

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de Communes des Collines du Perche Normand

Rapport final pour l'adoption du PMS
Février 2024

▶	Introduction	p. 3
1)	Synthèse du diagnostic mobilité	p. 7
2)	La co-construction de la stratégie et du PMS	p. 24
3)	Le détail des actions	p. 28
	▪ Axe 1 : Les transports collectifs	p. 30
	▪ Axe 2 : Le développement du vélo	p. 53
	▪ Axe 3 : La diminution de l'autosolisme	p. 63
	▪ Axe 4 : L'information et la solidarité	p. 73
4)	Synthèse du Plan d'actions et de sa mise en œuvre	p. 82

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a town or village. The pushpin is positioned over a specific location on the map. The word "Introduction" is overlaid in red text on the map.

Introduction

Rappel du contexte et des objectifs de cette démarche de planification

- ▶ La Communauté de Communes des Collines du Perche Normand, est un **territoire engagé dans une stratégie de planification durable** à travers plusieurs documents : SCOT, PLUI...
- ▶ La CC-CPN s'est saisie de la **compétence d'organisation de la mobilité et est devenue AOM Locale** depuis le 1er juillet 2021
- ▶ **L'AOM locale devient l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité** à l'intérieur de son périmètre
- ▶ Pour décliner de manière opérationnelle la stratégie de mobilité souhaitée, la **Communauté de Communes s'est engagée dans un document global de planification qui est le Plan de Mobilité Simplifié** du territoire
- ▶ Cette étude constituera un réel outil programmatique :
 - ▶ Une **feuille de route opérationnelle** en matière de mobilité à l'échelle du territoire
 - ▶ Traduite sous la forme d'un plan d'actions opérationnelles et cohérentes **en adéquation avec les finances locales, et préoccupations écologiques et sociales**, propres au territoire.

L'objectif global d'un Plan de Mobilité Simplifié

- ▶ A partir des offres proposées et des besoins de mobilité...
- ▶ Identifier une stratégie et des actions pour améliorer les conditions de déplacements des usagers
- ▶ Différents leviers « à la carte » que la CC-CPN peut utiliser...

- ▶ Aucune solution miracle n'existe en matière de mobilité
- ▶ C'est l'addition de plusieurs solutions qui permet de tendre vers une mobilité plus durable
- ▶ En vérifiant qu'elles soient **connectées physiquement, et adaptées selon les publics, les périodes les motifs et les destinations**



4 phases techniques et une phase transversale de concertation et co-construction

Phase 1 : Lancement de la démarche

Démarrage : janvier 2023

Phase 2 : Etablir un diagnostic mobilité du territoire

- Synthèse de l'existant
- Entretien avec les acteurs
- Un questionnaire auprès des habitants - 345 réponses
- Un questionnaire auprès des communes
- Analyse de l'adéquation entre offres et besoins de déplacements

Comité technique : 26 mai

Comité de pilotage : 8 juin

Phase 3 : Formaliser les enjeux et objectifs

- Un atelier de travail pour échanger sur les enjeux à poursuivre pour la suite des réflexions

Atelier 1 : 11 septembre

Validation (Comité de Pilotage + Comité Technique) : **5 octobre**

Phase 4 : Définir une stratégie mobilité

- Un atelier de travail pour échanger sur les pistes d'actions à inclure dans la stratégie
- Un atelier pour identifier le contour des pistes d'actions retenues dans la stratégie

Atelier 2 : 16 octobre

Validation intermédiaire : 13 novembre

Atelier 3 : 27 novembre

Validation : 7 février 2024

Comité des Partenaires : 12 février

Conseil Communautaire : 14 mars



Mise en œuvre opérationnelle des actions

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific geographic area. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

1) Synthèse du diagnostic mobilité

Deux enquêtes qualitatives pour identifier les besoins et les attentes



Un questionnaire auprès des habitants

345 réponses

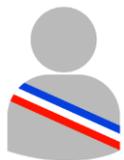
au questionnaire dont 260 questionnaires complets

2,7% de la population réparties sur les

16 communes de la CCCPN

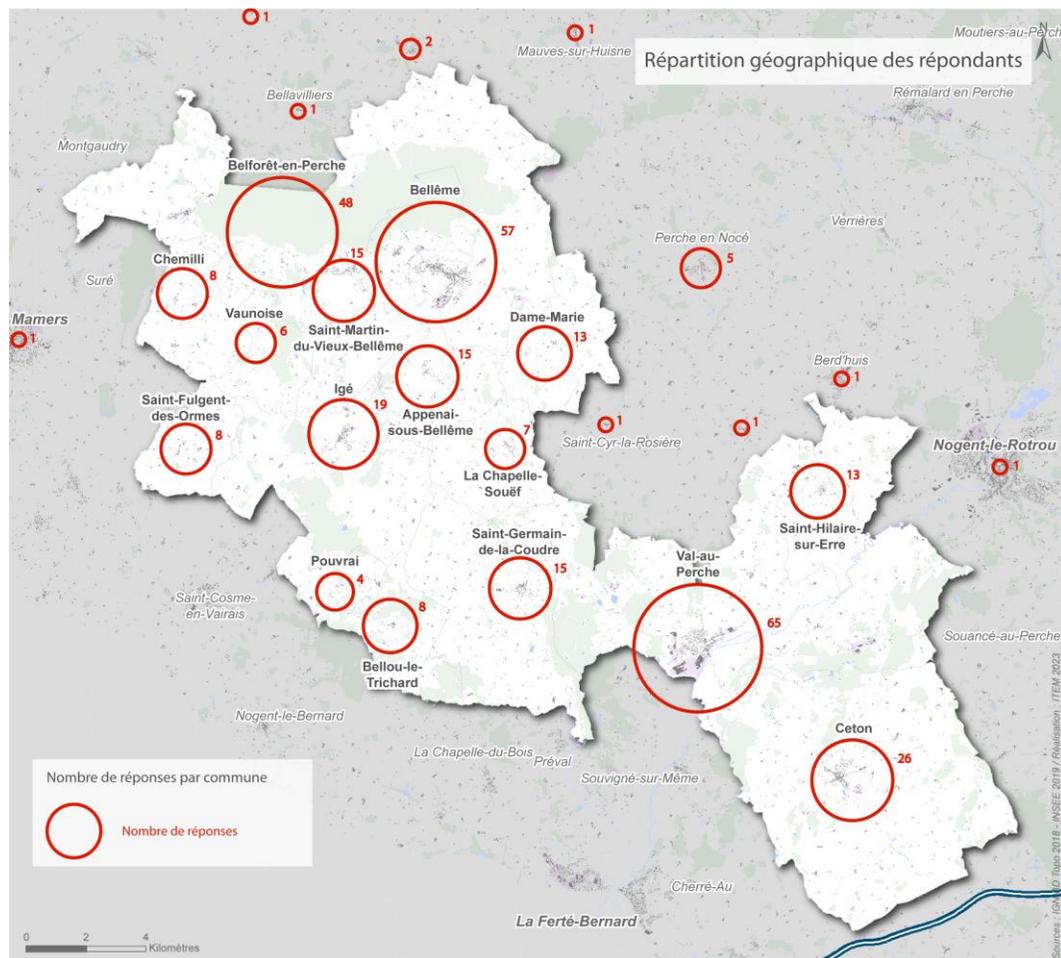
20 répondants hors CCCPN

(Perche-en-Nocé, Mamers, Le Pin-la-Garenne...)



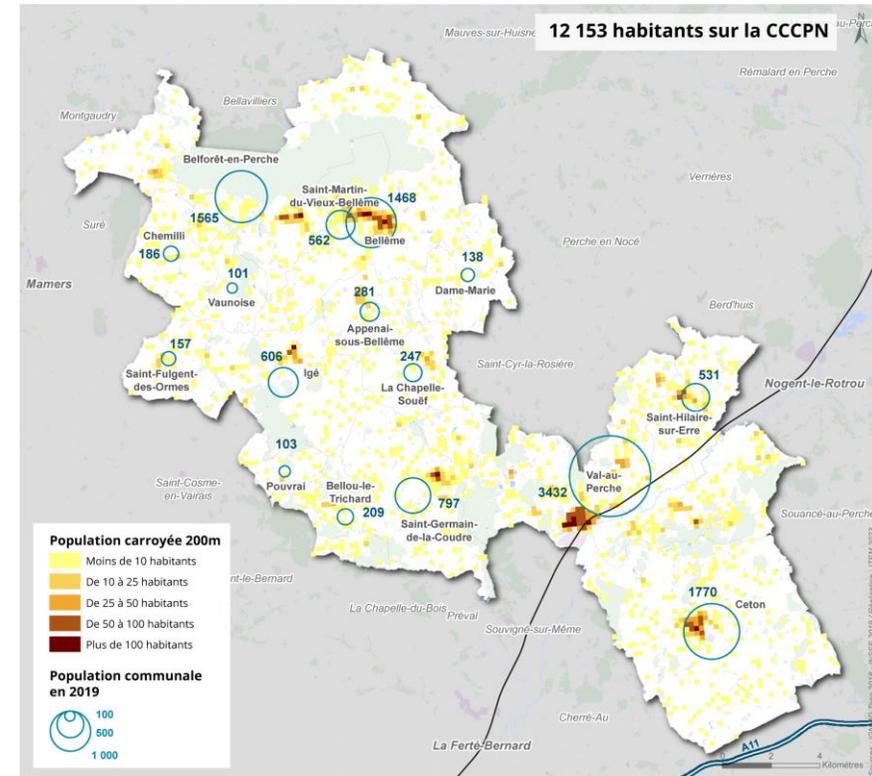
Un questionnaire auprès des communes

Toutes les communes ont pu répondre et identifier leurs besoins et attentes



Une structuration atypique

- ▶ **La CCCPN : 16 communes à l'interface de trois Régions**
Et donc 3 AOM Régionales : Normandie / Pays-de-la-Loire / Centre-Val-de-Loire et donc 3 départements
- ▶ Une **organisation territoriale sous l'influence de pôles internes** :
 - 2 pôles principaux : Bi-pôle Bellême - Saint-Martin-du-Vieux-Bellême et Val-au-Perche** accueillant des services répondant aux besoins du quotidien : commerces, scolarité, santé, administration, culture...
 - 5 pôles secondaires : Le Gué-de-la-Chaine (Belforêt-en-Perche), Igé, Saint-Germain-de-la-Coudre, Ceton, Mâle (Val-au-Perche)** proposant quelques services de 1^{ère} nécessité : commerces de proximité, santé (à Ceton), équipements sportifs
- ▶ **Et de pôles externes situés aux portes du territoire** (mais dans les Régions voisines : Nogent-le-Rotrou, La Ferté-Bernard et Mamers)
- ▶ **Des pôles régionaux éloignés**
Alençon, Le Mans et Chartres
- ▶ Un territoire à proximité immédiate des axes de communication ferrés (TER Paris <> Le Mans) et routiers (A11) reliant Paris à l'Atlantique.

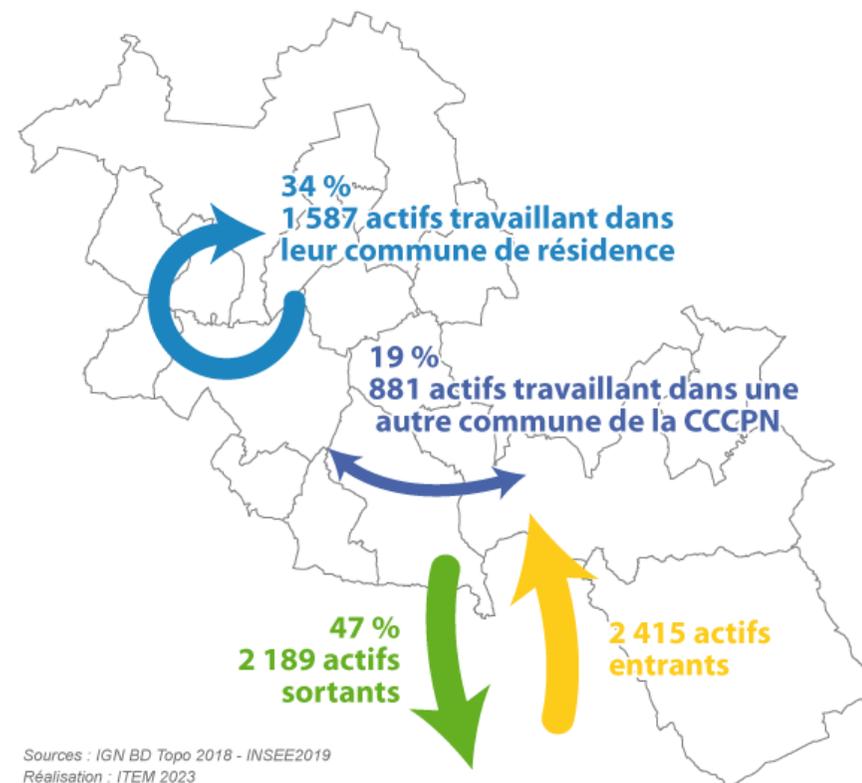


Un territoire au croisement de 3 Régions, fragmentant alors les compétences d'organisation de la mobilité entre une multitude d'acteurs.

Un bassin de mobilité intégrant d'autres CC de l'Orne mais définit comme inter-régional par la Région

Un territoire industriel à l'échelle de la Vallée de l'Huisne induisant des flux pendulaires vers l'extérieur

- ▶ 10 000 emplois industriels sur la Vallée de l'Huisne entre Nogent-le-Rotrou et la Ferté-Bernard
- ▶ 4 900 emplois sur la CCCPN et 4 700 actifs, soit 1,03 emploi par actif occupé (INSEE 2019). 70 % de l'emploi est concentré dans 2 communes (Val-au-Perche / Bellême)
- ▶ Si l'offre d'emplois est importante, **seulement la moitié des actifs du territoire travaillent sur la CCCPN**
 - ▶ 53 % travaillent sur la CCCPN...
 - ▶ ... donc 47 % travaillent hors de la CCCPN (*d'abord vers Nogent-le-Rotrou, La Ferté-Bernard / Cherré-Au et Mamers*)
- ▶ En parallèle, **2 415 actifs viennent travailler** sur la CCCPN (*depuis Nogent-le-Rotrou, La Ferté-Bernard / Cherré-Au, Mamers et Perche-en-Nocé*)



Des difficultés de recrutement rencontrées par les entreprises, notamment de par la nécessité de disposer d'un véhicule pour se déplacer

Des relations fortes avec l'extérieur du territoire : 2 flux d'actifs sur 3 sont en relation avec l'extérieur (entrants ou sortants).

Des flux d'actifs internes polarisés par Val-au-Perche et Bellême

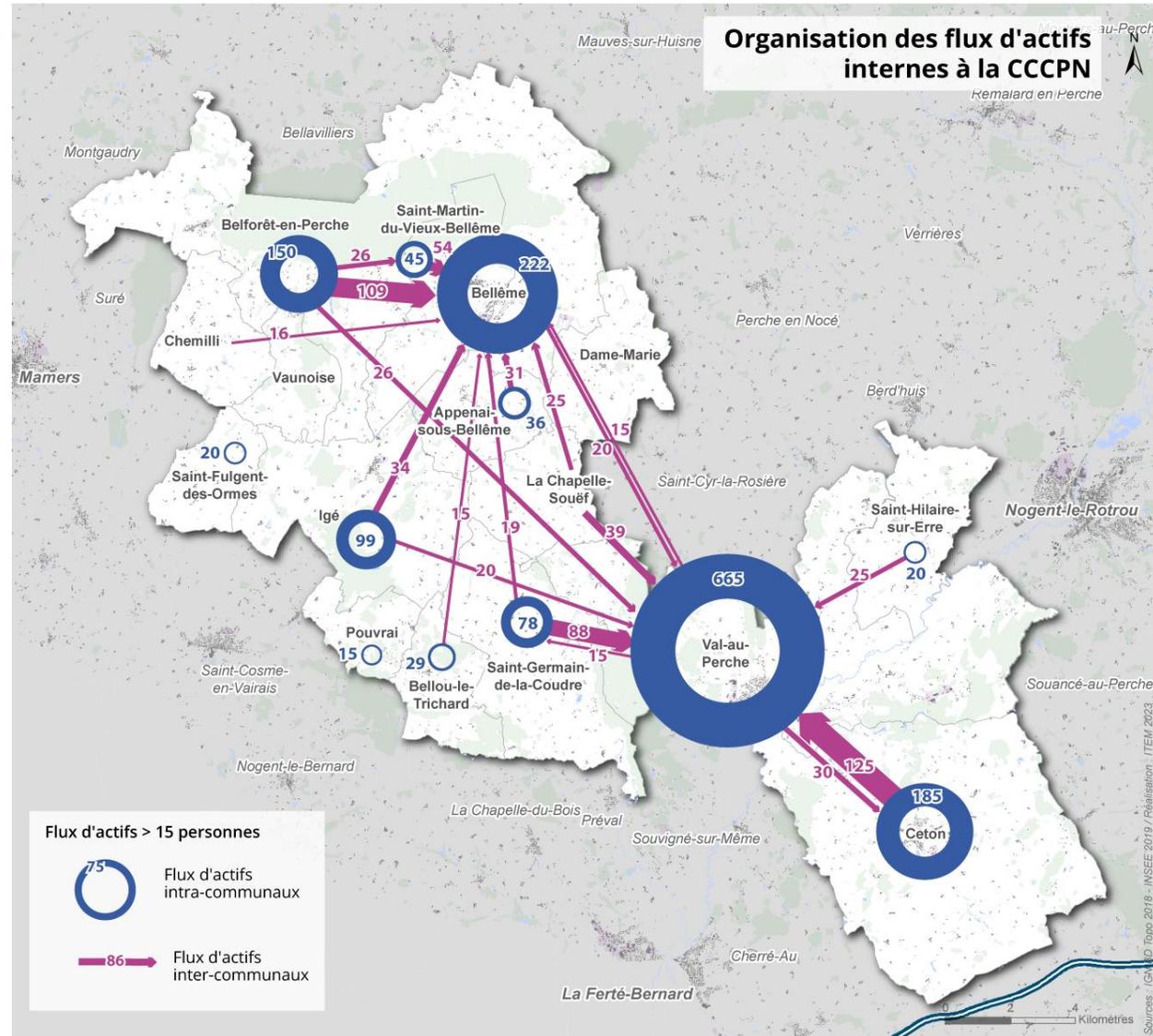
▶ 2 478 actifs habitent et travaillent sur la CCCPN :

- ▶ Près des 2 tiers (64 %) travaillent dans leur commune de résidence
- ▶ Parmi le tiers restant, Bellême et Val-au-Perche accueillent chacun 40 % des actifs « intercommunaux ».

Principaux flux intercommunaux (INSEE 2019)

Ceton > Val-au-Perche	7 km	125 actifs
Belforêt-en-Perche > Bellême	3 à 9 km	109 actifs
Saint-Germain-de-la-Coudre > Val-au-Perche	7 km	88 actifs
Saint-Martin-du-Vieux-Bellême > Bellême	2 km	54 actifs

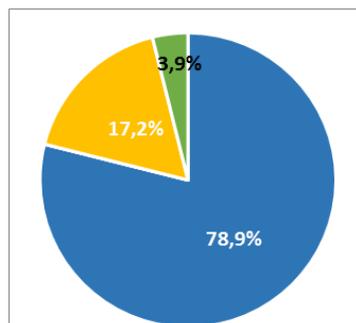
Une part non négligeable des déplacements de courtes distances favorables à l'usage des modes doux.



Des déplacements domicile-travail réalisés en voiture même sur de courtes distances (INSEE)

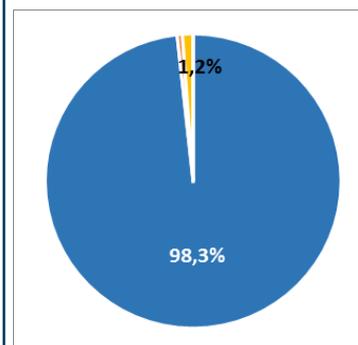
Actifs travaillant dans leur commune de résidence

- ▶ La voiture prédomine alors même que les distances à réaliser sont généralement courtes pour les trajets internes aux communes
- ▶ 1 déplacement sur 6 est toutefois réalisé à pied
- ▶ Le vélo représente une part non négligeable à près de 4%



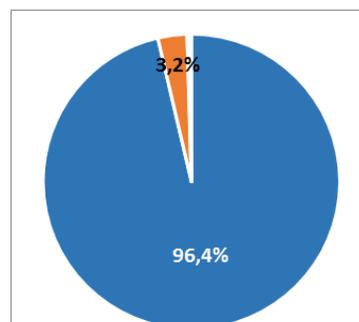
Actifs travaillant dans une autre commune de la CCCPN

- ▶ **Quasi-exclusivité de la voiture**
- ▶ Quelques déplacements réalisés à pied (mais attention à la représentativité statistique en raison d'un volume inférieur à 5)



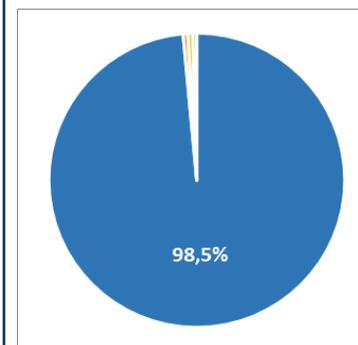
Actifs sortants de la CCCPN

- ▶ Quasi-exclusivité de la voiture
- ▶ Apparition des transports collectifs pour des destinations vers la **région parisienne et Le Mans** : vers ces 2 destinations, la part modale des TC est respectivement de 36 % et 30 %. Vers Alençon, la part des TC est inférieure à 5%.



Actifs entrants sur la CCCPN

- ▶ **Exclusivité de la voiture**
- ▶ Les autres modes sont utilisés de manière très confidentielle de la part de quelques personnes.



