

Vallée  
du  
**Loir**  
UN SECRET BIEN GARDÉ

## SYNDICAT MIXTE PAYS VALLEE DU LOIR

### Plan de Déplacements Durables

Rapport final

août 2016

**REDACTRICES**

Frédérique METIVIER-LOPEZ  
Laure PELLISSIER



# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
Rappel du contexte et des objectifs du PDD .....	6
La stratégie du PDD .....	7
Objet du présent rapport.....	8
<b>ACTIONS TRANSVERSALES : SERVICES ET ACCOMPAGNEMENT DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS .....</b>	<b>9</b>
Informer, communiquer, animer la mobilité durable.....	10
Accompagner la mobilité des actifs.....	17
<b>DEVELOPPER LA PRATIQUE MODES ACTIFS.....</b>	<b>25</b>
Promouvoir les modes actifs aux échelles intercommunales et communale.....	26
Accompagner la pratique et le développement des modes actifs .....	32
<b>OPTIMISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS.....</b>	<b>42</b>
Optimiser les lignes de transports existantes .....	43
Proposer du transport de proximité .....	61
<b>PRIVILEGIER LES UTILISATIONS PARTAGEES DE LA VOITURE .....</b>	<b>65</b>
Inciter à la pratique du covoiturage de proximité .....	66
Développer l'autostop sécurisé .....	78
<b>INTEGRER LE PLAN DES DEPLACEMENTS DURABLES DANS LES PRESCRIPTIONS DU SCOT .....</b>	<b>83</b>
<b>INTEGRER LE PLAN DES DEPLACEMENTS DURABLES DANS LE PCET.....</b>	<b>96</b>



# **INTRODUCTION**

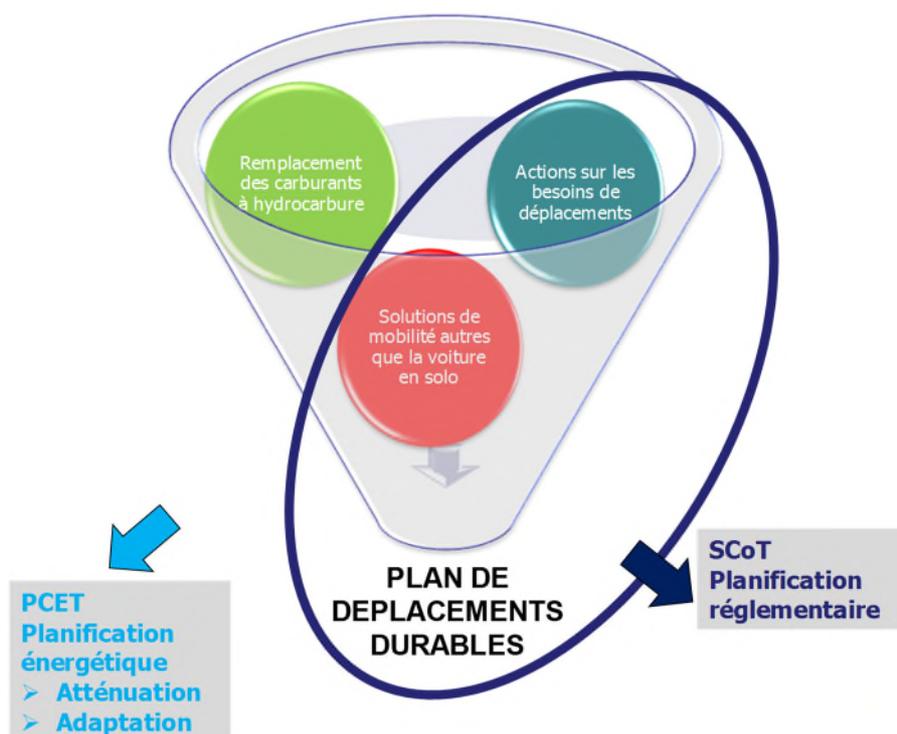
## Rappel du contexte et des objectifs du PDD

L'objectif du Plan des Déplacements Durables est de concevoir une mise en réseau des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. **La mobilité durable est un liant des enjeux de développement durable.** Elle doit permettre tout à chacun de se déplacer pour parvenir à ses objectifs, en utilisant autant que possible des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Par le biais de cette étude, le Syndicat Mixte du Pays Vallée du Loir souhaite se saisir pleinement de cette question et rassembler toutes les conditions nécessaires pour la **mise en œuvre d'actions concrètes en faveur de la mobilité durable.**

Le PDD est élaboré dans le cadre du programme "AGIR pour le Sud Sarthe", et intervient en accompagnement de l'élaboration du SCoT dont il alimente directement le volet mobilité. Par ailleurs, il s'articule avec le Plan Climat Air Energie Territorial dont il a également vocation à constituer le volet mobilité (atténuation).

*Articulation du PDD, du SCoT et du PCET*



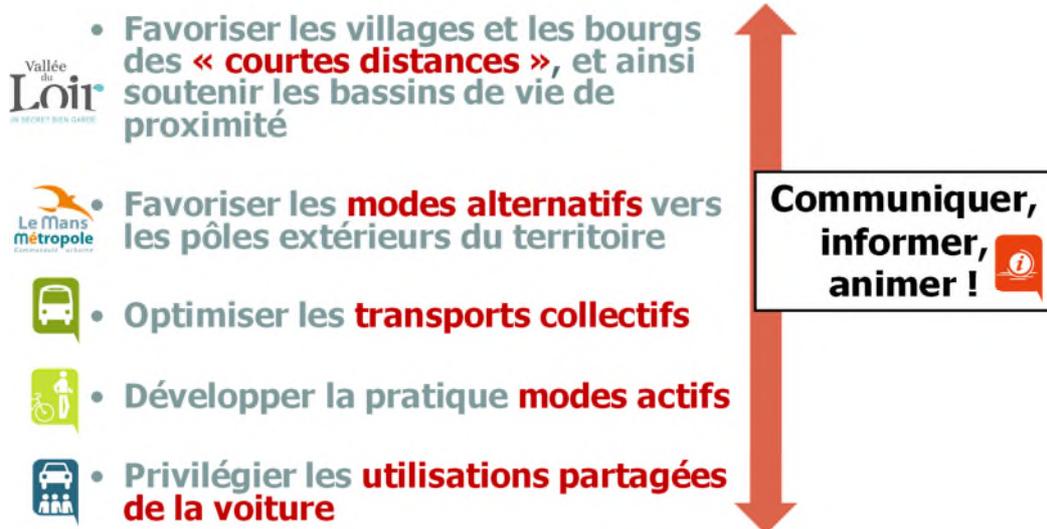
## La stratégie du PDD

La stratégie du PDD a fait l'objet d'un processus d'élaboration itératif, amorcé en Groupe de Travail du 20/05/2015. Ce temps de concertation a constitué un moment privilégié pour faire émerger la **stratégie d'organisation des déplacements** souhaitée par le Pays pour son territoire : les axes stratégiques et la priorisation des actions à conduire. Cette stratégie a été présentée et partagée en Comité de Pilotage le 14/10/2015, puis affinée et validée par le COPIL du 21/03/2016.

La stratégie de mobilité répond aux objectifs suivants :

- Répondre aux objectifs fixés dans le cadre de l'élaboration du SCoT et décrits dans les lois LOTI, LAURE, SRU, Grenelle, ALUR...
- Répondre aux différents dysfonctionnements détectés dans le diagnostic,
- Intégrer l'ensemble des évolutions probables en matière de déplacements à l'échelle du territoire du Pays Vallée du Loir et tenir compte des projets de transports en amont,
- Traduire la volonté des élus,
- Permettre une série d'actions, lesquelles seront formalisées, évaluées et phasées,
- Identifier les préconisations ou obligations à prendre en compte dans les PLU des communes du territoire ou les PLUi, et mettre en avant les actions qui pourront être portées et approfondies par les Communautés de Communes.

La stratégie se décline ainsi en 5 axes-phares et un axe transversal sur la communication, information et animation :



Certaines actions sont d'ores et déjà bien engagées et portées par les acteurs du territoire, le PDD a ainsi pour objectif de capitaliser et de diffuser auprès de l'ensemble des acteurs (en particulier en matière de politique cyclable orientée vers les loisirs).

## Objet du présent rapport

Le plan d'action, objet du présent rapport, constitue le volet opérationnel de la stratégie. Le document a été construit de la manière suivante :

Les fiches-action sont organisées par familles d'actions thématiques (correspondant aux axes de la stratégie). Chaque fiche-action est construite sur le modèle suivant :

- ✓ Portrait de l'action : les objectifs, le rôle des acteurs, les coûts, les financements, et le phasage de l'action.
- ✓ Description détaillée de l'action : des focus peuvent être réalisés avec des retours d'expérience, ou bien des illustrations du cas pratique réalisé à Vaas en Groupe de Travail du 08/04/2016.
- ✓ Synthèse des avantages et évaluation environnementale.



## **ACTIONS TRANSVERSALES : Services et accompagnement des changements de comportements**



# 1. ACTION 1 : PORTER ET FAIRE VIVRE LE PLAN DE DEPLACEMENTS DURABLES

**Description :** Mise en place d'un poste de technicien / animateur de la mobilité durable, à l'échelle du Syndicat Mixte Pays Vallée du Loir et mobile sur l'ensemble des intercommunalités et communes du territoire

**Objectif :** Afin de mettre en application le Plan de Déplacements Durables et de mettre en œuvre concrètement les actions en matière de mobilité sur le territoire, un temps de travail technique et d'animation est nécessaire. Ce poste permettra de poursuivre les partenariats engagés et de suivre la mise en œuvre, l'évolution et l'évaluation des actions.

**Niveau de priorité : +++**

Rôle du Pays *Rôle d'accompagnement technique des études et aménagements  
Rôle d'animation pour promouvoir la mobilité durable*

Rôle des EPCI et communes *Mise en œuvre des actions*

Rôle des partenaires *ADEME : accompagnement technique et financier  
Conseil Départemental et Région : accompagnement technique et financier des actions dans leur champ de compétences*

Coûts d'investissement

Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles) *Temps de technicien / animateur : 35 000€ pour un temps plein par an*

Financement *ADEME : dans le cadre d'un « programme de mobilité durable », forfait de 24 000€/an pour un ETP travaillé  
Condition : l'animateur doit intervenir obligatoirement sur le management de la mobilité (PDE / PDIE, écomobilité scolaire) mais également sur le développement de nouveaux services à la mobilité (modes actifs, nouveaux usages de la voiture, réseau de télé-centre...)*

Phasage de l'action *CT (septembre 2017)*

## ● Actions à engager

Le technicien / animateur a pour rôle d'engager ou de poursuivre les actions validées au Plan de Déplacements Durables, en partenariat avec les acteurs institutionnels du territoire (Région, Conseil Départemental, Région, Ademe, etc.) et en lien direct avec les territoires et acteurs territoriaux concernés (commune, intercommunalités, associations, services publics, etc.).

Pour cela, il répartira son temps de travail entre les différentes intercommunalités selon un planning annuel, en fonction des actions prioritaires qui auront été retenues. Il interviendra tant sur la partie technique des études et aménagements nécessaires que sur la partie animation et promotion de la mobilité.

A titre d'exemple :

- Concernant la partie technique : le technicien / animateur pourra être amené à conseiller une commune sur le choix d'un type d'aménagement cyclable, la localisation d'une aire de covoiturage, l'aménagement d'un espace multimodal, etc. Il pourra amener sa contribution en matière de rédaction de cahier des charges, de choix d'une entreprise, de suivi des travaux, etc.
- Concernant la partie animation : le technicien / animateur organisera des évènements sur le territoire en lien avec la mobilité durable (fête du vélo, semaine de la mobilité européenne), ou participera à des évènements existants pour promouvoir la mobilité durable (ex : stand « mobilité durable » lors d'un forum de l'emploi mais également lors de manifestations sportives / ludiques / culturelles). L'idée est de faire la promotion de la mobilité durable et des différentes solutions de déplacements existantes, à chaque occasion de rassemblement. L'animateur pourra également intervenir pour l'élaboration de PDE / PDA ou mise en place de Pédibus.

**Cofinancement de l'ADEME** : un Programme Mobilité Durable peut être proposé à des territoires souhaitant impulser une dynamique forte en matière de Mobilité Durable ; et disposant d'un plan d'actions pluriannuelles établi. Ce programme permet le financement d'un poste d'animateur mobilité, deux exemples en cours (1 poste au Pays du Mans et 2 demi-postes à la CARENE). Le programme qui doit être établi sur 3 ans permet le financement de :

- L'animateur : forfait de 24 000€/an pour un ETP travaillé (temps plein), reconductible sur 2 ans ;
- Les actions d'animation et de communication dans la limite de 20 000 € d'aide /an

Un Programme Mobilité Durable pourrait être mis en œuvre à l'échelle du Pays Vallée du Loir pour financer un poste de technicien / animateur mobilité durable.

L'ADEME attire l'attention sur la nécessité que le Pays définisse et mette en œuvre son propre plan d'action à partir du moment où le portage du poste se fait à l'échelle du Pays. En effet, l'aide de l'ADEME va à la structure porteuse qui ne peut redistribuer cette aide, ce qui implique que le Pays doit prévoir le financement d'un certain nombre d'actions en direct. Le montage devra donc par conséquent être soigneusement préparé et discuté avec les partenaires.

L'animateur doit intervenir obligatoirement sur le management de la mobilité (PDE / PDIE, écomobilité scolaire) mais également sur le développement de nouveaux services à la mobilité (modes actifs, nouveaux usages de la voiture, réseau de télé-centre...).

## ● **Focus sur le programme du Pays Vallée du Loir en terme de management de la mobilité**

Le Pays Vallée du Loir ne s'est pas positionné directement sur l'accompagnement de démarches PDE/PDIE, dans la mesure où le potentiel d'entreprises disposant de la taille critique pour conduire de telles démarches est très faible. En revanche, plusieurs actions visent à accompagner de manière ciblée les entreprises dans des démarches plus adaptées à leurs besoins, sous la forme de PDE « light » :

- Action 2 : Communiquer sur "la mobilité durable ou comment se déplacer autrement qu'en autosoliste"
- Action 3 : Développer le télétravail et les espaces de coworking
- Action 8 : Promouvoir le vélo à assistance électrique
- Action 11 : Valoriser l'intermodalité en gare
- Actions 13, 14 et 15 : Développer le covoiturage

Par ailleurs, l'action 7 propose de travailler sur les services modes doux, à travers la mise en place de pédibus sur le territoire.

Bénéfices	Evaluation environnementale
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire de la mobilité durable, un vrai axe de développement pour le Pays Vallée du Loir en lien étroit avec l'urbanisation (à travers le SCoT) et les problématiques énergétiques-climatiques (à travers le Plan Climat)</li> <li>➤ Réalisation concrète des actions retenues au Plan de Déplacements Durables</li> <li>➤ Plus de visibilité des actions mises en œuvre pour qu'elles soient connues et utilisées par tous</li> </ul>	<p><i>Liés à la mise en œuvre des actions</i></p>

## ● **Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi**

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan de son plan d'actions, de façon à évaluer les actions mises en place et les faire évoluer l'année suivante (action finie, action à poursuivre, action à étendre sur d'autres territoires, action à abandonner).

Les indicateurs de suivi sont :

- Nombre et diversité d'actions menées par an
- Nombre d'usagers et d'élus sensibilisés
- Evolution de la part modale

Le technicien / animateur veillera à inscrire dans son plan d'actions des actions variées (permettant de travailler sur plusieurs modes de déplacements) et réparties sur l'ensemble des intercommunalités. L'évaluation de son plan d'actions et les orientations pour l'année suivante seront présentées et validées en Comité de Pilotage.



## 2. ACTION 2 : COMMUNIQUER SUR "LA MOBILITE DURABLE OU COMMENT SE DEPLACER AUTREMENT QU'EN AUTOSOLISTE"

**Description :** Mise en place d'une stratégie de communication en matière de mobilité durable, déclinée selon trois échelles de pertinence : pays, intercommunalités, communes.

**Objectif :** Afin de promouvoir la mobilité durable sur le territoire et de faire connaître les solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle, une campagne d'information et de communication grand public est nécessaire.

**Niveau de priorité : + + +**

Rôle du Pays	<p>Elaboration d'une stratégie de communication</p> <p>Réalisation et édition de documents de communication à trois échelles selon la pertinence (pays, intercommunalités et communes)</p> <p>Diffusion de l'information : sites Internet, bulletins d'informations, affichage Office du Tourisme, stand d'information dans les événements, etc.</p> <p>Diffusion de l'information auprès des relais locaux</p>
Rôle des EPCI et communes	<p>Diffusion de l'information : sites Internet, bulletins intercommunaux et municipaux, affichage dans les espaces publics (mairies, écoles, salles polyvalente...), stand d'information dans les événements, etc.</p> <p>Information du public par le biais des secrétariats d'intercommunalités et de Mairies ainsi que par les relais locaux (mission locale d'insertion, associations, entreprises, établissements publics...)</p>
Rôle des partenaires	<p>Conseils Départementaux et Région : partenariat afin de mettre en place une communication ciblée auprès des actifs</p> <p>Conseil Départemental : partenariat pour travailler sur la communication en matière de desserte fine des transports collectifs dans les communes (localisation des arrêts de transports sur une carte communale par exemple)</p>
Coûts d'investissement	<p>Syndicat Mixte Pays Vallée du Loir : entre 5.000 et 10.000 € pour l'élaboration des documents de communication (coûts à affiner avec le service communication / intervention du Pays Vallée du Loir et / ou intervention de structures comme Rézopouce le cas échéant)</p>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<p>Temps de travail technicien : environ 5 jours pour l'élaboration de la stratégie communication</p> <p>Temps de travail animateur : un temps plein (à mutualiser avec d'autres actions) pour la diffusion de l'information au niveau intercommunal et communal (notamment stand d'animation)</p>
Financement attendus	<p>ADEME : cofinancement d'actions d'animation et de communication limite de 20 000 € d'aide /an</p>
Phasage de l'action	<p>CT (Automne 2016 pour la définition de la stratégie de communication)</p>

## ● **Actions à engager**

Informier et communiquer sur "la mobilité durable ou comment se déplacer autrement qu'en autosoliste" est l'une des actions primordiales du Plan de Déplacements Durables.

Certaines solutions de déplacements alternatives à la voiture individuelle existent sur le territoire (lignes de transports en car ou en train, transports à la demande, pistes cyclables, covoiturage...) mais sont mal connues des habitants et des actifs.

L'information est éparpillée selon les compétences des acteurs et des prestataires. Les habitants ont souvent des difficultés à trouver la « bonne » information.

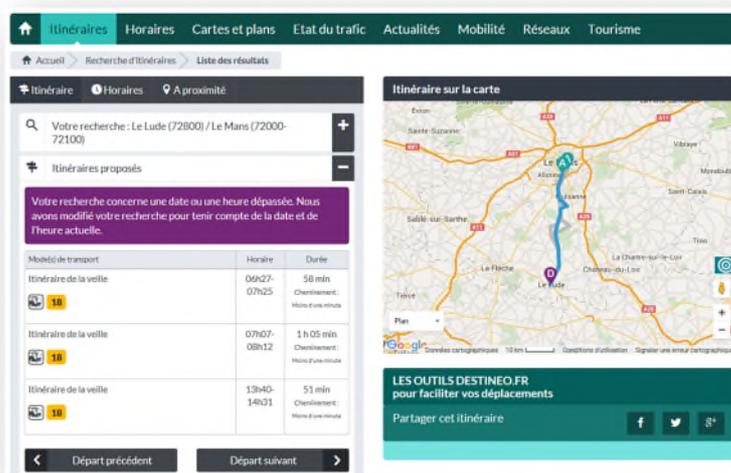
Une entrée d'information locale est alors nécessaire à l'échelle du Pays mais également à l'échelle intercommunale voire communale.

### **Le rôle du Syndicat Mixte Pays Vallée du Loir est :**

- **Etape 1** : Elaborer une stratégie de communication, en lien avec le service communication
  - ➔ Cette stratégie doit être pensée à trois échelles (Pays, intercommunalités, communes) et en lien avec l'ensemble des partenaires ayant des compétences en matière de transport et déplacements (principalement Conseil Départemental et Région). L'objectif étant de ne pas faire de doublon en matière d'information, mais de livrer une information complémentaire voire mutualisée entre les différents partenaires.
    - ✓ Concernant la ligne LER entre Le Mans - La Flèche - Saumur, le Pays se rapprochera de la Région et de son délégataire, dans la mesure où un budget est dédié à la réalisation d'animations et opérations de communication auprès des actifs.
    - ✓ Concernant la ligne TER entre Tours et Le Mans, le Pays se rapprochera de la SNCF qui dispose également d'une petite équipe et d'un budget pour venir présenter son offre lors de forum dans des entreprises par exemple.

La communication transports veillera à faire systématiquement un lien direct avec « Destineo.fr » qui est un système d'information unique regroupement l'ensemble des réseaux de transports. Les fonctionnalités principales du site sont :

- ✓ Regroupement de tous les réseaux de transports
- ✓ Recherche d'itinéraires
- ✓ Horaires de toutes les lignes transports
- ✓ Recherche cartographique
- ✓ Etat du trafic de tous les réseaux
- ✓ Actualités et autres infos mobilité
- ✓ Liens vers tourisme



- Par ailleurs, la communication transports du Pays intégrera les actions menées par les partenaires au service de la population telle que la subvention de la Région de 50 % pour l'achat de vélos pliants dans la limite de 200 € pour les abonnés TER.

- Comme évoqué lors des groupes de travail, la stratégie de communication peut donner lieu à un guide mobilité complet, regroupant dans un même document l'ensemble des moyens de déplacements mis à disposition de la population et des visiteurs (peut avoir une vision loisirs – tourisme). Ce guide pourrait notamment être distribué lors de la livraison de nouveaux quartiers ou immeubles.



- **Etape 2** : Editer des documents de communication aux trois échelles territoriales (Pays, intercommunalités et communes)
- **Etape 3** : Diffuser l'information au niveau des supports du Pays : site Internet, bulletins d'information, affichage dans les offices de tourisme, stand d'information dans les évènements, etc.
- **Etape 3 bis** : Diffuser l'information auprès des intercommunalités, des communes et des relais locaux (mission locale d'insertion, associations, entreprises, établissements publics...)
  - La diffusion de l'information aux relais locaux est une étape délicate, dans la mesure où il s'agit de s'assurer de la bonne assimilation et compréhension des documents de communication.
  - Un envoi par courrier aux intercommunalités et communes ne suffit pas. Cette transmission de documents de communication doit s'accompagner d'une mini-formation auprès des agents d'accueil des intercommunalités et Mairies, qui sont les principaux interlocuteurs des habitants. Il s'agit d'une part de les sensibiliser à la mobilité durable et d'autre part, de voir avec eux quels pourraient être les acteurs communaux intéressés par cette information (de façon à leur transmettre également les supports). Cette mini-formation pourrait être organisée et animée par le technicien / animateur du Pays.
  - L'un des relais locaux important est la mission locale d'insertion qui est en contact permanent avec les jeunes, qui ont souvent des besoins de mobilité (travail, stage, activités, etc.) et qui ne sont pas forcément motorisés.

## ● **Bénéfices et impacts**

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Plus de visibilité et de lisibilité des actions existantes et mises en œuvre pour qu'elles soient connues et utilisées par tous</li><li>➤ Encouragement de la population pour se déplacer autrement qu'en voiture individuelle</li></ul>	<i>Lié à la mise en œuvre des actions</i>

## ● **Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi**

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan de la stratégie de communication mise en place, de façon à évaluer les actions réalisées et les faire évoluer l'année suivante (action finie, action à poursuivre, action à étendre sur d'autres territoires, action à abandonner).

Les indicateurs de suivi sont :

- Nombre et diversité des actions de communication par an
- Nombre et diversité des supports de diffusion utilisés
- Nombre d'utilisateurs et d'élus sensibilisés
- Evolution de la part modale

Le technicien / animateur veillera à inscrire dans la stratégie de communication des supports variés (web, affiche, flyers, articles de presse, radio, etc.) et répartis sur l'ensemble des intercommunalités. L'évaluation de la stratégie de communication et les orientations pour l'année suivante seront présentées et validées en Comité de Pilotage.

### 3. ACTION 3 : DEVELOPPER LES ESPACES DE TELETRAVAIL OU DE COWORKING

**Description :** Mise en place de centres de télétravail ou de coworking, en visant un maillage sur l'ensemble du Pays

**Objectif :** L'objectif est de retenir au maximum les actifs domiciliés sur le territoire du Pays, en leur proposant des espaces de travail à côté de leur domicile, soit en télé-centres, soit en espace de coworking.

**Niveau de priorité : +++**

#### ● Actions à engager

Rôle du Pays	Mise à disposition éventuelle de locaux Communication et appui aux initiatives locales
Rôle des EPCI et communes	Mise à disposition de locaux intercommunaux ou municipaux Lien avec les commerces, hébergeurs et restaurateurs pour la création d'espaces de coworking Communication et appui aux initiatives locales
Rôle des partenaires	Conseil Départemental : partenariat pour démarche partagée (agents qui habitent sur le Pays) - antennes territoriales du CD CCI : implication dans les projets de télé-centres Acteurs socioprofessionnels : commerces, hébergeurs et restaurateurs, qui peuvent être des lieux de coworking
Coûts d'investissement	Variables (mise à disposition de locaux, création d'hôtel d'entreprises...). Exemple Le Lude : 220 000€
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	Variable (mise à disposition de locaux, hôtel d'entreprises, outil informatique...) Recettes attendues
Financement attendus	Conseil Régional, Départemental, CCI
Phasage de l'action	En cours (CC Bassin Ludois, Loir et Bercé, Pays Fléchois)

#### Préambule sur les différentes formes de télétravail

Au sein du Pays Vallée du Loir, les déplacements des actifs sont un enjeu majeur, et en particulier les mouvements domicile-travail vers Le Mans et Sablé-sur-Sarthe. Pour réduire ces déplacements et leurs nuisances (pollution, congestion, perte de temps, etc.), le télétravail est une des solutions.

