

Elaboration du **Plan de Mobilité Simplifié** conjoint et du
Schéma Directeur Cyclable de la
Communauté de Communes de l'Ernée

Document de Synthèse – Janvier 2023



ITEM Etudes & Conseil
Agence Ouest (Rennes)

ITEM chez Meeting Point

13 rue Claude Chappe – Immeuble Oxygène Bât. A 35510 Cesson-Sévigné

Tél. : 06 59 62 40 06 - rennes@item-conseil.fr

Siège (Besançon)

27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon

Tél. : 03 81 83 24 71

LE PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



Objectifs d'un Plan de Mobilité Simplifié

La Communauté de communes vient de réaliser son Plan de Mobilité Simplifié (PMS). Ce document stratégique, est le fruit d'une démarche volontaire, qui va permettre au territoire de faire face aux enjeux de la mobilité durable : il est question bien sûr de transition énergétique et écologique, mais avant tout il s'agit de proposer à la population, aux acteurs économiques, aux visiteurs, des solutions pour les déplacements du quotidien.

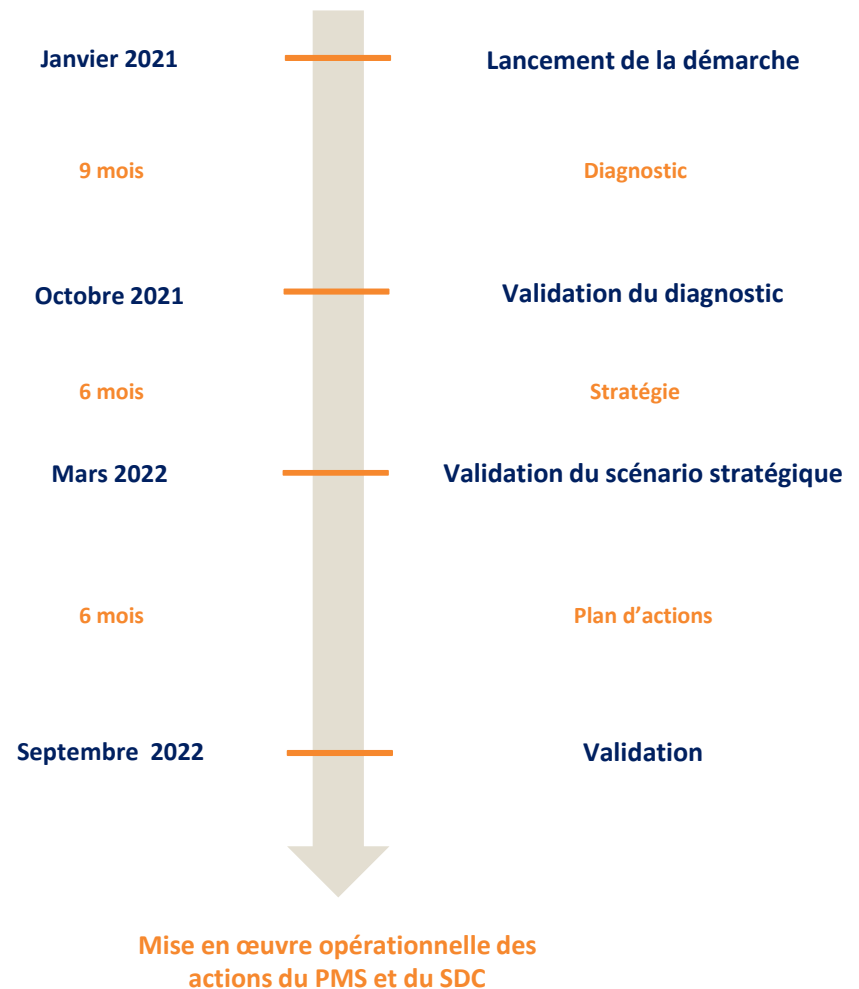
Son élaboration permettra de répondre à **plusieurs objectifs** :

- >> **Définir une politique de mobilité** et de déplacements durable, multimodale et cohérente à l'échelle du territoire ;
- >> **Établir une feuille de route** avec un plan d'actions opérationnelles ;
- >> Décliner de manière plus approfondie la thématique vélo à travers la rédaction d'un **Schéma Directeur Cyclable**.

Le phasage du projet

L'élaboration du PMS et du SDC s'est étalée sur une durée d'environ 24 mois, organisée en 4 phases techniques, incluant sur l'ensemble de la démarche les phases transversales de concertation élargie et de consultations des partenaires.

- >> La première phase de **réalisation du diagnostic** a permis de recenser et d'évaluer les conditions et pratiques de déplacements des habitants ;
- >> La seconde phase de l'étude a permis de co-construire avec les élus et partenaires un **scénario stratégique faisant consensus, traduisant la mobilité de demain**, et décliné en pistes d'actions ;
- >> La troisième phase de l'étude a consisté à **élaborer les programmes d'actions du PMS et du SDC en déclinant les pistes d'actions du scénario pour en définir le contour opérationnel** ;
- >> Une **phase transversale de concertation** avec les élus et partenaires institutionnels ou associatifs, et une communication afin d'informer la population ont été menées en parallèle (enquête web...).



Ce qu'il faut retenir du diagnostic – Sur le territoire

Un territoire à vocation rurale mais à l'interface de pôles urbains

A la convergence de 3 Régions (*Pays-de-Loire, Bretagne, Normandie*) et de 4 Départements (*Mayenne, Ille-et-Vilaine, Manche, Orne...*) **le territoire est au cœur d'un ensemble urbain** d'échelle départementale situé à +/- 25 minutes.

Mais le territoire **profite peu d'infrastructures de transport majeures** (ferroviaire ou autoroutière), ce qui peut accroître son caractère rural.

39 934 habitants en 2017

20 972 habitants sur la CCE et 18 962 habitants sur la CCBM. Les évolutions démographiques sont distinctes entre les EPCI qui se traduisent sur le profil des habitants, avec une population « vieillissante » sur la CCBM :

- 20,1 % des habitants ont moins de 18 ans sur la CCBM contre **24,6 % sur la CCE**
- Logiquement 28,8 % des habitants ont plus de 65 ans sur la CCBM contre **22,3 % sur la CCE**

-> **Soit 9 513 habitants concernés (23,8 % de la population) par des potentielles difficultés de mobilité**

Le caractère commun aux deux EPCI concerne **la faible densité** (43,8 hab./km² sur la CCE) et la **diffusion urbaine de l'habitat**. Deux **caractéristiques qui viendront complexifier la construction d'offres de mobilité**.

