'on doit retranscrire.

TJ : Oui, je pense qu'après il peut y avoir des supports, mais je pense que c'est plutôt des campagnes de communication, des campagnes d'incitation, avec de la communication autour de ça. Il faut aussi que ça se voit physiquement. Par exemple, ils font des aménagements, ils font une campagne de communication qui dit désormais les vélos et les motos ont priorité sur les voitures dans tel et tel secteur, il y a plein de secteurs résidentiels, un peu comme à Nantes, tout est à 30, sauf certains actes qui sont à 50. La règle de base c'est que c'est 30.

GAF : D'accord.

TJ : Et puis il faut aussi que les aménagements se voient. Il y a un exemple en Hollande, qui est assez ancien, mais c'est d'autant plus, c'est-à-dire qu'en Hollande, c'est simple, tous les axes routiers sont doublés par des pistes cyclables, et il y a des panneaux de signalisation piste cyclable, les ronds-points par exemple sont entourés d'une piste cyclable, et les voitures s'arrêtent, alors ils ont la culture aussi, parce que souvent les automobilistes hollandais sont eux-mêmes cyclistes, et il ne faut pas rêver, la Hollande, c'est le fruit d'une démarche générale, le vélo, ce n'est pas parce que c'est plat, il y a du vent aussi, évidemment on ne parle pas des endroits en France où le relief est rédhibitoire, mais ici le relief ce n'est pas un sujet, surtout avec les VAE aujourd'hui, aujourd'hui les VAE ça permet vraiment de changer la donne en termes de transport, c'est complètement autre chose d'avoir un VAE par rapport à un vélo musculaire, en tout cas c'est faire des campagnes de communication, pas juste ponctuelles, on voit bien que c'est une politique, c'est un peu le fond de ce que veut faire le conseil développement, aller voir la population pour montrer qu'il existe des choses, en tout cas faire leur action de leur côté, vous êtes un exemple aussi, il y a des choses qui existent, des gens peuvent être à 5 minutes à côté d'une infrastructure sans être au courant, pour qu'ils puissent montrer à leur manière sensibiliser les gens à ce qui existe aux alternatives à la voiture sur le territoire. Exactement, des témoignages de gens qui le font, je ne sais pas si vous connaissez ça, ce truc là où il y a des pionniers, des early adopters, et puis après il y a toute la masse qui est constituée, et puis après il y a les retardataires, pour changer les usages il faut s'appuyer sur les premiers qui sont convaincus, pour ensuite convaincre la masse.

GAF : Oui c'est ça. Bien, c'était super, merci beaucoup pour toutes ces réponses. Si jamais on utilise ce que vous avez dit, tout est anonymisé évidemment sur ce qu'on fait.

TJ : Après je n'ai pas à cacher ce que j'ai à dire. Oui bien sûr mais après je n'ai pas de difficultés, si vous avez d'autres questions qui vous viennent après, n'hésitez pas à me reposer la question par mail ou par sms, je répondrai bien volontiers, et puis si la Comcom veut avoir des relais auprès des citoyens, je répondrai bien volontiers à notre sollicitation.

GAF : Je pense que ça leur intéresserait aussi.

TJ : Oui c'est pas mal d'avoir des relais, à qui il faut s'adresser, moi ou d'autres, ça peut dépendre. Vous pouvez leur dire que je suis ouvert à ce qu'ils vous demandent.

GAF : Ok. En tout cas merci beaucoup pour l'entretien accordé, c'était très intéressant.

TJ : Très bien,

GAF : merci beaucoup.

Eentretien avec des habitants du territoire qui pratiquent la multimodalité

MG : Mamour GAYE

AA : Annaïck AUTRET

SLD : Sylvaine Le Doré

JLD : Jérôme Le Doré

MG : Bonsoir.

SLD : Bonsoir.

AA : OK, vous nous entendez bien ? SLD : Oui.

AA : Nickel. Déjà, merci beaucoup d'avoir accepté cette discussion avec nous. SLD : De rien.

AA : OK, donc là, l'idée, je vous présente un petit peu notre projet, global, et ensuite, j'ai préparé une liste de questions que, du coup, je vous poserai. Et après, on peut, bien sûr, échanger, rajouter des questions. Vous pouvez parler autant que vous voudrez et poser vos propres questions si vous en avez. Donc, en fait, l'idée de cette discussion, en gros, notre groupe de travail, où Mamour et moi, on fait partie, c'est un travail qu'on fait avec l'Institut de géographie de Nantes Université. Et l'idée, c'est de faire un travail sur l'année où on travaille sur les mobilités du territoire d'Estuaire et Sillon. C'est pour ça que, du coup, comme vous habitez sur le territoire, on est venu vous poser des questions. Et l'idée, c'est un petit peu de présenter, tout ce qui existe sur les mobilités et de montrer aux habitants qu'il existe pas mal de solutions, parce qu'on s'est dit que c'était intéressant de poser des questions aux habitants pour voir quels étaient leurs moyens de mobilité et ce qu'ils avaient déjà envisagé, par exemple, d'utiliser d'autres moyens de transport ou non. Donc, ça va être justement les questions que je vais vous poser. L'idée, c'est du coup d'avoir, quand je poserai des questions, que si c'est possible d'avoir vos réponses vraiment de l'un et de l'autre, soit ça peut être la même réponse ou soit c'est séparé. Mais du coup, comme ça, ça permet un petit peu de distinguer et d'avoir un petit peu vos deux points de vue. Et sachant que du coup, la discussion va rester anonyme, vos noms ne seront pas du tout utilisés et le travail servira juste pour notre étude. On ne va pas le réutiliser après et on supprimera les infos une fois que notre travail aura été terminé à la fin de l'année.

SLD : D'accord.

AA : Voilà, je ne sais pas si pour l'instant vous avez des questions ou si c'est à peu près clair.

SLD : Non, ça paraît clair.

AA: OK, super. J'ai juste une petite question avant de commencer : est-ce que ça vous embête si on enregistre la discussion ? Comme ça, ça nous permet un petit peu de retranscrire après ce qui a été dit.

SLD : Non, moi non.

JLD : Non, non. Moi non plus.

AA : Super. Merci beaucoup. Eh bien, on peut rentrer dans le vif du sujet alors. Déjà, on va parler un petit peu de vos trajets actuels et ensuite, on verra un peu plus comment est-ce que vous voyez les mobilités sur le territoire globalement. Déjà, est-ce que vous pourriez un petit peu nous dire quel trajet vous faites pour aller au travail ? Par exemple, quelle est la durée ou quel mode de transport vous utilisez ?

SLD : Alors, pour moi, je travaille en centre-ville de Nantes parce que je travaille pour le département depuis un an. Et donc, la solution que j'ai trouvée, la meilleure, qui me convient le mieux, je prends la voiture, je vais jusqu'à l'arrêt d'un tram, un parking relais et je prends le tram. Donc, ça dépend des jours, mais il faut quand même que je compte une heure pour aller et une heure pour revenir.

AA : OK. Avec voiture plus tram.

SLD : Plus les marches à pied, oui. Donc, pour une heure, c'est du coup sans bouchon. Bon, disons que la voiture, quand tout va bien, j'ai 20 minutes. 20 minutes pour aller jusqu'à Saint-Herblain et puis le tram, j'ai une demi-heure. Donc, il y a tous les aléas entre, en fait, que je compte aussi par le temps de prendre la voiture, de la sortir, quand je ne dis pas un truc et que je ne fais pas de détour. Et puis, comme je pose la voiture sur un parking relais, il faut quand même aller jusqu'au tram. Et puis, une fois que je descends du tram, je dois marcher jusqu'au bâtiment dans lequel je travaille. Ce qui me fait à peu près, peut-être pas tout à fait 10 minutes de marche, mais entre 5 et 10 minutes.

AA : OK.

JLD : Alors, ce qui me concerne, moi, je travaille à Indret, chez Naval Group. Alors, c'est juste à côté, de l'autre côté du bac de Loire, la montagne Basse Indre. Et je vais en voiture quasiment tous les jours. Donc, je vais en voiture de chez moi pour aller jusqu'à La Montagne. Ça me prend à peu près 20 minutes, un peu moins de 20 minutes. Ensuite, je prends le bac et après, je traverse le bac et j'arrive tout de suite à mon travail. Je vais pas jusqu'à la montagne puisque mon travail est vraiment de l'autre côté, juste de l'autre côté du bac. Et ça

m'arrive aussi d'aller en train. Et quand je dois aller en train, je vais à pied à la gare de Saint-Etienne-de-Montluc. Donc, ça me met à pied... Après, j'ai pas beaucoup de temps pour aller jusqu'à l'arrêt. Je sais pas, je ne le prends pas assez souvent. Et ensuite, par contre, après, j'ai un quart d'heure à pied parce que j'ai un peu plus de deux kilomètres pour aller jusqu'au bac. Et après, je traverse à pied. Et après, mon site est juste à côté de la Loire. Mais comme il est grand, j'ai encore un autre kilomètre à marcher. Ça fait trois kilomètres de marche. Et ça, je le fais, on va dire, une ou deux fois. Enfin, une fois par mois max, parce que je n'ai pas ma voiture ou je la prête.

SLD : Oui, quand on a moins de voitures.

JLD : Donc, j'ai quand même cette solution-là, qui est pas mal. AA : Oui, un petit peu une solution par défaut.

JLD : Et pourquoi je ne le fais pas plus souvent ? Parce qu'avant de venir ici à Lille, j'allais toujours quasiment en transport en commun, au travail.

SLD : Il veut dire qu'on habitait dans le nord avant.

JLD : Avant, on habitait dans le nord. On habitait près de Lille. Donc voilà, pourquoi je ne le fais pas plus souvent. Parce que, ça, c'est peut-être une question après. À 7h du matin, j'ai deux trains entre 7h et 8h. Et après, j'en ai un entre 8h et 9h. Et après, c'est trop tard pour mon travail. Et le soir, j'en ai un à 17h40 et un à 18h30. Donc, ça fait juste deux trains. Et en plus, comme il y a le bac, il ne faut pas rater le bac. Parce que le bac, ça prend un quart d'heure. Si on rate le bac, ben voilà.

MG : Ok.

AA : Et du coup... Ok, c'est hyper intéressant. Parce que du coup, dans ma tête, on m'avait dit que vous preniez juste la voiture. Donc, je m'étais dit, c'est un trajet entièrement voiture, vraiment du lieu de domicile, du lieu de travail. Mais du coup, c'est hyper intéressant que vous preniez aussi d'autres... Enfin, notamment les transports en commun, plus du coup, un petit peu de marche. Et du coup, comment est-ce que vous percevez un petit peu ce temps de trajet ? Est-ce que vous voyez plutôt ça comme un problème ou est-ce que vous avez un petit peu hâte, en quelque sorte, de pouvoir justement marcher, traverser la Loire, d'avoir un petit peu un temps de pause de voiture ? Je ne sais pas trop comment vous le vivez.

SLD : Alors, pour moi, je me suis fait une raison. Alors avant, je suppose que c'est Audren qui a dû te dire qu'on prenait la voiture. Avant de travailler au département, je travaillais à Saint-Herblain Nord. Et donc, de Saint-Etienne, je prenais la voiture parce que les transports en commun, c'est beaucoup trop long par rapport à la voiture. De Saint-Etienne, on met 20 minutes pour aller à Saint-Herblain Nord. Donc tout ce qui est routes de vannes et tout ça par là. Et en transport en commun, il faut compter trois quarts d'heure en ayant un changement en plus. Parce qu'il faut aller jusqu'à François Mitterrand et reprendre un bus vers Saint-Herblain Nord. Donc du coup, j'avais abandonné complètement. J'ai essayé une fois ou deux, mais ce n'est pas possible. Ah si, aussi, je pouvais prendre le bus là. Mais c'est le bus des lycéens. Donc voilà, ça ne marchait pas bien. Donc j'allais en voiture directement. Mais là, du coup, comme je n'ai pas d'impératifs, je n'ai plus d'impératifs. Enfin si, si j'ai des impératifs. Parce qu'on a encore une fille qui est au collège. Mais j'ai moins de contraintes. Avant, j'avais des enfants qui étaient en primaire. Et quand on est mère de famille, il faut être disponible pour pouvoir rentrer à n'importe quelle heure de la journée. Tandis que maintenant, on a moins cette contrainte. Et puis, j'ai un peu délégué du coup à Jérôme. Puisqu'il peut rentrer plus facilement et qu'il a une voiture. Et du coup, ça me gêne moins de devoir aller prendre le tram. Et puis dans le tram, c'est moins fatigant pour aller jusqu'au centre-ville. Et quand j'arrive, je n'ai pas de questions à me poser pour garer la voiture. Et ce temps de trajet, je l'utilise pour lire. Quand j'y arrive, je me mets dans ma bulle et je lis.

AA: Je fais la même chose haha.

SLD : C'est une super solution de lire dans le tram. Ça m'est déjà arrivé tellement dans mon livre que je ne me suis pas rendu compte que je m'étais trompée de tram et que je suis arrivée à l'autre bout de la ligne et de devoir trouver un bus pour retourner à Marcel-Paul parce que je prends le tram à Marcel-Paul. Mais c'est sûr que c'est plus contraignant quand même parce que si j'ai besoin de rentrer, je ne peux pas rentrer rapidement à la maison. Parce que je dois prendre le tram et tout. Hier midi, je suis allée au bureau que le matin. Je rentre en télétravail l'après-midi. Mais comme c'est assez fluide le midi, j'ai mis trois quarts d'heure pour rentrer. Un petit peu plus, on va dire 50 minutes. Quand tout va bien, vraiment, quand toutes les planètes sont alignées, ça peut être rapide. C'est la meilleure solution que j'ai trouvée. J'ai la chance d'avoir trouvé ce travail, je pense. Je me dis que ça vaut le coup de faire ce sacrifice. On verra plus tard. Voilà.

AA : Merci.

JLD : Moi, le temps est moins long. Quand je rate le bac, au maximum, c'est 40 minutes. Je dois attendre 10 minutes ou un quart d'heure le prochain bac. J'attends, j'écoute la radio. Quand on a 30-40 minutes de trajet, ça passe très vite. Au contraire, ça permet de décompresser, de penser à autre chose. Ce n'est pas une source de stress, au contraire. SLD : Oui, c'est vrai. Ça peut arriver aussi sur la ligne de tram. Je passe un arrêt où j'ai une amie qui travaille. Des fois, je l'appelle. On bloque le tram pour qu'elle monte dedans. Dans le tram, il y a quand même des heures de pointe. Pour moi, le matin, j'ai l'avantage. Je fais exprès d'aller à Marcel-Paul, parce que c'est le début du voyage. J'ai toujours une place assise. Comme j'ai un long trajet, j'arrive à faire tout le trajet assise. Au retour, je n'ai pas envie de m'asseoir, parce que j'ai passé la journée assise. J'ai un travail tertiaire. En général, j'essaie de me mettre dans un endroit où il n'y a pas trop de monde dans le tram. Je m'assois quand ça commence à se décanter.

MG : Pourquoi vous ne prenez pas votre voiture individuelle pour aller jusqu'au travail ? C'est votre choix ou il y a des contraintes ?

SLD : Oui, il y a une contrainte. Là où je travaille, il n'y a pas de parking pour nous. Il y a un parking réduit. Le département a ses propres voitures. Elles sont prioritaires pour être garées. J'ai des collègues qui doivent faire des déplacements. Ils peuvent réserver des

voitures du département. Il n'y a pas de place pour toutes les voitures. Il y a aussi des places prioritaires pour les gens en situation de handicap. On peut avoir une place ponctuellement, mais il faut demander la veille pour le lendemain. Tous les soirs, j'allais demander s'il y avait une place pour moi. Ce n'est pas gérable. Si j'arrive et que la place est prise, je suis obligée de me garer dans la rue. Je suis sur l'île de Nantes. C'est vraiment centré.

MG : Il n'y a pas beaucoup de parkings ?

SLD : Non, il n'y a pas de parking non payant. J'ai des collègues qui se débrouillent. Je sais que j'ai des collègues qui louent des places de parking pas loin du boulot. Il y en a qui se débrouillent comme ça, mais je trouve que ça ne vaut pas le coup d'investir dans une location de parking pour ça. En plus, il y a beaucoup de circulation. Il y a beaucoup de travaux en ce moment pour accéder au site. Avec le pont Saint-Anne qui est bloqué, il y a beaucoup d'embouteillages. Ça ne vaut pas le coup. C'est moins fatiguant parfois.

AA : D'accord. Merci beaucoup. On voulait aussi vous poser deux ou trois questions par rapport à vos déplacements en dehors du travail. Sans rentrer dans les détails, ne vous inquiétez pas. Quel mode de transport vous utilisez pour vos autres déplacements? Ça peut être pour aller voir la famille, faire des courses, des loisirs, ou juste pour des sorties en général.

JLD : J'ai un peu de déplacement professionnel. Notre entreprise a mis en place des choses qui sont intéressantes. Je ne sais pas si votre étude... Nous, on a des navettes. Notre entreprise est à Nantes, à Naval Group. Il y a aussi un site à Cherbourg, un autre à Lorient, Brest, c'est plus compliqué. Il y a Toulon et Paris. Il y a deux navettes le matin et deux l'après-midi pour faire des trajets Nantes-Cherbourg, Cherbourg-Lorient. Quand je vais en déplacement professionnel, je prends la navette au boulot et en covoiturage, on est jusqu'à 6 ou 7 dans la navette; pour économiser de l'argent et pour éviter les accidents. Il y a toujours au moins une dizaine ou une quinzaine de personnes par jour qui se déplacent entre les sites. Et sinon, pour mes déplacements autres que professionnels, je prends quasiment toujours le train pour aller à Lorient. Je peux prendre le train de Saint-Etienne. Pour aller jusqu'à Lorient, Nantes, quand j'ai des déplacements professionnels, je prends le train. C'est bien. J'arrive tout de suite à Nantes et après je peux aller partout en France. Pour les déplacements professionnels, je prends quasiment plus jamais ma voiture.

AA : Oui, c'est quand même bien pratique.

SLD : Et sinon, pour les déplacements... autres, enfin familiaux, on utilise pas mal la voiture quand même. Quand c'est pour aller voir de la famille, on est obligé de prendre la voiture puisqu'on va dans les côtes d'Armor. Et que c'est... De toute façon, en général, au minimum, on est 3, au max, on est 5, enfin 6 avec le chien. Et donc, du coup, quand tout le monde est là, on prend la voiture, c'est sûr. Alors, les enfants, les grands, parfois, ils montent dans les côtes d'Armor en train, mais d'ici, on est obligé de faire Saint-Etienne-Nantes, Nantes-Rennes et Rennes-Saint-Brieuc. Et puis une fois Saint-Brieuc, les côtes d'Armor, il n'y a pas de transport en commun comme ici, donc il faut une voiture, il faut trouver quelqu'un qui vienne à la gare. Sinon, en dehors de ça, pour faire les courses, je prends la voiture parce qu'on fait des courses pour 5 quand même, donc c'est beaucoup. Sinon, dans Saint-Etienne, nous, on est dans le centre, donc on peut faire nos déplacements à pied.

JLD : Tout ce qui est petites courses, le pain, les courses quotidiennes, on fait tout à pied par contre.

AA : Parce qu'il y a suffisamment de commerce dans le coin pour pouvoir tout faire là ?

JLD : Sinon, il y a des épiceries, il y a plusieurs boulangeries, tous les petits commerces. Quand on a eu Covid, on n'a eu aucun problème.

SLD : Et puis il y a un supermarché dans Saint-Etienne. Il est assez grand. Sinon, quand on veut... en plus, ce qui est vêtements, des choses un peu où l'électroménager, tout ça, on va plus sur Saint-Herblain. Avec la voiture. Et puis, de temps en temps, à Savenay. Pour quitter la foule.

