

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Diagnostic et enjeux

Validé en Conseil Communautaire le 2 mai 2023

Glossaire

Aire de covoiturage : zone de stationnement où peuvent se rejoindre plusieurs conducteurs et passagers pour réaliser un trajet en commun.

Autosolisme : fait de circuler seul dans une voiture.

Bande cyclable : voie de circulation réservée aux cyclistes sur la chaussée matérialisée par un marquage peint au sol.

Covoiturage : utilisation d'un seul véhicule par plusieurs personnes pour effectuer un même trajet.

Flux : phénomène de circulation d'une certaine quantité de personnes et/ou de véhicules pour se rendre d'un point A à un point B.

Flux pendulaire : phénomène de déplacements quotidiens de la population pour des motifs de travail et/ou d'études (déplacements entre le domicile et le lieu de travail et/ou d'études).

Intermodalité : aptitude d'un réseau de transport à permettre l'utilisation d'au moins deux modes de déplacement successifs pour faire un trajet (ex : correspondance entre le train et le bus).

Isochrone : zone géographique accessible en un temps donné à partir d'un point (exemple en cartographie : zone accessible à moins de 15 minutes en voiture de l'emplacement d'un lieu d'intérêt).

Isodistance : zone géographique accessible en une distance donnée à partir d'un point (exemple en cartographie : zone accessible à 20 km maximum d'un lieu d'intérêt).

Mobilité inversée : consiste à faire venir les commerces et services sur les lieux de vie.

Modes actifs : mode de transport dont le fonctionnement est associé directement à l'utilisation de la force physique de l'utilisateur (marche, vélo, roller etc.)

Multimodalité : désigne l'utilisation de transports différents pour faire un trajet (ex : le train et le bus).

Piste cyclable : voie séparée de la chaussée exclusivement réservée aux cyclistes.

Stationnement vélo : ensemble des infrastructures et équipements permettant de stationner un vélo. Il en existe plusieurs types :

- Les arceaux : permet d'attacher un vélo avec un anti-vol par le cadre et une roue (adaptés pour les stationnements de courtes durées).
- Les arceaux avec abris : le vélo est attaché à l'arceau et est abrité des intempéries.
- Les garages/boxes : dispositif d'abris de stationnement sécurisé par un code ou un badge pour plusieurs vélos.
- Les casiers : dispositif de stationnement individuel sécurisé par antivol (U), chaque casier peut accueillir un vélo et ses accessoires.

TAD (transport à la demande) : service de transport en commun qui ne se déclenche qu'à partir de la réservation d'un usager.

Voie piétonne : réservée aux piétons (rue, chemin ou voie).

Voie verte : Route en site propre exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Zone de chalandise : zone géographique d'influence, d'où provient la majorité des usagers d'un service ou des clients d'un commerce.

Zone de rencontre : zone affectée à la cohabitation de tous les usagers de la route. Les piétons sont prioritaires et peuvent marcher sur la chaussée. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.

SOMMAIRE

Sommaire

PRÉAMBULE	4
Un Plan de mobilité simplifié en lien avec le Projet de Territoire de la CCHSAM	5
Les objectifs du Plan de Mobilité Simplifié (PMS)	6
La consultation mise en œuvre pour l'élaboration du diagnostic mobilité	6
Étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS)	8
DIAGNOSTIQUE ET ENJEUX	9
① Un territoire rural multipolarisé et traversé par l'axe Alençon- Le Mans	10
1.1 Un territoire rural multipolarisé, situé entre deux pôles urbains en relative proximité	10
1.2 Un territoire traversé par un axe vertical structurant reliant Alençon et Le Mans mais décalé à l'est de la Communauté de communes	11
1.3 Une absence de service de mobilité sur l'axe horizontal vers les pôles de Sillé-le-Guillaume (services de santé) et Mamers (services administratifs)	14
② Un découpage du territoire marqué par des flux de déplacement différents	15
2.1 Un territoire découpé en 3 zones	15
2.2 Une polarisation des déplacements à l'extérieur de la Communauté de communes	16
③ Une forte dépendance à la voiture sur le territoire qui impacte les personnes vulnérables économiquement et/ou socialement	18
3.1 Une dépendance qui pénalise davantage les jeunes	18
3.2 Un isolement des personnes précaires	21
3.3 Une population vieillissante avec des besoins de mobilité spécifiques mais disposant de solutions locales	22
④ Une utilisation de la voiture incontournable qui constitue une ressource exploitable pour l'essor du covoiturage	23
4.1 Des déplacements en grande majorité réalisés en voiture	23
4.2 Des flux pendulaires vers des pôles d'attraction, avec de nombreux points de départ	25
4.3 Une organisation fastidieuse et un manque de sécurité comme principaux freins au covoiturage sur le territoire	27
⑤ Des enjeux de mobilité pour l'attractivité des entreprises	28
5.1 Des difficultés de recrutement liées à la demande de logement locatif et à l'offre de services et infrastructures de mobilité sur le territoire	28
5.2 Un manque de liaison facilité entre les modes de transport	28

5.3 Focus sur les enquêtes réalisées auprès des salariés d’Eiffage et d’Hutchinson _____	29
5.4 Les faits « mobilité » marquants identifiés par les enquêtes auprès des salariés _____	30
⑥ La présence de deux gares/ haltes ferroviaires : un atout à valoriser _____	31
6.1 Une fréquentation plus marquée sur la Gare de Vivoin-Beaumont qui est liée à la destination principale vers Le Mans _____	31
6.2 Une fréquence de train au départ et à destination de la Gare Vivoin-Beaumont plus importante _	33
6.3 Zone de chalandise des gares suivant la destination : quelques indications à partir de l’enquête « express » auprès des usagers des gares du territoire _____	34
6.4 Les contraintes d’utilisation de la voiture pour se rendre/ circuler au Mans et les liaisons facilitées au sein de la métropole motivent le choix du train _____	36
6.5 La fiabilité du train remis en cause par les usagers _____	36
6.6 L’aménagement des gares : des actions réalisées par les communes pour renforcer l’usage du TER37	
6.7 L’absence de liaison aménagée vers les gares mais de nombreux rabattements possibles _____	39
⑦ Des aménagements cyclables pour les trajets du quotidien inexistantes et des initiatives isolées pour les piétons _____	49
7.1 L’inexistence d’aménagements cyclables pour les trajets du quotidien sur le territoire _____	49
7.2 Des axes routiers actuellement inadaptés à la pratique du vélo _____	49
7.3 De nombreuses initiatives communales d’aménagement offrant un espace aux piétons _____	50
⑧ Des initiatives liées à la mobilité sur le territoire _____	51
8.1 Les initiatives communales _____	51
8.2 Les initiatives privées ou hors CCHSAM _____	52
8.3 Les initiatives associatives à mieux faire connaître _____	52
8.4 Les initiatives de la CCHSAM pour « aller vers » _____	53
⑨ Synthèse AFOM (Atouts/ Faiblesses/ Opportunités/ Menaces) du diagnostic _____	54
⑩ Formulation des enjeux de mobilité de la CCHSAM _____	55
ANNEXES _____	56

PRÉAMBULE

Un Plan de mobilité simplifié en lien avec le Projet de Territoire de la CCHSAM

Le Projet de territoire CCHSAM a été mené en 2021. Il développe les caractéristiques socio-économiques, géographiques et démographiques du territoire et acte les enjeux, objectifs ainsi que le plan prévisionnel des actions à mettre en œuvre sur la période 2021/2026. Lien vers le Projet de territoire : <https://www.cchautesarthealpesmancelles.fr/wp-content/uploads/2023/04/Projet de territoire CC 25102021.pdf>



Les objectifs du Plan de Mobilité Simplifié (PMS)

Ayant conscience des enjeux inhérents à la thématique de la mobilité et en cohérence avec son projet de territoire, la Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles s'est dotée de la compétence mobilité le 22 mars 2021, devenant Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire.

La prise de cette nouvelle compétence donne à la Communauté de Communes la possibilité d'organiser sur son territoire du Transport à la Demande (TAD), de la mobilité active (marche et vélo), de la mobilité partagée (covoiturage, autopartage) ou encore de la mobilité solidaire (pour les personnes économiquement et/ou socialement vulnérables). La Communauté de Communes a choisi de laisser l'organisation des services de transport régulier et scolaire à la Région Pays de la Loire.

Afin de mettre en œuvre une stratégie politique ainsi que des actions de mobilité en adéquation avec les besoins des acteurs locaux, la Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles s'est engagée à élaborer un Plan de Mobilité Simplifié par délibération du 12 décembre 2022.

Le Plan de Mobilité Simplifié, tel que défini par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) poursuit plusieurs objectifs, il :

- Cherche à rendre effectif le droit à la mobilité pour tous, dans le respect d'un développement équilibré et durable,
- Intègre les spécificités du territoire,
- Couvre l'ensemble du territoire de la Communauté de communes et s'articule avec les territoires voisins,
- Fait l'état des lieux des actions existantes et définit les mesures et actions prioritaires à mettre en place en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire,
- Considère les autres plans et autres mesures plus transversales, telles que l'urbanisme, la qualité de l'air ...

La première étape du Plan de Mobilité Simplifié est l'élaboration d'un diagnostic des mobilités.

La consultation mise en œuvre pour l'élaboration du diagnostic mobilité

La Communauté de communes a souhaité que l'élaboration du diagnostic mobilité soit collaborative et qu'il prenne en considération le projet de territoire ainsi que le travail déjà réalisé en amont notamment les travaux du groupe de travail « mobilité » du 1^{er} mars et de la réunion des acteurs locaux avec le CEREMA du 27 septembre 2022 (annexe 1).

La Communauté de communes s'est appuyée sur diverses données statistiques disponibles en libre accès ou communiquées par ses partenaires.

Des échanges réguliers avec des personnes ressources du Département de la Sarthe et de la Région Pays de la Loire ont également pu enrichir le diagnostic.

Les habitants ont été consultés via une enquête « mobilité » du 13 décembre 2022 au 28 janvier 2023 à laquelle 236 personnes de 30 communes du territoire ont participé (annexe 2). Les habitants ont également été sollicité pour participer au Comité des Partenaires Mobilité.

En parallèle, les maires de l'ensemble des communes ont été invités à participer à la démarche. Lors du diagnostic, 31 communes sur les 38 communes ont exprimé les usages et pratiques de mobilité de leurs administrés ainsi que leur vision des enjeux et besoins de mobilité sur le territoire (annexes 3, 4 et 5).

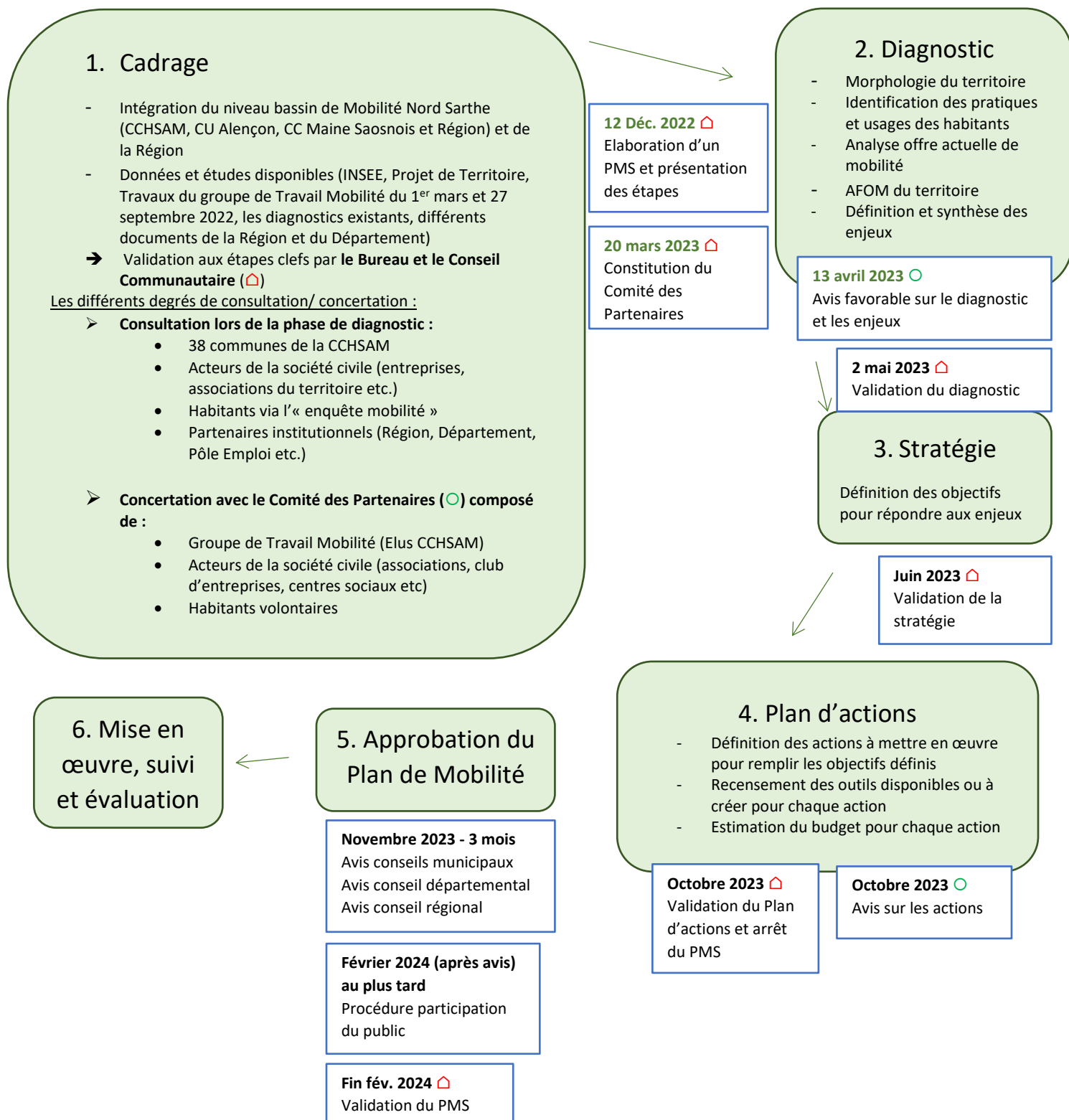
Les acteurs de la sphère sociale et solidaire ont pu également échanger sur les causes et les conséquences de la non-accessibilité à la mobilité des personnes vulnérables économiquement et/ou socialement lors d'un atelier le 25 janvier 2023 (annexe 6).

Une enquête « express » (réalisée une unique fois sur une matinée) auprès des usagers des gares de La Hutte-Coulombiers et Vivoin-Beaumont a été réalisée les 2 et 3 mars 2023 afin de dégager des tendances générales et de préciser certaines données.

Enfin, la Communauté de communes a également souhaité mobiliser les entreprises ayant des effectifs importants de salariés ainsi que le Club d'entreprises de la Haute Sarthe afin de connaître leur analyse des besoins de mobilité pour favoriser l'emploi et pour envisager des alternatives à l'autosolisme des salariés (annexe 7). Une enquête mobilité a également été organisée auprès des salariés d'Eiffage (annexe 8) et d'Hutchinson (annexe 9).

Le Comité des Partenaires composé d'élus, d'associations locales, de représentants d'entreprises, de représentants de la sphère sociale et de l'emploi ainsi que d'habitants a été constitué. Les participants ont pris connaissance du diagnostic et des enjeux, ont apportés des compléments avant de rendre un avis favorable, le 13 avril 2023 (annexe 10).

Étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS)



DIAGNOSTIC ET ENJEUX

① Un territoire rural multipolarisé et traversé par l'axe Alençon- Le Mans

1.1 Un territoire rural multipolarisé, situé entre deux pôles urbains en relative proximité

La Communauté de communes est **rurale** au sens d'une faible densité de population, et d'un territoire étendu. La CCHSAM se distingue par sa **multipolarisation**. Au niveau intra-communauté, Fresnay-sur-Sarthe et Beaumont-sur-Sarthe sont identifiés comme **pôles principaux** avec plus d'une trentaine de commerces et services chacun et Sougé-le-Ganelon comme **pôle relais** disposant de commerces et services de proximité qui drainent les habitants des communes aux alentours.

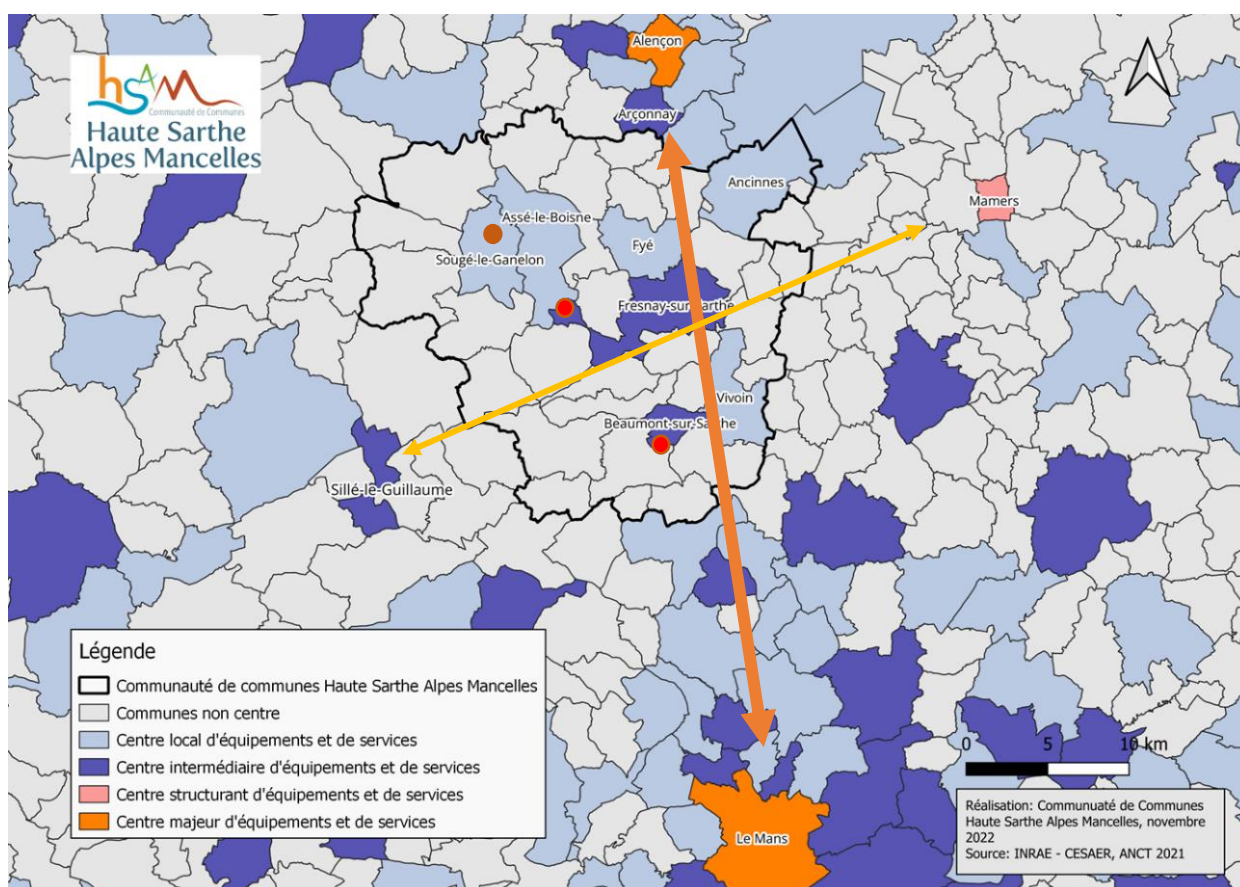


Figure 1: Carte des niveaux d'équipements et de services des communes, CCHSAM, novembre 2022.

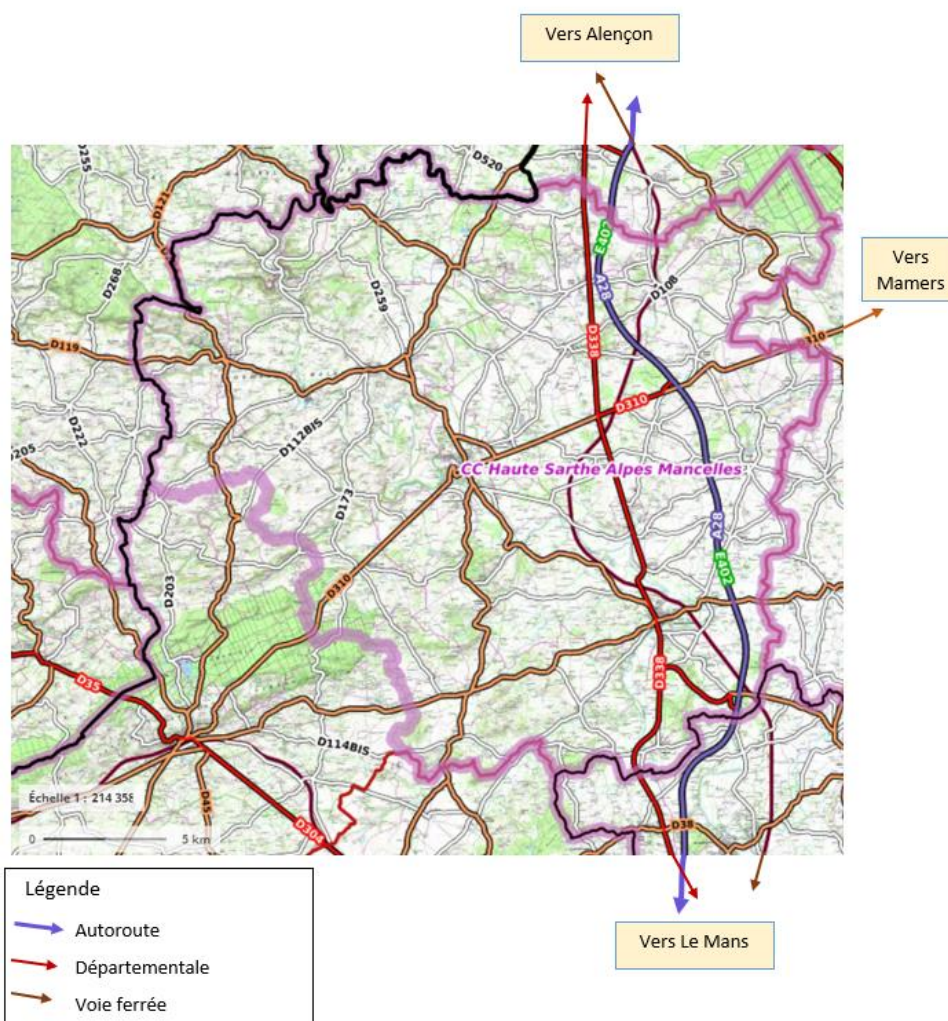
De nombreux flux quotidiens traversent le territoire notamment **en direction du Mans et d'Alençon/ Arçonnay**, pour le travail, les commerces, les services de santé, le sport et les loisirs. Les trajets sont davantage ponctuels vers **Mamers** ou **Sillé-le-Guillaume** pour les services administratifs et de santé. Cette multipolarisation entraîne une problématique en matière de transport en raison de multiples destinations de déplacement mais constitue également un atout pour attirer les actifs qui peuvent travailler dans différents pôles.

1.2 Un territoire traversé par un axe vertical structurant reliant Alençon et Le Mans mais décalé à l'est de la Communauté de communes

L'axe Alençon/ Le Mans est clairement identifié sur le territoire. **Les principales offres d'accès au territoire sont les axes routiers : la D338 et l'A28.**

Deux échangeurs de l'A28 sont localisés sur le territoire, à Maresché et à Rouessé-Fontaine, avec une possibilité de stationnement sur les parkings gérés par Vinci Autoroute.

La D338 traverse le territoire, de Saint-Marceau, en passant par Beaumont-sur-Sarthe, Fyé puis jusque Bérus. La D338 dessert de nombreuses communes de la CCHSAM et comptabilise en moyenne 5570 véhicules/jour entre Bérus et Maresché¹. Plus précisément, elle comptabilise 7651 véhicules/jour en moyenne sur la commune de Saint-Marceau dont 9% de poids lourds².



¹ Relevés suite à comptage, données antérieures à 2018, Trafic moyen journalier, routes départementales, Département de la Sarthe, 2021

² Comptage permanents, Trafic moyen journalier, routes départementales, Département de la Sarthe, 2021

Cet axe structurant est représenté également dans l'offre TER puisque **la ligne de train desservant les deux gares du territoire** (Gare La Hutte Coulombiers à Fresnay-sur-Sarthe et Gare Vivoin-Beaumont à Vivoin) **relie Le Mans et Alençon**.

L'offre régionale de car Aléop s'appuie aussi sur ce maillage en proposant **deux lignes de car**. La ligne 204 relie Fresnay-sur-Sarthe à Alençon et la ligne 210 relie Fresnay-sur-Sarthe au Mans.

Aucune ligne reliant Alençon au Mans n'existe. Cette configuration ne permet pas aux habitants au Nord de la Communauté de communes de se rendre sans changement de car au Mans ni aux habitants du Sud de la Communauté de communes de se rendre à Alençon.

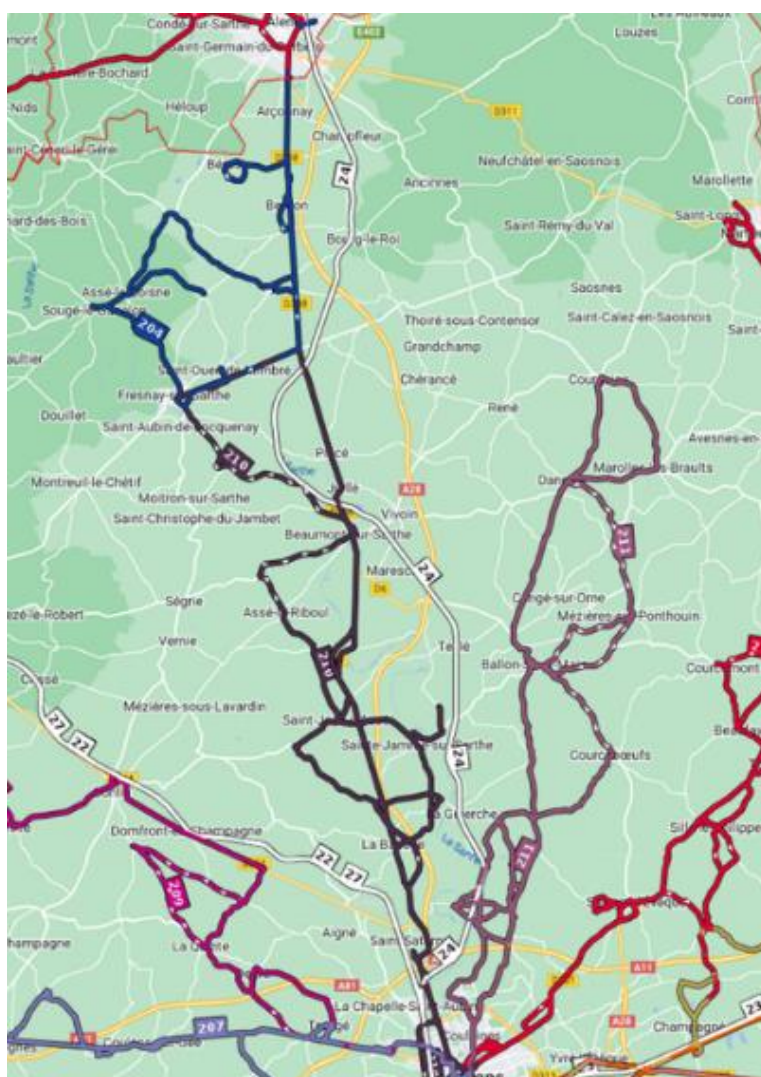


Figure 3: Carte des lignes de car, Aléop, 2023

Figure 2: Carte routière à l'échelle de la CCHSAM, GéoPortail, janvier 2023.

Cet axe traversant a pour conséquence une **densification de la population** sur les communes les plus proches d'Alençon et du Mans mais aussi les mieux desservies. Au contraire, plus on s'éloigne de cet axe, moins les communes sont peuplées.