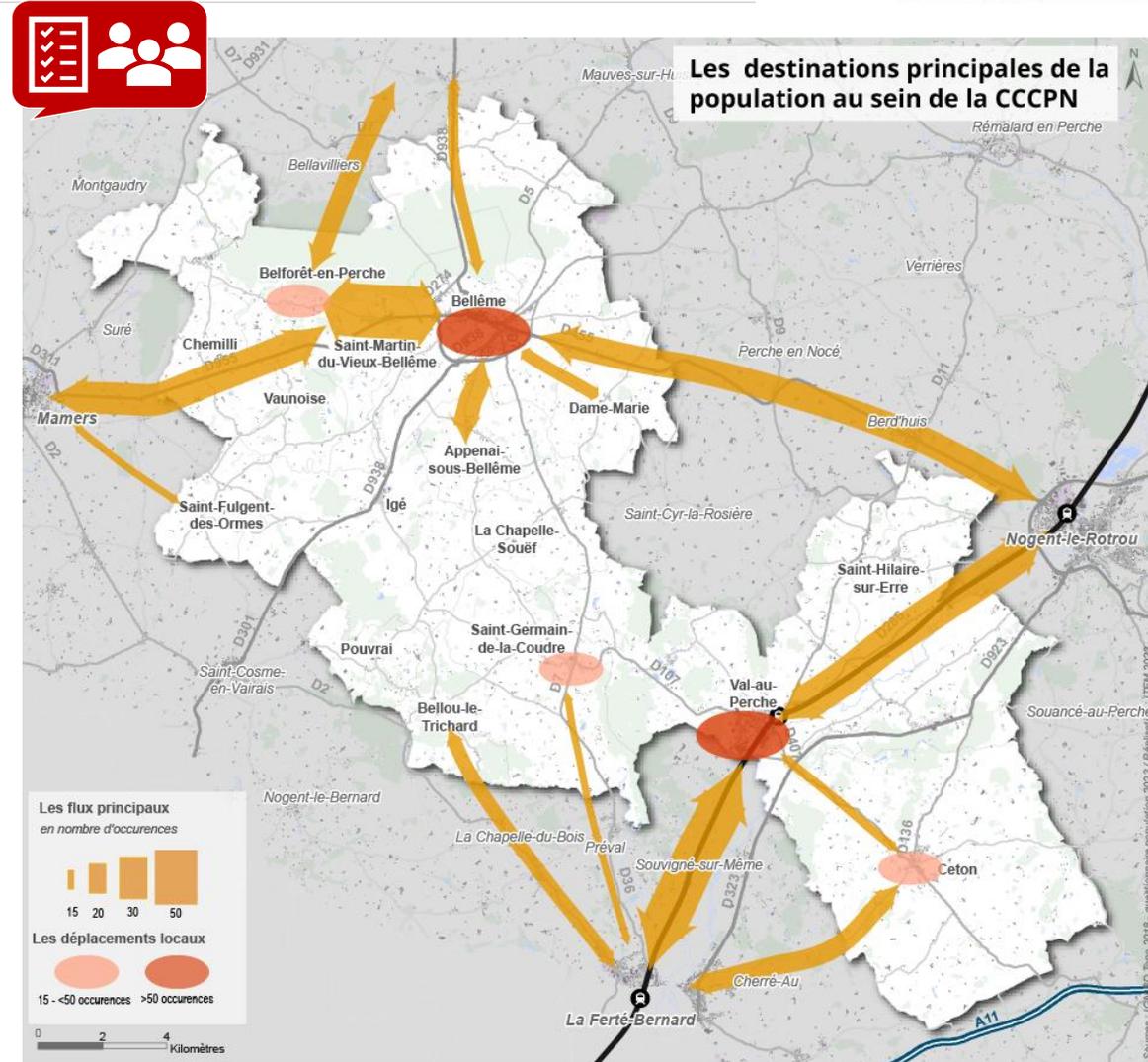
Des tendances de déplacements à prendre en compte pour l'élaboration d'une stratégie de mobilité

L'addition des principaux flux identifiés dans le questionnaire souligne l'importance des pôles extérieurs :

- ▶ En premier lieu **Nogent-le-Rotrou** et **La Ferté-Bernard**
- ▶ De manière plus secondaire **Mamers** et **Mortagne-au-Perche**
- ▶ Importance plus forte de **Bellême** par rapport à Val au Perche.

Principales destinations par motif :

	<ul style="list-style-type: none"> • Bellême • Val au Perche • Ma commune 		<ul style="list-style-type: none"> • Nogent • La Ferté • Mamers
Achats de base		Grande surface	
	<ul style="list-style-type: none"> • Bellême • La Ferté • Nogent 		<ul style="list-style-type: none"> • Nogent • Mamers • Le Mans
Loisirs		Culture	
	<ul style="list-style-type: none"> • Bellême • Ma commune 		<ul style="list-style-type: none"> • Bellême • Autres
Sport		Médical	



Un trafic modéré et concentré sur les axes structurants, mais une perception différente selon les élus

► Logiquement le trafic se concentre sur les axes structurants du territoire

- La **D923**, alternative gratuite de l'A11, est l'axe le plus circulé avec un maximum à 8079 véh./j (2019).
- Sur les autres axes structurants, les charges sont modérées (variant de 2000 à 3000 véh./jour)

► Les axes secondaires accueillent entre 1000 et 2000 véh./j

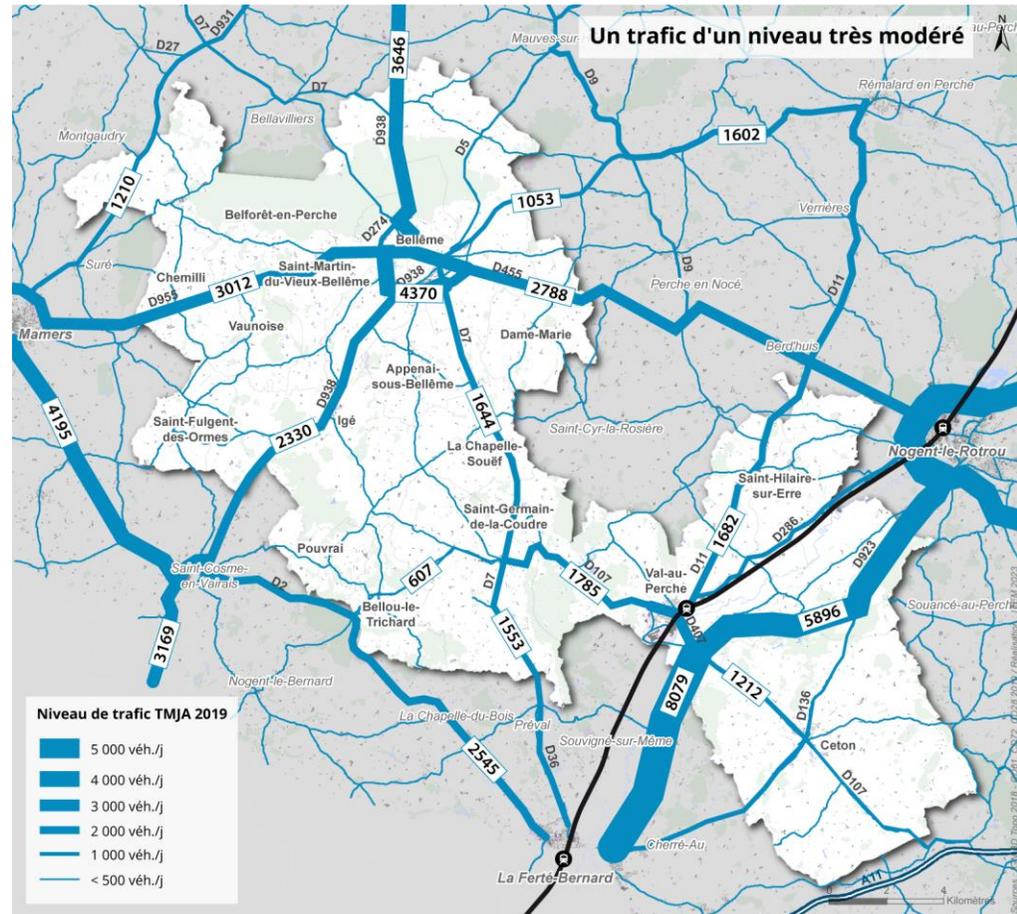
► Sur le réseau capillaire, le trafic est faible et ne dépasse pas 600 véh./jour.

► **Un trafic PL non négligeable sur certains axes** : D923 (1061 PL – 18%) et contournement de Bellême (jusqu'à 961 PL – 22%)

► Les élus jugent à un niveau élevé le trafic et les vitesses de circulation :

- Le niveau de trafic est jugé important soit à certaines périodes soit toute la journée par 14 communes.
- La vitesse de circulation est jugée moyenne à importante pour 15 communes
- Le trafic des poids lourds quant à lui est jugé comme important dans 7 communes sur 16.

► Les confits engendrés par le trafic des engins agricoles ne semblent pas constituer de problèmes



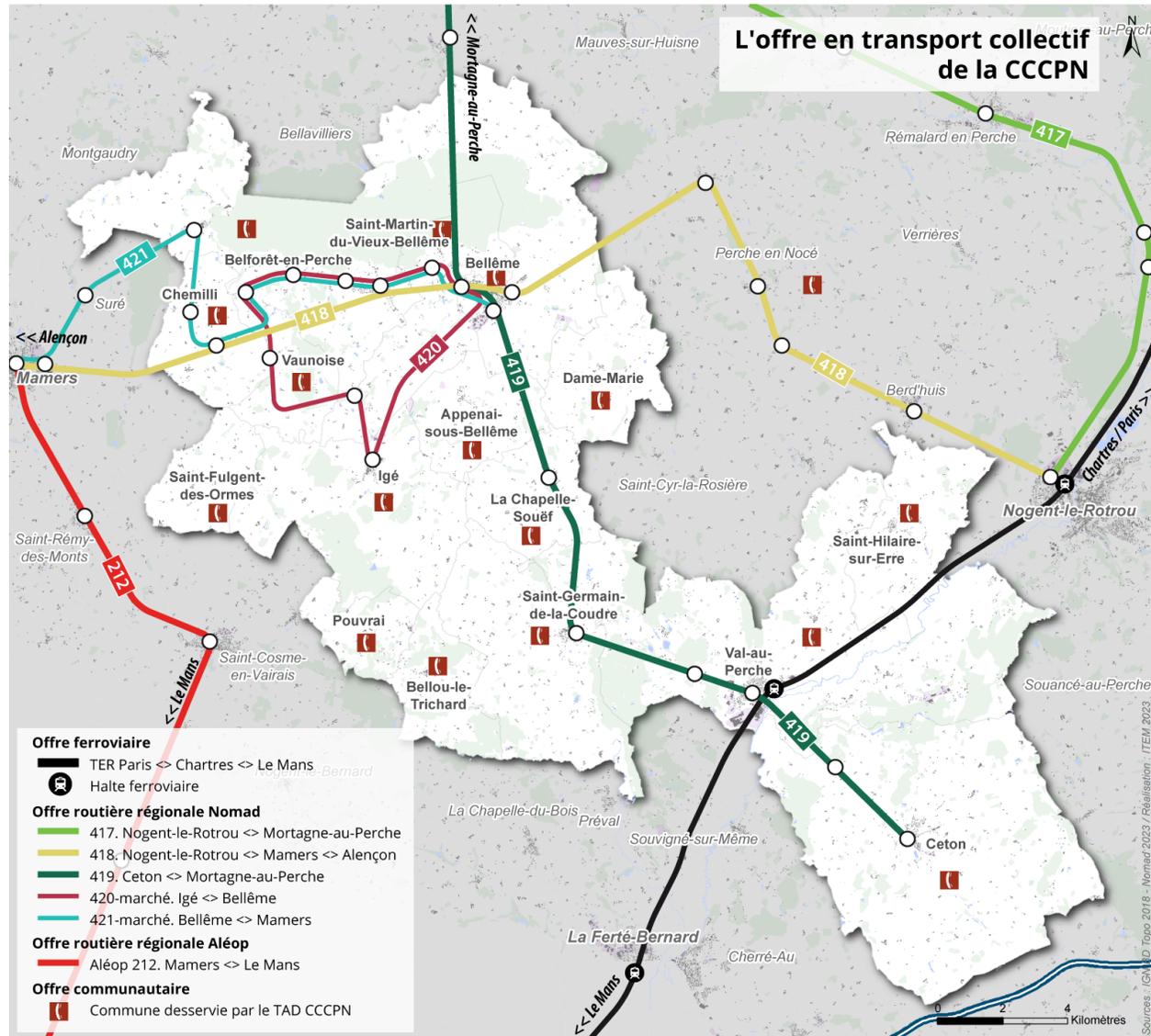
Les trafics sont globalement limités et traduisent une aisance à circuler en voiture n'incitant pas au report modal.

Un bon maillage des Transports Collectifs sur le territoire

3 offres de transport collectif présentent sur la CCCPN

- ▶ La ligne TER Paris <> Chartres <> Le Mans
 - ▶ 1 gare sur le territoire : Le Theil
 - ▶ 2 gares à proximité : Nogent-le-Rotrou et La Ferté-Bernard
- ▶ Des lignes routières régionales sur le territoire
 - ▶ 2 lignes régulières Nomad (418 & 419)
 - ▶ 2 lignes à la demande Nomad de marché (420 & 421)
- ▶ D'autres lignes routières régionales à proximité
 - ▶ 1 ligne de la Région Normandie (417)
 - ▶ 1 ligne Pays-de-Loire (212)
- ▶ Un service communautaire de transport à la demande sur toutes les communes de la CCCPN.

Toutes les communes disposent d'une offre de transport collectif.



La synthèse de l'offre régionale

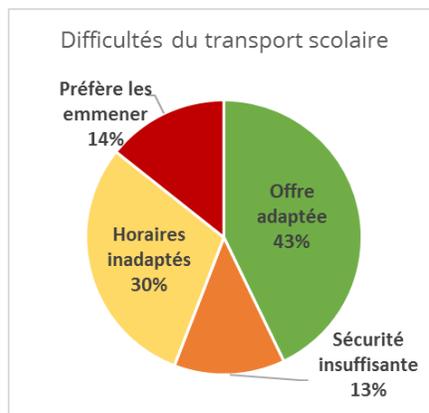
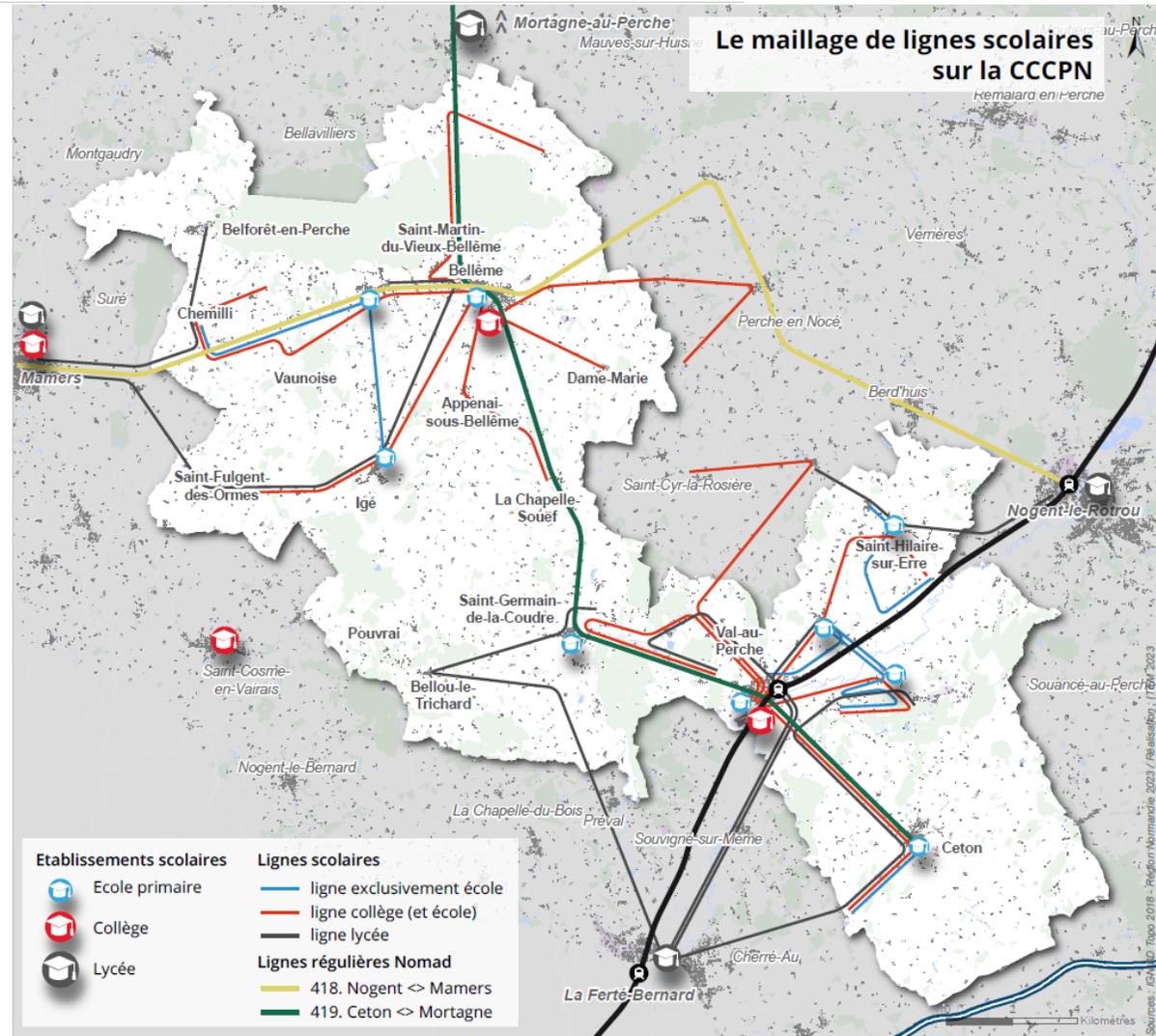
Comment est identifiée l'adéquation offre / demande ? Un jugement subjectif pour qualifier l'offre au regard des besoins de publics :

- Pour les actifs : Nombre des services en heures de pointe et souplesse (services le midi et présence de services supplémentaires au-delà des heures de pointe
- Pour les captifs : Répartition des horaires, temps passé sur à destination, possibilité d'effectuer un ou plusieurs Aller-Retour à la journée et à la demi-journée

Ligne	Autorité organisatrice	Période	Communes desservies	Nombre de services	Adéquation offre / demande
Le Mans <> Chartres <> Paris Montparnasse		Tous les jours 7h - 21h	Val-au-Perche (Le Theil)	17 Aller-Retour en semaine 8 le samedi 7 le dimanche	Vers Nogent-le-Rotrou et La Ferté-Bernard Limitée pour les actifs Moyenne pour les captifs
					Vers Le Mans / Chartres et l'Île de France Moyenne pour les actifs Moyenne à Bonne pour les captifs Des niveaux de desserte plus attractifs depuis les gares voisines
418. Nogent <> Mamers <> Alençon	Région Normandie	Lun. au Ven. toute l'année	3 communes <i>Bellême, Belforêt-en-Perche (Le Gué-de-la-Chaine et Sérigny), Chemilli</i>	9 services	Faible pour les actifs Bonne pour les captifs selon les destinations
419. Ceton <> Mortagne-au-Perche	Région Normandie	Lun. au Ven. en période scolaire	7 communes <i>Ceton, Val-au-Perche (Le Theil), Saint-Germain-de-la-Coudre, La Chapelle-Souëf, Igé, Belforêt-en-Perche (Le Gué-de-la-Chaine), Bellême</i>	1 aller le matin 2 retours en fin d'après-midi	Très faible pour les actifs et les captifs
420. Igé <> Bellême (TAD Marché)	Région Normandie	Le Jeu. toute l'année	5 communes <i>Igé, Vaunoise, Belforêt-en-Perche (Sérigny, Origny-le-Butin, Le Gué-de-la-Chaine), Saint-Martin-du-Vieux-Bellême, Bellême</i>	1 aller-retour le matin	Très bonne pour les captifs
421. Bellême <> Mamers (TAD Marché)	Région Normandie	Le Lun. toute l'année	4 communes <i>Bellême, Saint-Martin-du-Vieux-Bellême, Belforêt-en-Perche (Sérigny, Origny-le-Butin, Le Gué-de-la-Chaine, La Perrière), Chemilli</i>	1 aller-retour le matin	Bonne pour les captifs
417. Nogent <> Mortagne <> Alençon	Région Normandie	Lun. au Sam. toute l'année	aucune	10 services / 4 services le samedi	Très faible pour les actifs et les captifs
212. Mamers <> Le Mans	Région Pays de la Loire	Lun. au Sam. toute l'année	aucune	8 services / 4 services le samedi	Bonne pour les actifs Moyenne pour les captifs

Les lignes scolaires : une problématique liée aux points d'arrêt

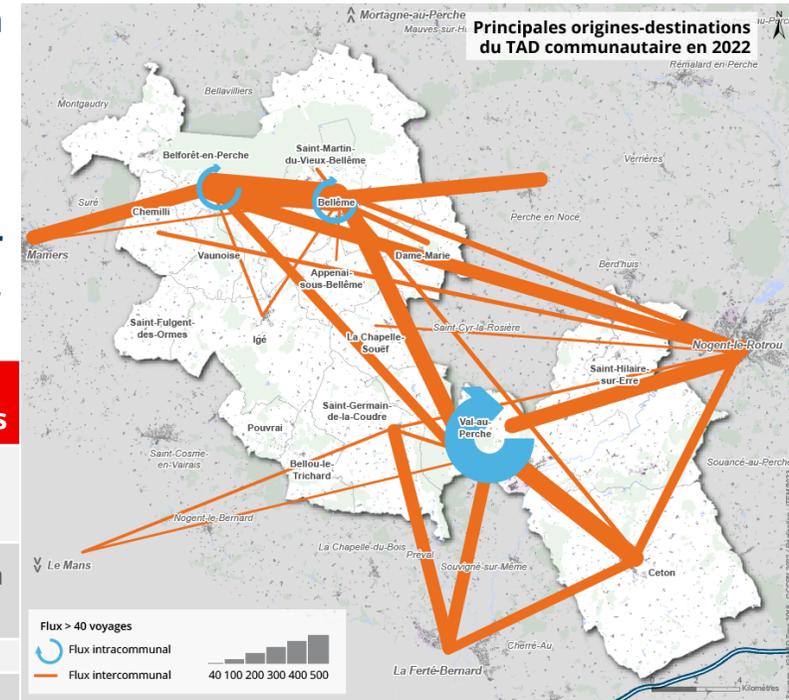
- ▶ **19 lignes scolaires** sillonnent la CCCPN organisées par la Région Normandie.
- ▶ Les lignes scolaires sont d'abord **réservées aux scolaires**, elles ne sont pas ouvertes à tous, **sauf sur demande préalable**.
- ▶ **Des problèmes identifiés sur la création et la sécurité des points d'arrêt scolaire :**
 - ▶ Critère de création d'un arrêt : au moins 3 élèves, au moins 1 km entre 2 points d'arrêt, un espace d'attente hors de la chaussée. Du fait de ces critères, toutes les demandes ne sont satisfaites.
 - ▶ Des problèmes de sécurité pour l'accès à pied à l'arrêt lorsqu'il n'est pas possible de créer un arrêt en porte à porte.



Un enjeu de sécurisation des accès aux arrêts et de développement des mobilités douces pour les trajets vers les établissements.

Un service communautaire de transport à la demande dans toutes les communes, plébiscité mais coûteux

- ▶ La CCCPN organise depuis 2017 un transport à la demande sur son territoire et sur la commune de Perche-en-Nocé.
 - ▶ Assurée par un artisan taxi
 - ▶ La CCCPN assure le suivi et la réservation (à l'accueil de la CCCPN)
- ▶ Le TAD est ouvert à tous les habitants de ce périmètre pour répondre à des motifs de déplacements ciblés par la CCCPN (marché, gare, rdv médicaux, formations...)



