

## Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié conjoint des Communautés de Communes de l'Ernée et du Bocage Mayennais

### Rapport final – 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

# Sommaire

<b>INTRODUCTION</b>	<b>p.3</b>
<b>PARTIE 1 La synthèse du diagnostic</b>	<b>p.7</b>
<b>PARTIE 2 La démarche d'élaboration du scénario tous modes</b>	<b>p.22</b>
<b>PARTIE 3 Le contenu du Plan d'Actions</b>	<b>p.26</b>
I. Structuration de la gouvernance	p.28
II. Repenser le territoire pour structurer les trajets du quotidien	p.33
III. Valoriser et renforcer l'offre de transports en commun	p.38
IV. Développer les mobilités actives	p.58
V. Diminuer l'autosolisme	p.70
VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien	p.78
VII. Informer sur les solutions de mobilité	p.81
La synthèse du plan d'actions	p.84

# Introduction



# Le Plan de Mobilité Simplifié, une réponse adaptée en milieu rural

- La mobilité rurale est peu connue, et difficile à appréhender...
- ... mais quelques tendances de fond :

*Des déplacements plus longs en termes de distance, mais pas en temps*

*...mais aussi une part importante de déplacements courts*

*Une rationalisation des déplacements dans une optique d'économie (coût, temps)...*

*...et une immobilité plus forte qu'ailleurs, notamment pour les personnes âgées*

*Une part importante de l'usage de la voiture*

*Un faible usage des transports collectifs, hors transports scolaires*

**L'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial a démontré que le secteur des transports représente 27 % des consommations en énergie et il est responsable de 7 % des émissions de GES**

Le Plan de Mobilité Simplifié est un **outil de planification des déplacements adaptable aux besoins des collectivités**, créé par la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** du 24 décembre 2019

Le PMS doit répondre aux **enjeux sociaux, économiques et écologiques**, tout en s'adaptant aux territoires **périurbains et ruraux**, avec :

- Une démarche **volontaire** (*non obligatoire*)
- Un périmètre **adaptable** aux spécificités locales
- Des procédures d'élaboration **souples**
- Des objectifs (non figés) cohérents avec les problématiques des zones peu denses

# La définition d'une stratégie communautaire suite à la prise de la Compétence Mobilité

- ✓ Depuis le 1 juillet 2021, les Communautés de Communes du Bocage Mayennais (CCBM) et de l'Ernée (CCE) disposent officiellement de la compétence Mobilité et sont désormais Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).
- ✓ En tant qu'AOM, elles sont compétentes pour organiser les solutions de mobilité à l'échelle de leur Ressort Territorial (RT), en réponse aux besoins et aux enjeux locaux, autour de 7 services :
  - ✓ De services réguliers de transport public ;
  - ✓ De services de transport à la demande ;
  - ✓ De services de transport scolaire ;
  - ✓ De services de mobilités actives (location de vélo...) ;
  - ✓ De services de mobilités partagées (autopartage, covoiturage...) ;
  - ✓ De services de mobilités solidaires (transport solidaire, auto-stop organisé...) ;
  - ✓ De services de conseil en mobilité ;
  - ✓ De services de transport de marchandises ou de logistique urbaine.
- ✓ En tant qu'AOM, la CCBM et la CCE deviennent des acteurs légitimes, pour organiser des services de mobilité à l'intérieur de RT. Mais cette organisation nécessite en amont la définition d'une stratégie communautaire et sa déclinaison opérationnelle, à travers la réalisation de ce PMS.
- ✓ En tant qu'AOM dites « Locales », les CC doivent également se coordonner avec les Pays-de-Loire, qui dispose du statut d'AOM « Régionale », qui est amenée à organiser tous les services de mobilité qui dépassent le ressort territorial d'une AOM Locale.
- ✓ Cette coordination doit se faire via les contrats opérationnels de mobilité, qui fixe les modalités des actions communes entre AOM Locale et Régionale, à l'échelle de bassins de Mobilité.
- ✓ Les CCBM et CCE sont intégrées au Bassin de Mobilité du nord de la Mayenne, intégrant également Mayenne Communauté et la Communauté de Communes du Mont des Avaloirs.

La réflexion quant à la réalisation du PMS se doit donc d'intégrer de multiples échelles de réflexion !... En cohérence avec les pratiques de déplacements des habitants qui s'affranchissent des limites administratives dans leur vie quotidienne

## Les objectifs de cette étude de planification

- ✓ A travers la réalisation de ce Plan de Mobilité Simplifié, il s'agit de :
  - ✓ Disposer d'un **diagnostic actualisé** quant à l'adéquation entre **offre, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire**, afin de visualiser les **carences et dysfonctionnements existants** ;
  - ✓ Définir une **stratégie globale de mobilité**, induite par un **nécessaire changement des comportements**, et adaptée aux **spécificités et besoins locaux** : à différentes échelles (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) et selon **différents publics cibles** (actifs, captifs...) ;
  - ✓ Sensibiliser les élus, les acteurs du territoire et la population, **sur les enjeux de la mobilité...**
  - ✓ Constituer un **réel outil programmatique et pragmatique** :
    - ✓ Une **feuille de route opérationnelle** en matière de mobilité et une **aide à la décision sur l'exercice de la compétence**
    - ✓ Traduite sous la **forme d'un programme de mesures adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales, et les préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire**

La première des actions entreprises, est de construire des **Schémas Directeurs Cyclables Communautaires**. L'enjeu est ainsi de **rendre le vélo crédible pour des déplacements courts ou de moyenne distance, via la constitution d'un maillage d'aménagements et de services complémentaires favorisant l'usage du vélo**.

- ✓ Ce Plan de Mobilité est décliné en 4 phases techniques :

Phase 1.1  
Diagnostic et orientations  
pour définir la stratégie

Phase 1.2  
Scénarios et  
accompagnement à la prise  
de compétence

Phase 1.3  
Approfondissement des  
circuits cyclables et des actions  
du scénario retenu

Phase 1.4  
Chiffrage et programmation  
des aménagements

# PARTIE 1

## La synthèse du diagnostic



# Des temps d'échanges collectifs et des outils pour recueillir les attentes

Plusieurs temps d'échanges utilisés tout au long de la démarche :

- ✓ Des kiosques réalisés sur le terrain pour rencontrer les habitants, identifier leurs besoins...
- ✓ ... Des ateliers d'élus pour cibler, localiser les dysfonctionnements et identifier les opportunités et potentialités
- ✓ Des séminaires organisés dans une optique de prospection :
  - ✓ Pour échanger sur l'organisation générale et actuelle des mobilités
  - ✓ S'interroger sur les solutions à prévoir pour la suite des réflexions

## Synthèses des kiosques du projet et des 1<sup>er</sup> séminaires élus

- Des communes demandeuses, volontaires et solidaires
- Une localisation et un cadre de vie stratégique et appréciable



- Un réseau routier dangereux, des excès en ligne droite et dans les entrées de bourgs
- Nombre de poids lourds importants
- Une lisibilité de la signalétique complexe
- Un réseau qualitatif à conserver



- Un manque de sécurisation des espaces de mobilité douces
- Un territoire rural avec des chemins piétons qualitatifs
- Une demande importante d'aménagements à destination des mobilités actives



- Un manque de transports en commun identifié entre les communes et les CC
- Des mobilités à réadapter en fonction des publics, des fréquentations et de la demande

- ✓ Afin de mieux cerner les attentes des habitants, un **questionnaire en ligne a été réalisé du 15 février au 1er avril 2021**. L'enquête a permis de regrouper 1 020 réponses réparties sur 35 communes de la CCE et de la CCBM (83 % des communes), soit 2,5 % de la population totale.
- ✓ Pour compléter la vision des habitants, et afin de disposer d'une perception et homogène et synthétique, un **questionnaire a également été envoyé aux 42 communes**. 5 grandes thématiques sont abordées :
  - ✓ Les **pratiques de déplacements** (*intensité selon les destinations...*) ;
  - ✓ La **demande et l'offre de transport collectif** (*Jugement de l'offre, attentes, préconisations*) ;
  - ✓ La **circulation** (*perception du trafic et des vitesses...*) ;
  - ✓ Les **modes actifs et solutions alternatives** (*aménagement existant, pratique, covoiturage, électromobilité...*)
  - ✓ Les **projets communaux** à intégrer à l'étude ;
  - ✓ Les **attentes générales des élus** quant à la conduite de cette étude.



Ces différents temps ont été l'occasion de s'interroger collectivement sur les notions de mobilité

# 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...)
- ✓ Au cœur d'un ensemble urbain d'échelle départementale situé à +/- 25 minutes
  - Laval (67 336 hab.) en tant que Préfecture et Cœur économique de la Mayenne, voire Rennes (218 000 hab.)
  - Dans une moindre mesure Mayenne (14 923 hab.) / Fougères (27 083 hab.) / Vitré (29 456 hab.) mais qui auront une influence sur les mobilités des habitants

-> Soit autant d'acteurs institutionnels et partenaires œuvrant dans les Mobilités



- ✓ ... mais peu d'infrastructures de transport majeures desservant directement sur le territoire, pouvant accroître le caractère rural
  - Absence de desserte ferroviaire ou autoroutière
  - Des axes secondaires transversaux (N12, D31, D23...) permettant un rabattement vers les polarités

Temps de parcours vers les polarités externes	Laval 67 336 hab.	Mayenne 14 923 hab.	Fougères 27 083 hab.	Vitré 29 456 hab.
CC de l'Ernée*	21 min.	16 min.	15 min.	25 min.
CC du Bocage Mayennais*	34 min.	22 min.	26 min.	43 min.

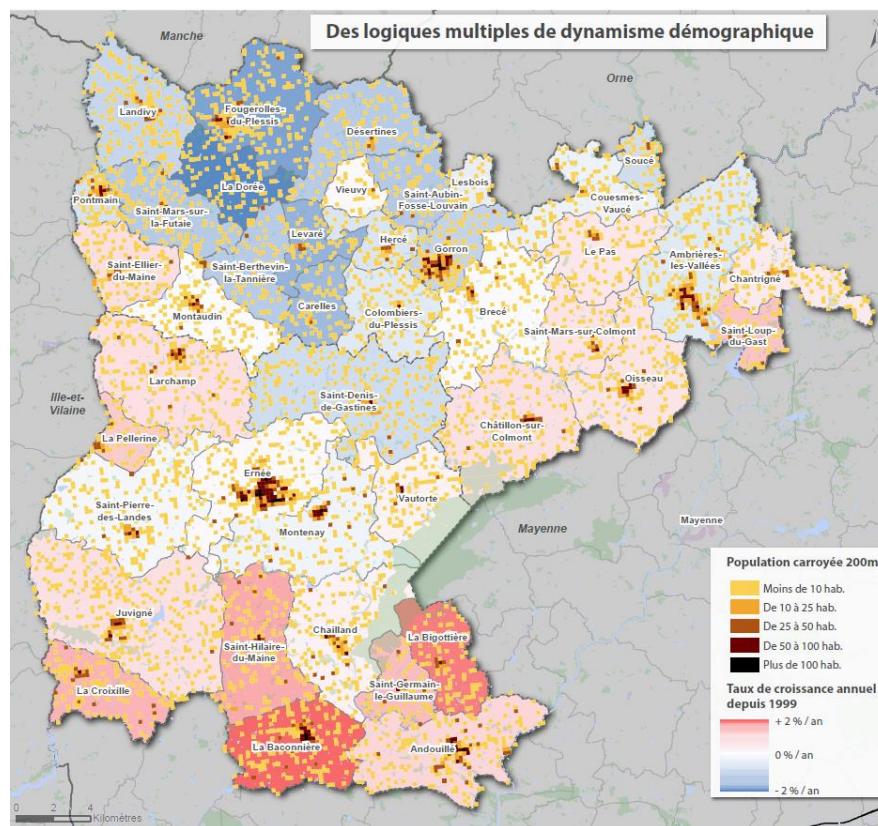
Des axes de communication convergeant vers les principaux centres urbains de proximité (Laval, Mayenne, Fougères...) mais des temps de parcours plus importants pour la CCBM

# 39 934 habitants en 2017 - Un portrait démographique contrasté entre les Communauté de Communes

- ✓ **39 934 habitants en 2017, dont :**
  - 20 972 habitants sur la CCE
  - 18 962 habitants sur la CCBM
  
- ✓ **Un taux de croissance annuel en augmentation sur la CCE (+ 0,47 % / an depuis 1999) mais stable sur le Bocage Mayennais (0,06 % / an)**
  
- ✓ Des évolutions démographiques distinctes 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./km<sup>2</sup> sur la CCE et 36 hab.km<sup>2</sup>) et la diffusion urbaine de l'habitat
- ✓ Deux caractéristiques qui viendront complexifier la construction d'offres de mobilité

	Nombre d'habitants	Taux de croissance annuel moyen depuis 1999	Potentiels des publics par âge rencontrant des difficultés de mobilités	
			11 - 17 ans	Plus de 75 ans
Territoire global	39 394	0,06 %	3 741	5 772
CCCBM	18 962	-0,36 %	1 677	2 334
Gorron	2 560	-0,68 %	188	600
Ambrières-les-Vallées	2 739	-0,32 %	240	428
CCE	20 972	0,47 %	2 064	2 639
Ernée	5 731	0,03 %	504	990
Andouillé	2 300	0,66 %	254	236



# 13 000 emplois pour près de 16 000 actifs occupés

13 040 emplois pour près de 16 000 actifs occupés soit un **taux de 0,8 emplois par actifs occupés**

- > Un **volume d'emplois insuffisant** pour répondre aux actifs induisant des déplacements vers l'extérieur
- ✓ Sur la CCBM : **6 540 emplois pour 7 230 actifs occupés (taux de 0,9)**
- ✓ Sur la CCE : **6 500 emplois 8761 actifs occupés** (taux de **0,75** à relier avec les phénomènes de périurbanisation autour de Laval)

Une offre d'emplois :

- Qui 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 sur les pôles secondaires (*Andouillé – 660 / Chailland et Pontmain – 540 / Landivy – 440*)

**-> Confirmant la nécessité de ne pas viser exclusivement le rabattement vers les pôles principaux**

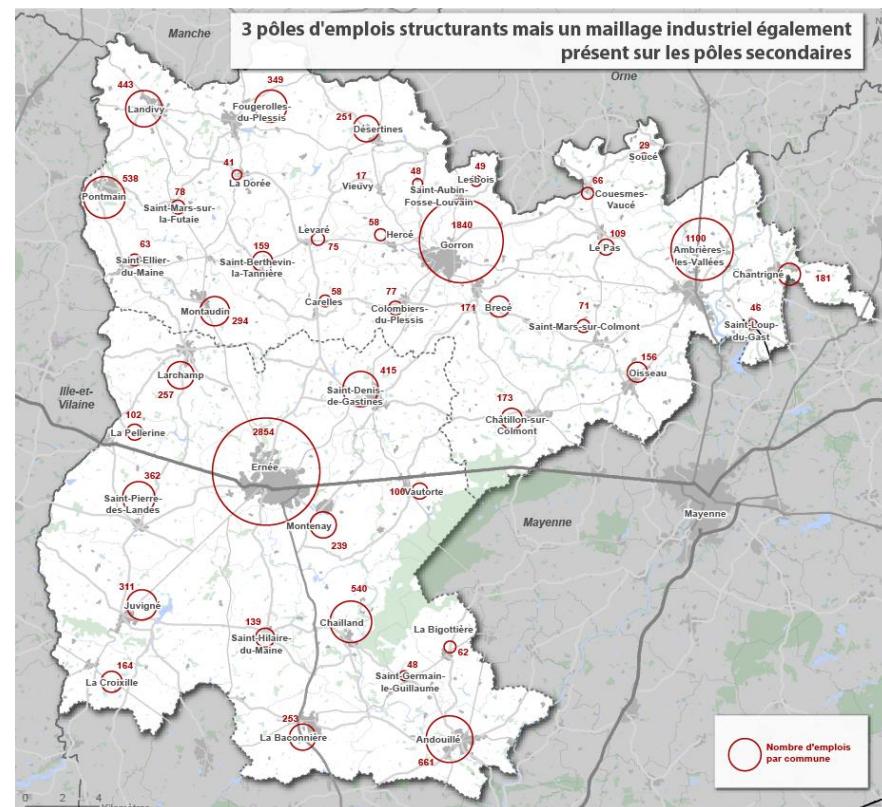
- Qui n'est pas uniquement concentré sur des grandes entreprises mais sur un réseau de PME (11 entreprises de 100 à 250 salariés / 10 entreprises de 50 à 100)

**-> Induisant une réflexion à l'échelle de zones d'activités pour une mutualisation (PA du Querminais, ZA des Sapinettes à Gorron...)**

- Marquée par une pluralité des activités (*Industries avec des horaires postés ou en 3x8 / Commerces / BTP / Transports*)

**-> Complexifiant la mise en place d'une offre de transports collectifs classiques**

**Des pôles externes en termes d'emploi à ne pas occulter (Mayenne – 10 500 emplois / Laval Agglomération 56 000 / Fougères Agglomération – 22 000)**



Entreprises	Domaines	Nombre de salariés (données aef.cci.fr)	Communes
Monbana	Industrie AA	220	Ernée
Serap	Industrie	220	Gorron
Ambroise Bouvier	Transports	170	Saint-Pierre des Landes
SNV	Industrie AA	170	Chailland
Gorron Fret	Transports	160	Desertines
Groupe Maine	Industrie	160	Ambrières-les-Vallées
Sofivo	Industrie	130	Pontmain
Point Vert	Commerce	125	Ernée
Desvoys	Industrie	110	Landivy
Super U	Commerce	100	Ernée
Ovoteam	Commerce	100	Ambrières-les-Vallées

*Elektro (Andouillé) / Maine Ateliers (Gorron) / Promotal (Ernée) / Belliard (Gorron) / STR (Hercé) / Super U (Gorron) / Plastima Composites (Andouillé) / Sixtan (Ernée) / Transports L. Tarot (Saint-Berthevin-la-Tannière) / Heude (Ernée)*

# 19 600 flux d'actifs recensés sur le territoire en 2017 -> 28 % d'entre eux sont intracommunaux

Sur 19 600 flux d'actifs :

↔ 5 510 se font à l'intérieur des communes (28 %)

- 2 780 internes aux communes de la CCBM
- 2 730 internes aux communes la CCE

-> De manière synthétique, le premier flux d'actifs en termes d'Origine – Destination relève d'un déplacement de courte distance plus facilement « solutionnable »

⟳ 3 840 se font entre les communes du territoire (20 %)

- 1 560 entre des communes de la CCE
- 1 350 entre des communes de la CCBM
- 930 entre les deux EPCI

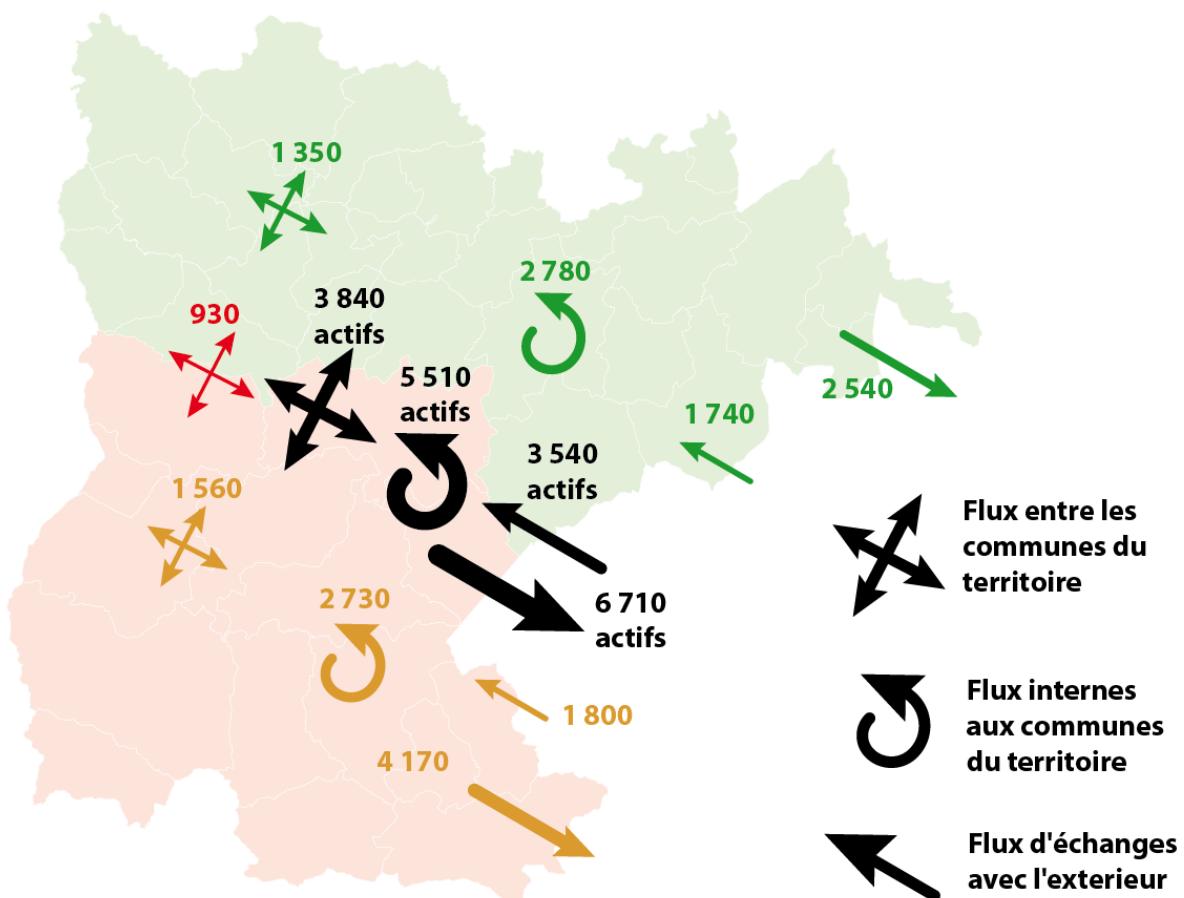
→ 6 710 relèvent d'actifs résidents travaillant à l'extérieur (34 %)

- Dont 4 170 depuis la CCE

3 540 d'actifs « externes » venant travailler sur le territoire (18 %)

- Equitablement répartis vers la CCE (1 800) et la CCBM (1 740)

## La répartition schématique des flux d'actifs sur ou en interaction avec le territoire



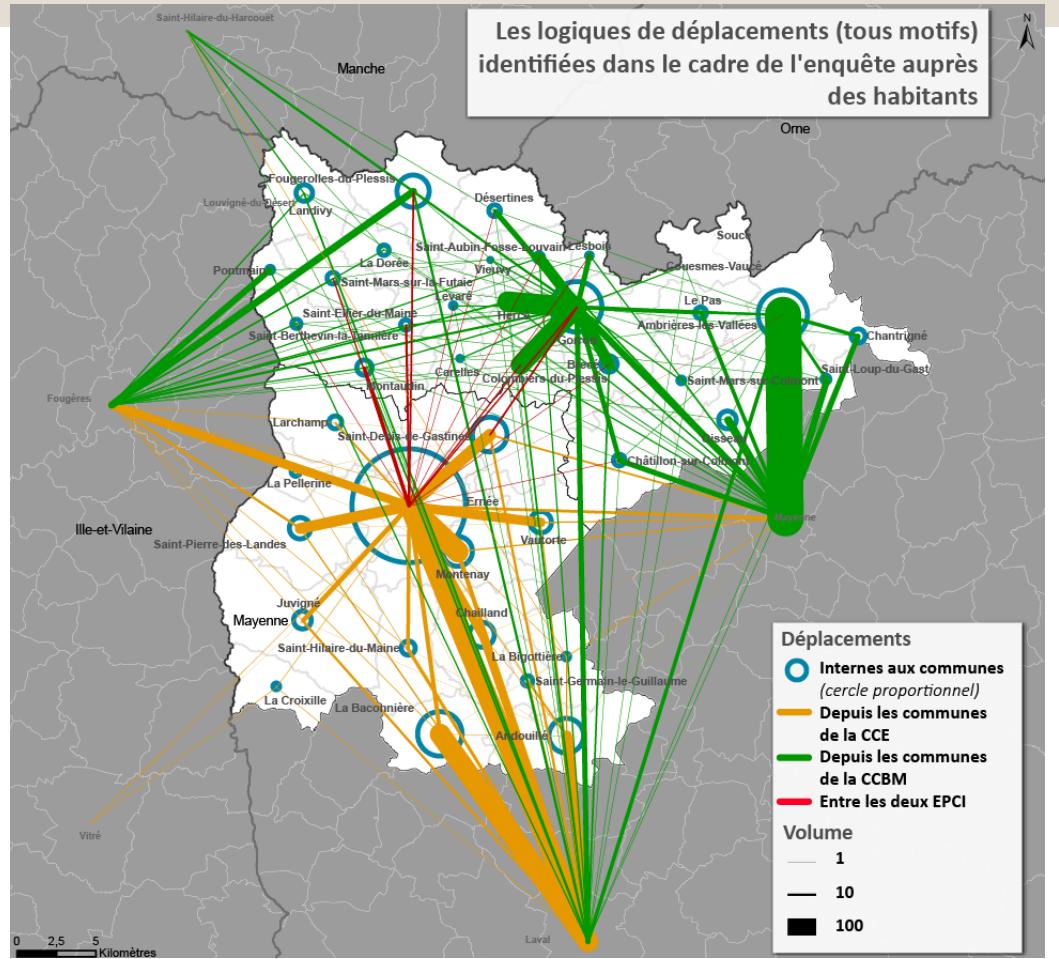
Un éclatement des flux nécessitant des offres de mobilité alternant entre **modes doux** (pour de la courte distance), **transports collectifs** (pour des flux concentrés) ou **covoiturage** (pour des flux diffus)

# Le rayonnement des polarités pour des déplacements autres que le travail à travers l'enquête mobilité auprès des habitants

Pour rappel, la vocation de l'enquête mobilité n'est pas de quantifier précisément les flux mais de souligner les logiques de déplacements des habitants.

Les logiques constatées concernant les déplacements domicile-travail se retrouvent :

- ✓ Un volume de déplacements courts plus important selon la taille des polarités
- ✓ Les trois secteurs ou bassins sur la CCBM, mais avec un secteur Landivy / Pontmain / Fougerolles-du-Plessis, d'abord orientés vers Fougères qu'en internes
- ✓ Des relations plus limitées entre la CCE et la CCBM, et concentrés sur la partie centrale du territoire
- ✓ Les logiques de polarités externes, avec :
  - Des flux d'abords orientés vers Laval, en particulier depuis la CCE
  - L'impact notable de Mayenne essentiellement sur le secteur est de la CCBM
  - Des flux en direction de Fougères, équitablement répartis depuis la CCBM et la CCE



Selon l'enquête 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					
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 %

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

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

A partir des données du CD de la Mayenne de 2018

Les trafics les plus importants se concentrent sur quelques portions:

- ✓ Sur les 3 axes structurants suprateritoriaux (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).

Sur les autres axes du réseau secondaire le trafic est inférieur à 2 000 véh./jour

- ✓ Sur ce type de route il est envisageable de faire cohabiter modes doux et motorisé.