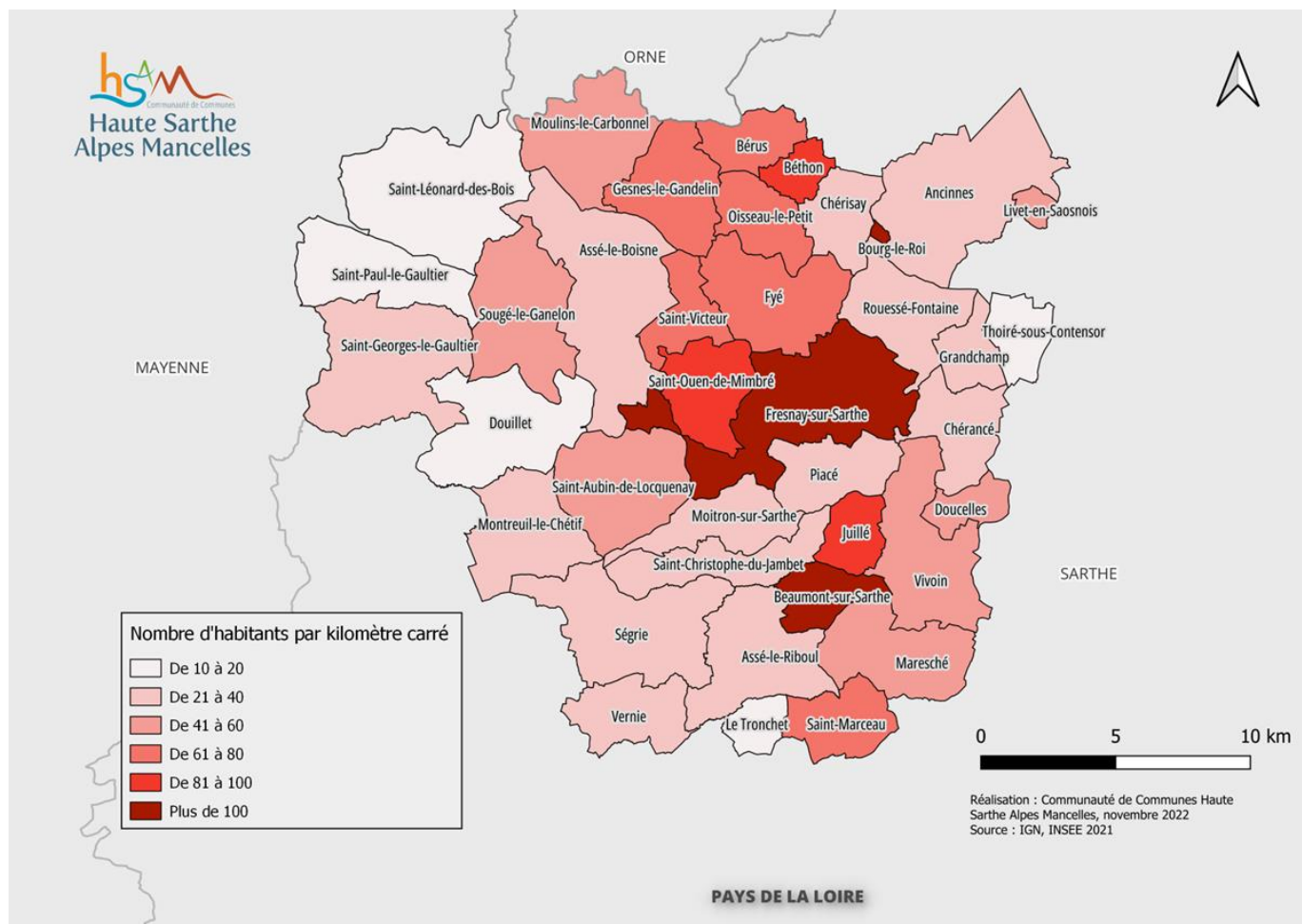


Figure 4: Carte de la densité de population par commune à l'échelle de la CCHSAM, CCHSAM, novembre 2022.

Fresnay sur Sarthe (2 961 habitants pour 29 kilomètres carré), Beaumont-sur-Sarthe (1992 habitants pour 6,64 kilomètres carré) et Bourg-le-roi (330 habitants pour 0,36 kilomètre carré).

1.3 Une absence de service de mobilité sur l'axe horizontal vers les pôles de Sillé-le-Guillaume (services de santé) et Mamers (services administratifs)

La CCHSAM ne dispose **d'aucun service de transport reliant Sillé-le-Guillaume et Mamers**, le seul moyen de se rendre sur ces communes est d'emprunter les axes routiers.

Certains maires des communes de la Communauté de communes signalent que des habitants du territoire, notamment des personnes âgées, se dirigent vers Sillé-le-Guillaume pour les services de santé.

Concernant la commune de Mamers, la principale problématique mise en exergue lors du groupe de travail « Mobilités solidaires » est l'implantation de Pôle Emploi à Mamers. La structure accueille des publics vulnérables parfois avec de faibles revenus qui n'ont pas forcément les moyens matériels et financiers de se déplacer en voiture.

Ces deux destinations ne sont pas quotidiennes mais disposent de **services de nécessité utilisés ponctuellement** notamment pour des catégories de **personnes vulnérables**.

② Un découpage du territoire marqué par des flux de déplacement différents

2.1 Un territoire découpé en 3 zones



Entretiens avec les communes du territoire

31 communes ont participé et se sont exprimées sur les enjeux de mobilité du territoire. Un lieu stratégique en matière de mobilité à valoriser ou

Cette étude révèle **une tendance** générale. Les flux sont également liés au motif de déplacement.

problématique a été photographié. La production d'un support visuel synthétisant les enjeux a permis d'obtenir une vision globale du territoire tout en mettant en lumière des besoins différents en fonction de la zone géographique (annexe 5).

Les particularités de la « zone ouest » (A)

Communes vastes et isolées des pôles structurants ainsi que de la D338, de l'autoroute, des gares et disposant du service de car Aléop seulement à Sougé-le-Ganelon et Assé-le-Boisne pour se rendre à Alençon.

Ce sont des communes davantage dirigées vers Alençon/ Arçonnay et le département de la Mayenne.

Sougé-le-Ganelon est identifiée comme **pôle relais** car la commune dispose de plusieurs commerces et services de proximité et d'un accès au car.

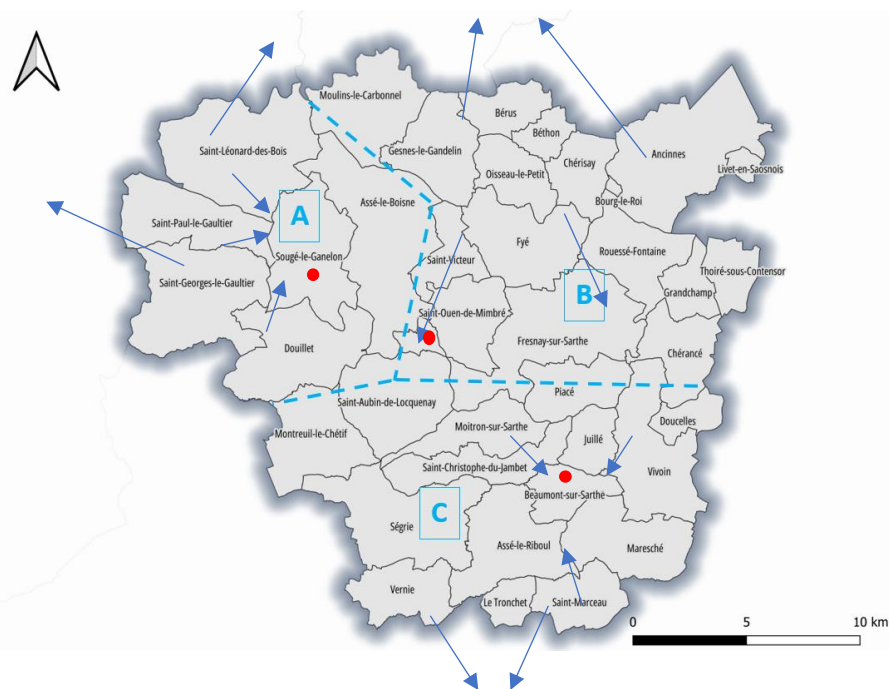


Figure 5: Carte du découpage de la CCHSAM en zones ayant des flux de déplacements différents, CCHSAM, janvier 2023.

Les particularités de la « zone nord » (B)

Les habitants se dirigent naturellement vers Alençon/ Arçonnay de par leur proximité, il s'agit du premier pôle d'attractivité. Ceci est encore plus marqué pour les communes situées à l'extrême nord de la CCHSAM (entre 7 et 15 minutes de voiture). Le **pôle d'attractivité** intra communauté de communes est Fresnay-sur-Sarthe où les habitants de cette zone se rendent pour les besoins du quotidien et pour les transports en commun (gare et car vers Alençon et Le Mans).

Les particularités de la « zone sud » (C)

Les habitants se dirigent plus naturellement vers le Mans, avec pour **pôle d'attractivité** intra communauté de communes Beaumont-sur-Sarthe qui disposent de commerces et services du quotidien, le car et la gare située sur la commune voisine de Vivoin.

2.2 Une polarisation des déplacements à l'extérieur de la Communauté de communes

L'enquête « mobilité » auprès des habitants a été réalisée du 13 décembre 2022 au 28 janvier 2023. Elle a recueilli 236 réponses des habitants de 30 communes sur les 38 de la communauté de communes.

Les habitants d'Ancinnes, Gesnes-le-Gandelin et Fresnay-sur-Sarthe, communes situées au nord de la communauté de communes représentent 44,9% des enquêtés. Plus particulièrement, les enquêtés habitants à Ancinnes représentent 20,7% des enquêtés. Les habitants localisés au Nord de la communauté de communes se sont mobilisés et sont surreprésentés dans cette enquête.

Sur 236 enquêtés :

- 122 estiment se rendre à Alençon « très souvent »
- 77 estiment s'y rendre « assez souvent »
- 33 personnes s'y rendre « rarement ».
- 4 estiment ne « jamais » s'y rendre



ENQUÊTE HABITANTS

L'histogramme suivant montre l'attractivité plus marquée des communes situées Nord et Ouest vers Alençon.

Les enquêtés qui estiment ne jamais se rendre à Alençon ou seulement rarement résident sur les communes à l'extrême sud de la CCHSAM comme à Assé-le-Riboul, Juillé, Le Tronchet, Maresché, Moitron-sur-Sarthe, Montreuil-le-Chétif ou Saint-Marceau.

En dehors de vos déplacements domicile-travail, vous allez à Alençon :

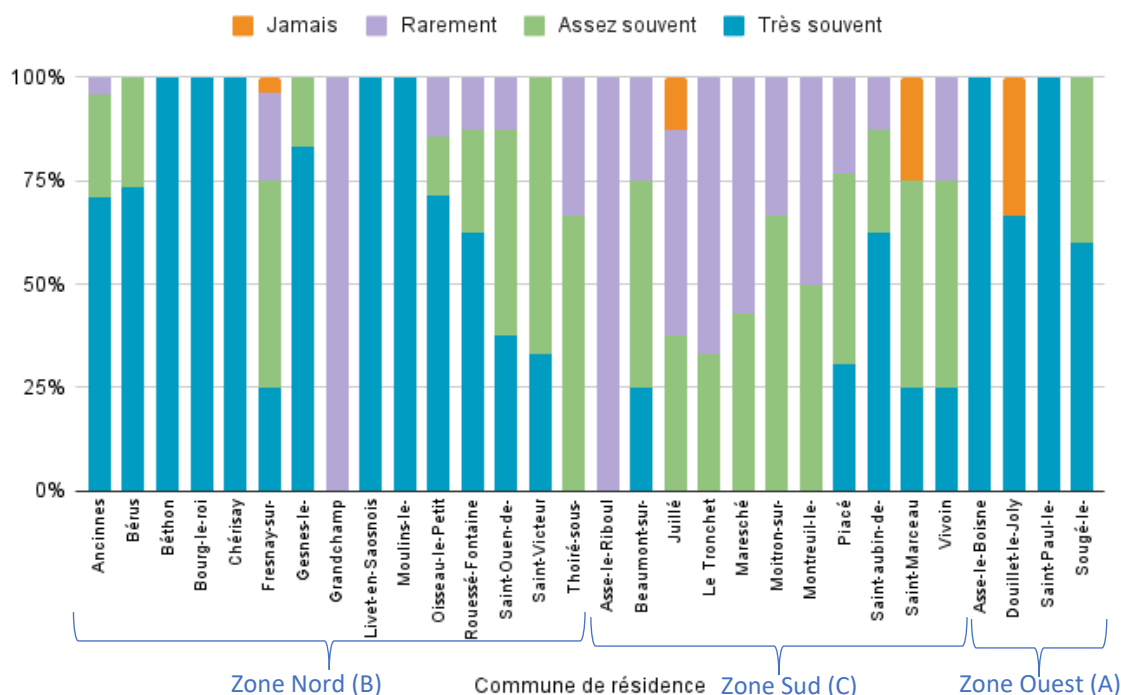


Figure 6: Fréquence des déplacements à Alençon en fonction de la commune de résidence, enquête CCHSAM, 2023

Sur 236 enquêtés :

- 106 personnes estiment se rendre au Mans « rarement »
- 80 estiment s’y rendre « souvent »
- 32 estiment s’y rendre « très souvent »
- 18 personnes estiment ne « jamais » s’y rendre.



ENQUÊTE HABITANTS

Cette part importante de personnes qui répondent « rarement » ou « jamais » s’expliquent en partie par un taux de réponse à l’enquête plus élevé dans les communes situées au nord de la CCHSAM, davantage éloignées du Mans que les autres communes.

Néanmoins, l’exemple de Bérus et Ancinnes, communes à l’extrême Nord et ayant un taux de participation élevée, les réponses ne sont pas tranchées. Pour la commune de Bérus, 49% des répondant se rendent au Mans « assez souvent » contre 51% qui s’y rendent « rarement ». Concernant Ancinnes, environ 27% des répondants se rendent au Mans « assez souvent ».

Les habitants les plus proches du Mans, comme ceux de Saint-Marceau et Le Tronchet vont au Mans « très souvent » ou assez « souvent ».

En dehors de vos déplacements domicile-travail, vous allez au Mans :

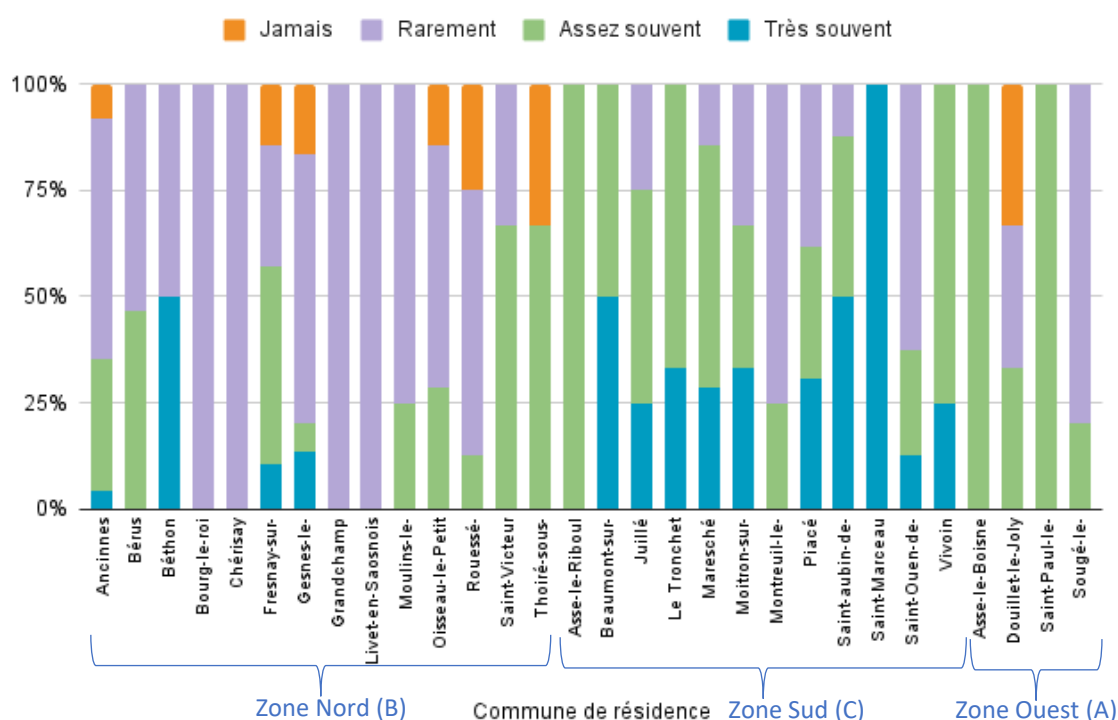


Figure 7: Fréquence des déplacements au Mans en fonction de la commune de résidence, enquête CCHSAM, 2023

③ Une forte dépendance à la voiture sur le territoire qui impacte les personnes vulnérables économiquement et/ou socialement

3.1 Une dépendance qui pénalise davantage les jeunes

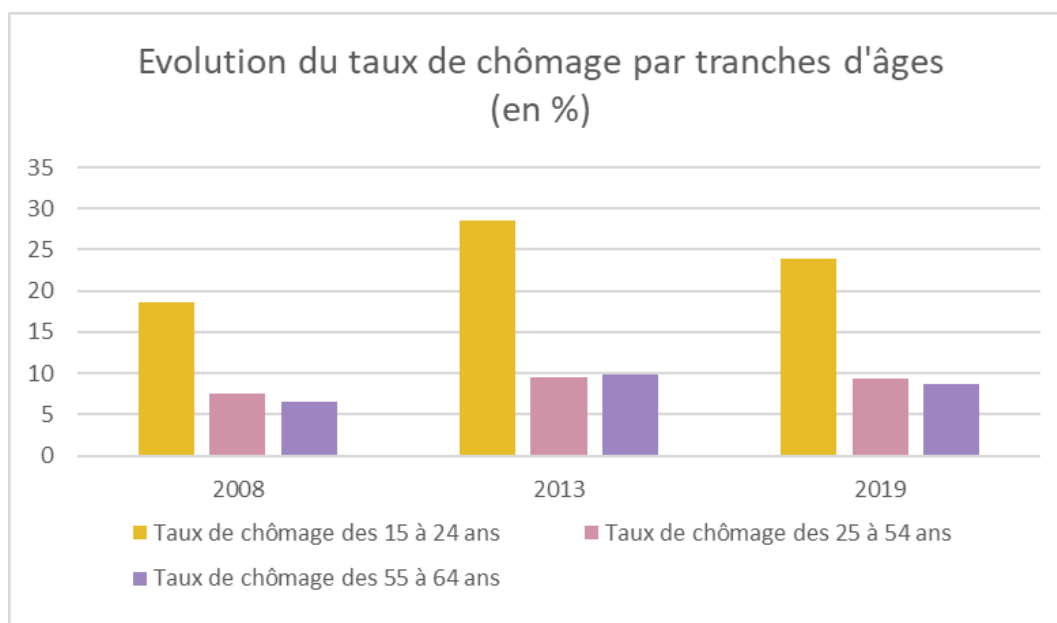


Figure 8: Evolution du taux de chômage à l'échelle de la CCHSAM par grandes tranches d'âge, Insee, 2008, 2013, 2019

Le taux de chômage des 15-24 ans est élevé malgré une tendance à la baisse depuis 2013. Les jeunes représentent 23,9% des personnes au chômage sur le territoire. Dans ce sens, ils constituent un public vulnérable sur la CCHSAM. La Mobilité est un levier pour la recherche d'emploi d'autant plus si les formations et offres d'emploi se situent hors du territoire.

Taux de chômage des 15-24 ans (source : RP2019, Insee)

26,4% en France métropolitaine

22,8% en Pays de la Loire

26,1% en Sarthe

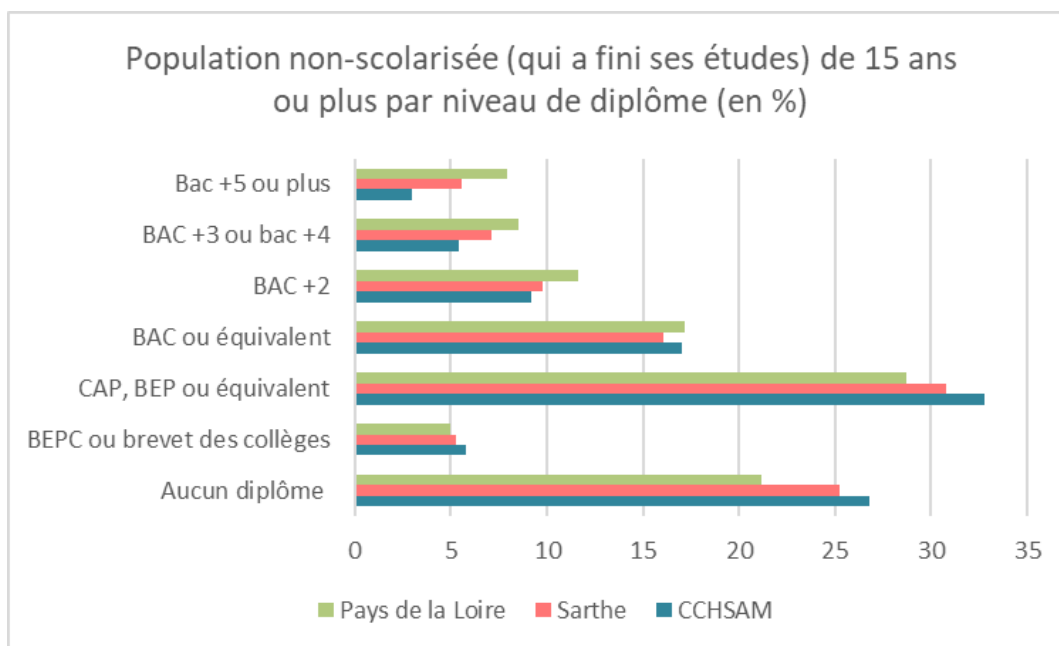


Figure 9: Population non scolarisée de 15 ans ou plus par niveau de diplôme, Insee, 2019.

La part des personnes n’ayant aucun diplôme, un BEPC ou brevet des collèges et un CAP ou équivalent sur la CCHSAM est supérieure à celles de la Sarthe et des Pays de la Loire.

Inversement, la part des personnes diplômées de l’enseignement supérieur sur la CCHSAM est en dessous des moyennes départementales et régionales. Les écarts entre les moyennes sur la CCHSAM et celles régionales concernant les diplômes postbac sont importants.

La population non scolarisée ayant un diplôme inférieur au bac aura potentiellement plus de difficultés à trouver un travail. De plus, seuls 31,3% des 18-24 ans de la CCHSAM³ sont scolarisés contre 49,6% en Pays de la Loire⁴.

Comme le rappelle le Projet de Territoire, les données cumulées de la population non-scolarisée et de la population au chômage nous montrent que la part des jeunes sans emploi, ni étude, ni formation est importante. Les offres de formation (lycées et universités) se trouvent en grande partie à l’extérieur de la CCHSAM. Les jeunes qui partent à l’extérieur du territoire pour faire des études ne reviennent pas tous sur le territoire.

Ce constat est à mettre en parallèle avec un phénomène de vieillissement de la population. Le projet de territoire met en évidence une baisse d’attractivité du territoire pour les jeunes et les familles avec enfants. En effet, les personnes âgées de 15 à 29 ans représentent 14,4% de la population de la communauté de communes, en baisse depuis 2008⁵. Une offre de transport collectif participe à l’installation d’une population plus jeune sur le territoire pour pallier le vieillissement de la population.

³ Scolarisation selon l’âge en 2019, Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, Insee, RP2019.

⁴ Scolarisation selon l’âge en 2019, Région Pays de la Loire, Insee, RP2019.

⁵ Evolution de la population à l’échelle de la CCHSAM par grandes tranches d’âges, Insee, 2008, 2013, 2019.

Actuellement, les possibilités de déplacements sur le territoire sont essentiellement conditionnées aux déplacements motorisés (cyclomoteur ou voiture). De plus :

- Les coûts du permis (environ 1 800€),
- Le coût de l'acquisition et de l'entretien d'une voiture,
- Le coût des carburants,
- Le fait qu'aucune auto-école du territoire (Fresnay-sur-Sarthe et Beaumont-sur-Sarthe) ne propose le permis AM (qui permet de conduire des cyclomoteurs dès 14 ans),

sont autant de freins à la mobilité des jeunes.

Les jeunes n'ont également pas les mêmes possibilités d'accès à la mobilité car ils sont dépendants des moyens matériels et financiers disponibles au sein de la famille. Par exemple, certains parents ne peuvent pas se permettre d'aider financièrement leurs enfants à passer le permis ou acheter une première voiture. Les jeunes ne disposent pas non plus de la même capacité à « se sentir mobile ». Des freins psychologiques entravent la mobilité de certains jeunes qui peuvent avoir des réticences face à l'inconnu et à l'expérimentation. L'éducation à la mobilité est un facteur positif pour favoriser les pratiques (prendre le train, combiner les transports, savoir se repérer, découvrir des grandes villes...etc.).

Au-delà des difficultés d'accès à l'emploi ou à une formation pour les jeunes, de nombreux élus ont mis en exergue que l'absence de mobilité des adolescents est un **frein à leur autonomie** pour l'accès au sport, à la vie sociale et culturelle. D'autant plus que le car Aléop, qui ne passe que sur un nombre limité de communes, ne dessert pas du tous les arrêts en période de vacances scolaires.

La dépendance à la voiture et l'inexistence de solutions alternatives en l'absence de parents véhiculés entraînent un cloisonnement des adolescents, une moindre ouverture vers l'extérieur voire une perte d'opportunité de formation et d'emploi.

3.2 Un isolement des personnes précaires

Lors du groupe de travail « mobilités solidaires » deux catégories de personnes sont ressorties comme n'ayant aucune solution de mobilité sur le territoire :

- Les personnes ayant un emploi (précaire notamment) et qui n'ont pas ou plus de véhicule
- Les personnes qui ne relèvent pas du secteur de l'emploi, mais en parcours d'insertion sociale ou isolées (famille monoparentale qui ne travaille pas pour élever des enfants, personnes dans l'incapacité de travailler, étudiants)

Ces personnes précaires n'ont pas accès aux différents dispositifs de soutien financiers ou matériels réservés à certains profils de personnes (demandeurs d'emploi, alternants, jeunes jusqu'à 25 ans etc.).



Figure 10: Causes et conséquences de l'inaccessibilité à la mobilité des personnes vulnérables économiquement et/ou socialement, animation groupe de travail "mobilités solidaires", CCHSAM, 25 janvier 2023

Des renoncements aux loisirs et au sport : 1^{er} facteur d'isolement social



ENQUÊTE HABITANTS

29,2% des enquêtés ont déjà **renoncé à une activité à cause d'une difficulté à se déplacer**, parmi ces personnes, 41,5% ont cité **les loisirs** comme la première activité auxquelles ils renoncent. La majorité des répondants associent des difficultés **d'accès au sport et aux loisirs pour les enfants/adolescents**. **L'accès à la santé** est également mis en avant dans les renoncements faute de solution de mobilité.

A quel type d'activité renoncez-vous à cause d'une difficulté à vous déplacer ?

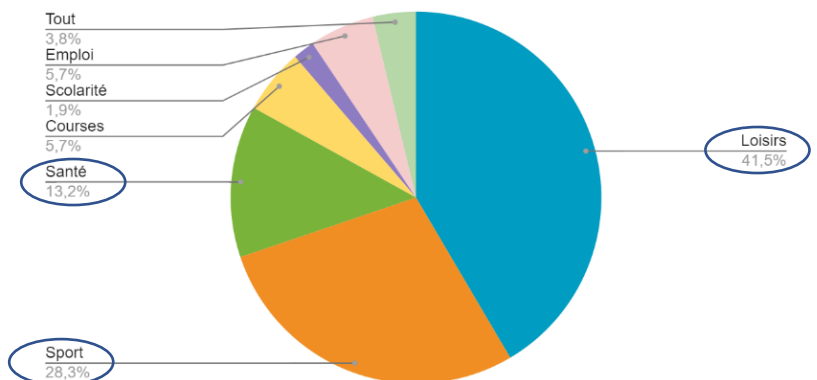


Figure 11: Type d'activité renoncée à cause d'une difficulté à se déplacer, enquête CCHSAM, 2023

3.3 Une population vieillissante avec des besoins de mobilité spécifiques mais disposant de solutions locales

Depuis 2008, la CCHSAM, tout comme l'ensemble des Pays de la Loire fait face à un vieillissement de la population. D'une part à cause de la baisse de la natalité et/ou d'une attractivité moins importante pour les familles avec enfants mais également car la population sénior est en hausse avec une augmentation plus marquée pour la tranche d'âge 60-74 ans.

Le vieillissement de la population entraîne des besoins spécifiques en termes de mobilité puisque les séniors développent une perte de mobilité et une dépendance à leur entourage pour réaliser des déplacements.

Les services de mobilités solidaires (transport à la demande, covoiturage solidaire) ou la mobilité inversé (maintien et développement des commerces et services de proximité) constituent les principaux leviers permettant de réduire cette dépendance.

La majorité des communes a relevé que les personnes âgées du territoire conduisaient jusqu'à un âge avancé et qu'elles bénéficiaient d'une solidarité familiale et de voisinage importante pour leurs déplacements nécessaires. Les communes ont également noté le fait que certaines personnes âgées déménagent vers des communes du territoire ayant de nombreux services et commerces de proximité comme Fresnay-sur-Sarthe et Beaumont-sur-Sarthe. A noter également, un tissu associatif riche et présent sur l'ensemble du territoire qui favorise le lien social et l'entraide entre les personnes âgées notamment.

L'association Réso'Ap propose aussi un service de transport à la demande solidaire spécialement pour les personnes âgées qui est méconnu de la population. La commune de Fresnay-sur-Sarthe dispose d'une navette qui est principalement utilisée par les personnes âgées tout comme le service de taxi mis en place par la commune de Bérus. Les services à domicile, les taxis privés, les VSL (véhicules sanitaires légers) sont autant de dispositifs qui constituent une réponse à la perte de mobilité et d'indépendance des personnes âgées sur le territoire.

④ Une utilisation de la voiture incontournable qui constitue une ressource exploitable pour l'essor du covoiturage

4.1 Des déplacements en grande majorité réalisés en voiture

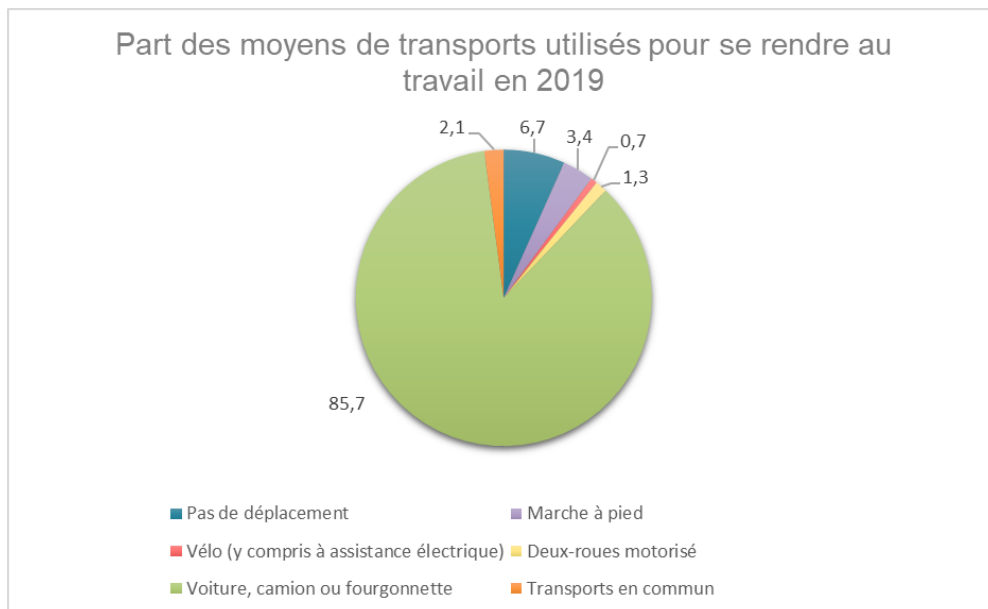


Figure 12 : Actifs de la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles de 15 ans ou plus ayant un emploi, Insee, 2019

Les résultats de l'enquête mobilité CCHSAM font davantage de place aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (marché, vélo, covoiturage etc.).