MG : D'accord. Et à part Savenay, vous vous déplacez dans les autres communes qui sont proches de votre commune, à vous ?

SLD : Oui, on va de temps en temps à Couëron. Notre dernière est au collège à Couëron, donc ça nous arrive de devoir la récupérer. Mais elle va en car scolaire, tous les jours. Et autrement, dans les autres communes, qu'est-ce qu'on peut faire dans les autres communes ? Oui, on va facilement plus sur Nantes. Et puis on va plus sur la Chapelle aussi. Par là, quoi. La Chapelle-sur-Erdre. Ça, je connais la route par cœur. Et... Qu'est-ce que... À un moment, on allait un petit peu à Sautron. C'était plus quand nos deux grands n'avaient pas leur permis. Parce qu'il y a les transports en commun de Naolib à Sautron. Et on allait les déposer au bus, en fait. Au dernier arrêt de bus qui est juste à la sortie de Sautron. Et sinon, ça nous arrive d'aller nous promener. Prendre la voiture pour nous promener à Lavaux, par exemple. Ou un peu, Savenay. Mais oui, on va plus vers Nantes, en fait.

MG : Vers Nantes, OK. Et pour le car scolaire, ça vient jusque devant chez vous pour récupérer ?

JLD : Oui, à côté. L'arrêt de car est à 50 mètres. Comme on est dans le centre de Saint-Étienne, les cars et les bus sont vraiment très proches. Pour les collèges et les lycées. Tous les collèges lycées Saint-Herblain, là, Couëron, sont desservis directement. Pour tout ce qui est collégien et lycéen, tout se fait juste à côté de chez nous à pied.

MG : D'accord.

SLD : Pour le lycée, c'est le bus... C'est un Aleop, mais c'est un bus qui est ouvert à tout le monde. Contrairement aux collèges où c'est que les collégiens.

AA : OK. D'accord, merci. Hum...

SLD : Mais c'est vrai que, fin quand on a envie de se promener, ça fait déjà quelques années qu'on essaie d'éviter de prendre la voiture. Le dimanche, on va plutôt dans Saint-Etienne à pied. Ou en vélo, on peut aller dans les marais, se promener. Dans les chemins de randonnée. On essaie plutôt de faire ça. Plutôt que de prendre la voiture et d'aller autre part. L'été, on est plus attirés par la côte donc on part plus au bord de la mer.

AA : OK. Et c'est pour quelles raisons que vous essayez de limiter la voiture dans vos déplacements pour les promenades ? Est-ce qu'il y a une raison particulière ? Ou c'est juste comme ça ?

SLD : C'est plus... Parce que c'est plus agréable de pouvoir marcher.

JLD : On a des paysages qui sont... Quand on n'a rien de prévu, en 5 minutes de vélo, on se retrouve soit dans les marais, soit dans le Sillon, dans la campagne. C'est pour ça. Si on allait plus loin, on a déjà visité toutes les communes autour, ça se ressemble beaucoup. Quand on veut faire une petite promenade improvisée, on prend rarement la voiture. Parce que ça nous fait... On arrive tout de suite très vite à sortir de la commune et arriver dans la campagne ou au bord de l'eau.

MG : OK.

SLD : Je pense qu'il y a aussi le fait que souvent le dimanche, on prend notre temps. Il est facilement 3h d'après-midi, 3h30. Surtout en hiver, on sort de l'hiver. A 3h30, 4h, partir en promenade, la nuit, elle tombe. Et ça a moins d'intérêt. Moins d'aller-retour.

AA : OK. Super intéressant, merci. OK. Du coup, si ça vous va, on aimerait parler plus de vos perceptions des différents modes de déplacement. De ce que vous m'avez dit, c'est probable que non, mais on voulait vous demander si vous pensez que ce serait possible de faire votre trajet pour aller au travail en vélo.

JLD : Moi, j'ai des collègues qui le font. Il y a par les petits chemins et par la Loire, bord de Loire, parce qu'il y a des chemins, bord de Loire et des chemins marais qui ne sont pas tellement empruntés par les voitures. C'est 17 kilomètres, c'est possible. Du coup, il faudrait que... Par rapport à mon emploi du temps, ça me ferait quand même 17 kilomètres. Ça met beaucoup de temps. J'ai de quoi me changer. J'ai des vestiaires et tout ce qui va bien. J'ai des collègues qui le font, mais je ne prendrais pas de risque parce que c'est trop dangereux et trop long. J'ai des collègues qui le font et qui habitent à Saint-Etienne, de temps en temps. Et d'autres qui le font très souvent parce que c'est des acharnés du vélo. Ils ont un super vélo et ils font ça. Je ne prendrais pas trop de risques. C'est trop de risque parce que les chemins... Il n'y a pas de piste cyclable bien sécurisée jusqu'au bout. Et en plus, c'est un peu long, 17 kilomètres. Il faut être motivé. Mais je pourrais faire ce que je pourrais faire. J'ai un collègue qui le fait de Saint-Nazaire. Moi aussi, je peux le faire. Ce serait de prendre un vélo pliable, aller dans le train et aller au boulot à vélo. Ou alors aller à pied à la gare et laisser un vélo sur... Parce que c'est ce que fait mon collègue. Il a un vélo à la gare de la Basse Indre-Saint-Herblain. Un vieux vélo dans les abris vélo. Et il fait les 2 kilomètres qu'il y a en vélo. Ça serait tout à fait possible. Il faudrait que je m'organise pour mettre un vieux vélo, mais le vélo-train, ça serait tout à fait possible, ça ferait gagner un quart d'heure.

MG : Et connaissez-vous ses motivations ?

JLD : Je connais ses motivations parce que, comme nous, avant de venir en France, on travaillait en Allemagne, et lui il a travaillé aussi comme moi beaucoup en Allemagne. Il avait pris cette habitude de faire vélo-transport en commun en Allemagne, et il a toujours continué à le faire. C'est plutôt par conviction, et ça lui fait gagner du temps. Par contre, à la différence de moi, il a des horaires très réguliers. Ils sont 3-4 à faire ça avec des horaires très réguliers. Moi, je suis manager, et donc je n'ai pas des horaires assez... Après, je pourrais être plus régulier, mais je veux mettre plus de flexibilité dans mon travail. Mais oui, c'est par conviction.

SLD : Et pour moi, je pense que ce n'est pas possible. Je ne sais pas comment je pourrais atteindre l'île de Nantes en vélo d'ici. Je ne connais pas la route. Et puis, par rapport aux horaires aussi, ou alors oui, peut-être éventuellement l'été, mais l'hiver, il fait nuit, j'y reste de nuit. Avec le poste que j'ai actuellement, en ce moment déjà, en janvier, février, début mars, je parlais de nuit et je revenais, il faisait déjà nuit. Je ne me vois pas en vélo le faire. Non, ce n'est pas possible. Je pense que je suis trop loin, je dois avoir quand même plus de 20 kilomètres. Il faudrait que j'ai plus de motivation. Oui, oui, oui. Je n'ai pas que ça à faire. En plus, oui, rentrer à 7h le soir, j'arriverai à 20h pour faire à manger. Non, ce n'est pas possible.

AA : Ok, je comprends. Ok, et par rapport au covoiturage, est-ce que vous avez déjà pensé à faire du covoiturage pour aller au travail ?

SLD : Alors, non, je n'ai pas trop réfléchi à ça. Par contre, j'ai potentiellement trois collègues qui habitent pas loin, mais j'ai un de mes collègues qui est en situation de handicap, donc il vient en transport adapté, en transport en commun. Il a son taxi en fait. De temps en temps, il prend sa voiture. Oui, mais il prend le transport aussi de temps en temps, mais ce n'est pas de temps en temps seulement. Et j'ai une autre collègue aussi qui n'habite pas très loin d'ici, mais elle, elle a des horaires, pas les mêmes horaires que moi en fait, donc ce ne sera pas possible non plus. Puis de toute façon, on aura toujours le même problème de garer la voiture, même si on est trois dedans.

AA : Oui, c'est vrai.

MG : Est-ce que vous êtes au courant des services de covoiturage ? Vous êtes au courant qu'il y a des services de covoiturage ?

SLD : Plus ou moins, on sait qu'il y a des aides aussi de la région pour faire du covoiturage, mais c'est vrai qu'on ne s'y est pas intéressé, donc on n'est pas très bien informé en fait.

JLD : Il y a une aire juste chez nous là ? Oui, pas loin de chez nous, il y a une aire de covoiturage. Sur le bord de la quatre-voies. Sur le bord de la quatre-voies, à trois kilomètres. Oui, mais c'est vrai qu'on ne s'est pas trop intéressé à ça.

JLD : Moi, je ne fais pas de covoiturage, ou alors très rarement, parce que j'ai une collègue qui habite à côté. Pourquoi ? Parce que c'est pareil, c'est moi qui me les impose, mais je commence le boulot à 8h15 le matin et je le finis à 18h30. Du coup, pour avoir quelqu'un qui ait les mêmes horaires et la même flexibilité, c'est pour ça que je le fais très rarement, peut-être 3-4 fois par an. Là, quand il y a eu des problèmes de neige ou des problèmes exceptionnels, on s'est débrouillés. Donc, c'est faisable, mais je ne le fais pas parce que je veux garder ma flexibilité, j'ai ma plage de travail, mais par rapport à mon organisation de travail, je...

SLD : Oui, c'est pour avoir... ça nous laisse plus de flexibilité. AA : Oui, compréhensible.

SLD : J'ai l'impression, pour moi, de mon côté, je n'ai pas l'impression qu'il y en ait beaucoup à faire du covoiturage, enfin dans mon service, parce que je ne connais pas tous les services. Même pour d'autres destinations, on ne sait pas ce qu'on a pas tous.

JLD : Par contre, pour compléter, moi, si je faisais du covoiturage, j'aurais quand même la subvention de mon entreprise. Mon entreprise subventionne, a fait des places spéciales covoiturage qui sont juste à côté de l'entrée, et qui sont réservées au covoiturage, et il y a un dédommagement. Et mon entreprise aussi, pour les vélos, rajoute de l'argent aux subventions de la ville de Nantes, parce qu'il y avait des subventions sur les vélos en location. Et mon entreprise rajoute aussi. Mais bon, c'est des choses que, comme je l'ai dit, je ne le fais pas parce que j'ai de la flexibilité. Je veux garder ma plage de travail assez longue, parce que le matin, j'arrive assez tôt pour être tranquille. Après, de 9h jusqu'à 17h, je suis en réunion tout le temps. Et après, de 17h à 18h30, je reste tout seul au boulot pour finir ce que j'ai à faire. C'est comme ça que j'organise mes journées de travail.

AA : Ok.

SLD : Oui, c'est vrai que si on ne s'intéresse que d'un point de vue financier, mon transport en commun est remboursé aussi. Ça me coûte 25€ par mois. C'est le prix étudiant. Je devrais payer mon forfait à 53€. Le département m'en paye 75%. Et comme là, on a pris une voiture électrique en leasing, en ce moment, ça ne coûte pas trop cher le plein.

JLD : Oui, il y a ça aussi, parce que moi, je recharge des voitures électriques à mon travail. Et ça me coûte 25-30% moins cher que si on le fait à la maison. En fait, pour faire 300 km, ça me coûte 7,50€. Au niveau financier, ça ne revient pas très cher. En gros, ça me fait 8-9€ max que ça me coûte mon transport en voiture électrique. On va dire 8€ max par semaine. Donc, je paierais plus cher en transport en commun.

AA : Oui, c'est vrai que c'est pratique avec les aides de l'entreprise.

JLD : C'est ça d'un point de vue financier aussi. Pour être plus précis, j'ai calculé, c'est 1,50€ par jour que ça me coûte. Parce que je recherche tous les jours pour voir combien ça me coûte. 1,50€ par jour en électrique, ça ne revient pas cher.

AA : Compréhensible, bonne solution.

SLD : Après, on pourrait emmener du monde. Si je covoiturerai, ça me coûterait encore moins cher. Je ne supporte pas mes collègues comme ça, je ne vais pas courir (rire). Ils sont tous nuls.

AA : Écoutez, vous nous avez économisé en plus quelques questions. On s'intéresse aussi aux dispositifs mis en place par les entreprises pour encourager le covoiturage. On a réfléchi aussi aux solutions de covoiturage. Il y a des associations qui ont mis en place du covoiturage comme du transport à la demande. Ce n'est pas forcément des collègues ou des gens qui se connaissent, c'est juste un service qui est libre. Je pense que pour l'instant, c'est un peu difficile de le mettre en place sur le territoire. C'est un peu notre question et le but de l'enquête. Est-ce que les habitants sont conscients de ce qu'il y a comme offre de covoiturage ou pas sur le territoire ?

JLD : Nous, on est conscients, on travaille. Mais la problématique, c'est que mon lieu de travail est vraiment tout au bord de la Loire. Il est à 1,5 km du premier arrêt de bus ou de la première aire de covoiturage à La Montagne du côté sud Loire. Et de l'autre côté, nord Loire, il faut traverser le bac. Du coup c'est problématique. C'est une autre entreprise, c'est Naval Group, qui a mis à disposition aux collaborateurs qui prennent les transports en commun une navette gratuite que l'entreprise paye, qui vient les chercher à l'arrêt de bus pour aller jusqu'au travail, avec trois arrêts sur les deux kilomètres, pour déposer les gens au plus proche du site. Et ça tourne comme ça.

SLD : Qu'ils les prennent à l'air de covoiturage tu veux dire ?

JLS : Non, ils les prennent juste à côté de l'aire de covoiturage et juste à l'arrêt de bus. Puisque l'arrêt de bus est juste à côté de la montagne. Et donc, on peut prendre la navette, on peut même la prendre quand on sort du bac. Et donc, ça a été une expérience pendant un an et demi. Et du coup, l'entreprise a même proposé aux gens extérieurs, parce qu'il y a des gens qui viennent de l'extérieur, de rentrer. Et grâce à ça, maintenant, ils ont rallongé la ligne. Et voilà. Donc oui, il y a des dispositifs qui sont comme ça. Et comme je disais, des dispositifs d'aide aussi pour les locations de vélos, en lien avec la solution qui est proposée à Nantes, les vélos en leasing. Il y a une subvention en plus de l'entreprise.

AA : Après, il me semble que la disponibilité de ces vélos est parfois un petit peu compliquée et qu'il y a une liste d'attente.

JLD : Oui, mais justement, nous, notre entreprise, elle a été assez maligne. Elle en a pris plein, en fait. Elle en a compté un gros paquet. Et maintenant, il n'y a plus que des vélos XS donc je ne peux pas en avoir. Tous les gros, les L, M et S sont partis. Il faut avoir des

petites jambes. Mais voilà, l'entreprise en a pris 200, je crois, 150-200.

MG : Et ce sont des vélos électriques ?

JLD : Oui, à assistance. Du coup, il y a beaucoup de gens qui viennent maintenant du centre de Nantes jusqu'au travail en vélo. Il y a 5-6 kilomètres de Nantes en vélo, suivant où on habite à Nantes. Ça se fait très bien. Ils suivent la Loire, ils passent le bac et ils arrivent.

SLD : Je ne sais pas s'il y a beaucoup de gens de Saint-Etienne qui vont en vélo jusqu'à Nantes.

JLD : C'est compliqué, je pense. Moi, le matin, quand je prends le train, je vois maximum un vélo. Un ou deux vélos au max.

SLD : Il y a Tanguy qui le fait. Tu connais Tanguy Jacob ? AA : Oui. Qui est au club.

SLD : Lui, il le fait, il va à Nantes en vélo. Tu peux le choper aussi. Tu peux lui demander. Lui, il fait le vélo et train tous les jours.

AA : Et il part de quelle commune ? SLD : Saint-Etienne. Il habite ici.

AA : Parfait.

MG : Et pour le covoiturage, est-ce qu'il y en a beaucoup qui le prennent ?

SLD : Je ne sais pas. Je ne connais personne qui... Je ne sais pas. Je ne connais pas grand-chose.

JLD : Je sais que l'aire à côté du Leclerc... On voit des voitures. Oui, il y a beaucoup de voitures. Elle est quand même très... Oui, souvent, le parking est plein. Il y a une aire de covoiturage juste à côté du drive Leclerc. Non, mais bon, bref. Juste au-dessus de Saint-Etienne, l'aire de covoiturage la plus proche, elle est pleine. Et sachant, vu l'emplacement, il doit y avoir des gens de Saint-Etienne, sans doute, mais aussi de Vigneux, Sauteron. Oui, là, elle est vraiment très, très bien placée, cette aire. Enfin, remarque, ils peuvent venir aussi. Comme elle est à côté de la quatre-voies, ils peuvent venir d'autre part. Et puis, on ne sait pas s'ils vont plutôt direction Savenay ou Nantes. Il doit y avoir un peu de tout. Mais oui, c'est vrai qu'on n'entend pas beaucoup parler. Je ne sais pas. Nous, on ne connaît personne qui fait du covoiturage.

JLD : Oui, on connaît des gens, par contre, qui travaillent de Saint-Etienne au chantier de l'Atlantique et qui vont beaucoup en train. Au chantier de l'Atlantique, c'est juste à côté. Le train, Saint-Etienne, chantier de l'Atlantique. À Saint-Nazaire, il y a un arrêt, à Montoir, à Airbus. Et là, il y a beaucoup, beaucoup de monde. En fait, le matin, quand je prends le train, il y a plus de monde à faire Saint-Étienne vers Saint-Nazaire quasiment, au moins autant, voire peut-être plus que Saint-Étienne vers Nantes.

AA : Ah oui ?

JLD : Ah oui, c'est plein. Il y a beaucoup, beaucoup de monde.

AA : C'est amusant parce que c'est quand même une des communes les plus proches du coup de Nantes.

JLD : Oui, mais il y a beaucoup de gens qui travaillent soit au chantier de l'Atlantique ou à Airbus à Montoir. Et donc Airbus, l'arrêt, il est quasiment dans l'usine. Et le chantier de l'Atlantique, après, il y a un kilomètre à pied. Donc, très proche aussi de la gare.

AA : Après, toutes les personnes-là que vous avez mentionnées, on est très preneurs de contacts, soit de cyclistes, soit de gens qui font du covoiturage. (rire) Si jamais vous avez des numéros, on ne dit pas non.

JLD : Oui, je pourrais envoyer, je vais demander à Mathieu. Donc, j'ai le contact, je peux lui en parler.

AA : Parce qu'on prend en compte aussi les mobilités qui vont vers Saint-Nazaire ou autant vers Nantes que même au sein des communes. Donc, tout nous va. Comme la réunion va bientôt se terminer, on voulait juste vous poser une ou deux petites questions. Si ça vous va, qui sont quand même plus rapides que les autres. Je voulais vous demander, est-ce que vous pourriez donner chacun entre deux à cinq mots pour décrire l'usage de la voiture sur les territoires selon vous ? Du coup, là, c'est assez libre.

SLD : Alors, notre usage ou l'usage de la voiture en général ? par rapport à notre usage ? AA : Un peu comme vous le sentez, mais plutôt basé un peu plus sur votre expérience.

SLD : Oui, alors, moi, je dirais facilité. C'est pour l'aspect pratique en tant que mère de famille. Et puis... C'est ça, c'est facilité, c'est pratique. Et puis, pour voyager, quoi. Enfin, pour se promener.

JLD : Moi, je dirais que c'est un peu "indépendance". Et assez fluide, sauf quand on s'approche du pont de Cheviré. Le périph nord aussi.

AA : OK.

