

tecurbis

Le conseil technique
indépendant

Communauté
de communes



LOIR
LUC
BERCE

Septembre 2023

Elaboration d'un plan de mobilité simplifié

Plan de mobilité simplifié finalisé

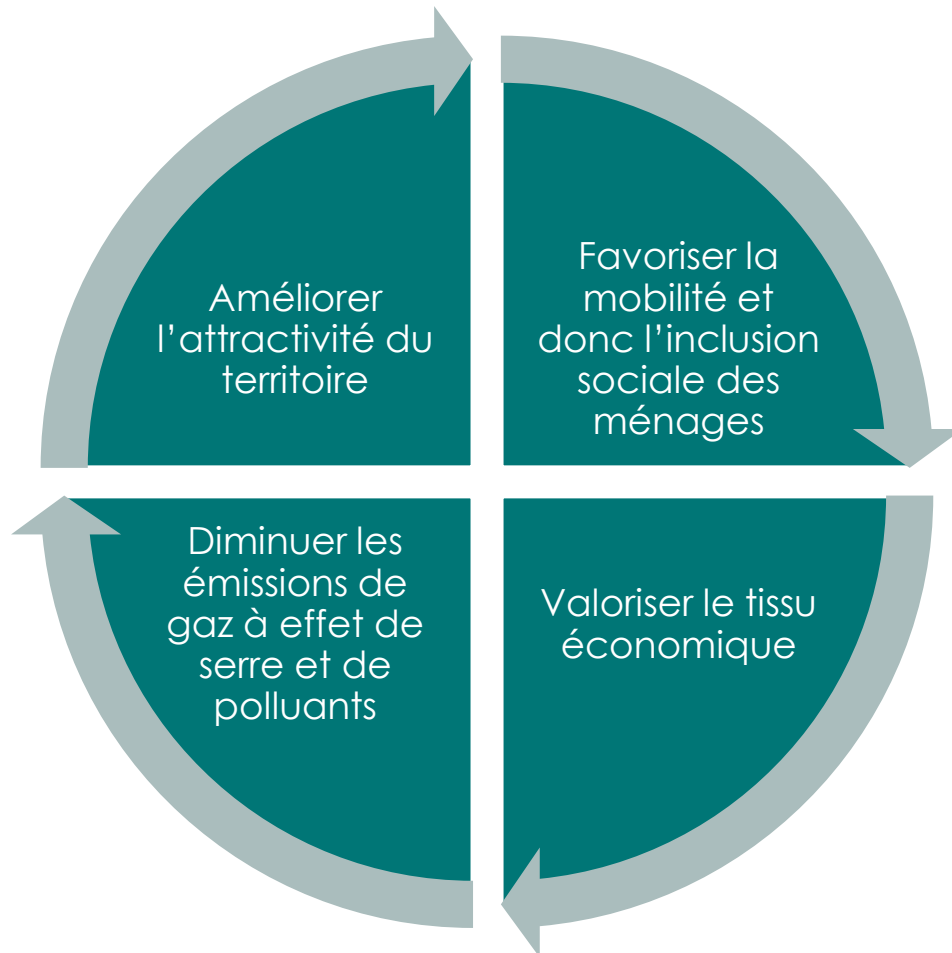
tecurbis

01

Une démarche encadrée
par la LOM



La finalité d'un PMS



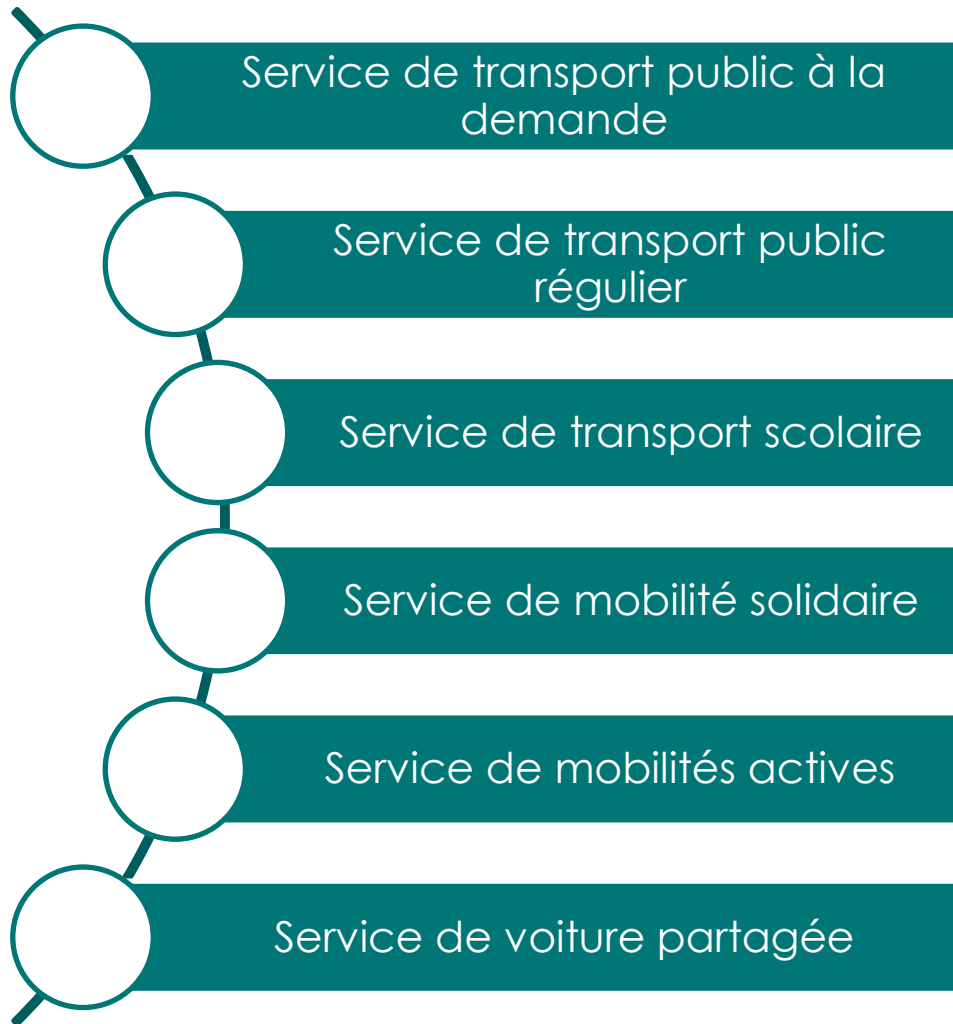
- Le Plan de Mobilité Simplifié (ci-après « PMS ») est pour la CCLLB une feuille de route pour donner corps à la compétence mobilité, exercée depuis le 01 juillet 2021, la CCLLB étant depuis une AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité).
- L'objectif est d'enclencher un cercle vertueux de la mobilité durable, tel que présenté ci-contre : le PMS est une démarche à la fois environnementale, économique et sociale.
- Il est issu d'une démarche partenariale comprenant une large concertation, décrite ci-après.
- Le PMS est un document non opposable juridiquement, mais qui fixe un cap en matière de politique de mobilité durable sur la CCLLB
- Il est défini et encadré par la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) selon les modalités décrites ci-après.

La LOM : 4 enjeux affichés

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24/12/2019 s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité:

- **La crise environnementale**, qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers les moyens moins polluants
- **Le manque d'investissement** pour les mobilités du quotidien, les investissements ayant longtemps été tournés vers les grands projets structurants
- **La dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires, notamment de faible densité
- **La multiplication des transports innovants**, qui engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés

Le cadre fixé par la LOM



- La CC ne peut mener des actions que sur son propre territoire :
 - La Région garde la main sur les TER et cars interurbains
 - Les Bassins de Mobilité sont des instances destinées à partager les réflexions en cours avec les EPCI voisins et la Région
- La CC n'a aucune obligation de niveau de service à assurer, elle définit elle-même les services à mettre en œuvre selon ses besoins et ses capacités.
- La CC n'a pas vocation à tout gérer directement, et peut par exemple s'appuyer sur le tissu associatif ou encore agir de concert avec les communes.

02

Historique du processus et apports de la concertation



Un document issu d'une étude en trois phases

Diagnostic

- COPIL de lancement le 21 novembre 2022
- Diagnostic de territoire et diagnostic mobilité
- 10 entretiens avec des acteurs-clés
- Enquête en ligne menée auprès de la population, entre décembre 2022 et janvier 2023 : 648 répondants
- Atelier de concertation le 26 janvier 2023
- COPIL de restitution du diagnostic le 6 février 2023

Définition du plan d'action

- Atelier de concertation le 28 mars 2023
- COPIL de validation du projet PMS le 5 septembre 2023
- Arrêt du projet par validation du conseil communautaire

Adoption du PMS

- Concertation des partenaires institutionnels de mi-septembre à mi-décembre (délai de 3 mois obligatoire, le silence valant acceptation)
- Consultation publique en janvier 2024 (21 jours à minima)
- Reprises et finalisation du PMS
- Adoption définitive à partir de mars 2024

Les apports de l'enquête en ligne



Points saillants

Souhaits d'évolution de la mobilité

- Les souhaits exprimés traduisent une inquiétude globale face à la dépendance du territoire à la voiture individuelle
- L'amélioration de l'offre de TER est beaucoup citée : cela traduit à la fois les difficultés actuelles de la ligne, mais aussi un besoin de transformer le service en réelle alternative compétitive
- Les infrastructures cyclables sont également identifiées comme un point à améliorer : il existe une possibilité de report modal pour certains déplacements

