Pays de Mortagne

Rapport stratégique

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié et d'un Schéma Directeur Cyclable

iter coopérative de conseils en mobilités

Version 01
18/04/2024

sommaire

01 | Introduction 3

02 | Rappel des enjeux 8

03 | Structuration de la stratégie 13

04 | Plan d’actions 17

Introduction

Pour le Plan de Mobilité Simplifié et le Schéma Directeur Cyclable

Pays de Mortagne

Rappel des objectifs de l'étude

Plan de Mobilité Simplifié

PLAN, car il s'agit d'un outil de planification territoriale, permettant de se projeter, d'identifier et de définir sa stratégie Mobilité.

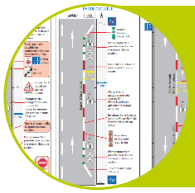
MOBILITE, car il traite des déplacements des personnes sur un territoire donné

SIMPLIFIE, car à la différence d'un Plan de Mobilité (réalisé par les agglomérations à partir de 100 000 habitants), il s'adresse aux territoires moins denses, ruraux et périurbains et n'est pas prescriptif. C'est une feuille de route qui n'impose pas d'enquête publique.

Schéma Directeur Cyclable

Une carte globale et hiérarchisée des itinéraires à aménager

Un plan d'action incluant le stationnement, le jalonnement et les autres services favorisant le développement du vélo



Une « charte » pour garantir la cohérence et l'homogénéité des aménagements sur le territoire

Des préconisations techniques déclinées sur les parcours à traiter

Le déroulé de notre méthode :
Deux démarches parallèles qui se nourrissent

PMS

1 **Diagnostic du territoire, des offres de mobilité existantes et des besoins de mobilités**

2 **Élaboration d'une stratégie**

(Objectifs stratégiques et opérationnels + Scénarii)

3 **Rédaction d'un plan d'actions**

(Rédaction et chiffrage des actions par horizon)

Nourrit

Etoffe

SDC

1 Diagnostic hérité de la démarche PMS + **Diagnostic de la cyclabilité du territoire**

2 **Élaboration de scénarios d'itinéraires cyclables**

(Atlas cyclable + actions complémentaires)

3 **Plan d'action cyclable**

(Fiches opérationnelles par itinéraires + PPI)

4 **Consultation et approbation du plan de mobilité simplifié**

Le calendrier de l'étude

PMS

Cadrage

Diagnostic

- Enquête en ligne
- Ateliers collaboratifs
- Analyses documentaires et statistiques

Définitions des besoins de mobilité, de l'offre existante et de ses lacunes

Élaboration de la Stratégie

- Identification des axes stratégiques
- Ateliers de co-construction

Exploration des axes et des actions

Plan d'Actions

- Ateliers d'affinement avec les élus et techniciens
- Chiffrage des actions et phasage temporel

Formalisation des actions et élaboration des fiches

Consultation et approbation du plan de mobilité simplifié

14 Juin 2023 — **30 Novembre 2023** — **18 Avril 2024** — **11 Septembre 2024** — **Décembre 2024**

SDC

Diagnostic

Conclusions du diagnostic PMS et explorations spécifiques

- Immersion terrain
- Analyses de cyclabilité
- Ateliers thématiques vélo

Scénarii d'itinéraires

Affinement des itinéraires cibles et actions complémentaires

- Travail cartographique
- Terrain complémentaire
- Scénarios et estimations

Plan d'Actions d'aménagement cyclable

Elaboration de fiches itinéraires

- Déclinaison des aménagements retenus
- Constitution d'un PPI
- Fiches actions complémentaires

Les différentes formes de la concertation et de validation

Réunions

COTECH / COPIL

Présenter puis valider les différentes étapes du Plan de Mobilité

Participants
Elus et techniciens du territoire

Calendrier
Ensemble des phases

Enquête mobilité en ligne

Comprendre les pratiques actuelles de déplacements, identifier les difficultés et les besoins. L'objectif est ici de recueillir des éléments essentiellement quantitatifs.

Personnes enquêtées
Habitants et visiteurs – 545 personnes enquêtées

Calendrier
Ouverture au 1er septembre au 31 octobre 2023

Ateliers collaboratifs

Recueillir des éléments qualitatifs des pratiques et des besoins de mobilité. Coconstruire les plans d'actions.

Participants
Acteurs de la société civile et partenaires du territoire

Elus des communes

Calendrier
phase Diagnostic, stratégique et plan d'actions

Pourquoi ?

Entretiens ciblés

Recueillir des informations ciblées sur les offres et projets de mobilité des différents échelons d'organisation de la mobilité.

Participants
Le département de la Vendée, la région Pays de la Loire (x2), le SCoT, Cholet Agglomération, CC du Pays des Herbiers

Calendrier
Au cours de la phase diagnostic du PMS et du SDC

Rappels des enjeux

Pour le Plan de Mobilité Simplifié et le Schéma Directeur Cyclable

Pays de Mortagne

01

Les enjeux transversaux pour le Plan de Mobilité Simplifié

Un territoire présentant :

- Des polarités globalement monofonctionnelles (emploi ou résidence), à l'exception des bourgs centres des communes situées sur l'axe Cholet <> Les Herbiers, qui concentre les deux.
- Des polarités à proximité directe : Cholet et Les Herbiers, présentant de vastes zones d'emplois, mais également connaissant des flux d'habitants vers la CCPM.
- Une polarité de rayonnement national et saisonnière avec le Puy-du-Fou.

Une structuration des potentiels :

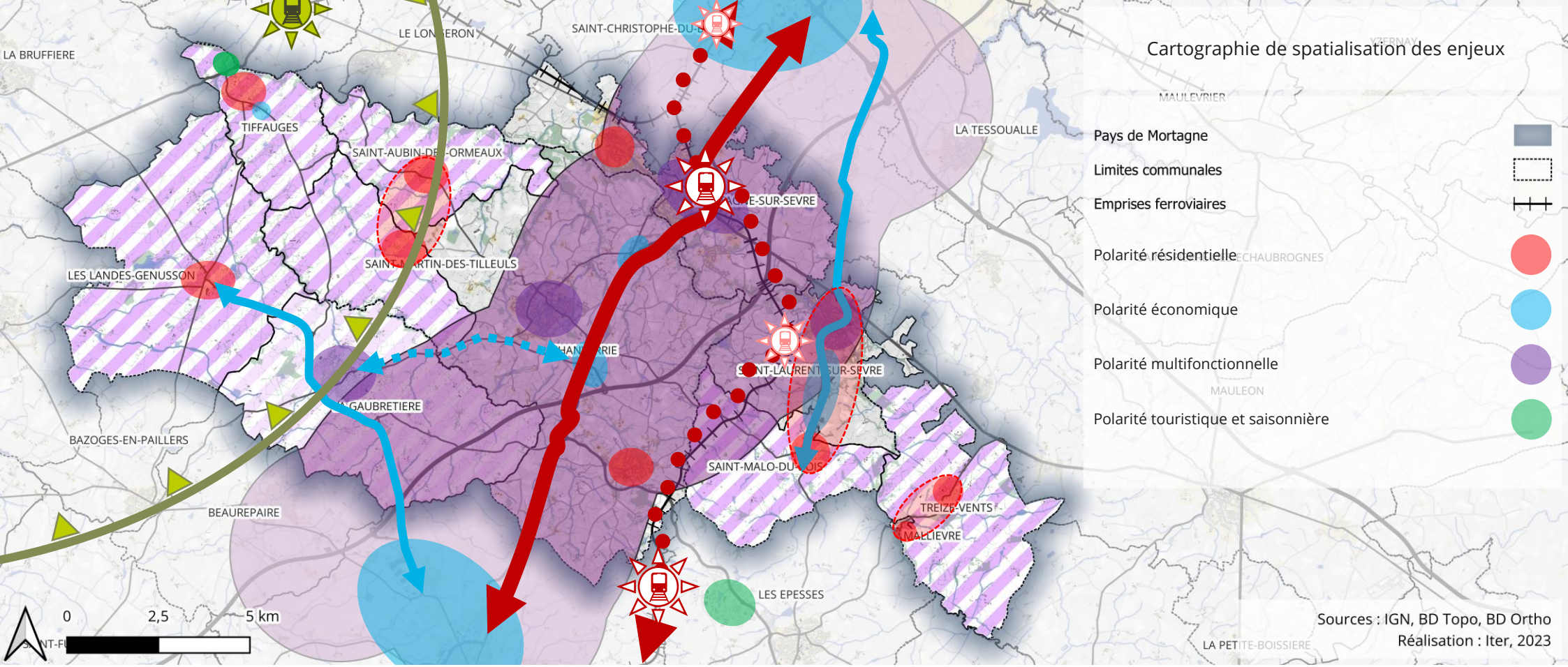
- Un corridor de mobilité majeur qui lie Cholet, Mortagne-sur-Sèvre et Les Herbiers ainsi que des pôles économiques de la partie sud du Bassin de Mobilité, constitue un potentiel intéressant pour concevoir une offre nécessitant une massification de flux.
- Des liaisons secondaires à conforter reliant des polarités résidentielles hors du corridor principal et à destination des pôles urbains de Cholet et des Herbiers.
- Des liaisons de rabattement sur le corridor principal pour bénéficier d'une offre performante vers les polarités internes ou externes du territoire.

Des portes d'entrée et de sortie ferroviaires à valoriser :

- La gare de Torfou même si elle n'est pas sur le territoire est une interface à desservir sur la frange ouest du territoire, ainsi qu'à plus grande distance, la gare de Montaigu-Vendée.
- La perspective à 2030 de réouverture de la ligne ferroviaire Cholet – Mortagne - Les Herbiers permettrait de densifier l'offre alternative sur le corridor d'un point de vue touristique (desserte du Puy du Fou) mais également des pôles urbains, les zones d'emplois (ZA du Cormier dans l'agglomération de Cholet) qui bénéficiera d'une halte ferroviaire.
- De nouveaux « hubs », lieux d'intermodalité à valoriser tant du point de leur fonction de transport, de services et de l'intégration urbaine, aux gares et haltes de ce nouvel axe ferroviaire, au fur et à mesure de leurs aménagements (2030 à 2050)

Des différences de potentiels et de solutions sur le territoire :

- Une aire d'influence du corridor principal où il est opportun d'organiser de manière efficiente les mobilités afin de lever la contrainte du 1er et dernier km pour accéder à une offre performante de la liaison routière Cholet-Mortagne-Les Herbiers ou du projet de liaison ferroviaire Cholet-Mortagne-St Laurent-Puy du Fou- Les Herbiers.
- Un secteur ouest et est du territoire dont le tissu résidentiel diffus est ouvert à un dispositif de desserte zonale (type TAD) à destination de leur pôle de proximité ou majeure du territoire.
- Un secteur qui offre des perspectives en matière de desserte zonale et de rabattement sur le corridor principal.



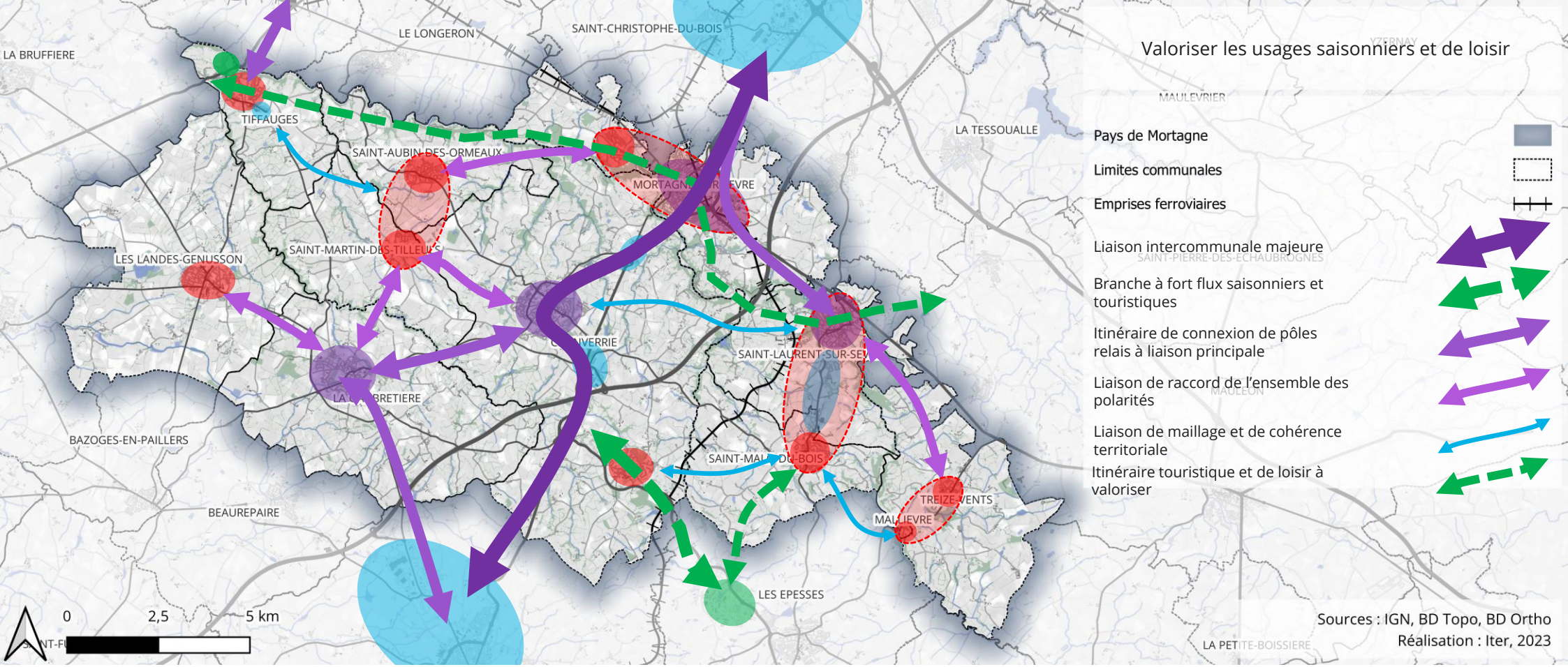
Spatialisation des enjeux : Plan de mobilité simplifié

Des enjeux qui structurent les champs du possible en matière de mobilité dans une approche multimodale sur et en relation avec le territoire.

Les enjeux transversaux pour le Schéma Directeur Cyclable

- Un territoire peu dense, au sein duquel la mobilité ne s'articule que peu en corridors hors de l'axe fort « Cholet <> Les Herbiers »
- Des coupures anthropiques et naturelles qui contraignent l'organisation des déplacements ; ces derniers se basent sur un nombre limité de voiries, lieux de multiples usages parfois incompatibles,
- Des polarités de proximité à conforter, où le vélo donne son plein potentiel, et à accompagner dans leurs démarches d'apaisement de circulation
- Des aménagements cyclables aujourd'hui trop peu nombreux, et trop discontinus pour pouvoir ambitionner du report modal,
- Quelques services à destination des cyclistes à conforter, et valoriser,
- Un attrait des habitants pour les services de proximité à valoriser par la politique cyclable.

Un fort potentiel cyclable de dimension intercommunale qui trouve sa pleine cohérence dans la *« commune d'à côté »*, mais qui peine à trouver une consistance pour la *« commune d'après »*



Spatialisation des enjeux : Schéma Directeur Cyclable

L'organisation des liaisons cyclables à structurer et à prioriser pour proposer un schéma cyclable à vocation quotidienne s'appuyant sur de l'aménagement, des services dédiés et de la communication

Structuration de la stratégie

Pour les actions du Plan de Mobilité Simplifié

Pays de Mortagne

02

La stratégie et les pistes de solutions

Axe 1 — Amélioration de la mobilité locale

Axe 2 — Amélioration de la relation aux pôles externes

Transports collectifs

Faire du transport collectif (train et bus) un mode concurrentiel à la voiture particulière sur le territoire et en relation avec les polarités externes

Modes actifs

Faire des modes actifs une solution de mobilité alternative crédible pour tous les publics (courte distance et intermodalité)

Mobilités partagée, décarbonée et démobilité

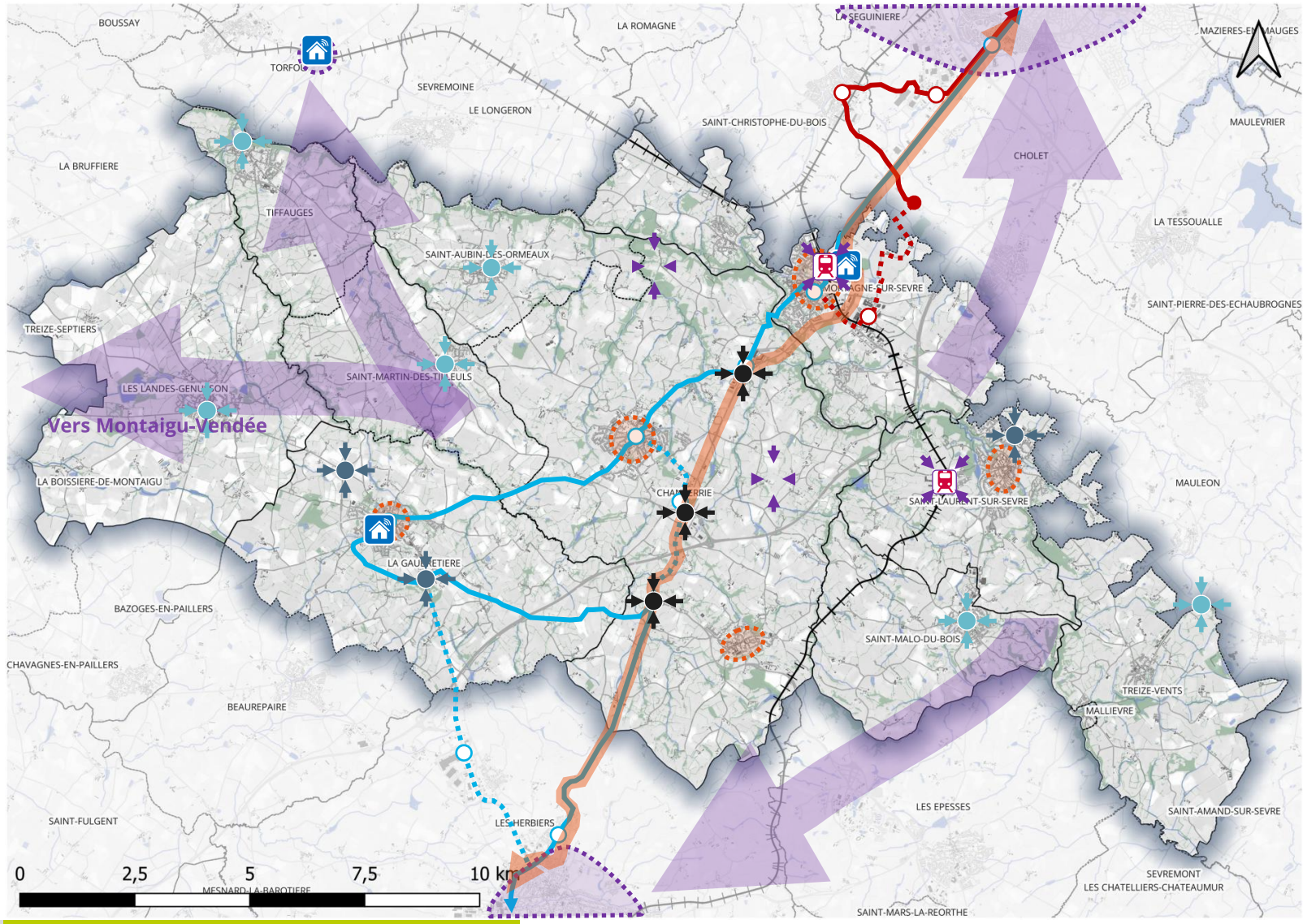
Promouvoir les pratiques altermodales (électromobilité, covoiturage, autopartage) ainsi que la démobilité afin d'étendre les solutions de proximité

Formation Information Animation

Rendre visible et accessible les offres de mobilité sur et en relation avec le territoire

Représentation cartographique des actions

- Ligne express (densification L510) Les Herbiers <> Cholet
- Modification de la ligne 510
- Lignes 16
- Prolongement de la ligne 16
- Ouverture de la ligne Cholet <> Les Herbiers et développer un bouquet de services dans les futures gares
- Pôles internes cibles de TAD
- Pôles cibles de TAD
- Possibilité diffuse de TAD
- Corridor de covoiturage dynamique
- Développer / Valoriser une structure de type Tiers Lieux
- Sécuriser et aménager les aires de covoiturage. Niveau **1**
- Sécuriser et aménager les aires de covoiturage. Niveau **2**
- Sécuriser et aménager les aires de covoiturage. Niveau **3**



L'ensemble des communes sont bien concernées par des actions, parfois transversales, impossible à représenter géographiquement

Temporalité de mise en œuvre du PMS et du SDC

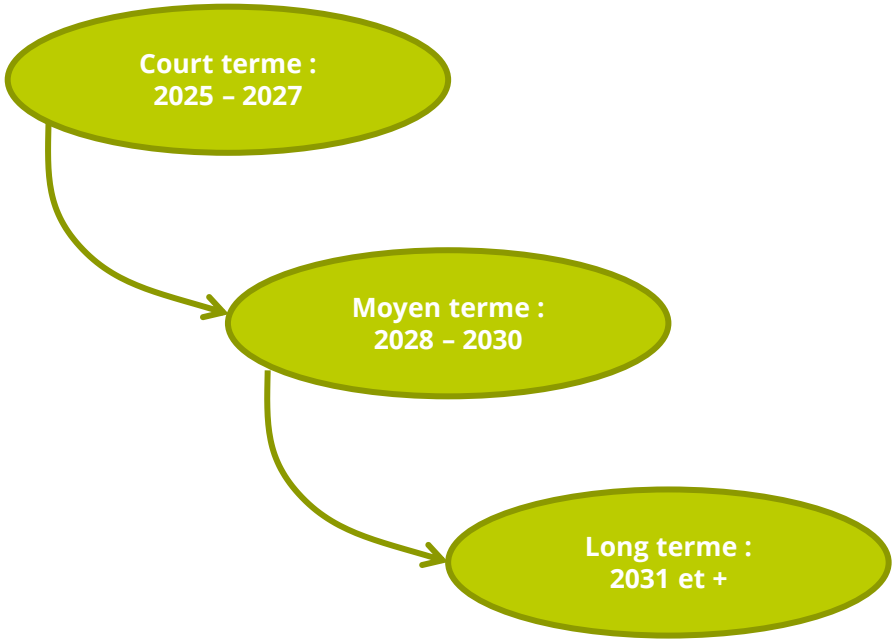
Construction de la feuille de route

- Cette feuille de route fait ainsi suite à un processus de concertation qui a permis d'alimenter les propositions de pistes d'actions suivantes décomposés selon des thématiques modales (cf. slide suivante).
- A noter que pour assurer la mise en œuvre de l'ensemble de ces actions, **l'enjeu de la gouvernance, de l'animation et de la communication à mener autour du projet est essentiel**.

