PLUi
Communauté de Communes de Nozay

Les cahiers du diagnostic

1. Situation et mobilités

LA BOITE DE L'ESPACE
URBANISTES ASSOCIÉS

B.E.-A.U.A.

THOMAS GIROUD
--- AVOCAT---

DM EAU

Maï Melacca
Paysagiste

Le rapport de présentation est composé de différents cahiers :

1. Le diagnostic et ses cahiers annexes
2. L'Etat initial de l'Environnement
3. Justifications
4. Evaluation environnementale
5. Résumé non technique
6. Annexes : dossier Loi Barnier, inventaire complémentaire…
7. Inventaire de zones humides
8. Études et risques

Sommaire

I. Situation 4

I.1 La Communauté de communes 4

A. Territoire 4

B. Compétence urbanisme 4

C. Le projet de territoire 7

D. Les communes 8

II. Mobilités 10

II.1 Desserte et accessibilité 10

A. Dans l'aire urbaine nantaise 10

B. La desserte automobile 11

C. Le schéma routier départemental 14

II.2 Les déplacements 16

A. La dépendance à la voiture 16

B. Les alternatives 18

C. Les circuits doux 20

II.3 Stationnement 26

A. La place de la voiture 26

B. La place du vélo 33

C. Et en matière d'urbanisme 33

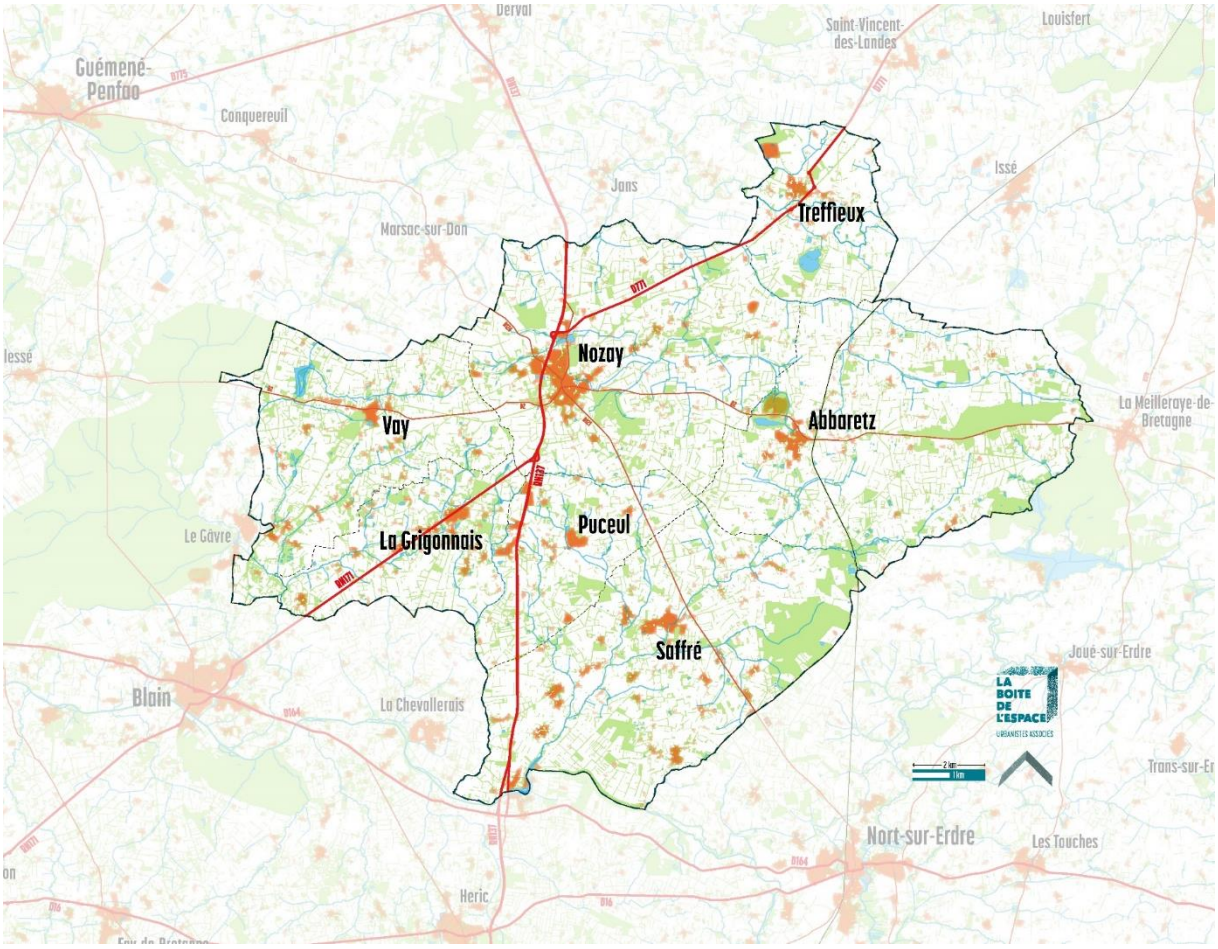
III. Synthèse 34

I. Situation

I.1 La Communauté de communes

A. Territoire

Située au Nord du Département de la Loire-Atlantique, la communauté de communes de la Région de Nozay a regroupé en 1995, 7 communes : Abbaretz, La Grigonnais, Nozay, Saffré, Puceul, Treffieux et Puceul. Depuis 2017, le nom a été modifié pour devenir la Communauté de Communes de Nozay.



Carte du territoire administratif de la Communauté de communes de Nozay (Source la boite de l'espace)

B. Compétence urbanisme

1) Prise de compétence

La Communauté de communes a pris la compétence urbanisme et notament celle du PLUi le 1er avril 2019. Chaque commune a transféré cette compétence et ainsi a permis à la CCN de prendre une délibération de prescription de l'élaboration d'un PLUi.

L'instruction des permis et aurotisations d'urbanisme reste délocalisé et se fait par les services dde l'intercommunalité voisine d'Erdre et Gesvres. Ils donnent un avis sur l'instruction mais celle-ci

Un diagnostic élaboré en 2020

L'élaboration d'un PLUi prenant plusieurs années, ce diagnostic a été réalisé entre 2020 et 2022 et en partie actualisé en 2024 avant l'arrêt du projet

se fait bien par le pouvoir des maires et de la Présidente de Communauté de communes.

Depuis le 1er avril 2019, la compétence Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été transférée à la CCN

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

À ce titre, elle est l'autorité compétente pour élaborer, réviser ou modifier les documents de ses communes membres, mais également pour engager l'élaboration du PLU intercommunal sur l'ensemble de son territoire. Le PLUi touche à toutes les questions de la vie quotidienne, que l'on soit résident, actif, chef d'entreprise, ou encore agriculteur. Une fois adopté, il apportera des réponses qui marqueront notre manière de vivre dans les prochaines années puisqu'il a pour ambition de prévoir et d'organiser l'avenir du territoire en relevant les défis de demain en matière de développement de l'habitat, d'accueil de population, de modes de déplacement, d'activités économiques tout en préservant les milieux naturels et l'agriculture. Construit en collaboration avec l'ensemble des communes et des habitants, il fixera les règles et usages des sols. À terme, le PLUi remplacera les différents PLU existants dans chaque commune.

Extrait du Mag, magazine intercommunal sur la compétence du PLUi (Source : le mag de la CCN).

2) PLUi : Délibération et objectifs

« Par délibération du 26 septembre 2018, la Communauté de communes de Nozay engageait la modification de ses statuts afin de prendre la compétence PLUi au 1er avril 2019. L'ensemble des communes membres ont unanimement validé ce transfert. La Communauté de communes est donc désormais compétente en matière de Plan Local d'Urbanisme (PLU-PLUi).

A ce titre, elle est l'autorité compétente pour élaborer ou modifier les documents de ses communes membres, mais également pour engager l'élaboration du PLUi sur l'ensemble de son territoire.

Le PLUi est le document stratégique qui traduit l'expression du projet politique d'aménagement et de développement durable de son territoire. Il est également l'outil règlementaire qui, à l'échelle de la collectivité, fixe les règles et les modalités de mise en œuvre de ce projet en définissant l'usage des sols.

Il tient compte de l'ensemble des politiques publiques développées sur le territoire et garantit leur cohérence. »

Extrait de la délibération de prescription du PLUi

Les objectifs, repris sur la base de ceux fixés par l'article 101-2 du Code de l'Urbanisme, sont détaillés sur les points suivants :

- En matière d'aménagement de l'espace : définir son identité en tant que territoire sous influence des dynamiques métropolitaines qui n'est pas seulement un lieu d'habitat mais un réel espace et cadre de vie choisi ; définir un modèle de développement en cohérence avec la préservation des qualités de l'environnement rural et contribuant au maintien des services et des commerces en centre-bourg ; favoriser l'égalité d'accès de tous aux services et équipements par une répartition géographique équilibrée et cohérente.
- En matière d'habitat : développer une offre de logements, à un rythme maitrisé, tout en s'inscrivant dans des objectifs de densité urbaine ; mettre en place une politique

communautaire innovante en matière d'habitat favorisant la croissance démographique et résidentielle et en améliorant le parcours résidentiel de la population installée sur le territoire.
- En matière de développement économique : mettre en exergue cette fonction économique forte du territoire en stimulant et renforçant la dynamique économique et le développement des activités et des emplois ; en organisant le développement économique de la CCN par la qualification des zones de développement économique et l'offre de sites et de produits variés.
- En matière d'environnement / paysage : préserver et valoriser le bocage qui fait l'identité du territoire ; faire de la protection de la ressource en eau et de la préservation des milieux aquatiques l'atout de la qualité de vie et des paysages
- En matière d'agriculture : Accompagner le développement d'une activité agricole locale respectueuse de l'environnement ; promouvoir et valoriser le patrimoine et l'activité agricole en lien avec les ressources et les milieux naturels ; réduire les déplacements par la mise en place d'échanges parcellaires.
- En matière énergétique : favoriser des modes de déplacements plus économes en énergie en développant le covoiturage et les liaisons douces ; maitriser la consommation énergétique, poursuivre et amplifier la dynamique de rénovation énergétique e l'habitat.

3) PLUi : Concertation et planning

Une concertation a été aussi mise en place de la procédure.

Les objectifs de la concertation sont ainsi de permettre, tout au long de l'élaboration du projet de PLU Intercommunal et ce jusqu'à son arrêt par le conseil communautaire :

- D'avoir accès à l'information
- D'alimenter la réflexion et l'enrichir
- De formuler des observations et propositions
- De partager le diagnostic du territoire
- D'être sensibilisé aux enjeux et à leur prise en compte par le projet
- De s'approprier au mieux le projet du territoire

A cette fin, les modalités de la concertation ont été fixées ainsi :

- Organisation de 2 réunions publiques aux étapes importantes de la démarche : la démarche du PLUi et le diagnostic du territoire et le PADD
- Communication locale : l'état d'avancement du PLUi et les documents produits et validés seront mis à disposition sur le site internet de la Communauté de communes de Nozay et le magazine intercommunal.
- Ouverture d'un registre d'observations au siège de la Communauté de communes et de chacune des mairies du territoire : mise à disposition des documents du PLUi en fonction de son état d'avancement. Les remarques ou propositions du public pourront y être consignées ou adressées à Madame la Présidente de la CCN.

Covid et concertation

La crise sanitaire ne facilite pas la tenue de la concertation et notamment de réunions publiques. D'autres moyens ont été être mis en œuvre pour palier à ce manque et organiser des temps d'échanges et de participation autour de l'élaboration du PLUi.

C. Le projet de territoire

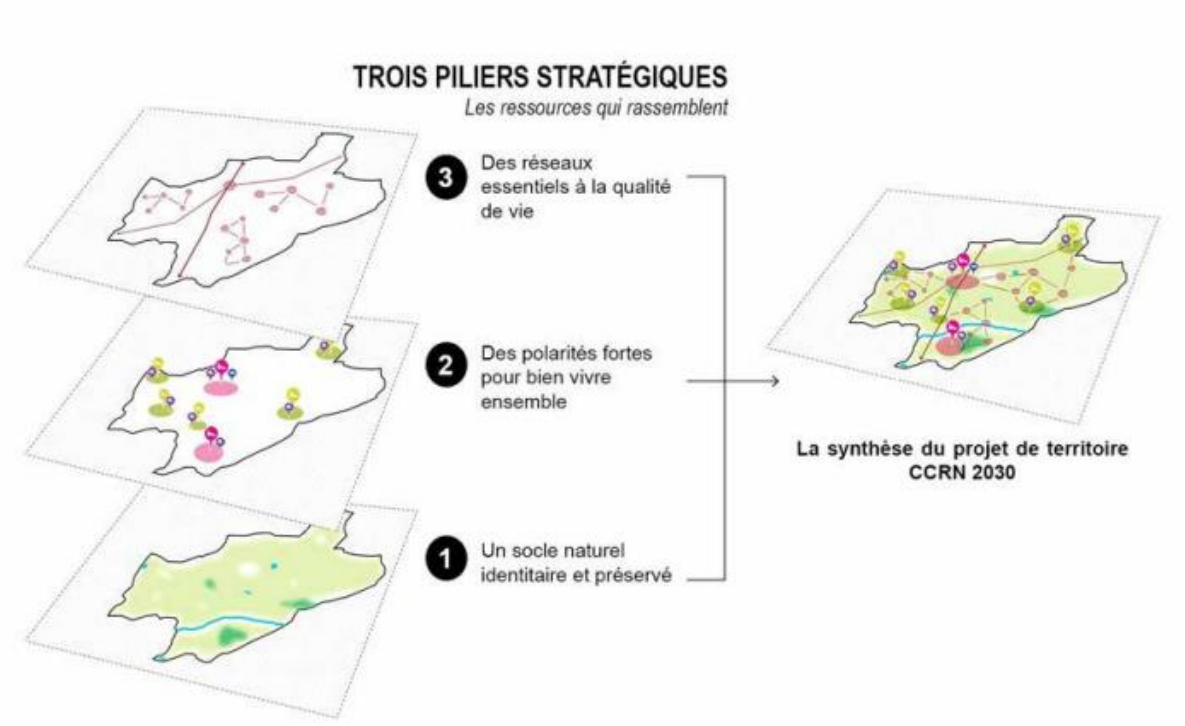
1) Une démarche partagée

Le projet de territoire est le fruit d'une démarche partagée. Plusieurs temps et formes de rencontres ont permis son élaboration : des séminaires d'élus, des ateliers, des groupes de travail, des concertations sous forme d'enquêtes et de réunions publiques.