SLD : Alors, je peux peut-être rajouter aussi une autre expérience par rapport à la voiture. Justement, c'est par rapport aux activités... Ouais, si, par rapport aux activités des enfants. Enfin, ça, j'ai beaucoup moins maintenant, mais en sachant qu'Audren, il allait à La Chapelle-sur-l'Érdre à peu près tous les jours. Avant d'avoir son permis, quand il était plus jeune. La voiture a été hyper utile. On n'avait vraiment pas le choix, parce que ça nous fait quand même une vingtaine de kilomètres. Il fallait aller sur le périph nord. Et on n'avait pas d'autre solution pour l'emmener à l'entraînement que de prendre la voiture. Parce que, ah oui, oui, je m'étais renseignée parce qu'il y a

possibilité avec Aleop, sur notre territoire, de demander pour les enfants qui font des activités sportives, ils peuvent utiliser des taxis Aleop, je crois, ou je ne sais plus trop quoi, pour aller, par exemple, de Saint-Étienne à Savenay, à un entraînement. Ça, c'est possible pour des activités sportives. Mais sauf qu'Audren, lui, il allait sur un autre territoire. Il était à La Chapelle. Donc, ce n'est pas du tout notre secteur. Donc, j'ai dû l'emmener pendant des années à tous les entraînements, l'après-midi, le mercredi, le samedi, le soir. Donc, j'ai passé des heures et des heures sur le périph.

AA : Oui assez contraignant.

SLD : Et en plus, des heures pendant les travaux du périph nord. Vous ne l'avez pas connu, mais pendant 3-4 ans, on a eu des travaux sur le périph nord qui bloquaient tout. Surtout quand il fallait rentrer le soir après 20h, le périph était complètement bloqué. Il était fermé la nuit. Il fallait passer par le centre-ville. C'est peut-être aussi pour ça qu'on évite de prendre la voiture quand on peut. Moi, j'évite de prendre la voiture quand je peux. Ça m'a un petit peu dégoûtée de prendre le périph à Nantes. Quand je peux éviter de prendre la voiture, quand je n'ai pas besoin, j'essaie d'éviter. Parce que j'ai passé tellement de temps sur le périph pour emmener Audren à l'entraînement, dans les embouteillages, c'est vrai que quand on va vers Nantes, on évite de passer. C'est pour ça que des fois, on choisit d'aller vers Savenay, par exemple. On choisit effectivement de ne pas prendre la voiture du tout.

AA : Ok, je comprends.

MG : Du coup, j'ai une dernière question. Si, par exemple, on vous proposait, si vous deviez donner d'autres solutions qui pourraient vraiment vous permettre de passer de la voiture, au vélo, ou bien de la voiture au bus, au train, qu'est-ce que vous allez proposer pour améliorer les déplacements dans la commune ?

SLD : Ah oui, pour améliorer par rapport à d'autres communes ? MG : Oui.

SLD : Alors, pour moi, peut-être que s'il y avait... Je n'en sais rien. Je me dis peut-être que s'il y avait plus de trains, parce qu'on est à cinq minutes à pied de la gare, s'il y avait plus de trains, je pourrais prendre le train, j'arriverais à Nantes, et de Nantes... On n'a que 20 minutes de train pour aller à Nantes. C'est très court. Donc, s'il y avait plus de trains, de trains qui s'arrêtaient à Saint-Etienne, peut-être que je prendrais le train, mais je ne suis même pas sûre parce que j'y ai réfléchi. Mais une fois que je suis à la gare de Nantes, il faut que je prenne le tram, la ligne 1, jusqu'à Commerce, et après, je peux prendre la ligne 2 ou 3 pour descendre jusqu'à Watigny. Je m'arrête à Watigny. Et en fait, ça me fait exactement le même temps que de prendre la voiture et prendre le tram, donc à Marcel-Paul, et je n'ai qu'une ligne de tram. Je vais directement jusqu'à Watigny. Je n'ai pas besoin de changer de tram. C'est le plus efficace, en fait. Il y a ça. Ou alors, je pourrais prendre aussi le bus dans le centre de Saint-Etienne jusqu'à François-Mitterrand, prendre la ligne 1, mais c'est pareil, j'ai un changement aussi pour prendre la ligne 2 ou 3, le même changement à Commerce. J'arrive dans l'autre sens, mais c'est pareil. Et ce que j'attends surtout, j'ai une autre collègue qui habite à Couëron et on attend ça, c'est la nouvelle ligne de tram qui sera peut-être plus intéressante pour nous. Mais du coup, oui est-ce qu'il pourrait être mieux pour nous de Saint-Etienne. Oui, c'est peut-être un peu plus de train, mais je ne suis même pas sûre que ce soit... Oui, je mettrais le même temps. En fait, je ne sais pas s'il y a une solution. Parce que le covoiturage, il faut aller jusqu'à là-bas, de toute façon. Donc ce serait vraiment pour aller prendre le tram.

AA : OK.

SLD : Mais attendre quelqu'un, être à plusieurs, tous rassemblés pour partir, pour aller prendre le tram, ça ne vaut peut-être pas le coup non plus.

AA : OK. Et pour vous, monsieur ?

JLD : Moi, comme mon travail est vraiment juste à côté du bac, il est isolé, soit je passe, pour aller à mon travail, soit je passe par Cheviret. Et donc là, forcément, c'est la voiture, je n'ai pas le choix. Mais le train, en fait, il s'arrête à la basse Indre Saint-Herblain. Et il y a deux kilomètres après. Oui, s'il y avait plus de trains, je pourrais y aller. Ça, je pense que... En fait, je n'ai que deux matins qui me permettent d'arriver à l'heure en gros. Et le soir, j'en ai qu'un seul après 18h. C'est 18h40. Et du coup, c'est juste ça. Je pense que s'il y avait un train, on va dire, s'il y avait un train de plus, c'était bon. Et après, j'ai aussi la problématique quand même qui arrive quand même tous les mois, plusieurs jours par mois, où il y a la marée et le bac, en fait, il ne passe pas. Donc, j'ai qu'à prendre ma voiture. Mais bon, effectivement, je pourrais prendre, on va dire, 20 jours sur 25 de travail par mois. Le train, je le prendrais s'il y avait plus d'offres. Mais là, c'est juste.

SLD : Ou alors, il faut vraiment faire toujours la même heure.

JLD : Il faudrait que je change et que j'adapte ma méthode de travail puisque c'est possible. Il faudrait que je sois... En fait, tout simplement, si le prix de l'essence et si tout était plus cher, je prendrais le train. Mais vu que ça me coûte 7 euros par semaine, 8 euros avec la voiture électrique, je ne fais pas l'effort. Je peux partir un peu quand je veux.

SLD : Et moi, à l'inverse, c'est vrai que le train est plus contraignant que le tram. Le tram, il y en a tous les 5 minutes. Des fois, je le vois passer, je le loupe, mais je sais que je vais en avoir un 5 minutes après. Tandis que le train, une fois qu'on l'a loupé, on le loupe. Et en plus, ça c'est mon avis. On m'a dit que je disais n'importe quoi. Mais les gens dans la gare de la SNCF ne savent plus lire les heures de... Ils ne savent plus renseigner les gens sans leur smartphone, sans rien. On ne peut plus trouver un horaire de train au pied levé. Parce que nous, avant, quand on n'avait pas de smartphone, on avait toujours un moyen avec les dépliants, tout ça, de trouver l'horaire du train assez rapidement. Mais ça devient la catastrophe pour renseigner les gens dans la gare. C'est incroyable. La dernière fois que j'ai loupé un train et que j'ai voulu prendre le train, il y a une jeune femme qui est de la SNCF qui m'a carrément envoyée à l'autre bout des quais. C'était incroyable. Elle était en train d'essayer de lire ses plans que la SNCF lui avait donnés et qu'elle ne comprenait rien du tout. Je crois qu'elle

a pris son téléphone perso pour regarder sur le site de la SNCF pour me renseigner sur l'heure à la fin. (rires)

AA : Merci beaucoup. Ça va bientôt se finir. Pour nous, on a fini avec nos questions. Je ne sais pas si vous, vous avez des questions aussi, si vous voulez rajouter des choses.

SLD : Non, on n'a pas de questions particulières. Vous êtes en quelle année de géo ?

AA : Je me suis rendu compte que j'avais oublié une partie de la présentation. On est en première année de Master.

SLD : Oui, d'accord. Après la licence, oui. D'accord. J'avais dit à mes enfants qu'il fallait faire de la géo, ils ne m'ont pas écoutée.

AA : C'est vrai ? Ils auraient dû. C'est génial.

SLD : Ah oui ? Moi j'ai fait histoire, c'est pour ça. J'ai fait un peu de géo aussi.

AA : Intéressant aussi. Surtout que là, on travaille beaucoup. Notre Master, c'est orienté sur l'étude du littoral et des risques côtiers, aussi avec de la géomatique. C'est un peu passionnant et c'est assez cool de pouvoir être à Nantes pour le faire.

SLD : Ah oui, bah oui. Oui, parce que tu n'es pas de Nantes, toi ?

AA : Non, justement, je suis venue, j'étais en région parisienne et je suis venue à Nantes pour le Master.

SLD : Ah oui, d'accord.

AA : Comme Mamour, qui est ici.

SLD : D'accord. Ça doit vous changer la vie.

AA : Ouais. En plus, justement, cette étude, c'est pratique parce que ça nous oblige à beaucoup se renseigner un petit peu sur la région avec justement les communes autour. SLD : Pratique.

AA : Oui. Merci encore pour vos réponses. Si vous avez besoin qu'on vous envoie la retranscription, du coup on va un peu réécrire tout ce qu'on s'est dit ce soir, ou si jamais vous voulez qu'on vous tienne au courant de quoi que ce soit, c'est tout à fait possible.

JLD : D'accord. On va parler à un ou deux collègues là. AA : Ok, super, merci beaucoup.

MG : Du coup, Annaïck, juste une minute. En fait, là, à la fin, on doit produire un livrable qui va permettre de sensibiliser les habitants. Et vous, vous pensez qu'il y a quoi comme type de livrable qui vous sera beaucoup plus réceptif ? Genre une carte ?

SLD : Alors moi, je suis encore vraiment dans le monde du papier. J'aime bien avoir... parce que j'ai pas de données sur mon téléphone déjà. Parce que j'aime pas être contrainte.

Comme ça, on peut pas me harceler pour éviter les gens de la famille. Et je pense que c'est toujours bien d'avoir un... Moi, j'utilise encore des pliants, quoi. Enfin, le papier.

Retranscription entretien association «ça roule pour vous» - Prinquiau

MD : Mabelle Dedoh

NB : Nelly Bioret (secrétaire de l'asso)

L : Lionel (président de l'asso)

AA : Annaïck Autret

MD : Bonjour, bonjour. Merci d'avoir répondu à notre demande d'entretien, déjà pour commencer, c'est super sympa. Nous sommes un groupe d'étudiants de Nantes Université en master 1, géomatique, environnement et risques côtiers. Et nous sommes en train de préparer un diagnostic sur l'inventaire des solutions de déplacement sur la communauté de communes d'Estuaire et Sillon. En gros, nous sommes chargés de recenser tous les modes de déplacement existants sur le territoire, de mettre des outils pratiques à la disposition de la communauté de communes, afin d'inciter les gens à utiliser d'autres moyens de déplacement que la voiture. Donc voilà, dans ce cadre, nous sommes en train de faire plusieurs entretiens avec différents organismes, différents acteurs, pour essayer de comprendre comment les transports sont organisés sur le territoire. Et du coup, nous avons voulu parler avec vous. Donc voilà.

Avant de commencer, est-ce que ça vous dérange le fait d'être enregistré? Non?

NB et L : Non.

MD : Parfait. Ok, parfait.

MD : Alors, première question, est-ce que vous pouvez vous présenter, présenter un peu l'association, la décrire, votre rôle au sein de l'association, sa date de création ou un peu de tout sur l'association?

NB : Pas de souci. Bon, on améliorerait. Donc on s'est un peu parlé le jour où je fais partie du conseil de développement

MD : OUI

NB : Oui. J'ai intégré le groupe, je fais partie du bureau et j'ai intégré le groupe mobilité, tout récemment. Je fais partie du conseil des sages de Prinquiau et il y a quelque temps, la mairie avait sollicité le conseil des sages pour mettre en place le transport solidaire sur la commune. Donc, j'ai lancé un appel et Lionel est arrivé rapidement et du coup, à nous deux, on a créé, on a mis en place le système de transport solidaire et on a créé l'association qui est le transport solidaire et fonctionnel depuis un peu plus d'un an, depuis le 1er mars de 2025. Ok. Voilà le tout début de l'association.

Je suis secrétaire de l'association et maintenant, je vais laisser la parole à Lionel

L : Moi j'ai une petite question par rapport à l'objectif du transport solidaire et le vôtre

MD : Oui

L : Puisque quand vous l'avez présenté un peu en dehors de la mise à disposition d'outils, etc., c'était dans le but de moins utiliser la voiture. Oui, c'est ça. Nous, on n'est pas du tout là-dedans.

MD : Ok

L : On est même figé d'utiliser la voiture par exemple

MD : ok

L : Puisque nous avons parlé notamment pour les territoires un peu moins ruraux comme à Nantes. On avait évoqué l'idée, par exemple, pour aller à Nantes, de prendre le train en partant de Savenay. Oui. Et tout de suite, les assurances, là, elles ne sont pas prévues pour ça. C'est-à-dire que, dans notre périmètre, il n'y a pas la possibilité d'emmener quelqu'un, même à pied, pour l'instant, de l'accompagner en train ou en tram. Pourquoi pas, les gens qui ont du mal. Donc, aujourd'hui, la voiture est un peu obligatoire. Un peu obligatoire. Ok. D'un point de vue, je n'ai pas compris le premier petit risque, environnement, etc. Nous, sur l'environnement, on n'est pas tout à fait dans cette sphère-là. Pour vous dire le petit hiatus qu'il y a entre l'objectif que vous avez, on n'est pas du tout... On pourrait faire du covoiturage. Ça, ce n'est pas de souci. On pourrait, à deux copines, aller en transport solidaire, faire une auto un dimanche. Pas de souci. Par contre, aujourd'hui, on est un petit peu bloqué sur la voiture. C'est aussi le fait qu'il n'y a pas d'autres solutions. Mais quand même, je préférerais vous dire que la voiture, pour nous, notre objectif, ce n'est pas de l'autre côté.

NB : C'est aussi bien de voir, justement, les limites du transport, on va dire, collectif, ou les limites des démarches qui sont faites pour ne pas utiliser la voiture. Il y a des secteurs où on verra que... Pourquoi pas, s'il y a un trou dans la raquette, on est obligé de prendre la voiture. Et aussi, l'intérêt de présenter le transport solidaire aussi, ou d'autres solutions.

L : Sinon, on répond au transport solidaire classique. C'est des gens en panne de mobilité ou des situations sociales fragiles. Ça reprend le décret, vous avez sans doute... Je préfère vous le dire, même si personne ne le suit, le décret août 2019-850 qui légifère sur ce

que doit être le transport solidaire. C'est par ailleurs pas une... Ce n'est pas vraiment une notion légale. Je crois que ça s'appelle l'OTUS, transport d'utilité sociale. Le transport solidaire, ça n'existe pas pour le législateur. Mais n'empêche qu'il nous a fait un petit décret. Et les deux raisons que personne, que tout le monde n'applique pas, c'est des personnes en difficulté physique, ou des personnes dont la situation sociale est fragile. On est censé faire ça. On est censé ne pas faire de bénéfice. Donc rester dans... Ça doit être réalisé par une association 1901 ou par une structure sociale type CCRS. On ne peut pas, à titre privé, organiser cette activité. Et on ne doit pas faire de bénéfice, juste indemniser des vols, souvent selon le barème fiscal. Mais bon, ça, c'est un ordre d'idée. Mais c'est un petit peu les conditions. Mais à côté de ça, si vous y jetez un œil, il y a tout un tas de règles d'inter... On ne peut pas... Ça doit rester local. Ça doit avoir des contraintes. Et on ne peut pas organiser toutes sortes de déplacements. On est censé être relayé par un train, être relayés par un car s'il existe, etc. Là, je vous raconte le décret, mais ce n'est pas ce qu'on fait. On essaie quand même de faire le minimum des conditions. Donc nous, ça reste à Prinquiau, difficulté de mobilité ou fragilité sociale de la famille. Et puis, pas de bénéfice. Bon, ça, on reste là-dessus. Mais je vous le signale quand même, parce que dès l'instant où vous allez, c'est bien d'avoir ça en tête, même si vous vous rendez compte que les associations, si elles suivent le décret, ne font plus rien du tout.

NB : Le décret, il a été mis en place parce que les professionnels du transport ont eu un peu peur quand les premières associations ont commencé à évoluer. Et du coup, c'est pour ça qu'il y a eu ce décret pour protéger les professionnels du transport. A l'usage, on ne leur fait pas honorer du tout parce que c'est des trajets qu'ils n'auraient pas pris, qu'ils ne les intéressent pas.

L : Par ailleurs, par rapport à... Juste un petit détail par rapport au taxi, le chauffeur bénévole, il attend la personne.

MD : ok

L : Pas du tout un aller et un retour, etc. C'est je t'emmène, je t'attends pendant ta consultation et tes courses et je t'emmène chez toi. Et c'est domicile à domicile concernant le bénéficiaire. Donc, c'est un peu différent d'un taxi qui vous dépose, qui repart pour rappeler un hôte, puis le taxi ne vous emmène pas au-dessus de l'hôpital, etc. Donc, évidemment, l'attente n'est pas rémunérée.

MD : Ah ok, l'attente n'est pas rémunérée. Est-ce qu'il y a un temps maximum à attendre ? Parce que la personne ne peut attendre toute une journée, j'imagine.

L : Donc, évidemment, dans le cas par exemple d'une opération qui aurait lieu le matin et puis une sortie le soir, on prévient le bénéficiaire que si ça excède deux heures, le chauffeur pourra proposer de faire un retour chez lui et de revenir la chercher, lui ou un autre chauffeur. Il ne peut pas attendre trois heures ou quatre heures. Comme ça, le bénéficiaire sait qu'il aura deux allers et retours à indemniser.

Donc, on prévient la personne. Parfois, le chauffeur en profite aussi pour faire ses petites courses. Il s'organise. Même si ça dure une heure ou deux, il peut lui-même faire ce qu'il a à faire dans le coin et puis ça évite d'attendre sur un parcours. Mais effectivement, on s'est fixé une ligne pour proposer au bénéficiaire de revenir plus tard le chercher

MD : Vous avez répondu à la majorité de mes questions, du coup, je regarde.

AA : C'est hyper intéressant et c'était juste que je voulais rajouter un détail par rapport à ce qu'on vous avait dit par rapport au fait qu'on voulait limiter la voiture. En fait, notre idée, c'est de limiter l'usage de la voiture individuelle. Mais à partir du moment où vous proposez un service où on est plusieurs dans la voiture, en fait, c'est justement ça qu'on essaie d'encourager. Et donc, c'est justement pour ça qu'on était intéressé par le principe des renforts solidaires.

L : Et donc, c'est justement pour ça qu'on était intéressé par le principe des renforts solidaires. Sauf que nous, en fait, c'est très rare qu'il y en ait plusieurs par voiture. Mais surtout, ceux qu'on emmène, ils n'ont pas de voiture ou ils ne peuvent plus conduire. Donc, au sens de l'environnement, de toute façon, ils ne prendraient pas la leur.

AA : Ça montre qu'il y a toujours un passager et le chauffeur.

L : Oui, un passager et un chauffeur. Comme dans un avion, il y a un pilote et un passager. Mais ce n'est pas un pilote pour diminuer la pollution. Si on était conduit par des IA, on y travaille, mais on n'est pas prêt. Avec un robot au transport solidaire, ça fonctionnerait. Mais là, en fait, ce n'est pas vraiment du covoiturage. C'est vraiment comme un taxi. Donc, on a vraiment un chauffeur qui conduit le véhicule parce que le bénéficiaire n'est plus capable ou qu'il n'a plus de voiture, etc. Donc, on ne peut pas prendre la file de covoiturage en arrivant à Rennes. Mais on le propose aux bénéficiaires à chaque fois qu'on va.