La dimension temporelle

Le PMS se déploiera, en termes de mise en œuvre à partir de 2024. Trois échéances sont données pour déployer le plan d'action.

- **Le court terme** : 2 – 3 ans et correspondant à des actions déjà engagées ou à engager rapidement => horizon fin 2027 (actions à mener dans le cadre du mandat actuel),
- **Le moyen terme** : 5 – 6 ans et correspondant à des actions à engager et/ou nécessitant des études préalables => horizon fin 2030,
- **Le long terme** : correspondant à des actions à planifier et/ou nécessitant des études préalables / réflexions partenariales importantes => horizon 2031 et +



Axe modal : *Parmi les 5 axes modaux définis* **AX** ***Nom de l'action***

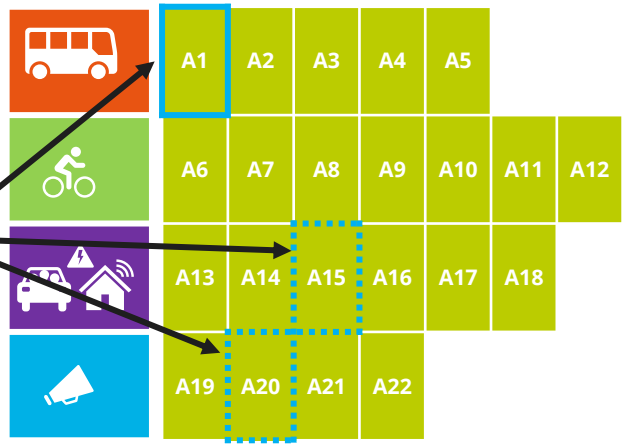
Numéro de la fiche action

Contexte et objectifs

Descriptif succinct des éléments de contexte et d'objectif de l'action

Localisation de l'action (trait plein) dans le plan et actions liées (trait pointillé)

Lien avec d'autres actions



Public cible

Actifs travaillant sur l'agglomération rochelaise	☐	Seniors	☐
Actifs travaillant sur la CCAA	■	Public fragile	☐
Jeunes	☐	Visiteurs / touristes	☐

Caractérisation du public ciblé par l'action

Contenu et mesures

Détails de l'action / des mesures à mettre en œuvre

Éléments de calendrier différencier les phases d'études (bleu clair) des phases opérationnelles (bleu foncé)

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Caractérisation des acteurs à mobiliser pour la mise en œuvre

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	☐	☐
Communes de la CCPM	☐	■	☐
Région Pays de la Loire	☐	☐	☐
Département 85	☐	■	☐
Cholet Agglomération	☐	☐	☐
CC du Pays des Herbiers	☐	☐	☐
Opérateurs privés	☐	☐	☐
Autres acteurs : **ADEME**	☐	☐	■

Éléments génériques de coûts en fonction du type de dépense

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Montants estimatifs des mesures, éléments quantifiables, et subventionnements mobilisables

Indicateurs de suivi

Indicateurs préférentiels à observer pour suivre l'évolution de la mise en place des actions

Plan d'actions

Pays de Mortagne

03

Transports collectifs

A1	Ouverture de la ligne ferroviaire Cholet <> Les Herbiers
A2	Etoffer l'offre de la ligne La Roche-sur-Yon <> Cholet sur le territoire de la CCPM
A3	Etudier le prolongement de lignes du réseau Choletbus jusqu'à la CCPM
A4	Organiser un service de TAD sur la base de l'offre régionale
A5	Conforter, harmoniser et valoriser les déplacements solidaires communaux

Contexte et objectifs

La Région Pays de la Loire a acté, notamment dans sa stratégie mobilité, la réouverture de la ligne ferroviaire entre Cholet et Les Herbiers, desservant notamment le territoire du Pays de Mortagne et le Puy du Fou.
Cette ouverture doit pouvoir bénéficier au territoire par une ouverture aux zones d'emplois, saisonniers ou non.
L'enjeu pour la CCPM est d'accompagner l'ouverture de la ligne par des aménagements adaptés et en faveur de l'intermodalité.
L'ouverture de la ligne devrait être effective d'ici à 2030 avec les gares de Mortagne, du Puy-du-Fou et des Herbiers, puis celle des haltes du Cormier et de Saint-Laurent-sur-Sèvre, à l'horizon 2050.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	□	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	■

Contenu et mesures

Mesure 1 : Mise en exploitation de la ligne ferroviaire Cholet <> Les Herbiers :
- Suivre et accompagner l'ouverture de la ligne, assurer le travail partenarial avec la Région dans le cadre de l'exploitation de la ligne.

Mesure 2 : Ouverture et aménagement de la gare de Mortagne-sur-Sèvre
- Etude d'ouverture de la gare et de l'aménagement des alentours. Définir le bouquet de services à adosser à cet espace multifonctionnel et d'intermodalité : autopartage, aire de covoiturage, location et stationnement vélo, IRVE, autres services (click&collect, Poste, borne de vente de titres, etc...).

Mesure 3 : Ouverture et aménagement de la halte de Saint-Laurent-sur-Sèvre
- *Idem Mesure 2*

Répartition du portage à définir en fonction des espaces et des intervenants entre la SNCF réseaux, Gare et Connexions, la Région Pays de la Loire et les communes de Mortagne-sur-Sèvre et de Saint-Laurent-sur-Sèvre

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	**2030**	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	**2029**	2030	2031	2032	2033

Mesure 3 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne		2/3	2/3
Communes de la CCPM	2/3	1	
Région Pays de la Loire	1		2/3
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs : **SNCF, Puy du Fou**	1	2/3	2/3

Evaluation de moyens

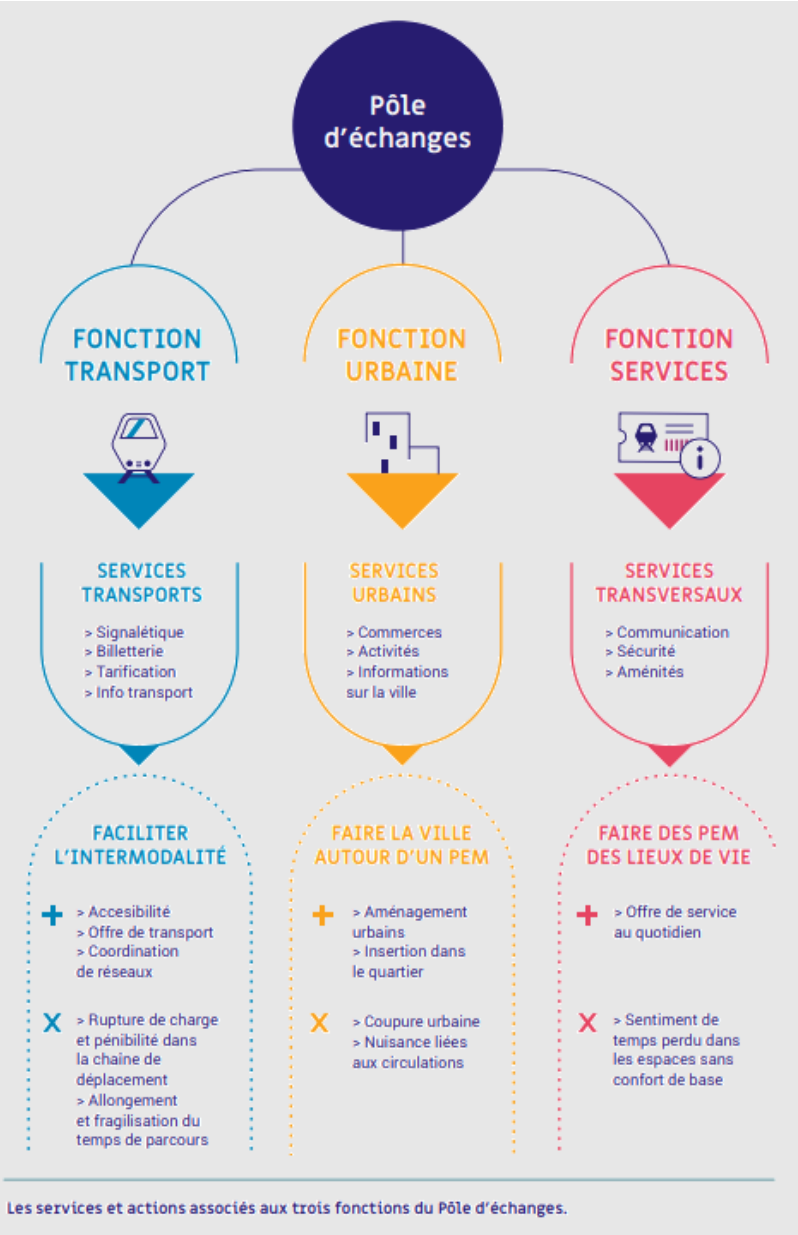
Etude(s) (€)	< 10k	**10k à 100k**	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	**0,2 ETP**	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Mesure 1 : Etat, Région, SNCF pour l'offre
Mesure 2 : Étude à 30 à 50 k€
Mesure 2 : Étude à 15 à 20 k€

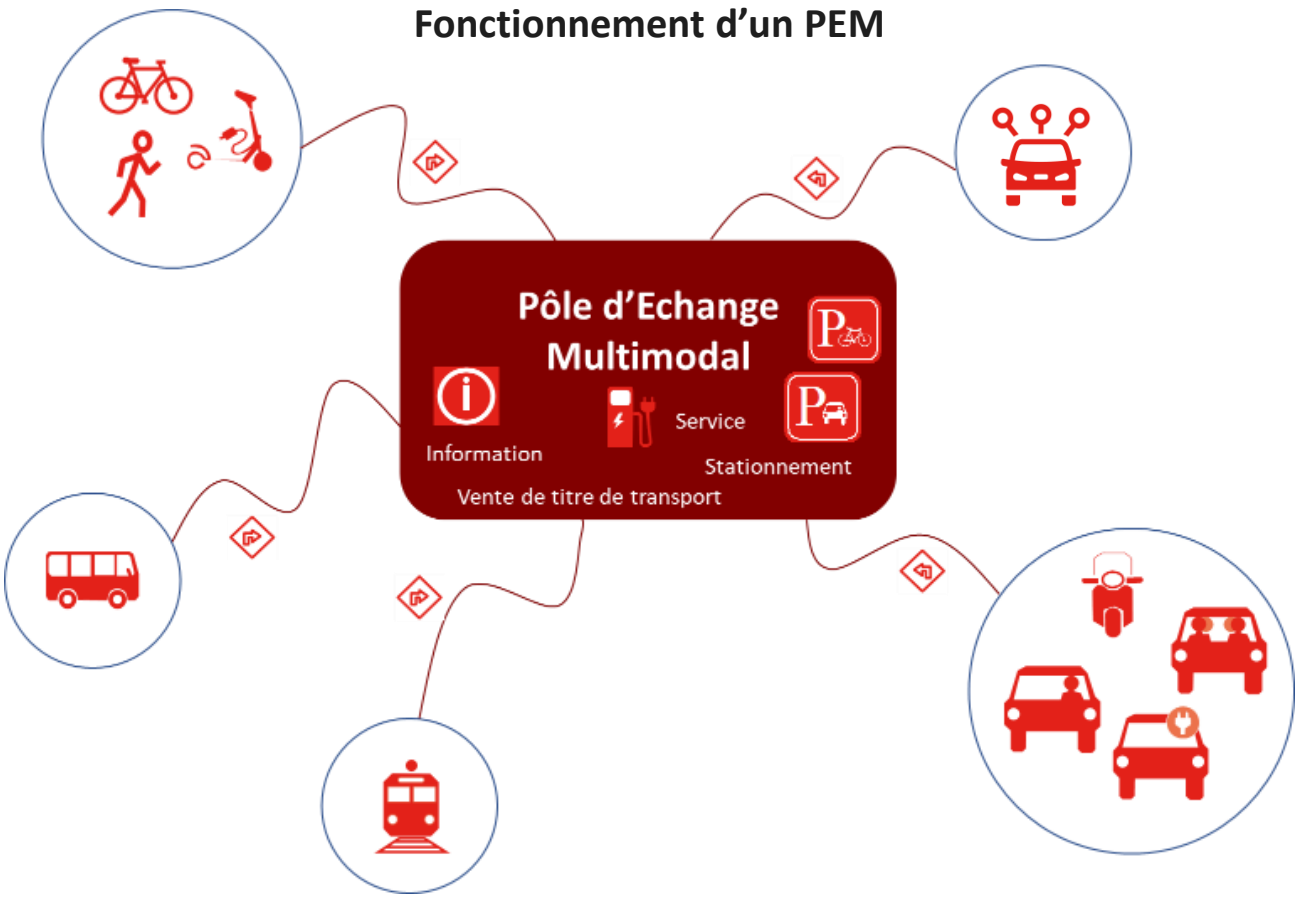
Indicateurs de suivi

Nombre de voyageurs par gare (*Source SNCF voyageurs*)
Usage des services en gare (taux d'occupation des consignes vélo, usage de l'autopartage, etc...)



Les services et actions associés aux trois fonctions du Pôle d'échanges.

Guide des bonnes pratiques – Agence Française de Développement.



A2 Etoffer l'offre de la ligne La Roche-sur-Yon <> Cholet sur le territoire de la CCPM

Contexte et objectifs

L'offre ferroviaire devant permettre une densification de la mobilité décarbonée le long du corridor entre Cholet et Les Herbiers ne devant voir le jour qu'à horizon 2030, la question du renfort de cet axe à plus court terme est un enjeu majeur.
L'objectif de cette action est de mettre en place une ligne avec un niveau de service suffisamment attractif pour permettre un report modal, notamment à destination des zones d'activités qui seraient desservies par la ligne. La ligne 510 peut être utilisée comme base à la densification de cette offre.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

Mesure 1 : Etudier la mise en place et le tracé d'une ligne de car à haut niveau de service :

- Le fonctionnement d'une ligne attractive passe notamment par un temps de parcours compétitif vis-à-vis de la voiture individuelle. Le tracé de l'actuelle ligne 510 est peu rectiligne lors de sa traversée du Pays de Mortagne. Un tracé plus direct pourrait notamment permettre d'améliorer les performances de la ligne entre pôles d'emplois et polarités résidentielles.

Mesure 2 : Mise en exploitation de l'offre améliorée.

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	□	■	■
Communes de la CCPM	□	□	□
Région Pays de la Loire	■	□	□
Département 85	□	□	□
Cholet Agglomération	□	■	■
CC du Pays des Herbiers	□	■	■
Opérateurs privés	□	□	□
Autres acteurs	□	□	□

Evaluation de moyens

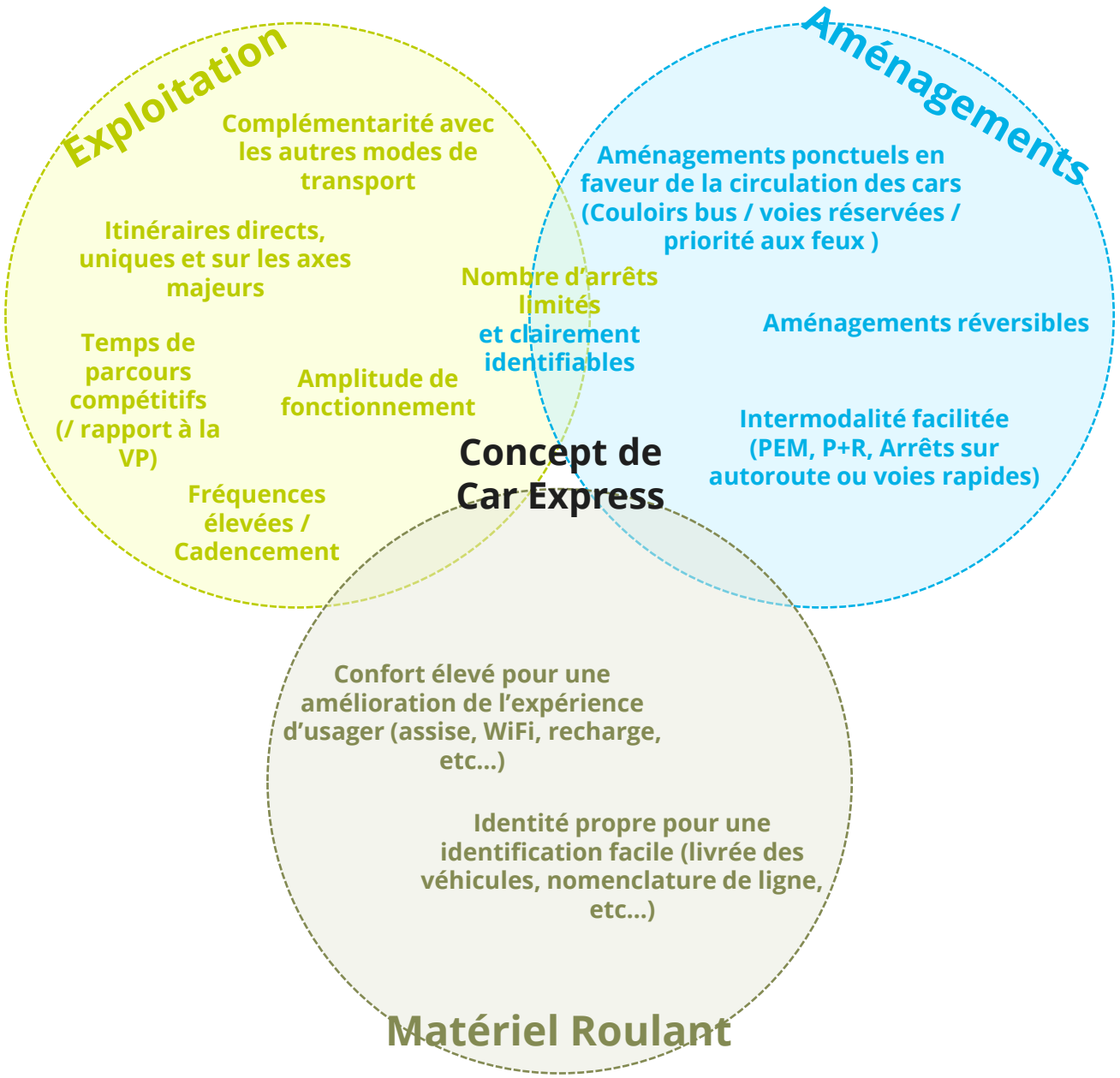
Etude(s) (€)	< 10k	**10k à 100k**	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	**10k à 100k**	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Mesure 1 : Étude 15 à 20 k€
Mesure 2 : A définir en fonction de l'étude, participation à prévoir pour les collectivités locales.

Indicateurs de suivi

Réalisation de l'étude
Mise en fonctionnement de la ligne
Fréquentation de la ligne



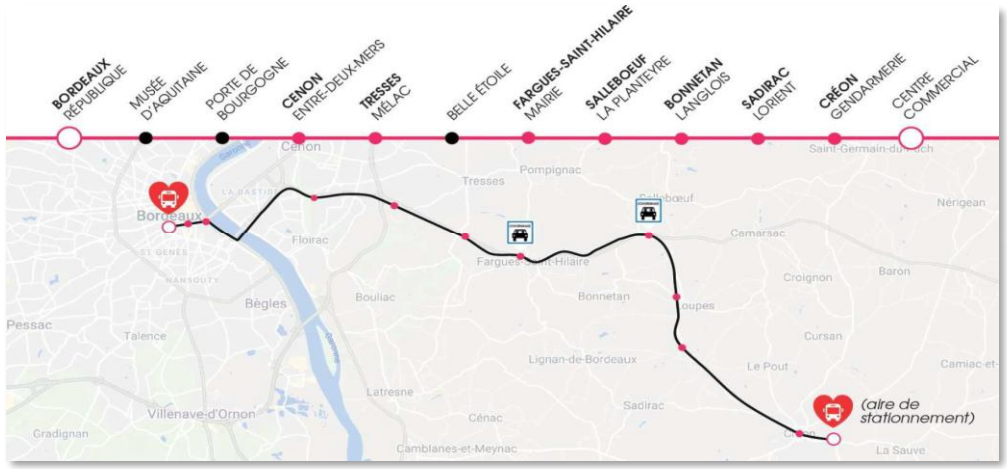
Principes de fonctionnement d'une ligne de Car Express

Exemple de la ligne express Créon – Bordeaux

Nombres d'arrêts :
La ligne comporte 12 arrêts sur 30 kilomètres dont
- 2 arrêts à Créons
- 4 arrêts à Bordeaux

Fréquence de passage des bus :
Dans le sens Créons – Bordeaux
- Un passage toutes les 15 minutes de 6h à 9h
- Toutes les 30 minutes entre 16h et 19h
- Après 19h, un passage par heure jusqu'à 22h

Dans le sens Bordeaux-Créons :
- Un passage toutes les 30 minutes en heure de pointe
- Une fréquence d'un bus par heure de 9h à 16h
- De 16h à 19h, une fréquence de 15 min
- Après 19h, un passage par heure jusqu'à 22h



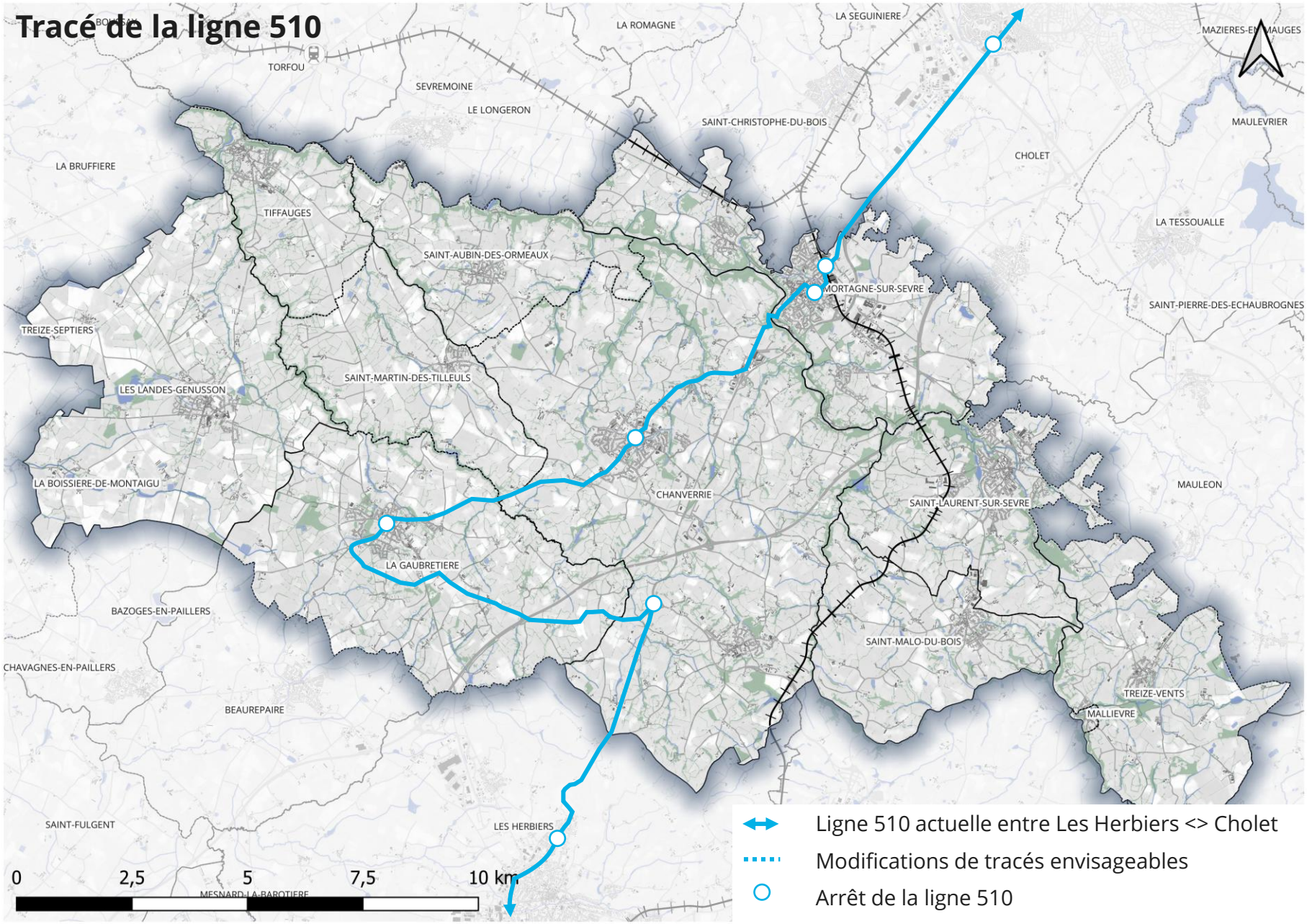
Temps de parcours :
Le temps de parcours est de 55 minutes en heures de pointe et 42 minutes en heures creuses. Un temps de parcours concurrentiel à la voiture particulière.