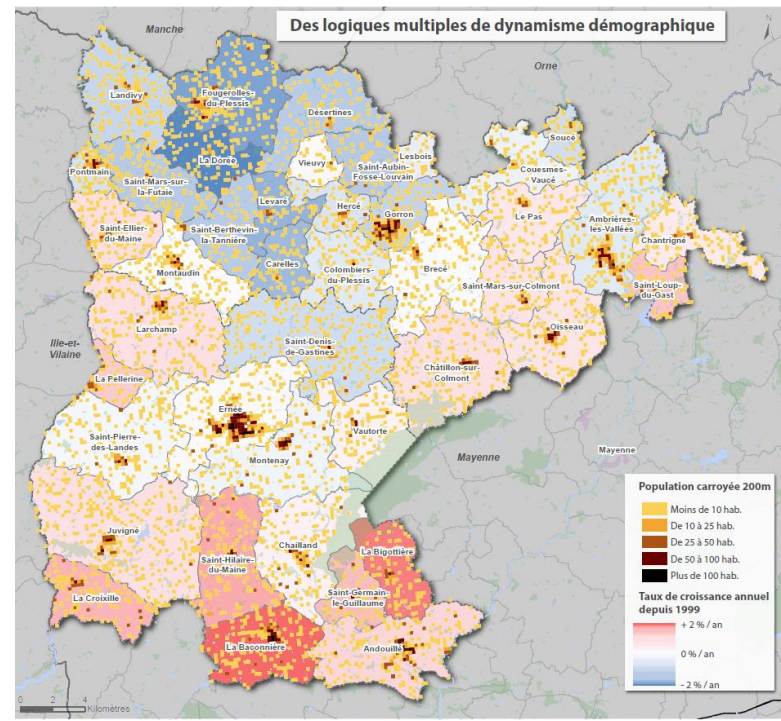
13 000 emplois pour près de 16 000 actifs occupés






Si le volume d'emplois est insuffisant pour répondre aux actifs (induisant des déplacements vers l'extérieur), **l'offre d'emplois interne, et ses caractéristiques, ne peut être occultée**. Ainsi celle-ci :

- **N'est pas uniquement concentrée sur les pôles de premier ordre** (*Ernée – 2 850 emplois / Gorron – 1 840 / Ambrières-les-Vallées – 1 100*)... Mais **également présente sur les pôles secondaires** (*Andouillé – 660 / Chailland et Pontmain – 540 / Landivy – 440*)
- **N'est pas uniquement concentré sur des grandes entreprises mais sur un réseau de PME** (11 entreprises de 100 à 250 salariés / 10 entreprises de 50 à 100)
- **Est marquée par une pluralité des activités** (Industries avec des horaires postés ou en 3x8 / Commerces / BTP / Transports)

Selon une enquête web auprès de la population :

- ✓ **L'usage de la voiture représente 86 % des déplacements et la marche 10 %**
- ✓ **Les transports collectifs et le covoiturage sont minoritaires**



Répartition modale pour l'ensemble des motifs	 Voiture	 Transports Collectifs	 Marche	 Vélo	 Covoiturage
Territoire du PMS	82 %	1 %	12 %	4 %	1 %
CC de l'Ernée	79 %	1 %	14 %	5 %	1 %
CC du Bocage Mayennais	86 %	1 %	10 %	2 %	1 %

Ce qu'il faut retenir du diagnostic – Sur le mode automobile

Des flux routiers concentrés sur les axes structurants et limités sur le reste du territoire...

Les trafics les plus importants se concentrent sur quelques portions:

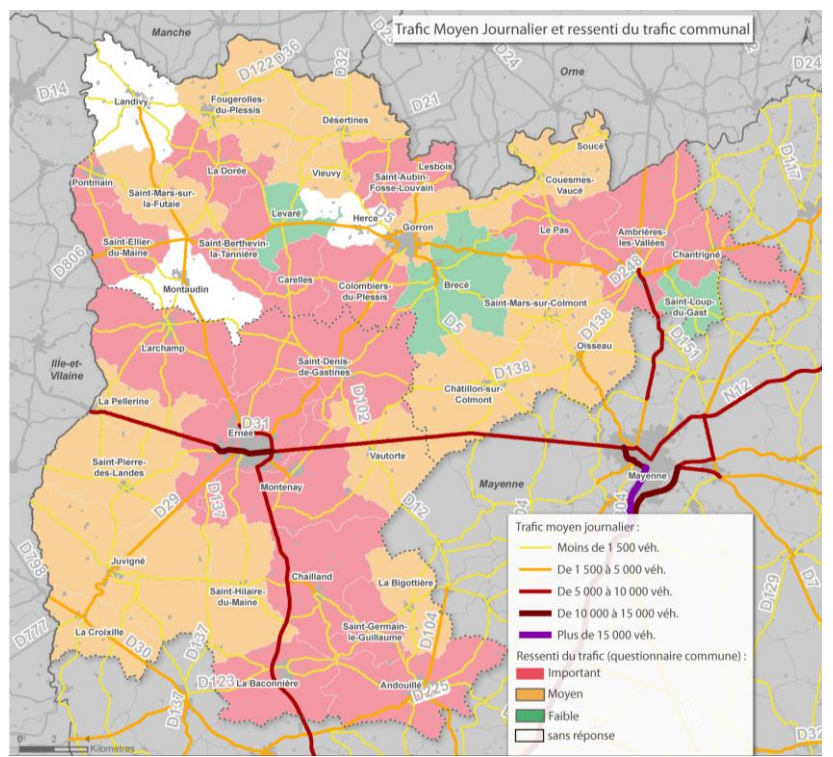
- ✓ **Sur les 3 axes structurants supraterritoriaux** (5200 véh./jour pour la RN12 et la RD23 et jusqu'à 6900 véh./jour sur la D31 au sud d'Ernée)
- ✓ **Sur le réseau secondaire** (+/- 2200 véh./jour sur la D33 Ambrières-les-Vallées <-> Fougères, sur le contournement nord d'Ernée, sur la D107 Gorron <-> Ernée ou sur la D23 au nord d'Ambrières-les-Vallées).

La question du trafic ne concerne pas uniquement l'automobile. Le **trafic PL est également notable, en particulier dans les zones urbaines** (exemple : traversée d'Ernée via la RN12).

Sur les autres axes du réseau secondaire, le **trafic est inférieur à 2 000 véh./jour**. Il serait alors envisageable de faire **cohabiter modes doux et motorisés**...

... mais un ressenti notable dans les communes, exprimé par des élus

Dans le cadre des échanges réalisés durant le diagnostic, le **ressenti néfaste du trafic a pût être souligné**. Ce ressenti n'est pas forcément **à relier avec les niveaux de trafic**, mais avec la **concentration des flux sur les heures de pointe**... et sur la place des **modes motorisés sur l'espace public, au détriment des mobilités douces**.



Une offre de stationnement conséquente et peu réglementée justifiant le peu de difficultés identifiées

Si des réglementations sont mises en place dans les communes pour **faciliter la rotation des véhicules aux abords des commerces** (arrêt minute / zone bleue...), il reste relativement **simple de se stationner** sur le territoire.

Des **difficultés ponctuelles et classiques sont néanmoins constatées** (stationnement anarchique sur le trottoir ou à proximité des établissements scolaires, lors des horaires d'entrées / sorties).

Inciter à l'usage des mobilités douces peut passer par une réflexion quant aux offres de stationnement.