Le télétravail est un mode d'organisation du travail régi par l'Accord National Interprofessionnel du 19 juillet 2005.

Le télétravailleur est un salarié ou un agent qui exerce son activité en dehors des locaux de son entreprise ou administration, par l'intermédiaire des TIC (technologies de l'information et de la communication). En général, il télétravaille au maximum 2 à 3 jours par semaine.

Il n'y a pas de véritable frein technique ou juridique et pourtant le télétravail peine à se développer en France (cf. 9% contre 30% dans les pays scandinaves selon l'OCDE). Nombreux sont les salariés demandeurs mais il faut surtout vaincre les freins psychologiques qui subsistent chez les managers.

Le télétravail peut s'effectuer :

- soit dans un **télé-centre**,
- soit dans un **espace de coworking**,
- soit **au domicile du salarié ou de l'agent**.

### Le travail en télécentre

Un télécentre est un espace hébergeant des télétravailleurs ou des indépendants, disposant de bureaux privatifs à louer ainsi que des services et équipements divers (salles de réunions, photocopieuses, secrétariat...).

Les retours d'expérience montrent qu'en milieu rural les échecs des télé-centres sous leurs formes actuelles sont fréquents : peu d'utilisateurs réguliers, impact des périodes de vacances et même parfois aucun télétravailleur.

Quelques expériences se détachent de ce constat et enregistrent un nombre d'utilisateurs réguliers satisfaisant :

- le télé-centre de la Communauté de Communes du Pays de Murat (Cantal) adossé à la Maison de services intercommunale – 17 télétravailleurs
- le réseau de 3 télé-centres (Ariège) dans les locaux de pépinières d'entreprises – 14 télétravailleurs
- le télé-centre du pays de Redon : un retour d'expérience intéressant répondant à des usages multiples : bureau déporté, télétravailleurs, actifs de passage

Plusieurs facteurs expliquent ce succès :

Facteurs de succès	
Équipement	Haut Débit indispensable
Environnement informatique	Apport d'éléments supplémentaires par rapport au télétravail à domicile : maintenance technique, logiciels...
Services annexes	Salles de réunion, équipements de visioconférence, photocopieuses, voire secrétariat, ou accueil téléphonique...

Éléments de coût d'un télécentre (ex : télécentre du Pays de Murat)	
Investissement	220 000 € pour le bâtiment, le mobilier et le matériel informatique
Caractéristiques	10 bureaux privatifs, 2 salles de réunion, 1 salle multimédia de 8 postes, un espace ouvert de co-working, un système de visioconférence, un point bureautique, un accueil personnalisé...
Financement	Fonds Social Européen (100 000 €) ; Communauté de Communes du Pays de Murat, Conseil Général du Cantal et Etat (120 000 €)
Location d'un bureau	20 € la journée ; 100 € par mois

## ● Retour d'expérience en Pays Vallée du Loir : Le télé-centre du Lude

La Communauté de communes du Bassin Ludois, soutenue par le Conseil Départemental et par la Région dans le cadre du Nouveau Contrat Régional 2015-2018, a contribué au développement d'une offre en activités tertiaires au Lude : télé-centre, pépinière, location de bureaux. L'offre est développée afin d'apporter de nouveaux services aux habitants du territoire et les soutenir dans leurs initiatives de développement notamment économique, et de donner un second souffle aux activités d'accompagnement aux usages du numérique gérées par le Cybercentre et qui pourraient être ainsi élargies à des utilisateurs plus variés.

La CC du Bassin Ludois a engagé en amont une étude d'opportunité avec pour objectifs de :

- Mobiliser les acteurs locaux et partenaires en les impliquant dès le lancement de l'enquête
- Définir les attentes et le volume potentiel de la demande par type d'utilisateurs (indépendants, TPE, salariés de PME ou grandes entreprises, organismes de formation, particuliers ...)
- Constituer un début de communauté d'utilisateurs en amont de l'ouverture et les intégrer à la réflexion de la création du Télécentre/coworking
- Etablir une première communication grand public sur le projet

Coût de l'opération : 220.000€

Co-financements : en attente de précisions

Le local a été aménagé dans les locaux de l'ancienne gare, où était déjà implantée une permanence du Conseil Départemental. Il permet d'accueillir 4 à 10 personnes.



*La gare réaménagée, un lieu de services proche du centre-ville et accessible par la voie verte*

Le lieu permet ainsi d'accueillir à la fois des activités innovantes, des microprojets en devenir ou des télétravailleurs. Les modalités de fonctionnement du lieu sont en cours de définition.

L'inauguration du futur espace de co-working a eu lieu le 10 juin 2016. Cet espace permet un accès à Internet par la fibre optique (100 Mb/s symétrique) et comprend :

- des bureaux indépendants,
- un espace détente avec kitchenette,
- un open-space,
- une salle de formation.



## **Le télétravail dans un espace de coworking**

Un espace de coworking s'organise autour de deux notions :

- Un espace de travail partagé (souvent en open-space)
- Un réseau de travailleurs encourageant l'échange et l'ouverture.

À l'heure actuelle, certaines entreprises favorisent cette forme de travail pour des raisons évidentes d'économie, de flexibilité, mais aussi pour dynamiser la créativité de leurs employés à travers les contacts et rencontres facilités dans un tel espace.

Les espaces de coworking sont souvent plus faciles à mettre en place dans la mesure où ils peuvent être créés directement dans les locaux des acteurs socio-économiques existants (commerces, hébergeurs et restaurateurs, etc.) ou chez les particuliers, qui peuvent ainsi bénéficier de l'avantage économique de ce nouveau service.

L'espace de coworking peut se matérialiser dans divers lieux sous condition de proposer une connexion internet de qualité : salons d'hôtels, espaces informels dans des médiathèques ou des cafés, espaces identifiés au sein de bâtiments publics ou privés (maison de l'emploi, maison du numérique ou des services publics...)

Ces espaces proposent le plus souvent plusieurs types de services :

- Des espaces partagés ou des bureaux fermés,
- Des salles de réunion
- Des services divers (Wifi, imprimante, scanner, téléphone à partager, restauration sur place ou cuisine à disposition, casiers à clef...)
- Des participations à des animations/événementiels : petits déjeuners, conférences, networking...

A titre d'exemple, plusieurs espaces de coworking s'organisent dans la région Pays de la Loire :

- A Clisson (44), une communauté de télétravailleurs s'est formée et souhaite développer un espace au sein de la Maison de l'économie et du Numérique, espace dédié à l'économie et au numérique dans la Vallée de Clisson. Cette communauté se retrouve deux fois par an pour échanger et rencontrer de futurs télétravailleurs.
- Le réseau Vill@ge Factory a été créé pour développer les Tiers-Lieux disposant d'espaces de co-working à très haut débit, notamment en milieu rural. Un premier site est en cours de développement à Asnières sur Vègre (72) mais d'autres projets sont en cours de développement en Sarthe et dans le réseau régional des petites cités de caractère des Pays de la Loire (<http://www.village-factory.net/>).

## Tarifs des formules

<b>ADHÉSION ANNUELLE À L'ASSO (obligatoire)</b>	29 €
Adhésion bienfaiteur	30 €
Adhésion 1 entrée	3 €
<b>FORMULES D'ABONNEMENT COWORKING</b>	
Formule à la carte 12 demi-journées	40 €
Formule Résidentielle 3 mois *	120 €
Formule Résidentielle 6 mois *	230 €
Formule Résidentielle 12 mois *	440 €
Formule découverte (1/2 journée) pour découvrir le coworking	3 €
Venez à deux : 50 % sur l'adhésion pour la souscription d'une formule	
<b>Autres services</b>	
Domiciliation Postale	15 €/mois 10 €/coworkeurs
Réservation Salle de formation	3 € participant (gratuit/coworkeurs)

- La MEDEFI (Maison de l'Emploi du Développement Economique, de la Formation et de l'Insertion) du Pays de Redon a accompagné des acteurs du territoire pour mettre en place des espaces de travail partagés sur le territoire et a créé le label **mon autre BUREAU**, pour répondre aux différents besoins des télétravailleurs.



### Point Accueil Emploi – Pipriac

36 Rue de l'Avenir  
35550 PIPRIAC  
(02) 99 34 36 91  
*Tous les mardis de 13h30 à 17h*

**Entrée libre**

Apporter son ordinateur  
Connexion internet Wifi et par câble



### Ciné Café du CinéManivel

12 Quai Jean Bart  
35600 REDON  
(02) 99 72 28 20  
*Lu Ma Me et Di 13h30-21h30 / Je 19h30-21h30 / Sa 13h30-23h*

**Entrée libre**

Apporter son ordinateur  
30 mn de connexion wifi gratuite  
puis : 1,2€ / 1h ; 2,5€ / 3h ; 4€ / 6h



### Médiathèque de Redon

6 rue Joseph Lamour de Caslou  
35600 REDON  
02 99.71.29.38  
*Tous les jeudis de 14h30 à 18h30*

**Entrée libre**

Postes informatiques  
Connexion internet par câble  
Photocopieuse (20 cts/copie)  
Imprimante (20cts/page)



### Médiathèque de Carentoir

2 Chemin du Presbytère  
56910 CARENTOIR  
(02) 99 93 74 74  
*Un vendredi sur deux de 9h à 12h30*

**Entrée libre**

Ordinateurs à disposition  
Connexion internet par câble  
Imprimante  
Photocopieur numérique couleur



### Maison de l'Emploi de Guéméné-Penfao

5, Rue de Beslé  
44290 GUEMENE PENFAO  
02 40 51 15 32  
*Tous les mardi matin de 9h à 12h30*

**Entrée libre**

4 postes informatiques  
Connexion wifi  
Téléphone  
Imprimante  
Photocopieuse



### Espace Multimédia de Bains-sur-Oust

5, place Nominoë  
35600 Bains-sur-Oust  
02 99 91 63 87  
*Tous les vendredi matin de 9h00 à 12h00*

**Entrée libre**

postes informatiques  
Connexion wifi  
Téléphone  
Imprimante  
Photocopieuse

Liste des espaces labellisés « Mon autre bureau » (source : [http://www.medefi.fr/mon\\_autre\\_bureau.asp](http://www.medefi.fr/mon_autre_bureau.asp))

A noter que l'OTVL de La Flèche dispose d'un espace où l'on peut venir travailler ponctuellement (notamment pour les agents du Pays) ou pour une réunion délocalisée (capacité d'environ 10 personnes).

A l'Office de la Chartre sur le Loir, une petite salle de travail peut également accueillir les agents du Pays (moins de 10 personnes).

### Le télétravail à domicile

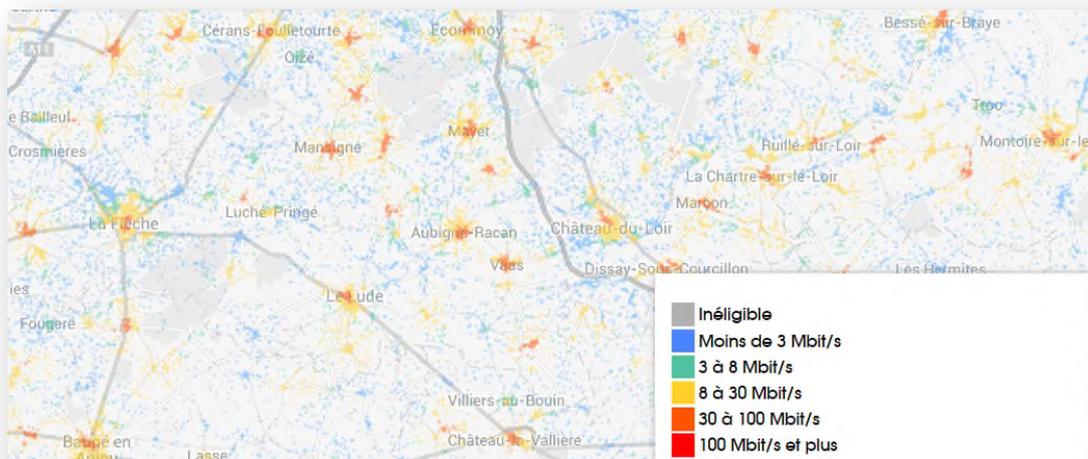
Le télétravail à domicile a un potentiel de développement beaucoup plus important sur une base de 1 à 2 jours par semaine. Il est nettement plus simple à mettre en œuvre, sans investissement pour la collectivité et très peu pour l'entreprise : la plupart des télétravailleurs sont déjà équipés d'ordinateurs portables, les coûts de communication sont devenus plus réduits. Le fait qu'il reste limité à un ou deux jours par semaine permet de ne pas rompre le lien hiérarchique et entre collègues. Un avenant au contrat de travail est nécessaire pour définir les conditions de participation de l'employeur aux frais et les conditions de sécurité d'accès au serveur de l'entreprise depuis l'extérieur. Une visite de contrôle de sécurité est normalement obligatoire pour l'employeur. Un bon débit est également nécessaire pour faciliter le télétravail.

Le Pays et les intercommunalités, peuvent jouer un rôle dans la promotion du télétravail à temps partiel en diffusant des fiches de bonnes pratiques et des contrats types pour aider les salariés de son territoire à négocier avec leur employeur.

Une association nationale du télétravail appuie les salariés travaillant en télétravail à temps plein ou partiel ou souhaitant le proposer à leur employeur.

### **Focus : le service numérique sur le territoire**

Débits proposés sur le territoire :



Source : Observatoire France Très Haut Débit

Dans le Pays Vallée du Loir, le réseau France Télécom obéit essentiellement à une logique Nord-Sud, à savoir entre Le Mans et La Flèche, Le Mans et Château-du-Loir, Le Mans et Le Grand-Lucé. Le réseau Est-Ouest est peu pourvu hormis une liaison entre La Flèche et Mayet.

Le réseau S@rtel complète en offrant une meilleure qualité de liaison par l'installation de pylônes dans les secteurs autour du Lude, de Château-du-Loir et de La Chartre-sur-Loir.

Près de 98% des lignes du Pays Vallée du Loir ont un accès à Internet par ADSL avec un débit d'au moins 512 Kbit/s. Quelques communes apparaissent dépourvues de toute offre ADSL : Clermont-Créans, Mareil-sur-Loir, Oize, St-Jean-de-la-Motte, St-Pierre-de-Cheville, Chahaignes.

Quelques communes du Pays Fléchois et de Loir-et-Bercé proposent une offre DSL dégroupée d'au moins trois opérateurs différents. Les habitants de quelques communes du Bassin Ludois et d'Aune-et-Loir peuvent choisir une offre dégroupée entre deux opérateurs. Les autres secteurs doivent disposer d'une ligne fixe France Télécom.

L'offre en mobile est déséquilibrée dans le Pays : les résidents du Pays Fléchois ont plus de choix sur l'opérateur à l'inverse de ceux habitant autour de Château-du-Loir (uniquement Orange). Actuellement, le déploiement de la 4G montre toujours cette inégalité de l'offre entre l'Ouest et l'Est du Pays.

### **Actions à engager par le Pays et les intercommunalités**

En matière de télétravail, deux types d'actions peuvent être engagées par le Pays et/ou les intercommunalités :

- **Rédiger une fiche explicative à destination des actifs sur le télétravail à temps partiel à domicile**

Il est intéressant d'expliquer aux actifs comment demander à son employeur l'autorisation d'avoir recours au télétravail, comment argumenter en mettant en avant les nombreux avantages de ce mode d'organisation (temps partiel, à domicile, haut débit) et proposer des contrats types. Le télétravail à domicile reste plus crédible (1 jour par semaine le plus souvent) et peu coûteux pour l'entreprise et le salarié. Le retour d'expérience d'un employeur du territoire permettra d'appuyer les télétravailleurs dans le bien-fondé de leur démarche.

L'organisation d'un forum de concertation sur le télétravail à destination des employeurs pourrait être très utile en complément de cette communication active.

- **Inciter à la création de télé-centres ou espaces de coworking**

La création d'un télé-centre est à concevoir en fonction des locaux intercommunaux ou communaux disponibles et sous-utilisés, ou en fonction des projets en cours. La condition majeure d'équilibre économique du télé-centre reste de proposer une gamme de services importante et d'articuler au mieux des fonctions larges : salles de réunion, équipements de visioconférence, espaces de formation à l'informatique pour tous, bureaux de pépinières, tout en garantissant un accès internet haut débit.

Cependant, le plus efficace et économique pour la collectivité est d'inciter la **création d'espaces de coworking directement dans les locaux des acteurs socio-économiques existants (commerces, hébergeurs et restaurateurs, etc.)**, qui peuvent ainsi bénéficier directement de l'avantage économique.

## ● *Bénéfices et impacts*

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Réduction des flux de migrations alternantes domicile / travail à l'échelle du Pays et en lien avec les territoires extérieurs</li><li>➤ Création d'activités économiques sur le territoire, de lieu de créativité et de partage d'expériences</li><li>➤ Mutualisation de locaux et optimisation de l'espace bâti</li><li>➤ Favorise les liens sociaux sur le territoire</li></ul>	<p><b>Impact ++</b></p> <p><i>Gain des kms voiture non parcourus par les télétravailleurs et coworkeurs :</i></p> <p><i>3.8 millions de Km/an, soit <b>960 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b></i></p>

## ● *Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi*

Lors du montage du projet de télé-centre ou d'espace de coworking, une étude de faisabilité peut être réalisée, permettant d'estimer le potentiel de fréquentation envisageable. Ce potentiel peut-être calculer en fonction des espaces déjà existants à proximité et d'une enquête auprès des potentiels utilisateurs (entreprises, administrations, indépendants, etc.)

Suite à la création d'un télé-centre ou espace de coworking, les indicateurs de suivi pourraient être :

- Nombre de télétravailleurs inscrits
- Nombre de télétravailleurs par jour
- Nombre de kms économisés par an



## **Développer la pratique modes actifs**



## Promouvoir les modes actifs aux échelles intercommunales et communale

### 4. ACTION 4 : DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS EN INTERNE AUX COMMUNES ET ENTRE LES COMMUNES POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

**Description :** Aménagements de cheminements modes actifs en interne aux communes et entre les communes proches

**Objectif :** Afin de promouvoir l'utilisation des modes actifs à l'échelle des communes et entre les communes lorsque les distances sont adaptées, l'aménagement des voiries et des cheminements modes actifs est essentiel. Le potentiel de report vers les modes actifs est très élevé sur le territoire du Pays Vallée du Loir, puisque 35% de la population est potentiellement concernée (12.180 scolaires et 15.823 actifs). Ces scolaires et actifs effectuent chaque jour de courtes distances pour aller étudier ou travailler, et pourraient se déplacer facilement à pied ou à vélo.

**Niveau de priorité : +++**

Rôle du Pays	Accompagnement technique des études et des aménagements Suivi des financements modes actifs
Rôle des EPCI et communes	Réalisation des schémas modes actifs et plans de déplacements locaux Aménagements modes actifs / voiries / gestion du stationnement voitures et vélos Pour le Pays ou les intercommunalités : possibilité de mettre en place des fonds de concours pour la réalisation des aménagements cyclables + possibilité d'une participation financière à hauteur de 25% par exemple sur les schémas modes actifs et les PLD (enveloppe à fixer)
Rôle des partenaires	ADEME : cofinancement des schémas modes actifs / PLD à hauteur de 50% dans le cadre d'appel à projet modes actifs Conseil Départemental : cofinancement des aménagements modes actifs sur RD
Coûts d'investissement	Intercommunalités ou communes : entre 10.000 et 15.000€ pour la réalisation des schémas modes actifs / PLD selon la taille du territoire et le niveau de détail demandé Réalisation des aménagements : ratio de 3€/hab/an, soit environ 250.000€/an
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	Temps de travail technicien : environ 10 jours par an pour le suivi des études, des financements et des aménagements
Financement attendu	ADEME et Conseil Départemental
Phasage de l'action	MT (printemps 2017)

## ● **Actions à engager**

Le rôle du Pays Vallée du Loir et plus précisément du technicien / animateur est ici d'accompagner les intercommunalités et les communes dans :

- **La réalisation de leurs schémas modes actifs ou plans de déplacements locaux**, ou plus simplement dans leurs réflexions en matière de mobilité, qui peut d'ailleurs s'insérer dans un document d'urbanisme tel qu'un PLU, ou une ZAC, etc.

**Cofinancement de l'ADEME** : un appel à projet modes actifs est ouvert jusqu'au 29 avril 2016 mais l'ADEME se réserve le droit d'étudier une candidature transmises hors délais. L'appel à projet concerne les démarches de planification de type schéma vélo, plan piéton ou approche mixte. Il cible les communes, communautés de communes, communautés d'agglomérations, communes nouvelles et syndicats de pays. L'objectif est d'aboutir à un schéma intégrant une programmation pluri annuelle des investissements en matière :

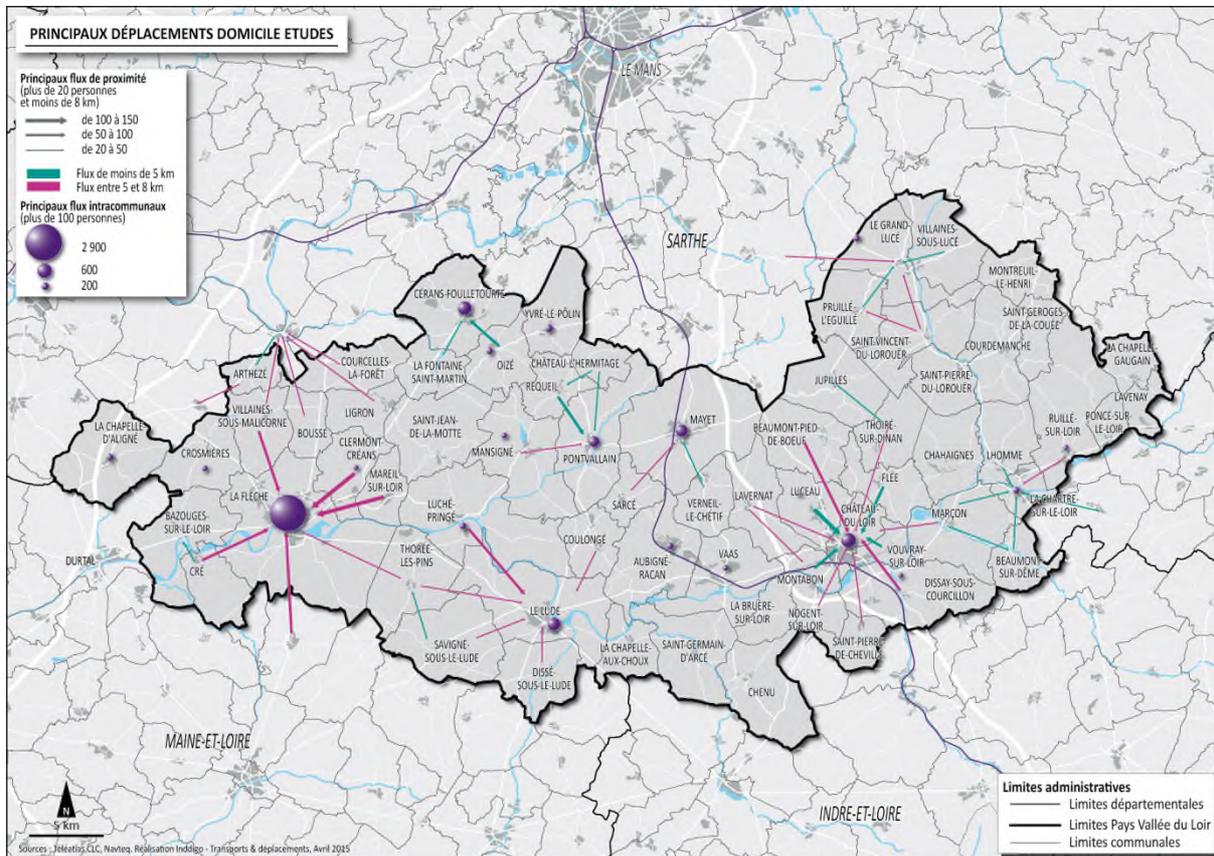
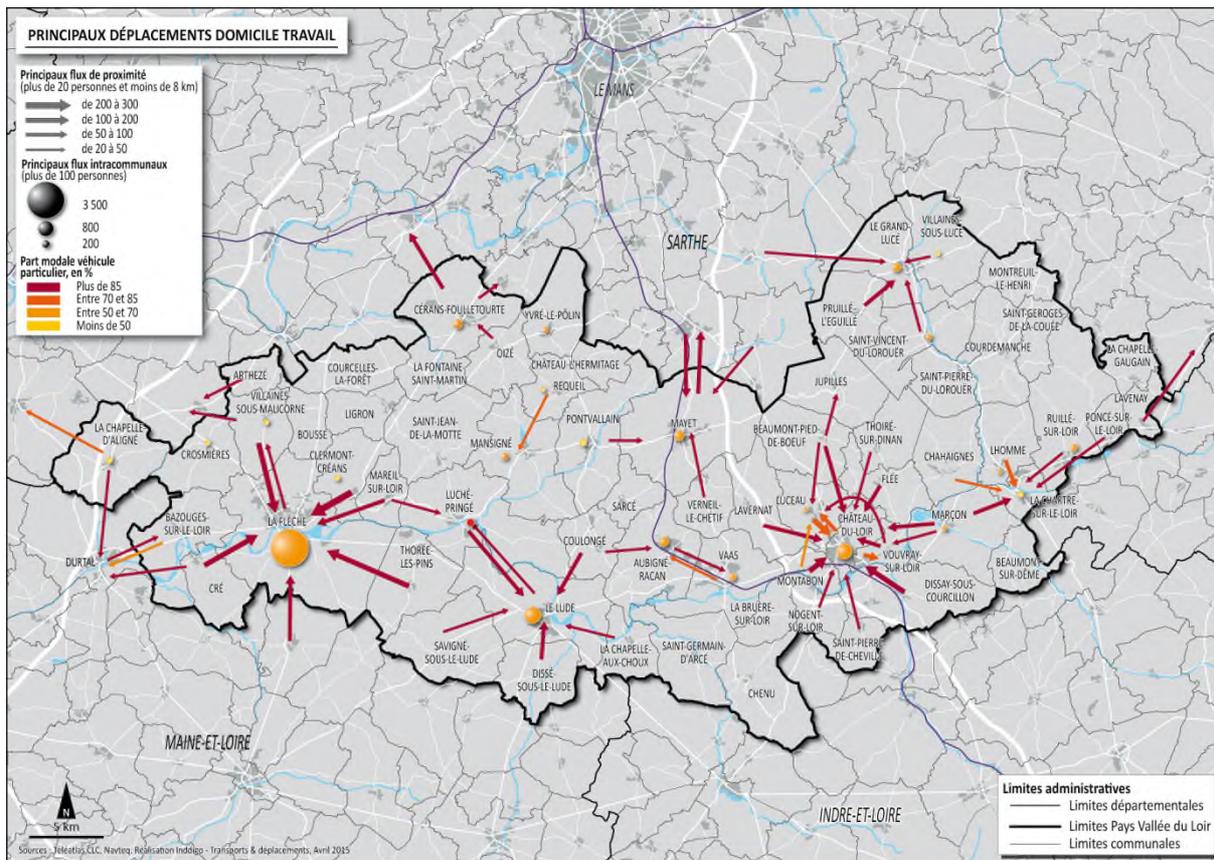
- D'infrastructures cyclables/piétonnes (y compris stationnement)
- D'actions d'accompagnement à la pratique des modes actifs (communication, animation...),
- De développement de services.