Ainsi, tous les acteurs du territoire - associations, institutions, entrepreneurs, agents, citoyens - ont pu s'exprimer, à travers ces moments et ces outils, sur leurs visions des enjeux et sur leurs envies pour le territoire.

Cette démarche a permis de fédérer les acteurs territoriaux et décideurs locaux qui vont élaborer le PLUi. C'est en quelque sorte une introduction du futur outil de planification territorial. Sur la base des PLU existants et du Projet de Territoire, le PLUi va pouvoir s'appuyer sur à la fois des règlementations existantes et sur une expérience de coopération intercommunale. Car l'objectif principal sera de mêler les deux pour concevoir ce document stratégique d'urbanisme.

2) 3 piliers fondateurs :



Extraits du projet de territoire de la CCN de 2017 (Source DDTM 44, Interland, Coloco, Acadie, Alphacoms, Cerema, AURAN)

Le Projet de territoire repose sur 3 piliers fondateurs qui pourront largement être repris pour lancer les réflexions sur le PADD, projet d'aménagement et de développement durables (pièce politique du PLUi).

D. Les communes

Présentation rapide de chaque commune et quelques chiffres clés :

Abbaretz

Population (2018)	2 079 habitants
Superficie	61,76 km²
Emplois (2017)	334
Logements (2017)	938
Code postal	44170
Code INSEE	44001
Gentilé	Abbarois, Abbaroises

La Grigonnais

Population (2018)	1 693 habitants
Superficie	21,22 km²
Emplois (2017)	277
Logements (2017)	694
Code postal	44170
Code INSEE	44224
Gentilé	Grigonnaisiens, Grigonnaisiennes

Nozay

Population (2018)	4 173 habitants
Superficie	57,7 km²
Emplois (2017)	1 888
Logements (2017)	1 897
Code postal	44170
Code INSEE	44113
Gentilé	Nozéens, Nozéennes

Puceul

Population (2018)	1 140 habitants
Superficie	20,09 km²
Emplois (2017)	471
Logements (2017)	455
Code postal	44390
Code INSEE	44138
Gentilé	Puceulois, Puceuloises

Vay

Population (2018)	2 033 habitants
Superficie	36,13 km²
Emplois (2017)	354
Logements (2017)	902
Code postal	44170
Code INSEE	44214
Gentilé	Vayens, Vayennes

Saffré

Population (2018)	3 947 habitants
Superficie	57,46 km²
Emplois (2017)	539
Logements (2017)	1 660
Code postal	44390
Code INSEE	44149
Gentilé	Saffréens, Saffréennes

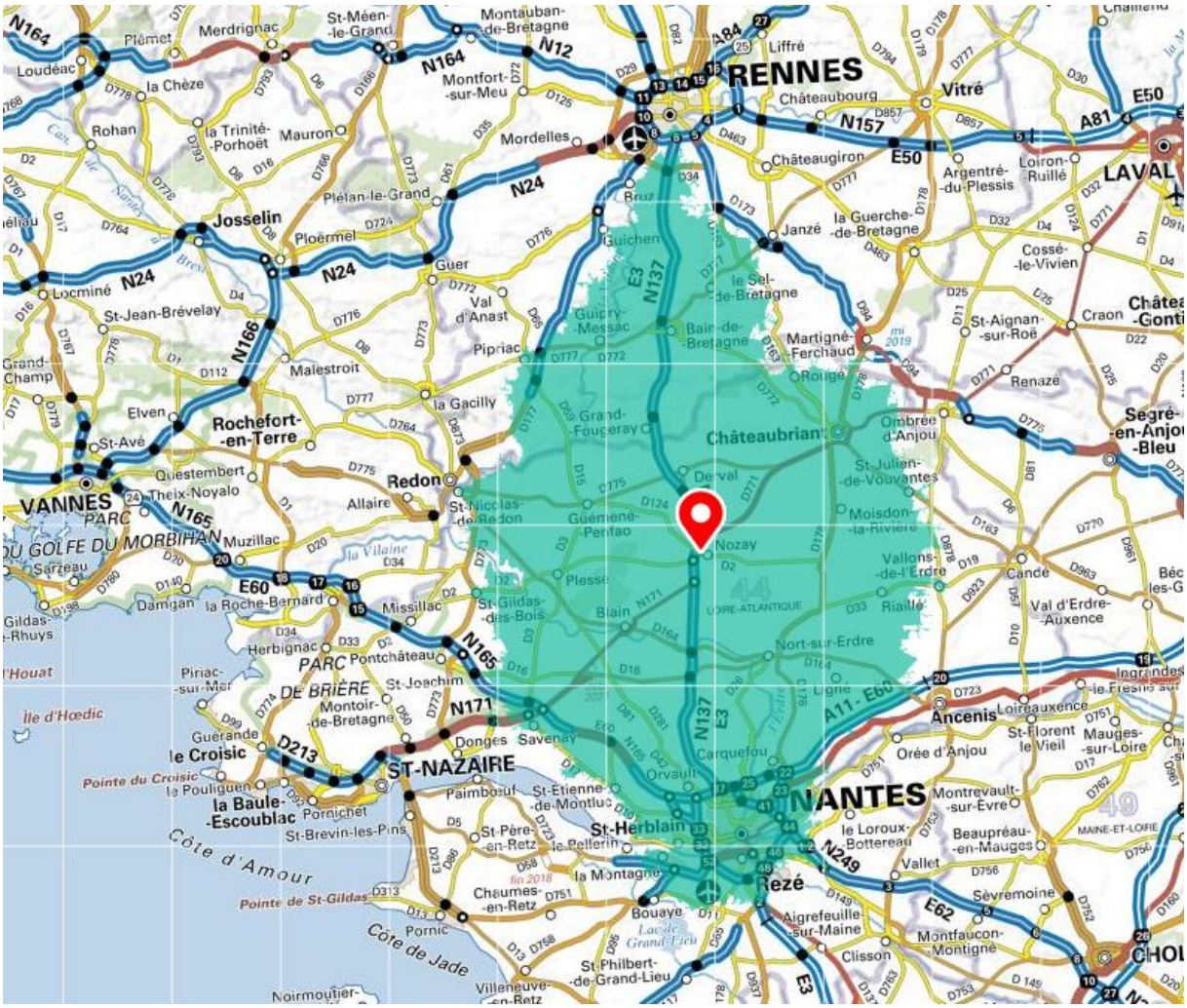
Treffieux

Population (2018)	902 habitants
Superficie	19,12 km²
Emplois (2017)	160
Logements (2017)	413
Code postal	44170
Code INSEE	44208
Gentilé	Treffiolais, Treffiolaises

II. Mobilités

II.1 Desserte et accessibilité

A. Dans l'aire urbaine nantaise



Carte IGN et isochrone de 40 minutes (Source Geoportail)

La collectivité est située au Nord de la Loire-Atlantique, dans un milieu plutôt rural, entre 2 métropoles (Rennes et Nantes), et entourée de quelques polarités moyennes (Redon, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre, Blain...). Cette situation fait de la Communauté de communes de Nozay un territoire attractif. Elle vient récemment de franchir le cap des 16 000 habitants.

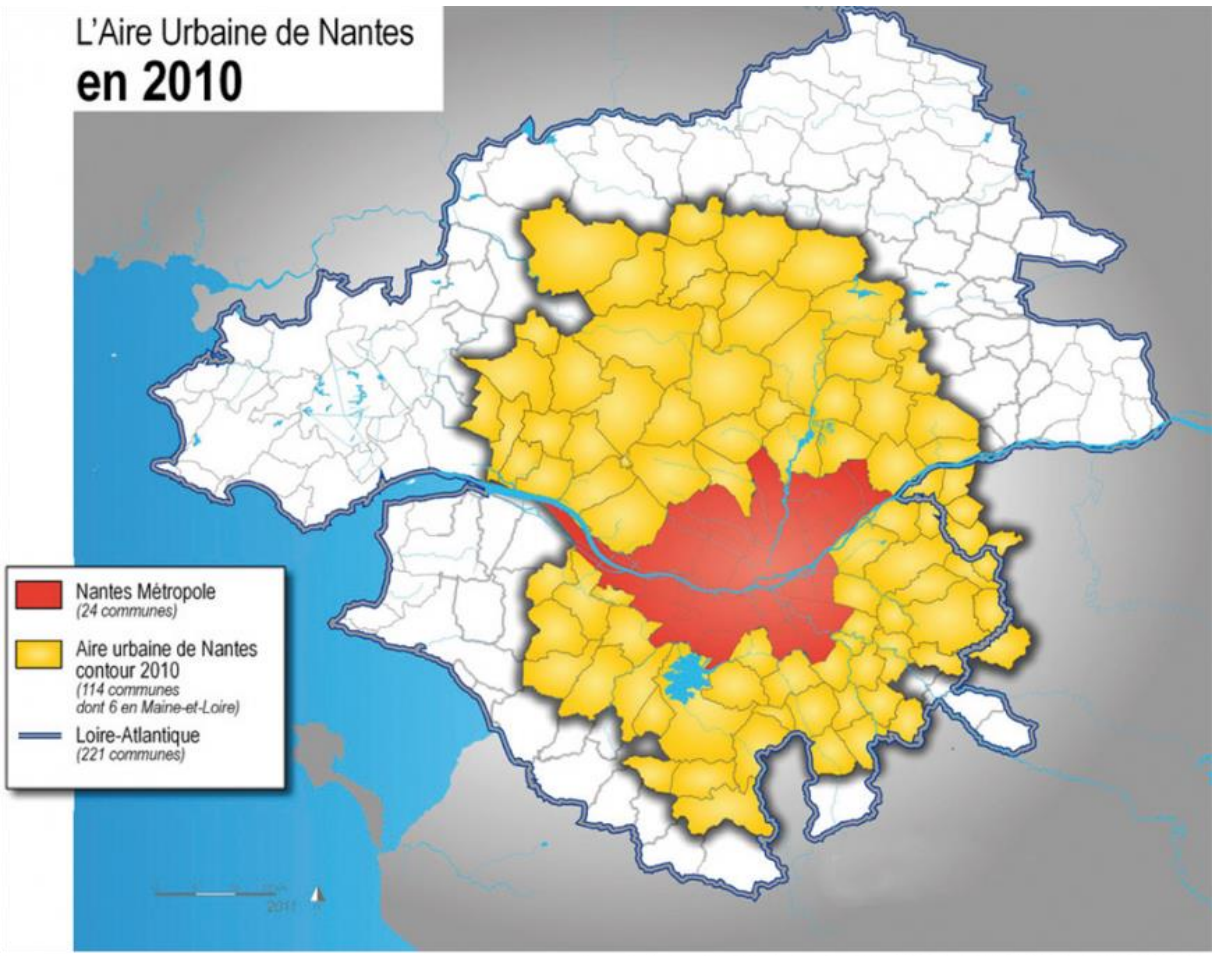
Les 7 communes qui la composent sont toutes attractives, pour diverses raisons, et notamment pour leur accessibilité et leur desserte.

La carte de l'isochrone nous montre que chaque commune est à moins de 30 minutes en voiture (sans congestion automobile) de Nantes Métropole. Ce bassin d'emploi métropolitain influe indirectement le solde migratoire sur le territoire. Les créations d'entreprises et les emplois qualifiés font augmenter le niveau de vie sur le département et l'étalement de l'attractivité se propage au-delà des contours de la métropole nantaise.

Isochrone

La carte de l'isochrone a été réalisée depuis le pôle de Nozay et montre chaque point éloigné à environ 40 minutes en voiture.

