

Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes du Pays de Pouzauges

Rapport final – Juin 2023



INTRODUCTION	p.3
PARTIE 1 La synthèse du diagnostic	p.7
PARTIE 2 La démarche d'élaboration du scénario multimodal	p.30
PARTIE 3 Le contenu du Plan d'Actions	p.33
I. Gouvernance	p.36
II. Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité	p.38
III. Tendre vers un usage partagé de l'automobile	p.51
IV. Aménagement du territoire	p.59
V. Intensifier le recours aux modes actifs	p.66
VI. Communiquer et accompagner le changement de comportement des habitants	p.69
 La synthèse du plan d'actions	 p.76

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

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 1er juillet 2021, la **Communauté de Communes du Pays de Pouzauges (CCPP)** dispose officiellement de la compétence **Mobilité**, et est désormais **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)**.
- ✓ En tant qu'AOM, elle est compétente pour organiser les solutions de mobilité à l'échelle de son **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 CCPP devient un **acteur légitime**, pour organiser des services de mobilité à l'intérieur de son 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 dite « Locale »**, la CC doit 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**.

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 **offres, 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** ;
 - ✓ Traduit 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 un **Schéma Directeur Cyclable**. 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 2 phases techniques :

Phase 1
Diagnostic dynamique et interactif

Phase 2
Partager les enjeux et définir une stratégie de mobilité

PARTIE 1

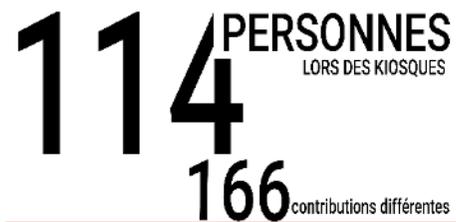
La synthèse du diagnostic



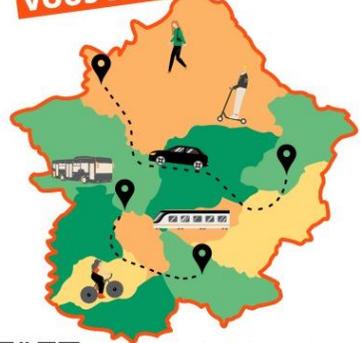
Des temps d'échanges collectifs et des outils pour recueillir les attentes

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

- ✓ Des **kiosques réalisés sur le terrain** pour rencontrer les habitants, identifier leurs besoins... ;
- ✓ Des **balades organisées** au sein des communes ;
- ✓ Un questionnaire en ligne ayant permis de recueillir de plus d'un millier de personnes ;
- ✓ 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 actuelle des mobilités** ;
 - ✓ S'interroger sur les **solutions à prévoir pour la suite des réflexions**.



ET VOUS, COMMENT VOUS DÉPLACEZ-VOUS ?



Participez à l'enquête mobilité du Pays de Pouzauges en donnant votre avis du 23 mars au 23 mai 2022



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

Un territoire au cœur du bocage vendéen

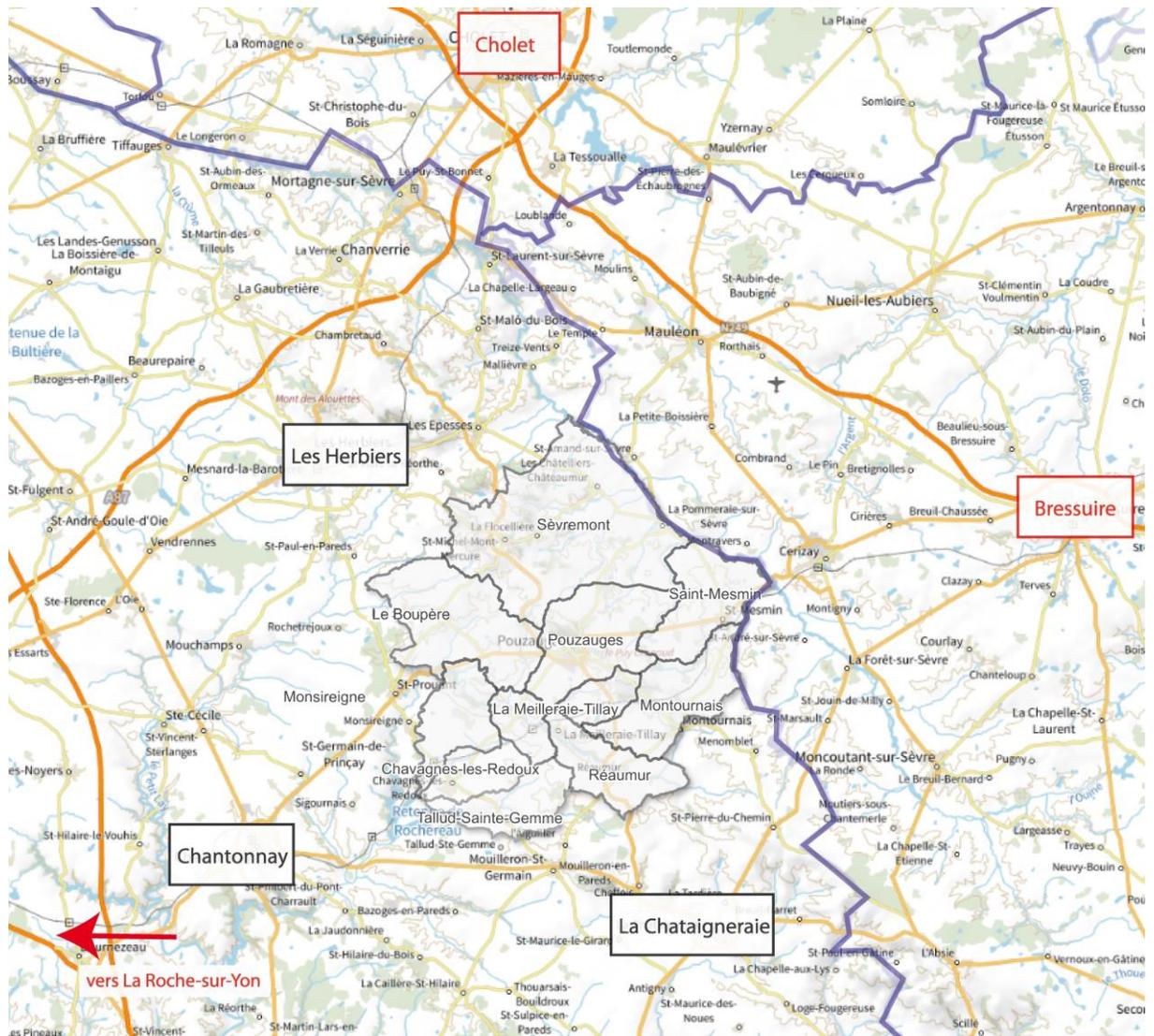
Le territoire est **situé à l'est du département de la Vendée** partageant sa frontière avec le département des **Deux-Sèvres**, et donc avec la Région Nouvelle-Aquitaine.

L'organisation territoriale est sous l'influence de **pôles extérieurs situés à proximité** :

- ✓ Des pôles locaux tels que Bressuire, Les Herbiers, Chantonnay, La Châtaigneraie ;
- ✓ Des pôles de rang supérieur tels que La Roche-sur-Yon et Cholet.

Un territoire bénéficiant :

- ✓ D'une ligne TER Saumur <> La-Roche-sur-Yon ;
- ✓ D'axes routiers structurants internes nord/sud et est/ouest) ;
- ✓ D'une proximité avec les axes nationaux, tels que l'A87 et A83.



Un territoire impacté par l'effet frontière régionale, se traduisant sur l'organisation et la structuration des mobilités.

Une vitalité économique présente sur le territoire

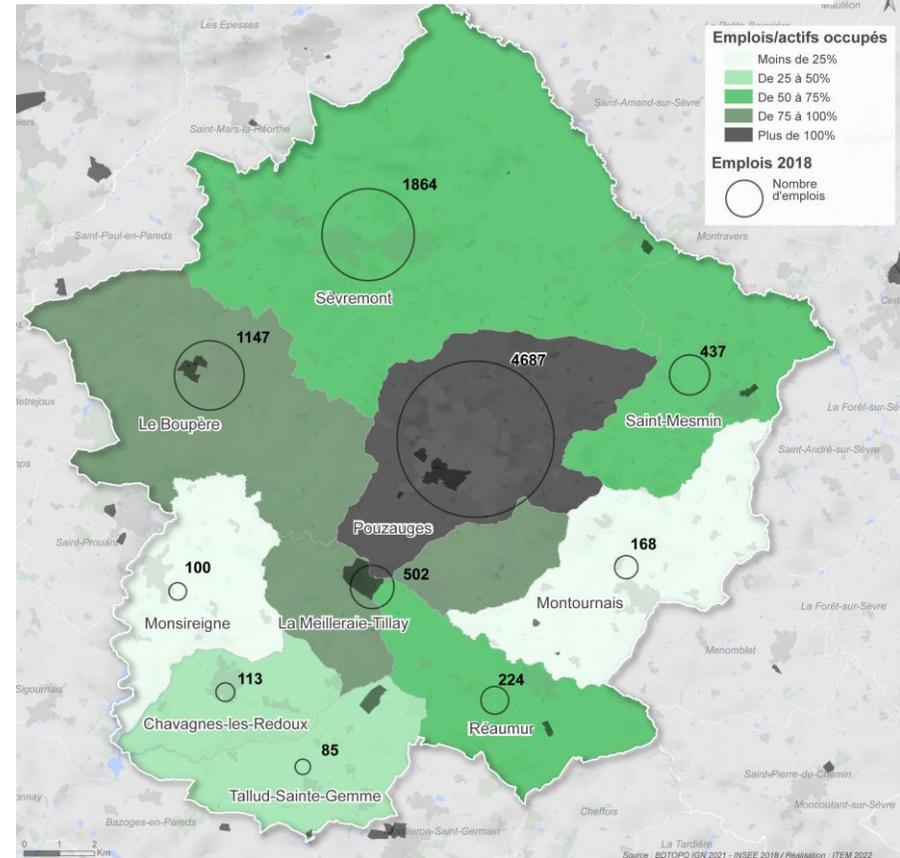
Un maillage d'activités économiques important :

- ✓ 9 327 emplois pour 10 393 actifs occupés, soit un ratio de 0,90 emploi par actif (source INSEE 2018) ;
- ✓ 50 % des emplois sont situés à Pouzauges ;
- ✓ 20 entreprises comptent plus de 50 salariés : l'entreprise Fleury Michon rassemble près de 1 700 salariés sur la CCPP.

Une dynamique et des initiatives en termes de mobilité déjà observées :

- ✓ Des entreprises / structures disposent d'un plan de mobilité : LG Béton, Gautier France, Mécapack, Tapasti, Fleury-Michon, CCPP ;
- ✓ Une location de VAE pour la mobilité interne des salariés de Mécapack ;
- ✓ Une adhésion des entreprises à la plateforme Karos afin de promouvoir le covoiturage lors des déplacements domicile-travail.

Une concentration des emplois sur la commune de Pouzauges



La collectivité peut profiter de la concentration d'emplois sur les ZA et des initiatives déjà présentes pour accompagner les entreprises dans leur politique de mobilité (bornes, parking vélos, pistes cyclables, intermodalité).



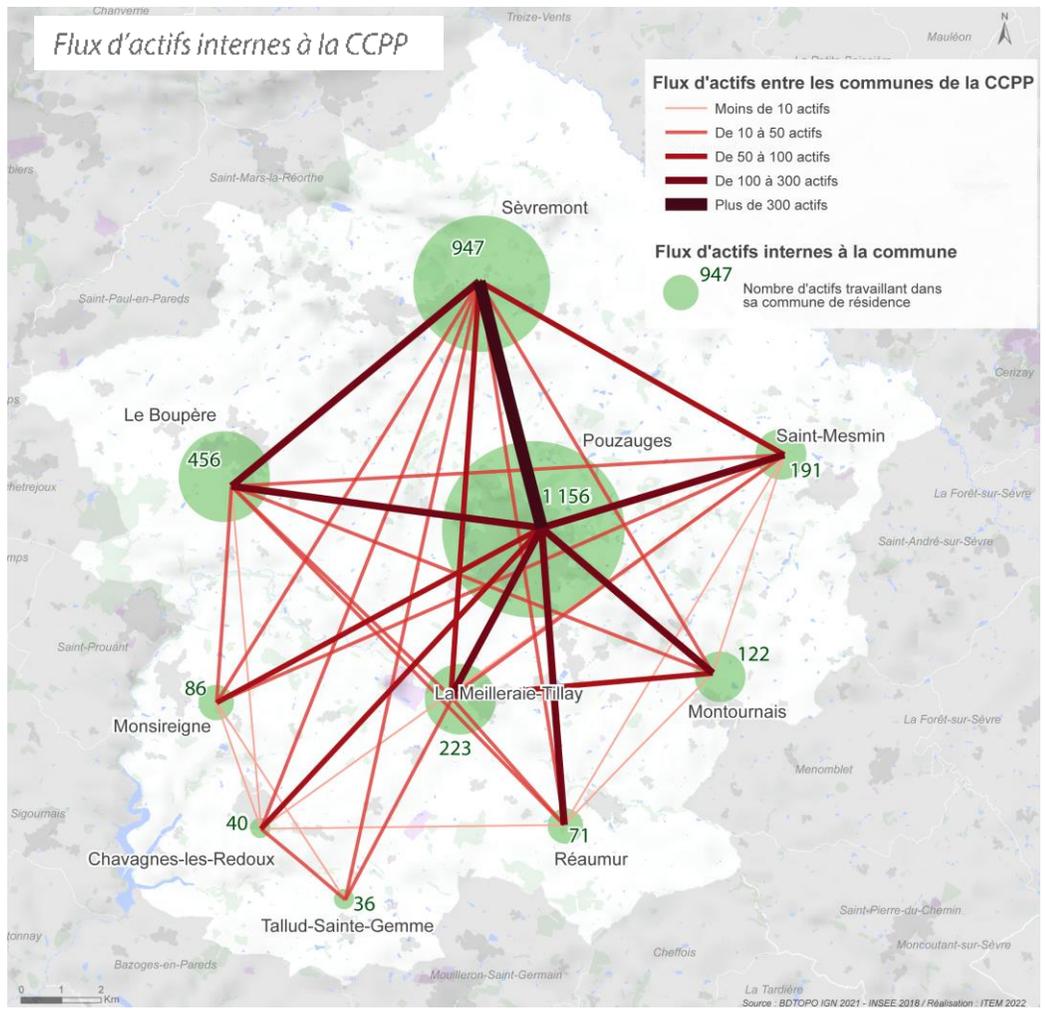
Le questionnaire a démontré le nombre restreint d'initiatives et une certaine méconnaissance des salariés quant aux solutions proposées par les employeurs (PME, Forfait Mobilité Durable)

La majorité des actifs travaillent sur la CCPP

Près de 5 700 actifs habitent et travaillent sur le territoire dont :

- ✓ 58 % travaillent dans leur commune de résidence (soit 3 322 actifs) et donc effectuent des déplacements courts ;
- ✓ 42 % travaillent dans une autre commune de la CCPP principalement en direction de Pouzauges (1 423 actifs), Sèvremont (352 actifs) et Le Boupère (216 actifs).

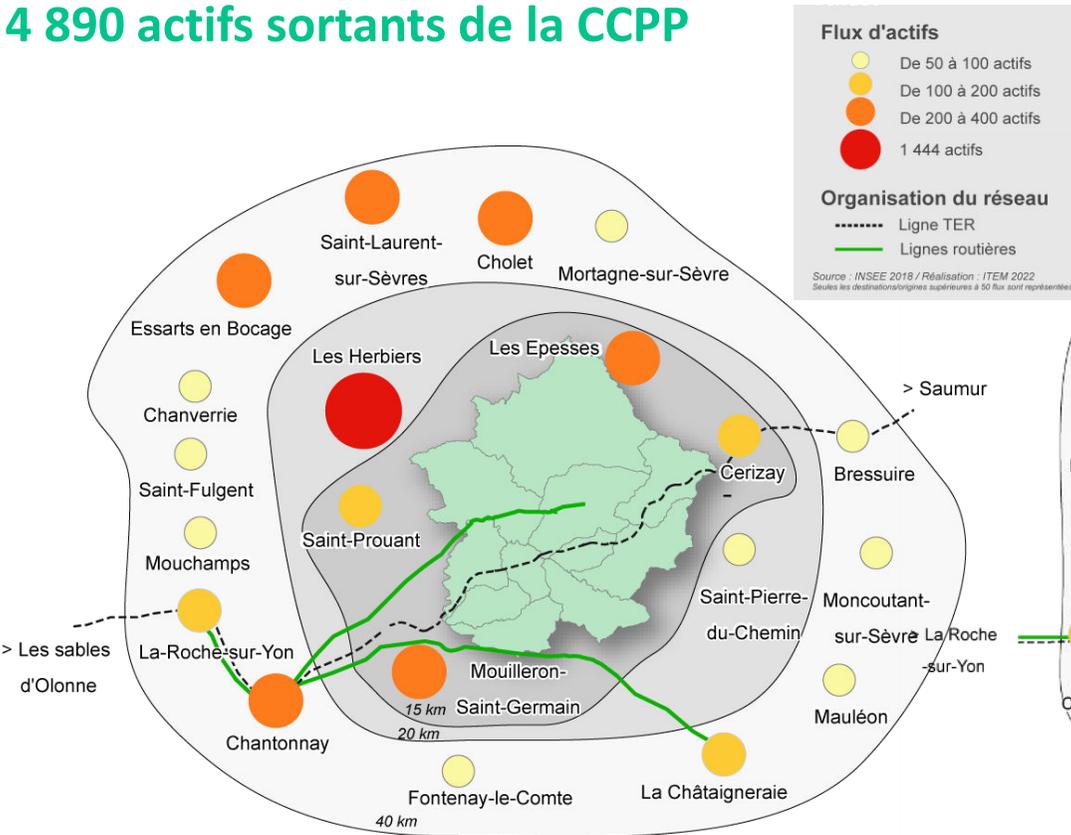
Communes	Part d'actifs de la commune qui travaillent dans leur commune de résidence	Part d'actifs de la commune qui travaillent dans une autre commune de la CCPP
Chavagnes-les-Redoux	17 %	9 %
La Meilleraie-Tillay	36 %	32 %
Le Boupère	33 %	16 %
Monsireigne	25 %	4 %
Montournais	29 %	4 %
Pouzauges	33 %	40 %
Réaumur	22 %	11 %
Saint-Mesmin	32 %	15 %
Sèvremont	32 %	12 %
Tallud-Sainte-Gemme	18 %	7 %
CC Pays de Pouzauges	31 %	23 %



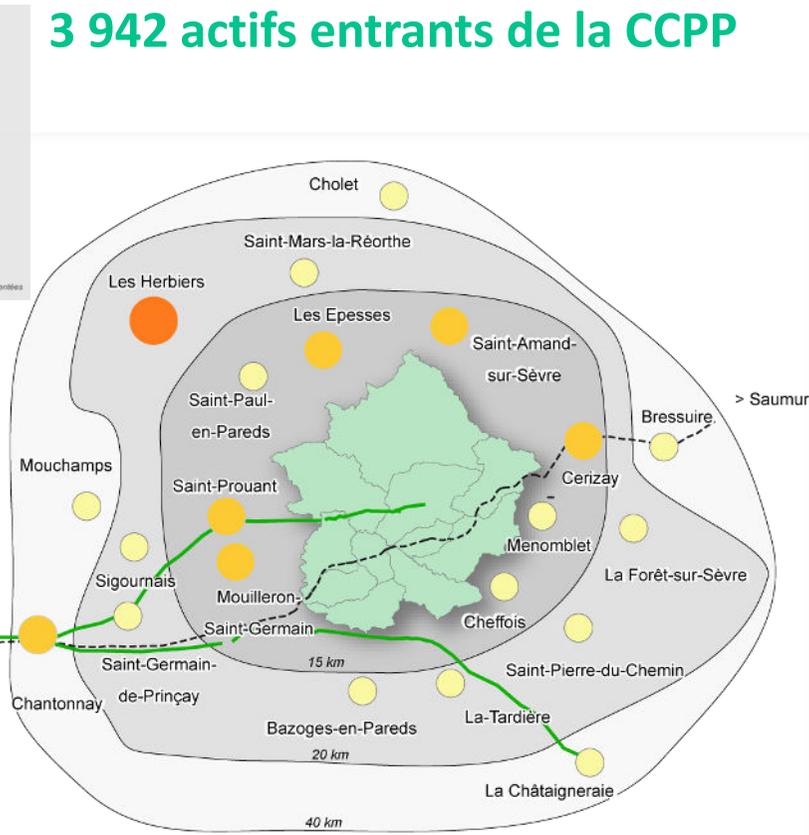
Des flux d'actifs intra-communaux non négligeables, induisant des déplacements courts, et donc favorables au développement des modes actifs.

- Les principaux flux d'actifs entre les communes internes (> 100 actifs) :**
- Sèvremont <> Pouzauges : 403 actifs (7,5 km)
 - Montournais <> Pouzauges : 238 actifs (8,5 km)
 - La Meilleraie-Tillay <> Pouzauges : 232 actifs (6,7 km)
 - Saint-Mesmin <> Pouzauges : 151 actifs (8,4 km)

4 890 actifs sortants de la CCPP



3 942 actifs entrants de la CCPP



- ✓ 30% des actifs sortants se rendent aux Herbiers (1 444 actifs) : une majorité résidant à Pouzauges, Sèvremont et Le Boupère
- ✓ Des destinations situées entre 20 et 40 km, représentant 34% des flux sortants ;

- ✓ Des déplacements importants entre Pouzauges et Les Herbiers (213 actifs) et Pouzauges et Chantonnay (129 actifs) ;
- ✓ Une relation étroite entre territoire : 1 880 actifs vont travailler sur le Pays des Herbiers (48 % des flux sortants de la CCPP – 20 % des flux entrants sur le Pays de Pouzauges).