NB : Si un jour, vous avez une voisine, une copine qui va faire ses courses en même temps que vous, vous pouvez prendre toutes les deux le transport solidaire. Et du coup, elles partagent l'indemnité au chauffeur. Dans ce sens-là et dans le sens peut-être d'initier un petit peu les gens au covoiturage. Mais on voit que la population des bénéficiaires n'est pas forcément très sensible à ça. Eux, leur priorité première, c'est de se déplacer, d'aller à leur rendez-vous. On va dire que le côté environnemental, je pense qu'il n'arrive qu'en second rideau. Oui, peut-être. Mais leur priorité, c'est ça. C'est d'aller faire leurs courses, les usages quotidiens. Mais à chaque adhésion, on le spécifie quand même. Les objets dans notre premier bilan, les objets de course, c'est 50-50, les courses et les consultations et la santé. Grosso modo.

L : Donc en plus, il n'y a quasiment pas de loisirs. Ça, ça n'existe pas. Donc on voit bien qu'on ne remplace pas tous les... On remplace vraiment le basique très fonctionnel dont ils ont besoin. Et puis nous, on n'a pas à leur proposer autre chose. Mais on voit bien que les besoins principaux, en tout cas pour notre asso, c'est les courses et la santé

MD : ok les courses et la santé

NB : On aimerait qu'il y ait une petite partie de loisirs. On aimerait que les gens puissent nous appeler. Alors nous, on s'en fiche. On n'a pas de chiffre d'affaires à faire ni rien. Mais on se dit que pour leur bien-être, il faudrait qu'ils arrivent aussi à aller vers du loisir. Mais là, pour l'instant, c'est pas du tout... Leur priorité, c'est ça. C'est vraiment les courses et la santé. Et il y a certaines associations... Parce que les associations de transport solidaire, elles sont adhérentes aussi d'une union départementale qui s'appelle UDAMS. Et on voit que certaines associations... Du coup, on a des retours avec des chiffres des autres associations. Il y en a qui sont rendus à 100% hantés. Ils ne peuvent même plus emmener les gens faire leurs courses du quotidien.

L : Ils n'ont pas assez de chauffeur

MD : ah ok

NB : Et qu'il y a trop de demandes. Les demandes... Il y a des communes où il y a un ou deux EHPAD, par exemple. Moi, j'ai découvert que les EHPAD, si les résidents des EHPAD avaient besoin d'aller faire une consultation, eh bien, ce n'est pas l'EHPAD qui organise. Ce n'est pris en charge par personne. C'est aux résidents de s'organiser. De s'organiser. Les communes où il y a deux EHPAD, le transport solidaire, il ne fait que ça. Emmener les bénéficiaires de la commune et les résidents, emmener aux consultations médicales.

L : Je vous invite d'ailleurs à aller sur le site. Vous faites UDAMS44. U-D-A-M-S 44. Ça vous donnera une vue sur l'ensemble du transport solidaire du département, au moins. Vous avez une cartographie des communes. Celles qui sont desservies par des assos, celles qui ne le sont pas. Vous avez des bilans chiffrés avec le nombre de kilomètres. On doit en mettre entre 1 et 2 millions. Je n'ai plus le chiffre exact, mais oui, ça se compte un peu comme ça. Et puis, vous trouverez les objets des transports. Enfin, il y a un peu de données statistiques, un peu de fonctionnement. Et surtout, il y a une petite cartographie départementale. Vous pouvez peut-être y trouver quelques infos. Il y a aussi des contacts des assos de la communauté de communes. Puisque vous, vous êtes plutôt focalisé là-dessus

NB : Il y a Campbon qui a démarré le 1er mars dernier, qui s'appelle Campbon Solidaire. Et il y a Cordemais qui a démarré en même temps que nous, et qui s'appelle la Main Tendue Porte de Mézières. La Main Tendue Porte de Mézières. Alors, les toutes petites communes réfléchissent... C'est un peu compliqué à mettre en place quand même. Il faut trouver quand même pas mal de bénévoles et tout. Les petites communes, elles réfléchissent peut-être à se greffer à une commune un peu plus importante. Quilly, par exemple, pourrait se greffer avec Campbon. L'idée, c'est de pouvoir couvrir totalement le territoire.

AA : Justement, là, comme vous parlez des différentes communes, est-ce que ça arrive qu'il y ait des gens qui demandent à aller dans une autre commune ? Est-ce que, du coup, vous répondez aussi ? Ou est-ce que vous essayez de voir par rapport à une autre association de transport solitaire ?

L : La limite, elle n'est que kilométrique. On s'est fixé vaguement la limite de 50 km. Donc, au-delà, si le chauffeur est d'accord, il peut le faire. Mais c'est comme ça qu'on a un petit peu calibré les trajets. Donc, évidemment, on peut aller à Nantes, à Saint-Nazaire, à Pontchâteau, Prinquiau, c'est petit. Si on ne fait que les courses à Prinquiau, ça va être très limité. Il y a un petit proxy. Donc, effectivement, on a les stats. On pourra vous l'envoyer, puisque nous, on a nos propres stats, avec les communes qu'on dessert, les kilomètres, etc. Donc, l'essentiel est fait ailleurs que Prinquiau, évidemment. Les bénéficiaires résident toujours à Prinquiau. Donc, ça, c'est la contrainte, par contre. Ça, c'est la condition. Par contre, on les emmène, évidemment, là où il y a des impasses de cour. Donc, Pontchâteau, Saint-Nazaire, Savenay, etc. OK. Et le petit truc aussi, qu'il faut bien voir par rapport aux autres modes de transport qui existent, c'est que c'est porte à porte. Ça, c'est très important, parce que c'est le premier kilomètre qui compte. Quand vous êtes en déambulateur, si on vous dit, oui, oui, mais il y a un car qui passe à trois kilomètres, ça ne va pas le faire.

MD : C'est sur

L : Donc, c'est aussi ça, le gros intérêt, c'est qu'on arrive à domicile et qu'on ramène la personne à domicile. À domicile. C'est aussi hyper important. Donc, c'est un des critères. C'est le porte à porte et puis, évidemment, les horaires. Parce que parfois, nous, par rapport à la mise à disposition des autres moyens de transport, on essaie quand même de bien informer, quand on fait la visite d'adhésion, de tous les moyens existants. Mais si vous dites à quelqu'un, dans le bourg, il y a un car qui passe le matin et qui revient le soir, bon, ça ne va pas convenir. Il faut vraiment des choses avec une grande périodicité, une grande fréquence et surtout tout près de chez elle. Parce que c'est vraiment des gens qui voient mal, qui marchent mal. Donc, c'est pour ça que c'est compliqué, en fait, d'élaborer un réseau qui convienne à chacun parce que c'est vraiment du transport à la carte. Et c'est ça dont ont besoin les gens qu'on aide aujourd'hui.

MD : OK. Donc, le profil de personnes qui sont souvent appel à vous, c'est plus des personnes âgées ?

L : C'est plutôt, on va dire, qui auraient un petit accident de la vie. Je ne sais pas, une maman qui a une jambe dans le plat, provisoirement, on l'espère pour elle. Donc, on va l'aider, quoi. C'est quelqu'un dans la capacité temporaire ou définitive de se déplacer toute seule. Et c'est majoritairement, oui, des personnes âgées chez nous.

NB : Par contre, dans nos critères...Ce n'est pas un critère. Ce n'est pas un critère. Un critère, c'est d'être majeur, quand même. On a trouvé que c'était plus simple au niveau responsabilité. Ou accompagné. Ou accompagné. Si c'est un jeune, un enfant, il faut qu'il soit accompagné. Donc, lui soit bénéfice, soit adhérent, et l'accompagnateur aussi. Mais l'âge n'est pas un critère. Comme nous, on n'a pas de critère de revenu. Parce que certaines associations conditionnent au revenu. Nous, on a décidé que non. Parce que, comme dit Lionel, le niveau de revenu, ce n'est pas ça qui définit l'isolement, pour moi.

MD : Il y a des associations qui acceptent les gens que s'ils ont un niveau de revenus bas ?

NB : Et on peut trouver des personnes très isolées, même avec des revenus. Parce qu'on dit, appeler un taxi pour aller faire des courses

à l'Hyper U, à Savenay, ça ne va pas que bousculer au portillon. Vraiment, on répond à un besoin. Nous, en tant qu'association, on n'a pas besoin de faire de chiffre d'affaires. S'il n'y avait pas le besoin, on n'existerait pas. Et puis, on s'en fiche, on ne fait pas de bénéfice. On n'a aucun avantage à avoir des demandes. Quand on me demande si ça marche, je dis que ça marche, parce qu'on a honoré 100% des demandes. Donc, on a répondu à un besoin. Mais si un mois, on n'a pas de demande du tout, nous, ça ne va pas nous perturber.

L : On essaie quand même de rester dans les clous de l'isolement, dans la mesure où, le jour de la visite, parce qu'on fait quand même une visite d'une bonne heure, si on voit 5 voitures, 3 motos dans le jardin, on va se poser des questions. On essaie quand même aussi d'éviter les besoins très opportunistes, du genre, là, je suis en panne, est-ce que vous ne pourriez pas me venir en aide? Ça, on dit non. On essaie quand même, on ne demande pas les revenus, mais on essaie de vérifier qu'il y a un vrai besoin qui ne peut pas être traité par ailleurs, que la personne a vraiment des difficultés. Et parfois, ce n'est pas simple, parce qu'il y a des gens qui prennent leur voiture pour aller chercher le pain à 2 km, mais par contre, aller à Nantes autour de 18h l'hiver, ça ne le fait pas. Donc, il faut aussi tempérer un peu ça. Mais nos seules conditions, c'est ça, c'est de ne pas être en capacité de, temporairement ou pas, et de résider à Prinquiau. Éviter les besoins très opportunistes, on sera toujours moins cher qu'un taxi. Là, on ne veut pas tomber là-dedans, parce que, d'emmener son gamin au foot toute l'année, toutes ces choses-là, on ne fait pas. On crie quand même un petit peu, parce qu'on ne veut pas non plus être explosé de besoins qui sont juste opportunistes. Le petit truc que les bénéficiaires ne comprennent pas toujours, je vous le dis aussi, c'est que l'indemnisation, elle est calculée du domicile du chauffeur vers le bénéficiaire, puis vers l'hôpital, par exemple, puis le retour au bénéficiaire, puis le retour chez le chauffeur. C'est pour ça aussi qu'on ne peut pas aller chercher les gens trop loin, parce que si déjà vous avez quelques euros de déplacement avant même de commencer, c'est un peu comme si vous appelez un taxi de Nantes pour venir à Paris. Donc c'est aussi la raison pour laquelle, en dehors du fait qu'on n'aurait peut-être pas assez de chauffeurs pour tout faire, on essaie de choisir un chauffeur qui habite près de la personne pour qu'aussi ce soit quand même pas trop cher pour elle. Donc c'est vraiment domicile-domicile pour le bénéficiaire en termes de service, mais pour le calcul, domicile-domicile du chauffeur, de façon à ce que le chauffeur ne perde pas d'argent. Donc voilà, notre mode de calcul, c'est à peu près le même pour tout le monde. Après, l'indemnité peut changer de quelques centimes. Parfois, il y a des gens qui font payer aussi ce qu'ils estiment être un excès d'attente, parce que, par exemple, ma mie Germaine, elle vous dit qu'elle va mettre une heure à l'intermarché, et en fait, elle met deux heures et demie. Donc du coup, le chauffeur, il n'a pas forcément cette dispo. Donc ils se sont dit, pour limiter, on va faire payer à partir d'une heure d'attente. Et du coup, toutes les courses se faisaient en une heure.

NB : Parce que les personnes, souvent, elles rencontrent du monde qu'elles connaissent quand elles vont faire leur course aussi. C'est vraiment leur seule sortie. Du coup, elles prennent leur temps et elles papotent et tout. Et c'est important, là, le trajet du domicile chauffeur au retour domicile chauffeur, parce que ce trajet-là aussi, c'est le trajet qui est couvert par l'assurance. À partir du moment où le chauffeur prend sa voiture pour une mission, c'est plus son assurance perso qu'il contrôle. Il est couvert par une assurance qui a été prise au long de l'UDAMS. Et qu'après, chaque association paye sa quote-part au niveau du kilométrage effectué. Alors, du coup, les communes, on a des demandes, par exemple, des gens de Savenay, de la Chapelle-Launay qui auraient besoin des transports solidaires mais qui n'en ont pas sur leur commune. Alors, on s'est posé la question des fois, est-ce que c'est limite roche ? On peut. Mais il ne faut pas qu'on perde de vue aussi que, nous, le financement au départ, c'est le CCAS d'une commune qui fonctionne. C'est souvent parce que certains transports solidaires sont assurés par le CCAS. À l'origine, c'était ça. C'est tout le temps le CCAS qui s'est investi là-dedans. on, après, ils ont vu qu'au fur et à mesure, le personnel du CCAS ne pouvait pas assurer. Donc c'est pour ça que les associations sont arrivées. Mais le financement, nous, si on a besoin d'un financement, c'est le CCAS. Le CCAS n'est pas forcément dimensionné pour financer toutes les communes aux alentours. C'est aussi pour ça qu'il faut respecter les communes.

L : L'activité ne nous coûte pas énormément d'argent. Nous, on nous prête les salles si on a quelques réunions de la commune. Donc c'est le téléphone, l'abonnement téléphonique. En téléphone, autant vous dire que ce n'est pas le dernier smartphone. L'abonnement, il est limité parce que c'est vraiment pour téléphoner. Et puis, il y a cette assurance que L'UDAMS mutualise et nous fait payer. On n'a pas vraiment besoin d'un gros budget, mais il en faut quand même un petit peu pour pouvoir démarrer, etc. Chez nous, ce n'est pas quelque chose de bloquant. Mais pour autant, on ne veut pas que la commune finance ceux qui ne veulent pas faire le pas encore autour. C'est aussi une façon de les inciter. Ils nous voient faire. On espère que ça va faire bouler de neige et qu'assidujés par deux ou trois assos autour, il y a des villes qui vont finir par le faire.

NB : On en a profité au moment des élections municipales pour faire passer le message à toutes les têtes de liste, mais on sent qu'il y a certaines communes qui sont assez répu gnantes. Alors que le besoin, il n'y a même pas de question à se poser.

MD : Non, le besoin il est là.

NB : Dans toutes les communes, je pourrais mettre ma main à couper, dans toutes les communes, évidemment, ce service, il est nécessaire. Et on voit même d'un territoire à l'autre, mais vraiment très très proche que les bénéficiaires ont des, on va dire, des physiologies différentes. Les besoins ne sont pas forcément les mêmes.

MD : Est-ce qu'il y a des besoins que vous n'arrivez pas à couvrir ? Il y a eu une fois où vous avez... Non, tout ?

L : Absolument tout. Tout à fait, c'est qu'on avait des idées qui étaient dans notre petit cadre. On a pu refuser des demandes, et dès l'instant, parce qu'elles n'étaient pas dans le cadre de ce qu'on veut faire nous. Par contre, dès l'instant où la demande est faite, oui, elles ont toutes été honorées. Sur un an, sur 12 mois roulant maintenant, on a pu tout faire.

MD : L'adhésion à l'association, est-ce qu'il faut payer des frais d'adhésion ?

L : Oui

NB : 5 euros pour les bénéficiaires, et les bénévoles payent aussi une adhésion, 3 euros. Dans les associations, on doit être sur le tarif

pratiqué, parce que chacun met comme il veut, mais le plus bas. Ça nous laisse une petite marge, si vraiment financièrement, à un moment donné, ça devient un peu plus compliqué, on pourra se permettre d'augmenter. Pour l'instant, on s'efface, donc on laisse comme ça.

MD : Est-ce que le profil de vos bénévoles, c'est des personnes dans quelle tranche d'âge à peu près ? Est-ce que vous avez des jeunes qui ont envie de s'investir ? Non, pas de jeunes ? Non. Ok.

L: Il y a un couple d'actifs, déjà sans parler d'âge, il y a un couple d'actifs, et tout le reste, ce sont des retraités.

MD: Ah, ok.

L: C'est pas un problème d'implication. Les actifs, en l'occurrence, ils travaillent dans l'éducation nationale, je crois, pour l'une, donc ils ne sont déjà disponibles que pendant les vacances. Parce qu'ils ne peuvent pas, comme ça, se faire un coup de fil, emmener, machin, machin, c'est pas tant une question, moi, très franchement, quand j'étais actif, je n'aurais pas pu faire cette activité. C'est trop... Comme il n'y a pas de périodicité, c'est un peu n'importe quand, n'importe où, etc. Et la question que vous ne nous avez pas posée aussi, je vous la donne, par exemple, c'est s'il y a des petites contraintes en termes d'appels. Oui, il y en a. On doit nous appeler au moins trois jours avant.

NB: Mais pas plus d'un mois avant.

L: Mais pas plus d'un mois avant. Donc si vous voulez consulter au mois d'août, je vais vous dire de rappeler un petit peu plus tard parce que notre chauffeur, il ne sait pas s'il sera disponible au mois d'août.

MD : ok

L: Donc un mois au maximum, mais au moins trois jours avant. Ce n'est pas une contrainte administrative, c'est juste que nous, déjà trois jours, parfois le premier jour, c'est un vendredi. Donc nous, on n'appelle pas les chauffeurs le week-end. Et puis il faut quand même un petit peu de temps pour trouver le meilleur chauffeur. Donc c'est plus pour honorer toutes les demandes que pour embêter les gens. En général, les bénéficiaires savent quand ils vont faire leur course et leur rendez-vous, il est rarement inopiné. Donc ça ne pose pas de problème. Mais c'est plus une petite discipline pour qu'on ne galère pas trop à trouver quelqu'un dans la foulée. Parce qu'autant vous dire que les 23 ou 24 chauffeurs, ce n'est pas des temps complets. Lundi, Germain à la course midi. Mardi, il y a la gym. Mercredi, il y a ses petits-enfants, etc. Donc quand vous croisez tous les pleins-lits, vous n'avez pas l'ensemble des chauffeurs, même s'ils voudraient bien. C'est des petits créneaux un peu partout. Donc il faut aussi jongler, sans parler des contraintes du type pas de chien, je ne roule pas le soir parce que je ne vois plus très clair, même en tant que chauffeur. Ça m'ennuie un petit peu, ça me stresse d'aller à Nantes. Donc quand on a fait le croisement de toutes ces contraintes, les trois jours ne sont pas inutiles pour trouver le meilleur chauffeur.

NB : Et on les a identifiés volontairement avant le démarrage de toutes ces contraintes. On a fait une réunion avec tous les chauffeurs. Et on a dit, on a demandé à chacun, il y en a un qui a dit, moi je ne veux pas rouler avant 6h le matin, moi je ne vais pas à Atlantis, ça c'est moi, moi je ne transporte pas de chien non plus, enfin pas d'animaux en général, et je ne peux pas rouler le mercredi parce que je vais être dispo pour mes petits-enfants. On a identifié toutes les contraintes comme ça, les gens qui ne sont pas dispo, parce que comme tu dis, la gym ou la piscine, ce qui fait que ça nous facilite nous en tant que référents, on est aussi tous les deux référents, c'est-à-dire qu'on partage le téléphone, on peut expliquer tout de suite, jeudi après-midi, je sais qu'il y a plein de chauffeurs que je ne vais pas appeler. On peut nous aller droit au but et ne pas non plus rendre les chauffeurs mal à l'aise parce que si à chaque fois on les appelle, on dit, je ne savais plus, je ne me rappelais plus que tu avais dit, ils peuvent être aussi des fois un peu frustrés de dire non à plusieurs reprises. Pour faciliter les choses, on a identifié tous les dispo des chauffeurs.