Ce qu'il faut retenir du diagnostic – Sur les transports collectifs

Une desserte en transports collectifs limitée sur le territoire

Concernant l'offre routière régulière, **6 lignes interurbaines assurées par le réseau Aléop desservent le territoire.** Mais **une seule est réellement attractive** pour un public d'actif (express 145 depuis Ernée vers Laval).

Les services sont **pensés pour les scolaires et rabattent les élèves vers leurs établissements**. Indubitablement, **l'offre est dégradée en période de vacances scolaires** (réservation systématique, horaires non adaptés pour la majorité des actifs)

Sur la **CC de l'Ernée**, **3 communes sur 15 ne sont pas desservies par des lignes régulières**, ce qui représente **10 % des habitants de la CCE**.

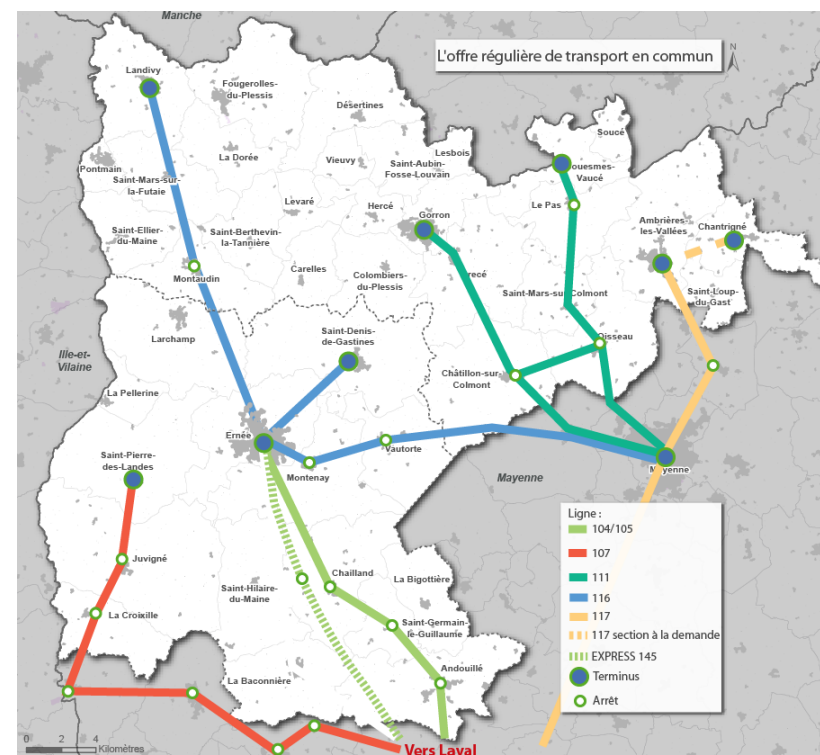
De plus le territoire pâtit d'une **offre marquée par un effet frontière** important et il n'y a pas **de service régulier vers les régions Bretagne et Normandie pourtant limitrophes.**

Un réseau de TAD pour compléter le maillage des lignes régulières

Complémentaires aux offres régulières et scolaires, le **Transport à la Demande permet de couvrir l'ensemble du territoire** (permettant de pallier l'absence de desserte de certaines communes).

Des liaisons sont **possibles vers Mayenne les mercredis après-midi et Fougères le mercredi matin et vendredi après midi.**

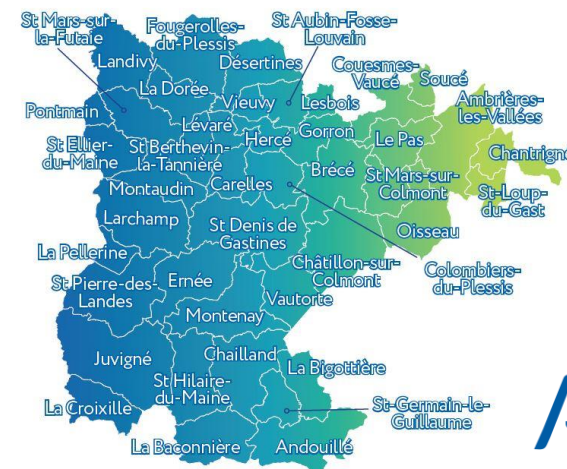
Les **périodes de fonctionnement sont certes restreintes** et les délais de réservation sont peu dynamiques, néanmoins **l'offre a le mérite d'exister**. Les évolutions prévues à court-terme doivent permettre d'apporter une **réelle plus-value**.



Un dispositif de covoiturage solidaire associatif solidaire à destination des personnes âgées ou handicapées

L'association RESO'AP (Réseau SOcial d'Aides à la Personne) créée par la MSA et Générations Mouvement, **propose de mettre en réseau des bénévoles et bénéficiaires.**

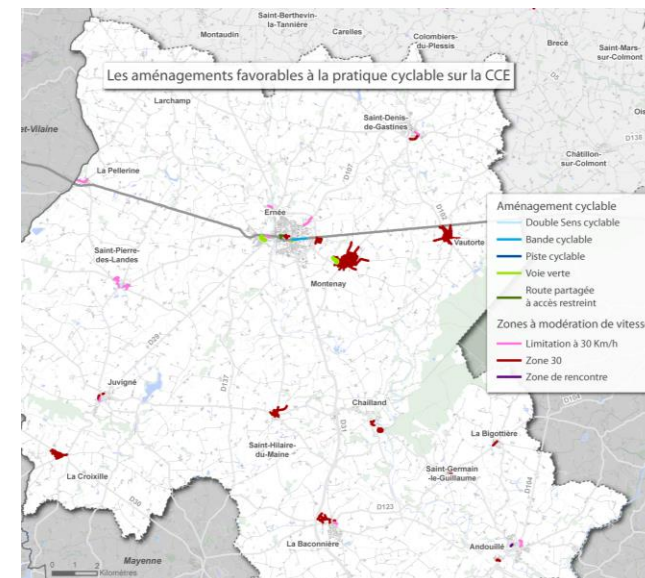
L'accompagnement se fait par des **bénévoles avec une rétribution financière de 0,32€ / km** et le dispositif permet à des **personnes sans solution de transport de se faire accompagner par des bénévoles pour leurs déplacements.**



Ce qu'il faut retenir du diagnostic – Sur les modes actifs

37,1 km d'aménagements recensés sur la CCE, dont 30,7 km de Zone 30

Le **maillage cyclable est relativement limité**, essentiellement composé de **zones de modération des vitesses**. La pratique cyclable devra également être facilitée via le développement de services complémentaires. A l'heure actuelle, **146 places disponibles sont recensées sur les communes de la CCE**, essentiellement sous la forme de racks.



L'absence d'un réel réseau d'aires de covoiturage

Seulement deux aires de covoiturages structurantes officielles et matérialisées sur le territoire de la CCBM (Ambrières-les-Vallées et Gorrion) mais 12 aires de stationnement « informelles et confidentielles » identifiées dans le cadre du questionnaire aux communes représentant une centaine de places.