Affirmations les plus sélectionnées

1. *Il est important de mettre en place des transports en commun de proximité pour relier les villages aux centre-bourgs au sein de la CCLLB*
2. *Il est important d'investir en faveur des aménagements cyclables*
3. *Il est important de développer l'offre TER sur le territoire*
4. *Il est important de développer des alternatives à la voiture*
5. *Il est important de faciliter l'accès à la mobilité des PMR et personnes âgées et dépendantes*

Les apports de l'enquête en ligne

- Une enquête en ligne a été menée du 5 décembre 2022 au 15 janvier 2023 auprès des résidents et des actifs du territoire de la CCLLB
- Un total de 648 réponses a été recueilli, avec une bonne représentativité de la population



Synthèse AFOM issue du diagnostic

ATOUTS

- Une gare proche du centre ville à Montval-sur-Loir
- Un territoire propice au cyclo-tourisme
- Un service de transport solidaire déjà existant

FAIBLESSES

- 12 communes ne bénéficient d'aucune desserte non scolaire
- Absence de liaison entre les pôles du territoire
- Des zones d'emploi majeures éloignées des services de mobilité
- Des temps de parcours peu compétitifs en transport interurbain
 - Un TAD peu étoffé
- Un manque d'infrastructures cyclables non touristiques

OPPORTUNITES

- Prise de compétence mobilité
- Soutien de la Région Pays de la Loire (TAD, aménagements cyclables, Aléop covoiturage...)
- La participation aux Bassins de Mobilité
 - Un potentiel important de développement du covoiturage et du vélo « utilitaire »

MENACES

- Des ressources financières à mobiliser
- Un territoire étendu où il sera difficile de répondre à tous les besoins en même temps
- Une indispensable vigilance sur l'adéquation entre moyens déployés et résultats attendus, dans un territoire globalement rural

L'atelier de concertation du 28 mars 2023

Méthodologie de l'atelier :

- Des fiches-actions sont affichées au mur
- Pour chaque action vous devez noter l'impact pressenti de l'action pour la CCLLB, de 1 (peu d'impact) à 10 (impact très fort)
- Vous pouvez aussi modifier ou compléter l'action en laissant un post-it d'une autre couleur
- Voire même proposer d'autres actions sur la fiche dédiée !



IMPACT	Déposez le post-it de l'impact de l'action. 7 = faible impact / 10 = fort impact

L'atelier de concertation du 28 mars 2023

- Impact évalué des actions présentées en atelier :

THEME	ACTION	NOTES D'IMPACT				MOYENNE
MOBILITES SOLIDAIRES	Flotte de véhicules pour les publics en insertion	7	8	8	6	7,3
	Aide au permis de conduire	10	9	4	10	8,3
	Soutien au transport solidaire associatif	10	8	8	5	7,8
TAD	Accompagner le déploiement du TAD régional	9	8	6	10	8,3
MOBILITES PARTAGEES	Créer de nouvelles aires de covoiturage	8	9	6	10	8,3
	Plateforme de mise en relation des covoitureurs	8	9	7	10	8,5
	Créer un service d'autopartage	6	8	7	10	7,8
MOBILITES ACTIVES	Mailler le territoire en aménagements cyclables	10	8	3	1	5,5
	Encourager l'apaisement des centres bourgs	7	6	5	7	6,3
	Stationnement sécurisé et équipements type consignes	8	8	4	10	7,5
	Sensibilisation et formation vélo pour tous publics	9	6	2	1	4,5
	Mobilité durable des scolaires (vélobus, pédibus, vélo-rues...)	8	7	3	1	4,8
ECONOMIE, TOURISME, AMENAGEMENT	Plans de mobilité employeurs	10	7	3	6	6,5
	Accompagner l'obtention du label accueil vélo	8	7	3	8	6,5
	Favoriser la démobilité	9	9	3	1	5,5

Un PMS se déclinant en 13 actions sur 4 thématiques

Action		Thématique
1	Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs	Voiture partagée
2	Convertir de nouvelles aires de covoiturage	Voiture partagée
3	Accompagner le développement du TAD Régional	Transport public
4	Mettre en place une aide financière au permis	Mobilités solidaires
5	Soutenir le transport solidaire associatif	Mobilités solidaires
6	Proposer un service d'autopartage	Voiture partagée
7	Implanter du stationnement vélo sécurisé et des équipements de type consigne	Mobilités actives
8	Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes à but d'insertion	Mobilités solidaires
9	Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité	Transversal
10	Accompagner l'obtention du label « Accueil Vélo »	Mobilités actives
11	Réaliser un Schéma Directeur Cyclable	Mobilités actives
12	Encourager l'apaisement des centres-bourgs	Mobilités actives
13	Développer un plan de communication sur la mobilité	Transversal

tecurbis

03

Le plan d'action du Plan de Mobilité Simplifié



Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs



Enjeux et objectifs

- Enjeux
 - Favoriser le développement du covoiturage sur le territoire
 - Faciliter la mise en relation des usagers via une plateforme institutionnelle unique et identifiée comme tel
- Objectifs
 - Travailler avec la Région sur le développement du dispositif Aléop Covoiturage
 - Proposer une solution de mise en relation des usagers via une plateforme institutionnel
 - Formaliser la pratique du covoiturage sur le territoire, afin d'être en mesure d'en suivre les évolutions

Une plateforme de mise en relation des covoitureurs portée au niveau régional permet de répondre aux enjeux des pratiques actuelles en matière de covoiturage du quotidien, à l'intérieur du territoire communautaire, mais aussi en échange avec les territoires limitrophes (en Pays-de-la-Loire)

Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs



Description du programme

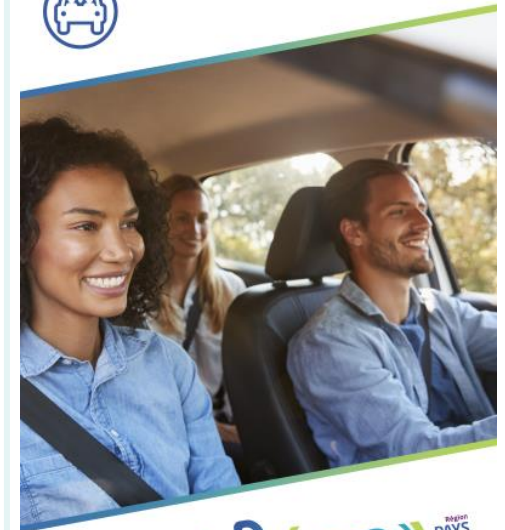
Afin de contribuer au développement du covoiturage sur son territoire, et pour s'inscrire dans une échelle territoriale pertinente, l'accompagnement du développement du dispositif régional semble être une réponse adéquate.

L'action est constituée des principes suivants :

- Adhésion à une plateforme de covoiturage via un opérateur partenaire de la Région : développement d'une offre socle sur le territoire, et mise à disposition d'un animateur local
- Travail partenarial à engager avec la Région pour encourager le développement de la pratique : communication, diffusion de l'information, événements de sensibilisation, etc...
- Promotion de la plateforme après des entreprises : proposition d'une offre premium, accompagnement, etc.

**Pour vos trajets quotidiens
domicile-travail,
pensez au covoiturage !**

Aléop subventionne vos trajets



Aléop Région
PAYS
de
LOIRE

aleop.paysdelaloire.fr  

Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs



Description du programme

La Région Pays-de-la-Loire encourage et subventionne la pratique du covoiturage sur les trajets du quotidien.

Subventionnement direct aux usagers

- La région subventionne directement les conducteurs et passagers s'ils passent par les plateformes Blablacar Daily, Karos, Klaxit ou Mobicoop
- Depuis le 1^{er} janvier 2023, l'Etat surabonde cette subvention

Subventionnement aux EPCI

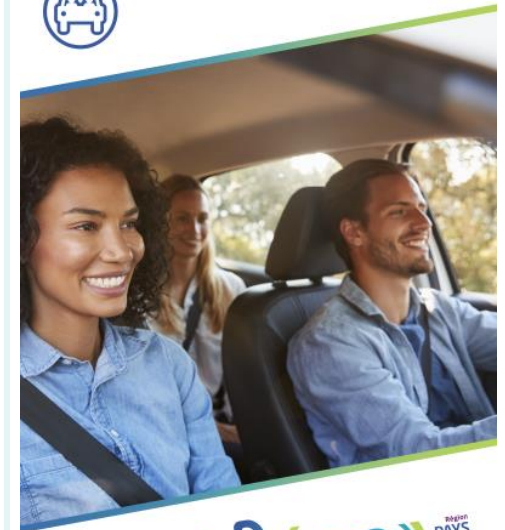
- La Région subventionne également les créations de communautés de covoitureurs au sein des zones d'activités, à l'initiative des collectivités

Stratégie de l'action

- Promotion du dispositif Aléop Covoiturage, sans coût de fonctionnement pour la CCLLB
- Création de communautés de covoitureurs au niveau des grandes zones d'activités / en partenariat avec les grands employeurs du territoire → 1 par grand bassin d'emploi ? (La Chartre, Montval-Luceau et le Grand Lucé ?)

**Pour vos trajets quotidiens
domicile-travail,
pensez au covoiturage !**

Aléop subventionne vos trajets



Aléop Région
PAYS
de LA
LOIRE

aleop.paysdelaloire.fr  

Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs



Mise en œuvre



Publics cibles

- Actifs
- Publics non-motorisés (jeunes, notamment)



Localisation

- Ensemble de la CCLLB
- Région Pays-de-la-Loire



Moyens à mobiliser

- Accompagnement au déploiement du service : coordination avec la Région, mise en place de la plateforme, communication → interne à la CCLLB
- Animation/promotion auprès des usagers, des entreprises, des centres-sociaux, etc... → interne CCLLB ou référent covoiturage (plateforme/Région/prestataire?)