Pour plus de détail, Cf. le site de l'ADEME :

<http://www.paysdelaloire.ademe.fr/lancement-dun-appel-projets-sur-les-modes-actifs>

- **Le conseil et le choix d'itinéraires modes actifs prioritaires** notamment en matière de liaisons intercommunales, où un aménagement de la pertinence si et seulement si trois conditions sont réunies : faible distance entre les deux communes (entre 5 et 8 kms maximum), relief peu présent, potentiel d'échanges entre les communes. A ce sujet, les cartes ci-dessous permettent de localiser les principaux flux de proximité de moins de 5 kms et ceux compris entre 5 et 8 kms.
- **La réalisation de leurs aménagements en faveur des modes actifs** : requalification des voiries en zone 30, zone de rencontre, zone piétonne, aménagements cyclables ou piétons, etc.
- **Le financement de leurs aménagements en faveur des modes actifs** (via un éventuel fond de concours proposé par un EPCI) de façon à vérifier la pertinence du projet (en fonction des besoins identifiés) et le respect de la réglementation. Cet accompagnement se traduit par un avis sur le projet puis une vérification des travaux achevés.

## Carte des flux de proximité entre communes : pour les actifs et pour les scolaires



Les liaisons intercommunales pertinentes\* pour les Communauté de Communes sont :

<p><b>Communauté de Communes du Pays Fléchois</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très fort potentiel en étoile autour de la Flèche vers Clermont-Créans, Mareil-sur-Loir, Thorée-les-Pins, Villaines-sous-Malicorne, Cré-sur-Loir</li> <li>• En externe à la Communauté de Communes : entre Clefs-Val-d'Anjou et la Flèche / entre Durtal et la Chapelle-d'Aligné, Bazouges-sur-le-Loir et Cré-sur-Loir / entre Le Bailleul et Arthezé et Villaines-sous-Malicorne</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes Aune et Loir</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fort potentiel en étoile autour de Mayet vers Ecommoy, Marigné-Laillé, Verneil-le-Chétif, Pontvallain</li> <li>• Entre Aubigné-Racan et Vaas, Aubigné-Racan et Coulongé</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes de Lucé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fort potentiel en étoile autour du Grand Lucé vers Villaines-sous-Lucé, St-Vincent-du-Lorouër, Pruillé-l'Eguillé</li> <li>• Entre St-Vincent-du-Lorouër et Pruillé-l'Eguillé</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Bassin Ludois</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très fort potentiel en étoile autour de Le Lude vers Luché-Pringé, Saligné-sous-le-Lude, Dissé-sous-le-Lude, La-Chapelle-aux-Choux</li> <li>• En externe à la Communauté de Communes : entre Le Lude et Coulongé / entre Le Lude et Thorée-les-Pins / entre Saligné-sous-le-Lude et Thorée-les-Pins</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Canton de Pontvallain</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En étoile autour de Cérans-Fouletourte : Oizé, La Fontaine-Saint-Martin, La-Suze-sur-Sarthe, Parigné-le-Pôlin</li> <li>• En étoile autour de Pontvallain : Mansigné, Requeil, Château-l'Hermitage, Mayet</li> <li>• Egalement : entre Requeil et Mansigné / entre Requeil et Château-l'Hermitage</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Loir et Bercé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très fort potentiel en étoile autour de Château-du-Loir vers Luceau, Beaumont-Pied-de-Bœuf, Thoiré-sur-Dinan, Flée, Marçon, Vouvray-sur-Loir, Dissay-sur-Courcillon, Saint-Pierre-de-Chevillé, Nogent-sur-Loir, Montabon, Lavernat</li> <li>• Egalement : entre Jupilles et Beaumont-Pied-de-Bœuf / entre Jupilles et Thoiré-sur-Dinan / entre Lavernat et Montabon</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Val du Loir</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fort potentiel en étoile autour de Chartre-sur-le-Loir vers Marçon, Chahaignes, Lhomme, Ruillé-sur-Loir, Poncé-sur-le-Loir, Beaumont-sur-Dême</li> <li>• En externe à la Communauté de Communes : entre Lavenay et Bessé-sur-Braye</li> </ul>

*\*Toutes les liaisons intercommunales citées sont pertinentes en vélo en terme de distance (< à 8km) et en terme de fréquentation potentielle (> à 50 actifs et/ou scolaires)*

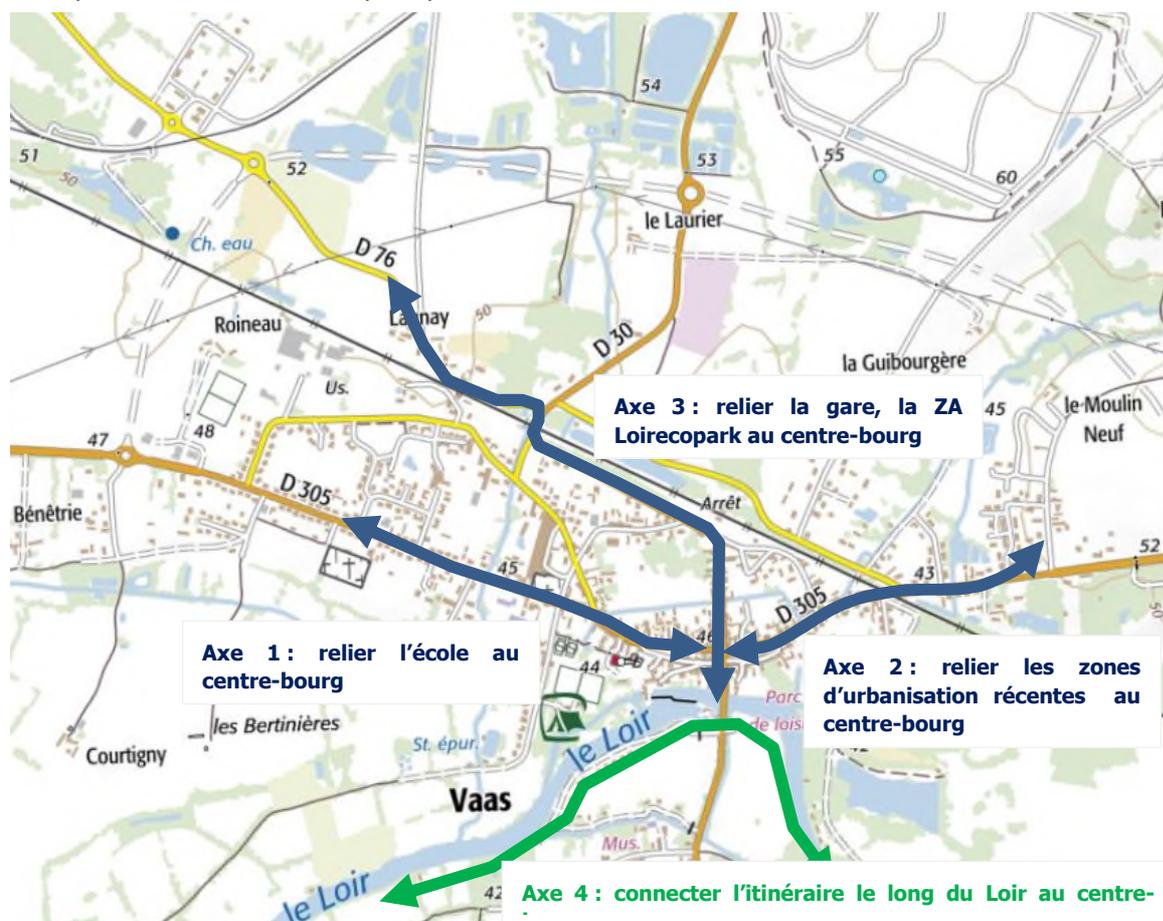
Le Pays Vallée du Loir a un **rôle d'impulsion de projets au niveau intercommunal et communal**. Si une commune se pose la question de donner plus de place aux modes actifs, de réorganiser ses espaces de stationnement pour mieux répondre aux besoins et/ou libérer de l'espace public, le Pays en partenariat avec l'ADEME peut amener la commune ou l'EPCI dans une réflexion plus globale d'organisation des déplacements (type schémas modes actifs ou plans locaux de déplacements).

## ● **Retour d'expérience : un schéma modes doux communal, cas pratique à Vaas**

Le Groupe de Travail du 8 avril 2016 a permis à deux groupes de travail d'arpenter la commune de Vaas, et de réaliser des propositions d'aménagement sur le territoire.

Un schéma modes doux à l'échelle communale permet d'abord d'identifier les axes pertinents et prioritaires en terme d'aménagements modes doux, puis d'identifier et de chiffrer le type d'aménagement à réaliser (cheminement piéton, trottoir, bande cyclable, piste cyclable, voie verte, zone 30, zone de rencontre, etc.)

Exemples d'axes identifiés en pratique :



Quelques constats de terrain :



### Rue Anatole Carré :

Constat :

- Rue centrale du village : liaison Est - Ouest + quelques commerces de proximité
- Difficulté d'aménagement du fait de la rue étroite

Actions envisagées :

- Aménager une zone de rencontre (remise à niveau de la voirie, pour accès PMR notamment)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place de chicanes pour réduire la vitesse de circulation et permettre quelques places de stationnement éventuellement</li> </ul>
	<p><u>Rue de la Gare :</u></p> <p>Constat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voie adaptée aux modes doux, déjà en zone 30 mais problème de la circulation des poids lourds</li> </ul> <p>Actions envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager un large trottoir d'un côté pour permettre une accessibilité PMR</li> <li>- Aménager la voirie en zone 30 (les vélos continueront à rouler sur la chaussée en zone 30)</li> </ul>
	<p><u>Rue Germaine Alteau :</u></p> <p>Constat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Route départementale, manque un aménagement « modes doux » pour relier Loir-Ecopark</li> </ul> <p>Actions envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer une voie cyclable (Département) sur le terrain longeant la rue (rachat à RFF)</li> </ul>

## ● **Bénéfices et impacts**

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une meilleure qualité et sécurité de déplacement pour les modes actifs</li> <li>➤ Un réel report attendu vers le vélo pour les déplacements du quotidien</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact +++</b></p> <p>Gains des Km voiture évités par les cyclistes et les piétons : environ 6,8 millions de Km / an, soit <b>1 715 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b></p> <p>(considérant l'ensemble de la politique modes actifs : actions 4, 5, 6 et 7)</p>

## ● **Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi**

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des études et aménagements réalisés en matière de modes actifs, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre d'études locales spécifiques réalisées
- Superficie d'espaces piétons créés
- Nombre et type d'aménagements modes actifs créés
- Fréquentation des usagers sur les itinéraires vélo structurants du territoire (mise en place éco compteurs)
- Evolution de la part modale



## Accompagner la pratique et le développement des modes actifs

### 5. ACTION 5 : DEVELOPPER LES SERVICES MODES ACTIFS

**Description :** Mise en place de services modes actifs pour des publics cibles (jeunes, personnes âgées, personnes en insertion professionnelle, personnes non motorisées, etc.) afin de répondre à leurs besoins de mobilité.

**Objectif :** Afin de développer l'usage de la marche et du vélo comme mode de déplacement au quotidien, l'infrastructure modes actifs ne suffit pas. Elle doit obligatoirement être accompagnée de services à la population, de façon à familiariser chaque public à la pratique des modes actifs.

**Niveau de priorité : ++**

Rôle du Pays	<i>Promotion de l'écomobilité scolaire Accompagnement technique des collectivités et des relais locaux pour la mise en place de services vélos</i>
Rôle des EPCI et communes	<i>Promotion de l'écomobilité scolaire et mise en place des « Pédibus » / « Vélobus » : accompagnement des démarches auprès des parents d'élèves et associations (appui logistique et matériel, réunions, documents de communication, panneaux des points de rencontre...) Accompagnement technique des associations et relais locaux pour la mise en place de services vélos</i>
Rôle des partenaires	<i>ADEME : outils d'accompagnement pour la mise en place de Pédibus / Vélobus (fiches méthodologiques, gilets, outils de communication, etc.) Associations, mission locale des jeunes ou CCAS : possibilité de mise en place de location longue durée de vélos pour les jeunes notamment (stage, apprentissage, recherche d'emploi, emplois aidés etc.). Le CCAS de La Chartre-sur-Loir a exprimé son intérêt pour ce type de solution à l'occasion d'un groupe de travail. Associations, établissements spécialisés pour personnes âgées indépendantes ou CCAS : possibilité de mise en place de stage de remise en selle pour les personnes âgées</i>
Coûts d'investissement	<i>Variable selon le service mis en place</i>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<i>Temps de travail technicien : environ 10 jours par an pour l'accompagnement technique</i>
Financement attendus	<i>ADEME (financement des outils d'accompagnement)</i>
Phasage de l'action	<i>MT (printemps 2017)</i>

## ● **Actions à engager**

### **Promotion de l'écomobilité scolaire**

La promotion de l'écomobilité en milieu scolaire passe par la mise en place d'actions simples touchant directement le jeune public. Sachant qu'une partie importante des déplacements vers les établissements scolaires primaires et les collèges font moins de 3 km et seraient facilement transférables vers la marche ou le vélo.

Plusieurs actions peuvent être envisagées :

- **Mise en place de pédibus et vélobus** : ils présentent de très nombreux avantages permettant de diminuer l'accompagnement en voiture, inciter les élèves à une activité physique régulière et à plus d'autonomie dans leurs déplacements, améliorer l'acquisition d'une compétence sécurité par les élèves et limiter les besoins de stationnement à proximité des établissements scolaires.

La mise en œuvre de ces pédibus et vélobus s'appuie d'abord sur un volontariat fort des parents, des enseignants, des collectivités, des bénévoles, etc. Elle demande aussi un accompagnement technique pour développer une méthode efficace, réaliser une enquête préalable, répondre aux questions techniques sur la mise en œuvre, accompagner les enseignants dans la valorisation pédagogique du dispositif, réaliser des aménagements de sécurisation, etc. L'ADEME apporte des outils d'accompagnement pour la mise en place de Pédibus / Vélobus (fiches méthodologiques, gilets, outils de communication, etc.), sur lesquels peut s'appuyer le technicien / animateur du Pays afin d'accompagner la mise en place de ces démarches.

- **Mener en complément des actions pédagogiques de promotion du vélo**. Ces actions peuvent être diverses et peuvent être menées soit par le technicien / animateur du Pays soit par un prestataire extérieur. Ces actions pourront par exemple consister à organiser des séances de remise en selle au sein de l'établissement scolaire, faire intervenir un atelier de réparation ambulante, organiser une journée d'excursion, une balade à vélo le long du Loir pour les élèves du territoire.

**Le rôle du technicien / animateur du Pays, est de :**

- Sensibiliser les intercommunalités et les communes aux pédibus et vélobus qui sont des solutions concrètes aux problèmes de conflits d'usage aux entrées des établissements scolaires,
- Accompagner les communes dans la prise de contact auprès de l'ADEME de façon à récupérer les outils d'accompagnement disponibles,
- Accompagner les communes dans la mise en place de pédibus et vélobus,
- Communiquer sur les pédibus et vélobus en cours de création et de fonctionnement dans le périmètre du Pays ou à ses abords, afin d'apporter aux collectivités intéressées des témoignages de premières expériences réussies.

**Les arguments à développer pour inciter à la pratique** portent sur :

- La santé, à travers l'activité physique liée à la marche et au vélo qui permet de lutter contre l'obésité, l'asthme.
- La sécurité, en améliorant les conditions d'entrée et de sortie des établissements scolaires, et en optimisant la sécurité sur le trajet domicile-école.

- Le développement de l'autonomie et de l'attention en permettant un apprentissage de la rue et de l'espace public à un âge clef (source importante de sécurité à long terme).
- Le lien social et la solidarité entre parents, avec un quartier plus vivant, et une habitude des projets communs entre enfants, parents et enseignants.

### **Promotion d'autres services à la mobilité**

Les relais locaux des collectivités (associations, mission locale des jeunes, CCAS, établissements spécialisés pour personnes âgées indépendantes, etc.) sont les acteurs des services de proximité. En lien direct avec les populations cibles (jeunes à la recherche d'un emploi, personnes non motorisées, personnes âgées en recherche de mobilité, etc.), les relais locaux connaissent bien les besoins de mobilité de la population et peuvent intervenir dans le développement des modes actifs (qui restent le mode le déplacement le plus pratique et le plus économique pour tous les déplacements de moins de 5 kms).

Ainsi, la mission locale Sarthe et Loir porte un intérêt à la mise en place d'un service de location de vélos longue durée pour les jeunes à la recherche d'emploi ou en contrat d'apprentissage, de stage ou d'emplois aidés : tout particulièrement pour les jeunes de Château-du-Loir et de Mayet. Selon les distances à parcourir, le recours à un VAE peut être pertinent. Afin d'être attractif auprès de ces jeunes publics, un investissement pérenne dans quelques VAE « racés » paraît pertinent pour susciter l'engouement et la pratique.

A destination d'un public de personnes âgées, des stages de remise en selle pourraient également être mis en place par le biais d'associations ou d'établissements pour personnes âgées indépendantes.

**Le rôle du technicien / animateur du Pays, est de :**

- Sensibiliser les relais locaux et les informer des services vélos qui peuvent être mis en place pour répondre aux besoins de mobilité des différents publics,
- Accompagner les relais locaux dans la mise en place de services vélos,
- Communiquer sur les services vélos en cours de création et de fonctionnement dans le périmètre du Pays ou à ses abords, afin d'apporter aux collectivités intéressées des témoignages de premières expériences réussies.

### **Animation autour du vélo**

Les relais locaux sont également des acteurs de l'animation locale. En partenariat avec le Pays et avec l'accompagnement du technicien / animateur, des animations autour du vélo peuvent être mises en place.

A titre d'exemple, les bonnes pratiques suivantes peuvent être citées :

- Cyclopédia : les « campagnes crépusculaires », les campagnes de marquage et d'entretien, le « Défi vélo » (réductions accordées par l'enseigne Biocoop)
- Association Cyclamen sur Le Mans
- La semaine « vélo en famille » organisée sur la CC de Lucé (stands de sensibilisation, balade d'une journée)

## ● *Bénéfices et impacts*

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Proposer aux publics cibles (jeunes, personnes âgées, personnes non motorisées, personnes fragilisées, etc.) des solutions de déplacements en modes actifs</li><li>➤ Un réel report attendu vers le vélo, notamment pour un public jeune de scolaires et de personnes en insertion professionnelle</li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact +++</b></p> <p>Gains des Kms voiture évités par les cyclistes : environ 6,8 millions de Km / an, soit <b>1 715 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b> (considérant l'ensemble de la politique modes actifs : actions 4, 5, 6 et 7)</p>

## ● *Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi*

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des services réalisés en matière de modes actifs, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre et diversité des services modes actifs proposés
- Nombre d'utilisateurs des services proposés
- Evolution de la part modale

## 6. ACTION 6 : PROMOUVOIR LE VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE (VAE)

**Description :** Mise en place d'un processus de développement du VAE sur le territoire : de la promotion en passant par le test jusqu'à l'achat de VAE

**Objectif :** Séduire les utilisateurs potentiels du VAE en mettant en place des actions de promotion. Développer la pratique du VAE dans ses composantes utilitaires puis touristiques.

**Niveau de priorité : +++**

Rôle du Pays	<p>Action d'exemplarité : achat de VAE pour les agents du Pays, des intercommunalités, des communes intéressées → possibilité d'achat groupé organisé par le technicien / animateur du Pays</p> <p>Action de promotion du VAE comme mode de déplacement</p> <p>Action d'animation lors d'évènementiels</p>
Rôle des EPCI et communes	<p>Action d'exemplarité : achat de VAE pour ses agents</p> <p>Action de promotion du VAE comme mode de déplacement</p> <p>Action d'animation lors d'évènementiels</p> <p>Participation à l'achat de VAE pour les entreprises et les particuliers</p>
Rôle des partenaires	<p>Office du Tourisme / associations / maison de l'emploi / mission locale des jeunes / gestionnaires de ZAE : appui animation et évènementiel autour du vélo</p> <p>Loueurs de VAE sur le territoire : appui animation et évènementiel autour du vélo, test et location</p> <p>= une opportunité pour le territoire</p>
Coûts d'investissement	<p>Achats VAE pour les agents : 1.500€ par vélo</p> <p>Journée d'animation VAE : environ 1.500 €</p> <p>Location : base de 12 VAE sur 15 jours (10.000 €) pour démonstration, essai sur place et retour domicile sur réservation (hors animation d'un animateur externe)</p> <p>Aide à l'achat : fixer un seuil (ex : 150€ par vélo)</p>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<p>Temps de travail technicien : environ 5 jours par an pour le suivi des actions de promotion</p> <p>Temps de travail animateur : un temps plein (à mutualiser avec d'autres actions) pour la diffusion de l'information et l'animation (opération test grand public)</p>
Financement attendus	ADEME
Phasage de l'action	MT (printemps 2017)

## ○ **Actions à engager**

### **Préambule sur le VAE**

Le vélo à assistance électrique (VAE) permet de transformer le vélo en outil compétitif de déplacement, même sur des distances relativement importantes, de s'affranchir du relief, sans réaliser d'efforts incompatibles avec les contraintes professionnelles. Il connaît un développement considérable en France (+250% depuis 2007) et en Europe (6% du marché aux Pays-Bas).

Il permet au vélo de franchir de nouvelles étapes :

- Un allongement très important des distances moyennes de déplacement domicile-travail de 4/5km avec un vélo classique à 7/8km pour un VAE.
- Un affranchissement des problèmes de pente alors qu'un dénivelé supérieur à 25m est généralement rédhibitoire avec un vélo classique.
- De nouveaux publics pour le vélo : 2/3 des utilisateurs de VAE sont des femmes alors qu'elles ne sont qu'un tiers à pratiquer le vélo pour aller au travail.
- Le VAE limite les contraintes de confort et d'habillement en limitant la sudation.
- Une image très positive du vélo, branché.

Les freins à l'utilisation du VAE sont encore importants :

- Méconnaissance du produit et de ses performances.
- Coût encore élevé (500 à 2000 €) mais à relativiser en comparaison du coût variable d'une voiture (à 0,10 €/km de coût complet soit moins que le coût carburant).
- Craintes liées à la circulation à vélo

Par expérience, le développement de l'équipement en VAE des habitants et des actifs doit passer par trois étapes successives et étroitement liées dans le temps (sur 3 ans) :

1. La découverte de l'outil technique, lors de séances événementielles de test de matériel.
2. Le test sur plusieurs jours pour vérifier que le matériel est adapté à ses déplacements domicile-travail et que le matériel choisi correspond bien aux besoins personnels, avec des séances éventuelles de « vélobus » permettant aux utilisateurs de se familiariser avec la circulation sur la voirie alentour.
3. L'équipement, avec achat groupé, aide à l'achat ou prêt à taux 0 pour les entreprises qui le souhaitent (en complément de la collectivité) ou abonnement longue durée avec prise en charge de 50% de l'abonnement.

La réalisation des actions de promotion peut être assurée par le technicien / animateur du Pays.

L'objectif de cette action consiste à réaliser des opérations d'animation-découverte pour encourager des essais. La promotion du VAE est en lien étroit avec la politique de réalisation d'aménagements cyclables.

### **Les actions à mener par le Pays, les intercommunalités et les communes**

- **Etape 1 : Achats de VAE pour les agents du Pays, des intercommunalités et des communes** (possibilité d'achat groupé)
- **Etape 2 : Promotion du vélo comme mode de déplacement** à partir d'argumentaires, de messages développés, d'informations sur la santé et sur les risques. Information sur l'opération test. Diffusion sur le site internet des communes, des intercommunalités et des offices de tourisme, par campagne d'affichage. Cet argumentaire peut être rédigé par le technicien / animateur du Pays.