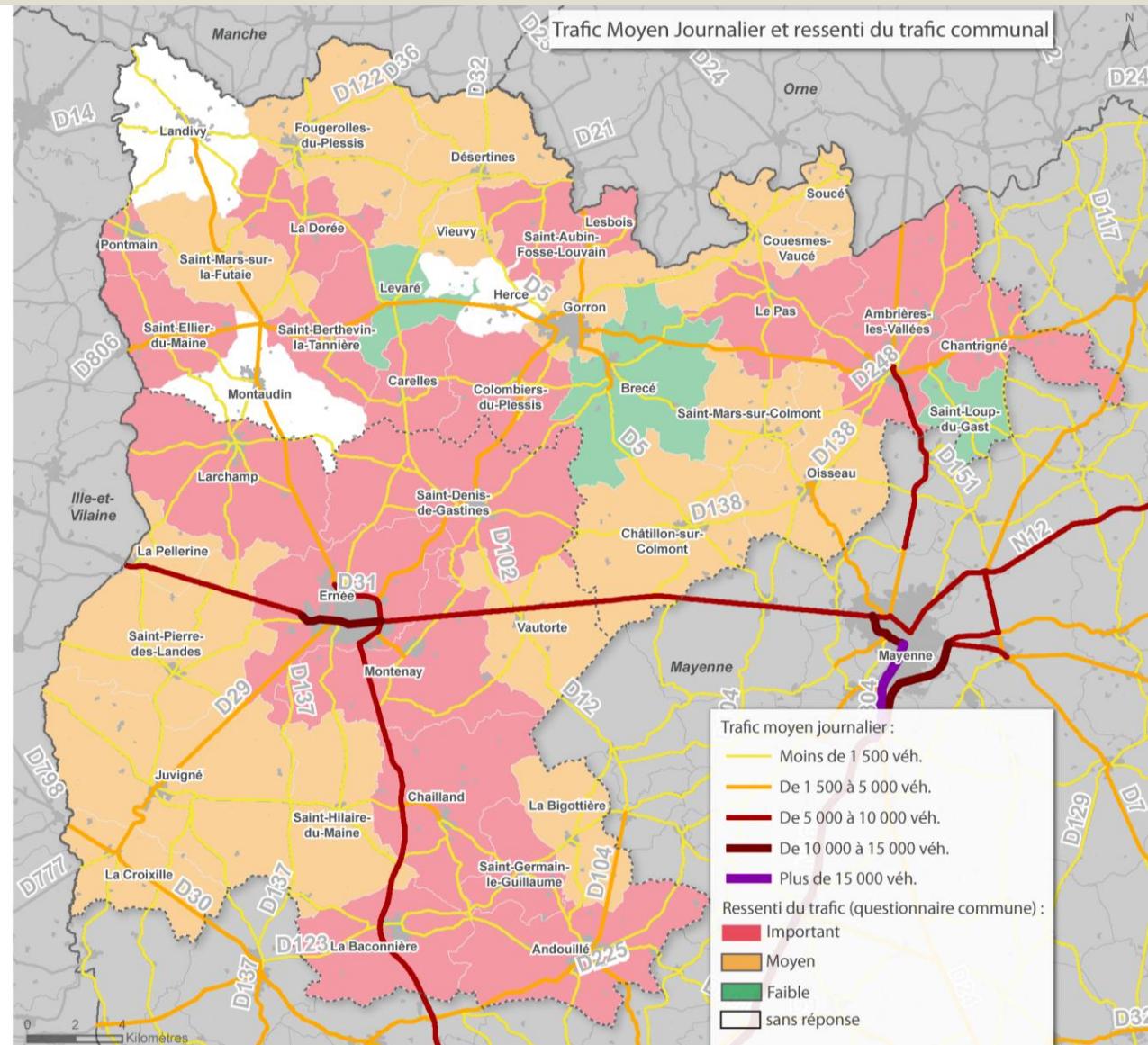
### Un Impact néfaste sur la traversée d'Ernée

+/- 850 PL / jour soit 12 % sur la D31 (Ernée <> Laval), 10 % sur la RD23 (Sud) et 14 % pour la RD23 (Nord)

+/- 540 PL / jour soit 10 % sur la D23 (Ambrières-les-Vallées <> Mayenne) puis 340 PL / jour vers Domfront

D'après le questionnaire aux communes, le ressenti du trafic est important

- ✓ 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



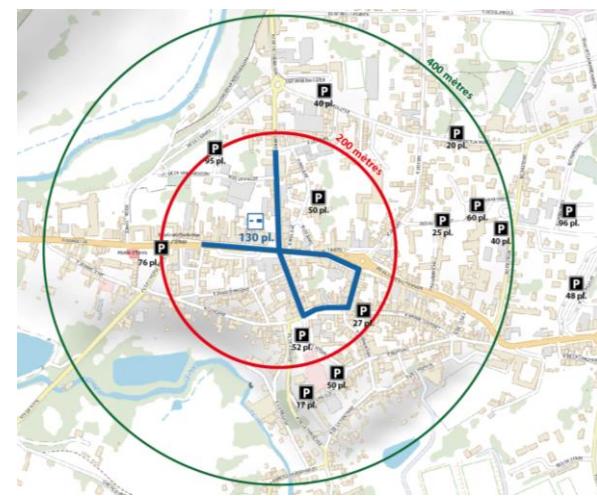
# Une offre de stationnement conséquente et peu réglementée justifiant le peu de difficultés identifiées

D'après le questionnaire auprès des habitants, les difficultés en matière de stationnement sont peu marquées (la majorité n'en rencontrent jamais ou occasionnellement)

- ✓ La majorité des communes disposent de poches de stationnement au moins en cœur de bourg et/ou de nombreuses places matérialisées sur voirie sur les principaux axes
- ✓ De cette manière l'offre de places apparaît conséquente au vu de la demande
- ✓ Des réglementations mises en place dans les communes pour faciliter la rotation des véhicules aux abords des commerces (arrêt minute / zone bleue...). Si ces réglementations sont difficilement contrôlables elles assurent une rotation « psychologique »
- ✓ Une réglementation échelonnée sur Ernée et la valorisation des parcs périphériques mais des carences en termes de lisibilité
  - 1) Une zone bleue de 1h30, avec disque européen, pour répondre à la problématique de l'accessibilité aux commerces (130 places). Des arrêts minute également présents permettent d'accroître l'efficacité de la rotation... Mais leur positionnement et leur matérialisation (jalonnement / marquage) rendent la réglementation générale peu lisible
  - 2) Des espaces de stationnement périphériques proposant une offre notable (700 pl. au total) et qui répondront aux besoins des actifs et des visiteurs (de + 1h30)
- ✓ Mais des difficultés ponctuelles et classiques constatées :
  - Le **stationnement anarchique**, notamment sur trottoir, qui complexifie les mobilités douces
  - Les **difficultés de stationnement à proximité de certains établissements scolaires** aux horaires d'entrées et de sorties, imputable aux comportements des parents plus qu'à un réel manque de places, mais des efforts constatés pour y remédier (ex : dépose-minute au droit des établissements scolaires...)



Dépose minute devant un établissement scolaire d'Ambrières-les-Vallées



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

## **Une desserte en transports collectifs limitée sur le territoire**

- ✓ Si le territoire n'est pas desservi directement par une offre ferroviaire la proximité de l'axe Paris – Laval - Rennes et par conséquent des lignes LGV (à Laval) et TER (Port-Bilillet) limite l'isolement du territoire et en particulier de la CCE

✓ Concernant l'offre routière régulière :

- **6 lignes interurbaines assurées par le réseau Aléop dont une seule** réellement attractive pour un public d'actif (**express 145**).
  - Des lignes orientées vers Laval pour la CC de l'Ernée et vers Mayenne pour la CCBM.
  - Une offre marquée par un effet frontière important (AOM région Pays de la Loire) pas de service régulier vers les régions Bretagne et Normandie pourtant limitrophes

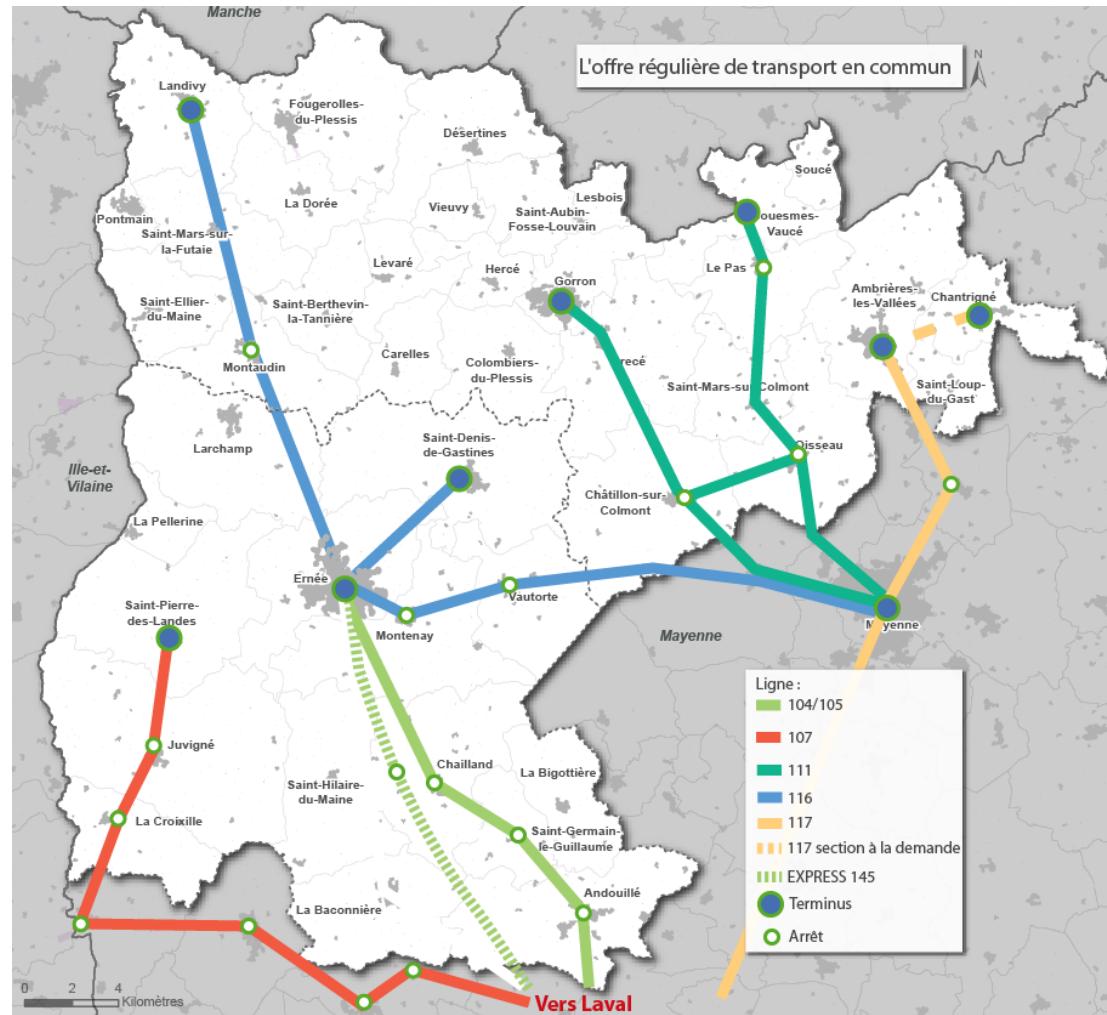
(ancienne ligne routière TER Laval - Ernée – Fougères fermé en 2018)

- ✓ En termes de structuration de l'offre, un maillage incomplet du territoire avec des disparités entre les CC :

- CC de l'Ernée, 3 communes sur 15 ne sont pas desservies par des lignes régulières) soit 10 % des habitants de la CCE
  - CC du Bocage Mayennais 11 communes sur 27 non desservis, soit 25 % de la population

- ✓ Des services pensés pour les scolaires.

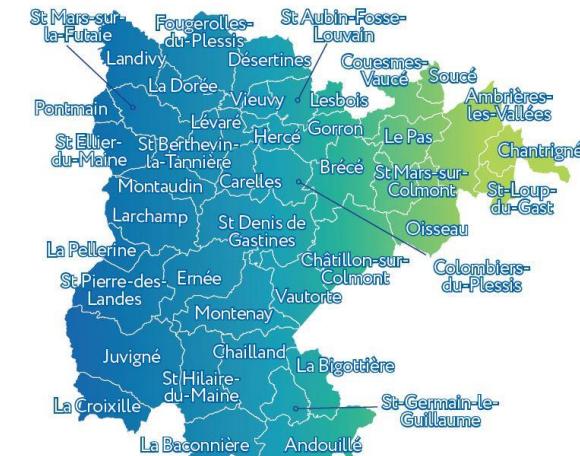
- A l'exception de la ligne E145, les lignes desservent finement le territoire et rabattent les élèves vers leurs établissements. Ce qui provoque un allongement des temps de trajets.
  - Une offre dégradée en période de vacances scolaires (réservation systématique, horaires non adaptés pour la majorité des actifs)



# Des services de transports solidaires complémentaires

## Un réseau de TAD pour compléter le maillage des lignes régulières

- ✓ Un service ouvert à tous sur l'ensemble du territoire et au-delà :
  - Liaisons possibles vers Mayenne les mercredis après-midi et Fougères le mercredi matin et vendredi après midi.
- ✓ Des périodes de fonctionnement restreintes :
  - Seulement 3 jours par semaines dont 2 demi-journées (mardi matin, mercredi et le vendredi après midi)
- ✓ Un service qui s'adapte aux personnes fragiles et isolées :
  - Prise en charge possible depuis le domicile pour les PMR, les personnes de plus de 75 ans et les personnes résidant hors bourg communal.
- ✓ Un système de réservation adapté à tous, mais des délais peu dynamiques :
  - Possibilité de réserver par téléphone, courrier et par internet
  - Courses réservables à partir de 15 jours à l'avance jusqu'à la veille à 14h.
- ✓ Fréquentation :
  - En 2019, le service comptait en moyenne 375 voyages par mois pour un total de 4500 voyages sur l'année soit environ **31 voyages réalisé par jour de fonctionnement du service**.



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

- ✓ L'association RESO'AP (RéseauSOCial d'Aides à la Personne) :
  - Crée 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**
  - Le dispositif permet à des personnes sans solution de transport de se faire accompagner par des bénévoles pour leurs déplacements.

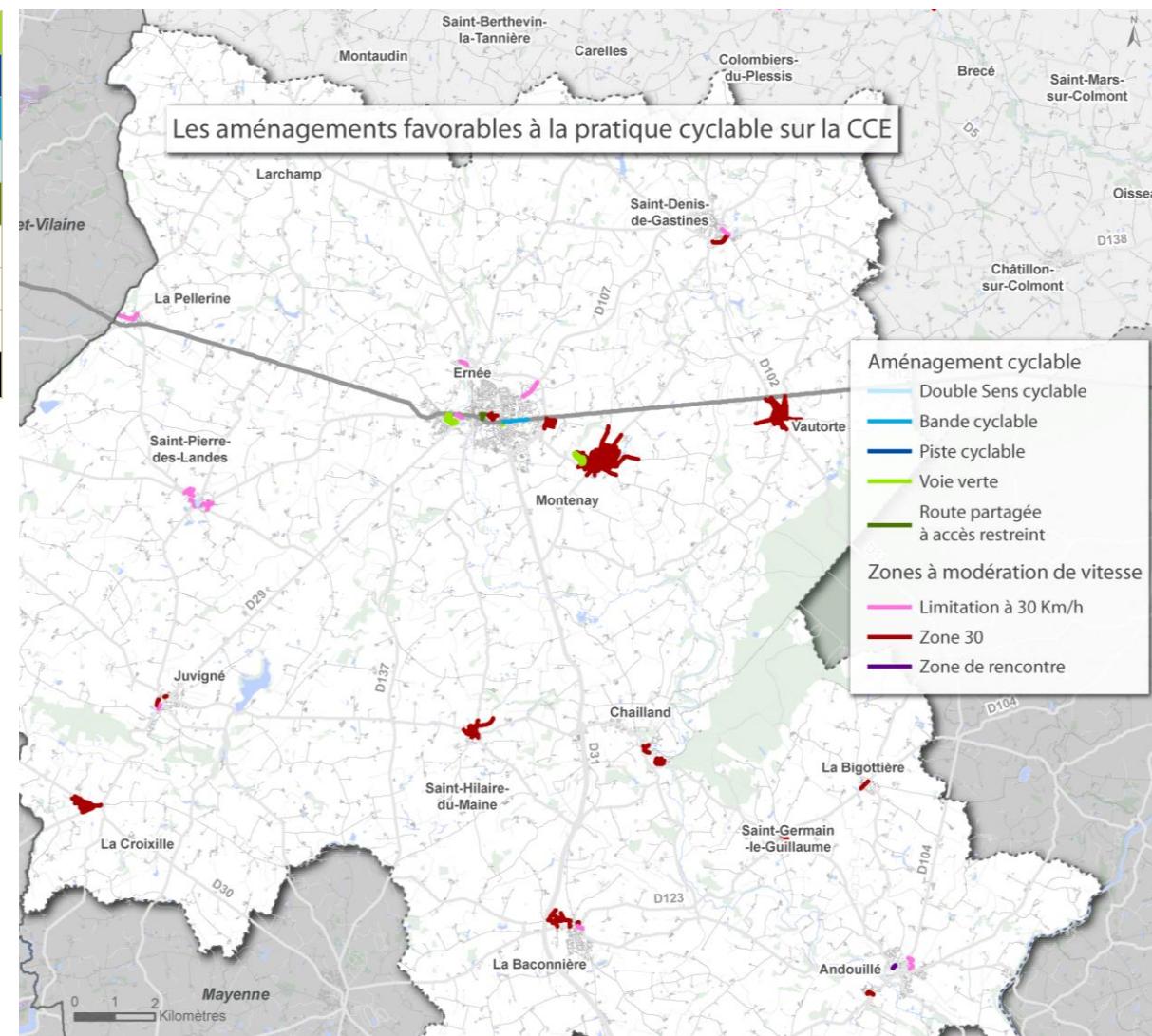


# 37,1 km d'aménagements recensés sur la CCE, dont 30,7 km de Zone 30

<b>Voie verte et assimilé</b>	<b>1,7 km</b>
<b>Pistes cyclables</b>	<b>0</b>
<b>Bande cyclable</b>	<b>0,6</b>
<b>Double sens cyclable</b>	<b>0,1</b>
<b>Route partagée</b>	<b>0</b>
<b>Zone de rencontre</b>	<b>0,4</b>
<b>Zone 30</b>	<b>30,7</b>
<b>Traversée pacifiée 30 km/h</b>	<b>3,3</b>
<b>Total</b>	<b>37,1 Km</b>

Des services complémentaires relativement limités pour accompagner les cyclistes dans leurs déplacements quotidiens

- 146 places disponibles recensés sur les communes de la CCE, essentiellement sous la forme de racks



# L'absence d'un réel réseau d'aire de covoiturage

- ✓ Seulement deux aires de covoiturages structurantes matérialisées sur le territoire :
  - Aire d'Ambrières-les-Vallées – 18 places : financée par la Région / seule aire identifiable sur la plateforme BlaBlaCar.
  - Aire de Gorron - +/- 50 places à proximité immédiate du centre-ville.
- ✓ Des aires couvrant une part infime des besoins le long des réseaux routiers secondaires et structurants. Aucune aire le long de la N12 ou la D31 et à proximité des autres polarités (Ernée, Andouillé,...).
- ✓ Des aires qui souffrent d'un manque de visibilité et d'un manque d'aménagement favorisant le recourt à ces pratiques (stationnement vélo, jalonnement piéton, abris...)
- ✓ Une initiative de la région Pays de la Loire pour prendre en charge les frais de covoiturage via les plateformes privées (BlaBlaLines...)
  - ✓ 12 aires de stationnement « informelles et confidentielles » identifiées dans le cadre du questionnaire aux communes représentant une centaine de places
  - ✓ Pour les habitants, les horaires, l'absence de mise en relation, les déplacements chaînés ou la préférence pour une certaine forme sont les arguments qui peuvent limiter la pratique (à minima 28 % des répondants)



Quelles sont les raisons qui peuvent limiter la pratique du covoiturage ?	Oui	Non
Vos horaires sont trop contraignants	38%	62%
Vous ne connaissez personne sur votre lieu de travail/trajet avec qui le faire	31%	69%
Vous effectuez souvent d'autres déplacements avant de rentrer chez vous (achats, loisirs...)	28%	72%
Vous préférez garder une certaine liberté	28%	72%
Il y a une absence d'aires de covoiturage	10%	90%
Vous ne connaissez pas cette pratique	2%	98%

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.
- ✓ Le développement de la couverture numérique et du très haut débit y participent
  - Dans le cadre du Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique de la Mayenne, il est prévu un développement de la couverture numérique de 100 % du territoire.
- ✓ L'arrivée du très haut débit peut permettre de répondre à certains besoins, via le :
  - Développement de la télémédecine
  - Développement du télétravail et de tiers-lieu (ex : projet de tiers-lieu à St-Denis-de-Gastines, labellisés Fabriques de territoire)
- ✓ La présence de commerces itinérants (opticien à Montaudin), de services locaux (stations service à Pontmain...) sont autant de déplacements « contraints » réduits



Un panel de solution à renforcer pour limiter les déplacements superflus et l'autosolisme



Campagne de déploiement de la fibre en Mayenne



Station service communale, Pontmain

## Synthèse et partage du diagnostic durant les temps de concertation

Lors du séminaire prospectif organisé le 9 septembre 2021 par la CCE, les participants ont contribué à l'élaboration du diagnostic à travers l'identification d'atouts et de faiblesses

Réseau routier dangereux  
Qualité du réseau routier

Aide financière VAE

Cadre de vie agréable  
Insécurité des mobilités douces  
Contournement, déviation et sécurisation

Typologie du territoire : inégalités et dispersion  
Cohésion et envie territoriale

Proximité communale

# Manque d'infrastructures mobilités douces

Réseau pédestre de qualité

Réseau adaptable : possibilité d'aménagements doux

# Transports en commun inadaptés

Développement de la fibre

Transport scolaire inadapté  
Pôles d'attractivité économiques  
Coordination entre les infrastructures  
Exclusions de certains publics

Localisation centrale et stratégique  
Autosolisme et voiture dominante

Desserte ferroviaire

## **PARTIE 2**

# **La démarche d'élaboration du scénario tous modes**



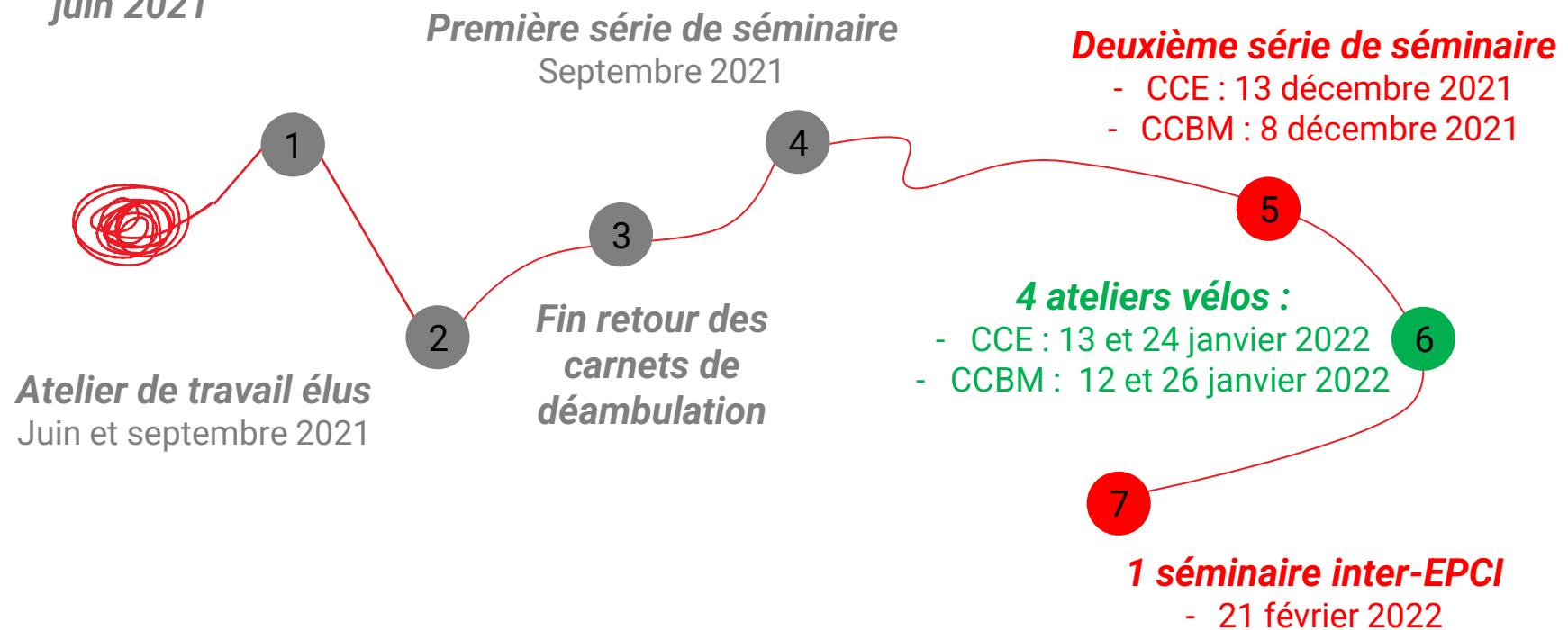
## Le fil Rouge de la démarche de concertation du PMS

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 kiosques itinérants en  
juin 2021*



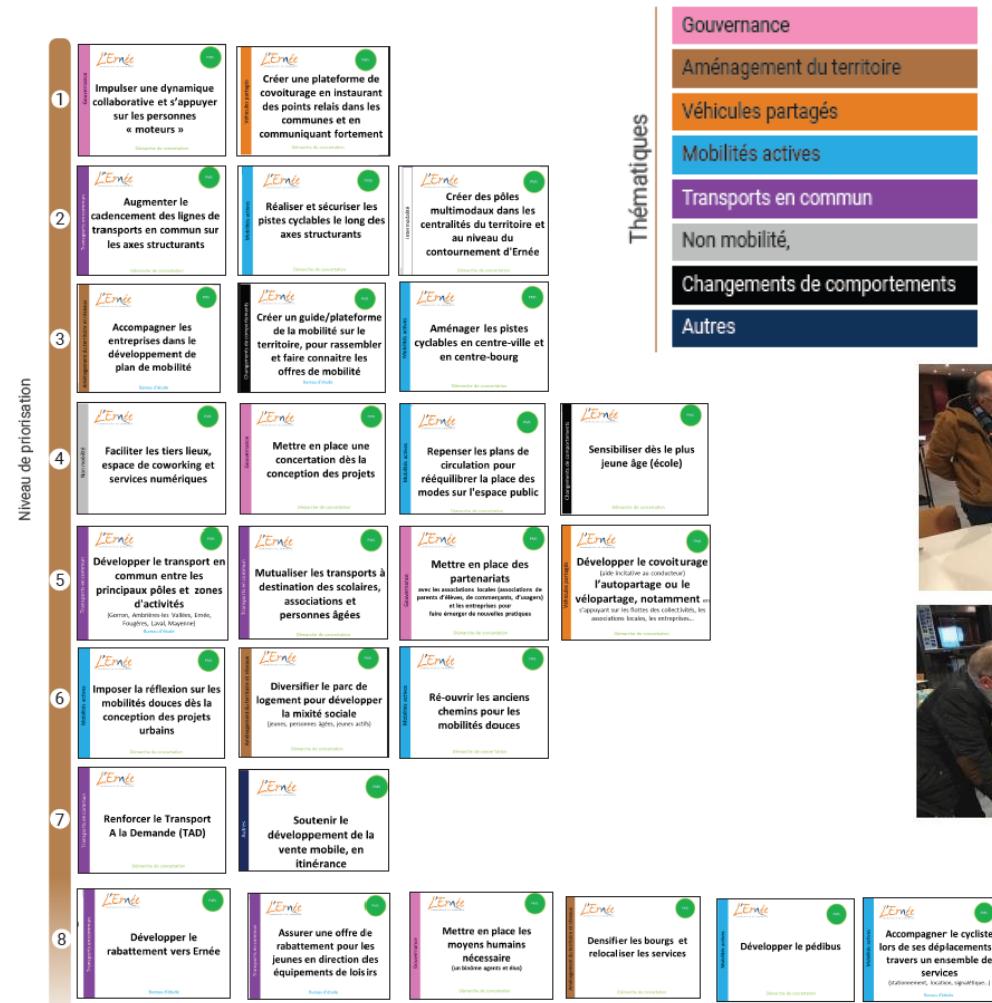
# Sur le volet PMS, la construction d'arborescences stratégiques communautaires...

✓ 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 aux **43 participants des séminaires de décembre 2021** (habitants / élus / techniciens...) de construire des arborescences stratégiques

L'intérêt de cette méthode :

- ✓ Prioriser les actions à mettre en œuvre...
- ✓ Retenir certaines actions mais pas toutes (*dans une démarche de pragmatisme*)
- ✓ Au total 8 arborescences construites à l'échelle des 2 Communautés de Communes



## ... Permettant d'aboutir sur un programme d'actions intercommunautaire

- ✓ *Un forum intercommunautaire réalisé le 21 février 2022*
- ✓ **36 participants mobilisés**
- ✓ **Un travail de construction et d'approfondissement des actions communes aux deux collectivités**

- ✓ **Constats / remarques**
- ✓ **Mesures à mettre en place (en s'appuyant sur les pistes d'actions)**
- ✓ **Secteur d'intervention (au-delà des EPCI, 2 EPCI, CCE, CCBM, principaux pôles, quelques communes, autres)**
- ✓ **Planification (court terme, moyen terme, long terme)**
- ✓ **Acteurs à mobiliser**
- ✓ **Conditions de réussite**



**53 pistes d'actions** retenus suite aux seconds séminaires

**18 actions** retenues qui constituent le futur PMS

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 SDC

V. Diminuer l'autosolisme : 2 actions

VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien : 2 actions

VII. Informer sur les solutions de mobilité : 1 action

# **PARTIE 3**

## **Le contenu du Plan d'Actions**



# 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

## 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

## 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

## 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) Entretenir 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*

## V. Diminuer l'autosolisme : 2 actions

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

## VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien : 2 actions

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

## VII. Informer sur les solutions de mobilité : 1 action

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

## I. Structuration de la gouvernance



## I. Structuration de la gouvernance

**Concrétiser la compétence mobilité et mettre en place les moyens nécessaires**

1/1

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- ✓ Une prise de conscience, de la part des CC, des enjeux en matière de mobilité à travers la prise de Compétence, effective depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021...
- ✓ ... Accentuée par la réalisation immédiate du PMS et des SDC, traduisant la volonté de répondre à des attentes, exprimées notamment dans l'enquête en ligne auprès de la population.

**Objectif :**

→ Traduire les ambitions affichées à travers la mise en œuvre opérationnelle des actions

**Détail des mesures à mettre en place****Mesure 1 : Disposer des moyens humains nécessaires**

- ✓ Allouer à la Compétence « Mobilité », une Vice-Présidence spécifique (qui n'est pas englobé dans la thématique du Développement Durable ou du PCAET) ainsi qu'une Commission allouée à la mise en œuvre des actions.
- ✓ Embaucher un(e) chargé(e) de Mission Mobilité qui devra :
  - ✓ Assurer la mise en œuvre technique et opérationnelle des actions
  - ✓ Assurer le suivi des études et projets d'itinéraires inscrits au Schéma Directeur Cyclable
  - ✓ Rechercher les financements et préparer les dossiers de demande de subvention
  - ✓ Animer, communiquer et sensibiliser en faveur de la mobilité
  - ✓ Accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des Plans de Mobilité Entreprises
  - ✓ Être le référent technique des Communautés de Communes auprès des partenaires et des communes

**Mesure 2 : Accompagner les communes dans la mise en œuvre localisée des actions de mobilité**

Faciliter l'appropriation des enjeux et des actions des communes via un accompagnement technique et financier, sous plusieurs formes :

- ✓ Rédaction de charte communautaire (piétonne, cyclable...), aide la réalisation des aménagements cyclables communaux (suivi technique, rédaction cahier des charges) ou des cheminements...
- ✓ Accompagnement aux actions de communications et de sensibilisation
- ✓ Accompagnement technique à la prise en compte du sujet « Mobilité » pour les projets urbains...