Des tendances de déplacements

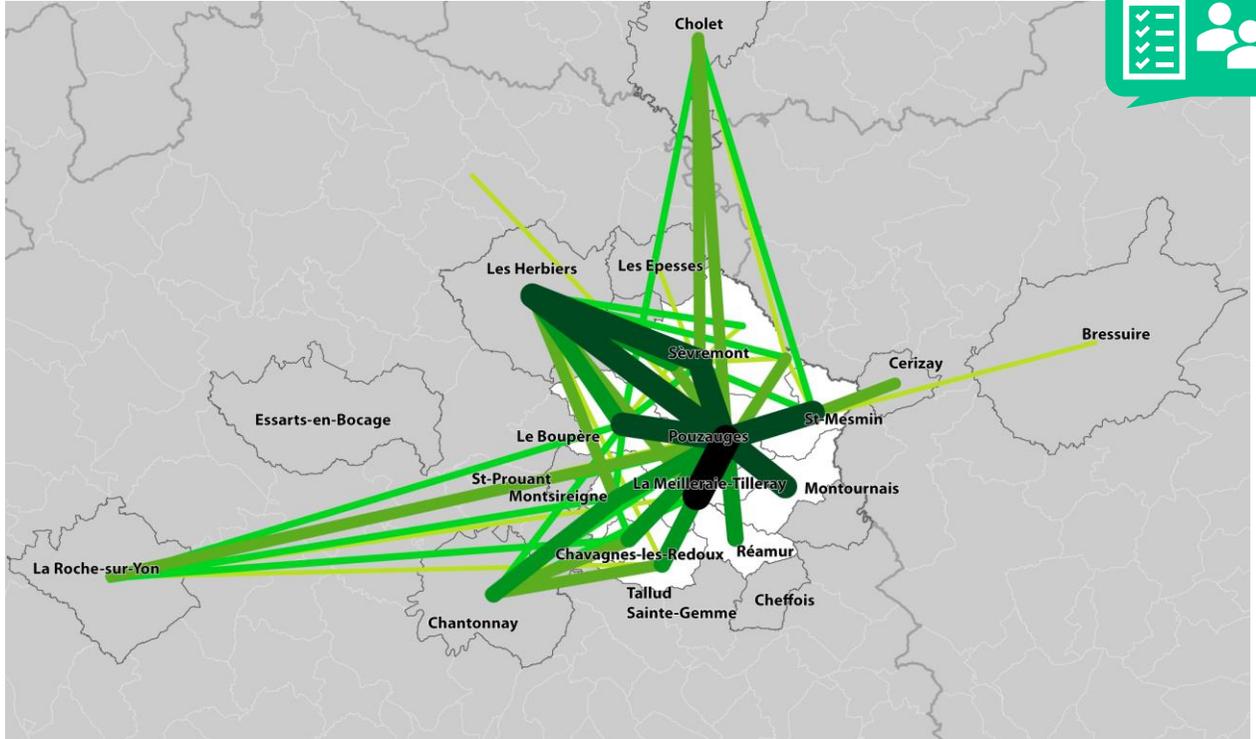
L'addition des principaux flux identifiés dans le questionnaire souligne **deux directions pour les déplacements vers l'extérieur** :

Vers le nord

- ✓ En premier lieu vers **Les Herbiers** (env. 13 % des flux intercommunaux identifiés) ;
- ✓ Puis en direction de **Cholet** (3%).

Vers l'ouest

- ✓ **Chantonnay** (3,5 %) en particulier depuis les communes au sud-ouest du Pays de Pouzauges ;
- ✓ **La Roche-sur-Yon** (5%).



Une tendance à prendre en compte pour les négociations avec la Région et les territoires limitrophes

Mais les flux identifiés dans le questionnaire sont **d'abord internes au territoire – 69 % des flux** :

- ✓ **Au sein des communes** (37 % des flux identifiés, dont la moitié au sein de Pouzauges) ;
- ✓ **Entre les communes du territoire** (32 %), et en particulier en direction de Pouzauges (84 % de ces flux entre communes).

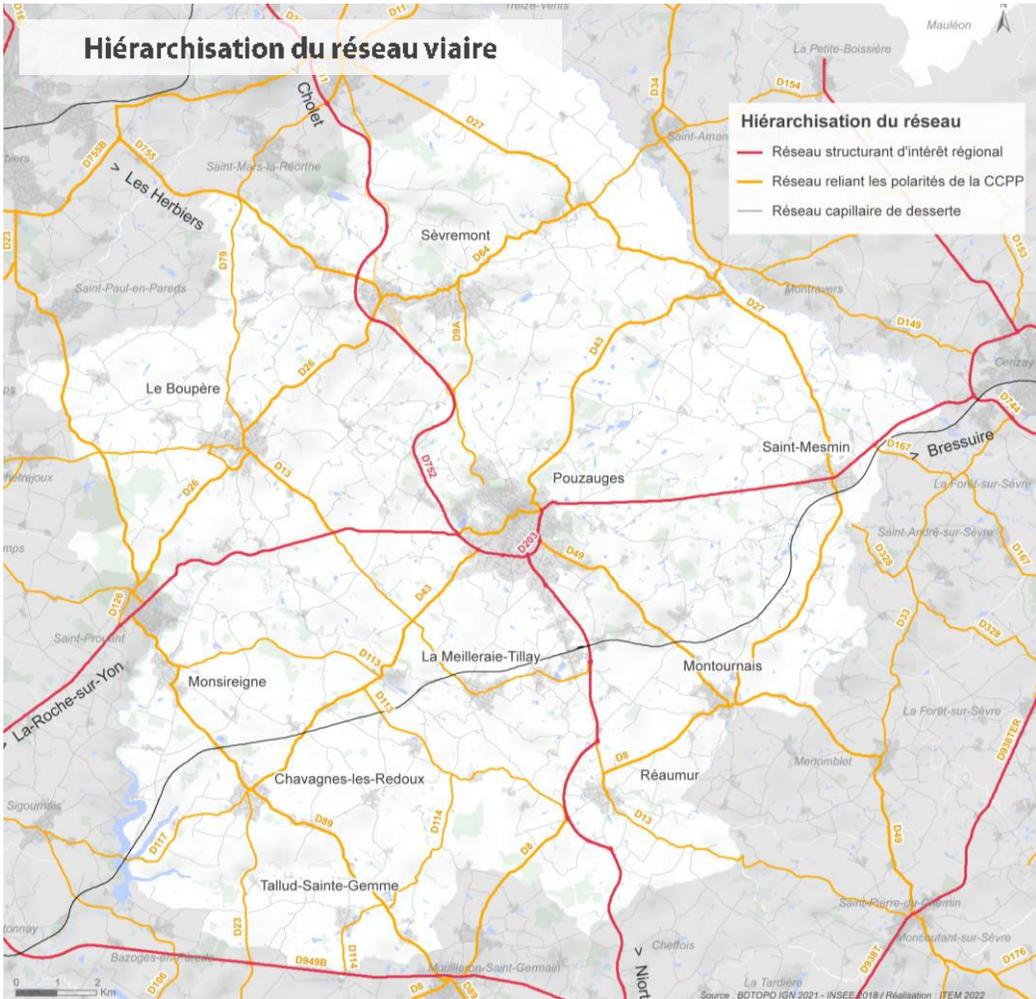
Des efforts à mener d'abord pour améliorer les déplacements internes, en particulier vers Pouzauges

Un réseau viaire organisé en étoile autour de Pouzauges

La hiérarchisation du réseau viaire décrit les fonctions allouées aux axes et les logiques de trafic qui en découlent.

Trois niveaux se distinguent sur le territoire :

- ✓ Des axes structurants (D960B, D752) organisés en étoile autour de Pouzauges qui relie la CCPP aux pôles régionaux (Cholet, La-Roche-sur-Yon, les Herbiers, Bressuire...)
- ✓ Des axes secondaires qui assurent l'accès aux communes du territoire ;
- ✓ Un maillage capillaire permettant une desserte plus locale (bourgs et hameaux) potentiellement adapté à la pratique du vélo.



Une politique départementale qui a permis de doter la CCPP d'axes routiers performants : nord/sud (D752) et est/ouest, et in fine de faciliter les déplacements automobiles (au détriment des autres modes ?).

Malgré des aménagements ponctuels, les traversées des bourgs restent très routières

Seule la commune de Saint-Mesmin est traversée par un des principaux axes routiers structurants :

- ✓ **Aucun aménagement de pacification présent sur cette traversée (D960B),** excepté un léger effet porte en entrée de bourg depuis Cerizay.



Saint-Mesmin

Des traversées de bourgs avec des aménagements ponctuels de pacification :

- ✓ **Des entrées d'agglomération rarement aménagées** par des effets portes (chicanes, rétrécissements, etc.) ;
- ✓ **Des aménagements physiques permettant de casser les vitesses** (plateaux, écluses) ou **d'aménagement pédagogique pour faire évaluer les pratiques** (radar pédagogique, signalisation verticale ...) ;
- ✓ **Une configuration routière peu différente en agglomération et hors agglomération** (persistance de la ligne médiane, largeur homogène...).



Sèvremont

Des aménagements de voirie et des restrictions de vitesse, insuffisants qui confèrent aux espaces publics un caractère trop routier.



Montsireigne



Chavagnes-les-Redoux

Des conditions de stationnement à l'image d'un territoire rural

Les communes sont soumises à des difficultés « classiques » en milieu rural :

- ✓ Une volonté de se stationner « au plus près » ;
- ✓ Une mauvaise interprétation de l'offre publique qui n'est pas un prolongement de l'espace privé ;
- ✓ Un manque d'offre à proximité de gros pourvoyeur d'emplois entraînant du stationnement illicite (phénomène à la marge).



Sèvremont



Réaumur

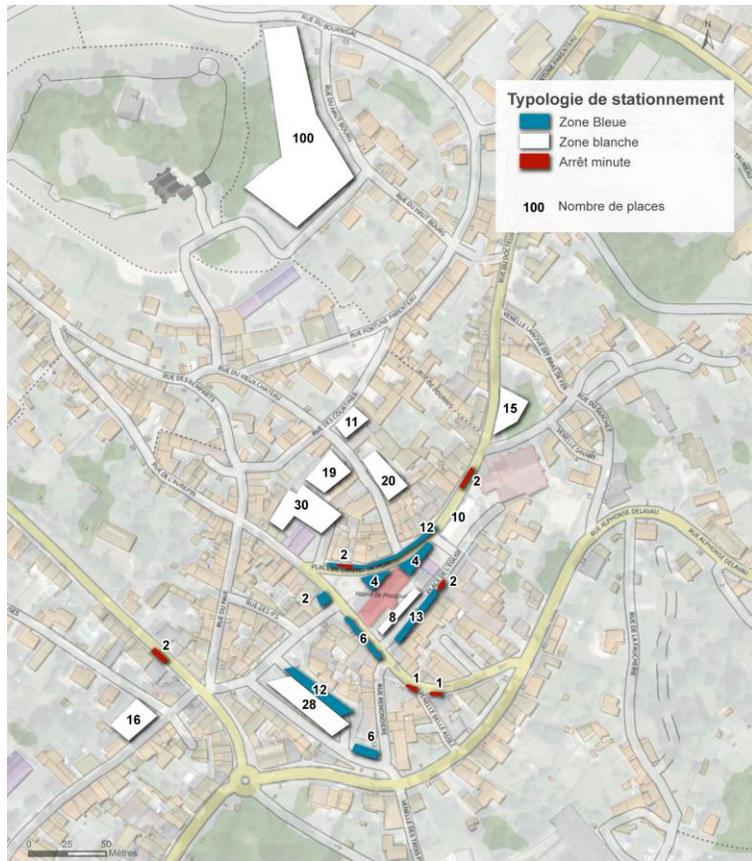
Globalement peu de difficultés de stationnement relevées dans les principales polarités du territoire (Pouzauges, Sèvremont et Le Boupère) :

- ✓ Des poches de stationnement sont présentes près des commerces et équipements structurants (*établissements scolaires, commerces et services*) ;
- ✓ Un stationnement règlementé à Pouzauges dans le centre ancien ;
- ✓ Une offre de stationnement à proximité des principaux sites touristiques.

A Pouzauges, des enjeux de stationnements liés à l'accessibilité aux commerces ou services, et à la valorisation du patrimoine historique.

Une politique de stationnement avec une zone bleue d'une durée d'1h30 (env. 60 places) et des arrêts minutes (10 places) pour faciliter la rotation des véhicules.

Un enjeu indispensable de sensibilisation aux bonnes pratiques, pour éviter le stationnement anarchique sur trottoir, constaté sur la plupart des communes, qui peut nuire à la sécurité des autres usagers.





Malgré un usage régulier, peu de difficultés rencontrées en voiture sur le territoire, induisant une circulation aisée

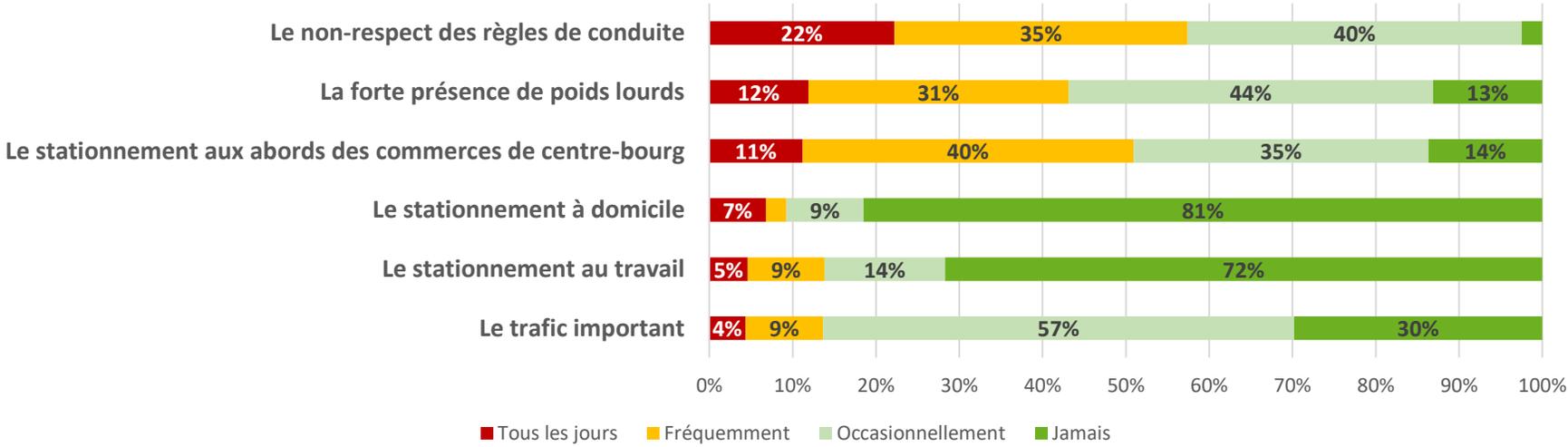
81 % des répondants déclarent utiliser leur voiture quotidiennement - 14 %, 2 à 3 fois par semaine.

Seulement 3 % des usagers déclarent rencontrés régulièrement des difficultés de circulation, et 19 % en rencontrer « parfois » - soit un total de 177 répondants (sur les 924 répondants qui résident sur le Pays de Pouzauges).

Les difficultés rencontrées relèvent essentiellement :

- ✓ Du non-respect des règles de conduite (22 % en rencontrent tous les jours) ;
- ✓ De la forte présence de poids-lourds (12 %) ;
- ✓ Du stationnement dans les centralités (11 %) ;
- ✓ D'autres difficultés proposées (stationnement à domicile ou au travail, niveau de trafic) ne constituent pas des **difficultés notables**.

Les difficultés rencontrées par les automobilistes



Des cheminements piétons plutôt favorables

Globalement, la place réservée aux piétons est de bonne qualité ... :

- ✓ Des aménagements piétons présents dans la majorité des communes.

... mais quelques améliorations sont à réaliser :

- ✓ **Beaucoup de véhicules stationnés à cheval , voire complètement, sur le trottoir** rendant le cheminement délicat pour les poussettes et PMR ;
- ✓ **Quelques cheminements peu larges, avec obstacles** (*potelet, réverbère, mobilier urbain...*) notamment en centre-ville de Pouzauges, compliquant la tâche ;
- ✓ **La manque d'assises** peut également porter préjudice aux personnes âgées.



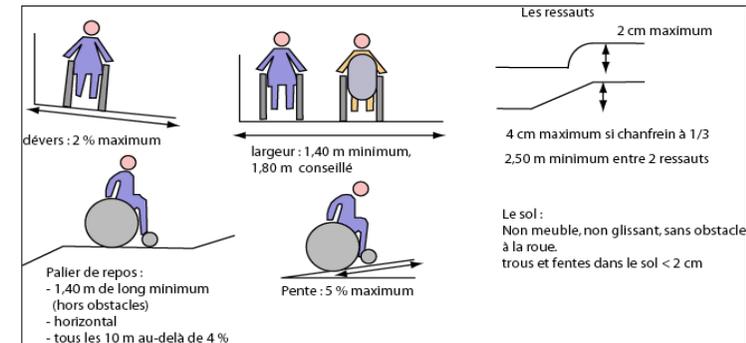
Stationnement illicite



Trottoir peu large

La loi du 11 février 2015 impose un certain nombre de critères permettant de soulever les difficultés énoncées précédemment :

- Les trottoirs doivent être suffisamment larges (140 cm) et doivent disposer de seuils d'un maximum de 2 cm ce qui n'est pas toujours le cas ;
- Les trottoirs en pente ou en dévers peuvent entraîner une chute éventuelle et empêcher les PMR d'utiliser les itinéraires piétons.



Une nécessaire sensibilisation auprès des automobilistes, afin d'éviter le stationnement illicite compliquant le cheminement des piétons ou PMR, pouvant nuire à leur sécurité.

Un territoire peu desservi par les transports collectifs

Deux offres de transports collectifs présentes sur le territoire.

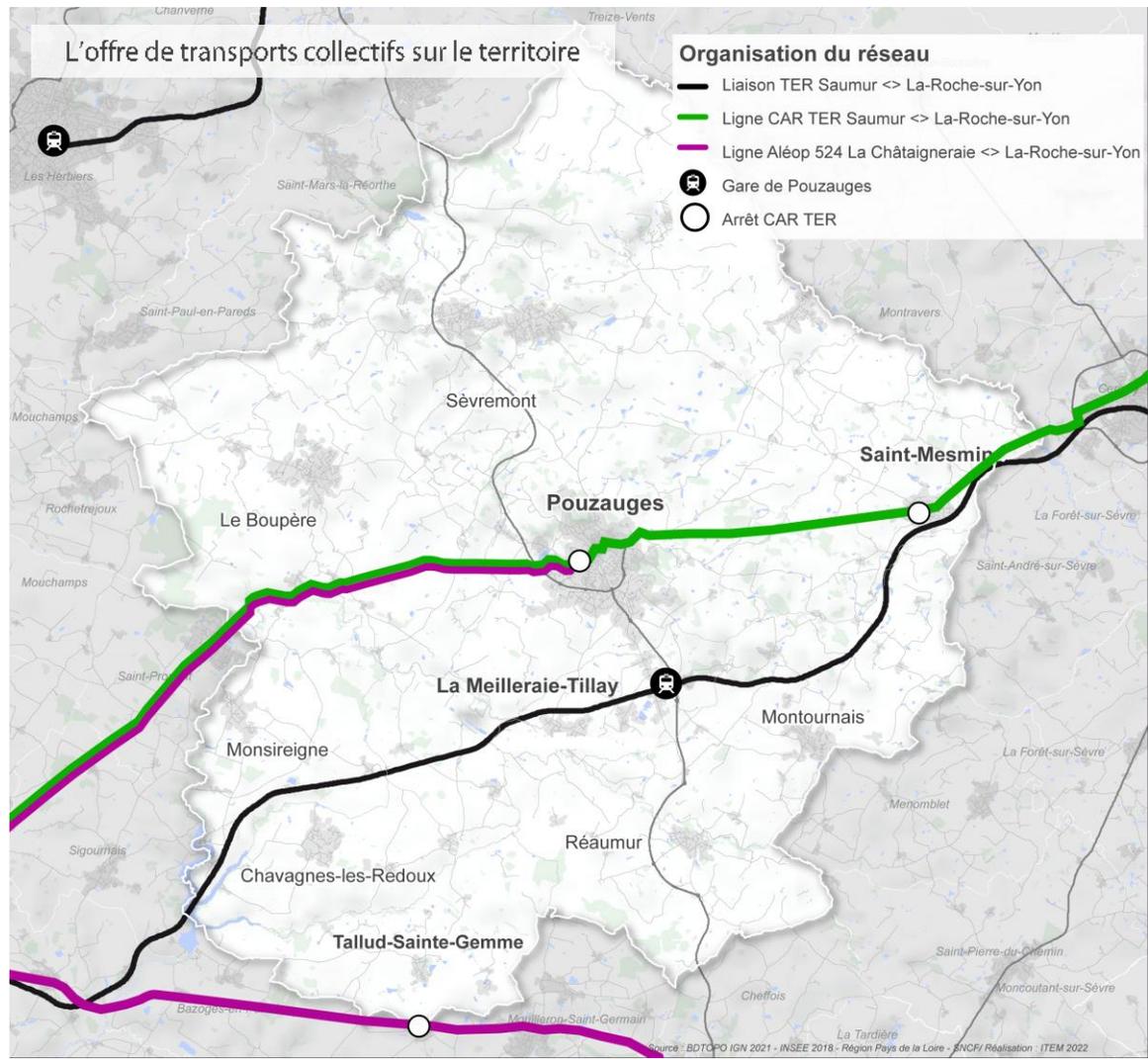
La ligne TER Saumur <-> La-Roche-Sur-Yon avec :

- ✓ Desserte de la gare de La Meilleraie-Tillay ;
- ✓ 1 AR quotidien proposé l'après-midi ;
- ✓ Une volonté commune de développer la ligne.