- **Etape 3 : Opération événementielle de test des VAE** lors de journées stratégiques comme la fête du vélo, la semaine de la mobilité, les fêtes locales des villages... Ces opérations peuvent également avoir lieu auprès des entreprises, administrations et zones d'activités (en priorité les structures engagées dans un Plan de Déplacements Administrations, Entreprises ou Interentreprises) pour mettre à disposition des VAE aux actifs sur une journée événementielle. Lors des groupes de travail du 3 décembre 2015, les ZAE de la Flèche, Chartre-sur-le-Loir, Ruillé-sur-Loir, Château-du-Loir ont été identifiées comme pertinentes à ce type d'opérations. Les maisons de l'emploi, les missions locales des jeunes, les offices du tourisme et les associations sont également des partenaires pour l'organisation de ces journées test.

Lors de ces opérations, il est indispensable de proposer une large gamme de VAE dans la mesure où les besoins hommes/femmes, urbain/longue distance, plat/côte, embarquement dans un train/un car sont très différents d'un utilisateur à un autre.

Plusieurs solutions sont possibles pour réaliser ces opérations test :

- ✓ La réalisation d'opérations clés en main avec fourniture de matériel et de personnel par un prestataire spécialisé (type Néomouv basée à la Flèche)
  - ✓ Utilisation des VAE de loueurs possédant une flotte de VAE et animation par le technicien / animateur du Pays
  - ✓ Utilisation des VAE achetés par les collectivités et animation par le technicien / animateur du Pays
- **Etape 4 : Location de VAE pendant quelques jours** ou 1 à 2 semaines afin que la personne puisse vérifier que le VAE et plus particulièrement le modèle de VAE choisi pendant le test correspond bien à ses besoins avant un éventuel futur achat. Cette location doit suivre directement l'étape d'essai. Elle est indispensable avant de passer à une phase ultérieure. Plusieurs solutions peuvent être envisagées, les solutions dépendront des orientations politiques dans lesquelles s'orientent les élus : achat groupé entre collectivités, flottes de VAE des loueurs existants, passer par un opérateur.
- **Etape 5 : L'étape suivante consiste à mettre en œuvre une aide à l'achat**, un prêt à taux 0 ou une participation à un abonnement longue durée :
    - ✓ Négocier avec un ou plusieurs fabricants des réductions pour l'achat en masse de VAE
    - ✓ Négocier avec les vélocistes locaux une réduction générale
    - ✓ Envisager la possibilité de mise en œuvre d'une aide à l'achat de VAE par les collectivités sur le principe de la solution mise en œuvre par certaines agglomérations
    - ✓ Mettre en place un prêt à taux 0% de la collectivité
    - ✓ Prise en charge d'une partie de l'abonnement longue durée : une autre solution peut consister à avoir recours à la location longue durée par le biais des loueurs de vélos
    - ✓ Mise à disposition du parc de VAE de services pour des déplacements domicile-travail

#### **Quelques éléments de prix :**

- Promotion amont, édition de documents de communication des avantages du VAE : environ 5.000€, peut être incluse dans la communication globale mobilité
- Journée d'animation VAE : environ 1.500 €
- Location : base de 12 VAE sur 15 jours (10.000 €) pour démonstration, essai sur place et retour domicile sur réservation (hors animation d'un animateur externe)

## ● *Bénéfices et impacts*

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
➤ Promotion d'un mode de déplacement à part entière, avec potentiellement un nouveau public à la clé (qui ne serait pas intéressé par un « simple » vélo)	<b>Impact ++</b> Gains de déplacements voiture évités par les VAE : inévaluable (inclus dans l'évaluation de l'impact environnemental global d'une politique modes actifs)

## ● *Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi*

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière de VAE, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre de VAE achetés en collectivité
- Suivi du nombre d'utilisateurs et de la fréquence d'utilisation des VAE en interne aux collectivités
- Suivi du nombre de kms motorisés évités depuis l'achat des VAE en collectivité
- Nombre de journées évènementielles organisées
- Nombre d'usagers sensibilisés
- Nombre de testeurs VAE
- Nombre d'achats de VAE subventionnés
- Evolution de la part modale

## 7. ACTION 7 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES VELOS / TRANSPORTS POUR LES LOISIRS ET LE TOURISME

**Objectif :** En lien avec les actions menées en matière de développement des modes actifs et des transports collectifs, la proposition de nouveaux services couplés entre les deux modes permet de proposer de nouvelles perspectives de visite et de découverte du territoire.

**Niveau de priorité : ++**

Rôle du Pays	<i>Lien entre les partenaires</i>
Rôle des EPCI et communes	<i>Appui au Pays</i>
Rôle des partenaires	<i>Conseil Départemental / OTVL Région</i>
Coûts d'investissement	<i>Racks à vélo à l'arrière des cars (3.500€ environ) Tarification combinée train / vélo : selon partenariat défini</i>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<i>Pas de coût de fonctionnement Nouvelles retombées économiques touristiques</i>
Financement attendus	
Phasage de l'action	<i>MT (été 2017)</i>

### ● Actions à engager

#### Mise en place d'une tarification attractive sur un produit car / vélo

Un échange STAO / OTVL est en cours pour proposer une tarification attractive sur un produit car / vélo à l'arrivée en gare routière de La Flèche.

L'OTVL souhaite travailler sur l'intermodalité car/vélo (système de racks à l'arrière du car). Lors des groupes de travail « Accessibilité / Mobilité / Services » du 3 décembre 2015, la STAO a rappelé que ce type de dispositif génère des contraintes en termes d'exploitation et qu'il faudra judicieusement étudier les tracés où ce service s'avère pertinent. Le développement des vélos pliants en soute s'avère beaucoup plus souple et mérite d'envisager un développement.



Exemple d'un produit car / VTT en Haute-Savoie

### **Mise en place d'un billet combiné train + location vélos**

Des billets de train combiné à une location vélos à prix réduit, permettrait de proposer un moyen « zéro carburant » de découvrir le territoire, notamment pour les urbains des agglomérations voisines directement desservies par le train (Le Mans, Tours).

Si le billet de train combiné semble trop compliqué à mettre en place, un système de réduction de la location de vélos sur présentation d'un billet de train peut également être une solution.

### **● *Bénéfices et impacts***

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
➤ Proposition de nouveau produit touristique, couplé loisirs / mobilité	<b>Impact +</b> Gains de déplacements touristiques en voiture évités : inévaluable (inclus dans l'évaluation de l'impact environnemental global d'une politique modes actifs)

### **● *Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi***

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière de nouveaux services vélos / transports, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre et type de services proposés
- Nombre d'utilisateurs des services proposés



## **Optimiser les transports collectifs**



## Optimiser les lignes de transports existantes

### 8. ACTION 8 : AMELIORER L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANTE

**Objectif :** Amélioration de l'offre de transports collectifs existante sur des axes structurants en matière de flux d'actifs

**Niveau de priorité : ++**

Rôle du Pays	<i>Partenariat avec les Conseils Départementaux de la Sarthe et du Maine-et-Loire, puis avec la Région</i>
Rôle des EPCI et communes	<i>Soutien auprès du Pays dans les démarches</i>
Rôle des partenaires	<i>Conseils Départementaux de la Sarthe et de la Maine-et-Loire : Autorités Organisatrices des services de transports interurbains, jusqu'au 31 décembre 2016 (compétence transférée par la Région au 1<sup>er</sup> janvier 2017)</i>
Coûts d'investissement	<i>A définir</i>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<i>Temps de travail technicien / animateur du Pays : environ 3 jours pour suivi et réunions techniques</i>
Financement attendus	<i>A définir</i>
Phasage de l'action	<i>CT (dès septembre 2016)</i>

#### ● Actions à engager

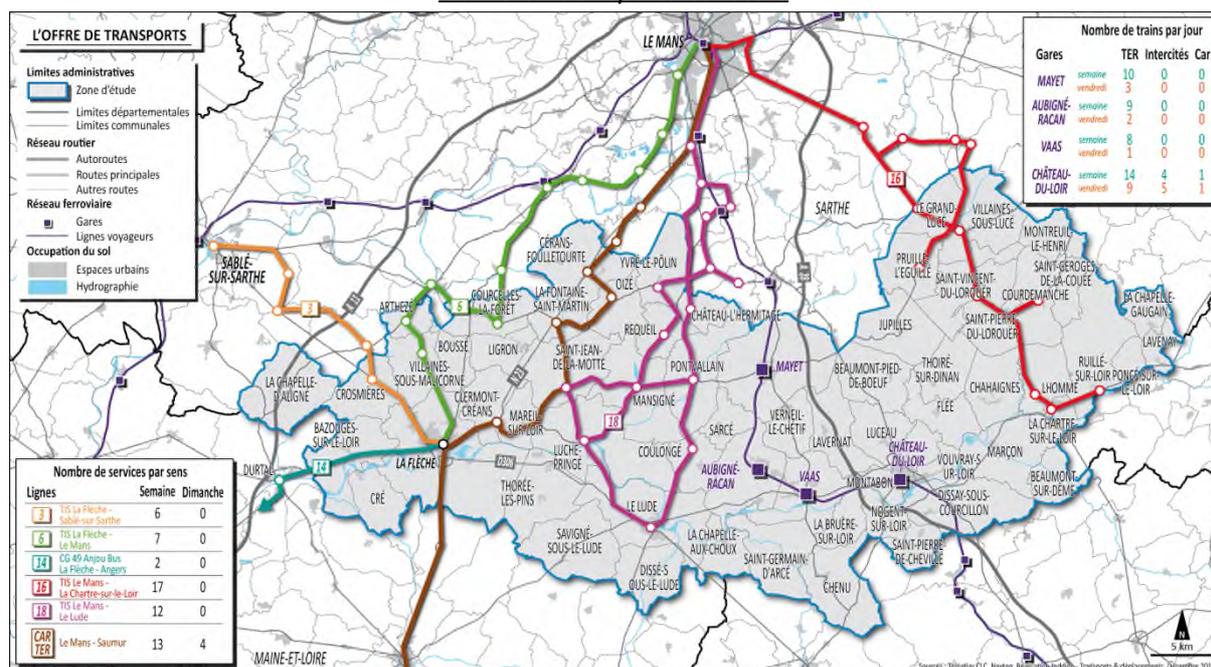
Le diagnostic a mis en évidence une faible offre de services en transports collectifs, depuis la Communauté de Communes du Pays Fléchois vers des communes extérieures au Pays Vallée du Loir, et pourtant attractives pour un grand nombre d'actifs.

Il est donc nécessaire de travailler en partenariat avec les Conseils Départementaux de la Sarthe et du Maine-et-Loire sur l'amélioration de deux principales lignes de transports :

- La ligne 3 du Conseil Départemental de la Sarthe entre la Flèche et Sablé-sur-Sarthe concernant environ 1.400 actifs domiciliés dans la Communauté de Communes du Pays Fléchois (environ 850 actifs vers Sablé-sur-Sarthe + environ 410 vers Le Bailleul + 140 vers Précigné). Elle dessert également le secteur hospitalier.
- La ligne 14 du Conseil Départemental du Maine-et-Loire concernant environ 460 actifs domiciliés dans la Communauté de Communes du Pays Fléchois (environ 310 vers Durtal + 150 vers Angers)

Concernant ces deux lignes de transport, une réflexion est à mener concernant les temps de parcours (2 fois plus long en transports collectifs qu'en voiture) et les horaires.

## L'offre en transports collectifs



## ● Bénéfices et impacts

Bénéfices	Evaluation environnementale
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Offrir un service de transports collectifs adapté à une forte demande de migrations alternantes des actifs (sur des secteurs bien ciblés : axe La Flèche → Sablé-sur-Sarthe / axe La Flèche → Angers)</li> <li>➢ Un réel report vers les transports collectifs, pour les actifs de la Communauté de Communes du Pays Fléchois</li> </ul>	<p align="center"><b>Impact +</b></p> <p>Gains de déplacements voiture évités par une action de communication forte sur les 2 lignes TC:</p> <p>Environ 870.000 Km / an, soit <b>75 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b></p>

## ● Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière d'amélioration du réseau de transports collectifs, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre et type d'actions menées en matière d'amélioration des transports collectifs
- Nombre d'utilisateurs des transports collectifs (suivi de la fréquentation)
- Evolution de la part modale

## 9. ACTION 9 : VALORISER L'INTERMODALITE EN GARE

**Description :** Aménagements et valorisation des PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux) en gare

**Objectif :** En partenariat avec la Région, l'objectif est de créer de véritables PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux) permettant d'offrir à la population un panel de services large et varié : transports, services de proximité (point TER), services publics (ex maison des associations, mise en valeur touristique, logements etc.)

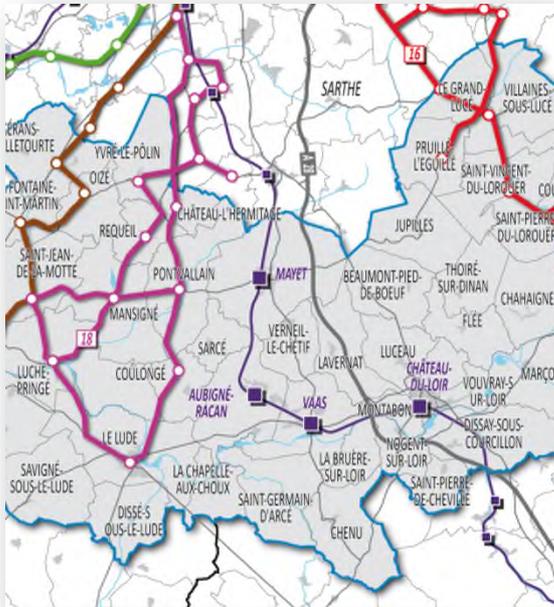
**Niveau de priorité : +++**

Rôle du Pays	<i>Partenariat avec la Région</i>
Rôle des EPCI et communes	<i>Soutien auprès du Pays dans les démarches + partenariat direct avec la Région dans le cadre du programme « d'investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional »</i>
Rôle des partenaires	<i>Région : appui technique et financier dans le cadre du programme « d'investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional »</i>
Coûts d'investissement	<i>A définir en fonction des projets</i>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<i>Temps de travail technicien / animateur du Pays : environ 5 jours pour suivi et réunions techniques</i>
Financement attendus	<i>Cofinancement de la Région dans le cadre du programme « d'investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional » FEDER</i>
Phasage de l'action	<i>MT (printemps 2017)</i>

## ● Rappel du diagnostic

### Rappel de l'offre en transports régionale

#### L'offre en transports régionale



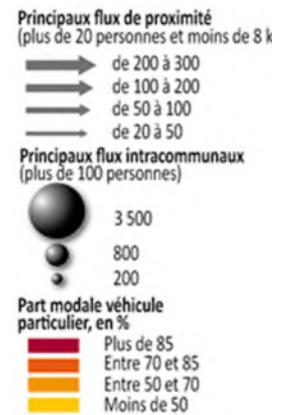
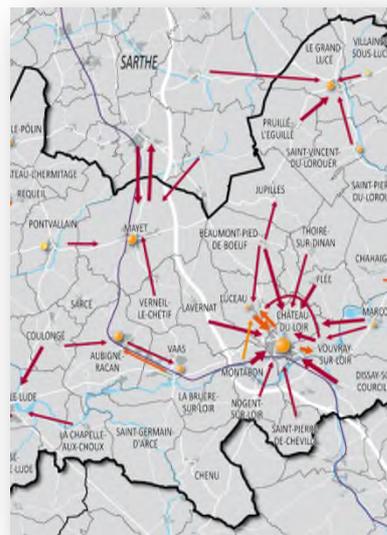
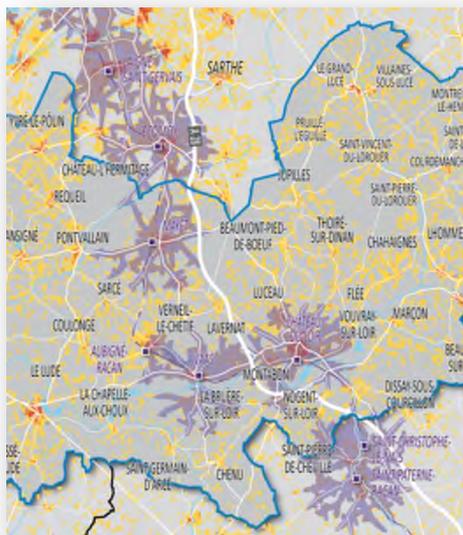
Lignes	Nombre de services par sens	
	Semaine	Dimanche
<b>3</b> TIS La Flèche - Sablé-sur-Sarthe	6	0
<b>6</b> TIS La Flèche - Le Mans	7	0
<b>14</b> CG 49 Anjou Bus La Flèche - Angers	2	0
<b>16</b> TIS Le Mans - La Chartre-sur-le-Loir	17	0
<b>18</b> TIS Le Mans - Le Lude	12	0
<b>CAR TER</b> Le Mans - Saumur	13	4

Gares	Nombre de trains par jour			
	TER	Intercités	Car	
MAYET	semaine	10	0	0
	vendredi	3	0	0
AUBIGNÉ-RACAN	semaine	9	0	0
	vendredi	2	0	0
VAAS	semaine	8	0	0
	vendredi	1	0	0
CHÂTEAU-DU-LOIR	semaine	14	4	1
	vendredi	9	5	1

La ligne ferroviaire ne présente aucune intermodalité avec les lignes desservies par le Conseil Départemental de la Sarthe. Une expérimentation de ligne transversale au territoire Château-du-Loir/La Flèche a échoué, rencontrant peu d'utilisateurs. Le territoire souhaite mettre en place une offre de transport à la demande en rabattement sur les gares, plus adaptée aux besoins des usagers.

### Rappel des potentiels de rabattement cyclable autour de la ligne ferroviaire Tours-Le Mans

La carte de gauche représente les aires à moins de 5 Km d'une gare, c'est-à-dire présentant un potentiel en matière d'accessibilité cyclable. Celle de droite présente les flux d'actifs de courte distance en rabattement sur les communes desservies par les gares, où il serait pertinent d'aménager des liaisons cyclables.



### **Rappel des programmes d'aides de la Région**

La Région dispose de plusieurs programmes d'aides aux collectivités (en cofinancement) :

- L'accès au réseau de transport régional à travers les règlements de PEM et l'appel à candidatures pour les communes dotées d'une gare → financement à hauteur de 30% du montant HT de l'opération dans la limite de 300 000 € pour des actions visant :
  - ✓ Augmenter les capacités de parc-relais de stationnement autour des points d'arrêt du réseau régional
  - ✓ Améliorer les conditions d'attente et d'accueil des usagers du réseau régional
  - ✓ Améliorer les interfaces entre les points d'arrêt du réseau régional et les territoires environnants
  - ✓ Faciliter l'intermodalité entre le train et/ou le car et les autres modes de transport, notamment le vélo. Les itinéraires cyclables éligibles se situent dans un rayon de 3 kilomètres maximum en rabattement vers la gare ou la halte.
- La réhabilitation et la valorisation des bâtiments voyageurs ferroviaires fermés du réseau régional pour en faire des lieux de vie :
  - ✓ Réhabilitation des bâtiments de voyageurs ou de marchandises afin d'y développer des services à la personne (crèche, service de conciergerie, commerces alimentaires...)
  - ✓ Cofinancement à hauteur de 60% du montant hors taxes de l'opération à concurrence d'un maximum de 500 000 € d'aide régionale par projet, coût d'acquisition du bâtiment compris,
- ✓ Exemple de projet soutenu : création d'une halte-garderie au Pallet.

*Source photo : Région Pays de La Loire, réunion des territoires sarthois, novembre 2015*



Par ailleurs, la Région a porté avec SNCF Gares & Connexions un programme d'installation de stationnements vélos en 2014 (cyclo-blocs). En complément, afin de favoriser la complémentarité vélos + gare et éviter la montée des vélos à bord des trains, la Région subventionne à 50 % l'achat de vélos pliants dans la limite de 200 € pour les abonnés TER.

### **Projet d'évolution des lignes de transports de la Région**

- **La ligne routière TER Le Mans – La Flèche - Saumur** restructurée en 2013, est aujourd'hui très performante et connaît un succès important (plus de 118 000 voyageurs annuels).  
L'offre de la ligne cible plus particulièrement les actifs (renforcement des services express) et semble également correspondre aux besoins des scolaires. Le délégataire a un intérêt sur la fréquentation de la ligne et bénéficie d'un budget dédié pour réaliser des animations et des opérations de communication auprès des actifs. Il s'agit d'outils intéressants pour valoriser l'offre existante auprès des actifs.  
La ligne pourra emprunter les aménagements de voirie du BHNS du Mans. Si les gains de temps attendus ne sont pas significatifs, l'offre de service va gagner en fiabilité sur son temps de parcours.
- **La ligne ferroviaire TER Tours – Le Mans** va faire l'objet d'un cadencement en 2017 (cadencement à l'heure) et sera diamétralisée sur la zone périurbaine (de Château-du-Loir à Alençon). Le projet a été présenté aux Maires en mai 2015.

### **● Actions à engager**

Pour chacune des gares ferroviaires du Pays Vallée du Loir, un diagnostic des pôles d'échanges a permis d'identifier des pistes d'action selon trois grands domaines d'intervention de la Région :

- L'aménagement des accès au réseau de transport régional : aménagements et qualité de cheminement pour les modes actifs, capacité et qualité de stationnement, traitement du parvis et de la zone d'attente, etc.
- L'aménagement et équipement dans les gares : stationnement et qualité du stationnement vélos, mise en valeur touristiques, etc.
- La réhabilitation et valorisation des bâtiments ferroviaires fermés

#### **Gare de Château-du-Loir**

La Ville de Château-du-Loir a déjà sollicité la Région pour l'aménagement du parvis de la gare dans le cadre de son programme « d'investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional ». Par ailleurs, la navette électrique en service depuis juin 2016, propose un arrêt en gare.

#### **Aménagement des accès au réseau de transport régional**

La gare est localisée à environ 1 Km du centre-ville.

**Liaisons pertinentes à aménager pour les modes actifs :**

- Connexion au centre-ville via la RD10/ avenue Jean Jaurès – large avenue avec possibilité d’insertion d’une piste cyclable
- Route de Nogent vers l’Ouest, en direction de Nogent-sur-Loir et de Montabon
- Rue du Val de Loir vers l’Est, en direction de Vouvrau-sur-Loir



*Avenue Jean Jaurès, une large artère qui dessert quelques équipements structurants de Château-du-Loir (théâtre La Castélorienne, commerces, banques)*



*Liaison vers Montabon, une voie à trafic modéré*



**Capacités de stationnement du parking de la gare :**

- Environ 30 places
- Les acteurs évoquent une carence de stationnement



**Traitement du parvis :**

- Des aménagements relativement sommaires, peu valorisants pour la gare en termes de traitement urbain
- Manque de clarté et de lisibilité des cheminements piétons, accessibilité PMR sommaire (carence pour les déficients visuels)
- Manque d’un espace d’attente extérieur agréable, pour les voyageurs et pour les personnes venant accueillir un voyageur (bancs, poubelles)



- Présence de quelques services intéressants (ex : boîte aux lettres)



#### Pistes d'action :

- **Traitement des liaisons modes actifs pour accéder à la gare**
- **Organisation d'une offre en transport à la demande en rabattement sur la gare et sur le centre-ville : intermodalité à prévoir dans l'aménagement du PEM**
- **Augmentation des capacités du parc-relais de stationnement voiture**
- **Mise en valeur du parvis du pôle d'échange, amélioration des cheminements piétons notamment pour les PMR et aménagement d'une zone d'attente**

#### Aménagement et équipement dans les gares

##### Stationnement vélo :

- Présence de cycloblocs mais finalement peu utilisés car pas abrités (alors qu'un espace stationnements deux roues motorisés est abrité)
- Les acteurs évoquent une carence de stationnement vélo en semaine (à vérifier)



##### Mise en valeur touristique :

- Présence d'un affichage RIS « La Sarthe à Vélo » : peu visible, à relocaliser dans le cadre de l'aménagement du parvis
- Un boulanger à Lhomme (environ 15 Km) propose des paniers « pique-nique » pour les cyclotouristes : comment améliorer la valorisation en gare ?



#### Pistes d'action :

- **Aménagement d'un abri pour l'espace de stationnement vélos**
- **Mise en valeur du RIS, dans une logique de point d'accueil des cyclotouristes**

- **Point TER : panier « pique-nique » pour les touristes, « panier de légumes » pour les actifs**
- **Développement d'un produit touristique train + location vélos à prix réduit**

### **Réhabilitation et valorisation des bâtiments ferroviaires fermés**

De nombreux bâtiments ferroviaires, de vastes emprises inutilisées : une offre foncière à optimiser pour accueillir des nouveaux services, des entreprises innovantes, « connectées » ? (ex : atelier de réparation vélo, pépinières d'entreprises, crèche, etc.)



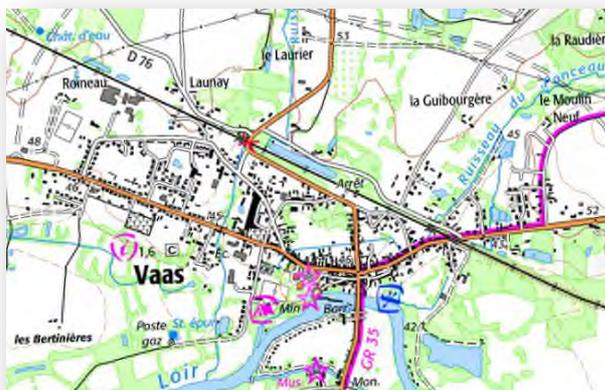
### **Gare de Vaas**

#### **Aménagement des accès au réseau de transport régional**

La gare est localisée à environ 200 m du cœur de bourg, en connexion directe avec l'urbanisation.