**Coûts**

1 voire 2 ETP (en fonction de la volonté des 2 Communautés de Communes de mutualiser les moyens)

**Exemples de subventions / Aides**

ADEME sur le volet « actions en faveur de la transition écologique... » pour le recrutement d'un chargé de mission (30 k€ / an + acquisition d'équipements à la création de poste)

**Echelle de mise en œuvre**

- ✓ Mesure distincte portée par les 2 Communautés de Communes / Déclinaison à l'échelle communale via un portage communautaire

**Suivi des mesures**

- ✓ Mise en place des mesures inscrites au Plan de Mobilité Simplifié
- ✓ Embauche d'un(e) chargé(e) de Mission Mobilité

Planning	
Court terme (< 2 ans)	Mise en œuvre du PMS / Embauche d'un(e) chargé(e) de mission
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Conduite opérationnelle des actions du PMS
Long terme (> 5 ans)	



Acteurs	Rôle
CCE / CCBM en tant qu'AOM	Porteur du projet
Communes	Partenaire technique et locaux dans la mise en œuvre des actions
CD 53, Région, ADEME	Partenaires techniques voire financiers selon les thématiques abordées

## I. Structuration de la gouvernance

**Mettre en place une concertation dès la conception des projets et s'appuyer sur le / les comités de partenaires**

1/3

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- ✓ Un vivier d'acteurs, générateurs de flux de déplacements, ou impliqués dans l'action locale et les enjeux en matière de mobilité durable
- ✓ Des actions effectives, menées notamment par le GAL Haute-Mayenne auprès des entreprises sur les changements de comportements

**Objectif :**

- ➔ Impulser une dynamique collaborative faisant à la suite à l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié
- ➔ Conférer un rôle de suivi et de d'accompagnement au quotidien quant à la politique mobilité des CC

**Synthèse des mesures à mettre en place****Mesure 1 : Créer un Comité de partenaires**

- ✓ La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, adoptée en décembre 2019, institue l'obligation pour les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) de créer un **Comité des Partenaires**, une instance consultative à impliquer dans les principales évolutions de la politique mobilité.
- ✓ Si Les modalités de mobilisation et de fonctionnement restent libres, en cohérence avec la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié conjoint, ce Comité de Partenaires sera à mobiliser régulièrement.

**Mesure 2 : Travailler sur les changements de comportements**

A travers différents outils de sensibilisation (ateliers pédagogiques, conférences / réunions publiques...) :

- ✓ **Mobiliser les usagers** (piétons / cyclistes / automobilistes) sur les bons comportements à avoir vis-à-vis de chacun ;
- ✓ **Mobiliser les acteurs locaux** (élus, entreprises, établissements scolaires, acteurs sociaux...) sur les enjeux et l'amélioration des conditions de déplacements.

**Coûts**

0,1 ETP répartis entre :

- ✓ L'organisation et l'animation du Comité de Partenaires : coûts d'organisation et de mobilisation de temps d'échanges
- ✓ L'organisation et l'animation d'actions sur les changements de comportements

Exemple de coûts :

- ✓ Crédit d'une fête de la mobilité : +/- 15 0000 € / fête réalisée
- ✓ Challenge de la mobilité : 1000 €/an comprenant la communication et les lots pour les lauréats du challenge

**Exemples de subventions / Aides**

- ✓ CD 53 sur le volet Animation / Sensibilisation (50 % des dépenses avec un plafond de subvention de 15 K€ par CC)
- ✓ ADEME sur le volet « actions d'animation, de communication... » (jusqu'à 70 % selon le type d'actions)...

**Echelle de mise en œuvre**

- ✓ Mesure distincte portée en interne par les 2 Communautés de Communes / Réflexion et mobilisation au-delà des RT des AOM

**Suivi des mesures**

- ✓ Fréquence et régularité de mobilisation
- ✓ Ratio personnes invitées / personnes présentes
- ✓ Nombre d'actions mises en place sur les

**Planning**

Court-terme (< 2 ans)	Création des outils de concertation et du Comité de
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Mobilisation régulière
Long terme (> 5 ans)	

**Intérêt / Public cible****Rôle****Acteurs**

Porteur du projet	Communauté de communes de l'Ernée et du Bocage Mayennais en tant qu'AOM
Partenaire technique	Partenaires potentiellement mobilisables au sein d'un <b>Comité de Partenaires</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acteurs institutionnels : Région / CD 53 / territoires limitrophes, notamment intégrés au Bassins de Mobilité</li> <li>• Acteurs locaux : GAL Haute Mayenne / CCAS – CIAS...</li> <li>• Acteurs de la société civile : Entreprises, Etablissements scolaires, Associations d'usagers...</li> </ul> Partenaires complémentaires potentiellement mobilisables pour <b>des actions de changements de comportement</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADEME / Prévention routière / Auto-école...</li> </ul>

## I. Structuration de la gouvernance

**Mettre en place une concertation dès la conception des projets et s'appuyer sur le / les comités de partenaires**

2/3

## Détail des mesures à mettre en place

**Mesure 1 : Créer un Comité de partenaires**

- ✓ L'instauration des Comités de partenaires a pour objectif d'instaurer une **dynamique et de la faire perdurer via un dialogue entre AOM, usagers / habitants et employeurs**. Cette implication doit aussi faire prendre conscience des enjeux liés à la mise en place des services de mobilité.
- ✓ Au-delà des participants fixés par la LOM (cf. ci-contre) le caractère multi-bénéficiaire des services de mobilité induit d'élargir le corpus d'acteurs à mobiliser. Ainsi, il est conseillé de mobiliser :
- ✓ **Les acteurs institutionnels :**
  - ✓ La Région Pays de Loire en tant qu'AOM Régionale et gestionnaire du réseau ALEOP
  - ✓ Le CD 53 en tant que gestionnaire des RD et rédacteur du Schéma Départemental des Mobilités Durables
  - ✓ Les territoires limitrophes, notamment intégrés au Bassins de Mobilité (Mayenne Communauté et la CC du Mont des Avaloirs) avec qui il s'agira de rédiger le Contrat Opérationnel de la Mobilité (cf. ci-contre)
- ✓ **Les acteurs locaux et sociaux :**
  - ✓ Le GAL Haute Mayenne qui à travers les actions déjà mises en œuvre dispose d'une connaissance fine des enjeux liés à la Mobilité et aux territoires
  - ✓ Les CIAS qui disposent d'une connaissance fine des besoins des publics les plus contraints
  - ✓ L'association Famille – Rurale...
- ✓ **Les acteurs de la société civile :**
  - ✓ Des représentants des principaux établissements scolaires, des foyers de jeunes, des représentants d'associations de loisirs sportives ou culturelles, notamment pour échanger sur les solutions à destination...
- ✓ Dans le cadre du PMS conjoint, 1 comité de partenaires sera à mobiliser par EPCI, mais l'implication des acteurs supra communautaires doit rester similaire.

Le comité des partenaires est à mobiliser pour consultation suite à la validation du PMS et pourra être sollicité :

- ✓ De **manière annualisée** pour suivre l'état d'avancement des actions retenues (afin de se prononcer sur le suivi, la mise en œuvre opérationnelle...);
- ✓ De **manière ponctuelle** selon les opportunités (projets urbains structurants, évolution des offres de mobilité, locales, régionales...).

**Ce que dit la Loi d'Orientation des Mobilité de 2019****✓ Le Comité des Partenaires**

Selon l'article L1231-5 du Code des Transports, les autorités organisatrices de la Mobilité créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement.

- ❑ Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort.
- ❑ Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.
- ❑ Ce comité des partenaires peut être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité prévue aux et sur tout projet de mobilité structurant.
- ❑ L'AOM consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification.

**✓ Le Contrat Opérationnel de Mobilité**

Un contrat opérationnel de mobilité est conclu par la Région à l'échelle de chaque bassin de mobilité avec les AOM. Ce contrat :

- Est établi sur la base des besoins identifiés localement ;
- Fixe les modalités de l'action commune des AOM à l'échelle du bassin ;
- Décline les objectifs en actions opérationnelles à l'échelle de l'EPCI ;
- Intègre une évaluation à mi-parcours.

Le contrat opérationnel est le cadre systématisé de la coordination des services et des offres de mobilité sur le territoire du bassin de mobilité. À cette échelle, la Région pilotera l'élaboration de ce contrat puis veillera à sa mise en œuvre opérationnelle, et à la mise en cohérence des stratégies et des offres de mobilité portées par les différentes AOM.

## I. Structuration de la gouvernance

**Mettre en place une concertation dès la conception des projets et s'appuyer sur le / les comités de partenaires**

3/3

## Détail des mesures à mettre en place

**Mesure 2 : Travailler sur les changements de comportements**

Des actions de sensibilisation autour des enjeux de la mobilité durable et sur les changements de comportements, devront être développées soit dans le cadre des semaines spécifiques (semaine européenne de la mobilité / du développement durable) ou lors de campagnes plus ponctuelles réalisées tout au long de l'année.

L'objectif est de tenir un **rythme semestriel**, avec en moyenne une journée tous les 6 mois. Ces actions de sensibilisation seront à prévoir sur l'ensemble des communes du territoire.

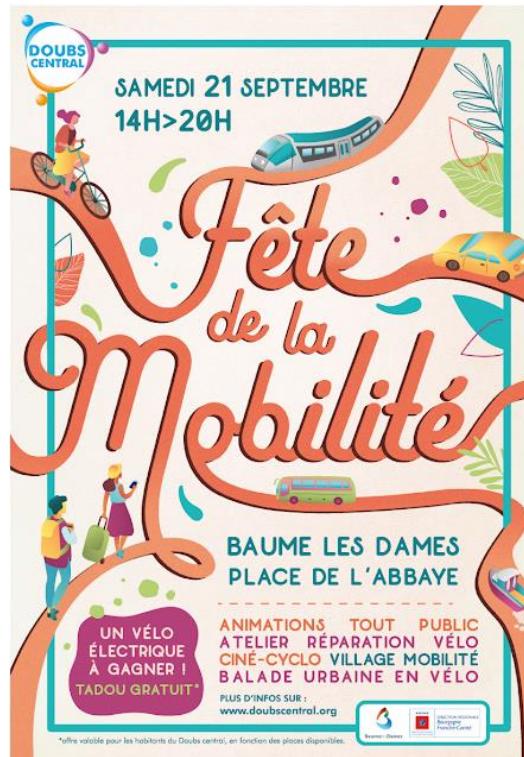
Différents outils sont potentiellement mobilisables :

- ✓ Des ateliers pédagogiques (permis – vélo / piétons, stage éco-conduite, test de VAE...)
- ✓ Des conférences / cafés – débats / réunion publique, autour des enjeux de mobilité durable et de la nécessité de changer ses comportements

Ces outils seront à adapter en fonction des publics et pourront mobiliser différents acteurs :

- ✓ Les entreprises et employeurs, pour les challenges mobilité, à destination des actifs
- ✓ Les associations, services jeunesse, représentants des établissements scolaires, à destination des jeunes
- ✓ La prévention routière, la gendarmerie nationale, les auto-écoles (à destination des automobilistes, mais également des piétons et cyclistes)
- ✓ L'ADEME pour inciter aux changements de comportements

Le discours et le champ sémantique se devront d'être progressif. A ce stade, les changements de comportements ne sont possibles que si les usagers ont le moyen de le faire. Il s'agira de passer d'un discours de « possibilités » à un discours de « nécessité » au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions du PMS.

**Exemple Fête de la mobilité à Baume-les-Dames****Au programme :**

- Balades urbaines à vélos ;
- Atelier réparation vélos ;
- Village de la mobilité : simulateurs de conduite, vélo smoothies, quizz, etc...;
- Tables rondes (« Comment se déplace-t-on près de chez nous ?... ») ;
- Ciné-cyclo ...



*Challenge de la Mobilité en Haute Mayenne*



## II. Repenser le territoire pour structurer les trajets du quotidien



## Accompagner les entreprises dans le développement de Plan de Mobilité Entreprises / Inter-Entreprises

1/1

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Plus de 13 000 emplois équitablement répartis entre les deux EPCI – Plus de 2 800 emplois sur Ernée (220 sur Monbana) et près de 1 900 sur Gorron (Serap)
- ✓ Une offre d'emploi qui n'est pas uniquement concentrée sur les pôles de premier ordre, mais qui est diffusée sur un réseau de PME et qui est marquée par la pluralité des activités

### Objectifs :

- ➔ Impliquer les acteurs économiques et les employeurs dans la mise en œuvre du PMS et identifier des solutions applicables à l'échelle de zones

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 1 : Solliciter les entreprises pour identifier leur implication potentielle dans la mise en œuvre de Plans de Mobilité

Cibler notamment :

- ✓ Les entreprises situées au sein des zones d'activités de Gorron (Sapinettes / Besnardièvre) et d'Ernée (La Querminais/ la Brimonnière)
- ✓ Les entreprises / employeurs disposant d'un volume important de salariés (ex : Centre Hospitalier d'Ernée), à minima 50 salariés
- ✓ Montrer l'exemple en réalisant des Plans de Mobilités des Communautés de Communes

#### Mesure 2 : Accompagner les entreprises dans la réalisation des PM

Un accompagnement qui peut s'envisager selon deux formes :

- ✓ Technique, via la réalisation en interne du Plan, la constitution ou l'animation d'un réseau d'entreprises, la valorisation des solutions et aides existantes à destination des entreprises ;
- ✓ Financier, via une incitation financière, ou une subvention à la réalisation de Plan de Mobilité.

### Coûts - A définir en fonction de l'implication des CC :

- Si accompagnement technique : mini 0,25 ETP voire davantage selon le niveau d'accompagnement
- Si accompagnement financier : à définir – Exemple : env. 30 K€ par Plan de Mobilité Interentreprises sur une ZA

### Exemple de solutions découlant des Plans de Mobilité

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Réduction sur les abonnements tarifaires des réseaux TC
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), marquage des vélos contre le vol
- Eco conduite
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Autopartage professionnel de flottes de véhicules de service / de société
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Navettes (électriques) gérées en réseau
- Télétravail / harmonisation des horaires
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine
- Sensibilisation

Des mesures qui doivent viser les déplacements des actifs et faciliter l'accès aux entreprises pour les personnes en insertion

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure distincte portée par les 2 Communautés de Communes / Cibler les mesures sur les principales ZA et employeurs

### Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'entreprises impliquées dans un PM, évolution du nombre de salariés concernés et nombre d'actions menées auprès des entreprises
- ✓ Evolution des parts modales des actifs dans les déplacements domicile-travail

#### Planning

Court-terme (< 2 ans)	Appui et accompagnement aux Plans de Mobilité
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	
Long terme <td>A long terme les principales ZA et entreprises auront déjà réalisé leur Plan de Mobilité</td>	A long terme les principales ZA et entreprises auront déjà réalisé leur Plan de Mobilité

#### Intérêt / Public cible



#### Acteurs

Entreprises	Porteurs du projet pour la réalisation de leur Plan de Mobilité (Réseau d'entreprises – Clubs – Associations / Grandes Surfaces)
CCE / CCBM	Partenaire technique / financier
ADEME / Région	Partenaire financier

### Exemples de subventions / Aides

- ✓ ADEME sur le volet « aide aux études en matière de mobilité durable... »
- ✓ AMI Régional « Crédit d'une Communauté de covoitureurs pour la desserte d'une ZA »

## Faire de la mobilité un sujet transversal dès la conception des projets urbains

1/3

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Des territoires marqués par une croissance de la population (plus marquée sur la CCE), une diffusion et un étalement urbain, et par une dépendance à l'automobile matérialisée par le taux de motorisation des ménages (1,44 à l'échelle globale)

### Objectifs :

- ➔ Une tendance à la dilatation des territoires, des espaces résidentiels et des lieux de vie, qu'il est nécessaire d'inverser
- ➔ Mieux articuler à l'avenir déplacements et urbanisme, avec 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.

### Synthèse des mesures à mettre en place

Il s'agit d'instituer une **meilleure cohérence** en matière de **développement territorial** au regard des enjeux de **mobilité durable**, et ce, pour toute **réflexion en matière d'aménagement et d'urbanisme**. Pour y parvenir, il s'agira de veiller à la prise en compte des objectifs et la traduction des mesures du PMS dans les documents de planification ou projets urbains locaux, communautaires (PLUI...) ou suprateritoriaux.

En parallèle, des **critères traduisant ces objectifs** (des arrêts de transports accessibles à proximité, des modes doux intégrés dans la réalisation de nouvelles voiries, une offre de stationnement limitée incitant au report modal...) devront être élaborés pour tout nouveau projet urbain (résidences, commerces et activités, équipements...). Par exemple, une autorisation d'aménagement ne serait fournie qu'à condition de respecter ces normes et objectifs.

Pour y parvenir quatre grandes mesures seront à prévoir :

#### Mesure 1 : Imposer la réflexion sur les mobilités douces dès la conception des projets urbains

#### Mesure 2 : Mieux entretenir et adapter le réseau routier

#### Mesure 3 : S'interroger sur le logement

#### Mesure 4 : Encourager le commerce et développer le service de proximité

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune et étroitement liée entre les 2 Communautés de Communes, en adoptant un regard particulier sur les nouveaux projets

### Suivi des mesures

- ✓ Part des nouvelles constructions / nouvelles localisations dans un rayon adéquat autour des offres de mobilités
- ✓ Intégration des actions du PMS dans les études d'urbanisme

Planning	
Court-terme (< 2 ans)	
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Suivi de la prise en compte des enjeux de mobilité
Long terme <td></td>	

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
Communes et EPCI	Porteur du projet selon le maître d'ouvrage
Département (RD), Région (Compétence Mobilité), DETR (état), DREAL (continuité cyclable), DDTM (Réglementation)...	Partenaire technique / financier selon la thématique abordée

### Coûts

A minima 0,1 ETP pour le suivi des projets urbains, des documents d'urbanisme et de planification / Une action qui s'étend au-delà de la seule compétence mobilité

## Faire de la mobilité un sujet transversal dès la conception des projets urbains

2/3

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 1 : Imposer la réflexion sur les mobilités douces dès la conception des projets urbains

Afin de veiller à la bonne application des principes du PMS au sein des différents documents de planification ou des projets urbains. Les Communautés de Communes, **par l'intermédiaire des chargés de mission Mobilité** devront être associées à l'ensemble des démarches et projets urbains ou d'aménagement menés sur le territoire.

Il s'agira ainsi de vérifier l'**intégration des modes doux** (cheminement doux sécurisés, zones pacifiées), en vérifiant si les projets inscrivent des **itinéraires sécurisés** favorisant la pratique piétonne ou cyclable. En complément, les **normes relatives à la question de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite** peuvent également être vérifiées (traversées piétonnes sécurisées, trottoirs suffisamment larges, mobilier urbain, stationnement...) ;

Pour aller plus loin **en fonction des communes et des offres de mobilités effectives**, d'autres vérifications seront à prévoir :

- ✓ **L'accès en transports en commun des futures zones urbanisées** (lotissements, équipements publics, zones d'activités...), par exemple au sein des polarités, **éviter les nouvelles constructions situées à plus de 500 mètres d'un arrêt** ;
- ✓ **Le calibrage de la voirie.** Dans le cas de projets routiers, **les usagers et modes attendus selon la fonction des voiries induiront des aménagements spécifiques à prévoir** ;
- ✓ **L'offre de stationnement** en fonction des projets proposés, l'objectif sera de vérifier si l'offre est incitative au report modal.

#### Mesure 2 : Mieux entretenir et adapter le réseau routier

**Support des offres de mobilités**, le réseau routier constitue un enjeu essentiel, identifié à l'échelle nationale via la rédaction de la LOM, et décliné à l'échelle du PMS conjoint, avec l'identification de la nécessité de **mieux entretenir le réseau routier**, et cela dans une optique :

- ✓ **De sécurisation de l'ensemble des usagers** (voies dégradées synonymes d'insécurité, créneaux de dépassement, élargissement des voiries dans une optique de partage, sécurisation des intersections) ;
- ✓ **De protection de la qualité des espaces publics** (poursuite du contournement d'Ernée, pacification) ;
- ✓ **De requalification environnementale** (protections acoustiques, ouvrages de protection de la ressource en eau, traitement des eaux d'assainissement, ouvrages de préservation de la biodiversité).

En parallèle, l'adaptation du réseau viaire sera à poursuivre en fonction de la hiérarchisation actuelle et future à l'échelle communautaire. Il s'agira de vérifier la cohérence des fonctions allouées aux différents axes au regard :

- ✓ **Des réglementations et caractéristiques de la voirie** (emprise, files de circulation, vitesses réglementation) ;
- ✓ **Des espaces urbains traversés et des pôles générateurs de déplacements desservis**.

A titre d'exemple, sitôt le contournement d'Ernée finalisé, la requalification de la RN12 en zone urbaine sera à prévoir.

Le rôle des CC, à travers cette mesure sera de :

- ✓ **Veiller à une prise en compte des offres de mobilité sur les aménagements viaires** portés par les gestionnaires de voiries, en particulier sur le volet du Schéma Directeur Cyclable ;
- ✓ **Faire le lien** entre les communes, le CD53 et l'Etat, en tant qu'AOM, dans l'organisation générale du réseau viaire.

## Faire de la mobilité un sujet transversal dès la conception des projets urbains

3/3

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 3 : S'interroger sur le logement

L'adéquation entre les notions d'habitat et de mobilité doivent s'envisager selon deux grilles de lecture :

**1) Le positionnement et l'offre de logement dans l'espace urbain**, avec dans le cadre du PMS, un rappel de la part des acteurs de la nécessité de :

- ✓ **Diversifier le parc de logements pour développer la mixité sociale** (des jeunes actifs aux personnes âgées) ce qui induit de travailler sur la diversification des types de logements (physiques et catégories d'accès) ;
- ✓ **Créer et aménager des logements dans les centralités**, en veillant justement à cette forme de mixité sociale, afin d'éviter l'étalement urbain, et en s'appuyant sur les dents creuses urbaines, sur la requalification de l'urbain...

**2) Intégrer de nouvelles normes en matière de mobilité dans la réalisation des logements, avec en appui de la LOM :**

L'installation de bornes de recharge de véhicules électriques, ainsi :

- **L'article 69 de la LOM** stipule que « Un locataire ou un occupant de bonne foi peut demander l'installation, à ses frais, de bornes de recharge de véhicules électriques et hybrides, permettant un décompte individualisé des consommations. Ni le propriétaire d'un immeuble disposant d'un parc de stationnement d'accès sécurisé, ni le syndicat des copropriétaires ne peuvent s'y opposer, sauf motif sérieux et légitime » ;
- **L'article 64 précise les modalités d'installation des points de recharge**, au-delà des seuls bâtiments résidentiels.

La mise à disposition d'emplacements mutualisés :

- **L'article 65 précise que « les organismes HLM ont la possibilité de mutualiser, dans certaines situations, leurs emplacements de stationnements**, c'est-à-dire d'en partager la construction, la gestion et l'utilisation afin de répondre aux besoins de différents projets à proximité (autres immeubles d'habitation, commerces, par exemple) ».

Le stationnement des cycles avec des emplacements spécifiques

- Les articles 53 et 54 viennent rappeler et préciser la nécessité de prévoir des **emplacements de stationnement de cycles pour tout bâtiment résidentiel collectif**.

Ces différents articles viennent ainsi compléter les réflexions sur le stationnement multimodal au-delà des classiques règles U12 des PLU

#### Mesure 4 : Encourager le commerce et développer le service de proximité

En cohérence avec les réflexions portées sur le logement, l'objectif sera d'intégrer la **question de la localisation des commerces et des services de proximité** (voire communautaires ou supra-communautaires), en veillant d'un point de vue géographique :

- ✓ De manière globale, à une bonne diffusion optimale de ces pôles générateurs de déplacements, à une distance « raisonnable » pour les habitants afin de limiter les déplacements contraints ;
- ✓ De manière localisée, à un **positionnement adéquat au regard des offres de mobilité effectives ou projetées**.

### III. Valoriser et renforcer l'offre de transports en commun



## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

1/13

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Moins de 1 % des déplacements réalisés en Transports Collectifs
- ✓ 6 lignes interurbaines assurées sur le réseau Aléop, dont une seule réellement attractive pour un public d'actifs (ligne 145 Ernée <> Laval), une organisation globale des lignes orientée pour des déplacements scolaires peu incitative pour répondre aux autres motifs

### Objectif :

- Echanger avec la Région pour développer les transports réguliers et répondre aux besoins des actifs et aux déplacements de santé

### Synthèse des mesures à mettre en place

Le forum intercommunautaire réalisé en février 2022 et les ateliers ont été l'occasion d'échanger autour d'une organisation souhaitée de lignes de transports collectifs visant à :

- ✓ Connecter les polarités des 2 Communauté de Communes (Landivy, Gorron, Saint-Denis-de-Gastines, Ambrières-les-Vallées, Ernée, Andouillé, Chailland, La Baconnière, Pontmain) ;
- ✓ Faciliter les déplacements vers l'extérieur du territoire (Fougères, Laval, Mayenne, Flers) ;
- ✓ Répondre aux besoins des actifs et aux déplacements vers les pôles de santé.

9 lignes ou fuseaux structurants ont été exprimés par les participants. La majorité des lignes identifiées n'étant pas internes aux Communautés de Communes ou au territoire du Plan de Mobilité Simplifié conjoint, elles seront par définition des lignes régionales. L'objectif sera donc de soutenir auprès de la Région Pays-de-Loire, en tant que gestionnaire du réseau Aléop, le développement de ces lignes.

1 seule ligne (La Pellerine <> Ernée) située à l'intérieur du Ressort Territorial de la CCE pourra être gérée par la collectivité.

Les échanges réalisés avec la Région se baseront sur plusieurs caractéristiques et mesures.

**Mesure 1 : Valoriser les lignes déjà existantes** sur les Communautés de Communes, afin d'éviter les doublons

**Mesure 2 : Identifier les échelles de coûts**, pour lesquelles seule la Région sera à-même d'identifier un coût affiné

**Mesure 3 : Vérifier l'intérêt de nouvelles lignes** au regard des besoins de la population, basé sur le ressenti indéniable des élus et sur les données statistiques des déplacements pendulaires

**Mesure 4 : Définir les lignes dans une optique d'intermodalité**

Les éléments de lecture proposés dans le cadre du PMS visent à apporter des premiers éléments de réponse. Mais ils seront à affiner en partenariat avec la Région.

### Coûts

Les coûts identifiés à ce stade relèvent d'hypothèses de calcul selon les lignes identifiées et seront à approfondir en partenariat avec la Région

Selon les scénarios de desserte, les coûts seront compris entre 1,5 M€ et 3,6 M€

En termes de coûts directs pour les EPCI, ils consisteront en du « lobbying » et de l'échange avec la Région

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure globale à l'échelle des 2 Communautés de Communes, mais des logiques communautaires selon les lignes à développer

### Suivi des mesures

- ✓ Evolution des échanges avec la Région
- ✓ Mise en place des lignes de transport et niveaux d'offres proposés
- ✓ Evolution de la fréquentation des lignes mises en place

Planning	
Court-terme (< 2 ans)	Négociation / échanges avec la Région quant à la mise en place des lignes régulières
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Mise en place des lignes
Long terme (> 5 ans)	Suivi de la fréquentation des lignes et ajustement de l'offre



Acteurs	Rôle
CCE / CCBM	Lobbying auprès de la Région pour la valorisation des lignes
Région	Partenaire technique / financier en tant que gestionnaire du réseau Aléop
Territoire limitrophe (Laval Agglo / Fougères Agglo / Mayenne Communauté)	Partenaire technique

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

2/13

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 1 : Valoriser les lignes déjà existantes

Bien que 6 lignes desservent le territoire du Plan de Mobilité, le **diagnostic a démontré leur faible apport pour des déplacements quotidiens.**

Ce constat se justifie :

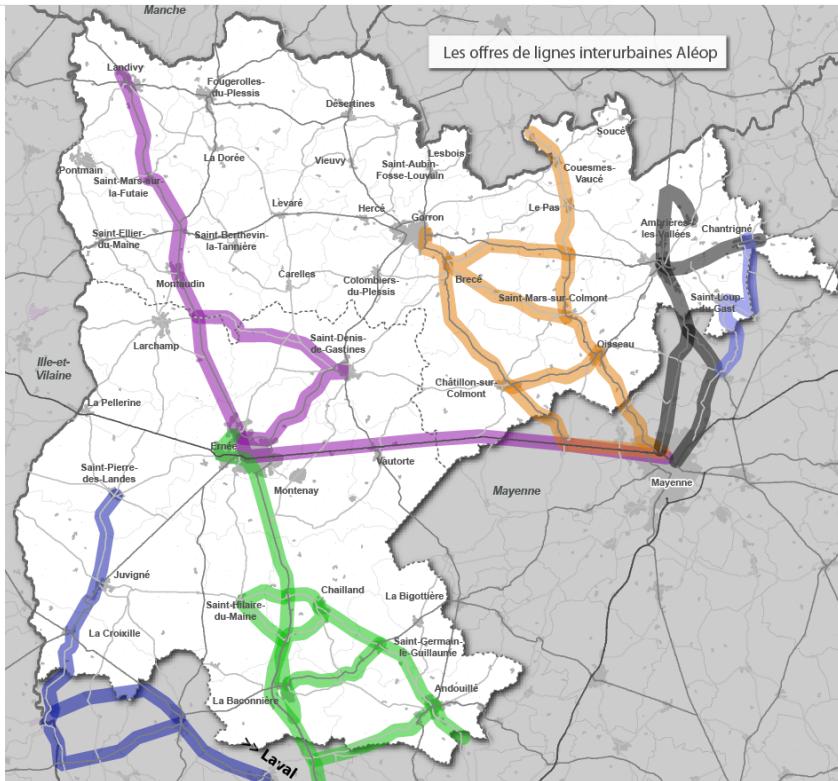
- ✓ **Par le niveau d'offres** : les lignes sont pensées essentiellement pour du rabattement scolaire, induisant des tracés et une répartition horaire indéquate pour des déplacements d'actifs ;
- ✓ **Par la lisibilité et la compréhension des lignes** (fonctionnement en boucle, schéma de desserte, services sur réservations, fiches horaires et plans des lignes incompréhensibles pour un œil non averti).