Une **ligne de CAR TER vient compléter cette offre**, proposant deux arrêts routiers (Pouzauges et Saint-Mesmin) ;

Une offre routière avec la **ligne 524 la Châtaigneraie <-> La-Roche-sur-Yon**, avec un système en branche fonctionnant pendant la période estivale :

- ✓ Deux arrêts sur la CCPP, à Pouzauges et Tallud-Sainte-Gemme ;
- ✓ Une offre présente seulement en juillet et août.



- ✓ Une offre TC Est/Ouest très limitée et qui ne répond pas aux déplacements pendulaires des actifs (majorité des actifs sortants en direction du nord/nord-ouest)
- ✓ Une accessibilité à la gare intéressante en modes actifs, pour toutes les communes limitrophes.

Un service de transport à la demande présent depuis les années 2000

Une offre de service ne pouvant répondre qu'à des besoins occasionnels :

- ✓ Pour des usagers, ne pouvant pas conduire ou ne disposant pas de véhicule, pour des **démarches liées à l'emploi, la réinsertion, au champ du médical** (ne relevant pas de prise en charge sociale) ;
- ✓ Un fonctionnement en porte-à-porte avec une desserte **uniquement** sur les communes de la CCPP, ainsi qu'à destination des communes des Herbiers, Chantonnay et La Châtaigneraie ;
- ✓ Une seule prise en charge pour le même motif de déplacement par trimestre (trajets réguliers mêmes médicaux) ;
- ✓ Une tarification unique de 4€ aller/retour sans critère de revenu ;
- ✓ Un fonctionnement sur 4 demi-journées : le mardi et jeudi de 09h à 12h, et le mardi et mercredi de 14h à 17h.

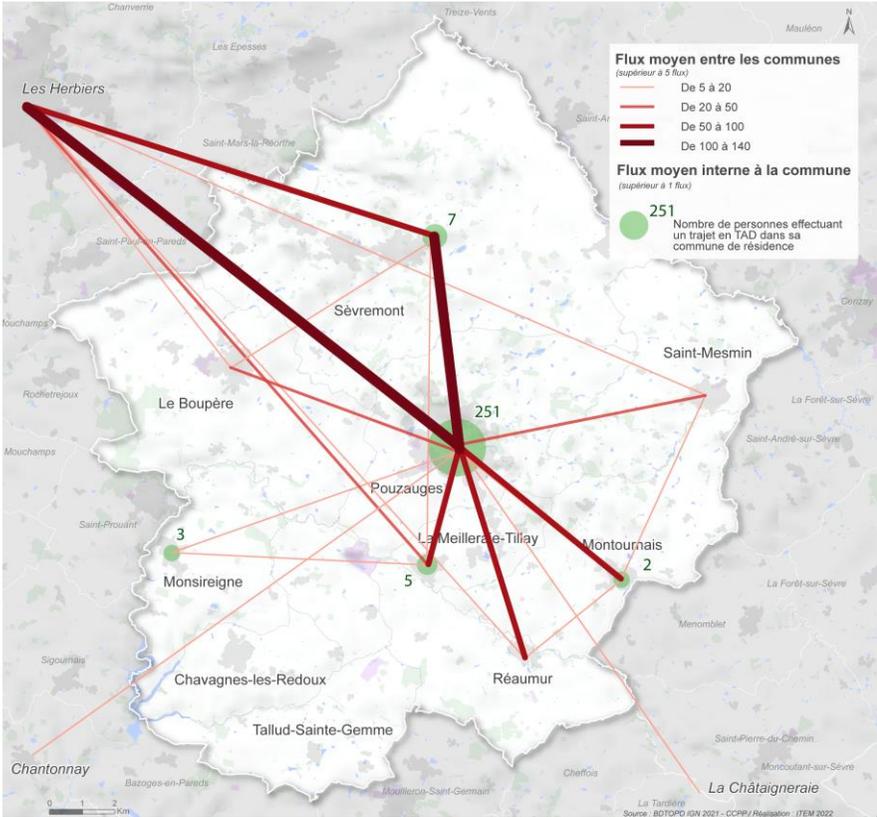
Une baisse de la fréquentation observée depuis 2018 :

- ✓ Une moyenne de 900 utilisateurs par an depuis 2015 ;
- ✓ Une baisse de 45% entre 2017 et 2019 qui peut s'expliquer par l'émergence de l'association de déplacement solidaire en février 2018 ;
- ✓ 75% des déplacements sont effectués pour des motifs médicaux (médecins, spécialistes, kiné, pharmacie ...).

Une offre d'abord en direction de Pouzauges et Les Herbiers :

- ✓ Pouzauges est la première destination (57%) en particulier pour des déplacements internes, puis la ville des Herbiers (24%) et Sèvremont (10%)

L'offre trop restrictive concernant les motifs de déplacements et le nombre de déplacement a permis l'émergence du transport solidaire



Une initiative locale de transport solidaire pour répondre aux besoins de déplacements des plus captifs

Les grands principes :

- ✓ **Mettre en relation des personnes ayant des difficultés de déplacement, habitant sur la CCPP (PMR, demandeurs d'emplois, captifs ...) et des conducteurs bénévoles** : un référent par commune est identifié pour effectuer ce lien.
- ✓ Le service est possible **tous les jours de la semaine, dans un rayon de 80 km** (exception à condition que le chauffeur accepte le déplacement).
- ✓ Le service est **payant et non soumis à des critères de revenus** : défraiement du chauffeur à hauteur de 0,40 cts/km. Pas de limitation de trajet, en fonction de la disponibilité du chauffeur.

Une offre répondant aux besoins de la population puisqu'elle est de plus en plus sollicitée :

Le nombre de bénéficiaires est en progression passant de 300 (2018) à 666 bénéficiaires (2021), de même que le nombre de déplacements (+ 2 500) et de kilomètres (+ 85 000).

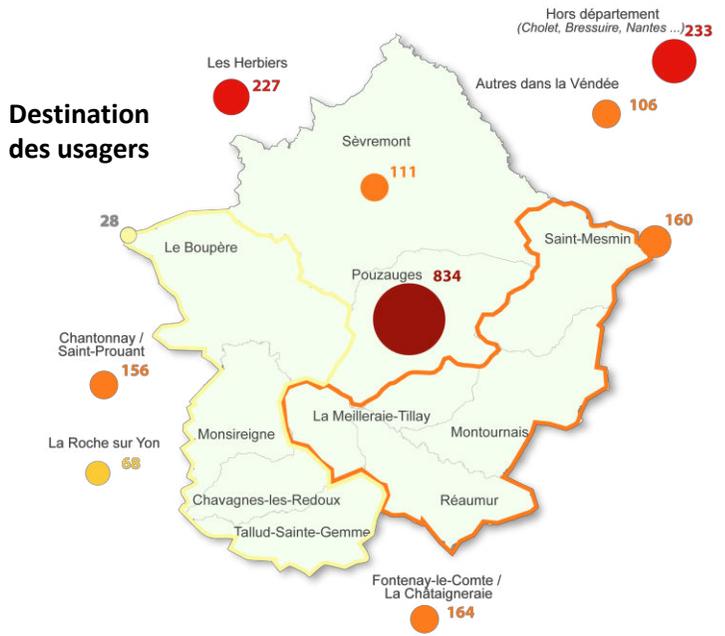
60% des déplacements sont réalisés dans le périmètre intercommunal, 11% à destination du Pays des Herbiers, 9% Hors Vendée (Bressuire, Cholet, Nantes)

Plateforme MOVEA

Une permanence (deux demi-journées par mois à la maison France Services de Pouzauges) avec un conseiller en mobilité de la plateforme départementale (MOVEA).

Accompagner les plus de 16 ans pour lever les freins périphériques à l'emploi et solutionner des difficultés de mobilité.

20 orientations ont été réalisées sur la période 2020/2021 : projet de passage de permis de conduire, achat de véhicule, informations et orientations vers les dispositifs de mobilité existants...

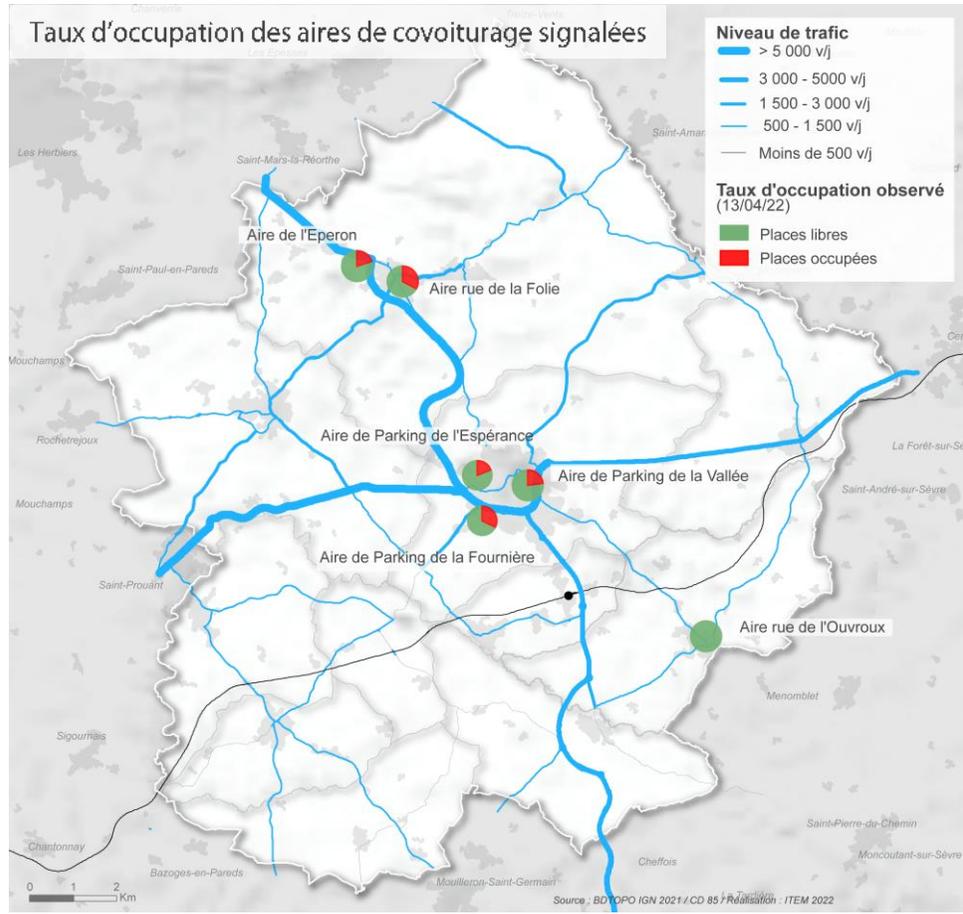


Une dynamique d'aires de covoiturage déjà amorcée

Le territoire dispose de 6 aires de covoitages signalées sur le territoire soit environ 125 places :

- ✓ 4 aires dont 3 situées à Pouzauges à proximité de zones de confluence de flux automobiles ;
- ✓ 2 aires en centre-bourg à Sèvremont et Montournais ;

Communes	Emplacement	Capacité
Pouzauges	Aire de l'Espérance	35 places
Pouzauges	Aire de la Fournière	14 places
Pouzauges	Aire de la Vallée	35 places
Sèvremont	Rue de la Folie	12 places
Sèvremont	Aire de l'Eperon	15 places
Montournais	Rue de l'Ouvroux	14 places



Les principaux freins au covoiturage identifiés durant l'enquête en ligne

Des horaires trop contraignants	38%
Des déplacements « chaînés »	34%
Le manque de connaissances	29%
La volonté de garder une certaine liberté	23%
L'absence d'aires de covoiturage	2%

La Région encourage la pratique du covoiturage via plusieurs dispositifs :

- ✓ Co-financement des trajets domicile-travail via les applications BlablaCar Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop.
- ✓ Un co-financement des projets de lignes de covoiturage spontané et des plateformes numériques d'autopartage portés par les EPCI volontaires.
- ✓ La mise à disposition de la plateforme publique OuestGO (échelle du Grand Ouest).

Un déploiement des IRVE très limité sur le territoire

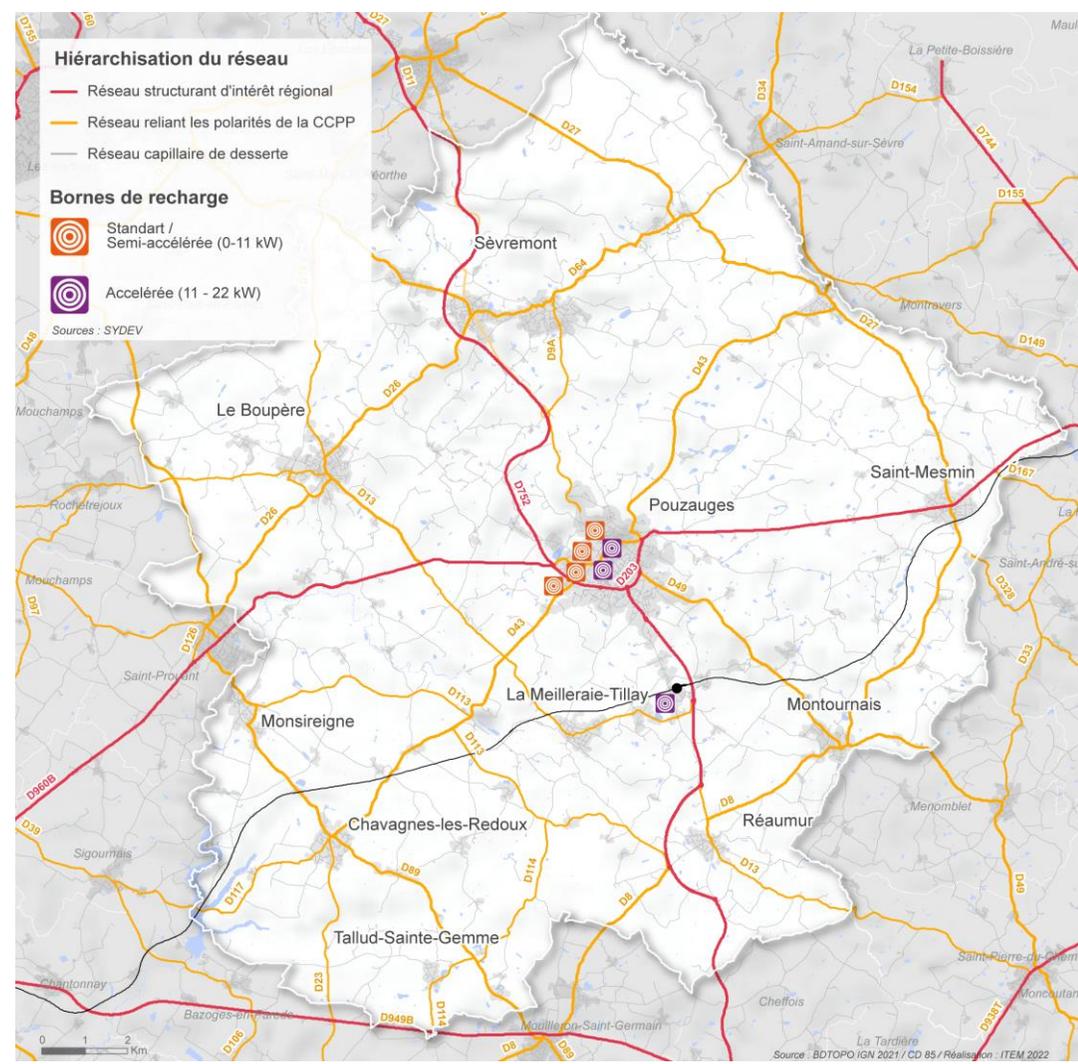
7 sites de déploiement de bornes de recharges identifiés au sein du Pays de Pouzauges comprenant un total de 9 bornes :

- ✓ Une concentration des IRVE sur Pouzauges localisée à proximité de commerces et d'établissements publics (A noter une IRVE d'un particulier).
- ✓ Un site de rechargement est présent sur la Z.A. de La Meilleraie-Tillay réservé pour la société Fleury Michon.

Un schéma directeur multi-énergies, incluant les IRVE, est en cours d'élaboration par le SYDEV afin d'apporter une réponse aux besoins des habitants à court, moyen et long terme (2030, 2050).



Borne de recharge – Place de Lattre POUZAUGES



Un maillage limité avec un niveau de recharge faible, le parc électrique va s'intensifier dans les années à venir, la CCPP devra accompagner ce déploiement en conséquence sur son territoire.



Un usage relativement limité du vélo pour des déplacements quotidiens

Plus des **2/3** des répondants (résidant sur la CCPP) déclarent utiliser le vélo moins d'une fois par mois (ou jamais)

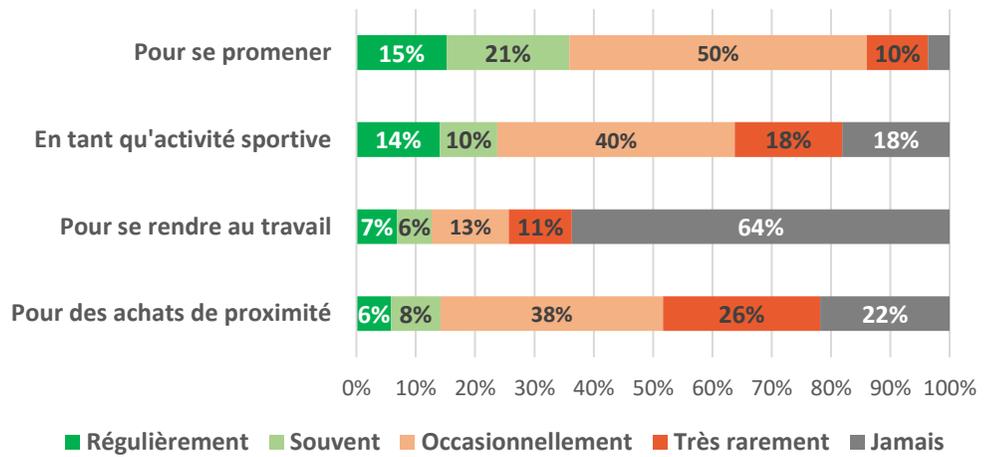
20 % en ont une utilisation hebdomadaire / **4 %** quotidienne

- ✓ Le vélo est **utilisé essentiellement dans une optique de loisirs et de promenade** (36 % l'utilisent « souvent » à « régulièrement » et près de 25 % dans une optique « sportive »)

La **pratique quotidienne n'est pas nulle** :

- ✓ **13 %** l'utilisent « souvent » à « régulièrement » **pour aller au travail**
- ✓ **14 %** pour des achats de proximité

La fréquence d'usage du vélo selon les motifs



Ce qui démontre que le **vélo peut être une réponse crédible...**

...malgré des difficultés récurrentes classiques pouvant être travaillées par les collectivités

- ✓ La **dangerosité de certaines voies et le manque d'aménagements** sont les **deux premières difficultés** ciblées par les répondants
- ✓ Le **relief et les distances à parcourir** peuvent être des difficultés résorbées par les Vélos à Assistance Electrique

Les difficultés rencontrées par les répondants lors de leurs déplacements en vélo (nombre de réponses données)

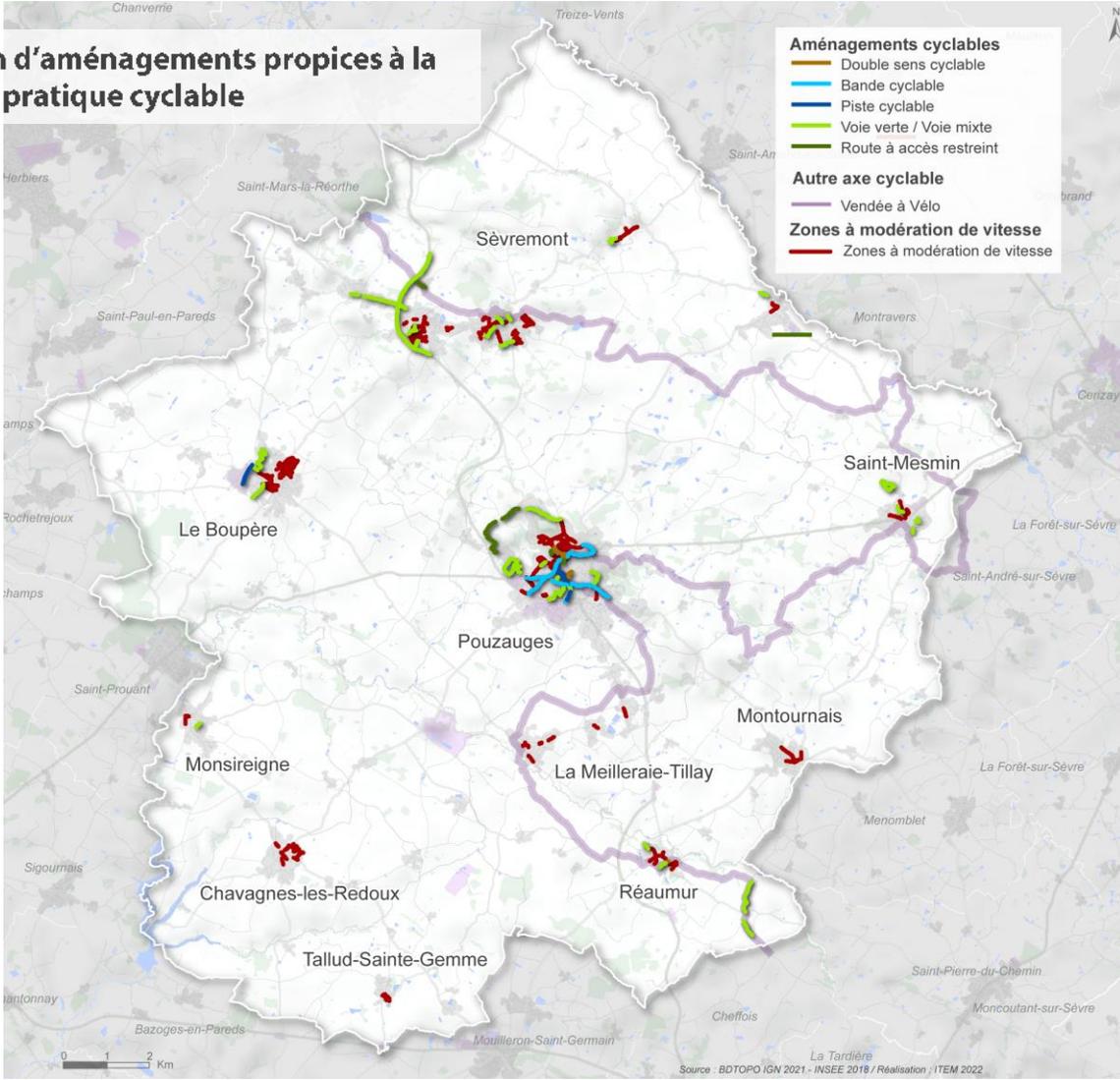
La dangerosité de certaines voies de circulation due à la cohabitation avec l'automobile	102
Le manque d'aménagements cyclables	95
Le relief pénible	48
Les distances à parcourir	36
La dangerosité de certains aménagements cyclables	14
Le manque de stationnement vélo	13

75 km d'aménagements favorables à la pratique cyclable

Linéaire d'aménagements favorables aux cycles

Type	Linéaire (km)
Aménagements cyclables	
Voie mixte (piéton + cycle)	7,83
Voie verte et assimilée	6,47
Bande cyclable	3,90
Route à accès restreint	1,90
Piste cyclable	1,40
Double sens cyclable	0,73
Vendée à Vélo (jalonnement)	22,93
Total aménagements cyclables	Env 45 km
Zones à vitesse modérée	
Zone 30	20,81
Limitation à 30 km/h	5,05
Zone de rencontre	4,24
Total zones pacifiées	Env 30 km
Total	Env 75 km

Environ 75 km d'aménagements propices à la pratique cyclable



Les aménagements sont globalement de bonne qualité, mais en fonction des itinéraires retenus, certaines portions pourront faire l'objet de préconisations de reprise

Stationnement vélo : une offre limitée et de piètre qualité

23 emplacements de stationnements vélos observés sur la CCPP répartis sur 7 communes :

- ✓ 165 places recensées sous la forme de 14 arceaux et 18 racks ;
- ✓ Soit 7 places pour 1 000 habitants.