L: Quand on est référent, on n'appelle que ceux qui sont probablement disponibles. Ça nous permet d'appeler 25 fois. L'autre chose, c'est qu'on ne leur demande même pas pourquoi ils ne sont pas disponibles. Il ne faut pas culpabiliser les gens. Même s'ils sont disponibles, ça veut juste dire, tu peux m'appeler ce jour-là, je ne suis pas portée mordue. Ce n'est pas un créneau obligatoire. Toutes les fois, toutes les heures où ils ne sont absolument pas disponibles, ce n'est pas la peine de les appeler. Mais les autres fois, on s'en fiche. Le gars peut simplement ne pas avoir envie. On veut que ce soit le moins contraignant possible. Que vous n'êtes pas tous les jours en forme, même si vous avez dit que vous étiez disponibles jeudi, ce jour-là, vous êtes en vie, vous avez une course à faire, peu importe, on appelle le filon, etc. Ces trois jours, ils servent à ça aussi, à enchaîner éventuellement les appels pour trouver le chauffeur.

NB: On veut vraiment que ça reste... C'est confortable pour nous, parce qu'on n'a pas des demandes qui explosent par rapport au nombre de chauffeurs. Il y a des associations qui ont des courses qui sont plus importantes que nous, mais ils ont des courses d'émission tous les jours. Nous, ce n'est pas le cas. On doit être à 1,4 émission par mois par chauffeur, la moyenne. Il y en a qui en font plus, il y en a qui en font moins. C'est confortable et notre souhait, c'est que ça reste confortable. Donc si on voit qu'un jour, ça devient un peu plus compliqué, on va intensifier notre demande de recherche bénévole. Mais je pense que tout le monde apprécie de ne pas être sollicité tous les quatre matins.

L: L'activité de l'association, c'est évidemment de répondre aux besoins des bénéficiaires, mais c'est aussi en permanence de recruter des chauffeurs. Parce que, comme tu l'as compris, les chauffeurs n'ont pas 20 ans. Aujourd'hui, ils conduisent, mais peut-être que demain, ils seront à l'arrière. Donc il faut renouveler périodiquement. Et plus on sera, et moins il y aura de contraintes pour chacun, et plus on gardera de chauffeurs. Donc la structure, en fait, je ne sais pas si vous voyez la structure. Il y a un bureau dans l'asso, donc un trésorier, un président, une secrétaire. Et sinon, il y a des chauffeurs. Et puis, il y a ce qu'on appelle des référents. En gros, c'est le standardiste du taxi. Donc c'est deux. Maintenant, on est trois personnes qui se passent le téléphone par intervalle, tous les 15 jours, etc., et qui reçoivent les appels, et puis qui cherchent un chauffeur. Voilà. On peut être au bureau, être secrétaire, être chauffeur et être référent. Ce sont des rôles qui peuvent se cumuler.

NB : . C'est confortable aussi. Être trois référents, c'est aussi très confortable. Moi, je n'ai pas été dispo pendant un petit moment. Du coup, Léonel et Laurence se sont partagé le téléphone. C'est le téléphone qu'on se partage. Il y a tout dessus. On a aussi le partage des documents sur un drive. Quand on enregistre la demande, tout le monde peut suivre en même temps. La boîte mail est partagée pareil. On a trouvé un fonctionnement qui nous paraissait assez confortable pour tout le monde.

L: En fait, non plus pro numérisé. On a une appli de demande qui nous permet de faire des stats, etc. Un petit menu déroulant avec Google site. Par contre, il y a 90% du site qui est un peu réservé à nous, au bureau. On s'est rendu compte par expérience que trop numériser l'activité fait perdre des chauffeurs. Compte tenu de l'âge des chauffeurs, si vous commencez à leur dire qu'il faut aller sur un site, ils vont être perdus. Les chauffeurs comme les bénéficiaires, c'est le téléphone. Un petit peu de WhatsApp ou des mails, ça, ça le fait. Sinon, les outils, on les a surtout développés pour nous, pour les référents, de façon à part. Parce qu'il y en a qui utilisent carrément un classeur. Jour de la demande, chauffeur, machin. Il se passe le classeur dans les boîtes à lettres. Le jour où tu perds le classeur, il n'y a plus rien. Donc, on a voulu quand même faire un petit peu de données dématérialisées. Mais on le réserve aux gens qui manipulent bien et surtout aux référents qui organisent. Pour simplifier la vie des chauffeurs. Parce qu'en fait, à part la messagerie WhatsApp, les chauffeurs, ça pourrait les gêner. On ne fait pas forcément trois voyages par jour.

NB : Le petit exemple, c'est le chauffeur, quand il arrive au retour chez le bénéficiaire, il remplit un petit bordereau avec deux exemplaires. Un qu'il donne aux bénéficiaires et un qu'il garde pour lui et qu'il nous retransmet après. Au début, on a imaginé une petite boîte aux lettres dans le bourg où les chauffeurs mettaient leur double de mission quand ils passaient dans le bourg. Après, il faut qu'on fasse aussi des stats et qu'on enregistre le nombre de kilomètres effectués. Et du coup, on s'était dit qu'ils pourraient nous les transmettre par SMS ou par mail. Au début, la boîte aux lettres a fonctionné. Petit à petit, on a réussi.

L: un petit bordereau pour la personne que le chauffeur nous envoie. Des mini-factures.

NB: Du coup, on s'est dit que ce serait plus pratique d'aller dans la boîte aux lettres pour chaque fois. Je pense que là, on est arrivé à 100% des chauffeurs qui ont compris et qui nous renvoient par le retour de mail une petite photo du bordereau. Donc, ça se fait petit à petit. Il a fallu à peu près un an pour qu'on y arrive, que ce soit un peu plus simple comme ça. L'important, c'est de ne pas les brusquer au départ et de s'adapter. Après, petit à petit, on voit que ça peut changer.

L: On a décidé dès la création de la G un peu vite à main levée pour demander un peu le niveau des outils que les chauffeurs demandaient. On a vu qu'il n'y avait pas une grosse demande pour faire autre chose que du téléphone et du papier. Donc, on a un petit peu dématérialisé ne serait-ce que pour conserver nos données, les classer, les fiches d'adhésion, les assurances, etc. C'est un petit peu de paperasse. C'est surtout du classement, une petite applique pour demander et faire un planning un peu numérisé qu'on peut mettre à jour plutôt que du papier que chacun va avoir. Mais on n'a pas senti une grosse demande. Comme le besoin chez nous, c'est plus qu'on a tous travaillé avec des outils. Donc, on était un peu habitués nous-mêmes, mais on n'a pas voulu le forcer pour les chauffeurs qui n'étaient pas hyper demandeurs. Et on a vu d'autres, en discutant, en faisant un petit peu de benchmarking avec Mon Château, qui nous a parlé de Guérande, qui avaient perdu quand même pas mal de chauffeurs dès l'instant où ils avaient créé un site. Parce que c'était trop compliqué. Donc voilà, il faut naviguer un peu comme ça.

NB: On avait quand même imaginé un planning. Il y en a de cette sensation qu'on met le planning en ligne et qu'ils demandent aux chauffeurs d'aller mettre à jour leur planning. Ça aurait été quand même quelque chose d'hyper pratique, mais on a vu que chez nous, il ne fallait pas qu'on impose ça dès le début. Donc on a trouvé une autre solution. Mais ce côté-là, je pense qu'à un moment donné, il faudra peut-être qu'on essaye de relancer. Mais si on voit que ça coïncide, on n'insiste pas. Le but, nous, c'est de permettre à la lèze des chauffeurs.

L: Les chauffeurs, en fait, ils ont envie de se faire plaisir, de rencontrer des gens. Ils n'ont pas envie, à partir de leur retraite, de recommencer dans des outils... Ils ne sont pas là pour ça. Il faut vraiment rester simple. Alors, un message subliminal, une autre question que tu ne m'as pas posée, c'est que ces deux petits bordereaux, ça sert aussi quand même à garder un petit coup d'œil sur la facturation. Nombre de kilomètres, argent demandé, etc. Parce que le bénévole, ce n'est pas un zéro qui vient comme tout le monde. C'est une femme comme tout le monde. Du coup, la tentation pourrait...

NB: On n'a pas rencontré ça, mais ça s'est rencontré dans une autre association où ils se sont rendus compte qu'il y avait un chauffeur qui profitait parce que nos bénéficiaires, il y en a certains qui sont quand même relativement fragiles. Ils se sont rendus compte qu'il y avait un chauffeur qui profitait un peu et qui demandait une indemnité qui n'avait rien à voir avec les kilomètres parcourus. On a été un petit peu quand même perturbés quand on nous a raconté ça. Donc, on a dû... On garde un petit œil. Quand on enregistre le kilométrage et l'indemnité perçue et qu'il y a des automatismes, comme on fait pratiquement toujours les mêmes trajets, les mêmes destinations, on sait que pour aller à Pontchâteau, si ça dépasse 20 ou 30 minutes, il y a un problème. Des petites choses comme ça. On n'a pas été confrontés. J'espère bien qu'on ne sera jamais à ce problème-là. On fait attention quand même.

L: Par contre, il y a des petits outils qui marchent bien quand même. On a une abaque chauffeur avec les kilomètres et le prix qui évite le calcul. À chaque fois, je fais 3,5 km, combien ça me coûte, etc. On a un petit tableau pour... Vous avez juste à regarder les kilomètres que vous avez fait, vous avez le prix en face. Ça, ça marche bien.

NB: . On a fait ça. On a préparé ça pour les chauffeurs. Il n'y a pas de calcul à faire. Il peut regarder en même temps que le bénéficiaire. Il n'y a pas de calcul à faire. Et quand on va faire adhérer un bénéficiaire, on lui présente aussi. Comme ça, on montre bien qu'on a essayé de faciliter tout pour que ça se passe bien.

L: Petit dossier chauffeur avec l'abaque, avec le bordereau, etc. Avec l'assurance, avec la procédure de déclaration de sinistre, ce qu'on donne à nos chauffeurs au début. On leur donne quand même une petite valisette qu'Amélie a réalisée pour chacun. Ça permet aussi de

leur dire qu'on vous facilite la tâche, etc. Ils ont toute l'info comme ça à la disposition.

NB: Et le retour aussi bien des chauffeurs que des bénéficiaires, le lien social est vraiment en proposition. Franchement, on a même eu des retours d'un bénéficiaire qui a fait un mail de retour qui dit que c'est vraiment indispensable et que c'est parfait. Bref. Ce lien social, cette notion de lien social, elle est réelle. Elle est réelle.

L: Dans le même ordre d'idée que les bords de route, on demande aussi à nos chauffeurs un extrait de casier judiciaire.

MD: Oui ça se comprends

L: Pas des enfants en général, mais bon, ça peut être des personnes fragiles par principe. Ils ne font pas de difficultés sur Internet. On leur envoie le lien. Ils font ça dans l'heure. On ne peut pas le demander à leur place. Ils nous le montrent sur le téléphone et puis c'est bon. Et puis on a aussi pour faire des espèces de débrief d'équipe. L'année dernière, on n'en a fait qu'un. On est un peu délinquants, mais on a prévu un café des chauffeurs où on se réunit tous quand même. On va essayer de faire mieux que le 1 cette année, peut-être le 2. Et puis ça permet d'échanger des informations, de leur demander ce qui va bien, ce qui va moins bien, de faire des petites mises à jour, des petites recommandations qu'on ne vous en a pas parlé, mais il y a aussi la dame qui veut que vous tapiez son code de carte bleue au moment de faire ses courses, des petites demandes un peu borderline, comme ça. Donc il faut aussi parfois dire au chauffeur de rester un petit peu dans son périmètre, un petit peu en réserve pour ne pas se faire manger par la gentillesse et trop de bienveillance

NB: Après, ça nous arrive d'aller au-delà aussi. On essaie de ne pas aller au-delà, mais il y a parfois un petit accompagnement. Bon, il va peut-être au-delà de ce qu'on avait pensé, mais à partir du moment où ce n'est pas des gens qui abusent, c'est exceptionnel et tout. Il faut aller vers le besoin. Il faut répondre aussi aux besoins.

MD: Comment est-ce que les usagers, les utilisateurs, comment est-ce qu'ils entendent parler de vous ? Est-ce que c'est plus du bouche-à-oreille ou est-ce que vous allez directement dans les EHPAD, proposez vos services ?

L: On n'a pas d'EHPAD à Prinquiau, mais pour répondre quand même à la question, au départ, on a fait du porte-à-porte dans les commerces. Tous les infirmiers, podologues, proxys, pharmacies, etc., tous les commerces. On a évidemment contacté la mairie. La première fois, peut-être, vous avez fait un article sur la création dans la newsletter de la commune. On est sur le site de la mairie en tant qu'association. On a eu deux ou trois fois deux correspondants, Presse-Océan, Ouest-France, pour faire un petit papier sur la création et la mise en route. Lors d'un premier jalon, un petit peu de presse, nos aînés lisent beaucoup la presse. Ça marche bien.

NB: On est allé les voir aussi à un club des aînés. On est allé les voir à deux reprises. Sur le bulletin municipal, à chaque parution, on a un encart que j'ai réservé. Si on veut, on peut communiquer. On l'a fait à chaque fois. On n'a pas forcément grand-chose à raconter, mais simplement pour montrer qu'on existe. C'est un peu compliqué des fois. Les gens, ils savent qu'ils ont besoin, mais au moment d'appeler, ils ne trouvent pas le numéro. La communication n'est pas simple. En mairie, ils ont notre petit flyer à disposition. Mais on ne sait pas si on touche toutes les personnes. C'est un peu compliqué. On ne peut pas mesurer.

L: On suppose qu'il y a aussi du bouche-à-oreille. Votre copine a fait appel à sa rôle pour vous. Et les enfants aussi. C'est aux enfants de communiquer parce que c'est souvent les enfants qui emmènent leurs parents faire les courses, etc. C'est aussi une façon de dire qu'il y a peut-être une autre solution quand on vous emmène chaque semaine à l'intermarché. Les enfants ne sont pas disponibles.

MD: En tout cas, nous, on a eu contact avec vous à travers la mairie. C'est la mairie qui nous a dirigés vers vous.

AA: Je veux juste poser une question. Sachant que ce système de transport solidaire existe aussi dans d'autres communes, est-ce que vous êtes allé voir les autres communes pour voir comment elles avaient réussi à avoir des adhérents ou pas forcément ?

L: C'est pour ça que je vous ai parlé de benchmarking. Avant de créer, on a effectivement contacté les RETZ-chauffeurs, qui sont la bande Sud Loire, Pornic, Tharon, La Plaine, etc. C'est un petit chapelet de communes qui s'est mutualisé dans les réchauffeurs. Ça doit aller jusqu'à Pornic, je crois. Après, c'est divisé. On a eu des contacts téléphoniques. On a récupéré des documents, des règlements. Et puis après, on a fait un petit tri de ce melting pot pour voir ce que nous, on voulait faire. Chaque asso a sa petite vision par rapport aux gens qui demandent les revenus. Nous, on n'était pas trop là-dessus. Parce que même si tu as une retraite confortable, tu ne vas pas appeler un taxi pour aller chez ta coiffeuse. D'abord, il ne va pas venir se déplacer pour faire 2 km. Et puis, dans la culture des gens, ça ne se fait pas. Bref, on s'est inspirés de tout le monde. On a appris ce qui nous intéressait. On a laissé de côté les autres. On en a discuté entre nous. Et on a fait nos propres statuts, nos propres règlements, nos propres chartes. Charte du chauffeur, charte du bénéficiaire, charte du référent, etc. Pour répondre à ta question, oui, on a bien fait un benchmarking d'un certain nombre d'associations. Plus de la plateforme. Il y a une plateforme qui existe qui est dédiée au covoiturage. Au covoiturage. Transport solidaire. Une plateforme française. Je n'ai pas son lien en tête. Il y a L'UDAMS dont je t'ai parlé. Il y a une sorte d'association qui recense avec plus ou moins de bonnes mises à jour l'ensemble des associations de transport solidaire en France qui met à disposition une sorte de livret blanc qui liste les pièges, etc. J'avais regardé aussi un peu ça. On s'est inspiré des autres, évidemment, pour ne pas tomber dans les pièges et pour ne pas réinventer la roue, parce qu'on savait qu'il y avait des pièges, comme dans tout ce que tu dis. Effectivement, on a bien essayé de récupérer des façons de faire des autres. D'ailleurs, à ce propos, on fait un pique-nique au mois de mai, si j'avais pu l'évoquer, d'échanges de bonnes pratiques. On a invité une dizaine d'associations pour, de façon informelle, échanger avec eux sur comment vous faites vous, combien vous faites payer, etc. Aujourd'hui, on ne connaît pas vraiment d'autres instances. L'UDAMS est très focalisé sur l'assurance, pas trop sur les pratiques, etc. On a décidé de faire ça cette année, un petit pique nique, pour faire des échanges entre nous, pour aider ceux qui ont démarré et, éventuellement, ceux qui se posent des questions.

NB: L'idée du pique-nique est venue parce qu'on est allés tous les deux à deux formations organisées par L'UDAMS et on s'est rendu compte que la formation en elle-même, certaines sont plus intéressantes que d'autres, mais ce qui a été très enrichissant ce jour-là, c'est de rencontrer d'autres associations et tout le monde avait envie de partager son fonctionnement, ses difficultés, tout ce qu'il en est. On a dit, en fin de compte, j'ai presque plus appris en échangeant avec les autres associations que par le programme de la formation. Elle a dit, il faut qu'on organise quelque chose, une petite rencontre pour ceux qui sont partants et là, quand Bonk a démarré au mois de mars, eux, ils sont hyper partants et, du coup, on va se retrouver, on a organisé ça sur Printemps, le 12 mai, et d'avoir au moins un vrai temps d'échange pour que tout le monde puisse... Parce que là, le fait de discuter « Ah ben ça, c'est une super idée, comment vous faites ? » et tout, et franchement, le partage d'expérience est très très riche et va être très enrichissant.

AA: J'ai dû demander les gens qui étaient invités à cette réunion, c'est donc à la fois les gens qui organisent l'association comme vous et aussi les bénévoles et les chauffeurs ou seulement les gens qui maîtrisent l'asso ?

L: En fait, c'est plutôt, on a quand même demandé que ce soit plutôt les gens qui peuvent parler de l'organisation, des bilans, des résultats, des règlements, parce qu'il y a des gens qui sont chauffeurs mais qui n'ont pas une grosse connaissance du background, de comment ça marche vraiment, donc c'est plutôt des échanges avec des secrétaires, un référent, un président ou un chauffeur qui est vraiment impliqué et qui peut partager quelque chose en dehors de la conduite. C'est plutôt comme ça qu'on le voyait. Ce n'est pas une réunion, c'est un pique-nique. C'est pareil, mais je veux dire, il n'y a pas de powerpoint, etc.

NB: La parole sera libre et chacun parlera de ce qu'il a envie de parler.

L: Évitez de polluer les formations, parce qu'évidemment, paradoxalement, les associations sont assez isolées. Il ne faut pas non plus être manichéen, c'est que les chauffeurs sont aussi isolés. Parce qu'en fait, c'est vraiment du don ambulatoire, du win-win, comme disent les Anglais, c'est que le chauffeur a aussi envie de rencontrer des gens. Il est en retraite, il gère plus ou moins cette entrée en retraite, parfois ça fait longtemps qu'il est en retraite, mais c'est aussi pour lui une occasion de parler avec des gens, de voir d'autres gens, etc., de se sentir utiles. Donc, le bénévolat et le lien, il est dans les deux sens. Les gens prennent plaisir, pas seulement à conduire, mais à discuter, à échanger, etc. C'est aussi pour ça que ça marche, je pense, c'est que les personnes à qui on s'adresse des deux côtés de la voiture, ce sont des gens qui ont envie de partager des choses.