Dans un territoire à la ruralité marquée, **le recours à l'automobile avec la souplesse qu'elle offre**, reste une **solution optimale**. Toutefois, l'amélioration de son usage à travers le **développement par exemple du covoiturage est essentiel**.

Les mobilités évitées, des services d'initiatives locales et des commerçants itinérants

Améliorer les conditions de mobilité s'est aussi se demander **comment limiter les mobilités contraintes**. Pour y parvenir, le **développement de la couverture numérique et du très haut débit y participent**. De même, la **présence de commerces itinérants** (opticien à Montaudin), **de services locaux** (stations service à Pontmain...) sont autant de déplacements « contraints » réduits.

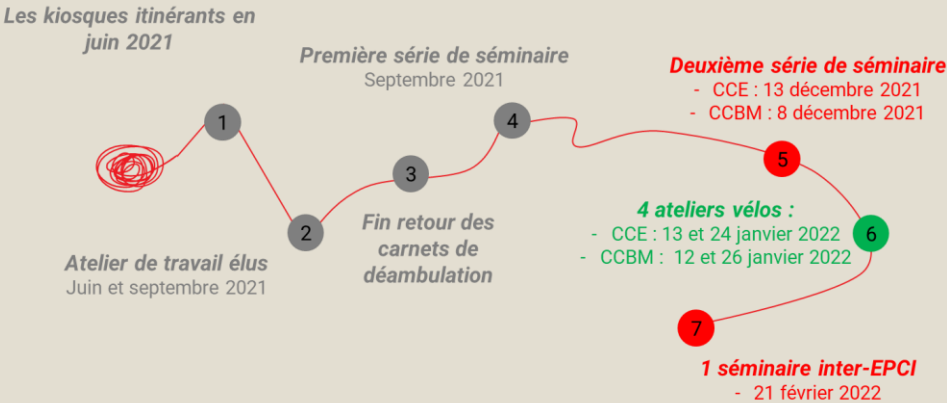


Station service communale, Pontmain

La démarche d'élaboration du scénario tous modes

Le fil Rouge de la démarche de concertation du PMS

- 1) Amorcé durant le diagnostic...
- 2) Poursuivi durant la seconde phase de l'étude sur le volet PMS...
- 3) ... et proposé sur le volet SDC



Les séminaires communautaires du diagnostic ont permis de faire sortir plusieurs solutions d'actions à mettre en œuvre pour la suite des réflexions...

Sur cette base de propositions de solutions, il a été demandé de construire des arborescences stratégiques pour prioriser les actions à mettre en œuvre dans une démarche de pragmatisme.

Suite à cela, un forum intercommunautaire a été réalisé dans une optique de construction et d'approfondissement des actions communes aux deux collectivités.

De 53 pistes d'actions retenues dans un premier temps, le PMS se structure autour de 18 actions finales portant sur 7 thématiques :

- I. Structuration de la gouvernance : 2 actions
- II. Repenser le territoire pour structurer les trajets du quotidien : 2 actions
- III. Valoriser et renforcer l'offre de transports en commun : 4 actions
- IV. Développer les mobilités actives : 5 actions dont 2 portant spécifiquement sur les Schémas Directeur Cyclable
- V. Diminuer l'autosolisme : 2 actions
- VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien : 2 actions
- VII. Informer sur les solutions de mobilité : 1 action



Le contenu du Plan d'actions : 18 actions réparties autour de 7 thématiques

I. Structuration de la gouvernance : 2 actions

- 1) Concrétiser la compétence mobilité et mettre en place les moyens nécessaires
- 2) Mettre en place une concertation dès la conception des projets et s'appuyer sur le / les comités de partenaires

Suite à la **Loi d'Orientation des Mobilités**, ayant abouti à la **prise de compétence Mobilité, effective depuis juillet 2021**, il s'agit désormais de mettre en place **concrètement les actions, et de traduire les ambitions affichées**. Cela passe par :

- La **mise à disposition de moyens politiques** (vice-présidence et commission spécifique), **humains** (embauche d'un chargé(e) de mission) **et techniques** pour animer les actions retenues.
- **L'accompagnement des communes dans la mise en œuvre des actions**. Le rôle des Communautés de Communes, en tant qu'**Autorité d'Organisatrice de la Mobilité (AOM)**, sera de faciliter **l'appropriation des enjeux et la traduction locale des actions** via un accompagnement technique et financier des communes.

Au-delà de la traduction opérationnelle des actions, une **réflexion collective sera à prévoir pour impulser une dynamique collaborative multi-partenarial**, et assurer un rôle de suivi des actions. Les **acteurs locaux** seront invités à accompagner les CC pour :

- La **création d'un Comité des Partenaires** qui est une **instance consultative** à impliquer dans les principales évolutions de la politique mobilité ;
- Travailler sur les **changements de comportements** à travers différents **outils de sensibilisation** (ateliers pédagogiques, conférences / réunions publiques...). L'enjeu étant ici **d'inciter l'ensemble des acteurs / usagers** à s'interroger et à **remettre en cause leurs pratiques** de mobilités en fonction des offres à disposition.

II. Repenser le territoire pour structurer les trajets du quotidien : 2 actions

- 3) Accompagner les entreprises dans le développement de Plan de Mobilité Entreprises / Inter-Entreprises
- 4) Faire de la mobilité un sujet transversal dès la conception des projets urbains

Le **maillage économique** est un atout évident pour les territoires mais il est aussi **générateur de mobilité**. Il s'agira donc d'impliquer les **acteurs économiques** et les employeurs dans la mise en œuvre du PMS et **identifier des solutions applicables à l'échelle de zones**.

Les **Plans de Mobilité Entreprises ou interentreprises** (lorsqu'ils sont réalisés à l'échelle de zones d'activités) seront l'occasion de valoriser et de mettre en œuvre des **solutions de mobilités alternatives pour viser les déplacements des actifs et faciliter l'accès aux entreprises pour les personnes en insertion** (mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage, avec places de stationnement réservées aux covoitureurs, valorisation de la pratique cyclable via la mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés ou l'achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels...).

Au-delà de la question économique, c'est tout une **imbrication mobilité / aménagement** qui sera à interroger, et cela **dès la conception des projets**. L'objectif étant une meilleure articulation des lieux d'habitation, des emplois, services et équipements en fonction de la mobilité qu'ils génèrent et des possibilités de limiter l'usage de l'automobile.

L'objectif sera d'y parvenir via **l'implication de tous à travers les actions de gouvernance et de concertation prévues dans la précédente thématique**.

Le contenu du Plan d'actions : 18 actions réparties autour de 7 thématiques

III. Valoriser et renforcer l'offre de transports en commun : 4 actions

- 5) Développer les transports collectifs entre les principaux pôles
- 6) Assurer une offre de rabattement en direction des équipements ou des pôles
- 7) Mettre en place une offre locale pour les publics vulnérables/isolés/spécifiques
- 8) Mieux connecter les offres de mobilité avec des Pôles d'Échanges Multimodaux

Le volet transports collectifs constitue un enjeu fort de ce Plan de Mobilité Simplifié et il vise plusieurs objectifs tant géographiques que concernant les usages.