Cela montre l'aire d'accessibilité depuis l'intercommunalité, qui s'étend de Rennes à Nantes, de Redon à Châteaubriant...



Sources : INSEE, AURAN

Carte de l'aire urbaine de Nantes en 2010 (Source INSEE et AURAN)

La communauté de communes de Nozay est en seconde voire troisième couronne de l'aire urbaine de Nantes. Seul Treffieux n'est pas considéré au sein de cette classification réalisée par l'INSEE selon des critères liés à la démographie, à l'emploi aux mobilités et aux modes de vie.

La position des communes impacte les conditions d'accessibilité et de déplacements sur le territoire.

"On classe notre territoire dans du rural sous influence ! "

B. La desserte automobile

1) Le réseau routier

Le territoire est desservi et traversé par la RN137, qui relie Rennes à Nantes. Cette 2x2 voies est un axe très fréquenté qui dessert de nombreux pôles ruraux et périurbains au sein de 2 aires urbaines métropolitaines et qui relie aussi des axes importants comme la route reliant Saint-Nazaire à Laval (N171-D771).

Cette accessibilité est facilitée, oui, mais surtout pour la voiture. Les flux domicile-travail en témoignent et sont nombreux vers Nantes métropole. Le trafic poids-lourds est lui aussi très conséquent.

Le réseau secondaire et tertiaire est de plus largement utilisé et permet d'accéder à l'ensemble du territoire. Il s'étend sur chaque commune et dessert tous les hameaux et zones agricoles ou naturels.

Carte des routes sur la CCN (Source IGN)

Le territoire est traversé par :

- La RN137, reliant Nantes et Rennes
- La N171, reliant Nozay et Blain
- La D771, reliant Nozay et Châteaubriant
- La D121, reliant Nozay et Nort-sur-Erdre
- La D124, reliant Nozay et Guémené-Penfao
- La D2, reliant La Meilleraye-de-Bretagne, Abbaretz, Nozay, Vay et Plessé
- Et d'autres routes secondaires et tertiaires.

RN137, depuis le pont de Nozay

2) Le trafic

Le trafic est concentré essentiellement sur 2 axes :

- La RN137 : avec près de 35 000 véhicules/jour, dont 14% de poids lourds, la route nationale est la voie la plus empruntée de la CCN. Elle est en 2x2 voies et sécurisée avec des accotements et une séparation centrale.
- La RN171 : avec près de 7800 véhicules/jour, dont 13,3% de poids lourds, la route nationale est la seconde voie la plus fréquentée. Elle travers le bourg de la Grigonnais et n'est pas du tout aménagée comme une voie routière lourde.

La différence de traitement entre les 2 axes les plus fréquentés pose la question de la sécurité des mobilités, notamment au sein du bourg de la Grigonnais. A noter que le trafic se poursuit aussi sur la D771, en direction de Châteaubriant avec plus de 6600 véhicules/jour et 8,5% de poids-lourds.

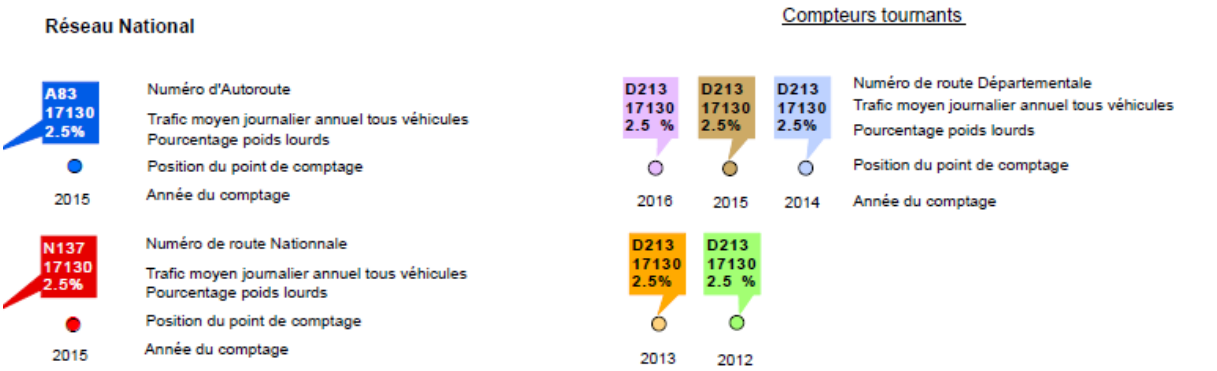
RN171, depuis le bourg de la Grigonnais

Le reste du trafic est dispersé sur des axes variés. Certains soutiennent des fréquentation avoisinants en moyenne les 1000 à 2000 véhicules/jour comme la D124, la D2, la D35, la D33 ou encore la D24. Ces routes départementales connaissent un trafic poids lourds plus léger, entre 2 et 3%. Plus à l'Est, le trafic est moins dense sur les routes plus rurales.

Quelques voies connaissent des trafics très denses, notamment entre 2 axes principaux et des sites économiques ou des lieux d'habitations :

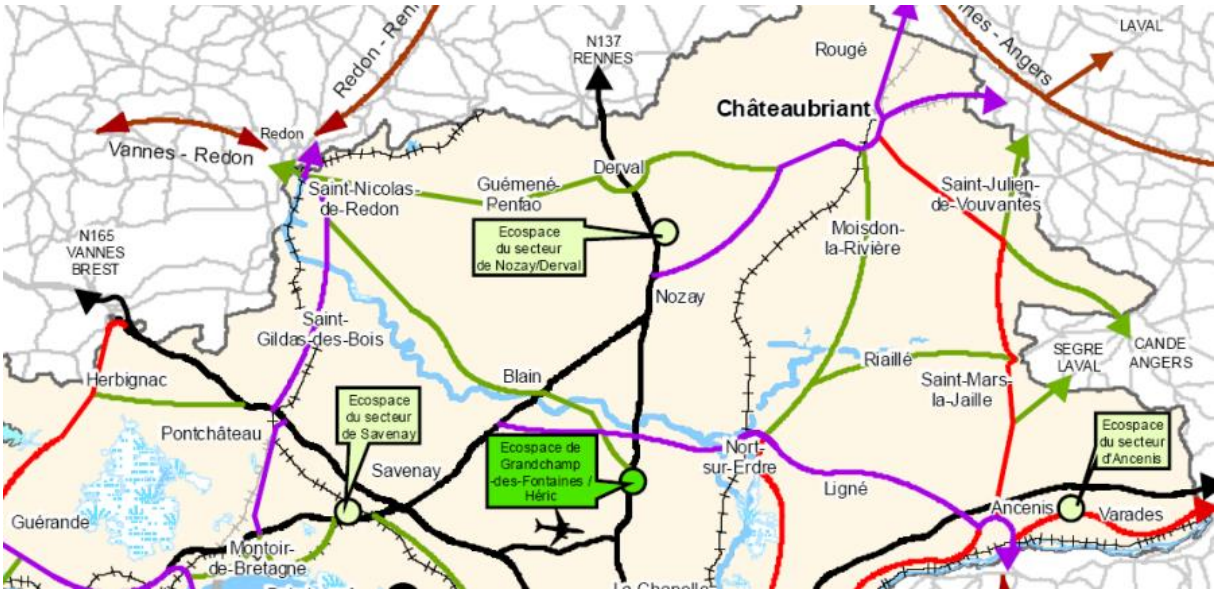
- La D35 entre la zone de l'Oseraye et la N171 : Environ 3000 véhicules/jour.
- La D121, entre Nozay, Saffré et Nort-sur-Erdre : plus de 2300 véhicules/jour.

D771 : la déviation du bourg de Treffieux a permis de dévier les poids lourds du bourg (plus de 500/jour)



Carte du trafic sur les routes nationales et départementales (Source CD44)

C. Le schéma routier départemental



légende de la carte :

Catégories du schéma routier
- RP1+ (Route principale de catégorie 1+)
- RP1 (Route principale de catégorie 1)
- RP2 (Route principale de catégorie 2)

Autres voies de communication structurantes
- Réseaux national et autoroutier
- Voie navigable
- Ligne ferroviaire en exploitation
- Ligne ferroviaire non exploitée
- ? Franchissement de la Loire Etudes en cours
- Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
- Autoroute de la mer
- Bac

Ecospaces
- Localisés
- Non localisés

Extrait du schéma routier départemental de la Loire-Atlantique (2012)

« Face au constat de croissance du trafic routier et à l'émergence de nouvelles préoccupations (diversification des modes de déplacement, environnement, cadre de vie, préservation des ressources…), le Département de Loire-Atlantique a actualisé le 25 juin 2012 son schéma routier pour les routes départementales afin d'orienter, pour les 20 à 25 ans à venir, l'ensemble de la politique routière, tant en matière d'investissement qu'en matière d'entretien et d'exploitation.

Afin de préserver les espaces naturels et agricoles du Département, mais aussi compte tenu du coût des projets, la création d'aménagements routiers en tracé neuf va être limitée à l'avenir. En matière de déplacements, le département est donc amené à prioriser ses actions :

- Sécurisation des modes de déplacement doux (piétons, cyclistes);
- Meilleure utilisation des routes existantes ;
- Lutte contre l'urbanisation linéaire.

Dans ce contexte, il apparaît indispensable de concentrer les efforts de chacun sur l'amélioration ou, à défaut, la préservation du niveau de service du réseau routier départemental existant. Cette orientation a des conséquences concrètes en matière d'urbanisme : le Département souhaite limiter l'extension urbaine linéaire le long

Schéma routier :

Ce texte et ces règles sont extraites du Porter-à-connaissance et du schéma routier départemental de la Loire-Atlantique (CD44). Il a été révisé en 2012.

des routes, le développement des villages et hameaux et le phénomène du mitage. En effet, ces trois tendances, combinées à une activité de construction très dynamique sur le Département, ont eu au cours des précédentes décennies des impacts non négligeables sur l'accroissement des trafics et de l'insécurité routière (à travers la multiplication des accès sur les routes). L'augmentation de l'usage de la voiture qui découle de ce mode d'urbanisation a également eu des conséquences environnementales importantes.

Le schéma routier départemental prévoit une hiérarchisation des liaisons établie suivant la fonction et l'importance des voies concernées. À chaque catégorie de voie correspond un niveau de service qui se traduit par des prescriptions en matière d'urbanisme, qui concernent les conditions d'implantation des bâtiments par rapport au réseau routier (marges de recul) et des restrictions concernant la création de nouveaux accès. »

Voici quelques recommandations :

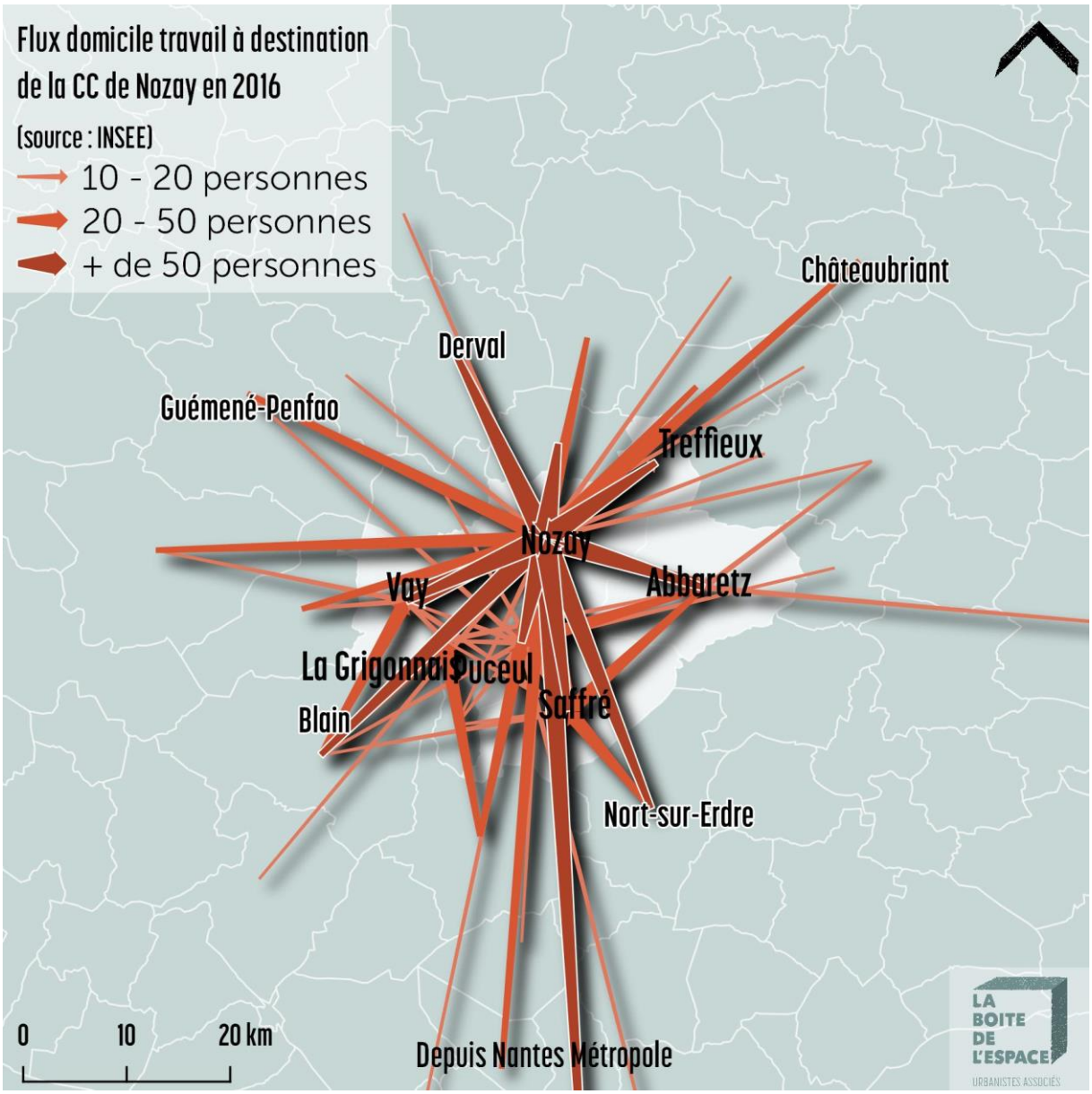
- Dans le paragraphe relatif aux nuisances sonores / qualité du cadre de vie, il convient de préciser que la traduction réglementaire des marges de recul préconisées par le schéma routier contribue à limiter les nuisances sonores à l'égard des riverains de la route.
- Présentation des différentes RD qui traversent le territoire (cf. tableau dans le courrier). Préciser leur classement au schéma routier et les incidences en termes d'urbanisme (marges de recul et restrictions d'accès). Il est indispensable de justifier la traduction règlementaire des préconisations du schéma routier dans le rapport de présentation.
- Diagnostic relatif à la sécurité routière : (à compléter) rappeler les éléments significatifs de la carte des prescriptions, données de trafic, préciser si des aménagements de sécurité sont envisagés – travaux prévus par le service aménagement de la délégation Châteaubriant.
- Le territoire est concerné par un projet routier : présentation du projet routier sur la base des éléments transmis par le service en charge du projet : description, emplacement, objectif, état d'avancement.