Coûts :
Le prix du service est de 2,3 €/voyage, 1,8 €/voyage si aller-retour, 1,6€/voyage pour un carnet de 10 tickets. Il existe également un abonnement de 40 €/mois.

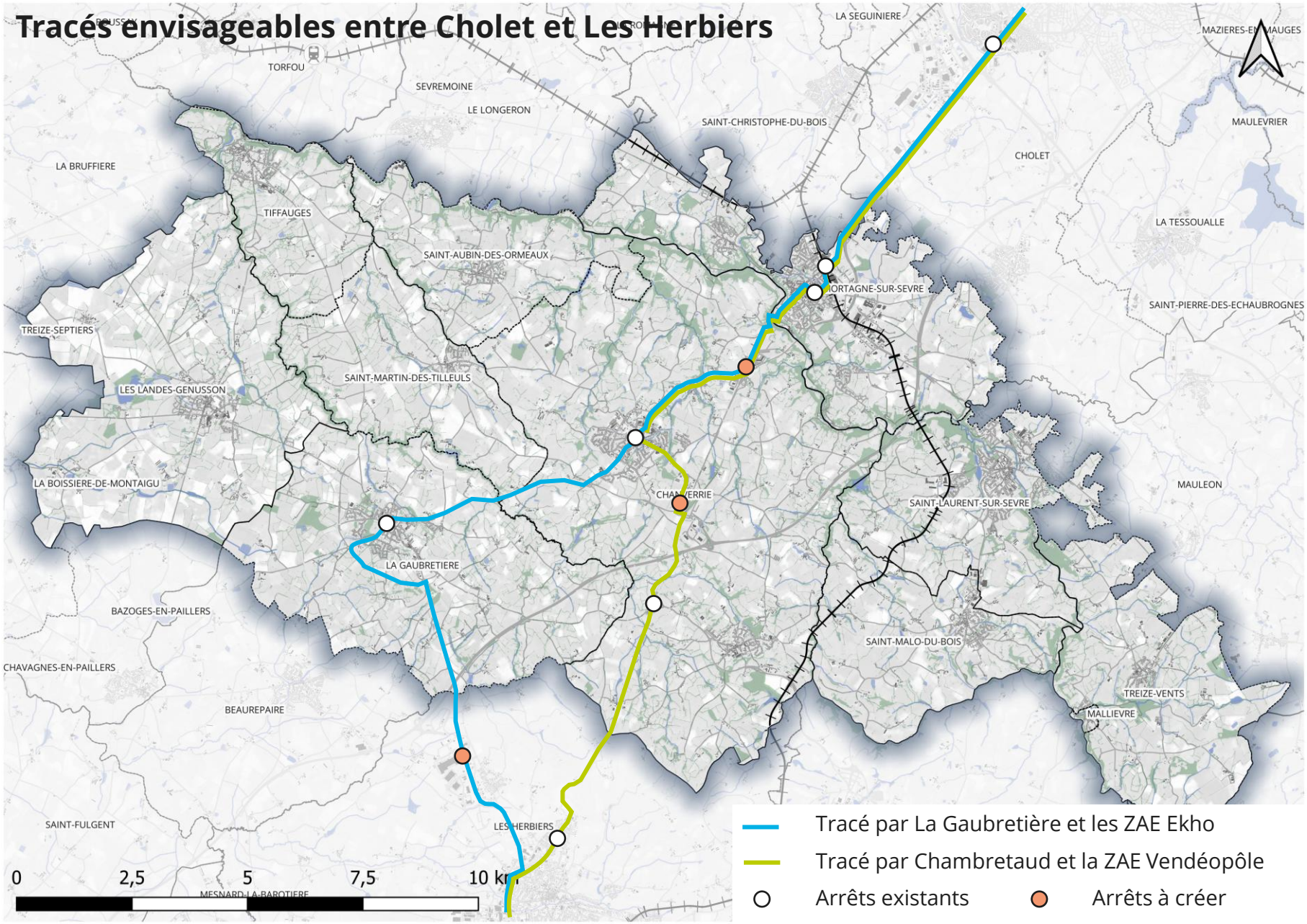
Cette ligne de bus express a été élaborée en correspondance avec plusieurs aires de covoiturage du territoire et en connexion avec le réseau Transport Bordeaux Métropole.

Un usage en 2023 de 900 voyageurs/jour (200 000 annuel)

Tracé de la ligne 510



Tracés envisageables entre Cholet et Les Herbiers



A3 Etudier le prolongement de lignes de Cholet Agglomération jusqu'à la CCPM

Contexte et objectifs

Les flux en échange entre le Pays de Mortagne et Cholet sont nombreux, notamment pour les communes nord du territoire. Mortagne-sur-Sèvre est un pôle multifonctionnel important, nourrissant de nombreux échanges avec la commune de Cholet et ses Zones d'Activité Economiques. Au même titre, les zones d'activité économiques de Mortagne-sur-Sèvre sont attractives pour de nombreux résidents choletais.
Dans une moindre mesure, malgré l'attractivité forte du pôle scolaire de Saint-Gab', Saint-Laurent-sur-Sèvre connait également de nombreux échanges avec Cholet.
Les lignes prolongées auraient vocation à permettre la desserte des ZAE du territoire et du Choletais et de favoriser les flux en échange entre ces deux territoires.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

Mesure 1 : Étudier le prolongement de deux lignes du réseau Choletbus :

- Les deux modifications nécessitent d'associer à la réflexion la CA du Choletais, autorité organisatrice du réseau Choletbus, et la Région Pays de la Loire.
  - Modification de la ligne 16 du réseau Choletbus pour desservir le centre de Mortagne-sur-Sèvre et la ZAE du Puy Nardon. (Lien Mortagne <> Cholet, mais également Mortagne <> ZAE Puy Nardon)
  - Modification de la ligne 15 vers Saint-Laurent-sur-Sèvre depuis le Puy Saint Bonnet, en desserte de la zone d'activité de Saint-Laurent-sur-Sèvre, et du pôle générateur qu'est l'établissement Saint Gab'.
- Un niveau d'offre de l'ordre de 1 à 2 AR matin et soir permettrait une expérimentation afin de juger de la pertinence des modifications au regard de leurs fréquentations.

Mesure 2 : Mise en en exploitation de l'offre.

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	□	■	■
Communes de la CCPM	□	□	□
Région Pays de la Loire	□	■	□
Département 85	□	□	□
Cholet Agglomération	■	□	□
CC du Pays des Herbiers	□	□	□
Opérateurs privés	□	□	□
Autres acteurs	□	□	□

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

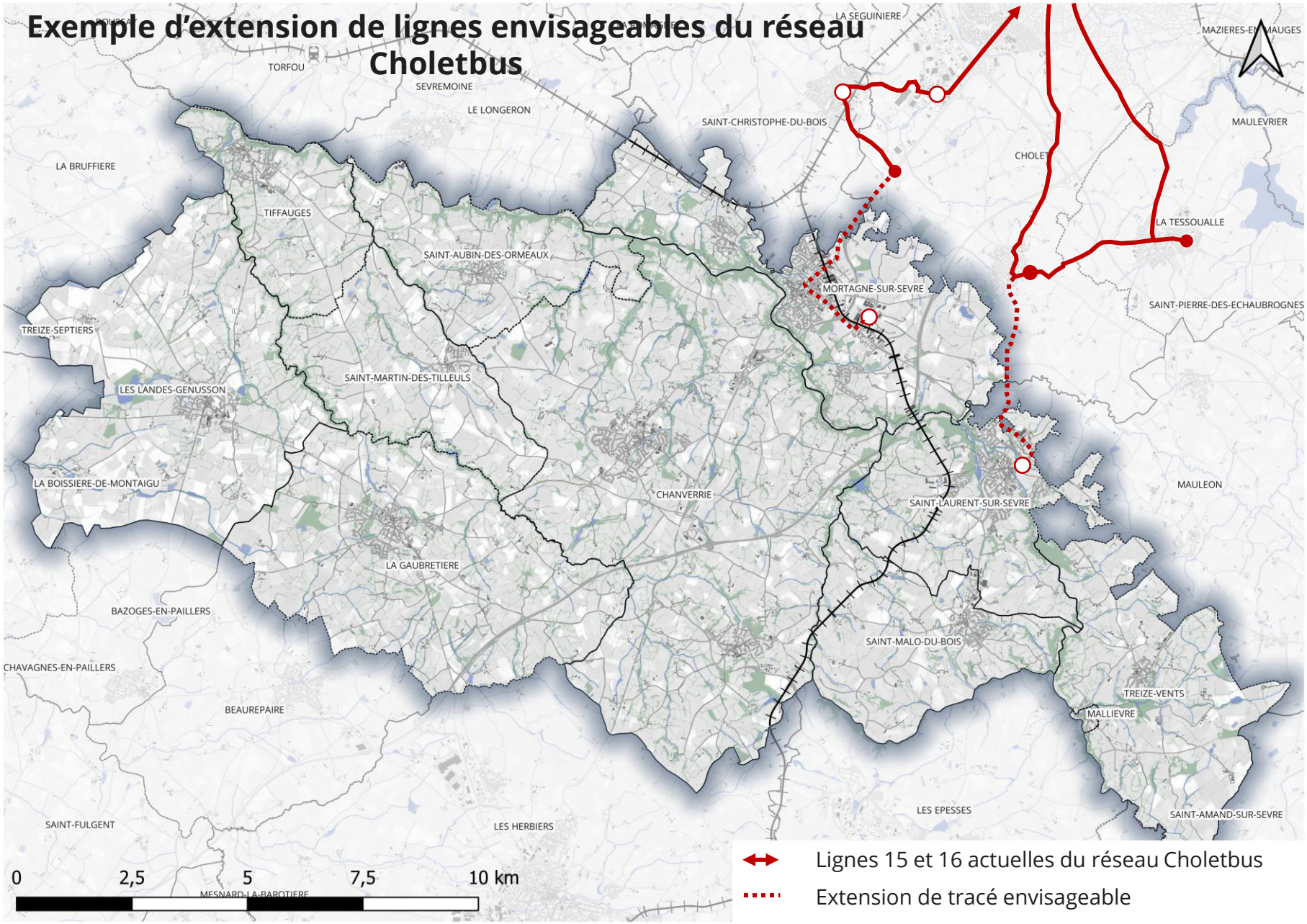
Financements

Mesure 1 : Étude 10 à 20 k€
Mesure 2 : A définir en fonction de l'étude

Indicateurs de suivi

Fréquentation mensuelle / annuelle
Nombre d'abonnements de résident de la CCPM

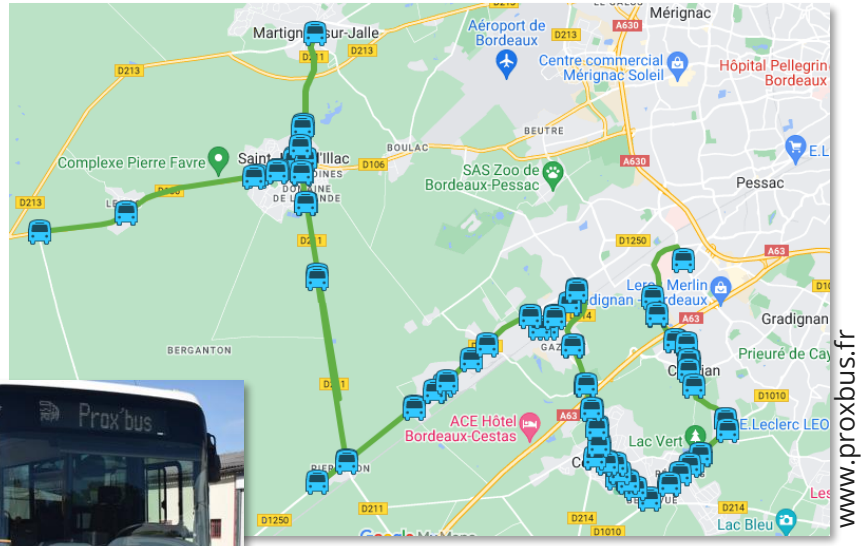
Exemple d'extension de lignes envisageables du réseau Choletbus



Exemples de Coopération Territoriale pour des lignes de transport collectif

Depuis fin 2018, la **Communauté de communes de Jalle Eau Bourde** (Saint Jean d'Illac, Cestas et Canejan) s'est dotée d'un service de transports mutualisé avec la Commune de Cestas, (gestionnaire d'une régie de transports) desservant les 3 communes avec des correspondances sur le territoire métropolitain Bordelais : Martignas sur Jalles (correspondance TBM 26 et Pessac Haut Lévèque (correspondance Tram B).

Ce service est équipé de 9 véhicules et fonctionne du lundi au vendredi de 6h15 à 19h30 avec une fréquence d'offre de 9 AR par jour (2 – 3 AR en heure pleine)



www.proxbus.fr

Exemple de Contrats des Nouveaux équilibres de Coopération Territoriale entre **Bordeaux Métropole et CC de Montesquieu**

Définir les besoins et étudier la faisabilité et le financement d'extension des lignes de bus TBM existantes sur le territoire de la CCM (ex. Villenave d'Ornon vers Léognan) et de créer un rabattement vers le terminus de la ligne de tramway à Villenave d'Ornon et le bus express Pellegrin-Thouars Malartic à Gradignan, en coopération avec la Région et avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Contexte et objectifs

La Région Pays de la Loire propose un système de Transport à la Demande, entièrement financé, et avec une offre maximale prédéfinie. Il doit être complémentaire et non concurrent aux déplacements solidaires déjà présents sur les communes de la CCPM (cf. Action A5)
Cette offre n'est pas imposée par la Région et doit être construite avec le territoire, sur la base du fonctionnement proposé par la Région.

Le TAD est une opportunité forte de déploiement des transports collectifs sur le territoire. L'intérêt est de profiter de ce soutien régional pour expérimenter ce dispositif sur plusieurs années et de pouvoir le pérenniser si il répond aux besoins de mobilité des secteurs peu denses.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

Régime de fonctionnement :
- 7h – 19h, 5 jours par semaine

Pôles de destination :
- A définir dans le cadre de négociations avec la Région Pays de la Loire
- Pôles envisagés à court terme : gare de Torfou, gare de Cholet, hôpital et polyclinique de Cholet, principales zones d'activités économiques, polarités urbaines, Puy du Fou (pour les saisonniers ?), etc..
- Pôles envisagés à leur mise en service : Gare de Mortagne-sur-Sèvre, halte de Saint-Laurent-sur-Sèvre, Gare du Puy du Fou, etc…

Il est également envisageable de mutualiser le dispositif avec une collectivité limitrophe pour maximiser les possibilités de desserte (les Herbiers, Montaigu..)

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	□	■	□
Communes de la CCPM	□	□	□
Région Pays de la Loire	■	□	□
Département 85	□	□	□
Cholet Agglomération	□	□	□
CC du Pays des Herbiers	□	□	□
Opérateurs privés	□	□	□
Autres acteurs	□	□	□

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Financement à 100% par la Région Pays de la Loire

Indicateurs de suivi

Fréquentation mensuelle / annuelle
Nombre d'usagers unique

Cadre de l'accompagnement régional sur le TAD

Exemple du Pays de Retz Atlantique

Comment ça marche ?
Sur simple réservation, un véhicule passe vous prendre au point d'arrêt « transport à la demande » et vous dépose au lieu de votre choix (arrêt de car ou pôle de centralité ou gare suivant les secteurs).

Ce service fonctionne du lundi **au vendredi de 7h à 19h** (sauf jours fériés).
Des trajets sont autorisés avant 7h et après 19h en cas de correspondance avec un train ou un car,

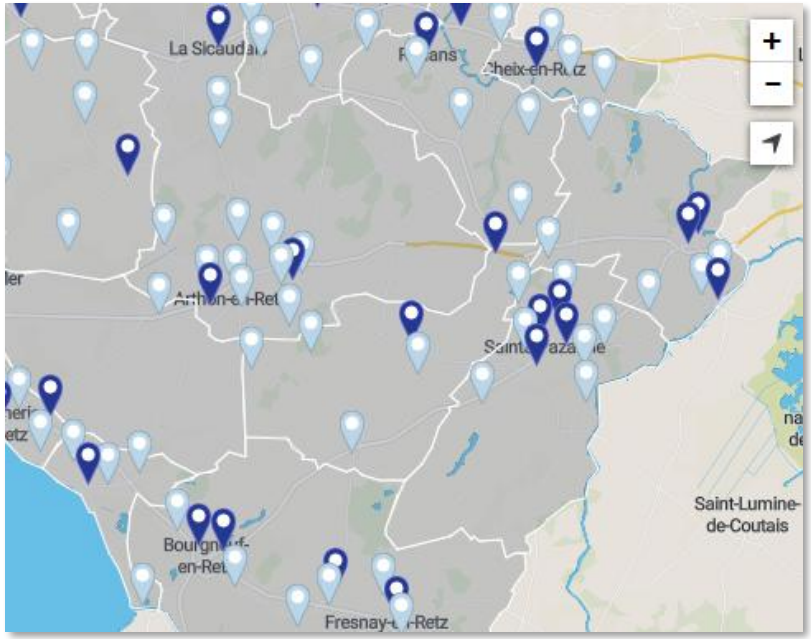
Les trajets sont possibles :
- au départ d'un arrêt de transport à la demande (en bleu clair sur la carte) vers un pôle de centralité (**en bleu foncé sur la carte**),
- entre 2 pôles de centralité (**en bleu clair sur la carte**)

Tous les trajets doivent faire plus d'1 km.

Vous pouvez aussi rejoindre un pôle de centralité : toutes les communes du secteur Pays de Retz Atlantique disposent d'au moins un point de centralité,

- **Nantes** : hôpital Confluent, le mardi, arrivées à 10h et à 15h départs à 12h et à 17h
- **Saint Nazaire :** hôpital, Clinique de l'Europe, le jeudi, arrivées à 10h et à 15h départs à 12h et à 17h
- **Machecoul** : hôpital, le mardi, arrivées à 10h et à 15h départs à 12h et à 17h

Pour les personnes à mobilité réduite **ou âgées de plus de 75 ans**, la prise en charge peut s'effectuer au domicile.



Tarifs

- Ticket à l'unité : 2,60 €
- Carnet de 10 tickets : 22 €

A5 Conforter, harmoniser et valoriser les déplacements solidaires communaux

Contexte et objectifs

Les systèmes communaux de déplacements solidaires fonctionnent aujourd'hui très bien. La mise en place d'un système de Transport à la Demande, institutionnel porté par la Région, pourrait venir déstabiliser le fonctionnement actuel, par une confusion de l'usage ou une perte de fréquentation des système locaux.

Une étude permettant de clarifier le fonctionnement de ces systèmes et de cibler les usages pour lesquels cette offre est la plus pertinente, à la fois pour éviter l'essoufflement des bénévoles, mais également pour éviter la saturation du service régional et permettre d'en définir précisément les contours.

Lien avec d'autres actions

A1	A2	A3	A4	A5		
A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
A13	A14	A15	A16	A17	A18	
A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	☐	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	☐	Public fragile	■
Jeunes	☐	Visiteurs / touristes	☐

Contenu et mesures

Réaliser une étude permettant de définir précisément les périmètres de transport relevant du système communal ou du système régional.