Coûts et recettes associées

- Pas de recettes
- Financement Fond Vert possible sur 3 ans
- Coûts pour la CCLLB, variables selon la nature des moyens de communication envisagés → subventionnement des trajets ? / prix de la plateforme ?

Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Région Pays-de-la-Loire
- Prestataire covoiturage
- Entreprises



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **1**

Mise en œuvre : **2024**



Indicateurs de suivi

- Suivi des réservations sur la plateforme
- Trafic sur le site
- Incidents affectant les réservations (+ analyse des causes)
- Taux d'annonces sans réponses
- Itinéraires principalement demandés
- Enquête satisfaction usagers sur la plateforme

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.



Estimation financière

- Environ 15 000 € /an pour une adhésion de la CCLLB à une plateforme de type Karos
- L'abonnement peut ouvrir le droit à des tarifs préférentiels pour les entreprises du territoire
- Le coût de l'adhésion inclue un accompagnement de la collectivité à la mise en place du service

Convertir de nouvelles aires de covoiturage



Enjeux et objectifs

- Enjeux
 - Favoriser le développement du covoiturage sur le territoire
 - Formaliser les pratiques et sécuriser les usagers
- Objectifs
 - Etablir un recensement des besoins
 - Mailler le territoire en aires aménagées et facilement identifiables
 - Développer un référentiel commun aux aires du territoire, afin de proposer un niveau de service homogène aux usagers potentiels

L'implantation d'aires de covoiturage doit être réfléchie de façon à maximiser leur chalandise et à faciliter le développement des pratiques de covoiturage pour les usagers. Elles sont le support physique du développement de ce mode partagé, et sont donc un élément indispensable d'une politique de développement du covoiturage. Dans une optique de sobriété foncière, selon les configurations, les solutions de conversions de parkings existants seront recherchées.

Convertir de nouvelles aires de covoiturage



Description du programme

Il existe actuellement deux aires de covoiturage formalisées sur le territoire, au Grand-Lucé et à Loir-en-Vallée (Ruillé sur Loir).

L'action est constituée des principes suivants :

- Identification des lieux d'implantation : un travail d'identification des zones de chalandises et des sites d'implantation doit être fait en amont, afin de planifier le développement des aires. Note : une aire peut être créer ex-nihilo, ou bien être implantée sur un parking existant
- Travail partenarial à engager les communes, et éventuellement le département, afin de coordonner les réalisations
- Focus spécifique sur la sortie de l'A28 : travail partenarial avec le concessionnaire autoroutier
- Mise en service des aires, et intégrations aux outils de covoiturage : plateformes, communication, etc...

A noter : le développement des aires est à articuler avec le développement progressif des infrastructures de recharge électrique pour véhicules



Convertir de nouvelles aires de covoiturage



Éléments à inclure dans l'aménagement des aires de covoiturage

- Jalonnement (indiquer l'aire par un panneau directionnel aux différentes intersections situées à proximité)
- Signalétique avec panneau réglementaire CE52
- Totem conforme à la charte de la CCLLB (si développée, exemple ci-contre)
- Revêtement qualitatif et délimitation des places
- Eclairage
- Mobilier urbain (poubelle, notamment)
- Abri
- Stationnement vélo
- A terme : borne de recharge pour véhicule électrique



Convertir de nouvelles aires de covoiturage



Mise en œuvre



Publics cibles

- Actifs
- Tous publics



Localisation

- Ensemble de la CCLLB
- Lieux d'implantation à définir



Moyens à mobiliser

- Identification des implantations et des financements possibles, inventaire des besoins (remontées depuis les communes, projets déjà identifiés, etc...)
- Coordination des acteurs → clé de répartition à trouver entre CCLB et communes : quel rôle pour la CC ? Soutien méthodologique, maîtrise d'ouvrage, cofinancement ?



Coûts et recettes associées

- Pas de recettes
- Financement Fonds Vert possible
- Coûts variables selon la nature des aménagements envisagés (création ex-nihilo ou conversion, quels équipements sur l'aire, etc...)
 - 5 à 25 k€ pour une conversion
 - 50 k€ et plus pour une création

Convertir de nouvelles aires de covoiturage



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes
- Département si route départementale
- Région / Etat (financements)
- Concessionnaire A28



Estimation financière

- De 5 000 € à 25 000 € pour la transformation d'une surface de parking existante (solution à privilégier)
- Très variable si création ex-nihilo : 50 000 € à 150 000 € (solution à privilégier pour la sortie de l'A28)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 2

Mise en œuvre : **recensement des besoins à effectuer en 2024, mise en œuvre concrète de l'action dès 2025**



Indicateurs de suivi

- Remplissage des stationnements dédiés
- Suivi des trajets effectués depuis et vers les aires sur les plateformes de covoiturage (cf. action 1)

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.

Accompagner le développement du TAD régional



Enjeux et objectifs

➤ Enjeux

- Compléter le maillage territorial en transports en commun par le biais d'un service de TAD :
 - À l'itinéraire et aux horaires prédéfinis, déclenché sur réservation préalable
 - En zonal (trajet de point A à point B, sans itinéraire prédéfini), déclenché sur réservation préalable
- Faire évoluer l'offre de transport à la demande existante sur le secteur Lucé, en étendant le périmètre du service à l'ensemble du territoire, et en harmonisant son fonctionnement

➤ Objectifs

- Chercher une meilleure adéquation entre utilité sociale et coût du service
- Définir les modalités de fonctionnement, afin de les adapter au mieux aux besoins de déplacements sur le territoire

La CCLLB peut accompagner le développement du service régional de TAD sur son territoire, qui est une opportunité de proposer une nouvelle solution de mobilité à moindre coût pour la communauté de communes. La collaboration avec la Région permet d'adapter au mieux le service aux réalités et besoins du territoire.

Accompagner le développement du TAD régional



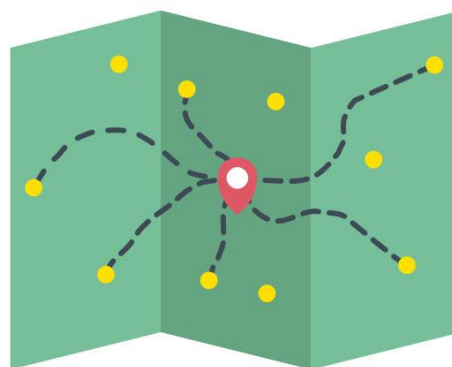
Description du programme

La CC Loir, Lucé, Bercé dispose actuellement d'un transport à la demande au fonctionnement limité au périmètre de l'ancienne CC de Lucé. Ce TAD est un reliquat du service départemental, mis en place pour rabattre le secteur vers le Grand-Lucé et la ligne régulière 216.

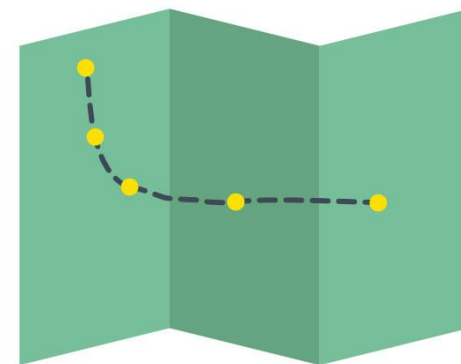
Consécutivement à sa prise de compétence sur les anciens réseaux départementaux, la Région met en place une couverture totale de son territoire en TAD. Cette mise en place se fait en partenariat avec les EPCI, et est l'occasion pour la CCLLB de bénéficier d'un service à la demande socle, dont elle accompagne le développement et qu'elle pourra compléter si tel est son souhait.

L'action nécessite des précisions de la part de la Région sur sa politique de développement d'offres de transport à la demande sur le territoire.

TAD zonal



Ligne virtuelle



Une structure de coût différente du transport classique: **plus le TAD fonctionne, plus il coûte cher à la collectivité.**

Accompagner le développement du TAD régional



Mise en œuvre



Publics cibles

- Publics non-motorisés
- Déplacements **occasionnels uniquement**



Localisation

- Ensemble de la CCLLB
- Modalités de fonctionnement à fixer avec la région (trajets possibles, horaires, tarification, conditions d'accès, etc...)



Moyens à mobiliser

- Moyens internes à la CCLLB pour collaboration avec la Région sur l'élaboration du service
- Gestion du service par la Région



Coûts et recettes associées

- Pas de recettes (pour la CCLLB)
- Pas de coût pour la CCLLB si offre socle régionale

Accompagner le développement du TAD régional



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Région
- CCLLB
- Communes
- Concertation locale afin de cerner les besoins de façon fine



Estimation financière

- Pas de financement de la part de la CCLLB si offre socle régionale
- Financement complémentaire si offre complémentaire mise en place (exemple : le samedi matin), dont le montant dépend du service complémentaire mis en place et de sa fréquentation



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court à moyen terme – dépendant de la Région (2025?)**



Indicateurs de suivi

- Données de fréquentation du service, avec distinction par mois
- Production kilométrique
- Taux de déclenchement, taux de groupage
- Taux de refus
- Enquête satisfaction usagers

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.

Mettre en place une aide financière au permis



Enjeux et objectifs

- Enjeux
 - Favoriser la mobilité et l'accès à l'emploi, notamment des plus jeunes
 - Réduire les inégalités sociales d'accès à la mobilité, en levant le frein qu'est le coût du permis
- Objectifs
 - Faciliter l'accès au permis de conduire pour les habitants de la CC
 - Maîtriser le budget alloué à cette subvention

Bien qu'à la limite de la compétence mobilité, l'aide au permis est une manière de favoriser l'autonomie des habitants sur le territoire, et permet aux bénéficiaires d'accéder à une solution de mobilité pérenne. Ces personnes ne sont par la suite plus dépendantes de tiers ou de services de mobilité à vocation sociale pour assurer leurs déplacements.