- ▶ **4 900 trajets en 2022...**
 - ▶ 1562 individus uniques
 - ▶ 18 trajets par jour
 - ▶ 23 km / trajet en moyenne
 - ▶ 21,8 € / trajet et un reste à charge de 13,5 € / trajet pour la CC.

De multiples motifs	Une tarification (par personne) complexe	Des périodes de fonctionnement très larges
Service de la CCCPN : accueil collectif des mineurs, France Services, médiathèque, piscine...	< 25 ans : 1 € > 25 ans : 2,50 €	Aux horaires d'ouvertures de ces services
Intercommunalité Déplacement privé à l'échelle de la CCCPN	0-15 km : 3 € 15-30 km : 5 € 30-45 km : 10 €	Du lundi au vendredi de 14h à 18h
Marchés	Idem intercommunalité	Jours de marché
Gares	0-10 km : 5 € 21-50 km : 15 € 11-20 km : 10 € 51-65 km : 25 €	Du lundi au vendredi de 6h à 21h
Rendez-vous médicaux	Idem gares	Du lundi au vendredi de 9h à 18h
Loisirs / weekend	Samedi : 5€ Dimanche : 6€	Weekend selon les manifestations
Correspondance Bus	2,50 €	Tous les jours selon les horaires de bus
Stage / Formation Sur inscription de l'organisme	Au cas par cas selon destination	-

- ▶ **La gestion doit être modernisée pour la CdC (réservation / suivi financier des opérations)** (gestion « à la main » sans logiciel dédié).

2 arrêts de transport public pouvant être qualifié de pôle d'échange multimodal (PEM)

- ▶ La gare « Le Theil – La Rouge »
 - ▶ distributeur automatique / information
 - ▶ Quelques places de **stationnement voitures** en nombre suffisant au regard de la fréquentation de la gare.
 - ▶ Légèrement excentrée par rapport au reste du bourg et en fond d'impasse, **l'enjeu du rabattement à pied ou à vélo est crucial**, notamment pour rejoindre la zone industrielle.
- ▶ La **place du champ de foire à Bellême, un PEM** exemplaire par sa **qualité** et les **services proposés** :
 - ▶ Un **arrêt TC** qualitatif avec quais aux normes accessibilité
 - ▶ Une **information** TC présente
 - ▶ Un **parking** et une aire de **covoiturage** jalonné et suffisamment dimensionné
 - ▶ Pour les cycles toutefois une intermodalité à parfaire : des **arceaux** de stationnement sont présents mais non abrités et il n'y a **pas d'itinéraires cyclables** sécurisés en rabattement
 - ▶ Dans le cadre de l'étude Petite Ville de Demain, une **réflexion autour de l'intégration de VAE** (ex : bornes de recharge sécurisées)
- ▶ Une **visibilité globalement moyenne des autres arrêts de transport** en commun sur l'espace public :
 - ▶ Parfois une dissociation entre le poteau d'arrêt et le zébra et le zébra est parfois absent
 - ▶ Les arrêts sont rarement aux normes accessibilité



Arrêt visible à l'école du Theil

Aucun aménagement cyclable mais des boucles touristiques et des zones de modération des vitesses

- ▶ **7 boucles cyclotouristiques** maillent le territoire et traversent les principaux villages et peuvent être un support **d'itinéraires cyclables à vocation utilitaire**
- ▶ **La CCCPN ne dispose d'aucun aménagement cyclable**, mais un projet est en réflexion entre Le Gué-de-la-Chaine et Bellême.
- ▶ **69% des communes jugent que le territoire n'est pas adapté au vélo** (absence d'aménagements cyclables et des distances assez longues)
- ▶ Au sein des polarités et de certaines communes, il existe **des zones à vitesse modérée favorable à la pratique du vélo** pour des déplacements de proximité au sein des bourgs.
 - ▶ **Bellême et Saint-Hilaire-sur-Erre sont limités à 30 km/h** sur l'ensemble de leur zone agglomérée.
 - ▶ **Les traversées principales de certaines communes disposent de zones 30 voire de zones de rencontre** (Ceton, Saint-Germain, Le Theil, Le Mâle, Saint-Martin-du-Vieux-Bellême...).
 - ▶ Néanmoins **ces zones ne sont pas assez développées et certaines d'entre elles sont dépourvues d'aménagements contraignant les vitesses**, atténuant alors la pertinence et les effets bénéfiques d'une telle réglementation.



Le développement des zones pacifiées doit être amplifié afin d'avoir des bénéfices sur la pratique des modes actifs.

Des infrastructures en faveur du covoiturage

- ▶ La CCCPN dispose de **3 aires de covoiturations signalées, qualitatives avec bornes IRVE** pour environ 50 places.
- ▶ **Les aires de Bellême et Val-au-Perche bénéficient d'une localisation stratégique** au croisement d'axes routiers structurants. L'aire du Gué-de-la-Chaine a une logique d'implantation de proximité.
- ▶ Les élus ont également identifié **3 parkings servant de point de rencontre** : Carrefour Market à Bellême, à la salle des fêtes de Saint-Germain-de-la-Coudre et à Bellou-le-Trichard.



Champ de foire à Bellême



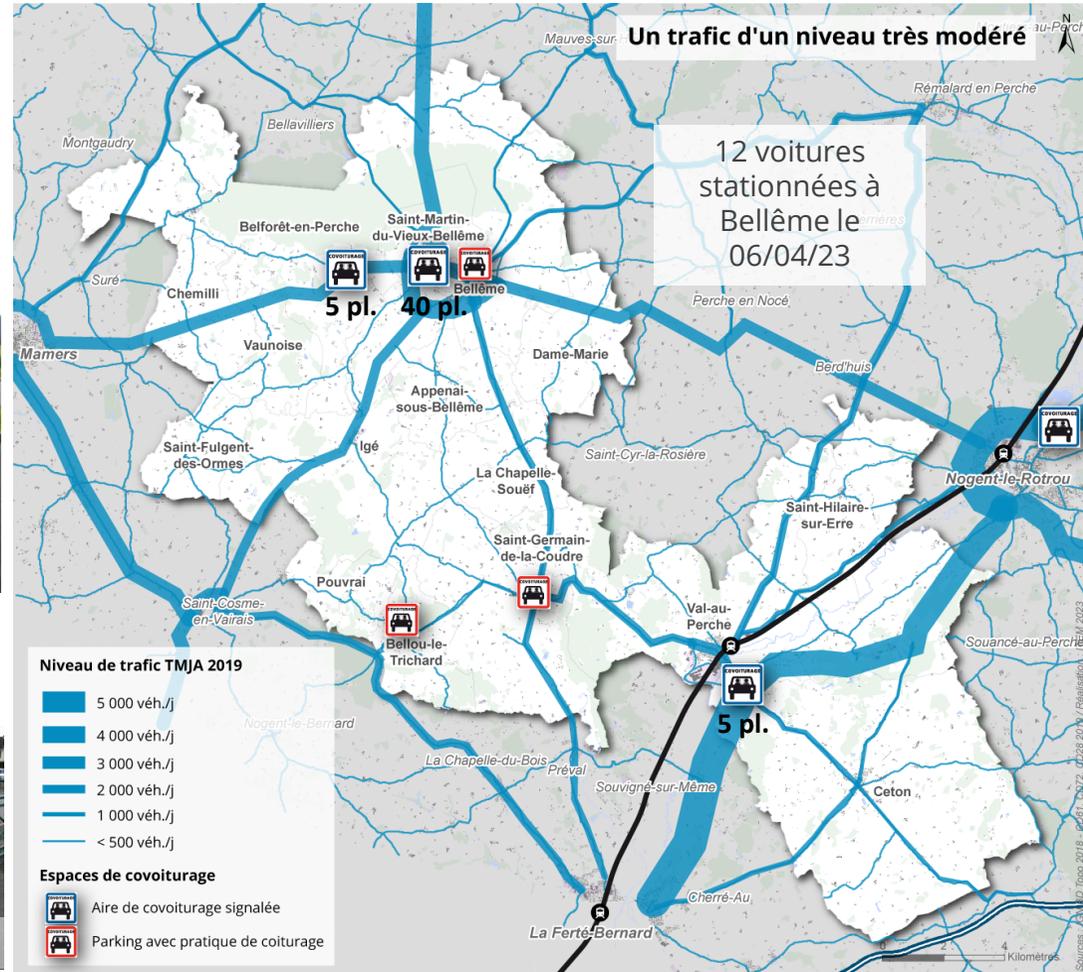
Le Gué-de-la-Chaine



Val-au-Perche

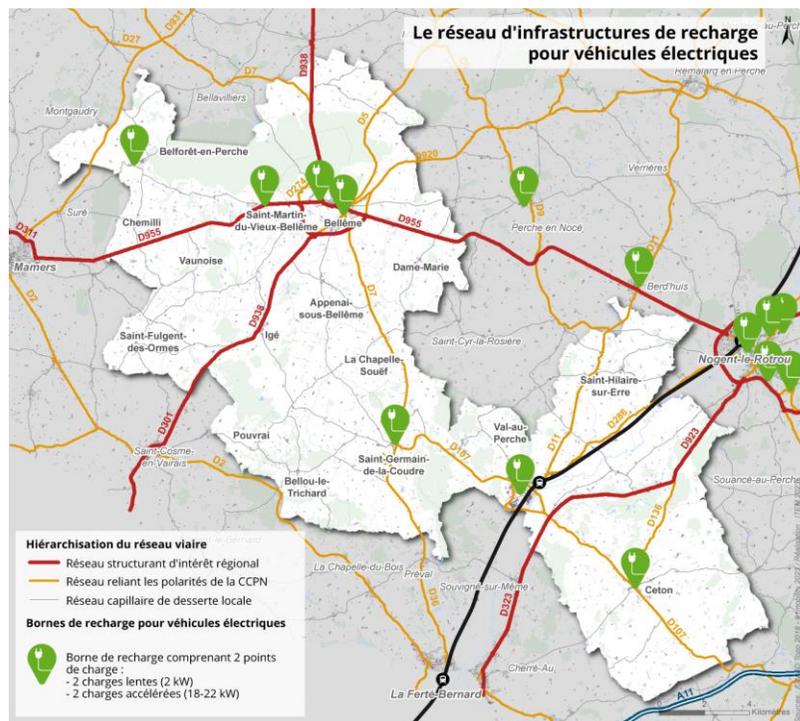


Saint-Germain-de-la-Coudre



Des initiatives pour mieux utiliser l'automobile

- ▶ Autofree61 est un service d'autopartage dit « **en boucle** », c'est-à-dire que le véhicule doit être restitué sur sa place de stationnement d'origine
- ▶ Le **Département de l'Orne** met à la libre disposition du public des véhicules électriques sur plusieurs sites du département
- ▶ **Bellême 2 véhicules électriques** (Renault Zoe) **en libre-service** 24h/24 sont disponibles mais localisés dans **la zone d'activité** de Bellême
- ▶ Ce qui peut limiter l'attrait du service pour les particuliers car situé à 20 minutes à pied du centre-ville



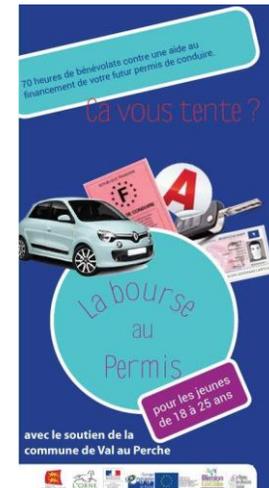
1h = 1,5€	9h = 9€	17h = 13,5€
2h = 3€	10h = 10,5€	18h = 15€
3h = 4,5€	11h = 12€	19h = 16,5€
4h = 6€	12h = 12€	20h = 18€
5h = 7,5€	13h = 12€	21h = 18€
6h = 7,5€	14h = 12€	22h = 18€
7h = 7,5€	15h = 12€	23h = 18€
8h = 7,5€	16h = 12€	24h = 18€

La réservation du véhicule est obligatoire sur www.clem.mobi

- ▶ La CCCPN compte **7 bornes** de recharge accélérée (18-22 kW) pour véhicules électriques, soit 14 points de charge accessibles par carte bancaire.
- ▶ Elles sont situées dans les **communes pôles** (sauf Igé) et les **sites d'intérêt touristique** (La Perrière)
- ▶ Les bornes sont installées et opérées par **Territoire d'Énergie 61** dont la logique d'implantation a été d'installer 1 borne tous les 20 km environ.

Des initiatives en matière de mobilité solidaire en faveur des jeunes

- ▶ **Des dispositifs nationaux d'aide à la mobilité disponibles à travers la Mission Locale L'Aigle / Mortagne-au-Perche :**
 - ▶ Dans le cadre du Contrat engagement Jeunes (CEJ) : aide jusqu'à 520 €
 - ▶ Le Parcours contractualisé d'accompagnement vers l'emploi et l'autonomie (PACEA) : en fonction de la situation et des besoins du bénéficiaire, une allocation ponctuelle peut être accordée à un jeune, dont la mobilité est éligible
- ▶ **L'aide au permis :**
 - ▶ **Proposé par le CCAS de Val-au-Perche**, en échanges de 70 heures de bénévolat, une aide de 350 € est versée aux jeunes de la Mission Locale.
 - ▶ Proposé sur la **Commune du Pouvrai**
- ▶ Sur Alençon, **l'atelier MOB** propose une aide à la mobilité dans un optique d'insertion professionnelle :
 - ▶ 2 points de contact à Bellême et Val-au-Perche
 - ▶ La mise à disposition à titre gracieux de deux roues (vélos, scooters et trottinettes électriques) pendant 30 jours, puis 3€/jour pendant 3 mois
 - ▶ L'aide et appui à l'entretien et réparation d'un vélo
 - ▶ Des aides aux déplacements pour accompagner des jeunes à un entretien d'embauche
- ▶ A proximité immédiate, le **Comité de Bassin d'Emploi du Perche Nogentais** propose une auto-école sociale, du conseil en mobilité et de la vélo école, ainsi que de la mise à disposition de scooters.



La mobilité, 1^{er} frein à l'embauche pour les jeunes :

- Des freins financiers : le cout du permis de conduire, le cout de possession et d'usage d'une voiture
- Des freins liés à un manque d'offre de mobilité alternative : offre TC, aménagements cyclables...
- Des freins cognitifs : s'orienter, savoir prendre le bus
- Des freins de compréhension pour passer le code et le permis
- Des freins psychologiques : par exemple faire des trajets de plusieurs dizaines de kilomètres

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a town or village. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

2) La co-construction de la stratégie et du PMS

Une construction pas à pas de la stratégie

Une démarche de concertation amorcée durant le diagnostic :

- ▶ Questionnaire auprès des communes et des habitants
- ▶ Entretien auprès des partenaires
- ▶ Echanges durant les réunions de suivi et de validation

3 temps d'échanges pour construire étape par étape la stratégie du Plan de Mobilité Simplifié

- ▶ Septembre : des **enjeux discutés et priorisés** pour la suite des réflexions
- ▶ Octobre : un **travail d'identification des pistes d'actions** à inclure dans la stratégie pour répondre aux enjeux
- ▶ Novembre : **définir les premiers éléments de contour opérationnel** des actions

ENSEMBLE PRÉPARONS LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Domicile

Loisirs / Sport

Professionnel

Scolaire / Études

PARTICIPEZ À NOS ATELIERS

Premier rendez-vous le 11 septembre 2023 à 17h
Salle Jean Beaudoux - VAL-AU-PERCHE (Le Theil-sur-Huisne)
Les ateliers suivants auront lieu les 16 octobre et 24 novembre à 17h // lieux communiqués ultérieurement

- ▶ Des **temps d'échanges en sous-groupes** (réunissant élus, techniciens, partenaires, acteurs locaux, associations, habitants) à partir de **cartes et grilles de réponses**

4 axes d'intervention déclinés en 13 actions



- ▶ Un **plan d'actions global** composé de **13 actions**
- ▶ Structuré autour de **4 grands axes d'intervention**
 - 1) **Les Transports collectifs**
 - 2) **Le développement du vélo**
 - 3) **La diminution de l'autosolisme**
 - 4) **L'information et la solidarité**

- ▶ Le **contour opérationnel** des actions a été **essentiellement alimenté** lors des sessions d'échanges...
- ▶ Puis complété pour la **formalisation des fiches actions**

- ▶ Un **niveau de priorité** des actions qui pourra **s'ajuster** dans la phase de mise en œuvre en fonction des **opportunités** (appel à projet, financement...), des **choix des élus**, des **retours d'expériences** de certaines actions...

4 axes d'intervention déclinés en 13 actions

▶ **Axe 1 : Les transports collectifs**

1.1a Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes *en renforçant les lignes régionales existantes*

1.1b Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes *en créant de nouvelles lignes*

1.2 Travailler avec la Région sur le transfert des services de transport scolaire à la CCCPN

1.3 Faire évoluer le TAD communautaire

1.4 Réaliser une étude d'opportunité de création de nouvelles lignes internes/navette autonome en complément du TAD communautaire

Action transversale : La question du financement des nouveaux services de transports collectifs

▶ **Axe 2 : Le développement du vélo**

2.1 Réaliser un Schéma Directeur Cyclable de manière concertée

2.2 Intégrer au SDC des actions d'accompagnement à la pratique du vélo

2.3 Renforcer la pacification dans les communes

▶ **Axe 3 : La diminution de l'autosolisme**

3.1 Mailler progressivement le territoire en aires de covoiturage

3.2 Développer des lignes de covoiturage dynamique

▶ **Axe 4 : L'information et la solidarité**

4.1 Etudier avec les partenaires la structuration d'un système de transport solidaire basé sur des chauffeurs bénévoles

4.2 Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité

4.3 Identifier des points de rencontre mobilité sur des secteurs stratégiques

4.4 S'appuyer sur des structures d'aide à l'insertion (Atelier Mob, CBE...) pour répondre aux difficultés des plus contraints

Le plan d'actions comprend pour chaque action, une fiche projet reprenant les éléments de contour et principes opérationnels. Ils restent indicatifs, puisque les modalités définitives (porteur, budget...) pourront s'ajuster lors de la mise en œuvre des actions.

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a town or village. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

3) Le détail des actions

Le contenu des fiches actions

Axe 1 Les transports collectifs	Action 1.1a	Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes
------------------------------------	-----------------------	--

1

📌 Constats du diagnostic

- Des lignes dont l'adéquation offre/demande est faible pour les actifs et qui ne donnent une réponse que partielle pour les captifs

📌 Objectif

- Faire des lignes TC une alternative à la voiture pour se déplacer vers les pôles externes

📌 Publics cibles

- Actifs
- Captifs
- Touristes

2

📌 Synthèse des mesures à mettre en œuvre en partenariat avec les Régions et gestionnaires de voirie

Mesure 1 : Renforcer la ligne 418 Nogent-le-Rotrou <-> Bellême <-> Mamers <-> Alençon

Il est proposé d'ajouter des services à destination des actifs travaillant à Mamers, Alençon et Nogent-le-Rotrou, et à destination des captifs se rendant à Nogent-le-Rotrou.

Il est également proposé d'assurer une continuité du service lors des vacances scolaires et d'avoir une desserte minimale les weekends.

Mesure 2 : Renforcer la ligne 419 Mortagne-au-Perche <-> Ceton

Il est proposé d'ajouter 1 aller-retour à la mi-journée pour permettre des déplacements à la demi-journée et assurer une continuité minimale du service lors des vacances scolaires.

Mesure 3 : Renforcer l'offre TER en gare du Theil La Rouge

Il est proposé de combler les creux de desserte en heures creuses en ajoutant un aller-retour omnibus de manière à avoir 1 train toutes les 2h environ en heures creuses.

Mesure 4 : Aménager les arrêts existants pour mieux les rendre visibles et augmenter le nombre de points d'arrêt

8 arrêts existants sont à réaménager afin de mieux les identifier, en installant des poteaux ou abribus, voire en aménageant des quais aux normes accessibilité (5 arrêts) selon les exigences du décret du 14 novembre 2014 obligeant les communes de plus de 1 000 habitants à avoir au moins 1 arrêt accessible.

En complément, 5 autres arrêts à créer sont identifiés pour augmenter l'aire de chalandises des lignes Nomad 418 et 419.

📌 Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
Région Normandie	Autorité organisatrice des lignes Nomad
Région Pays de la Loire	Autorité organisatrice de l'offre TER en gare du Theil
CCCPN	Rôle de lobbying pour porter l'action auprès des Régions
Communes et CD61	Gestionnaire de voirie pour la création et l'amélioration des arrêts de bus

📌 Coûts

- Mesure 1 : 360 k€ / an
- Mesure 2 : 85 k€ / an
- Coût kilométrique TC routier : 4 € / km
- Mesure 3 : 1,4 M€ / an
- Coût kilométrique TC ferroviaire : 18 € / km
- Mesure 4 : 323 k€ d'investissement

📌 Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d'abonnés
- Kilomètres offerts

📌 Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

📌 Faisabilité



Calendrier

-> Proposition de phasage

Acteurs et rôles

-> Acteurs à mobiliser pour la mise en œuvre des actions

Coûts

-> Coûts non figés, donnés à titre indicatif, à affiner et à répartir durant la mise en œuvre des actions

Suivi

-> Au-delà de la mise en œuvre de l'action, mesurer l'efficacité des actions

Impact report modal

-> Les effets attendus sur l'usage des nouvelles offres

Faisabilité

-> Les difficultés potentielles (technique / financière / gouvernance) liées à la mise en œuvre des actions

1) Constats du diagnostic / Objectif / Public cibles :

-> Préciser ce qui justifie et cible la mise en œuvre de l'action

2) Mesures à mettre

-> Vision synthétique proposée en 1^{ère} page – Détail / éléments de coûts / exemples externes dans les pages suivantes – Mesures issues pour la plupart des résultats issus des ateliers

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a town or village. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Axe 1 : Les transports collectifs

Axe 1
Les transports collectifs

Action
1.1a

Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes

Constats du diagnostic

- Des lignes dont l'adéquation offre/demande est faible pour les actifs et qui ne donnent une réponse que partielle pour les captifs

Objectif

- Faire des lignes TC une alternative à la voiture pour se déplacer vers les pôles externes

Publics cibles

- Actifs
- Captifs
- Touristes

Acteurs	Rôle
Région Normandie	Autorité organisatrice des lignes Nomad
Région Pays de la Loire	Autorité organisatrice de l'offre TER en gare du Theil
CCCPN	Rôle de lobbying pour porter l'action auprès des Régions
Communes et CD61	Gestionnaire de voirie pour la création et l'amélioration des arrêts de bus

Synthèse des mesures à mettre en œuvre en partenariat avec les Régions et gestionnaires de voirie

Mesure 1 : Renforcer la ligne 418 Nogent-le-Rotrou <> Bellême <> Mamers <> Alençon

Il est proposé d'ajouter des services à destination des actifs travaillant à Mamers, Alençon et Nogent-le-Rotrou, et à destination des captifs se rendant à Nogent-le-Rotrou. Il est également proposé d'assurer une continuité du service lors des vacances scolaires et d'avoir une desserte minimale les weekends.