Les périmètres pouvant être définis sur différents critères :
Existant aujourd'hui : Age des ayant droits
Encore à définir : Handicap, pôles de destination, horaires, durée des courses, type de prise en charge, etc…

Ouvrir à la possibilité d'une communication unifiée à l'échelle du territoire de la CCPM

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	☐	☐
Communes de la CCPM	☐	■	☐
Région Pays de la Loire	☐	☐	☐
Département 85	☐	☐	☐
Cholet Agglomération	☐	☐	☐
CC du Pays des Herbiers	☐	☐	☐
Opérateurs privés	☐	☐	☐
Autres acteurs	☐	☐	☐

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	■ < 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Étude à 10k€

Indicateurs de suivi

Schéma Directeur Cyclable

A6	Aménager les itinéraires du Schéma Directeur Cyclable
A7	Accompagner les communes dans leurs démarches d'apaisement de leurs centre-bourgs
A8	Déployer du jalonnement le long des itinéraires du Schéma Directeur Cyclable
A9	Déployer du stationnement cyclable sur l'espace public et lutter contre le vol
A10	Faciliter l'accès aux Vélos à Assistance Électrique
A11	Réalisation d'un plan de communication
A12	Diffuser une culture vélo sur le territoire

Contexte et objectifs

Le cœur de la montée en puissance de la pratique cyclable repose sur la sécurisation des usages, et notamment des itinéraires répondant aux besoins des usagers.
Cette sécurisation passe notamment par la réalisation d'aménagements cyclables adaptés aux routes et itinéraires empruntés.

Les itinéraires proposés à la réalisation dans le cadre de cette fiche action sont issus d'un travail itératif de diagnostic puis de co-construction de stratégie avec les élus et la société civile de la Communauté de Communes du Pays de Mortagne.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	■

Contenu et mesures

- **Mesure 1 :** Réaliser les aménagements prévus dans le cadre de la première phase triennale (2025-2027)
  - Estimation min : 2,8 M€ ; Estimation max : 5,5 M€ ; 25% des linéaires doivent faire l'objet d'études complémentaires (7km / 26)
- **Mesure 2 :** Réaliser les aménagements prévus dans le cadre de la deuxième phase triennale (2028-2030)
  - Estimation min : 4,5 M€ ; Estimation max : 9,2 M€
- **Mesure 3 :** Réaliser les aménagements prévus dans le cadre de la troisième phase triennale (2031-2033)
  - Estimation min : 0,5 M€ ; Estimation max : 0,6 M€ ; 54% des linéaires doivent faire l'objet d'études complémentaires (18km / 33)
- **Mesure 4 :** Réaliser les aménagements non-prévus dans le cadre des trois phases triennales (après 2033)

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
■	■	■						

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
			■	■	■			

Mesure 3 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
						■	■	■

Mesure 4 : **Après 2033**

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■		
Communes de la CCPM		■	
Région Pays de la Loire			■
Département 85			■
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs : **Etat, ADEME**			■

Evaluation de moyens

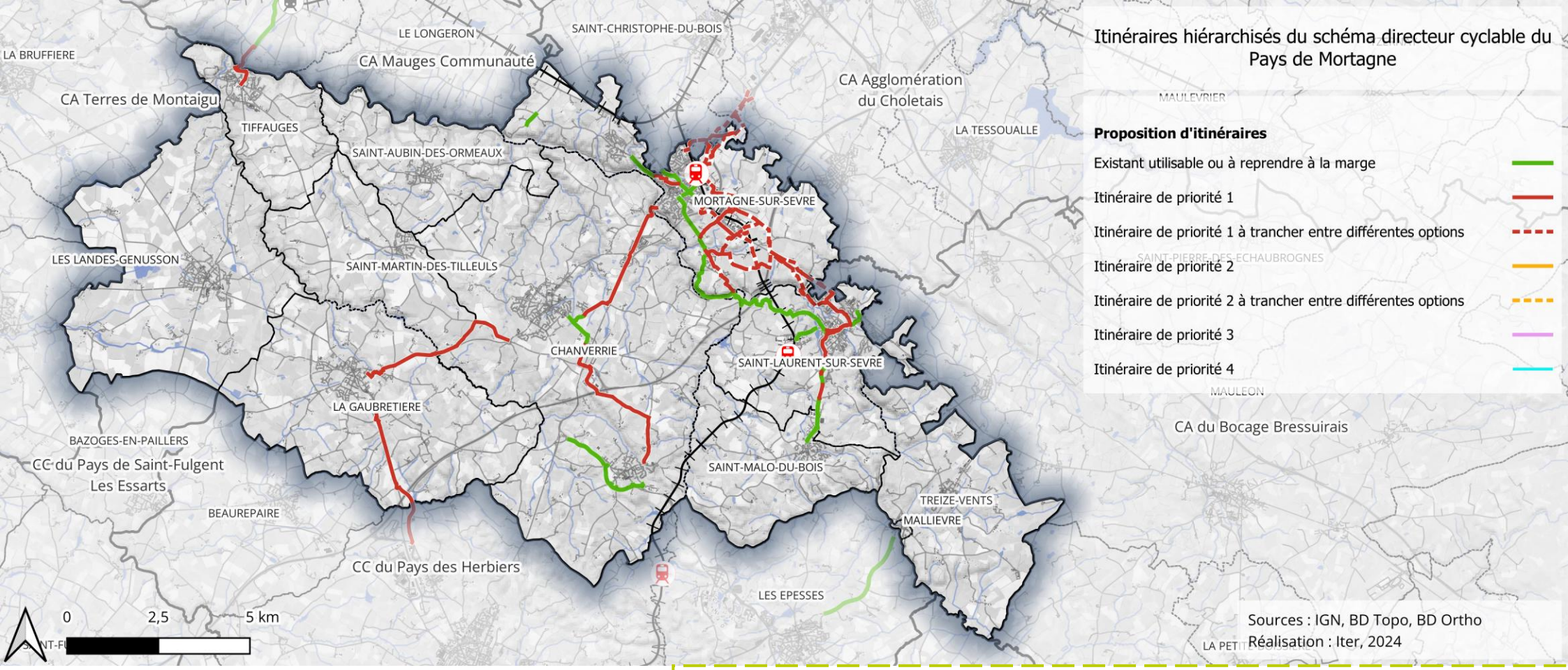
Etude(s) (€)	**< 10k**	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	**> 10M**
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	**0,5 ETP**	1 ETP	X ETP

Financements

Financement sur les fonds de la collectivité, avec accompagnement de la Région Pays de la Loire (lien vers points d'intermodalité), le département de la Vendée, l'ADEME, autres AAP (territoires cyclables, etc...)

Indicateurs de suivi

Nombre d'itinéraires aménagés
Nombre de kilomètres d'itinéraires aménagés



Tracés du Schéma directeur cyclable

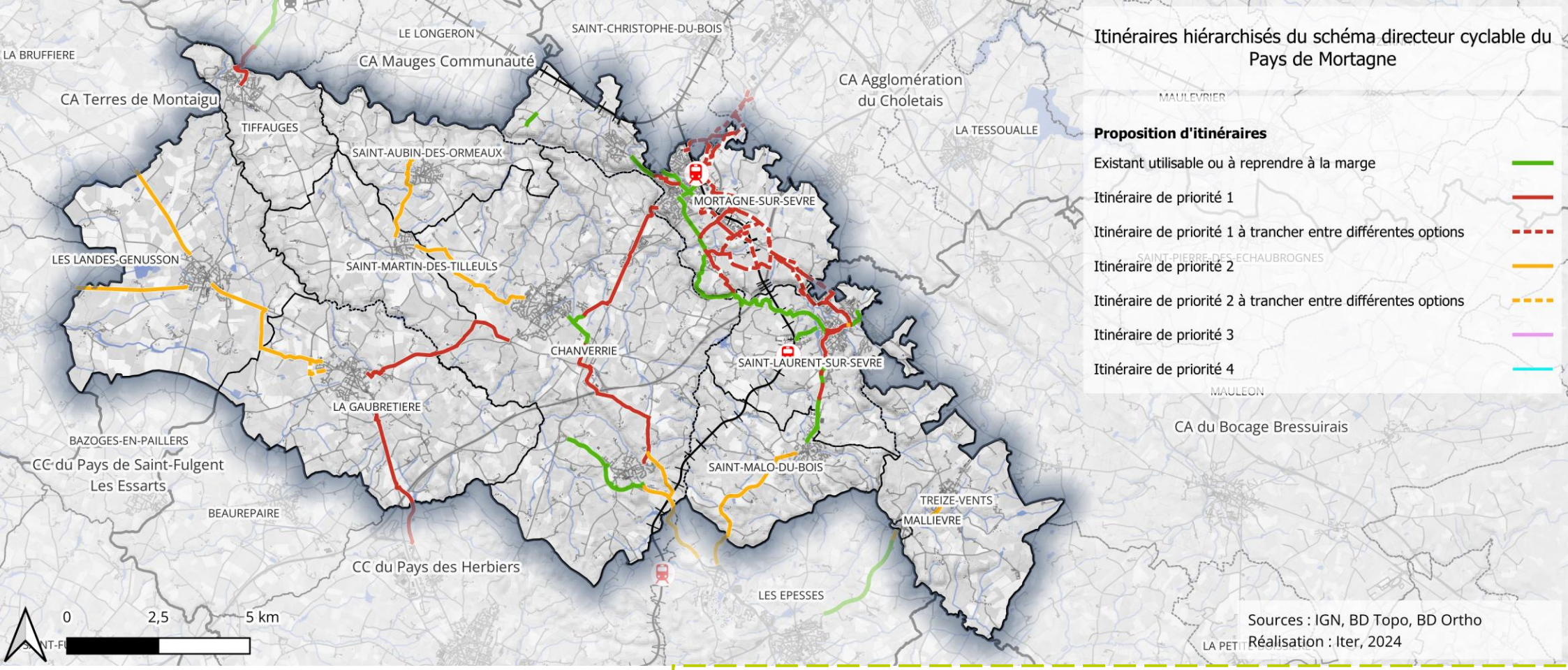
Mesure 1 : 2025-2027

Linéaires :

- Existant : **6,3 km**
- A aménager : **28,1 km**
  - dont à définir : **7,2km** (estimations non définies)

Estimations, hors aménagements à définir :

- Minimum : **2 800 000 € HT** — **Soit 935 000 € HT / an**
- Maximum : **5 450 000 € HT** — **Soit 1 815 000 € HT / an**
- Charge d'entretien : **69 000 € HT / an**



Tracés du Schéma directeur cyclable

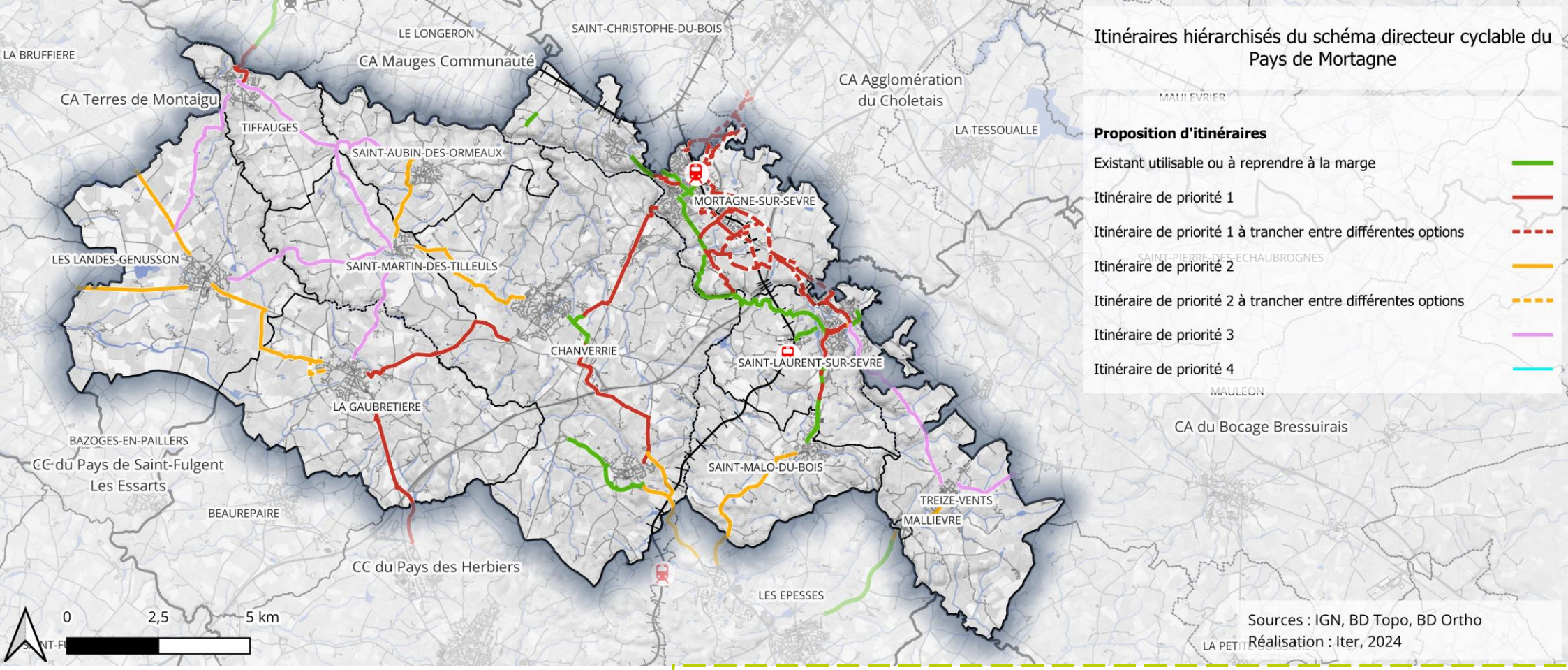
Mesure 2 : 2028-2030

Linéaires :

- Existant : **3,3 km**
- A aménager : **26,2 km**
- dont à définir : **0,5 km** (estimations non définies)

Estimations, hors aménagements à définir :

- Minimum : **4 540 000 € HT** — **Soit 1 515 000 € HT / an**
- Maximum : **9 180 000 € HT** — **Soit 3 050 000 € HT / an**
- Charge d'entretien : **59 000 € HT / an**



Tracés du Schéma directeur cyclable

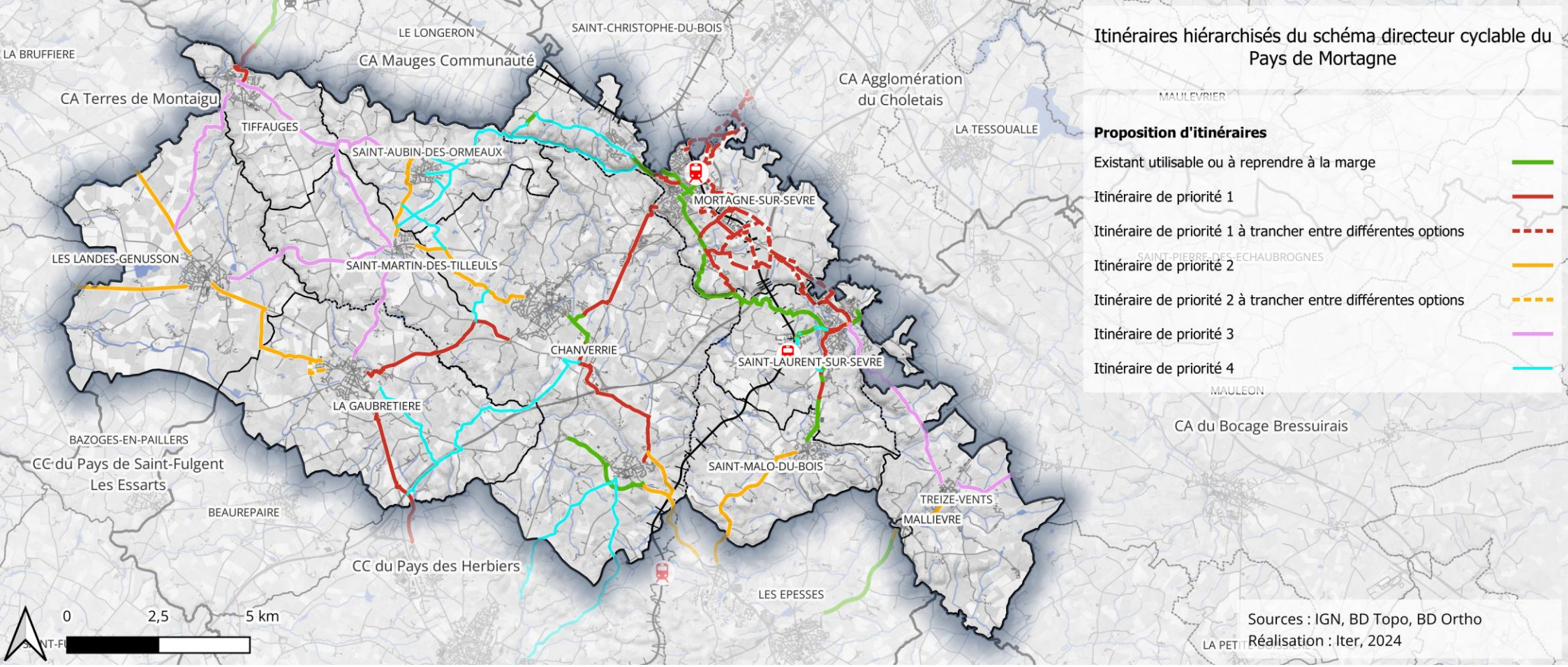
Mesure 3 : 2031-2033

Linéaires :

- Existant : **0,7 km**
- A aménager : **33,8 km**
- dont à définir : **18,3 km** (estimations non définies)

Estimations, hors aménagements à définir :

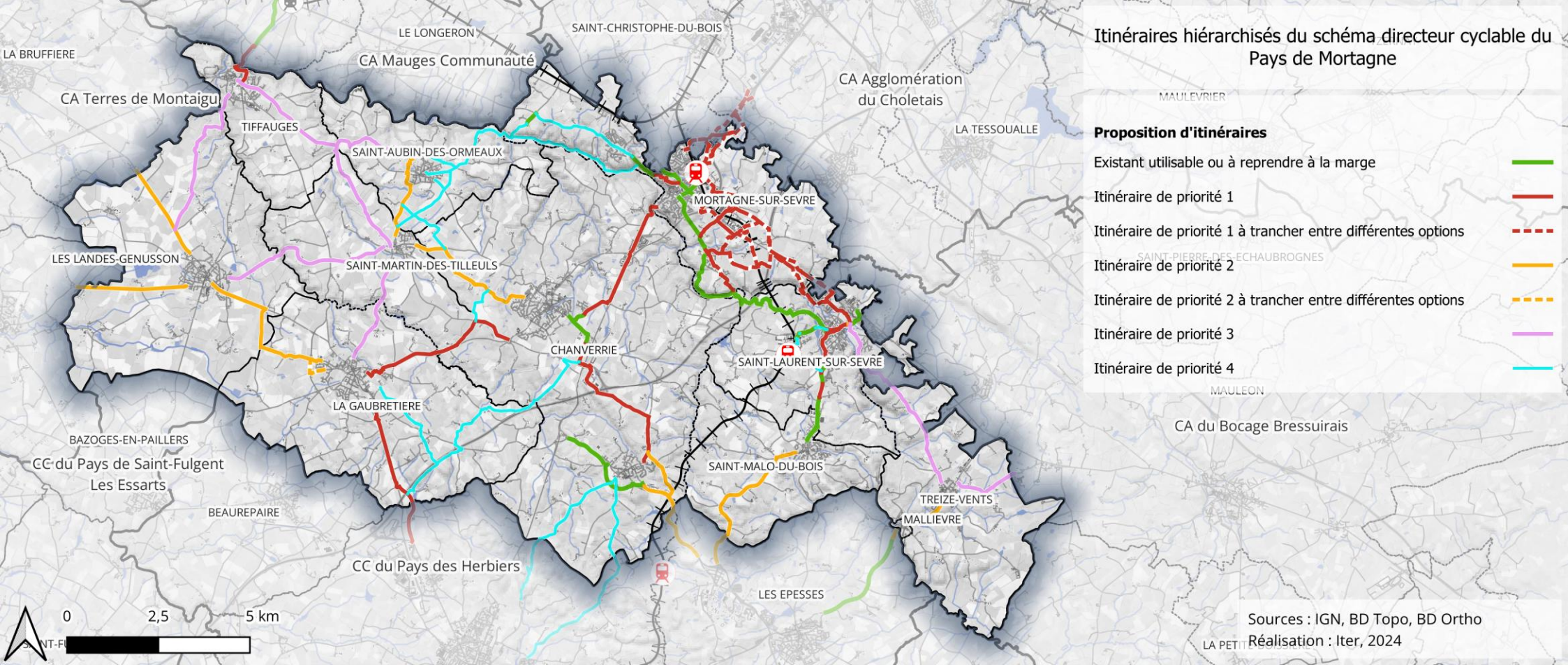
- Minimum : **460 000 € HT** — **Soit 150 000 € HT / an**
- Maximum : **575 000 € HT** — **Soit 190 000 € HT / an**
- Charge d'entretien : **67 500 € HT / an**



Tracés du Schéma directeur cyclable

Mesure 4 : Après 2033

- Un nombre de types d'aménagements réduits pour favoriser une harmonisation des itinéraires.
- Des « chemins ruraux » dont l'usage devra faire l'objet d'un partage entre exploitants agricoles et cyclistes.
- Des franchissements complexe nécessitant notamment l'association du département et de la région dans le cadre du COM.



Tracés du Schéma directeur cyclable

Mesure 4 : Après 2033

- Un nombre de types d'aménagements réduits pour favoriser une harmonisation des itinéraires.
- Des « chemins ruraux » dont l'usage devra faire l'objet d'un partage entre exploitants agricoles et cyclistes.
- Des franchissements complexe nécessitant notamment l'association du département et de la région dans le cadre du COM.

A7 Accompagner les communes dans leurs démarches d'apaisement de leurs centre-bourgs

Contexte et objectifs

Comme engagé par plusieurs communes du territoire, la poursuite de l'apaisement des zones agglomérées est un facteur important du développement de la pratique cyclable.
L'apaisement passe par le renouvellement urbain au long court, mais doit être présent dès aujourd'hui dans le cadre des opérations de réfaction de voiries, comme indiqué par Article L. 228-2 du code de l'environnement, modifié par l'article 61 de la loi LOM.
L'apaisement est l'un des leviers principaux de développement de la pratique par les jonctions créée entre les poches résidentielles et les itinéraires structurants, mais également en rendant possible un usage cycle de proximité (interne aux centres-bourgs, et notamment pour le plus jeune âge).