Mettre en place une aide financière au permis



Description du programme

La CC Loir, Lucé, Bercé a la possibilité de subventionner l'obtention du permis de conduire pour ses habitants.

L'établissement des critères d'éligibilité de la subvention est à la discrétion de la Communauté de Communes (âge, niveau de revenu, situation professionnelle, etc...)

Un montant maximal de subvention peut être décidé en amont de la mise en œuvre de la mesure. Les subventions sont alors attribuées jusqu'à épuisement du budget.



D'autres dispositifs de financements peuvent exister (permis à 1€/j, etc...). Il est donc nécessaire d'orienter les demandeurs de subventions vers les solutions auxquelles ils sont éligibles, afin de préserver les financements locaux

Mettre en place une aide financière au permis



Mise en œuvre



Publics cibles

- Jeunes
- Publics en réinsertion
- Critères d'éligibilité à définir



Localisation

- Ensemble de la CCLLB



Moyens à mobiliser

- Moyens internes à la CCLLB pour examen des dossiers, attribution des subventions
- Possibilité de mobiliser les missions locales / centres sociaux ?



Coûts et recettes associées

- Selon modalités de financement choisies : à la discrétion de la CCLLB
- A titre informatif, le coût moyen du permis de conduire en Région Pays-de-la-Loire était de 1350 € sur l'année 2022

Mettre en place une aide financière au permis



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Acteurs sociaux



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **en place depuis 2023, pérennité à questionner. L'action sera adaptée selon l'évolution de la politique sociale de la CCLLB en la matière.**



Indicateurs de suivi

- Attribution des financements (nombre de bénéficiaires)
- Taux de réussite à l'examen
- Nombre d'heures de conduites nécessaires estimées par les auto-écoles pour les bénéficiaires

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.



Estimation financière

- Cout de l'action déjà pris en compte sur le budget social
- Pour rappel : Un fond de 7500 € est destiné à subventionner le passage du permis de conduite (pérennité à questionner)

Soutenir le transport solidaire associatif



Enjeux et objectifs

- Enjeux
 - Favoriser la mobilité occasionnelle des personnes fragiles non-motorisées
- Objectifs
 - Faciliter le fonctionnement des initiatives associatives de transport solidaire
 - Pérenniser les services actuellement en place,

Les services solidaires proposés par Réso'AP ou par les centres sociaux sont une part essentielle des solutions de mobilité sur le territoire de la CCLLB. La faible densité de population ne permettant pas d'organiser une couverture forte en transports en commun, les publics non-motorisés sont très liés aux services solidaires. Il y a donc un intérêt public à les pérenniser.

Soutenir le transport solidaire associatif



Description du programme

Cette action vise à apporter un soutien aux différents services de transports solidaires présents sur le territoire, à savoir :

- Le Réso'AP
- Les navettes assurées par les centres sociaux

Le fonctionnement de ces services repose notamment sur le nombre de bénévoles et la vitalité de l'associations. Les structures concernées ont signalé des difficultés de fonctionnement récurrentes.

La CCLLB peut venir appuyer l'action de ces structures, soit sous la forme d'un apport financier direct, soit via un soutien logistique dont les contours devront être définis.



RÉSO'AP S'INSTALLE EN MAINE COEUR DE SARTHE

Réunion publique
d'informations

MARDI 10 MAI
14H30



Salle des fêtes de
Joué l'Abbé



Vous souhaitez vous engager et
accompagner les personnes
qui rencontrent des difficultés
de mobilité ?

Rejoignez notre équipe de bénévoles.



Soutenir le transport solidaire associatif



Mise en œuvre



Publics cibles

- Publics fragiles et/ou dépendants, non-autonome pour leur mobilité



Localisation

- Ensemble de la CCLLB



Moyens à mobiliser

- Selon modalités de l'action :
 - Aucun, si financement direct sans autre forme d'assistance
 - Personnel en appui des associations, si aide logistique



Coûts et recettes associées

- Selon modalités de financement choisies : à la discrétion de la CCLLB

Soutenir le transport solidaire associatif



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Acteurs sociaux



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **2**

Mise en œuvre : **court terme (concertation des acteurs)**



Indicateurs de suivi

- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de bénévoles
- Nombre de trajets effectués
- Nombre de kilomètres parcourus

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.



Estimation financière

- A la discrétion de la CCLLB :
 - Nécessité d'établir un bilan des difficultés avec les acteurs concernés
 - Modalités d'intervention à fixer
 - Prévision de 5 000 € annuels au budget du PMS

Proposer un service d'autopartage



Enjeux et objectifs

- Enjeux
 - Encourager la pratique de l'autopartage sur le territoire
 - Inciter au partage de la voiture et à la réduction du nombre de véhicules par ménage
 - Faciliter la mobilité pour les personnes dans le besoin
- Objectifs
 - Développer la pratique sur le territoire afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle, et à long terme, réduire la motorisation des ménages
 - Proposer une solution de mobilité complémentaire et ponctuelle pour les personnes dans le besoin

L'autopartage est une solution de mobilité pertinente en milieu rural, pouvant notamment prendre la forme d'un service de mobilité porté par une collectivité à destination des habitants.

Proposer un service d'autopartage



Description du programme

La CCLLB peut mettre à disposition du public une flotte de véhicules partagés en différents points de son territoire, de façon à offrir des possibilités de déplacement à un public n'ayant pas la voiture personnelle à disposition en général ou bien sur le moment.

Différentes modalités possibles :

- Système en boucle à privilégier pour des raisons de praticité et d'économie (la voiture est remise par l'utilisateur à son point de départ) ;
- Mais système en « trace directe » possible également, engendre alors des frais de personnel pour réguler la flotte de véhicules ;
- Il est également possible pour une administration de mettre à disposition du public tout ou partie de sa flotte de véhicules de service. Le coût du dispositif est alors très faible, mais le service à l'utilisateur n'est rendu qu'en dehors des heures et jours de travail des administrations concernées.

Une échelle à réfléchir :

- Le dispositif peut être cantonné à une échelle réduite (exemple : 1 voiture disponible dans les principales communes) ;
- Ou bien peut s'inscrire dans un projet territorial plus vaste en partenariat avec les EPCI voisins, à l'échelle du bassin de mobilité.

Le Tablier, 1ère commune de Vendée à expérimenter le service public d'autopartage !



Expérience

Le Tablier (85)

750 habitants

40 inscrits, 20 utilisateurs réguliers

Proposer un service d'autopartage



Mise en œuvre



Publics cibles

- Ménages et public non-motorisés
- Ménages bi-motorisés



Localisation

- Ensemble de la CCLLB
- Emplacements à préciser selon les opportunités locales (parc public existant)



Moyens à mobiliser

- CCLLB
 - À minima pour le suivi contractuel du service
 - Suivi technique du service, si solution retenue
- Communes (conversion du parc existant)
- Partenaire privé de gestion du service, le cas échéant



Coûts et recettes associées

- Recette selon la tarification du service
- Fonctionnement : 5 k€ à 7 k€ /an
 - Assurance et entretien des véhicules et stations
 - Gestion du service
- Investissement : 40 k€ à 50 k€ pour 2 véhicules électriques et 1 station en cas de choix de système à bornes

Proposer un service d'autopartage



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes (recensement du parc existant)
- ADEME / Région (subventionnement, aide technique)
- Service Mouv'n go (Pôle Métropolitain Le Mans Sarthe), pour une possible intégration au service à terme ?



Estimation financière

- Coût quasi nul en cas de mise à disposition d'un véhicule communal existant
- Hypothèse de 4 stations à double véhicule, soit 8 véhicules :
 - Investissement : 160 000 à 200 000 €
 - Fonctionnement : 40 000 à 60 000 € / an
 - Recettes : 4 000 € à 8 000 € / an (estimation entre 500 et 1 000 € / an et par véhicule)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **2**

Mise en œuvre : **court terme (2024) => test sur des véhicules communaux existants, avec gestion par les mairies**

Moyen terme => éventuelle mise en place d'un système communautaire



Indicateurs de suivi

- Taux de réservation par véhicule mis à disposition
- Nombre de réservation par période
- Durée de la réservation et nombre de kilomètres parcourus
- Principaux trajets effectués (prise > destination > dépose)

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.

Planter du stationnement vélo sécurisé et des équipements type consignes



Enjeux et objectifs

L'implantation de stationnements sécurisés pour vélos devra être articulée avec l'établissement d'un schéma directeur cyclable (cf. action 12).

Le schéma directeur peut intégrer un volet stationnement, afin d'identifier précisément où planter l'offre de stationnement, en cohérence avec les axes de circulation cyclables préconisés par le schéma directeur.

➤ Enjeux

- Encourager la pratique du vélo au quotidien sur le territoire
- Faciliter les solutions de stationnement vélo au sein de la CCLLB
- Limiter les risques de vol de vélo

➤ Objectifs

- Constituer un maillage de solutions de stationnement vélo homogène et répondant aux besoins dans chaque commune

La crainte du vol est un frein très fort au développement de la pratique du vélo, tout comme le sentiment d'insécurité sur la route. C'est pourquoi il est nécessaire de développer une offre de stationnement en consigne, près des zones commerciales ou en centre-ville par exemple.