Mesure 2 : Renforcer la ligne 419 Mortagne-au-Perche <> Ceton

Il est proposé d'ajouter 1 aller-retour à la mi-journée pour permettre des déplacements à la demi-journée et assurer une continuité minimale du service lors des vacances scolaires.

Mesure 3 : Renforcer l'offre TER en gare du Theil La Rouge

Il est proposé de combler les creux de desserte en heures creuses en ajoutant un aller-retour omnibus de manière à avoir 1 train toutes les 2h environ en heures creuses.

Mesure 4 : Aménager les arrêts existants pour mieux les rendre visibles et augmenter le nombre de points d'arrêt

8 arrêts existants sont à réaménager afin de mieux les identifier, en installant des poteaux ou abribus, voire en aménageant des quais aux normes accessibilité (5 arrêts) selon les exigences du décret du 14 novembre 2014 obligeant les communes de plus de 1 000 habitants à avoir au moins 1 arrêt accessible. En complément, 6 autres arrêts à créer sont identifiés pour augmenter l'aire de chalandises des lignes Nomad 418 et 419.

Coûts

- Mesure 1 : 360 k€ / an
- Mesure 2 : 92 k€ / an
- Coût kilométrique TC routier : 4 € / km
- Mesure 3 : 1,4 M€ / an
- Coût kilométrique TC ferroviaire : 18 € / km
- Mesure 4 : 386 k€ d'investissement

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d'abonnés
- Kilomètres offerts

Impact report modal



Faisabilité



📌 Détails des mesures

Mesure 1 : Renforcer la ligne 418 Nogent-le-Rotrou <> Bellême <> Mamers <> Alençon

Afin de mieux répondre aux besoins des habitants, la CCCPN pourra porter auprès de la Région Normandie les demandes suivantes :

- **Pour les actifs travaillant à Mamers et Alençon**, proposer :
 - 1 aller le matin vers Mamers et Alençon pour une arrivée entre 8h et 8h30
 - 1 aller à la mi-journée pour une arrivée avant 14h
- **Pour les actifs travaillant à Nogent-le-Rotrou**, proposer :
 - 1 aller le matin vers Nogent pour une arrivée vers 8h30
 - 1 retour à la mi-journée pour un départ vers 12h30
 - 1 retour supplémentaire le soir pour un départ après 17h
- **Pour les captifs se rendant à Nogent-le-Rotrou**, proposer :
 - 1 aller le matin vers Nogent pour une arrivée vers 9h30
 - 1 retour à la mi-journée
 - 1 aller en début d'après-midi en prolongeant le service arrivant à 13h44 à Bellême
- **Pour tous les publics**, une pérennité de l'offre :
 - Lors des vacances scolaires avec 3 AR Nogent <> Alençon par jour
 - Les weekends avec 2 AR le samedi et le dimanche

Un travail est à mener aussi pour **ajuster les horaires afin de permettre et d'assurer les correspondances en gare de Nogent-le-Rotrou** pour les TER vers/depuis Paris et Le Mans et proposer au moins :

- Une correspondance le matin vers Le Mans (départ train à 7h33) et Paris (départ train à 7h30) ;
- Une correspondance le midi en priorité vers/depuis Paris (arrivée train à 12h45 et départ train 14h14)
- Une correspondance le soir depuis Le Mans (arrivée train à 18h14) et Paris (arrivée train à 18h25).

Fiche horaires indicative ligne 418 Nogent > Alençon

Nogent-le-Rotrou			7h40	12h30		17h15	18h13
Bellême	6h50	7h40	8h35	13h00	13h44	17h45	19h01
Mamers	7h03	7h55	8h53	13h15	14h07	18h00	19h18
Alençon	7h35	8h30	9h32	13h50	14h47		

Fiche horaires indicative ligne 418 Alençon > Nogent

Alençon			12h35		17h25	18h25	
Mamers	6h35	8h45	13h29	16h48	18h13	18h58	
Bellême	6h51	9h00	13h44	17h03	18h27	19h15	
Nogent-le-Rotrou	7h26	9h30	14h15	17h52	18h53		

Horaires actuels

Horaires proposés pour cette action

En termes de coûts (à raison de 4€/km) :

- Ajout d'un service Nogent <> Alençon : 250 €/service
- Cout des services ajoutés en semaine en période scolaire : 800 €/jour, soit 140 k€/an
- Cout des services circulant en vacances scolaires (3 AR/jour sur 80 jours) : 120 k€/an
- Cout des services circulant les weekends (2 AR/jour) : 100 k€/an

Soit un total de 360 k€/an pour l'ensemble des évolutions proposées.

Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes

📌 Détails des mesures

Mesure 2 : Renforcer la ligne 419 Mortagne-au-Perche <> Ceton

Afin de mieux répondre aux besoins des habitants, la CCCPN pourra porter auprès de la Région Normandie les demandes suivantes :

- **Pour les actifs et les captifs se rendant à Mortagne à la demi-journée**, proposer :
 - 1 aller-retour à la mi-journée
- **Pour tous les publics**, avoir une pérennité de l'offre lors des vacances scolaires avec 1 AR par jour.

En termes de coûts (à raison de 4€/km) :

- Ajout d'un service Le Theil <> Mortagne-au-Perche : 180 €/service
- Cout des services ajoutés en semaine en période scolaire : 62 k€/an
- Cout des services circulant en vacances scolaires (1 AR/jour Ceton <> Mortagne sur 80 jours) : 30 k€/an

Soit un total de 92 k€/an pour l'ensemble des évolutions proposées.

Fiche horaires ligne 419 Ceton > Mortagne

Ceton	6h45	13h10
Le Theil	6h57	13h20
Bellême	7h25	13h50
Mortagne	7h57	14h20

Fiche horaires ligne 419 Mortagne > Ceton

Mortagne	12h00	16h50	18h05
Bellême	12h30	17h24	18h28
Le Theil	13h00	17h53	19h02
Ceton	13h10	18h03	19h13

Horaires actuels Horaires proposés pour cette action

Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes

📌 Détails des mesures

Mesure 3 : Renforcer l'offre TER en gare du Theil La Rouge

La ligne le Mans <> Nogent-le-Rotrou, exploitée par la Région Pays de la Loire est organisée selon des services express, ne s'arrêtant que dans les gares principales, et de services omnibus desservant toutes les gares du parcours.

Dans un souci de lisibilité et de cohérence de l'offre, il n'est pas envisageable d'imposer un arrêt des services express en gare du Theil. Toute évolution de l'offre au Theil passera par l'ajout de services omnibus Le Mans <> Nogent.

L'offre actuelle est globalement adaptée aux actifs du territoire travaillant au Mans, à La Ferté ou à Nogent avec plusieurs services en heures de pointe.

Il s'agira d'étudier avec la Région Pays de la Loire l'ajout de services en heures creuses pour les captifs de manière à avoir à minima un service toutes les 2h environ :

- 1 aller-retour dans la matinée
- 1 aller-retour dans l'après-midi

Pour les touristes, notamment ceux venant de la région parisienne, une offre « weekend » pourrait être mise en place avec l'aller le vendredi soir et le retour le dimanche soir.

Il existe 2 allers le vendredi soir depuis Paris arrivant à 18h33 ou 20h56 au Theil mais il n'y a pas de retour direct le dimanche soir (correspondance à Nogent). Il est ainsi proposé l'ajout d'un aller omnibus le Mans <> Paris s'arrêtant en gare du Theil vers 19h15.

Fiche horaires ligne TER Le Mans > Nogent du lundi au vendredi

Le Mans	6h38	7h07	8h07	10h07	12h38	14h38	16h38	17h07	18h07	19h07
Le Theil	7h21	7h48	8h49	10h49	13h19	15h19	17h19	17h48	18h48	19h48
Nogent	7h30	7h56	8h56	10h56	13h32	15h32	17h34	17h56	18h56	19h56
Paris	9h36									

Fiche horaires ligne TER Nogent > Le Mans du lundi au vendredi

Paris									16h24	19h06
Nogent	7h00	7h33	9h05	11h05	13h06	16h06	17h06	18h05	18h25	20h48
Le Theil	7h07	7h41	9h12	11h12	13h14	16h14	17h14	18h13	18h33	20h56
Le Mans	7h47	8h22	9h53	11h53	13h55	16h55	17h56	18h54	19h15	21h29

Horaires actuels

Horaires proposés pour cette action

En termes de couts (env. 18€/km) :

- Ajout de 2 AR Nogent <> Le Mans en semaine : +/- **1,2 M€/an**
- Ajout d'un service omnibus Le Mans <> Paris le WE : **250 k€/an**

Soit un total de 1,4 M€/an pour l'ensemble des évolutions proposées.

Axe 1 Les transports collectifs

Action 1.1a

Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes

📌 Détails des mesures

Mesure 4 : Aménager les arrêts existants pour mieux les rendre visibles et augmenter le nombre de points d'arrêt

Le diagnostic a montré que les arrêts des lignes Nomad étaient peu visibles, rarement aux normes accessibilité, et disposant d'une information défailante. De plus ceux-ci sont peu nombreux, et irriguent insuffisamment les communes desservies.

1/ Identifier les arrêts prioritaires à mettre aux normes accessibilité au sens de la loi

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Cette loi, que le décret du 4 novembre 2014 est venu amender, introduit l'obligation d'accessibilité des services de transport collectif.

Les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire sont mentionnées dans le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014.

« Art. D. 1112-10.-I.- Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;

« 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public [hors transports scolaires];

« 3° Il constitue un pôle d'échanges ;

« 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« II.- Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

«-pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;

«-pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants. »

Le gestionnaire de voirie (Département, Commune, EPCI lorsque cette compétence leur a été transférée), propriétaire du domaine public, reste seul compétent sur la voirie, ses dépendances et accessoires pour :

- La réalisation d'aménagements ;
- L'implantation de signalisation et de mobilier urbain.

Axe 1 Les transports collectifs

Action 1.1a

Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes

📌 Détails des mesures

Mesure 4 (suite)

* Pour répondre aux exigences du décret du 4 novembre 2014

Equipement des arrêts à prévoir

Arrêt	Lignes	Equipements existants	Zébras 100 € / zébra	Poteau d'arrêt 1 000 € / poteau	Abris 2 500 € / abris	Quai aux normes accessibilité * 12 000 €/quai	Stationnements vélos 150 € / arceau	Coût
Sérigny – St-Laurent	418-419	Abris ou poteau			1	2	2 arceaux	26 500 €
Bellême – OT	418-419	Abris ou poteau	1			2	2 arceaux	24 100 €
Bellême – Champ de Foire	418-419	Equipement complet						0 €
Gué de la Chaîne	418	Poteau d'arrêt, horaires	2		2	2	Inclus dans l'action 4.3	27 200 €
Chemilli – Le Pérou	418	2 panneaux, 1 zébras	1	2				2 100 €
La Chapelle-Souëf – Place	419	1 abris (arrêt unique pour les 2 sens)		1			Inclus dans l'action 4.3	1 000 €
St-Germain – Salle des fêtes	419	1 abris (arrêt unique pour les 2 sens)					Inclus dans l'action 4.3	0 €
Le Theil – Ecole	419	2 abris				2	Inclus dans l'action 4.3	24 000 €
Ceton – Neuville	419	1 poteau (arrêt unique pour les 2 sens)						0 €
Ceton – Poste	419	1 abris (arrêt unique pour les 2 sens) + stationnements vélos				1		12 000 €
							Total	116 900 €

L'équipement de certains arrêts en stationnements vélos est un moyen d'élargir l'aire de chalandise de l'arrêt en permettant un rabattement à vélo depuis les hameaux et villages à proximité (si possibilité d'utiliser des routes à faible trafic).

Axe 1 Les transports collectifs

Action 1.1a

Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes

📌 Détails des mesures

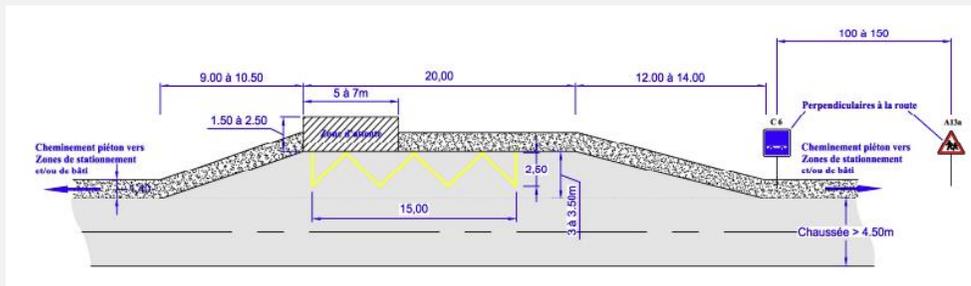
Mesure 4 (suite)

2/ Identifier et aménager des arrêts supplémentaires pour mieux irriguer le territoire

Sur les lignes 418 et 419, de nouveaux points d'arrêts peuvent s'envisager pour mieux desservir le territoire et rendre plus attractif l'offre TC existante. Pour ne pas pénaliser les temps de parcours, il s'agira de proposer un arrêt sécurisé sur les axes structurants et de relier ensuite la destination finale à pied ou à vélo.

La CCCPN se rapprochera des gestionnaires de voirie compétent pour la localisation et l'aménagement du point d'arrêt. A noter qu'hors agglomération, le point d'arrêt doit nécessairement permettre l'arrêt du véhicule hors de la chaussée (réalisation d'arrêt en encoche ou sur parking) et qu'il comporte à minima un panneau C6 « arrêt de bus » et de zébras.

Nouveaux arrêts à étudier					
Arrêt proposé	Lignes	Localisation	Aménagement de l'arrêt <i>30 k€/encoche+quai - 12 k€/quai - 1 k€/poteau</i>	Stationnements vélos <i>150 €/arceau</i>	Coût
Chemilli – Le Poteau	418	Croisement D955/D275	1 encoche + 2 poteaux	Inclus 4,3	32 000 €
Vaunoise – La Roche	418	Croisement D955/D374	2 encoches + 2 poteaux	2 arceaux	62 300 €
Dame-Marie – La Réchinière	418	Croisement D955/D295	2 encoches + 2 poteaux	2 arceaux	62 300 €
Saint-Martin – Marcissère	419	Giratoire Carrefour Market	1 encoche + 1 quai + 2 poteaux	2 arceaux	44 300 €
Le Theil – centre	419	Croisement D407/Rue des Moulins	2 quais + 2 poteaux		26 000 €
L'Hermitière – Chêne Vert	419	Parking Nouveau monde	1 accès au parking + 1 quai + 1 poteau	2 arceaux	42 000 €
					268 900 €



📌 **Constats du diagnostic**

- En dehors de l'offre TER, les pôles de La Ferté-Bernard et de Nogent-le-Rotrou sont mal connectés aux communes de la CCCPN alors même qu'il s'agit d'un même bassin d'emplois.

📌 **Objectif**

- Dépasser le cloisonnement régional pour proposer une offre adaptée aux besoins

📌 **Publics cibles**

- Actifs
- Captifs

Acteurs	Rôle
Régions Normandie, Pays de la Loire, Centre Val de Loire	Autorité organisatrice des lignes sortant du ressort territorial d'une AOM
CCCPN	AOM locale Rôle de lobbying pour porter l'action auprès de la Région
CC l'Huisne Sarthoise	AOM locale sur son périmètre
Communes	Partenaires techniques

📌 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre en partenariat avec les Régions et AOM limitrophes**

Mesure 1 : Etudier avec les AOM concernées une ligne reliant les zones d'activités du territoire d'industrie de la Vallée de l'Huisne

Il est proposé 2 scénarios de tracé de ligne pour permette la desserte des différents foyers de peuplement et zone d'activités de la vallée de l'Huisne.

Mesure 2 : Etudier avec les AOM concernées une ligne Bellême <-> La Ferté-Bernard

Il est proposé 2 scénarios de niveau d'offre pour relier le secteur de Bellême à la polarité de La Ferté-Bernard.

📌 **Coûts**

- Mesure 1 : 284 - 400 K€ / an
- Mesure 2 : 299 - 598 K€ / an

Rappel des modes de gouvernance possibles pour les lignes des services de transport collectif sortant du ressort territorial de la CCCPN :

L'AOM est compétente pour les services de mobilité situés intégralement dans son ressort territorial. Lorsque ces services dépassent le ressort territorial de l'AOM, la compétence relève de la Région en vertu des dispositions des articles L. 1231-3 et L. 3111-5 du code des transports. De ce fait, si une AOM souhaite organiser un service qui dépasse son ressort territorial, cela ne pourra se faire que par l'intermédiaire d'une délégation du service concerné par la Région.

Cette délégation se fait en vertu de l'article L. 1231-4 du code des transports, qui permet à la Région de déléguer un ou plusieurs services de mobilité. Cette délégation doit être convenue avec l'ensemble des Régions concernées (Normandie, Pays de la Loire ou Centre Val de Loire). A noter qu'il n'est pas nécessaire que soit attachés à cette délégation de moyens financiers pour organiser la ligne.

La question de la gouvernance de ces lignes sera primordiale et pourra suivre différents schémas :

- Un service porté par la ou les Région(s) concernée(s) par la ligne ;
- Un service porté par la CCCPN après délégation de ou des Région(s) concerné(s) ;
- Un service porté par la CCCPN et les autres AOM locales après délégation des Régions concernés.

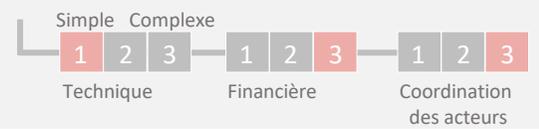
📌 **Suivi des mesures**

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d'abonnés
- Kilomètres offerts

📌 **Impact report modal**



📌 **Faisabilité**



Axe 1
Les transports collectifs

Action
1.1b

Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en créant de nouvelles lignes

📌 **Détails des mesures**

Mesure 1 : Etudier avec les AOM concernées une ligne reliant les zones d'activités du territoire d'industrie de la Vallée de l'Huisne

Lors des ateliers de travail, il a été souhaité d'étudier une ligne dans la vallée de l'Huisne sur un fuseau Nogent <> Val au Perche <> La Ferté pour les actifs et les captifs. L'objectif de cette ligne est de desservir les différents foyers de peuplement et zone d'activités de la vallée de l'Huisne (pour la CCCPN ZA de Chartrage au Theil et ZA de Ceton).

L'organisation de la gouvernance pour cette ligne sera un point d'orgue de l'étude car à cheval du plusieurs Régions et AOM locales. A noter que la CC du perche n'est pas la compétence AOM (détenue par la Région CVL).

Scénario 1 « ligne directe » : Ligne Nogent <> Le Theil <> Ceton <> La Ferté

Le scénario 1 permet une jonction directe de Ceton à La Ferté-Bernard.

Scénario 2 « coût maîtrisé » : Ligne Nogent <> Le Theil <> Ceton avec correspondance organisée en train pour La Ferté

Le scénario 2 permet d'optimiser les couts en organisant une correspondance en gare du Theil pour rejoindre La Ferté-Bernard notamment depuis Ceton. Le scénario 2 admet une gouvernance plus simple car la Région Pays de la Loire n'est pas concernée



Comparaison des 2 scénarios		
Scénario 1		Scénario 2
35,6 km	Km par service	25,3 km
L>V	Jours de fonctionnement	L>V
5 AR	Offre par jour	5 AR
91 000 km	Km annuel (dont 10 % haut le pied)	82 000 km
400 k€/an	Cout annuel (base 4€/km)	284 k€/an
Normandie, Centre Val de Loire, CCCPN, CC l'Huisne Sarthoise	Acteurs à associer	Normandie, Centre Val de Loire, CCCPN
+/- 320	Flux d'actifs sur la ligne	+/- 320



📌 Détails des mesures

Mesure 2 : Etudier avec les AOM concernées une ligne Bellême <-> La Ferté-Bernard

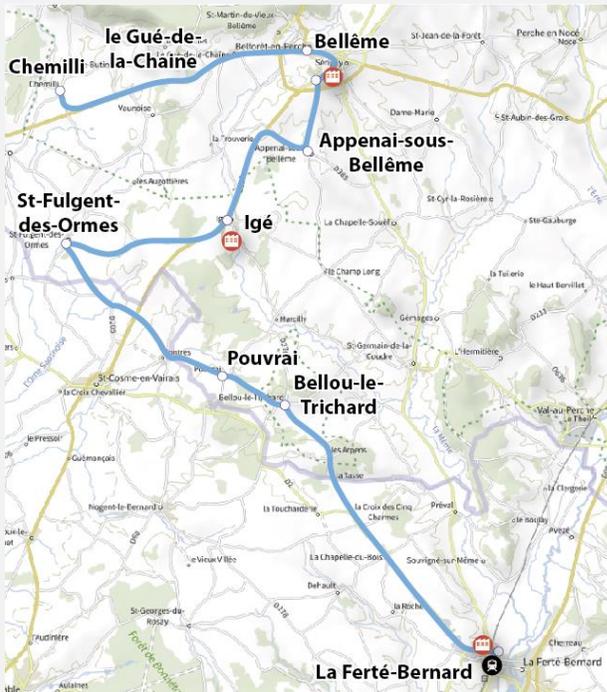
Lors des ateliers de travail, il a été souhaité d'étudier une ligne reliant Bellême à La Ferté-Bernard (gare, centre-ville et hôpital) à destination des actifs et des captifs. L'objectif de cette ligne est de créer une liaison directe depuis Bellême vers ce pôle externe. Cette ligne concerne 2 AOM régionales (Normandie et Pays de la Loire) et AOM locales (CCCPN et CC Huisne Sarthoise).

Scénario 1 « offre ambitieuse » : Ligne Chemilli <-> Le Gué de la Chaîne <-> Bellême <-> Igé <-> Saint-Fulgent <-> Pouvrai <-> La Ferté

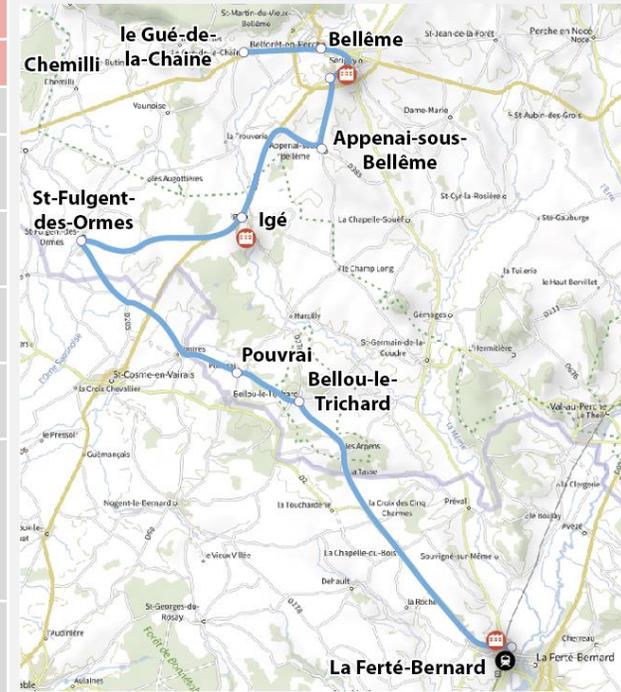
Le scénario 1 assure une desserte élargie au Gué de la Chaîne du lundi au samedi.