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers		Seniors	
Actifs travaillant sur la CCPM		Public fragile	
Jeunes		Visiteurs / touristes	

Contenu et mesures

- Apaiser les centres bourgs du territoire en pacifiant les espaces, en affirmant la place dédiée aux modes doux et en aménageant les continuités avec les itinéraires intercommunaux selon les recommandations du CEREMA, sur la base de la charte cyclable annexée au schéma directeur.
- Etudes urbaines d'apaisement et de plan de circulation (non-spécifiques au cycles).

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne		■	
Communes de la CCPM	■		
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs			

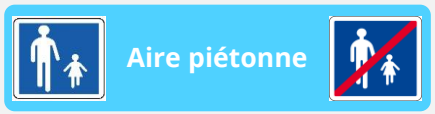
Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Etudes d'apaisement de centre bourg : 10 à 20 K€ / étude. Fourchette haute pour la réalisation d'un plan de circulation.
Investissement en fonction des études.

Indicateurs de suivi



Zone réservée à la circulation des piétons, les cyclistes y sont admis sauf disposition contraire

Allure au pas

Piétons prioritaires sauf sur les transports en commun guidés

Véhicules motorisés non autorisés sauf desserte interne

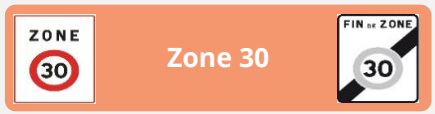
Zone de rencontre entre usagers motorisés, piétons et cyclistes

Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h

Piétons prioritaires sauf sur les transports en commun guidés

Véhicules motorisés autorisés

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf exception



Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

Vitesse des véhicules limitée à 30km/h

Régime général de priorité

Véhicules motorisés autorisés

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sans exception

Article L228-2 - Code de l'environnement :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

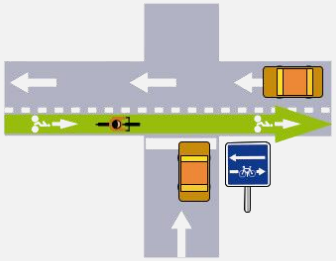
Accompagner les communes dans leurs démarches d'apaisement de leurs centre-bourgs

Le double sens cyclable

Obligation dans toutes les voies où la vitesse des véhicules doit être inférieure ou égale à 30 km/h

Possible dans les voies à 50 km/h mais non obligatoire

« Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés » CEREMA

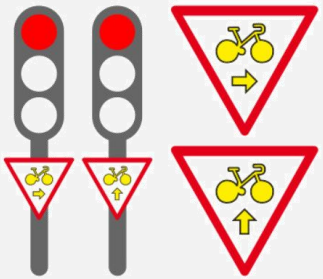


Le sas cycliste aux feux

« Espace réservé aux cyclistes. Il est placé juste avant le feu tricolore et est délimité par une ligne pointillée en amont de laquelle les véhicules motorisés doivent s'arrêter. Il est matérialisé par des pictogrammes vélo. Son accès est généralement prévu par une bande cyclable »

Le céder-le-passage cycliste aux feux

Un arrêté est nécessaire pour la mise en place de la signalisation relative au céder-le-passage cyclistes aux feux tricolores. La décision revient à l'autorité détentrice du pouvoir de police.



Article L228-2 - Code de l'environnement :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

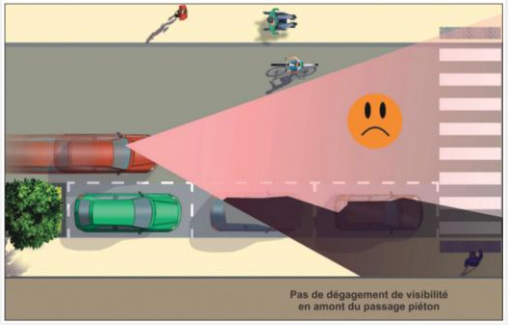
Accompagner les communes dans leurs démarches d'apaisement de leurs centre-bourgs

Art. L. 118-5-1 - Code de la voirie routière (Issu de l'article 52 de la LOM) :

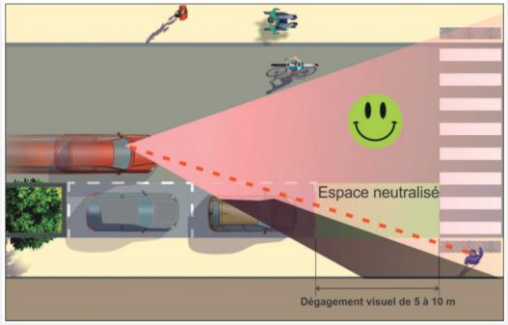
« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

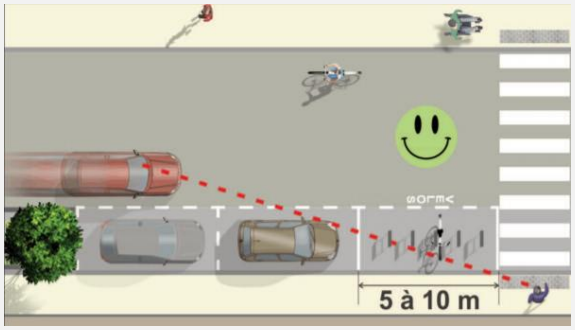
Masque de visibilité important
Danger pour les piétons qui traversent



Suppression du masque de visibilité



Piétons visibles par les automobilistes
Création de places de stationnement pour vélos



Accompagner les communes dans leurs démarches d'apaisement de leurs centre-bourgs

A8 Déployer du jalonnement le long des itinéraires du Schéma Directeur Cyclable

Contexte et objectifs

La fréquentation d'un réseau cyclable dépend directement de sa lisibilité pour les usagers. Savoir se repérer, suivre son itinéraire, est une nécessité pour les usagers du quotidien, et pour la visibilité des aménagements réalisés. Le jalonnement est également un levier essentiel de mise en sécurité des usagers par la possibilité de trouver facilement l'aménagement sécurisé lui permettant d'assurer son trajet.
Le jalonnement représente donc une nécessité dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable, qui devra être déployé tout au long des aménagements réalisés. Le déploiement pourra être réalisé en parallèle des aménagements afin de garantir une mise en service rapide.
A contrario, un jalonnement déployé en amont de la réalisation d'un aménagement peut-être dissuasif.

Lien avec d'autres actions

A1	A2	A3	A4	A5		
A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
A13	A14	A15	A16	A17	A18	
A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers		Seniors	
Actifs travaillant sur la CCPM		Public fragile	
Jeunes		Visiteurs / touristes	

Contenu et mesures

Déployer du jalonnement à chaque aménagement d'itinéraire selon les règles de déploiement suivantes :

- Jalonnement en pré-signalisation (amont des intersections d'itinéraires)
- Jalonnement de position (au cœur des intersections)
- Jalonnement de confirmation (en linéaire le long des itinéraires)

A environ 200 € (lame + mat) et pour environ 8 panneaux / km (intégrant les besoins aux intersections, on obtient, pour les itinéraires des phase 1, 2 et 3 : environ 150 k€

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■		
Communes de la CCPM			
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs			

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	**100k À 1M**	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

200 € (lame + mat) + installation des équipements ; environ 8 panneaux / km soit : 150 k€ pour l'ensemble des itinéraires
Avelo 3

Indicateurs de suivi

Nombre d'itinéraires jalonnés

Le jalonnement et la signalétique - cadrage réglementaire :

Dans un premier temps :

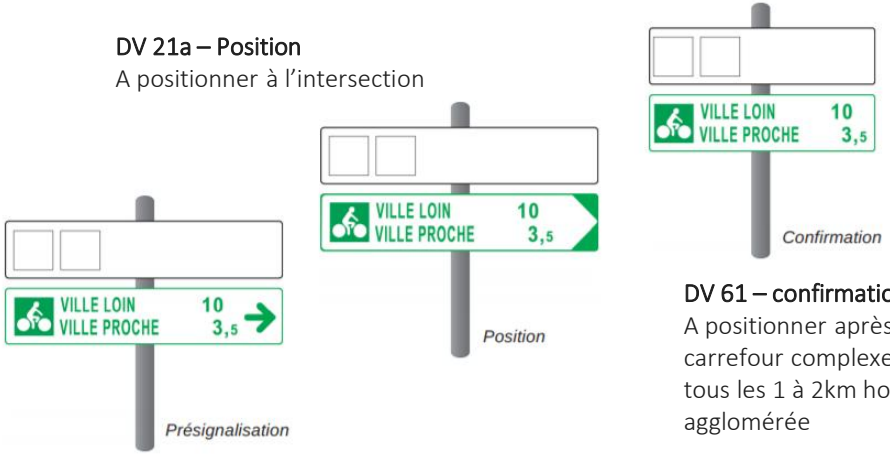
La signalisation directionnelle verticale standard dédiée aux cyclistes a pour objet d'orienter les cyclistes durant leur parcours, en complément de la signalisation routière standard. Le jalonnement des itinéraires vélo est géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/267 (ISSR), qui décrit les conditions d'implantation des panneaux de type « Dv ». On distingue deux fonctionnalités dans le jalonnement vélo :

- La signalisation : panneaux situés en amont ou sur les carrefours pour indiquer la direction à prendre.
- La confirmation : panneaux permettant de s'assurer que l'on est toujours sur le bon itinéraire, après une intersection ou sur une section longue

Dans un second temps :

En dehors de ces éléments, il est possible de déployer un jalonnement spécifique, répondant à une charte graphique définie par la collectivité, ou en accord avec d'autres acteurs (ONF, PNR, autre collectivité,..), de positionner des cartographies des itinéraires structurants aux endroits stratégiques.

DV 21a – Position
A positionner à l'intersection



DV 61 – confirmation
A positionner après un carrefour complexe et tous les 1 à 2km hors zone agglomérée

DV 43a – pré signalisation
A positionner a minima 15 m avant l'intersection

Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes, CERTU, 2013, page 6.

A9 Déployer du stationnement cyclable sur l'espace public et lutter contre le vol

Contexte et objectifs

Le stationnement des cycles est un enjeu majeur des possibilités de déplacement à vélo. Que ce soit d'un point de vue sécuritaire – le prix des vélos et notamment des VAE augmentant – ou d'un point de vue de confort – l'usager ayant consenti à faire son trajet à vélo pourrait être découragé par une marche trop longue entre son lieu de stationnement et sa destination – un maillage de stationnement est l'un des leviers essentiels de facilitation et de d'incitation à l'usage du vélo. Le stationnement est également un levier de visibilisation de la pratique dans l'espace public.
L'objectif d'équiper les équipement intercommunaux, communaux et globalement l'espace public à proximité des services et des commerces est donc un levier important de la politique cyclable à déployer dans le futur.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers		Seniors	
Actifs travaillant sur la CCPM		Public fragile	
Jeunes		Visiteurs / touristes	

Contenu et mesures

Mesure 1 : Equiper l'espace public et les services communaux / intercommunaux en stationnement cyclable. Plutôt qu'un déploiement extensif, un déploiement progressif pour mailler le territoire semble être plus pertinent.

Mesure 2 : Mobiliser les vélocistes et associations du territoire autour des questions de lutte contre le vol, et notamment :

- Les systèmes de marquage des cycles avec un numéro unique type Bicycode.
- Les traceur GPS intégrés aux vélos

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	1/2		
Communes de la CCPM	1		
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs : **Vélocistes**		2	

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Mesure 1 : Prévoir 15 k€ / 3ans à venir

Avelo 3
Alvéole +

Indicateurs de suivi

Nombre de stationnement déployé
Nombre d'équipement public équipé
Nombre de vélos marqués

	Usagers ponctuels et touristiques	Pendulaires	Enfants (école)	Résidents
	Courte (inférieure à 2h)	Longue (supérieure à 6h)	Moyenne et longue (entre 3h et 8h)	Longue (journée et plus longtemps)
	A proximité de l'entrée de l'équipement (service public, commerce, etc…)	A l'intérieur du lieu de travail, à proximité d'une station de transport en commun	Au sein de l'équipement, dans un local spécifique ou sur la parcelle, à proximité de l'entrée des enfants	Au sein des parcelles privées
	Des dispositifs ouverts afin de faciliter l'accès mais en vue de l'entrée	Un lieu sécurisé, fermé à clef ou par badge	Un lieu sécurisé fermé ou dans un espace de la parcelle (cour de récréation par exemple)	Un lieu sécurisé, fermé à clef
	Arceaux et arceaux couverts (abri)	Local sécurisé existant ou installation d'un abri sécurisé, utilité d'un branchement de recharge	Rack vélo et rack trottinette. Possibilité de mettre en place des arceaux pour les classes accueillant des enfants plus âgés (CM1 et CM2)	Local sécurisé existant ou installation d'un abri sécurisé
	Suppression des masques de visibilité / Plan vélo communal	Plan de déplacement Employeur / SNon ConcernéF pour les gares	Plan de déplacement scolaire	Documents d'urbanisme, convention avec les bailleurs

Choisir le mobilier de stationnement

La typologie de stationnement vélo à implanter doit être adaptée à la durée du stationnement conditionnant ainsi son niveau de sécurité. De manière globale, les stationnements de type râteliers ou pince-roue sont à proscrire puisqu'ils ne garantissent pas un niveau de sécurité suffisant.

Arceau
Coût : environ 100€/unité

Abri
Coût : environ 500€ HT / place

Casier semi-collectif
Coût : environ 1 000€ HT / place

Box sécurisé
Coût : environ 1 600€ à 2 000€ HT / place

Abri en bois
Coût : environ 400€ HT / place

Râtelier : équipement à proscrire

Exemple de types de stationnement

- Les exemples de mobilier ci-dessus répondent à des usages variables.
- Les abris et box, en dehors des casiers semi-collectifs sont à acquérir en plus du matériel de stationnement à implanter à l'intérieur.

La lutte contre le vol

Le vol constitue l'un des freins principaux à l'utilisation quotidienne du vélo. En complément d'une offre de stationnement sécurisée, il existe aujourd'hui des solutions innovantes qui pourraient être développées sur le territoire :

- **Systèmes de marquage des cycles avec un numéro unique type Bicycode.**
- **Traceur GPS intégré au vélo** pour le suivre en temps réel sur son smartphone (la photo de gauche intègre le traceur dans la lumière arrière du vélo).

Par ailleurs, et dans le but de favoriser l'intermodalité avec les autres modes de déplacements, il est important d'informer les usagers sur l'offre de stationnement dont ils disposent sur le territoire :

- **Créer une carte avec la localisation de tous les espaces de stationnement vélos du territoire et leur lien avec les PEM**. Mettre cette carte à disposition en ligne sur les différents sites des communes et communautés de communes et dans les offices de tourisme.
- **Indiquer également la localisation des services liés aux vélos** : bornes de recharge VAE, stations de gonflage, ateliers de réparation, etc.

SOURCES : FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE et ITER

Lutte contre le vol

Contexte et objectifs

Pour le Pays de Mortagne, le VAE présente l'avantage de réduire les distances et les déclivités, non négligeables sur le territoire. Toutefois, le choix de passer à l'acquisition d'un VAE représente un investissement notable. L'objectif de cette action est de proposer, par le biais d'un système de location longue durée public, une flotte de VAE permettant aux usagers de découvrir l'intérêt de ce mode de déplacement et de faire le choix de l'acquisition.
Le territoire pourrait mener une réflexion sur la mise en place d'une aide à l'achat complémentaire et incitative. Enfin, des accompagnements peuvent également être envisagés afin de lever les freins liés à la complexité des demandes de financement.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	□	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

Mesure 1 : Mettre en place un système de location de VAE pour des durées variables de 1, 3 et 6 mois. Conventionnement avec un loueur du territoire pour le stockage et l'entretien de la flotte de VAE. La flotte pourra être acquise progressivement par la CCPM, sur plusieurs années, afin de pouvoir ajuster la montée en puissance du service. Pour l'instant, les investissements proposés, sur 3 ans sont les suivants : 10 VAE en 2025, 5 en 2026, 5 en 2027.

Mesure 2 : Étudier et mettre en place le cas échéant une aide à l'achat pour VAE.

Mesure 3 : Former les agents de la CCPM à l'accompagnement au remplissage des dossiers de demande de subvention

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
■	■	■						

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	■							

Mesure 3 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
■								

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	□	□
Communes de la CCPM	□	□	□
Région Pays de la Loire	□	□	□
Département 85	□	□	□
Cholet Agglomération	□	□	□
CC du Pays des Herbiers	□	□	□
Opérateurs privés	□	□	□
Autres acteurs : **Vélocistes**	□	■	□

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Mesure 1 : Investissement à hauteur de 15 k€ en 3 ans
Mesure 2 : Etude à 5K€

ADEME : AVELO 3

Indicateurs de suivi

Taux d'usage de la flotte

Contexte et objectifs

Faire évoluer l'image du vélo dans les déplacements quotidiens, nécessite également une évolution culturelle, et plus particulièrement de la place accordée au vélo dans la communication de la collectivité.

La réalisation d'un plan de communication a pour objectif de permettre à la collectivité d'accompagner voire de susciter ce changement culturel par de la communication orchestrée en parallèle des actions d'aménagement.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers		Seniors	
Actifs travaillant sur la CCPM		Public fragile	
Jeunes		Visiteurs / touristes	

Contenu et mesures

Réaliser un plan de communication permettant de faire évoluer l'image du vélo dans les déplacements quotidiens :

- Affirmer et diffuser l'idée d'un choix pragmatique ayant un intérêt économique, sanitaire, environnemental
- Utiliser les supports de communication, dans l'espace public et sur les réseaux sociaux, dans le cadre d'une campagne sur les bienfaits du vélo et la sécurité à vélo (éclairage et équipements en vélo),
- Créer des évènements festifs locaux autour du vélo afin de sensibiliser les habitants à la pratique du vélo, (Semaine Européenne de la Mobilité, Défi Mobilités, Mai à Vélo, etc…)
- Créer une cartographie des aménagements cyclables existants et des lieux de stationnements pour le vélo à distribuer en office du tourisme et aux habitants
- Inaugurer les itinéraires par un évènement
- Communiquer sur la présence des véloroutes (Vélidéale et Vendée Vélo) sur le territoire dans le cadre du travail de l'office de tourisme et auprès des habitants

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■		
Communes de la CCPM			
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs			■

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	■ < 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

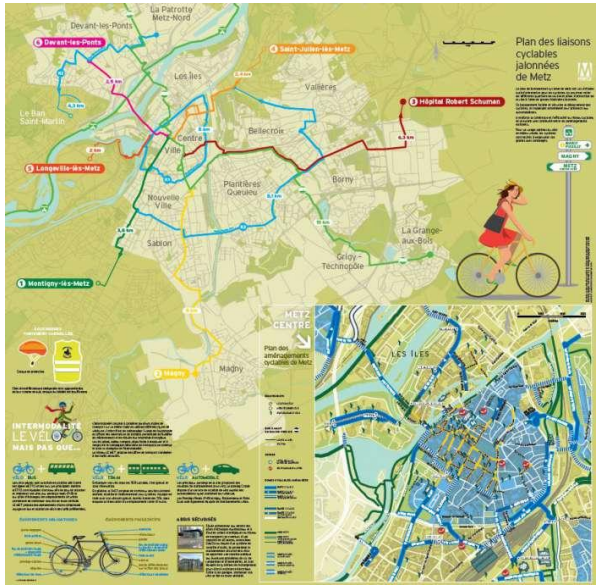
Financements

Intégration aux attributions du chargé de mission mobilité / Intégration aux attributions du service communication
Avelo 3

Indicateurs de suivi

Nombre de posts sur les RS
Nombre de consultation de la cartographie
Nombre d'inauguration d'itinéraires sécurisés

@ Pays Sud Toulousain



@ Metz

@ Juvignac

Exemple d'actions et de plan de communication

Quand ?	Objectifs	Cibles	Supports	Messages
Inauguration d'une nouvelle infrastructure ou d'un nouveau service	Générer du trafic sur la nouvelle infrastructure	Habitant des secteurs dont la connexion est améliorée	Cartes des aménagements cyclables Communiqué de presse Publication officielle Réseaux sociaux	Aller à xxx à vélo, c'est maintenant possible en toute sécurité et en x minutes, stationnement compris !
Evènements festif (« Mai à Vélo », semaine de la mobilité durable, évènements locaux…)	Relayer les actions du territoire	Grand Public	Publication officielle Réseaux sociaux	Interview des organisateurs avec question d'ouverture sur les raisons du choix du vélo.
1 à 2 fois / an	Promouvoir les bienfaits du vélo ainsi que les règles de sécurité Valoriser les services de l'agglomération	Bienfaits du vélo : grand public Règles de sécurité : cyclistes	Arrêts et véhicules de transport public, publication officielle et Réseaux Sociaux	Grâce au service location vélo, j'ai pu tester un vélo à assistance électrique. Je fait xxx € d'économies sur mes trajets quotidiens !
Après une formation « Savoir Rouler à vélo » dans une école	Encourager les parents à utiliser le vélo pour aller à l'école et pour les autres déplacements quotidiens	Parents d'élèves	Cartes des aménagements cyclables + plaquette services Kit sécurité	Le vélo tous les jours, c'est facile ! Exemples de trajets faciles depuis votre quartier
Adoption du schéma	Porter à connaissance du schéma + Rappel de quelques éléments clés	Grand Public	Synthèse 4 pages, éventuellement joint au magazine de la CC	La CC s'engage pour améliorer les déplacements au quotidien à vélo ! Montant global des aménagements prévus sur l'année en cours

Exemples d'évènements :

Bourse aux vélos : l'objectif d'une bourse aux vélos est de favoriser le recyclage de vélos qui ne sont pas utilisés ou qui dorment dans des garages. Elles sont aussi des lieux de rencontre, d'apprentissage, notamment pour l'entretien courant du vélo. Elles favorisent grandement la constitution d'un écosystème autour du vélo sur un territoire. La bourse aux vélos est un moyen simple pour acquérir un premier vélo à moindre coût.

@ Bourse aux vélos en Albigeois (2021).

Ateliers de réparation : les ateliers de réparation pourront être organisés 1 à 2 fois par an en partenariat avec les associations de cyclistes et cyclotouristes. Ils sont généralement portés par les milieux associatifs, et peuvent aussi être à l'origine et à la l'impulsion de la création de maisons du vélo. Le but est autant de proposer un service de réparation, qu'un service d'apprentissage pour faire et refaire les gestes d'entretien usuels du vélo chez soi.

@ Atelier vélo mensuel et gratuit à Cugnaux : entretien et réparation (association Eco mobile).