Malgré tout, ces offres existent et elles doivent être mises en valeur :

- ✓ **Par la Région** (via une refonte des fiches horaires et des outils numériques Aléop et Destineo)
- ✓ **Par les Communautés de communes** (en valorisant les lignes et surtout ce qu'elles proposent en termes de services et de possibilités).

En lien avec l'action 18, il s'agira de **souligner par ligne et par commune** :

- ✓ Les différents services proposés vers les polarités internes et externes ;
- ✓ Les temps de parcours et les temps à destination ;
- ✓ Les tarifs de l'offre voire les économies potentielles par rapport à un trajet automobile.



Ligne routière	Origine <> Destination	Communes du territoire desservies	Public cible
E145	Ernée <> Laval	Ernée, Chailland	Actif
104	Ernée <> Andouillé <> Laval	Ernée, Chailland, La Baconnière	Scolaire
105	Ernée <> La Baconnière <> Laval	Vautorte, Montenay, Ernée, St-Hilaire-du-Maine, La Baconnière	Scolaire
107	Saint-Pierre-des-Landes <> Olivet <> Laval	Saint-Pierre-des-Landes-, Juvigné, La Croixille	Scolaire
116	Landivy <> Ernée <> Mayenne	Landivy, St-Mars-sur-la-Futaie, Montaudin, St-Denis-de-Gastines, Ernée, Montenay, Vautorte	Scolaire
110	Lassay-les-Châteaux <> Mayenne <> Laval	Saint-Loup-du-Gast, Chantrigné	Scolaire
111	Gorron <> Mayenne <> Laval (en correspondance)	Couesmes-Vaucé, Le pas, St-Mars-sur-Colmont, Oisseau, Châtillon-sur-Colmont	Scolaire
117	Ambrières-les-Vallées <> Mayenne <> Laval	Chantrigné, Ambrières-les-Vallées	Scolaire

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 2 : Identifier les échelles de coût

Le forum intercommunautaire réalisé en février 2022 et les échanges à l'échelle des Communautés de Communes ont abouti sur une volonté partagée de 9 lignes structurantes :

**Landivy - Pontmain - Fougères**

**Landivy - Pontmain - Ernée**

**Gorron - Fougères**

**Gorron - Ernée - Andouillé - Laval**

**La Pellerine - Ernée**

**Ernée - Mayenne**

**Gorron - Mayenne**

**Gorron - Ambrières-les-Vallées**

**Mayenne - Ambrières-les-Vallées - Flers**

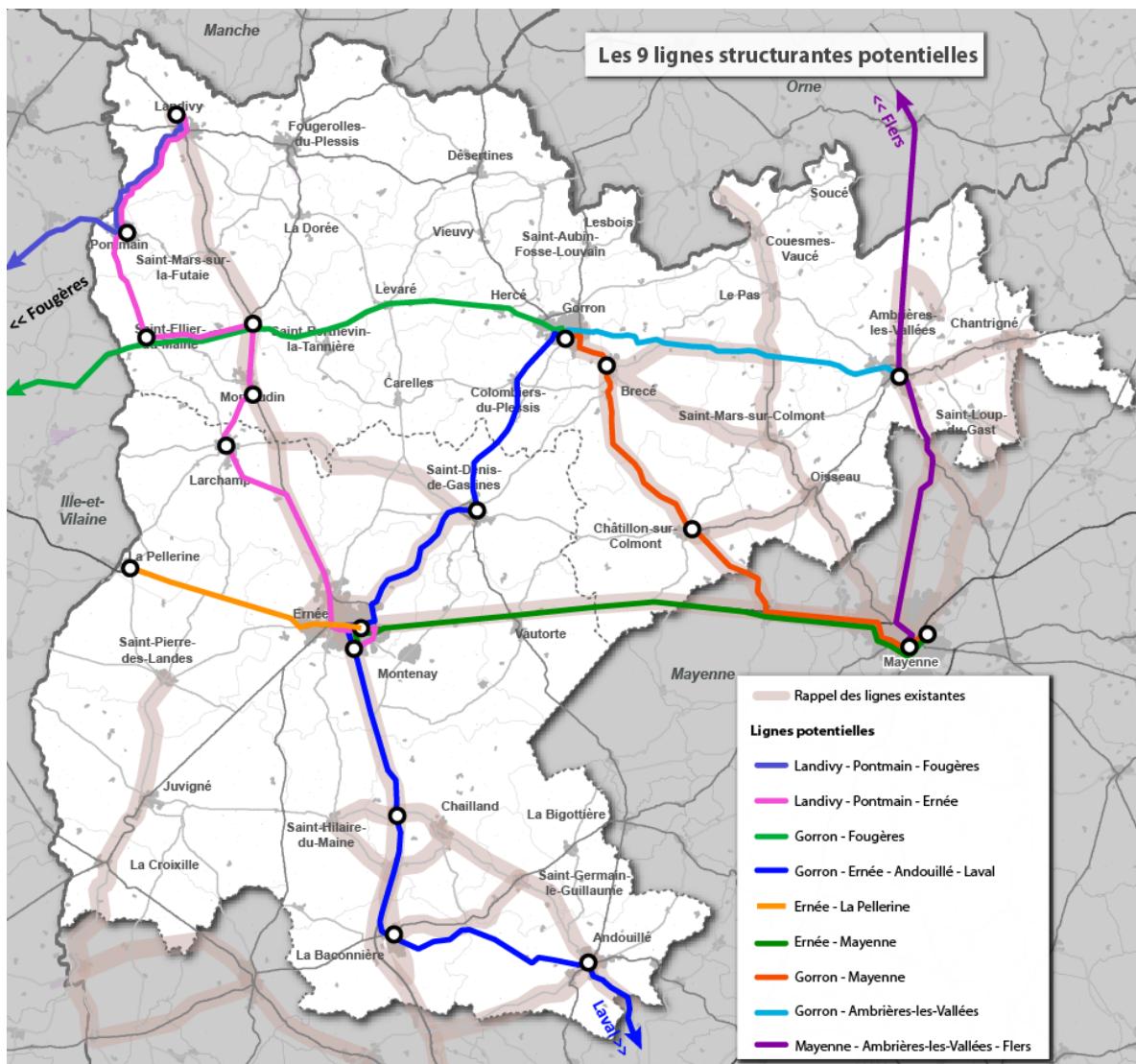
Ces intentions seront à soutenir auprès de la Région Pays-de-Loire.

Au stade du Plan de Mobilité Simplifié, l'organisation, le tracé et le niveau d'offres sont à considérer à titre indicatif, sur la base de préconisations et afin d'identifier une échelle budgétaire.

Les estimations de coût sont basées sur :

- ✓ Des propositions de tracés à affiner en partenariat avec la Région, et les AOM limitrophes ;
- ✓ Un coût kilométrique de 3,5 € (coût de fonctionnement moyen pour des lignes interurbaines intégrant le haut-le-pied) ;
- ✓ Des scénarios de niveau d'offres en fonction des besoins auxquels ces lignes doivent répondre. Pour rappel, le souhait initial est d'apporter des réponses aux actifs et pour des déplacements de santé.

Les échelles de coûts devront être affinées par la Région en fonction de l'organisation de ces lignes (coût de fonctionnement, régulation enchaînement des services, planning des chauffeurs et localisation de stockage du matériel roulant...).



## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

4/13

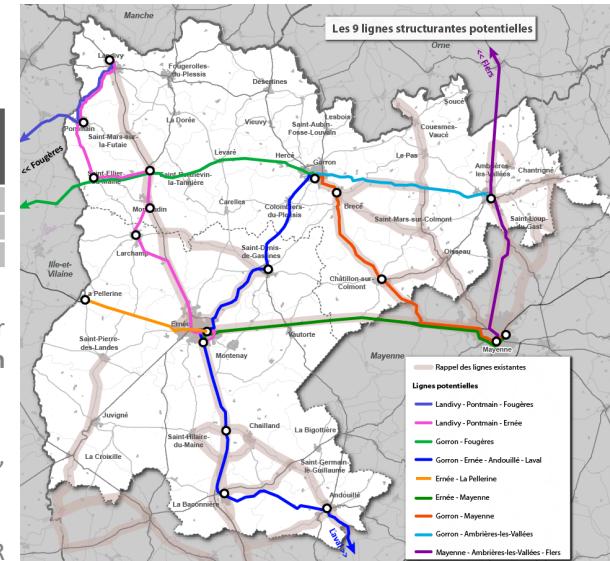
### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 2 : Identifier les échelles de coût

Bien que les coûts soient à affiner en partenariat avec la Région, des premières échelles peuvent être identifiées en fonction de scénarios de desserte, basés sur le nombre d'Aller-Retour (AR) proposés par jours ouvrés (du lundi au vendredi).

Répartition des AR	Heures de pointe du Matin	Heures creuses du Matin	Heure du Midi	Heures creuses de l'Après-midi	Heures de pointe du soir
3 AR	1		1		1
5 AR	2		1		2
7 AR	2,5	0,5	1	0,5	2,5

- ✓ Sur la base de 3 AR par jours ouvrés (1 AR en heures de pointe du matin, 1 AR le midi, 1 AR en heures de pointe du soir permettant une offre à minima pour les actifs, et la possibilité de réaliser des déplacements sur une 1/2 journée), et en admettant un niveau d'offres similaire sur l'ensemble des lignes, le coût est estimé à 1,54 M€.
- ✓ Sur la base de 5 AR par jours ouvrés (1 AR supplémentaire en heure de pointe du matin et 1 AR en heure de pointe du soir, pour accroître l'attractivité des lignes pour les actifs), le coût est estimé à 2,56 M€.
- ✓ Sur la base de 7 AR par jours ouvrés (1 AR supplémentaire en heure de pointe à répartir entre matin et soir, et 1 AR supplémentaire en heures creuses pour effectuer des déplacements sur 2/3 h afin de faciliter des déplacements de santé), le coût est estimé à 3,59 M€.



Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)	Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
Landivy - Pontmain – Fougères	23,5	47	164 €	125 307 €	208 845 €	292 383 €
Landivy - Pontmain - Ernée	35	70	245 €	187 425 €	312 375 €	437 325 €
Gorron - Fougères	33	66	231 €	176 715 €	294 525 €	412 335 €
Gorron - Ernée - Andouillé - Laval	58	116	406 €	310 590 €	517 650 €	724 710 €
La Pellerine - Ernée	13	26	91 €	69 615 €	116 025 €	162 435 €
Ernée - Mayenne	27	54	189 €	144 585 €	240 975 €	337 365 €
Gorron - Mayenne	24,6	49	172 €	131 733 €	219 555 €	307 377 €
Gorron - Ambrières-les-Vallées	15,6	31	109 €	83 003 €	138 338 €	193 673 €
Mayenne - Ambrières-les-Vallées – Flers	58	116	406 €	310 590 €	517 650 €	724 710 €
<b>TOTAL</b>				<b>1 539 563 €</b>	<b>2 565 938 €</b>	<b>3 592 313 €</b>

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 3 : Vérifier l'intérêt de nouvelles lignes

En partenariat avec la Région, il s'agira de vérifier le volume d'usagers potentiellement captables et plus globalement les besoins auxquels ces lignes peuvent répondre. Les flux pendulaires constituent la première cible lors de la construction d'une offre collectif, et les données de l'INSEE constituent la base la plus facilement mobilisable. Bien qu'incomplètes, puisque les autres motifs de déplacements ne sont pas pris en compte, les données pendulaires permettent d'identifier une première logique de priorisation des lignes.

En se concentrant sur les flux en interaction avec le territoire du PMS (internes ou entre des communes du PMS, entrants ou sortant du territoire du PMS), la ligne qui présente le plus d'intérêt concerne la liaison entre Gorron et Laval via Ernée, Andouillé... où plus de 1 900 actifs pourraient être captés.

Cela se justifie par le nombre de communes desservies et en particulier Laval. Pour autant :

- ✓ Ce fuseau de desserte est déjà assuré (en particulier entre Ernée et Laval) ;
- ✓ Augmenter le nombre de communes à desservir induit un accroissement des usagers captables... mais également des temps de parcours et in fine une diminution de l'intérêt pour les usagers.

A l'inverse des lignes présentant un volume d'usagers captables moindres sont aussi celles qui proposeront des temps de parcours limités... et peuvent être plus attractives pour les usagers.

Lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes							
				Flux d'actifs				Flux de scolaires			
				Internes au territoire du PMS	Sortants du territoire du PMS	Entrants sur le territoire du PMS	Somme des flux d'actifs	Internes au territoire du PMS	Sortants du territoire du PMS	Entrants sur le territoire du PMS	Somme des flux scolaires
Gorron - Ernée - Andouillé - Laval	58	60	Andouillé / Chailland / Colombiers-du-Plessis / Ernée / Gorron / La Baconnière / Laval / Louverné / Saint-Denis-de-Gastines / Saint-Jean-sur-Mayenne	649	1 003	275	1 927	339	578	32	949
Gorron - Mayenne	25	31	Brécé / Chatillon / Gorron / Mayenne / Saint-Georges-Buttavent	114	215	109	438	99	171	5	275
Mayenne - Ambrières-les-Vallées - Flers	58	60	Ambrières-les-Vallées / Cœuvré / Domfront / Flers / La Chapelle-au-Moine / La Haie Traversaine / Le Chatellier / Mayenne / Saint-Bômer-les-Forges / Saint-Brice	0	245	147	392	0	71	18	89
Landivy - Pontmain - Ernée	35	35	Ernée / Landivy / Larchamp / Montaudin / Pontmain / Saint-Berthevin-la-Tannière / Saint-Ellier-du-Maine	296	0	0	296	175	0	0	175
Ernée - Mayenne	27	28	Ernée / Mayenne / Saint-Georges-Buttavent / Vautorte	50	135	91	276	35	35	0	70
Gorron - Fougères	33	33	Fougères / Hercé / Laignelet / Le Loroux / Levéré / Saint-Berthevin-la-Tannière / Saint-Ellier-du-Maine	90	65	56	212	55	75	3	132
Landivy - Pontmain - Fougères	23	28	Fougères / Landéan / Landivy / La Bazouge-du-Désert / Pontmain	60	55	53	167	33	35	5	73
Gorron - Ambrières-les-Vallées	16	16	Gorron / Ambrières-les-Vallées	50	0	0	50	0	0	0	0
La Pellerine - Ernée	13	14	Ernée / La Pellerine	48	0	0	48	37	0	0	37

#### Mesure 4 : Définir les lignes dans une optique d'intermodalité

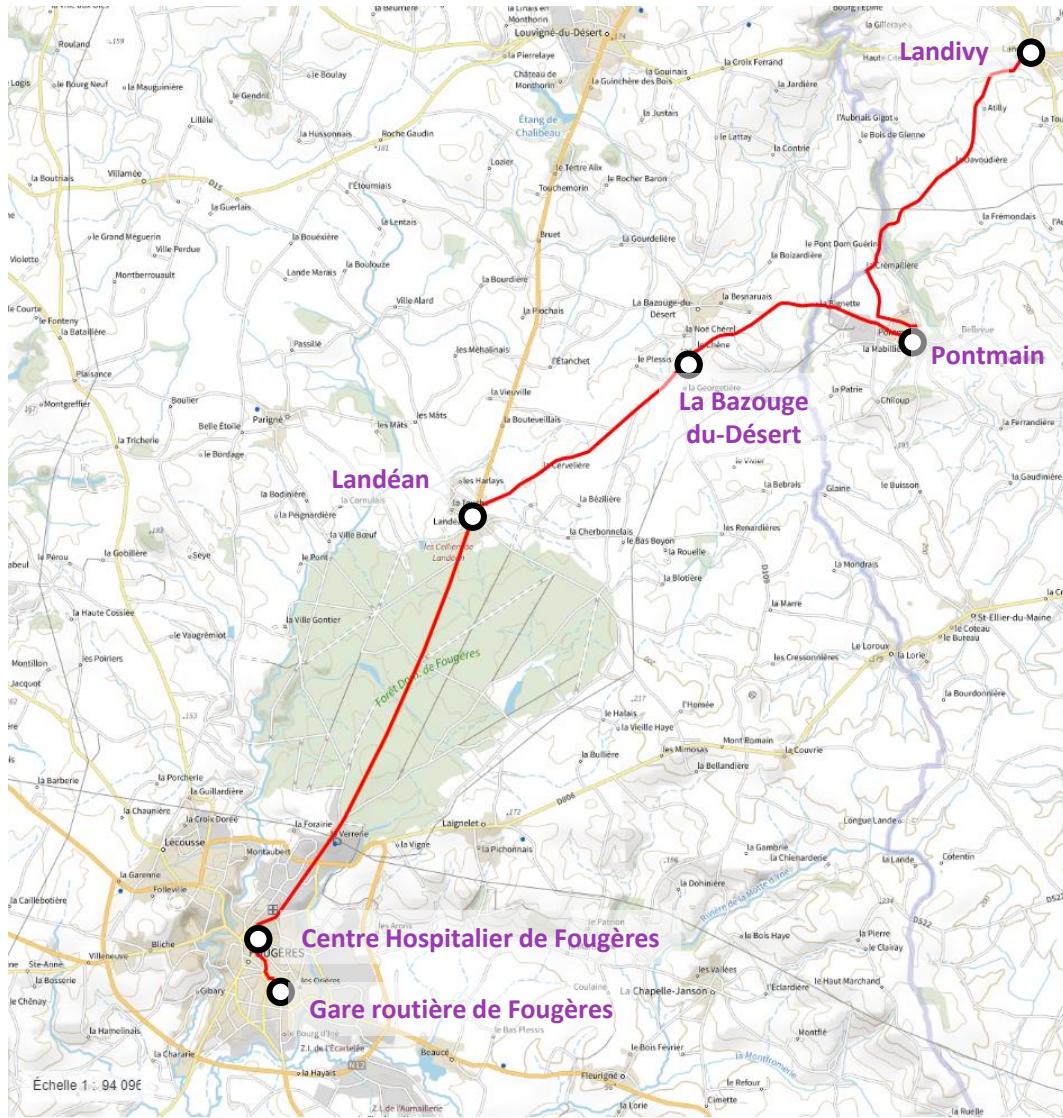
En lien avec les autres actions du PMS il s'agira de veiller à ce que les lignes soient :

- ✓ Coordonnées entre elles (horaires coordonnés pour limiter les temps de correspondance)
- ✓ Articulées avec les autres offres de mobilité (itinéraires des Schémas Directeurs Cyclables, espaces de covoiturage...) au sein de pôles d'intermodalité (cf. action 8).

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

6/13

### Détail des lignes / Landivy - Pontmain – Fougères



Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)	Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
Landivy - Pontmain – Fougères	23,5	47	164	125 307 €	208 845 €	292 383 €
Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes			Flux de scolaires	
28	Fougères / Landean / Landivy / La Bazouge du-Désert / Pontmain	Internes	Sortants	Entrants	Internes	Sortants
		60	55	53	167	33
					35	5
						73

### Commentaires complémentaires :

Le tracé identifié dessert à minima :

- ✓ Le centre-ville de Pontmain (induisant une augmentation des distances et temps de parcours) ;
- ✓ La commune de La Bazouge-du-Désert (sur la D19 mais pas sur la centralité) ;
- ✓ Le Centre Hospitalier de Fougères pour répondre aux besoins de santé ;
- ✓ La Gare Routière de Fougères, dans une optique d'intermodalité avec les réseaux Breizhgo et Surf. Un enjeu fort de connexion avec les lignes urbaines est à anticiper pour répondre à la problématique du dernier kilomètre, vers les ZA du sud et de l'est de l'agglomération fougeraise.

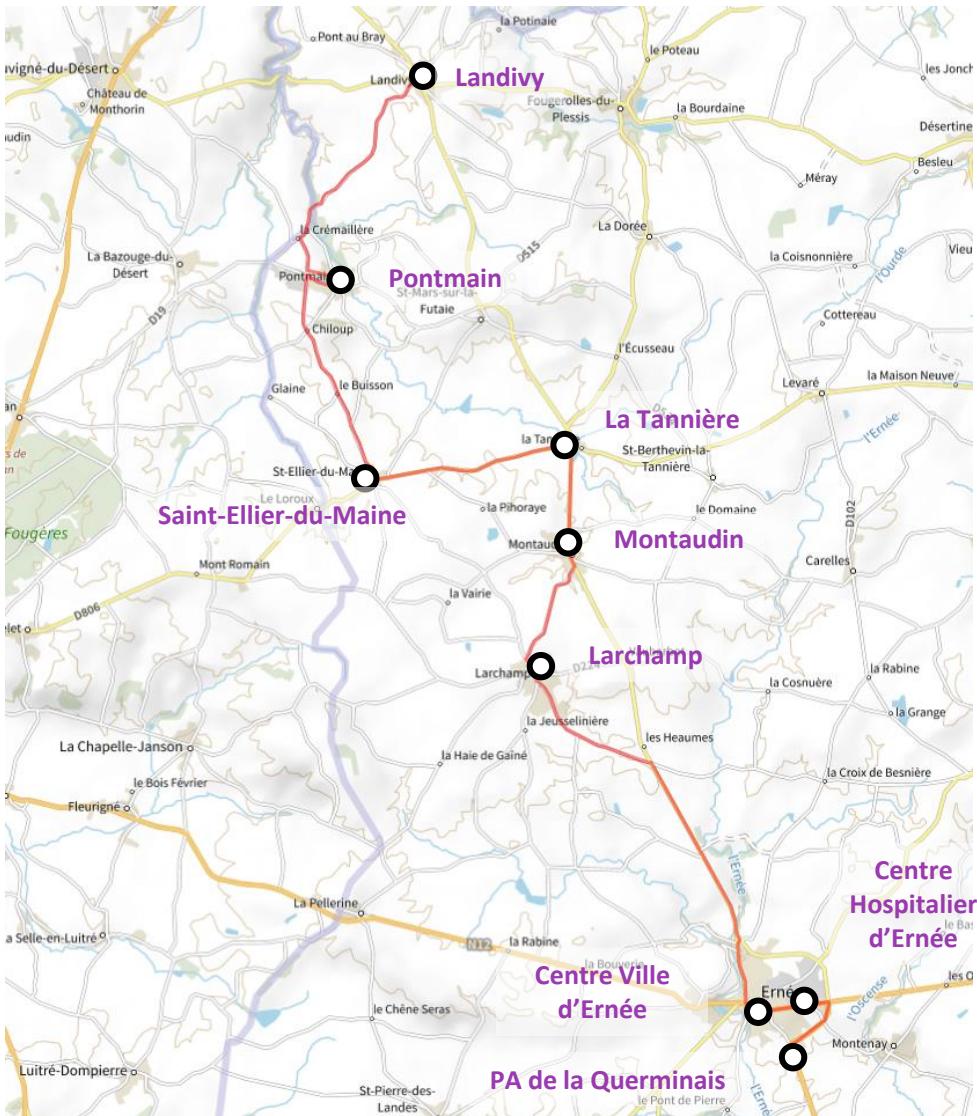
Outre les échanges avec la Région Pays-de-Loire, cette ligne sera à réfléchir en partenariat avec Fougères Agglomération en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, et gestionnaire du réseau SURF)

A noter qu'un tiers de la distance est réalisée sur le territoire de la Communauté de Communes du Bocage Mayennais.

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

7/13

### Détail des lignes / Landivy - Pontmain - Ernée



Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)	Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
Landivy - Pontmain - Ernée	35	70	245	187 425 €	312 375 €	437 325 €

Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes							
		Flux d'actifs			Flux de scolaires				
		Internes	Sortants	Entrants	Internes	Sortants	Entrants		
35	Ernée / Landivy / Larchamp / Montaudin / Pontmain / Saint-Berthevin-la-Tannière / Saint-Ellier-du-Maine	296	0	0	296	175	0	0	175

### Commentaires complémentaires :

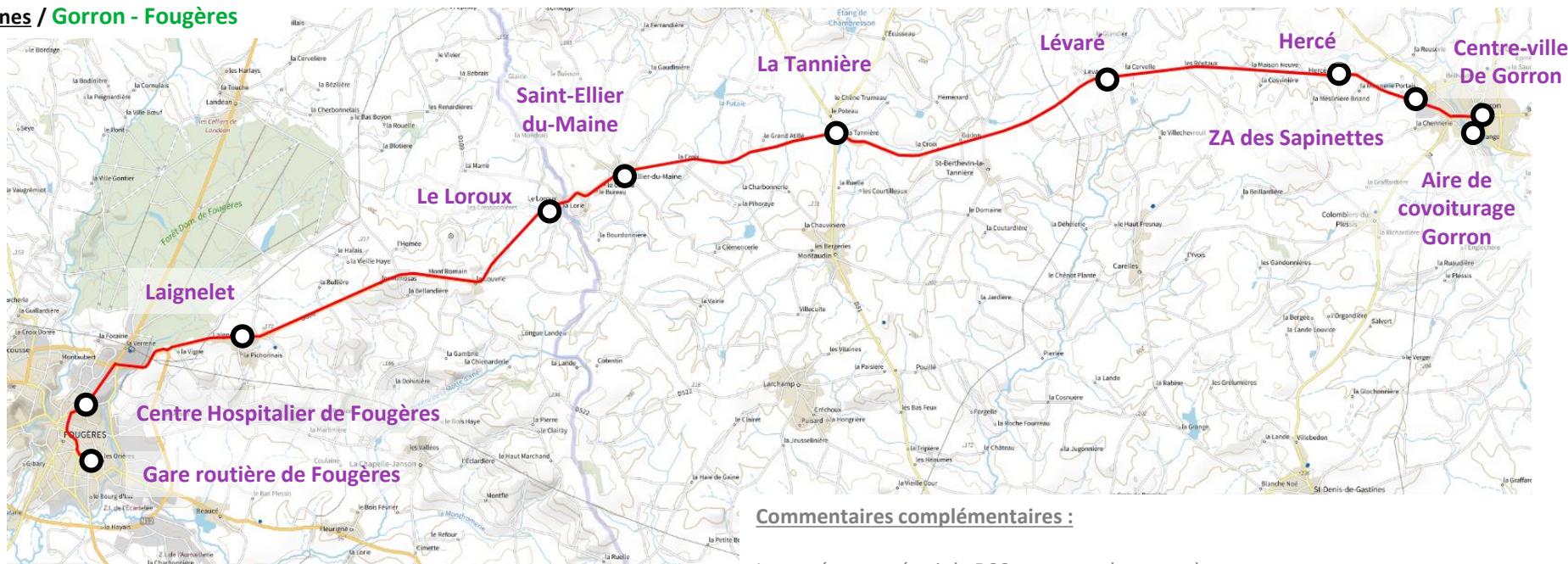
Le tracé initialement discuté visait à relier Landivy, Pontmain et Ernée. Au regard de la configuration du réseau viaire et de la localisation des communes, il est préconisé de desservir en complément :

- ✓ Saint-Ellier-du-Maine ;
- ✓ Le hameau de la Tannière, notamment dans une optique d'intermodalité ;
- ✓ Montaudin et Larchamp, sans que cela n'ait d'impacts notables sur les temps et distances à parcourir.

Sur Ernée, trois points de desserte sont préconisés :

- ✓ Le Centre-ville d'Ernée dans une optique de desserte de la centralité ;
- ✓ Le Centre-Hospitalier, pour répondre aux besoins de santé ;
- ✓ Le PA de la Querminais pour répondre aux besoins des actifs.

Pour cette seule ligne interne au territoire du PMS, 49 % de la distance est réalisée sur la Communauté de Communes du Bocage Mayennais, et donc 51 % sur la Communauté de Communes de l'Ernée.

**Développer les transports collectifs entre les principaux pôles****Détail des lignes / Gorron - Fougères****Commentaires complémentaires :**

Le tracé proposé suit la D33 avec une desserte de :

- ✓ Saint-Ellier-du-Maine ;
- ✓ Le hameau de la Tannière, dans une optique d'intermodalité ;
- ✓ Lévaré et Hercé.

Sur Gorron, trois points de desserte sont préconisés :

- ✓ La ZA des Sapinettes, pour répondre aux besoins des actifs ;
- ✓ Le Centre-ville de Gorron (ex. Place du Général Barrabé) dans une optique de desserte de la centralité ;
- ✓ L'aire de covoiturage / PEM, dans une optique d'intermodalité de Gorron.

Sur Fougères Agglomération, la desserte du Centre Hospitalier et de la Gare routière, voire de Laignelet et du Loroux seront à discuter avec Fougères Agglomération et la Région Bretagne.