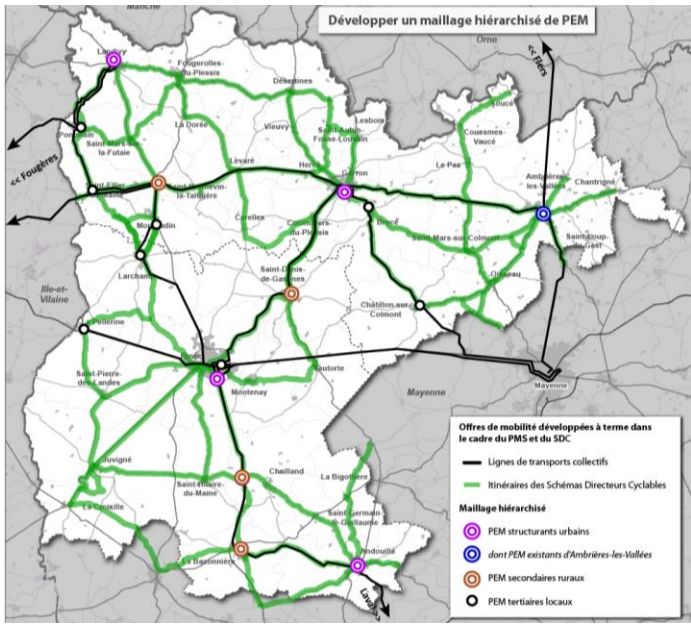
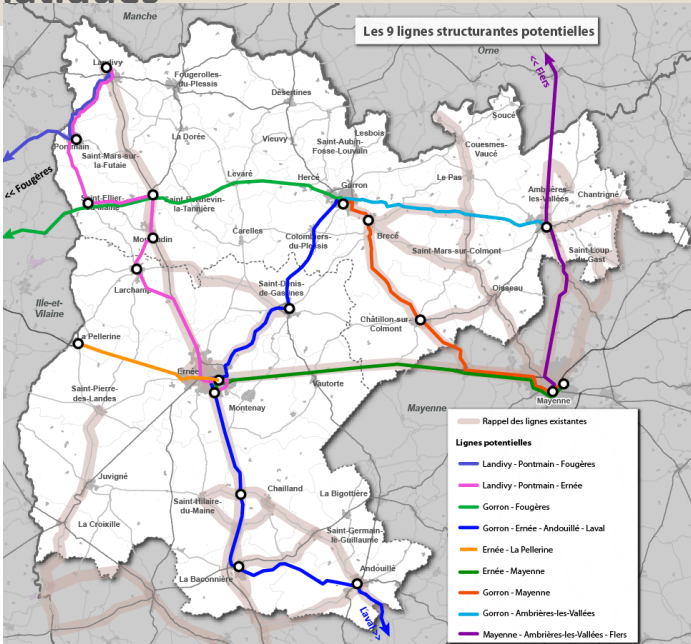
Des lignes structurantes devront permettre de mieux connecter les polarités entre elles, qu'elles soient internes au territoire (Ernée, Gorron, Ambrières-les-Vallées, Andouillé, Landivy, Pontmain...) ou externes (Mayenne, Fougères, Laval, Flers). 9 lignes sont à ce stade identifiées et devront être discutées avec les autres partenaires AOM impliqués (Régions et EPCI). Dans le cadre du PMS des propositions concrètes sont faites pour à minima répondre aux besoins des actifs.

A une échelle plus locale, le Transport à la Demande proposée par Aléop est une réponse déjà effective, mais des améliorations peuvent être proposées notamment :

- Pour étendre les périodes horaires de fonctionnement pour mieux répondre aux besoins des personnes âgées et des personnes en insertion vers l'emploi ;
- Pour étendre les lieux de destination externes. Le fonctionnement en porte à porte pour des déplacements internes aux EPCI est un atout évident. Vers l'extérieur, pouvoir se rabattre vers Laval Agglomération serait un plus (par exemple vers les gares TER, vers le centre-ville ou le centre hospitalier de Laval...)

Pour certains publics, ceux qui rencontrent le plus de difficultés (publics vulnérables / isolés / spécifiques) il s'agira de s'appuyer sur des forces vives, initiatives ou offres locales déjà existantes par exemple en développant un réseau solidaire, en développant une aide financière ciblée pour les publics à accompagner, voire en valorisant le transport mixte (lignes scolaires ouvertes aux usagers commerciaux).

L'intermodalité, définissant les conditions de transition entre les différents modes de transports, sera à améliorer sur différents points du territoire. Sur ces Pôles d'Échanges Multimodaux, il s'agira de proposer des offres connectées entre les transports collectifs, le covoiturage et le vélo, via des aménagements physiques et des itinéraires de rabattement sécurisés, en lien avec les autres actions du PMS.



Le contenu du Plan d'actions : 18 actions réparties autour de 7 thématiques

IV. Développer les mobilités actives : 5 actions dont 2 portant spécifiquement sur les SDC

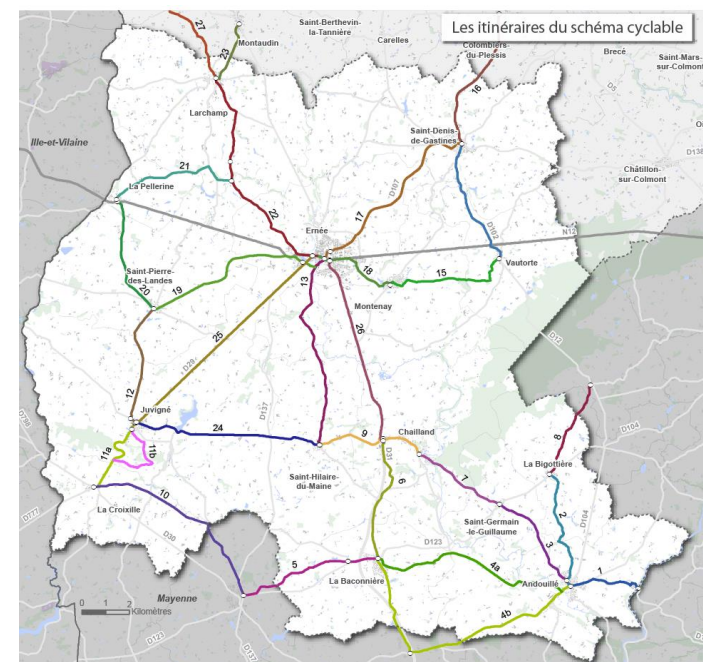
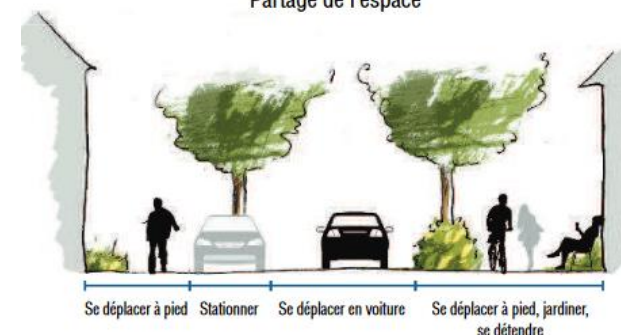
- 9) Mieux partager l'espace et la place des différents modes de déplacements
- 10) Entretien et créer les chemins pédestres
- 11) Garantir la continuité des voies douces en cœur de bourg
- 12) *Mettre en œuvre les Schémas Directeurs Cyclables Communautaires*
- 13) *Accompagner le cycliste lors de ses déplacements à travers un ensemble de service*

Le diagnostic a notamment permis de souligner **l'importance des déplacements de courte distance**, réalisée au sein des communes. Les **mobilités actives**, à l'instar de la marche, du vélo trouvent ici **toute leur pertinence**, à condition que **les conditions de lisibilité, de confort et de sécurité soient assurées**.