NB: C'est ce qui permettra à l'avenir... Notre association s'appelle...

AA: On n'a pas été au bénévolat, mais là vous avez quand même plutôt bien répondu.

MD: On a été coupé

AA: Pardon, je vous laisse parler.

NB: Ah non, non, vas-y, s'il y a des questions, sinon on parle au parle, mais s'il y a des questions, vous pouvez répondre.

MD: Mais non, c'est que vous avez déjà répondu à la majorité de nos questions. Franchement, on est bien servi, c'est bon, on n'est pas déçus. Franchement, top. Juste une petite précision, vous avez combien de bénévoles actuellement au sein de votre asso ?

NB: Bénévoles, 24 chauffeurs, 26, 27 bénévoles en fait. 24 chauffeurs. Dont 24 chauffeurs. Pour 27 adhérents. Avoir un chauffeur par bénéficiaire.

L: Autant d'hommes que de femmes. Pardon ? Autant d'hommes que de femmes. Dans les bénévoles, dans les chauffeurs. C'est partagé en fait, c'est assez mixte de ce point de vue-là. OK.

NB et L : On n'a pas recherché la parité, mais ça c'est peut-être naturel.

MD: Est-ce que vous avez des soutiens institutionnels ?

NB: Le département, pour le paiement de l'assurance, mais c'est un petit peu en danger, c'est un petit peu en déséquilibre en ce moment. Est-ce que vous pourriez juste me rappeler le premier mot de votre master ? J'ai entendu risque côtier, environnement, mais le premier ?

MD : Géomatique.

NB : Géomatique ?

MD : Oui.

NB : C'est pour ça que j'ai pas... C'est quoi la géomatique ?

MD : La géomatique, c'est la science qui permet de collecter des informations à la surface de la Terre, de les cartographier, de mettre ces informations au service des élus afin de prendre des décisions utiles pour la population. Tout simplement possible.

NB : Mais tout ça, c'est quand même lié à des valeurs environnementales ou pas ?

MD : Oui, c'est lié à des valeurs environnementales. Oui.

NB : Ok. L'objectif final, c'est un peu ça quand même ?

MD : Non, je ne dirais pas que l'objectif final, c'est qu'environnemental parce que la géomatique peut être appliquée dans plusieurs secteurs autres que l'environnement.

NB : Ah, d'accord.

MD : Donc, ce n'est pas qu'environnemental.

NB : Ok, ok. Parce que moi, j'avais en tête plutôt un master orienté social, enfin solidarité, lien, etc., psychologie, fractures. Voilà, ok. C'est pour ça que ça nous a... Je n'avais pas ça en tête par rapport à votre domaine.

MD : Non. La géomatique, c'est aussi essayer de comprendre les dynamiques qu'il y a sur un territoire, essayer d'analyser justement. C'est ce qu'on fait avec notre inventaire sur les moyens de déplacement. Essayer de comprendre pourquoi est-ce qu'il y a ça, pourquoi est-ce qu'il n'y a pas ça. Qu'est-ce qu'on peut proposer pour que ça change, pour que le niveau de vie soit amélioré. C'est un peu ça.

NB : Tout à l'heure, ça a été coupé quand j'ai dit que notre association s'appelait Prinquiau Solidaire. Et puis, une section à l'intérieur, "ça roule pour vous", pour le transport solidaire. Parce que, perso, je reste convaincue que le maintien des personnes sur nos petits territoires ruraux, parce que c'est des petits en super petit et en petit, des fois, en moyen, ça va passer par cette forme de solidarité. Aujourd'hui, s'il n'y a pas de transport solidaire pour le quotidien pour une bonne partie des gens, ils ne peuvent pas rester sur le territoire. Et des fois, le territoire où ils sont nés.

L : À côté de ça, je regarde de temps en temps, et je m'en sers, le TER, Savenay-Nantes. Il y a des plages dans la journée où il y a une personne par wagon, voire trois dans le train. Et c'est pareil dans les cars. Donc, on voit que c'est compliqué. Parce qu'il y a vraiment des choses qui roulent à vide. On voit bien que ces espaces-là, ils sont difficiles à mailler. À côté de ça, moi, j'ai travaillé dix ans chez Airbus. Il y avait un car mori qui faisait toute la journée la navette sur le site. Donc là, on tombe dans les extrêmes. Mais il y avait aussi une vingtaine de lignes qui emmenaient les gens au travail à partir de Nantes, Pontchâteau, Donges, etc. Donc, c'était aussi la prise en charge des transports publics par une entreprise. Et j'ai remarqué quand même que parmi les gens que j'ai pu croiser en l'ayant pris quelques fois, il y avait beaucoup d'apprentis, par exemple. Beaucoup de jeunes. Ici, non. Sans voiture, etc., on n'aurait pas pu faire les stages qu'ils ont faits. Mais c'était encore une prise en charge privée. On voit bien qu'il y a beaucoup de besoins, mais ils sont complexes à laisser rentables ou à dire que ça n'a pas à être rentable. C'est de la politique, après.

NB : On n'a pas cette contrainte-là, nous, déjà. La seule contrainte, c'est la dispo des chauffeurs.

MD : OK. Franchement, c'est...

L : S'il y avait... On n'est pas trop au courant, mais en fait, l'UDAMS 44, en gros, c'est des chasseurs de subventions aussi. Donc il y a le département dont on a parlé, Nelly, qui est vraiment la grosse part du paiement de l'assurance pour l'ensemble des associations. Parce que nous, on paye notre petit prorata, etc. Mais c'est toujours compte tenu du fait que l'essentiel est payé par le département. Et il y a aussi la NSA qui participe pas mal comme institution. Pour les formations.

NB : Oui. Ils arrivent à financer une bonne partie, mais une partie des formations qui sont dispensées. Parce que les formations, elles sont gratuites pour les associations. Ça peut être des formations au premier secours. Ça peut être des formations sur comment accompagner nos bénéficiaires. Connaître ce qu'on doit accepter ou ce qu'on ne doit pas accepter. Savoir poser des limites. Sur le site de l'UDAMS, je pense qu'on voit des contributeurs institutionnels qui financent un petit peu. Nous, on est en bout de course. Donc on ne voit pas le chapeau des premières subventions. On en bénéficie évidemment. Parce que s'il fallait tout payer, il y a des associations qui ne pourraient plus exister. Mais je pense que sur le site de l'UDAMS, on voit mieux qui participe, qui contribue. Et on voit que chaque année, c'est de plus en plus compliqué, pour nous comme pour plein de choses.

MD : Si vous aviez un message à transmettre aux élus de la Comcom sur les enjeux de mobilité sur le territoire, ce serait lequel ?

NB : Je vais reprendre mon bâton de pèlerin que j'ai eu pendant les élections municipales. Même si ce ne sont pas les élus qui vont créer les associations du transport solidaire, qu'ils soient les impulseurs, qu'ils proposent à des personnes sur le territoire en disant « on est là pour vous accompagner et on est conscients qu'il y a ce besoin ». Pour aller au-delà du transport solidaire, ayant déjà travaillé sur d'autres années au Conseil de développement sur la mobilité, ça a toujours été un sujet d'actualité, c'est comment on se déplace sur l'ensemble de nos communes, sur notre territoire, et même après pour aller au-delà. Il y a une dizaine d'années, c'était évident que pendant la période scolaire, on dira qu'il y avait des transports de cars qui allaient d'une commune à l'autre, on avait pris entre Nantes et Saint-Nazaire par exemple. En période de vacances, ça diminuait de moitié ces trajets-là. Et donc on disait que nos jeunes ados, s'ils ont envie d'aller sur Saint-Nazaire, sur Nantes, en période de vacances, là où ils sont dispos, on n'avait aucun moyen de locomotion. Donc voilà, il n'y a pas un maillage extraordinaire pour aller d'une commune à l'autre, sans parler même de transports solidaires. Mais comment on se déplace. On a eu des fois même le marché hebdomadaire sur Savenay, il y a eu des petites navettes qui ont été mises en place. Après, faute de candidats, peut-être que c'était les horaires qui ne leur contenaient pas. Mais il faut que les élus travaillent quand même et se mettent à la place des gens. Il y a certains élus qui m'ont dit, sur Savenay, il n'y a pas besoin de transports solidaires. J'ai été outrée d'entendre ça. Ça veut dire que les élus ne se mettent pas à la place de leurs citoyens. C'est pas possible. Il y a des fois, ils ne sont pourtant pas haut perchés, mais des fois, pour qu'ils redescendent, peut-être qu'ils essayent sans voiture. Voilà, peut-être qu'aujourd'hui, je vais à tel endroit. Peut-être s'organiser une ou deux journées sans voiture, ils vont voir les besoins qu'il y a. Il suffit d'être à l'écoute des gens pour ça.

L : Par contre, à la Comcom, on peut remarquer qu'il y a quand même des chauffeurs qui sont payés toute l'année, qui font la navette

entre les différentes médiathèques de la Comcom, avec un petit bus, qui emmènent aussi les livres dans les maisons de retraite. Donc, on finance bien quelque chose de très institutionnel, avec des gens qui sont payés, des charges, des salaires. Tout simplement parce qu'il n'y a personne pour emmener les gens dans chaque médiathèque. Donc, pareil, pendant la période touristique, il y a tout un tas de choses, plutôt sur la côte. Alors, ce n'est pas notre Comcom, nous, on est un peu moins touristique, mais des navettes gratuites pendant toute la saison, parce qu'il y a une activité touristique. Et c'est à perte, puisque c'est souvent gratuit. Et moi, en dehors du social, je ne discute même pas le social, parce que ça me paraît une évidence, mais je trouve qu'inciter ce mouvement du transport solidaire, c'est aussi extrêmement rentable. Parce qu'entre financer tout un réseau, toute l'année, avec des chauffeurs, avec du matériel, etc., ça coûtera beaucoup plus cher, plutôt que d'utiliser des bénévoles avec leurs voitures personnelles qui font du transport à la carte, la voiture, toujours quelqu'un à transporter. Donc, ce petit maillage de bénévoles par les associations, ça me paraît même vachement rentable. Et dégager des responsabilités. Par contre, il faudrait qu'ils donnent plus d'impulsion, d'incitation, et puis, évidemment, un petit peu de subvention. Mais franchement, pour les petites communes que nous sommes, je pense que l'effort financier à faire pour résoudre tous ces problèmes de mobilité, il est beaucoup moins important que les grands projets de cars, de trains, de bus, qui sont, à mon avis, beaucoup plus difficiles à mettre en place. Parce que nous, notre chauffeur, quand il part, il y a quelqu'un dedans. Le car qu'on met trois fois par jour, parfois, il est vide. Donc, je trouve qu'en plus, financièrement, ça ne me paraît pas un mauvais pari. Mais nous, j'ai quand même senti que dans les communes, notamment, on parle beaucoup d'argent, ils n'ont surtout pas les moyens humains pour créer, monter, organiser ces associations. Et d'ailleurs, là, nous, on nous a quand même dit de façon un peu implicite, nous, on ne veut pas le faire, mais si quelqu'un veut le faire, on va l'aider. Donc, on voit bien aussi qu'il faut que les mairies, les communes incitent et qu'il y ait un mouvement comme ça pour recruter des bénévoles, parce que je pense qu'il y a des gens qui sont prêts à le faire, au peu qu'ils soient un petit peu aidés, entraînés, etc. C'est cette dynamique-là qui manque, alors que ça pourrait vraiment être une solution facile et rentable, de mon point de vue, pour un certain nombre de transports.

MD : Tout a été dit, pour moi, tout a été dit. Pour moi, c'est bon. Franchement, merci.

L : Je pense qu'on a été très géomatique.

MD : Merci, merci beaucoup pour votre disponibilité et tout, pour cet échange. Franchement, très enrichissant. Vous avez répondu à toutes nos questions, même un peu plus, d'ailleurs. Un peu plus, donc ça va. On a de la matière. Et pour finir, est-ce que vous avez quelque chose à compléter, un truc à compléter ? Vous avez oublié d'en parler.

L : Non, on veut bien suivre l'évolution de votre projet. Je ne sais pas de quelle façon ce sera transmis, communiqué...

NB : Publié par le Conseil de Développement.

L : Oui, mais il y a peut-être des filtres avant, je ne sais pas. Ça va se terminer comment ?

MD : On a deux soutenances en mai, une avec la fac et une autre avec le Conseil de Développement, le 29 mai.

L : Et du coup, c'est public ?

MD : Oui, c'est public.

L : Mais c'est vachement tôt, ça. Vous seriez déjà prêtes ?

MD : Oui. Oui c'est public, ça va se tenir à la FAC de Nantes, à l'IGARUN, oui. Et c'est au premier étage du bâtiment l'IGARUN. On pourra vous laisser un message si vous voulez participer, il n'y a pas de souci.

L : D'accord, super.

MD : C'est public, c'est ouvert à tous et à toutes, il n'y a pas de souci.

L : Envoyez-nous une petite notice avec les petits détails.

MD : D'accord. Super. Merci à vous.

NB : Merci à vous et bonne continuation. Si jamais il y a un point qui vous manque d'informations, vous avez le téléphone de l'asso, vous envoyez un petit SMS, on répondra.

MD : D'accord, merci beaucoup. Bonne journée, au revoir.

NB : Merci, bonne journée. Au revoir.

Retranscription acteur de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres

AXEL : AXEL TASSART

WILLIAM BRAUD : responsable du service mobilité

AXEL

Je préfère demander avant, au moins comme ça, tranquille Est-ce que vous voulez que je vous refasse un rapide rappel de notre projet ? Peut-être un petit peu pour vous resituer pour vos réponses que vous aurez à dire tout à l'heure. Ce n'est rien de sorcier, je pense que c'est largement dans vos compétences au but de la réunion qu'on avait déjà fait ensemble quand on s'était rencontré avec le comité de communication. Du coup, nous, on est un groupe d'étudiants de Nantes, de L'igarun. On fait un diagnostic sur les solutions de mobilité sur le territoire d'Estuaire et Sillon, à la demande du conseil de développement du groupe mobilité, plus précisément. Et du coup, on continue dans notre phase prospective d'information. Et notamment, du coup, contacter des professionnels de la mobilité afin d'avoir un petit peu plus de notions, de perceptions, de compréhensions parce qu'on est un petit peu, forcément, vu qu'on est étudiant, on commence et donc on a besoin un petit peu de ces yeux experts que vous avez. N On a aussi interviewé des gens, des professionnels dans le covoiturage, pour donner d'autres exemples, parce qu'il faut qu'on se diversifie le plus possible, parce que les mobilités, il y en a quand même une sacrée tranche différente. Et donc, vu qu'on avait trouvé votre profil intéressant lors de la réunion, on s'était dit de vous recontacter, sachant que le territoire Erdre et Gesvre et le territoire de CCES sont voisins et sont quand même assez semblables sur le fond. On s'était dit que ce serait intéressant de vous recontacter.

WILLIAM BRAUD

Voilà. Très bien.

AXEL

Et du coup, si vous voulez vous présenter rapidement, vous représenter rapidement et dire à peu près quelles sont vos principales missions au sein de votre collectivité, histoire que quand on refasse la transcription, ce soit assez clair.

WILLIAM BRAUD

Donc Wilfrid Brault, je suis responsable du service mobilité, la communauté de communes Erdre et Gesvre. Voilà, donc on a en charge le service de transport scolaire délégué par la région. On avait en charge le transport à la demande qui est aujourd'hui duré par la région. Globalement, on réfléchit à l'ensemble des questions de mobilité, de déplacement de nos habitants pour le compte des maires et on aménage des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire notamment.

AXEL

Je vais commencer. Alors aujourd'hui, vous, qu'est-ce que vous diriez que sont les principales caractéristiques des mobilités sur votre territoire ? Donc caractéristiques, c'est-à-dire s'il y a beaucoup de mobilités différentes, beaucoup, par exemple les flux de domicile-travail, etc.

WILLIAM BRAUD

Les principales caractéristiques, alors en fait, Ce qui va intéresser nos élus, ce sont les déplacements qui posent des problèmes. Il y a plusieurs sujets là-dedans. Il y a notamment la congestion. Donc le fait qu'on ait régulièrement des bouchons et pas forcément qu'en arrivée à Nantes désormais. Une commune comme Sucée-et-Sur-Erdre est complètement bouchée le matin et le soir. Voilà, les RD, RD de Petit-Mars, de Saint-Mars vers Carquefou, c'est un flot ininterrompu, ce qui pose des problèmes au niveau de la vie locale, si on veut, notamment quand on souhaite traverser la route à Petit-Mars pour aller à la boulangerie. Il y a ce volet congestion, les bouchons, et donc les gens qui habitent chez nous, souvent travaillent à la métropole et passent de plus en plus de temps dans les bouchons, s'ils n'ont pas une alternative qu'ils considèrent pertinente en transport en commun. Et puis, ces flux de circulation, ils peuvent perturber la vie locale. Ensuite, il y a tout un autre volet qui est aussi problématique, sur lequel les élus souhaitent se pencher, puisqu'ils sont souvent, comment dire, Ils ne sont souvent pas alertés, mais on leur en parle souvent dans leur commune. C'est la question des mobilités inclusives et plutôt de l'exclusion de certaines personnes du champ des possibles en termes de déplacement. Pour différentes raisons, soit parce qu'ils sont jeunes, soit parce qu'ils sont handicapés, soit parce qu'ils n'ont pas de moyens, etc. Voilà, donc les principales caractéristiques, pour moi, ça reste quand même les conséquences négatives, les externalités négatives des déplacements de domicile-travail vers la métropole, ce qui structure pas mal les politiques de mobilité, forcément. D'accord.

AXEL

Donc c'est surtout le domicile-travail qui fait une forme de congestion sur tous les axes, tous les croisements des communes, c'est ça ?

WILLIAM BRAUD

Oui, c'est ça, et puis jusqu'au périph' nantais.

AXEL

Et du coup, actuellement, les modes de transport les plus utilisés, ça reste la voiture individuelle ou est-ce qu'il y a autre chose ?

WILLIAM BRAUD

Oui, principalement la voiture individuelle, on est une part modale de plus, Alors ce sont des chiffres -, ça va peut-être évoluer. Mais la dernière fois qu'on a demandé aux gens comment ils se déplaçaient, c'était ce chiffre-là. Tous déplacements confondus. Si on reste sur le domicile travail, et notamment vers la métropole, on est à % de personnes en voiture conducteur. Donc ça nous donne quand même un élément important. Donc la voiture, elle reste centrale.

AXEL

Et du coup, ce problème d'accès aux différentes autres mobilités, ce serait par rapport à un manque d'accès aux services, à un manque de transport collectif. Vous avez une idée de ça ?

WILLIAM BRAUD

En fait, la voiture, en France, c'est culturel. On est un pays qui fabrique des bagnoles. Et du coup, on a toute une puissance culturelle, finalement, qui s'impose. Et dès que les jeunes... Enfin, voilà. En discutant avec des élus, pour eux, le permis, c'est la liberté, etc., etc. sans voiture, point de salut. Ils commencent, ils nous disent quand même que maintenant les enfants, ils ont ans, 18 ans, dès qu'ils se déplacent en longue distance, ils font du covoiturage, c'est super, c'est super. Mais eux-mêmes, ils ne se voient pas vivre sans voiture. En fait, il y a tout un champ de représentation mentale qui est extrêmement profond et puissant. Cependant, j'ai un diagnostic qui vient de sortir, je vais vous envoyer un lien parce qu'il est en ligne, qui analyse, sur le volet frein à la mobilité, qui analysent assez profondément les causes. Donc c'est super intéressant, sur un petit peu de temps, parce que c'est vraiment dense et très long. Mais on est quand même sur un truc super intéressant. Alors, c'est quoi ça ? Je suis désolé, j'ai ma caméra qui ne marche pas.