A noter que 60 % de la distance est réalisée sur le territoire de la CCBM.

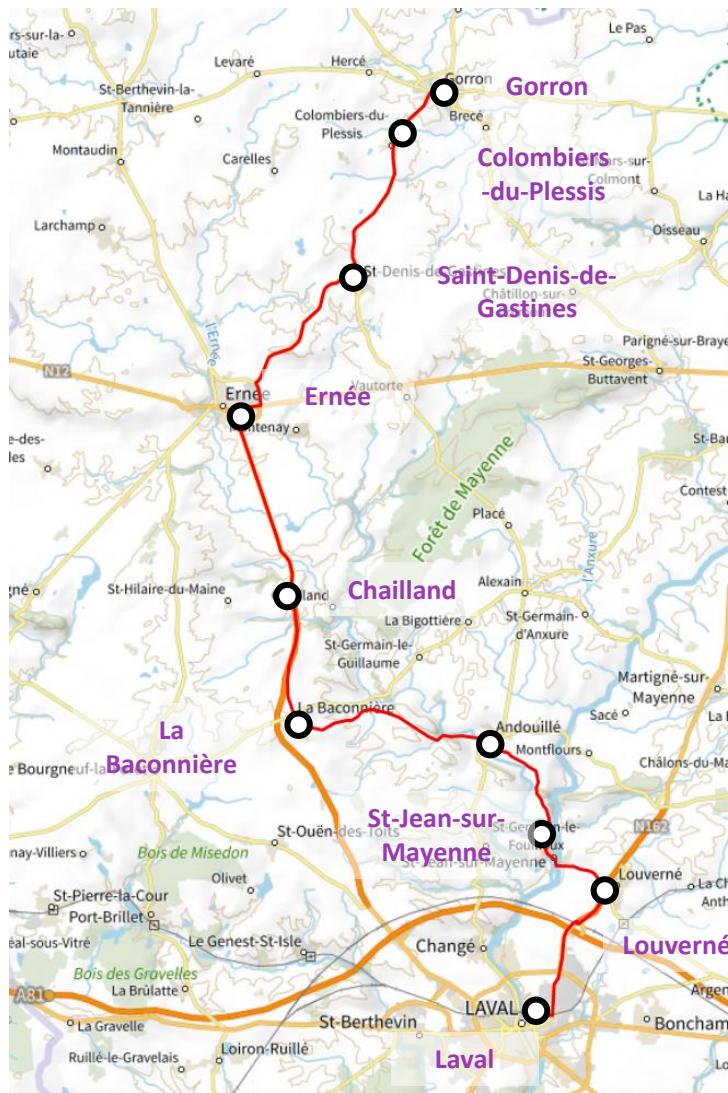
Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)	Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
Gorron - Fougères	33	66	231	176 715 €	294 525 €	412 335 €

Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes							
		Flux d'actifs				Flux de scolaires			
		Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux d'actifs	Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux scolaires
33	Fougères / Hercé / Laignelet / Le Loroux / Lévaré / Saint-Berthevin-la-Tannière / Saint-Ellier-du-Maine	90	65	56	212	55	75	3	132

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

9/13

### Détail des lignes / Gorron - Ernée - Andouillé - Laval



Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)			Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)			
			3 AR	5 AR	7 AR	3 AR	5 AR	7 AR	
Gorron - Ernée - Andouillé - Laval	58	116	406	310 590 €	517 650 €	724 710 €			
Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes						Flux de scolaires	
		Flux d'actifs		Flux de scolaires		Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux scolaires
60	Andouillé / Chailland / Colombiers-du-Plessis / Ernée / Gorron / La Baconnière / Laval / Louverné / Saint-Denis-de-Gastines / Saint-Jean-sur-Mayenne	649	1 003	275	1 927	339	578	32	949

### Commentaires complémentaires :

En cohérence avec les attentes formulées durant le forum intercommunautaire, le tracé proposé connecte :

- ✓ Sur la CCBM : Gorron (à minima l'aire de covoiturage et la Place du Général Barrabé) et Colombiers-du-Plessis ;
- ✓ Sur la CCE : Saint-Denis-de-Gastines, Ernée (à minima le Centre Hospitalier et le PA de la Querminais), Chailland (intersection de la D165), La Baconnière et Andouillé.

Sur Laval Agglomération, le tracé proposé est basé sur un temps de parcours au plus rapide entre Andouillé et la Gare de Laval, via Saint-Jean-sur-Mayenne et Louverné.

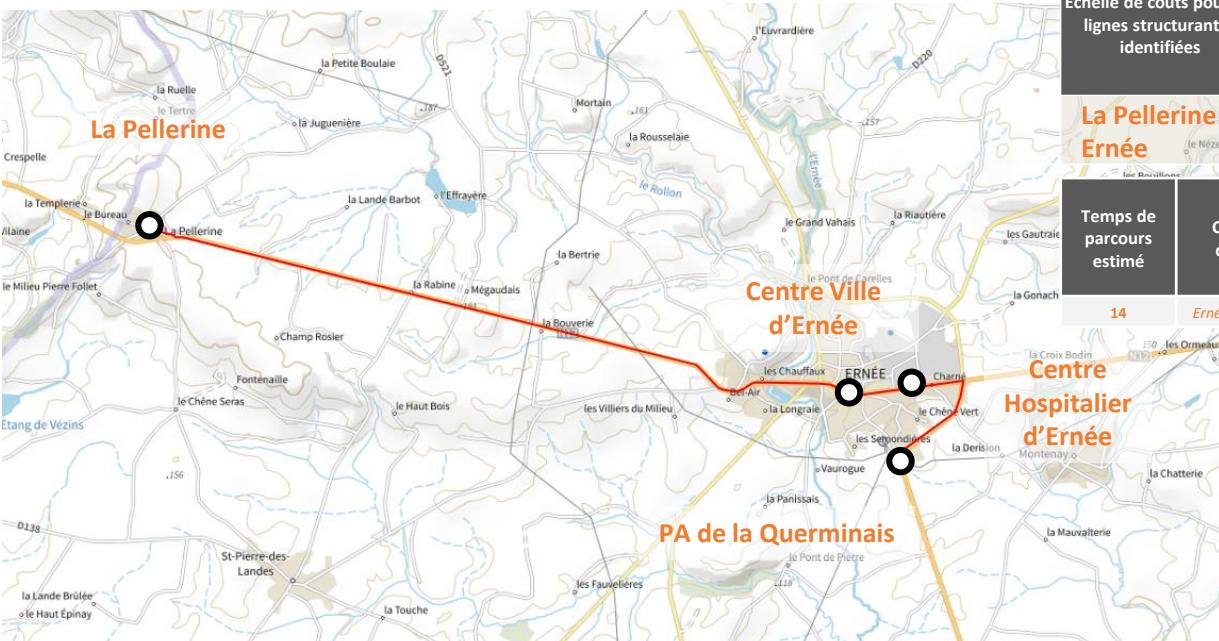
La desserte de la Gare est proposée dans une optique d'intermodalité avec les autres lignes Aléop et le réseau TUL. Un enjeu fort de connexion avec les lignes urbaines est à anticiper pour répondre à la problématique du dernier kilomètre, vers les ZA Ouest et le Centre Hospitalier de Laval.

A noter que 11 % de la distance est couverte sur la CCBM et 41 % sur la CCE.

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

10/13

### Détail des lignes / La Pellerine - Ernée



Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)	Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
La Pellerine - Ernée	13	26	91 €	69 615 €	116 025 €	162 435 €
Temps de parcours estimé	14					
Communes desservies	Ernée / La Pellerine					
Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes						
Flux d'actifs			Flux de scolaires			
Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux d'actifs	Internes	Sortants	Entrants
48	0	0	48	37	0	0
						37

### Commentaires complémentaires :

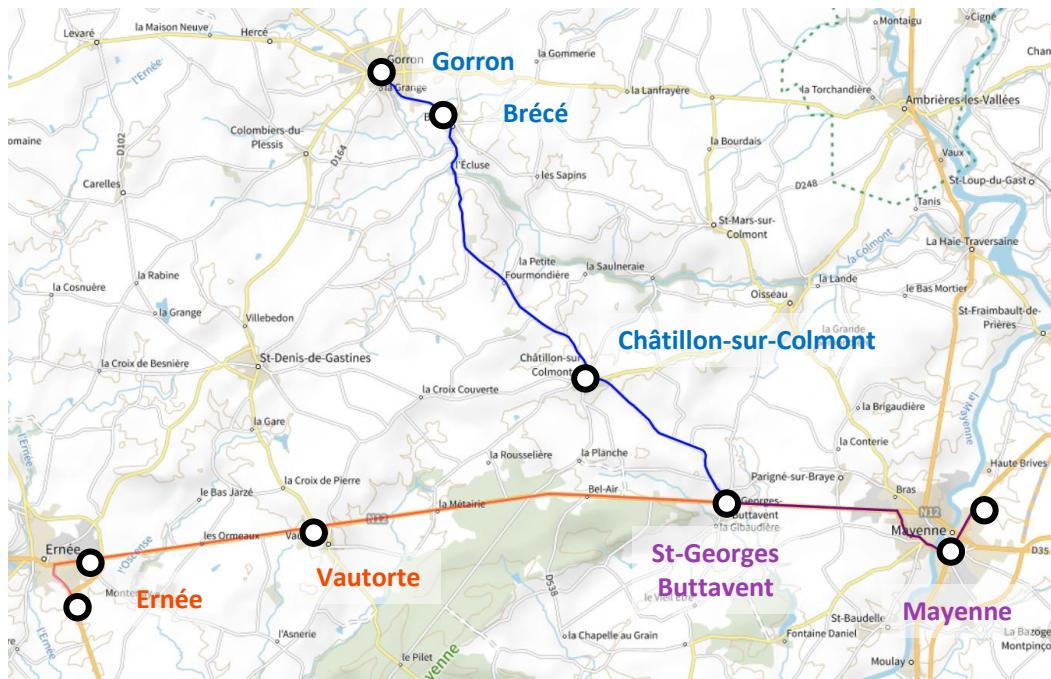
Le tracé proposé connecte les communes de la Pellerine et d'Ernée (Centre-ville, centre hospitalier, PA de la Querminais).

Bien que le potentiel captable de pendulaire soit relativement limité, cette ligne présente un intérêt concernant les distances et temps de parcours. La prolongation de cette ligne en direction de Fougères viendrait alourdir les coûts d'exploitation mais rendrait cette ligne plus attractive. A l'exception des lignes TAD Aléop aucune offre ne permet de connecter les communes de la CCE, malgré un intérêt évident.

En effet, ne serait-ce qu'entre Fougères et Ernée 143 actifs effectuent des déplacements quotidiens entre les deux communes.

**Développer les transports collectifs entre les principaux pôles**

11/13

**Détail des lignes / Ernée – Mayenne / Gorron - Mayenne****Commentaires complémentaires :**

Pour se connecter à Mayenne (à minima la gare routière de Mayenne dans une optique d'intermodalité et le centre hospitalier), deux lignes ont été identifiées :

- ✓ Depuis Gorron (à minima la Place du Général Barrabé et l'aire de covoiturage), via Brécé et Châtillon-sur-Colmont ;
- ✓ Depuis Ernée (à minima le PA de la Querminais et le Centre Hospitalier) via Vautortre (arrêt sécurisé à prévoir sur la N12).

En complément les deux lignes proposées pourraient desservir St-Georges-Buttavent.

Sur Mayenne, en concertation avec Mayenne Communauté et la Région, le tracé pourrait être optimisé **afin de desservir la centralité ou les zones d'activités**.

Depuis Gorron, 57 % de la distance est couverte sur le territoire de la CCBM.

Depuis Ernée, 40 % de la distance est couverte sur le territoire de la CCE.

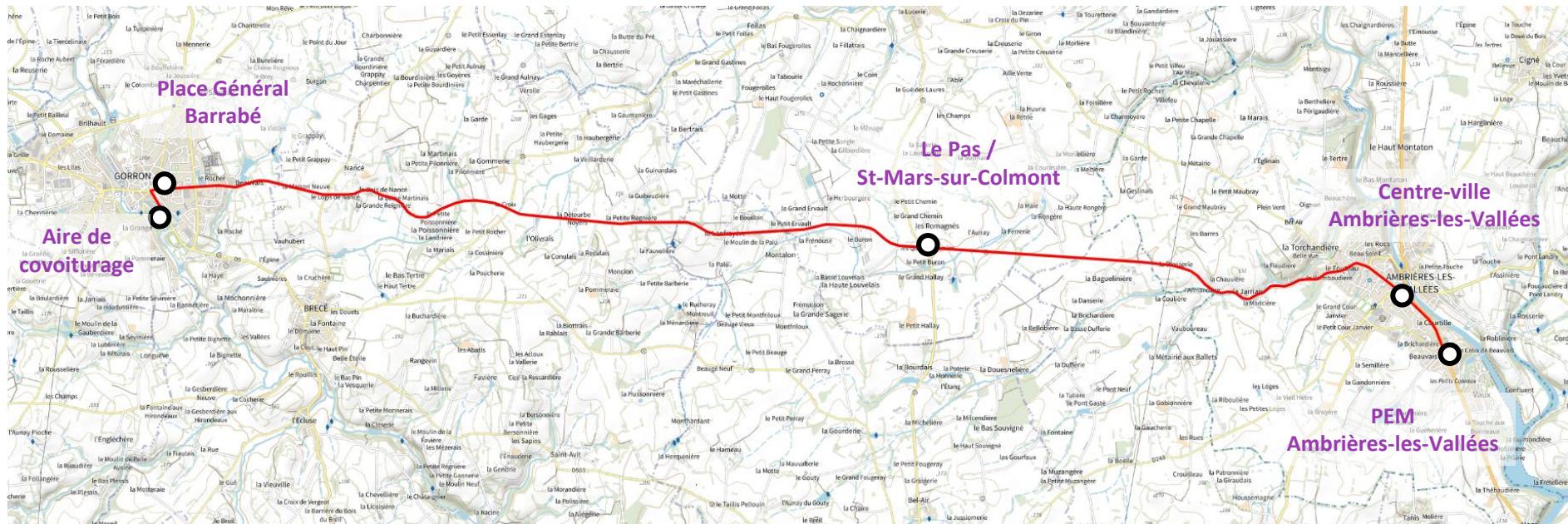
Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)	Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
Ernée - Mayenne	27	54	189	144 585 €	240 975 €	337 365 €
Gorron - Mayenne	24,6	49	172	131 733 €	219 555 €	307 377 €

Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes							
		Flux d'actifs				Flux de scolaires			
		Internes	Sortants	Entrants	Summe des flux d'actifs	Internes	Sortants	Entrants	Summe des flux scolaires
28	Ernée / Mayenne / Saint-Georges-Buttavent / Vautorte	50	135	91	276	35	35	0	70
31	Brécé / Châtillon / Gorron / Mayenne / Saint-Georges-Buttavent	114	215	109	438	99	171	5	275

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

12/13

### Détail des lignes / Gorron - Ambrières-les-Vallées



### Commentaires complémentaires :

En cohérence avec les lignes précédentes, la desserte de Gorron est préconisée à minima :

- ✓ Sur la Place du Général Barrabé ;
- ✓ Sur l'aire de covoiturage / PEM.

Mais une extension vers la ZA des Sapinettes permettrait de mieux répondre aux besoins des actifs.

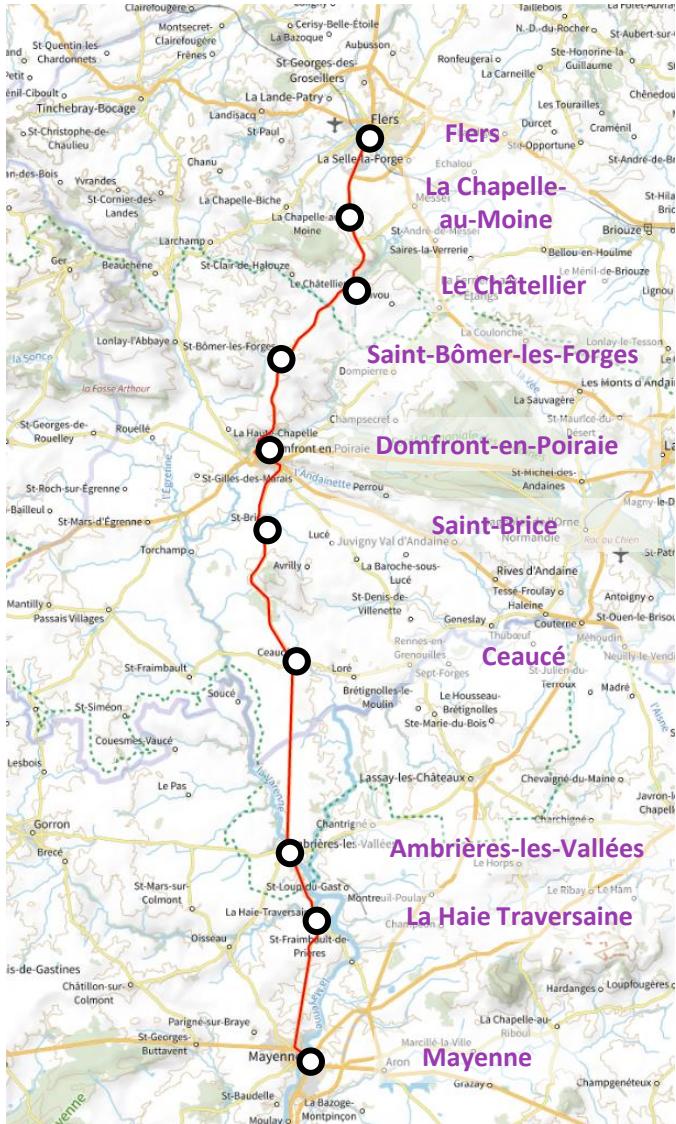
Sur Ambrières-les-Vallées, la ligne doit à minima desservir le Centre-ville et le Pôle d'Echanges Multimodal déjà existant.

Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)			Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
			3 AR	5 AR	7 AR	3 AR	5 AR	7 AR
Gorron - Ambrières-les-Vallées	15,6	31	109	83 003 €	138 338 €	193 673 €		

Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes							
		Flux d'actifs				Flux de scolaires			
		Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux d'actifs	Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux scolaires
16	Gorron / Ambrières-les-Vallées	50	0	0	50	0	0	0	0

## Développer les transports collectifs entre les principaux pôles

### Détail des lignes / Mayenne - Ambrières-les-Vallées – Flers



#### Commentaires complémentaires :

Sur le Département de la Mayenne, le tracé proposé suit une certaine logique, via la D23, avec la desserte de :

- ✓ **Mayenne (à minima la Gare Routière) et La Haie-Traversaine ;**
- ✓ **Ambrières-les-Vallées (PEM et centralité)..**

Sur le département de l'Orne, le tracé et la desserte des communes seront à finaliser en concertation avec la Région Normandie, en tant qu'AOM régionale et gestionnaire du réseau Nomad.

A ce stade, le tracé proposé dessert les communes de Ceaucé, Saint-Brice, Domfront-en-Poirai, Saint-Bômer-les-Forges, le Châtellier, la Chapelle-au-Moine et Flers (à minima la Gare).

Pour autant une optimisation de la ligne et des temps de parcours pourra être recherchée selon le nombre de communes desservies.

Echelle de coûts pour les lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit pour 1 AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5 €)	Coût selon différents scénarios de nombre d'AR proposés par jours ouvrés (base 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
<b>Mayenne - Ambrières-les-Vallées – Flers</b>	<b>58</b>	<b>116</b>	<b>406</b>	<b>310 590 €</b>	<b>517 650 €</b>	<b>724 710 €</b>

Temps de parcours estimé	Communes desservies	Flux pendulaires en interaction avec le PMS potentiellement captables par les lignes							
		Flux d'actifs				Flux de scolaires			
		Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux d'actifs	Internes	Sortants	Entrants	Somme des flux scolaires
60	Ambrières-les-Vallées / Ceaucé / Domfront / Flers / La Chapelle-au-Moine / La Haie Traversaine / Le Châtellier / Mayenne / Saint-Bômer-les-Forges / Saint-Brice	0	245	147	392	0	71	18	89

## Assurer une offre de rabattement en direction des équipements ou des pôles

1/1

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Le Transport à la Demande Aléop assure à l'échelle du territoire du PMS une desserte de l'ensemble des communes en complément des lignes régulières et scolaires déjà existantes.
- ✓ Le service fonctionne 4 demi-journées par semaine, permet une desserte fine du territoire et un rabattement vers Mayenne et Fougères...

### Objectif :

- En partenariat avec la Région Pays-de-Loire, poursuivre l'amélioration du service pour répondre finement aux besoins des plus contraints et faciliter le rabattement vers les centralités

### Détail des mesures à mettre en place

Le transport à la demande constitue un atout effectif et évident pour les habitants. Pour compléter le panel d'usagers ciblés, des évolutions restent possibles de l'existant et seront à négocier en partenariat avec la Région.

#### Mesure 1 : Etendre les périodes de fonctionnement du service de Transport à la Demande

Le service fonctionne actuellement 4 demi-journées le mardi (9h-13h30), le mercredi (9h-12h30 / 13h-19h) et le vendredi (13h-19h30). Si le service peut être adapté pour les jeunes notamment pour des déplacements le mercredi après-midi :

- ✓ Pour les personnes âgées un fonctionnement sur l'ensemble des demi-journées serait un plus ;
- ✓ Pour les personnes en insertion vers l'emploi, des départs plus tôt seraient préférables.

#### Mesure 2 : Etendre les lieux de destination externes, en particulier vers Laval Agglomération

D'un point de vue géographique, pour des déplacements internes aux EPCI, le service est optimal (pour l'usager) puisqu'il fonctionne en porte-à-porte. Vers l'extérieur, le TAD actuel permet un rabattement sur certaines demi-journées vers les centralités, hôpitaux et gares routières de Fougères et Mayenne. Pour cette mesure deux améliorations peuvent être ciblées :

- ✓ Augmenter les périodes de desserte de Mayenne et Fougères ;
- ✓ Identifier des destinations nouvelles sur Laval Agglomération (gares TER de Port-Brillet ou le Genest-Saint-Isle, centre-ville / centre hospitalier ou gare de Laval...).

#### Mesure 3 : Communiquer sur les possibilités de déplacements proposées par l'offre TAD

Bien que perfectible, le TAD Aléop offre déjà de multiples possibilités de déplacements qu'il convient de valoriser auprès des habitants. En partenariat avec l'action 18 sur la communication, il conviendra de souligner les déplacements possibles (exemples concrets, fonctionnement en porte à porte, temps de parcours, coûts...).

### Coûts

En termes de coûts directs pour les EPCI, ils consisteront en du « lobbying » et de l'échange avec la Région

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune aux 2 EPCI mais des destinations internes / externes distinctes selon les 2 EPCI

### Suivi des mesures

- ✓ Evolution du service TAD (destination externe, période de fonctionnement)
- ✓ Nombre d'usagers et fréquentation des offres

Planning	
Court-terme (< 2 ans)	Suivi et échanges avec la Région quant à l'évolution de l'offre TAD Aléop
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Suivi de la fréquentation des lignes et ajustement de l'offre
Long terme (> 5 ans)	

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE / CCBM	Porteur du projet pour la valorisation et l'évolution de l'offre TAD
Région	Partenaire technique / financier en tant que gestionnaire du réseau Aléop TAD
Acteurs locaux (communes, associations, CCAS...)	Partenaire technique dans l'identification des besoins et la valorisation des lignes

## Mettre en place une offre locale pour les publics vulnérables / isolés / spécifiques

1/2

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ De multiples besoins locaux de la part de publics spécifiques (ex : Personnes à Mobilité Réduite, personnes âgées, personnes à faibles ressources, les jeunes et les personnes isolées géographiquement) pour lesquels les offres classiques de transport collectifs ne sont pas en mesure de répondre.
- ✓ En complément des offres « classiques et institutionnelles » proposées par Aléop, de multiples offres locales, publics / privées / associatives, fonctionnant en vase-clos

### Objectif :

- Coordonner l'ensemble des acteurs et des offres proposées pour viser les besoins des plus contraints et des personnes en difficultés

### Synthèse des mesures à mettre en place

L'objectif de cette action n'est pas de créer ex-nihilo de nouvelles offres et structures, mais bien de s'appuyer sur des forces vives, initiatives ou offres locales déjà existantes, et de les étendre au plus grand nombre. Plusieurs mesures concomitantes sont à prévoir

#### Mesure 1 : Créer une dynamique d'acteurs pouvant apporter leurs contributions à la mise en réseau et à la constitution d'une offre locale « solidaire »

Développer une offre à vocation locale, s'appuyant sur un réseau d'acteurs impliqués sur les enjeux sociaux et de mobilité, s'apparentant à une offre « solidaire » de transport à la demande.

#### Mesure 2 : Mettre en place une aide financière

Proposer des subventions ciblées en fonction des publics à accompagner (personnes démunies, personnes en insertion, parents d'élèves...).

#### Mesure 3 : Valoriser, en partenariat avec la Région, le transport mixte (lignes scolaires ouvertes aux usagers commerciaux)

- ✓ Recenser annuellement, en partenariat avec la Région Pays-de-Loire, le maillage de lignes scolaires desservant le territoire et le niveau de fréquentation des différents ;
- ✓ Valoriser selon la fréquentation, et en cohérence avec l'action 18, des services scolaires qui pourraient être plus utilisés par des usagers commerciaux.

### Coûts

Coûts internes d'échanges avec la Région pour la valorisation des lignes scolaires  
Création d'une dynamique d'acteurs autour d'une offre locale solidaire : 1/3 ETP

### Echelle de mise en œuvre

Mesure commune aux 2 EPCI en visant les acteurs supra-territoriaux mais une distinction des cibles selon les EPCI :

- ✓ Pour tous sur la CCE
- ✓ Viser un public spécifique sur la CCBM

### Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'acteurs impliqués dans la mise en œuvre de cette action
- ✓ Nombre de trajets réalisés et nombre d'usagers

### Planning

Court-terme ( $< 2$ ans)	Valorisation des lignes scolaires / Création d'une dynamique autour d'une offre « solidaire »
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Mise en place d'une offre « solidaire »
Long terme ( $> 5$ ans)	Suivi de la fréquentation de l'offre « solidaire » et ajustement de l'offre

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE / CCBM	Porteur du projet pour la valorisation des lignes scolaires et la constitution d'une offre « solidaire »
Acteurs locaux (communes, associations, CCAS...)	Partenaire technique dans l'identification des besoins et la construction de l'offre « solidaire »

## Mettre en place une offre locale pour les publics vulnérables / isolés / spécifiques

2/2

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 1 : Créer une dynamique d'acteurs pouvant apporter leurs contributions à la mise en réseau et à la constitution d'une offre locale

En complément des lignes régulières Aléop, permettant des liaisons interurbaines, et TAD, permettant des déplacements fins à l'échelle du territoire, et en fonction de leurs évolutions, il s'agira de construire un **réseau local répondant aux besoins des plus contraints, pour qui les lignes régionales ne seraient pas suffisamment adéquats** (horaires, principes et périodes de fonctionnement...).

Cette **offre à vocation solidaire**, n'a pas pour ambition de concurrencer les offres de l'AOM Régionale, mais de la compléter. Plusieurs étapes seront à poursuivre :

##### 1) Identifier le réseau de structures à impliquer, pour :

- ✓ La définition des besoins des publics cibles (GAL Haute-Mayenne, Réso'AP, Valoren, EHPAD, CIAS, CCAS, ADMR...) et la définition de l'offre la plus adéquate ;
- ✓ La mobilisation de véhicules qui pourraient utilisés pour le réseau (acteurs précédemment cités + associations...) ;
- ✓ Connaître les offres « privées » déjà existantes (ex : ESAT) qui pourraient être ouvertes à d'autres publics.

##### 2) Identifier les conducteurs habilités

- ✓ Le personnel des structures peut être mobilisé, mais il s'agirait de s'appuyer également sur un **réseau complémentaire de conducteurs formés** ;
- ✓ Identifier les modalités de rétribution financière pour conducteurs.

##### 3) Encadrer la pratique pour ne pas transformer un service ponctuel en un taxi

Il pourrait s'agir de définir, selon les publics ciblés par l'action, des **critères d'usage du service**, en :

- ✓ Autorisant l'accès au service via une commission d'accessibilité
- ✓ Limitant le nombre de trajet par usagers (ex : 1 AR / semaine)
- ✓ Encadrant les modalités de réservation (2 à 3 jours ouvrés)
- ✓ Définissant des motifs de déplacements autorisés et donc des points de destination (ex : maisons de santé, services publics...)

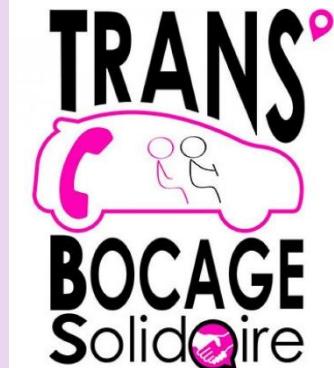
#### L'exemple du Trans Bocage Solidaire (79)

Coordonné par l'Agglomération du Bocage Bressuirais (33 communes / 74 000 habitants), et relayé par des associations locales (Centre Socio-culturels, Relais Familles, Maison des Services Publics, Secours Catholique), le Trans Bocage Solidaire **met en relation des publics contraints en termes de déplacements** (personnes âgées ne conduisant plus / personnes ne possédant pas de voiture, n'ayant plus de permis, ou ne pouvant utiliser leur voiture pour raison médicale) **avec des conducteurs « bénévoles » inscrits aux réseaux associatifs locaux**.