Routes départementales traversant ou longeant votre territoire	Créations d'accès	Marges de recul
RD 771	Hors agglomération, les nouveaux accès sont interdits	Hors agglomération, les constructions doivent respecter une marge de recul minimale par rapport à l'axe de la voie: - A vocation d'habitat : 100m - A vocation d'activités : 50m
RD : 1, 2, 24, 27, 29, 33, 35, 39, 42, 44, 69, 121, 124, 132, 302 et 537	Les créations d'accès sont autorisées sous réserve du respect des conditions de sécurité et de visibilité	Hors agglomération, les constructions doivent respecter une marge de recul de 25m minimum par rapport à l'axe de la voie:

II.2 Les déplacements

A. La dépendance à la voiture

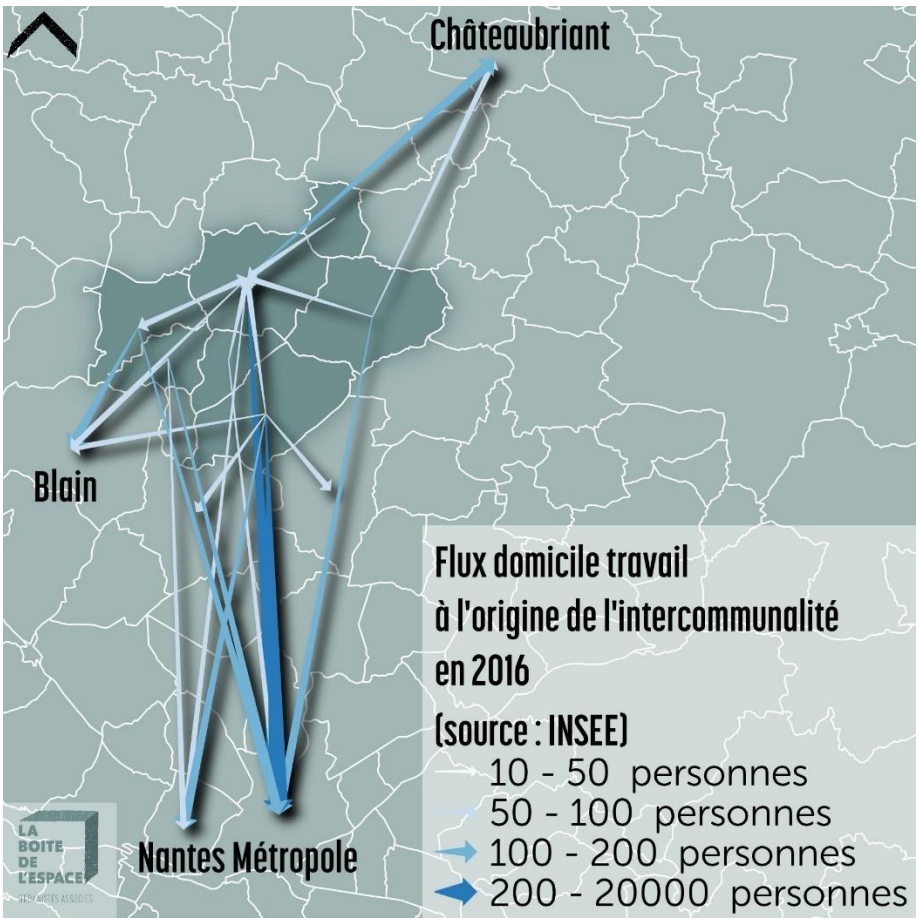
1) Les migrations pendulaires



Carte des flux entrants sur les communes de la CCN (Source : INSEE)

La commune de Nozay connait la plus grande attractivité en matière de flux entrants. Elle attire des flux sur un bassin qui va au-delà de l'intercommunalité. Cela génère un trafic automobile sur le territoire et notamment sur les axes principaux depuis Nantes métropole ou encore depuis les communes limitrophes comme Nort-sur-Erdre ou Blain.

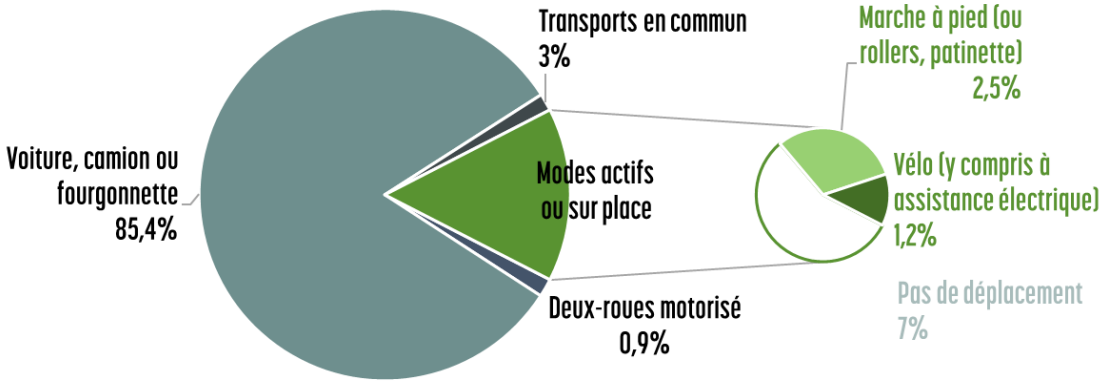
En matière de flux sortants, ils sont majoritairement tournés vers Nantes métropole. Des flux secondaires liés au travail se dirigent aussi vers Châteaubriant, Blain, Derval, Redon et même Saint-Nazaire et Ancenis.



Carte des flux sortants sur la CCN (Source : INSEE)

La majorité de ces flux se fait par le biais des transports individuels motorisés. Les modes doux, transports en commun ou encore le ferroviaire ne représentent qu'une très petite part de ces migrations pendulaires.

2) Les modes



Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail (Source : INSEE)

Environ 85% des actifs utilisent la voiture pour se rendre au travail. Cela équivaut à la même proportion que sur des territoires voisins et ruraux comme la Communauté de communes de Châteaubriant-Derval, mais un peu plus que les espaces dits périurbains de la Communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres et la Communauté de communes de la Région de Blain.

B. Les alternatives

Lorsque l'on parle d'alternatives, c'est souvent en contrepartie de l'utilisation individuelle de la voiture. Et ce dans un objectif de limitation des gaz à effets de serre. Mais le développement de moyens décarbonés peut bien entendu aller au-delà de simples alternatives classiques d'utilisation d'un autre mode de transport.

Le développement de nouveaux véhicules (voitures électriques ou au biogaz…) peut aussi se démocratiser par la production d'énergies locales. Les transports collectifs sont aussi la limitation des déplacements quotidiens reste un enjeu majeur aussi pour limiter les émissions de gaz à effets de serre

"Il faut appuyer les nouvelles habitudes de déplacements"

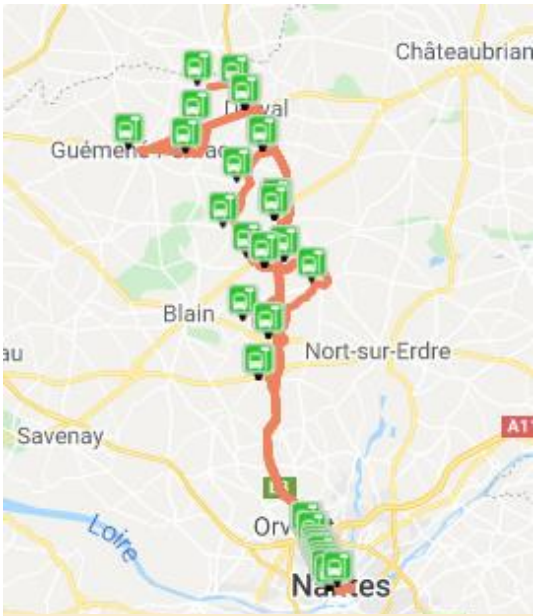
1) Transports en commun : le bus

Plusieurs modes de transports en commun sont disponibles sur le territoire et notamment une offre en bus par le service départemental Aléop.

La Ligne 10 (Nozay/Derval/Nantes) : dessert les villes de Nozay, La Grigonnais, Puceul et Vay.

La ligne 10 express (Nozay/Derval/Nantes) : dessert les villes de Puceul et Nozay.

La ligne 344 (Chateaubriant/Blain/Saint Nazaire) : dessert les villes de La Grigonnais, Nozay, Tréffieux.



La ligne 10, entre Nantes et Nozay (jusqu'à Derval).

2) Le ferroviaire

Le tram-train dessert la ville d'Abbaretz sur le territoire. La ligne Nantes/Nort-sur-Erdre/Châteaubriant passe donc sur la Communauté de communes. La gare d'Abbaretz est desservie plusieurs fois par jour et les weekends.

T1 — NANTES - NORT-SUR-ERDRE - CHÂTEAUBRIANT

Du dimanche 13 décembre 2020 au vendredi 2 juillet 2021

- Application SNCF Téléchargez gratuitement
- Site TER paysdelaloire.ter.sncf.com

Du lundi au vendredi

	859550	859552	859600	859554	859602	859556	859572	859500	859604	859502	859558	859606	859504	859560	859506	859562	859608	859564	859610	859508	859566	859612	859568	859614	859510
NANTES	**05.35**	**06.10**	**06.35**	**07.10**	**07.35**	**08.10**	**08.35**	**09.10**	**10.10**	**11.10**	**12.10**	**12.45**	**13.10**	**14.10**	**15.10**	**16.10**	**16.35**	**17.10**	**17.35**	**17.47**	**18.10**	**18.35**	**19.10**	**19.35**	**20.10**
Haluchère-Batignolles	05.44	06.20	06.43	07.20	07.44	08.20	08.43	09.20	10.20	11.20	12.20	12.54	13.20	14.20	15.20	16.20	16.44	17.20	17.44	17.56	18.20	18.44	19.20	19.44	20.20
Babinière	05.49	06.25	06.48	07.25	07.49	08.25	08.48	09.25	10.25	11.25	12.25	12.58	13.25	14.25	15.25	16.25	16.49	17.25	17.49	18.01	18.25	18.49	19.25	19.49	20.25
Erdre Active	05.52	06.28	06.52	07.28	07.52	08.28	08.51	09.28	10.28	11.28	12.28	13.02	13.28	14.28	15.28	16.28	16.52	17.28	17.52	18.05	18.28	18.52	19.28	19.52	20.28
La Chapelle-Centre	05.55	06.31	06.55	07.31	07.55	08.31	08.54	09.31	10.31	11.31	12.31	13.05	13.31	14.31	15.31	16.31	16.55	17.31	17.55	18.09	18.31	18.55	19.31	19.55	20.31
La Chapelle-Aulnay	05.57	06.33	06.57	07.33	07.57	08.33	08.57	09.33	10.33	11.33	12.33	13.07	13.33	14.33	15.33	16.33	16.57	17.33	17.57	18.11	18.33	18.57	19.33	19.57	20.33
Sucé-sur-Erdre	06.02	06.38	07.02	07.38	08.02	08.38	09.02	09.37	10.38	11.37	12.38	13.12	13.37	14.38	15.37	16.38	17.02	17.38	18.02	18.15	18.38	19.02	19.38	20.02	20.37
NORT-SUR-ERDRE	**06.12**	**06.47**	**07.13**	**07.47**	**08.13**	**08.47**	**09.11**		**10.49**		**12.47**	**13.23**		**14.47**		**16.47**	**17.13**	**17.47**	**18.13**		**18.47**	**19.13**	**19.47**	**20.13**	
Abbaretz			07.23		08.23				10.59			13.33					17.23		18.23			19.23		20.23	
Issé			07.31		08.31				11.07			13.41					17.31		18.31			19.31		20.31	
CHÂTEAUBRIANT			**07.42**		**08.42**				**11.17**			**13.52**					**17.42**		**18.42**			**19.42**		**20.42**	

Horaires des tram-train sur la ligne Nantes-Châteaubriant (Source SNCF)

La gare d'Abbaretz se situe à l'Est du bourg, en quasi continuité du continuum aggloméré. Son raccordement avec les autres modes de transports peut être amélioré pour en faire une véritable porte d'entrée sur le territoire.