#### **Liaisons pertinentes à aménager pour les modes actifs :**

- Connexions piétonnes au centre-ville : RD30, rue des Mésanges
- Liaisons cyclables via la RD30 vers les communes au Sud (La-Bruère-sur-Loir, Chenou) : itinéraires de raccordement possibles vers l'itinéraire de



loisirs le long du Loir

*Rue de la Gare (RD30) : une voie dont le prolongement vers la gare pourrait être traité en zone 30*



**Capacités de stationnement du parking de la gare :**

- Environ 10-15 places, non matérialisées

**Traitement du parvis :**

- Des aménagements sobres et relativement sommaires, manque d'ombrage et de végétation, parvis peu valorisant
- Manque de clarté et de lisibilité des cheminements piétons, notamment PMR
- Manque d'un espace d'attente extérieur agréable, pour les voyageurs et pour les personnes venant accueillir un voyageur (bancs, poubelles)



**Pistes d'action :**

- **Traitement des liaisons modes actifs pour accéder à la gare**
- **Mise en valeur du parvis du pôle d'échange, amélioration des cheminements piétons notamment pour les PMR et aménagement d'une zone d'attente**

**Aménagement et équipement dans les gares**

**Stationnement vélo :**

- Présence de cycloblocs non abrités
- Les acteurs évoquent une carence de stationnement vélo en semaine (à vérifier)



### Pistes d'action :

- Aménagement d'un abri pour l'espace de stationnement vélos
- Point TER : « panier de légumes » pour les actifs

### Réhabilitation et valorisation des bâtiments ferroviaires fermés

Peu de bâtiments ferroviaires, mais une spécificité avec des bassins hydrauliques le long de la voie ferrée (espaces propices à la biodiversité) > une piste pour une valorisation pédagogique de cette halte ferroviaire sur le parcours cyclotouristique du Loir à Vélo ?



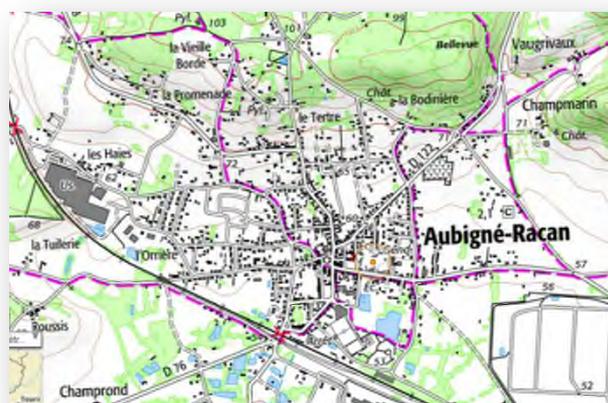
### Gare d'Aubigné-Racan

#### Aménagement des accès au réseau de transport régional

La gare est localisée à environ 200m du cœur de bourg.

#### **Liaisons pertinentes à aménager pour les modes actifs :**

- Connexions piétonnes au centre-ville : avenue de la Gare, rue Neuve → mise en accessibilité PMR
- Liaisons cyclables via la RD76, RD78 et la RD122 : zones 30
- Liaison piétonne vers des terrains en cours d'urbanisation au sud de la voie ferrée



### Accès vers le centre-bourg



### Terrains à bâtir au Sud de la voie ferrée (automne 2015)



### Capacités de stationnement du parking de la gare :

- Environ 10-15 places, non matérialisées

### Traitement du parvis :

- Des aménagements sobres et relativement sommaires, une recherche en termes de revêtement de sol (petits pavés) mais trop ponctuel, manque d'ombrage et de végétation
- Manque de clarté et de lisibilité des cheminements piétons, notamment pour les PMR
- Manque d'un espace d'attente extérieur agréable, pour les voyageurs et pour les personnes venant accueillir un voyageur (bancs, poubelles)



### Pistes d'action :

- **Traitement des liaisons modes actifs pour accéder à la gare**
- **Mise en valeur du parvis du pôle d'échange, amélioration des cheminements piétons notamment pour les PMR et aménagement d'une zone d'attente**

### Aménagement et équipement dans les gares

#### Stationnement vélo :

- Présence de cycloblocs non abrités
- Les acteurs évoquent une carence de stationnement vélo en semaine (à vérifier)



### Pistes d'action :

- Aménagement d'un abri pour l'espace de stationnement vélos
- Point TER : « panier de légumes » pour les actifs

### Réhabilitation et valorisation des bâtiments ferroviaires fermés

Un bâtiment ferroviaire proche de la gare (parcelle 117) : usage actuel ?



### Gare de Mayet

#### Aménagement des accès au réseau de transport régional

La gare est localisée à environ 500 m du cœur de bourg, en connexion directe avec l'urbanisation.

#### **Liaisons pertinentes à aménager pour les modes actifs :**

- Connexions piétonnes au centre-ville : Avenue de la Gare, RD13
- Liaison cyclable au centre-ville via l'Avenue de la Gare



*Avenue de la Gare : possibilité d'insertion d'un contre-sens cyclable*



**Capacités de stationnement du parking de la gare :**

- Environ 30 places, matérialisées

**Traitement du parvis :**

- Un aménagement récent du parvis de gare, matérialisation du stationnement, plantations, cheminements piétons protégés et bien identifiés,
- Un parvis de gare agréable



**Pistes d'action :**

- **Traitement des liaisons modes actifs pour accéder à la gare, en direction du centre-ville**

**Aménagement et équipement dans les gares**

**Stationnement vélo :**

- Présence de cycloblocs mais finalement peu utilisés car pas abrités (alors qu'un espace stationnements deux roues motorisés est abrité)
- Les acteurs évoquent une carence de stationnement vélo en semaine (à vérifier)



**Pistes d'action :**

- **Point TER : « panier de légumes » pour les actifs**

**Réhabilitation et valorisation des bâtiments ferroviaires fermés**

Peu de bâtiments ferroviaires, mais une spécificité avec un ancien bâtiment voyageurs transformé en maison des associations : bel exemple de mise en valeur de la gare



### **Zoom sur les équipements de stationnement vélos**

Le Conseil Régional a exprimé un besoin d'avoir un retour sur les besoins d'équipements vélo des gares du territoire (en effet le programme d'équipement s'est basé sur des enquêtes vélo réalisées en 2010, donc déjà anciennes). La fréquentation a probablement évolué depuis mais il y a eu peu de retours sur les besoins de stationnement vélo. Des compléments de stationnement vélo peuvent tout à fait être intégrés dans un projet de réaménagement du parvis et des accès à la gare qui serait déposé dans le cadre d'un des appels à projet annuel. L'installation de mobiliers complémentaires devra toutefois être justifiée au regard d'une fréquentation importante des stationnements existants. La Région est favorable à la mise en place de services de location de vélo en gare plutôt que l'embarquement des vélos à bord des trains.

### **Zoom sur les ateliers de réparation vélos**

En termes de services, des ateliers de réparation vélos temporaires ou fixes peuvent être créés dans les gares structurantes telles que Château-du-Loir.

A noter, la présence de vélocistes sur le territoire (ex : L'Héritage sur le Grand Lucé) ainsi que des ateliers de réparation mobiles (ex : l'association Monde Solidaire assure des réparations vélo enfant/adultes).

### **Zoom sur la signalétique modes actifs**

Le traitement des liaisons modes actifs pour accéder à la gare s'accompagne également d'informations à destination des usagers : mise en place de totems et de flèches indicatrices pour les piétons et les cyclistes montrant le chemin à suivre pour se rendre dans des lieux tels que le centre-ville, les commerces, les attractions touristiques et infrastructures de loisirs, etc.



### **Zoom sur les points TER : espace de services en gare**

Au cœur des gares, le Point TER Pays de la Loire est un espace accueillant qui offre différents services : mobilité, paniers fraîcheur, informations. Un service de proximité éco-citoyen et gourmand : le panier de fruits et légumes frais, cultivés par des producteurs locaux et issus de l'agriculture biologique est proposé dans les gares.

Quatre gares régionales proposent le service Panier Fraîcheur :

- **Gare d'Ancenis** : en collaboration avec le Groupement des Agriculteurs Biologiques de la Loire Atlantique (GAB44).
- **Gare de Saumur (Paniers de légumes)** : en collaboration avec le Groupement des Agriculteurs Biologiques du Maine et Loire en association avec "Jardin de Cocagne".
- **Gare de Cholet (Paniers de légumes et de fruits)** : en collaboration avec le Groupement des Agriculteurs Biologiques et Biodynamistes du Maine et Loire (GABB Anjou).
- **Gare de La Roche sur Yon (Paniers de légumes et de fruits)**, en collaboration avec le Groupement des Agriculteurs Biologiques et Biodynamistes de Vendée (GABB Vendée).



Sur le même modèle, en **gare de Château-du-Loir**, un boulanger de Lhomme a également mis en place un service de paniers pique-nique en filière courte, comptant aujourd'hui de 200 à 250 usagers sur la saison 2015.

### • **Retour d'expérience : gare de Vaas, cas pratique**

Le groupe de travail du 8 avril 2016 a permis de réaliser une étude de cas de la valorisation du parvis de la gare de Vaas.

Parvis de la gare



Bâtiment de la gare côté quai



#### Constat :

- Espace à réaménager (réflexion en cours) et à reconnecter avec le centre-village et Loir-Ecopark
- Zone multimodale -> Train TER (11 arrêts/jour) + vélos + covoiturage

#### Actions envisagées :

- Créer un vrai parvis piéton et espace d'attente
- Réorganiser le stationnement devant la gare
- Ajouter un panneau « aire de covoiturage »
- Ajouter des abris à vélos sécurisés de longue durée (type box fermés)
- Le bâtiment de gare doit être réaménagé (parking vélo, bureaux...).
- L'entrée de la gare par le Nord doit être reconsidérée : accès des communes voisines + liaisons douces sécurisées pour rejoindre l'étang et Loir-Ecopark.
- Penser le réaménagement global en lien avec le développement de Loir-Ecopark.

## ● *Bénéfices et impacts*

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Aménagement de véritables PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux) permettant d'offrir un panel de services : transports, services de proximité (point TER), services publics (ex maison des associations, mise en valeur touristique, logements etc.</li><li>➤ Augmentation de la fréquentation de la ligne ferroviaire</li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact +</b></p> <p>Gains de déplacements voiture évités par une meilleure intermodalité en gare :</p> <p>Environ 1,7 millions de Km / an, soit <b>415 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b></p>

## ● *Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi*

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière d'aménagement et de valorisation de l'intermodalité en gare, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre et type d'actions menées en matière d'amélioration et de valorisation de l'intermodalité en gare
- Nombre d'utilisateurs de la ligne ferroviaire (suivi de la fréquentation)
- Evolution de la part modale



## Proposer du transport de proximité

# 10. ACTION 10 : ETUDIER LA MISE EN PLACE DE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD) DE PROXIMITE POUR LES HABITANTS

**Objectif :** Offrir un service de transport aux habitants du Pays, pour se rabattre sur les centres bourg, les équipements intercommunaux et les arrêts de cars des lignes de transports (interurbains et ferroviaires)

**Niveau de priorité : +++**

### ● Actions à engager

Rôle du Pays	Partenariat avec le Conseil Départemental
Rôle des EPCI et communes	Les EPCI portent le projet de TAD en partenariat avec le Conseil Départemental : définition des besoins (origines-destinations, motif de déplacement, etc.).
Rôle des partenaires	Le CD 72 étudie la faisabilité technique et propose la mise en place d'un service.
Coûts d'investissement	Faible coût d'investissement (création à la marge de point d'arrêt)
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	Temps de travail technicien : environ 10 jours pour suivi et réunions techniques la première année, puis 2 jours par an Les coûts seront partagés entre l'EPCI et le CD 72 (50% chacun).
Financement attendu	Conseil Départemental (50%)
Phasage de l'action	CT (dès septembre 2016)

### Retour d'expériences TAD dans le Département de la Sarthe

Lors des groupes de travail du 3 décembre 2015, le Conseil Départemental de la Sarthe a informé de l'existence de plusieurs types de TAD sur le Département :

- Un service de transport spécialisé pour les personnes handicapées et personnes à mobilité réduite, appelé Mobilitis.
- Quatre TAD mis en place par le CD, à la demande des communes ou intercommunalités :
  - TAD de la CC du Lucé
  - TAD de Luynes : au lancement, trois communes étaient concernées. Aujourd'hui, le service fonctionne uniquement sur une commune. Il s'agit d'un transport une fois par semaine, à destination du marché. Le coût du ticket est fixé à 1,5€ l'aller.
  - TAD de Saosnois : mise en place d'une ligne virtuelle avec un passage à certains horaires. Le véhicule est alors déclenché si une réservation est émise. Ce service de TAD permet d'aller à Saint-Cosme-en-Vairais et Mamers.

- TAD de Rouez : avec possibilité également de desservir le marché.

Ces services de TAD sont cofinancés par le CD et les collectivités concernées.

Il est souligné la mise en place d'une navette électrique entre le centre bourg de Château-du-Loir et la gare SNCF depuis juin 2016.

### **Les facteurs de réussite d'un TAD**

Lors des groupes de travail du 3 décembre 2015, le Conseil Départemental de la Sarthe a souligné un nombre d'échec important en matière de TAD. Pour qu'un TAD fonctionne, il est indispensable que :

- La collectivité définisse clairement les besoins en déplacements, les publics-cibles (jeunes, personnes âgées, personnes en recherche d'emploi ou en insertion professionnelle, etc.) ainsi que les origines – destinations de ses besoins.
- Le TAD soit mis en place d'abord de manière expérimentale, afin d'être ajusté selon la fréquentation et les besoins.
- Le TAD soit mis en place en partenariat avec les artisans taxi, à qui les courses peuvent être sous-traitées.
- Une campagne de communication soit mise en place à destination des publics ciblés.

### **Exemple de TAD de la Communauté de Communes de Lucé**

CC de Lucé : TAD en rabattement vers ligne régulière TIS express n°16

Financement du TAD : 50% CD / 50% CC

Financement de la centrale de mobilité par le CD (mutualisation avec d'autres services)

Démarche :

- Définition des besoins par la CC, en partenariat avec le CD
- Etude de faisabilité par le CD
- Avenant au marché de transports pour faire travailler des artisans taxis locaux (pas de concurrence)

**TISSEA, LE TRANSPORT À LA DEMANDE EN SARTHE**

Vous pouvez désormais vous rendre au Mans en partant de votre commune, grâce au Taxis de Lucé. 2 allers et 1 retour par jour !  
Un véhicule vient vous chercher dans votre commune et vous dépose au Grand-Lucé à l'heure de passage de la ligne TIS express n°16 à destination du Mans. Pour le retour, un véhicule vous attend au Grand-Lucé et vous ramène dans votre commune.

**INFOS UTILES**

- Réservation**  
Réservez votre transport auprès de la centrale de mobilité TIS.
- Centrale de mobilité TIS : 02 43 39 90 72**  
À votre disposition du lundi au vendredi : 09h30-17h et le samedi 09h30-12h30, et durant les horaires d'été du lundi au vendredi : 09h30-12h30 et 13h30-17h.
- Limite de réservation**  
La veille du déplacement jusqu'à 17h du lundi au vendredi, et au plus tard à 12h le samedi pour un déplacement le lundi suivant.
- Tarif unique**  
2,10€ l'aller  
Gratuit pour les - de 4 ans.
- Accompagnement**  
Les enfants de moins de 6 ans doivent être accompagnés. Les mineurs sont sous la responsabilité de leurs parents jusqu'à la montée dans le véhicule et à partir de la descente du véhicule.

**DU 2 FÉVRIER AU 4 JUILLET 2015**

**VOTRE SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE**

**Le service de transport à la demande est réservé aux habitants de :**

- Coudrémence (part. Place Jacques de la Motte)
- Mondrevill-Sé-Breuil (part. Place Sainte-Anne)
- Prailles-Épaille (part. Église)
- St Pierre-de-Lavaur (part. Monument aux Morts)
- St-Viccent-du-Lavaur (part. Résidence Les Adalpins)
- St-Georges-de-la-Croix (part. Monument aux Morts)
- Willaines-sous-Lucé (part. Mans)

**Le Conseil général vous transporte Sarthe**

DÉPART			
	Du lundi au vendredi	Samedi	Du lundi au samedi
Départ de votre commune pour le Grand-Lucé	Entre 8h10 et 8h30	Entre 7h10 et 7h30	Entre 12h10 et 12h30
Départ de la ligne 16 au Grand-Lucé	8h47	7h48	12h48
Arrivée au Mans (Gare routière et SNCF)	9h40	8h40	13h40

RETOUR	
Du lundi au samedi	
Départ de la ligne TIS express n°16 du Mans (Gare routière et SNCF)	18h15
Arrivée au Grand-Lucé	19h15
Arrivée dans votre commune	Entre 19h30 et 19h45

### **Les potentiels pour le Pays Vallée du Loir**

Pour le territoire du Pays Vallée du Loir, les participants de l'atelier TAD des groupes de travail du 3 décembre 2015 ont mis en avant les besoins suivants :

- Rabattement vers le marché de la Flèche le mercredi matin, ainsi que vers Pôle emploi
- Rabattement vers les antennes de la mission locale pour les jeunes (Cerans – Foulletourte, Pontvallain)
- Rabattement vers le marché du Lude le jeudi matin (moins important)

Dans tous les cas, le Conseil Départemental reste AOT, la CC ne prend pas la compétence AOT2.

Par ailleurs, les potentiels des Communautés de Communes en matière de développement de TAD ont été évalués dans le tableau ci-après :

Nom de la Communauté de Communes	Evaluation du potentiel de TAD
<b>Communauté de Communes du Bassin Ludois</b>	<b>Fort potentiel</b> , dans la mesure où seule une ligne interurbaine du Conseil Départemental de la Sarthe dessert le territoire (ligne 18). Seulement deux communes sont desservies par cette ligne (Le Lude et Luché-Pringé). Ce service TàD gagnerait en pertinence s'il était mutualisé avec les Communautés de Communes voisines, de façon à proposer des destinations correspondant au mieux aux attentes.
<b>Communauté de Communes du Loir et Bercé</b>	<b>Fort potentiel</b> , dans la mesure où seule la ligne de TER Tours – Le Mans constitue une armature transports, sur laquelle le TàD pourrait se rabattre. Ce service TàD gagnerait en pertinence s'il était mutualisé avec les Communautés de Communes voisines, de façon à proposer des destinations correspondant au mieux aux attentes.
<b>Communauté de Communes du Val du Loir</b>	<b>Fort potentiel</b> , dans la mesure où seule la ligne n°16 du Conseil Départemental de la Sarthe entre La Chartre-sur-le-Loir et Le Mans constitue une armature transports, sur laquelle le TàD pourrait se rabattre. Ce service TàD gagnerait en pertinence s'il était mutualisé avec les Communautés de Communes voisines (notamment la CC de Lucé qui a déjà mis en place un tel service).
<b>Communauté de Communes Aune et Loir</b>	<b>Fort potentiel</b> , dans la mesure où seule la ligne de TER Tours – Le Mans constitue une armature transports, sur laquelle le TàD pourrait se rabattre. Ce service TàD gagnerait en pertinence s'il était mutualisé avec les Communautés de Communes voisines, de façon à proposer des destinations correspondant au mieux aux attentes.
<b>Communauté de Communes du Canton de Pontvallain</b>	<b>Fort potentiel</b> pour la Communauté de Communes du Canton de Pontvallain. La pertinence d'un TàD pour la Communauté de Communes du Canton de Pontvallain est à envisager en lien avec les Communautés de Communes voisines, qui constituent des pôles d'attractivité importants pour le territoire (centres-bourgs, gares ferroviaires, etc.)
<b>Communauté de Communes de Lucé</b>	Service TAD existant - Le diagnostic du Plan des Déplacements Durables a permis de mettre en évidence une utilisation du TàD quasi uniquement par la commune de Courdemanche. Pourquoi seuls les habitants de Courdemanche utilisent ce service de TàD ? Selon vous, les habitants des autres communes connaissent-ils ce service TàD ? Peuvent-ils être intéressés ?
<b>Communauté de Communes du Pays Fléchois</b>	<b>Pas nécessairement une priorité</b> , dans la mesure où les lignes interurbaines des Conseils Départementaux de la Sarthe et Maine-et-Loire permettent un bon maillage en étoile autour de la Flèche - Excepté pour certaines communes non

Nom de la Communauté de Communes	Evaluation du potentiel de TAD
	desservies : La-Chapelle-d'Aligné, Bousse, Ligron, Clermont-Créans, Thorée-Les-Pins, Cré-sur-Loir. Ce service TàD gagnerait en pertinence s'il était mutualisé avec les Communautés de Communes voisines, de façon à proposer des destinations correspondant au mieux aux attentes.

### ● *Bénéfices et impacts*

Bénéfices	Evaluation environnementale
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Proposition d'un nouveau service de mobilité pour les habitants du Pays</li> <li>➤ Appui au maintien et développement des commerces et services de proximité dans les centres bourgs</li> <li>➤ Appui à la fréquentation des réseaux de transports existants, en correspondance avec les réseaux interurbains et régionaux</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact +</b></p> <p>Gains de déplacements voiture évités par la mise en place de lignes en TAD :</p> <p>Environ 365.000 Km / an, soit <b>35 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b></p>

### ● *Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi*

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière de mise en place de transports à la demande, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre de service TAD proposés à la population
- Nombre d'inscrits et de trajets effectués pour chaque TAD
- Evolution de la part modale



## **Privilégier les utilisations partagées de la voiture**



## Inciter à la pratique du covoiturage de proximité

### 11. ACTION 11 : ANIMER LE COVOITURAGE

**Objectif :** *Inciter la pratique du covoiturage de proximité en facilitant la mise en relation des potentiels covoitureurs de manière directe (organisation de forum) ou indirecte (plateforme Internet de covoiturage)*

**Niveau de priorité : +++**

Rôle du Pays	<p><i>Imaginer et élaborer les outils de communication</i></p> <p><i>Diffuser l'information sur l'ensemble des supports de communication du Pays</i></p> <p><i>Engager un vaste démarchage communauté de communes par communauté de communes</i></p> <p><i>Mobiliser les communautés de communes, les communes et les relais d'information locaux</i></p> <p><i>Organiser des réunions d'informations au sein des zones d'activités, administrations, entreprises - partenariat avec Le Mans Métropole (lien PDE / gestion des ZA)</i></p> <p><i>Inciter les actifs à s'inscrire en leur proposant des avantages</i></p> <p><i>Inciter les jeunes à covoiturer, en privilégiant la communication via les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, ect.) et en proposant également des avantages adaptés</i></p>
Rôle des EPCI et communes	<p><i>Trouver des référents covoiturage par communauté de communes et par commune, au contact direct de la population</i></p> <p><i>Organiser une réunion d'information par commune ou par groupement de communes (sous forme de forums)</i></p> <p><i>Diffuser l'information sur l'ensemble des supports de communication des communautés de communes et des communes</i></p> <p><i>Organiser des réunions avec les acteurs associatifs locaux ou par cible (actifs, jeunes, personnes âgées, etc.)</i></p>
Rôle des partenaires	<p><i>Pays du Mans et le pôle métropolitain du Mans : travail en partenariat, prêt à porter des actions communes auprès du CD72</i></p> <p><i>Conseil Départemental : pas d'action d'animation prévue à l'heure actuelle</i></p> <p><i>Mission locale: un partenariat à envisager pour amener le covoiturage comme une solution de déplacement pour les jeunes</i></p>
Coûts d'investissement	<p><i>Pays Vallée du Loir : réalisation de documents de communication (peut être inclus dans la communication globale mobilité - à mutualiser très certainement) : entre 2.000 et 5.000 €</i></p>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<p><i>Temps de travail technicien : environ 20 jours pour suivi et réunions techniques</i></p> <p><i>Temps animateur : un temps plein (à mutualiser avec d'autres actions) pour le démarchage territoire par territoire</i></p>
Financement attendus	<p><i>ADEME : actions d'animation et de communication dans la limite de 20 000 € d'aide /an</i></p>
Phasage de l'action	<p><i>CT (dès septembre 2016)</i></p>

## ● **Actions à engager**

### **Préambule sur le covoiturage**

L'utilisation partagée de la voiture présente **l'avantage d'avoir un coût d'investissement très faible pour les collectivités et de pouvoir être mise en œuvre avec des résultats rapides.** Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Durables, les groupes de travail « Accessibilité / Mobilité / Services » ont bien identifié l'intérêt de l'utilisation partagée de la voiture dans le cadre de la mobilité domicile-travail et dans le cadre de la mobilité loisirs (notamment pour les jeunes, pour l'accès aux activités sportives les week-ends et le soir en semaine).

Le covoiturage informel est de plus en plus pratiqué sur le territoire aussi bien pour le motif travail ou études que pour les loisirs. Actuellement, ce covoiturage n'est pas structuré et la mise en relation n'est pas évidente (dispersion sur de nombreuses plateformes Internet privées et publiques).

La diffusion « passive » d'un outil de mise en relation (plateforme Internet) ne suffit pas à générer un nombre suffisant d'inscriptions. Par expérience, 70% des inscriptions sont générées dans les premières semaines. Il est donc indispensable de franchir un nombre suffisant de plusieurs centaines d'inscrits dès le début, à défaut, les personnes qui n'auront pas trouvé un covoitureur risquent de renoncer.

Par ailleurs, les freins psychologiques au covoiturage sont encore nombreux et nombre d'utilisateurs potentiels prioritaires (ménages non motorisés, à faible revenu, personnes âgées...) n'ont pas ou ne sont pas familiers d'Internet. Il est donc indispensable d'aller à la rencontre des utilisateurs potentiels du service pour valoriser la démarche, expliquer son fonctionnement, répondre aux questions, aux objections, et réaliser sur place les inscriptions ou trouver des partenaires locaux pour y répondre.