Planter du stationnement vélo sécurisé et des équipements type consignes



Description du programme

Le cycliste dans ses déplacements a besoin de stationner son vélo au plus près de sa destination. Pour cela, une offre de stationnement de qualité et suffisamment dimensionnée est nécessaire. L'offre doit être sécurisée et sécurisante, facilement accessible et utilisable, et bien visible.

Les besoins en stationnement dans l'espace public correspondent aux centres bourgs, aux principaux pôles d'emplois et de commerce, aux sites d'enseignement, etc.

Principe général :

- Implantation d'abris vélos sécurisés (fermés) dans des lieux stratégiques : mairie, gare, établissement scolaire, etc, qui seront déterminés lors de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable.
- Implantation d'arceaux vélo dans des lieux de chalandise : place, parc, zone commerciale, établissement scolaire, supermarché, complexe sportif, restaurant, etc.
- Le vélotourisme peut également être soutenu avec l'implantation de stationnement sécurisé à proximité des sites touristiques.



Planter du stationnement vélo sécurisé et des équipements type consignes



Mise en œuvre



Publics cibles

- Cyclistes actuels (loisir et du quotidien)
- Cyclistes potentiels (loisir et du quotidien)
- Cyclotouristes



Localisation

- Ensemble de la CCLLB
- Plan de déploiement à préciser, en lien avec les communes et les réalisations d'itinéraires cyclables, ou les requalifications d'espaces publics



Moyens à mobiliser

- CCLLB
- Communes



Coûts et recettes associées

Prix indicatifs, hors pose :

- Arceau vélo (2 places) : 200 € HT /unité
- Abris vélo (6 à 10 pl.) : 5000 € HT/unité
- Box sécurisé (2 à 4 pl.) : 4000 à 6000 € HT/unité

Planter du stationnement vélo sécurisé et des équipements type consignes



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 2

Mise en œuvre : **moyen terme (consécutivement à l'adoption du Schéma Directeur Cyclable)**



Indicateurs de suivi

- Nombre de places de stationnement sécurisé créées par commune
- Utilisation des stationnements en place (campagnes de comptages)

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.



Estimation financière

Coût estimé sur un plan de déploiement théorique (maximaliste) :

- 100 arceaux à vélo
- 5 box sécurisés
- 5 abris
- 60 000 €
- Subventionnements possibles : Alvéole Plus, Région

Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes à but d'insertion



Enjeux et objectifs

➤ Enjeux

- Faciliter l'accès à une solution de mobilité pour les publics dans le besoin (jeune adulte, personne en recherche d'emploi ou de formation, public en insertion, etc)

➤ Objectifs

- Proposer une solution ponctuelle dans l'attente d'une mobilité adaptée (obtention du permis, réparation de son véhicule, solution alternative...)

L'action a pour but de proposer un service de location de véhicules sans permis (2RM, voiture sans permis, etc), aux personnes ayant des besoins de mobilité à but d'insertion.

Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes à but d'insertion



Description du programme

Le service souhaité par la CCLLB peut prendre plusieurs formes :

- Service porté par un prestataire social local (CCAS, Mission locale, etc) ;
- Service porté par un prestataire privé (garagiste, réparateur, etc).

La CCLLB peut notamment proposer un portage via un garage solidaire.

Les véhicules à disposition peuvent également être variés :

- 2RM / Scooter thermique ou électrique, vélo à assistance électrique ;
- Voiture sans permis (type Citroën AMI).

Les publics cibles sont les suivants :

Jeune adulte sans permis ;

- Personne en recherche d'emploi ;
- Personne en formation, ou en accès à un premier emploi ;
- Bénéficiaire du RSA, etc.
- Les conditions d'accès peuvent être :
 - Demande auprès du prestataire ;
 - Durée limitée dans le temps (1 semaine, 1 mois, 3 mois, etc)
 - Versement d'une caution par le bénéficiaire ;
 - Tarification différenciée selon la situation.



Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes à but d'insertion



Mise en œuvre



Publics cibles

- Personnes en phase de réinsertion professionnelle



Localisation

- Ensemble de la CCLLB



Moyens à mobiliser

- CCLLB : financement et suivi du dispositif
- Partenaires sociaux : gestion du dispositif, accompagnement à la réinsertion
- Prestataire privé : entretien et distribution des véhicules



Coûts et recettes associées

Prix indicatifs :

- Hypothèse 5 VAE : 10 à 15 k€ d'investissement
- Hypothèse 2 2RM électriques : 5 k€ d'investissement
- Hypothèse 2 voiturettes électriques : 15 k€ d'investissement

Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes à but d'insertion



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes
- Partenaires sociaux
- Prestataire privé



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **3**

Mise en œuvre : **court à moyen terme**



Indicateurs de suivi

- Taux de réservation par véhicule mis à disposition
- Nombre de réservation par période
- Durée de la réservation et nombre de kilomètres parcourus
- Enquête satisfaction usagers



Estimation financière

A affiner selon modalités du service

- sur la base de 10 VAE, 5 2RM électriques et 5 voiturettes électriques
- 55 à 60 k€ d'investissement
- 10 k€/an de fonctionnement (gestion du service, réparation, assurance, etc...)

Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité



Enjeux et objectifs

➤ Enjeux

- Faciliter la mobilité professionnelle (déplacements domicile-travail) et limiter l'autosolisme
- Limiter l'impact de la mobilité professionnelle au quotidien et réduire l'empreinte carbone liée aux déplacements

➤ Objectifs

- Encourager les entreprises à réaliser leur Plan de Mobilité dans le but d'améliorer les conditions d'accès à l'emploi et de limiter l'impact des activités économiques sur l'environnement
- Réfléchir avec les employeurs à l'opportunité de mettre à disposition un parc de Vélos à Assistance Electrique à disposition d'actifs qui en feraient la demande.

Les entreprises peuvent porter un Plan de Mobilité et agir concrètement sur les déplacements domicile-travail, le transport de marchandises ou encore l'accès à l'emploi.

Il sera nécessaire dans un premier temps d'engager un dialogue avec les entreprises du territoire afin de cerner leurs besoins réels. Un focus particulier sera effectué sur l'opportunité de déployer des VAE en location longue durée.

Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité



Description du programme

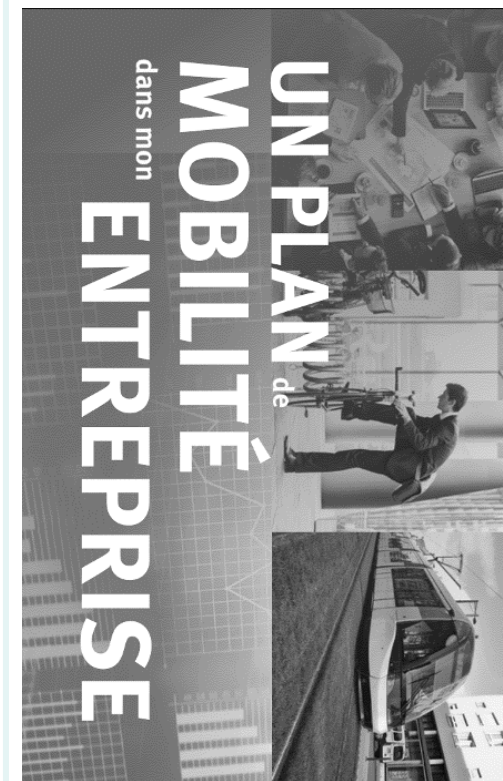
La CCLLB peut inciter les principales entreprises ou administrations du territoire à lancer des Plans de Mobilités (anciennement PDE/PDA) visant à trouver des solutions sur mesure et suivies dans le temps pour limiter l'usage de l'automobile individuelle tant pour les salariés que les visiteurs. Un plan de mobilité peut se lancer à l'échelle d'une zone d'activité en groupant plusieurs entreprises.

De nombreux effets sont attendus :

- Réduire les coûts liés aux déplacements et optimiser les surfaces de stationnement,
- Améliorer le pouvoir d'achat des salariés,
- Diminuer les risques routiers et la congestion,
- Améliorer la qualité de l'air,
- Améliorer l'image des entreprises et favoriser le bien-être au travail.

Une démarche exigeante mais personnalisée :

- Suppose de faire appel à un prestataire spécialisé qui va établir un diagnostic complet pour chaque salarié concerné,
- Un suivi indispensable à faire à chaque changement d'organisation dans les entreprises concernées,
- Un panel de solutions adaptées au contexte : covoiturage, flotte de vélo/véhicules partagés, mise en place de douches, etc...



Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité



Mise en œuvre



Publics cibles

- Entreprises
- Zones d'activité



Localisation

- Ensemble de la CCLLB



Moyens à mobiliser

- CCLLB : subventionnement, appui technique et suivi du dispositif
- Entreprises : conduite de la démarche, désignation d'un référent par entreprise

€ Coûts et recettes associées

Action n'appelant pas d'investissement direct de la CCLLB, mais possibilité de subventionnement de l'action

Réalisation d'un plan de déplacement pour les agents communautaires (mutualisable avec les agents des mairies), pour l'exemplarité

Modalité, plafond et montant de subvention à la discrétion de la CCLLB

Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Entreprises
- EPCI voisins en cas de gros employeur



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **3**

Mise en œuvre : **court à moyen terme**



Indicateurs de suivi

- Recensement des démarches engagées sur le territoire chaque année
- Avancement et difficultés rencontrées sur les PDM engagés
- Nombre d'actions mises en œuvre pour chaque PDM
- Evolution des parts modales pour le Domicile-Travail au sein de chaque entreprise engagée



Estimation financière

Temps humain pour dialoguer avec les entreprises

Diffusion de l'information sur l'offre de mobilité incluse dans le budget de l'action 13

Coût estimatif d'une étude : de 10 à 20 k€ par entreprise / 25 à 50 k€ pour une zone d'activité

Accompagner l'obtention du label Accueil Vélo



Enjeux et objectifs

- Enjeux
 - Faciliter la pratique touristique à vélo
 - Développer le cyclotourisme
- Objectifs
 - Faciliter la lisibilité de l'offre touristique disponible à destination des cyclistes et cyclotouristes
 - Développer le tissu touristique local
 - Accompagner les établissements touristiques dans la démarche d'obtention du label

Bien que la Communauté de Communes puisse venir en appui de la mise en œuvre de cette action, elle relève avant tout de l'action de l'Office de Tourisme, et doit être réfléchie à l'échelle de la destination touristique Val de Loir.