Les effets de cette ouverture de ligne en 2014 sont peu visibles sur l'attractivité du territoire ou encore sur le marché immobilier local. La répercussion sur les déplacements n'a pas été ressentie et cette desserte ferroviaire n'a pas suffit à modifier les habitudes. Mais un cadencement et de la communication peuvent améliorer sa notoriété.

"L'effet gare peut largement être amélioré sur notre territoire"

3) Le covoiturage

Les aires de covoiturages se sont largement développées ces dernières années tout comme la pratique. Cette mutualisation des déplacements peut être encore accentuée et organisée sur le territoire en positionnant des sites stratégiques et en raccordant avec d'autres modes de déplacements.

Aire de covoiturage de la Gréhandais à Saffré

8 aires sont recensées par le département de Loire-Atlantique :

- Vay – Route de Marsac
- Puceul – Plateforme multimodale de Puceul
- Saffré – La Gréhandais
- Saffé – Mairie
- Abbaretz – salle polyvalente
- La Grigonnais – Cimetière
- Nozay – La Grande Haie
- Treffieux

D'autres emplacements sont utilisés pour le covoiturage comme des espaces de stationnement d'équipements qui sont mutualisés avec d'autres usages. Cela facilite le développement de cette pratique et notamment sa complémentarité avec d'autres modes.

4) Le vélo électrique

Le vélo à assistance électrique se développe de plus en plus pour des courtes et des moyennes distances. Il peut aussi largement être associé à d'autres modes transports.

La communauté de communes a développé un service de location : Vélila. Ce service a été développé en partenariat avec le Département

« Accessible à l'ensemble des habitant·es de la Communauté de Communes, Vélila offre la possibilité de louer un vélo électrique d'un mois à un an. 40 vélos dont 1 vélo cargo triporteur à assistance électrique ont été achetés par le Département et fournis à la Communauté de Communes qui les loue pour un mois, un trimestre, un semestre ou un an. Une tarification sociale offrant une réduction de 50 % est prévue pour les personnes aux faibles revenus ou les étudiant·es. » L'augmentation de l'offre démontre l'intérêt de la population pour ce mode de déplacement.

Il existe un service de location de scooters et de voitures également à l'intercommunalité : Mobil'Actif.

Vélila, location de vélo sur la CCN (Source : site internet CCN)

C. Les circuits doux

En matière de mobilités douces, il existe plusieurs types de déplacements sur le territoire. Des itinéraires aussi sont à l'appui de ces mobilités, notamment en ce qui concerne les liaisons cyclables ou encore les chemins de randonnée.

1) Les mobilités quotidiennes

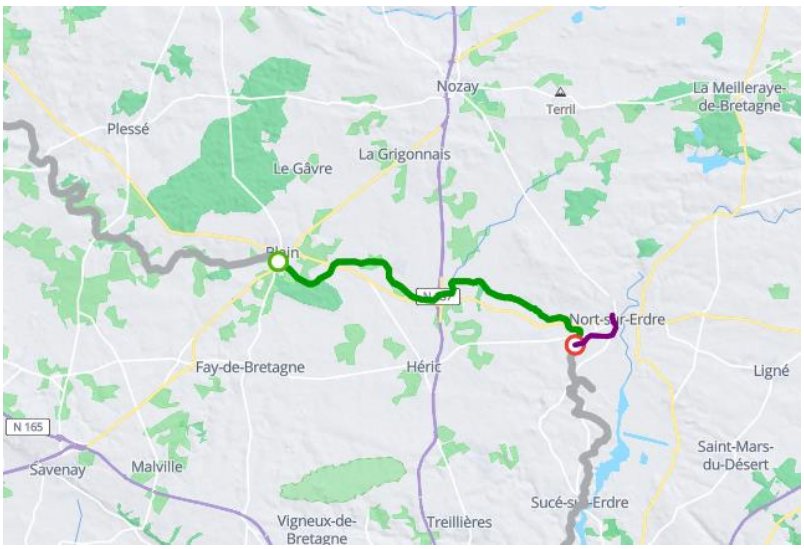
Les espaces urbains ou zones d'emplois commencent à sécuriser certaines pratiques de déplacements doux mais les voies propres sont peu développées entre différentes zones par exemple, entre un hameau et un bourg ou encore autour des sites d'équipements ou commerciaux.

Les aménagements pour piétons et cycles sont souvent réalisés autour des équipements, notamment les écoles, et se développent de plus en plus dans les bourgs. Les voies apaisées, les espaces publics accessibles et les voiries partagées se répandent plus largement pour faciliter les mobilités douces.

En dehors de espaces urbains, ces liaisons sont moins sécurisées ou s'appuient sur des circuits touristiques ou de loisirs, notamment les chemins de randonnée. Les déplacements quotidiens comme les trajets domicile-travail pourraient se multiplier en modes doux si des aménagement s'améliorent entre les zones d'emplois et les quartiers habités, même sur des moyennes distances.

2) La Vélodyssée

La Vélodyssée traverse l'Ouest de la France pour relier Roscoff à Hendaye. Elle longe l'Atlantique tout en passant sur les bords du canal de Nantes à Brest, au niveau de Saffré et du site de Bout de bois.



Extrait de la carte interactive de la Vélodyssée au niveau de Saffré (Source : https://www.lavelodyssee.com)

« Poursuivez votre route sur cette balade à vélo très roulante et agréable de La Vélodyssée sur le canal de Nantes à Brest. L'étang de Bout-de-Bois et le bois de la Chevallerais forment deux sites très propices à une halte réparatrice. ».

Ce circuit vélo permet aussi de mettre en relation avec d'autres modes de transports comme le train ou encore le car.

3) Les itinéraires départementaux

Le projet d'itinéraire cyclable départemental n°6 reliant Blain (le Canal de Nantes à Brest) à Châteaubriant qui traversera les communes de Vay, Nozay et Treffieux :

- La première section de l'itinéraire entre Blain et Nozay, emprunte principalement l'emprise de l'ancienne voie SNCF. Ce projet a été approuvé par les élus départementaux le 12 octobre 2020. Les travaux ont été finalisés en 2024.
- Pour la seconde section de l'itinéraire, entre Nozay et Châteaubriant, ce projet comprenant la réalisation d'une antenne vers Abbaretz a été voté en juin 2024.

Une antenne a été créée depuis l'itinéraire n°9 (Voie verte Carquefou – Saint-Mars- la-Jaille vers Châteaubriant) permettant de rejoindre la commune d'Abbaretz depuis le lac de Vioreau / La Meilleraye-de-Bretagne.

Par ailleurs, en décembre 2022, le Département de Loire-Atlantique a voté son nouveau schéma d'aménagements cyclables pour la période 2022-2032. Il a pour objectif de relier entre elles toutes les communes de Loire-Atlantique en itinéraires cyclables du quotidien à horizon 2032 et de réaliser de nouveaux itinéraires cyclo touristiques. L'atteinte de cet objectif se décline en études et réalisation d'axes structurants par le Département (167 liaisons entre les communes) et en soutien financier aux collectivités locales pour développer un maillage complémentaire au sein de leur territoire.

Dans cet objectif, plusieurs liaisons inter-EPCI seront étudiées par le Département, dont la programmation a été votée en mars 2024 :

- 6 liaisons entre la CC de Nozay et Châteaubriant-Derval (Depuis Treffieux vers Issé ; Jans ; Saint-Vincent-des-Landes / depuis Nozay vers Marsac-sur-Don et Jans ; depuis Vay vers Marsac-sur-Don),

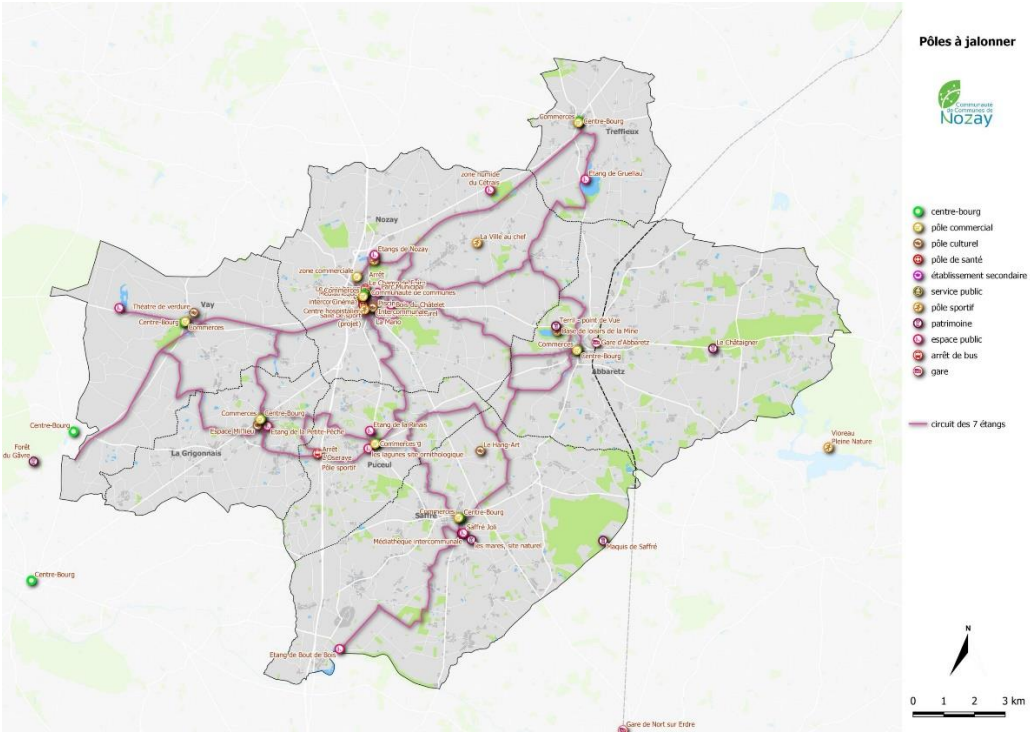
L'emplacement réservé

Pour sécuriser, améliorer, agrandir ou tout simplement créer une liaison douce, l'outil « emplacement réservé » est efficace pour agir sur la maitrise foncière et ainsi réaliser les aménagements souhaités.

- 2 liaisons vers Redon agglomération (depuis Vay vers Conquereuil et Le Coudray),
- 4 liaisons vers Pays de Bain communauté (depuis Vay vers Le Gâvre, depuis La Grigonnais vers La Chevallerais, depuis Puceul vers La Chevallerais, depuis Saffré vers La Chevallerais),
- une liaison vers la CC Erdre et Gesvre (Saffré – Nort-sur-Erdre) ;
- une liaison vers la COMPA (Saffré – Joué-sur-Erdre).

4) Le circuit des 7 étangs

Valoriser le paysage du bocage qui fait aujourd'hui l'unité et l'identité du territoire constitue une orientation stratégique du projet de territoire de la CCN adopté en septembre 2017. Dans ce cadre, la Communauté de communes de Nozay a décidé de créer un nouveau circuit cyclable les reliant entre elles.



Carte du circuit et des pôles à jalonner (Source : https://www.cc-nozay.fr/circuit-des-7-etangs)

Des sentiers de randonnée aménagés pour visiter et découvrir le paysage de bocage et ses richesses sillonnent aujourd'hui le territoire communautaire. Afin de renforcer ce maillage et de valoriser les étangs et les espaces naturels de chacune des communes, la Communauté de Communes de Nozay a décidé de créer un nouveau circuit cyclable les reliant entre elles.

Véritable réseau de déplacements doux reliant les sept communes et leurs étangs, ce «circuit des étangs » empruntera à la fois, les circuits vélo existants, les voies agricoles et l'ancienne voie ferrée qui deviendra ainsi support de nouvelles formes de mobilités.

Le tracé proposé a été déterminé en partenariat, sur le terrain, avec les élus municipaux de chaque commune et a été validé par le comité de pilotage et le groupe « sport » de la Communauté de Communes.