AXEL

Ce n'est pas très grave, ne vous en faites pas. Au moins vous me voyez m'agiter devant mon écran, ça fait un peu d'animation quand même.

WILLIAM BRAUD

Comment ça se fait que je le retrouve ? Je pensais le trouver tout de suite. C'est vrai que pour continuer, on a souvent l'habitude d'avoir beaucoup de données quantitatives, statistiques, qui finalement ne parlent pas plus que ça aux élus parce qu'ils connaissent déjà leur territoire. Quand on amène un chiffre de % des déplacements qui se font en voiture, oui, bon, d'accord. Mais la vraie question, c'est celle que vous posez, c'est-à-dire pourquoi ? Pourquoi les gens ne vont pas chercher autre chose ?

AXEL

Et vous trouvez qu'il y aurait un manque sur la question de peut-être moins de quantitatif mais plus de qualitatif ?

WILLIAM BRAUD

Ah oui, c'est certain. C'est certain, c'est pour ça que les enquêtes qualitatives sont primordiales, mais le problème c'est que ça coûte très cher parce qu'il faut attention pour aller interroger des gens face à face. Ce que je vous disais l'autre soir quand on s'est élus, par exemple sur Covoiturage, on ne sait pas qui sont ces gens qui sont sur les aires de covoiturage, d'où ils viennent, où ils vont, pour quoi faire, on ne sait pas. Si on ne va pas leur demander, en fait, C'est assez compliqué ça. Donc l'avantage du diagnostic que je vais vous envoyer, c'est qu'on a quelqu'un qui a travaillé là depuis... Elle a commencé en septembre, donc ça fait bientôt un an et demi qu'elle est sur le territoire à discuter avec tout le monde. Donc elle a dû rencontrer, je ne sais pas, personnes. et donc pour essayer de réfléchir très profondément sur les différentes fins justement à la mobilité. Mais c'est dingue que je ne retrouve pas ça, c'est faux ça.

AXEL

Et tout à l'heure, vous parliez de covoiturage et aussi de gens qui étaient en conducteur dans leur voiture, mais vous avez à peu près une idée du nombre de personnes qui font covoiturage sur votre territoire ou pas du tout ?

WILLIAM BRAUD

Alors, en fait, les gens qui covoiturent, ils sont de deux types. Il y a les enfants que les parents emmènent en primaire. Ils sont assis dans une voiture en tant que passagers, donc dans les statistiques, ils sont covoitureurs. Mais ce n'est pas eux qui nous intéressent vraiment. Le vrai sujet, c'est est-ce que... On pourrait dans un foyer se passer de la deuxième voiture grâce au covoiturage par exemple. Et là du coup forcément si on pose la question comme ça, tout de suite on voit que c'est beaucoup plus compliqué. Donc on a un chiffre de covoitureurs et statistiquement il ne peut pas dire grand-chose. Ce sont des déplacements qui étaient faits en tant que passagers dans une voiture. Pour autant, ce ne sont pas les vrais covoiturant. On a eu des chiffres un temps grâce au registre national des preuves de covoiturant, RNPC, puisque la région, Nord-Métropole aussi, incitait les gens à faire du covoiturant en rémunérant finalement les conducteurs et en donnant la gratuité aux passagers. Donc les gens étaient obligés d'être suivis avec leur téléphone géolocalisé. Et donc là, du coup, on avait énormément de données. Et ça s'est arrêté malheureusement en décembre. Et donc là, les statistiques ont disparu. Donc les gens

continuent probablement de covoiturer, mais on n'a plus aucune trace. Donc on a pris, on a fait un partenariat avec BlaBlaCar, BlaBlaCar Daily, sur notre territoire, vous pensez que l'instauration est avec Carros ?

AXEL

C'est Covoitici.

WILLIAM BRAUD

Oui, on a Covoitici sur la ligne de covoiturage, mais je pensais à l'application de mise en relation. Je ne sais pas s'ils n'étaient pas avec Carros, parce que Carros, en fait, c'est l'équivalent du Blablacar Daily sur la mise en relation des covoitureurs. C'est une appli, voilà. Et c'était celle qui avait choisi les chantiers de l'Atlantique et Airbus. Donc forcément, il y a beaucoup de gens d'Astérix et Sion qui vont travailler là-bas. Il me semblait qu'Emmanuel était parti vers eux, mais je peux me tromper aussi.

AXEL

On leur donnera.

WILLIAM BRAUD

Voilà, donc l'appli de mise en relation, bon, ce n'est pas le plus utile parce qu'en fait, il n'y a pas beaucoup d'études sur le covoiturage du quotidien, mais il y en avait une qui montrait que % des gens n'utilisent pas d'application et n'utilisent pas d'air de covoiturage pour le stationnement. Les gens qui covoiturent, c'est tu prends ta voiture, je te laisse la mienne et tu passes me prendre chez moi. Truc très classique.

AXEL

Vous auriez une idée, ce serait par rapport aux gens qui sont dans la même entreprise ?

WILLIAM BRAUD

Oui, c'est ça. Principalement, ce sont toujours des gens qui se connaissent forcément. L'avantage de la plateforme de mise en relation, c'est qu'on peut être en contact avec des gens qu'on ne connaît pas. Mais aujourd'hui, la réalité du covoiturage, principalement, effectivement, ce sont les gens qui se connaissent, qui partagent les frais. Une semaine, je prends ta voiture, une semaine, je prends la mienne. C'est comme ça. Mais c'est, comment dire, c'est une connaissance plus ou moins empirique, parce que la réalité qualitative, je veux dire, on a beaucoup de mal à la connaître de façon exhaustive.

AXEL

Et du coup, hormis le covoiturage, vous avez des priorités aujourd'hui en matière de mobilité sur votre terrain ?

WILLIAM BRAUD

Ouais, alors aujourd'hui, on est vendredi. Dans deux jours, on a des élections municipales et un deuxième tour. Une fois ce deuxième tour passé, on aura des élus communautaires qui se réunissent en avril, et qui vont élire un maire et des vice-présidents. Et c'est seulement à partir de là qu'on pourra commencer à discuter avec les vice-présidents et les présidents de futures priorités. Après, pour parler de ce qu'on a fait jusqu'ici, le sujet qui nous a concerné depuis, depuis notre stratégie, c'est qu'en fait, on est sur un territoire dynamique qui accueille de la population. Il accueille des emplois, mais beaucoup plus de population qu'il ne crée d'emplois. Les gens se déplacent fois par jour, en voiture. Forcément, habitants de plus, ils se déplacent fois, en voiture. Ça fait de plus en plus de voitures sur les routes, de plus en plus de bouchons, de pollution, d'externalité négative de ces déplacements-là. L'objet des élus était de dire, nous ce qu'on souhaite c'est qu'en par rapport à, on stabilise le volume de véhicules sur les routes. C'était l'objectif et pour ça il faut augmenter la part modale du vélo, de la marche à pied, du transport en commun et du climat urbain. Et donc on avait un plan d'action qui essayait de toucher à tout ça. Il y a une priorité sur le vélo assez forte. Alors le vélo, nous on l'a engagé comme le besoin de travailler à l'émergence d'un écosystème cyclable. On a signé une charte territoire cyclable il y a plusieurs années, et puis ça se vérifie partout où le vélo fonctionne, aussi et surtout parce que les gamins apprennent à faire du vélo à l'école, parce qu'il y a un atelier d'autoréparation qui ne coûte pas trop cher, on peut apprendre à réparer son vélo ou le faire réparer pour pas trop cher, parce qu'il y a une prime à l'achat du vélo électrique qui est donnée à tel endroit, parce qu'il y a un service de location publique remboursé à % par les employeurs si on l'utilise pour aller au boulot avec. C'est vraiment un écosystème cyclable qu'on a essayé de mettre en place sur les - dernières années qui permettent d'avoir un truc cohérent.

AXEL

Et vous envoyez de l'amélioration de l'avant-après cet écosystème cyclable ?

WILLIAM BRAUD

C'est toujours en construction. On ne va pas se mentir, c'est toujours en construction. diagnostic équipes, je vous le mets en lien dans la conversation.

AXEL

Très bien, merci.

WILLIAM BRAUD

Alors si ça veut se connecter, parce qu'il ne voulait même plus se connecter sur une PC. Donc voilà, donc la priorité elle porte un petit peu à la fois sur tous les modes, sachant qu'il y a des modes sur lesquels on a moins la main. Le transport en commun par exemple, chez nous c'est une compétence de la région. On a beau être autorité organisatrice de la mobilité, on n'en est pas pour autant les organisateurs des lignes à l'offre. Il y a une cohérence à ce qu'elles restent régionales, puisqu'elles démarrent en dehors de notre territoire et elles finissent au nord, par exemple, et elles finissent à Nantes, en dehors de notre territoire aussi. Donc ça fait logique que ce soit la région. Cependant, nous, on a mis beaucoup d'argent pour annoter des compléments de lignes. On a dépensé, on a dû démarrer en, avec euros par an. Voilà où ça commence à faire. Et puis, on a fini l'année dernière ou l'année d'avant à quasiment sur l'année. Donc, on a injecté finalement des services supplémentaires avec l'aide de la région. Sur certaines lignes, il y a pas mal de lignes qui ont, après quelques années, en regardant les comptages, pas mal de compléments qu'on avait financés qui ont été intégrés aux lignes Aléop sur la par exemple, voilà. Et donc ça c'est plutôt pas mal. Mais nous on ne peut pas prendre en direct la gestion parce que les coûts et la dynamique des coûts forcément qui sont indexés sur le prix du baril de pétrole

AXEL

Et ces compléments, ça peut être une demande de votre part, par exemple, de faire un détour exprès pour passer dans un petit bourg un peu centré ou des choses comme ça, c'est ça ?

WILLIAM BRAUD

Le détour, il est compliqué. On l'a fait pour prolonger la jusqu'à Casson. Deux fois le matin, trois fois le soir, une fois le mercredi après-midi, je crois. Le mercredi midi. pour éviter que les gens de Casson prennent la voiture pour emmener les jeunes lycéens qui sont sur la route de Rennes, des côtés de Wadat, de Saint-Félix, tout ça, en voiture jusqu'à Crenchon pour prendre la. On a testé cette prolongation de ligne. Sinon, ce sont des compléments soit d'heure creuse, direction Nantes, soit de contrepointe, c'est-à-dire qu'on a beaucoup de véhicules le matin qui partent du péri-urbain pour aller en ville, il charge, il charge, il arrive à Nantes, il ferme les portes, il se met, je ne prends pas de voyageurs, et il revient au début, au terminus, dans le fond du périurbain, avant de redémarrer vers Nantes en service. Donc là, nous, ce qu'on a financé, ce sont des ouvertures de ces trajets au-le-pied, on les appelle comme ça, donc des trajets qui sont censés être à vide, et bien là, on les a mis à l'horaire. Et du coup, on s'est retrouvés avec des trajets de Nantes vers chez nous à l'heure de pointe du matin, notamment pour des gens qui viennent bosser chez nous. Et notamment sur la zone de Ragon à Traignette, on a mis des choses en place. On a aussi une desserte dans la zone du parc d'activités où vous êtes venus l'autre soir. Sur la, on finance, là on le finance toujours celui-là, un retour à h qui est en direct au Cardo. qui ne fait pas tout le tour de la campagne, c'est quasiment aussi rapide que si vous alliez à votre voiture. Donc il part d'ici, il va là-bas en direct et il y en a un, il y en a un le matin aussi, qui vient ici pour h je crois. Donc ça ce sont des choses qu'on a co-financées longtemps et aujourd'hui on ne finance quasiment plus rien, il n'y a plus que cette, la zone de l'Erette-Granvay et le reste est intégré aux horaires régionaux, d'aller hop, pourvu que ça dure.

AXEL

Et du coup, tous ces plans de mobilité, ils sont bien intégrés dans les documents de planification territoriales ou c'est un petit peu compliqué de réussir à tout intégrer ?

WILLIAM BRAUD

La planif... La planif... En fait, je discutais il n'y a pas très longtemps avec ma collègue qui fait une révision complète de notre PLUI, qui va se lancer bientôt là. Ça va prendre quelques années. Et en fait, j'ai fait des propositions. On a une OAP thématique sur l'ensemble du territoire, sur les mobilités. Et cette OAP thématique, elle, elle ne voit pas l'intérêt. Elle dit, bah, ouais, c'est un peu bizarre, ce n'est pas prescriptif, ça n'apporte pas grand-chose, bon. OK. Et elle voit son PLUI comme un document très technique, ce qui, moi, me gêne un petit peu parce que je me dis que si le PLUI est technique et qu'il n'y a pas de politique dedans, c'est quand même un problème. Donc on va discuter dans les semaines qui viennent, dans les mois qui viennent là-dessus. Mais globalement, pour moi, l'essentiel, c'est que l'ensemble de nos élus et des agents des communes aussi, notamment à l'urbanisme, qui ont des vraies missions très concrètes, au-delà de la planif, sur les permis, l'aménagement de la voie rayée, etc. qu'ils aient bien en tête l'importance de développer les modes actifs. Et que le premier élément, c'est que les mobilités, ça se passe d'abord dans l'espace public et que si on n'a pas d'espace public dédié aux piétons ou aux vélos, on est sûr de ne pas favoriser ce mode-là. Il y a la gestion des vitesses qui est une responsabilité des maires, donc c'est pareil, il faut nécessairement qu'ils aient à l'esprit d'éviter de laisser de la place en termes de vitesse qu'aux voitures, ce qui est plutôt le réflexe en campagne. Et voilà, donc pour moi, la FORTE, le document de planif, elle est intéressante techniquement sur le volet contraint d'obligation de surface de stationnement vélo dans les immeubles, dans le tertiaire, etc. peut-être pas l'essentiel, l'essentiel c'est quand même la discussion avec les services dans les mairies et la culture avec les élus pour que quand ils rencontrent quelqu'un qui veut leur faire un lotissement ou une zone d'activité, ils aient toujours en tête que peut-être que les gens viendraient à pied, peut-être qu'ils viendraient à vélo, qu'est-ce que vous proposez là-dessus ? Pour moi, il y a un énorme enjeu là-dessus à la campagne, parce que la priorité de Reflex, c'est la culture urbaine. OK.

AXEL

Et du coup, là, vous m'avez parlé de plusieurs acteurs, mais les plus impliqués dans tout cela vis-à-vis de la mobilité sur le territoire, ça reste qui ?

WILLIAM BRAUD

Les plus impliqués, c'est nous, parce qu'on exerce une compétence qui a été transférée par les communes, pleine et entière. Je n'ai pas toujours parlé des services vélos. Dans le cadre de l'écosystème du territoire cyclable, on a quand même un travail vers les écoles, dans le cadre de plans de mobilité, d'établissements scolaires qui permettent de réunir toute la communauté éducative, autour de ces questions, du domicile de l'école, du domicile de travail pour les enseignants, la direction, des temps de déplacement du médical, pour aller au sport, pour aller au soci, etc. Il y a quand même tous ces sujets qui sont intéressants autour des établissements scolaires, et puis on fait la même chose envers, en direction des chefs d'entreprise. Ça, c'est un travail qui est quand même relativement important. Je ne sais plus pourquoi je dis ça, mais globalement, oui, c'est ça, on est les plus concernés par les mobilités puisqu'on exerce la compétence pour le compte d'économie.

AXEL

Et vous avez quand même pas mal d'échanges vis-à-vis de ça avec les habitants ou les gens qui passent sur votre territoire ?

WILLIAM BRAUD

C'est toujours le problème, on a beaucoup de statistiques via l'agence d'urbanisme, mais le qualitatif il est beaucoup plus compliqué en fait. Si on ne va pas passer du temps dans le quart, si on ne ressent pas ce que les gens expriment à droite et à gauche, si ça n'arrive pas jusqu'à nous, beaucoup de chiffres sur le domicile-travail. Du coup, on met en place aussi des politiques destinées à résoudre des problèmes de domicile travail. Sur le reste, mamie qui ne peut pas aller chez le médecin parce que son mari est décédé et qu'il n'y a plus de voiture ou qu'elle ne conduit pas ou machin. Pour certains, c'est un épiphénomène et ce n'est pas que ça qu'on fait de la politique publique. Mais au fond, c'est ça qui va nous intéresser à l'avenir. parce qu'il y a quand même de plus en plus... Enfin, il y a aussi tout un volet bien vieillir, avec le vieillissement de la population. Est bien vieillir en mouvement, ça ne va pas être facile pour tout le monde. On a notre collègue qui a la charge du service Santé Solidarité. Elle est très en contact avec les personnes âgées, avec les accompagnants, avec les médecins du territoire, etc. Et elle nous disait... Enfin, le diagnostic est accablant. on a de plus en plus de gens qui sont en situation de mort sociale, j'appelle ça. C'est-à-dire que ces gens-là ne voient plus personne. Il n'y a même plus de facteur, parce qu'ils passent maintenant une fois tous les - jours, s'ils passent. Donc, ils ne connaissent pas les voisins, voire sont dans des maisons un peu isolées, dans des bourses. Et même les gens dans les bourses, c'est parce qu'elles nous faisaient un constat assez alarmant. de ce volet-là, et ça, ça touche pas mal les élus quand même. Le bien vieillir, c'est aussi rester en mouvement, savoir rester en mouvement, et malgré du diabète, malgré des difficultés de ci, de ça, il y a du sport adapté qui existe, et je pense qu'on va aller là-dessus. Alors nous, sur le volet vélo, notamment, en mode actif, essayer de travailler un petit peu ça, le sport sur ordonnance, je ne sais pas si vous avez déjà entendu parler de ça, mais il y a tout un enjeu de ce côté-là sur le volet vieillard. Et puis il y a l'enjeu social aussi. Je ne vais pas pouvoir aller à mon entretien, l'embauche, machin, parce que la voiture est à l'accident, je ne peux pas la réparer ou je ne peux pas payer l'assurance. Et donc on a quand même aussi un sujet important là-dessus.

AXEL

Ok. Mais du coup peut-être une mise en place future d'un transport à la demande du coup ? que serait une solution ?

WILLIAM BRAUD

Alors en fait le transport à demande il ne répond pas trop mal à ça. Il y a un deuxième élément qui est aussi une forme de transport à la demande, c'est le transport d'utilité sociale, le TUS. qui répond encore mieux à ça, qui est réalisé par des bénévoles. C'est des assos, nous on essaye de les soutenir, on leur fait des affiches, on leur propose de les accompagner, on met du lien entre eux pour qu'ils partagent leurs expériences, tout ça. Quant au transport solidaire, c'est hyper intéressant. Et puis le transport à la demande, il rend vraiment ce service-là. on leur a juste envisagé de réduire un petit peu l'offre à l'avenir. Et encore, nous, on a eu une offre qui a évolué par rapport à avant, mais ça n'a pas duré longtemps. Contrairement à SPR, ici, on a toujours l'ancienne offre de demi-journées, je pense, on est passé sur une nouvelle offre qui était beaucoup plus intéressante, qui comprenait notamment l'heure de pointe et qui est trop chère à soutenir pour la région.

AXEL

Et là vous parliez d'associations, vous avez pas mal d'associations sur le territoire que vous peut-être vous subventionnez ou que vous essayez de mettre en lumière de votre côté ?

WILLIAM BRAUD

Oui, quand on en a, on n'hésite pas. J'envoie à geomove Oui, c'est celle avec

AXEL

laquelle je vous avais fait le premier mail.