### **Les actions à mener**

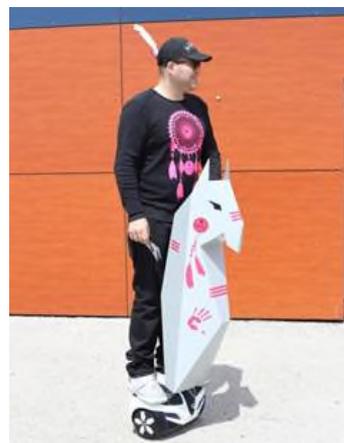
Les collectivités ont un rôle d'animateur du covoiturage sur le territoire, afin d'inciter les habitants et actifs à s'inscrire sur une plateforme de covoiturage et expérimenter ce mode de déplacements. Les actions d'animation qui peuvent être menées sont les suivantes.

- **A l'échelle intercommunale :**
  - ✓ **Imaginer et élaborer les outils de communication** appropriés pour le covoiturage : flyers, affiches, banderoles, drapeaux, kakemono, livrets pour les référents, sets de table pour les restaurateurs, autocollants, diaporama de présentation, etc. Cette communication covoiturage peut être intégrée dans une communication plus large en matière de mobilité (Cf. *Action 2 communique sur « la mobilité durable ou comment se déplacer autrement qu'en autosoliste »*)
  - ✓ **Diffuser l'information sur l'ensemble des supports de communication du Pays et des communautés de communes** : sites Internet, bulletins d'information intercommunaux, affichage dans les espaces publics intercommunaux (hôtel des communautés de communes, piscine intercommunale, médiathèque etc.), information du public par le biais des secrétariats, etc.
  - ✓ **Engager un vaste démarchage communauté de communes par communauté de communes, commune par commune** pour informer sur les solutions de mobilité durable et inciter à l'inscription sur la plateforme de covoiturage. Ce travail d'information et de diffusion sur le territoire peut être mené en partie par le technicien / animateur du Pays.

- A l'échelle communale :
  - ✓ **Trouver des référents covoiturage par commune.** Leur rôle sera de rassurer les personnes qui viennent se renseigner, sur le fait que le covoiturage est un moyen de se déplacer et qu'ils peuvent covoiturer en toute sécurité. Ces référents sont bien souvent les secrétaires de mairie, qui sont les agents les plus en contact avec la population. Il est important d'impliquer les communes et leurs agents dans la promotion du covoiturage, dans la mesure où la commune reste l'interlocuteur privilégié pour l'administré.
  - ✓ **Organiser une réunion d'information par commune** ou par groupement de communes (sous forme de forums). Il est alors conseillé d'organiser ces rencontres à des moments clés de l'année, des moments plus propices aux changements de comportement : la rentrée scolaire de septembre, les vœux du mois de janvier, etc. Cette réunion d'information doit être animée de façon ludique et déboucher sur du concret (de façon à former très rapidement des équipes de covoiturage).
  - ✓ **Diffuser l'information sur l'ensemble des supports de communication des communes :** sites Internet communaux, bulletins d'information municipaux, lettres d'information aux habitants et entreprises distribuées directement dans les boîtes aux lettres, affichage dans les espaces publics municipaux (mairie, écoles, salle polyvalente, etc.), information du public par le biais du secrétariat des mairies, etc.
  - ✓ **Organiser des réunions avec les acteurs associatifs locaux ou par cible (actifs, jeunes, personnes âgées, etc.)** Il est alors conseillé d'organiser ces rencontres, en se greffant sur des réunions ou animations déjà prévues au sein de l'association (ex : assemblée générale, animation, groupe de réflexion, etc.), de façon à rassembler un maximum de personnes. Des stands covoiturage peuvent également être installés lors des manifestations publiques (ex : fête du village, événement sportif, etc.)
- A destination des actifs :
  - ✓ **Organiser des réunions d'informations au sein des zones d'activités, administrations, entreprises.** Il est alors conseillé d'organiser ces rencontres, en se greffant sur le calendrier des rencontres déjà programmées au sein des entreprises et administrations (ex : réunion de service, journée d'intégration, etc.) de façon à rassembler un maximum de personnes de différents services. L'objectif est de convaincre les actifs qui font des déplacements réguliers (domicile-travail, loisirs/activités) pour qu'ils puissent covoiturer entre eux et se rencontrer. Il est essentiel que dans ces réunions il y ait un maximum de personnes afin de provoquer une inscription massive. Ces rencontres peuvent être organisées au sein du territoire Vallée du Loir mais également en **partenariat avec le Pays du Mans et Le Mans Métropole**, afin de sensibiliser les actifs travaillant dans la Métropole et domiciliés sur le territoire Vallée du Loir, et vice-versa. Une co-animation est à envisager dans la mesure où les déplacements des actifs entre Vallée du Loir et Le Mans Métropole sont extrêmement interdépendants. Par ailleurs, afin de s'intégrer au mieux à la vie des entreprises, un appui des clubs de développement des ZAE est à envisager, comme c'est actuellement le cas à la ZAE de Sablé-sur-Sarthe qui mène des actions covoiturage.
  - ✓ **Inciter les actifs à s'inscrire**, après les avoir sensibilisés et informés, leur proposer un avantage dès l'inscription et le premier covoiturage : un chèque carburant de 10 euros par exemple ou bien des places pour aller voir un spectacle, des réductions sur des forfaits, etc.

- A destination des publics-cibles (jeunes, personnes âgées...) :
  - ✓ **Inciter les jeunes à covoiturer**, en privilégiant la communication via les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, ect.) et en proposant également des avantages adaptés. Ces avantages peuvent être en lien avec la destination ou le loisir pratiqué : une place de piscine offerte pour un covoiturage de 5 personnes par exemple.
  - ✓ **Mobiliser des relais d'information** pour informer les personnes les plus isolées et rassurer. L'ADMR, PIJ, le centre social, le CCAS, les clubs des aînés, les services de soin à domicile sont des structures dont les employés sont très proches de la population. Il est donc important de les sensibiliser et de les associer à la démarche dès le départ.

*Exemple d'animations dans l'Arc Jurassien, mai 2015 (source : Inddigo)*



## ● **Bénéfices et impacts**

<b>Bénéfices</b>	<b>Evaluation environnementale</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Appui à une politique de covoiturage départementale, en développant le nombre potentiel de covoitureurs sur la plateforme Internet du Conseil Départemental</li><li>➤ Un réel report modal attendu vers le covoiturage, pour un territoire rural / périurbain</li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact ++</b></p> <p>Gains de déplacements voiture évités par une action autour du covoiturage : Environ 9,7 millions de Km / an, soit <b>2 450 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b> (considérant l'ensemble de la politique covoiturage : actions 11, 12, 13 et 14)</p>

## ● **Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi**

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière d'animation du covoiturage, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre et type d'actions menées en d'animation du covoiturage
- Nombre d'inscrits et nombre de trajets proposés à l'origine et/ou à destination du Pays Vallée du Loir, sur la plateforme de covoiturage départementale
- Evolution de la part modale

## 12. ACTION 12 : PROMOUVOIR UNE SEULE PLATEFORME INTERNET DE COVOITURAGE

**Objectif :** *Inciter la pratique du covoiturage en proposant un outil de mise en relation entre potentiels covoitureurs*

**Niveau de priorité : +++**

Rôle du Pays	<i>Lancement d'une réflexion globale en partenariat avec Conseil Départemental de la Sarthe, Pays du Mans et Le Mans Métropole Communication et renvoi systématique sur une seule et même plateforme</i>
Rôle des EPCI et communes	<i>Renvoi systématique vers la plateforme depuis les sites Internet intercommunal et communal : lien Internet ou Widget Lien avec les acteurs socio-professionnels pour les inciter à renvoyer vers la plateforme</i>
Rôle des partenaires	<i>Conseil départemental de la Sarthe : la plateforme Internet de mise en relation du département n'existe plus (marché non renouvelé) Le Pays du Mans : souhaite travailler sur ce sujet à moyen terme mais pas forcément sur le principe d'une plateforme (priorité au recensement et à la formalisation des aires de covoiturage de leur territoire) Acteurs socioprofessionnels : renvoi vers la plateforme</i>
Coûts d'investissement	/
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<i>Temps de travail technicien : environ 5 jours pour suivi et réunions techniques Coût de maintenance de la plateforme Internet</i>
Financement attendus	/
Phasage de l'action	<i>CT (dès septembre 2016)</i>

## ● **Actions à engager**

Le Conseil Départemental de la Sarthe mettait à disposition une plateforme Internet de covoiturage. Pour les collectivités locales, il s'agissait donc de renvoyer au maximum vers cette plateforme Internet existante.

Aujourd'hui, la plateforme Internet de covoiturage n'existe plus (marché non renouvelé).

Un travail en partenariat avec le Conseil Départemental de la Sarthe, le Pays du Mans et Le Mans Métropole est donc à relancer.

Afin d'obtenir un bon résultat en matière de report vers le covoiturage, **il est essentiel d'identifier une et une seule plateforme Internet locale vers laquelle diriger les potentiels covoitureurs**. L'inscription massive des potentiels covoitureurs sur une plateforme est une première étape, permettant d'offrir les trajets répondant à la demande.

Ainsi plus les potentiels covoitureurs s'inscrivent sur une plateforme, plus le nombre et la diversité des trajets sont importants, plus l'offre en covoiturage est intéressante, plus la pratique est facile, etc.

Une plateforme locale à l'échelle du Pays Vallée du Loir ou d'une communauté de communes n'a pas d'intérêt dans la mesure où les déplacements de ses habitants ne sont pas intramuros mais sont pour beaucoup en lien avec l'extérieur. Un partenariat avec le Pays du Mans et Le Mans Métropole est donc indispensable.

Pour le Pays Vallée du Loir, il est intéressant d'envisager une page d'accueil identifiée Vallée du Loir, de façon à attirer l'attention des habitants, qui se sentiront plus concernés et sécurisés par cette identité visuelle. Il s'agit donc d'une même plateforme de covoiturage, mais avec une page d'accueil légèrement modifiée pour la Vallée du Loir.

## ● **Bénéfices et impacts**

<i>Bénéfices</i>	<i>Evaluation environnementale</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <i>Appui à une politique de covoiturage départementale, en développant le nombre potentiel de covoitureurs sur la plateforme Internet du Conseil Départemental</i></li><li>➤ <i>Un réel report modal attendu vers le covoiturage, pour un territoire rural / périurbain</i></li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact ++</b></p> <p>Gains de déplacements voiture évités par une action autour du covoiturage :</p> <p>Environ 9,7 millions de Km / an, soit <b>2 450 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b></p> <p>(considérant l'ensemble de la politique covoiturage : actions 11, 12, 13 et 14)</p>

## ● **Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi**

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière de promotion de la plateforme de covoiturage. Il s'agira donc des mêmes indicateurs que pour l'action précédente (Cf. Action 12 « animer le covoiturage »)

## 13. ACTION 13 : CREER UN MAILLAGE D'AIRES DE COVOITURAGE

**Objectif :** *Inciter la pratique du covoiturage en proposant des lieux de regroupement pratiques, confortables et sécurisés, permettant une intermodalité avec l'ensemble des autres modes de déplacement*

**Niveau de priorité : ++**

Rôle du Pays	<i>Partenariat le Conseil Départemental Partenariat centres commerciaux</i>
Rôle des EPCI et communes	<i>Aménagement des aires de covoiturage (le plus souvent sur un parking déjà existant, sous occupé et bien positionné, à proximité d'une RD en entrée ou sortie du centre bourg)</i>
Rôle des partenaires	<i>Le Mans Métropole : recensement des aires de covoiturage en cours Conseil Départemental : aménagement des parkings de covoiturage</i>
Coûts d'investissement	<i>Variable selon l'envergure de l'aire de covoiturage : 3000 à 6000€/place si parking à créer 1000€ pour toutes les places sur parkings existants (panneau, abri, arceau vélo)</i>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<i>Temps de travail technicien : environ 5 jours pour suivi et réunions techniques</i>
Financement attendus	<i>Conseil Départemental</i>
Phasage de l'action	<i>CT (dès septembre 2016)</i>

### ● **Actions à engager**

#### **Préambule sur les aires de covoiturage**

Il est important de rappeler que seulement 1 covoitureur sur 4 covoiture en retrouvant son covoitureur sur un parking. Ainsi, la pratique du covoiturage ne nécessite pas forcément la présence d'aires de covoiturage structurées.

Cependant, la structuration d'aires de covoiturage, avec présence de panneaux bien identifiés, permet d'être un lieu de regroupement des covoitureurs et utilisateurs des transports collectifs, **elle permet également d'être un élément communicatif pour la promotion du covoiturage.**

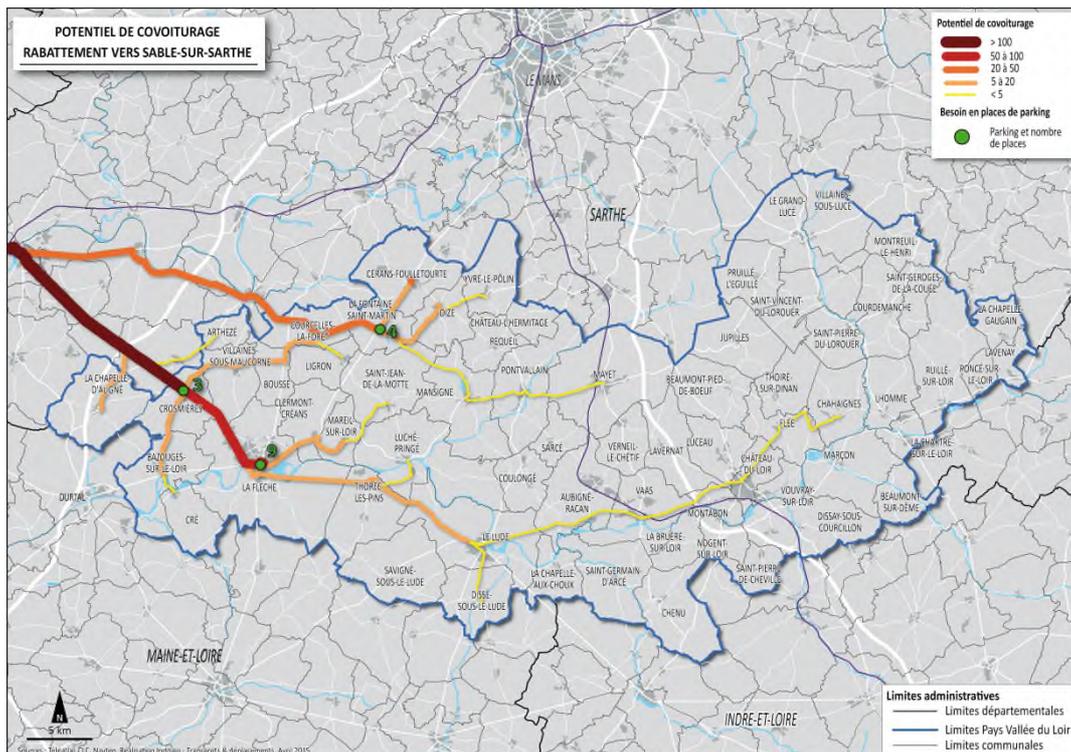
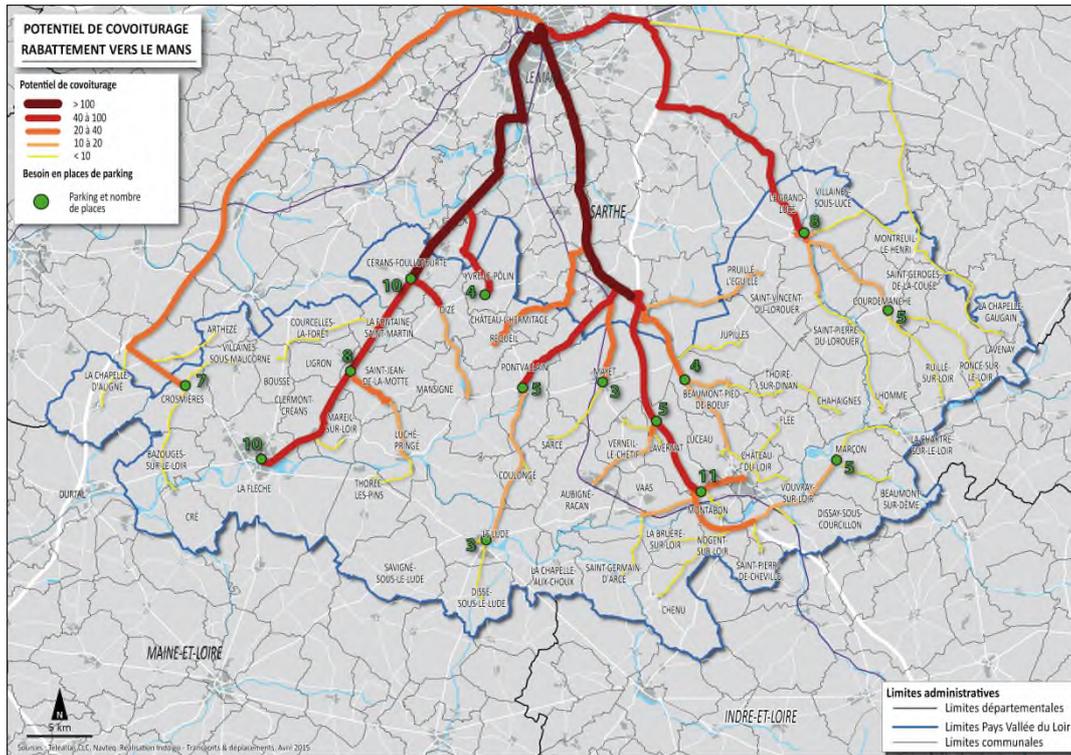
L'expérience montre qu'il peut être plus efficace et moins coûteux de réaliser un réseau de parkings de covoiturage au plus près des besoins (communes d'origine) plutôt que quelques très gros parkings à proximité du réseau routier structurant. Il est également souhaitable de maximiser l'utilisation de parkings existants.

Le rapport coût/efficacité des dépenses d'animation sera beaucoup plus fort que les dépenses de stationnement, il est donc indispensable de garder des ressources importantes pour l'animation.

## Les actions à mener

### 1. Identifier les besoins d'aires de covoiturage

Une analyse cartographique des migrations alternantes domicile-travail à destination des principales destinations intérieures et extérieures au Pays permet de localiser les besoins d'aires de covoiturage, aux intersections où se regroupent les potentiels covoitureurs. Ces aires de covoiturage sont à mutualiser avec le Conseil Départemental et autres partenaires. Le nombre de places de covoitureurs est indiqué en vert sur les cartes ci-dessous pour les deux destinations suivantes : Le Mans et Sablé-sur-Sarthe.



Dans tous les cas de figure, les aires de stationnement doivent avoir la même signalisation avec des panneaux d'indications comprenant clairement le nom de l'aire et l'adresse de la plateforme Internet de covoiturage ainsi que des panneaux de rabattement en position ou en présignalisation sur les voiries principales.

## 2. Identifier les localisations exactes des aires de covoiturage

Une fois identifié le besoin, l'identification des localisations exactes relève des collectivités territoriales qui connaissent bien le territoire, les localisations de stationnement de covoiturage existants ainsi que les opportunités existantes de stationnement : parkings publics, stades, délaissé routier, enseignes commerciales, etc.

Le parking doit être à proximité immédiate des nœuds routiers (les covoitureurs acceptent mal de dévier leur itinéraire et doivent pouvoir voir les véhicules qui arrivent), bien visible de façon à éviter les dégradations.

## 3. Vérifier la faisabilité technique des aires de covoiturage

La faisabilité technique d'une aire de covoiturage dépend de différents critères qu'il conviendra de prendre en compte :

- La propriété foncière : l'utilisation de parcelles publiques doit être privilégiée de façon à réduire au maximum les coûts d'investissement,
- La surface potentielle : les parkings secondaires ne sont pas forcément surdimensionnés, ils peuvent dans un premier temps offrir 10 places de stationnement,
- Les accès routiers et les besoins éventuels de terrassement,
- La présence ou les besoins d'implantations de services (signalisation routière et piétonne, abris, sanitaires, portiques limiteurs de gabarit), traitement paysager, présence de ligne de transport en commun, d'aménagements cyclables d'accès, etc.

## 4. Etablir les conventions de mise en œuvre de parkings

Dans le cadre de la réutilisation de parkings existants, des conventions d'occupation devront être signées avec les propriétaires fonciers (communes, mais surtout enseignes commerciales).

## 5. Mettre en œuvre et entretenir les aires

L'aménagement relève soit du Conseil Départemental sur RD, soit de la commune sur voirie ou parcelle communale.

La signalisation directionnelle aurait tout intérêt à être mise en œuvre à l'échelle départementale de façon à unifier les types de panneaux.

Sur chacune des aires de covoiturage, un stationnement vélo sécurisé et abrité est à prévoir.

## ● **Bénéfices et impacts**

Bénéfices	Evaluation environnementale
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Un réseau d'aires de stationnement réservé aux covoitureurs</li> <li>➤ Une communication complémentaire aux automobilistes via les panneaux de signalisation des aires de covoiturage</li> <li>➤ Un réel report modal attendu vers le covoiturage, pour un territoire rural / périurbain</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact ++</b></p> <p>Gains de déplacements voiture évités par une action autour du covoiturage :            Environ 9,7 millions de Km / an, soit <b>2 450 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b>            (considérant l'ensemble de la politique covoiturage : actions 11, 12, 13 et 14)</p>

## ● ***Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi***

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan des actions menées en matière d'aménagement des aires de covoiturage, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre et localisation des places de covoiturage aménagées
- Taux d'occupation des aires de covoiturage (enquête occupation du stationnement tous les ans)
- Evolution de la part modale



# 14. ACTION 14 : EXPERIMENTER LE STOP AMELIORE

**Objectif :** Faciliter et sécuriser la pratique du stop en complément des autres moyens de déplacements sur les accès routiers où le trafic est important

**Niveau de priorité : +++**

Rôle du Pays	<i>Suivi de l'expérimentation</i>
Rôle des EPCI et communes	<i>Mise en place d'un dispositif de stop amélioré pour les EPCI volontaires Les intercommunalités et communes sont accompagnées par Rézopouce dans les travaux suivants : identification et localisation des arrêts, organisation logistique (communication, inscription, constitution du kit), sensibilisation et promotion agents commune, commerces, entreprises, services, associations...</i>
Rôle des partenaires	<i>ADEME : accompagnement technique et financier Associations de jeunes, CCAS, APIJ, antenne Pôle Emploi, gros employeurs, ADMR, etc. : transmission de l'information</i>
Coûts d'investissement	<i>/</i>
Coûts de fonctionnement (et recettes éventuelles)	<i>Communautés de communes : à définir Temps de travail technicien : environ 10 jours pour suivi et réunions techniques Temps animateur : un temps plein (à mutualiser avec d'autres actions) pour l'animation de l'action</i>
Financement attendus	<i>ADEME, Conseil Départemental (intérêt du territoire pour un à Rézopouce au niveau départemental) Programmes européens (programme LEADER)</i>
Phasage de l'action	<i>CT (dès septembre 2016)</i>

## ● Actions à engager

### Préambule sur le stop amélioré

Le diagnostic et les groupes de travail "Accessibilité / Mobilité / Services » ont montré que le stop était une pratique répandue sur le territoire. Le stop est pratiqué aussi bien par les plus jeunes (collégiens et lycéens) que par les adultes sans moyen de locomotion. Cette alternative est la plus pratique et la plus économique pour les jeunes.

C'est un véritable outil d'indépendance complémentaire aux lignes de transports publics, permettant de créer du lien social et permettant de réduire le budget transport des ménages.

Le stop peut être très efficace dans des secteurs où le réseau routier concentre les flux afin de ne pas attendre trop longtemps. Sous certains aspects, il suscite néanmoins des inquiétudes.

Le kit de stop amélioré, le logo de la collectivité, une direction clairement indiquée, un espace facile pour se stationner, un arrêt avec abris, permettent de créer un sentiment d'appartenance, de rassurer et de diminuer considérablement le temps d'attente.

Le covoiturage par le biais d'une plateforme Internet correspond plus à du covoiturage moyenne distance organisé (pour aller travailler, pour aller faire un loisir de manière régulière...), tandis que le stop s'effectue sur des nœuds de rabattement où les flux de véhicules en direction des communes attractives sont tels que la probabilité d'être pris rapidement est très élevée.

Le stop peut être également amélioré par la réalisation d'arrêts de stop très proches de la forme d'un arrêt de bus (abris, éclairage, dégagement de sécurité). Ils peuvent idéalement être réalisés sur un arrêt de bus existant.

**Le stop amélioré peut très bien fonctionner en complément d'une offre de transports en commun et d'une offre covoiturage.**

### **Les potentiels de stop amélioré**

Les potentiels des Communautés de Communes en matière de développement du stop amélioré ont été évalués dans le tableau ci-dessous.

<b>Communauté de Communes du Pays Fléchois</b>	<b>Très fort potentiel</b> , en étoile autour de la Flèche, en complémentarité du réseau de transports interurbains
<b>Communauté de Communes du Bassin Ludois</b>	<b>Très fort potentiel</b> en étoile autour du Lude, en complémentarité du réseau de transports interurbains, en lien avec la Communauté de Communes du Pays Fléchois (rabattement vers La Flèche) et la Communauté de Communes Aune-et-Loir (rabattement vers la gare de Vaas et/ou des zones d'activités comme Loirécopark)
<b>Communauté de Communes du Loir et Bercé</b>	<b>Très fort potentiel</b> , en étoile autour de Château-du-Loir, dans la mesure où il n'existe qu'aucune offre de transports de proximité intercommunale
<b>Communauté de Communes de Lucé</b>	<b>Fort potentiel</b> , en étoile autour du Grand-Lucé
<b>Communauté de Communes du Val du Loir</b>	<b>Fort potentiel</b> , en étoile autour de Chartre-sur-le-Loir et en lien avec la Communauté de Communes du Loir et Bercé
<b>Communauté de Communes Aune et Loir</b>	<b>Difficulté</b> de mettre en place du stop amélioré à l'échelle de son territoire, dans la mesure où les pôles d'attractivité sont assez dispersés en interne et en externe. Cette action est cependant intéressante à mener en lien avec les Communautés de Communes voisines, le long des RD30 et 13
<b>Communauté de Communes du Canton de Pontvallain</b>	<b>Difficulté</b> de mettre en place du stop amélioré à l'échelle de son territoire, dans la mesure où les pôles d'attractivité sont assez dispersés en interne et en externe. Cette action est cependant intéressante à mener en lien avec les Communautés de Communes voisines, le long des RD323, 307, 13

Au sein des groupes de travail "Accessibilité / Mobilité / Services » du 3 décembre 2015, **les secteurs potentiellement intéressés dans un premier temps étaient : La Flèche, Le Lude, Château-du-Loir.**

**La solution développée par l'Association Rézopouce, précurseur en matière de stop amélioré en territoire rural, a été présentée aux participants.**

L'expérimentation serait pertinente pour une durée de 3 ans.