5) Randonnée et PDIPR

En matière de randonnée, il existe de nombreux circuits, fléchés ou non qui s'appuient sur des chemins creux, des petites voies et sentiers agricoles.

Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (Département de la Loire-Atlantique) recense une bonne partie de ces circuits et permet de les aménager voire de négocier des droits de passages.

Sentier de la fontaine Saint-Clair (Puceul)

Catégorie : équestre, pédestre et VTT

Une boucle de 12 km sur la commune de Puceul, entre le bourg et la campagne.

(Source : https://rando.loire-atlantique.fr)

Sentier de l'Isac et de Bout-de-bois (Saffré)

Catégorie : pédestre

Une boucle de 25 km sur la commune de Saffré, entre le canal de Nantes à Brest, la campagne et le bourg.

(Source : https://rando.loire-atlantique.fr)

Sentier de la fontaine Saint-Clair (Saffré)

Catégorie : VTT et pédestre

Une boucle de 21 km sur la commune de La Grigonnais, entre la campagne et le bourg.

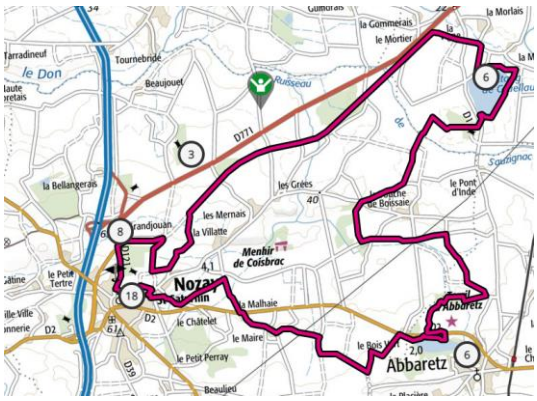
(Source : https://rando.loire-atlantique.fr)

Circuit 7 – Entre étangs et pierre bleue (Nozay, Abbaretz, Tréffieux)

Catégorie : VTT (et pédestre)

Une boucle 32 km, entre les patrimoines naturels et bâtis. De la Ville-au-Chef à Nozay, en passant par la mine d'Abbaretz et l'étang de Gruellau à Tréffieux.

(Source : https://rando.loire-atlantique.fr)

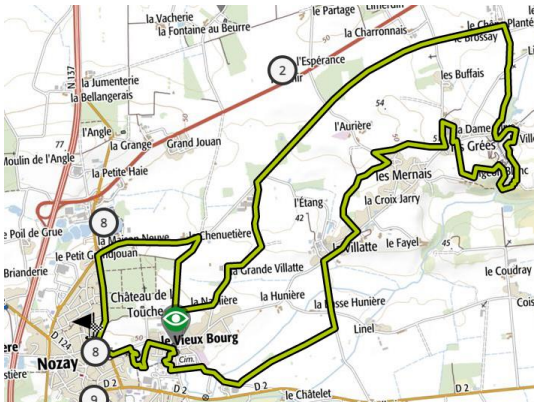


Sentier des Manoirs (Nozay)

Catégorie : VTT, équestre et pédestre

Une boucle 15 km entre campagne et patrimoine sur la commune de Nozay.

(Source : https://rando.loire-atlantique.fr)



Sentier de la Mine (Abbaretz)

Catégorie : Pédestre

Une boucle 7 km autour du terril d'Abbaretz et de l'ancienne mine.

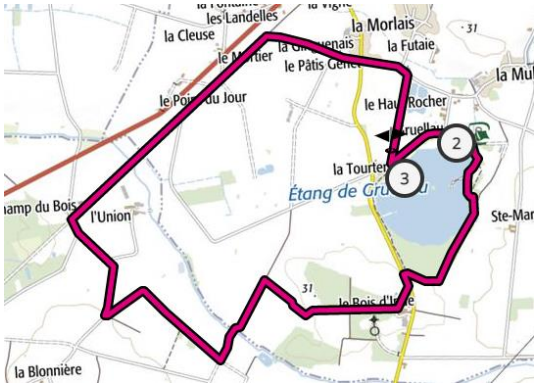
(Source : https://rando.loire-atlantique.fr)

Sentier de l'étang de Gruellau (Treffieux)

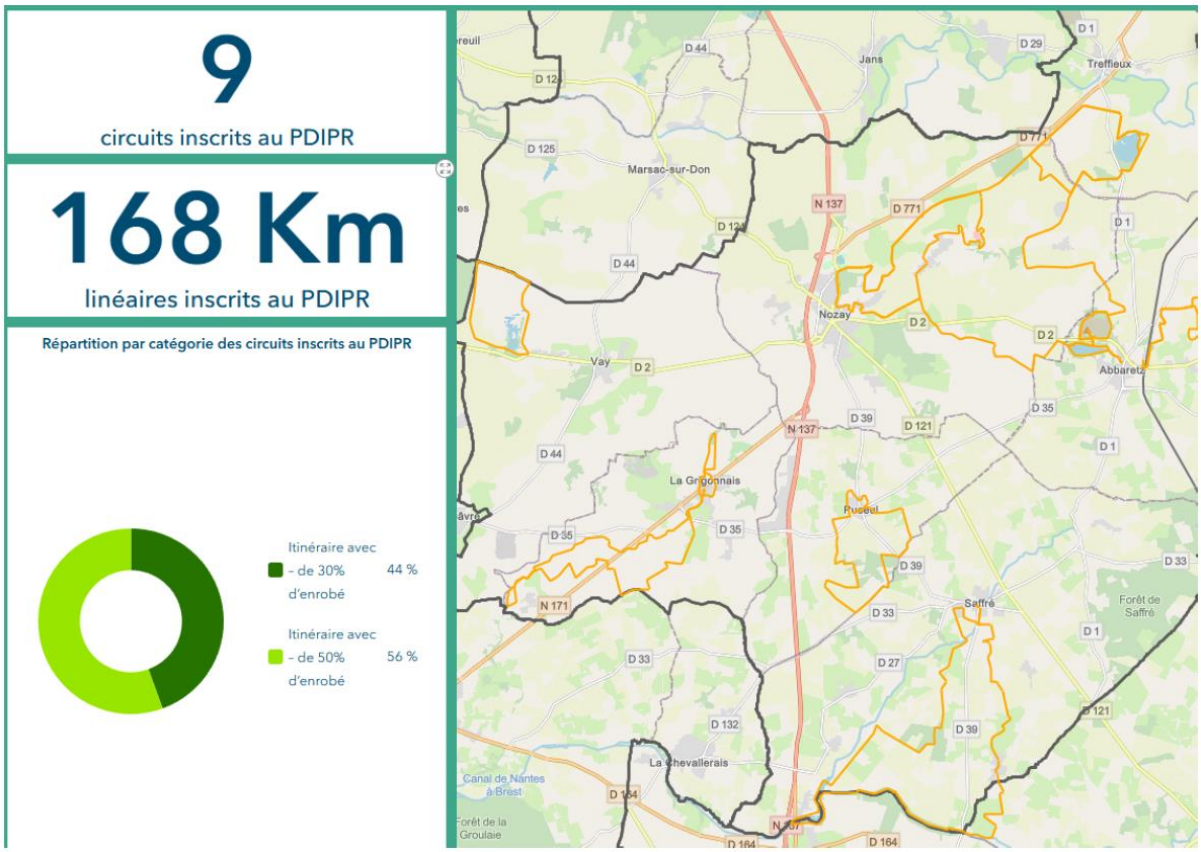
Catégorie : VTT, pédestre et équestre

Une boucle 9 km autour de l'étang, de ses abords et de la campagne environnante, sur la commune de Tréffieux.

(Source : https://rando.loire-atlantique.fr)



Au total, plus de 168 km d'itinéraire de randonnée pédestre, équestre ou cyclable sont recensés sur le territoire.



1.2.2. La promenade et la randonnée

Votre territoire comprend neuf sentiers inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnée (PDIPR), sur les communes suivantes :

- Abbaretz : sentier de la mine d'Abbaretz (8 km), Circuit 7 VTT entre Etang et Pierre Bleue (34 km) et sentier des 5 Trésors (28,8 km).
- La Grigonnais : sentier du Pirudel (21,2 km),
- Nozay : sentier des Manoirs (15,3 km)
- Puceul : sentier de la Fontaine Saint Clair (12 km),
- Saffré : sentier de l'Isac et de Bout de Bois (28,1 km)
- Treffieux : sentier de Gruellau (9,6 km),
- Vay : sentier des Belles Contrées (9,9 km).

La mission randonnée peut vous conseiller et vous accompagner pour la mise en place de nouveaux itinéraires sur votre territoire.

Extrait du porter-à-connaissance et circuits du PDIPR (Source CD44)

II.3 Stationnement

A. La place de la voiture

LA GRIGONNAIS

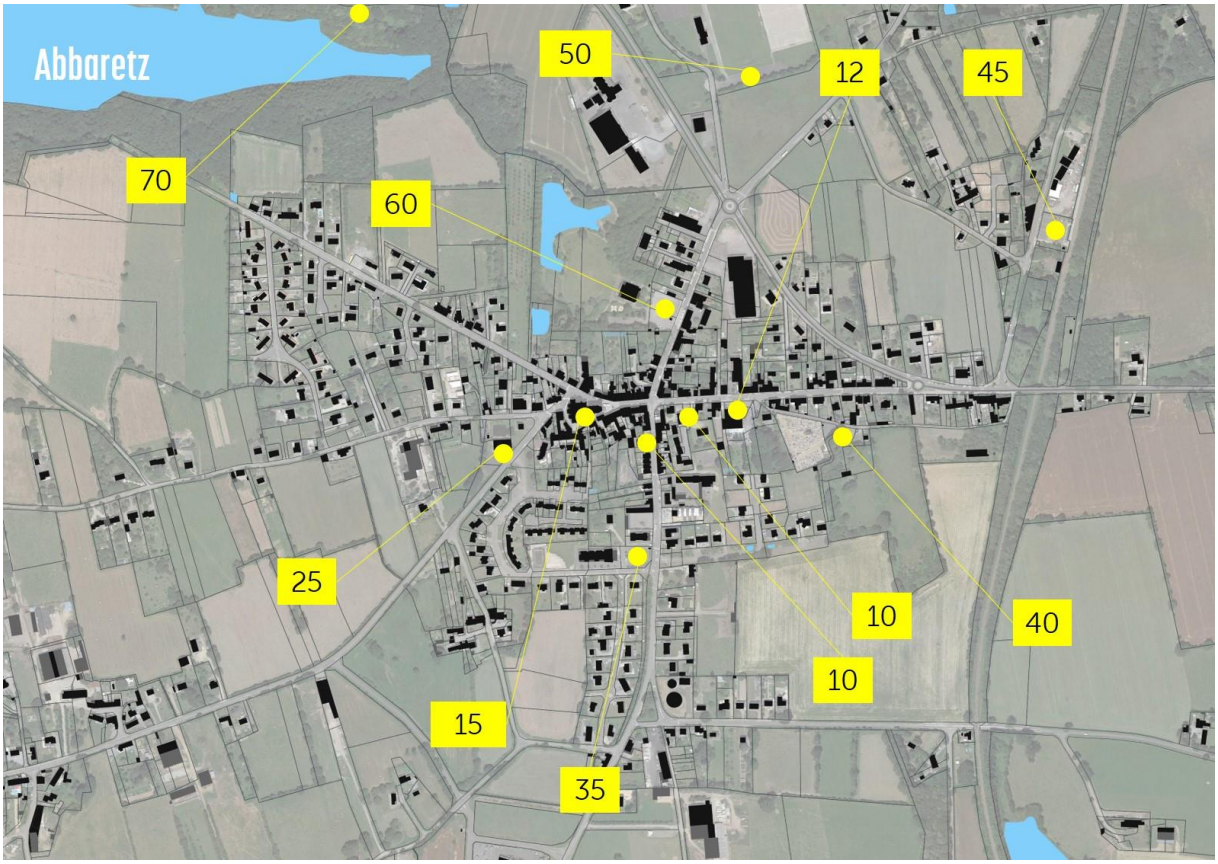
L'inventaire des capacités de stationnement compte environ 260 places de stationnement dans le bourg de la Grigonnais :

La Grigonnais	Places
Parking écoles	80
Autour de l'église	15
Ilot central (chaufferie)	40
Parking mairie	40
Parking salle polyvalente	85
TOTAL	**260**

Les possibilités de mutualisation sont déjà exploitées entre ces différents espaces de stationnement et notamment le grand parking de l'école et du complexe sportif.

Les quartiers environnants offrent des possibilités de stationnement le long des voies assez larges, et pour la plupart ces places ne sont pas matérialisées. Ils s'apparentent à des espaces partagés sans aménagements particuliers et font le charme des quartiers habités.