ENQUÊTE HABITANTS

95.8% des enquêtés ont le permis de conduire et 86.9% ont une voiture.

Mode de transport pour se rendre au travail :

- 72,3% en voiture
- 8,1% en marchant
- 7,3% en train,
- 3,8% en covoiturage
- 2,9% vélo
- 2,6% en deux-roues motorisé
- 1,7% en vélo à assistance électrique
- 1,3% en car

Certains enquêtés cumulent plusieurs moyens de transport.

48% des ménages de la CCHSAM possèdent au moins 2 voitures et seulement **9%** ne possède aucune voiture.

Taux d'équipement des ménages en voiture

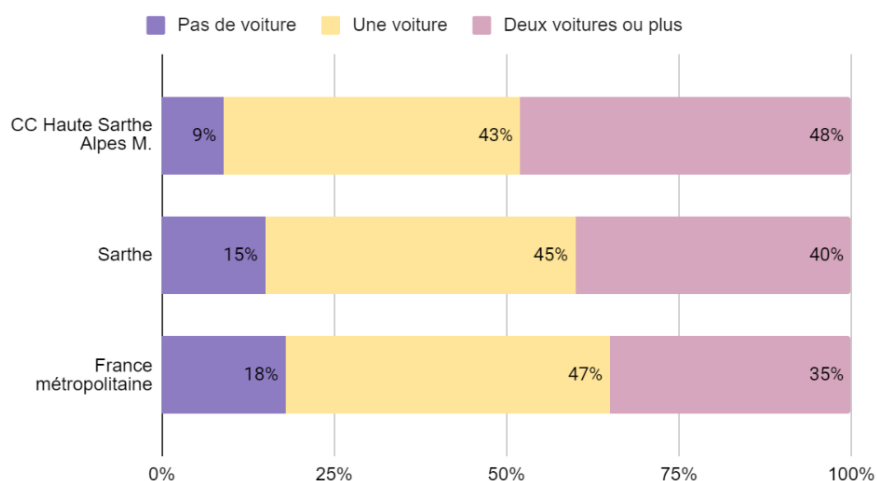


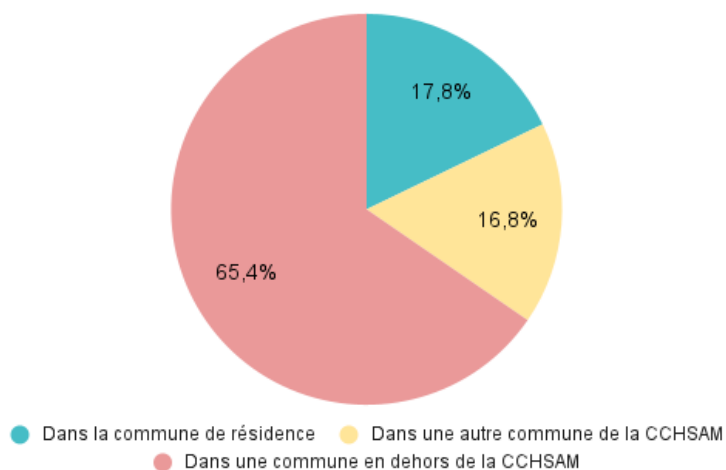
Figure 13: Taux d'équipement des ménages CCHSAM en voiture, Insee, 2017

Du fait de la dépendance à la voiture sur le territoire, les ménages possèdent généralement deux voitures par foyer notamment pour les couples d'actifs. Au contraire, le fait de ne posséder qu'une seule voiture est perçu comme un inconvénient sur le territoire puisque l'un des membres du couple se trouve sans moyen de déplacement.

4.2 Des flux pendulaires vers des pôles d'attraction, avec de nombreux points de départ



Lieu de travail des actifs de la CCHSAM



ENQUÊTE HABITANTS

Plus de 65% des enquêtés travaillent en dehors de la CCHSAM. Parmi l'ensemble des personnes qui travaillent en dehors de la CCHSAM, 53% travaillent à Alençon, 21% au Mans et 26% à une autre destination. Les actifs des communes les plus proches des pôles d'attraction que sont Alençon et Le Mans ont tendance à y travailler davantage.

Figure 14: Lieu de travail des actifs de la communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, enquête CCHSAM, 2023

Beaucoup d'actifs du territoire travaillent sur Alençon ou Le Mans. Des flux pendulaires vers les pôles d'attraction sont identifiés mais peuvent avoir **différents points de départ**. Ces trajets éclatés sur le territoire mettent en lumière une réflexion pour déterminer les endroits pertinents afin de **favoriser la mutualisation des points de départ**.

Les opportunités de mutualisation sont nombreuses et clairement identifiées puisque le territoire dispose **d'axes centraux avec un trafic significatif** qui en font des points de convergence.

C'est le cas de la D338 comptabilisant entre 2419 et 5570 véhicules/jour en moyenne qui traversent de nombreuses communes (Béthon, Fresnay-sur-Sarthe-Coulombiers, Piacé, Beaumont-sur-Sarthe) et la D39 reliant Beaumont-sur-Sarthe à Fresnay-sur-Sarthe (2284 véhicules/ jour en moyenne) puis la D15 reliant Fresnay-sur-Sarthe à Sougé-le-Ganelon et Alençon (entre 2145 et 3772 véhicules/ jour en moyenne).⁶

Seules **deux aires de covoiturage d'initiative privée sont présentes sur le territoire**, sans visibilité, aux Super U de Fresnay-sur-Sarthe et de Beaumont-sur-Sarthe. Elles ne sont pas référencées dans la base nationale. La commune de Montreuil-le-Chétif dispose d'un projet d'aire de covoiturage en cours. D'autres communes ont exprimé le souhait de mettre en place des aires de covoiturage.

⁶ Trafic moyen journalier, routes départementales, Département de la Sarthe, 2021



CONSULTATION DES COMMUNES – un repérage de communes qui se positionnent sur des aires de covoiturage

Communes qui souhaitent porter la création d'une aire de covoiturage	Communes qui se positionnent avec des travaux à effectuer	Emplacements évoqués plusieurs* fois par les communes comme pertinents sur le territoire
Saint-Léonard-des-Bois Bourg-le-Roi Gesnes-le-Gandelin Piacé Vivoin	Ancinnes Moulins-le-Carbonnel Béthon Chérisay Sougé-le-Ganelon Saint-Aubin-de-Locquenay Saint-Christophe-du-Jambet Saint-Marceau	Les 2 Gares (*10/31) Les accès d'autoroute (Rouessé Fontaine et Maresché) (*7/31) Sur la D 338 (*11/31)

L'articulation des aires de covoiturage est à approfondir pour un maillage territorial à l'échelle de la CCHSAM.

4.3 Une organisation fastidieuse et un manque de sécurité comme principaux freins au covoiturage sur le territoire

Pour quels motifs n'avez-vous jamais covoituré ?

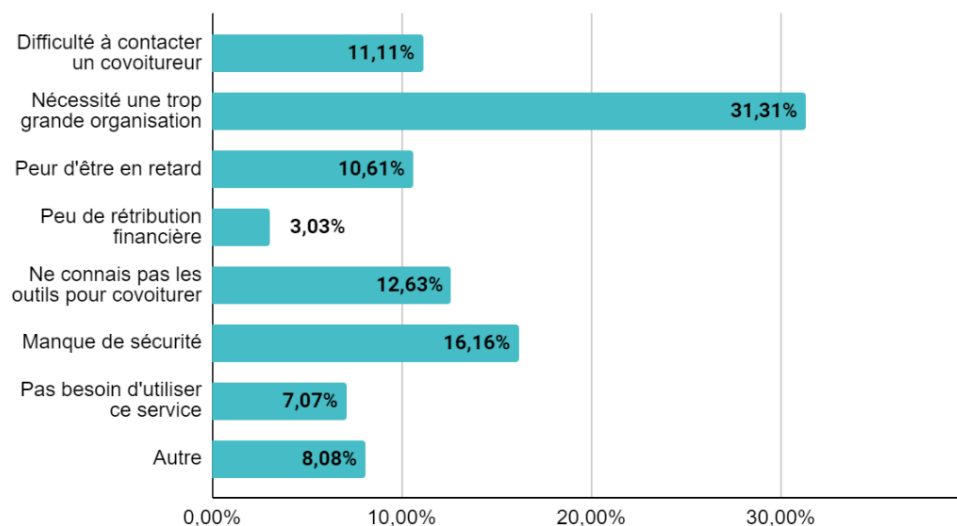


Figure 15: Motifs de non-utilisation du covoiturage par les habitants de la communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, enquête CCHSAM, 2022



ENQUÊTE HABITANTS

69% des enquêtés n'ont jamais utilisé le covoiturage que ce soit en tant que passager ou que conducteur (annexe 2).

Les principaux freins du covoiturage pour les enquêtés sont **l'organisation fastidieuse et le manque de sécurité** (manque de confiance aux autres). **La non-connaissance des outils pour covoiturer** est également prépondérante. Parmi les « autres » réponses, est évoquée en majorité **l'envie d'être seul en voiture**.

Le développement du covoiturage implique la mise en œuvre d'une communication et d'une animation importante pour lever les freins et les craintes. Plusieurs leviers pour lutter contre les freins au covoiturage sont mis en avant par le Cérema :

- La mise en place d'une communauté de covoitureurs,
- Les plateformes de covoiturage avec une identification des personnes qui covoiturent et un retour sur les trajets sous forme d'avis,
- De l'animation pour informer, expliquer et accompagner la pratique du covoiturage.

⑤ Des enjeux de mobilité pour l'attractivité des entreprises

5.1 Des difficultés de recrutement liées à la demande de logement locatif et à l'offre de services et infrastructures de mobilité sur le territoire

Les entreprises ayant les plus importants effectifs du territoire, Hutchinson (450 salariés) et Eiffage Construction (150 salariés), ont indiqué qu'elles avaient certaines difficultés à recruter.

Ces difficultés s'expliquent par le manque d'offre de logement en location sur le territoire. Les personnes qui souhaitent venir travailler ne trouvent pas de logements adéquats. Elles sont contraintes soit d'accepter de faire des trajets quotidiens plus ou moins importants pour se rendre sur leur lieu de travail soit de tout simplement refuser le poste car elles ne souhaitent pas faire autant de trajets, ou n'ont pas les moyens financiers ou matériels de faire les trajets quotidiens.

Les jeunes en alternance sont particulièrement touchés par cette problématique de mobilité car :

- Ils n'ont pas forcément l'envie de se véhiculer s'ils utilisent les transports en commun de leur commune de résidence,
- Ils ne disposent pas de moyens financiers suffisant pour financer un logement ou un véhicule,
- Ils ne trouvent pas de logements disponibles sur le territoire.

Le développement de services et d'infrastructures de mobilité peut être une réponse à la pénurie de biens à louer pour faciliter les recrutements des entreprises.

5.2 Un manque de liaison facilité entre les modes de transport

Pour les actifs qui viennent de la Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles et de l'extérieur du territoire, l'utilisation de la voiture est nécessaire pour faire les trajets domicile-travail. La Communauté de communes dispose de deux gares sur le territoire, ainsi que de deux lignes de car du réseau Aléop mais aucune interconnexion des modes de transports n'est prévue.

Les arrêts de car éloignés des gares, l'inexistence de cheminements piétons et de pistes cyclables aux abords des gares sont des facteurs qui freinent ou même rendent impossible l'utilisation des transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail au sein ou dans un secteur proche de la Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles.

A titre d'exemple, l'E.S.A.T⁷ Kalistâ à Marolles-les-Braults (de l'association APAJH 72-53) dispose de sa propre navette qui effectue un circuit au départ de la gare de Vivoin-Beaumont en passant par des points de rencontre à Beaumont, Vivoin, Maresché, Meurcé pour conduire les travailleurs qui n'ont pas de véhicule jusque leur lieu de travail. Certaines personnes prennent donc le train au départ de la gare de La Hutte Coulombiers ou du Mans puis la navette jusque Marolles-les-Braults.

⁷ Etablissement et Service d'Aide par le Travail

5.3 Focus sur les enquêtes réalisées auprès des salariés d'Eiffage et d'Hutchinson

D'où viennent les salariés qui travaillent à **Eiffage** ? (Annexe 8)
Enquête auprès des salariés d'Eiffage à Fresnay-sur-Sarthe.

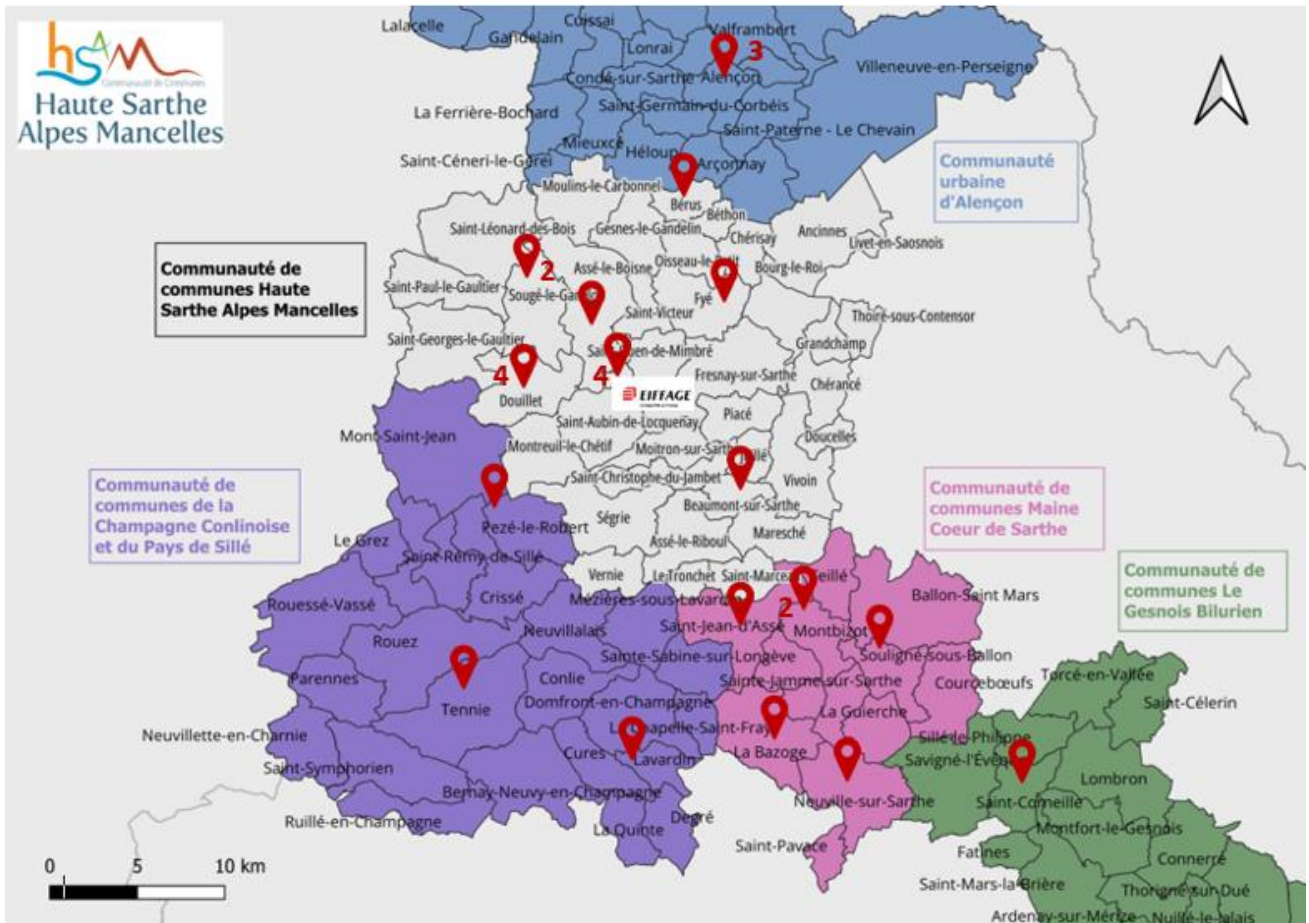


Figure 16: Carte des communes de résidence des salariés de l'entreprise Eiffage, CCHSAM, Enquête 2023

- **Rayon de 40 km** autour de Fresnay-sur-Sarthe (communes de départ de 4 intercommunalités différentes du Nord Sarthe).
- **Tous les enquêtés vont au travail en voiture** principalement parce que la **distance** entre leur lieu de travail et leur domicile est importante.
- **Tous les enquêtés sont en CDI**. Les alternants et les intérimaires, les plus susceptibles de rencontrer des problèmes de mobilité, ne sont pas représentés. Les alternants et intérimaires n'ont pas répondu à l'enquête potentiellement car ils ne se sont pas sentis concernés car ils sont « de passage ».

D'où viennent les salariés qui travaillent à **Hutchinson** ? (Annexe 9)

Enquête auprès des salariés d'Hutchinson à Sougé-le-Ganelon

- Tous les enquêtés ont le permis de conduire et une voiture (sauf un).
- Tous les enquêtés **se rendent au travail en voiture** (sauf une personne intérimaire qui s'y rend en train car elle n'a pas de voiture mais un vélo à assistance électrique).
- Les enquêtés vont au travail en voiture principalement parce qu'il **n'existe pas d'autre moyen de transport possible** et parce que **la distance entre leur lieu de travail et leur domicile est importante**.
- Les communes de résidence des enquêtés se trouvent dans **un rayon de plus de 50 kilomètres autour de Sougé-le-Ganelon**. Les communes de résidence se trouvent sur la CCHSAM, autour du Mans, d'Alençon et vers la Mayenne.
- **34,9% des enquêtés ont déjà covoiturer** pour se rendre sur leur lieu de travail.
- Parmi les répondants, **59 sont en CDI**, 2 sont intérimaires et 2 sont en apprentissage.

5.4 Les faits « mobilité » marquants identifiés par les enquêtes auprès des salariés

Les salariés d'Eiffage et d'Hutchinson viennent de communes de la CCHSAM mais aussi de communes dans un rayon d'environ 50 km autour de leur lieu de travail. Les enquêtés relèvent que les distances importantes représentent un coût non négligeable pour les salariés notamment à cause de l'augmentation du prix des carburants.

Il est ressorti également que les enquêtés n'ont pas le choix de leur mode de transport, leur seule option est l'utilisation de la voiture. L'usage de la voiture est considéré comme obligatoire pour réaliser de longues distances en l'absence de transports en commun.

Nous pouvons également souligner que les salariés d'Hutchinson covoiturent davantage (35% des enquêtés) que les salariés d'Eiffage (18% des enquêtés).

La majorité des enquêtés des deux entreprises ne connaissent pas les aides financières liées à la mobilité (l'aide au covoiturage, la prise en charge d'une partie des frais TER et/ou car par l'employeur et l'aide de l'état pour l'achat d'un vélo).

⑥ La présence de deux gares/ haltes ferroviaires : un atout à valoriser

6.1 Une fréquentation plus marquée sur la Gare de Vivoin-Beaumont qui est liée à la destination principale vers Le Mans

Nombre d'usagers par jour sur une semaine aux gares de La Hutte Coulombiers et Vivoin-Beaumont

<u>La Hutte Coulombiers</u>			<u>Vivoin- Beaumont</u>		
Gare			Gare		
Étiquettes de lignes	Somme des montées	Somme des descentes	Étiquettes de lignes	Somme des montées	Somme des descentes
Lundi	39	35	Lundi	109	101
Mardi	38	38	Mardi	101	98
Mercredi	26	20	Mercredi	63	74
Jeudi	38	38	Jeudi	101	98
Vendredi	39	39	Vendredi	92	83
Samedi	4	14	Samedi	10	14
Dimanche	16	4	Dimanche	19	8
Total général	200	188	Total général	495	476

Source : Comptage BVA pour le compte de la Région Pays de la Loire, automne 2021

La gare de Vivoin-Beaumont est plus fréquentée que la gare La Hutte Coulombiers⁸ notamment car davantage de personnes domiciliées au sud de la CCHSAM travaillent ou étudient au Mans.

Les habitants des communes au Nord de la CCHSAM bénéficient de la proximité d'Alençon, facilement accessible en voiture pour les travailleurs ou en car (ligne 204) pour les lycéens. De plus, les horaires pour se rendre à Alençon ne sont pas forcément très adaptés comparé à ceux pour se rendre au Mans. Ainsi, il n'est pas avantageux de prendre le train pour se rendre à Alençon (voir tableaux horaires à la page suivante).

De fait, la gare de Vivoin-Beaumont est légèrement plus desservie que la gare de La Hutte Coulombiers, notamment pas les arrêts des trains intersités.

La faible fréquentation des deux gares le week-end ainsi que la baisse d'utilisation du train le mercredi confirment que les usagers effectuent principalement des trajets pendulaires.

⁸ Comptages BVA pour le compte de l'AO PDLL, automne 2021.

La Hutte - Alençon 8 trains	Alençon - La Hutte 9 trains	La Hutte- Le Mans 10 trains	Le Mans-La Hutte 8 trains
Entre 10 et 13 min de trajet		Entre 40 et 42 min de trajet	
7h26	6h24	5h52	6h43
8h25	6h41	6h35	7h43
13h26	7h24	6h52	12h43
17h36	7h47	7h34	16h53
18h12	8h24	7h58	17h42
18h38	12h41	8h34	17h55
19h43	16h24	12h52	19h02
20h33	17h24	16h35	19h52
	18h24	17h35	
		18h35	

Figure 17: Horaires de départ de train La Hutte Coulombiers pour le lundi 17 avril 2023, SNCF, consulté le 14/03/2023

Vivoin - Alençon 8 trains	Alençon - Vivoin 9 trains	Vivoin - Le Mans 10 trains	Le Mans-Vivoin 8 trains
Entre 15 et 20 min de trajet		Entre 22 et 33 min de trajet	
6h35	6h24	6h02	6h13
7h17	6h41	6h43	6h43
8h17	7h24	7h01	7h43
12h48	7h47	7h43	12h26
13h17	8h24	8h07	12h43
17h01	8h59	8h43	16h36
17h27	12h41	9h14	16h53
18h04	14h08	13h01	17h42
18h29	15h59	14h23	17h55
18h58	16h24	16h14	18h35
19h35	17h24	16h43	19h02
20h24	18h24	17h43	19h52
		18h43	

Figure 18: Horaires de départ de train Vivoin-Beaumont pour le lundi 17 avril 2023, SNCF, consulté le 14/03/2023

6.2 Une fréquence de train au départ et à destination de la Gare Vivoin-Beaumont plus importante

La Hutte Coulombiers - Le Mans				La Hutte Coulombiers - Alençon			
Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Première heure de départ	Dernière heure de départ	Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Première heure de départ	Dernière heure de départ
10	00h40	05h52	18h35	8	00h10	07h26	20h30
Le Mans - La Hutte Coulombiers				Alençon - La Hutte Coulombiers			
Nombre de trajets par jour	Première heure de départ	Dernière heure de départ		Nombre de trajets par jour	Première heure de départ	Dernière heure de départ	
8	06h43	19h52		9	06h24	18h24	

Figure 19: Informations sur les TER au départ de la gare La Hutte Coulombiers, SNCF, consulté le lundi 13 mars 2023

Vivoin-Le Mans				Vivoin-Alençon			
Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Première heure de départ	Dernière heure de départ	Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Première heure de départ	Dernière heure de départ
13	00h30	06h02	18h43	12	00h20	06h35	20h24
Le Mans-Vivoin				Alençon-Vivoin			
Nombre de trajets par jour	Première heure de départ	Dernière heure de départ		Nombre de trajets par jour	Première heure de départ	Dernière heure de départ	
12	06h13	19h52		12	06h24	18h24	

Figure 20: Informations sur les TER au départ de la gare Vivoin-Beaumont, SNCF, consulté le lundi 13 mars 2023

6.3 Zone de chalandise des gares suivant la destination : quelques indications à partir de l'enquête « express » auprès des usagers des gares du territoire

Gare La Hutte Coulombiers, le 03 mars 2023 hors vacances scolaires

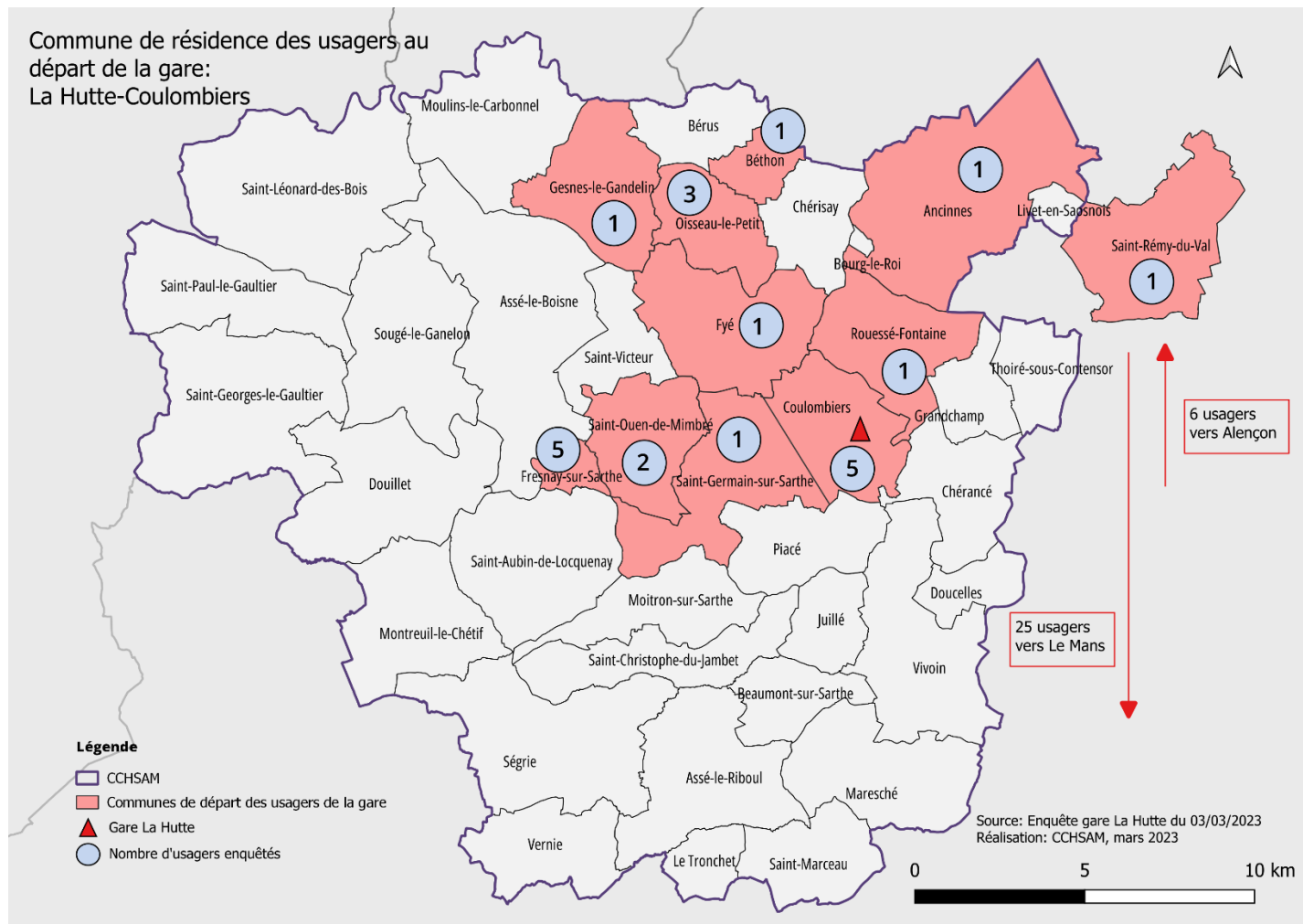


Figure 21: Carte des communes de résidence des usagers au départ de la gare La Hutte- Coulombiers, enquête du 03 mars 2023, CCHSAM, 2023

Sur les 22 usagers questionnés :

- 15 prennent le train 5 jours / semaine
- 4 prennent le train de 3 à 4 fois / semaine

Les motifs de déplacements sont principalement le travail (14/22) et les études (6/22).

Sur les 22 enquêtés, 21 sont venus en voiture alors que 13 enquêtés viennent de communes à environ 7 kilomètres de la gare (Coulombiers, Saint-Germain-sur-Sarthe, Saint-Ouen-de-Mimbré, Fresnay-sur-Sarthe).