Scénario 2 « Coût maîtrisé » : Ligne Le Gué de la Chaîne <-> Bellême <-> Igé <-> Saint-Fulgent <-> Pouvrai <-> La Ferté

Le scénario 2 propose de limiter la desserte à l'axe Bellême <-> La Ferté-Bernard en concentrant l'offre sur les besoins des actifs du lundi au vendredi.



Comparaison des 2 scénarios		
Scénario 1		Scénario 2
51,3 km	Km par service	44,5 km
L>S	Jours de fonctionnement	L>V
5 AR / JOB 1 AR / Sam & Dim	Offre	3 AR / JOB 1 AR / Sam & Dim
155 000 km	Km annuel (dont 10 % haut le pied)	85 000 km
621 k€/an	Coût annuel (base 4€/km)	340 k€/an
Normandie, Centre Val de Loire, CCCPN, CC l'Huisne Sarthoise	Acteurs	Normandie, Centre Val de Loire, CCCPN, CC l'Huisne Sarthoise
+/- 200	Flux d'actifs sur la ligne	+/- 180



Axe 1
Les transports collectifs

Action 1.2

Travailler avec la Région sur le transfert des services de transport scolaire à la CCCPN

👉 Constats du diagnostic

- Un foisonnement de lignes scolaires sur le territoire
- Des règles d'implantation des arrêts propres à la Région et qui ne répondent pas suffisamment aux besoins identifiés par les élus

👉 Objectif

- Tirer profit de l'offre scolaire pour mieux l'adapter aux besoins du territoire

👉 Publics cibles

- Captifs
- Scolaires

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Définition juridique du transport scolaire

- Au sens juridique du terme, les transports scolaires « sont des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement. » (article R3111-5 du Code des transports).
- Les services de transport scolaire peuvent être ouverts à « d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'ait pas de conséquences sur la qualité du service pour les élèves » (article L3111-7 du code des transports).
- Mais dès lors qu'un service régulier est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants (notamment le fait de voyager assis et attaché en vertu des dispositions réglementaires du code de la route (article R. 411-23-2).

Mesure 1 : Etudier avec la Région les impacts techniques et financiers du transfert des services scolaires

La CCCPN peut, de droit, demander expressément à la Région le transfert des services de transport scolaire réalisé intégralement sur son ressort territorial.

La Région assurera le transfert financier permettant à la CCCPN d'organiser ces services.

Mesure 2 : Organiser le service de transport scolaire

La CCCPN aura alors à charge de définir les circuits, de déterminer le mode d'exploitation des lignes et d'organiser l'utilisation du service (inscription, règlement, communication...).

Acteurs	Rôle
Région Normandie	Actuelle autorité organisatrice des lignes scolaires
CCCPN	AOM locale, compétente en matière de transport scolaire après demande de transfert des services de la Région
Communes	Partenaires techniques pour l'évolution des lignes scolaires

👉 Coûts

- Dans un 1er temps : Coût neutre pour la CCCPN (transfert financier de la Région)
- Dans un 2nd temps : selon les évolutions envisagées par la CCCPN

👉 Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d'abonnés
- Kilomètres offerts

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité



Travailler avec la Région sur le transfert des services de transport scolaire à la CCCPN

Axe 1

Les transports collectifs

Action

1.2

📌 Détails des mesures

Mesure 1 : Etudier avec la Région les impacts techniques et financiers du transfert des services scolaires

La CCCPN, peut de droit, par l'exercice de sa compétence d'AOM et en application des dispositions prévues par la LOM, demander expressément à la Région le transfert des services de transport scolaire réalisé intégralement sur son ressort territorial. Cette demande se matérialise par **délibération** de la CCCPN.

La reprise des services de transport se fait par « **bloc** », c'est-à-dire qu'elle concerne tous les types de services (transports réguliers, à la demande, scolaires) organisés par la Région et effectués intégralement dans son ressort territorial par la Région. **Ainsi cette demande impliquera pour la CCCPN la reprise de la ligne à la demande 420 Igé <> Bellême.**

La Région ne peut s'opposer à la reprise de ses services par la CC AOM, mais convient du délai de reprise avec la CCCPN et, ce, pour tenir compte des marchés en cours notamment, ce délai pouvant être modulé selon les différentes échéances des contrats passés avec les transporteurs.

La Région devra assurer le transfert financier permettant à la CC AOM d'organiser les services. Ce transfert financier est régi par le code des transports. Pour les transports scolaires, la **Région compense intégralement les charges transférées à l'AOM** (L. 3111-8 du CT), selon le principe de neutralité financière. Ce montant est ferme et non actualisable (aussi bien à la hausse qu'à la baisse).

Dans le cas d'élèves domiciliés et scolarisés sur la CCCPN et qui utiliseraient des services régionaux (lignes régulières régionales ou lignes scolaires provenant de l'extérieur de la CCCPN), il peut être convenu, dans la Convention de transfert de la compétence transports scolaires, de conserver cette organisation de transport et de détailler dans une convention d'affrètement les modalités d'organisation du service entre la Région Normandie et la CCCPN (compensation financière, modalités d'inscription...).

Mesure 2 : Organiser le service de transport scolaire

L'organisation de lignes de transport scolaire comprend les missions suivantes :

- Organiser et aménager les circuits, selon le contexte territorial et scolaire et définir les points d'arrêt ;
- Organiser l'exploitation des services, en régie ou par un ou plusieurs prestataire(s) via une procédure de mise en concurrence ;
- Elaborer un règlement de transport précisant les modalités de fonctionnement et d'utilisation du service ;
- Gérer les inscriptions ;
- Définir la tarification du service : la tarification peut être unique ou différenciée selon les revenus ou le nombre d'enfants inscrits par famille ;
- Gérer la communication du service : mettre en avant le service de transport scolaire, réaliser une cartographie et un guide lignes, tenir les familles informées des évolutions du service (nouveaux arrêts, nouvelles lignes, dates d'inscriptions).

Ainsi le transfert des lignes scolaires est une **opportunité pour redéfinir le contour du service** : l'ouverture à d'autres publics que scolaires, adaptation des tracés des lignes pour répondre à d'autres besoins, nouvelle politique sur l'implantation des arrêts, etc.

Travailler avec la Région sur le transfert des services de transport scolaire à la CCCPN

Axe 1
Les transports collectifs

Action
1.2

👉 Détails des mesures

Le transfert de compétence d'organisation des services scolaires vers la Communauté de Communes Marenne Adour Côte Sud (Landes, 68 000 habitants)

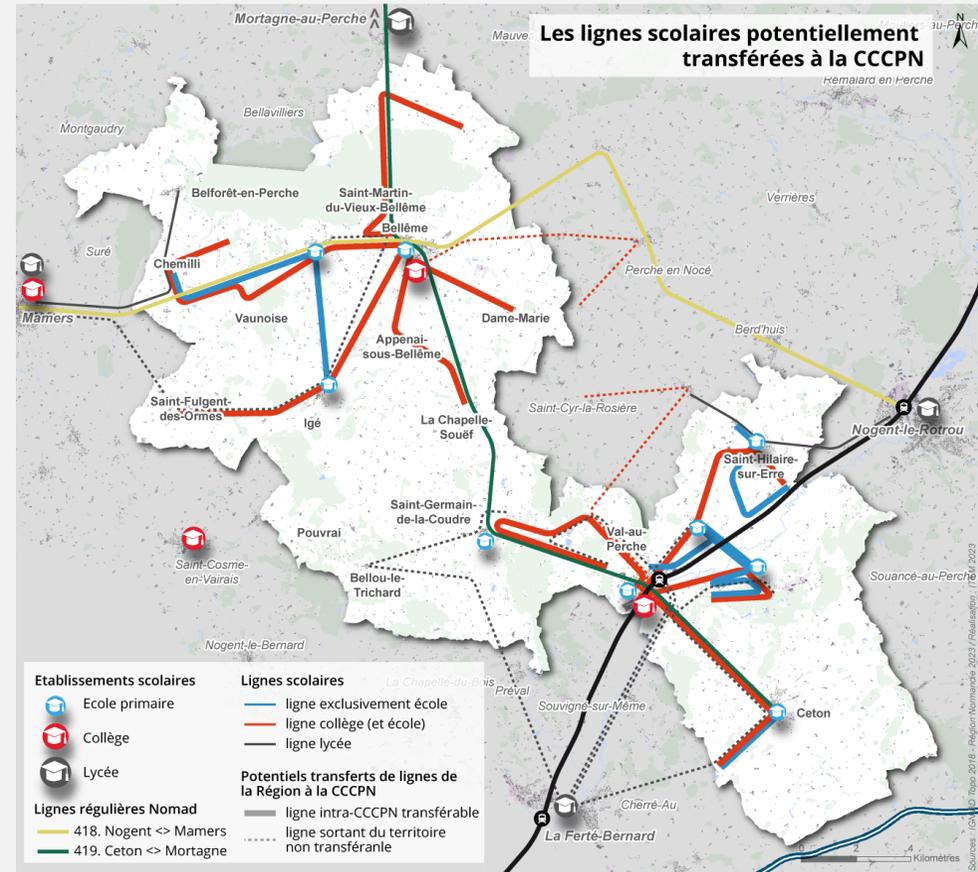
En 2022, la Région Aquitaine et la CC Marenne Adour Côte Sud (MACS) ont signé une convention fixant les modalités du transfert de responsabilité et les conditions de financement du transport :

- Des élèves relevant de MACS sur des services intégralement réalisés au sein du ressort territorial de l'AOM ;
- Des élèves relevant de MACS sur des services délégués à des Autorités Organisatrices de Second Rang (3 communes du territoire pour le transport vers les écoles primaires) ;
- Des élèves relevant de MACS et utilisant un service régional non transféré pour rejoindre leur établissement.

2750 élèves sont concernés au total. La convention fixe la compensation financière versée annuellement par la Région qui comprend :

- La charge financière des services exploités internes à MACS ;
- Les moyens humains et techniques engagés pour la gestion administrative du service ;
- Le coût de la surveillance à bord ;
- En déduction, les recettes du service payées par les familles.

Soit un total ferme et non actualisable de 1,3 M€/an.



L'organisation du transport scolaire par la Communauté de Communes de Decazeville (Aveyron, 19 500 habitants) source CEREMA 2021

Depuis 2018, la communauté de communes de Decazeville est AOM. Elle est compétente pour le service de transport scolaire qui concerne 700 élèves quotidiennement et dessert des établissements de la maternelle au lycée.

L'inscription au service coûte 65 € par an, et par enfant. La grille tarifaire n'est pas dégressive mais tous les inscrits peuvent, pour 3 € de plus lors de l'inscription, bénéficier de l'accès aux transports urbains gratuitement toute l'année.

La communauté de communes passe par des marchés publics auprès des transporteurs pour une durée d'1 an renouvelable 3 fois.

Le Coût du service s'élève à 510 k€ par an, et un coût humain de 1,5 ETP.

📅 **Calendrier**

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

📌 **Constats du diagnostic**

- Conçu pour se déplacer sur la CCCPN et vers les pôles externes
- Un service plébiscité mais permissif à la tarification complexe et qui ne favorise pas le regroupement des trajets
- Le coût du service pour la CC CPN : 66 k€ en 2022

📌 **Objectif**

- Rationnaliser le service de TAD

📌 **Publics cibles**

- Captifs

Acteurs	Rôle
CCCPN	AOM locale, compétente matière d'organisation de service de TAD
Région	Partenaire technique et financier
PETR et AOM du bassin de mobilité	Partenaires techniques et financier pour la définition d'un TAD à l'échelle du bassin de mobilité
Communes	Partenaires techniques pour la définition de l'offre

📌 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : A court terme, aller vers une offre de TAD communautaire plus rationalisé pour la collectivité et plus lisible pour l'utilisateur

L'objectif sera de conserver une offre similaire mais en maîtrisant le reste à charge pour la collectivité et en augmentant son taux d'utilisation (regroupage). 3 leviers sont actionnés :

1. Clarifier les motifs de déplacements et les périodes de fonctionnement pour rendre lisible l'offre
2. Augmenter la participation financière des usagers de 1 à 3 € selon les motifs / la distance
3. Mieux grouper les demandes en agissant sur les tranches horaires et la tarification

📌 **Coûts**

- Mesure 1 : jusqu'à 16 k€ d'économie
- Mesure 2 : non chiffrable à ce stade

Mesure 2 : A long terme, faire évoluer progressivement le service vers un TAD fonctionnant à l'échelle du bassin de mobilité en lien avec les autres AOM

Dans le cadre des réflexions sur le futur programme LEADER, la Région a engagé un travail sur les TAD des communautés de communes du PETR et du bassin de mobilité afin de permettre une harmonisation de l'offre, des tarifs et du système de réservation. Toutes les communautés de communes du PETR sont AOM.

📌 **Suivi des mesures**

- Nombre de trajets réalisés
- Nombre de personnes transportés
- Taux de déclenchement
- Kilomètres parcourus

📌 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

📌 **Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
	Coordination des acteurs

Faire évoluer le TAD communautaire

Axe 1
Les transports collectifs

Action

1.3

📌 Détails des mesures

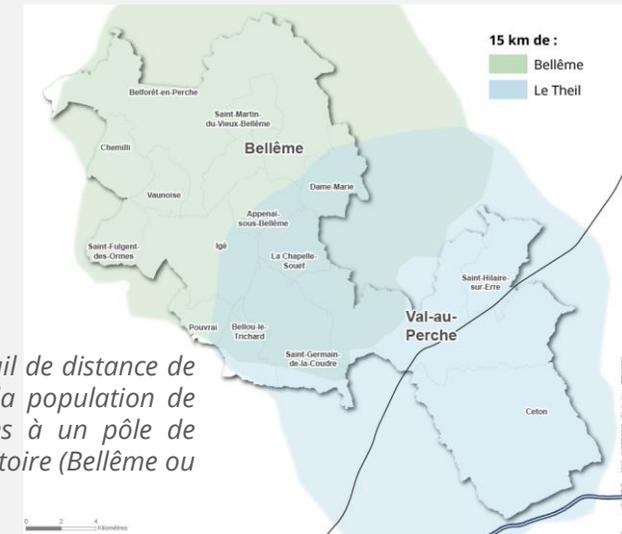
📌 Mesure 1 : A court terme, aller vers une offre de TAD communautaire plus rationalisé pour la collectivité et plus lisible pour l'utilisateur

3 leviers sont actionnés :

- Clarifier les motifs de déplacements et les périodes de fonctionnement pour rendre lisible l'offre** : les motifs de déplacement peuvent être regroupés et non distingués avec des déplacements possibles sur toute la CC de 9h à 18h. Le système devient un peu plus ouvert notamment par rapport aux déplacements privés (« intercommunalité » actuellement possibles que les après-midi) qui pourront se regrouper avec des déplacements aujourd'hui effectués le matin pour d'autres motifs.
- Augmenter la participation financière des usagers de 0,50 à 4 € selon les motifs / la distance**, soit une augmentation moyenne de 15 à 20 %. En 2022, la part supportée par la CCCPN (hors subvention régionale) s'élevait à 82 k€. Avec cette augmentation de tarif, selon une hypothèse d'une stabilisation de la fréquentation, **la part de la CdC diminuerait de 6 % (-5 k€) pour atteindre +/- 77 k€**. A noter qu'avec l'organisation proposée au point 1, le tarif des déplacements médicaux diminue. De plus, afin de faciliter la mobilité des jeunes, une réduction de tarif de 30 % peut être appliquée les mercredis après-midi et durant les vacances scolaires.
- Mieux grouper les demandes en agissant sur les tranches horaires et la tarification** : un créneau de réservation sur une **amplitude d'1h** (soit +/- 30 min autour de l'horaire choisi par l'utilisateur) peut être demandé lors de la réservation et une **réduction de tarif peut s'appliquer en cas de groupement** des demandes (-10 % pour 2 personnes transportées vers la même destination, -30 % à partir de 3 personnes). Si 20% des trajets actuels sont regroupés avec 2 personnes, c'est 10 % d'économie pour la CdC, soit 11 k€.

Proposition d'organisation du TAD communautaire

Type de besoin	Motifs	Période et horaire	Tarification
Déplacements au sein de la CCCPN	Tous motifs : services publics, rendez-vous médicaux, marché, déplacements privés, correspondances bus, gare du Theil	Lundi au vendredi 9h-18h Sauf gare du Theil : 6h-20h	0-15 km : 3,50 € 16-30 km : 6 € 30-45 km : 11 €
Déplacement hors de la CCCPN	Rendez-vous médicaux, gares Nogent, La Ferté, Le Mans et Alençon	Lundi au vendredi	0-10 km : 5 € 11-20 km : 12 € 21-30 km : 16 € 31-50 km : 23 € + 51 km : 29 €
Stage / Formation	Sur inscription de l'organisme social. Avis sur dossier	Selon besoins	Selon destination



Avec un 1^{er} seuil de distance de 15 km, toute la population de CCCPN a accès à un pôle de service du territoire (Bellême ou Le Theil).

Exemple de service



Le transport à la demande « T'Lib » de la Communauté de Commune Saint-Pourçain Sioule Limagne (Allier, 34 000 habitants)

Le service de transport à la demande est ouvert à tous les habitants du territoire, dans la limite d'un trajet aller-retour par semaine (hors raisons médicales et motifs liés à l'insertion professionnelle).

Le TAD fonctionne de porte à porte, tous les jours de 7h à 19h en semaine et de 8h30 à 13h le samedi sans horaires prédéfinis. Les horaires de prise en charge peuvent être décalés de +/- 30 min afin de grouper les demandes. Le tarif est de 5€ le trajet, ramené à 4€ en cas de groupement de demandes.

3 véhicules type « Kangoo » équipés d'une place pour personne à mobilité réduite et un véhicule de 8 places sont affectés au service exploité par Keolis.

En 2021 (année partiellement marquée par la crise sanitaire), le service a compté 211 utilisateurs réguliers (63 % ont plus de 60 ans), pour 6 200 trajets réalisés et 55 800 km parcourus.

Le coût du service s'élève pour l'année 2021 à 84 k€ et est subventionné par la Région et le Département (30 k€).

📌 Constats du diagnostic

- Une offre TC régulière insuffisante pour se déplacer en interne sur la CCCPN
- Une offre de TAD communautaire non conçu pour répondre aux besoins de déplacements quotidiens

📌 Objectif

- Faire des lignes TC une alternative à la voiture pour se déplacer sur la CCCPN

📌 Publics cibles

- Actifs
- Captifs
- Scolaires

📌 Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Etudier la création d'une ligne structurante régulière reliant les polarités de la CCCPN

Il est proposé 2 scénarios pour une ligne régulière interne à la CCCPN

Mesure 2 : Etudier la création de lignes temporaires pour la desserte des sites accueillant des évènements locaux

Un système de navette, avec réservation préalable, peut être mis en place pour permettre aux captifs de se rendre à certains évènements organisés localement, comme le marché de Noël, le comice agricole ou un vide-greniers

Mesure 3 : Etudier l'opportunité d'une navette autonome rurale desservant toutes les communes de la CCCPN pour rejoindre un pôle

Deux lignes circulaires peuvent être mis en place desservant toutes les communes, l'une au nord en rabattement sur Bellême, l'autre au sud en rabattement sur Le Theil.

Acteurs	Rôle
CCCPN	AOM locale, compétente matière d'organisation de service de transport régulier interne
Etat, Région, CD61	Potentiels partenaires financiers pour l'expérimentation d'une navette autonome
Communes	Partenaires techniques pour la définition de l'offre

📌 Coûts

- Mesure 1 : 380-460 k€/an, selon les scénarios proposés
- Mesure 2 : +/- 800 € par évènement
- Mesure 3 : +/- 90 k€/an sur 8 ans pour 2 véhicules

📌 Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d'abonnés
- Kilomètres offerts

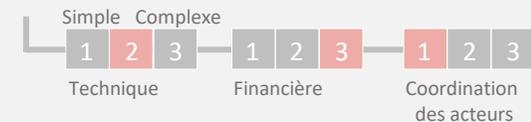
📌 Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

📌 Faisabilité



📌 **Détails des mesures**

Mesure 1 : Etudier la création d'une ligne structurante régulière reliant les polarités de la CCCPN

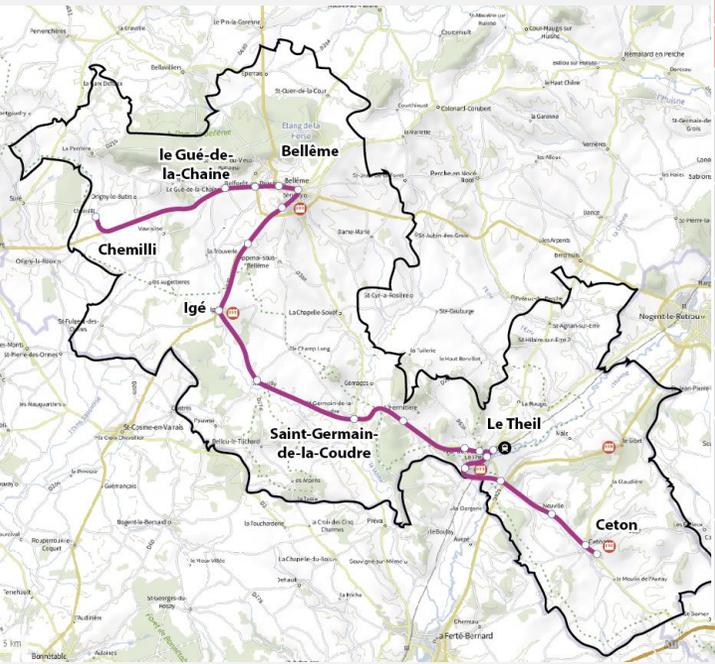
Lors des ateliers de travail, il a été souhaité d'étudier une ligne suivant un fuseau Chemilli <> Bellême <> Le Theil <> Ceton à destination des actifs et des captifs. L'objectif de cette ligne est de desservir les polarités et zone d'activités du territoire. Cette ligne pourra aussi être utilisée par les scolaires de manière à mutualiser les couts liés à l'action 1.2.