ABBARETZ

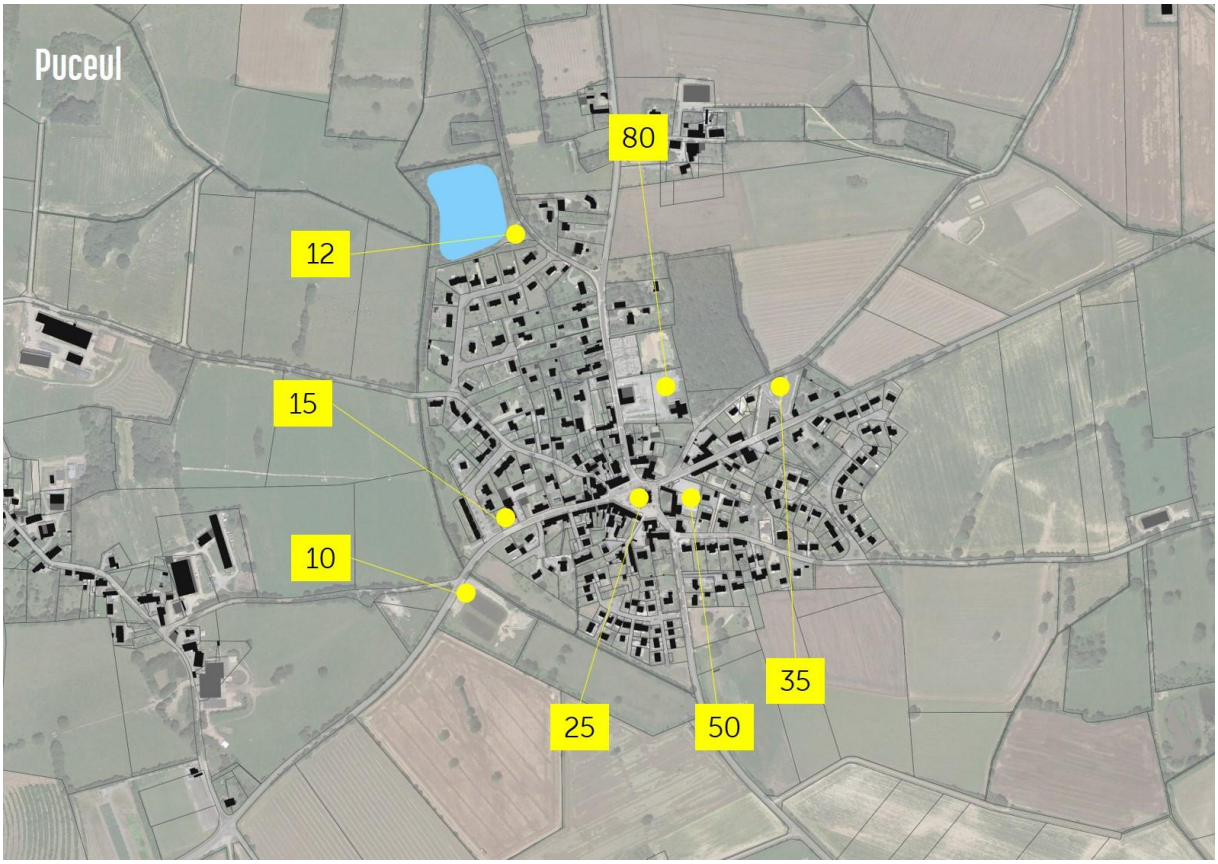


L'inventaire des capacités de stationnement compte environ 370 places de stationnement dans le bourg d'Abbaretz et à proximité :

Abbaretz	Places
Parking de la Gare	45
Parking cimetière	40
Parking café epicerie	12
Impasse st-Joseph	10
Parking Bibliothèque	10
Parking école	35
Parking Chapelle St-Etienne	25
Autour de l'église	15
Parking mairie salle polyvalente	60
Parking stade	50
Parking mine	30
Parking plan d'eau	40
TOTAL	**372**

Les rues de Boulay Paty et des écoles possèdent aussi de nombreux stationnements le long de la voie. Cela offre des possibilités supplémentaires pour les équipements et commerces de proximité.

PUCEUL

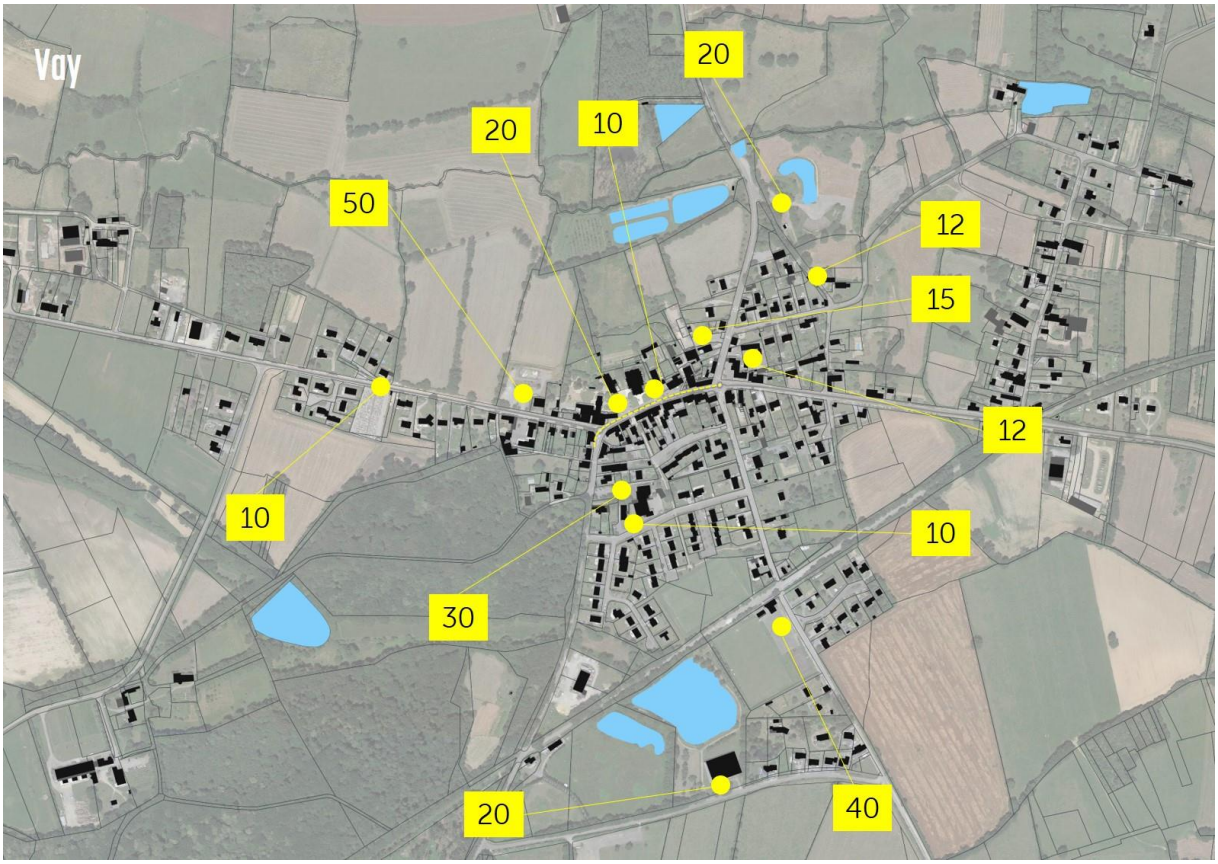


L'inventaire des capacités de stationnement compte environ 230 places de stationnement dans le bourg de Puceul :

Puceul	Places
Parking de l'étang	12
Parking du bois	35
Parking restaurant	50
Autour église	25
Parking cimetière	80
Parking mairie	15
Espace vert entrée de ville	10
TOTAL	**227**

Des poches de stationnement sont prévues au cœur de chaque opération ou sur des espaces publics adaptés. Les rues n'offrent pas tous du stationnement le long des voies et la place de la voiture ne prédomine pas. Des placettes urbaines sont présentes à proximité des rues principales et des espaces denses.

VAY



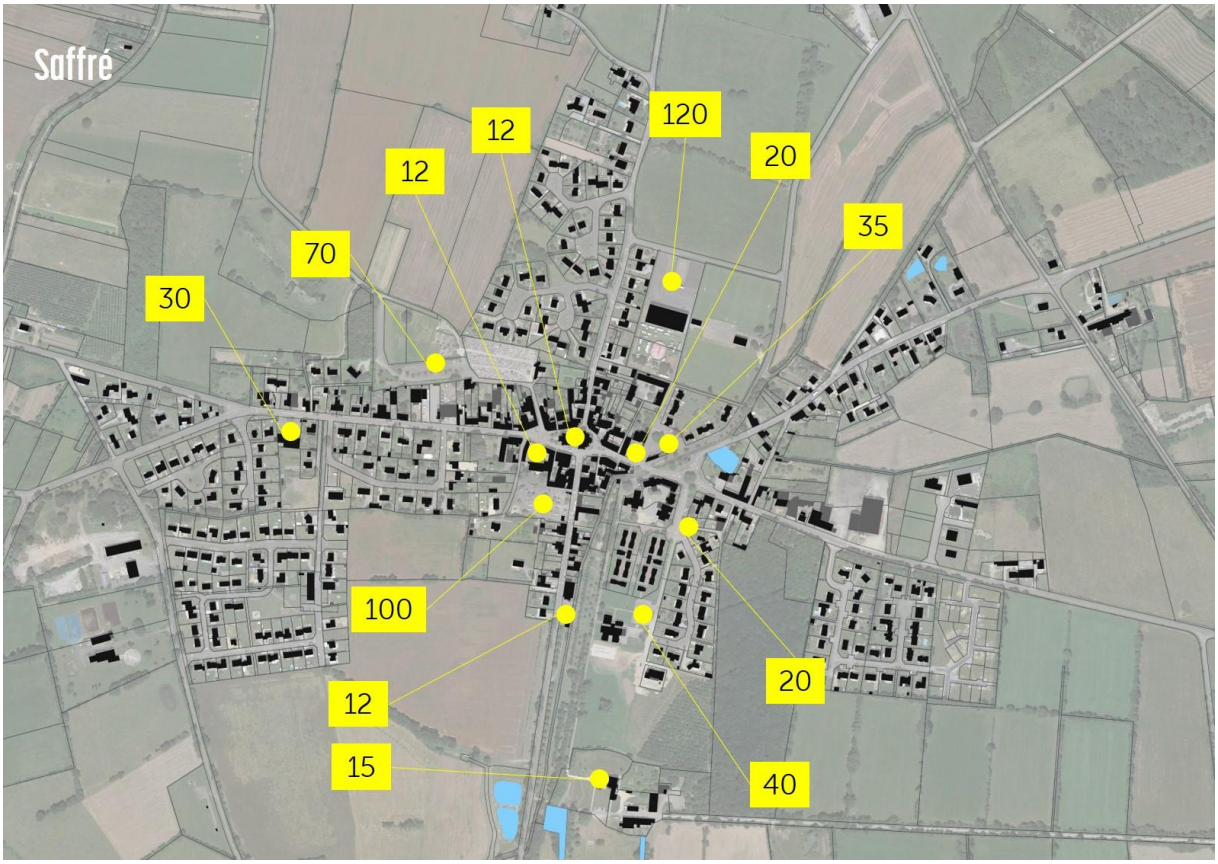
L'inventaire des capacités de stationnement compte environ 250 places de stationnement dans le bourg de Vay :

Vay	Places
Parking école privée	50
Mairie	20
Autour de l'église	10
Ateliers communaux	15
Restaurant scolaire	12
Cimetière	10
Salle communale et école	30
Salle de sports	20
Stade	40
Théatre de verdure	20
Eglise du vieux bourg	12
Rue du grand bois	10
TOTAL	**249**

La rue principale possède du stationnement le long de la voie, ce qui offre des poches et arrêts minutes pour les services et commerces de proximité.

L'offre en stationnement est peut-être à revoir au niveau de certains équipements : stade, cimetière, plan d'eau…

SAFFRE



L'inventaire des capacités de stationnement compte environ 480 places de stationnement dans le bourg de Saffré et à proximité :

Saffré	Places
SDIS	30
cimetière	70
Autour église	12
Parking mairie	12
Parking Proxi	100
Salle saint pierre	12
Salle omnisports et stade	120
Cour du Colombier	20
Place Winterton	35
Rue de la fontaine St-Pierre	20
Ecole maternelle	40
Château	15
TOTAL	**486**

La mutualisation des stationnements se mesure sur le parking central derrière la mairie et à proximité du Proxi. Il permet de drainer la quasi-totalité du stationnement du bourg. Les autres poches sont adaptées aux équipements plus en retrait du cœur de bourg.