Contexte et objectifs

La mise en place d'aménagements cyclables, bien que nécessaire à l'usage, ne suffit pas à créer une adhésion pour ce mode de déplacement. Des freins, plus ou moins forts, existent, et sont notamment lié à une faible « culture vélo ».
C'est pourquoi des animations, dès le plus jeune âge, mais pour toute la population sont des éléments forts pour diffuser la culture vélo auprès de tous. Lever les freins passe par un accompagnement au retour en selle, un apprentissage du fonctionnement des aménagements, un apprentissage de comment se positionner en voirie, mais également par la capacité à entretenir son véhicule.
Le vélo représente aussi une grande opportunité pour les jeunes, captifs, dans leur autonomisation.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers		Seniors	
Actifs travaillant sur la CCPM		Public fragile	
Jeunes		Visiteurs / touristes	

Contenu et mesures

Deux volets principaux :

Formation :

- **Mesure 1 :** Animations dans les écoles : Programme « Savoir rouler à vélo » (coup parti), animations écomobilité, Vélobus, etc…
- **Mesure 2 :** Animations à destination des adultes : Remise en selle, découverte des itinéraires du territoire, etc…

Réparation :

- **Mesure 3 :** Animation d'ateliers d'auto-réparation,
- **Mesure 4 :** Déploiement de points d'entretien et de gonflage identifiés (auprès des réparateur vélo, d'associations, voire sous forme de bornes sur l'espace public)

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 3 et 4 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■		
Communes de la CCPM			
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs : **Associations**		■	

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	■ < 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	■ < 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	■ Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Avélo 3
AAP « Territoires cyclables »

Indicateurs de suivi

Nombre d'ateliers / d'animations organisés

Mobilités partagées, décarbonées et démobilité

A13	Faire du covoiturage une véritable alternative modale
A14	Expérimenter un corridor de covoiturage le long de la RD160
A15	Accompagner le déploiement d'IRVE sur le territoire avec le SYDEV
A16	Déployer de l'autopartage aux portes d'entrées du territoire
A17	Promouvoir des permanences décentralisées de France Services
A18	Ouvrir un accès à des véhicules solidaires

Contexte et objectifs

Le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Mortagne est majoritairement pratiqué en voiture individuelle. Toutefois, par ses caractéristiques de concentration d'emplois en zone denses et identifiées, par sa structuration viaire, et par la pratique informelle déjà identifiée, le covoiturage représente une opportunité forte d'évolution de pratique modale.

Cette opportunité doit être accompagnée et développée par une mise en visibilité de la pratique, une sécurisation et une identification des aires, et une institutionnalisation de la mise en relation.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	□
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	□
Jeunes	□	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

Mesure 1 : Développer une charte d'aménagement des aires de co-voiturage (services, aménagements, organisation, etc...)

Mesure 2 : Sécuriser / Déplacer / Aménager les aires de covoiturage, en fonction du niveau d'importance affiché :

- **Niveau 1** : Aires à vocation du covoiturage dynamique (cf. Fiche A14)
- **Niveau 2** : Aires dimensionnées et équipées de services complémentaires (dont les gares)
- **Niveau 3** : Aires locales

Mesure 3 : Déployer une offre de covoiturage du quotidien via une application unifiée sur le territoire ou promouvoir l'ensemble des dispositifs de covoiturage agréés par Aléop pour bénéficier des prises en charges, voire en abondant les indemnisations.

Calendrier

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Mesure 1 :									
Mesure 2 :			■						
Mesure 3 :									

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■		
Communes de la CCPM		2	
Région Pays de la Loire		3	3
Département 85		2	2
Cholet Agglomération		3	
CC du Pays des Herbiers		3	
Opérateurs privés		3	
Autres acteurs			

Evaluation de moyens

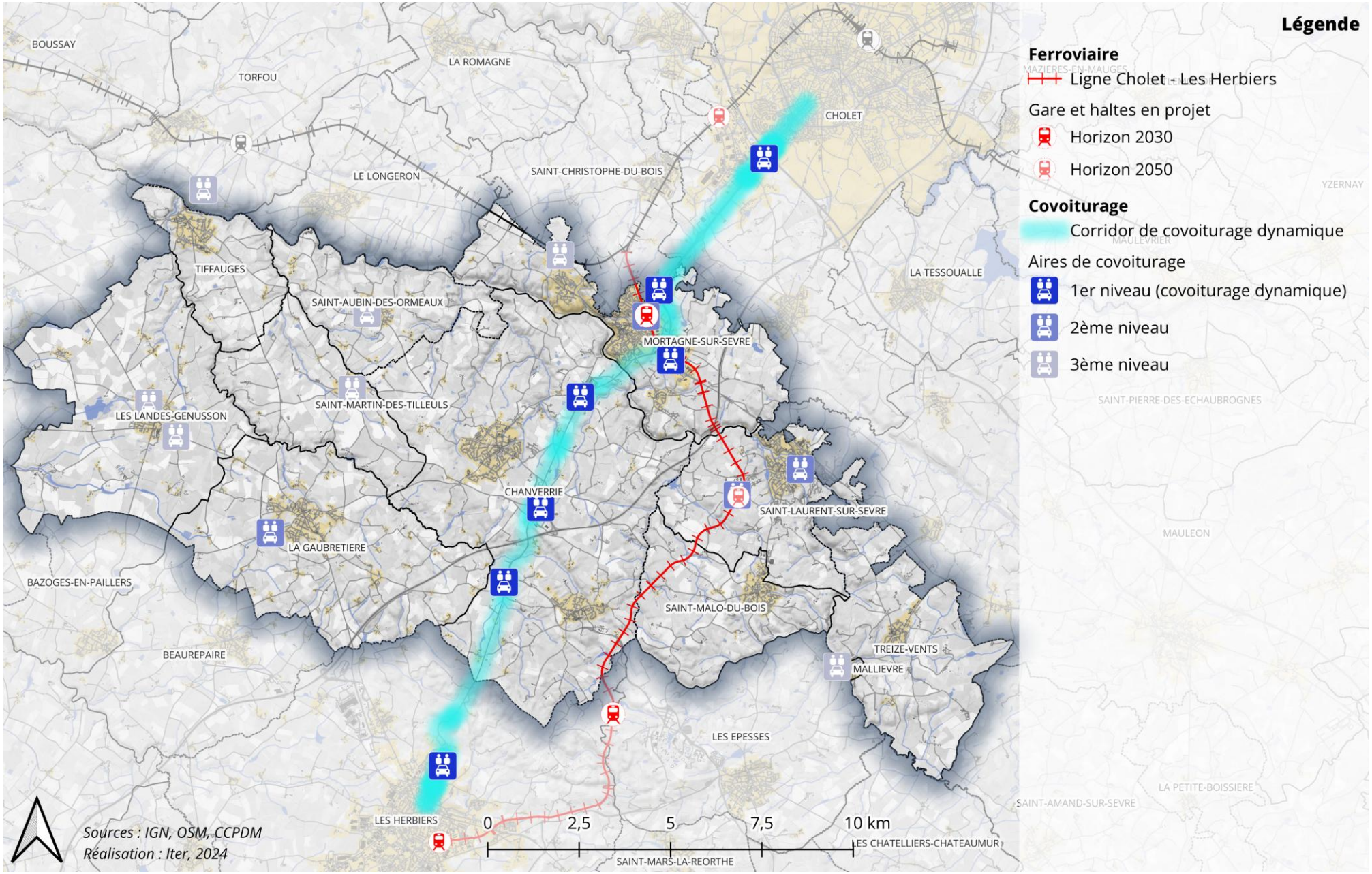
Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

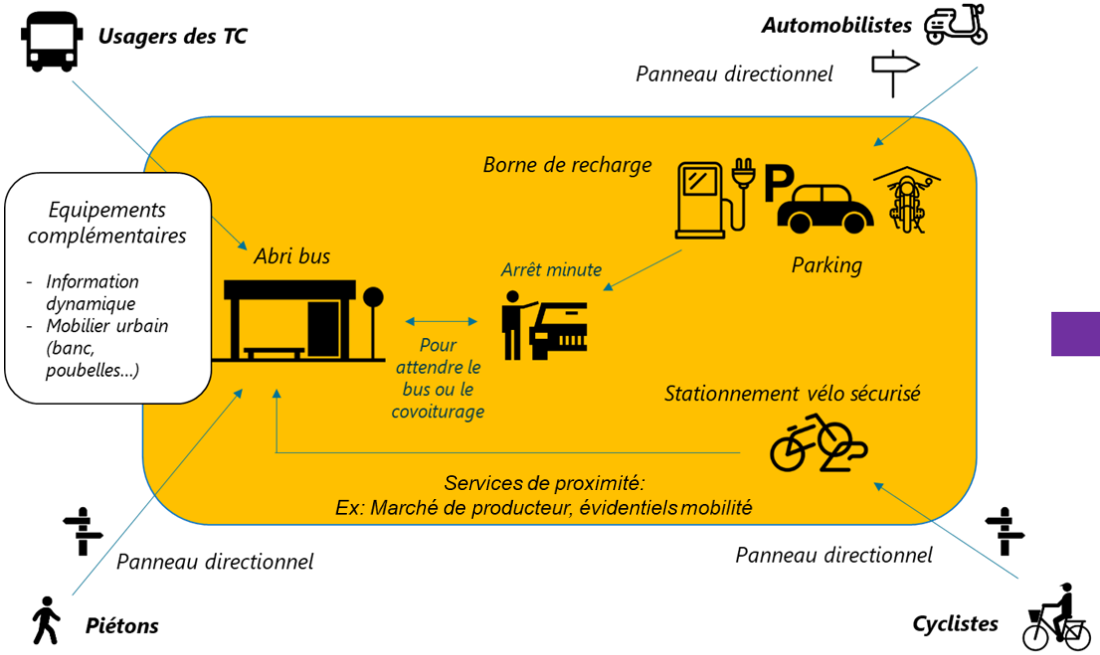
Financements

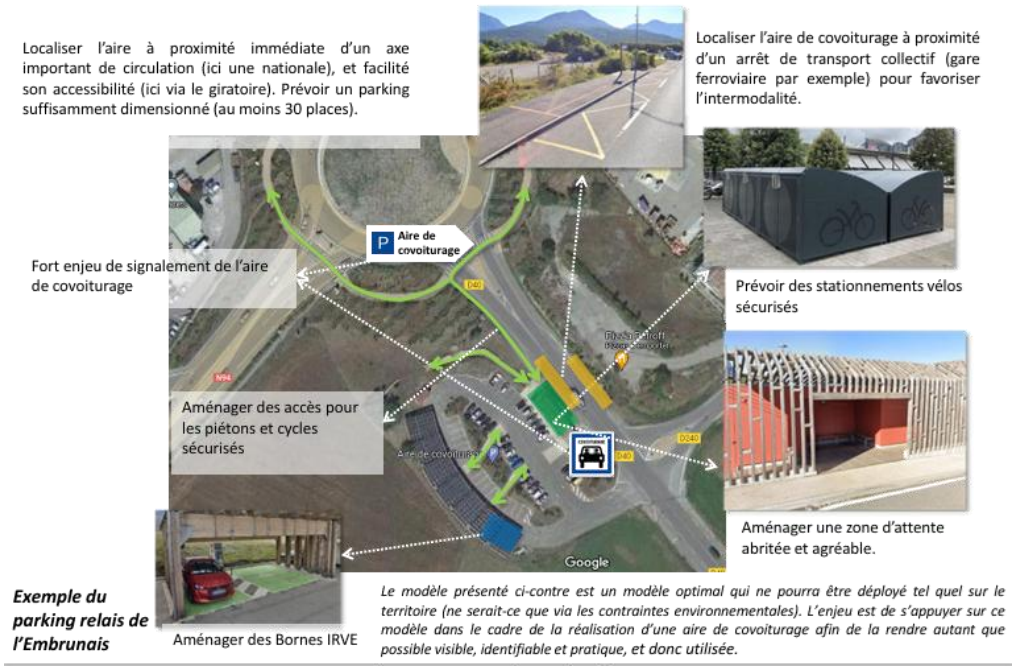
Mesure 1 : Etude à 15 à 20 k€
Mesure 2 : En fonction des études et du nombre de places (entre 3 et 4k€ / place aménagée)
Mesure 3 : Fonctionnement entre 30 et 70 k€
Fonds vert

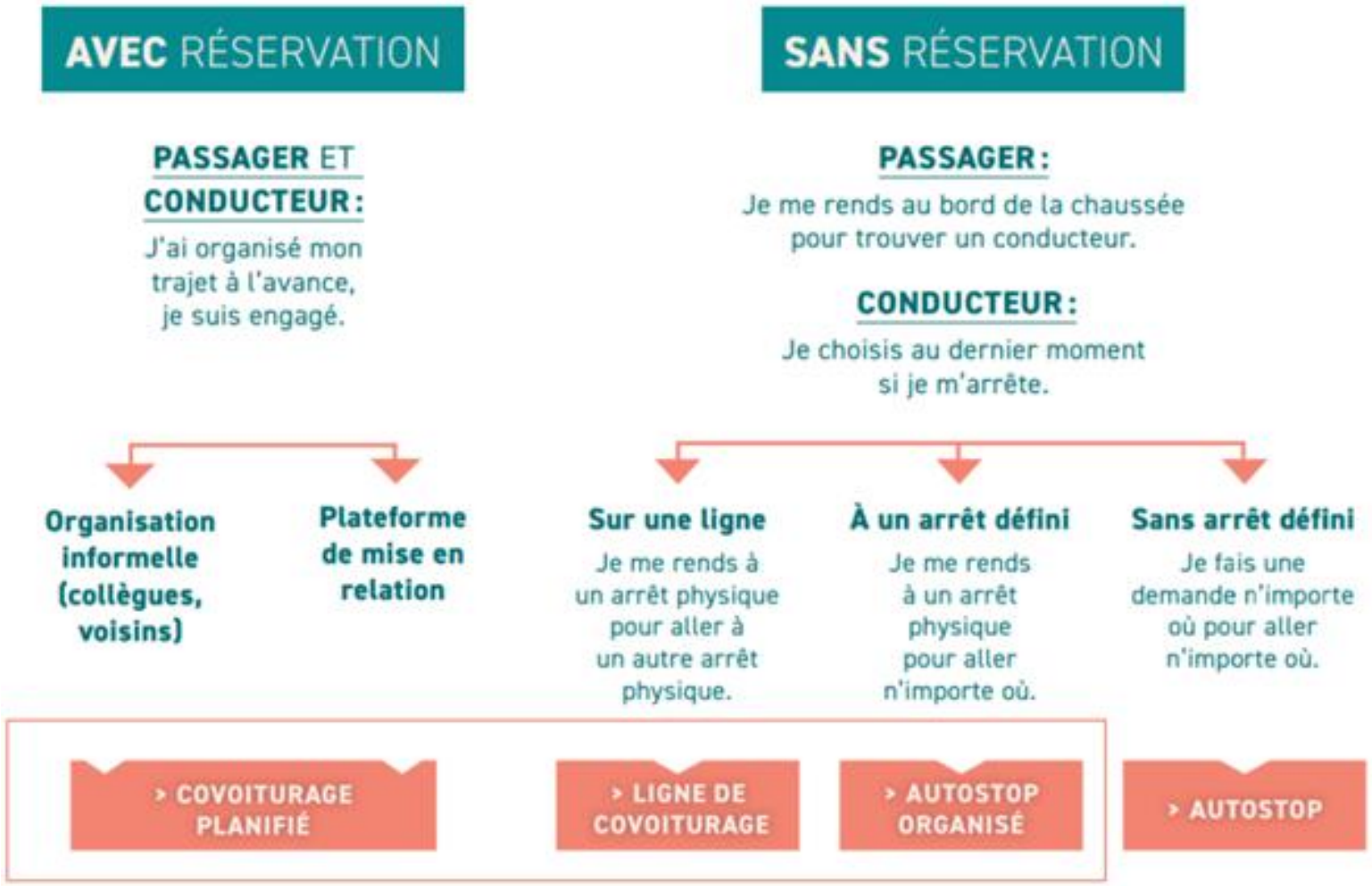
Indicateurs de suivi

Nombre d'aires / de places déployées
Nombre d'usagers uniques
Nombre de voyages


Légende
Ferroviaire
Ligne Cholet - Les Herbiers
Gare et haltes en projet
Horizon 2030
Horizon 2050
Covoiturage
Corridor de covoiturage dynamique
Aires de covoiturage
1er niveau (covoiturage dynamique)
2ème niveau
3ème niveau
BOUSSAY
TORFOU
LA ROMAGNE
CHOLET
LE LONGERON
SAINT-CHRISTOPHE-DU-BOIS
TIFFAUGES
SAINT-AUBIN-DES-ORMEAUX
LA TESSOUALLE
MORTAGNE-SUR-SEVRE
SAINT-MARTIN-DES-TILLEULS
LES LANDES-GENUSSON
CHANVERRIE
SAINT-LAURENT-SUR-SEVRE
LA GAUBRETIERE
BAZOGES-EN-PAILLERS
SAINT-MALO-DU-BOIS
BEAUREPAIRE
TREIZE-VENTS
MALLIEVRE
LES EPESSES
LES HERBIERS
SAINT-MARS-LA-REORTHE
LES CHATELLIERS-CHATEAUMUR
SAINT-AMAND-SUR-SEVRE
LA PETITE-BOISSIERE
MAULEON
SAINT-PIERRE-DES-ECHAUBROGNES
YZERNAY
MAULEVRIER
MAZIERES-EN-MAUGES
0
2,5
5
7,5
10 km
Sources : IGN, OSM, CCPDM
Réalisation : Iter, 2024


Usagers des TC
Automobilistes
Panneau directionnel
Borne de recharge
Equipements complémentaires
- Information dynamique
- Mobilier urbain (banc, poubelles...)
Abri bus
Arrêt minute
Parking
Pour attendre le bus ou le covoiturage
Stationnement vélo sécurisé
Services de proximité:
Ex: Marché de producteur, évidentiels mobilité
Panneau directionnel
Panneau directionnel
Piétons
Cyclistes


Localiser l'aire à proximité immédiate d'un axe important de circulation (ici une nationale), et facilité son accessibilité (ici via le giratoire). Prévoir un parking suffisamment dimensionné (au moins 30 places).
Localiser l'aire de covoiturage à proximité d'un arrêt de transport collectif (gare ferroviaire par exemple) pour favoriser l'intermodalité.
Fort enjeu de signalement de l'aire de covoiturage
Aire de covoiturage
Prévoir des stationnements vélos sécurisés
Aménager des accès pour les piétons et cycles sécurisés
Aménager une zone d'attente abritée et agréable.
Aménager des Bornes IRVE
Google
Exemple du parking relais de l'Embrunais
Le modèle présenté ci-contre est un modèle optimal qui ne pourra être déployé tel quel sur le territoire (ne serait-ce que via les contraintes environnementales). L'enjeu est de s'appuyer sur ce modèle dans le cadre de la réalisation d'une aire de covoiturage afin de la rendre autant que possible visible, identifiable et pratique, et donc utilisée.


AVEC RÉSERVATION
PASSAGER ET CONDUCTEUR :
J'ai organisé mon trajet à l'avance, je suis engagé.
Organisation informelle (collègues, voisins)
Plateforme de mise en relation
> COVOITURAGE PLANIFIÉ
SANS RÉSERVATION
PASSAGER :
Je me rends au bord de la chaussée pour trouver un conducteur.
CONDUCTEUR :
Je choisis au dernier moment si je m'arrête.
Sur une ligne
Je me rends à un arrêt physique pour aller à un autre arrêt physique.
À un arrêt défini
Je me rends à un arrêt physique pour aller n'importe où.
Sans arrêt défini
Je fais une demande n'importe où pour aller n'importe où.
> LIGNE DE COVOITURAGE
> AUTOSTOP ORGANISÉ
> AUTOSTOP

- La Région Pays de la Loire finance les trajets domicile-travail en covoiturage et reste la 2ème région qui covoiture le plus après l'Île-de-France :

Pour les conducteurs et les passagers la Région des Pays de la Loire participe aux frais des trajets domicile-travail via les applications partenaires BlaBla Car Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop. Une subvention est versée au conducteur par trajet et par personne transportée, elle est calculée selon les modalités suivantes :

- 6 trajets passagers maximum par conducteur et par jour,
- Une indemnité de 0.75 € par trajet passager jusqu'à 17 km, puis 0,10 € par km au-delà, jusqu'à un plafond de 2 € par trajet passager.
- Pour tous les covoitureurs de 18 ans et plus
- Pour les trajets de plus de 5 km à 60 km, dont le départ et l'arrivée sont dans la région des Pays de la Loire.
- Les trajets internes aux métropoles d'Angers, Le Mans et de l'agglomération de Cholet sont exclus.
- 84 € d'incitation de la Région des Pays de la Loire au maximum par mois et par conducteur, soit 1008 € par an.
- Pour les trajets de classe de preuve C (définition issue du Registre de Preuve de Covoiturage)

Je télécharge les applications concernées :

- BlaBla Car Daily
- Karos
- Mobicoop.

Source : https://aleop.paysdelaloire.fr/

A14 Expérimenter un corridor de covoiturage le long de la RD160

Contexte et objectifs

La structuration des flux le long de l'axe de la RD160 permet d'envisager d'en faire un axe fort des déplacements en covoiturage. Que ce soit par la densité du flux transitant entre les pôles de Cholet et des Herbiers, mais aussi par les confluences de flux venant des communes de la CCPM et à destination de ces deux pôles.
L'expérimentation d'un corridor de covoiturage permettra de valoriser les pratiques le long de cet axe afin d'apprécier la viabilité du dispositif et de pouvoir envisager sa pérennisation.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	□
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	□
Jeunes	□	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

Expérimenter, avec un opérateur, l'animation d'une ligne de covoiturage dynamique entre Cholet et Les Herbier, le long de la RD160.