Il faudrait envisager une harmonisation avec le site de covoiturage existant du Département (géré par le Conseil Départemental 72) et voir comment cette structure pourrait accompagner le développement du dispositif.

Afin de profiter du service de l'association, une cotisation annuelle est demandée.

- Première année : 14 000 € (formation d'un agent et aide au démarrage)
- A partir de la deuxième année : 5000 € par an

Si l'expérimentation est faite à l'échelle des trois communes précitées, le coût supporté serait pour l'ensemble du territoire concerné et non par commune.

Les investissements concernent :

- La mise en place de panneaux d'information à l'entrée ou la sortie des villes et dans l'agglomération. Il est ainsi préconisé de les placer notamment aux possibles arrêts de bus, ou poteaux d'information existants.
- Prévoir l'impression et la diffusion de "kits de communication" composés à la fois d'autocollants à mettre sur les points d'arrêt du réseau mais également sur les véhicules pour l'identification.
- Un "kit utilisateur" est également à diffuser.

Lors de l'inscription, l'association fournit le logiciel de gestion et une aide au développement du dispositif en local. Pour la structure porteuse, la mise en place nécessite une personne pouvant gérer et animer le dispositif (communication auprès des communes, des habitants, gestion des inscriptions, repérage des lieux...).

Diverses lignes budgétaires ont été citées : ADEME, LEADER, FEDER...

### **Les actions à mener**

Afin de mettre en place le stop amélioré, les étapes suivantes sont nécessaires :

- **Identifier et localiser les arrêts** qui permettront aux autostoppeurs de diminuer leur temps d'attente, points stratégiques où sont concentrés les flux. Prévoir des aménagements si besoin. Attention, l'idée n'est pas de trouver des parkings mais des bas-côtés ou emplacements où une voiture peut s'arrêter mais ne peut pas stationner. Le positionnement d'un mât (totem) et éventuellement un marquage au sol suffisent. Ces arrêts d'autostop peuvent idéalement se situer sur des arrêts de transports collectifs.
- **Organiser l'inscription pour rassurer** qui se fera directement auprès des secrétariats de mairie (les agents d'accueil seront ainsi formés pour recevoir les personnes et leur transmettre les informations). Sur présentation de la carte d'identité, un kit sera donné à l'autostoppeur ou conducteur qui souhaite intégrer la démarche.

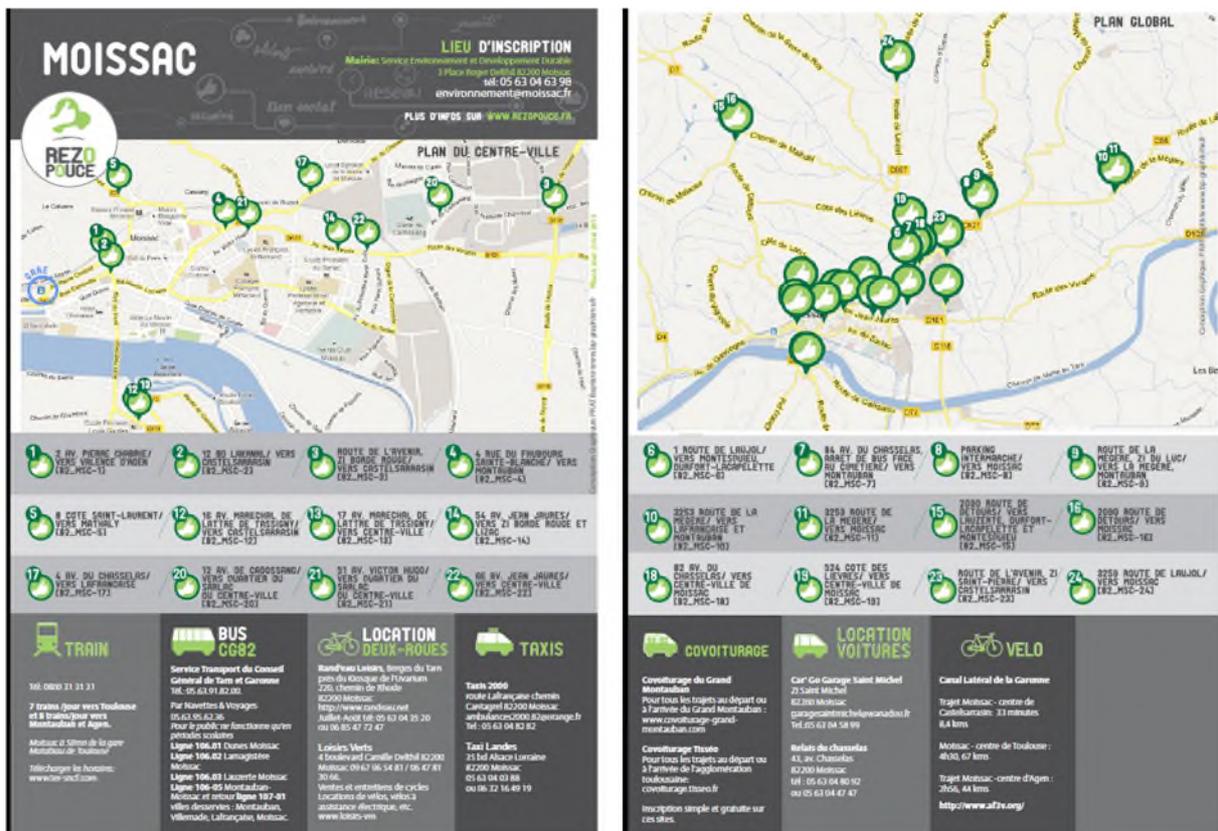
Constitution du kit de RézoPouce :

- Une fiche mobilité sur la commune permettant de répertorier l'ensemble des modes de déplacement disponibles (ex ci-après),
- Une fiche mode d'emploi pour RézoPouce
- La Charte à signer

- Une carte d'adhérent
- Des panneaux pour inscrire ses destinations
- **Promouvoir l'opération avec des flyers.**

Des fiches mobilité seront créées permettant d'identifier les différents moyens de déplacements en présence sur une commune, et ainsi considérer le stop amélioré comme une solution de transport à part entière et complémentaire aux autres modes.

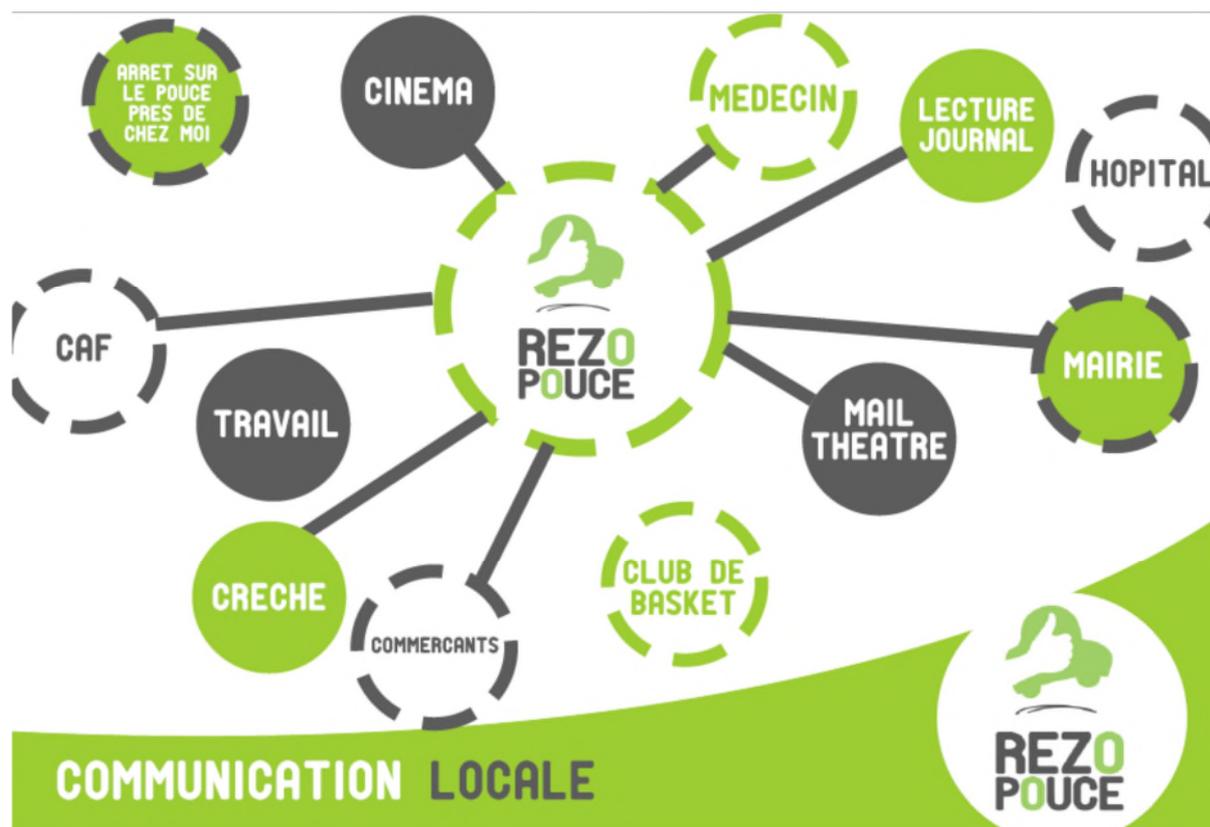
*Exemple de fiches mobilité*



Source : Rézopouce

- **Animation** auprès des habitants : pédagogie pour expliquer cette pratique d'un genre nouveau et inscription au système pour créer une base d'utilisateurs suffisamment importante : rencontre sur les marchés et évènements locaux, démarche auprès des lycéens, rencontre des structures relais (associations de jeunes, CCAS, APIJ, antenne Pôle Emploi, gros employeurs, ADMR, etc.).

➔ **Le volet communication/animation est primordial pour la réussite du projet.**



Source : RézoPouce

D'un point de vue de la **responsabilité de la collectivité**, le stop amélioré peut être considéré comme du covoiturage. Or, les collectivités qui organisent le covoiturage ne font que mettre en relation l'offre et la demande. Elles ne sont donc pas considérées comme organisatrices de transport au sens de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI). Elles ne peuvent donc être responsables que de leur prestation de mise en relation. En aucun cas elles ne peuvent être tenues responsables des dommages directs ou indirects liés au covoiturage et ne pourront être tenues responsables d'un dysfonctionnement.

### ● **Bénéfices et impacts**

Bénéfices	Evaluation environnementale
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Un nouveau service de mobilité pour la population et en particulier les ménages non motorisés</li> <li>➤ Création de lien social et d'un mode de déplacement convivial</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Impact ++</b></p> <p>Gains de déplacements voiture évités par une action autour du covoiturage :</p> <p>Environ 9,7 millions de Km / an, soit <b>2 450 tonnes éq. CO<sub>2</sub></b></p> <p>(considérant l'ensemble de la politique covoiturage : actions 11, 12, 13 et 14)</p>

### ● **Modalités d'évaluation et indicateurs de suivi**

Chaque année, le technicien / animateur effectuera un bilan du service Rézopouce, de façon à suivre les indicateurs suivants :

- Nombre de communes adhérentes au Rézopouce
- Nombre d'arrêts Rézopouce créés
- Nombre d'inscrits au Rézopouce en tant qu'autostoppeur et/ou en tant que conducteur
- Temps d'attente aux points de prise en charge



## **Intégrer le Plan des Déplacements Durables dans les prescriptions du SCoT**

## 15. LES PREROGATIVES DU SCOT EN MATIERE DE MOBILITE

Les lois Grenelle et ALUR ont renforcé les prérogatives des SCoT en matière de mobilité, qui constitue désormais un élément central de la politique territoriale.

Article L141-13 du code de l'urbanisme :

« Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs. »

Article L141-14 du code de l'urbanisme :

« Le document d'orientation et d'objectifs précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent. Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Article L141-15 du code de l'urbanisme :

« Le document d'orientation et d'objectifs peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

1° Les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer :

2° Les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer :

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables dans les territoires couverts par un plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains. »

A la différence des PDU, le SCoT n'entre pas dans le détail de la politique des transports mais en fixe uniquement des grands objectifs. Par exemple, sur la thématique des transports collectifs, le SCoT peut définir des axes à renforcer ou à créer, sans définir de tracé précis.

Le SCoT est également un outil propice pour encourager les modes doux et la multimodalité : développement d'itinéraires cyclables, d'aires de covoiturage, ...

## 16. LES OBJECTIFS DU SCOT DU PAYS VALLEE DU LOIR

### 16.1 MAITRISER LE DEVELOPPEMENT URBAIN

L'urbanisme constitue un levier majeur pour agir sur les déplacements dans le territoire :

- Réduire les distances parcourues aux lieux d'emplois et aux nœuds de transport permet d'agir sur la dépendance automobile et d'offrir davantage de choix de mobilité aux habitants.
- Une plus grande densité des logements et des emplois permet également d'améliorer l'efficacité des transports publics et de mieux valoriser les investissements publics.
- La qualité et la sécurité des espaces de proximité suscitent l'envie de se déplacer autrement qu'en voiture.

A l'inverse, les transports conditionnent grandement notre urbanisme et nos modes de vie... L'allongement des distances de déplacements pour accéder à l'emploi augmente considérablement la vulnérabilité énergétique des ménages (voir le diagnostic du PDD).

Cette interdépendance entre organisation de la mobilité et urbanisme nécessite d'agir conjointement sur ces deux leviers dans le projet de SCoT pour diminuer l'usage de la voiture individuelle, des véhicules polluants et pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et autres nuisances.

### **● *Urbaniser en priorité des secteurs accessibles par les modes actifs et les dessertes de transports collectifs***

La localisation projetée des logements, activités économiques, équipements, commerces et tout autre pôle générateur de flux doit contribuer à maîtriser l'étalement urbain et à réduire les distances de déplacements.

Les projets d'extension urbaine devront s'inscrire dans des secteurs accessibles par les modes actifs depuis le centre urbain, et présentant des voies de liaisons aménagées ou aménageables à pied et ou à vélo.

En matière de renouvellement urbain, une intensification des cœurs villageois et urbains dans le respect des formes urbaines sera examinée avec soin dans les PLU.

Les nœuds de communication des infrastructures et les pôles d'échanges constituent des points «d'accroches» privilégiés du développement urbain : gares ferroviaires de Château-du-Loir, Vaas, Aubigné-Racan, Mayet, gare routière de La Flèche.

Les formes urbaines proposées chercheront la plus grande compacité possible.

### **● *Améliorer la qualité urbaine au service des modes alternatifs à la voiture***

La qualité des espaces publics constitue une condition essentielle pour susciter le goût des modes alternatifs à la voiture.

Tout projet urbain, tant en extension nouvelle qu'en renouvellement urbain, devra intégrer une approche qualitative en termes de maillage de voies pour les modes actifs : la trame pour les modes alternatifs devra privilégier les courtes distances et respecter une trame de moins de 100 mètres entre deux voies accessibles aux piétons.

Les voies ne seront pas traitées comme de simples espaces de circulation, mais comme des rues intégrées au sein de l'espace public : elles disposeront d'un profil adapté et dimensionné selon leur fonction dans la trame urbaine. Les bâtiments implantés le long des voiries devront faire l'objet d'une réflexion spécifique sur la transition de l'espace public vers les espaces privatifs, dans l'esprit d'une transition progressive : clôtures à claire-vue, seuil de porte protégé, par exemple, sont encouragés. Les clôtures hautes et hermétiques sont proscrites.



Exemples de rues « vivantes », agglomération de Tours



Lotissement traité en zone de rencontre (Aubigné-Racan)

### ● **Faciliter les livraisons de marchandises en ville**

Pour les livraisons, les manœuvres et le stationnement des véhicules assurant ces livraisons doivent s'effectuer en dehors des voies publiques. Pour les établissements recevant ou générant un important flux de livraisons, les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, de déchargement et de manutention devront être prévues sur la parcelle : sont particulièrement concernés les commerces, les entrepôts et certaines activités artisanales et industrielles.

Par ailleurs, les opérations d'aménagement prendront en compte l'accessibilité des bâtiments pour les livraisons à domicile. Leur programmation veillera également à proposer des services innovants tels que boutiques-services, consignes...



Exemples de services commerciaux permettant de réduire la dépendance à la voiture en milieu rural

### ● **Faciliter la circulation des engins agricoles**

Le SCoT demande la prise en compte de la circulation des engins agricoles lors de toute nouvelle opération d'aménagement ou de création d'infrastructure.

## 16.2 FAVORISER LES MODES ACTIFS

### ● **Redonner goût à la marche par la mise en valeur des centre-bourgs**

Le SCoT encourage l'aménagement de la traversée des centres-villes et centre-villages en espaces apaisés : intégration du stationnement aux abords des commerces et équipements, confort de cheminement, accessibilité des personnes à mobilité réduite.

La réalisation des schémas d'accessibilité de la voirie seront traités également sous l'angle du confort de cheminement piéton pour l'ensemble des usagers.

Le calibrage, les profils et les surfaces des voiries devront être prévus afin de privilégier la place du piéton sur l'automobile.

La présence de mobilier urbain adapté est encouragée, dans une logique de continuité de cheminement et de maillage des espaces publics : bancs, poubelles, ombrage apporté par les végétaux, toilettes publiques, etc.

Quelques exemples d'aménagements adaptés :



*Centre-ville d'Aubigné-Racan*

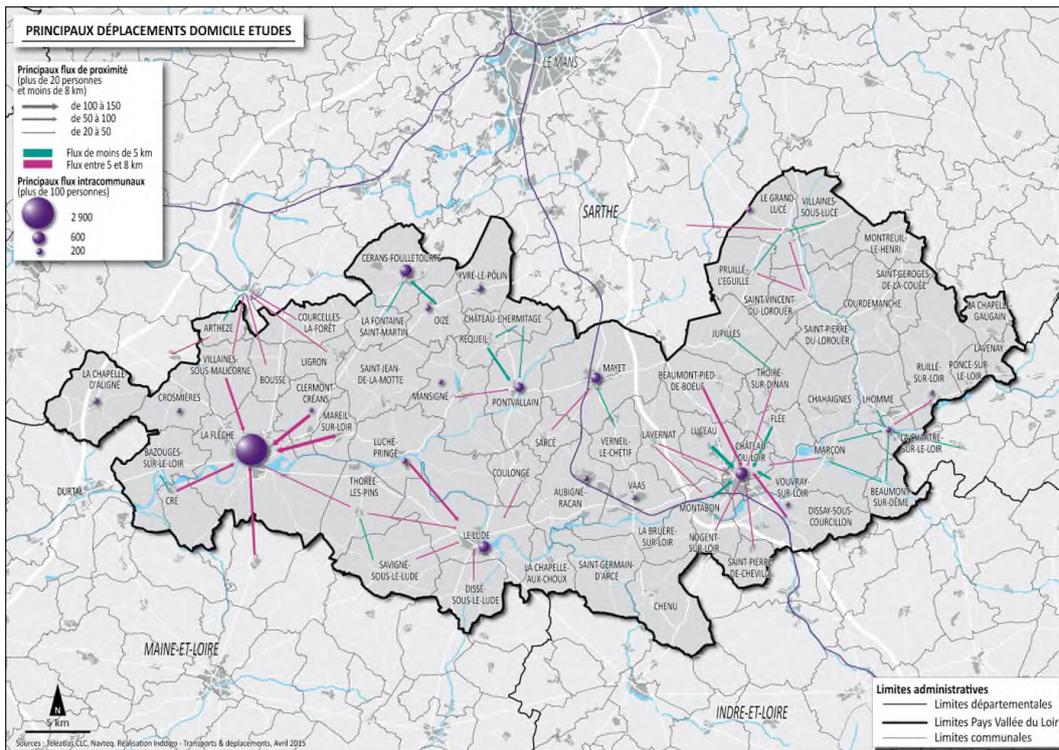
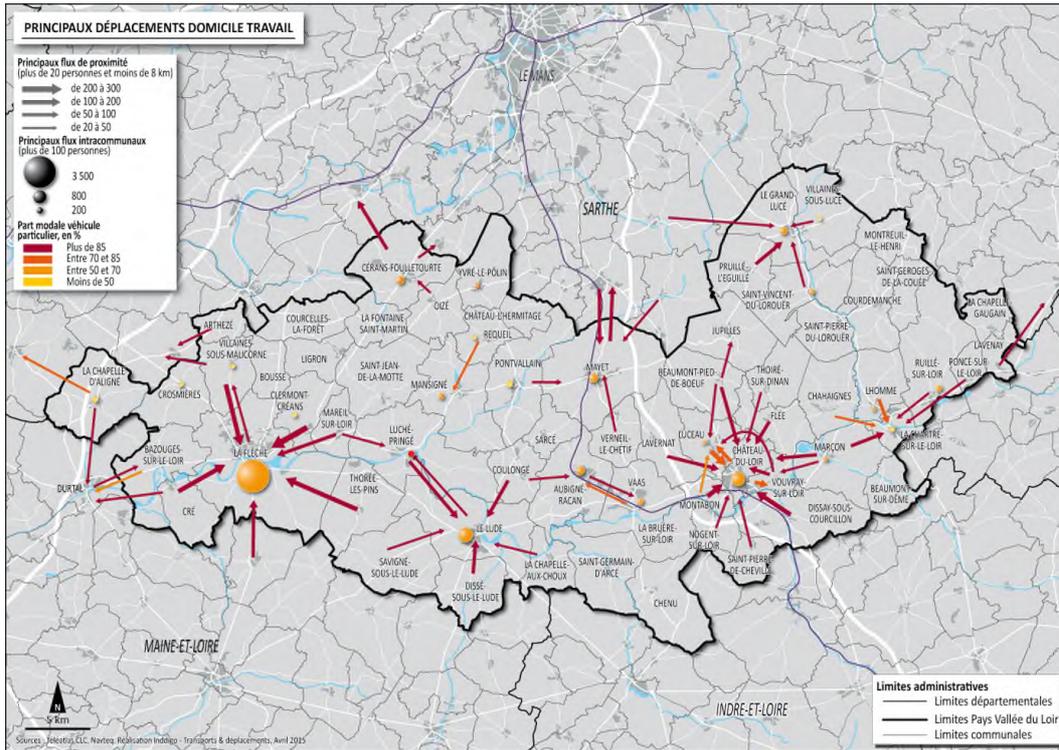


*Traitements du centre-village de Oizé*

### ● **Développer l'infrastructure en matière d'aménagements cyclables**

Le territoire contribuera à la création d'environ 50 Km d'aménagements cyclables supplémentaires, incluant les aménagements dédiés aux cyclistes mais également les aménagements mixtes destinés à apaiser les trafics (zone 30 aménagée, zone de rencontre). Les aménagements cyclables intercommunaux seront réalisés en priorité sur les liaisons identifiées par les cartes ci-après.

## Carte des flux de proximité entre communes : pour les actifs et pour les scolaires



Les liaisons intercommunales pertinentes\* pour les Communauté de Communes sont :

<p><b>Communauté de Communes du Pays Fléchois</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très fort potentiel en étoile autour de la Flèche vers Clermont-Créans, Mareil-sur-Loir, Thorée-les-Pins, Villaines-sous-Malicorne, Cré-sur-Loir</li> <li>• En externe à la Communauté de Communes : entre Clefs-Val-d'Anjou et la Flèche / entre Durtal et la Chapelle-d'Aligné, Bazouges-sur-le-Loir et Cré-sur-Loir / entre Le Bailleul et Arthezé et Villaines-sous-Malicorne</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes Aune et Loir</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fort potentiel en étoile autour de Mayet vers Ecommoy, Marigné-Laillé, Verneil-le-Chétif, Pontvallain</li> <li>• Entre Aubigné-Racan et Vaas, Aubigné-Racan et Coulongé</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes de Lucé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fort potentiel en étoile autour du Grand Lucé vers Villaines-sous-Lucé, St-Vincent-du-Lorouër, Pruillé-l'Eguillé</li> <li>• Entre St-Vincent-du-Lorouër et Pruillé-l'Eguillé</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Bassin Ludois</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très fort potentiel en étoile autour de Le Lude vers Luché-Pringé, Saligné-sous-le-Lude, Dissé-sous-le-Lude, La-Chapelle-aux-Choux</li> <li>• En externe à la Communauté de Communes : entre Le Lude et Coulongé / entre Le Lude et Thorée-les-Pins / entre Saligné-sous-le-Lude et Thorée-les-Pins</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Canton de Pontvallain</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En étoile autour de Cérans-Fouletourte : Oizé, La Fontaine-Saint-Martin, La-Suze-sur-Sarthe, Parigné-le-Pôlin</li> <li>• En étoile autour de Pontvallain : Mansigné, Requeil, Château-l'Hermitage, Mayet</li> <li>• Egalement : entre Requeil et Mansigné / entre Requeil et Château-l'Hermitage</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Loir et Bercé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très fort potentiel en étoile autour de Château-du-Loir vers Luceau, Beaumont-Pied-de-Bœuf, Thoiré-sur-Dinan, Flée, Marçon, Vouvray-sur-Loir, Dissay-sur-Courcillon, Saint-Pierre-de-Chevillé, Nogent-sur-Loir, Montabon, Lavernat</li> <li>• Egalement : entre Jupilles et Beaumont-Pied-de-Bœuf / entre Jupilles et Thoiré-sur-Dinan / entre Lavernat et Montabon</li> </ul>
<p><b>Communauté de Communes du Val du Loir</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fort potentiel en étoile autour de Chartre-sur-le-Loir vers Marçon, Chahaigues, Lhomme, Ruillé-sur-Loir, Poncé-sur-le-Loir, Beaumont-sur-Dême</li> <li>• En externe à la Communauté de Communes : entre Lavenay et Bessé-sur-Braye</li> </ul>

*\*Toutes les liaisons intercommunales citées sont pertinentes en vélo en termes de distance (< à 8km) et en termes de fréquentation potentielle (> à 50 actifs et/ou scolaires)*

## ● **Stationnement vélo**

L'usage du vélo est autant déterminé par ses facilités d'accès au point de départ, que par les conditions d'utilisation sur le parcours et les possibilités de stationnement aux lieux de destination. En conséquence, une politique cyclable centrée sur les itinéraires doit impérativement être complétée par une offre de stationnement vélo adaptée aux différents besoins et usages des cyclistes.