Gare Vivoin-Beaumont, le 02 mars 2023 hors vacances scolaires

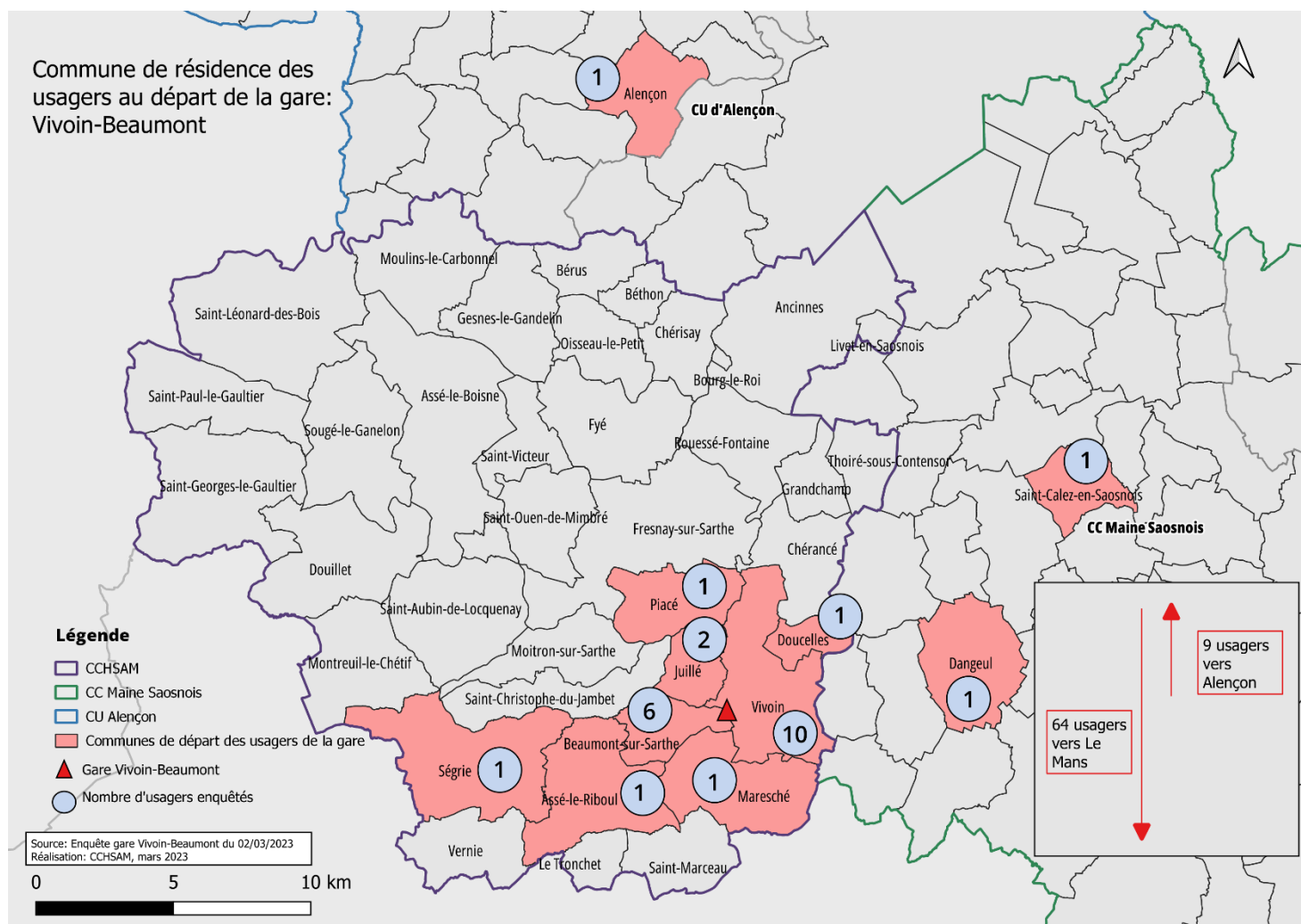


Figure 22: Carte des communes de résidence des usagers au départ de la gare Vivoin-Beaumont, enquête du 02 mars 2023, CCHSAM, 2023

Sur les 26 usagers questionnés :

- 24 prennent le train 5 jours/ semaine
- 1 prend le train 3 jours/ semaine
- 1 prend le train exceptionnellement

Les motifs de déplacements sont principalement les études (16/26) et le travail (9/26).

Sur les 26 enquêtés, 18 sont venus en voiture, 7 sont venus à pied et un est venu en trottinette électrique. Toutes les personnes qui se sont déplacées jusqu'à la gare à pied (et en trottinette électrique) viennent de Beaumont-sur-Sarthe ou de Vivoin.

Les zones de chalandise des gares sont clairement identifiées et limitées

La majorité des enquêtés viennent de la commune qui accueille la gare ou d'une commune en grande proximité. Pour la gare de la Hutte Coulombiers, il s'agit de la commune nouvelle de Fresnay-sur-Sarthe, et pour la gare de Vivoin-Beaumont, il s'agit de Beaumont-sur-Sarthe et Vivoin. La Gare de Vivoin-Beaumont compte un nombre plus important d'usagers⁹ notamment des lycéens qui se rendent au Mans.

Pour les communes situées à équidistance des deux gares (Chérancé, Moitron-sur-Sarthe, Piacé etc.) le choix de la gare de départ dépend de la destination, la gare La Hutte Coulombiers pour aller vers Alençon et la gare Vivoin-Beaumont pour aller vers Le Mans.

Les deux gares disposent de leur propre zone de chalandise, la partie Nord du territoire pour la gare La Hutte Coulombiers et la partie Sud du territoire pour la gare Vivoin-Beaumont.

On constate qu'aucune commune de la partie Ouest du territoire n'est représentée dans l'enquête faite aux gares. Cette observation confirme l'isolement des communes à l'Ouest du territoire qui sont davantage éloignées des services et axes de mobilité principaux du territoire.

6.4 Les contraintes d'utilisation de la voiture pour se rendre/ circuler au Mans et les liaisons facilitées au sein de la métropole motivent le choix du train

La potentielle difficulté à se garer au sein de la métropole du Mans, le stationnement payant et les embouteillages rendraient le train plus avantageux que la voiture individuelle. La hausse du coût des carburants mis en balance avec le prix des abonnements TER Pays de la Loire est à l'avantage du train¹⁰. La complémentarité Tram/ Train ou Bus/Train est aussi un atout pour favoriser cette utilisation.

A contrario, la facilité d'accès à Alençon et sa proximité ne rend pas le train plus attractif que la voiture. De plus, pour les communes au nord de Fresnay-sur-Sarthe, la gare La Hutte et la ville d'Alençon sont à la même distance donc les usagers utiliseront le train seulement pour se rendre au Mans

6.5 La fiabilité du train remis en cause par les usagers

Les retards et les annulations de trains sont des problèmes récurrents qui ont été évoqué lors des échanges avec les élus du territoire, les habitants via l'enquête mobilité, le Comité des Partenaires et enfin plus spécifiquement directement par les usagers du train lors de l'enquête aux gares. Le train n'est pas considéré comme un moyen de transport fiable puisque les usagers sont prévenus de l'annulation ou du retard du train au dernier moment.

« [...] J'aimerais profiter de la gare de Vivoin-Beaumont mais les horaires ne correspondent pas ou la fiabilité des trajets (grèves, incidents, retards...) me permettent pas de laisser ma voiture personnelle ». Habitant de Beaumont-sur-Sarthe, 33 ans.

« Les informations concernant les trains ne sont jamais à jour, et beaucoup d'informations sur les retards ou les absences de trains ne sont pas vraies (trains notés roulants alors que non). [...] » Habitant de Juillé, 17 ans.

⁹ Données de l'enquête aux gares, 02/03/2023 et 03/03/2023, CCHSAM et comptages BVA pour le compte de l'AO PDLL, Automne 2021.

¹⁰ 5€ le trajet gare Vivoin-Beaumont vers Alençon ou Le Mans, 3€ le trajet gare de la Hutte-Alençon, 7€ le trajet gare de la Hutte- Le Mans, prix d'un abonnement environ 85€/mois pris en charge à 50% par l'employeur.

6.6 L'aménagement des gares : des actions réalisées par les communes pour renforcer l'usage du TER

Gare de la Hutte Coulombiers



Figure 23: Gare La Hutte Coulombiers à Fresnay-sur-Sarthe

- Aménagement des accès à la gare en 2022 (parking de 44 places, 1 place PMR, 2 places véhicules électriques, borne de recharge de voitures électriques, arrêt de car pour la navette municipale, cheminements piétons, aménagements paysagers),
- Abris voyageurs sur le quai,
- Affiches d'informations sur la possibilité d'acheter son billet au commerce de proximité (Cocci Market) ou sur internet ou sans majoration à bord en se présentant spontanément au personnel du train,
- Stationnement vélos type arceaux.

Gare de Vivoin-Beaumont



Figure 24: Gare Vivoin-Beaumont à Vivoin

- Affiche d'informations (mais absence d'informations sur la possibilité d'acheter son billet à bord ou en commerce de proximité – au Super U de Beaumont-sur-Sarthe),
- Stationnement vélos abrité de type arceaux,
- Abris voyageurs sur le quai,
- Grand parking avec un projet d'extension à environ 70 places de stationnement.

6.7 L'absence de liaison aménagée vers les gares mais de nombreux rabattements possibles

Gare La Hutte-Colombiers

→ Absence de liaison cyclable entre Fresnay et la gare

Environ 7 kilomètres séparent le centre de Fresnay-sur-Sarthe de la gare La Hutte Coulombiers ce qui pourrait être une distance réalisable en vélo¹¹. Mais la D310 est un itinéraire dangereux pour les cyclistes du fait de la vitesse importante des automobilistes, de la fréquentation des poids lourds et du trafic (4 071 véhicules/ jour en moyenne)¹².

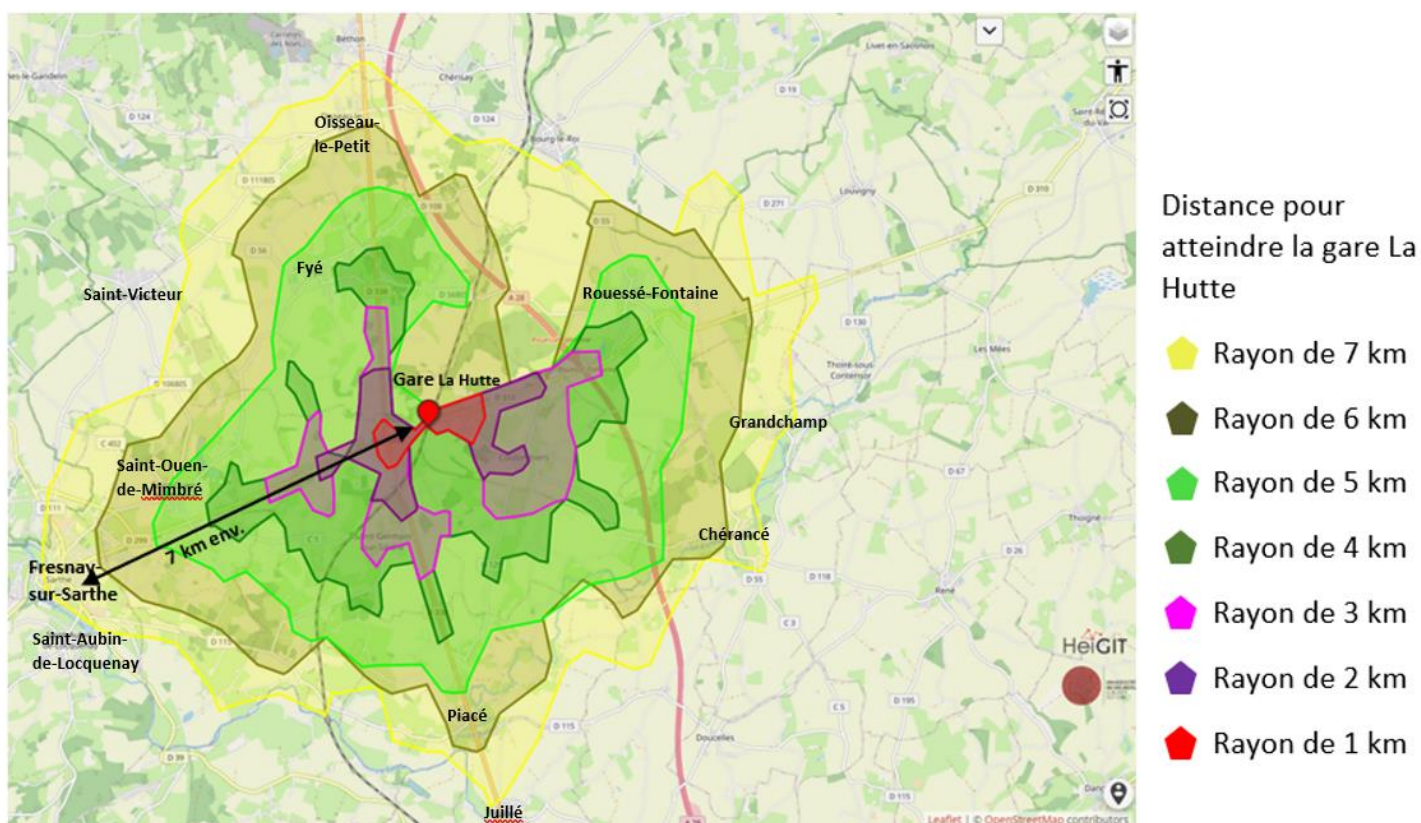


Figure 25: Carte des isodistances à partir de la gare La Hutte Coulombiers, openrouteservice, janvier 2023

Cette carte montre plusieurs isodistances en empruntant les routes praticables. Chaque couleur de périmètre correspond à une distance maximum exprimée en kilomètre pour rejoindre un lieu qui est, ici, la gare de La Hutte Coulombiers.

Lecture de la carte : le centre de Fresnay-sur-Sarthe se trouve dans le rayon de couleur jaune, il est donc à 7 kilomètres de la gare la Hutte Coulombiers.

¹¹ 7 kilomètres correspondent à environ 25 minutes de vélo, distance raisonnable pour un usage quotidien. Indications : seuls les itinéraires de 9 kilomètres ou moins sont éligibles aux aides régionales.

¹² Trafic moyen journalier, routes départementales, Département de la Sarthe, 2021

→ Absence de parcours aménagé piétons entre l'arrêt de car Aléop et la gare La Hutte Coulombiers

Distance entre Arrêt Aléop et Gare de 800 m à faire à pied ou à vélo

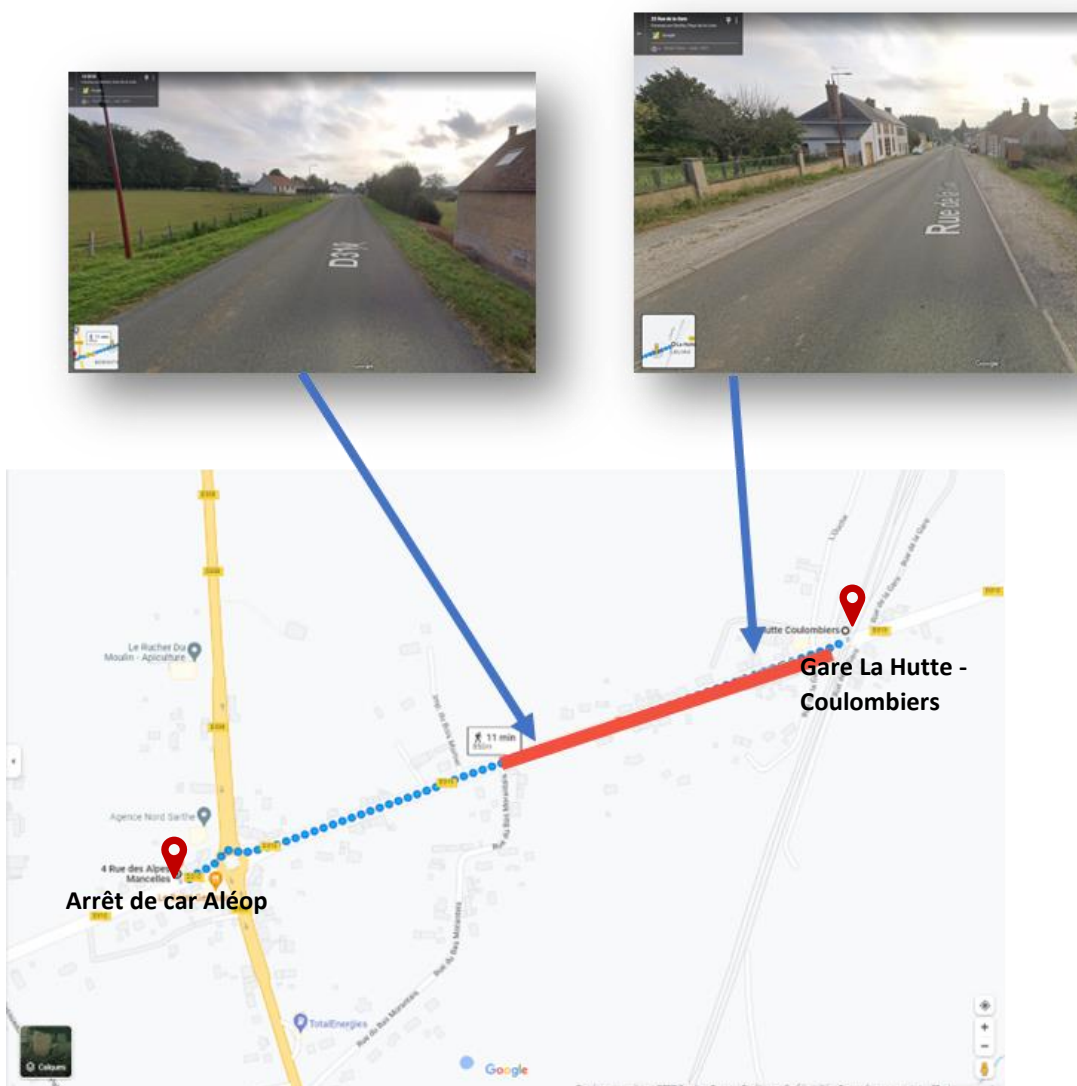


Figure 26: Itinéraire entre l'arrêt de car Aléop et la Gare La Hutte Coulombiers à Fresnay-sur-Sarthe, Google Maps, décembre 2022

La ligne 204 Alençon/ Fresnay ne dessert l'arrêt de car La Hutte qu'une seule fois par jour (à 16h39) et donc ne sera pas étudié.

La ligne régulière Aléop 210 Fresnay/Le Mans dessert le rond-point « La Hutte » proche de la gare. **L'arrêt de car est localisé à 800 mètres environ de la gare (15 minutes à pied).** Ce tronçon de la D310 a un trafic important (2 602 véhicules/jour en moyenne) et **n'est pas aménagé**. Avec le nouveau parking de la gare, le car Aléop a la possibilité de faire une boucle par la gare, il s'agit d'une solution à étudier.

→ Pas de proximité Car/Gare : pénalise l'utilisation combinée des transports collectifs

Les horaires à l'arrêt de car La Hutte et ceux des TER correspondent en partie mais la nécessaire liaison à pied pénalise l'usage du car et du train.



A destination de la gare La Hutte (desservi en car : Fresnay-sur-Sarthe et Saint-Ouen-de-Mimbré)		
Horaire d'arrivée à l'arrêt de car de Fresnay-La Hutte	Horaires de train au 13/03/2023	
	Vers Alençon (10 min)	Vers Le Mans (40 min)
6h33	✓7h26	✗6h35
7h12	✗8h25	✓6h52
9h18		✓7h34
		✓7h58
		✗8h34

Retour à la gare de la Hutte		
Horaire de retour à l'arrêt de car Fresnay- La Hutte	Horaires de train au 13/03/2023	
	Au départ d'Alençon	Au départ du Mans
17h10	✗17h24	✓ 6 trains de 17h à 20h
18h29	✗18h24	
19h37		

Source : Sncf-connect.com, consulté le 13/03/2023, fiche horaires du 22 août 2022 au 7 juillet 2023 Aléop.

✗ correspondance impossible ou temps d'attente important

La facilité de liaison entre différents types de transports en commun est un gage d'utilisation. Le temps nécessaire pour réaliser l'ensemble du trajet souhaité est également un critère de choix (environ 80% des enquêtés de la CCHSAM choisissent **la rapidité** comme premier critère pour sélectionner le mode de transport qu'ils utilisent – annexe 2).

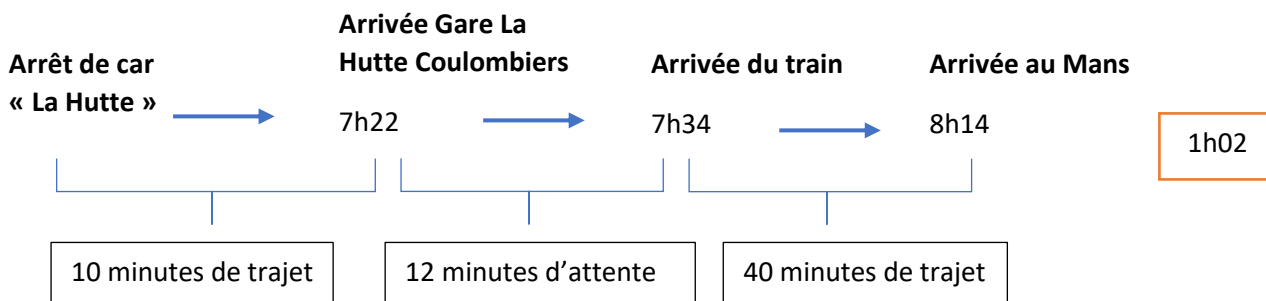
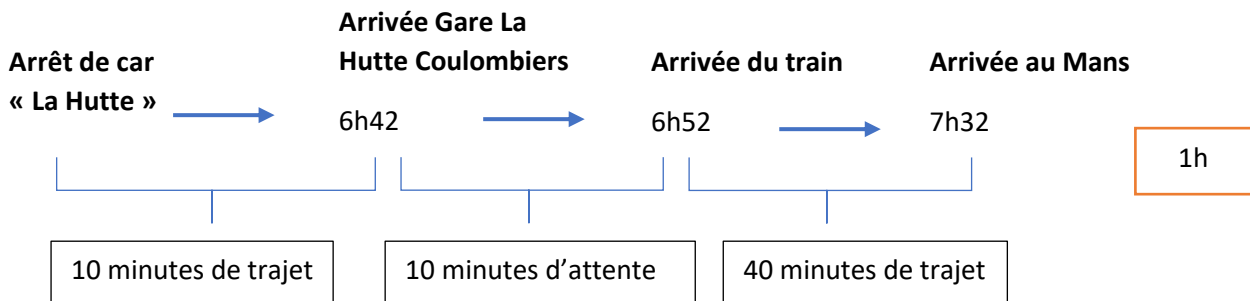
Les exemples développés ci-après montrent que le temps de trajet en transport en commun sont augmentés systématiquement par le temps de marche et d'attente.

Ces temps pourraient être réduits par un arrêt de car à la gare et une réflexion sur les correspondances des horaires car/train/car.

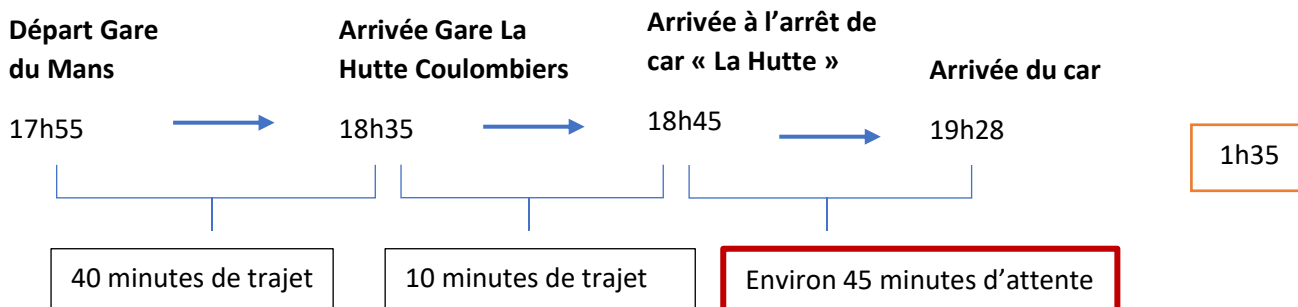
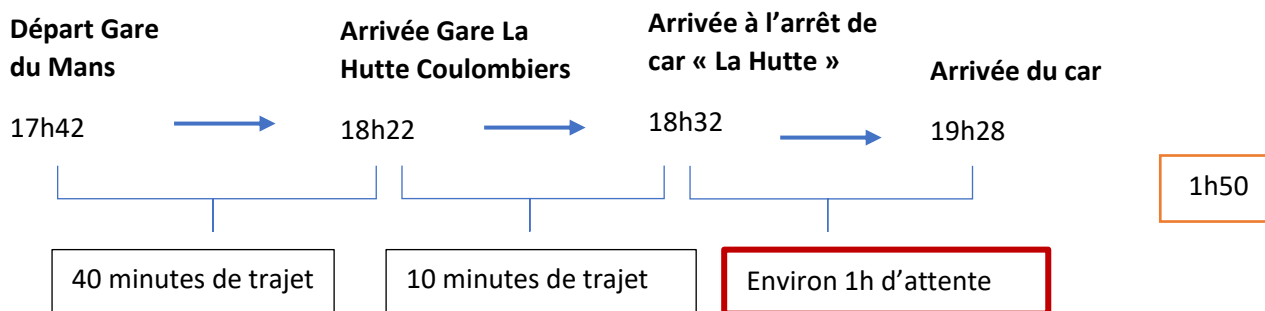
Exemples de parcours combinés :

Vers Le Mans

ALLER

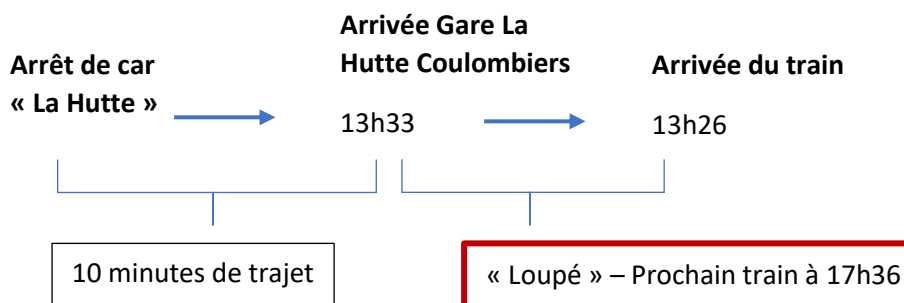
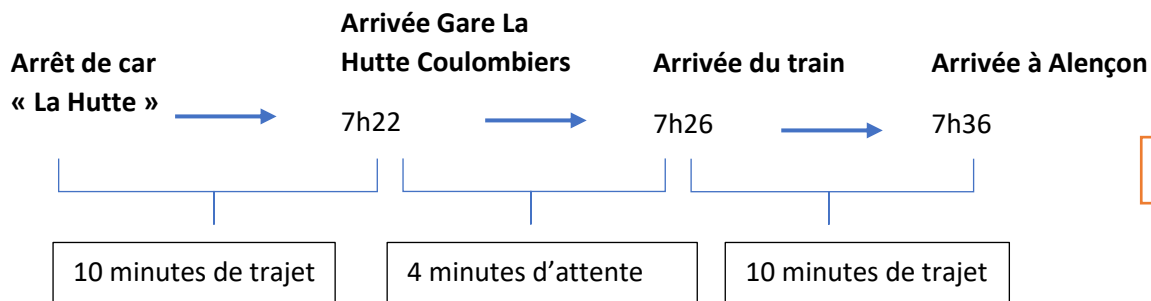


RETOUR

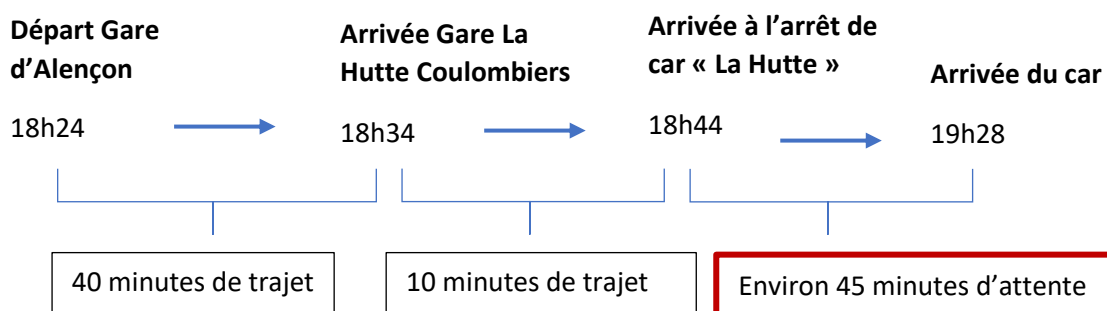


Vers Alençon

ALLER



RETOUR



Gare Vivoin-Beaumont

→ Pas de proximité Car/Gare : pénalise l'utilisation combinée des transports collectifs

La ligne 210 Fresnay/Le Mans (qui dessert Fresnay-sur-Sarthe, Saint-Ouen-de-Mimbré, Saint-Germain-sur-Sarthe, Piacé, Juillé puis Beaumont-sur-Sarthe) s'arrête devant le centre social Georges Rouault. Concrètement, les habitants de Fresnay-sur-Sarthe et Saint-Ouen-de-Mimbré étant proche de la gare La Hutte Coulombiers, seuls les habitants de Piacé et Juillé sont concernés pour prendre le car pour se rendre jusqu'à la gare Vivoin-Beaumont.

L'arrêt de car Georges Rouault se trouve à **environ 1,5 kilomètre** (qui représente 20 min de marche environ) de la gare Vivoin-Beaumont et les **correspondances car/TER sont plus ou moins possibles.**



Au départ de la gare Vivoin-Beaumont (desservi en car : Fresnay, Saint-Ouen, Saint Germain-sur-Sarthe, Piacé et Juillé)		
Horaire d'arrivée car ligne 210 Fresnay/Le Mans	Horaires de train au 13/03/2023	
	Vers Alençon (20 min)	Vers Le Mans (30 min)
6h46	✓7h17	✗6h43
7h25	✓8h17	✓7h01
9h31		✓7h43
		✓8h07
		✗8h43
		✗9h14

Retour à la gare de Vivoin-Beaumont		
Horaire de retour ligne 210 Le Mans/ Fresnay-sur-Sarthe	Horaires de train au 13/03/2023	
	Au départ d'Alençon	Au départ du Mans
17h	✗17h24	✓6 trains de
18h17	✗18h24	17h à 20h
19h26		

Source : Sncf-connect.com, consulté le 13/03/2023, fiche horaires du 22 août 2022 au 7 juillet 2023 Aléop.