Les racks à éviter :

- ✓ Les stationnements racks peuvent endommager les vélos en voilant la roue ;
- ✓ De plus, ils sont peu visibles par les usagers.

Emplacements de stationnements cyclables			
Communes	Arceaux	Racks	Nombre de places
La Meilleraie-Tilly		2	22
Le Boupère	3	1	30
Montournais		1	2
Pouzauges	2	8	69
Réaumur		1	6
Saint-Mesmin		1	6
Sèvremont		4	30
TOTAL CCPP	28 places	137 places	165 places



Arceaux – Le Boupère



Racks – Sèvremont



Arceaux – Pouzauges

Peu de services présents pour faciliter la pratique quotidienne

Service	Présence	Description
Stationnement Vélo		Stationnements présents dans les principales communes, à proximité des équipements mais en quantité et qualité insuffisante.
Location de vélo		Une offre de location privée à assistance électrique (VTT & VTC) mais uniquement de loisirs.
Aide à l'achat		Pour les abonnés mensuels du réseau Aléop (<i>hors scolaires</i>), la Région propose une aide à l'achat de VAE pour un vélo pliant ou VAE à hauteur de 50% (plafonné à 200€).
Location solidaire de vélo et véhicule		
Evènements festifs autour du vélo		La CCPP organise depuis 2019 le défi de la Mobilité, initié par la Région Pays de la Loire et l'ADEME, pour les déplacements domicile-travail et domicile-école.
Information sur le vélo utilitaire		
Atelier de réparation		Deux réparateurs vélo à Pouzauges et Saint-Mesmin.
Vélobus et écomobilité scolaire		En 2021, le défi mobilité avec comme thématique « Sans voiture pour aller à l'école » : au total, 6 communes ont été volontaires (11 lignes de pédibus, 137 écoliers concernés ...). Le Boupère a pérennisé cette expérimentation pour l'année scolaire 2021-2022, et poursuivie en 2022-2023 également.
Borne relais technique		Un kit réparation vélo est mise à disposition à l'OT.
Label Accueil Vélo		Seul l'office du tourisme est labellisé Accueil Vélo. Le Manoir des Sciences à Réaumur ainsi que le château de Saint-Mesmin offrent du stationnement et des services pour les cyclotouristes.
Association locale de promotion du vélo		Club cycloportif mais pas d'association d'usagers militants. Les associations, membres du réseau FUB, les plus proches sont situées à Bressuire et La-Roche-sur-Yon.



Présent



Présent mais peu développé



Absent

Près de 3 habitants sur 4 habitent à moins de 8 km d'une polarité

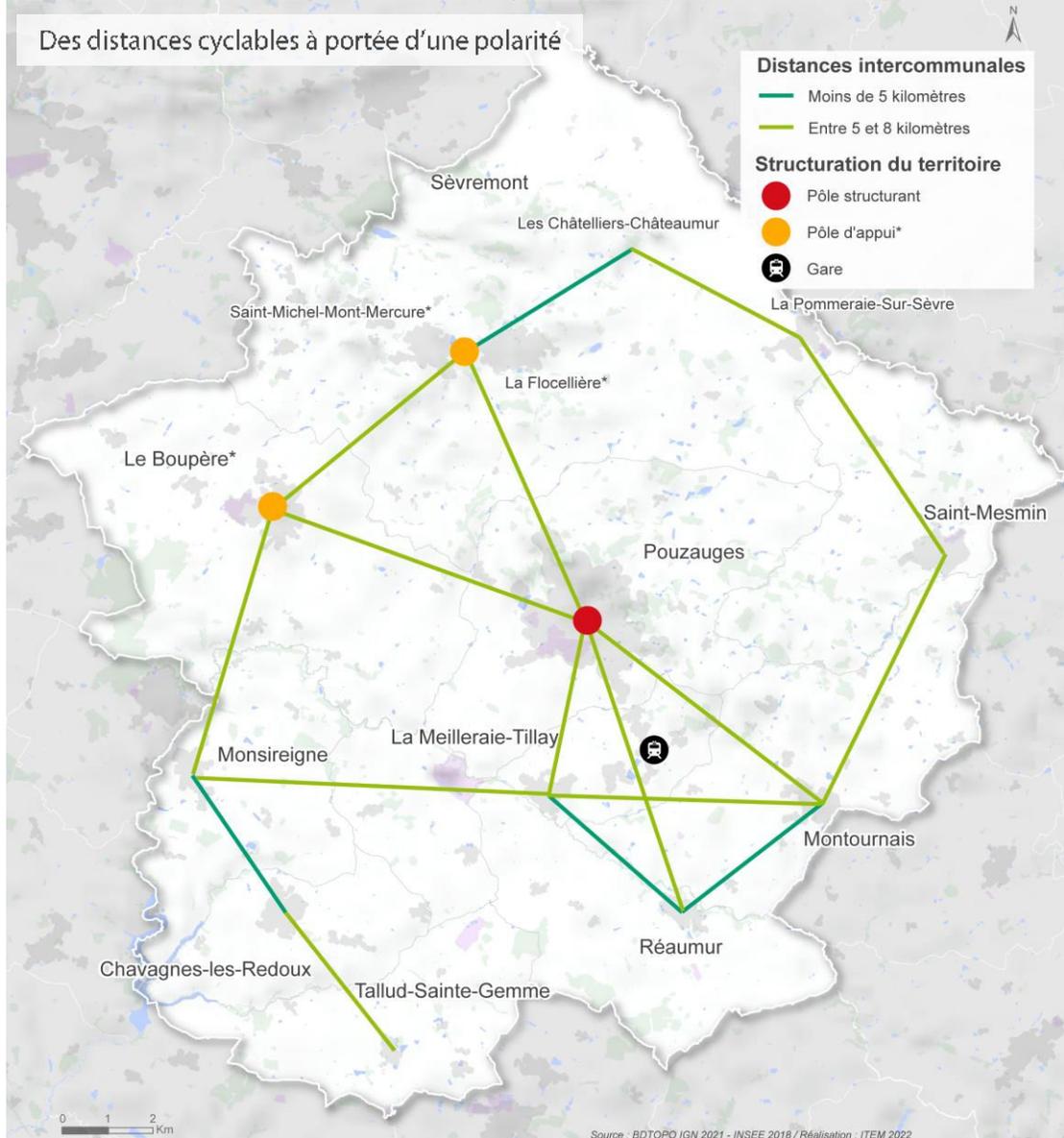
Distance	Durée 🕒	
	Vélo classique	Vélo électrique
Inférieure à 5 km	Environ 15 minutes	
Entre 5 et 8 km	Env. 25 min	Env. 20 min

78 % de la population, soit 18 156 habitants, habitent dans une commune ou commune déléguée située à moins de 8 km d'une des trois polarités.

La majorité des déplacements entre les communes font entre 5 et 8 km :

- ✓ Un rabattement intéressant au sud de Pouzauges ;
- ✓ Un relief vallonné mais qui n'est pas rédhibitoire avec l'utilisation d'un vélo à assistance électrique ;
- ✓ Des ruptures au sud/ouest et à l'est du territoire.

Des distances intercommunales faisant en majorité moins de 8 km propices à la pratique du vélo !



Pas de transports en commun (cars, trains)

Dispositif transport à la demande, transport solidaire

Infrastructure ferroviaire existante Peu de services ferroviaires

Relief/Dénivelé
Mobilités douces difficiles à mettre en place
Manque de pistes cyclables
Potentiel pour mobilités actives : vélo, marche

Aires de covoiturage
Covoiturage insuffisant Individualisme/autosolisme

Maillage routier qualitatif
Circulation automobile «fluide»
Axes insécuritaires Axes récents ou bien entretenus

Travail et services éloignés
Services de proximité Dynamique
Éloignement médical Manque d'offre Offre commerces de proximité

Bassin économique qualitatif
Nombre d'actifs importants
Horaires décalés

Méconnaissance des dispositifs existants
Manque de communication Prise de compétence
Le rayonnement des actions menées
Manque de connexion avec les territoires voisins

Nos bourgs et villages très diffus
Centres-bourgs concentrés Territoire central et de proximité

Volontariste, envie de faire ensemble
Sensibilisation

PARTIE 2

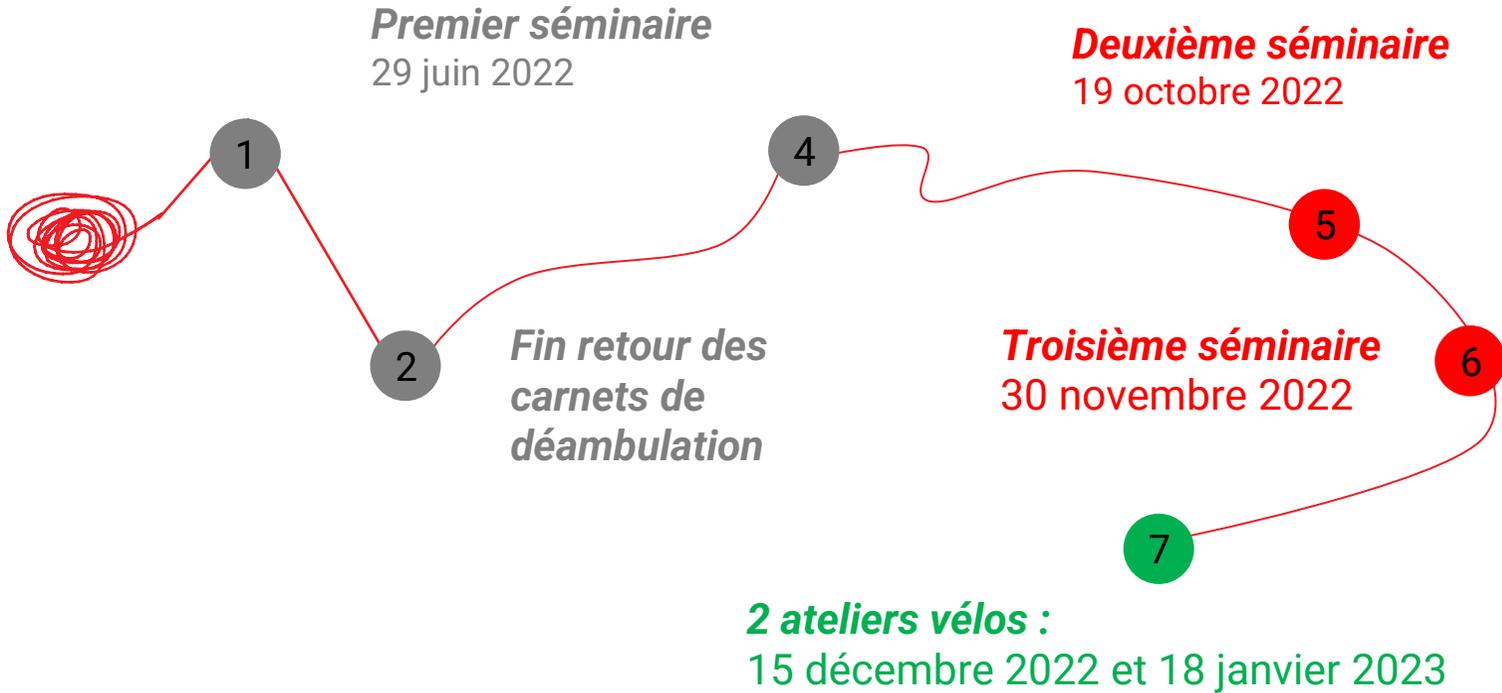
La démarche d'élaboration du scénario multimodal



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
Avril 2022



Sur le volet PMS, la construction étape par étape

1. Suite au séminaire de diagnostic : un deuxième séminaire de construction de la stratégie territoriale

- ✓ Une diversité d'actions issues de la première phase (atelier – kiosques – questionnaires – balades...)
- ✓ Un besoin de préciser et hiérarchiser les actions prioritaires dans le temps et pour le territoire
- ✓ Un mode d'animation apprécié et dynamique



2. Un module de formation aux changements de comportements

- ✓ A destination des élus
- ✓ Entre les 2 derniers séminaires de concertation
- ✓ Réalisé par Sébastien Meineri, psychosociologue



3. Un troisième et dernier séminaire de construction du programme d'actions

- ✓ En format worldcafé avec de nombreuses convergences entre les participants
- ✓ Une prise de conscience de la complexité à mettre en œuvre, à fusionner, à communiquer, mobiliser et obtenir les subventions et partenariats nécessaires



Une construction pas-à-pas pour aboutir à un Plan de 20 actions réparties en 6 axes

PARTIE 3

Le contenu du Plan d'Actions



La stratégie et le plan d'actions retenues

Axe 1 : Gouvernance

1. Concrétiser la compétence mobilité
2. Renforcer les partenariats avec les autres AOM locales et régionales

Axe 2 : Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité

3. Valoriser la desserte ferroviaire
4. Développer les lignes de transport en commun vers Pouzauges pour desservir les zones d'activités
5. Développer les lignes de transport en commun vers les pôles externes (Cholet, La Roche-sur-Yon...)
6. Développer le transport solidaire avec l'association du déplacement solidaire du Pays de Pouzauges
7. Développer le Transport à la Demande (TAD) :
8. Mutualiser les transports en commun existants : scolaires, trans-entreprises, besoins privés
9. Développer le transport mixte : ouvrir le transport scolaire à tous
10. Créer des pôles multimodaux locaux dans les communes

Axe 3 : Tendre vers un usage partagé de l'automobile

11. Développer l'auto-stop organisé sur des trajets définis
12. Promouvoir une application de covoiturage pour les déplacements locaux
13. Développer le covoiturage

Axe 4 : Aménagement du territoire

14. Améliorer la pratique piétonne pour les déplacements de courte distance
15. Mieux articuler urbanisme et mobilité

Axe 5 : Intensifier le recours aux modes actifs

16. Mettre en œuvre les itinéraires issus du schéma directeur cyclable
17. Développer des services complémentaires

Axe 6 : Communiquer et accompagner le changement de comportement des habitants

18. Constituer un groupe de travail autour de la mobilité avec les ambassadeurs
19. Mener des actions de sensibilisation
20. Communiquer sur l'offre de mobilité existante

Les objectifs géographiques du Plan d'Actions



Valoriser l'offre ferroviaire sur la ligne Saumur <> Bressuire <> Pouzauges <> La Roche-sur-Yon pour améliorer les connexions depuis / vers l'extérieur



S'appuyer sur la **Gare de Pouzauges / La Meilleraie-Tillay** requalifiée en tant que **Pôle d'Echanges Multimodal structurant et centralité urbaine à part entière**



Connecter **Pouzauges aux polarités** en identifiant, en partenariat avec la Région et les territoires limitrophes, la faisabilité de **nouvelles lignes routières vers les pôles externes**



Compléter à l'échelle locale l'offre de rabattement vers les pôles en **développant le Transport Solidaire et le Transport à la Demande**



Intensifier le recours aux modes actifs en mettant en œuvre les **itinéraires identifiés au Schéma Directeur Cyclable Communautaire**



Créer de nouvelles aires de covoiturage structurantes, en intégrant les autres offres de mobilité (en particulier des espaces de stationnement vélo)



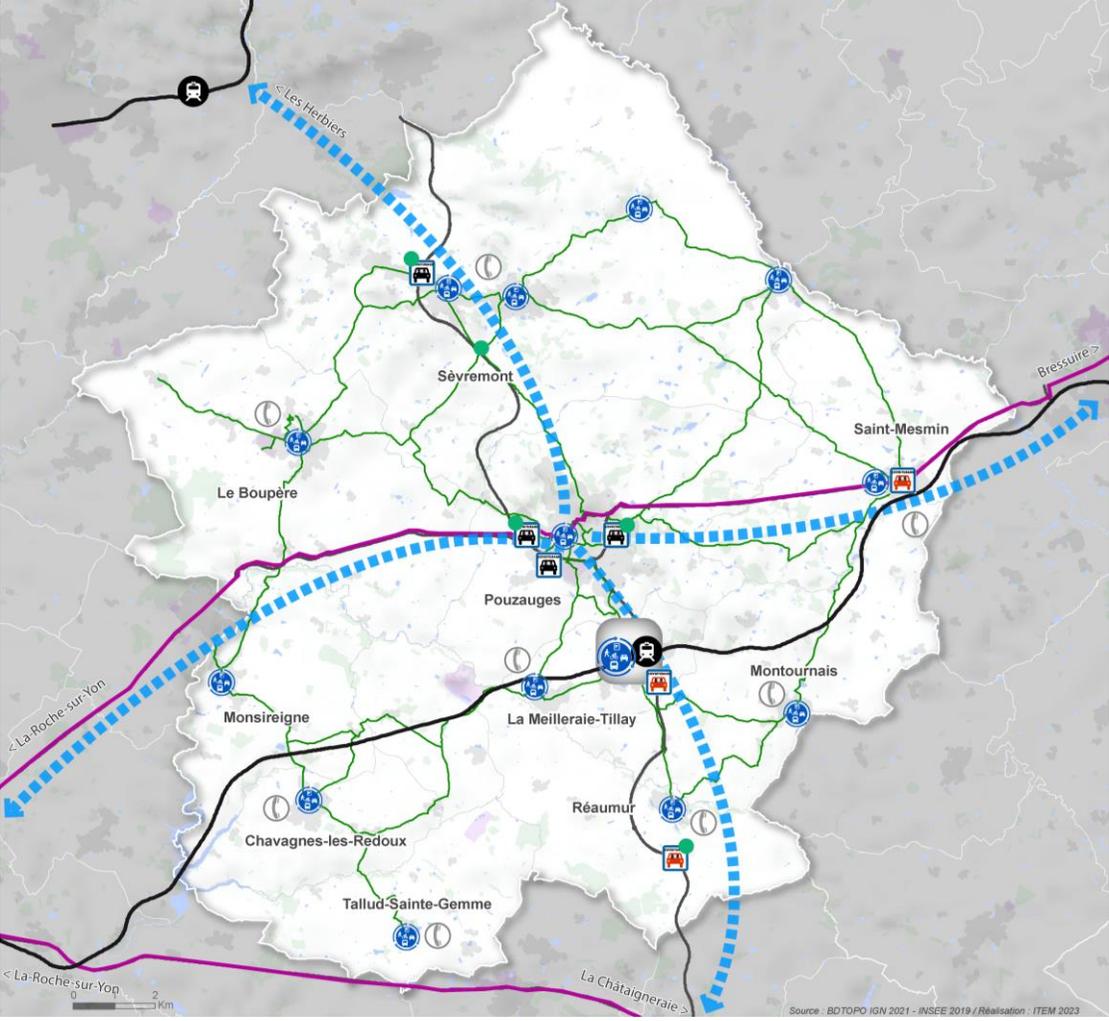
Développer les aires déjà existantes pour améliorer les conditions d'intermodalité



En complément du PEM structurant de la Gare de Pouzauges, **connecter les offres et services de mobilité**, à l'échelle des communes, en développant des **Points de Rencontre des Mobilités**, proposant une offre de stationnement adaptée aux pratiques (longue durée, covoiturage, dépose-reprise...), une offre de stationnement vélo, une information multimodale, des points d'arrêts d'autostop-organisé...



Compléter le maillage de points d'arrêts d'autostop organisé aux abords des autres pôles générateurs de déplacements



Source : BOTOPO IGN 2021 - INSEE 2019 / Réalisation : ITEM 2023

Concrétiser la compétence mobilité

👉 Priorité de l'action



👉 Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

👉 Suivi des mesures

- Mise en place des mesures inscrites au PdMS
- Recrutement chargé(e) de Mission Mobilité

Acteurs	Rôle
CCPP	Pilote de l'action

👉 Coûts

- 1 ETP soit +/- 35k€/an.

👉 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)

👉 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une prise de conscience des enjeux en matière de mobilité à travers la prise de Compétence, effective depuis le 1er juillet 2021... Accentuée par la réalisation immédiate du PdMS et du SDC, traduisant la volonté de répondre à des attentes, exprimées notamment dans l'enquête en ligne auprès de la population et lors des concertations.

→ Se doter de moyens humains et financiers afin de mettre en œuvre une politique de mobilité durable efficace !