TREFFIEUX

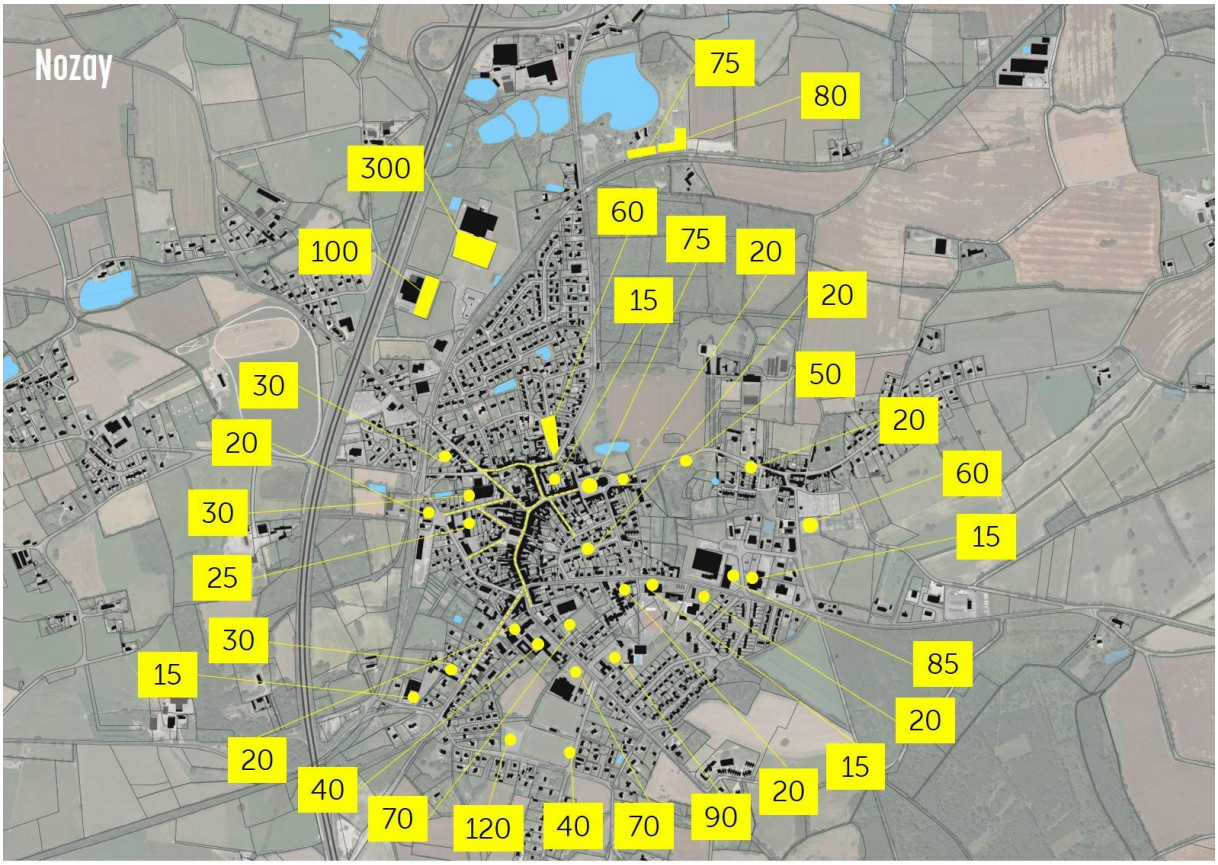
L'inventaire des capacités de stationnement compte environ 134 places de stationnement dans le bourg de Tréffieux :

Treffieux	Places
Parking cimetière	12
Parking mairie et école	60
Parking marché	12
Autour de l'église	10
Ancienne école	20
Parking des Lilas	10
Rue des Rivières	10
TOTAL	**134**

Des aménagements et projets récents ont permis de mutualiser les aitres de stationnement et l'espace public, notamment avec la création du parking derrière la mairie et le projet de l'école.

Les voies offrent quelques stationnement en bordure de route ce qui suffit aux services et commerces de proximité, et aussi pour l'habitat.

NOZAY



L'inventaire des capacités de stationnement compte environ 1570 places de stationnement dans le bourg de Nozay et à proximité :

Nozay	Places		Places
Champ de foire	60	Mission Locale	15
Téléski nautique	75	Pôle Santé	70
Salle des étangs	80	Hôpital	40
Bricomarché	100	Chemin de la pré Robert	20
Super U	300	Espace sportif	70
Salle jouvence	20	Stade	40
Bibliothèque multi accueil	30	Allée sablière	120
Communauté de communes	15	Piscine et espace jeunes	30
Autour de l'église	75	Ecole Pierre Bleue	20
Ambulances	20	Gymnase	15
Rue du Vieux bourg	50	Collège	20
Parking vieux bourg	20	Chocolaterie	15
Cimetière	60	Services technique Département	30
Carrefour market	85	Collège et cinéma	25
Rue du 8 mai	20	Ancien super U	30
TOTAL	**1570**		

Les équipements et pôles autour du bourg sont bien équipés et des mutualisations pourraient être travaillées, notamment aux abords des sites commerciaux ou d'activités, ou encore autour des pôles spécifiques comme le pôle Santé ou sportif.

Au cœur de bourg, de nombreuses rues offrent des places le long de la voie et les poches sont nombreuses.

B. La place du vélo

Les capacités en stationnement vélo sont très faibles, voire inexistantes dans certains bourgs. Quelques équipements ont récemment été créés mais d'autres sont à réaliser notamment aux abords des voies dédiées et des équipements.

Les pôles sportifs et pour les jeunes peuvent largement améliorer leur capacité en stationnements vélos par des aménagements simples et en adéquation avec les pistes cyclables et voies adaptées.

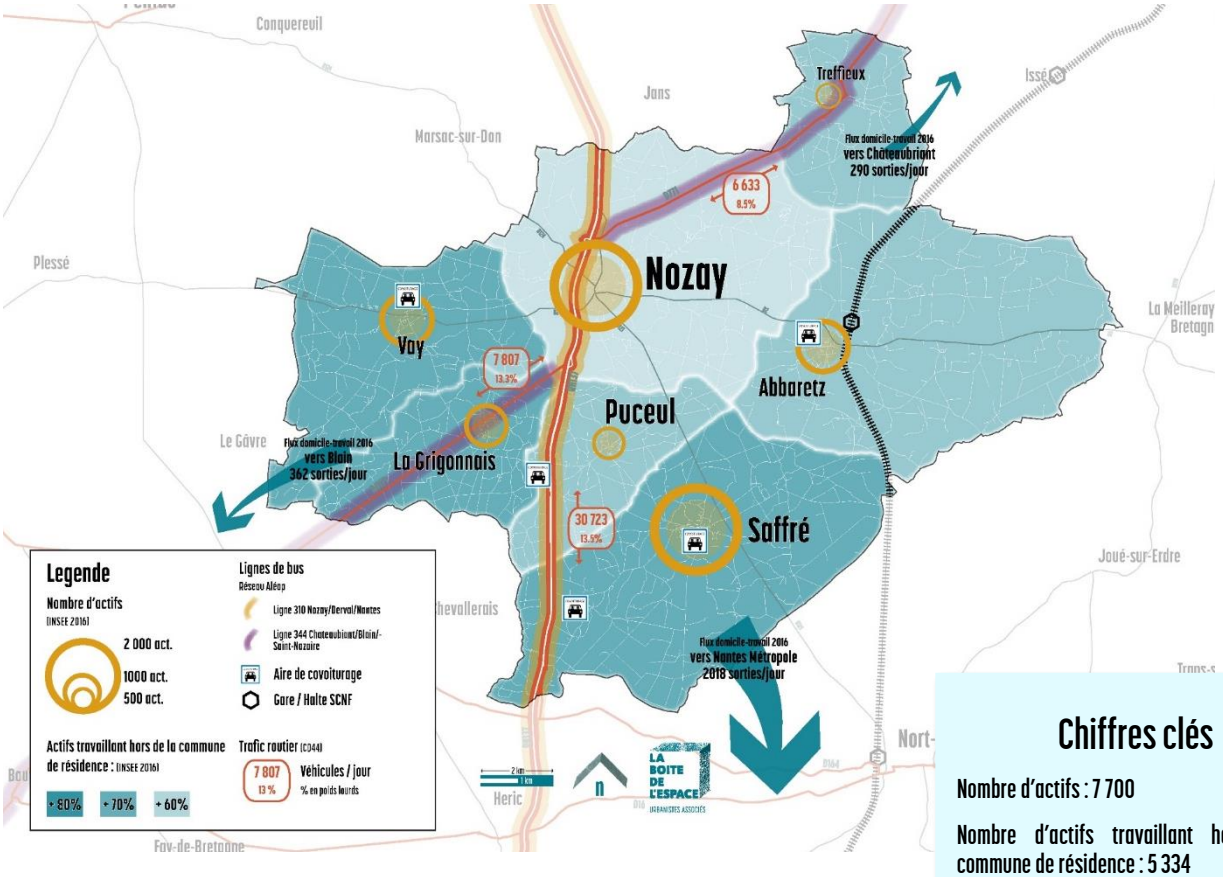
C. Et en matière d'urbanisme

Les PLU existants prévoient des règles de stationnement pour chaque type de constructions. L'objectif est de créer ou de mettre à disposition des espaces pour les véhicules dès que l'on crée un nouvel équipement, habitat ou autre pour ne pas venir surcharger les espaces publics.

La plupart des PLU existants demandent 2 places de stationnement lors de la création d'un logement dans la zone urbaine résidentielle peu dense. Cela permet de gérer la place de la voiture sur les espaces privés et d'éviter d'avoir à conditionner l'espace public en conséquence.

D'autres règles sont à envisager dans les cœurs de bourg où la création de place peut être un frein à la rénovation d'immeubles ou à la réalisation d'opérations denses.

III.Synthèse



Carte de synthèse des déplacements (Source : la boite de l'espace)

La Communauté de communes est à la croisée de l'axe majeur entre Rennes et Nantes, la RN137, et l'axe économique stratégique reliant Saint-Nazaire et le littoral, la RN171. L'espace rural et les bourgs environnants sont accessibles par un bon réseau de voies secondaires et quelques alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture : gare ferroviaire d'Abbaretz, aires de covoiturages, projets de voies douces…

Le trafic important peut générer certaines nuisances, notamment les poids lourds qui traversent certains quartiers résidentiels et villages. Mais cette desserte est nécessaire sur un territoire rural, essentiellement tourné et aménagé pour la voiture.

La position stratégique du territoire permet également des déplacements vers des pôles d'emplois plus importants comme Nantes, Châteaubriant ou encore Blain. Les migrations pendulaires sont fortes et sur certains espaces, près de 80% des actifs travaillent hors de leur commune de résidences.

En conclusion, les axes permettent une desserte facilitée du territoire mais favorisent la dépendance à la voiture, et notamment à son utilisation individuelle. Les alternatives existent, mais sur ce territoire rural polarisé, le déplacement automobile reste roi. Se pose la question de la vulnérabilité énergétique liée au coût de ce moyen de transports et au temps. Les ménages et les activités peuvent se retrouver impactées par ces variations indirectes.

Chiffres clés

Nombre d'actifs : 7 700

Nombre d'actifs travaillant hors de la commune de résidence : 5 334

Part des actifs travaillant hors de leur commune de résidence : 76 %

Part de la population active habitant la même commune : 23,5 %

Part de la population active qui travaille hors commune mais même département : 72%

Nombre de routes départementales et nationales : 19

Source : Insee 2017

Et demain ?

Sur une espace dépendant en emplois et en ressources, les transports et l'accessibilité sont importants pour se relier au reste du territoire. Comment alors conserver une bonne accessibilité tout en faisant la promotion de transports décarbonés ? Comment rapprocher les activités et espaces habités pour limiter les déplacements ? Quelles alternatives promouvoir pour limiter la dépendance à la voiture ?

Constats

La Communauté de communes est assez récente, se compose de 7 communes assez équilibrée, dont un pôle principal et structurant, celui de Nozay.

La situation géographique offre une bonne desserte et conforte l'attractivité du territoire en matière de démographie et d'économie.

Le territoire est rural et dynamique, voire périurbain selon certaines tendances liées à la construction et aux modes de vie

Un axe de desserte principal : la RN137, entre Nantes et Rennes.

Un axe structurant secondaire : la N171 puis D771, de Laval à Saint-Nazaire.

Une dépendance à la voiture et une vulnérabilité énergétique grandissante

Des alternatives naissantes à l'utilisation individuelle de la voiture et notamment le covoiturage

Des axes de mobilités douces qui se multiplient

Des bourgs peu équipés en pistes et voies cyclables

Quelques zones apaisées et des quartiers favorables à une mixité des modes de déplacements (modes partagés)

Peu de problèmes de stationnement

De nombreux circuits de randonnée et de promenade

Enjeux

Eviter l'étalement des espaces urbanisés pour favoriser la proximité et limiter les déplacements

Conserver un réseau routier accessible et sécurisé pour desservir l'ensemble du territoire

Développer les interconnexions avec le ferroviaire et la gare d'Abbaretz

Jouer sur la complémentarité des déplacements pour limiter l'utilisation individuelle de la voiture

Promouvoir le vélo et notamment électrique et autres modes de transports décarbonés.

Connecter les zones d'emplois, espaces habités, bourgs et sites d'équipements ou de loisirs et de détente par des liaisons douces sécurisées et adaptées

Gérer les transports de marchandises sur des axes spécifiques pour limiter les nuisances

Compléter le réseau des modes doux pour continuer à renforcer la continuité des liaisons piétonnes et cyclables sur tout le territoire

Intégrer des voies partagées et espaces publics apaisés dans les bourgs et quartiers résidentiels ou mixtes