✗ correspondance impossible ou temps d'attente important

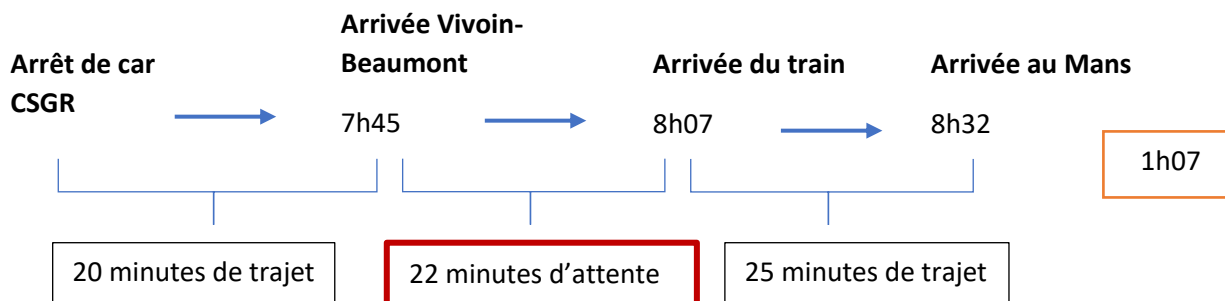
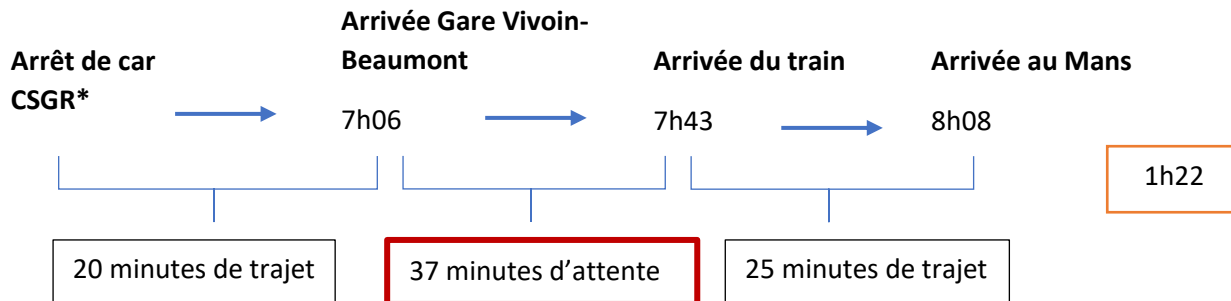
Ici encore le temps de trajet et d'attente rend quasi impossible la liaison car/train. Le temps d'accès à la gare ou de retour vers l'arrêt de car est quasiment le double du trajet en train.

Un arrêt de car à la gare permettrait une meilleure connexion et une cohérence des horaires entre ces deux types de transport en commun.

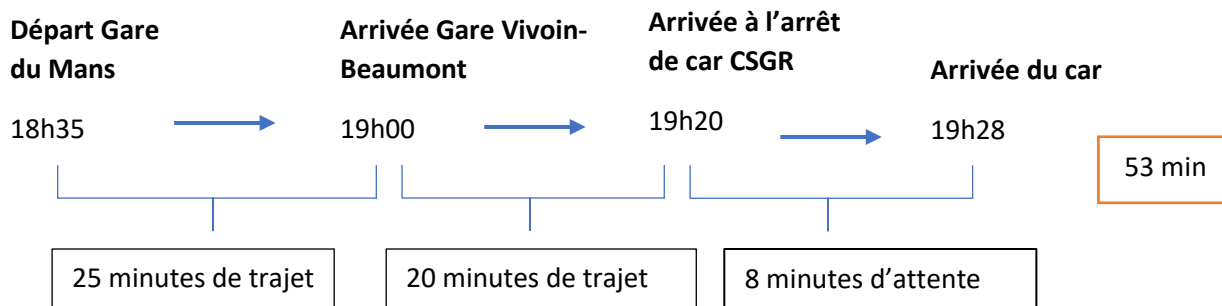
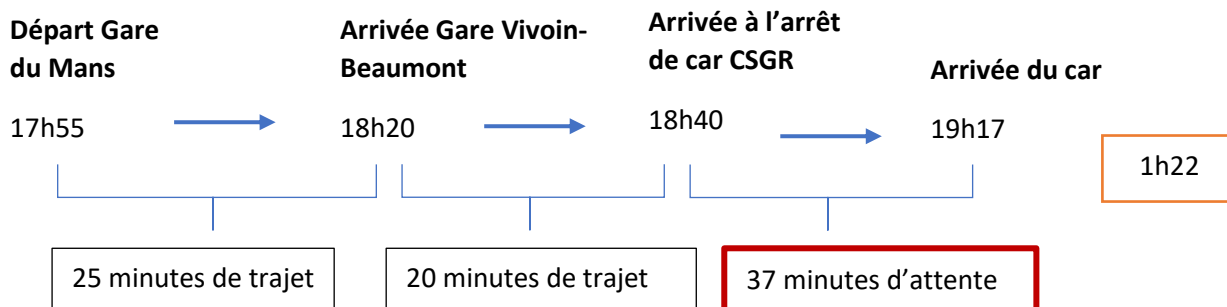
Exemples de parcours combinés :

Vers Le Mans

ALLER



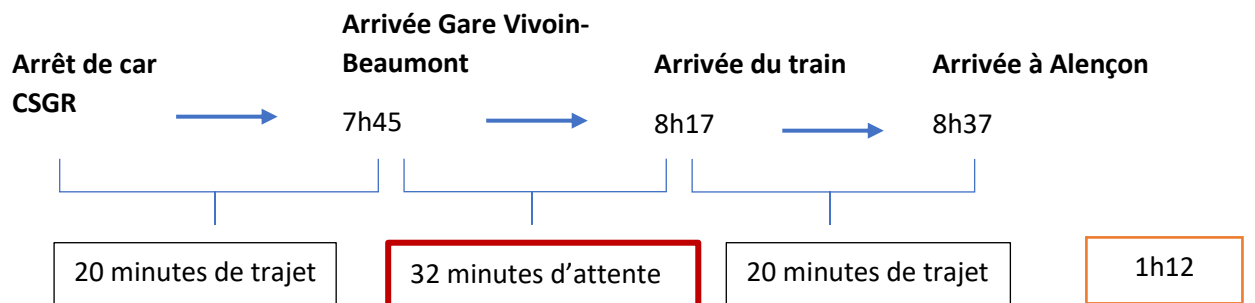
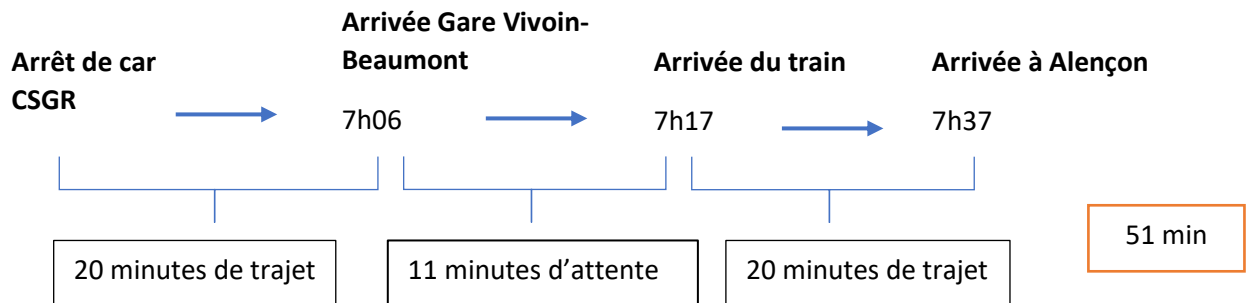
RETOUR



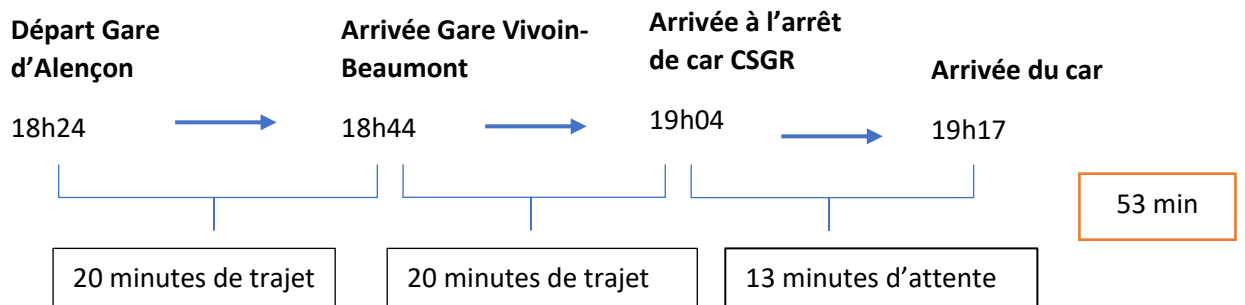
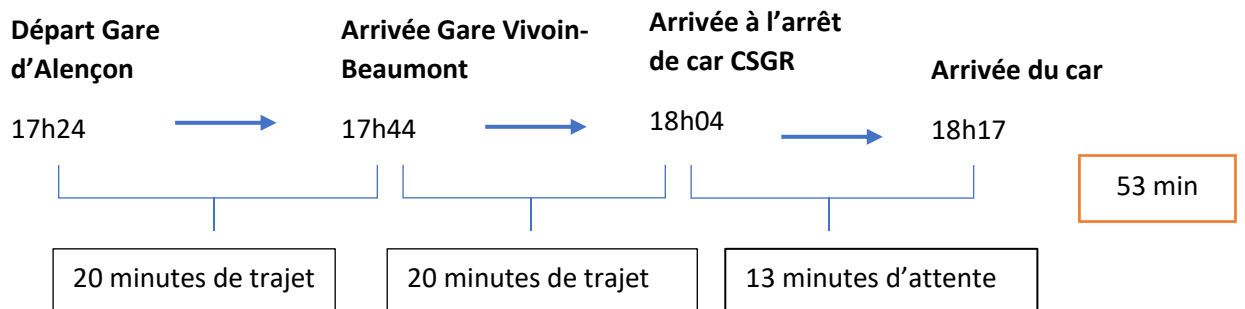
*CSGR : Centre Social Georges

Vers Alençon

ALLER



RETOUR



→ Une proximité de la Gare pour deux communes

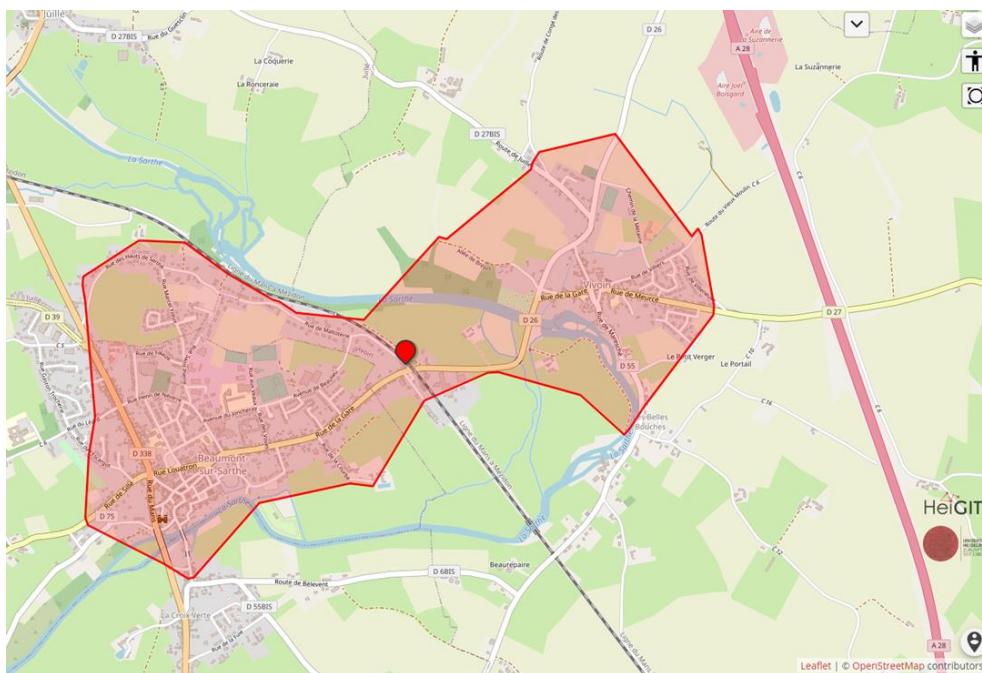


Figure 27: Carte des isochrones de 20 minutes à pied au départ de la gare Vivoin-Beaumont, openrouteservice, janvier 2023

D'après la carte des isochrones ci-dessus, il ne faut que **20 minutes à pied maximum pour rejoindre la gare de Vivoin-Beaumont au départ des bourgs de Vivoin et de Beaumont-sur-Sarthe.**

→ La traversée de la Sarthe comme principale difficulté pour une liaison en modes actifs de la gare au bourg de Vivoin

Seulement 1,2 kilomètre sépare Vivoin de sa gare par une unique liaison sur la D26 qui est étroite et ne permet pas de rejoindre la gare à pied ou à vélo en sécurité. La principale difficulté à l'aménagement de cette liaison pour les modes actifs est le **franchissement de la Sarthe**. Le Conseil Départemental, à la demande de la commune de Vivoin, réalise une étude de faisabilité. Le retour de cette étude n'est pas formalisé. Il semblerait qu'une voie piétonne serait réalisable, la chaussée n'étant pas assez large pour du cyclable.



Figure 28: Pont traversant la Sarthe sur la D26 à Vivoin, Google Maps, décembre 2022

→ Le manque de sécurité sur l'itinéraire entre Beaumont et la gare

La gare est à 1,5 kilomètre du bourg de Beaumont-sur-Sarthe mais aussi de l'arrêt de car Beaumont-centre Georges Rouault desservi par la ligne 210 Fresnay/Le Mans. **Deux itinéraires** sont identifiés pour se rendre jusqu'à la gare (voir la carte et les photos ci-dessous).

L'itinéraire le plus court est celui empruntant la D26 (20 minutes de marche) mais le trafic est dense et de nombreux camions circulent sur cette route. La chaussée ainsi que les trottoirs sont étroits et les véhicules se garent sur la chaussée ce qui rend parfois impossible le croisement de deux véhicules. Cet **itinéraire est dangereux** pour les piétons et les cyclistes.

Le deuxième itinéraire (passant par l'avenue de Beaulieu), moins fréquenté mais aussi un peu plus long de 300 mètres environ (25 minutes de marche) **semble plus sécurisé** malgré un manque d'aménagements pour les cyclistes.



Arrêt de car devant le centre social Georges Rouault, D338



Avenue du Joncheray, Beaumont-sur-Sarthe



Rue de la Maltoterie, Vivoin



D26, Beaumont-sur-Sarthe

Figure 29: Itinéraire entre le bourg de Beaumont-sur-Sarthe et la gare Vivoin-Beaumont, Google Maps, décembre 2022

⑦ Des aménagements cyclables pour les trajets du quotidien inexistant et des initiatives isolées pour les piétons

7.1 L'inexistence d'aménagements cyclables pour les trajets du quotidien sur le territoire

Le territoire ne dispose d'aucun aménagement cyclable pour les trajets du quotidien. Une bande cyclable existe à Beaumont-sur-Sarthe mais les nombreuses bifurcations la rendent dangereuse. La voie verte de Chérancé - Les Mées permettant de rejoindre Mamers constitue la plus importante liaison cyclable du territoire. Elle est identifiée pour le tourisme. Certaines voies douces sont utilisées pour le cyclable ainsi que les initiatives communales citées en 7.3 sont favorables à l'utilisation du vélo.

En matière de stationnement, la majorité des communes disposent d'arceaux pour les vélos principalement utilisés par les scolaires.

Le territoire est doté d'une multitude d'itinéraires de randonnées ou de circuits VTT touristiques. Des portions de ces chemins peuvent éventuellement être utilisées pour permettre des liaisons cyclables et piétonnes. L'ancienne voie ferrée (reliant Mamers à Sillé-le-Guillaume en passant par La Hutte Coulombiers) peut également constituer un potentiel de liaison douce. L'organisation de liaisons entre deux parties d'une même commune scindée (comme Juillé et Maresché) ou de certaines communes entre elles peuvent favoriser également la mise en œuvre des mobilités actives.



Figure 30: Panneau d'information sur l'itinéraire de la voie verte HSAM à Chérancé

7.2 Des axes routiers actuellement inadaptés à la pratique du vélo

Le trafic important sur les principaux axes reliant les communes ainsi que leur morphologie constituent un frein à la pratique du vélo. Les principaux obstacles à la pratique du vélo :

- Des routes **étroites et sinueuses** ne permettant pas une visibilité réciproque optimale entre les usagers
- Des routes à **fort trafic** (véhicules et poids lourds) et une **vitesse de circulation élevée** ne permettant pas une cohabitation des modes de déplacement
- Une **absence d'éclairage** public sur les routes
- Des **distances** perçues comme trop **importantes**
- Des axes routiers étroits qui **traversent la Sarthe** qui nécessiteraient des ouvrages onéreux



ENQUÊTE HABITANTS

31,6 %

des enquêtés ont un vélo traditionnel*

5,5 %

des enquêtés ont un vélo à assistance électrique

*Taux d'équipement des français en vélo traditionnel au niveau national : 51%, 2017, Insee

7.3 De nombreuses initiatives communales d'aménagement offrant un espace aux piétons

La qualité des cheminements piétons est disparate sur le territoire en fonction des communes. Certaines communes sont équipées de voiries larges avec des trottoirs permettant la circulation des piétons. Au sein d'une même commune, certaines rues offrent un espace aux piétons alors que d'autres sont dépourvues de trottoir ou le stationnement empiète sur celui-ci ne laissant pas de cheminement piéton.

Une majorité de communes prend l'initiative de limiter la circulation des voitures pour « apaiser » certaines zones. A ce titre, on peut citer la création d'une zone de rencontre au centre-bourg de Beaumont-sur-Sarthe ou l'interdiction des voitures rue de la Communière à Béthon.



Figure 31: Zone de rencontre, Centre de Beaumont-sur-Sarthe



Figure 32: Zone de rencontre, Bérus

De nombreuses communes ont créé une zone limitée à 30 km/h, Bourg-le-Roi par exemple. Certaines communes réalisent également des **voies réservées aux piétons** : Saint-Aubin-de-Locquenay, Bourg-le-roi, Sougé-le-Ganelon, Saint-Ouen-de-Mimbré ou Bérus.



Figure 33: voie douce, Saint-Ouen-de-Mimbré

⑧ Des initiatives liées à la mobilité sur le territoire

8.1 Les initiatives communales

- Le service de navette de Fresnay-sur-Sarthe



Service de navette gratuite ouvert à tous pour se déplacer dans le bourg de Fresnay-sur-Sarthe. Les trajets concernant Saint-Germain-sur-Sarthe, Coulombiers et La Hutte se font sur demande. L'usage le plus fréquent est celui des personnes âgées qui se rendent au marché.

Figure 34: Navette de Fresnay-sur-Sarthe, place de la République

- L'aide au permis de conduire de Fresnay-sur-Sarthe

L'aide au permis de conduire est une aide financière de 200€ pour les Fresnois de 18 à 25 ans qui passent leur permis de conduire pour la première fois, dans une auto-école de la commune. L'aide bénéficie à entre 16 et 32 jeunes de la commune par an (information donnée lors du comité des partenaires Mobilité).

- Le service de Taxi de Bérus

Ce service de taxi mis en place par la commune est disponible tous les 15 jours, le jeudi matin. Ce service est particulièrement utilisé par les personnes âgées pour se rendre à Alençon.

- Les bornes de recharge de voitures électriques à l'initiative des communes avec soutien financier CTR ou CCHSAM

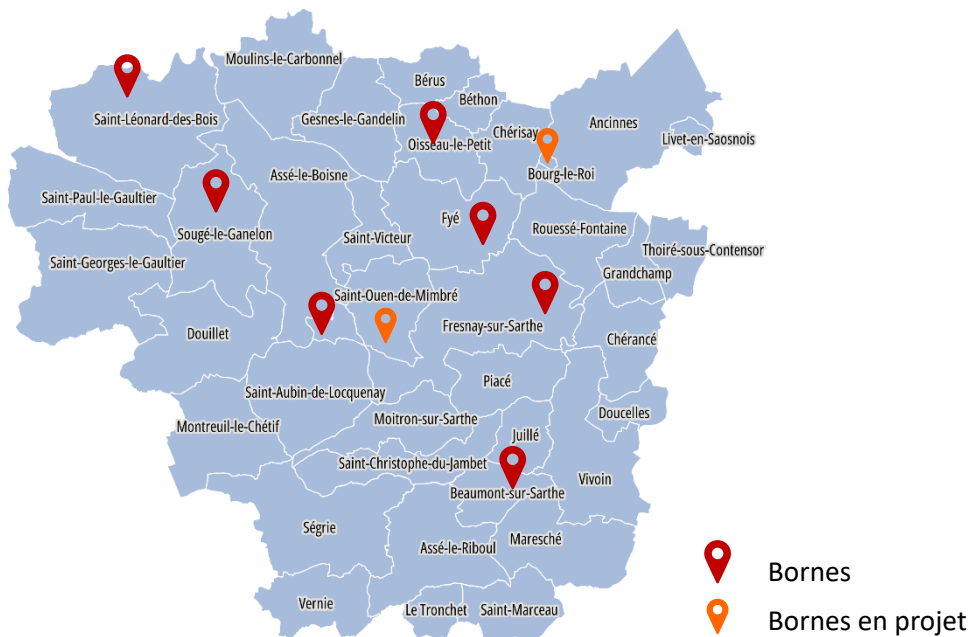


Figure 35: Carte des bornes de recharge de voitures électriques, CCHSAM, 2023

8.2 Les initiatives privées ou hors CCHSAM

- Bornes de recharge de voitures électriques : notamment au Super U de Beaumont-sur-Sarthe et à Eiffage à Fresnay-sur-Sarthe.
- Location de vélos et vélos à assistance électrique : « Chase the Line » à Saint-Léonard-des-Bois et « Il est Beaumont vélo » à Beaumont-sur-Sarthe. Ces entreprises ouvertes toute l'année proposent de l'entretien, de la réparation, de la vente et de la location de vélos traditionnels et vélos à assistance électrique. Ces services sont davantage utilisés pour les activités de sport et loisir.
- Location courte et longue durée du service SETRAM disponible pour les salariés travaillant au Mans¹³.
- Location de courte durée de vélos en libre-service de la Communauté Urbaine d'Alençon¹⁴.

8.3 Les initiatives associatives à mieux faire connaître

Les 3 centres sociaux possèdent des mini-bus pour assurer le transport lors des actions pour les enfants, adolescents et adultes. Un véhicule type « van » est en cours d'équipement pour mener des actions décentralisées vers les jeunes sur tout le territoire. Les centres sociaux mettent en place de nombreuses actions décentralisées ce qui constitue une autre alternative à la mobilité en « allant vers ». Des actions éducatives à la mobilité sont également menées par les centres sociaux.

La Mission Locale accompagne des jeunes de 16 à 25 ans pour la préparation au code, la mise en place de session de passage du permis AM et la mise en œuvre d'ateliers mobilités pour lever les freins à la mobilité. La Mission Locale a également acquis un « booster » qui permet d'aller au-devant des jeunes sur l'ensemble du territoire. Elle développe des accueils décentralisés sur Beaumont-sur-Sarthe et Fresnay-sur-Sarthe.

Carbur'Péra Carbur'Péra, association reconnue d'Intérêt Général, est un acteur majeur de la mobilité qui intervient sur l'ensemble du territoire de la Sarthe. Cette association dispose d'une importante palette d'actions liées à la mobilité. Ses actions se divisent en deux pôles :

- le pôle mobilité comprenant la plateforme mobilité de la Sarthe, le bilan d'accompagnement à la mobilité ainsi que l'apprentissage et la prévention en matière de conduite tous véhicules,
- le pôle garage solidaire et location comprenant la réparation et la vente de véhicules, la location de vélos, vélos à assistance électrique, cyclomoteurs, scooters et voitures sans permis électriques (la plupart des véhicules peuvent être livrés si besoin).

¹³ Vélo classique ou pliant : 3€ pour une journée, 15€ pour un mois, 60€ pour un an/ VAE : 10€ pour une journée, 88€ pour un mois, 352€ pour un an. Source : <https://www.setram.fr/1014-Location-de-velo.html>

¹⁴ Service de location disponible à Alençon – Gare du Champ Perrier et à Damigny – Pôle universitaire d'Alençon, avec ou sans abonnement. Site de la CUA : <https://www.cu-alencon.fr/>

Certaines prestations sont sous conditions de revenu ou/et sur prescription. Carbur'Péra intervient sur tout le territoire de la CCHSAM (exemple : Opération diagnostic voiture gratuit sur Beaumont sur Sarthe en avril 2023).

Réso'Ap est une association qui propose un accompagnement à domicile pour enrichir la vie sociale et stimuler les personnes visitées ainsi qu'un accompagnement véhiculé pour conduire les personnes à certains rendez-vous et/ou sorties.

8.4 Les initiatives de la CCHSAM pour « aller vers »

La Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles décentralise les accueils de France Services sur deux communes du territoire pour permettre une meilleure accessibilité (tous les mardis au centre social Georges Rouault de Beaumont-sur-Sarthe et les jeudis après-midi au centre social de la Haute Sarthe à Oisseau-le-Petit). Un partenariat avec les associations locales et mairies est mené à partir de 2023 afin d'« Aller vers, pour Faire venir », c'est-à-dire, aller à la rencontre des habitants pour leur faire connaître les possibilités d'accompagnement des démarches administratives numériques de France Services. Une participation au comice agricole a été initiée en 2022 et sera reconduite en 2023 dans le même esprit.

La Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles a signé une convention avec le Conseil départemental de la Sarthe pour l'intervention de la Conseillère numérique sur l'ensemble du territoire. Une concertation avec les communes a été menée pour identifier les lieux d'action les plus judicieux pour limiter les déplacements des habitants. Des permanences sont organisées sur six communes du territoire.

⑨ Synthèse AFOM (Atouts/ Faiblesses/ Opportunités/ Menaces) du diagnostic



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Deux pôles urbains en proximité, facteurs d'attractivité pour la CCHSAM - Axe structurant Alençon-Le Mans - Multipolarisation : offre de commerces et services de proximité (Fresnay-sur-Sarthe, Beaumont-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon) - Deux gares rénovées et aménagées : Gare La Hutte - Coulombiers à Fresnay-sur-Sarthe et gare Vivoin-Beaumont à Vivoin - Deux lignes de car Aléop vers Alençon et Le Mans - Bonne desserte routière - Tissu associatif important mettant en œuvre des actions liées à la mobilité - Des réseaux d'entraide informels pour la mobilité - Des services proposés en décentralisation « allez-vers » - Un maillage de bornes de recharge de voitures électriques en cours de développement sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Isolement des communes à l'Ouest du territoire - Pas de connexion de transports à partir des gares vers les entreprises - La morphologie de la voirie, le trafic dense et la présence de poids lourds sur les axes les plus importants ne permettent pas, en l'état, le développement des modes actifs (vélos et marche) - Pas d'aménagements cyclables - Découpage du territoire en 3 zones ayant des besoins différents - Aucune alternative à la voiture pour rejoindre Sillé-le-Guillaume ou Mamers (points de services publics et santé) - Impossibilité de passer le permis AM sur le territoire et pénurie de moniteurs auto-école - Absence d'aires de covoiturage visibles - Grandes distances à réaliser pour la majorité des communes vers les pôles urbains qui limitent l'usage des modes actifs (vélo, marche etc)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Un trafic important de voitures et des axes routiers structurants permettant la possible pratique du covoiturage - Possibilité de coupler « voiture/ train » ou « vélo/ train » à l'échelle du territoire - Partenariat entre les différents opérateurs mobilité pour activer les leviers de connexions Car / Gare autour d'objectifs communs - Fresnay-sur-Sarthe, Beaumont-sur-Sarthe et Sougé-le-Ganelon identifiés comme pôles principaux et relais permettant l'accès à un service ou commerce par un mode actif (marche à pied et vélo) - L'identification d'un pôle relais sur la partie Ouest de la CCHSAM : Sougé-le-Ganelon - Itinéraires de randonnées et de circuits VTT importants à rendre visibles pour des trajets du quotidien - Nombreuses initiatives communales (ex : zones de modération du trafic) pouvant servir de point d'appui pour relier les communes en modes actifs - Des acteurs présents et mobilisés sur le territoire autour de la mobilité, la communication vers les habitants à coordonner pour faire connaître les solutions « mobilité » et lever les freins à la mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Perte d'attractivité du territoire si celui-ci ne propose pas les évolutions « standards » de mobilités (compétitivité des territoires) - Ne pas attirer de jeunes pour s'installer sur le territoire et/ou de ne pas garder les jeunes du territoire - Perte d'opportunités de recrutements par manque de solution mobilité pour venir facilement vers les entreprises - Accentuation de la fragilité des publics sans moyen propre de mobilité - Difficulté d'accès à la culture, au lien social, aux loisirs et aux sports - Impact de la hausse du coût de la mobilité - Isolement des personnes âgées (population en forte augmentation sur le territoire)

⑩ Formulation des enjeux de mobilité de la CCHSAM

Les enjeux de mobilité de la Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles sont :

Renforcer l'attractivité du territoire en :

- S'appuyant sur les leviers existants sur le territoire : les 2 gares, Car Aléop, les bornes de recharge de voitures électriques, les chemins, les initiatives associatives.
- Rattachant l'ensemble des communes à l'axe Alençon-Le Mans pour les trajets pendulaires (via la D338, autoroute, gare) pour les actifs et les entreprises.
- Proposant des liaisons facilitées avec les pôles urbains pour les personnes les plus éloignées des mobilités (jeunes, personnes isolées ou en situation précaire).