Scénario 1 « desserte des polarités »

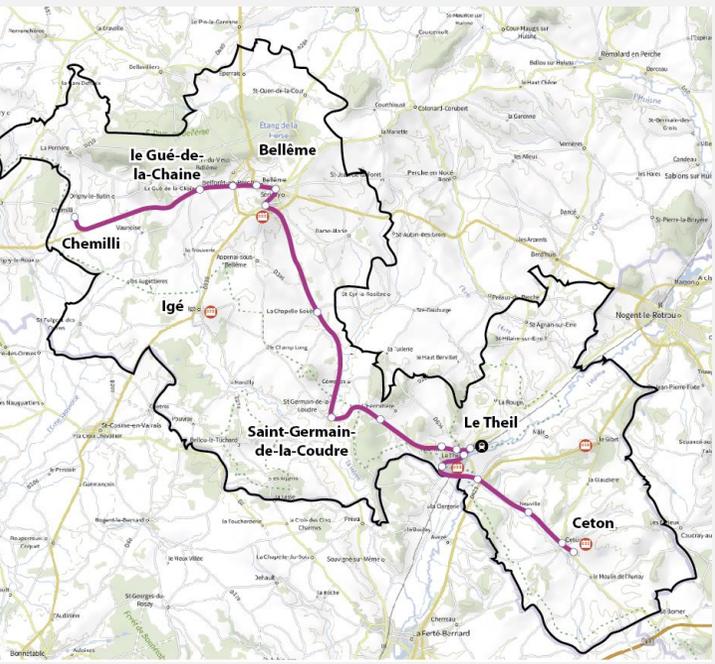
Le scénario 1 permet une jonction directe de Chemilli à Ceton via Le Gué de la Chaîne, Bellême, Igé, Saint-Germain et le Theil.

Scénario 2 « liaison directe »

Le scénario 2 assure une liaison rapide entre Chemilli / Bellême / Le Gué-de-la-Chaîne et le Theil et dessert la Chapelle-Souëf. La desserte d'Igé peut quant à elle être assurée par la ligne Bellême <> La Ferté-Bernard proposée dans l'action 1.1b.



Comparaison des 2 scénarios		
Scénario 1		Scénario 2
45,1 km	Km par service	40,7 km
L>Dim	Jours de fonctionnement	L>Dim
5 AR / JOB 2 AR / Sam & Dim	Offre	5 AR / JOB 2 AR / Sam & Dim
147 000 km	Km annuel (dont 10 % haut le pied)	132 000 km
587 k€/an	Cout annuel (base 4€/km)	530 k€/an
+/- 360	Flux d'actifs sur la ligne	+/- 345
7	Arrêts à créer	4



👉 **Détails des mesures**

Mesure 2 : Etudier la création de lignes temporaires pour la desserte des sites accueillant des évènements locaux

Lors d'**évènements locaux d'envergure communautaire**, un système de navette serait à prévoir pour permettre aux captifs de se rendre à ces évènements (marché de Noël, comice agricole, vide-greniers...) organisés en dehors des périodes de fonctionnement du transport à la demande (notamment les weekends).

Un aller-retour peut être proposé offrant la possibilité aux captifs de rester sur place le temps nécessaire.

Le service doit préférentiellement être sur **réservation** afin d'adapter le nombre et le gabarit de véhicules utilisés.

En termes de coût, en admettant l'hypothèse d'un évènement organisé à Bellême et l'utilisation de 2 véhicules desservant toutes les communes du territoire, le coût s'élève à **800 € par évènement** (hors recettes).

Commune de Champigneulle (54) - Mise en place d'une navette pour le repas des aînés

La Commune de Champigneulle organise un transport municipal à destination des personnes âgées 3 jours par semaine. En complément elle organise des transports ponctuels pour certains évènements comme le repas des aînés.

Le transport est assuré sur inscription préalable. Un aller-retour est programmé.

Mesure 3 : Etudier à long terme l'opportunité d'une navette autonome rurale desservant toutes les communes de la CCCPN pour rejoindre un pôle

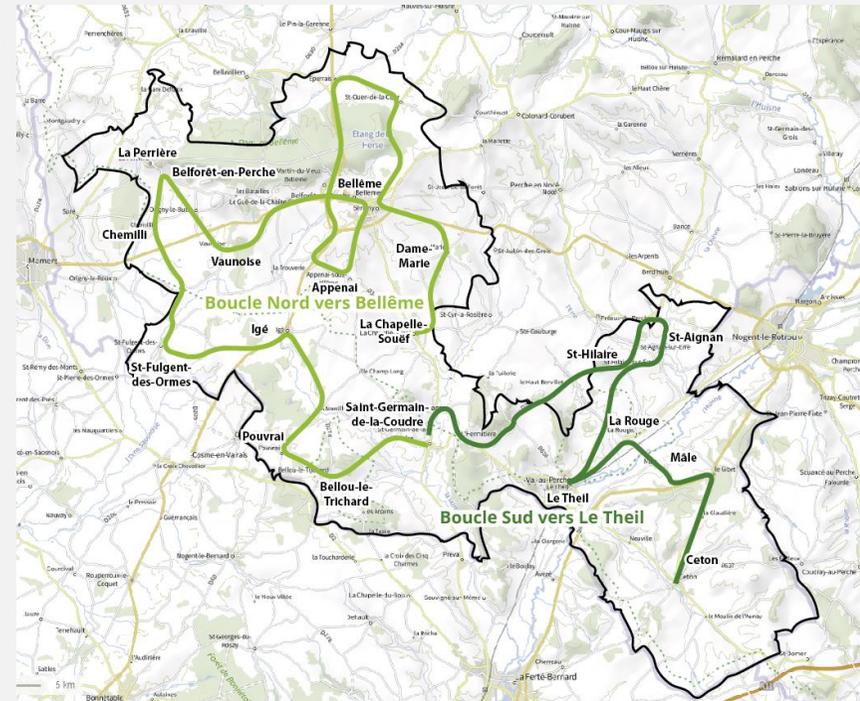
La mise en place de navettes autonomes relève encore, à l'heure actuelle, d'une action de communication plus que d'une réponse concrète aux besoins. Pour autant les évolutions technologiques et législatives en la matière doivent être anticipées dès maintenant par la collectivité. La CCCPN doit identifier dans quelle mesure ces navettes peuvent apporter une réelle plus-value dans une politique de mobilité globale.

Quelles logiques de fonctionnement ? La technologie actuelle se concentre sur une circulation des navettes sur un itinéraire fixe. Il peut s'agir alors de définir des boucles sur le territoire avec une navette autonome circulant en permanence sur les boucles identifiées sur la carte ci-contre :

- Environ un passage toutes les 2h30 sur la **boucle nord** ;
- Environ un passage toutes les 2h sur la **boucle sud**.

Quels coûts de mise en œuvre ? Une navette autonome coûte environ 250 k€ à l'achat. Sur 8 ans en tenant compte de la maintenance, de l'électricité et de la mise à disposition d'un local, le coût de 2 navettes autonomes s'élève à +/- 90 k€/an.

Quels freins aujourd'hui ? La vitesse de circulation (50 km/h aujourd'hui), l'autonomie des véhicules et la gestion des aléas de circulation sont les principaux écueils.



➤ Détails des mesures

Expérimentation d'une navette autonome sur la CC Cœur de Brenne (Indre, 4700 habitants)

Pendant 6 mois, un petit véhicule sans chauffeur a relié les communes de Mézières-en-Brenne, Azay-le Ferron et Paulnay en empruntant des routes départementales (20 km en 35 min). La navette fonctionne en ligne virtuelle, c'est-à-dire qu'il suit toujours sur le même parcours par guidage GPS à raison de 4 AR quotidiens.

Au total, 1 250 personnes transportées, soit 8 par jour en moyenne, principalement des personnes âgées ou handicapées, des jeunes et personnes privées de mobilité.

Cout de l'expérimentation : **800 k€** financés par l'Etat et les partenaires pour l'ingénierie, la CC pour les aspects de communication

Points positifs	Points négatifs
<ul style="list-style-type: none"> • Une forte satisfaction du service par les usagers • Une mobilité retrouvée chez certaines personnes 	<ul style="list-style-type: none"> • Une vitesse maximale de circulation de 50 km/h (même hors agglomération) • Une technologie pas encore stabilisée et une perte du signal GPS en cas de mauvais temps • Une autonomie électrique insuffisante • Un modèle économique qui reste à inventer pour les territoires ruraux



L'offre en transport collectif projetée au PDMS de la CCCPN (hors lignes scolaires)

Offre ferroviaire à renforcer

- TER Paris <-> Chartres <-> Le Mans
- Halte ferroviaire

Offre routière régionale Nomad à renforcer

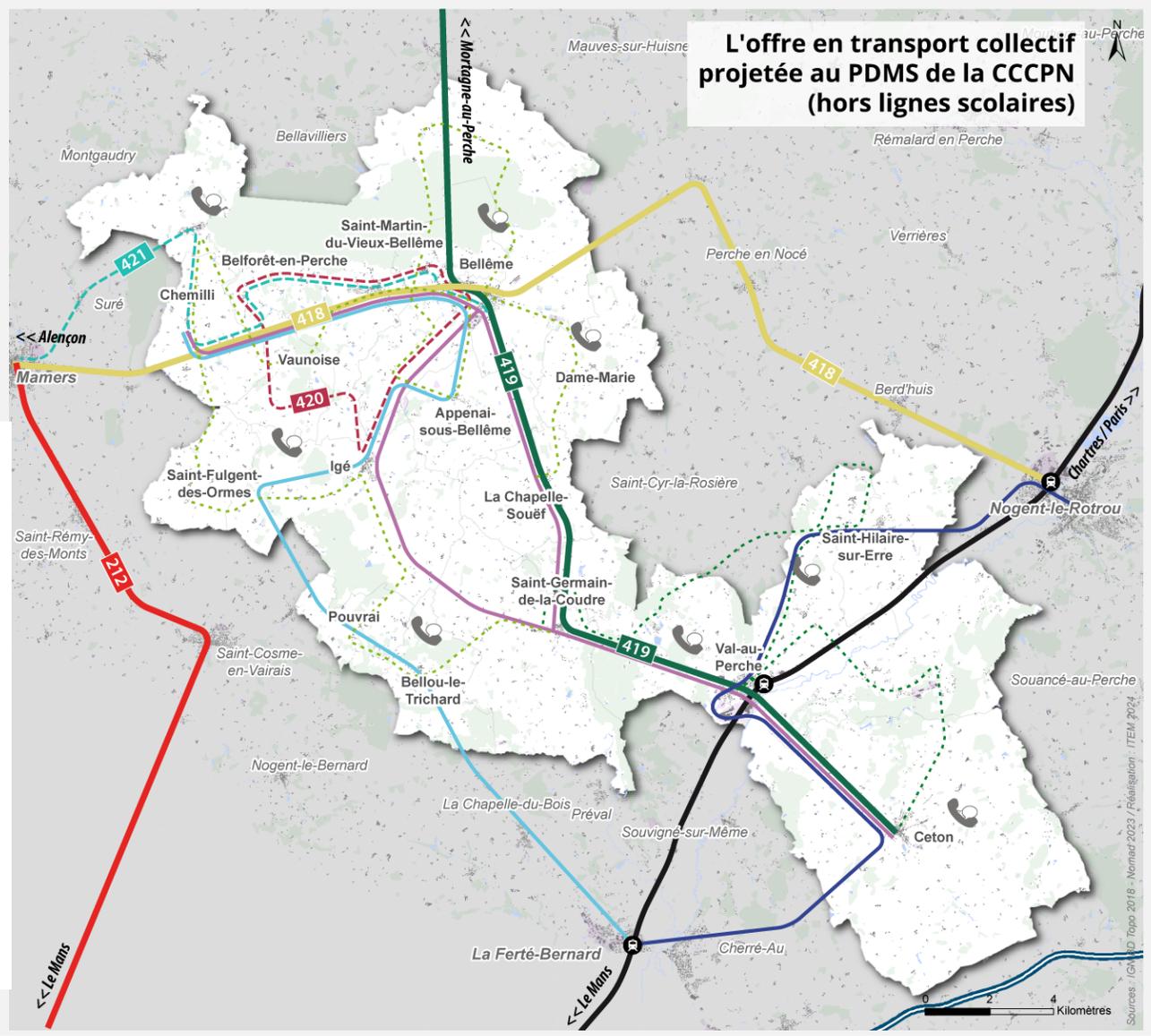
- 418. Nogent-le-Rotrou <-> Mangers <-> Alençon
- 419. Ceton <-> Mortagne-au-Perche

Autres offres routières régionales

- 421-marché. Bellême <-> Mangers
- Aléop 212. Mangers <-> Le Mans

Offre d'envergure communautaire

- Commune desservie par le TAD communautaire reconfiguré
- Ligne projetée Nogent <-> Val-au-perche <-> Ceton (<-> La Ferté-Bernard)
- Ligne projetée Chemilli <-> La Ferté-Bernard
- Ligne intra-CCCPN Chemilli <-> Ceton
- Ligne Nomad 420. Igé <-> Bellême transférée à la CCCPN
- Projet à long terme de lignes circulaires en navette autonome



➤ Détails des mesures**Quels financements des services de transport ?**

Au regard des coûts de mise en œuvre des actions du PDMS, se pose la question du financement.

La CCCPN seule ne peut assurer elle-même les charges de fonctionnement et d'investissement de tous les services de mobilité. Si certaines actions appellent à un travail partenarial et un partage financier avec la Région, le Département et les AOM limitrophes, le reste à charge reste important.

Le Versement Mobilité

Le Versement Mobilité (VM) est une contribution patronale recouvrée par l'Urssaf afin de financer les services de mobilité. Sont concernés tous les employeurs de 11 salariés et plus :

- Les employeurs privés ;
- L'État ;
- Les collectivités territoriales et leurs groupements ;
- Les établissements publics, qu'ils soient à caractère industriel ou commercial ou à caractère administratif dotés de la personnalité morale, de l'autonomie financière et d'une gestion autonome ;
- Les groupements d'intérêt public ;
- Les groupements d'intérêt économique qui constituent une entité juridique distincte des membres du groupement et pour leur propre personnel..

Le taux du VM pour les AOM de moins de 50 000 hab. est plafonné à **0,55 %** de la somme des rémunérations des salariés soumises à cotisations sociales.

Depuis la LOM, le versement mobilité est conditionné explicitement à l'organisation par l'AOM d'un **service régulier de transport public** de personnes (une ligne de bus ou de car par exemple). L'organisation d'un TAD ou de lignes à vocation scolaire ne peuvent en aucun cas justifier l'instauration du VM.

Le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions mobilité qui rentrent dans le champ de compétence de l'AOM. Il peut ainsi financer des actions concourant au développement des mobilités actives et partagées ainsi que les mobilités solidaires (ex : pistes cyclables, aires de covoiturage, plateforme de covoiturage, garage solidaire,...).

L'AOM doit délibérer pour le mettre en œuvre. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. Elle doit identifier les services réguliers mis en place et prévus. L'AOM doit consulter le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du VM.

La levée du VM peut s'envisager, mais elle nécessite un partage politique et économique, dans le sens d'une réelle plus-value.

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some geographical features. The pushpin is positioned over a specific area on the map.

Axe 2 : Le développement du vélo

Constats du diagnostic

- Une part modale du vélo très faible (1 % pour se rendre au travail).
- Aucun aménagement cyclable présent sur le territoire.
- Un potentiel important : 83 % de la population est à moins de 8 km d'une polarité

Objectif

- Disposer de la vision d'un futur maillage d'itinéraires cyclables cohérents pour sécuriser et développer la pratique du vélo

Publics cibles

- Actifs
- Captifs
- Scolaires

Mesures à mettre en œuvre

Les enjeux et objectifs d'un Schéma Directeur Cyclable

Un Schéma Directeur Cyclable est une démarche volontaire de planification à l'échelle d'un territoire afin de se doter de la vision moyen-long termes d'une armature cyclable.

- Il vise à identifier les liaisons cyclables à développer.
- Il concerne prioritairement les déplacements du quotidien, autrement dit les déplacements utilitaires, mais peut également intégrer une dimension de loisir et cyclotouristique.
- La vision projetée dans un Schéma Directeur Cyclable doit être cohérente et pragmatique au regard du potentiel d'usagers du vélo attendus, des pôles générateurs à relier, des autres modes de déplacements (gares, arrêts de transports en commun, aires de covoiturage, ...) et de la configuration territoriale.
- Un travail de définition et de chiffrage pour les aménagements cyclables à concevoir, puis de programmation et de priorisation des itinéraires retenus, le tout avec une forte concertation entre les acteurs de l'étude.
- Aux côtés du volet « aménagements », le Schéma devra proposer des actions concrètes en matière de services aux cyclistes (stationnement, jalonnement, location de vélos, etc.) afin d'accompagner le développement de la pratique cyclable.
- Une démarche nécessairement concertée et partagée avec les partenaires et la population, afin d'identifier au mieux les besoins et au regard des multiples acteurs compétents pour l'aménagement du maillage.
- Un document indispensable pour répondre à certains appels à projets et prétendre à certaines sources de financement.

Pour une plus grande cohérence et afin de mutualiser les coûts, le Schéma pourrait être réalisé à l'échelle du bassin de mobilité ou du PETR du Perche Ornaïs.

Acteurs	Rôle
CCCPN	AOM locale, compétente pour l'élaboration d'un SDC
ADEME, Région, CD61, PETR, Communes	Partenaires techniques et/ou financiers

Coûts

- 40 à 70 K€ pour la réalisation d'un schéma (des aides sont disponibles) selon l'échelle du Schéma

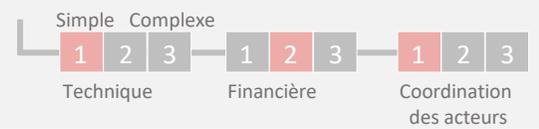
Suivi des mesures

- Linéaire d'aménagement cyclable réalisé / jalonné
- % de la voirie d'un territoire intégrant une place pour le vélo
- Fréquentation des aménagements (pose de compteurs vélos)
- Évolution de la part modale du vélo

Impact report modal



Faisabilité



👉 Détails des mesures

Les points clés de réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable sont :

1. Définir les liaisons cyclables à développer dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable

- Les déplacements internes aux polarités principales et secondaires du territoire (Bellême, Le Theil, Ceton....) en desservant les principaux pôles générateurs : gare, centre-bourg, établissements scolaires, zones d'activité ;
- Les déplacements entre les polarités et vers l'extérieur (Nogent, La Ferté...) ;
- Les déplacements et les communes proches en analysant les potentialités de déplacements pendulaires (actifs, scolaires.) en volume entre ces communes ;
- Les rabattements sur l'axe cyclotouristique de la Véloscénie.

2. Définir les aménagements cyclables à envisager

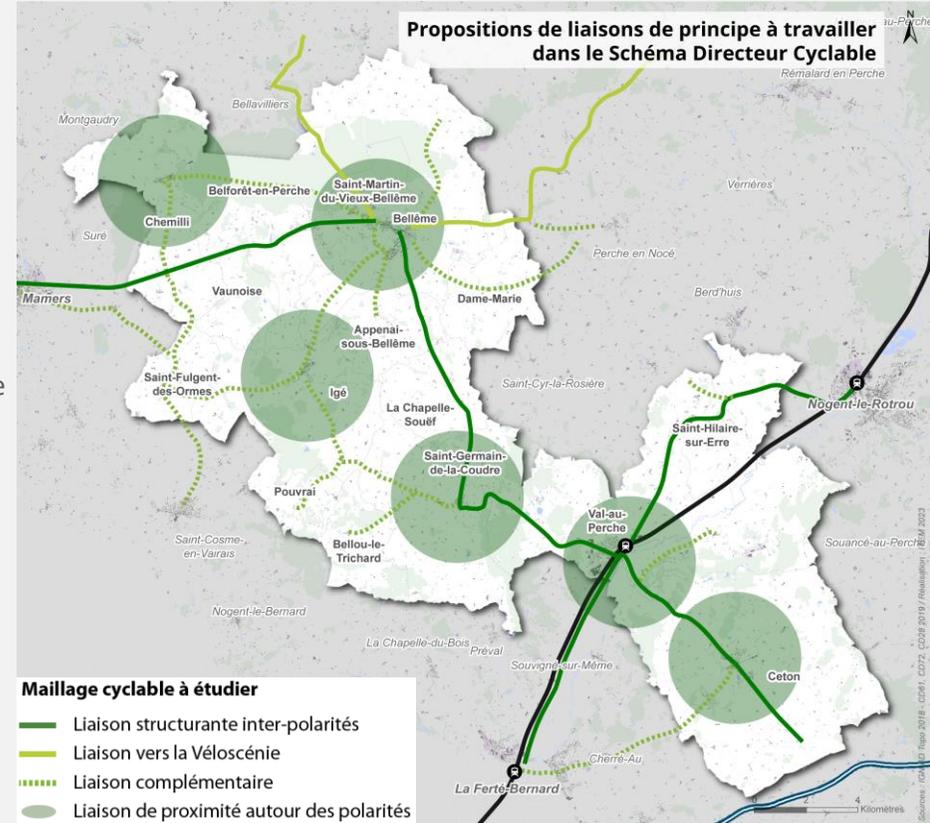
Le Schéma Directeur Cyclable définira les aménagements à réaliser. Différents types d'aménagements cyclables sont à envisager selon l'intensité du trafic routier et le volume de cyclistes attendu : des aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte, valorisation de chemins ruraux), des aménagements sur chaussée de type bandes cyclables ou chaussée à voie centrale banalisée, des voies partagées sur des routes à faible trafic.

3. Proposer un jalonnement adapté des itinéraires et les services complémentaires à la pratique

Le schéma définira en parallèle le jalonnement indispensable à la visibilité du réseau et proposera des services à développer en parallèle (pour venir compléter ceux du PDMS) pour développer la pratique : services de location, communication ...

4. Chiffrer les aménagements puis définir leur priorisation et/ou programmation pour préparer la mise en œuvre opérationnelle

- Chiffrer les aménagements cyclables à réaliser par ratio sur la base des préconisations précédentes ainsi que les services vélos envisagés ;
- Programmer (PPI) / prioriser leur réalisation en collaboration avec les gestionnaires de voiries et selon la gouvernance envisagée et rôle souhaité de la collectivité.



Constats du diagnostic

- De rares services à destination des cyclistes : quelques stationnements vélos dans les principales communes et une aide à l'achat à Val-au-Perche

Objectif

- Accompagner la structuration d'un maillage cyclable par des services vélos afin d'en encourager l'usage

Publics cibles

- Actifs
- Captifs
- Scolaires

Mesures à mettre en œuvre

Le corpus de services vélos possibles est important. L'élaboration du Schéma Directeur Cyclable sera l'occasion d'interroger la pertinence des différents services pour le territoire et d'identifier ceux à développer.

Des services de base, indispensables à la pratique quotidienne du vélo

Le déploiement de stationnements vélos adaptés aux besoins :

Tout comme une automobile, un vélo a besoin de stationner sur son lieu de destination. En fonction de la vocation (achat dans des commerces de proximité, intermodalité en gare routière...) et du temps de stationnement (courte durée ou longue durée), plusieurs types d'équipement existent :

- Des arceaux vélos abrités ou non pour du stationnement de courte et moyenne durée.
- Des box collectifs ou individuels et des arceaux abrités pour du stationnement de longue durée.

Le déploiement d'un jalonnement des itinéraires cyclables :

Le jalonnement permet de guider le cycliste sur les itinéraires adaptés tout au long de son parcours et de communiquer sur les aménagements réalisés. Le jalonnement est centré sur les besoins quotidiens des habitants et des touristes avec une identification et hiérarchise des pôles et équipements à desservir.