Accompagner l'obtention du label Accueil Vélo



Description du programme

Accueil Vélo est une marque nationale garantissant un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables, à destination des cyclotouristes en itinérance.

Un établissement « Accueil Vélo » peut être :

- Un hébergement
- Un loueur / réparateur de cycles
- Une offre de restauration
- Un office de tourisme / un site touristique

La Communauté de Communes étant traversée par la véloroute V47 « La Vallée du Loir à Vélo », le développement du label sur le territoire pourrait faciliter la venue et la consommation des cyclotouristes sur le territoire communautaire.



Accompagner l'obtention du label Accueil Vélo



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes
- Office du tourisme



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **3**

Mise en œuvre : **moyen terme**



Indicateurs de suivi

- Nombre d'établissements labélisés

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.



Estimation financière

- Portage par l'Office du Tourisme Vallée du Loir
- Pas de contribution financière

Réaliser un Schéma Directeur Cyclable



Enjeux et objectifs

- Enjeux
 - Favoriser la mobilité à vélo sur le territoire ;
 - Mettre en place les conditions nécessaires à la pratique du vélo en sécurité afin de favoriser le report modal.
- Objectifs
 - Etablir un plan d'actions spécifique à la mobilité à vélo sur le territoire
 - Définir une stratégie cyclable adaptée au territoire : aménagements, jalonnement, stationnement, services, etc.
 - Encourager et sécuriser la pratique du vélo via la réalisation de jalonnement cyclable sur un réseau d'itinéraires recommandés structurants, empruntant des routes peu fréquentées ;
 - Encourager et sécuriser la pratique du vélo via l'aménagement de pistes cyclables sur des portions de routes très fréquentées, afin que le réseau d'itinéraires recommandés soit continu;
 - Encourager et sécuriser la pratique du vélo en apportant un appui technique et financier aux communes pour l'aménagement de pistes cyclables sur de chemins communaux permettant d'accéder aux pôles de proximité .

La réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable doit permettre à la collectivité de disposer d'une stratégie propre au développement de la pratique du vélo sur son territoire. Cette action englobe l'action 12, qui permettra un regard plus local sur les bourgs.

Réaliser un Schéma Directeur Cyclable



Description du programme

La CCLLB peut approfondir sa politique de mobilité en réalisant un Schéma Directeur Cyclable.

Ce document a vocation à être annexé au Plan de Mobilité, et comprend son propre plan d'action.

Le but de la démarche est de répondre aux enjeux de développement des pratiques du vélo et de la marche à pied sur le territoire :

- Réalisation d'un diagnostic approfondi sur la cyclabilité du territoire
- Formulation de préconisation d'aménagement, de jalonnement, et de stationnement,
- Rédaction d'un plan d'action spécifique.

Le Schéma Directeur se décline en itinéraires à aménager par ordre de priorité, ainsi qu'en actions d'accompagnement visant à favoriser les pratiques sur le territoire.

La démarche est particulièrement pertinente dans le cas de la CCLLB, qui est doté d'une infrastructure forte à destination des modes actifs (la voie verte réalisée sur l'ancienne emprise ferroviaire), qui peut servir de base au développement d'un maillage cyclable complet du territoire.



La voie verte

Reliant Montval-sur-Loir à Bessé-sur-Braye via Loir-en-Vallée, la voie verte est une infrastructure forte, sur laquelle le développement des pratiques cyclables pourra s'appuyer.

Réaliser un Schéma Directeur Cyclable



Mise en œuvre



Publics cibles

- Tous publics
- Déplacements domicile-travail / domicile-étude
- Déplacements du quotidien
- Loisirs, tourisme



Localisation

- Ensemble de la CCLLB



Moyens à mobiliser

- CCLLB, en pilotage de l'étude
- Prestataire privé pour la réalisation de l'étude



Coûts et recettes associées

- Estimation de l'étude : 25 k€
- Le plan d'action du Schéma Directeur Cyclable comprend son propre plan de financement

Réaliser un Schéma Directeur Cyclable



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes
- Département de la Sarthe, Région Pays de la Loire
- EPCI limitrophes et membres du bassin de mobilité
- Habitants, associations, entreprises (concertation)



Estimation financière

- Coût de l'étude : 25 000 €



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **1**

Mise en œuvre : **court terme**



Indicateurs de suivi

- A définir dans le cadre du plan d'action spécifique du Schéma Directeur.

Encourager l'apaisement des centres-bourgs



Enjeux et objectifs

➤ Enjeux

- Contribuer à l'amélioration du partage de l'espace public par l'incitation à des aménagements locaux adaptés
- Encourager la pratique de la marche et du vélo dans les bourgs pour les trajets internes aux communes

➤ Objectifs

- Proposer un accompagnement adapté aux communes et entreprises porteuses de projets d'aménagements
- Sécuriser les cheminements doux (piétons et cycles) dans les bourgs et villages
- Sécuriser les traversées piétonnes sur les axes routiers traversant les zones habitées

La Communauté de Communes peut être force de propositions en matière d'aménagements des espaces publics pour faciliter le partage des rues et des chaussées. Ce travail peut être effectué dans un premier temps dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable (cf. action 11).

Encourager l'apaisement des centres-bourgs



Description du programme

Le développement des modes actifs sur le territoire (marche, vélos) à l'échelle intercommunale nécessite un développement à l'échelle de chaque commune, notamment pour les trajets courts, internes aux villages et aux bourgs.

Afin de favoriser et de sécuriser ces pratiques, l'apaisement des voiries, longtemps pensées uniquement pour le trafic automobile, est nécessaire. Bien que les voiries soient de compétence communale, la Communauté de Communes peut intervenir :

- En accompagnant les projets communaux par un appui technique à l'aide du service voirie
- En co-finançant certains projets
- En coordonnant les projets communaux avec les ambitions de développement à l'échelle de l'intercommunalité
- En étant force de proposition d'aménagements

La création d'un Comité de Pilotage des Aménagements Cyclables au sein de la CCLLB permettra de formaliser l'accompagnement des communes dans le cas d'un aménagement intégrant une dimension cyclable, afin de garantir une cohérence des aménagements réalisés sur les communes vis-à-vis de la planification des aménagements cyclable effectuée à l'échelle de la CCLLB.



Encourager l'apaisement des centres-bourgs



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes
- Prestataire en charge de la réalisation du Schéma Directeur Cyclable (cf. action 11)
- ADEME / Région (subventionnement, aide technique)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 2

Mise en œuvre : **définition des principes à court terme dans le cadre de l'action 11, mise en œuvre des propositions à moyen terme**



Indicateurs de suivi

- Accidentalité piétons et vélos sur la CCLLB (extraction depuis la base d'accidentologie nationale)

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.



Estimation financière

- Coût de fonctionnement interne à la CCLLB : moyens humains et techniques mis à disposition des communes notamment via le biais de l'action 11
- Co-financement des projets : modalités à définir (réflexion sur la possibilité de mise en place d'un fond de concours).

Développer un plan de communication sur la mobilité



Enjeux et objectifs

➤ Enjeux

- Toute offre de mobilité ne peut être efficiente si les usagers ne disposent pas de toutes les informations nécessaires. Elaborer un plan de communication permet de diffuser les informations et d'être présents auprès de l'ensemble des publics pouvant être amenés à se déplacer sur le territoire.

➤ Objectifs

- Promouvoir les actions en faveur de la mobilité des personnes sur le territoire
- Promouvoir les actions mises en œuvre sur le territoire de la CCLLB

La CC Loir-Lucé-Bercé doit s'assurer que les actions qu'elle entreprend en faveur de la mobilité de ses habitants soit rediffusée et atteigne les publics ciblés par ses actions, faute de quoi les investissements consentis ne seront pas optimisés.

Développer un plan de communication sur la mobilité



Mise en œuvre



Publics cibles

- Variables, selon les actions
- Priorité à donner aux publics les plus isolés (personnes âgées, ménages précaires, personnes en situation de handicap, etc...)



Localisation

- Ensemble de la CCLLB.
- Lieux et canaux de diffusion à définir pour chaque action concernée par des éléments de communication



Moyens à mobiliser

- Temps nécessaire à la réalisation des supports de communication (en interne à la CCLLB)
- Temps de diffusion (affichage, mise en ligne, etc...) → interne à la CCLLB, mairies, centres sociaux



Coûts et recettes associées

- Pas de recettes
- Coûts pour la CCLLB, variables selon la nature des moyens de communication envisagés

Développer un plan de communication sur la mobilité



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CCLLB
- Communes
- Région Pays-de-la-Loire (selon action)
- Acteurs sociaux (selon action)
- Acteurs économiques (selon action)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court, moyen et long terme, à mener en parallèle des autres actions**



Estimation financière

- Investissement la première année : 5 000 €
 - Création d'une identité visuelle
 - Définition d'une stratégie d'intervention
- Fonctionnement annuel : 5 000 €
 - Conception des visuels
 - Distribution / Diffusion
 - Évènementiel



Indicateurs de suivi

- Trafic des pages Web
- Enquêtes de terrain / sondage en population sur la connaissance des actions menées
- Lié principalement au suivi des actions promues par les éléments de communication

La présentation des indicateurs de suivi sera faite tous les ans en comité des partenaires.