S'inscrire dans une évolution des mobilités moins carbonées :

- S'adapter aux changements actuels et à venir : réchauffement climatique, hausse du coût des carburants, fin de la vente des voitures thermiques neuves, vision des mobilités différentes de la nouvelle génération, influence des métropoles, préoccupation environnementale.
- Développer des alternatives à l'autosolisme.
- Développer l'utilisation des transports en commun.

Créer des connexions de transports sans coupure

- S'ancrer dans une démarche d'intermodalité pour l'ensemble du territoire.
- Relier les pôles intra-communauté de communes pour l'accès aux commerces et services afin de favoriser la vie locale.
- Développer des aménagements cyclables sécurisés et adaptés au territoire en reliant des lieux d'intérêt.

Communiquer, animer et faire connaître les alternatives à l'autosolisme, les offres existantes, les aides à la mobilité, dépasser les blocages et encourager les changements de pratiques.

Développer des services et des infrastructures pour répondre aux enjeux du territoire **en restant dans un budget « supportable » pour la Communauté de communes.**

ANNEXES

Annexe 1 : Compte-rendu des réunions « mobilité » du 1^{er} mars 2022 et du 27 septembre 2022

Annexe 2 : Enquête « mobilité » auprès des habitants

Annexe 3 : Liste des communes participantes au diagnostic

Annexe 4 : Synthèse des entretiens avec les maires des communes de la Communauté de communes

Annexe 5 : Carte du diagnostic partagé avec les communes

Annexe 6 : Compte-rendu du Groupe de travail Mobilité Solidaire

Annexe 7 : Liste des entreprises ayant participé au diagnostic

Annexe 8 : Enquête auprès des salariés d'Eiffage

Annexe 9 : Enquête auprès des salariés d'Hutchinson

Annexe 10 : Compte-rendu du Comité des Partenaires du 13 avril 2023

Annexe 1

Synthèse réunions « mobilité » du 1er mars 2022 et du 27 septembre 2022

Groupe de travail des élus représentant les communes - 1^{er} mars 2022

Toutes les expressions notent l'importance d'avoir **deux gares sur le territoire** et un accès au TER facilité. Il est également noté **l'opportunité d'être positionné à proximité d'un arrêt de car Aléop ou sur l'axe principal du territoire.**

A l'inverse, certaines communes expriment qu'elles sont **isolées** et n'ont aucun service avec plus ou moins de solidarité de voisinage. Certaines communes notent qu'elles sont **scindées en deux parties** avec une nécessité de les relier (séparation par une route). Les rapprochements entre communes de proximité peuvent également favoriser les **mobilités actives.**

Enfin, **la sécurité** des solutions à mettre en œuvre ainsi que **la fiabilité** sont des éléments indispensables ainsi que **l'éducation** à l'usage des différents moyens de transport et les règles de coexistence entre mode de transport.

Synthèse des différents enjeux abordés :

- Intermodalité

Relier les différentes offres présentes sur notre territoire et au-delà (vers tram, train, lieux d'intérêt pour les habitants...).

Cohérence des horaires.

- Communication

Faire connaître l'existant, le valoriser (utiliser notre site internet, le FB CCHSAM).

Exemple : méconnaissance des offres TER (gratuité enfant de - de 12 ans, possibilité de transporter son vélo, tarif global...), des solutions locales (résop'ap, carbur'péra...).

Informations éparées :

- ➔ Application numérique qui regroupe les informations, les connectent
- ➔ Guichet unique

- Transport à la demande

Effectuer les 5 premiers ou derniers kilomètres.

Pour aller vers les gares, les points économiques (ex : marché de Fresnay-sur-Sarthe), de vie quotidienne, de loisirs et culture.

- Alternatives aux énergies carbonées

Réduire les coûts des déplacements et faire des économies d'énergie.

Mobilité partagée Mouv'n'go

Bornes de recharge de voitures électriques

- Entraide, coopération et solidarité

Développer les micro-initiatives de proximité

Entraide de voisinage

Covoiturage

Aide à l'accès à la mobilité (aide au financement de permis de conduire pour les jeunes, aide à l'achat de vélo, tarifs préférentiels...)

- Aller vers

Rapprocher, décentraliser les services

Décentralisation France Services, des activités des centres sociaux existent

Développer le concept pour la maison médicale

- Mobilités actives

Alternative de proximité

Liens entre les communes de proximité, connexion vers accès gare

Prime à la mobilité active par employeur

Réunion Mobilité en présence du Céréma - 27 septembre 2022

Les participants avaient la possibilité de voter pour chaque solution si elle n'était « pas adaptée », était « adaptée à court terme » ou « adaptée à long terme ». Avis sur la faisabilité de certaines solutions proposées :

- Transport à la demande

Privilégier le transport à la demande zonal avec des arrêts définis ou du porte à porte.

- Covoiturage

Privilégier le covoiturage planifié avec une plateforme mais nécessite une importante communication.

- Autopartage

Cette solution ne fait pas l'unanimité car les participants estiment que le service d'autopartage est réservé aux zones urbaines.

- Mobilité solidaire

Les propositions liées à l'éducation, au conseil, à l'information, à l'animation sont les solutions qui ressortent le plus.

- Mobilité inversée « Aller vers »

Les solutions qui obtiennent le plus de votes sont la mutualisation sur un même lieu (point multi-service, tiers-lieux) et les services à domicile.

Il est également fait remarquer que la mobilité inversée n'est pas le but recherché car elle ne favorise pas l'autonomie et laisse les habitants des petites communes dans leurs périmètres. L'objectif de la mobilité est d'ouvrir vers l'extérieur.

- Mobilités actives

Les solutions liées aux mobilités actives ont remporté le plus de voix après celles liées à l'information/communication. La solution privilégiée par les participants est l'aménagement et l'organisation de la circulation (continuité, confort, sécurité, itinéraires réfléchis). Il est fait remarquer que la CCHSAM est un territoire rural avec de grandes distances à parcourir. La mise en place de pistes cyclables est à organiser prioritairement dans un rayon proche des localités qui bénéficient du train ou du bus. Cela nécessite des financements importants.

- Intermodalité

Aménagement de lieux d'intermodalités et mise en place d'information multimodale. Il serait souhaitable de communiquer et de réaliser des animations pour inciter encore davantage à prendre le train.

- Information et communication

Les solutions liées à l'information et la communication sont celles qui ont eu le plus de voix notamment pour l'implication des usagers dans les projets, la visibilité des actions, l'expérimentation mais également tous les supports classiques de communication à développer.

- Accompagnement aux changements de comportement

La sensibilisation, la formation, l'initiation de nouvelles pratiques et l'implication des usagers.

Annexe 2

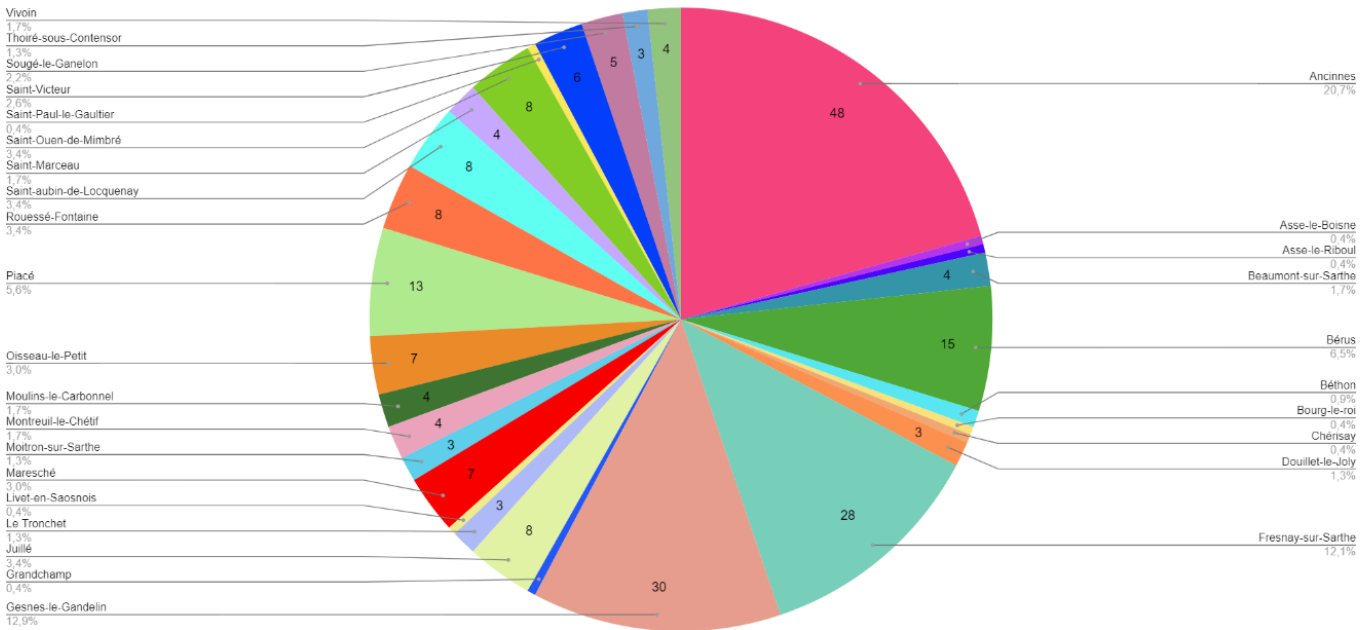
Enquête « Mobilité » auprès des habitants – 236 réponses

Du 13 décembre 2022 au 28 janvier 2023

Profil des enquêtés :

Communes de résidence

Communes de résidence

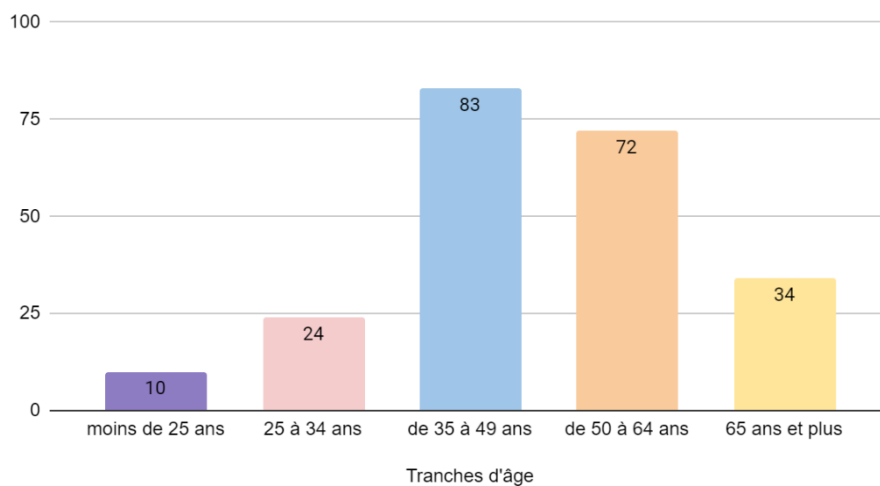


Représentation de 30 communes de la Communauté de communes sur 38.

Âge

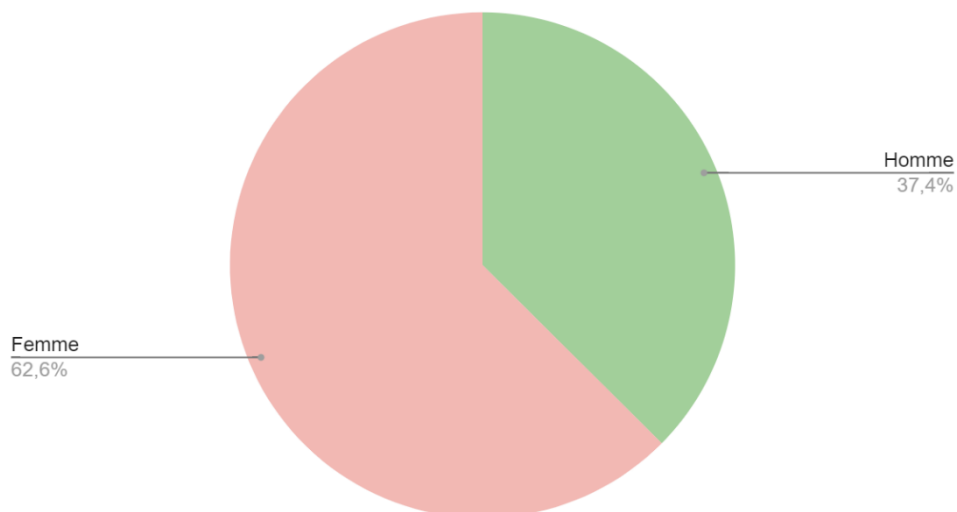
Moyenne d'âge = 48 ans

Nombre d'enquêtés par tranches d'âge



Sexe

Répartition des hommes et des femmes



Les enquêtés ont-ils le permis de conduire ?

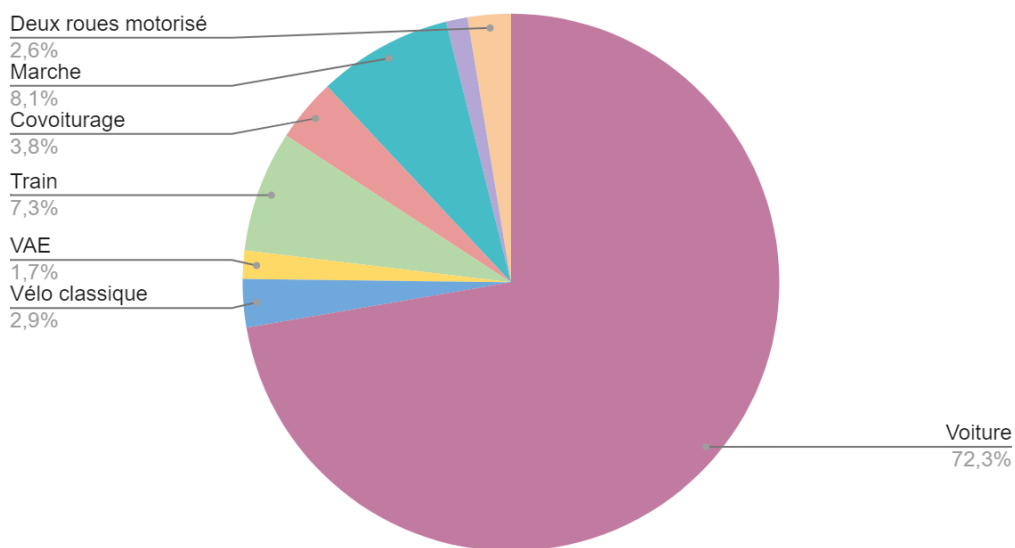
Libellé	Nombre d'enquêtés
Permis de conduire	227
Permis AM	7
Permis moto	29
Aucun permis	7
J'envisage de passer le permis	3
Je n'ai pas les moyens de financer mon permis	2
Je n'ai pas besoin de passer le permis	0

Quels moyens de transport les enquêtés possèdent-ils ?

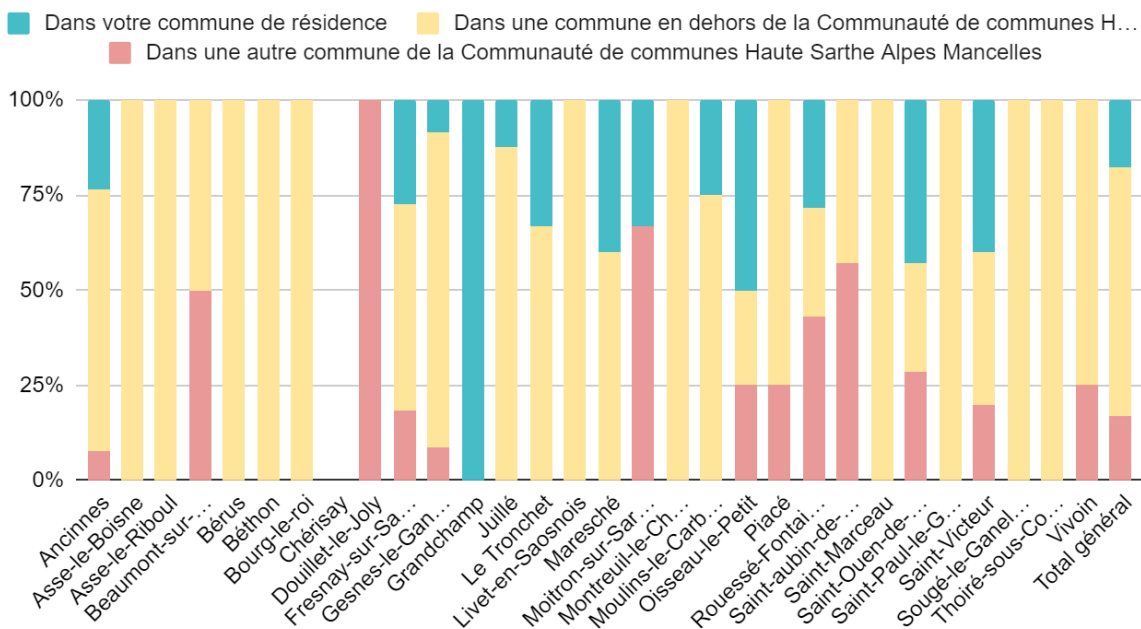
Libellé	Nombre d'enquêtés
Une voiture	206
Un scooter	3
Une moto	19
Un vélo à assistance électrique	13
Un vélo	75

Les déplacements du quotidien :

Mode de déplacement pour aller au travail

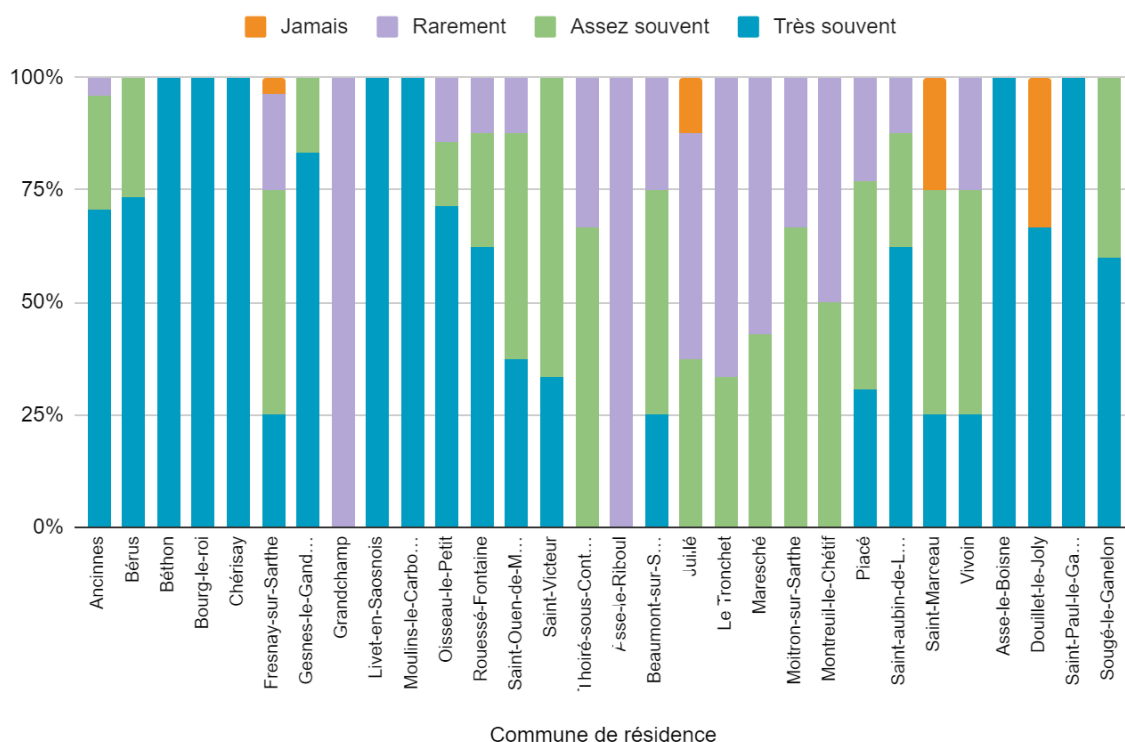


Lieu de travail en fonction de la commune de résidence



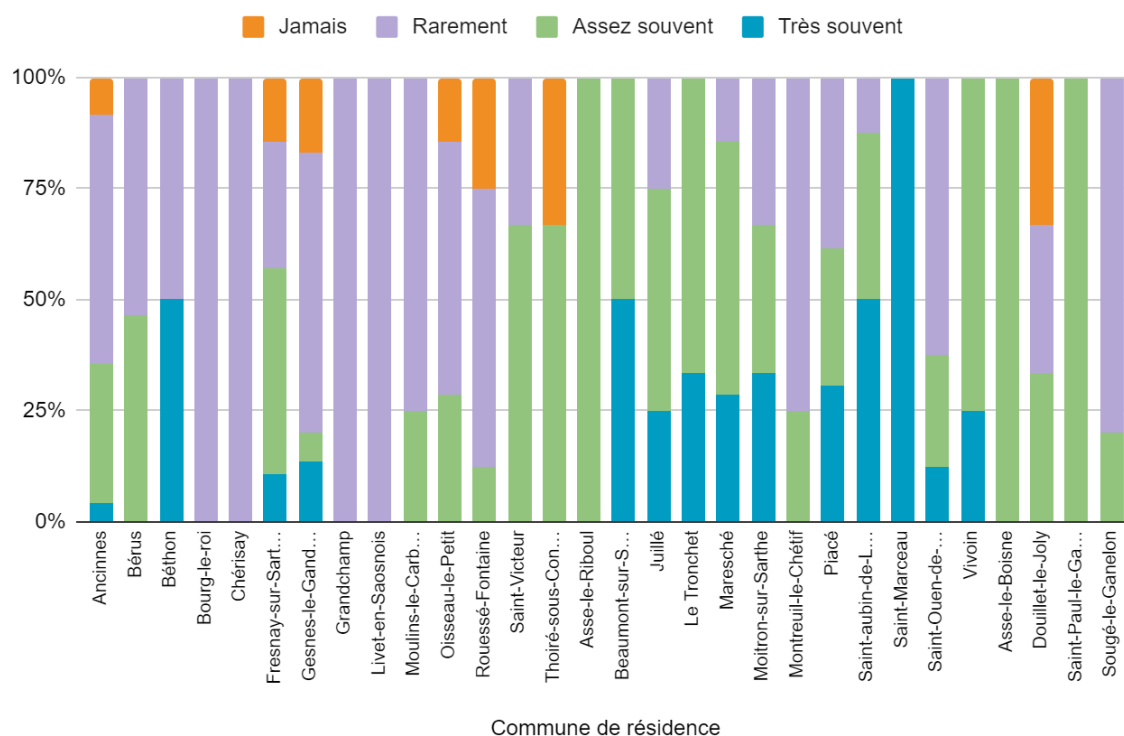
La majorité des enquêtés travaille dans une commune en dehors de la CCHSAM

En dehors de vos déplacements domicile-travail, vous allez à Alençon :



Plus les enquêtés habitent sur le Nord et l'ouest de la CCHSAM, plus ils se déplacent vers Alençon pour leurs trajets hors travail.

En dehors de vos déplacements domicile-travail, vous allez au Mans :



Plus les enquêtés habitent au sud de la CCHSAM, plus ils se déplacent vers Le Mans pour leurs trajets hors travail.

Connaissance des offres existantes

Difficulté à trouver des informations sur l'offre de mobilité

68,3% des enquêtés n'ont pas de difficulté à trouver des informations

31,7% des enquêtés ont des difficultés à trouver des informations

Quelques réponses exprimées parmi les enquêtés qui ont des difficultés à trouver des informations

« Aucun site internet ne regroupe toutes les informations » (Homme, 40 ans, Saint-Aubin-de-Locquenay)

« Rien de noté dans les informations du journal local » (Femme, 60 ans, Saint-Aubin-de-Locquenay)

« Ne sait pas où chercher, il faudrait regrouper les possibilités pour qu'on les trouve au même endroit » (Femme, 43 ans, Gesnes-le-Gandelin)

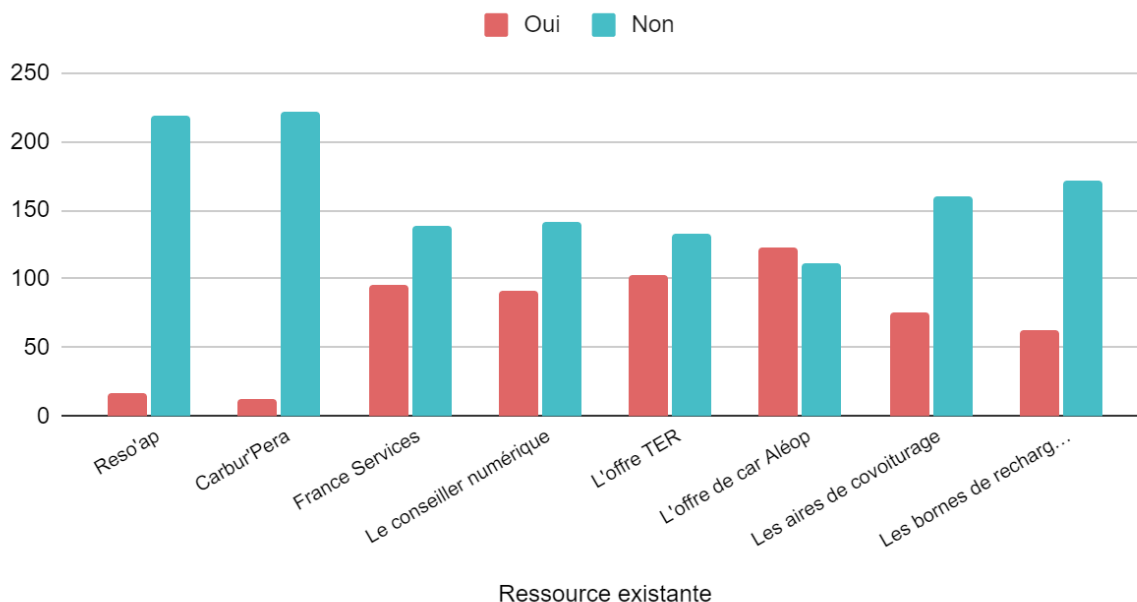
« Horaires des trains La Hutte Coulombiers - Le Mans » (Homme, 71 ans, Saint-Ouen-de-Mimbré)

« Horaires des trains » (Femme, 45 ans, Saint-Ouen-de-Mimbré)

« Aucune information, je ne sais pas où m'adresser » (Femme, 69 ans, Rouessé-Fontaine)

Connaissance des ressources existantes

Connaissez-vous les ressources existantes suivantes ?

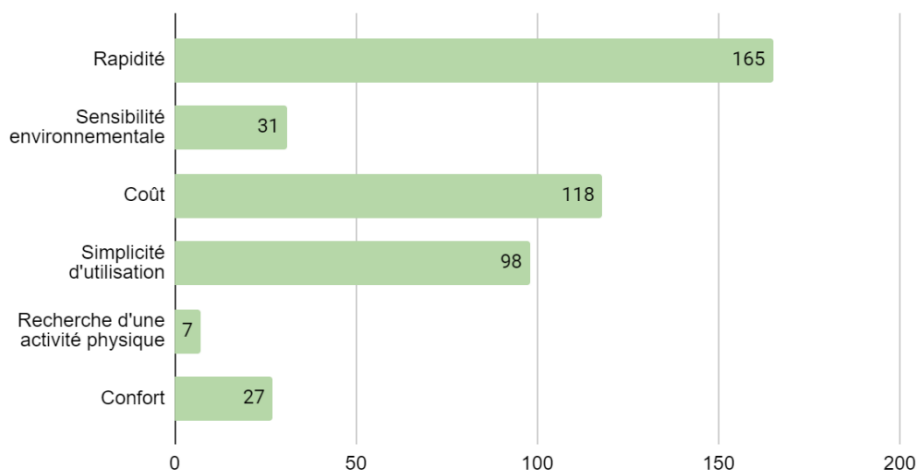


Bien que les enquêtés ne notifient pas de difficulté à trouver de l'information, les services de mobilité ou lieux d'information existants ne sont pas connus.

Modes de déplacement

Critères pour sélectionner un mode de déplacement

Lorsque vous avez le choix, quels sont vos critères pour sélectionner un mode de déplacement ?



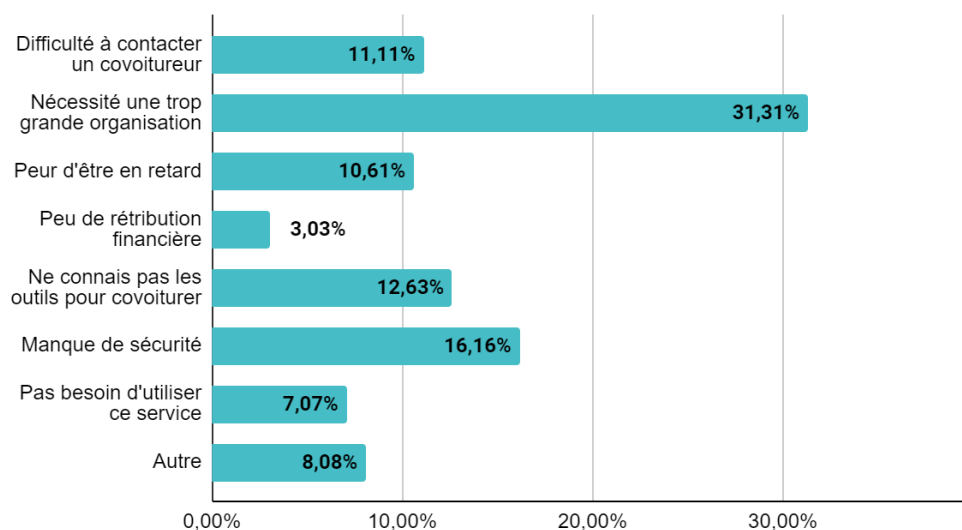
Pratique du covoiturage (passager ou conducteur)

68,9% des enquêtés n'ont jamais utilisé le covoiturage

31,1% des enquêtés ont déjà utilisé le covoiturage

Motifs de non-covoiturage

Pour quels motifs n'avez-vous jamais covoituré ?