Positionner des arrêts *a minima* (sur le territoire) aux points suivants :

- Rond-Point du Prélong
- Zone du Puy Nardon (croisement entre la RD92 et la RD149)
- Zone du Landreau (ancienne emprise de la RD960T)
- Aire de la Sangle, Vendeopôle (existante)
- Aire de Bel Air (existante)

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	□	■	□
Communes de la CCPM	□	□	□
Région Pays de la Loire	■	□	□
Département 85	□	□	□
Cholet Agglomération	□	■	□
CC du Pays des Herbiers	□	■	□
Opérateurs privés	□	□	□
Autres acteurs	□	□	□

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	**100k À 1M**	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Expérimentation : de 100 à 300 k€ /an

Fonds vert covoiturage

Indicateurs de suivi

Nombre de trajets réalisés

Lignes de covoiturage

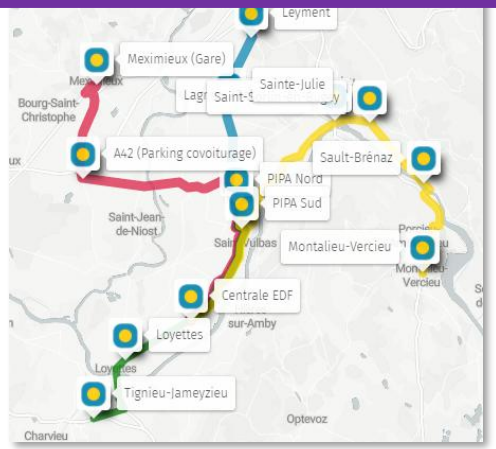
80-90k€
Elevé

Niveau de service

Modéré
15-25k€

Matérialisation des arrêts	Mise en relation	Indemnisation	Garantie trajet*
Panneau à message variable connectée avec l'application et sécurisation de l'arrêt conducteur (1 et 2)	Application en temps réel (4)	Prise en charge des frais passagers par la collectivité + indemnisation des sièges libres	Garantie départ limitée à certaines plages horaires (heures pleines)
Panneau à message variable avec boutons poussoirs (3) permettant d'afficher la destination souhaitée et sécurisation de l'arrêt conducteur		Prise en charge des frais passagers par la collectivité	
Panneau simple et sécurisation de l'arrêt conducteur	Spontanée (pas de dispositif de mise en relation)	Pas d'indemnisation	Sans garantie départ

**un taxi assure le trajet si le temps d'attente dépasse 10/15 mins*



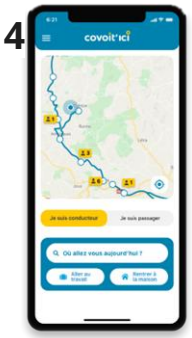
Covoit'ici

1

2

3

4



Exemple de lignes de covoiturage spontanées 100% physique (sans application) déployées par l'opérateur ECOV

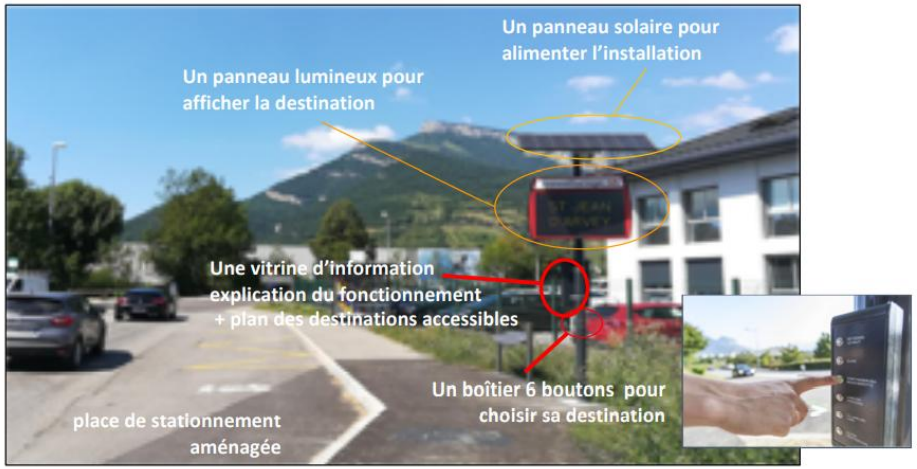
Les lignes de covoiturage suivent les mêmes principes qu'une ligne de transport collective :

- La définition d'un itinéraire, établi via une étude du potentiel de covoiturage (étude des flux de véhicules, des OD, ...)
- La matérialisation d'arrêts de covoiturage à des endroits stratégiques (stationnement sécurisé pour la voiture, panneau à message variable, abri, ...)

Exemple d'un calendrier de mise en œuvre d'une ligne de covoiturage (ECOV)

	01 Études	02 Déploiement	MISE EN SERVICE	03 Montée en charge	04 Maturité
Mise en oeuvre	Diagnostic de covoiturabilité	Arrêts physiques Solutions digitales Communication en amont		Animation, communication Exploitation, data, reporting	Ajustements Extension
Objectif	Comprendre le territoire Concevoir le service	Constituer l'offre conducteurs		Développer une communauté d'usagers réguliers	Changement d'échelle de l'usage
	3 à 6 mois	*3 - 6 mois*		*18 mois*	*18 - 36 mois*

Aménagement d'un arrêt de covoiturage



Arrêt réseau Synchro covoiturage (Chambéry) - Ecov 2020

Coût estimatif pour une ligne 100% physique (sans application) avec 4 arrêts, comprenant l'étude, les investissements, et l'exploitation du réseau : **90k€ sur 3 ans** (70k€ la première année, puis 10k€/an)

Exemple du dispositif Synchro covoiturage (Grand Chambéry)

Le dispositif fonctionne via des panneaux avec boitier intégré autonomes en énergie permettant d'indiquer des destinations pré-enregistrées (6) ou simplement signaler qu'une personne est en attente.

Retours d'expérience : entre 700 et 800 trajets / mois. Un temps d'attente aux heures de poiinte de moins de 5 mins

Fort enjeu de communication : près d'une trentaine d'animation ont été réalisées le premier mois

A15 Accompagner le déploiement d'IRVE sur le territoire avec le SYDEV

Contexte et objectifs

L'évolution de la motorisation du parc de véhicules donne une place de plus en plus large à l'électromobilité. Les contraintes liées à l'autonomie de ces véhicules se réduisant progressivement.

L'accompagnement de la stratégie du SYDEV passe par un travail partenarial autour de la détermination du besoin, mais également par le ciblage de points d'accès à ces infrastructures qui soient nettement identifiés, pour les habitants comme pour les visiteurs.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	**A15**	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	■

Contenu et mesures

Mesure 1 : Engager des études de besoins sur les communes volontaires du territoire, en partenariat avec le SYDEV

Mesure 2 : Déployer une offre aux gares du territoire et sur les aires de covoiturage de niveau 1 et 2 (cf. action A13)

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne		■	
Communes de la CCPM	■		
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés	■		
Autres acteurs : **SYDEV**		■	■

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	**10k à 100k**	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Variable en fonction de la manifestation d'opérateurs privés, ou d'un partage entre bloc local et SYDEV
10 k€ / borne « classique » + 1,7 k€ / an

Indicateurs de suivi

Nombre d'IRVE déployés
Taux de fréquentation et/ou KW par station IRVE

Plan de déploiement des IRVE du SYDEV

Le SYDEV agit par transfert de compétences des communes et intercommunalités de son territoire pour la mise en place des infrastructures de recharge électrique. Il est engagé dans leur déploiement sur le domaine public vendéen depuis 2014. Le maillage des stations de recharge a été mis en œuvre pour couvrir le territoire selon les flux de circulation et les distances de déplacement compatibles avec l'autonomie des véhicules électriques.

Le réseau de borne de recharge du SYDEV compte 104 bornes dont 89 normales et 11 rapides et 4 ultra-rapides sur le département, dont 2 bornes « normales » à Mortagne-sur-Sèvre.

Stratégie de déploiement :

- Identification du besoin à l'IRIS (doit être partagé par la collectivité locale et le SYDEV)
- Mobilisation des opérateurs privés par le biais d'AMI
- Si aucun opérateur ne se manifestent, le SYDEV et la collectivité locale peuvent implanter la borne en supportant les charges d'investissement à 50/50

Borne de recharge SYDEV

La tarification ne peut pas être imposée par la puissance publique :

	Usager abonné	Usager pas abonné
Ouest charge (borne installée par le SYDEV et la collectivité locale)	• 10 € de création de la carte • Prix au Kw/h consommé	• 2 € / charge + prix au Kw/h consommé

Contexte et objectifs

L'action consiste à expérimenter la mise à disposition d'une voiture en autopartage aux portes d'entrées ferroviaires du territoire, permettant d'offrir une solution pour effectuer les derniers km sur le territoire. Proposer une voiture en autopartage en gare de Mortagne, lors de sa remise en service, permettra de diversifier les services de mobilités proposés et de renforcer son rôle futur de Pôle d'Echange Multimodal.

L'autopartage peut également devenir une solution au sein de l'ensemble des communes du territoire afin d'aboutir à un paradigme d'économie d'usage et non plus de possession pour les habitants.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	□
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	□	Visiteurs / touristes	■

Contenu et mesures

Mesure 1 : Equiper la gare de Mortagne-sur-Sèvre, et à plus long terme la halte de Saint-Laurent-sur-Sèvre avec des services d'autopartage dits « en boucle » : la voiture est ramenée sur la station d'emprunt. Dans un premier temps, l'enjeu sera de sélectionner un opérateur spécialisé sur ce type de prestation et d'expérimenter le service sur 1 an, lors de la mise en fonctionnement de la ligne ferroviaire Cholet <> Les Herbiers.

- Si le retour d'expérience est bon, le service pourrait être étendu aux aires de covoiturage dynamique ou aux arrêts de transports collectifs forts. (avec acquisition du véhicule par la collectivité). Les recettes peuvent être reversées à la collectivité.

Mesure 2 : Etudier l'équipement des communes en autopartage, en fonctionnement « en boucle » ou « en trace directe ».

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	□	□
Communes de la CCPM	□	■	□
Région Pays de la Loire	□	□	□
Département 85	□	□	□
Cholet Agglomération	□	□	□
CC du Pays des Herbiers	□	□	□
Opérateurs privés	□	□	□
Autres acteurs	□	□	□

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Environ 8 à 10 k€ /an pour une voiture + borne (achat par la collectivité)
Mesure 2 : Etude à 10 k€

Fonds vert

Indicateurs de suivi

Nombre de stations d'autopartage déployées
Taux d'utilisation mensuelle et nombre d'utilisateur

L'autopartage en gare

L'autopartage, est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules…(article L1231-14 du Code des transports)

Avantages de l'installation en gare

- Démultiplication des solutions de déplacement ;
- Développement d'un accès à la voiture pour les personnes non motorisées.

- Favoriser et sensibiliser à l'intermodalité ;
- Assurer un confort et un large choix dans les modes de déplacements.

- Participation à la démotorisation des ménages en évitant la possession d'un véhicule supplémentaire dont l'utilisation est à visée occasionnelle.

Variations tarifaires

- Abonnement + tarification réduite
- Pas d'abonnement = tarification plus élevée
- Tarifs à la journée
- Prix qui différent selon opérateurs et taille des véhicules

citiz

Citiz est une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) qui regroupe des collectivités, des entreprises, des salariés et des usagers, sociétaires associés de la coopérative.

Clem.mobi

Clem.Mobi est une société par actions simplifiées (SAS), pouvant intervenir dans différentes collectivités en France, peu importe leur taille.

Exemple de fonctionnement de l'autopartage

En boucle

Avec station

1 voiture partagée remplace 9 voitures individuelles et libère 8 places de stationnement

- Place de stationnement réservée et garantie au retour
- Avec réservation

En trace directe

Sans station

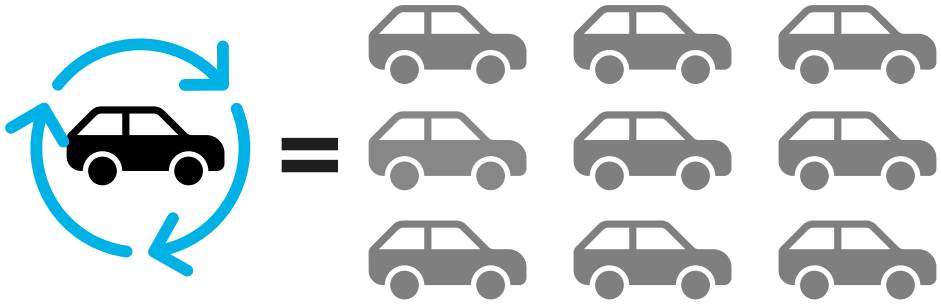
1 voiture partagée ne remplace que 3 voitures individuelles et ne libère que 2,5 places de stationnement

- Plus de flexibilité
- Accès sans réservation
- Dépose libre
- Date et heure de retour flexibles

Source : Citiz

Exemple du processus d'implantation de Citiz en Occitanie

Commune, Communauté de Communes, ou Agglomération	• Accorde une convention d'Autorisation de Domaine Public pour 5 ans à l'euro symbolique.
Idem + département	• Effectue les travaux de mise en conformité des stationnements ; • Finance ou partage un véhicule.
Idem + Département + Office(s) de Tourisme	• Inclus l'usage de l'autopartage dans les pratiques de ses agents et élus ; • Désigne un référent en charge des Mobilités Durables et de l'Intermodalité ; • Communique sur le service auprès de ses habitants et organise des présentations publiques ; • Prises de part sociales chez Citiz Occitanie (750€/tranche de 5,000 habitants)
Citiz Occitanie	• Achat d'un véhicule ; • Achat de boitiers télématiques, installation et configuration, peinture et flocage ; • Gestion du service et assurance des véhicules • Nettoyage, entretien et renouvellement des véhicules ; • Développe le réseau de stations d'autopartage.



1 voiture en autopartage = 9 voitures personnelles

Véhicule Citiz en gare de Cahors (46)

Source : Iter, 2024

A17 Promouvoir des permanences décentralisées de France Services

Contexte et objectifs

En octobre 2022, un nouvel espace France Services a été inauguré à la mairie de Mortagne-sur-Sèvre. Ce guichet unique permet un accompagnement pour les démarches de 9 partenaires de l'État et des partenaires locaux. Ainsi, des agents dédiés assurent l'accueil physique et téléphonique pour aider les usagers dans les démarches administratives du quotidien liées à la situation fiscale, la santé, la famille, la retraite ou l'emploi.
L'objectif ici serait d'apporter des relais/solutions de proximité, afin de réduire les distances, et donc la dépendance énergétique, mais aussi pour susciter du report vers les modes actifs dans un cadre local. Ces solutions représenteraient en outre un levier fort pour les personnes captives ou en difficulté de mobilité.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	**A17**	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

- Encourager le développement de permanences décentralisées de France Services qui pourraient être fixes ou ambulantes. Structures qui pourraient proposer divers accompagnements au plus proche des habitants du territoire (pallier la détresse ou l'abandon administratif).

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne		■	
Communes de la CCPM	■		
Région Pays de la Loire			
Département 85		■	
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs			■

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Étude à prévoir.
En fonction des besoins et du déploiement décidé

Possibilité de financement de 30.000€/an si labelisée.
Possibilité de dotation pour couvrir jusqu'à 80 % des dépenses d'investissement liées à la création d'une MFS.

Indicateurs de suivi

Nombre de visites de la permanence.

Implantation d'une France Services décentralisée : similaire à une structure fixe

À partir des cartes d'implantation actuelle des services au public et dans le cadre du schéma départemental d'accès aux services publics :

1. **le préfet vérifie que le projet est situé dans une zone de déploiement prioritaire et que le porteur de projet (une collectivité, un opérateur, une association) respecte l'ensemble des critères du cahier des charges.**
2. **Lorsque le projet correspond à la transformation d'un lieu existant en France Services, le préfet accompagne le porteur de projet dans la mise à niveau de sa structure.**
3. **Le préfet saisit alors l'équipe France Services de l'Agence nationale de la cohésion des territoires, pour qu'elle engage l'audit de qualité.**
4. **Dès que la conformité de l'initiative locale est vérifiée, le projet est lancé. Il bénéficie du label France Services et des aides financières correspondantes.**

1. Lorsque le portage de la structure France Services est assuré par une collectivité, elle met à disposition les locaux et tout ou partie des agents d'accueil.

2. Les implantations sont concertées avec les départements, avec qui l'État a élaboré des schémas d'accessibilité des services au public.

3. Les collectivités enrichissent l'offre avec leurs propres démarches administratives (inscriptions scolaires, service social, covoiturage...) ou implantent d'autres activités publiques et privées au sein de France Services (espace de coworking, lieu de formation, micro-folie, café associatif, relai d'assistantes maternelles, etc).

Source : Agence Nationale de la Cohésion des Territoires

Exemple de structure France Services décentralisée : le camping-car de la CC Beauce Val de Loire (41)

Ce camping-car sillonne les 30 communes de la CC depuis 2018 et reçoit en moyenne 150 personnes par mois. Il a obtenu la labellisation France Services en 2020.

	Investissement : 59 K€	Fonctionnement : 45 K€/an
Département	25 K€	
Etat	(DSIL) : 20 K€	(FNADT) : 30 K€
CC	12 K€	15 K€
Fonds Leader	2 K€	

Source : Agence Nationale de la Cohésion des Territoires

Contexte et objectifs

En raison de la répartition du chômage dans les communes les plus éloignées, des solutions de transport collectif et de la présence d'environ 1750 personnes non véhiculées sur le territoire (dont 80% de seniors), le but est de proposer des solutions pour permettre aux publics fragiles, en déficit de mobilité, de se déplacer dans le cadre d'un retour à l'emploi ou d'une avarie mettant en péril une situation déjà précaire.

L'objectif n'est pas de fonder la solution mais d'être attentif à l'émergence d'un potentiel porteur, voire d'appuyer l'émergence d'un porteur si le besoin s'accentuait.
Cette action doit pouvoir s'appuyer sur le déploiement des prescripteurs de mobilité (cf. Action A19)

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	□

Contenu et mesures

Mesure 1 : Location sur des durées plus longues que permises par l'autopartage (1, 3 à 6 mois max, dans le cadre d'une embauche par exemple)

Mesure 2 : Encourager le développement d'une structure de garage solidaire qui pourrait être fixe ou ambulant. Cette structure de réparation pourrait également proposer de l'accompagnement lors de l'acquisition de véhicules.
Une autre possibilité serait d'encourager le conventionnement avec des structures de garage solidaire de collectivités voisines ou des garagistes locaux pour l'entretien de la flotte.

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	■	■
Communes de la CCPM	□	■	□
Région Pays de la Loire	□	□	□
Département 85	□	□	■
Cholet Agglomération	□	□	□
CC du Pays des Herbiers	□	□	□
Opérateurs privés	□	■	□
Autres acteurs	□	■	■

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	**10k à 100k**	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	**10k à 100k**	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Mobilisation du Fond de Solidarité Européen, qui vient après l'avance des frais pour ce projet.

Indicateurs de suivi

Suivi du rapport d'activité

Exemples de services de voiture solidaire

Apreva 33

- Lieu du garage : Lormont, Gironde (33)
- Dates du projet : 2010
- Aides accordées : FSE, FAPE EDF
- Durée de location : 1 mois renouvelable
- 2 fois (soit 3 mois)

Apreva a été créé dans le but de lutter contre l'exclusion sociale d'une partie de la population éloignée des bassins d'emploi et de permettre aux demandeurs d'emploi ou aux salariés d'accéder plus facilement à leur lieu de travail

Services fournis :

- Garage social,
- **Location de véhicules à faibles tarifs** (8,5€/jour pour les bénéficiaires sous le seuil de pauvreté, ARE, ASS, RSA)
- Vente de véhicules

Le prix de location ici comprend kilométrage illimité et assurance.

Plateforme Mobilité 87

- Lieu : Bellac, Haute-Vienne (87)
- Dates du projet : 2018-2019
- Montants des aides accordées : 22 000 € par le Département et 35 800 € par le FSE
- Durée de location : 4 mois maximum

Services et conseils à destination d'habitants ne possédant pas de moyens de locomotion dans le but de favoriser leur insertion sociale et professionnelle.

Services fournis :

- Accompagnement par des **conseillers spécialisés en mobilité**,
- Ateliers de sensibilisation, formations,
- **Location de véhicules à faibles tarifs** (voiture : 400€ de caution, puis 6€/jour, voiturette : 400€ de caution, puis 5€/jour, scooter : 200€ de caution, puis 1,5€/jour)
- Garage solidaire

Les bénéficiaires doivent être inscrits à France Travail. Une partie de la population est donc potentiellement exclue du système.

CCAS de Treize-Septiers

- Lieu du chantier d'insertion : Treize-Septiers, Vendée (85)
- Dates du projet : 2023-
- Mise à disposition de véhicules

Le CCAS dispose d'une flotte de six voitures thermiques ou électriques (dont trois sans permis), trois minibus dont un équipé PMR, un utilitaire, trois scooters, un triporteur et quatre vélos dont deux VAE.

La mise à disposition se fait dans le cadre d'un projet de retour à l'emploi.

L'inscription dans le réseau ***Agil'ess***, *la mobilité pour tous*, et notamment au sein du programme « Accompagner les garages et loueurs solidaires de l'économie sociale et solidaire » peut notamment être intéressante étant donné l'accompagnement qu'il propose pour l'émergence et la pérennisation d'entreprises de l'économie sociale et solidaire (ESS) porteuses de services de mobilité solidaire dans le but de développer des emplois.

Formation, Information, Animation

A19	Recrutement d’un poste de chargé.e de mission mobilité
A20	Accompagner les entreprises et ZAE du territoire dans la réalisation de PME et PMiE
A21	Mobilité solidaire : Mise en place d’une structure d'aide à l'accès à la mobilité
A22	Faciliter l’accès à l’information mobilité

Contexte et objectifs

Cette action est le « socle » du PMS afin d'assurer sa mise en œuvre et son suivi. En effet, le recrutement interne ou externe d'un ou une chargé.e de mission mobilité est un préalable nécessaire pour mettre en oeuvre et suivre le déploiement des 2 schémas. Le suivi des actions de la stratégie mobilité nécessite un référent apte à assurer le lancement des projets et suivre l'ensemble des composantes du plan d'actions. L'objectif est qu'1 ETP (Equivalent Temps Plein) puisse assurer la mise en œuvre des différentes actions inscrites aux PMS et SDC et également engager une dynamique sur le territoire autour de la mobilité tout en assurant un lien, une cohérence avec les autres services de la CCPM (développement économique, social ...), les partenaires (Région, Département ...) et les territoires limitrophes.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

- Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers
- Actifs travaillant sur la CCPM
- Jeunes
- Seniors
- Public fragile
- Visiteurs / touristes

Contenu et mesures

Les missions seront les suivantes :

- Pilotage et animation du Schéma Directeur Cyclable :
  - Coordonner et suivre la réalisation des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire (suivi des études pré-opérationnelles et des travaux d'aménagement) ;
  - Développer et mettre en œuvre des services et des équipements vélo (location VAE longue durée, stationnement, ...) ;
  - Suivre le plan de communication et mettre en place et les actions de sensibilisation pour promouvoir et développer la mobilité vélo (évènements mobilités, animations scolaires, ...) ;
  - Rechercher et mobiliser des financements possibles pour la mise en place des actions du Schéma Directeur Cyclables ;
  - Mettre en relation les différents partenaires et interlocuteurs locaux et institutionnels liés à la thématique vélo ;
  - Assurer une veille technique, règlementaire et juridique ;
  - Participer aux cessions de formations et aux rencontres des partenaires, notamment de l'ADEME dans le cadre de AVELO 3.
- Promotions des autres mobilités durables :
  - Concourir à la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié (covoiturage, Transport A la Demande, Mobilité solidaire, ...)