Synthèse des actions

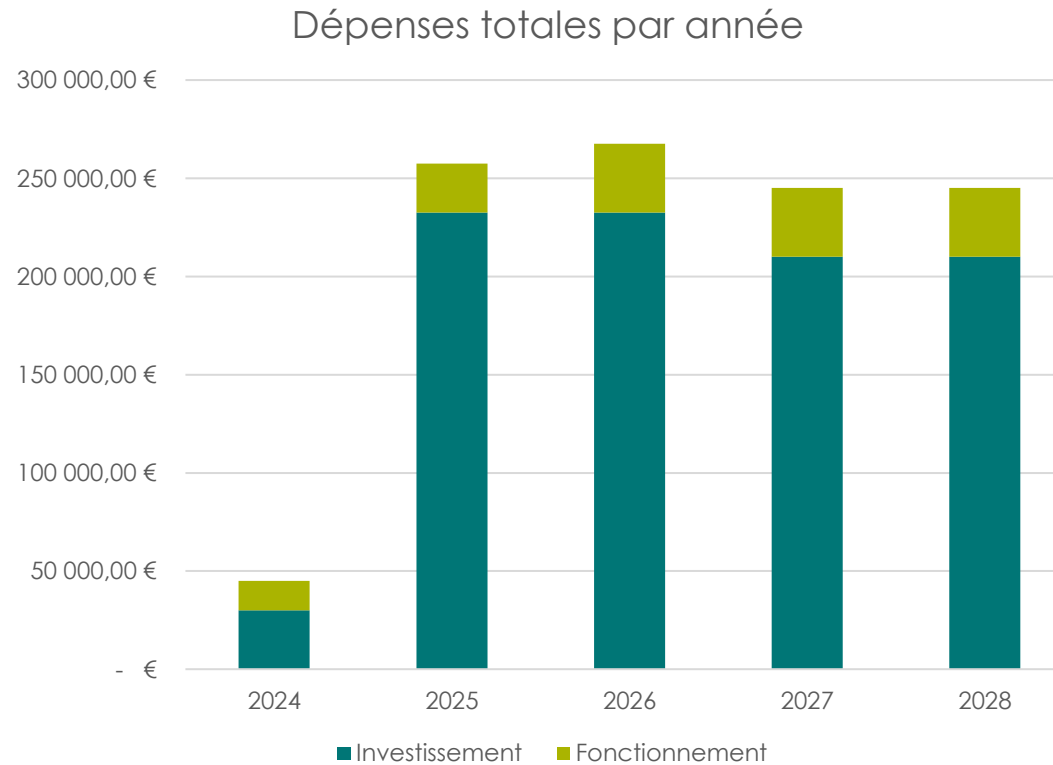
Action		Public cible	Priorité	Mise en œuvre
1	Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs	Actifs, publics non-motorisés (jeunes, notamment)	1	Dès 2024
2	Convertir de nouvelles aires de covoiturage	Covoitureurs	1	Dès 2024 (recensement des besoins)
3	Accompagner le développement du TAD Régional	Publics non-motorisés, déplacements occasionnels	1	Dès 2025
4	Mettre en place une aide financière au permis	Jeunes, publics en réinsertion	1	A déterminer selon politique sociale
5	Soutenir le transport solidaire associatif	Publics fragiles et/ou dépendants	2	Dès 2024
6	Proposer un service d'autopartage	Ménage et public non-motorisés, ménages bi-motorisés	2	2024 (initiatives communales)
7	Implanter du stationnement vélo sécurisé et des équipements de type consigne	Cyclistes (loisirs, quotidien) et cyclotouristes	2	Consécutives à l'action 11
8	Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voitures à but d'insertion	Personnes en phase d'insertion/de réinsertion professionnelle	3	À partir de 2026
9	Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité	Entreprises et zones d'activités	3	À partir de 2024
10	Accompagner l'obtention du Label Accueil vélo	Cyclotouristes	3	À partir de 2024
11	Réaliser un Schéma Directeur Cyclable	CCLLB, Communes	2	À partir de 2024
12	Encourager l'apaisement des centres-bourgs	Tous les publics	1	Consécutives à l'action 11
13	Développer un plan de communication sur la mobilité	Tous les publics	1	À partir de 2024

Plan pluriannuel d'investissement

Action		Investissement (€ HT)	Fonctionnement annuel (€ HT)	Mise en œuvre
1	Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs	-	10 000 €	Dès 2024
2	Créer de nouvelles aires de covoiturage	A déterminer selon recensement des besoins	-	Dès 2024 (recensement des besoins)
3	Accompagner le développement du TAD Régional	-	-	Dès 2025
4	Mettre en place une aide financière au permis	-	Sur budget social	A déterminer selon politique sociale
5	Soutenir le transport solidaire associatif	-	5 000 € / an en subventionnement	Dès 2024
6	Proposer un service d'autopartage	Aucun (parc existant)	Gestion à la charge des communes	2024 (initiatives communales)
7	Implanter du stationnement vélo sécurisé et des équipements de type consigne	10 000 €/an, sur 4 ans	-	Consécutives à l'action 11
8	Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes à but d'insertion	55 000 €, répartis sur 2 ans	10 000 €/an	À partir de 2026
9	Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité	Achat d'un parc de VAE ? A déterminer selon concertation employeurs	-	À partir de 2024
10	Accompagner l'obtention du label « Accueil Vélo »	-	-	À partir de 2024
11	Réaliser un Schéma Directeur Cyclable	25 000 €	-	À partir de 2024
12	Encourager l'apaisement des centres-bourgs	Max. 150 000 €/an	-	Consécutives à l'action 11
13	Développer un plan de communication sur la mobilité	5 000 € la première année	5 000 € / an	À partir de 2024

Plan pluriannuel d'investissement

Coûts estimés sur la période 2024 – 2028

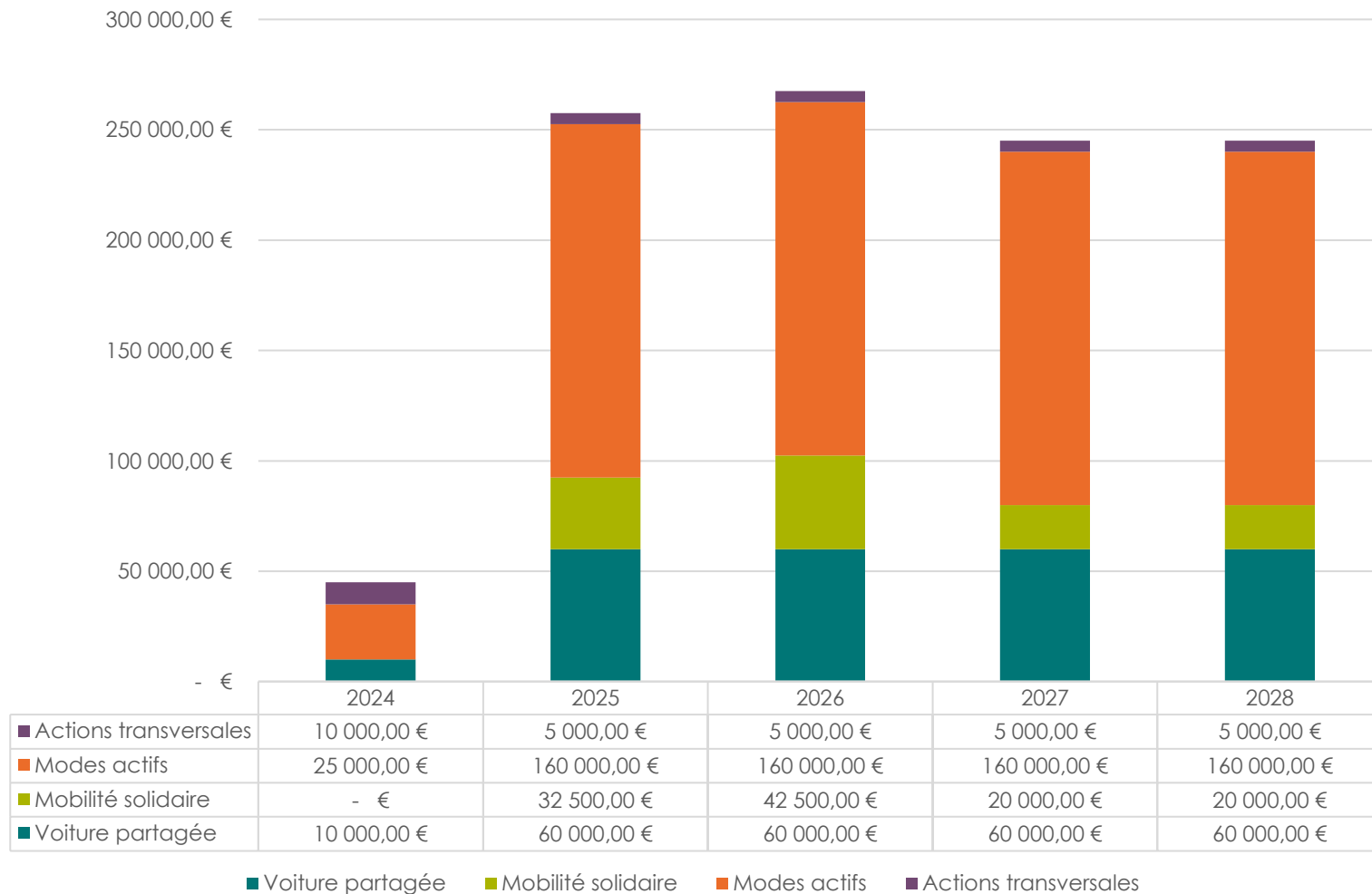


Coût total hors subventions: 1 060 000 € HT

Plan pluriannuel d'investissement

Coûts totaux par thématique sur la période 2024-2028

Dépenses totales par thématique et par an





04

Gouvernance, mise en œuvre et perspectives

Rappel : le Versement Mobilité

Institué par la LOM, le versement mobilité est destiné à financer la politique de mobilité des EPCI s'étant saisis de la compétence mobilité.