**Le dispositif est encadré** pour les personnes sans moyen de locomotion : inscription préalable / réservation 72h à l'avance, distance encadrée (au-delà de 30 km le déplacement se fait au bon vouloir des conducteurs), rétribution à verser au conducteur...

**Les conducteurs sont accompagnés** (inscription au préalable, demande en fonction des disponibilités, rétribution de 0,38 € / km).

Le rôle des associations est donc de mettre **en relation usagers et conducteurs**, à l'échelle des bassins de vie du territoire. **Outre la coordination** entre les différentes associations, l'Agglomération du Bocage Bressuirais est chargée de promouvoir le service.



## Mieux connecter les offres de mobilité avec des Pôles d'Échanges Multimodaux

1/3

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Le Pôle d'Echanges Multimodal de la Courtille sur Ambrières-les-Vallées constitue, à l'échelle du PMS, le seul véritable espace connectant différentes offres de mobilité
- ✓ Une absence de lisibilité sur les solutions de mobilité durable dans les polarités

### Objectif :

- Construire / Organiser les mobilités autour de pôles d'intermodalités hiérarchisés afin de rendre les offres plus lisibles, et développer ces espaces comme des centralités à part entière

### Synthèse des mesures à mettre en place

#### On entend par lieux d'intermodalité :

- ✓ Un lieu centralisant et connectant les solutions de mobilité à disposition sur un territoire (liaisons TC et points d'arrêts / stationnement – covoiturage / liaisons cyclables et offres de stationnement vélos / bornes de recharges / information...)
- ✓ Un lieu qui doit rendre ces connexions confortables en termes :
  - ✓ De conditions d'attente (sécurité, éclairage abri...)
  - ✓ De temps d'attente (temps de correspondances entre différentes offres TC, liaisons courtes entre l'arrêt TC et l'offre de stationnement...)
  - ✓ Voirie de modalités tarifaires (achat / rechargement de titres de transports...)

Les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ruraux doivent être développés sur le territoire, avec :

- ✓ Un objectif de ne pas créer ces PEM ex-nihilo sur des espaces vierges, pour ne pas accroître les coûts d'investissements (env. 2 000 € / places créées ex-nihilo) et pour ne pas viabiliser de nouveaux espaces, dans une optique de préservation de l'environnement ;
- ✓ Un objectif de proposer un espace au plus proche des offres actuelles (ex : points d'arrêts TC / aires de covoiturage), afin de ne pas trop modifier des habitudes déjà prises.

### Mesure 1 : Identifier progressivement un maillage de Pôle d'Echanges Multimodaux

Développer ces espaces en fonction de la mise en œuvre effective des différentes offres de mobilité.

Le maillage proposé dans le cadre du PMS reste une préconisation issue des maillages des lignes de transport collectif et des Schémas Directeur Cyclable. Dans une optique d'économie ce maillage est mutualisé avec les aires de covoiturage (cf. action 14).

### Mesure 2 : Homogénéiser les aménagements proposés sur les Pôles d'Echanges Multimodaux

### Coûts

A minima +/- 540 K€ pour les aménagements identifiés dans le PMS  
(exemple de coûts : 2 000 € / places créées ex-nihilo - 2 500 € / box vélos - 12 k€ pour un arrêt TC répondant aux normes PMR - 12 k€ pour une IRVE - 3 000 € pour la pose de panneau d'informations)

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune portée par les 2 EPCI / 9 pôles identifiés en cohérence avec les orientations du PMS et des SDC

### Suivi des mesures

- ✓ Aménagement des pôles et développement des offres de mobilité
- ✓ Fréquentation des pôles (occupation des espaces de stationnement / montées descentes aux arrêts...)
- ✓ Evolution de la répartition modale d'accès

Planning		
Court-terme (< 2 ans)	Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Long terme (> 5 ans)
	Développement progressif du maillage de PEM en fonction de la constitution des offres de mobilité	

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE / CCBM	Porteur du projet dans l'identification du maillage et des aménagements à prévoir Partenaires techniques et financiers
Communes / Région	Partenaire technique et financier dans l'aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux

### Exemples de subventions / Aides

- ✓ Aide Régionale « Investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional »

## Mieux connecter les offres de mobilité avec des Pôles d'Échanges Multimodaux

2/3

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 1 : Identifier progressivement un maillage de Pôle d'Échanges Multimodaux

En cohérence avec les deux offres de mobilité co-construites :

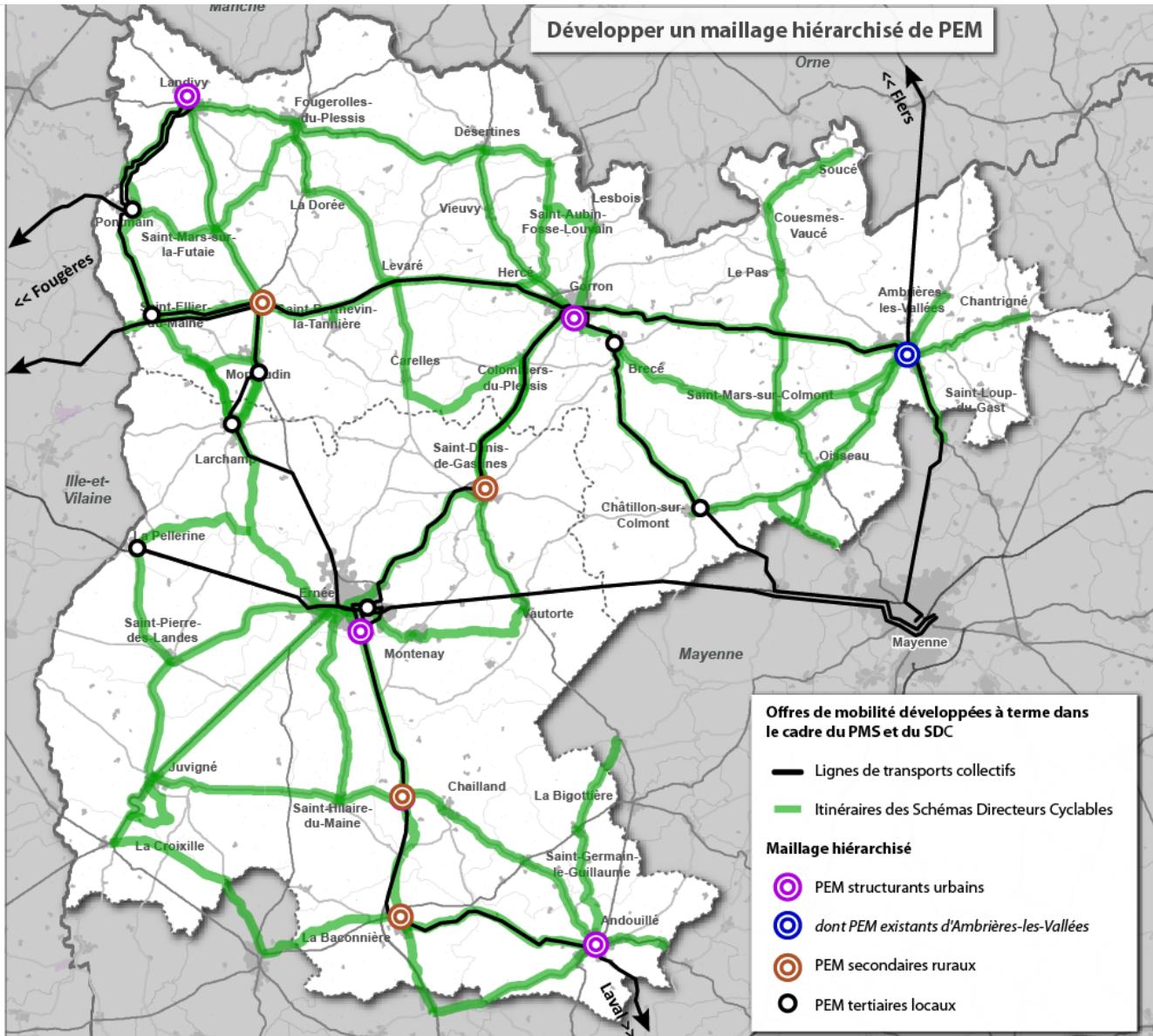
- ✓ Les lignes de transports collectifs identifiées lors du forum intercommunautaire ;
- ✓ Les maillages des Schémas Directeurs Cyclables Communautaires...

Un maillage de 9 Pôles d'Echanges Multimodaux est proposé.

Pour plus de lisibilité et afin d'identifier de cibler des pôles, le maillage se doit d'être priorisé, avec :

- ✓ Des PEM structurants situés en milieu urbain, dans les principales polarités du PMS ;
- ✓ Des PEM secondaires situés en milieu rural.

En complément la démarche de multimodalité se devra d'être prise en compte sur l'ensemble des espaces où se connectent les offres, avec le développement de PEM tertiaires locaux selon les opportunités de desserte.



## Mieux connecter les offres de mobilité avec des Pôles d'Échanges Multimodaux

3/3

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 2 : Homogénéiser les aménagements proposés sur les Pôles d'Echanges Multimodaux

Les préconisations d'aménagements sont formulées en admettant :

- ✓ Une création de places de stationnement à minima ;
- ✓ Des box vélos positionnés sur l'ensemble des PEM ;
- ✓ Des points d'arrêts répondant aux normes PMR, avec 1 à 2 points à réaliser selon le tracé des lignes : 1 seul arrêt est suffisant en bout de ligne, ou selon la présence d'aires de retournement (ex Chailland) ;
- ✓ La présence de bornes IRVE ;
- ✓ Une information multimodale de qualité.

Le coût global de ces préconisations est estimé à 540 K€

L'aménagement d'un pôle tertiaire communal est estimé à 30 K€ par pôle en admettant 2 points d'arrêts TC, 2 box vélos et une information à minima. Ces pôles (non prioritaires) seront à aménager en fonction du développement des autres offres de mobilité.

Niveau hiérarchique	Commune et localisation	Stationnement VP	Stationnement vélo	Point d'arrêts de transport collectif	Borne de recharge IRVE	Information	TOTAL
PEM structurants urbains	Ambrières-les-Vallées	Effectif	5 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE	1 panneau grand format par pôle (carte de l'offre multimodale, fiches horaires...)	63,5 K€
	Ernée (PA de la Querminais)	Eviter de créer des places en s'appuyant sur les offres privées (ex : grandes surfaces)	5 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE		63,5 K€
	Gorron (Aire de covoitfrage)	Effectif	5 box vélos	1 point d'arrêt (bout de ligne)	2 bornes IRVE		51,5 K€
	Landivy (2 hypothèses selon la disponibilité : parking de l'Eglise ou à proximité du collège)	Effectif	3 box vélos	1 point d'arrêt (bout de ligne)	2 bornes IRVE		46,5 K€
	Andouillé (2 hypothèses selon la disponibilité : parking de l'Eglise ou Carrefour Contact)	Effectif	3 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE		58,5 K€
PEM secondaires ruraux	Saint-Berthevin-la-Tannière (hameau de la Tannière)	20 places	3 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE		98,5 K€
	Chailland (échangeur D31 / D165)	10 places supplémentaires (en s'appuyant sur l'emprise existante)	3 box vélos	1 point d'arrêts (aire de retournement)	2 bornes IRVE		66,5 K€
	La Baconnière (Place de l'Eglise)	Effectif	3 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE		58,5 K€
	Saint-Denis-de-Gastines (Place des Tilleuls)	Effectif	3 box vélos	2 points d'arrêts	Effectif		34,5
TOTAL	9 Pôles d'Echanges Multimodaux	A minima 30 places 2 000 € / places 60 K€	33 box vélos (2 500 € / l'unité) 82,5 K€	15 points d'arrêts 12 K€ / arrêt (normes PMR) 180 K€	16 bornes IRVE 12 K€ / bornes 192 K€	3K € par pôle 27 K€	541,5 K€

## IV. Développer les mobilités actives



## Mieux partager l'espace et la place des différents modes de déplacements

1/2

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Une concentration des trafics localisée sur les axes majeurs du territoire et impactant les communes traversées (ambiance urbaine, sécurité, ....)
- ✓ Un travail conséquent déjà réalisé sur les communes (zones pacifiées et sécurisation des cheminements piétons)

### Objectif :

→ Limiter l'impact et l'emprise du mode automobile en accroissant la place accordée aux modes doux et en renforçant le sentiment de sécurité pour un développement de la pratique

### Synthèse des mesures à mettre en place

Au travers de cette action, il s'agit de traiter de l'**impact de l'automobile** (stationnement, marqueurs routiers) et de tendre vers un **rééquilibrage entre les modes** dans un objectif de pacification et de sécurisation des espaces urbains traversés.

L'objectif sera donc de **sensibiliser les élus et techniciens des collectivités** sur les enjeux relatifs au partage de la voirie dans une optique de diminution des flux automobiles et de report modal.

Deux leviers d'actions seront prioritaires :

#### Mesure 1) Rédiger une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics

L'objectif de cette charte à l'échelle des EPCI est d'offrir davantage de confort et de sécurité aux modes doux et d'adapter la circulation motorisée au territoire pour un meilleur partage de l'espace public.

#### Mesure 2) Accompagner et conseiller les élus locaux dans leurs projets d'aménagement

Sur la base de cette charte, les EPCI assureront un rôle d'**accompagnement, de sensibilisation et de conseil** en phase pré-opérationnelle avec un personnel dédié (rencontres avec les communes et les futurs maîtres d'œuvre, visites de communes ayant aménagé des dispositifs exemplaires,...).

### Coûts

- ✓ 0,25 ETP pour assurer le rôle de conseil auprès des communes
- ✓ +/- 15 K€ pour réaliser une charte en externe

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune aux deux EPCI, en concentrant les actions sur les principaux axes routiers, sur les entrées de villes, dans les centralités et aux abords des établissements scolaires

### Suivi des mesures

- ✓ Linéaire de la voirie requalifiée
- ✓ Nombre de projets accompagnés par les EPCI
- ✓ Comptage Modes doux sur les itinéraires requalifiés

Planning	
Court-terme (<< 2 ans)	Rédaction d'une charte d'aménagement
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	
Long terme (> 5 ans)	Suivi, accompagnement et conseil auprès des communes

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE / CCBM	Porteur du projet / Réalisation de la charte Appui technique / conseil auprès des communes
CD 53	Partenaire technique : Aide à la réalisation de la charte et au travail de sensibilisation
Communes	Partenaire technique et maître d'ouvrage en phase travaux

### Exemples de subventions / Aides

- ✓ DETR / DSIL pour les communes

## Mieux partager l'espace et la place des différents modes de déplacements

2/2

### Détail des mesures à mettre en place

*La pacification a pour objectif d'adapter les conditions de circulation aux espaces urbains traversés. Elle permet d'atténuer le caractère routier de la voirie et diminuer les vitesses pratiquées pour améliorer les conditions de déplacements des modes actifs (sécurité, accessibilité, ...).*

*La pacification se distingue de la notion de partage, où il s'agit ici de rééquilibrer les espaces de circulation au profit des modes doux piétons et cycles. Les contraintes de voirie et de bâti ne permettent pas de segmenter les flux, et il n'est pas recommandé de mettre des flux dans des tubes.*

#### Mesure 1) Rédiger une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics

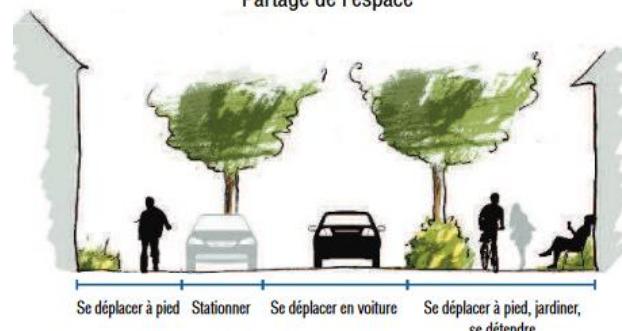
L'objectif de cette charte est d'offrir davantage de confort et de sécurité aux modes doux et d'adapter la circulation motorisée au territoire pour un meilleur partage de l'espace public pour les différents modes. Ce guide constitue une boîte à outils pour aider les élus à construire leurs projets dans le respect des besoins des usagers. Elle ne doit pas être conçue comme un référentiel à suivre mais comme un outil de conseil intégrant au mieux les enjeux locaux. Il s'agit de mettre en valeur sur le plan technique et en fonction de la typologie des voies et des espaces traversés :

- ✓ Les différents types de zones pacifiées ;
- ✓ Les aménagements d'apaisement des vitesses ;
- ✓ La gestion des intersections (carrefour en T, en Y, à branches multiples,...) ;
- ✓ Le traitement des entrées de ville (effets portes,...) et des abords des établissements scolaires ;
- ✓ Le traitement du stationnement afin d'éviter le stationnement anarchique ;
- ✓ L'intégration des modes doux (en partage de voirie ou en voie dédiée) et des modes innovants – En ayant un regard approfondi sur les aménagements cyclables ;
- ✓ Les aménagements des arrêts de TC routiers en prenant en compte les normes d'accessibilité PMR ;
- ✓ Les différents types de traitement des espaces publics (revêtements, valorisation paysagère) ;
- ✓ Les différents outils de communication / sensibilisation pour inciter à mieux respecter les règles de la voirie.

#### Mesure 2) Accompagner et conseiller les élus locaux dans leurs projets d'aménagement

Plusieurs outils pourront être mobilisés :

- ✓ Un accompagnement technique en phase pré-opérationnelle avec un personnel dédié (rencontres avec les communes et les futurs maîtres d'œuvre) ;
- ✓ De la sensibilisation et du conseil via des visites sur des communes internes ou externes, afin de présenter les outils utilisés pour répondre aux difficultés rencontrées :
  - Trafic routier notable
  - Gabarit de voies restreint
  - Aménagement des espaces publics dans des secteurs à urbanisme contraint, ...



### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Un maillage dense de cheminements ruraux permettant des liaisons entre les communes et depuis les hameaux
- ✓ Des attentes de la part des habitants, en particulier des parents, de cheminements doux sécurisés

### Objectif :

- Faciliter les déplacements courts en s'appuyant sur une offre essentiellement axée sur le loisir pour compléter le panel d'offres de mobilité et répondre, au-delà des enjeux liés mobilité, à des notions de bien être et de santé publique

### Synthèse des mesures à mettre en place

Le **maillage dense de cheminements piétons**, en urbain comme en rural, constitue un support à valoriser pour des déplacements quotidiens. Ces itinéraires, permettant de **relier les hameaux aux centralités**, peuvent constituer des alternatives à des déplacements automobiles sur des distances courtes.

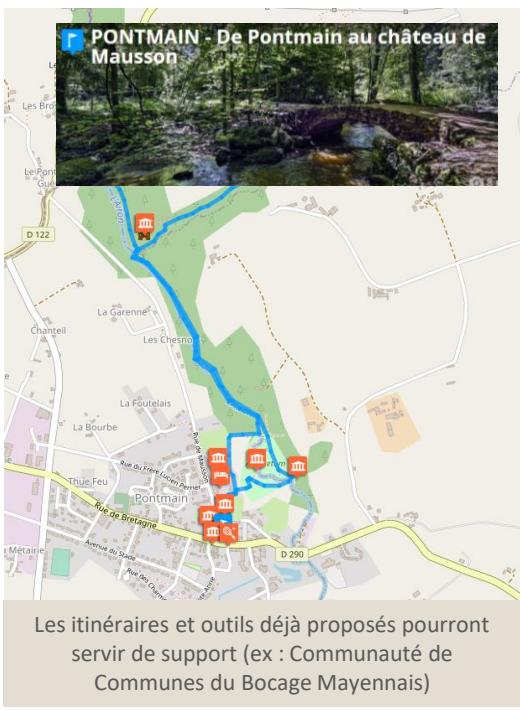
De même, **ces cheminements dans une optique de loisirs** participent à la valorisation du patrimoine naturel et urbain des EPCI.

Réalisé en partenariat avec les associations locales de randonnées et le CD 53 en tant que rédacteur du PDIPR, trois étapes seront à prévoir :

**Mesure 1) Identifier finement le maillage de cheminements, et les travaux nécessaires pour proposer une qualité à minima des espaces**

**Mesure 2) Valoriser les itinéraires à travers différents outils, pour s'adresser à la fois aux habitants et aux visiteurs (notamment en lien avec le GR365)**

**Mesure 3) Travailler sur le comportement et le respect de chacun en sensibilisant sur les bons comportements à avoir**



### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune aux deux EPCI, en concentrant les actions sur les itinéraires en milieu rural

### Suivi des mesures

- ✓ Linéaire de cheminements intégré au maillage et requalifié
- ✓ Evolution de la pratique sur les cheminements en se concentrant sur la pratique en semaine
- ✓ Renseignements pris sur les supports d'informations

Planning	
Court-terme (< 2 ans)	Identification du maillage
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Valorisation / requalification des itinéraires et des bons comportements
Long terme (> 5 ans)	

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE / CCBM	Porteur du projet / identification et promotion du maillage des itinéraires de randonnées à valoriser
CD 53 / Communes	Partenaire technique et financier
Associations de randonnées	Partenaire technique

### Coûts

✓ 0,1 ETP sur 1 an pour identifier et promouvoir le maillage

Exemple de coût : Crédit : 700 € / km - entretien courant : 25 € / km – remise en état et rebalisaage : 50 € / km

## Détail des mesures à mettre en place

La mise en œuvre de cette action passera par plusieurs mesures concrètes et phasées qui seront à réaliser en partenariat avec les communes et les associations de randonnées.

### Mesure 1) Identifier finement le maillage de cheminements, et les travaux nécessaires pour proposer une qualité à minima des espaces

En s'appuyant sur Plan Départementale des Itinéraires de Promenades et de Randonnées et le cadastre l'objectif sera de **recenser les différents itinéraires et cheminements piétons sur lesquels s'appuyer pour constituer le maillage**. Une vigilance sera à avoir sur la qualité des cheminements avec :

- ✓ Des aménagements de sécurité sur les passages qui peuvent représenter un danger (traversées de RD...) ;
- ✓ Des aménagements de restrictions (ex : barrières) en fonction des modes autorisés ;
- ✓ Des ouvrages spécifiques en zones naturelles sensibles (zones de tranquillité pour la faune...) ;
- ✓ Des ouvrages spécifiques pour le franchissement de difficultés (escaliers, canalisation des eaux...) ;
- ✓ Un entretien régulier (débroussaillage, élagage...) ;
- ✓ Des points d'informations et un balisage commun aux deux Communautés de Communes.

### Mesure 2) Valoriser les itinéraires à travers différents outils, pour s'adresser à la fois aux habitants et aux visiteurs (notamment en lien avec le GR365)

La réalisation d'un guide des cheminements pédestres, distinguant :

- ✓ Les itinéraires s'appuyant sur des voiries à très faible trafic, et des chemins de randonnées goudronnés ;
- ✓ Des cheminements accessibles de préférence par beau temps, ou accessibles par tout temps ;
- ✓ Des cheminements accessibles à d'autres modes que les piétons.

Ce guide devra préciser les distances, les temps de parcours voire les informations multimodales (localisation des aires de covoiturage et des points d'arrêts de transports, cheminements cyclables...). Une déclinaison communautaire et par communes permettra de détailler finement les tracés.

Afin de s'adresser aux plus aguerris, ces itinéraires pourront être tracés sous GPS et mise à disposition sur les sites web communautaires.

Une valorisation spécifique sera à prévoir autour du GR365 traversant le territoire (en particulier la CC de l'Ernée) et le connectant au GR37 vers le Mont-Saint-Michel (informations spécifiques de type : aire de repos, commerces et hébergements).

### Mesure 3) Travailler sur le comportement et le respect de chacun en sensibilisant sur les bons comportements à avoir

Au-delà de l'identification des modes autorisés (vélos, cavaliers...), il s'agira de rappeler les bons comportements à avoir :

- ✓ Quant au respect des espaces naturels ;
- ✓ Sur des emprises privées ou aux abords des espaces agricoles ;
- ✓ Par rapport aux autres usagers...

## Détail des mesures à mettre en place

Exemple de support proposé par Vitré Communauté

- 1) Une carte globale du territoire précisant schématiquement les différents itinéraires
- 2) Un tableau récapitulatif des itinéraires
- 3) Une fiche par commune (ou secteur) précisant finement les itinéraires et la possibilité de télécharger les tracés des itinéraires sur GPS



**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- ✓ Un maillage dense de cheminements piétons au sein des communes,
- ✓ Une pratique de déplacements internes aux communes notable (ex : 28 % des actifs, 38 % des scolaires) majoritairement réalisé en voiture, pour des questions pratiques et de sécurité

**Objectif :**

→ Améliorer les mobilités douces sur des trajets en urbain en s'interrogeant systématiquement sur la place des piétons et des cycles

**Synthèse des mesures à mettre en place**

Parallèlement au volet urbain identifié dans l'action 10, et à l'accompagnement à prévoir en action 9, il s'agira de prévoir des actions :

- ✓ Générales sur la place des modes actifs et des PMR, via des actions pour :

**Mesure 1) Rendre les espaces urbains plus perméables.** L'objectif étant de limiter les distances à parcourir, il s'agira de systématiser / réaliser des cheminements piétons (création, requalification) sur ou entre les espaces bâties, au sein des espaces verts...

**Mesure 2) Instituer des itinéraires piétons en tant que cheminements structurants depuis les zones résidentielles vers les équipements.** L'aménagement d'un itinéraire piéton à un coût et il est nécessaire d'identifier des liaisons prioritaires qui répondent de manière optimale aux conditions de sécurité et de confort.

**Mesure 3) Inciter à la pratique via un jalonnement des itinéraires piétons et l'édition de cartes des temps piétons.**

Pour sensibiliser à la pratique, il est nécessaire de améliorer la lecture et la lisibilité des cheminements en les valorisant.

- ✓ Ponctuelles sur la sécurité d'usagers vulnérables, avec des actions visant à :

**Mesure 4) Annihiler le stationnement anarchique**

**Mesure 5) Sécuriser les traversées piétonnes**

Deux mesures à prévoir pour permettre une sécurisation continue des cheminements.

**Toutes les actions entreprises devront intégrer la problématique des Personnes à Mobilité Réduite et donc les normes nécessaires.**

**Coûts**

- ✓ Coûts d'aménagement de la voirie variable selon la nature des travaux
- ✓ Rôle de conseil et d'accompagnement estimé à 0,2 ETP/an
- ✓ Possibilité d'instituer un fonds de concours auprès des communes pour les inciter à réaliser des travaux

**Echelle de mise en œuvre**

- ✓ Mesure commune aux deux EPCI, en concentrant les actions sur les bourgs

**Suivi des mesures**

- ✓ Linéaire de cheminements piétons requalifiés
- ✓ Evolution de la pratique sur les cheminements en se concentrant sur la pratique en semaine

Planning	
Court terme (< 2 ans)	Travail continu de traitement et de sécurisation des cheminements piétons, de veille quant aux espaces urbains perméables
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	
Long terme <td></td>	

**Intérêt / Public cible**

Acteurs	Rôle
CCE / CCBM	Partenaires techniques et financiers
CD 53 / Communes	Porteurs de projets en fonction de la domanialité de la voirie
Associations de randonnées	Partenaire technique

**Exemples de subventions / Aides**

- ✓ DETR / DSIL pour les communes

## **Mesure 1) Rendre les espaces urbains plus perméables**

Le piéton, les Personnes à Mobilité Réduite et dans une moindre mesure les cyclistes, sont logiquement les usagers les plus impactés par les distances à parcourir. Le moindre bâti, équipement, voire espace vert, constituera **un détour pour un mode actif**, accentué par le fonctionnement en îlot des maillages urbains.

Il conviendra de diffuser les aménagements et linéaires doux de types venelles ou sentes (accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite) et de les rendre systématiques :

- ✓ Pour tout projet urbain créé ex-nihilo ou dans le cadre d'une opération de requalification afin de faciliter les traversées et éviter les coupures ;
  - ✓ Pour penser les trajets piétons dans les espaces publics et diminuer les distances à parcourir ;
  - ✓ Pour toute ligne de désir identifiée sur les espaces verts.



#### **Mesure 2) Instituer des itinéraires piétons en tant que cheminements structurants depuis les zones résidentielles vers les équipements**

Pour assurer une continuité des déplacements depuis le domicile vers les pôles, il s'agira de **définir des itinéraires piétons prioritaires à l'échelle des communes**. Pour ces liaisons :

- ✓ Les cheminements devront répondre aux enjeux et aux normes en matière d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (largeur de 1,40 m, protégés du mobilier urbain et du stationnement sauvage...) et devront être confortables (éclairage public...);
  - ✓ Des zones apaisées et des aménagements d'apaisement des vitesses seront à prévoir en complément dans le cas où les cheminements sont une emprise insuffisante...;

### **Mesure 3) Inciter à la pratique via un jalonnement des itinéraires piétons et l'édition de cartes des temps piétons**

Le jalonnement piéton devra suivre deux objectifs :

- ✓ **Sensibiliser sur la pratique de la marche** en démontrant, via les informations sur les distances et temps de parcours, que les liaisons piétonnes restent réalisables ;
  - ✓ **Sécuriser la pratique en jalonnant les liaisons jugées comme optimales** en termes de sécurité et de confort.