WILLIAM BRAUD

Super. Qu'est-ce que je disais ? Oui, quand on a des assauts, tout à fait. Ce qui nous manquerait sur le territoire, c'est un assaut de défense du vélo. Il y en a une qui est à l'échelle municipale, à Succession Herde. Il y en a une qui était sur l'autoréparation, dont on n'a plus trop de nouvelles à Grand champs. Mais on n'a pas l'équivalent d'une place au vélo, par exemple, avec qui on pourrait discuter des

aménagements. Voilà. Là, ça manque un petit peu. Donc, il y a les assos de Transports Solidaires. On les soutient. Et puis, après, il y a plein d'associations qui sont sur des niches, enfin, qu'on leur prend possible, quoi. Dans l'insertion, l'emploi, etc., etc. Et dans les mobilités, sinon, il n'y en a pas d'autres.

AXEL

Et du coup, vous, pour les quelques années à venir, les principaux défis, ça serait quoi sur votre plan ?

WILLIAM BRAUD

Le défi, ça va être, très honnêtement, ça va être d'essayer de maintenir des niveaux d'investissement à la hauteur où ils sont parce qu'on a un sérieux problème de recettes puisque l'État récupère des sous, nous fait les poches, disons. Mais on n'est pas les seuls, c'est toutes les collectivités de France. Donc, on a de moins en moins de sous, il y a de l'inflation, donc on a de plus en plus de dépenses. Même si on ne voulait rien faire de plus, on coûte plus cher et on a de moins en moins de sous. Donc, pour moi, le très gros enjeu, il est vraiment sur la santé financière des collectivités locales, de manière générale. Après, sur le volet des mobilités, mon prochain défi, c'est de réaliser Nouvelle stratégie des mobilités à l'échéance - avec mes nouveaux élus. Voilà, et puis je ferais bien quand même d'avoir une maison du sport santé très axée sur le vélo pour que les gens qui sont en rémission de cancer, les gens qui sont diabétiques, qui ont un certain nombre de maladies chroniques puisse se soigner avec le mouvement. Les modes actifs en fait c'est le meilleur remède pour le mal de l'eau, c'est le meilleur remède pour pas mal de choses.

AXEL

Je vais être un peu à court de questions, on arrive au bout. Juste une petite dernière question, vous parlez beaucoup de transport, domicile, travail, mais ça représente à peu près quelle part sur la mobilité de manière générale ?

WILLIAM BRAUD

Ouais. C'est % des déplacements, ouais. Mais pourquoi c'est ça qui ressort tout le temps ? C'est là que le réseau routier n'est pas suffisant pour absorber la masse. Comme tout le monde a à peu près les mêmes horaires, j'exagère, je caricature, mais comme énormément d'entreprises sont sur les mêmes horaires, c'est à ce moment-là qu'on a des gros problèmes. Donc on se concentre souvent dessus. Cependant, il doit être en ligne, j'ai un diagnostic qui est en ligne. qui reprend pas mal de chiffres. Vous allez pouvoir le trouver sur CCNG. Ça marche. Au quotidien, on va les placer. On a le plan global de déplacement. Il en est en deux parties. La première partie, c'est le diagnostic. Vous l'avez ?

AXEL

Oui, je crois qu'il y a sur les yeux le plan global de déplacement, stratégie et plan d'action.

WILLIAM BRAUD

Il y a un autre document qui s'appelle Diagnostic. Et là-dedans, vous avez pas mal de choses. Après, juste un complément sur la planif, on a le PCAET qui va aussi être repris. En même temps, on va faire la stratégie mobilité, le PLU et le PCAET. Ça va être assez dense dans les trois prochaines années. Donc, les pratiques, répartition modale, page et les motifs juste derrière, page. OK. Vous voyez sur la page suivante, là, il y a un graphe mode des motifs. Et si on regarde le motif à gauche, la formation, il y a % des déplacements qui sont liés au motif formation. Et si on regarde à droite, il y en a % qui sont conducteurs pour le motif formation. % qui sont passagers. C'est là qu'on retrouve les gamins qui sont dans la voiture des parents pour aller à l'école. Et en vert, on a le transport en commun. Donc là, on retrouve tous les gamins qui prennent le car scolaire pour aller à l'école ou qui prennent le car pour aller au lycée. C'est comme ça qu'il faut lire ce graphique-là. Vous en avez d'autres ? Ils sont super intéressants.

MAQUETTE ÉDITORIALE

CHARTRE GRAPHIQUE

PROJET DIAGNOSTIC ET INVENTAIRE
DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ



Auteurs :

IGARUN, M1 GAED & Furious

STRUCTURE ET FORMAT DE LA MAQUETTE

Format de Page

Orientation : Paysage avec structure sur 2 colonnes

Dimensions géométriques : 235 mm par 210 mm

Nombre de colonnes : 2 colonnes

Gouttière : 10 mm

Repères de colonnes : Ne pas suivre les repères peut se faire de manière exceptionnelle, sinon cela casse l'harmonie de la maquette. Mieux vaut respecter les repères.

Marges Techniques

Marge de tête : 15 mm

Petit fond (Intérieur) : 20 mm

Marge de pied : 15 mm

Grand fond (Extérieur) : 22 mm

Double page : Mettre une carte sur 2 pages ça peut se faire, mais du coup il faut faire attention aux marges intérieures.

PALETTE DE COULEURS "VINTAGE VERT"

! **Note d'intensité** : Attention à l'intensité, il faut à peu près la même intensité visuelle pour toutes les couleurs afin de garantir l'équilibre.



ORGANISATION DES PARTIES & TRANCHES

Section	Couleur Assignée	Type de Signalétique (Fond Perdu)	Position sur la Tranche
Introduction	Taupe (#B1A09B)	Bandeau en fond perdu (sans rappel de partie)	Barre pleine
Partie 1 : Contexte	Vert foncé (#18534F)	Barre divisée en 5 (Structure corrigée)	Haute
Partie 2 : Méthodologie	Orange flashy (#FF9600)		Mi-haute
Partie 3 : Résultats	Vert (#226D68)		Milieu
Partie 4 : Sensibilisation	Mix bleu-vert (#6BACAD)		Mi-basse
Partie 5 : Leviers d'Action	Orange (#D6955B)		Basse
Conclusion	Taupe (#B1A09B)	Bandeau en fond perdu (sans rappel de partie)	Barre pleine

FIN DE DOCUMENT & PAGINATION

Tranches Spécifiques

Annexes : Mix bleu-vert (#6BACAD) ou Bleu clair (#ECF8F6)

→ Signalétique : Angle bas sur la tranche

Bibliographie : Jaune (#FEEAA1)

→ Signalétique : Angle bas sur la tranche

Système de Pagination

La numérotation se place en bas de page, soulignée ou accompagnée d'une **petite bande de la couleur de la partie active** (ex: bande verte pour la Partie 3).

Maquette - Page 57

RÈGLES ET HIÉRARCHIE TYPOGRAPHIQUE

TITRES

Sofia Pro

Taille fixe configurée à 40.

Style dédié : On peut créer un style juste pour les titres de figures (genre titres de cartes, etc).

CORPS DU TEXTE

Georgia

Taille : 11 pt

Interligne : 120% de la taille

Astuce de mise en page : Gérer l'interlignage permet de gagner de la place sans que ça se voit.

LÉGENDES




Javanese Text

Taille : 9 pt

Utilisé pour les mentions d'échelles, sources et légendes de figures.

PROTCOLE CARTOGRAPHIQUE

Configuration dans QGIS

-  **Fond de carte commun** : Doit être simple et épuré. Éviter les informations inutiles causées par OpenStreetMap standard.
-  **Extension préconisée** : Utiliser HCMGIS avec le rendu **ESRI Coloured Pencil**.
-  **Légende commune** : Conserver scrupuleusement la police de base de QGIS.

Harmonisation sous InDesign




-  **Titres** : Pas de titre généré directement sur la carte dans QGIS ; on le rajoute proprement lors de la mise en page finale sur InDesign.
-  **Uniformisation** : Standardiser impérativement les termes des légendes (ex: *voies ferrées, axes routiers, etc.*).
-  **Symbologie** : Toujours privilégier des couleurs foncées bien visibles (éviter les couleurs trop faibles) et réutiliser les couleurs de notre charte.

Table des figures

Figure 1 : Frise chronologique de l'évolution du diagnostic	13
Figure 2 : Un territoire périurbain entre Nantes et Saint-Nazaire : la communauté de communes d'Estuaire et Sillon	16
Figure 3 : Les flux en nombre de navettes domicile-travail en 2022	18
Figure 4 : Densité des communes de la CCES	20
Figure 5 : Prise de vue drone du maillage urbain de Savenay @GAED & Furious	21
Figure 6 : Photographie d'un arrêt Aléop et Covoit'ici à Savenay @GAED & Furious	26
Figure 7 : Carte interactive disponible sur site de la communauté de communes d'Estuaire et Sillon	33
Figure 8 : Un abri à vélo à la gare de Savenay @GAED & Furious	34
Figure 9 : Un abri pour vélos et motos sur l'aire du golfeur - Savenay @GAED & Furious	35
Figure 10 : Les principales solutions de déplacement sur le territoire d'Estuaire et Sillon	42
Figure 11 : Répartition des bornes de recharges électriques sur le territoire d'Estuaire et Sillon	44
Figure 12 : La gare de Savenay au XXème siècle.	45
Source : Centre des Archives Historiques de la SNCF.	45
Figure 13 : Prise de vue au drone de la Gare de Saint-Etienne-de-Montluc @GAED & FURIOUS, mars 2026	46
Figure 14 : La gare de Cordemais au XXème siècle	46
Source: Alamy.	46
Figure 15 : Fréquentation annuelle des gares de la CCES en 2024	47
Figure 16 : Les différentes offres du réseau Aléop TER	48
Figure 17 : Infrastructures multimodales autour de la gare de Savenay @GAED & Furious	49
Figure 18 : La multimodalité autour des gares de la CCES	50
Figure 19 : Multimodalité autour des gares : zoom sur Savenay	51
Figure 20 : Multimodalité autour des gares : zoom sur Cordemais	52
Figure 21 : Multimodalité autour des gares : zoom sur Saint-Etienne-de-Montluc	53
Figure 22 : Activités et services autour des gares de la CCES	55
Figure 23 : Activités et services : zoom sur Savenay	56
Figure 24 : Activités et services : zoom sur Cordemais	57
Figure 25 : Activités et services : zoom sur Saint-Etienne-de-Montluc	58
Figure 26 : Les arrêts de bus présents sur le territoire de la CCES	60
Figure 27 : Répartition des lignes et arrêts de bus scolaires	61
Figure 28 : Activités et services : zoom sur Saint-Etienne-de-Montluc	63
Figure 29 : Exemple d'une piste cyclable propre à Savenay @GAED & Furious	65
Figure 30 : Aménagements cyclables sur le territoire de la CCES	67
Figure 31 : Aménagements cyclables : zoom sur Savenay	68
Figure 32 : Trajet A : aller domicile>gare SNCF - moins rapide mais plus sécurisant	70
Figure 33 : Trajet B : aller domicile>gare SNCF - plus rapide mais plus dangereux	70
Figure 34 : Trajet C : retour gare SNCF>domicile - moins rapide mais plus sécurisant	71
Figure 35 : Trajet D : retour gare SNCF>domicile - plus rapide mais plus dangereux	71
Figure 36 : Contexte et équipements liés au covoiturage	75
Figure 37 : Arrêt Covoit'ici Le Golfeur à Savenay @GAED & Furious	76
Figure 38 : Organisation des lignes de covoiturage	78
Figure 39 : Affiche du transport solidaire à Prinquiau	81
Figure 40 : Affiche du transport solidaire à Campbon	81

Figure 41 : Gare de Nantes : marquage au sol pour maintenir la distanciation sociale ©Maxppp - Franck Dubray	88
Figure 42: Page de garde du guide explicatif	97
Figure 43 : Publicité à Nantes des nouvelles lignes de covoiturage Covoit'ici	98
Figure 44 : Réunion de l'association «La Main tendue cordemaisienne» pour préparer le lancement du transport solidaire.	99

Table des graphiques

Graphique 1 : Evolution de la population de la CCES	22
Graphique 2 : Indicateurs démographiques comparés entre la CCES et les Pays de la Loire	23
Graphique 3 : Lieu de travail des actifs selon leur commune de résidence	24
Graphique 4 : Population selon le groupe socioprofessionnel	24
Graphique 5 : Moyens de transport utilisés pour se rendre au travail	25
Graphique 6 : Evolution du nombre de voyageurs fréquentant les gares de la CCES	48
Graphique 7 : Répartition des types d'aménagements cyclables dans la CCES	66
Graphique 8 : Prix moyens TTF du carburant en France.	94

Table des tableaux

Tableau 1 : Lignes Aléop présentes sur le territoire de la CCES	60
Tableau 2 : Activités et services : zoom sur Saint-Etienne-de-Montluc	62
Tableau 3 : Nombre de parkings vélo par communes	66
Tableau 4 : Comparatif des plateformes de covoiturage	73

Table des matières

Remerciements	1
Mots clés	2
Avant-propos	3
Présentation du commanditaire	4 4
Présentation de l'équipe	5
Sommaire	7
INTRODUCTION	9
PARTIE 1 - Contexte territorial et enjeux de mobilités	16
I.A - Ruralité et influence métropolitaine	16
Situation historique et géographique	16
Organisation territoriale dispersée	17
Accessibilité contrastée	19
I.B - Profil des habitants et pratiques de mobilité	22
Population en croissance sous influence urbaine	22
Pratiques de mobilités pendulaires	23
Dépendance à la voiture individuelle	25
I.C - Système de mobilité d'Estuaire et Sillon	26
L'offre de mobilité	26
Système en évolution	27
PARTIE 2 - Méthodologie et construction de l'inventaire	30
II.A. Démarche de diagnostic	30
Contexte de l'évolution du travail :	30
Objectifs de l'inventaire :	30
Posture : un diagnostic territorial au service de l'action publique :	31
II.B. Outils et sources mobilisées	32
II.C. Construction de l'inventaire des solutions de mobilité	35
Définition des catégories :	35
Critères d'analyse :	36
Organisation de l'inventaire : logique d'arborescence	36

PARTIE 3 - Un inventaire structuré des solutions de mobilités sur le territoire	40
III.A - Présentation générale de l'inventaire	40
Logique d'organisation par type de mobilité	40
Lecture de l'arborescence	40
Objectif : outil d'aide à la compréhension pour les habitants	40
III.B - Un territoire multimodal	42
Réunion des modes de transports réunis	42
Possibilité de faire de la multimodalité	43
III.C - Analyse par mode de transport	45
Transports collectifs	45
Les infrastructures ferroviaires de la communauté de communes	45
La gare de Savenay	45
La Gare de Saint-Etienne-de-Montluc	46
La gare de Cordemais	46
Une forte fréquentation de personnes	47
Des gares d'échanges multimodaux	49
Multimodalité autour des gares : zoom sur les communes	50
SAVENAY	51
CORDEMAIS	52
SAINT-ETIENNE-DE-MONTLUC	53
Les enjeux économiques autour des gares	54
SAVENAY	56
CORDEMAIS	57
SAINT-ETIENNE-DE-MONTLUC	58
Limites : saturation des noeuds ferroviaires Nantes-Saint-Nazaire	59
L'inégal développement autour des trois gares de la CCES	59
Bus et car	60
Atouts et contraintes	63
Mobilités actives : les infrastructures cyclables	65
Les voies cyclables	65
SAVENAY	68
Freins au développement : inégalité et discontinuité	69
Le covoiturage	72
Fonctionnement et enjeux du covoiturage	72
Organisation du covoiturage pour la CCES	74
Transport solidaire	80
Un mode de transport qui s'appuie sur la solidarité et l'inclusion	80
Répartition sur le territoire	80
Avantages et inconvénients	82
Mise en perspective	82

PARTIE 4 - Apports de l'inventaire pour la sensibilisation	86
IV.A - La sensibilisation, un concept essentiel	86
La sensibilisation informative	87
La sensibilisation participative	87
La sensibilisation émotionnelle	87
IV.B - Un usage multiple de l'inventaire	89
Le conseil de développement, un acteur de sensibilisation	89
L'utilisation de notre arborescence	89
La réunion du 12 juin : mise en public du travail	90
IV.C - les limites de l'outil	91
PARTIE 5 - Leviers d'action : entre existants et perspectives d'évolution	94
V.A - Les résultats sur le territoire	94
Premiers effets observables et l'impact du prix de l'essence	94
Contraintes territoriales	95
V.B. Freins au changement des pratiques	95
Représentations sociales de la voiture	95
Accessibilité et lisibilité de l'offre	96
Rôle de la communication et de la sensibilisation	97
CONCLUSION	101
Bilan du diagnostic	102
Réponse à la problématique et aux hypothèses	102
Limites de l'étude	103
Ouverture : reproductibilité et approfondissements possibles	104
BIBLIOGRAPHIE	107
Sitographie :	108
Etudes et ouvrages :	111
Données	112
INSEE	113
ANNEXES	117



Inventaire des solutions de mobilité dans la Communauté de Communes Estuaire et Sillon : un outil de sensibilisation aux alternatives à la voiture individuelle

Mobility Solutions Inventory in the Estuaire et Sillon Community of Municipalities: A Sensitization Tool for Alternatives to the Private Car GAED & Furious Master 1 GAED (Géographie, Aménagement, Environnement et Développement)

Université de Nantes IGARUN • Année universitaire 2025-2026
Commanditaire : Conseil de Développement de la CCES • Encadrants : C. Rufin-Soler & J. Gouellou

Résumé

Ce diagnostic territorial a été réalisé dans le cadre du Master 1 GAED de l'Université de Nantes, à la demande du Conseil de Développement de la Communauté de Communes Estuaire et Sillon (CCES), territoire rural de Loire-Atlantique situé entre Nantes et Saint-Nazaire. Face à une dépendance automobile très marquée avec plus de 80 % des déplacements effectués en voiture individuelle, la mission confiée au groupe d'étudiants consistait à dresser un inventaire exhaustif des solutions de mobilité disponibles sur le territoire (transports collectifs, mobilités actives, mobilités partagées) et à en faire un outil concret de sensibilisation.

S'appuyant sur une analyse documentaire, des enquêtes de terrain, des entretiens avec des acteurs locaux et un travail de cartographie par SIG, le groupe a produit une arborescence numérique structurée, accompagnée de cartes thématiques par mode de transport et par commune. Les résultats confirment que le territoire dispose d'une offre alternative bien réelle mais largement méconnue des habitants, et que le principal frein au changement de pratiques n'est pas l'absence de solutions, mais leur manque de visibilité. L'inventaire constitue ainsi un socle sur lequel le Conseil de Développement peut s'appuyer pour mener des actions de sensibilisation informative, participative et émotionnelle, notamment à travers une réunion publique prévue le 12 juin 2026.

Mots-clés

mobilité • territoire périurbain • diagnostic territorial • inventaire • alternatives à la voiture individuelle • sensibilisation

Abstract

This territorial diagnostic was conducted as part of the Master 1 GAED programme at the University of Nantes, commissioned by the Development Council of the Estuaire et Sillon Community of Municipalities (CCES), a rural area in Loire-Atlantique located between Nantes and Saint-Nazaire. Faced with a pronounced car dependency, more than 80% of journeys made by private vehicle, the student group was tasked with drawing up a comprehensive inventory of available mobility solutions (public transport, active mobility, shared mobility) and turning it into a practical awareness-raising tool.

Drawing on documentary analysis, field surveys, interviews with local stakeholders and GIS mapping, the group produced a structured digital tree, supplemented by thematic maps by transport mode and by municipality. The findings confirm that the area has a genuine range of alternative mobility options, yet these remain largely unknown to residents. The main barrier to changing travel habits is not the absence of solutions, but their lack of visibility. The inventory thus forms a foundation on which the Development Council can build awareness campaigns informative, participatory and emotional including a public meeting planned for 12 June 2026.

Keywords

mobility • peri-urban area • territorial diagnostic • inventory • alternatives to private car • awareness-raising