👉 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Disposer des moyens humains nécessaires

- Recruter 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 subventions ;
 - Animer, communiquer et sensibiliser en faveur de la mobilité ;
 - Accompagner les communes dans la mise en œuvre opérationnelle des actions localisées ;
 - Accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des Plans de Mobilité Employeurs ;
 - Participer aux comités des partenaires, aux rencontres de bassins de mobilité et renforcer les liens avec les EPCI voisins.
- Développer un observatoire de la mobilité et l'articuler avec la gestion des données, via le service SIG

Mesure 2 : Disposer de moyens financiers

- Disposer d'une enveloppe budgétaire allouée à l'exercice de la compétence

Faisabilité



Impacts



Renforcer les partenariats avec les autres AOM locales et régionales

 **Calendrier**
Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

 **Suivi des mesures**

- Nombre de rencontres entre AOM par an

Acteurs	Rôle
CCPP	Porteur du projet
EPCI voisines	Partenaires
Régions, CD85, ADEME, acteurs locaux, entreprises, associations, établissements scolaires,	Partenaires (potentielles) mobilisables au sein d'un comité des partenaires

 **Coûts**

- Pas coût direct sur cette action

 **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.

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

 **Détail des mesures à mettre en place**
Mesure 1 : Créer des espaces d'échanges avec les EPCI voisins :

- Engager les discussions avec les **EPCI membres du bassin de mobilité** (CC Pays des Herbiers, CC du Pays de Montagne, CA Mauges Communauté, CA Chotelais) afin d'échanger sur les **problématiques de mobilité constatées**, les **outils de mobilité utilisés** (application de covoiturage) et les **demandes collectives** notamment dans une perspective d'amélioration de l'offre de transports collectifs.

Mesure 2 : Engager des discussions avec les Régions Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine

- Via les comités des partenaires, faire remonter les **problématiques identifiées lors des échanges** avec les autres AOM locales et échanger autour des améliorations possibles (ligne TER, lignes régulières) en se basant sur les mesures identifiées dans le PdMS.

Mesure 3 : Créer une relation de partenariat avec la Communauté de communes du Pays des Herbiers

- Notamment pour la mise en œuvre de l'action 5.
- La commune des Herbiers dispose d'un lien étroit avec la CCPP en termes de déplacements domicile-travail mais aussi pour les habitants de la CCPP pour les démarches administratives ou de santé. Il s'agira donc de s'appuyer sur ces éléments pour imaginer des solutions de mobilité entre ces deux territoires (type ligne de covoiturage dynamique ...).

Faisabilité



Impacts



Calendrier

Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 6 ans)	Long terme (> 6 ans)
-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------

Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation
- Evolution du nombre d'abonnés
- Nombre de places vélos offertes sur la ligne (et mesure d'utilisation)

Acteurs	Rôle
CCPP	Action de lobbying pour l'amélioration de la ligne 14 auprès de l'AOM régionale en coordination avec les EPCI concernés
Régions Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine	Cheffe de file en tant qu'AOM régionale : pilote et financeur dans le cadre d'amélioration sur la ligne

Coûts

- A minima 350 K€ pour la requalification du secteur Gare

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une offre quasi-absente avec deux services journaliers uniquement l'après-midi, une offre limitée ne répondant pas aux attentes des actifs.

→ Mettre la ligne TER au cœur de la politique de mobilité et d'urbanisation de la CCPP.

Détail des mesures à mettre en place
Mesure 1 : Améliorer la desserte ferroviaire en gare de Pouzauges

- Dans le cadre du comité de la ligne 14, et en étroite coordination avec les EPCI concernés, il s'agira de porter des demandes d'amélioration auprès des AOM régionales, en adoptant une stratégie commune avec les autres EPCI et AOM locales. Actuellement, les services en gare de Pouzauges sont insuffisants pour répondre aux besoins des citoyens. Le PdMS préconise dans un 1^{er} temps, l'ajout de deux services matin et soir en semaine afin de répondre aux besoins des actifs. Concernant le train des plages, il s'agira de proposer un service supplémentaire en milieu de journée afin de répondre aux besoins du public familial au cours de la semaine.
- Réinterroger le rôle de la gare de Pouzauges dans la stratégie de développement économique du territoire et l'étude de gisements (classement de nouveaux terrains en ZA)

Mesure 2 : Faire de la gare de la Meilleraie-Tillay, un véritable pôle d'échanges multimodal

- Inclure dans le réaménagement du pôle gare, l'ensemble des offres de mobilité

Mesure 3 : Réhabiliter les gares existantes : urbaniser autour des gares

- En fonction de la requalification décidée de la ligne 14, il s'agira pour la gare de la Meilleraie-Tillay, voire de Saint-Mesmin (en articulation avec l'étude de la requalification du centre-bourg) de :
 - Réhabiliter la gare afin de donner une seconde vie au bâtiment en accueillant par exemple le tissu associatif, un espace de coworking ...
 - Densifier les zones résidentielles à proximité afin de placer la gare comme véritable centralité de mobilité sur Saint-Mesmin ;
 - Anticiper sur les besoins fonciers potentiels dans le cadre d'une densification urbaine de ces secteurs

Faisabilité



Impacts



Développer les lignes de transport en commun vers Pouzauges pour desservir les zones d'activités

Priorité de l'action

1 2 3 4 5

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une interaction forte pour les déplacements domicile-travail avec la commune des Herbiers (entrant comme sortant).
 - Première destination également (tous motifs confondus excepté le travail) de l'ordre de 13% des flux intercommunaux identifiés lors de l'enquête population.
 - Des entreprises de tailles importantes sur le territoire.
- Expérimenter une solution de mobilité sur un axe nord/sud afin de permettre aux actifs de venir travailler en TC dans les principales entreprises du territoire.

Synthèse des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Expérimenter une ligne Les Herbiers <> Pouzauges

Une ligne qui est au-delà du ressort territorial de la CCPP, la Région sera donc maître d'ouvrage en tant qu'AOM régionale.

1. Identifier les zones d'activités à desservir

- Une ligne qui pourrait desservir 4 zones d'activités sur la CCPP : les zones d'activités de l'Epaud, de la Blauderie, de Montifaut et de la Gare.

2. Identifier le niveau d'offre

- A destination en priorité des actifs ;
- Travailler en lien étroit avec les entreprises des ZA ciblées afin d'identifier les principaux flux domicile-travail de leurs salariés et des horaires associés.

La phase d'expérimentation nécessaire sur ce type d'offre est de 12 à 18 mois et doit être accompagnée d'une communication importante pour assurer sa connaissance et son utilisation. **Une proposition de tracé et de coût de la ligne est présentée dans la page suivante.**

Il sera également intéressant de s'appuyer sur les 1ères conclusions de l'expérimentation de la ligne de bus Les Herbiers <> Pouzauges lors du prochain défi mobilité pour poursuivre le développement de la ligne.

Calendrier

Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 6 ans)	Long terme (> 6 ans)
----------------------------	----------------------------	-------------------------

Mesures de lobbying à prévoir sur du court-terme

Suivi des mesures

- Fréquentation de la ligne lors de l'expérimentation
- Enquête de satisfaction auprès des usagers

Acteurs	Rôle
CCPP	Porteuse de l'action auprès de la Région
Région	AOM régionale, cheffe de file en tant que gestionnaires des lignes Aléop
Entreprises	Partenaires techniques dans l'aide à l'identification des besoins

Coûts

- Action de lobbying** auprès de la Région. La CCPP peut lors de ces négociations, avancer des éléments financiers afin de participer au déficit d'exploitation de la Région si nécessaire.
- Une expérimentation de ligne chiffrée** entre 139 k€ et 325k€ en fonction du scénario choisi.

Faisabilité



Impacts



Exemple de ligne à expérimenter

Détail de la ligne proposée

- Un tracé de ligne de 26 km partant de la gare routière des Herbiers jusqu'à la ZA de la gare à La Meilleraie-Tillay passant par la zone d'activités de la Blauderie à Sèvremont, la zone d'activités de Montifaut à Pouzauges et la zone d'activités de la Gare à la Meilleraie-Tillay.
- Un temps de parcours de 32 min dans un sens.

Les différents scénarios de desserte seront à affiner en fonction de la prise de poste dans les différentes zones d'activités.

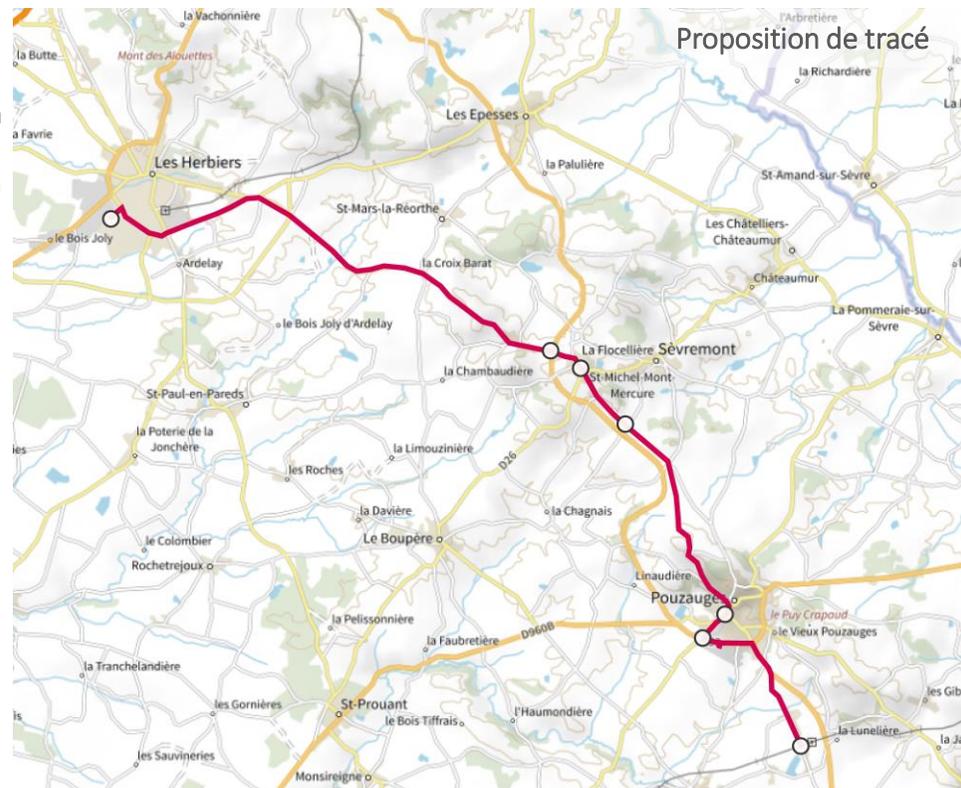
Le calcul des potentiels

Afin d'estimer le volume de potentiels usagers pouvant être captés par la ligne, il a été calculé le nombre d'actifs effectuant des déplacements entre les communes desservies.

Selon les données INSEE, **2 100 actifs effectuent des déplacements entre les communes, en admettant une part modale de 15 %, cela représenterait un volume de 315 usagers.**

Ce chiffre peut être réévalué à la baisse, puisqu'une part modale de 15 % peut être jugée comme ambitieux.

Inversement, ce calcul n'admet pas les autres communes situées à proximité immédiate mais non desservies, ainsi que les autres motifs de déplacements. De fait, il peut être également réévalué à la hausse.



Lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit un AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5€)	Coût selon différents scénarios proposés par jour ouvré (base de 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
Les Herbiers - Pouzauges	26 km	52 km	182 €	139 000 €	232 000 €	325 000 €

👉 **Calendrier**

Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 6 ans)	Long terme (> 6 ans)
----------------------------	----------------------------	-------------------------

Mesures de lobbying à prévoir sur du court-terme

👉 **Suivi des mesures**

- Fréquentation des services
- Nombre d'abonnements sur ces lignes

Acteurs	Rôle
CCPP	Porteuse de l'action auprès de la Région, partenaire technique dans la définition des besoins
Régions	AOM régionales, cheffes de file en tant que gestionnaires des lignes routières
Entreprises	Partenaires techniques dans l'aide à l'identification des besoins

👉 **Coûts**

- Action de lobbying auprès de la Région. La CCPP peut lors de ces négociations avancer des éléments financiers afin de participer au déficit d'exploitation de la Région si elle le souhaite ;
- Selon les scénarios avancés, les coûts seront compris entre 0,79 M€ et 1,84M€.

👉 **Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Une offre de TC limitée : la ligne TER Saumur <> La Roche-sur-Yon avec deux services journaliers, assurée par un car TER le week-end).
 - Une offre de TC qui ne correspond pas du tout aux besoins des habitants du territoire aussi bien les actifs que les captifs.
- Echanger avec la Région afin d'améliorer les conditions de mobilité en assurant une desserte plus régulière du territoire.

👉 **Synthèse des mesures à mettre en place**

Une volonté exprimée par les participants lors de la concertation de développer **deux lignes de transports collectifs** :

1. Une ligne en direction de Cholet ;
2. Une ligne en direction de La Roche-sur-Yon.

Ces intentions seront à soutenir auprès des Régions Pays-de-la-Loire et Nouvelle Aquitaine, en effet, **les deux lignes identifiées n'étant pas internes à la CCPP** elles sont **par définition des lignes à caractère régional**. L'objectif sera donc de soutenir ces propositions, en tant que gestionnaire des réseaux, le développement de ces lignes.

Mesure 1 : Renforcer le niveau de services de la ligne 14 effectué par le car TER

- Le week-end, les services de la ligne 14 sont assurés par un car TER. Si le développement de services supplémentaires via le TER n'est pas possible à court terme, il s'agira de **proposer une offre de services supplémentaire en semaine** afin de répondre au besoin des usagers.

Mesure 2 : Développer une nouvelle ligne de transports en commun entre La Châtaigneraie et Cholet

- Il s'agit de créer une nouvelle ligne de transport régional entre La Châtaigneraie et Cholet.

Faisabilité



Impacts



👉 Détail des mesures à mettre en place

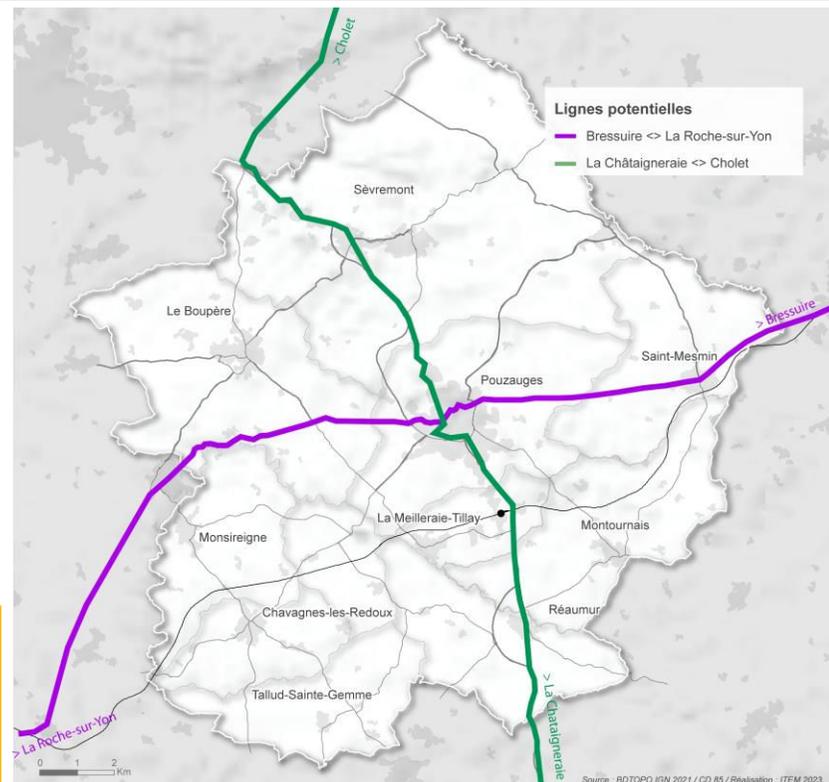
Bien que les coûts soient à affiner en partenariat avec les Régions, **des premières échelles peuvent être identifiées en fonction de scénarios de desserte**, basées sur le nombre d'allers-retours (AR) proposés par jours ouvrés (du lundi au vendredi).

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 (une offre à minima pour les actifs, et la possibilité de réaliser des déplacements sur une 1/2 journée), le coût est estimé à 820 k€ ;
- Sur la base de 5 AR par jours ouvrés, le coût est estimé à 1,37 M€ ;
- Sur la base de 7 AR par jours ouvrés, le coût est estimé à 1,91 M€.

Le calcul des potentiels

En reprenant la même méthode que pour l'action, mais une part modale moindre de 10 % :
 4 240 actifs effectuent des déplacements quotidiens entre les communes situées sur le fuseau Bressuire <> La Roche-sur-Yon, soit 424 usagers potentiels ;
 4 400 actifs seront potentiellement captés sur le fuseau La Châtaigneraie <> Cholet, soit 442 usagers.



Source : BOTOPO IGN 2021 / CD 85 / Réalisation : ITEM 2023

Lignes structurantes identifiées	Nombre de km pour 1 service	Soit un AR	Coût moyen pour un 1 AR (sur la base d'un coût kilométrique de 3,5€)	Coût selon différents scénarios proposés par jour ouvré (base de 255 jours ouvrés par an)		
				3 AR	5 AR	7 AR
Bressuire <> La Roche-sur-Yon via Chantonay	87 km	174 km	609 €	466 000 €	776 000 €	1 087 000 €
La Chataigneraie <> Cholet	60 km	120 km	420 €	321 000 €	535 000 €	750 000 €
Coût total selon les scénarios				787 000 €	1 311 000 €	1 837 000 €

Développer le transport solidaire avec l'association du déplacement solidaire du Pays de Pouzauges

👉 Priorité de l'action

1 2 3 4 5

👉 Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

👉 Suivi des mesures

- Nombre de bénévoles
- Nombre de personnes transportées
- Nombre de déplacements et de kilomètres effectués annuellement

Acteurs	Rôle
CCPP	Partenaire technique et/ou financier
Association du déplacement solidaire du Pays de Pouzauges	Pilote de l'action
MSA	Partenaire technique et financier
Communes, associations sociales et solidaires,	Relais de l'information, prescripteurs,

👉 Coûts

- Pas de coût supplémentaire pour la CCPP

👉 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une association de déplacement solidaire, présente depuis 2018, permettant de mettre en relation des conducteurs bénévoles avec des personnes rencontrant des problèmes de mobilité.
- S'appuyer sur un maillage cohérent et bien identifié afin de favoriser la pratique.

👉 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Une évolution légère du service proposée :

Des pistes de restrictions si la charge de déplacement devient trop importante pour les bénévoles (conditions proposées sur le Bocage Bressuirais) : **donner la priorité aux services et commerces locaux et proposer une limitation d'âge** (par exemple plus de 60 ans).

En parallèle, **développer un outil numérique pour optimiser les déplacements**

Mesure 2 : Augmenter la visibilité de l'association :

- **Communiquer davantage sur la présence de l'association sur le territoire aussi bien via :**
 - Une **communication digitale** : une présence sur les réseaux sociaux afin d'augmenter le bouche à oreille, une page de communication sur les sites des communes et de la CCPP ;
 - Des **visites et des temps de rencontre** au sein des centres d'actions sociales, des EPhad, des associations locales (restaurant du cœur, banque alimentaire, club du 3^{ème} âge ...) ;
 - La **distribution de brochures du service** sur les points clés du territoire : MFS, collectivités, cabinets médicaux ... ;
- **Disposer d'un macaron sur les voitures des conducteurs bénévoles afin d'être connu et reconnu.**

Mesure 3 : Poursuivre le recrutement de bénévoles :

Le recrutement des bénévoles est l'un des piliers de l'association, son nombre doit être conséquent afin de ne pas essouffler la dynamique de bénévolat.

- **Le recrutement de nouveaux bénévoles** peut s'effectuer via une meilleure communication, en s'appuyant sur des personnes et structures relais (prescripteurs, travailleurs sociaux, club du 3^{ème} âge ...) ;
- **La pérennisation de la ressource bénévole** peut-être facilitée par **des temps de partage et de retours d'expériences** avec les associations voisines (Pays de Chantonay, Pays des Herbiers, Bocage Bressuirais ...).

Faisabilité



Impacts



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Le service TAD de la CCPP est ouvert aux personnes empêchées de conduire ou ne disposant pas de véhicule pour des démarches liées à l'emploi, la réinsertion, au champ médical.
- Un service en déclin depuis l'apparition de l'association de déplacement solidaire en 2018.
- Des conditions d'accès au service restreint : une seule prise en charge par trimestre pour le même motif.

→ Permettre aux personnes non motorisées ou empêchées de conduire de se déplacer pour des démarches liées au champs médical et de l'emploi.

Synthèse des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Faire évoluer le service de transport à la demande

1. Une évolution légère du service avec :

- La possibilité d'effectuer plusieurs fois le même trajet par trimestre ;
- La réservation la veille pour le lendemain ;
- La capacité dicte le niveau de service offert et le transport à réserver n'est pas garanti (on propose la mutualisation du trajet, l'adaptation horaire... mais si cela ne convient pas, le trajet demandé n'est pas réalisé).

2. Une évolution plus importante avec modification du fonctionnement :

- Mêmes conditions que pour le scénario 1 ;
- Augmentation de la capacité des services offerts en ajoutant 2 demi-journées supplémentaires.