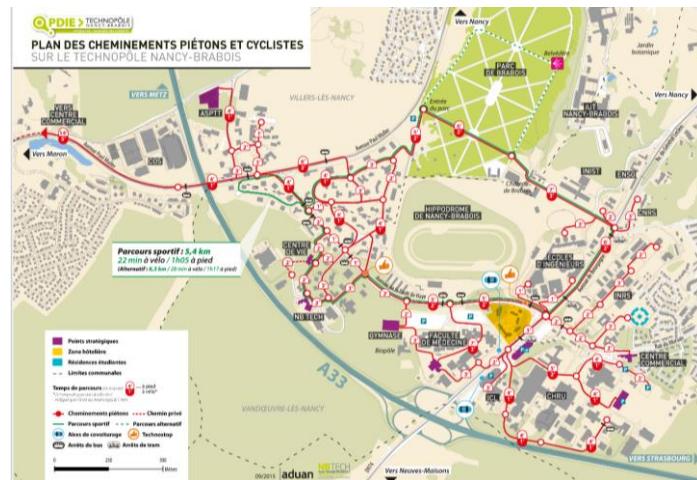
Les cartes, réalisées en partenariat avec les publics cibles en matière de développement de la pratique, ici les jeunes et les scolaires (dans une optique de sensibilisation), devront recenser et préciser :

- ✓ Les **itinéraires piétons jugés comme structurants** ;
  - ✓ Les **polarités urbaines** (établissements scolaires, équipements, point d'intermodalité) ;
  - ✓ Les **temps de parcours entre les polarités** voire depuis les zones résidentielles.

**Le rôle des EPCI sera de proposer un accompagnement technique et financier dans :**

- ✓ L'identification des itinéraires jugés comme structurants ;
  - ✓ L'identification et la réalisation des aménagements piétons.

✓ L'identification et la réalisation des aménagements piétons.  
Ce travail est à mener en priorité sur les principaux pôles urbains.



#### Mesure 4) Annihiler le stationnement anarchique

Identifier les secteurs / voiries soumises à ce type de stationnement et mettre en place une campagne de matérialisation des places avec :

- ✓ L'identification des voiries à enjeux dans le centre-bourg mais également dans les zones résidentielles
- ✓ La matérialisation des places de stationnement en :
  - Veillant à préserver un cheminement piéton (largeur confortable de 1,4m / largeur minimale de 0,90 m)
  - Evitant le recours au stationnement « à cheval »

Recourir, en fonction des disponibilités foncières, à des parcs de stationnement déportés dans les secteurs à urbanisme contraint (faible dimensionnement de voirie, maillage dense du bâti) en veillant à un jalonnement efficace

Accentuer le contrôle et/ou sensibiliser sur le respect des réglementations et des cheminements (campagne d'affichage, procès-verbal de sensibilisation mettant en avant le risque encouru pour du stationnement très gênant – 135 €)



#### Mesure 5) Sécuriser les traversées piétonnes

Le stationnement d'un véhicule motorisé en amont d'un passage piéton constitue un masque de visibilité entre piétons et automobilistes. Il est recommandé de réaliser des avancées de trottoir au droit des passages piétons et de neutraliser le stationnement voitures et poids lourds en amont (5 mètres). L'espace ainsi neutralisé peut être mis à profit pour du stationnement vélos (implantation possible de 5 arceaux). L'avancée de trottoir, également appelée "oreille", est ainsi la solution la plus efficace en termes de sécurité piétonne.

*Identifier les traversées cheminements et traversées prioritaires*

Le coût de cet aménagement (env. 3 500 € par traversée) nécessite dans un premier temps de prioriser les traversées en fonction de leur localisation et des publics attendus. Il s'agira d'aménager en priorité les traversées situées :

- ✓ Aux abords des écoles, avec un public de scolaires considérés comme vulnérables ;
- ✓ Dans les centres-bourgs, où sont recensés les plus importants volumes de piétons ;
- ✓ Aux abords des équipements de loisirs et de santé.

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Environ 5 % des déplacements réalisés en vélo, selon l'enquête en ligne. Un faible usage du vélo, essentiellement pour de la pratique de loisirs ou sportive, imputable au manque d'aménagements et à la cohabitation délicate avec l'automobile
- ✓ Une plus grande appétence à un report vers le mode cyclable que vers les modes « collectifs » (transports collectifs, covoiturage)

### Objectif :

→ Répondre aux enjeux énergétiques et environnementaux en mettant en œuvre le SDC réalisé conjointement avec le PMS, et améliorer la pratique du vélo entre les communes

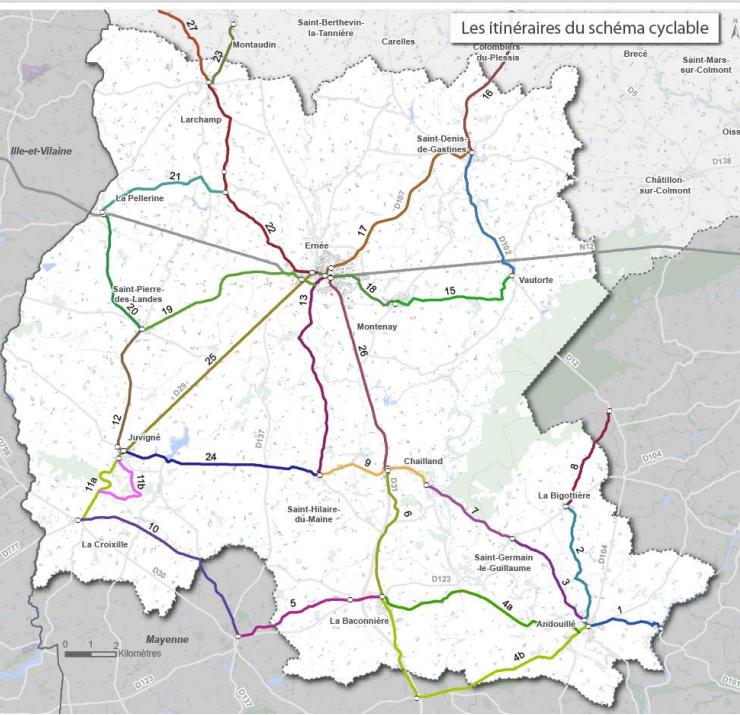
### Synthèse des mesures à mettre en place

Le maillage détaillé du SDC de la Communauté de Communes de l'Ernée est précisé au sein du document opérationnel.

A partir des 37 kilomètres d'aménagements déjà existants, le maillage global co-construit, s'appuie sur 183 km d'aménagements répartis en 26 itinéraires, et 3 itinéraires communs avec la Communauté de Communes du Bocage Mayennais.

Selon les préconisations du bureau d'études :

- ✓ 156 km d'aménagements sont à aménager en interne ;
- ✓ 6,2 km d'aménagements sont déjà existants mais nécessiteront une reprise.



### Coûts

- ✓ Un coût global compris entre 9,4 et 15,6 M€ comprenant l'aménagement du linéaire (entre 9,1 M€ et 15,3 M€ selon les recommandations à poursuivre), le traitement des intersections (237 K€) l'installation du jalonnement (93 K€).
- ✓ Un coût global qui sera à répartir entre la CCE et les gestionnaires de voirie et pour lesquels des subventions seront mobilisables.

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure à mener sur l'ensemble de la Communauté de Communes de l'Ernée, avec des itinéraires vers l'extérieur

### Suivi des mesures

- ✓ Evolution du linéaire cyclable aménagé
- ✓ Evolution de la pratique cyclable via des campagne de comptage et l'analyse des données INSEE sur les déplacements domicile-travail

### Planning

Court terme (< 2 ans)	Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Long terme (> 5 ans)	Mise en œuvre opérationnelle des itinéraires du SDC
-----------------------	----------------------------	----------------------	---

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE	Porteur du projet en tant que rédacteur du SDC
CD 53 / Communes	Partenaire technique et financier selon la domanialité de la voirie
ADEME / Région / Etat	Partenaires financiers en fonction des subventions mobilisables

### Exemples de subventions / Aides

- ✓ CD 53 sur le volet Aides aux aménagements cyclables, 25 % des dépenses; plafonné à hauteur de 150 000 € / km en milieu rural

La synthèse de la typologie des aménagements préconisés

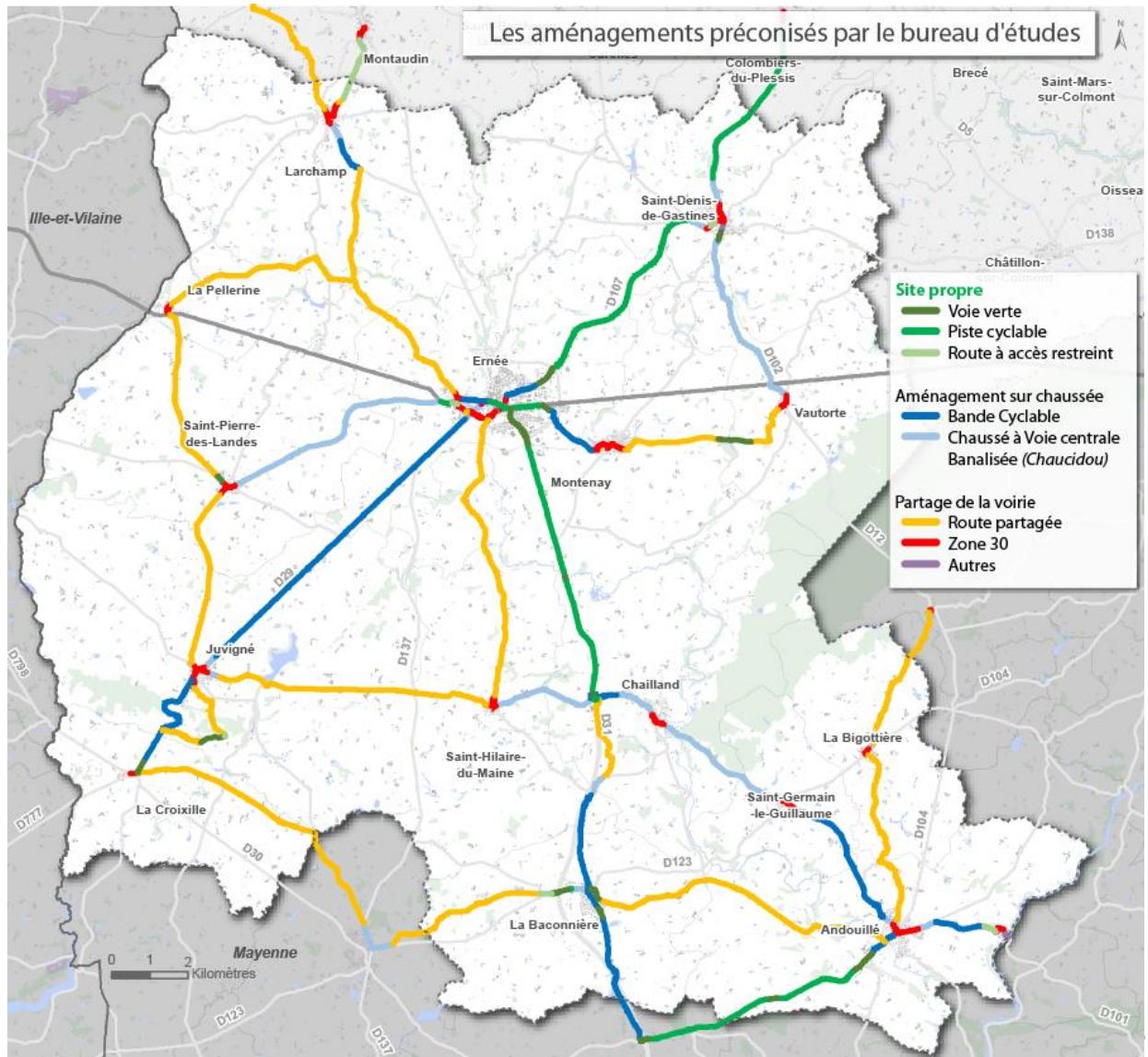
Le détail est précisé dans le document opérationnel.

Préconisations		Longueur et part du maillage global
Aménagements en site propre	Voie verte	6,5 km / 4 %
	Piste cyclable	35 km / 19 %
	Route à accès restreint	2,7 km / 1 %
Aménagements sur chaussée	Bande cyclable	18,8 km / 10 %
	Chaussée à Voie Centrale Banalisée	25,4 km / 14 %
Aménagements partagés	Route partagée à trajectoire matérialisée	81,9 km / 45 %
	Zone 30	11,5 km / 6 %
	Autres aménagements partagés en milieu urbain	1,5 km / 1 %

Les 183 km du maillage sont découpés en 29 itinéraires (avec les variantes de parcours) et tronçons de voirie. Une préconisation d'aménagement est proposée sur chacun des tronçons.

Ces préconisations représentent un avis technique (basé sur la hiérarchisation des voiries, leur profil, le trafic, le potentiel d'usagers attendus...). Elles sont en revanche susceptibles d'évoluer lors de la mise en œuvre selon :

- ✓ Des **contraintes techniques** identifiées lors des études d'avant travaux ;
- ✓ Des **moyens financiers et budgets disponibles** ;
- ✓ ou simplement par choix de la collectivité.



## Accompagner le cycliste lors de ses déplacements à travers un ensemble de service

1/1

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Peu ou prou de services proposés pour accompagner le cycliste dans ses déplacements quotidiens : essentiellement du stationnement (146 places) en trop faible nombre et de mauvaise qualité
- ✓ Un jalonnement très ponctuel essentiellement orienté sur la pratique de loisirs
- ✓ Une aide de 100 € proposé pour l'achat de Vélo à Assistance Electrique

### Objectif :

- Inciter et faciliter les cyclistes dans leurs déplacements quotidiens via une offre de services complémentaires, développés parallèlement aux aménagements linéaires

### Synthèse des mesures à mettre en place

Le corpus de services, définit de manière concertée, est précisé au sein du document opérationnel.

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

### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure à mener sur la Communauté de Communes de l'Ernée

### Suivi des mesures

- ✓ Mise en œuvre et évolution de l'offre identifiée (maillage de stationnement, outils de communication, évènements...)
- ✓ Fréquentation et usage des services (système de location et demande d'aides à l'achat VAE...)
- ✓ Evolution de la pratique cyclable

### Planning

Court terme (< 2 ans)	Mise en œuvre continue des services du SDC
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	
Long terme (> 5 ans)	

### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE	Porteur du projet en tant que rédacteur du SDC
CD 53 / Communes	Partenaire technique et financier selon la domanialité de la voirie
ADEME / Région / Etat	Partenaires financiers en fonction des subventions mobilisables

### Coûts

- ✓ Des coûts très variables selon les services identifiés (précisés dans le document opérationnel du SDC).

## V. Diminuer l'autosolisme



### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ 5 aires identifiées sur le territoire mais peu mises en valeur à l'exception d'Ambrières-les-Vallées
- ✓ Un taux d'occupation moyen de 1,2 individus par véhicules, et des axes routiers cumulant plus de 5 000 véhicules / jours en 2018

### Objectif :

→ Diminuer l'autosolisme et incitant à la pratique du covoiturage, via des aménagements physiques « légers » et des mesures d'accompagnement et d'incitation

### Synthèse des mesures à mettre en place

Le développement de la pratique du covoiturage passe par une meilleure connaissance de ses potentialités. Pour autant, la diffusion des espaces urbains et des polarités (qu'elles soient internes et externes), des flux routiers, mais aussi des pratiques potentiellement captables en covoiturage (domicile <> travail, loisirs...) induit aussi une diffusion et un éparpillement de la pratique du covoiturage. A travers cette action, l'enjeu sera de prévoir un développement progressif et fin de la pratique à travers plusieurs mesures.

#### Mesure 1 : Créer un maillage hiérarchisé d'aires de covoiturage « structurantes » complétées par des aires « locales »

6 aires « structurantes » spécifiques sont proposées dans le cadre du PMS, en complément des 5 aires officielles et informelles déjà existantes

Il s'agira de veiller à des aires structurantes uniformes, intermodales et uniformes.

En complément, des aires locales matérialisées par un marquage au sol et de la signalisation, seront à prévoir au sein des communes



#### Mesure 2 : Communiquer sur les outils et plateformes afin de faciliter la mise en relation

Il s'agira de valoriser les différentes démarches publiques et privées axées sur la mise en relation entre covoitureurs, sans pour autant créer de nouveaux supports.

### Point de vigilance sur la définition des aires de covoiturage - Il conviendra de bien distinguer :

- ✓ Les aires « sauvages » (stationnement au détriment de la sécurité des usagers (bas côté)) – **Objectif : annihiler le stationnement anarchique, ou le sécuriser autant que possible.**
- ✓ Les aires « informelles » ou « spontanées » (stationnement sur des emplacements matérialisés ou qui ne gêne pas autrui) – **Objectif : à officialiser** (marquage au sol, signalisation, jalonnement, communication), si des conflits d'usage ne sont pas constatés.

### Coûts

- ✓ +/- 80 k€ pour aménager des aires structurantes de covoiturage en complément des PEM identifiés en action 8
- ✓ +/- 5 K€ pour l'aménagement d'aires locales

### Exemples de subventions / Aides

- ✓ DETR / DSIL pour les aménagements / Aide régionale pour l'adhésion à la plateforme OuestGo
- ✓ ADEME sur le volet « actions d'animation, de communication... » (jusqu'à 70 % selon le type d'actions)...

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 1 : Créer un maillage hiérarchisé d'aires de covoiturage « structurantes » complétées par des aires « locales »

Suite au diagnostic et aux démarches de concertation, 5 aires de covoiturage officielles ou informelles sont identifiées sur le territoire du PMS :

- ✓ 3 aires officielles sur la CCBM (Ambrières-les-Vallées, Gorron, Montaudin...)
- ✓ 2 aires informelles sur la CCE (Chailland et La Croixille)

Pour autant ce recensement n'est pas exhaustif tant la pratique peut être diffuse.

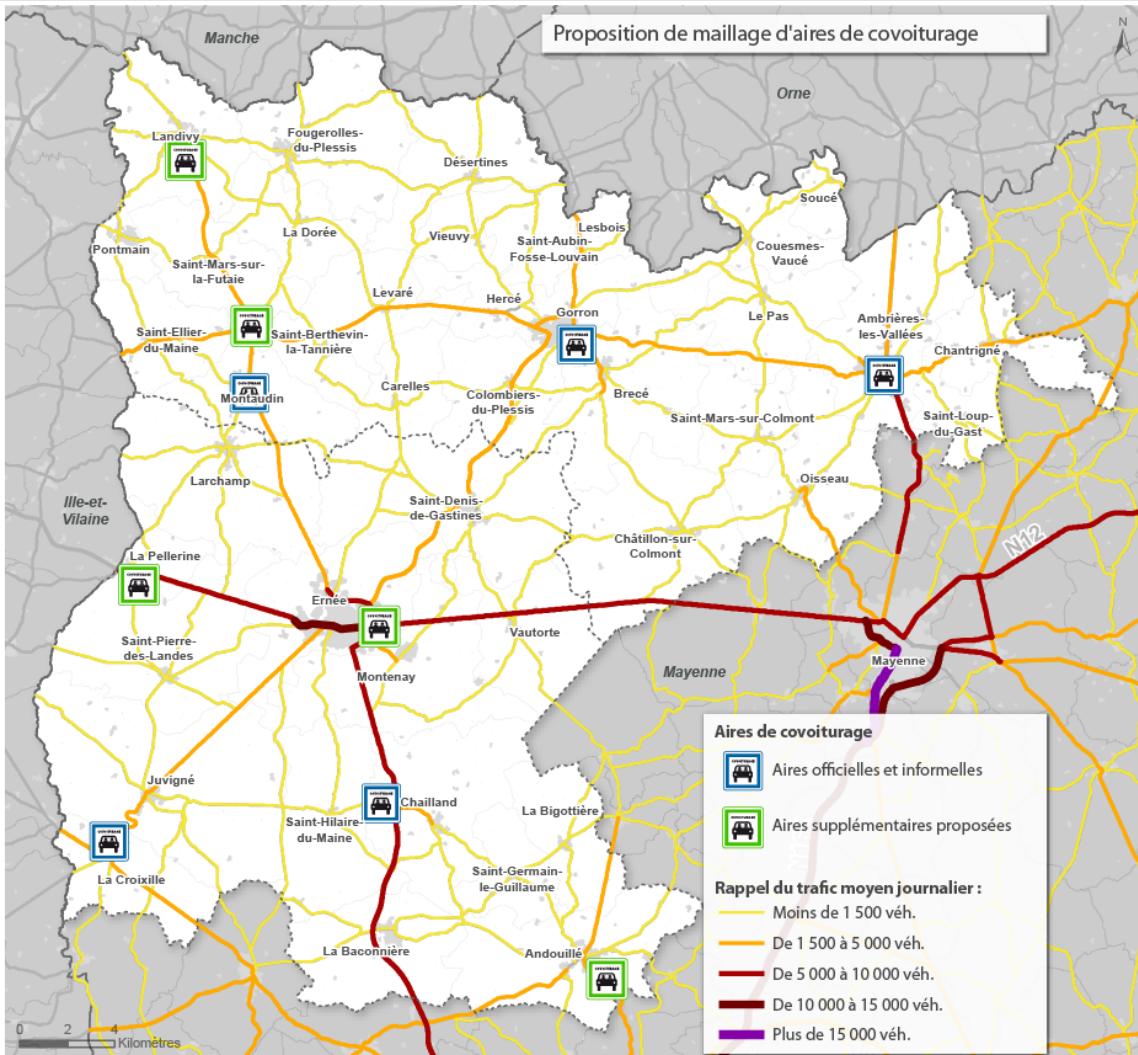
En complément 5 aires dites structurantes sont à ce stade proposées :

- ✓ 2 aires sur la CCBM (Landivy et Saint-Berthevin-la-Tannière)
- ✓ 3 aires sur la CCE (Andouillé, Ernée, La Pellerine)

Les aires seront à aménager en poursuivant plusieurs critères de :

- ✓ **Lisibilité** (jalonnement, signalisation et marquage au sol) ;
- ✓ **Intermodalité**, pour que ces aires ne soient pas uniquement accessibles en voiture (cheminements doux, box vélos sécurisés, arrêts de transports collectifs en fonction de la desserte) ;
- ✓ **Sécurité** (éclairage, stationnement sur des emplacements matérialisés) voire de confort (abris) ;
- ✓ **Durabilité** (s'appuyer sur les espaces d'intermodalité proposé dans le cadre du PMS, éviter de nouvelles artificialisations des sols, infrastructures de recharges des véhicules électriques).

Le maillage de nouvelles aires sera à développer si de nouveaux espaces sont constatées au fur et à mesure.



En complément des aires dites structurantes, un maillage d'aires « locales » sera à prévoir sur les autres communes. Réalisées sur les espaces de stationnement déjà existants, il s'agira essentiellement d'un travail de matérialisation et de visibilité (jalonnement / positionnement de panneaux / marquage) estimé à 5K € par aires locales.

Détail des mesures à mettre en placeMesure 1 : Créer un maillage hiérarchisé d'aires de covoiturage « structurantes » complétées par des aires « locales »

Afin de limiter les coûts et de mutualiser, il est à ce stade proposé de développer les aires de covoiturages sur les espaces d'intermodalité identifiées en action 8.

A l'exception de La Croixille et Montaudin, les coûts identifiés supplémentaires relèvent de la **matérialisation des espaces** (marquage, signalisation...). La création de nouvelles aires devra suivre cet objectif d'éviter de créer des aires ex-nihilo et en identifiant des secteurs adaptés à du stationnement à la journée (éviter des conflits d'usage par exemple avec des clients des commerces de proximité).

En reprenant les coûts proposées dans le cadre de l'action 8 (rappel : +/- 540 k€), les aménagements supplémentaires proposés sont estimés à 79 K€.

Aires de covoiturages	Commune et localisation	Stationnement VP	Stationnement vélo	Point d'arrêts de transport collectif	Borne de recharge IRVE	Information	TOTAL
Existantes identifiées (officielles / informelles à officialiser	<i>Ambrières-les-Vallées</i>	Effectif	5 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE	+/- 5K€ / aires Jalonnement, matérialisations des places, voire mise en place d'un totem	-
	<i>Gorron (Aire de covoiturage)</i>	Effectif	5 box vélos	1 point d'arrêt (bout de ligne)	2 bornes IRVE		-
	<i>Montaudin (Place de la Mairie)</i>	Effectif	3 box vélos à créer	Effectif	Effectif		12,5 K€
	<i>Chailland (échangeur D31 / D165)</i>	10 places supplémentaires (en s'appuyant sur l'emprise existante)	3 box vélos	1 point d'arrêts (aire de retournement)	2 bornes IRVE		5 K€
	<i>La Croixille (Place de l'Eglise)</i>	Effectif	3 box vélos à créer	Pas de desserte à ce stade	2 bornes IRVE à créer		36,5 K€
Supplémentaires à créer	<i>Landivy (2 hypothèses selon la disponibilité : parking de l'Eglise ou à proximité du collège)</i>	Effectif	3 box vélos	1 point d'arrêt (bout de ligne)	2 bornes IRVE	5 K€	5 K€
	<i>Saint-Berthevin-la-Tannière (hameau de la Tannière)</i>	20 places	3 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE		5 K€
	<i>Ernée (PA de la Querminais)</i>	Eviter de créer des places en s'appuyant sur les offres privées (ex : grandes surfaces)	5 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE		5 K€
	<i>La Pellerine</i>	Matérialiser des places sur des emprises existantes (ex : Rue du Maine)	3 box vélos	1 point d'arrêt (bout de ligne)	2 bornes IRVE		5 K€
	<i>Andouillé (2 hypothèses selon la disponibilité : parking de l'Eglise ou Carrefour Contact)</i>	Effectif	3 box vélos	2 points d'arrêts	2 bornes IRVE		5 K€
TOTAL	10 aires de covoiturage	Pas de places de stationnement supplémentaires	6 box vélos (2 500 € l'unité) 15 K€	-	2 bornes IRVE 12 K€ / bornes 24 K€	5K € par aires 40 K€	79 K€

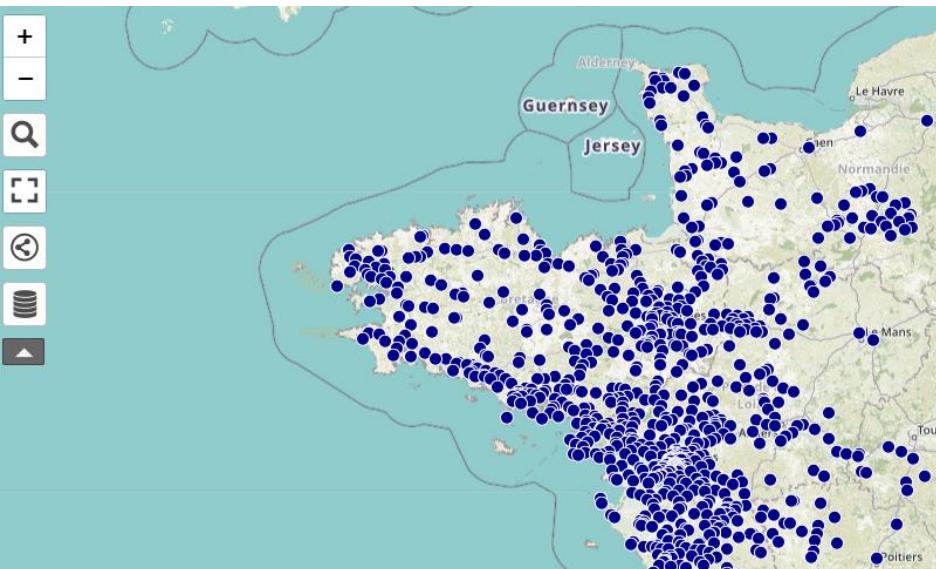
## Développer le covoiturage

### Détail des mesures à mettre en place

#### Mesure 2 : Communiquer sur les outils et plateformes afin de faciliter la mise en relation

Le rôle des Communautés de Communes en tant qu'AOM sera de relayer les différentes initiatives portées pour développer la pratique.

- ✓ Pour les aires physiques, en intégrant le maillage dans les outils de communication, en lien avec l'action 18, et en référençant les aires sur les outils de cartographies en ligne (ex : Google Maps, base nationale des aires de covoiturage) ;
- ✓ En valorisant les plateformes publiques (OuestGo à l'échelle du Grand Ouest, initiative départementale en cours de réflexion) et privées (Blablacar, Karos, Mobicoop...) ;
- ✓ En valorisant les aides et subventions.



*La base nationale des aires de covoiturage (disponible sur francemobilites.fr) souligne l'absence de maillage sur la partie nord-ouest de la Mayenne*

Pour encourager la pratique du covoiturage, la Région Pays de la Loire, via son réseau Aléop, participe aux frais de covoiturage domicile-travail pour des habitants inscrits sur l'une des 4 grandes applications de mises en relation.

La participation financière de la Région est versée par trajet et par personne transportée. Centrée sur des trajets de courte distance (inf. à 50 km), un plafonnement global est admis :

- ✓ Maximum de 6 trajets passagers par conducteur et par jour,
- ✓ Indemnité de 2.00 € par trajet passager jusqu'à 20 km, puis 0.10 € par km au-delà, jusqu'à un plafond de 5.00 € par trajet passager.

Elle concerne tous les covoitureurs majeurs et s'applique aux trajets de plus de 2 km, dont le départ et l'arrivée sont dans la région des Pays de la Loire.

Les 4 grandes plateformes concernées sont Mobicoop, Klaxit, Karos, Blablacardaily.

Ce type de subvention est également proposé sur Vitré Communauté ou Laval Agglomération (1 seule plateforme concernée).