Il est prélevé sur la base de la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés implantées sur le territoire concerné. Son taux est plafonné.

La levée du Versement Mobilité est conditionnée à l'organisation d'un service régulier de transport public de passagers par l'AOM. Il permet en revanche de financer l'ensemble des actions entrant dans le champ de la compétence mobilité et listées à l'article L. 1231-1-1 du Code des Transports.

Le projet de PMS de la Communauté de Communes Loir Lucé Bercé n'inclue pas de mise en place d'un service régulier de transport de passagers.

De ce fait, il sera impossible à la CCLLB de recourir à la levée du Versement Mobilité pour financer la mise en œuvre de son PMS.

Plan de Mobilité Simplifié – Etapes à venir

=> Pas de portée juridique / pas de caractère opposable

SOUSSION POUR AVIS

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés » (Code des transports, L1214)

- Envoi du PMS : au Conseil Régional, au Conseil Départemental, aux Conseils municipaux (et aux EPCI limitrophes préconisé)
- Retour : favorable / défavorable / observation (NB: l'absence de retour au-delà des 3 mois vaut avis favorable).

PARTICIPATION DU PUBLIC

« Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public » (Code des transports, L1214)

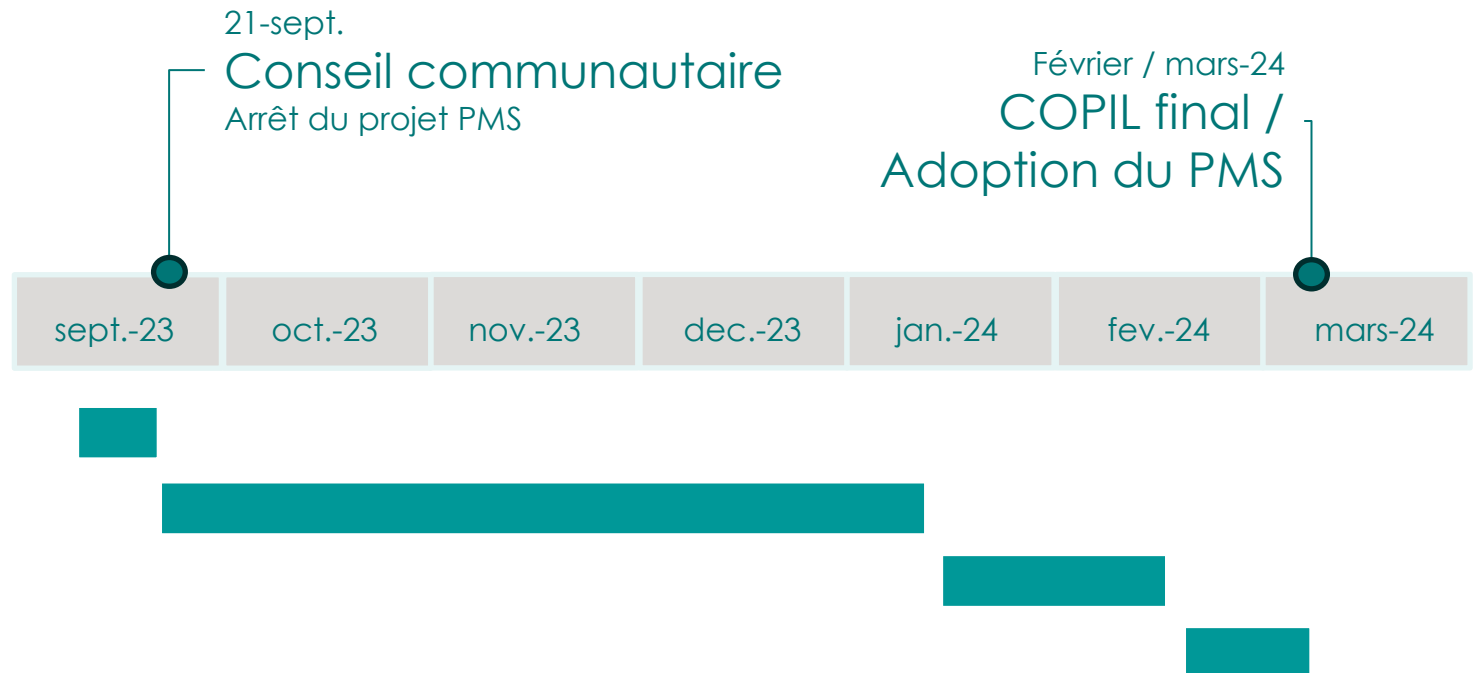
- Mise à disposition du public : par voie électronique (papier à la demande) 21 jours minimum
- Retour : observations / propositions à retourner par voie électronique ou papier
- Synthèse des observations et prise en compte : nécessaire avant l'adoption, publication électronique pendant 3 mois

ADOPTION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

« Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité » (Code des transports, L1214)

- Consultation du Comité des partenaires

Plan de Mobilité Simplifié - Calendrier



Plan de Mobilité Simplifié – Le Comité des Partenaires

OBJECTIF DU COMITE

« Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place » (Code des transports, L1231)

- Une réunion annuelle minimum sur convocation du Président
- Des réunions de consultation sur la politique mobilité de la **CC Loir-Lucé-Bercé**

MISE EN PLACE / COMPOSITION

« Les AOM créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort » (Code des transports, L1231)

- Délai de mise en place : immédiat => première réunion avant l'arrêt du projet de Plan de Mobilité
- Acteurs à associer : employeurs, associations d'usagers, habitants (composition libre mais préconisation d'une vingtaine de membres)

Les bassins de mobilité et les contrats opérationnels de mobilité

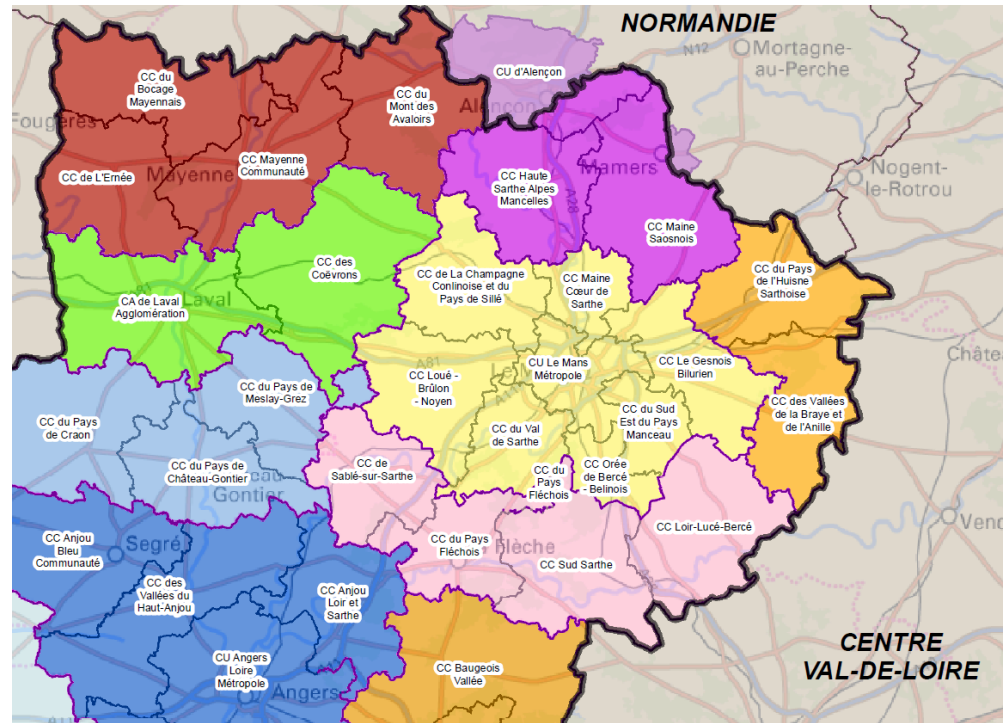
MISE EN PLACE

- Mission de la Région en tant que chef de file
- Possibilité d'appartenir à plusieurs bassins de mobilité

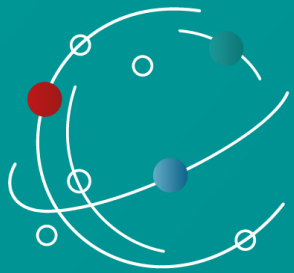
OBJECTIFS

- Travailler sur le desserte et l'intermodalité (horaires, tarification, information, points de vente...)
- Réfléchir à l'aménagement des pôles multimodaux et des aires de mobilité

=> Traduction dans un contrat opérationnel de la mobilité



Bassins de Mobilité – Région Pays de la Loire



Groupe
espelia
Servir l'intérêt général

espelia ressources tecurbis icea
Consultants Finances

CONTACT :

Vincent BART

Directeur de mission

vincent.bart@tecurbis.fr

Mathieu LABAT

Chargé d'étude

mathieu.labat@tecurbis.fr