D'autres services vélos envisageables :

- Les outils d'information cyclable : carte des itinéraires, guide du cycliste en papier et format web ;
- L'incitation au développement de services vélos dans les entreprises (stationnements, vestiaires, incitations) ;
- Les programmes d'écomobilité scolaire : Plan de Mobilité, Vélobus ;
- Le service de location de moyenne et longue durée de vélos à assistance électrique afin d'essayer ce type de vélos avant un éventuel achat ;
- L'organisation de stages de remise en selle et d'apprentissage aux règles de circulation à vélo ;
- L'implantation de bornes relais techniques sur les centralités...

Acteurs	Rôle
CCCPN	AOM locale, compétente pour la mise en place de services vélos
Communes	Partenaires techniques et/ou financiers pour la déclinaison locale des services
ADEME, Région, CD61	Potentiels partenaires techniques et/ou financiers

Coûts

- Selon les services retenus au SDC

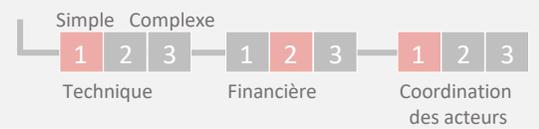
Suivi des mesures

- Evolution de l'offre des services mis en œuvre (nombre de stationnements vélos, outils de communication en place...)
- Fréquentation et usage des services (système de location, demandes d'aides...)
- Évolution de la part modale du vélo

Impact report modal



Faisabilité



➤ Détails des mesures**Le service de location longue durée de vélos à assistance électrique de la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (Oise, 18 000 habitants)**

Service en place depuis 2019 avec flotte comprenant une trentaine de vélos électriques et vélos-cargos.

La location comprend aussi :es accessoires (sacoche, pompe, antivol, écarteur de danger, feux de route), un entretien préventif régulier, une assurance casse-vol-dépannage et le prêt sur demande d'un siège enfant.

Le tarif est de 55 €/mois pour un VAE et de 70 €/mois pour un vélo-cargo.

Agglomération du grand Poitiers, mise à disposition de dispositifs des stationnements vélos (Vienne, 196 000 habitants)

La Communauté d'Agglomération de Poitiers assure l'acquisition de dispositifs de stationnement (appuis et abris) qu'elle met à disposition des communes.

La commune assure quant à elle l'installation des dispositifs de stationnement sur des lieux considérés comme prioritaires en accord avec la Communauté urbaine.

**Un programme d'écomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné (Ille-et-Vilaine, 37 000 habitants)**

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

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

Expérimentation du dispositif S'Cool Bus de la Communauté d'agglomération Seine Eure (Seine-Maritime, 103 000 habitants)

L'appel à projet TEPCV a permis de soutenir en 2016 le lancement par la CASE du dispositif le S'Cool Bus.

Le S'cool Bus est un vélocar doté d'une assistance électrique qui peut accueillir 8 enfants et un accompagnateur.

Le ramassage scolaire s'effectue le matin et le soir, au domicile des écoliers sur inscription.

L'expérimentation a dû être stoppé en 2019 pour un problème d'homologation du véhicule lié à sa puissance et la société S'cool Bus a déposé le bilan. La CASE a souhaité relancer ce dispositif en rachetant la marque S'cool Bus et en achetant de nouveaux vélocars en bois des Landes fournis par une société nantaise.

Depuis la rentrée 2023, 10 vélos-bus circulent de nouveau sur les communes des Damps, Le Vaudreuil, Louviers, Manoir-sur-Seine, Pont-de-l'Arche et Val-de-Reuil.

Une délégation de service public (DSP) a été signée avec la société exploitante du réseau urbain qui embauche les conducteurs.

Victime de son succès, il y a une liste d'attente et les élèves bénéficiaires changent toutes les 3 semaines.

La collectivité a donc signé un marché de 800 000 € sur quatre ans pour la fourniture de 45 véhicules (18 k€ par véhicule).



©Radio France - Lionel Thompson

Constats du diagnostic

- Les traversées principales de certaines communes disposent de zones pacifiées
- Mais des zones encore peu développées et ne contraignant pas assez les vitesses

Objectif

- Sécuriser les espaces urbains pour la circulation des modes doux et la qualité de vie par la mise en place de zones pacifiées

Publics cibles

- Actifs
- Captifs
- Scolaires

Acteurs	Rôle
CCCPN	Compétente en matière de voirie et AOM
Communes, CD61	Partenaires techniques
Etat	Partenaire technique pour les routes classées à grande circulation

Mesures à mettre en œuvre

La poursuite de la pacification via l'abaissement des vitesses et la mise en place d'aménagements d'apaisement dans ces secteurs sécuriseront davantage la pratique des modes actifs. En effet, les centres-bourgs sont les nœuds des mobilités alternatives et concentrent les secteurs stratégiques à enjeux de pacification forts.

Aménager et sécuriser à l'aide de plusieurs méthodes de pacification :

- Diminuer la vitesse des voitures en instaurant des zones à 30 km/h ou des zones de rencontres (20 km/h) selon les zones stratégiques (abords d'une école, commerces...);
- Proposer des aménagements de pacification routière selon la vocation de la voirie de type plateau piéton, chicanes, écluses, coussin berlinois ...



Coûts

- Zone 30 / Zone de Rencontre : de 0 à 50 € / ml pour des aménagements légers (écluses, chicanes ...) et jusqu'à 500 €/ml pour un réaménagement global
- Plateau piéton : 20 à 25 000€ / unité
- Coussin : 1 000 € / unité

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire en zone 30 ou zone de rencontre

Impact report modal



Faisabilité



📌 Détails des mesures

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation d'installation	Illustrations
Dispositifs surélevés	Coussins	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Simplicité d'implantation - Eviter l'inconfort des usagers des bus et l'usure prématurée des véhicules - Limiter les secousses et le bruit au passage des Poids Lourds - Faciliter les franchissements des cycles 	<ul style="list-style-type: none"> - Durée de vie réduite - Effet de modération de vitesse limitée sur les 2 roues motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> - Bruit lors des franchissements - Nécessité d'éclairage public pour être bien identifié la nuit - Respecter les règles d'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Eviter les coussins berlinois préfabriqués compte tenu de leur dégradation rapide. Eventuellement en entrée de zones 30 sur les axes structurants s'il y a du trafic Poids Lourds et des lignes de bus sur l'axe 	
	Plateaux	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser fortement les traversées piétonnes - Ralentit également les 2 roues et poids lourds - Participer à l'aménagement de l'espace public environnant - Durée de vie 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Inconfort des usagers des bus et perte de vitesse - Bruit au passage des Poids Lourds - Gestion plus complexe des écoulements d'eau 		<ul style="list-style-type: none"> - Aux principales intersections des zones 30 dans les secteurs de partage multimodal de la voirie où l'intensité des flux piétons est la plus forte. Plutôt sur les axes du réseau structurant et de liaisons intercommunales. Eviter leur succession sur un axe accueillant une ligne de bus structurante ou plusieurs lignes. 	
	Ralentisseurs	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Implantation simple - Ralentit tous les usagers de la route 	<ul style="list-style-type: none"> - Inconfort pour les bus et les cycles - Bruit de ré accélération après le ralentisseur 	<ul style="list-style-type: none"> - A éviter sur les itinéraires de bus 	<ul style="list-style-type: none"> - A éviter sur les axes accueillant des bus. Aménagement qui n'est pas à privilégier mais permet un ralentissement à moindre frais. Il doit être réservé aux axes locaux. 	

👉 Détails des mesures

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation	Illustrations
Dévoisement du tracé	Etranglements	- Possibilité de sécuriser et d'intégrer des places de stationnement dans des zones contraintes (rues étroites croisements problématiques et stationnement résidentiel à préserver sur voirie)	- Effet pas évident sur la vitesse dans les rues en double sens (accélération pour forcer le passage). - Difficile à implanter dans des zones résidentielles avec des sorties de maison tous les 20 mètres	- Associer la signalisation nécessaire et éclairer les obstacles pour qu'ils soient visibles	- Préférence en sens unique dans les zones 30 pour faire respecter la limitation de vitesse et pour organiser le stationnement	 <small>Source : CC 67</small>
	Chicanes	- Réduit la vitesse surtout en entrée de communes dans des zones peu denses où la vitesse est parfois excessive	- Potentielle problématique de foncier			 <small>Source : CETE de l'Est</small>
	Dévoiements	- Réduit la vitesse surtout en entrée de communes dans des zones peu denses où la vitesse est parfois excessive	- Potentielle problématique de foncier			 <small>Source : ATF</small>

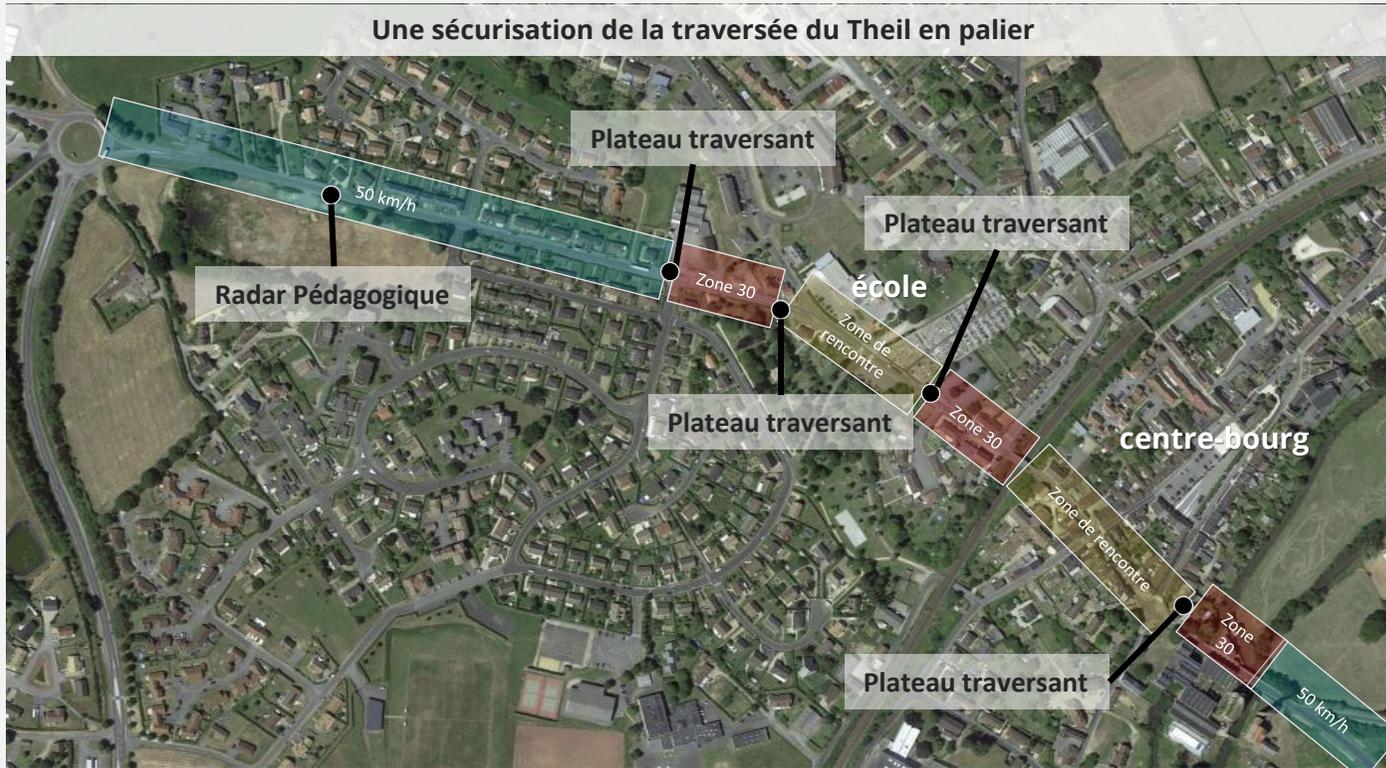
👉 Détails des mesures

Un exemple d'apaisement des vitesses sur la traversée de bourg : Le Theil

Une logique de diminution de la vitesse par palier pour éviter le ralentissement brutal de véhicules (accidentogène) :

- Une entrée de ville à 50 km/h pouvant être accompagné d'aménagements ponctuels (ralentisseurs, chicanes) pour conserver cette vitesse de 50 km/h.
- Entre l'entrée de ville et le cœur de bourg : début de la zone 30 pour anticiper le cœur de ville et la présence de nombreux piétons et vélos (aménagement ponctuel : coussin, ralentisseurs, écluses voire plateau sur des intersections ou traversées délicates).
- Cœur de bourg et abords de l'école : zone de rencontre (20km/h) pour faciliter l'insertion des modes actifs sur la voirie avec des aménagements de ralentissement importants (plateau traversant sur l'ensemble de la zone).

Attention : les aménagements sur la voirie doivent être adaptés aux types de véhicule (poids-lourds par exemple) passant par cet axe.



👉 **Détails des mesures**

Zoom sur les abords des établissements scolaires

Modérer et apaiser les vitesses à l’approche de la zone scolaire et mettre en place les aménagements de pacification et de sécurisation nécessaires

- Mise en place de radars pédagogiques
- Implantation de ralentisseurs (plateaux / dos d’âne / coussins berlinois /...)
- Selon les plans de circulation, les axes desservant les écoles peuvent également être fermés en journée par l’instauration d’une « **rue scolaire** » ou « **rue aux écoles** »

Améliorer la visibilité des piétons aux abords d’établissement stratégique et sécuriser les traversées pour interpeller les conducteurs et inciter à la prudence notamment à l’approche de la zone scolaire :

- Signalisation réglementaire et/ou lumineuse renforcée
- Implantation d’un mobilier d’ambiance scolaire (ex: totem crayon, totem figurine,...) ainsi que des potelets et des barrières spécifiques
- Marquage au sol matérialisant les traversées et circulations des modes doux
- Mise en accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite

Distinguer les différents espaces de stationnement via de la signalisation horizontale et verticale :

- Les arrêts minute pour de la dépose ou de la reprise
- Le stationnement courte durée proche des commerces (rotation)
- Le stationnement de plus longue durée pour les actifs
- Le stationnement des véhicules TC consacrés au ramassage scolaire ou pour des lignes régulières/TAD/ligne de covoiturage
- Le stationnement des vélos dans les enceintes des établissements scolaires-entreprises et aux abords des établissements publics (mairie, OT...)

Sensibiliser et communiquer auprès des parents d’élèves pour réduire les pratiques anarchiques et accidentogènes aux abords des établissements scolaires

La rue scolaire (ou rue aux écoles)

Le concept de rue scolaire consiste à offrir une large place aux piétons aux abords des écoles en engageant une fermeture temporaire de la rue à la circulation. L’objectif est de créer des micro-centralités apaisées et qualitatives aux abords des établissements scolaires. Au-delà de l’aspect sécuritaire, c’est une démarche en faveur de l’usage des mobilités douces et de reconquête et d’apaisement de l’espace public.

Le concept de rue aux écoles se décline en plusieurs niveaux d’intervention selon les caractéristiques et les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée.

Circulation maintenue	Piétonisation aux heures d’entrée et de sortie d’école	Piétonisation permanente
<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de dispositifs de pacification • Marquage au sol ludique • Extension des parvis • Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Pose de barrières amovibles • Marquage au sol ludique • Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Pose d’une barrière fixe ou d’une borne de contrôle d’accès • Végétalisation • Requalification de l’espace public et transformation en un nouvel espace de vie



A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a town or village. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Axe 3 : La diminution de l'autosolisme

Constats du diagnostic

- La CCCPN dispose de 3 aires de covoiturations signalées et qualitatives pour environ 50 places (Le Gué de la Chaîne, Bellême, Val-au-Perche)

Objectif

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

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Compléter le maillage d'aires de covoiturage

Il s'agira de compléter le maillage actuel par des aires locales au niveau de points de convergence communautaire et dans les communes via la signalisation/création de 12 nouvelles aires sur des parkings existants, et de compléter les équipements de 2 aires existantes.

Mesure 2 : Travailler avec les communautés de communes limitrophes pour l'identification d'aires de covoiturage externes

La mobilité s'affranchissant des limites administratives, des aires de covoiturations utiles pour les déplacements quotidiens des habitants de la CCCPN ont été identifiés à l'extérieur du territoire lors des ateliers de concertation.

3 aires externes ont été ciblées :

- Mamers, près du Super U ;
- Saint-Cosme-en-Vairais : dans le centre-bourg ;
- Berd'huis : dans le centre-bourg.

Dans le cadre du travail partenarial lié au bassin de mobilité, ou dans le cadre de réflexions sur la mobilité sur ces territoires limitrophes (Comité des partenaires, Plan de Mobilité...), la CCCPN pourra être ainsi force de propositions sur le volet covoiturage.



Coûts

- Coût des 10 nouvelles aires de covoiturage à signaler : +/- 13,9 k€
- Coût de 2 aires de covoiturage à créer (Saint-Fulgent + Chemilli) : +/- 38,6 k€
- Coût des 2 aires existantes à équiper en stationnements vélos : 2500 €

Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créées
- Taux d'occupation des aires

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité



📌 Détails des mesures

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Belforêt-en-Perche – Sérigny Parking de la maison des associations		10 places	A signaler	Signalisation des places : 500 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 4 k€
2	Saint-Martin-du-Vieux-Bellême Parking La Croix Feuë Reine – rocade sud		10 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 1 000 € Total : +/- 1 k€
3	Igé Mairie		5 places	A signaler	Signalisation des places : 250 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 3 arceaux vélos : inclus action 4.3 Total : +/- 1,2 k€
4	Chemilli Le Poteau – D955		10 places	A viabiliser	Viabilisation de 10 places : 30 000 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 3 arceaux vélos : inclus action 4.3 Total : +/- 31 k€

📌 Détails des mesures

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
5	La Chapelle-Souëf Parking arrêt de bus		5 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 3 arceaux vélos : inclus action 4.3 Total : +/- 1 k€
6	Saint-Germain-de-la-Coudre Salle des fêtes		5 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux abrités : inclus action 4.3 Total : +/- 1 k€
7	Ceton Foyer rural		5 places	A signaler	Signalisation des places : 250 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux abrités : inclus action 4.3 Total : +/- 1,2 k€
8	Belforêt-en-Perche – Le Gué-de-la-Chaine		5 places existantes	Existante à compléter	3 arceaux vélos : 500 € Total : +/- 500 €
9	Val-au-Perche D923/D107		5 places existantes	Existante à compléter	5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 k€
10	Bellême Champ de Foire		40 places existantes	Existante	-

📍 Détails des mesures

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
11	Dame-Marie Parking cimetière		2 places	A signaler	Signalisation des places : 250 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 2 arceaux vélos : 300 € Total : +/- 1,5 k€
12	Saint-Hilaire-sur-erre Foyer rural		2 places	A signaler	Signalisation des places : 250 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 2 arceaux vélos : 300 € Total : +/- 1,5 k€
13	Bellou-le-Trichard Salle des fêtes		2 places	A signaler	Signalisation des places : 250 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 2 arceaux vélos : 300 € Total : +/- 1,5 k€
14	Saint-Fulgent-des-Ormes Cimetière		2 places	A viabiliser	Signalisation des places : 250 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € Viabilisation de 2 places : 6 000 € 2 arceaux vélos : 300 € Total : +/- 7,6 k€

Aires existantes à signaler : +/- 13,9 K€

Aire à créer : 38,6 K€

Aires existantes à compléter : +/- 2,5 K€

Total : 15 K€

Constats du diagnostic

- Un caractère rural, une faible densité, où la plupart des communes ne disposent pas d'arrêts de TC, et une mobilité très axée sur l'automobile

Objectif

- Mettre en lien l'offre et la demande de covoiturage sur le territoire

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Le **covoiturage dynamique** ou organisé, constitue une variante au covoiturage classique, basé sur un système en **temps réel** au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet en cours. Les lignes de covoiturage permettent de covoiturer comme on prend le bus. C'est un système qui complète dans le temps et l'espace l'offre TC. Il s'appuie sur les **principaux flux routiers** pour offrir une solution structurée de mobilité.

Le principe est basé sur **l'implantation de bornes et/ou de panneaux lumineux** en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux et une place « arrêt minute » permet l'arrêt des conducteurs.

Ce système est généralement exploité par des sociétés privées (ex : Ecov, Taxito) qui **proposent différents niveaux de service** :

- Matérialisation d'arrêt à l'aide d'un boîtier et panneau lumineux affichant la destination ;
- Intégration d'une application mobile ;
- Possibilité de partage de frais et de dédommagement « place libre » ;
- Mise en place possible d'une garantie de départ : au bout d'un certain temps d'attente, l'opérateur garantit le trajet à l'aide d'une autre offre (taxi, etc.).

A noter que depuis la LOM, les AOM peuvent accorder des gratifications financières aux conducteurs s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée et apporter une contribution financière aux passagers (voire la gratuité). La mise en place d'une charte sera également à prévoir.

Mesure 1 : Expérimenter une ligne entre Ceton et Bellême

Cette ligne, qui comptera 7 arrêts, prendra place sur l'axe structurant de la CCCPN reliant les principales polarités.

Mesure 2 : Envisager d'autres lignes selon les retours d'expérience

Si elle s'avère concluante, l'expérience pourra être poursuivie sur d'autres axes du territoire et en lien avec les territoires limitrophes.

Acteurs	Rôle
CCCPN	Compétente en matière de voirie et AOM locale
Communes, CD61	Partenaires techniques et/ou financiers dans la définition et l'aménagement des arrêts
AOM limitrophes	Partenaires techniques ou financiers pour les lignes sortants de la CCCPN

Coûts

- Coût d'une ligne de covoiturage dynamique entre Bellême et Ceton :
 - Investissement : +/- 45 K€
 - Fonctionnement : 15 - 19 K€ /an

Suivi des mesures

- Fréquentation de la plateforme/application
- Nombre de trajets demandés
- Nombre de trajets assurés

Impact report modal



Faisabilité



👉 Détails des mesures

onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC Cœur de Savoie (73)

- La ligne de covoiturage relie 2 communes pôles du territoire entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par Ecov. Il est basé sur une application dédiée et le positionnement de panneaux lumineux. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des départs garantis en heure de pointe : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation.

onCovoit'
Ligne quotidienne de covoiturage



Le covoiturage spontané sur la Communauté d'Agglomération Grand Lac (73)

- 2 lignes de covoiturage ont été réalisées depuis un secteur de l'agglomération mal desservi en transport collectif et le centre d'Aix-les-Bains.
- 22 bornes lumineuses ont été implantées sur lesquelles peuvent être affichées différentes destinations à l'aide d'un boîtier bouton.
- Un espace de stationnement est prévu au droit de l'arrêt.
- Pour sécuriser le service, les covoitureurs seront identifiés grâce à un kit de covoiturage, mais son utilisation n'est pas obligatoire.
- Coûts : 135 000 k€ pour la mise en place du système.