# Développer les véhicules partagés

1/3

## Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Un taux de motorisation moyen de 1,44 véhicules par ménages et 46 % des ménages disposant de 2 voitures ou plus, alors que dans le même temps 8,4 % des ménages ne disposent pas de voitures (env. 3 340 personnes à l'échelle du PMS)
- ✓ Une voiture est immobile 90 à 95% du temps

## Objectif :

- Apporter une solution motorisée d'appoint pour des ménages souhaitant éviter l'achat d'un second véhicule, ou pour des individus qui ne disposent pas initialement de voitures

## Synthèse des mesures à mettre en place

L'autopartage est un **service de mobilité qui consiste à disposer d'un véhicule « à la carte » pour une durée déterminée**. Le service est basé sur la **mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte et nécessite selon les cas une inscription et/ou réservation préalable avant la prise du véhicule**.

A l'échelle du PMS, deux mesures phasées sont préconisées.

### A court-terme - Mesure 1) Valoriser l'autopartage entre particuliers

- ✓ Via une **plateforme Internet** (Smille, Koolicar Getaround, ...)
- ✓ Les Communautés de communes détiennent ici un **rôle promotionnel** (conseils, encouragement de particulier à mettre leur véhicule en partage, mise en relation ...).

### A long-terme - Mesure 2) Tendre vers un service d'autopartage « institutionnalisé »

Mesure commune portée par les 2 EPCI

Différentes options seront à prévoir, en fonction des opportunités :

- Mettre à disposition un ou plusieurs véhicules dédiés
- Mutualiser des véhicules utilisés pour d'autres fonctions.

L'exemple du service « Autonome » proposé sur la Communauté de Communes du Mont des Avaloirs, s'appuyant sur l'opérateur Clem', pourra être repris sur le territoire du PMS.

## Coûts

- ✓ Des coûts très variables selon l'ambition et les services identifiés

## Exemples de subventions / Aides

- ✓ CD 53 sur le volet « Mobilité partagée », 80 % des dépenses pour la création d'une plateforme web de réservation / 50 % des dépenses pour de véhicules propres pour l'autopartage / 50 % pour des panneaux de signalisation

## Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune aux deux EPCI

## Suivi des mesures

- ✓ Nombre de véhicules déployés en autopartage
- ✓ Nombre de réservation
- ✓ Nombre de km parcouru

Planning	
Court-terme (< 2 ans)	Valorisation de l'autopartage entre particuliers
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	
Long terme (> 5 ans)	Développement d'un service « institutionnalisé »

## Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE / CBM	Porteur du projet dans le développement de la pratique
ADEME / CD 53 Région / Etat	Partenaires financiers en fonction des subventions mobilisables

### Détail des mesures à mettre en place

#### A court-terme - Mesure 1) Valoriser l'autopartage entre particuliers

Plusieurs plateformes web apportent une première réponse en fonction des besoins :

- ✓ Pour des ménages disposant de plusieurs véhicules mais n'en ayant pas un usage continu
- ✓ Pour des ménages ne disposant pas de véhicules mais pour un besoin ponctuel (ex : à la demie-journée, sur un week-end...).

A l'heure actuelle, plusieurs plateformes existent (Drivy,, Ouicar...) et les annonces proposées sur le territoire restent relativement ponctuelles. Bien que la multiplication des plateformes nuit à l'optimisation de la connaissance des offres, le rôle des Communautés de Communes sera, en cohérence avec l'action 18, de valoriser les plateformes existantes en soulignant l'intérêt du système (notamment d'un point de vue financier).



#### A long-terme - Mesure 2) Tendre vers un service d'autopartage « institutionnalisé »

Selon l'évolution de la pratique et de la demande, un système institutionnalisé pourra être développé sur le territoire du PMS.

Deux options peuvent être envisagées :

##### 1) Créer un système ex-nihilo, avec plusieurs interrogations :

- ✓ Mettre à disposition un véhicule dédié soit proposé par un opérateur spécifique (ex : véhicule Clem', un opérateur très bien implanté en région PDL et en particulier sur la CC du Mont des Avaloirs ou dans le secteur du Mans) ou via un véhicule acquis spécifiquement par la collectivité ?
- ✓ Mutualiser des véhicules (interne aux communautés de communes / communes / entreprises) ;
- ✓ Déterminant le nombre de véhicules et leurs lieux de stationnement  
(le CEREMA préconise 2 à 4 véhicules pour un territoire entre 20 000 et 35 000 habitants), l'objectif serait donc dans un 1er temps 4 véhicules équitablement localisés (Andouillé / Ambrières-les-Vallées / Ernée / Gorron)
- ✓ Identifier le type de motorisation adéquat (à priori des véhicules électriques mais ce point sera à ajouter en fonction de l'équipement existant ou possible et de la localisation à long terme des IRVE).



##### 2) Intégrer un réseau déjà existant

Bien qu'émergente, des plateformes d'autopartage « institutionnelles » ceinturent le territoire du PMS avec :

- ✓ Le réseau « Mouv'n go » à l'échelle du Pôle métropolitain Le Mans Sarthe
- ✓ Le réseau Autofree 61 proposé aux bhabitants et aux agents duConseil Départementale de l'Orne
- ✓ Le système « Autonome » à l'échelle de la CC du Mont des Avaloirs



Exemple de services d'autopartage proposé à proximité

Exemple	Territoire	Principe du système	Véhicules mis à disposition	Tarif	Commentaires
Mouv'nGo 	15 communes du Pôle Métropolitain Le Mans Sarthe	Véhicules électriques en autopartage mise à disposition de 3h30 à 0h00 sur inscription	27 véhicules électriques de type Renault Zoé, réparties sur les communes, et positionnées sur des points de recharge	De 8€ pour une réservation de moins de 6h à 18 € pour une durée de 12h à 21h	Pas de présence humaine nécessaire pour l'emprunt et la remise  Tarification préférentielle dans les parkings payants du Mans  Service solidaire complémentaire (le véhicule peut être emprunté par un passager dans l'incapacité de conduire, mais utilisée par un conducteur bénévole)
Autofree 61 	Département de l'Orne	Mise à disposition de véhicules du CD61, sur les sites départementaux, 24h sur 24, 365 jours / an.	Véhicules électriques de type Renault Zoé et Kangoo utilitaire)	Tarif dégressif à partir de 1,5 € de l'heure  Forfait mensuel de 4 € déclenché en cas d'usage	Pas de présence humaine nécessaire pour l'emprunt et la remise, les usagers disposent des codes d'accès aux sites départementaux fermés  L'intérêt du système réside à la fois dans la mutualisation des véhicules de service (utilisé 70 % du temps) et dans la diversification des véhicules (Renault Zoé + utilitaire)
Autonome 	Communauté de communes du Mont des Avaloirs	Véhicules électriques en autopartage mis à disposition des habitants et des entreprises sur les sites de la CCMA	2 véhicules de type Renault Zoé mis à disposition sur les 2 pôles du territoire (Villaines-la-Juhel / Pré-en-Pail-Saint-Samson)	6€ la demi-journée  9€ la journée  Demi-tarif pour les demandeurs d'emploi	Parc de véhicule « léger »  Tarif solidaire

## VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien



## VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien

### Développer les tiers lieux et le numérique

1/1

#### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Un bouleversement des pratiques de travail induit par le COVID, devancé de manière fortuite par le Département via son Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique
- ✓ Un espace de travail de type de tiers lieu à Saint-Denis-de-Gastines

#### Objectif :

- ➔ S'appuyer sur la finalisation de la couverture numérique en Très Haut Débit et un bouleversement forcé pour développer de nouvelles manières de penser le partage et le coworking, afin d'accroître l'attractivité des territoires

#### Synthèse des mesures à mettre en place

A travers la **finalisation de la couverture numérique**, l'enjeu est d'apporter des solutions (télémedecine, conseiller, formation à distance...) et d'en faciliter l'accès.

L'accès à ces services pourra se faire à domicile ou sur des espaces publics identifiés proposant des permanences (mairies, sièges des communautés de communes, Maison / Espace France Services, Maison de Santé pour télémedecine).

La **création de lieux communs doit permettre de poursuivre cette logique de diminution des déplacements contraints**, de faciliter les interactions (via le développement de tiers lieux), voire de proposer une **solution pérenne pour une partie des actifs** (en facilitant le télétravail via des espaces de coworking).

Le rôle des Communauté de Communes au-delà de la Compétence Mobilité sera :

- ✓ **D'identifier des acteurs ressources** dans la mise en œuvre et la gestion de ces nouveaux espaces
- ✓ **De créer éventuellement ces lieux communs** ou d'en mettre à disposition en partenariat avec les communes, par exemple via la création d'**Espaces Relais Intercommunaux**, dans les polarités secondaires...
- ✓ Ou en s'appuyant sur le secteur privé pour mettre à disposition des **espaces de coworking** (service payant) : solution pouvant être attrayante pour les jeunes entrepreneurs ;
- ✓ **D'inciter les entreprises à développer dans la mesure du possible du télétravail** si cela n'est pas déjà le cas...
- ✓ **D'accompagner techniquement les nouvelles entreprises** souhaitant s'implanter sur le territoire (aides à la recherche de locaux partagés...).

#### Coûts

- ✓ Pour les espaces fixes, le coût sera fonction de l'ambition du projet (rénovation du bâtiment, aménagement des locaux, équipements...)

#### Exemples de subventions / Aides

- ✓ DETR / DSIL pour les communes

#### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune aux deux EPCI, en concentrant la création de ces espaces sur les polarités

#### Suivi des mesures

- ✓ Nombre de lieux communs créés
- ✓ Nombre d'usagers dans les services
- ✓ Satisfaction usagers / réponses aux besoins

Planning	
Court-terme (< 2 ans)	Poursuite des actions d'accompagnement déjà engagées
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Création de tiers lieux et de services complémentaires
Long terme (> 5 ans)	

#### Intérêt / Public cible



Acteurs	Rôle
CCE / CBM	Partenaires techniques et financiers selon les projets
Communes / Entreprises	Porteurs selon les projets à développer

## VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien

### Développer les services itinérants

1/1

#### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Des services parfois éloignés contraignant les habitants à se déplacer en voiture ou à multiplier les déplacements dans plusieurs communes
- ✓ Une situation d'autant plus complexe pour les ménages non motorisés (8,4 % des ménages sur les 2 EPCI soit plus de 3 300 habitants)

#### Objectif :

- Rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements induits et limiter le sentiment d'exclusion

#### Synthèse des mesures à mettre en place

A travers ce PMS, il est essentiel de poursuivre un double objectif :

- ✓ De réduction des mobilités contraintes ;
- ✓ De rapprochement des aménités urbaines au plus près des habitants dans une optique de maintien des populations dans les campagnes.

En partenariat avec les acteurs du commerce et du développement économique, il s'agira de :

- ✓ Consolider et pérenniser les services d'aide à domicile
- ✓ Soutenir les marchés locaux (droit d'implantation gratuite)
- ✓ Accompagner les services itinérants quand il n'y a pas d'alternative (aide à l'investissement) qu'il s'agisse :
  - D'artisans commerçants (boulangerie / boucherie / épicerie...) ;
  - De services culturels (bibliothèque / médiathèque / découverte de l'internet...) ;
  - De services sport / loisirs (salle de sports ambulante, bar ambulant, ...) ;
  - D'action sociale ;
  - De professionnels de santé (opticien...).

Pour favoriser ce type de commerces, les communes peuvent aménager des emplacements et communiquer lorsqu'un commerçant ambulant est présent.

#### Coûts

- ✓ En fonction de l'ambition des services développés et des montants alloués (subventions) pour accompagner ces projets
- ✓ Possibilité de soutenir annuellement 1 ou des projets

#### Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune aux deux EPCI, en accentuant les services sur les communes les plus rurales ou sur les polarités carencées

#### Suivi des mesures

- ✓ Nombre de services développés
- ✓ Nombre d'usagers dans les services
- ✓ Satisfaction usagers / réponses aux besoins

#### Planning

Court-terme (< 2 ans)	Accompagnement au développement de services itinérants
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	
Long terme <td></td>	

#### Intérêt / Public cible



#### Rôle

Acteurs	Rôle
CCE / CBM	Partenaires techniques et financiers selon les projets
Communes / Entreprises	Porteurs selon les projets à développer

## VII. Informer sur les solutions de mobilité



# Communiquer et sensibiliser sur les enjeux de la mobilité durable

1/2

## Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Peu ou prou d'outils existants et mis à disposition des habitants, justifiant la méconnaissance et le faible usage des offres existantes
- ✓ Une information diffuse, liée à la multiplicité des acteurs et intervenants

## Objectif :

- Développer des solutions de communication et d'information avec une vision multimodale des déplacements, basées notamment sur des outils de mobilité connectée

## Synthèse des mesures à mettre en place

Afin d'améliorer l'usage des offres de mobilités alternatives il est d'abord nécessaire de **mieux faire connaître ces offres et les solutions qu'elles proposent**. Pour autant, aller chercher l'information nécessite de connaître le nom des offres, les gestionnaires et les différents supports actuellement proposés.

La mobilité n'étant pas une compétence individuelle, il conviendra, en s'appuyant sur la Plateforme Mobilité du GAL Haute Mayenne, de décliner l'information à l'échelle des deux EPCI.

Pour y parvenir 3 grandes mesures seront à prévoir :

### Mesure 1 : Créer un guide mobilité pour mieux communiquer sur les offres de mobilité

### Mesure 2 : Communiquer dans les lieux repères

### Mesure 3 : Multiplier les outils de communication et applications pour capter l'ensemble des profils



Le GAL Haute Mayenne, pilote du projet « Bougeons mieux en Haute Mayenne »

- ✓ Le projet vise notamment à communiquer sur l'offre de mobilité existante et sensibiliser à la mobilité durable.
- ✓ A travers des outils de type « Défi », visant les entreprises, les écoles, les citoyens, mettant en valeur des pratiques et ce qu'elles induisent, cet acteur paraît essentiel pour la conduite des actions de communication et de sensibilisation.

## Coûts

Environ 0,15 ETP chargé de mission pour rassembler l'information à intégrer dans le guide (puis 0,05 ETP pour évolution annuelle) ;  
Création du guide de la mobilité (si agence de communication en externe : +/- 10K€ ; si création d'un site web dédié : +/- 5 K€)  
Impression répertoire pour distribution : +/- 3k € pour 1 000 exemplaires.

## Echelle de mise en œuvre

- ✓ Mesure commune aux deux EPCI, en adoptant une communication sur les offres allant au-delà des logiques communautaires

## Suivi des mesures

- ✓ Nombre de répertoires distribués
- ✓ Nombre de téléchargement du répertoire / visite sur la page internet
- ✓ Nombre de sollicitations/renseignements
- ✓ Evolution de la fréquentation des services, outils, évènements proposés

### Planning

Court-terme ( $< 2$ ans)	Définition et création des outils de communication
Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Mise à jour régulière des outils de communication
Long terme ( $> 5$ ans)	

## Intérêt / Public cible



### Acteurs

CCE / CBM	Porteur du projet
Communes / Associations /	Partenaires techniques dans le déploiement des informations
CD 53 / ADEME	Partenaires financiers

## Exemples de subventions / Aides

- ✓ CD 53 sur le volet Animation / Sensibilisation
- ✓ ADEME sur le volet « actions d'animation, de communication... »

# Communiquer et sensibiliser sur les enjeux de la mobilité durable

2/2

## Détail des mesures à mettre en place

### Mesure 1 : Créer un guide mobilité pour mieux communiquer sur les offres de mobilité

Il s'agira dans ce guide de recenser l'ensemble des offres disponibles et de donner des clés de lecture quant aux enjeux de la mobilité durable. Cet outil doit être rédigé dans une optique de communication et de sensibilisation, mais il peut également avoir aussi un objectif de mettre l'usager face à ses responsabilités, au regard de ses pratiques de déplacements, et de son impact sur l'environnement et les espaces publics.

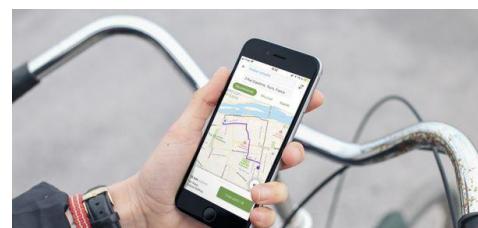
Une fois rédigé, le guide devra être décliné sous format numérique via un site et / ou une application smartphone. Un lien vers le site Destineo, calculateur d'itinéraires multimodal sera également à intégrer.

Thématique	Informations à fournir
Comment accéder aux EPCI et circuler ?	Temps à partir des principales villes (Laval, Rennes, Le Mans, Paris) en TC ou en voiture
Transports en commun	Coordonnées des compagnies de taxi Plans, horaires, tarifs, où acheter son titre de transport ? Mode de fonctionnement, tarifs
Modes doux	Carte des itinéraires cyclables, localisation des stationnements vélo, information sur les services alloués à la pratique (atelier réparation, location, VAE...) Plan des itinéraires piétons, Avantages écologiques, économiques et de sensibilisation
Tourisme et événements culturels	Détail des possibilités offertes pour accéder aux sites touristiques ou aux villes patrimoniales
Covoiturage	Intérêt économique et écologique de la pratique Détail des possibilités offertes aux covoitureurs (localisation des aires, services associés)
Sensibilisation	Donner des exemples concrets : Une voiture revient à 0,3€ au km (entretien, essence, assurance...), « si je me rends à Mayenne en voiture pour aller au travail, je dépense X€, tandis qu'en car ça me coûte seulement X€ Insister sur les enjeux environnementaux et énergétiques

### Mesure 2 : Communiquer dans les lieux repères

Pour diffuser l'information au plus grand nombre, voire de manière individualisée, il s'agira de s'appuyer sur le maillage d'acteurs institutionnels (Maires, Sièges des Communautés de Communes et sites web, espaces France Services) et locaux (CIAS, GAL Haute Mayenne, Valoren) et sur les espaces physiques (lieux d'intermodalités et aires de covoiturage).

Adopter une charte graphique commune aux deux EPCI, voire au-delà, aisément lisible et assimilable serait un plus.



### Mesure 3 : Multiplier les outils de communication et applications pour capter l'ensemble des profils

Parallèlement à l'action 1 sur les changements de comportement, l'enjeu sera de multiplier les supports et outils d'informations, tant pour communiquer que pour sensibiliser.

Aux outils classiques (guide mobilité) viennent s'ajouter les campagnes ponctuelles (affichage et événementielles), permettant de valoriser les offres de mobilité, tout en sensibilisant. Il s'agira de valoriser également les applications smartphones (geovélo, blablacar daily) ainsi que les communautés d'usagers identifiables sur les réseaux sociaux.

Au-delà de la valorisation de ces outils, l'enjeu sera de veiller à leur mise à jour annualisée afin de les pérenniser dans le temps.

## La synthèse du plan d'actions



# La synthèse du plan d'actions

Thématique	Action	Rôle des EPCI	Planning			Coûts
			Court-terme (< 2 ans)	Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Long terme (> 5 ans)	
I. Structuration de la gouvernance	1) Concrétiser la compétence mobilité et mettre en place les moyens nécessaires	Porteur du projet	Mise en œuvre du PMS / Embauche d'un(e) chargé(e) de mission	Conduite opérationnelle des actions du PMS		1 voire 2 ETP
	2) Mettre en place une concertation dès la conception des projets et s'appuyer sur le / les comités de partenaires	Porteur du projet	Création des outils de concertation et du Comité de Partenaires	Mobilisation régulière		0,1 ETP
II. Repenser le territoire pour structurer les trajets du quotidien	3) Accompagner les entreprises dans le développement de Plan de Mobilité Entreprises / Inter-Entreprises	Partenaire technique / financier	Appui et accompagnement aux Plans de Mobilité			Si accompagnement technique : mini 0,25 ETP voire davantage selon le niveau d'accompagnement Si accompagnement financier : à définir – Exemple : env. 30 K€ par Plan de Mobilité Interentreprises sur une ZA
	4) Faire de la mobilité un sujet transversal dès la conception des projets urbains	Porteur du projet selon le maître d'ouvrage	Suivi de la prise en compte des enjeux de mobilité			0,1 ETP
III. Valoriser et renforcer l'offre de transports en commun	5) Développer les transports collectifs entre les principaux pôles	Lobbying auprès de la Région pour la valorisation des lignes	Négociation / échanges avec la Région quant à la mise en place des lignes régulières	Mise en place des lignes	Suivi de la fréquentation des lignes et ajustement de l'offre	Selon les scénarios de desserte, les coûts seront compris entre 1,5 M€ et 3,6 M€ En termes de coûts directs pour les EPCI, ils consisteront en du « lobbying » et de l'échange avec la Région
	6) Assurer une offre de rabattement en direction des équipements ou des pôles	Porteur du projet pour la valorisation et l'évolution de l'offre TAD	Suivi et échanges avec la Région quant à l'évolution de l'offre TAD Aléop	Suivi de la fréquentation des lignes et ajustement de l'offre		En termes de coûts directs pour les EPCI, ils consisteront en du « lobbying » et de l'échange avec la Région
	7) Mettre en place une offre locale pour les publics vulnérables/isolés/spécifiques	Porteur du projet pour la valorisation des lignes scolaires et la constitution d'une offre « solidaire »	Valorisation des lignes scolaires / Crédit d'une dynamique autour d'une offre « solidaire »	Mise en place d'une offre « solidaire »	Suivi de la fréquentation de l'offre « solidaire » et ajustement de l'offre	Coûts internes d'échanges avec la Région pour la valorisation des lignes scolaires Création d'une dynamique d'acteurs autour d'une offre locale solidaire : 1/3 ETP
	8) Mieux connecter les offres de mobilité avec des Pôles d'Échanges Multimodaux	Porteur du projet dans l'identification du maillage et des aménagements à prévoir Partenaires techniques et financiers	Développement progressif du maillage de PEM en fonction de la constitution des offres de mobilité			A minima +/- 540 K€ pour les aménagements identifiés dans le PMS

# La synthèse du plan d'actions

Thématique	Action	Rôle des EPCI	Planning			Coûts
			Court-terme (< 2 ans)	Moyen terme (de 2 à 5 ans)	Long terme (> 5 ans)	
IV. Développer les mobilités actives	9) Mieux partager l'espace et la place des différents modes de déplacements	Réalisation de la charte Appui technique / conseil auprès des communes	Rédaction d'une charte d'aménagement	Suivi, accompagnement et conseil auprès des communes		0,25 ETP pour assurer le rôle de conseil auprès des communes +/- 15 K€ pour réaliser une charte en externe
	10) Entretenir et créer les chemins pédestres	Identification et promotion du maillage des itinéraires de randonnées à valoriser	Identification du maillage	Valorisation / requalification des itinéraires et des bons comportements		0,1 ETP pour identifier et promouvoir le maillage
	11) Garantir la continuité des voies douces en cœur de bourg	Partenaires techniques et financiers	Travail continu de traitement et de sécurisation des cheminements piétons, de veille quant aux espaces urbains perméables			Rôle de conseil et d'accompagnement estimé à 0,2 ETP/an Possibilité d'instituer un fonds de concours auprès des communes pour les inciter à réaliser des travaux
	12) Mettre en œuvre les Schémas Directeurs Cyclables Communautaires	Porteur du projet en tant que rédacteur du SDC	Mise en œuvre opérationnelle des itinéraires du SDC			Pour la CCE : un coût global compris entre 9,4 et 15,6 M€ Pour la CCBM : un coût global compris entre 12,8 et 22,6 M€
	13) Accompagner le cycliste lors de ses déplacements à travers un ensemble de service	Porteur du projet en tant que rédacteur du SDC	Mise en œuvre continue des services du SDC			Des coûts très variables selon les services identifiés
V. Diminuer l'autosolisme	14) Développer le covoiturage	Porteur du projet dans le développement de la pratique	Aménagement des aires de covoiturage	Communication et incitation à la pratique		+/- 80 k€ pour aménager des aires de covoiturage en complément des PEM identifiés en action 8 5 K€ pour l'aménagement d'aires dites « locales au sein des communes
	15) Développer les véhicules partagés	Porteur du projet dans le développement de la pratique	Valorisation de l'autopartage entre particuliers		Développement d'un service « institutionnalisé »	Coûts très variables selon l'ambition et les services identifiés
VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien	16) Développer les tiers lieux et le numérique	Partenaires techniques et financiers selon les projets		Création de tiers lieux et de services complémentaires		Coûts très variables
	17) Développer les services itinérants	Partenaires techniques et financiers selon les projets	Accompagnement au développement de services itinérants			Coûts très variables
VII. Informer sur les solutions de mobilité	18) Communiquer et sensibiliser sur les enjeux de la mobilité durable	Porteur du projet	Définition et création des outils de communication	Mise à jour régulière des outils de communication		Environ 0,15 ETP

## La synthèse du plan d'actions

Thématique	Action	
<b>I. Structuration de la gouvernance</b>	<b>1) Concrétiser la compétence mobilité et mettre en place les moyens nécessaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mise en place des mesures inscrites au Plan de Mobilité Simplifié</li> <li>✓ Embauche d'un(e) chargé(e) de Mission Mobilité</li> </ul>
	<b>2) Mettre en place une concertation dès la conception des projets et s'appuyer sur le / les comités de partenaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fréquence et régularité de mobilisation</li> <li>✓ Ratio personnes invitées / personnes présentes</li> <li>✓ Nombre d'actions mises en place sur les changements de comportements</li> </ul>
<b>II. Repenser le territoire pour structurer les trajets du quotidien</b>	<b>3) Accompagner les entreprises dans le développement de Plan de Mobilité Entreprises / Inter-Entreprises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nombre d'entreprises impliquées dans un PM, évolution du nombre de salariés concernés et nombre d'actions menées auprès des entreprises</li> <li>✓ Evolution des parts modales des actifs dans les déplacements domicile-travail</li> </ul>
	<b>4) Faire de la mobilité un sujet transversal dès la conception des projets urbains</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Part des nouvelles constructions / nouvelles localisations dans un rayon adéquat autour des offres de mobilités</li> <li>✓ Intégration des actions du PMS dans les études d'urbanisme</li> </ul>
<b>III. Valoriser et renforcer l'offre de transports en commun</b>	<b>5) Développer les transports collectifs entre les principaux pôles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evolution des échanges avec la Région</li> <li>✓ Mise en place des lignes de transport et niveaux d'offres proposés</li> <li>✓ Evolution de la fréquentation des lignes mises en place</li> </ul>
	<b>6) Assurer une offre de rabattement en direction des équipements ou des pôles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evolution du service TAD (destination externe, période de fonctionnement)</li> <li>✓ Nombre d'usagers et fréquentation des offres</li> </ul>
	<b>7) Mettre en place une offre locale pour les publics vulnérables/isolés/spécifiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nombre d'acteurs impliqués dans la mise en œuvre de cette action</li> <li>✓ Nombre de trajets réalisés et nombre d'usagers</li> </ul>
	<b>8) Mieux connecter les offres de mobilité avec des Pôles d'Échanges Multimodaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aménagement des pôles et développement des offres de mobilité</li> <li>✓ Fréquentation des pôles (occupation des espaces de stationnement / montées descentes aux arrêts...)</li> <li>✓ Evolution de la répartition modale d'accès</li> </ul>
<b>IV. Développer les mobilités actives</b>	<b>9) Mieux partager l'espace et la place des différents modes de déplacements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Linéaire de la voirie requalifiée</li> <li>✓ Nombre de projets accompagnés par les EPCI</li> <li>✓ Comptage Modes doux sur les itinéraires requalifiés</li> </ul>
	<b>10) Entretenir et créer les chemins pédestres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Linéaire de cheminements intégré au maillage et requalifié</li> <li>✓ Evolution de la pratique sur les cheminements en se concentrant sur la pratique en semaine</li> <li>✓ Renseignements pris sur les supports d'informations</li> </ul>
	<b>11) Garantir la continuité des voies douces en cœur de bourg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Linéaire de cheminements piétons requalifiés</li> <li>✓ Evolution de la pratique sur les cheminements en se concentrant sur la pratique en semaine</li> </ul>
	<b>12) Mettre en œuvre les Schémas Directeurs Cyclables Communautaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evolution du linéaire cyclable aménagé</li> <li>✓ Evolution de la pratique cyclable via des campagne de comptage et l'analyse des données INSEE sur les déplacements domicile-travail</li> </ul>
	<b>13) Accompagner le cycliste lors de ses déplacements à travers un ensemble de service</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mise en œuvre et évolution de l'offre identifiée (maillage de stationnement, outils de communication, évènements...)</li> <li>✓ Fréquentation et usage des services (système de location et demande d'aides à l'achat VAE...)</li> <li>✓ Evolution de la pratique cyclable</li> </ul>
<b>V. Diminuer l'autosolisme</b>	<b>14) Développer le covoiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evolution du nombre d'aires de covoiturage et de places matérialisées</li> <li>✓ Fréquentation des places de covoiturage</li> <li>✓ Nombre de personnes inscrites aux applications ou réseaux de covoiturage</li> </ul>
	<b>15) Développer les véhicules partagés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nombre de véhicules déployés en autopartage</li> <li>✓ Nombre de réservation</li> <li>✓ Nombre de km parcouru</li> </ul>
<b>VI. Réduire les déplacements contraints du quotidien</b>	<b>16) Développer les tiers lieux et le numérique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nombre de lieux communs créés</li> <li>✓ Nombre d'usagers dans les services</li> <li>✓ Satisfaction usagers / réponses aux besoins</li> </ul>
	<b>17) Développer les services itinérants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nombre de services développés</li> <li>✓ Nombre d'usagers dans les services</li> <li>✓ Satisfaction usagers / réponses aux besoins</li> </ul>
<b>VII. Informer sur les solutions de mobilité</b>	<b>18) Communiquer et sensibiliser sur les enjeux de la mobilité durable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nombre de répertoires distribués</li> <li>✓ Nombre de téléchargement du répertoire / visite sur la page internet</li> <li>✓ Nombre de sollicitations/reseignements</li> <li>✓ Evolution de la fréquentation des services, outils, évènements proposés</li> </ul>