Une action à approfondir en fonction de la politique régionale de réorganisation du TAD Aléop

Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation du service : nombre de voyage, nombre de kilomètres
- Taux de remplissage, mutualisation des trajets
- Rapport coût / voyage réalisé

Acteurs	Rôle
CCPP	Pilote et maître d'ouvrage pour l'évolution du service
Région, Département & partenaires sociaux	Partenaires techniques et financiers

Coûts

- Synthèse des coûts en fonction du scénario choisi :
 - 1 : 28 000 €/an
 - 2 : 32 500 €/an

Faisabilité



Impacts



📌 Détail des mesures à mettre en place

	Situation actuelle	Option 1 : évolution légère	Option 2
Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> - Ouvert à toute personne empêchée ou ne disposant pas de véhicule - Réservation 3 jours à l'avance 	<ul style="list-style-type: none"> - Idem situation actuelle - Possibilité de réserver la vieille pour le lendemain - Possibilité d'effectuer plusieurs fois le même trajet par trimestre 	<ul style="list-style-type: none"> - Idem option 1 - Ajout 2 demi-journées supplémentaires
Amplitude et jours de fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> - Mardi et jeudi de 09 à 12h - Mardi et mercredi de 14 à 17h 	Idem situation actuelle	Ouverture de deux demi-journées supplémentaires
Nombre de voyages effectués par an	Environ 400 usagers	+25% soit environ 500 voyages	+15 % soit 575 voyages
Nombre de km/an	6 400 km	8 000 km	9 200 km
Tarif/voyage	4 €	4 €	4 €
Recette	1 600 €	2 000 €	2 300 €
Coût annuel d'exploitation	22 500 €/an	28 000 €/an	32 500 €/an

Mutualiser les transports en commun existants

👉 Priorité de l'action

1 2 3 4 5

👉 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une offre de transport en commun régulière très réduite sur le territoire.
- Une offre de TAD, scolaire et solidaire présente sur le territoire.

➔ Employer les équipements de l'ensemble des acteurs du transport du territoire pour renforcer l'offre de TC sur la CCPP et optimiser les coûts liés au parc de véhicules.

👉 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Etablir un état des lieux du parc de véhicules à mettre à disposition et de sa disponibilité

- Recenser la **flotte de véhicules présents** auprès des entreprises, des associations et des collectivités du territoire (véhicules électriques, 9 places, mini-bus ...) et de sa **disponibilité** (journée, soirée, week-end).

Mesure 2 : Organiser un service par la collectivité en proposant la mutualisation des véhicules présents sur le territoire

- La Communauté de communes pourra **mettre en relation** les personnes ayant un besoin ponctuel avec les acteurs identifiés dans la mesure 1. Afin de sécuriser le prêt, la CCPP pourra **proposer une convention de prêt** en détaillant les conditions, l'assurance et la responsabilité, les obligations en cas de vol ou d'accident, les garanties financières ...
- Les lignes scolaires ayant une faible fréquentation pourront être **ouvertes au public** de manière prioritaire (*en lien avec l'action 9*) et **optimiser** les lignes autant que possible.



Mise à disposition d'un mini-bus sur la Communauté de communes de la Dombes (Ain)

- La Communauté de communes a fait l'acquisition d'un mini-bus de 9 places mis à disposition des communes et des associations du territoire ;
- Plusieurs forfaits suivant la durée de location (de 1 à 5 jours ou le week-end)
- De 35 à 150 € suivant la durée de location (50 km inclus) + 0,15 € / km supplémentaire, caution initiale de 500 €.

👉 Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

👉 Suivi des mesures

- Nombre de véhicules disponibles
- Nombre de prêt effectué par an

Acteurs	Rôle
CCPP	Pilote de l'action
Entreprises, collectivités, associations	Informer la CCPP sur leur parc de véhicules de transport et son utilisation, mise à disposition des véhicules

👉 Coûts

- Coûts d'organisation au départ de l'action : 0,2 ETP puis 0,1 ETP en fonction de la demande et du système retenu

Faisabilité



Impacts



Développer le transport mixte : ouvrir le transport scolaire à tous

👉 **Calendrier**

Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 6 ans)	Long terme (> 6 ans)
-----------------------------------	----------------------------	-------------------------

👉 **Suivi des mesures**

- Evolution de la fréquentation des usagers commerciaux
- Nombre de lignes scolaires ouvertes aux usagers commerciaux

Acteurs	Rôle
CCPP	Réalisation du travail cartographique, diffusion de l'information
Région Pays-de-la-Loire	Partenaire technique

👉 **Coûts**

- Coûts de communication intégrés à la création du guide mobilité et à la diffusion de l'information

👉 **Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- 45 circuits scolaires circulaient sur le territoire entre 2019 et 2020.
- Une offre de TC très réduite sur le territoire.

➔ Utiliser les opportunités offertes par le maillage des lignes scolaires pour favoriser la mobilité des captifs en lien avec les principales polarités du territoire.

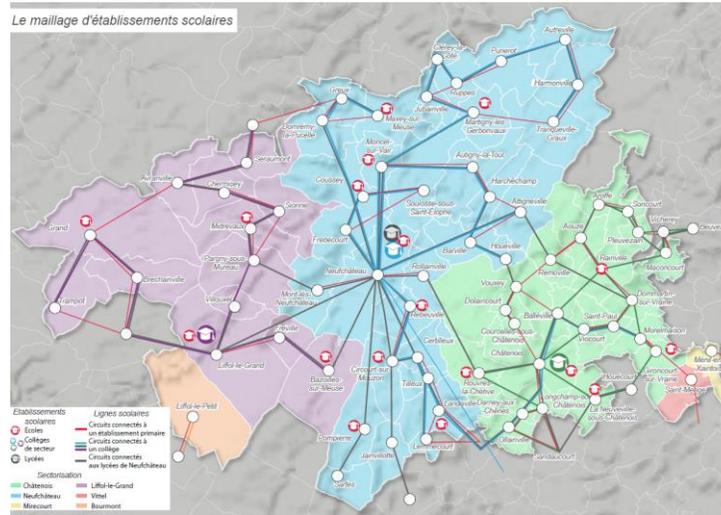
👉 **Détail des mesures à mettre en place**

Mesure 1 : Communiquer sur l'ouverture des lignes scolaires au reste de la population

- Les lignes scolaires sont **ouvertes** au public, mais le règlement d'Aléop n'indique **pas** cette information.
- Un travail de **communication** pourra être réalisé, sur les **sites Internet** des collectivités, la plateforme Aléop et sur le **guide mobilité** à mettre en place (action 20), afin de **mieux faire connaître** cette possibilité de déplacement chez la population.

Mesure 2 : Réaliser une cartographie des lignes scolaires

- La promotion des lignes scolaires passera aussi par un **travail cartographique** pour avoir un aperçu global des trajets possibles via un logiciel de type SIG ou un outil en ligne (UMAP, logiciel libre).
- L'enjeu de cette carte sera de représenter **facilement** la complexité de l'offre scolaire.
- Une nécessité de la **mettre à jour** à chaque rentrée scolaire.
- La carte pourra être **intégrée** sur les **sites internet** des collectivités, dans le **guide mobilité** et sur le **site Aléop** pour diffuser l'information.



Faisabilité



Impacts



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Aucun point d'intermodalité existant, ne permettant pas une lisibilité de l'offre de mobilité durable sur le territoire
- Construire/ Organiser les mobilités autour de pôles d'intermodalités 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...);
 - Voire de modalités tarifaires (achat / rechargement de titres de transports...).

Mesure 1 : En lien avec l'action 3, accroître le rôle de la Gare de Pouzauges en tant que Pôle d'Echanges Multimodal structurant et dans le cadre d'une valorisation de la desserte ferroviaire

Mesure 2 : Développer et créer des points de rencontre des Mobilités dans chaque commune

- 13 points de rencontre mobilité à créer sur le territoire (détail dans les pages suivantes) afin de disposer d'un PRM dans chaque commune.
- Spatialiser les besoins et les articuler avec les études de centres-bourgs en cours d'étude : St-Mesmin, Pouzauges, la Meilleraie-Tillay, Monsireigne...)
- Anticiper ces besoins via le PLUi (emplacements réservés pour acquisitions foncières)



Information



Point autostop



Places de covoiturage



Stationnements vélo

Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

Suivi des mesures

- Evolution des offres de mobilité proposées sur les PRM
- Fréquentation des services proposés : covoiturage, autostop ...

Acteurs	Rôle
CCPP	Cheffe de file en tant qu'AOM
Région	Partenaire technique et financier
CD85	Partenaire technique
Communes	Partenaires techniques et/ou financiers

Coûts

- 110 k€ pour l'aménagement des 13 PRM

Faisabilité



Impacts



📌 Détail des mesures à mettre en place

Cette adaptation en milieu rural passe par des aménagements spécifiques en fonction de l'offre de mobilité existante avec :

- un objectif de ne pas créer ces PRM ex-nihilo sur des espaces vierges, afin de ne pas accroître les coûts d'investissements et pour ne pas viabiliser de nouveaux espaces, dans un optique de préservation de l'environnement ;
- un objectif de proposer un espace au plus proche des offres actuelles (ex : point d'arrêts TC, aire de covoiturage) afin de ne pas modifier les habitudes.

Commune	Localisation	Stationnement ent vélo	Arrêts/Places de covoiturage	Auto-stop organisé	Information multimodale
Chavagnes-les-Redoux	Rue des Pommiers	Prévoir 5 arceaux abrités	Signaler 2 places de covoiturage	Point d'arrêt à prévoir	A prévoir
La Meilleraie-Tilly	Rue de la Prairie				
Le Boupère	Rue de la Marne				
Monsireigne	Place de l'Eglise				
Montournais	Place du Prieuré (chiffrage – inclus)				
Pouzauges	Intersection rue Largeteau / D960B				
Réaumur	Rue du Sacré Coeur				
Saint-Mesmin	Place du marché				
Sèvremont	La Flocellière – Place du Commerce				
	Châtelliers-Châteaumur – 58 grande rue (cité des forges)				
	La Pommeraie-sur-Sèvres – Place de l'Eglise				
	Saint-Michel-Mont-Mercure – Place du relais				
Tallud-Sainte-Gemme	Place de la mairie	Aire de covoiturage à proximité	Signaler 2 places de covoiturage		
Coût total		2 K€ par abri Soit 26€	250 € / places Soit 6k€	Coût inclus dans l'action 1	6 K€ par PRM Soit 78k€

Développer l'auto-stop organisé sur des trajets définis

👉 **Priorité de l'action suite au séminaire**

1 2 3 4 5

👉 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Un caractère rural, une faible densité et dont la plupart des communes ne dispose pas d'arrêts de TC ;
 - Des déplacements majoritairement effectués en voiture entraînant une multiplication des flux routiers multidirectionnels sur lesquels s'appuyer.
- Développer un mode de déplacement spontané en s'appuyant sur des flux automobiles existants ;
→ Encadrer la solution de l'autostop en tant que mode adapté pour des personnes non motorisées ;

👉 Détail des mesures à mettre en place

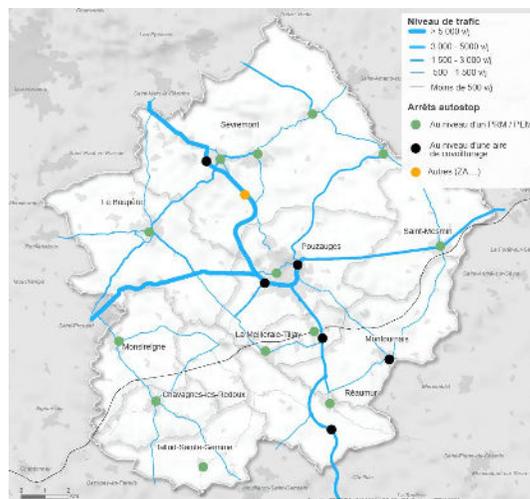
Mesure 1 : Identifier les principes d'un service d'autostop organisé ou intégrer un réseau existant

- Un **réseau d'autostoppeurs et d'automobilistes inscrits** et donc identifiés, dans une optique de mise en sécurité de la pratique : l'automobiliste et l'autostoppeur reçoivent des kits (fiche destination, autocollant ...).
- Un **encadrement de la pratique** : charte, conditions d'assurance clairement établies, gestion et animation.
- Des **arrêts identifiés** par une signalisation spécifique et des aménagements de sécurité.

Pour plus d'efficacité, ce réseau pourrait être construit avec les territoires voisins.

Mesure 2 : Matérialiser des points d'arrêts sur le territoire

- Sur cette base de la concertation, un arrêt est positionné au minimum dans chaque commune, **20 arrêts seront matérialisés sur la CCPP**. En fonction de la solution retenue par la CCPP, le nombre d'arrêts sera à affiner.
- Les **arrêts autostop sont positionnés sur les principaux axes et dans chaque bourg**, soit sur une aire de covoiturage soit au niveau des points de rencontre mobilité identifiés dans les **actions 10 et 13**.



👉 Calendrier

Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 6 ans)	Long terme (> 6 ans)

A affiner en partenariat avec les territoires voisins intéressés par la démarche

👉 Suivi des mesures

- Nombre d'usagers de l'autostop
- Nombre de trajets réalisés (via des campagnes de sondage si le système retenu nécessite une inscription des usagers au réseau)

Acteurs	Rôle
CCPP	Pilote de l'action dans la mise en œuvre et dans l'animation
Communes / Territoires voisins	Partenaires techniques dans la définition/aménagements des arrêts

👉 Coûts

- 0,5 ETP pour la mise en place et l'animation de l'action (au départ) ;
- 2 hypothèses de déploiement :
Déploiement de l'autostop via RézoPouce :
- Communication et achats de kits : 5k€/an ;
- Equipements des arrêts : 7k€
- Cotisation réseau : 17k€ max sur 3 ans ;
Déploiement de l'autostop en interne via du mobilier urbain : 40k€

Faisabilité

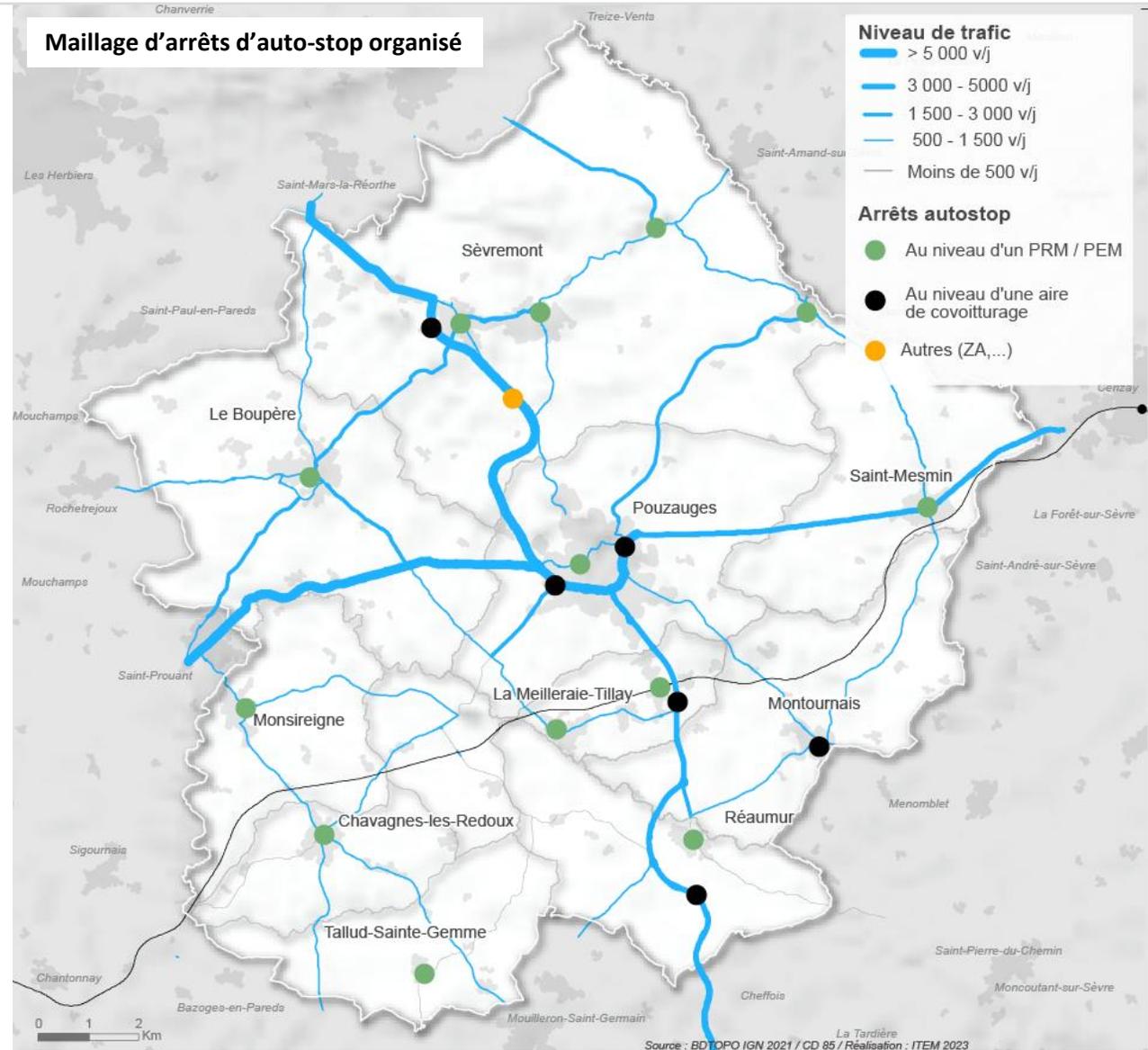


Impacts



Préconisations de mise en œuvre

- En complément du maillage général, il s'agira de veiller à ce que les points d'arrêts soient positionnés directement le long des axes de circulation, afin qu'ils soient aisément accessibles par les automobilistes et qu'ils limitent le temps d'investissement pour le conducteur.
- L'aménagement du point d'arrêt devra assurer des conditions d'accessibilité, de sécurité et de confort optimales pour le passager.



Exemples de mise en œuvre

Exemple de RézoPouce

RézoPouce est un réseau depuis 2010 permettant aux collectivités de développer l'auto-stop organisé.

La Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle 32 communes / 33 000 habitants

- 100 arrêts répartis dans les communes, 100 usagers inscrits depuis 2019 ;
- 0,5 ETP pour lancer la démarche : 2 personnes ont été formées au déploiement du dispositif (fonctionnement, comment mettre en place une communication efficace, quelle localisation des arrêts, création des fiches mobilité par arrêt, outils à disposition ...)
- Concrètement pour les différents usagers :
 - ✓ Avec l'application smartphone :
 - Le passage inscrit sa destination et attend qu'un conducteur se propose ;
 - Le conducteur, avant de réaliser son trajet, visualise les potentiels autostoppeurs.
 - ✓ Sans l'application :
 - Le passager se rend à l'arrêt avec sa fiche destination ;
 - Le conducteur, muni d'un macaron qui l'identifie, le prend en charge.



Coûts CCPAVR:

- Adhésion au réseau RézoPouce : 5 000 €/an ;
- Achat des 100 panneaux : 10 000 € ;
- Animation de la démarche : 0,50 ETP sur 10 mois ;

Exemple HALT ô STOP



Fonctionnement

- Des arrêts indiquant la commune de destination souhaitée par l'auto-stoppeur ;
- Plusieurs lames de bois indiquent les noms des communes étant dans la trajectoire du panneau, l'auto-stoppeur pointera sa destination de façon à l'indiquer aux automobilistes ;
- Le point d'arrêt est éclairé ;
- Sans réservation.

Objectifs

- Sécuriser les personnes qui pratiquent l'auto-stop avec un espace dédié ;
- Structurer la pratique permettra la réappropriation de ce mode de transport perdu.



Si la marque Halt ô Stop est déposée, il est possible de proposer un système proche fabriqué localement.

Coût estimé avec un système abrité +/- 2 K€ par arrêt.

Promouvoir une application de covoiturage pour les déplacements locaux

Calendrier

Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 6 ans)	Long terme (> 6 ans)
-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------

Suivi des mesures

- Nombre de personnes inscrites sur les applications de covoiturage
- Evolution de la part modale des actifs
- Nombre de trajets réalisés en s'appuyant sur le Registre de Preuve de Covoiturage

Acteurs	Rôle
CCPP	Porteur du projet dans le développement de la pratique
Région	Partenaire financier, aide financière incitative auprès des actifs

Coûts

- Coût interne à la CCPP : 0,3 ETP pour lancer une communication efficace et ciblée

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une pratique du covoiturage encore peu développée, d'après l'enquête population, le covoiturage est le mode le plus pratiqué pour se rendre à des activités sportives (5%) et culturelles (4%).
- La Région Pays de la Loire a contractualisé avec 4 applications de covoiturage et participe financièrement aux trajets domicile-(travail).

→ S'appuyer sur une application pour développer le covoiturage sur le territoire.

Détail des mesures à mettre en place

La Région Pays de la Loire encourage la pratique du covoiturage en participant aux trajets domicile-travail. Elle concerne tous les covoitureurs majeurs, dont **le départ et l'arrivée se situe dans la région**. La participation financière est versée par trajet et par personne transportée, calculée de la façon suivante :

- Un maximum de 6 trajets passagers par conducteur et par jour ;
- Une indemnité de l'ordre de 2€ par trajet passager jusqu'à 20 km, puis 0,10€/km (plafond de 5€ par trajet passager).

Cette contribution ne concerne que les **trajets de courtes distances** (< 50km) et sur les applications Mobicoop, Klaxit, Karos & Blablacardaily. La contribution est directement versée au conducteur donc réduit le coût pour le passager.

Mesure 1 : Promouvoir l'application Karos

Choix fait par le Pays Pouzauges de promouvoir l'application Karos / Contractualisation depuis janvier 2023

- Communiquer davantage sur la participation financière de la Région pour les déplacements domicile-travail.

Mesure 2 : Equiper les « points de rencontre mobilité » afin de faciliter et sécuriser les points de rencontre

- S'appuyer sur les PRM (cf action 10), situés dans chaque commune du territoire, pour signaler **des « arrêts covoiturage »** et ainsi faciliter et sécuriser les points de rencontre via un panneau et un espace approprié pour l'arrêt des véhicules hors de la chaussée.

Faisabilité



Impacts



Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

 Moyen terme
(3 - 6 ans)

 Long terme (>
6 ans)

Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créées
- Taux d'occupation des aires
- Evolution de la part de covoiturage des actifs

Acteurs	Rôle
CCPP	Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale
CD85	Partenaire technique et/ou financier dans la définition et l'aménagement des aires
Communes	Partenaires techniques et/ou financiers dans la définition et l'aménagement des aires

Coûts

- +/- 144 k€ pour l'aménagement des 9 aires à créer ou à valoriser
- Investissement éligible au fond vert et au plan national de covoiturage*

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- 6 aires de covoiturage présentes sur le territoire ;
- Le développement du covoiturage apparait comme la 4ème priorité à mettre en place dans le cadre du PdMS.