Annexe 3

Liste des communes participantes au diagnostic

Communes qui ont répondu favorablement	Communes qui n'ont pas répondu	Communes qui n'ont pas souhaité participer
Ancinnes	Saint-Paul-le-Gaultier	Grandchamp
Assé-le-Boisne	Livet-en-Soasnois	Le Tronchet
Assé-le-Riboul	Ségrie	
Beaumont-sur-Sarthe	Vernie	
Bérus	Doucelles	
Béthon		
Bourg-le-Roi		
Chérancé		
Chérisay		
Douillet-le-Joly		
Fresnay-sur-Sarthe		
Fyé		
Gesnes-le-Gandelin		
Juillé		
Maresché		
Moitron-sur-Sarthe		
Montreuil-le-Chétif		
Moulins-le-Carbonnel		
Oisseau-le-Petit		
Rouessé-Fontaine		
Saint-Aubin-de-Loquenay		
Saint-Christophe-du-Jambet		
Saint-Georges-le-Gaultier		
Saint-Léonard-des-Bois		
Saint-Marceau		
Saint-Ouen-de-Mimbré		
Saint-Victeur		
Sougé-le-Ganelon		
Thoiré-sous-Contensor		
Vivoin		
Piacé		

Annexe 4

Synthèse des entretiens avec les maires

Commune	Aménagements cyclables	Aire de covoiturage	Bornes de recharge voitures électrique	Flux de déplacements	Publics cibles	Gares	Incitation au changement
Ancinnes	Abris vélo (mairie, école, city stade)	Sur les axes passants (départementale) + à Ancinnes espace dispo D19 à rafraichir (idéalement à combiner avec des bornes de recharges de voitures électriques et de la végétation)	Non	Alençon, Fresnay, Le Mans	Jeunes pour la culture, personnes âgées pour les services, et pour les personnes qui recherchent un emploi	Gare La Hutte Coulombiers pour aller au Mans pour les actifs et étudiants	Communication
Assé-le-Boisne	Projet de liaison douce avec Sougé-le-Ganelon mais problème de maîtrise foncière	Sur les ronds points des axes principaux	Non et pas volontaire	Sougé-le-Ganelon, Alençon, Fresnay-sur-Sarthe	Les personnes âgées et la jeunesse, les personnes sans moyen de transport	Même distance pour aller à la Gare Hutte-Coulombiers et Alençon directement, utilisation du train pour aller au Mans	Néant
Assé-le-Riboul	Stationnement à côté de l'église et place de la mairie	Sur l'axe de la départementale 338	Non	Alençon, Le Mans, Beaumont-sur-Sarthe	Personnes âgées et adolescents	Problèmes d'annulation au dernier moment, pas fiable	Proposer une alternative à la voiture qui convient
Beaumont-sur-Sarthe	Centre-ville zone de rencontre 20 + voie cyclable avenue dangereuse à cause des bifurcations + possibilité d'aller à la gare à pied ou vélo	La croix verte Maréché + Super U Beaumont-sur-Sarthe+ mieux sur espace public	2 recharges rapides + à Super U	Le Mans, Alençon	Jeunes pour la culture et l'indépendance, ne pas oublier les personnes âgées (public majoritaire)	2 itinéraires pour aller à la gare, possible à pied ou à vélo + départementale étroite + partenariat indispensable entre les 4 communes limitrophes + la gare est un atout pour le territoire	Participation, communication
Bérus	Pas de stationnement + Détournement vélobuissonnière + il faudrait pouvoir rejoindre le réseau cyclable d'Arçonnay + boucle piétonne sur la commune	Aux gares, service de taxi TAD sur la commune tous les 15 jours le jeudi matin	Non	Alençon, Fresnay-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon	Jeunes (les personnes âgées bénéficient déjà de la solidarité)	Vers Alençon	Néant
Béthon	La rue de la communière sera interdite aux voitures sauf pour les riverains notamment pour que les enfants puissent circuler en sécurité + impossible d'emprunter la départementale en vélo c'est trop dangereux et les petites routes ne sont pas éclairées	Aux gares	Non mais volontaire	Alençon, Sougé-le-Ganelon pour l'emploi	Les personnes âgées et les jeunes	Voiture jusqu'à la Gare la Hutte- Coulombiers pour aller au Mans	Sans permis on ne peut rien faire à la campagne, beaucoup de solidarité et d'entraide dans les territoires ruraux
Bourg-le-roi	Stationnement vélo devant la mairie + zone 30 + pas de trottoir + commune déjà favorable au vélo	Groupeement Ancinnes, Bourg-le-roi, Rouessé + aux gares	En projet 2023/2024 au musée de la broderie et à l'aire de camping-car pour les touristes	Arçonnay, Alençon	Actifs = covoit + train, personnes âgées = TAD etc	Gare La Hutte-Coulombiers en voiture pour aller vers le Mans	Communication
Chérancé	Voie verte jusque Mamers très utilisée pour le tourisme mais aussi pour les "trajets quotidiens"	Sur l'autoroute	Non	Beaumont-sur-Sarthe, Fresnay-sur-Sarthe, Alençon, Le Mans	Les personnes qui n'ont pas les moyens de se déplacer	Les deux gares sont à la même distance, le choix de la gare dépend de la destination + la départementale jusque Doucelles pour s'y rendre est dangereuse et étroite	Les personnes âgées seront les plus compliquées à toucher car elles ont des habitudes ancrées
Chérisay	Non	Sur l'axe de la départementale (Béthon, Oisseau)	En réflexion	Alençon, Fresnay-sur-Sarthe	Les jeunes pour aller vers Alençon. Les jeunes sont à cibler pour leur grande sensibilité environnementale et leur conscience de la disparition progressive de la voiture thermique. Les personnes âgées pour l'accès aux services	La gare la Hutte-Coulombiers ou Alençon à 15 km	Difficile, 40% de la population habite en dehors du bourg, service de mobilité plus utile pour les personnes vulnérables économiquement, ici les habitants ont les moyens de se déplacer en voiture
Douillet-le-Joly	Non	Pas de besoin sur la commune car la majorité des habitants sont des personnes âgées (épicerie itinérant le lundi matin fonctionne bien)	Non	Fresnay-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon	Tous	Voiture obligatoire pour s'y rendre, vers Alençon	Néant
Fresnay-sur-Sarthe	Voie verte Fresnay-Sillé sur ancienne voie ferré en projet + pas de possibilité de rejoindre la gare via la départementale (trop passant et dangereux, le département n'est pas favorable) + commune avec fort dénivelé	Sur l'A310 + pas dans le centre-ville ni à la gare	Oui janvier/février 2023	Alençon, Fresnay-sur-Sarthe	Actifs et étudiants	Arrêt université et hopital très intéressant, la gare est un atout majeur, manque plus que les trains le week-end et une navette jusqu'à la gare	Faire une bonne offre, les incitations financières fonctionnent
Fyé	Stationnement vélo mairie + projet bande cyclable en 2023 lotissement vers maison médicale	Aux gares + sur la départementale + sur l'autoroute	Oui	Alençon, Fresnay-sur-Sarthe	Personnes âgées qui ne peuvent plus conduire	Facile, la commune de Fyé est bien placée entre Le Mans et Alençon	Communication
Gesnes-le-Gandelin	Stationnement vélo (école, mairie et arrêt de car)	Possibilité aire de covoit sur la commune place de l'église + aux gares	Non mais possibilité d'en mettre place de l'église pour créer un espace multimodal	Alençon, Fresnay-sur-Sarthe, Assé-le-Boisne, Sougé-le-Ganelon	Personnes sans moyen de transport	Gare de Surdon plus pratique	Néant

Synthèse des entretiens avec les maires

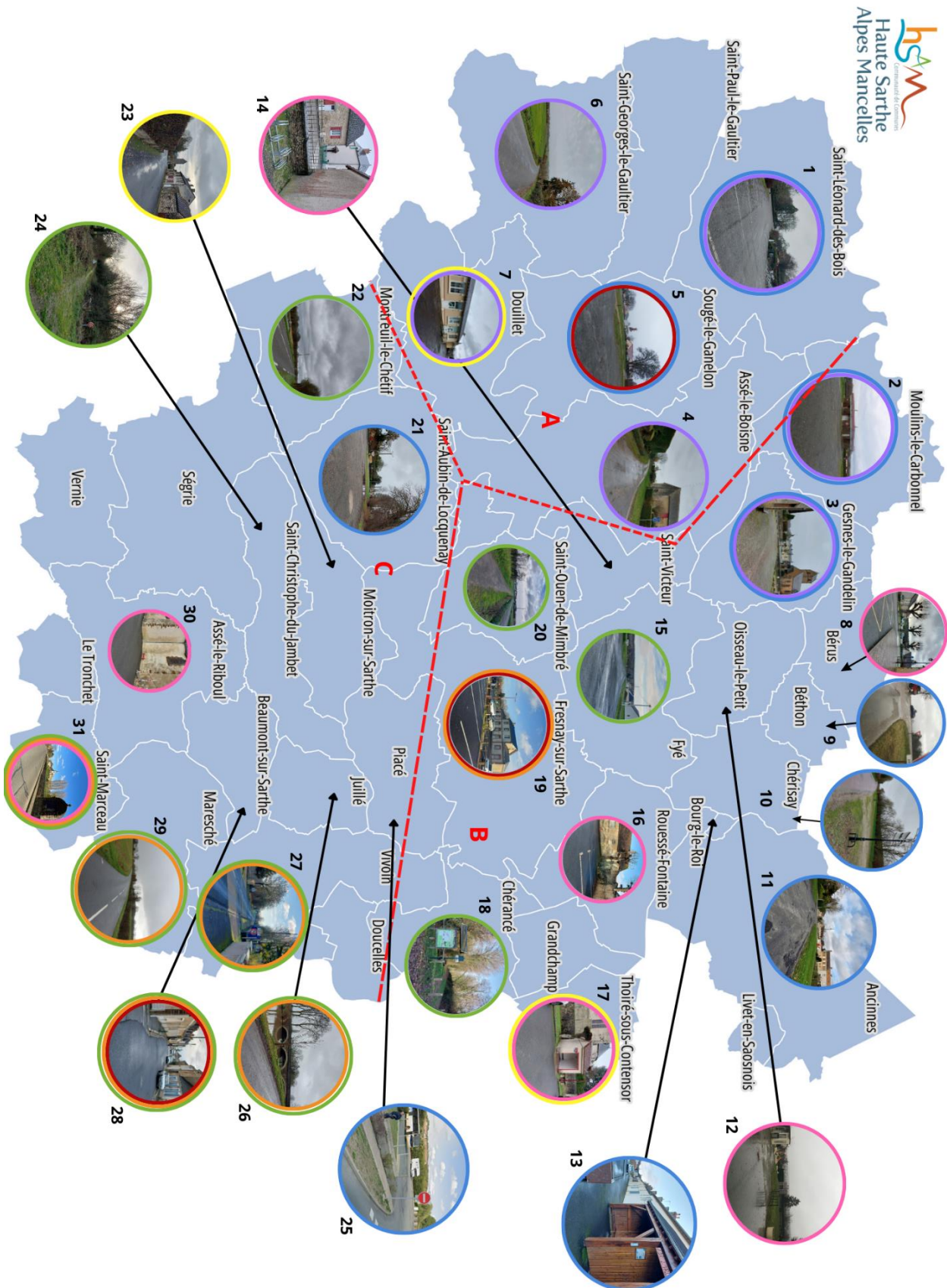
Juillé	Non	Sur l'axe Le Mans-Alençon	Non	Commune coupée en deux, Beaumont-sur-Sarthe, Le Mans, Vivoin	Population active	Voiture obligatoire, difficulté à traverser la sarthe + chemin de fer (pont)	Communication, centralisée, clarification des informations
Maresché	Stationnement vélo devant la salle de sport+ projet de voie douce pour relier le bourg à la croix verte	Echangeurs de l'autoroute + aux gares	Non	Vivoin-Beaumont-sur-Sarthe, Zone nord du Mans, Fresnay-sur-Sarthe, Alençon	Tout dépend du mode de transport	Vélo possible mais manque d'éclairage sur les routes	Incitation financière, il faut trouver un avantage pour quitter la voiture
Moitron-sur-Sarthe	Non	A proximité de la départementale	Non	Le Mans, Alençon, Fresnay-sur-Sarthe	Solutions adaptées à chaque public	Mi-chemin entre Beaumont-sur-Sarthe et Fresnay-sur-Sarthe, voiture ou vélo possible	Tranquillité, nature, les habitants ne veulent pas forcément d'aménagements. Des expérimentations sont possibles pour faire du lien. Les bus scolaires sont vident parce que les horaires ne sont pas adaptés
Montreuil-le-Chétif	Souhait de faire Montreuil-Fresnay en voie douce car la route est dangereuse	Projet aire de covoit sur un terrain communale avec un coin jardin, les voitures y stationnent déjà et placé au centre du bourg	Non et pas volontaire	Sillé-le-Guillaume, Fresnay-sur-Sarthe, Le Mans	Les personnes sans moyen de transport	Gare de Sillé-le-Guillaume pour se rendre en Bretagne, sinon Fresnay-sur-Sarthe, voiture obligatoire pour s'y rendre	Néant
Moulin-le-Carbonnel	Itinéraire possible vers Assé-le-Boisne sur petites routes 5km	Aire possible près du collège, les parents déposent leurs enfants au lieu qu'ils prennent le car scolaire	Non	Alençon (à 10 min)	Personnes âgées	Train utilisé pour aller au Mans	Expérimentation, les habitants feront la publicité du service eux-mêmes, pour le covoit offrir la possibilité pour le développement d'un réseau local
Oisseau-le-Petit	Stationnement vélo mairie, école, place de l'église	Aux gares	Oui	Alençon, Fresnay-sur-Sarthe, Le Mans	Personnes sans moyen de transport	Gare de la Hutte-Coulombiers pour aller au Mans, mais pour aller à Alençon, plus intéressant d'y aller en voiture	Education auprès des parents pour qu'ils puissent donner le bon exemple sinon il existe déjà beaucoup de solidarité notamment auprès des personnes âgées
Rouessé-Fontaine	Non	Gare La Hutte-Coulombier	Non	Alençon, Mangers	Jeunes	Gare la Hutte-Coulombiers, possible de s'y rendre à pied, pour aller au Mans	Impossibilité de changer les habitudes des personnes âgées donc le changement se fera avec la jeunesse
Saint-Aubin-de-Locquenay	Voie douce (que pour piétons) vers Fresnay, demande extension + stationnement vélo école	Espace dispo au carrefour route de Beaumont en face de l'ancienne station totale, les covoit se mettent déjà à cet emplacement	Non mais volontaire	Fresnay-sur-Sarthe, Alençon	Personnes âgées et jeunes	Voiture et vélo possible	Incitation financière pour le covoiturage, communication
Saint-Christophe-du-Jambet	Ancienne voie de chemins de fer + stationnement vélo devant la mairie et la salle des fêtes	Espace dispo à côté du cimetière ou à côté de l'ancienne voie ferrée vers Ségrie	Non	Multidestination, les courses se font généralement sur le lieu de travail au Mans ou à Alençon	Les jeunes	Gare de Vivoin pour aller au Mans et gare de Fresnay-sur-Sarthe pour aller à Alençon	Service performant, système de transport interconnecté, ne pas hésiter à être innovant et à proposer
Saint-Georges-le-Gaultier	Non	Fresnay-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon	Non	Alençon, Sillé, Le Mans, Fresnay-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon, Alençon	Personnes sans moyen de transport	Voiture indispensable pour se rendre à la gare	Pas possible de faire du covoit sur la commune, sinon communication, il faut une navette pour les 4 communes du nord ouest isolées pour aller vers Sougé-le-Ganelon ou Fresnay-sur-Sarthe
Saint-Léonard-des-Bois	Aire de service+ aire d'accueil pour vélos + stationnement vélo	Sur la départementale + les parkings de l'autoroute	Oui parking Bel Air	Fresnay-sur-Sarthe, Arçonnay, Sougé-le-Ganelon	Personnes sans mobilité	Facile mais voiture indispensable et même kilométrage pour aller à Alençon	Proposer un service à la hauteur car la voiture est obligatoire pour tout faire, problème des parents qui déposent leur enfant directement à l'école, commune touristique - problèmes de stationnement en haute saison
Saint-Marceau	Projet de stationnement vélo au city stade	Pour aller au Mans, possible à Saint-Marceau	Non (la commune souhaiterait faire de l'auto-partage et mettre une borne avec)	Alençon, Le Mans	Tous les foyers qui ont deux voitures ou plus (proposer des alternatives)	Problème des 5 derniers kilomètres, la voiture est indispensable	Proposer un service efficace qui concurrence la voiture notamment pour les personnes qui disposent de deux voitures au sein de leur foyer
Saint-Ouen-de-Mimbré	Voir plan+ voie verte/voie douce sur l'axe Fresnay/Saint-Ouen-de-Mimbré+ projet de rallongement vers la gare + stationnement vélo devant le bistrot et la salle des fêtes	Echangeurs au niveau de l'autoroute	Non mais projet devant la future salle polyvalente	Multiplés destinations de déplacement, Fresnay-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon, Alençon	Les jeunes car ils n'ont pas encore d'habitude	Il faudrait pouvoir y aller à pied ou à vélo	Service à la hauteur des attentes car difficile de faire changer les habitudes des personnes âgées, augmentation de l'individualisme

Synthèse des entretiens avec les maires









Saint-Ouen-de-Mimbré	Voir plan+ voie verte/voie douce sur l'axe Fresnay/Saint-Ouen-de-Mimbré+ projet de rallongement vers la gare + stationnement vélo devant le bistrot et la salle des fêtes	Echangeurs au niveau de l'autoroute	Non mais projet devant la future salle polyvalente	Multiple destinations de déplacement, Fresnay-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon, Alençon	Les jeunes car ils n'ont pas encore d'habitude	Il faudrait pouvoir y aller à pied ou à vélo	Service à la hauteur des attentes car difficile de faire changer les habitudes des personnes âgées, augmentation de l'individualisme
Saint-Victeur	Stationnement vélo à l'église	Fresnay-sur-Sarthe	Non	Fresnay-sur-Sarthe, Alençon	Personnes âgées et les jeunes car la population se rajeunie	Facile mais la voiture est obligatoire	Individualisme, organisation compliquée, les enfants ne prennent même plus le car scolaire ce sont les parents qui déposent
Sougé-le-Ganelon	Boucle piétonne autour du bourg + voie douce qui relie Sougé-le-Ganelon et Assé-le-Boisne en discussion	Possibilité d'en faire en face du carrefour contact et relier à la voie douce	2 bornes à côté du carrefour contact	Sougé-le-Ganelon, Alençon, Le Mans	Toute personne sans moyen de transport	Voiture indispensable pour se rendre aux gares, Gare de Sillé-le-Guillaume pour aller à Paris	Expérimentation
Thoiré-sous-Contensor	Non	Sur les grosses communes comme Fresnay-sur-Sarthe et Beaumont-sur-Sarthe	Non	Le Mans, Alençon	Les jeunes car les communes se rajeunissent	Les deux gares sont utilisées en fonction de la ville de destination (Le Mans ou Alençon)	Voiture indispensable
Vivoin	Stationnement vélo école + gare	Extension du parking de la gare, possibilité de faire une aire de covoit	Non	Le Mans, Alençon, Beaumont-sur-Sarthe, Mamers	Tout le monde, étudiants, actifs, personnes âgées	Voiture indispensable + Possibilité de le faire à pied mais dangereux sur la départementale, projet de liaison douce (piéton, pas assez large pour vélo) vers la gare (le département fait une étude de faisabilité et est plutôt favorable)	Expérimentation, communication
Piacé	Commune qui ne s'est pas saisie de la question du cyclable, aucune discussion avec Juillé et Beaumont-sur-Sarthe à ce propos	Super U Beaumont-sur-Sarthe dispose déjà d'une aire de covoit + Echangeur Maresché rapidement plein + grand parking à Piacé sur départementale possibilité de faire covoit + bornes (moyenne de 10 000 véhicules par jour - radars pédagogique)	Non	Beaumont-sur-Sarthe pour les courses + Alençon, Le Mans et sur la CC pour l'emploi + Fresnay-sur-Sarthe et Le Mans pour se divertir	Personnes âgées et adolescents	Il faut faire davantage de communication sur les gares + stationnement gratuit contrairement au Mans + problématique de la fiabilité des trains et des tarifs pas attractifs + Gare Vivoin-Beaumont très utilisée pour aller au Mans	Communication sur le service

Annexe 5

Carte du diagnostic partagé avec les communes



Principal idée/projet similaire par commune :

-  Les communes souhaitent mettre en lumière l'existant et le fait qu'elles ne sont pas les plus mal loties
-  Les communes énoncent que les habitants s'installant dans un milieu rural ont conscience que l'utilisation de la voiture individuelle est indispensable
-  Les communes recensent leur terrain disponible pour un aménagement lié à la mobilité, notamment une aire de covoiturage
-  Les communes souhaitent mettre en lumière une problématique de franchissement ou de liaison
-  Les communes expriment un isolement par rapport aux autres communes
-  Les communes souhaitent mettre en évidence une liaison douce les reliant à un lieu d'intérêt
-  Communes identifiées comme pôle d'attraction
-  Séparation fictive en plusieurs zones ayant des enjeux différents
- A** Communes vastes et isolées des pôles structurants ainsi que de la D338, de l'autoroute, des gares et ne disposant du service de car Aléop seulement à Sougé-le-Ganelon pour se rendre à Alençon. Sougé-le-Ganelon est identifié comme pôle relais.
- B** Communes qui se dirigent naturellement vers Alençon de part leur proximité, davantage encore pour les communes situées à l'extrême nord de la CHSAM. Le pôle intra communauté de communes est Fresnay-sur-Sarthe.
- C** Communes qui se dirigent plus naturellement vers Le Mans, avec pour pôle d'attractivité intra Communauté de communes Beaumont-sur-Sarthe.

Description des photos/ Lieu mis en avant par la commune :

1. **Saint-Léonard-des-Bois** - Grand parking avec abris bus et bornes de recharge de voitures électriques, peut accueillir une aire de covoiturage
2. **Moulins-le-Carbonnel** - Espace disponible/ Terrain sans destination à côté du collège qui pourrait accueillir une aire de covoiturage
3. **Genes-le-Gandelin** - Espace disponible/ Terrain sans destination au centre du bourg, à proximité de la salle des fêtes qui pourrait accueillir une aire de covoiturage
4. **Assé-le-Boisne** - Ancien chemin, projet de voie douce en cours pour relier la commune de Sougé-le-Ganelon
5. **Sougé-le-Ganelon** - Espace sans destination entre le nouveau lotissement et l'enseigne Carrefour, relié à la voie piétonne de la commune, peut accueillir une aire de covoiturage
6. **Saint-Georges-le-Gaultier** - Route à travers champs menant à la commune représentant son isolement
7. **Douillet** - Mairie de la commune représentant le seul service de proximité pour les habitants
8. **Bérus** - Grand parking en face de la mairie avec voie réservée pour le service de taxi et arrêt de car en face
9. **Béthon** - Terrain sans destination avec une proximité immédiate de la D338 qui pourrait accueillir une aire de covoiturage
10. **Chérisay** - Terrain sans destination qui pourrait accueillir une aire de covoiturage
11. **Ancinnes** - Parking à rafraîchir en face d'un carrefour qui pourrait accueillir une aire de covoiturage
12. **Oisseau-le-Petit** - Abris de car, stationnement vélo et parking
13. **Bourge-le-Roi** - Abris de car et espace disponible qui pourrait accueillir une aire de covoiturage
14. **Saint-Victeur** - Stationnement vélo
15. **Fyé** - Projet de voie douce en face du centre de santé
16. **Rouessé-Fontaine** - Abris de car et parking
17. **Thoiré-sous-Contensor** - Abris de car et parking
18. **Chérancé** - Voie verte Chérancé - Les Mées
19. **Fresnay-sur-Sarthe** - Gare La Hutte-Coulombiers
20. **Saint-Ouen-de-Mimbré** - Projet de voie douce reliant la commune à Fresnay-sur-Sarthe
21. **Saint-Aubin-de-Locquenay** - Espace disponible en face de l'ancienne station totale qui pourrait accueillir une aire de covoiturage
22. **Montreuil-le-Chétif** - Projet de voie cyclable jusqu'à Fresnay-sur-Sarthe
23. **Moitron-sur-Sarthe** - Bourg
24. **Saint-Christophe-du-Jambet** - Chemin de randonnée sur les anciennes voies de chemin de fer
25. **Placé** - Espace disponible à côté de la départementale
26. **Juilie** - Pont de Juilie reliant les deux parties de la commune
27. **Vivoain** - Projet de voie douce reliant Vivoain bourg à la gare
28. **Beaumont-sur-Sarthe** - Projet de voie douce reliant Beaumont-sur-Sarthe bourg à la Gare
29. **Marsché** - Route séparant les deux parties de la commune
30. **Assé-le-Ribouil** - Stationnement vélo
31. **Saint-Marceau** - Pont traversant la Sarthe étroit représentant une difficulté récurrente notamment pour le cyclable et une problématique des 5 derniers kilomètres

Annexe 6

Compte-Rendu - Groupe de travail « Mobilités Solidaires » Du 25 janvier 2023

Participants

Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles :
Philippe MARTIN, Président
Sylvie MET-PEROI, DGA
Valentine FAUVARQUE, Chargée de mission Mobilité
Agathe HIRON, Responsable France Services

Cathy BATAILLE, Directrice Carbur'Péra
Lucy COTTIN, Référent jeunesse, Centre Sociale Escalé
Christine GUIBERT, Déléguée territoriale orientation, emploi Sarthe, Région Pays de la Loire
Maël LE FOL, Directeur Centre Social Georges Rouault
Isabelle LOISEAU, Directrice Mission Locale Sarthe Nord
Nathalie LOUVEL, Accompagnatrice socio-professionnelle, Etudes et Chantiers
Nicolas MAUGER, Responsable d'équipe Pôle Emploi Mamers
Cécile VAIDIE FATY, Directrice Centre Social Haute Sarthe

Ordre du jour :

- Démarche du diagnostic « mobilités » de la CCHSAM
- Présentation d'une synthèse des fiches de chaque acteur intervenant sur le territoire
- Identification des besoins non couverts
- Identification des collaborations à développer

1. Démarche de diagnostic « Mobilité » de la CCHSAM

Dans le cadre du diagnostic « mobilités » de son Plan de Mobilité Simplifié, la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles intègre le volet social et solidaire. Pour partager une vision globale des enjeux et besoins de mobilités des personnes vulnérables économiquement et/ou socialement, la Communauté de communes a sollicité les acteurs locaux de la sphère sociale et de l'emploi afin de contribuer au diagnostic « mobilités » du territoire.

Mme Fauvarque présente une visualisation qui permet de poser les différents niveaux d'analyse déjà connus : L'arbre à enjeux.

Le tronc correspond au problème central qui est « **les personnes vulnérables économiquement et/ou socialement n'ont pas accès à la mobilité** ».

Les racines de l'arbre correspondent aux causes.

Les feuilles, aux conséquences du problème.

Au fur et à mesure, les solutions existantes répondants aux causes et/ou aux conséquences sont ajoutées. Ce visuel permet d'identifier les besoins non couverts.