En effet, l'offre de stationnement n'est pas homogène. Selon les motifs de déplacement, la durée de stationnement diffère. En fonction de la durée, le dispositif de stationnement sera différent. Plus le stationnement est long et plus le dispositif prévu devra garantir la sécurité des vélos.

**Le stationnement courte durée (< à 2h)**

- À généraliser dans les centres bourgs de manière diffuse, à proximité des pôles générateurs de la même manière que le propose la Flèche, mais avec des stations d'arceaux

**Le stationnement moyenne durée**

- Concerne les lieux d'emplois et les gares pour le stationnement diurne
- Plutôt prévoir des stations d'arceaux abrités

**Le stationnement longue durée**

- Concerne les gares (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile
- Equipement : box individuels, consignes collectives et stations d'arceaux abrités

Les principes suivants doivent être respectés :

- Traiter le stationnement en fonction de sa nature : longue ou courte durée, domicile ou lieux de destination, rabattement sur les transports en commun,
- Assurer le maximum de sécurité contre le vol et le vandalisme (mobiliers adaptés)
- Permettre aux cyclistes le stationnement sans gêner les autres usagers de l'espace public (les piétons en particulier)

Par rapport à la loi SRU, la loi ENE (article 57 de la loi n°2010-788) affirme le caractère obligatoire de la création d'une offre de stationnement sécurisé dans tous les lieux d'habitations privés, et de l'aménagement de points de recharge pour les véhicules électriques (dont les Vélos à Assistance Electrique).

Le stationnement sécurisé concerne ici des locaux fermés équipés d'un accès via un système de fermeture sécurisée (badge, clé, digicode, ...) ou de dispositifs fixes permettant d'attacher son vélo par le cadre et la roue au minimum.



*Exemple de stationnement sécurisé sur le lieu d'habitation*

Sont concernés par la loi :

- Tout nouveau permis de construire depuis le 01/01/12.
- Les immeubles de bureaux existants à partir du 01/01/15 si l'immeuble bénéficie déjà d'un parc de stationnement voiture d'au moins 20 places avec un unique propriétaire et / ou locataire des locaux et du parc de stationnement.

Pour les immeubles d'habitation existants il n'y a pas encore d'obligations réglementaires.

Le décret 2011-873 du 25 Juillet 2011, ainsi que l'arrêté du 20/02/2012 en précisent les dispositifs techniques (cf : code de la construction). Des ratios sont ainsi fournis :

- Un minimum de 1,5% de la surface de plancher, soit en moyenne 1 place pour 100m<sup>2</sup> pour les immeubles de bureaux. Un emploi occupant en moyenne 20 m<sup>2</sup>, ce ratio équivaut à une place vélo pour 5 emplois (soit un objectif de part modale d'environ 20%).
- Un minimum de 0,75 m<sup>2</sup> par logement du studio au T2 et de 1,5 m<sup>2</sup> pour les autres logements (avec un minimum de 3m<sup>2</sup>).

Il convient de souligner aussi la qualité de l'offre mise à disposition. Les systèmes de pince-roues sont parfaitement à proscrire car :

- Il facilite le vol de vélo. Le vélo est attaché uniquement par l'avant. Le reste du cadre peut être détaché très facilement
- Il renforce le risque de voilage des roues notamment pour les vélos chargés



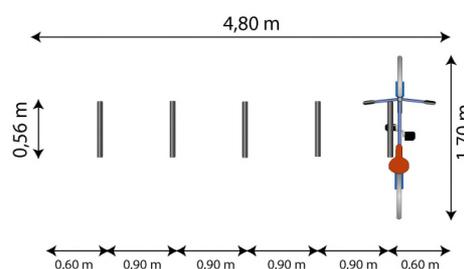
Exemple de pince roues à proscrire. Il est préférable d'implanter des arceaux permettant d'attacher le vélo au niveau du cadre et en plusieurs points différents.



*Les pincés roues sont à proscrire*



*Exemple de stations d'arceaux*



*Exemple de schéma d'implantation de stations d'arceaux*

## • **L'intermodalité vélo vers les gares routières et ferroviaires**

L'ensemble des gares du territoire est déjà équipé de stationnement vélo. Ils seront confortés autant que de besoin afin de satisfaire aux besoins actuels et à venir des usagers.

## 16.3 ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### ● *Développer l'urbanisation autour des pôles d'échange majeurs*

Les gares ferroviaires du territoire et la gare routière de La Flèche constituent un enjeu majeur en termes de cohérence entre urbanisme et déplacements : il s'agit d'influer, sur le long terme, sur les choix de localisation des ménages et des entreprises dans un cercle vertueux visant à réduire à la source le trafic automobile et la longueur des déplacements.

Afin de renforcer leur rôle, le SCoT se donne pour objectif premier le développement d'une offre de logements diversifiée, de l'emploi, des commerces, des services et des équipements de centralité prioritairement localisée dans les secteurs situés à proximité immédiate des gares et des arrêts bien desservis par le réseau ferroviaire actuel. Le renouvellement urbain et la densification dans un périmètre de 500m autour des gares ferroviaires constitueront des axes d'intervention majeurs pour les communes et les EPCI, au profit de l'implantation de fonctions urbaines optimisant le potentiel de clientèle du train.

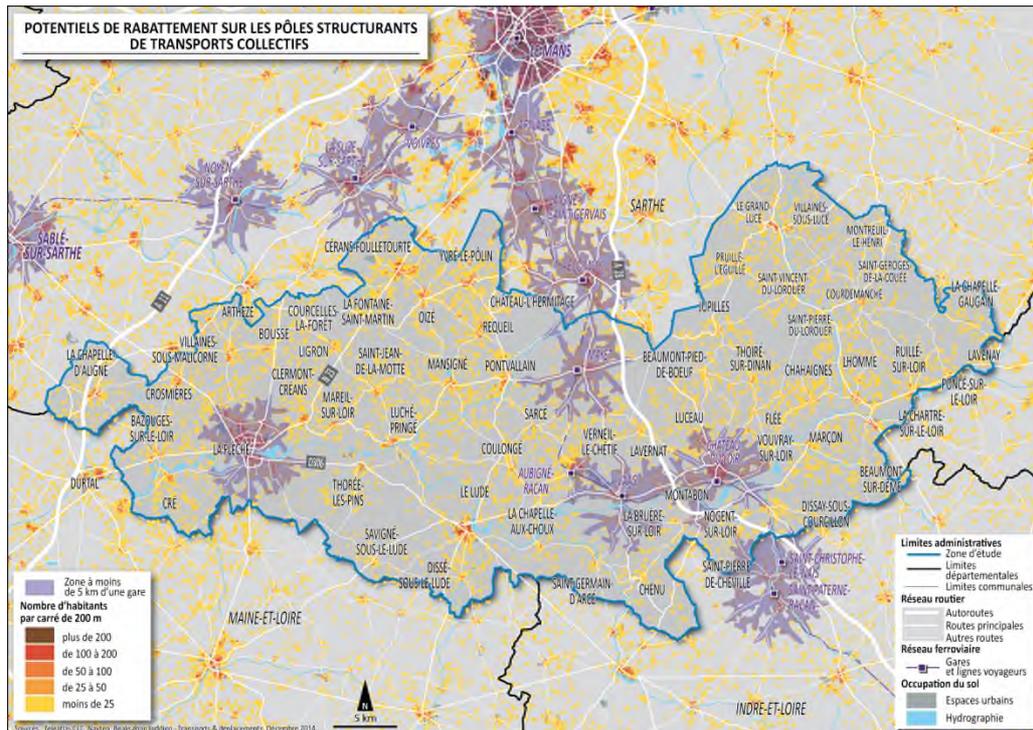
En seconde priorité, ce développement sera privilégié dans des périmètres plus larges où le rabattement vers les gares par un mode de déplacement alternatif est pertinent :

- Les secteurs urbains à moins de 5 Km d'une gare, correspondant à une distance praticable en vélo (et plus particulièrement en vélo à assistance électrique pour s'affranchir des contraintes de relief), sous réserve qu'un itinéraire avec des aménagements adaptés existe ou soit en projet,
- Les secteurs couverts par un transport à la demande de rabattement vers les gares (lignes virtuelles organisées),
- Les secteurs urbains à moins de 300 mètres d'un arrêt du réseau de transports collectifs routiers desservant la gare en question (auquel cas le temps de rabattement du domicile à la gare devra être inférieur à 15 minutes),

Les gares insérées dans le tissu urbain feront l'objet d'une attention importante en termes d'aménagement qualitatif de l'espace public, d'organisation des rabattements pour les modes actifs et les transports collectifs.

Les gares de rabattement devront faire l'objet d'un dimensionnement adapté de leur parc de stationnement, et si nécessaire d'agrandissements envisagés dans le cadre plus global de la densification autour des pôles d'échanges.

La carte ci-après présente les espaces situés à une distance « cyclable » autour des gares (moins de 5 Km).



## 16.4 AGIR EN FAVEUR DE « LA VOITURE AUTREMENT »

### ● Normes de stationnement automobile

Les normes proposées sont à adapter en fonction de la zone concernée (tissu urbain de centre-ville/village, périphérique résidentielle, zone d'activité ...).

Pour les constructions à usage d'habitation, le règlement des PLU ne pourra pas prévoir plus de 2 places de stationnement pour véhicule motorisé par logement. Dans l'habitat collectif, un minimum de 2 places de stationnement par logement est exigé à partir d'une surface de 80 m<sup>2</sup> pour les constructions neuves. Dans l'habitat individuel, un minimum d'une place de stationnement par logement est exigé pour les constructions neuves.

Pour les autres constructions, les normes minimum suivantes sont prescrites :

	<b>Normes minimum imposées pour le stationnement motorisé</b>	<b>Dispositions particulières</b>
Bureaux et commerces	1 place / 75 m <sup>2</sup> de surface de plancher	A minima 1 place est exigée à la création d'un bureau dont la surface serait inférieure à 75m <sup>2</sup> .
Artisanat et fonction d'entrepôt	1 place / 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	A minima 1 place est exigée à la création d'un local dont la surface serait inférieure à 100m <sup>2</sup> .
Hébergement hôtelier	1 place / 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 emplacement pour autocar est exigé par tranche de 50 chambres.
Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif	1 place / 200 m <sup>2</sup> de surface de plancher	A minima 1 place est exigée à la création d'un local dont la surface serait inférieure à 200m <sup>2</sup> . Les besoins sont très variables en fonction des activités. Un examen des besoins complémentaires sera fait par les services compétents avec le pétitionnaire au regard de la capacité d'accueil de l'équipement et du personnel nécessaire à son fonctionnement.

Dans le cas d'extension de constructions existantes, ou de changement de destination aggravant les conditions de stationnement, les normes ci-dessus ne s'appliquent qu'en déduction du stationnement déjà réalisé.

Pour affiner les ratios, il sera nécessaire d'analyser le taux de motorisation des ménages (par quartier lorsque disponible), en fonction de la taille et du type de logement sur la base du recensement général de la population. Concernant les logements sociaux, la norme ne pourra pas excéder une place / logement en ce qui concerne la voiture.

Concernant les normes destinées aux activités et aux équipements, il sera nécessaire de bien prendre en compte le contexte local. Par exemple, pour les bureaux, il s'agit autant de considérer la qualité de la desserte en transports en commun que les possibilités d'accès par les modes doux.

Les normes planchers proposées prennent en compte un besoin minimal, que les entreprises adapteront à leurs besoins : en matière d'activité économique, mieux vaut proposer une norme plancher basse que les acteurs réajusteront d'eux-mêmes en fonction de leurs besoins réels (leur attractivité en dépend), que d'imposer une norme trop gourmande qui participerait au surdimensionnement de grands parkings vides, voire limiterait l'installation de certaines activités.

Une seule norme a été retenue pour les commerces et bureaux, afin de faciliter le changement de destination sans compliquer les mises en conformité en termes de norme de stationnement.

De bonnes conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent la définition d'un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules dans les bâtiments autres qu'à usage d'habitation, sans toutefois que la desserte par les transports publics soit qualifiée.

**A noter** : la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés imposée par le règlement peut être réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage, dans des conditions définies par décret (décret en attente) (Cf. Art. L151-31 du Code de l'urbanisme).

**Par ailleurs, les stationnements automobiles publics devront être arborés à raison d'un arbre pour deux places.**

### ● *Permettre la mutualisation de l'offre de stationnement,*

Dans les opérations d'aménagement ou bien pour l'implantation d'équipements publics, il est possible de réaliser un parc de stationnement commun à l'ensemble ou à une partie de l'opération, sous réserve qu'il corresponde aux besoins particuliers et justifiés des occupations ou utilisations du sol et qu'il respecte les conditions normales d'utilisation. Les normes minimales précitées pourront alors être réduites de 20% pour chacune des occupations prévues.



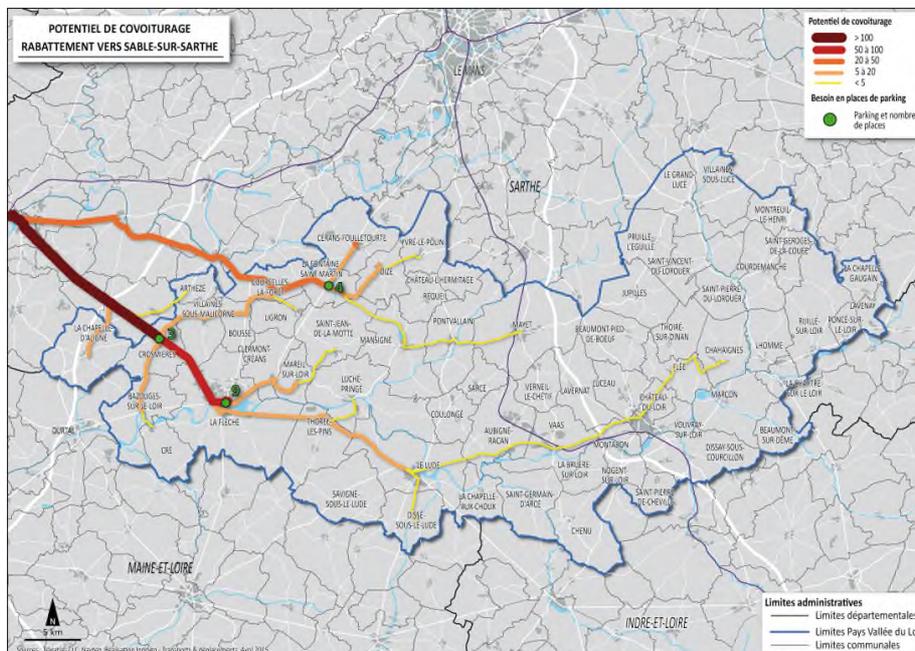
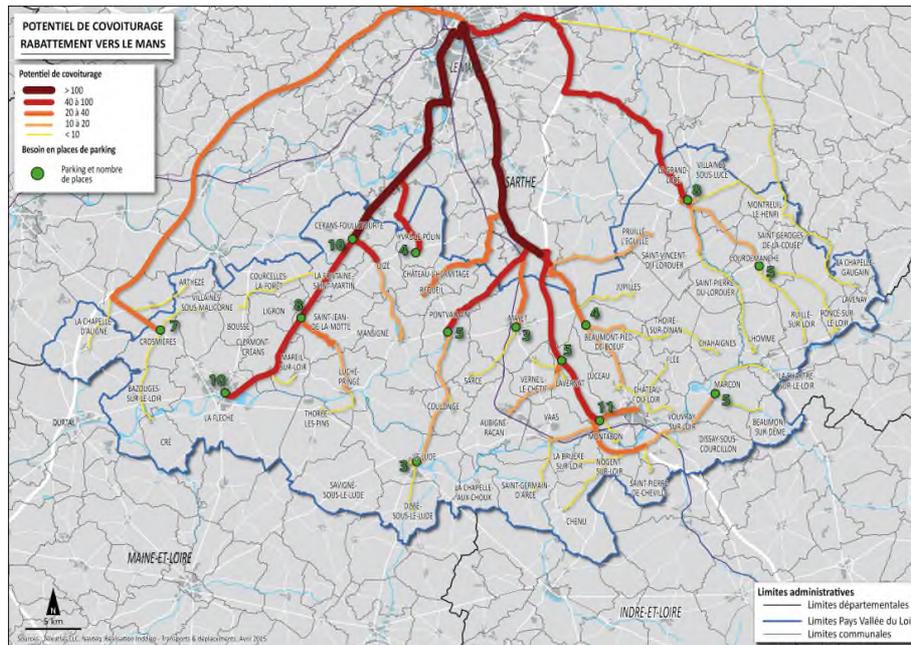
*Exemple de stationnements regroupés, agglomération de Tours*

## ● Développer le covoiturage

Les politiques publiques favoriseront les usages alternatifs de la voiture, en matière de covoiturage et d'autopartage. Elles permettront de consolider le réseau des aires de covoiturage publiques, tant en terme d'aménagement que de promotion de l'offre (site Internet, animation de l'offre, mise en relation, etc.).

L'aménagement des aires d'arrêt se fera principalement sur des délaissés de voirie ou des parkings existants et limitera autant que possible l'imperméabilisation des sols en cas de besoin de création de nouvelles aires d'arrêt.

La localisation des aires de covoiturage à destination du Mans et de Sablé-sur-Sarthe ainsi que le nombre de places nécessaires sont donnés sur les cartes ci-dessous.



## ● Développer la mobilité électrique

Le développement de la mobilité électrique constitue également une alternative que le SCOT encouragera avec le développement de réseaux de bornes de recharge, afin de développer son usage actuellement relativement confidentiel.



## **Intégrer le Plan des Déplacements Durables dans le PCET**

## 17. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES ACTIONS

Les impacts environnementaux des actions ont été évalués sur la base des kilomètres en voiture évités grâce à la mise en œuvre du plan d'action, sur la base de ratios et d'hypothèses d'évolution des parts modales des différents modes de transport.

La réduction de l'usage de la voiture permet d'agir positivement sur plusieurs aspects environnementaux :

- Epuisement des ressources naturelles
- Qualité de l'air
- Réchauffement climatique
- Nuisances sonores
- Santé publique
- Etc.

Pour ce faire, les objectifs suivants ont été fixés en terme d'évolution des parts modales :

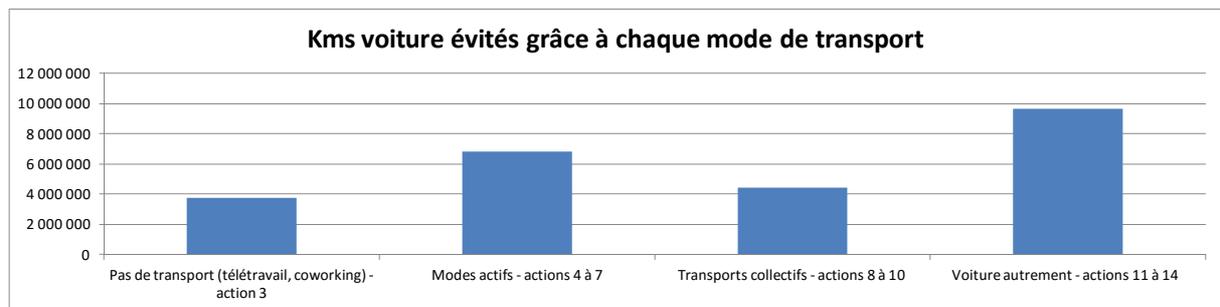
	<b>Parts modales actuelles</b>				
	<b>Voiture</b>	<b>Transports collectifs</b>	<b>Deux roues</b>	<b>Marche à Pied</b>	<b>Pas de transport</b>
<b>Flux actifs sortants</b>					
Vers Le Mans	91,4%	5,2%	1,1%	0,3%	0,1%
Vers Sablé-sur-Sarthe	97,1%	0,6%	2,3%	0,0%	0,0%
Vers les autres destinations	93,4%	3,8%	2,4%	0,5%	0,0%
<b>Flux actifs internes</b>	72,9%	0,4%	7,3%	8,7%	10,6%
<b>Flux scolaires</b>	<i>NC</i>	<i>NC</i>	4,0%	20,0%	<i>NC</i>
<b>Autres motifs</b>	66,0%	1,5%	7,5%	20,0%	5,0%

	<b>Objectifs de parts modales</b>					
	<b>Voiture solo</b>	<b>Covoiturage</b>	<b>Transports collectifs</b>	<b>Deux roues (dont vélo)</b>	<b>Marche à Pied</b>	<b>Pas de transport</b>
<b>Flux actifs sortants</b>						
Vers Le Mans	73,6%	15,00%	8,00%	1,1%	0,3%	2%
Vers Sablé-sur-Sarthe	78,7%	14,00%	3,00%	2,3%	0,0%	2%
Vers les autres destinations	85,1%	4,00%	6,00%	2,4%	0,5%	2%
<b>Flux actifs internes</b>	63,8%	2,00%	0,60%	10%	12%	11,6%
<b>Flux scolaires</b>	0,0%	0,0%	0,0%	10%	25,0%	0,0%
<b>Autres motifs</b>	55,5%	4,00%	2,00%	8,5%	25,0%	5,0%

L'évaluation du plan d'action permet d'estimer qu'environ 25 millions de kilomètres annuels pourraient être évités.

# 18. COMPARAISON DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

## 18.1 LA VOITURE AUTREMENT, UN ENJEU FORT POUR REDUIRE LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX



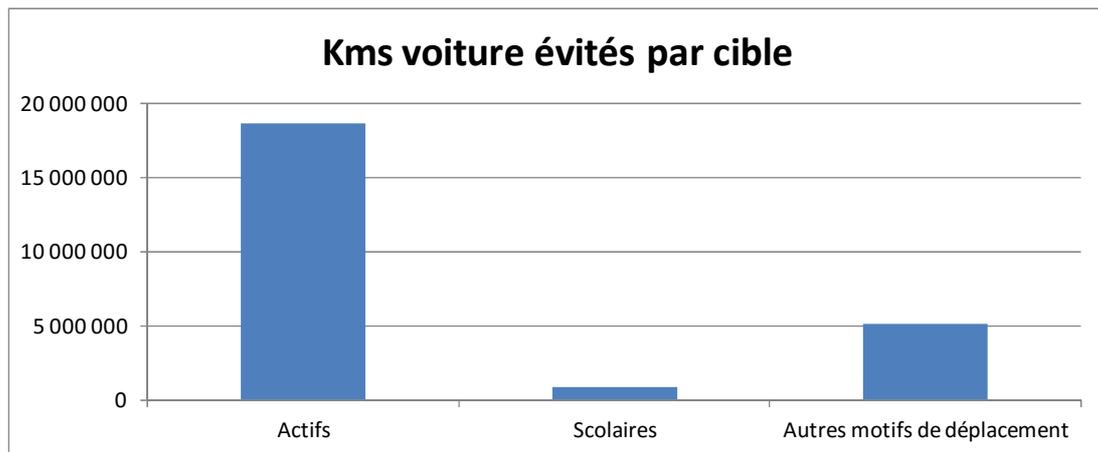
Les actions orientées vers la voiture autrement présentent le plus fort impact environnemental sur le territoire, alors même qu'elles représentent un coût restreint pour la collectivité.

Par ailleurs, les actions orientées vers les modes actifs présentent également un impact important. Le SCoT a un grand rôle à jouer pour une meilleure cohérence entre le développement urbain et des distances acceptables en modes actifs, ainsi que pour accompagner l'aménagement de l'infrastructure. Néanmoins, l'amélioration des infrastructures ne constituent pas la seule action à mettre en œuvre : l'étude conduite par Inddigo pour l'ADEME nationale sur l'évaluation des services vélo met en avant qu'environ 1000€ investi dans les services vélos, génèrent environ 10.000 kms parcourus en vélo.

Les actions sur les transports collectifs ont un moins fort impact d'un point de vue environnemental, malgré le déploiement de moyens. Néanmoins, elles répondent avant tout à un besoin de déplacement non (ou mal) satisfait à ce jour, et permettent ainsi de favoriser une mobilité pour tous, dans une optique de développement durable et de lien social. Il en va de même pour l'action ciblée sur le développement d'un dispositif de stop amélioré.

Pour finir les actions sur le télétravail et du développement du coworking présentent un véritable intérêt pour le territoire d'un point de vue environnemental, alors même que les actions sont plus restreintes pour la collectivité.

## 18.2 LE TRAVAIL ET L'ÉCOLE, DES MOTIFS A FORTS ENJEUX



Les actifs constituent une cible importante afin de réduire les impacts environnementaux. Les déplacements des scolaires et des jeunes présentent un enjeu très fort tant en termes de santé publique que de prise en compte de bonnes habitudes de déplacement.