→ S'appuyer sur un maillage cohérent et bien identifié afin de favoriser la pratique ;

Synthèse des mesures à mettre en place

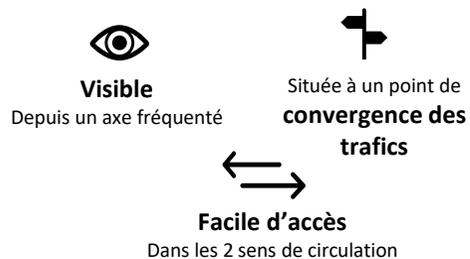
Mesure 1 : Proposer un maillage d'aires de covoiturage structurantes performantes et visibles

5 aires à développer

3 aires à créer

1 aire à déplacer

Une aire de covoiturage de qualité :



Il s'agira de :

- Compléter le **maillage existant via la création de 3 nouvelles aires structurantes** localisées sur les communes de Réaumur, Saint-Mesmin et la Meilleraie-Tillay ;
- **Valoriser davantage les aires de covoiturage existantes** en améliorant la signalétique et les aménagements proposés : 5 aires à développer et une aire à déplacer.

Mesure 2 : Créer des places de covoiturage sur les « points de rencontre mobilité »

- En cohérence avec l'action 10, il s'agira de s'appuyer sur les PRM pour créer des places dédiées au covoiturage afin de favoriser l'intermodalité dans chaque commune (précisé et chiffré dans l'action 11).

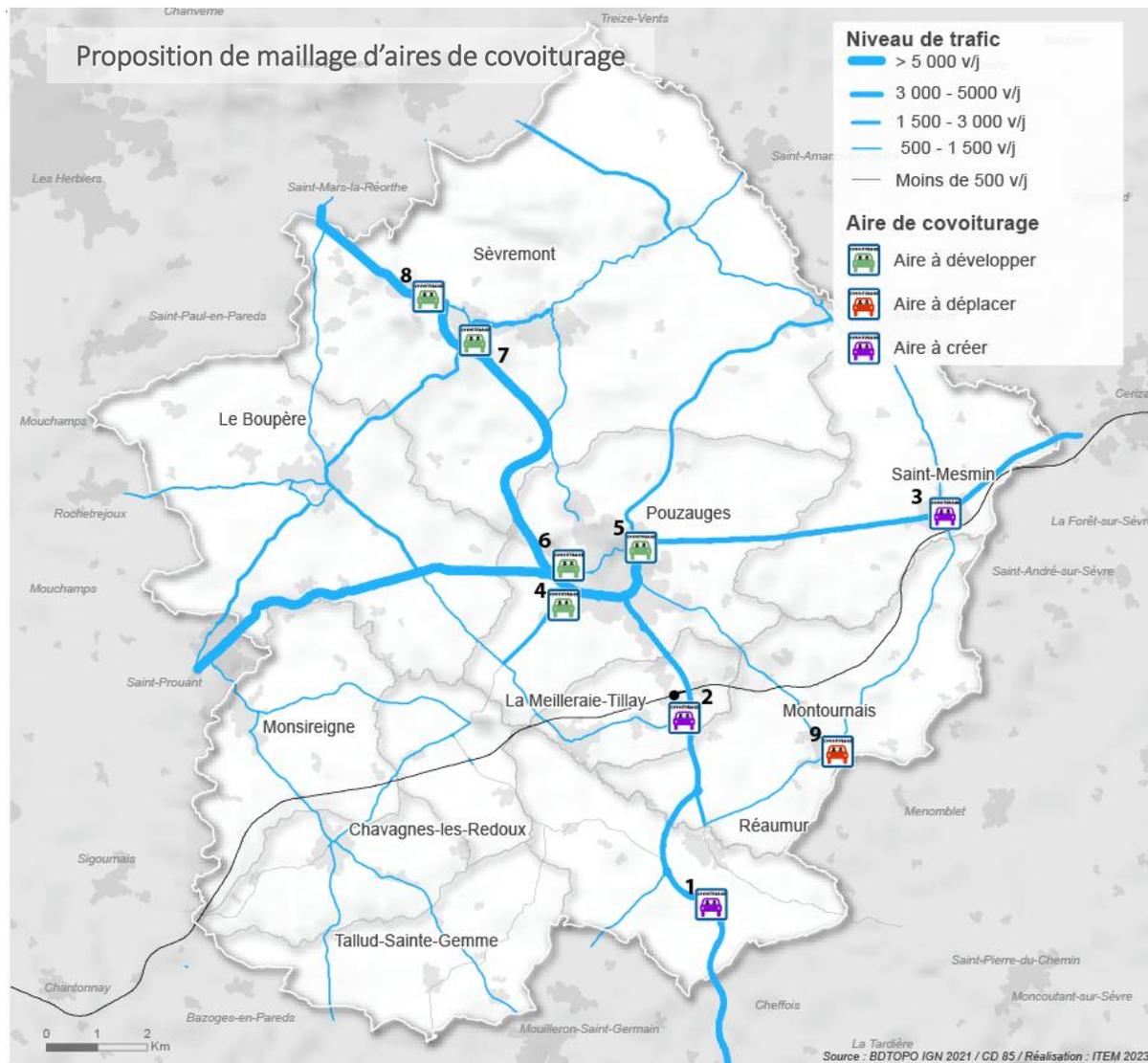
Faisabilité



Impacts



👉 Détail des mesures à mettre en place



Localisation des aires

Les principaux nœuds routiers du territoire et les sorties d'agglomération sont des emplacements stratégiques pour accueillir de nouvelles aires. Les espaces de stationnement existants ont été privilégiés afin de limiter la consommation foncière.

Il s'agira de s'appuyer sur les outils techniques (plan de repérage) et juridiques du PLUi (ex : emplacements réservés) pour les acquisitions foncières nécessaires à la création de nouvelles aires.

Valoriser les aires existantes

L'aménagement des aires structurantes

- Un revêtement en dur ;
- Un jalonnement de pré-signalisation et de position ;
- Des places marquées et signalées ;
- Des stationnements pour vélos sous forme de 5 arceaux abrités.

En complément il peut être installé un abri, un éclairage à détecteur de présence, des poubelles, des bornes IRVE... (non chiffré ici).

👉 Détail des mesures à mettre en

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Réaumur		10 places	A créer	Aménagement de l'aire : +/- 3 500 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 38 k€
2	La Meilleray-Tilly		10 places	A créer	Aménagement de l'aire : +/- 3 500 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Information multimodale : 6 000 € Total : +/- 44 k€
3	Saint-Mesmin		10 places	A créer	Aménagement de l'aire : +/- 3 500 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 38 k€
Coût total					+/- 120 k€


 Détail des mesures à mettre en place

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
4	Pouzauges	Aire de la Vallée	35 places	A développer	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 3 k€
5	Pouzauges	Aire de la Fournière	14 places	A développer	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 3 k€
6	Pouzauges	Aire de l'Espérance	35 places	A développer	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 3 k€
7	Sèvremont	Rue de la Folie	12 places	A développer	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 3 k€
8	Sèvremont	Aire de l'Eperon	15 places	A développer	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 3 k€
9	Montournais	Rue de l'Ouvroux	14 places	A déplacer Place du Prieuré	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Information multimodale : 6 000 € Total : +/- 9 k€
Coût total					+/- 24 k€

Améliorer la pratique piétonne pour les déplacements de courte distance

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Un usage de la marche, selon les enquêtés, de 35% pour les achats de proximité, de 19% pour les activités sportives et de 14% pour l'accompagnement des enfants.

→ 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

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 bâtis, au sein des espaces verts ...

Mesure 2 : Instituer des itinéraires piétons en tant que cheminements structurants depuis les zones résidentielles vers les équipements et zones d'activités structurantes : 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 d'améliorer la lecture et la lisibilité des cheminements en les valorisant.

Deux mesures à prévoir ponctuellement pour la sécurité d'usagers vulnérables et la continuité des cheminements, avec des actions visant à :

Mesure 4 : Annihiler le stationnement anarchique

Mesure 5 : Sécuriser les traversées piétonnes

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

Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

Suivi des mesures

- Linéaire de cheminements piétons requalifiés
- Evolution de la pratique sur les cheminements en se concentrant sur la pratique en semaine (campagne de comptage)

Acteurs	Rôle
CCPP	Partenaires techniques et financiers
CD 85 / Communes	Porteurs de projets en fonction de la domanialité de la voirie

Coûts

- Coûts d'aménagement de la voirie variable selon la nature des travaux
- 0,1 ETP pour le rôle de conseil et d'accompagnement des communes
- Possibilité d'instituer un fond de concours auprès des communes pour les inciter à réaliser des travaux

Faisabilité



Impacts



Améliorer la pratique piétonne pour les déplacements de courte distance

👉 Détail des mesures à mettre en place

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 toutes lignes de désir identifiées sur les espaces verts.



Mesure 2 : Instituer des itinéraires piétons en tant que cheminements structurants depuis les zones résidentielles vers les équipements et zones d'activités structurantes

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 disposent d'une emprise insuffisante.

Dans l'optique de la réalisation de ces itinéraires, anticiper les acquisitions **foncières** (politique proactive de négociation, emplacements réservés etc...)

Source : Géoportail



Source : Cerema

Grillage retiré donnant un accès direct à la zone commerciale depuis le lotissement contigu.

- Grillage le long de la zone commerciale
- Ouverture du grillage pour rétablissement de la continuité piétonne
- ▶ Entrée du centre commercial

Exemple de rétablissement de continuité piétonne entre une ZAC et un lotissement

👉 Détail des mesures à mettre en place

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 de la CCPP sera de proposer un accompagnement technique et financier dans :

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

Ce travail est à mener en priorité sur les principaux pôles urbains.

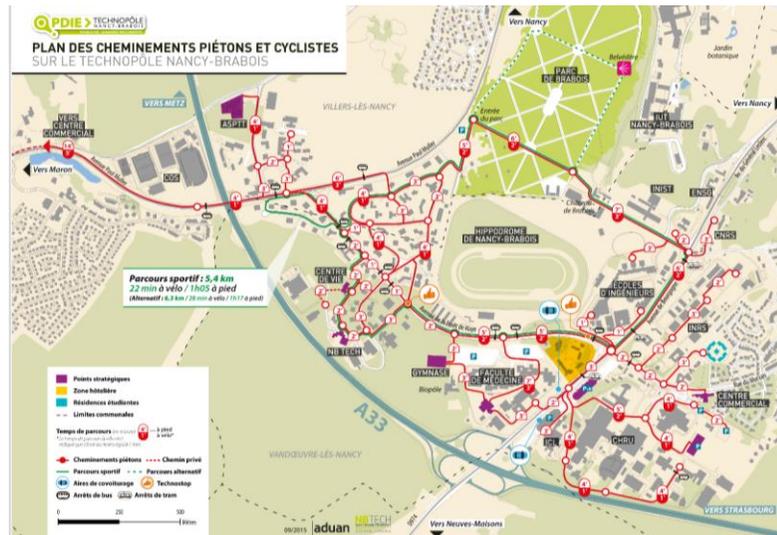
Mesure 4 : Annihiler le stationnement anarchique

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 enjeu 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.

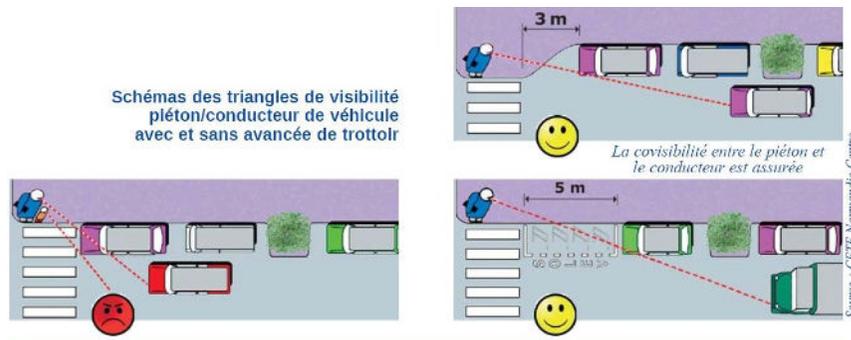
Accentuer le contrôle et/ou sensibiliser sur le respect des réglementations et des cheminements (campagne d'affichage, procès-verbal de sensibilisation mettant en avant le risque encouru pour du stationnement très gênant – 135 €).



Mesure 5 : Sécuriser les traversées piétonnes

Le stationnement d'un véhicule motorisé en amont d'un passage piéton constitue un manque de visibilité entre piétons et automobilistes.

Ainsi l'article 21 bis de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit qu' « **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5 mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel ». Ces dispositions sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité devront avoir été réalisés au 31 décembre 2026. Il est ainsi recommandé de mettre à profit cet espace pour **développer les arceaux de stationnement vélo**.



Exemple du suppression de stationnement auto par du stationnement vélo

Le réaménagement des traversées s'appuiera également sur la systématisation des **avancées de trottoir** ou les **aménagements de type « oreilles »** aux intersections qui sont les solutions les plus efficaces 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.

 Calendrier

 Court terme
(0 - 3 ans)

 Moyen terme
(3 - 6 ans)

 Long terme
(> 6 ans)

 Suivi des mesures

- Part des nouvelles constructions / nouvelles localisations dans un rayon adéquat autour des offres de mobilités ;

Acteurs	Rôle
CCPP et communes	Porteur du projet selon le maître d'ouvrage
CD 85 (voirie), Région (AOM régionale), Etat, DREAL	Partenaires techniques/financiers selon la thématique abordée

 Coûts

- Pas de coût direct pour cette action
- Une action qui s'étend au-delà de la compétence mobilité : services urbanisme/économie ...

 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une large dépendance à l'automobile.
- Une dilatation de l'urbanisme favorisant un éclatement des pôles générateurs et donc des distances de déplacements.

→ Organiser 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 à la **traduction des mesures du PdMS dans les documents de planification ou projets urbains locaux**, communautaires (PLUI...) ou supra-territoriaux (Scot du Bocage Vendéen).

Mesure 1 : Informer et former les élus sur ce sujet

Mesure 2 : Imposer la réflexion sur les mobilités douces dès la conception des projets urbains et des espaces publics

Mesure 3 : Encourager le commerce et le développement de services de proximité

Mesure 4 : Anticiper l'urbanisation autour du PEM de la gare de la Meilleraie-Tillay

Mesure 4 : S'interroger sur le logement en posant comme questions :

- 1) Le positionnement et l'offre de logement dans l'espace urbain
- 2) L'intégration des nouvelles normes en matière de mobilité et de stationnement

Faisabilité



Impacts



📌 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Informer et former les élus sur ce sujet

L'implication des élus communaux est essentielle dans la mise en œuvre de cette action, et plus globalement dans la poursuite des enjeux en matière de mobilité durable. A travers la conception d'un guide des bonnes pratiques d'aménagement, édité par le service urbanisme de la Communauté de communes, il s'agira de :

- Faire connaître le champ des possibles en matière de liens entre urbanisme et mobilité
- Faire connaître la réglementation et les possibilités d'incitation pour la pratique des cycles et des piétons

Mesure 2 : Imposer la réflexion sur les mobilités douces dès la conception des projets urbains

Afin de veiller à la bonne application des principes du PdMS au sein des différents documents de planification ou des projets urbains, la communauté de communes, par l'intermédiaire du chargé de mission Mobilité devra être associée 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...).

En amont de chaque projet de construction, de localisation d'équipements,... il conviendra :

- D'assurer et valoriser la desserte en transports en commun existants en privilégiant les extensions urbaines et villageoises (habitat et activité) dans les secteurs déjà desservis par les transports, ou à proximité d'axes actuellement utilisés pour éviter les surcoûts liés à des extensions de desserte ou leur impossibilité de desserte.
- D'intégrer la connexion en modes actifs dans les opérations d'aménagements, pour toute extension urbaine de bourg ou pour tout lotissement : assurer les liaisons piétonnes et cyclables sécurisées et confortables.
- D'améliorer les connexions dans les secteurs déjà desservis en transports collectifs.
- De travailler sur les liens internes aux communes pour favoriser les déplacements entre les quartiers et en s'appuyant sur les liaisons modes doux existantes ou à valoriser.
- 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.
- De maîtriser l'étalement urbain : en densifiant les zones ou les polarités déjà existantes.

Cela sous-entend que dans tout projet d'aménagement, il s'agira d'intégrer un volet mobilité dans les cahiers des charges afin que ces thématiques soient prises en compte.

Mesure 3 : Encourager le commerce et le développement de services 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 diffusion optimale de ces pôles générateurs de déplacements, à une distance « raisonnable » pour les habitants pour limiter les déplacements contraints ;
- De manière localisée, à un positionnement adéquat au regard des offres de mobilité effectives ou projetées.

📌 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 4 : Anticiper l'urbanisation autour du PEM de la gare de la Meilleraie-Tillay

Dans l'optique d'une revalorisation de la desserte ferroviaire (prévue en action 4), la gare de la Meilleraie-Tillay doit constituer une centralité physique en termes de mobilité. Mais son caractère géographiquement excentré doit également être repensé.

L'attractivité de la gare passera aussi par une urbanisation autour du pôle gare, intégrant à la fois une vocation résidentielle et économique.

Mesure 5 : 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 PdMS, 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'accession) ;
- 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 urbaine ...

2) Intégrer de nouvelles normes en matière de mobilité et de stationnement 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.

Mettre en œuvre les itinéraires issus du schéma directeur cyclable

👉 Priorité de l'action



👉 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une pratique quotidienne du vélo non nulle, 7% l'utilisent régulièrement pour se rendre au travail. La pratique est davantage orientée autour des loisirs et du sport (15% des répondants à l'enquête ont une pratique régulière).

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

👉 Détail des mesures à mettre en place

Il s'agira de mettre en œuvre le maillage de liaisons douces défini dans le schéma directeur cyclable afin de sécuriser et développer la pratique du vélo au quotidien pour faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements de courtes distances.

Un **maillage de 150 kilomètres découpé en 37 itinéraires**, eux-mêmes découpés en 232 tronçons de voie. Pour chaque tronçon, une préconisation d'aménagement a été faite en lien avec le potentiel des cyclistes, le trafic routier, le profil de voirie ...

Un maillage chiffré à 4,1 millions d'€

Un chiffrage estimatif de ces aménagements a été réalisé à l'aide de ratios au mètre linéaire selon les aménagements envisagés sur chaque tronçon, déclinés selon l'importance de l'intervention et intégrant le traitement des intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...) et le jalonnement.

Le maillage détaillé du SDC de la Communauté de Communes du Pays de Pouzauges est précisé au sein du document opérationnel.

👉 Suivi des mesures

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

Acteurs	Rôle
CCPP	Porteur du projet
CD 85 / Communes	Partenaire technique et financier selon la domanialité de la voirie
ADEME / Région / Etat	Partenaires financiers en fonction des subventions mobilisables

👉 Coûts

- 7,7 M€ pour la réalisation du maillage, à partager entre les différents financeurs, selon l'engagement des gestionnaires de voirie, de la CCPP et des financements extérieurs

Faisabilité



Impacts



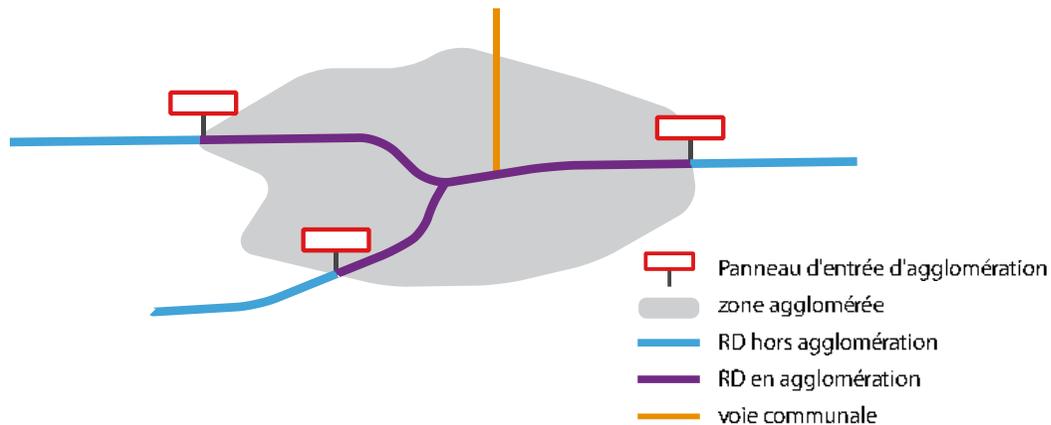
Une mise en œuvre multi-partenaire

La réalisation opérationnelle des itinéraires cyclables dépendra de l'acteur compétent en termes d'aménagement de la voirie. La CCPP ne détient pas la compétence voirie, cette dernière est partagée actuellement entre les communes et le Département de la Vendée pour l'essentiel.