👉 Détails des mesures

HALT ô STOP dans le Puy-de-Dôme : un équipement pour le covoiturage spontané

Halt ô Stop est une solution de mobilité légère et rapidement opérationnelle sur un territoire rural.

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.

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 ;
- Sans réservation ni inscription.

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. Soit +/- 10 k€ pour une ligne identifiée sur 5 communes.



A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a town or village. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Axe 4 : L'information et la solidarité

➤ **Constats du diagnostic**

- Un caractère rural, une faible densité et dont la plupart des communes ne disposent pas d'arrêts de TC

➤ **Objectif**

- Développer une solution de mobilité pour les publics fragiles et isolés pour des trajets non couverts par le transport public

➤ **Publics cibles**

- Captifs

➤ **Mesures à mettre en œuvre**

Ce type de service permet de transporter, par des **conducteurs bénévoles** dans leur propre véhicule, des personnes non motorisées et n'ayant pas d'autres alternatives (personnes âgées, à faible ressources, sans emplois, ...) pour des **déplacements occasionnels** (course, RDV médical).

Le dispositif pourra être porté et organisé par une association locale d'entraide qui filtre les demandes et assure la mise en relation des usagers et des chauffeurs bénévoles.

La conception d'un transport solidaire se repose sur **plusieurs principes** :

- **Être complémentaire aux autres offres de mobilité** : répondre à des demandes non couvertes par les offres de mobilité disponibles : lignes régulières et à la demande, ligne de covoiturage...
- **Défrayer, au moins partiellement le conducteur bénévole**, soit directement par le bénéficiaire, soit par le bénéficiaire et l'association (via ses financeurs) à travers une prise en charge partielle ;
- **Ne pas concurrencer les services de taxis et les ambulances** en ciblant certains besoins de déplacements (ex : rdv médicaux) et certains publics (personnes âgées, personnes en situation de précarité...).

Les grandes lignes du fonctionnement d'un transport solidaire :

- Le bénéficiaire contacte l'association organisant le service en amont du trajet pour définir la date, l'heure et la destination du trajet ;
- L'animateur recherche le bénévole disponible et correspondant à la zone géographique, puis recontacte le bénéficiaire ;
- Le conducteur va chercher le bénéficiaire chez lui (ou un autre lieu défini en amont) et effectue le déplacement. A la fin du trajet, le règlement s'effectue de la main à la main ou par remise d'un récépissé pour l'organisme.

Acteurs	Rôle
Association locale	Cheffe de file, intervention à l'échelle de la CCCPN
CCCPN	AOM locale, partenaire technique et financier
Communes	Partenaires techniques pour la communication du service
CD61	Potentiel partenaire financier

➤ **Coûts**

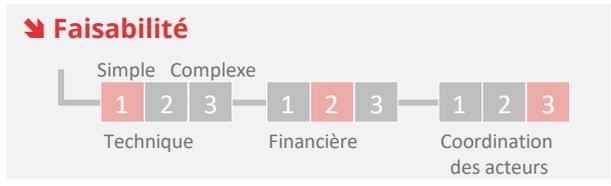
- Très variable selon l'organisation souhaitée et l'engagement de la collectivité et de ses partenaires (2,3 k€ dans l'exemple d'organisation présenté)

➤ **Suivi des mesures**

- Nombre de trajets effectués
- Nombre de bénéficiaires et de chauffeurs bénévoles
- Principales OD réalisées, motifs déplacements

➤ **Impact report modal**

Limité Moyen Élevé



👉 Détails des mesures

Un exemple illustratif de gouvernance et d'organisation

Le dispositif pourra être porté et organisé par une **association d'entraide** qui assure la mise en relation des usagers et des chauffeurs bénévoles ;

La **CCCPN accompagne la mise en place du projet** notamment autour du démarchage de bénévoles, de la communication auprès des sites stratégiques (EPHAD, communes, etc.) et d'un financement partiel du transport.

Organisation du système :

- Un service pour les publics en situation de précarité, sur inscription préalable, pour répondre à certains besoins (emploi, formation, médical, achats de 1ere nécessité) non couverts les offres de mobilité et les ambulances dans un rayon de 30 km
- L'association, en lien avec la CCCPN, dédie une personne pour animer le service dans un local pour répondre aux besoins des bénéficiaires (téléphone, site ou au local) ;
- L'animateur gère :
 - La communication du service auprès des différents lieux stratégiques du territoire, des élus, des associations caritatives, des cabinets médicaux... ;
 - Du recrutement et de la formation des bénévoles en lien avec les communes.
- Le conducteur est défrayé par le passager et par l'association via des financements CCCPN et autres acteurs publics à hauteur de 0,30 €/km dont 50 % est pris en charge par les acteurs publics.
- Sur une hypothèse de 300 trajets annuels de 50 km en moyenne aller-retour, le coût à charge de la collectivité s'élève à 2 250 €/an.

Mobilité solidaire du Pays de Colombey et du Sud Toulois (54)

- Organisé par l'association Familles Rurales qui met en relation les bénéficiaires et les conducteurs bénévoles
- A destination de retraités, demandeurs d'emploi ou bénéficiaires de minimas sociaux avec des revenus inférieurs à 1100 € (pour une personne seule)
- Service payant : de 0,20 €/km ou 0,40 €/km selon les ressources de l'utilisateur
- Le conducteur reçoit 0,40 €/km, la différence provient de l'association
- Résultats sur 1 an : 85 bénéficiaires ont effectué 760 courses grâce à 25 bénévoles
- Coûts : env. 27 k€/an, partagé entre les bénéficiaires (30 %), la ComCom (18 %) et le CD54 et la CAF...

Vous avez besoin de vous déplacer ?



Atchaum, réalise vos souhaits...

Je suis passager,

je cherche un trajet...

Je suis conducteur,

je dépose un trajet... je m'inscris...

Constats du diagnostic

- Une méconnaissance de l'offre de déplacement alternative à la voiture individuelle de la part des habitants.

Objectif

- Améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité chez la population pour favoriser leur utilisation.

Publics cibles

- Captifs

Mesures à mettre en œuvre

L'objectif est d'éditer un guide mobilité à destination des habitants, des employés 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,...) et mettra en évidence les avantages procurés par les modes alternatifs (coût, temps, santé,...). Le guide devra être facilement compréhensible par les lecteurs.

Ce répertoire pourra s'envisager sous divers supports et sera à actualiser régulièrement :

- En format papier et PDF pour impression et téléchargement depuis le site de la CC, transmissions via mailing ... en limitant la distribution papier pour faciliter l'actualisation ;
- Sous forme de répertoire web sur une plateforme / site dédié, accessible directement ou intégré au site web de la CCCPN avec une page « répertoire » spécifique ;
- Via les outils déjà existants (l'Orne dans ma poche...).

Le guide mobilité sera mis à disposition dans les **établissements recevant du public** (Maisons France Services, mairies, OT...), qui pourront alors servir de « maisons de la mobilité » : les usagers et visiteurs pourront se renseigner sur l'offre de mobilité du territoire.

Lors des manifestations et événements liés à la mobilité, une information itinérante pourra être mise en place, par exemple sous forme de totems publicitaires comprenant les informations clés du guide mobilité, des conseils de déplacements, des « haltes aux idées reçues », ...

Acteurs	Rôle
CCCPN	AOM locale, cheffe de file pour la réalisation du guide
Région	Partenaire technique pour la mise à disposition d'informations mobilité

Coûts

- +/- 10 k€ pour la réalisation d'un livret par une agence externe
- +/- 5 k€ pour la création d'un site web dédié
- +/- 3 k€ pour l'impression de 1 000 livrets
- 0,15 ETP pour la réalisation du guide et 0,05 ETP / an pour son actualisation

Suivi des mesures

- Nombre de répertoires distribués
- Nombre de téléchargement du répertoire / visite sur la page internet
- Nombre de sollicitations/renseignements

Impact report modal



Faisabilité



📌 Détails des mesures

Pour aider la CCCPN dans ces réflexions, des exemples de guide ont été analysés et comparés. 3 concernent des guides au format papier/imprimable et 1 est un site internet dédié.



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	non	non	non	Page d'accueil avec menu
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	non	non	Oui avec carte de l'offre	non
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	Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)	Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Non – juste plan de l'offre TC
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé
Comparatif entre les modes	Non	Non	Oui	Renvoi sur le calculateur régional
Sensibilisation	Très limitée	Très limitée	Oui	Non
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)
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.	-

Constats du diagnostic

- Un seul lieu d'intermodalité existant à Bellême (Champ de Foire).

Objectif

- 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

Publics cibles

- Actifs
- Captifs
- Scolaires

Acteurs	Rôle
CCCPN	AOM locale
Région	Partenaires techniques en tant que chef de file de l'intermodalité
Communes, CD61	Partenaires techniques

Mesures à mettre en œuvre

On entend par **points de rencontre des mobilités (PRM)** 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...) au niveau de points de convergence majeure.

Ainsi **8 PRM seraient à constituer sur le territoire** (détaillés page suivante) :

- Le Theil
- Ceton
- Saint-Germain-de-la-Coudre
- Igé
- Belforêt – Le Gué de la Chaine
- La Chapelle-Souëf
- Chemilli
- Bellême (existant au Champ de foire)



PRM de Bellême



PRM de Nods Les Premiers Sapins (25)

Coûts

- +/- 37 k€ pour les 8 PRM identifiés, en complément du coût des actions liées au covoiturage et aux arrêts TC

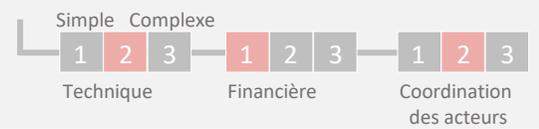
Suivi des mesures

- Evolution des offres de mobilité sur les PRM
- Fréquentation des services proposés

Impact report modal



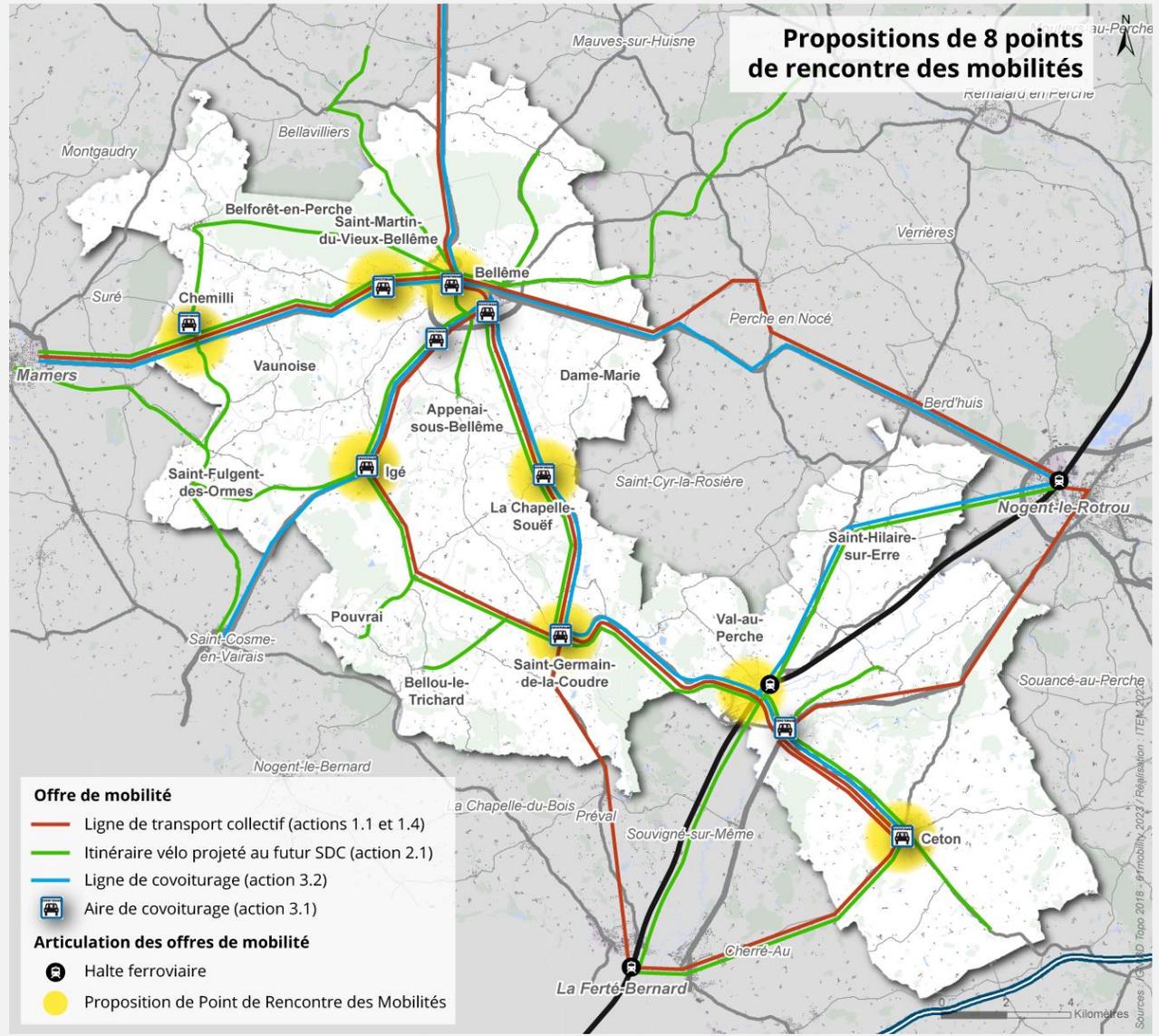
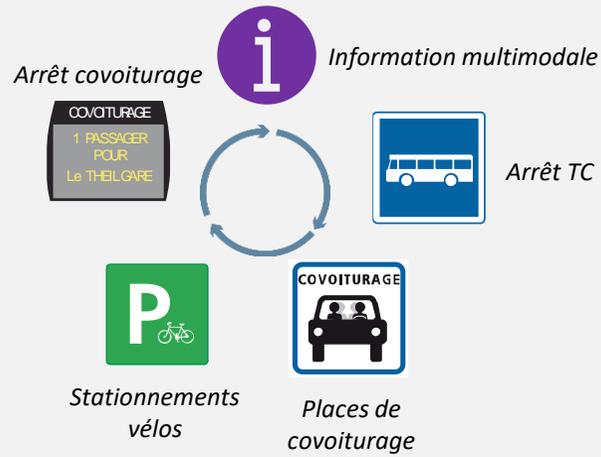
Faisabilité



➤ Détails des mesures

Prévoir des services à minima en parallèle d'une bonne signalisation :

- Une information multimodale complète (plans / fiches horaires...) pour rendre l'offre lisible ;
- Des points d'arrêts TC sécurisés répondant aux normes PMR si une ligne régulière existe (en priorité pour les arrêts principaux) ;
- Un stationnement vélo ;
- Des places matérialisées pour le covoiturage et des arrêts de covoiturage si une ligne est développée.



📌 Détails des mesures

PRM	Localisation	Information multimodale	Stationnements vélos	Arrêt ligne de covoiturage	Aire de covoiturage
Chemilli	Le Poteau – D955	A prévoir	3 arceaux 500 €	Non dans un 1 ^{er} temps	10 places à créer incluses action 3.1
Le Gué de la Chainé	Au niveau de l'arrêt de bus	A prévoir	5 arceaux abrités 2000 €	Non dans un 1 ^{er} temps	Existante déportée
Bellême	Champ de foire	A prévoir	Existant	Oui inclus action 3.2	Existante
Igé	Mairie, au niveau du futur arrêt de bus (actions 1.1 et 1.4)	A prévoir	3 arceaux 500 €	Non dans un 1 ^{er} temps	5 places à signaler incluses action 3.1
La Chapelle-Souëf	Au niveau de l'arrêt de bus	A prévoir	3 arceaux 500 €	Oui inclus action 3.2	5 places à signaler incluses action 3.1
Saint-Germain-de-la-Coudre	Salle des fêtes	A prévoir	5 arceaux abrités 2000 €	Oui inclus action 3.2	5 places à signaler incluses action 3.1
Le Theil	Ecole, au niveau de l'arrêt de bus	A prévoir + jalonnement vers la gare (3 k€)	5 arceaux abrités 2000 €	Oui inclus action 3.2	Existante déportée
Ceton	Arrêt de bus	A prévoir	5 arceaux abrités 2000 €	Oui inclus action 3.2	5 places à signaler incluses action 3.1
Cout total		3 k€/PRM 27 k€	9,5 k€	inclus action 3.2	inclus action 3.1

Axe 4
L'information et la solidarité

Action
4.4

S'appuyer sur des structures d'aide à l'insertion (Atelier Mob, CBE...) pour répondre aux difficultés des plus contraints

➤ **Constats du diagnostic**

- Une action existante de la part de l'association l'Atelier MOB de location solidaire de scooters et vélos pour les personnes en insertion professionnelle.

➤ **Objectif**

- Développer les actions proposées par l'Atelier MOB pour satisfaire davantage de demandes

➤ **Publics cibles**

- Captifs

➤ **Mesures à mettre en œuvre**

L'objectif est d'accompagner la mobilité des personnes en insertion professionnelle en leur donnant une solution pour des trajets qui ne sont pas ou peu couverts par les transports en commun.

L'association **l'Atelier MOB** propose déjà sur le territoire de la CCCPN un dispositif de **location solidaire** de vélos, de scooters et trottinettes pour faciliter l'accès à l'emploi et à la formation. L'accès à l'Atelier Mob se fait dans le cadre d'un contrat de prêt établi entre l'association et le demandeur. Cette demande doit être obligatoirement établie par un référent/prescripteur (Missions locales, CCAS, Pôle Emploi, organismes de formation...).

Ainsi, il s'agit de s'appuyer sur cette structure spécialisée pour renforcer le dispositif sur le territoire de la CCCPN. L'action de la collectivité pour cette action pourra être multiple :

- **Mettre à disposition de l'association des lieux de stockage**, de réparation et de dépose/reprise des deux-roues ;
- **Valoriser les actions** de l'Atelier MOB dans les outils de communication et auprès des entreprises et faire connaître ses besoins ;
- **Apporter un soutien financier** à la structure ;
- **Accompagner la structure dans la mise en œuvre de nouveaux services** : aide au permis de conduire, diagnostic mobilité personnalisé, atelier collectif...



Acteurs	Rôle
Atelier MOB	Organisation et mise en place du service sur le territoire de la CCCPN
CCCPN, CD61	Partenaires techniques et participation financière au développement des activités de l'association
Communes	Partenaires techniques

- **Coûts**
- Très variable selon l'organisation souhaitée et l'engagement de la collectivité et de ses partenaires

- **Suivi des mesures**
- Nombre de bénéficiaires et profil
 - Evolution de la flotte
 - Nombre de locations réalisées et durée moyenne

➤ **Impact report modal**

Limité | **Moyen** | Élevé

➤ **Faisabilité**

Simple | Complexe

1 2 3 | 1 2 3 | 1 2 3

Technique | Financière | Coordination des acteurs

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a town or a specific area. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

4) La synthèse du plan d'actions

	Actions	Echelle de mise en œuvre	Acteurs				
			CCCPN	Communes	Région	CD 61	Autre(s)
1.1a	Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes	Externe à la CCCPN			Normandie Pays de la Loire		
1.1b	Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en créant de nouvelles lignes	Externe à la CCCPN			Normandie Pays de la Loire Centre VdL		CC L'Huisne Sarthoise
1.2	Travailler avec la Région sur le transfert des services de transport scolaire à la CCCPN	Interne à la CCCPN					
1.3	Faire évoluer le TAD communautaire	CCCPN voire bassin de mobilité					PETR
1.4	Réaliser une étude d'opportunité de création de nouvelles lignes internes/navette autonome en complément du TAD communautaire	Interne à la CCCPN					Etat
2.1	Réaliser un Schéma Directeur Cyclable de manière concertée	Interne à la CCCPN					ADEME PETR
2.2	Intégrer au SDC des actions d'accompagnement à la pratique du vélo	Interne à la CCCPN					
2.3	Renforcer la pacification dans les communes	Interne à la CCCPN					
3.1	Mailler progressivement le territoire en aires de covoiturage	Externe à la CCCPN					
3.2	Développer des lignes de covoiturage dynamique	Externe à la CCCPN					AOM limitrophes
4.1	Etudier avec les partenaires la structuration d'un système de transport solidaire basé sur des chauffeurs bénévoles	Externe à la CCCPN					Association locale
4.2	Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité	Externe à la CCCPN					
4.3	Identifier des points de rencontre mobilité sur des secteurs stratégiques	Interne à la CCCPN					
4.4	S'appuyer sur des structures d'aide à l'insertion (Atelier Mob, CBE...) pour répondre aux difficultés des plus contraints	Interne à la CCCPN					Atelier MOB / CBE

Acteur pilote
 Acteur associé

Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions

Actions		Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel		Moyen humain
		Global	CCCPN	Global	CCCPN	CCCPN
1.1a	Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes	386 k€		1,5 M€		Ponctuel
1.1b	Etudier le développement de l'offre TC vers les pôles externes en créant de nouvelles lignes			583-998 k€ selon les choix retenus		Ponctuel
1.2	Travailler avec la Région sur le transfert des services de transport scolaire à la CCCPN				0 € (transfert financier Région)	0,4 ETP
1.3	Faire évoluer le TAD communautaire				Jusqu'à 16k€ d'économie	0,5 ETP
1.4	Réaliser une étude d'opportunité de création de nouvelles lignes internes/navette autonome en complément du TAD communautaire			470-550 k€ selon les choix retenus Hors co-financement		0,1 ETP
2.1	Réaliser un Schéma Directeur Cyclable de manière concertée		40 k€			Ponctuel
2.2	Intégrer au SDC des actions d'accompagnement à la pratique du vélo	Selon les choix retenus		Selon les choix retenus		Ponctuel
2.3	Renforcer la pacification dans les communes	Selon les aménagements réalisés				Ponctuel
3.1	Mailler progressivement le territoire en aires de covoiturage		55 k€			Ponctuel
3.2	Développer des lignes de covoiturage dynamique		45 k€		15-19 k€	Ponctuel
4.1	Etudier avec les partenaires la structuration d'un système de transport solidaire basé sur des chauffeurs bénévoles			selon les choix retenus		Ponctuel
4.2	Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité		Jusqu'à 18 k€			0,15 ETP
4.3	Identifier des points de rencontre mobilité sur des secteurs stratégiques		37 k€			Ponctuel
4.4	S'appuyer sur des structures d'aide à l'insertion (Atelier Mob, CBE...) pour répondre aux difficultés des plus contraints			Selon l'engagement de la collectivité		Ponctuel

+/- 1 ETP pour la mise en œuvre des actions et +/- 1 ETP pour l'information / communication / réservation TAD

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some geographical features. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Bastien FROGER
froger@item-conseil.fr

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

06 03 49 54 90 / 03 81 83 24 71 (siège social de Besançon)