Pour y parvenir le Plan de Mobilité Simplifié s'attaque aux **différents enjeux en lien avec l'amélioration des déplacements doux**, en traitant à la fois :

- De **l'espace public en tant que socle des cheminements doux**. Sans pour autant bannir l'automobile il **s'agira d'inciter les communes à proposer des espaces mieux partagés** entre les différents modes de transports ;
- De **l'amélioration de la pratique piétonne en milieu rural** pour faciliter les connexions depuis les hameaux vers les centralités (en valorisant les cheminements pédestres, en les entretenant, en les rendant plus lisibles, et en travaillant sur le comportement et le respect de chacun), **et en milieu urbain** (en développant les itinéraires piétons sécurisés notamment depuis les zones résidentielles vers les équipements...) ;
- De l'amélioration de la pratique cyclable.
Pour cela, la **première décision a été de réaliser un Schéma Directeur Cyclable** visant à traduire la politique communautaire en matière de développement de la pratique.
A travers une **démarche co-construite entre élus et sur la base de l'existant**, près de **183 km de nouveaux itinéraires** ont été identifiés, pour **faciliter les connexions entre les communes**. Ce maillage **progressivement construit en partenariat avec les gestionnaires de voiries** (communes et conseil départemental) permettra à terme de faciliter la **pratique quotidienne**.
En complément des **services vélos complémentaires** seront progressivement développés (stationnement, information, location...) pour faire en sorte que le **vélo soit une réponse crédible pour certains déplacements**.

Partage de l'espace



Le contenu du Plan d'actions : 18 actions réparties autour de 7 thématiques

V. Diminuer l'autosolisme : 2 actions

- 14) Développer le covoiturage
- 15) Développer les véhicules partagés

La vocation d'un Plan de Mobilité Simplifié n'est pas de bannir l'automobile, mais de **s'interroger sur un meilleur usage**. Le faible **maillage d'aires de covoiturage**, souligné dans le cadre du diagnostic sera à **développer via à la fois des aires dites structurantes** (à ce stade 5 aires proposées sur les communes de Landivy, Saint-Berthevin-la-Tannière, Andouillé, Ernée et La Pellerine) **et des aires plus locales sur les autres communes**. Le développement de la pratique passera également par une plus grande **communication autour de la pratique notamment à propos du co-financement** proposé par l'Etat ou la Région Pays-de-La-Loire.

Un meilleur usage de la voiture passe également par le **développement des véhicules partagés**, en communiquant sur les **services d'autopartage entre particuliers proposés sur les plateformes**, ou en développant à long terme un **système institutionnalisé**. Ce dernier permettrait de **mettre à disposition une flotte de véhicules alloués**.

VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien : 2 actions

- 16) Développer les tiers lieux et le numérique
- 17) Développer les services itinérants

S'interroger sur la mobilité c'est également **éviter des déplacements contraints ou subis**. Le numérique doit permettre d'y parvenir, via la **finalisation de la couverture numérique**, et in fine le développement de services (télémédecine, formation à distance, télétravail ou espaces de coworking...).

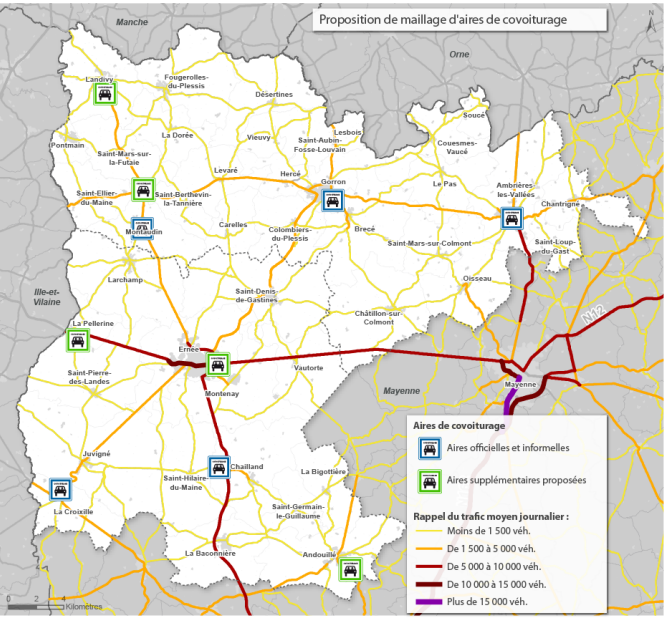
Il s'agira également de **rapprocher les services et commerces** (itinérants ou fixes) des habitants pour **diminuer les déplacements induits** et limiter le sentiment d'exclusion.

Dans les deux cas, le rôle des communautés de communes sera de **faciliter la mise en place de ces services**, de faciliter l'installation de ces commerces ou services, **afin de rendre le territoire attractif et d'éviter des déplacements vers les pôles externes**.

VII. Informer sur les solutions de mobilité : 1 action

- 18) Communiquer et sensibiliser sur les enjeux de la mobilité durable

Plusieurs outils seront à prévoir pour **informer, sensibiliser et inciter au changement de pratiques**. Des guides web ou papier, les lieux physiques, les réseaux sociaux sont autant de supports permettant d'y parvenir et de **souligner les possibilités qui seront offertes progressivement**.



LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE



La première traduction concrète du Plan de Mobilité Simplifié

Réalisé concomitamment avec le Plan de Mobilité Simplifié, le Schéma Directeur Cyclable doit répondre à plusieurs objectifs :

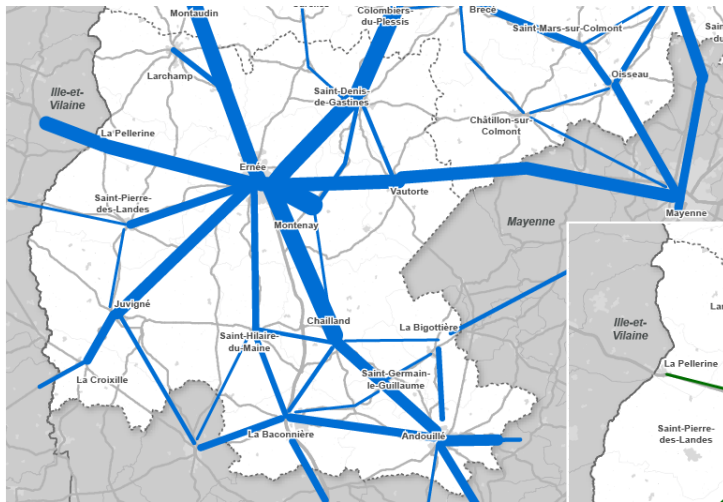
- ✓ Rendre la **pratique cyclable plus attractive pour les différents usages** (*scolaires, actifs...*) et en particulier la **pratique utilitaire**, en améliorant la sécurité, la lisibilité et la compréhension du réseau ;
- ✓ Constituer un **maillage d'itinéraires cyclables hiérarchisés** pour structurer un réseau à l'échelle du territoire, connecté aux territoires limitrophes, en particulier le **Bocage Mayennais et Laval Agglomération** ;
- ✓ En lien avec ce maillage, définir le **programme des aménagements** à réaliser (*outil de programmation / coût des aménagements / répartition du financement*) ;
- ✓ Favoriser l'intermodalité et la **connexion du vélo avec les autres modes de déplacements** (*ex : lignes routières Aléop / covoiturage...*) ;
- ✓ Pour favoriser la pratique cyclable, **développer le stationnement vélo, la location de vélo...** à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire... Et **faciliter le rabattement cyclable vers ces services...** ;
- ✓ **Réaliser un Schéma concerté (et co-construit)** avec les élus, partenaires et acteurs de la société civile ;

Des temps d'échanges qui ont permis de souligner les freins à la pratique cyclable

Au-delà des **carences constatées sur les itinéraires et services cyclables**, l'usage du vélo reste à l'heure actuelle **récréatif** (dans une optique de loisirs ou sportive). De même **78 % des personnes** ayant répondu à l'enquête proposée sur le web **disposent d'un vélo en état de marche et 12 % un Vélo à Assistance Electrique** . Pour des déplacements quotidiens, **la pratique n'est pas nulle mais restreinte**.

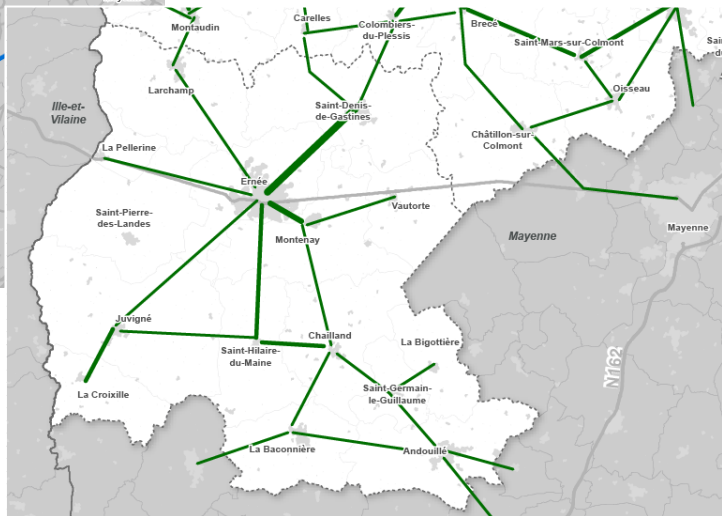
Le **manque d'aménagements cyclables et la cohabitation avec les voitures** sont évoqués comme étant les deux freins majeurs sur le territoire. Tandis que le **relief où les distances à parcourir** ne sont pas rebutants.

De fait, le **développement d'itinéraires sécurisés** constitue une priorité pour les habitants comme pour les élus.



La redondance des itinéraires cyclables à développer en priorité selon les enquêtes :

- **Auprès des habitants**
- **Auprès des élus**



Le maillage cyclable retenu

La stratégie du maillage

Parallèlement aux temps de concertation portant sur le Plan de Mobilité Simplifié, des **réunions spécifiques sur le Schéma Directeur Cyclable** ont été réalisées.

Les participants, répartis par groupes de communes, ont eu **l’occasion de se prononcer sur des propositions d’itinéraires intercommunaux** formulées par le bureau d’études.

Ces propositions ont suivi des **logiques de potentiel cyclable, de desserte des pôles générateurs de déplacement** (collège, mairie, Zones d’activités...), de **distance, de relief et de profil de voirie**.



Un maillage global interne de **164 kilomètres / 183 km au total**



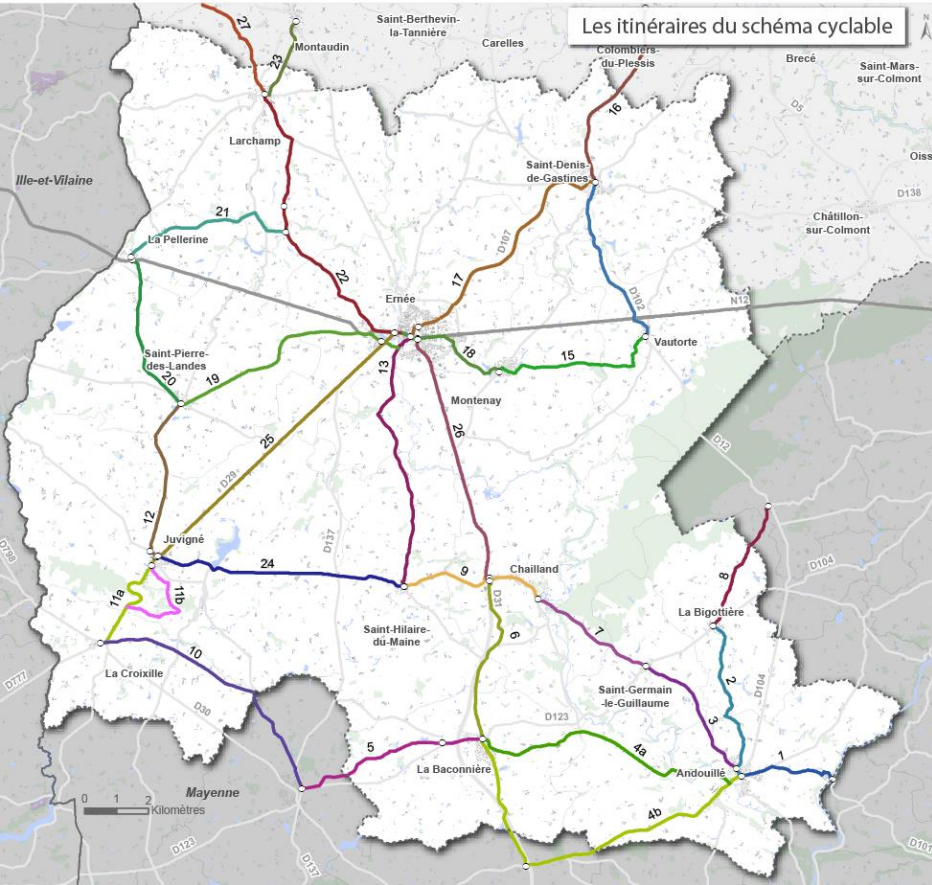
Le maillage est découpé en **26 itinéraires d’intérêt intercommunal** et **3 itinéraires supplémentaires** ont été définis en partenariat avec le Bocage Mayennais

Des préconisations d’aménagements formulées

Le maillage communautaire retenu constitue un **élément immuable**. Adossé à celui-ci, des préconisations d’ordre techniques ont été formulées afin de **guider la Communauté de Communes dans ses orientations budgétaires et choix d’aménagements**.