L'intervention de la CCPP reste à définir et pourra par exemple prendre la forme :

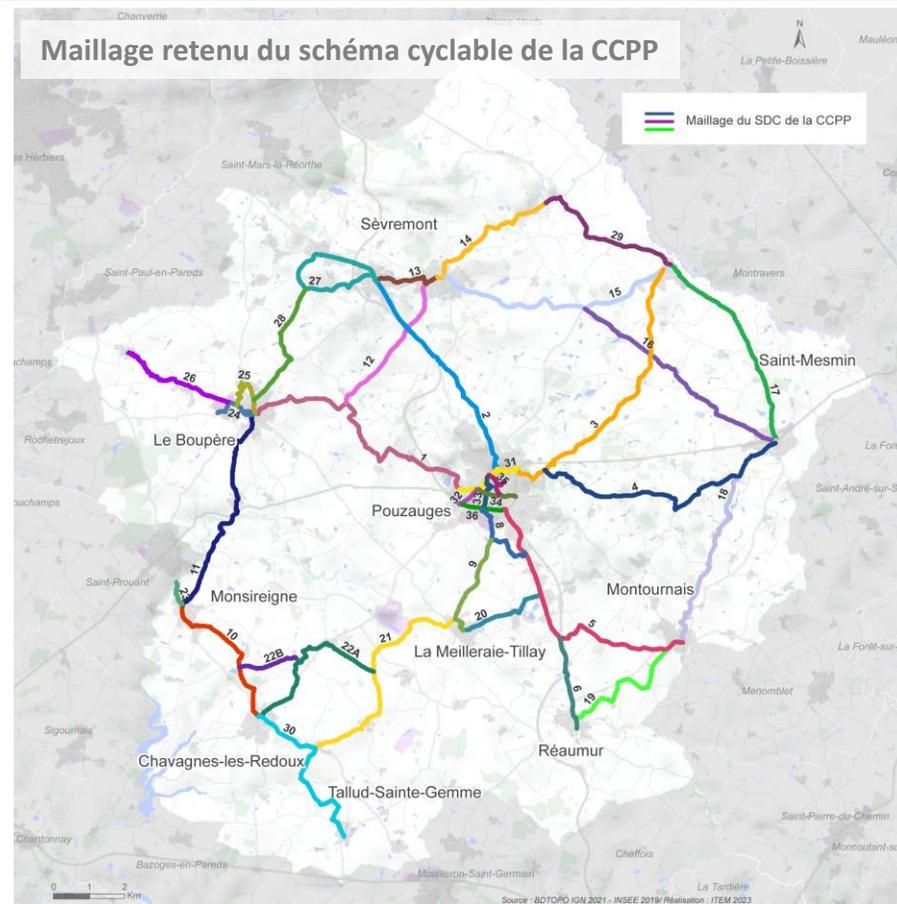
- D'un fond de concours
- D'une Maîtrise d'Ouvrage déléguée à des communes ou au département
- ...

La mise en œuvre du schéma sera le fruit d'un travail collaboratif avec les gestionnaires pour définir conjointement une programmation à court terme avec la visibilité dont chacun dispose sur les travaux prévus.



Une proposition de priorisation technique au regard du potentiel d'usage

Une priorisation en 3 niveaux réalisée sur le maillage. Il s'agit d'une proposition technique qui évoluera en fonction des projets, opportunités et engagement des collectivités concernées.



Priorité	Priorité 1 « court terme »	Priorité 2 « moyen terme »	Priorité 3 « long terme »
Linéaire	41 km 28 %	59 km 39 %	50 km 33 %
Cout	1,69 M€ 40 %	1,24 M€ 30 %	1,24 M€ 30 %

Développer des services complémentaires

👉 Priorité de l'action

1 2 3 4 5

👉 Suivi des mesures

- Mise en œuvre et suivi des services vélos

Acteurs	Rôle
CCPP	Porteur du projet en tant que rédacteur du SDC
Communes	Partenaire technique et financier
CD 85/ /ADEME / Région / Etat	Partenaires techniques et financiers en fonction des subventions mobilisables
Association, citoyens, entreprises	Porteur de projet, partenaires techniques

👉 Coûts

- +/- 220 k€ pour l'ensemble des services, à partager entre les différents financeurs, des subventions existantes ...

👉 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Peu, voire une quasi-absence de services vélos sur le territoire : du stationnement vélo présent en faible quantité (165 places), deux réparateurs vélos, des kits réparation disponibles à l'office du tourisme ...
- Un jalonnement très ponctuel organisé essentiellement autour de la pratique de loisirs (Vendée à vélo).

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

👉 Détail des mesures à mettre en place

Le choix des services s'est porté sur 9 actions :

- Action 1 : Développer davantage le stationnement vélo ;
- Action 2 : Développer un jalonnement, une signalisation commune dédiée aux cyclistes utilitaires ;
- Action 3 : Créer des campagnes de sensibilisation des automobilistes au partage de la voirie ;
- Action 4 : Développer des outils et éléments d'informations cyclables ;
- Action 5 : Inciter au développement des services vélo dans les entreprises ;
- Action 6 : Organiser des événements festifs, ponctuel pour le grand public ;
- Action 7 : Proposer un programme d'écomobilité scolaire ;
- Action 8 : Proposer un système de location de moyenne et longue durée de VAE ;
- Action 9 : Instaurer un système d'aide à l'achat de VAE ;

Le détail des services pour chaque action est précisé au sein du document opérationnel.

Faisabilité



Impacts



Constituer un groupe de travail autour de la mobilité avec les ambassadeurs

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.
- Faire perdurer la dynamique collaborative (ambassadeur mobilité dans chaque commune) faisant à suite à l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié.
- Conférer un rôle de suivi et de d'accompagnement au quotidien quant à la politique de mobilité dans les communes.

Détail des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Constituer un réseau d'ambassadeurs des mobilités

- S'appuyer sur les **ambassadeurs** de chaque commune qui menaient les balades auto-gérées lors de la concertation du PdMS.
- Le réseau d'ambassadeurs pourra être complété par de **nouvelles personnes** ayant envie de s'impliquer dans la vie locale et intégrer les **entreprises, établissements scolaires** et **associations** dans la démarche.
- Prendre en compte les besoins des **jeunes** et des **personnes âgées** avec des ambassadeurs adaptés à ces publics.

Mesure 2 : Organiser des temps de travail collectifs

- Les **ambassadeurs** participeront à des **groupes de travail** portant sur la **mobilité** dans le territoire avec les **communes** et la **CCPP**. Les ambassadeurs pourront s'appuyer sur les **retours** et **dysfonctionnements** constatés par la **population** dans le cadre de leurs missions.
- Les ambassadeurs devront suivre les **projets structurants** communaux afin d'essaimer les mobilités durables en **amont** du projet auprès de la population et des structures.
- Ce groupe de réflexion serait le **relais** des communes (attentes, besoins ...) auprès de la CCPP.

Calendrier
Court terme
(0 - 3 ans)

 Moyen terme
(3 - 6 ans)

 Long terme
(> 6 ans)

 Suivi des mesures

- Nombre de temps collectif par an
- Nombre de personnes participant aux réflexions
- Nombre de projets suivis

Acteurs	Rôle
CCPP	Pilote, coordinateur de l'action
Communes	Partenaire technique (<i>mise à disposition de locaux</i>) et financiers
Ambassadeurs mobilité, citoyens, associations	Suivi des projets communaux et intercommunaux Communication et sensibilisation sur les modes de déplacements alternatifs

Coûts

Pas de coûts spécifiques pour cette action

Faisabilité



Impacts



Zoom sur des exemples



Mise en place d'ambassadeurs de la mobilité par l'ANBDD (Normandie)

L'Agence Normandie Biodiversité Développement Durable (ANBDD) vient de lancer un projet d'ambassadeurs de la mobilité durable composés de volontaires qui auront pour tâches :

- De **communiquer** et **sensibiliser** le public cible sur la mobilité durable ;
- D'**organiser** des animations ;
- De **relayer** les difficultés émises par les habitants et rechercher des solutions avec les acteurs de la mobilité ;
- De **contribuer** au développement des **projets** de mobilité durable sur la région.

La formation des ambassadeurs de la mobilité est prévue pour le **17 mars 2023**.

Les ambassadeurs de la mobilité à Niort Agglo depuis 2018 (Deux-Sèvres)

Niort Agglo recrute depuis 2018 pour l'association Unis-Cité des **jeunes** en service civique en tant qu'ambassadeurs de la mobilité pour **promouvoir l'ensemble de l'offre de déplacement** alternative à la voiture individuelle et **sensibiliser** les **jeunes usagers** des TC au respect des agents du réseau et des équipements.

Les ambassadeurs conseillent à la fois des **structures** accueillant un **public « vulnérable »** (*personnes âgées, en situation de handicap, des jeunes en insertion et les scolaires*) et des **particuliers**.

Une **permanence téléphonique** leur est mis à disposition, de même que des **stands** au sein des mairies de quartiers.

Soutien de Niort Agglo à l'association : **22 664 € en 2022**.



👉 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une dynamique initiée par la CCPP pour la promotion du défi mobilité aux entreprises et écoles du territoire qui a abouti au développement de plan de mobilité entreprise et de pédibus ...
- ➔ Proposer un panel d'actions permettant de faire évoluer les individus vers des comportements plus durables.

👉 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 1 : Poursuivre et amplifier la promotion du défi mobilité à destination des entreprises et des écoles organisé chaque année par l'ADEME et la Région Pays de la Loire

- Promouvoir le challenge de façon plus importante en valorisant la démarche et les bénéficiaires par le témoignage d'une entreprise ou d'une école ;
- Veiller à la pérennisation des actions mises en œuvre : pédibus, suivi des actions dans les Plans de Mobilité Employeurs ...

Mesure 2 : Proposer un programme d'ecomobilité scolaire aux collèges et aux établissements élémentaires : les actions peuvent prendre la forme de vélobus & pédibus. Des programmes existent tels que Savoir-Rouler à Vélo ou Moby sur lesquels il serait intéressant de s'appuyer.

- Insuffler des initiatives de pédibus à l'échelle des communes : organiser des réunions pour inciter à ce type de démarche, aider à la définition des lignes auprès des collectivités, des écoles, des parents d'école. Dans un premier temps, expérimenter sur une commune volontaire.
- Organiser des ateliers en milieu scolaire afin de sensibiliser le jeune public à la sécurité routière et à l'apprentissage de la pratique des modes doux. S'appuyer sur une association spécialisée et la gendarmerie pour la mise en œuvre des actions.

👉 Calendrier

Court terme
(0 - 3 ans)

Moyen terme
(3 - 6 ans)

Long terme
(> 6 ans)

👉 Suivi des mesures

- Taux de participation des entreprises locales et des écoles au challenge
- Nombre d'événements réalisés et nombre de participants
- Nombre de « kits mobilité » distribués
- Nombre annuel de sessions de sensibilisation réalisées

Acteurs	Rôle
CCPP	Pilote, coordinateur de l'action
Communes	Partenaires techniques dans la mise en œuvre des actions
Commerçants, associations, Entreprises, Ecoles	Participation aux activités et promotion de l'évènement
ADEME, Région	Partenaires techniques et/ou financiers

Faisabilité



Impacts



👉 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 3 : Organiser des événements pour sensibiliser aux solutions alternatives et encourager le changement de comportement

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. Différents outils, actions peuvent prendre la forme de :

- Un événement festif grand public autour de la mobilité : une « fête de la mobilité à l'échelle intercommunautaire » (tous les 2 ans) : une façon de faire connaître l'offre de mobilité de façon ludique et de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, ... A organiser de manière tournante sur le territoire.
- Des ateliers pédagogiques : permis –vélo / piétons, stage écoconduite, test de VAE... ;
- Des conférences / cafés –débats / réunions publiques, autour des enjeux de mobilité durable et de la nécessité de changer ses comportements (ex : fresque de la mobilité, les conversations carbone ...) ;
- S'inscrire dans la démarche « Villes prudentes », qui vise à sensibiliser les élus locaux à la mise en place d'aménagements et d'initiatives luttant contre l'insécurité routière.

👉 Zoom sur des exemples

Exemple de programme Ecomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans permettant la généralisation de l'apprentissage du vélo, la CCVIA proposent aux écoles élémentaires de son territoire, 6 séances d'une durée d'1h30 à 2h.

Les coûts de formation sont pris en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.



Exemple Fête de la mobilité à Baume-les-Dames



👉 Coûts

1. Défi de la mobilité : 2 000 €/an comprenant la communication et les lots pour les lauréats du challenge.
2. Programme d'écomobilité : +/- 50€ par enfant pour 10h de formation, achat de vélocar (de 10 à 15 000 €) + équipement des élèves (20€/élèves)
3. Evènements : +/- 15 000 €/fête réalisée, +/- 750 €/animation/conférence

Au programme :

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



Calendrier

Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 6 ans)	Long terme (> 6 ans)
-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------

Suivi des mesures

- Nombre de répertoires distribués
- Nombre de téléchargement du répertoire et nombre de visites sur la page internet

Acteurs	Rôle
CCPP	Pilote, coordinateur des actions
Communes	Partenaires techniques dans la distribution du guide et des kits « nouveaux arrivants »
Autres services publics	Partenaires techniques pour la diffusion du guide mobilité

Coûts

- Création du répertoire** : +/- 10k€ pour le maquettage via un prestataire, +/- 3k€ pour l'impression de 1000 exemplaires
- Kit mobilité** : +/- 1000 € + impression (base PU 5 €)
- Visuel** : +/- 5000 € (si création par un designer) + création de goodies personnalisés associés

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Peu 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.
- Améliorer la connaissance de l'offre alternative chez la population pour favoriser son utilisation.

Détail des mesures à mettre en place
Mesure 1 : Créer un guide de la mobilité
Editer un guide mobilité :

- L'objectif est d'éditer un guide mobilité à destination des habitants et des touristes en **reprenant l'ensemble de l'offre de mobilité présente sur le territoire**. Il donnera **une vision multimodale des déplacements** (voiture, covoiturage, TC, modes actifs, électromobilité,...) ;
- Ce guide devra être **actualisé de manière régulière** sur une base annuelle ;
- Intégrer l'ensemble de l'offre de mobilité et **faire le lien avec la plateforme régionale** ;
- Ce répertoire pourra s'envisager sous divers supports combinables car il sera à actualiser régulièrement :
 - Format papier et PDF pour impression et téléchargement depuis le site de la CC, transmission mailing (limiter la distribution papier pour faciliter l'actualisation !)
 - Répertoire web sur plateforme /site dédié, accessible directement ou intégré au site web de la CC avec page « répertoire » spécifique.

Uniformiser et renforcer la communication entre les différents acteurs :

- Le guide des déplacements sera mis à disposition dans les collectivités (sur place et sur les sites internet) et dans les établissements recevant du public (ex : relais France Services, Pôle Emploi et OT).
- Le guide pourra être transmis aux applications de covoiturage existante afin d'informer le plus grand nombre.

Faisabilité



Impacts



👉 Détail des mesures à mettre en place

Mesure 2 : Créer un kit mobilité pour faire connaître l'offre aux nouveaux arrivants, aux salariés des entreprises

- L'objectif est d'anticiper les besoins en déplacements, d'éviter les mauvaises habitudes qui seraient ensuite difficiles à modifier ;
- Le format de l'action pourrait être envisagé sous la forme d'un kit « nouveaux arrivants » qui reprendrait un ensemble d'informations clés sur la mobilité (guide la mobilité) mais aussi sur les différents services (tri des déchets, marchés, ...) points d'attraits du territoire.

Mesure 3 : Créer un visuel relatif à la démarche de plan de mobilité

- Créer une identité visuelle forte et cohérente afin de fédérer et repérer tous les citoyens engagés dans la mobilité durable sur le territoire, qu'ils soient piétons, cyclistes, covoitureurs, auto-stoppeurs... ;
- Le visuel est à reproduire sous plusieurs supports : badge, autocollant, gilet de sécurité, t-shirts ...

👉 Zoom sur des exemples

Exemple « Mallette Nouveaux arrivants » Grenoble Alpes Métropole :



- La mallette comprend le plan des aménagements cyclables, consignes de tri des déchets, plans de réseaux de transports en commun, carte des sentiers balisés, jours de marché ...
- Le + : une offre découverte pour se déplacer gratuitement sur le territoire.
- Comment est remise la mallette ? Sous présentation d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois.

Exemple d'identité visuelle : Val d'Ille Aubigné Mobilités

La Communauté de communes, qui a réalisé son Schéma des mobilités en 2018, a développé une identité visuelle spécifique à la mobilité qu'elle déploie sur ses différents supports et actions.



Zoom sur différents supports

Pour aider la CCPP dans ces réflexions de structuration de son guide, plusieurs exemples de répertoires ont été analysés et comparés sur différents critères.



<http://www.mobijump.fr/>

Territoire	CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>Page d'accueil avec menu</i>
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus sur la page d'accueil
Présentation du territoire	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>Oui avec carte de l'offre</i>	<i>non</i>
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement	Voiture solo pour montrer ses points négatif, voiture autrement, TC, modes actifs,	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	<i>Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)</i>	<i>Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)</i>	<i>Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page</i>	<i>Non – juste plan offre TC</i>
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	<i>Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé</i>
Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>oui</i>	<i>Renvoi sur calculateur régional</i>
Sensibilisation aux modes alternatifs	<i>Très limitée</i>	<i>Très limitée</i>	<i>Oui avec de nombreux « messages clés »</i>	<i>non</i>
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)</i>
« Les plus du répertoire »	Quiz « A vous de jouer ! »	Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...)	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité	-

PARTIE 3

La synthèse du Plan d'Actions



Axes	Actions	Calendrier			Coûts	Rôle
		Court terme	Moyen terme	Long terme		
Axe 1 : Gouvernance	1) Concrétiser la compétence mobilité	x			1 ETP soit +/- 35k€/an.	Pilote de l'action
	2) Renforcer les partenariats avec les autres AOM locales et régionales	x	x	x	Pas de coût direct sur cette action	Porteur du projet
Axe 2 : Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité	3) Valoriser la desserte ferroviaire	x	x	x	A ce stade pas de coût direct pour la CCPP mais potentiellement une convention à prévoir	Sur le volet Mobilité : action de lobbying
	4) Développer les lignes de transport en commun vers Pouzauges pour desservir les zones d'activités	x	x	x	A ce stade pas de coût direct pour la CCPP mais potentiellement une convention à prévoir	Action de lobbying
	5) Développer les lignes de transports en commun vers les pôles externes (Cholet, La Roche-sur-Yon...)	x	x	x	A ce stade pas de coût direct pour la CCPP mais potentiellement une convention à prévoir	Action de lobbying
	6) Développer le transport solidaire avec l'association du déplacement solidaire du Pays de Pouzauges	x			Pas de coût supplémentaire pour la CCPP	Partenaire technique et/ou financier
	7) Développer le Transport à la Demande	Une action à approfondir en fonction de la politique régionale de réorganisation du TAD Aléop				
	8) Mutualiser les transports en commun existants			x	0,2 ETP puis 0,1 ETP en fonction de la demande et du système retenu	Pilote de l'action
	9) Développer le transport mixte	x			Coûts de communication à intégrer à la création du guide mobilité et à la diffusion de l'information	Réalisation du travail cartographique, diffusion de l'information
10) Créer des pôles multimodaux locaux dans les communes		x		Préconisation du BE : 100 k€ pour l'aménagement des 12 PRM (à réévaluer)	Cheffe de file en tant qu'AOM	
Axe 3 : Tendre vers un usage partagé de l'automobile	11) Développer l'auto-stop organisé sur des trajets définis	x	x		0,5 ETP pour la mise en place et l'animation de l'action A évaluer durant la mise en oeuvre	Pilote de l'action dans la mise en œuvre et dans l'animation
	12) Promouvoir une application de covoiturage pour les déplacements locaux	x	x	x	0,3 ETP pour lancer une communication efficace et ciblée puis pour assurer un suivi régulier du système	Porteur du projet dans le développement de la pratique
	13) Développer le covoiturage	x			Préconisations du BE : +/- 144 k€ pour l'aménagement des 9 aires à créer ou à valoriser	Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Axe 4 : Aménagement du territoire	14) Améliorer la pratique piétonne pour les déplacements de courte distance	x	x	x	0,1 ETP pour le rôle de conseil et d'accompagnement des communes - Possibilité d'instituer un fond de concours	Partenaire technique voire financier
	15) Mieux articuler urbanisme et mobilité	x	x	x	Pas de coût direct pour cette action	Porteur du projet selon le maître d'ouvrage
Axe 5 : Intensifier le recours aux modes actifs	16) Mettre en œuvre les itinéraires issus du schéma directeur cyclable					
	17) Développer des services complémentaires					
Axe 6 : Communiquer et accompagner le changement de comportement	18) Constituer un groupe de travail autour de la mobilité avec les ambassadeurs	x			Pas de coûts spécifiques pour cette action	Pilote, coordinateur de l'action
	19) Mener des actions de sensibilisation	x	x	x	A évaluer durant la mise en oeuvre	Pilote, coordinateur de l'action
	20) Communiquer sur l'offre de mobilité existante	x	x	x	A évaluer durant la mise en oeuvre	Pilote, coordinateur de l'action

La répartition des coûts par commune

	3) Valoriser la desserte ferroviaire	10) Créer des pôles multimodaux locaux dans les communes	11) Développer l'auto-stop organisé sur des trajets définis	13) Développer le covoiturage	TOTAL
Chavagnes-les-Redoux		8 500 €	2 000 €		10 500 €
La Meilleraie-Tilly	350 000 €	8 500 €	6 000 €	44 000 €	408 500 €
Le Boupère		8 500 €	2 000 €		10 500 €
Monsireigne		8 500 €	2 000 €		10 500 €
Montournais		8 500 €	2 000 €	9 000 €	19 500 €
Réaumur		8 500 €	4 000 €	38 000 €	50 500 €
Pouzauges		8 500 €	6 000 €	9 000 €	23 500 €
Saint-Mesmin		8 500 €	2 000 €	38 000 €	48 500 €
Sèvremont		33 500 €	12 000 €	6 000 €	51 500 €
Tallud-Sainte-Gemme		8 500 €	2 000 €		10 500 €
TOTAL	350 000 €	110 000 €	40 000 €	144 000 €	644 000 €

Vigilance :

- Ce tableau permet une **lecture « géographique » de la répartition des coûts** portant sur les aménagements physiques. Mais ce tableau **ne doit pas être perçu comme le coût porté par les communes**.
- La mise en œuvre opérationnelle des actions permettra d'identifier **les coûts répartis entre gestionnaires de voiries et Autorités Organisatrices de la Mobilité, et devra intégrer les potentiels AAP et AMI mobilisables**.



Bastien FROGER – Chef de projet
froger@item-conseil.fr
06 03 49 54 90

ITEM Etudes et Conseil
Meeting Point
13, rue Claude Chappe - Immeuble Oxygène – Bâtiment A
35510 Cesson-Sévigné

03 81 83 24 71 (*siège social de Besançon*)