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Recrutement à engager dès 2025 et poste à pérenniser à court, moyen et long terme.

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■		
Communes de la CCPM			
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs			

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

AAP « Ville apaisée Quartiers à vivre », « Mobilité active et partagée » de l'ADEME

Indicateurs de suivi

- Recrutement du ou du chargé.e de mission mobilité.
- Nombre d'actions mises en place ou expérimentées

Accompagner les entreprises et ZAE du territoire dans la réalisation de PME et PMiE

Contexte et objectifs

La réalisation de Plans de Mobilité Employeur ou Plans de Mobilité inter Employeurs permettra de coordonner les actions mobilités, et d'appuyer notamment le développement du covoiturage sur le territoire.
Le changement des pratiques modales dans le cadre des déplacement domicile-travail impactera l'ensemble des chaînes de mobilité des salariés.

Certaines entreprises ont déjà fait part de leur intérêt pour ces démarches.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	A21	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	☐	Seniors	☐
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	☐
Jeunes	☐	Visiteurs / touristes	☐

Contenu et mesures

Mesure 1 : Recenser les employeurs potentiels et leur faire part de l'intérêt de la collectivité pour les plans de mobilité, notamment les PDMEC (Plan de Mobilité Employeur Commun).

Mesure 2 : Assurer le rôle de relais auprès des entreprises sur la question de la mobilité au travail en fournissant conseil et en étant à l'écoute de leurs besoins.

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	☐	■
Communes de la CCPM	☐	☐	☐
Région Pays de la Loire	☐	☐	☐
Département 85	☐	☐	☐
Cholet Agglomération	☐	☐	☐
CC du Pays des Herbiers	☐	☐	☐
Opérateurs privés	☐	☐	☐
Autres acteurs : **CCI**	☐	■	☐

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Soit prise en charge financière par les entreprises, soit co-financement par l'EPCI, ou financement intégral. Intégration aux attributions du service de Développement Economique avec le chargé de mission mobilité en appui de la démarche

Indicateurs de suivi

Nombre de démarches engagées (voir également le nombre de salariés concernés).

Point LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)
Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM de décembre 2019 impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'insérer dans leurs négociations annuelles obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilité, à défaut l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PME) s'impose.

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité employeur ?

C'est un document qui sert de guide pour augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise.

Les objectifs sont la réduction des émissions de gaz à effet de serre et du coût des déplacements, en cherchant à réduire l'utilisation de la voiture thermique individuelle.

Le plan d'actions peut comporter des mesures concernant

- L'organisation du travail ;
- La promotion des modes alternatifs à la voiture ;
- Les équipements sur site.

Exemples d'actions qu'il préconise sont :

- Des mesures pour faciliter le télétravail ;
- Une campagne de communication sur l'offre de transports publics à proximité ;
- L'installation de stationnements vélo sécurisés sur site.

Comment accompagner les entreprises ?

- Communiquer aux employeurs de plus de 50 salariés la volonté de la Communauté de Communes de les accompagner dans cette démarche ;
- Mettre en relation les employeurs proches (situés dans la même zone d'activités par exemple) pour les encourager à entreprendre une démarche commune (PMiE) ;
- À l'issue du PME, prendre en compte leurs remarques et besoins dans la politique de mobilité.

Les avantages d'une démarche de Plan de mobilité

Réalisation : Iter.

Mobilité solidaire : Mise en place d'une structure d'aide à l'accès à la mobilité

Contexte et objectifs

Pour les personnes les plus fragiles, l'accès à la mobilité peut être difficile, que ce soit dans la levée de freins psychologiques ou dans l'accès à l'information. A l'inverse, pour la puissance publique, il est parfois difficile de trouver les bons relais pour faire parvenir l'information jusqu'aux publics en ayant le plus besoin.

L'idée de cette fiche est de faciliter l'accès à la mobilité par l'identification de professionnels en mesure de jouer le rôle de passeur d'information. Ces professionnels, intégrés à une structure spécifique (type Mob'In ou Wimoov) ou parmi les acteurs sociaux du territoire, jouent le rôle de « prescripteurs de mobilité », assurant à la fois le passage de l'information aux personnes concernées et évitant la saturation des services.

Lien avec d'autres actions

	A1	A2	A3	A4	A5		
	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12
	A13	A14	A15	A16	A17	A18	
	A19	A20	**A21**	A22			

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	☐	Seniors	☐
Actifs travaillant sur la CCPM	☐	Public fragile	■
Jeunes	☐	Visiteurs / touristes	☐

Contenu et mesures

Mesure 1 : Structure d'aide à l'accès à la mobilité

- Contractualiser avec une plateforme de type Mob'In (https://www.mobin-solutions.fr/presentation) ou Wimoov (https://wimoov.org/votre-plateforme/)

Mesure 2 : Prescripteurs de mobilité

- Former les professionnels des CCAS à la mobilité et leur permettre de « prescrire » l'accès à certains services solidaire comme les transports solidaires (cf. Fiche A5) ou la location de véhicules solidaires (cf. Fiche A18).

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	☐	☐
Communes de la CCPM	☐	☐	☐
Région Pays de la Loire	☐	☐	☐
Département 85	☐	☐	☐
Cholet Agglomération	☐	☐	☐
CC du Pays des Herbiers	☐	☐	☐
Opérateurs privés	☐	☐	☐
Autres acteurs	☐	☐	☐

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Mesure 1 : En fonction de la structure et de l'accompagnement
Mesure 2 : Temps des professionnels

Indicateurs de suivi

Nombre de personnes accompagnées
Nombre de professionnels formés

Contexte et objectifs

Centraliser l'information mobilité et former les agents des collectivités et de France Services à la mobilité sur le territoire afin de mieux pouvoir orienter et conseiller les habitants.

La mise en place d'une cartographie interactive, pouvant recouvrir d'autres sujets que la mobilité, en s'appuyant sur la présence d'un service SIG au sein de la collectivité, permettra d'assurer une bonne connaissance de l'existant pour former et communiquer sur les offres en cours. Cette plateforme souple sera également simple à mettre à jour avec les évolutions apportées au système de mobilité.

Lien avec d'autres actions

A1 A2 A3 A4 A5

A6 A7 A8 A9 A10 A11 A12

A13 A14 A15 A16 A17 A18

A19 A20 A21 **A22**

Public cible

Actifs travaillant à Cholet ou aux Herbiers	■	Seniors	■
Actifs travaillant sur la CCPM	■	Public fragile	■
Jeunes	■	Visiteurs / touristes	■

Contenu et mesures

Mesure 1 : Formation des agents à la mobilité sur le territoire, pouvant passer par la création d'un guide de la mobilité, afin de leur permettre de disposer de l'intégralité des informations quant à la mobilité et aux offres disponibles sur le territoire.

Mesure 2 : Création d'une plateforme interactive et/ou numérique ouverte au grand public, pour permettre une compréhension et un accès facilité à l'information liée à la mobilité sur le territoire.

Mesure 3 : Actualisation régulière du guide de la mobilité (tous les ans), et distribution aux pôles relais.

Calendrier

Mesure 1 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 2 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Mesure 3 :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033

Gouvernance

	Maitrise d'ouvrage	*Partenaires techniques*	*Partenaires financiers*
CC Pays de Mortagne	■	■	■
Communes de la CCPM			
Région Pays de la Loire			
Département 85			
Cholet Agglomération			
CC du Pays des Herbiers			
Opérateurs privés			
Autres acteurs			

Evaluation de moyens

Etude(s) (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Investissement (€)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Fonctionnement (€/an)	< 10k	10k à 100k	100k À 1M	1M à 10M	> 10M
Temps humain	Qq j/an	0,2 ETP	0,5 ETP	1 ETP	X ETP

Financements

Intégré aux attributions du chargé de mission mobilité
Travail avec le service SIG

Indicateurs de suivi

Nombre de guides distribués ou consultés (si format papier)
Fréquentation de la plateforme numérique interactive.

Exemples d'accès à l'information mobilité

Le Guide Mobilité du Douaisis, Nord (59)

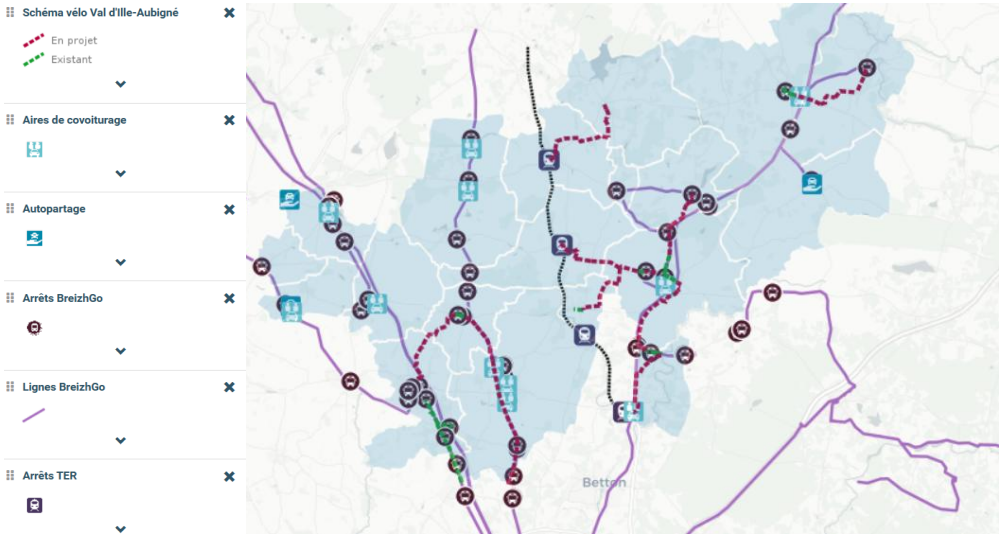
Guide qui regroupe toutes les informations quant à la mobilité sur le territoire :

- Transports en commun ;
- Modes actifs ;
- Permis de conduire ;
- Covoiturage ;
- Achat de véhicules – location – réparation ;
- Accompagnement ;
- Aides financières ;
- Plateforme mobilité du Douaisis ;
- Contacts.

Pour le format en ligne, des liens d'accès aux différents sites sont disponibles sur chaque page du guide.

Lien d'accès à l'information

Cartographie interactive de la CC Val d'Ille Aubigné, Ille-et-Vilaine (35)



Cartographie interactive accessible sur le site de la Communauté de Communes qui regroupe le schéma vélo de la CC (avec la partie existante et en projet), les aires de covoiturage, l'autopartage, les arrêts et lignes de cars, les arrêts TER, lignes ferroviaires, etc. Elle permet de localiser les offres au plus près de chez soi, mais également de choisir ce que l'on veut faire apparaître ou non près de chez soi.

En appuyant sur un élément de la carte (ici un arrêt BreizhGo), obtention d'informations et de liens directionnels vers les horaires des TC.

Synthèse du plan d'action

Pays de Mortagne

Rappel des principales subventions mobilisables

- **Fonds Vert**
  - **Volet covoiturage** : études et schémas, aires de covoiturage, lignes de covoiturage, communication/animation, campagnes d'incitation financières, ... Financement à hauteur de 20 à 50 %.
  - **Volet mobilités en zones rurales :** PMS, transport à la demande, autopartage, mobilité solidaire, service de location de vélos, ... Financement à hauteur de 20 à 50 %.
- **Région :**
  - Un doublement de l'offre de cars sur les lignes à fort potentiel, en accord avec les territoires – Quid de la 510 ?
  - D'ici 2030, la Région a l'ambition de développer un service de TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire. Il sera connecté au réseau structurant et permettra des rabattements sur les gares ou points d'arrêt du réseau Aléop. Il sera accessible aux personnes à mobilité réduite.
  - Cofinancement des projets de lignes de covoiturage spontané et de plateformes numériques d'autopartage portés par les Communautés de communes volontaires - Cofinancement de 50% HT du montant de l'opération plafonné à 15 000 € d'aide par projet.
  - Animer territorialement le covoiturage, développer les communautés d'usagers - Cofinancement de 50% HT du montant de l'opération plafonné à 15 000 € d'aide par projet.
  - Soutenir les investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional - Cofinancement de 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 300 000€ d'aide par projet

Synthèse du plan d'action

AXES		ACTIONS	MESURES	ECHEANCIER DE MISE EN ŒUVRE COURT TERME 2025-2027 MOYEN TERME 2028-2030 LONG TERME 2031-2033+	COÛT DE LA MESURE < 10K€ / 10K€ à 100 K€ / 100 K€ à 500 K€ / 500K à 1 M€ / > 1 M€	
Axe A : Transports collectifs	A1	Ouverture de la ligne ferroviaire Cholet <> Les Herbiers	Mesure 1 : Mise en exploitation de la ligne ferroviaire Cholet <> Les Herbiers		Inv. / Fonct.	Non mesurable
			Mesure 2 : Etude d'ouverture et d'aménagement de la gare de Mortagne-sur-Sèvre (approche transport, urbanistique et servicielle)		Inv. / Fonct.	
			Mesure 3 : Etude d'ouverture et d'aménagement de la gare de Saint-Laurent-sur-Sèvre (approche transport, urbanistique et servicielle)		Inv. / Fonct.	
	A2	Etoffer l'offre de la ligne La Roche-sur-Yon <> Cholet sur le territoire de la CCPdM	Mesure 1 : Etudier la mise en place et le tracé d'une ligne de car à haut niveau de service		Inv. / Fonct.	
			Mesure 2 : Mise en en exploitation de l'offre améliorée		Inv. / Fonct.	
	A3	Etudier le prolongement d'une des lignes du réseau urbain de Cholet Agglomération jusqu'à Mortagne-Sur-Sèvre	Mesure 1 : Étudier le prolongement d'une ligne du réseau Choletbus		Inv. / Fonct.	
			Mesure 2 : Mise en en exploitation de l'offre		Inv. / Fonct.	
	A4	Organiser une offre de TAD à destination des pôles structurants internes et externes (TAD Région)			Inv. / Fonct.	Offre régionale
	A5	Conforter, harmoniser et valoriser les déplacements solidaires communaux			Inv. / Fonct.	

Synthèse du plan d'action

AXES		ACTIONS	MESURES	ECHEANCIER DE MISE EN ŒUVRE COURT TERME 2025-2027	MOYEN TERME 2028-2030	LONG TERME 2031-2033+	COÛT DE LA MESURE < 10 K€	10K€ à 100 K€	100 K€ à 500 K€	500K à 1 M€	> 1 M€
Axe B : Schéma Directeur Cyclable	A6	Aménager les itinéraires du Schéma Directeur Cyclable	Mesure 1 : Réaliser les aménagements prévus dans le cadre de la première phase triennale (2025-2027)				Inv. / Fonct.				
			Mesure 2 : Réaliser les aménagements prévus dans le cadre de la deuxième phase triennale (2028-2030)				Inv. / Fonct.				
			Mesure 3 : Réaliser les aménagements prévus dans le cadre de la troisième phase triénale (2031-2033)				Inv. / Fonct.				
			Mesure 4 : Réaliser les aménagements non-prévus dans le cadre des trois phases triénales (après 2033)	Après 2033			Inv. / Fonct.				
	A7	Accompagner les communes dans leurs démarches d'apaisement de leurs centre-bourgs					Inv. / Fonct.				
	A8	Déployer du jalonnement le long des itinéraires du schéma directeur cyclable					Inv. / Fonct.				
	A9	Déployer du stationnement cyclable sur l'espace public et aux pôles générateurs de déplacement et lutter contre le vol	Mesure 1 : Equiper l'espace public et les services communaux / intercommunaux en stationnement cyclable.				Inv. / Fonct.				
			Mesure 2 : Mobiliser les vélocistes et associations du territoire autour des questions de lutte contre le vol				Inv. / Fonct.				

Synthèse du plan d’action

AXES		ACTIONS	MESURES	ECHEANCIER DE MISE EN ŒUVRE (COURT TERME 2025-2027 / MOYEN TERME 2028-2030 / LONG TERME 2031-2033+)	COÛT DE LA MESURE (< 10K€ / 10K€ à 100 K€ / 100 K€ à 500 K€ / 500K à 1 M€ / > 1 M€)
Axe B : Schéma Directeur Cyclable	A10	Faciliter l'accès au Vélo à Assistance Electrique	Mesure 1 : Mettre en place un système de location de VAE pour des dyrées variables de 1, 3 et 6 mois		Inv. / Fonct.
			Mesure 2 : Etudier la mise en place d'une aide à l'achat pour VAE		Inv. / Fonct.
			Mesure 3 : Former les agents de la collectivité à l'accompagnement au remplissage des dossiers de demande de subvention		Inv. / Fonct.
	A11	Réalisation d'un plan de communication			Inv. / Fonct.
	A12	Diffuser une culture vélo sur le territoire	Mesure 1 : Animations dans les écoles : Programme « Savoir rouler à vélo » (coup parti), Vélobus, etc…		Inv. / Fonct.
			Mesure 2 : Animations à destination des adultes : Remise en selle, découverte des itinéraires du territoire, etc…		Inv. / Fonct.
			Mesure 3 : Animation d'ateliers d'auto-réparation		Inv. / Fonct.
			Mesure 4 : Déploiement de points d’entretien et de gonflage identifiés (auprès des réparateur vélo, d’associations, voire sous forme de bornes sur l’espace public)		Inv. / Fonct.

Synthèse du plan d'action

AXES		ACTIONS	MESURES	ECHEANCIER DE MISE EN ŒUVRE (COURT TERME 2025-2027 / MOYEN TERME 2028-2030 / LONG TERME 2031-2033+)	COÛT DE LA MESURE (Inv. / Fonct.)
Axe modal : Mobilités partagées, décarbonée et démobilité	A13	**Faire du covoiturage une véritable alternative modale**	Mesure 1 : Développer une charte d'aménagement des aires de co-voiturage (services, aménagements, organisation, etc...)		
			Mesure 2 : Sécuriser / Déplacer / Aménager les aires de covoiturage en fonction du niveau d'importance affiché		
			Mesure 3 : Déployer une offre de covoiturage du quotidien via une application unifiée sur le territoire ou promouvoir l'ensemble des dispositifs de covoiturage agréés par Aléop pour bénéficier des prises en charges, voire en abondant les indemnisations.		
	A14	**Expérimenter un corridor de covoiturage le long de la RD160**			
	A15	**Accompagner le développement d'IRVE sur le territoire avec le SYDEV**	Mesure 1 : Engager des études de besoins sur les communes volontaires en partenariat avec le SYDEV		
			Mesure 2 : Déployer une offre aux gares di territoire et sur les aires de covoiturage de niveau 1 et 2		
	A16	**Déployer de l'autopartage aux portes d'entrées du territoire**	Mesure 1 : Equiper les gares de Mortagne-sur-Sèvre, et à plus long terme de Saint-Laurent-sur-Sèvre avec des services d'autopartage dits « en boucle » : la voiture est ramenée sur la station d'emprunt.		
			Mesure 2 : Etudier l'équipement des communes en autopartage, en fonctionnement « en boucle » ou « en trace directe ».		
	A17	**Promouvoir des permanences décentralisées de France Service**			
	A18	**Ouvrir un accès des véhicules solidaires**	Mesure 1 : Location sur des durées plus longues que permises par l'autopartage (1, 3 à 6 mois max, dans le cadre d'une embauche par exemple)		
			Mesure 2 : Encourager le développement d'une structure de garage solidaire qui pourrait être fixe ou ambulant.		

Synthèse du plan d'action

AXES		ACTIONS	MESURES	ECHEANCIER DE MISE EN ŒUVRE (COURT TERME 2025-2027 / MOYEN TERME 2028-2030 / LONG TERME 2031-2033+)	COÛT DE LA MESURE (< 10 K€ / 10K€ à 100 K€ / 100 K€ à 500 K€ / 500K à 1 M€ / > 1 M€)
Axe D : Formation Information Animation	A19	Recrutement d'un poste de chargé.e de mission mobilité			Inv. / Fonct.
	A20	Accompagner les entreprises et ZAE du territoire dans la réalisation de PME et PMiE	Mesure 1 : Recenser les employeurs potentiels et leur faire part de l'intérêt de la collectivité pour les plans de mobilité, notamment les PDMEC		Inv. / Fonct.
			Mesure 2 : Faire le rôle de relais des entreprises sur la question de la mobilité au travail, en fournissant conseil et en étant à l'écoute de leurs besoins		Inv. / Fonct.
	A21	Mobilité solidaire : Ouverture de structure d'aide à l'accès à la mobilité	Mesure 1 : Structure d'aide à l'accès à la mobilité		Inv. / Fonct.
			Mesure 2 : Prescripteurs de mobilité		Inv. / Fonct.
	A22	Faciliter l'accès à l'information mobilité	Mesure 1 : Formation des agents à la mobilité sur le territoire, pouvant passer par la création d'un guide de la mobilité, afin de leur permettre de disposer de l'intégralité des informations quant à la mobilité et les offres disponibles sur le territoire.		Inv. / Fonct.
			Mesure 2 : Création d'une plateforme interactive et/ou numérique ouverte au grand public, pour permettre une compréhension et un accès facilité à l'information liée à la mobilité sur le territoire.		Inv. / Fonct.
			Mesure 3 : Actualisation régulière du guide de la mobilité (tous les ans), et distribution aux pôles relais.		Inv. / Fonct.

Pays de Mortagne

Jean-Jacques ROBIN
07 84 93 54 30
jean-jacques.robin@iternet.org

Johann TURPYN
07 64 46 51 71
johann.turpyn@iternet.org

iter
coopérative de conseil en mobilités

Coopérative de conseil
en mobilités
118 rue Bonnat
31400 Toulouse
www.iternet.org