Pour cela, les 183 km ont été découpés en **280 tronçons de voiries, soit autant de préconisations représentant un avis technique** (basé sur la hiérarchisation des voiries, leur profil, le trafic, le potentiel d’usagers attendus...) **en cohérence avec les normes du CD 53 et du CEREMA**.

29 intersections délicates ont également été identifiées avec un traitement de sécurisation spécifique à prévoir.



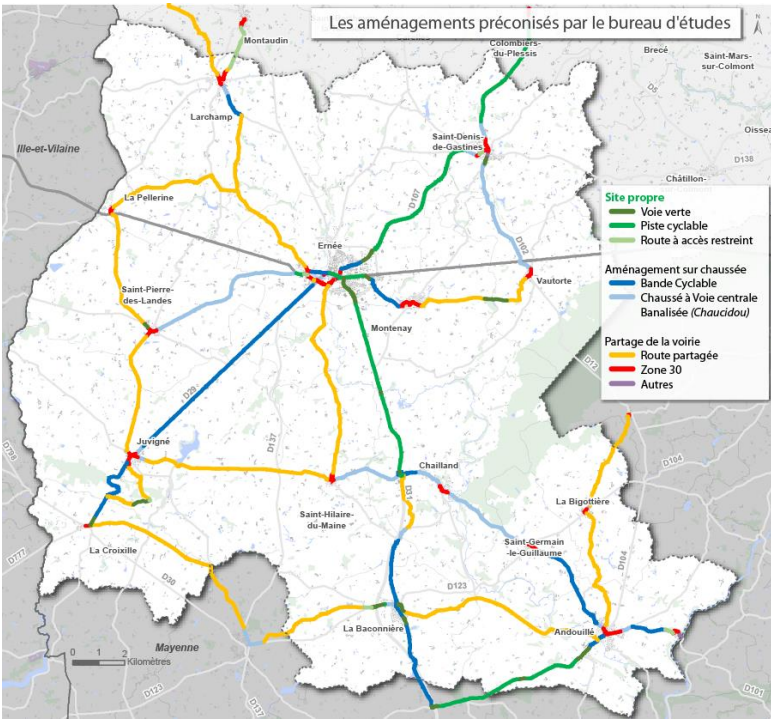
Le chiffrage global du Schéma sur la base des aménagements préconisés

Le chiffrage global des préconisations d'aménagements représente **8,6 Millions d'€ sur la Communauté de Communes de l'Ernée** et **9,4 Millions d'euros** en prenant en compte les liaisons extérieures.

Ce chiffrage ne prend pas en compte **les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries** qui viendront en déduction du coût résiduel global.

Ce montant s'entend **hors coûts d'acquisitions foncières** que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements.

Détails des coûts	Estimation du maillage	
	Selon les recommandations départementales	Selon les recommandations nationales (CEREMA)
Aménagement du linéaire	9,1 M€	15,3 M€
Traitement des intersections	237 k€	
Installation du jalonnement	93 k€	
Total	9,4 M€	15,6 M€



Des enjeux en matière de priorisation et de gouvernance suite à ce chiffrage

Bien que coût ne sera pas porté seulement par la CCE, il s'agit de définir la répartition des investissements dans le temps et le rôle à jouer de la Communauté de Communes.

En matière de répartition calendaire :

- **7 itinéraires** ont été identifiés à **court-terme, où le nombre d'usagers quotidiens est le plus élevé** (36 km – 2,7 M€)
- **8 itinéraires** seront à développer à **moyen-terme où les trafics sont les plus importants** (53 km – 3,3 M€)
- **14 itinéraires** permettant une **desserte plus fine du territoire, et complétant le maillage seront réalisés à plus long terme** (95 km – 3,7 M€)

En matière de gouvernance :

D'une manière générale, la **CCE se donne un rôle de coordinateur et d'animateur du Schéma**, essentiel à la mise en œuvre du SDC et faisant suite à la prise de compétence Mobilité. Un **accompagnement technique est prévu auprès des communes** pour la mise en œuvre opérationnelle des itinéraires.

Si la **CCE partage de la philosophie générale en termes de priorisation des itinéraires**, celle-ci pourra **évoluer en fonction des aléas** mais aussi et surtout en fonction du **souhait des communes, des opportunités urbaines, économiques et partenariales** (Schéma Départementales des Mobilités Durables , l'ambition régionale en matière d'intermodalité et au travers du SRADDET, les AAP portés à l'échelle nationale). Ces opportunités permettront **d'adapter le rôle de la CCE dans le portage opérationnel des itinéraires**.

9 actions complémentaires pour accompagner les cyclistes dans leurs déplacements

Le **volet « infrastructures » ne peut suffire** à développer une politique cyclable globale et cohérente à l'échelle d'un territoire.

Lors des temps de concertation, un **travail a été mené pour identifier les services** et actions de communication complémentaires qui pourraient accompagner le développement de l'infrastructures et accroître la pratique cyclable quotidienne sur le territoire.

Le choix a été de se concentrer sur **9 services en particulier** :

1. **Développer le stationnement vélos** aux abords pôles générateurs, centralités, en proposant une offre sécurisée en fonction de la durée de la stationnement...
2. **Développer les évènements festifs**, ponctuels et symboliques pour le grand public, parfois déjà existants pour sensibiliser à la pratique
3. **Développer des outils et éléments d'informations cyclables** pour informer sur le maillage et les possibilités offertes aux usagers
4. **Organiser des stages « remise en selle » pour tous les publics** afin d'apprendre ou réapprendre à circuler en milieu urbain en toute sécurité
5. **Créer un système de location de moyenne et longue durée de vélos à assistance électrique (VAE)** pour inciter à l'usage et faciliter l'accès à un outil qui est à considérer comme une alternative à l'automobile pour des ménages précaires
6. Au-delà du maillage intégré au Schéma, **généraliser dans les polarités les petits aménagements facilitant la circulation des cyclistes** (sas, tourne-à-droite, double sens cyclable, marquage de trajectoire prioritaire ...)
7. **Augmenter l'aide à l'achat de VAE à destination des habitants** (rappel : 100 €)
8. **Inciter au développement des services vélo dans les entreprises** (stationnements, vestiaire, kit vélo, vélos de service, forfait mobilité...) pour impliquer les employeurs dans la sensibilisation autour de la pratique cyclable
9. **Développer un jalonnement, une signalisation commune dédiée aux cyclistes utilitaires sur tout le réseau** de la CCE et cohérent avec la CCBM