2. Les conséquences de l'inaccessibilité à la mobilité

- Difficultés à trouver un emploi et à accéder à une formation ce qui entraîne de faibles revenus
- Difficulté d'accès à Pôle Emploi à Mamers car aucun transport en commun ne propose un trajet direct Fresnay-sur-Sarthe -Mamers
- Difficulté d'accès aux soins notamment pour les personnes âgées
- Dépendance à l'entourage pour réaliser divers déplacements nécessaires
- La Sarthe est le département le plus dépendant à la voiture en Pays de la Loire

3. Les causes de l'inaccessibilité à la mobilité

Causes	Solutions existantes
<p>Problèmes de compréhension (savoir lire une carte de car, réserver un billet de train, sens de l'orientation) Freins psychologiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Chantier d'insertion : Accompagnement « des premières fois » (accompagner pour faire un trajet ou acheter un billet) - Carbur'Pera : Piste d'éducation routière
<p>Non connaissance de l'offre ou des conditions d'accès</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pôle mobilité Carbur'Pera : plateforme qui permet aux publics en parcours social ou professionnel de lever les freins à la mobilité - Mission locale : Ateliers mobilité - Certaines agences d'interim mettent en relation des intérimaires d'une même entreprise pour qu'ils puissent covoiturer - Accès unique aux services pour public en insertion : plateforme DORA Rubrique Mobilité avec identification des services par lieu https://dora.fabrique.social.gouv.fr/
<p>Aucune auto-école sur la CCHSAM ne propose le permis AM (permet de conduire dès 14 ans des cyclomoteurs)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seulement 4 moniteurs AM en Sarthe - Les moniteurs voiture doivent refaire une formation pour pouvoir être autorisés à enseigner le AM - Pénurie de moniteurs auto-école 	<ul style="list-style-type: none"> - Mission locale : préparation au passage du code, session de passage du permis AM - Possibilité de passer le permis AM à Sillé-le-Guillaume ou Alençon - Carbur'Pera est le seul organisme à proposer le permis voiturette
<p>Les deux seules auto-écoles sur le territoire ne sont pas agréées (pour recevoir l'aide Pôle Emploi). Freins pour les auto-écoles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procédure administrative lourde • Pas de disponibilité en secrétariat • Nécessité de rentabilisation économique • Versement de l'aide à l'auto-école en trois fois 	<p>Solutions hors territoire CCHSAM</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Sillé-le-guillaume ➔ Alençon <p>Nécessite un moyen de mobilité pour s'y rendre</p>
<p>Coût du permis</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aide Pôle Emploi 1200€ sous conditions - Dispositif Permis à 1€ (jeunes 15 à 25 ans sous certaines conditions) - Aide financière de la commune de Fresnay-sur-Sarthe de 200€ pour les - de 25 ans de la commune passant leur permis dans une auto-école de la commune

Coût de la voiture et de son entretien	<ul style="list-style-type: none"> - Carbur’Pera : Location de vélos, VAE, voitures, voiturettes électriques + réactivité et possibilité de livraison sur le territoire - Carbur’Pera : Don/ vente de voiture d’occasion (pour les personnes en dessous du seuil de pauvreté et nombre de demandes élevé comparé à l’offre) - Carbur’Pera : Action de sensibilisation à l’entretien de sa voiture (prévention) - Réparation de voitures (garage solidaire Carbur’Pera pour public en insertion professionnelle)
Peu ou absence de transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Réso’Ap pour les personnes âgées - Existence de lignes de car et de TER mais ne couvrant pas tout le territoire
Services centralisés : Exemples - carte Aléop à aller chercher au Mans - Service Pôle Emploi à Mamers, pas de trajet Fresnay-sur-Sarthe-Mamers	<ul style="list-style-type: none"> - Pôle Emploi propose de faire des entretiens téléphoniques et en visioconférence pour un public jeune - Carbur’Pera : livraison de divers moyens de transport pour éviter aux personnes de devoir venir les chercher au Mans - Accueil de proximité : France Service, Centres sociaux, Mission Locale
Fracture numérique	Conseiller numérique CD 72 et accompagnement France Services Accompagnement des centres sociaux, Mission locale, chantier d’insertion...
Utilisation du vélo difficile car de grandes distances doivent être parcourues, et la location de VAE est compliquée du fait de la caution élevée	Carbur’Pera : caution pour la location de VAE (vélo à assistance électrique) abordable (200€)
Itinéraire vélo pas sécurisé, les salariés/ intérimaires travaillent parfois tôt le matin ou tard le soir et les trajets ne sont pas éclairés.	

4. Présentation d’une synthèse des fiches de chaque acteur intervenant sur le territoire

Pour aller plus loin dans la connaissance mutuelle : Voir les fiches de présentation en annexe

5. Identification des besoins non couverts : les collaborations et actions à développer

Besoins non couverts :

En conclusion, de nombreuses actions sont déjà mises en œuvre sur le territoire pour faciliter et encourager la mobilité des personnes vulnérables économiquement et/ou socialement. Néanmoins, chaque action est destinée à un public particulier notamment et plus particulièrement pour les personnes en insertion professionnelle. C’est-à-dire quand la personne est déjà hors de l’emploi.

Deux catégories de personnes n’ont pas de solution Mobilité :

- Les personnes ayant un emploi (précaire notamment) et qui n’ont pas ou plus de véhicule
- Les personnes qui ne relèvent pas du secteur emploi, mais en parcours d’insertion sociale ou isolées

Du fait de la dépendance à la voiture individuelle en Sarthe, la majorité des actions de mobilité se concentrent sur l'obtention du permis de conduire et d'une voiture.

Cependant, une « pénurie » de moniteur auto-école sur le territoire ainsi que l'absence de possibilité de passer le permis AM sur la CCHSAM a été mise en exergue. Deux auto-écoles sont localisées sur le territoire, une à Fresnay-sur-Sarthe, l'autre à Beaumont-sur-Sarthe, et elles ne proposent pas de permis AM. Des actions visant à proposer le permis AM sont développées par la Mission Locale et Carbur'Pera, ou alors le passage de ce permis est possible à Alençon ou Sillé-le-Guillaume. Cependant, il est nécessaire d'avoir accès à des services de transport pour s'y rendre.

Concernant les modes actifs, l'utilisation du vélo ne semble pas privilégiée par les acteurs au vu de la dangerosité des routes, de la distance à parcourir et de la rareté des possibilités de location de VAE.

Les collaborations et actions à développer

- **Cultiver l'interconnaissance entre les acteurs**

Les acteurs ayant participé à ce groupe de travail ont pointé la découverte de nombreuses informations lors de ce temps d'échange.

Maintenir un bon niveau de communication entre chacun est indispensable : importance de diffuser les informations entre les acteurs au quotidien et de prévoir des temps d'échange spécifiques régulièrement

- **L'information et l'accompagnement des habitants sur les modes de déplacements existants et les accès dématérialisés : « La mobilité facilitée »**

Avoir un lieu ou des lieux repéré(s) qui centralise(nt) les informations, accompagnent les usagers éloignés des démarches numériques. Avoir un document unique de communication sur les solutions Mobilité accessibles localement (mis à jour régulièrement).

- **Former à l'usage des transports collectifs**

Accompagner dans un premier usage, faire découvrir les possibilités des transports en commun, dépasser les peurs, se repérer dans les informations....

- **« Allez-vers »**

Proposer des services itinérants, des permanences délocalisées.

- **Le covoiturage** apparaît comme une solution à développer pour répondre à des situations multiples, sur des trajets transversaux. Il doit être accompagné pour dépasser les « craintes » à ouvrir son véhicule à une personne inconnue ou à « monter » avec un conducteur non connu. Il doit être sécurisé.

- **Faire du lien avec les entreprises**

Les besoins des personnes en insertion peuvent rejoindre les besoins des salariés et des entreprises pour l'attractivité du territoire.

- **Mutualiser les moyens**

Plusieurs acteurs ont des véhicules 9 places qui ne sont pas toujours utilisés. Peut être une ressource locale à explorer.

Annexe 7

Entreprises ayant participé au diagnostic

- Super U, Beaumont-sur-Sarthe
 - Les salariés viennent de communes de proximité (Beaumont-sur-Sarthe, Vivoin, Maresché, Ségrie, Saint-Christophe-du-Jambet)
 - La grande majorité des salariés viennent en voiture
 - Le permis est obligatoire mais parfois les plannings sont adaptés selon les besoins (notamment pour les stagiaires et les jeunes l'été)
 - Pour le covoiturage, communication et réunions d'informations nécessaire pour connaître l'existant

- PHGNS (Pôle hospitalier et gérontologique Nord Sarthe), Beaumont-Sarthe, Sillé-le-Guillaume, Bonnétable
 - Entre 450 et 500 salariés sur les 3 sites et environ 110 salariés sur le site de Beaumont-sur-Sarthe
 - La grande majorité des salariés se rendent au travail en voiture
 - Le sujet du covoiturage a été évoqué en GHT (Groupement Hospitalier de Territoire) notamment pour contrer l'augmentation du prix du carburant. Le sujet de la disponibilité du parc automobile a aussi été évoqué pour pouvoir faire du covoiturage avec ces véhicules entre tous les hôpitaux du département lors des déplacements sur les différents sites ou pour les formations.
 - Difficulté de recrutement liée à la crise des métiers du soin, la mobilité pourrait être un levier
 - Pour favoriser le covoiturage : il faut faciliter au maximum les dispositifs et l'organisation des trajets

- Eiffage, Fresnay-sur-Sarthe
 - Covoiturage entre salariés pour raison financière – entraîne de l'absentéisme lorsque le conducteur rencontre un problème ou est indisponible
 - Difficulté de recrutement liée au problème de mobilité
 - Problématique de la pénurie des logements en location à Fresnay-sur-Sarthe

- Hutchinson, Sougé-le-Ganelon
 - Difficulté de recrutement surtout des intérimaires
 - Les salariés viennent de communes dans un rayon de 50-60 km autour de l'entreprise
 - Alternants (16 -23 ans) souvent sans voiture : freins à l'embauche
 - Problématique des logements notamment de la location de courte durée pour les alternants

Membres du Club
d'entreprises de
la Haute Sarthe

- Actual – Agence d'intérim, Alençon
 - L'absence de permis et/ou de voiture est un frein à l'embauche
 - Organisation de covoiturage entre intérimaires et salariés de l'entreprise mais complexe à mettre en place car pas de garanti
 - Coût du permis élevé – freins pour les jeunes
 - Nouvelle génération très connectée qui n'a pas besoin de sortir pour se divertir et rencontrer des personnes – crée des blocages et la peur de l'inconnu – nécessite d'avoir des parents qui « poussent » à sortir
 - Nécessité de solutions de mobilité facilitantes et un accompagnement des publics

- Au Petit Vivoin, Vivoin
 - Peu de trains le week-end
 - Clients qui viennent en train se retrouvent « bloqué » à la gare
 - Pratique de la marche/vélo dangereux pour la liaison Vivoin bourg- gare Vivoin-Beaumont
 - Difficulté de recruter car les salariés calculent de plus en plus le coût du carburant

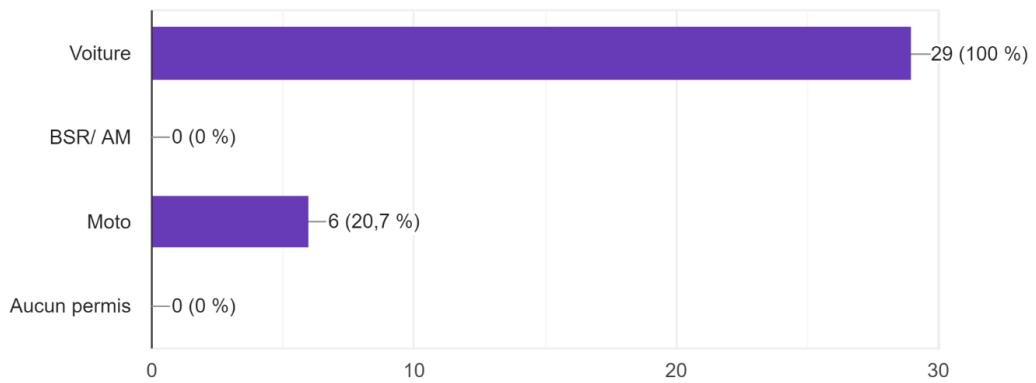
Annexe 8

Enquête « mobilité » Eiffage auprès des salariés – 29 réponses

Du 17 mars au 24 mars 2023

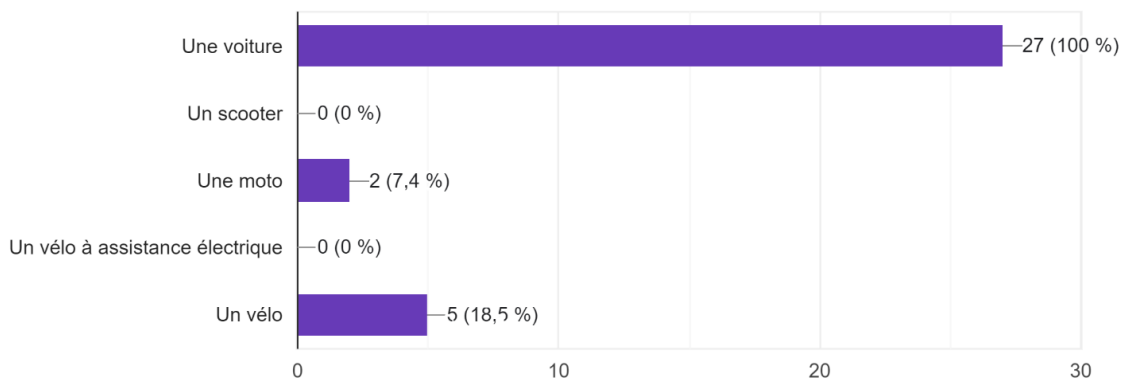
Avez-vous le permis de conduire?

29 réponses



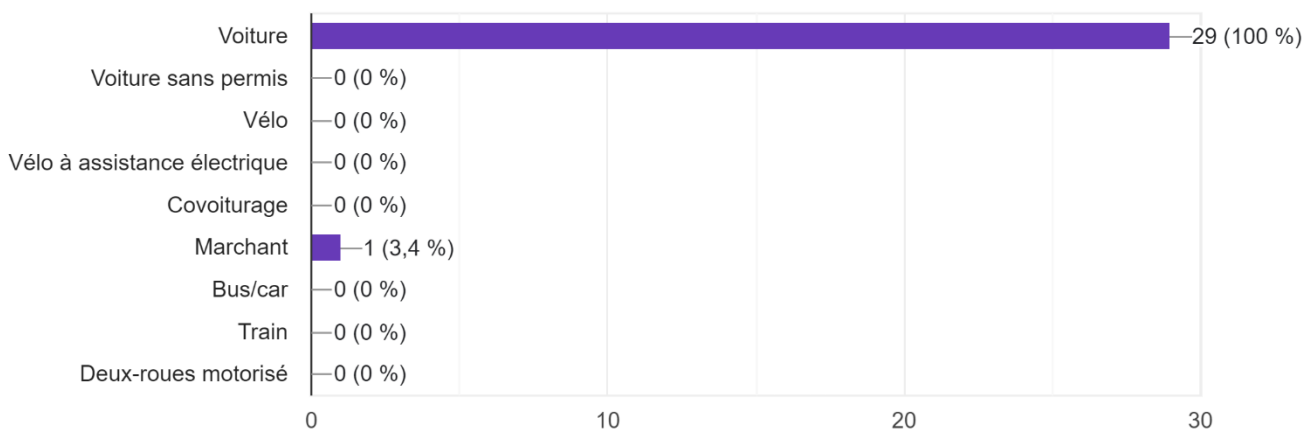
Avez-vous :

27 réponses



Vous vous rendez au travail en :

29 réponses

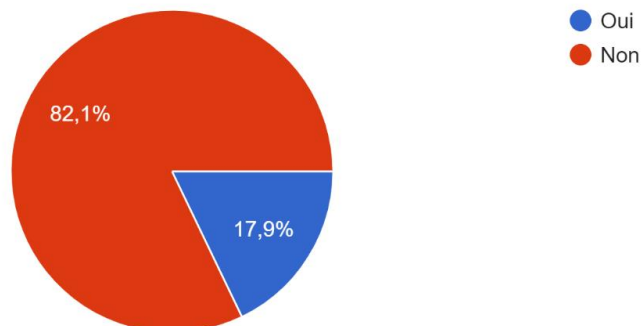


Pourquoi avez-vous fait ce choix de mode de transport ? (25 réponses)

- « Distance importante entre le lieu de travail et le domicile (entre 20 et 40 km) » → 9 réponses
- « Pas le choix » → 4 réponses
- « Dépose les enfants à l'école avant de venir travailler » → 3 réponses
- « Pas d'autre offre » → 3 réponses
- « Pratique » → 3 réponses
- « Rapidité » → 1 réponses
- « Déplacements professionnels sur plusieurs régions » → 1 réponses
- « Voiture de service » → 1 réponses

Avez-vous déjà covoiturer pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

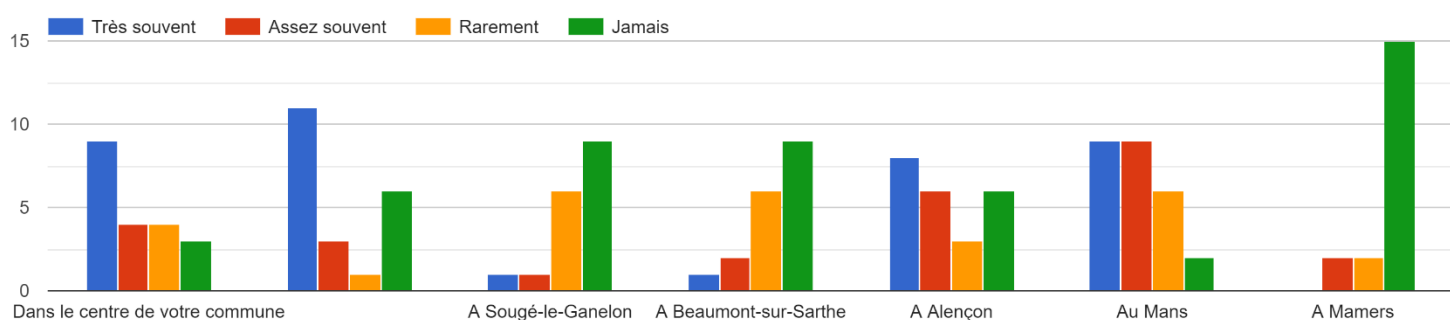
28 réponses



Si oui, comment s'organise le covoiturage ?

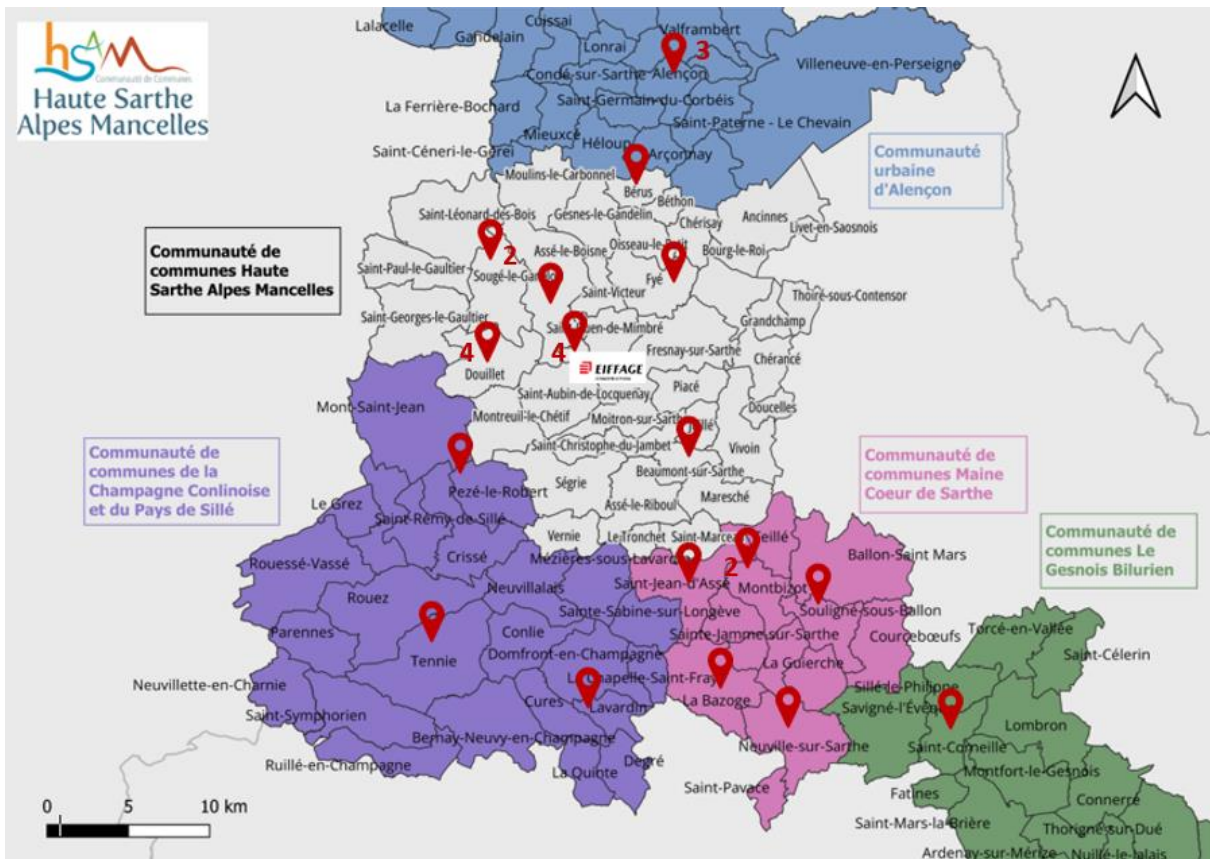
- « La veille avec un collègue »
- « Prise de contact par téléphone avec un collègue »
- « Avec des personnes ayant les mêmes horaires mais difficile à mettre en place »
- « Partage des frais »

Où allez-vous généralement en dehors de vos déplacements domicile-travail(courses, tâches administratives, loisirs etc) ?



Seules 3 salariés sur les 29 répondants connaissent les aides financières citées :

- Aide au covoiturage → 2 personnes la connaissent
- Prise en charge d'une partie des frais TER et/ou car par l'employeur → 2 personnes la connaissent
- Aide de l'état pour l'achat d'un vélo ou VAE → 2 personnes la connaissent



Tous les répondants sont en CDI.

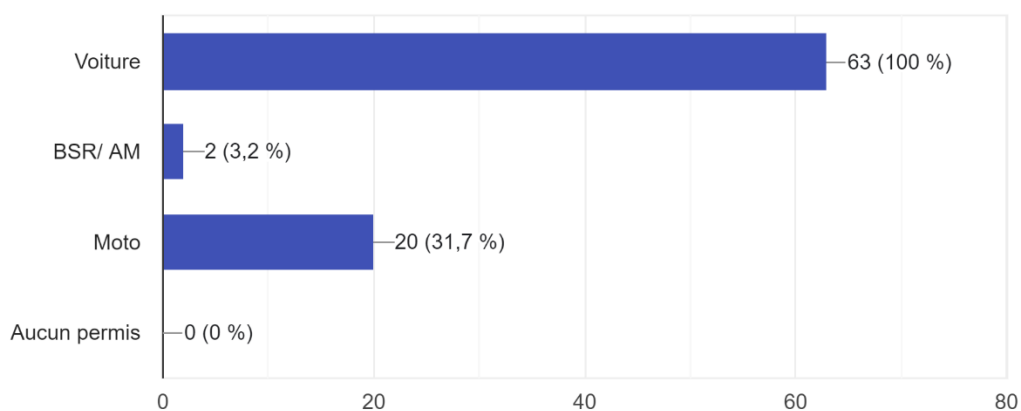
Annexe 9

Enquête auprès des salariés d'Hutchinson – 63 réponses

Du 14 avril au 28 avril 2023

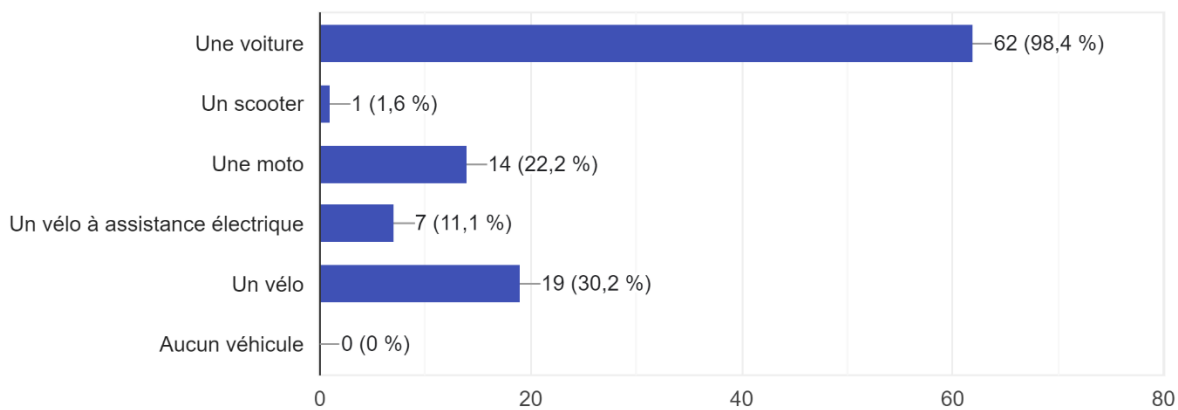
Avez-vous le permis de conduire?

63 réponses

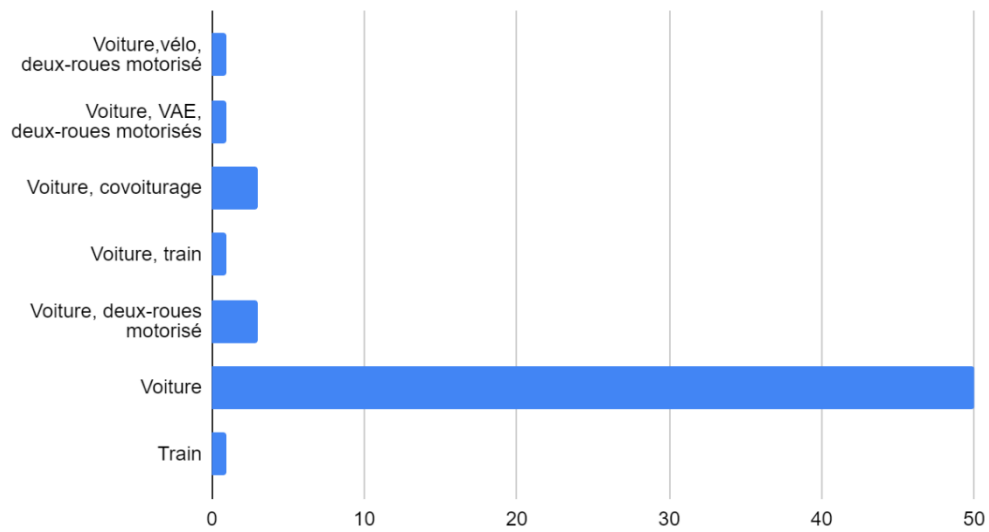


Avez-vous :

63 réponses

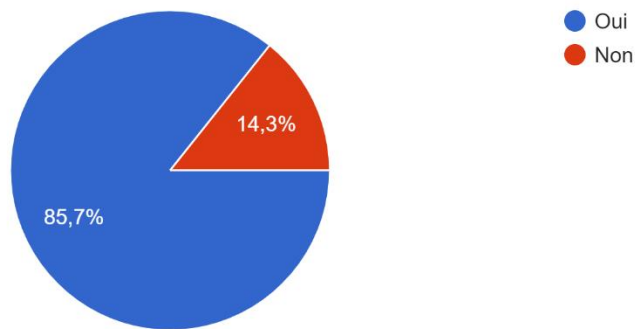


Modes de transport utilisés pour se rendre au travail

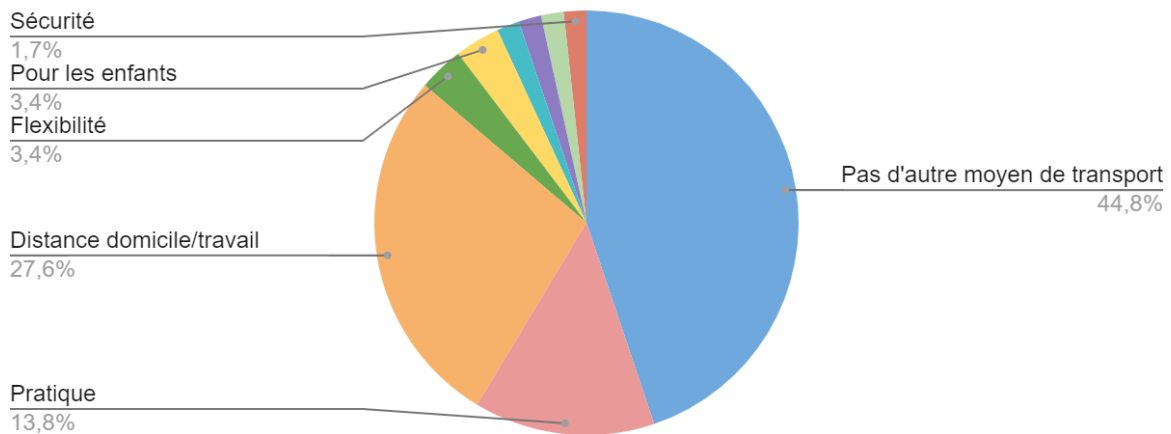


Ce mode de transport vous convient-il ?

63 réponses



Pourquoi avez-vous fait le choix de vous rendre au travail en voiture ?



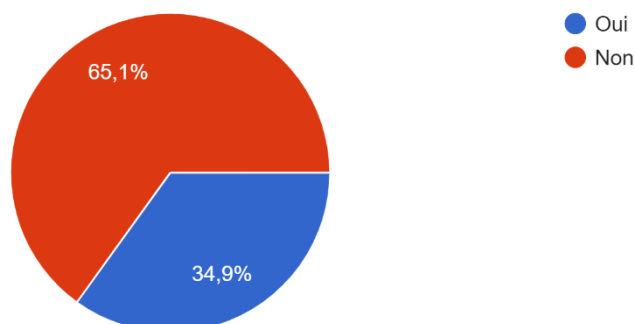
Communes de résidence des enquêtés

Nom de la commune	Nombre de répondants	Distance domicile/travail (en km)
Aigné	1	40
Alençon	6	20
Assé-le-Boisne	2	1.7
Assé-le-Riboul	1	22
Beaumont-sur-Sarthe	1	19
Béthon	2	13
Bourg-le-Roi	2	15
Champfleür	2	17
Chérancé	1	20
Damigny	1	19
Douillet-le-Joly	1	6
Fresnay-sur-Sarthe	2	7
Gesnes-le-Gandelin	2	6
Jupilles	1	97
La Bazoges	1	33
La Ferrière-Bochard	2	13
Le Mans	2	54
Mamers	1	34
Maresché	1	21
Mayenne	1	50
Moitron-sur-Sarthe	1	13
Mortrée	1	46
Moulins-le-Carbonnel	1	8
Neufchâtel-en-Saosnois	2	29
Piacé	2	16
Saint-Aubin-de-Locquenay	2	8
Saint-Aubin-du-Désert	1	15
Saint-Céneri-le-Gérei	1	10
Saint-Georges-le-Gaultier	1	7
Saint-Germain-du-Corbéis	1	18
Saint-Léonard-des-Bois	2	6
Saint-Marceau	1	24
Saint-Mars-du-Désert	2	8.5
Saint-Paterne	1	18
Saint-Pierre-des-Nids	2	14
Séguie	1	17
Sougé-le-Ganelon	3	0
Villaines-la-Juhel	1	21
Vivoin	3	20
Voutré	1	33

Communes de résidence dans un rayon de plus de 50 kilomètres autour de Sougé-le-Ganelon.

Avez-vous déjà covoiturer pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

63 réponses

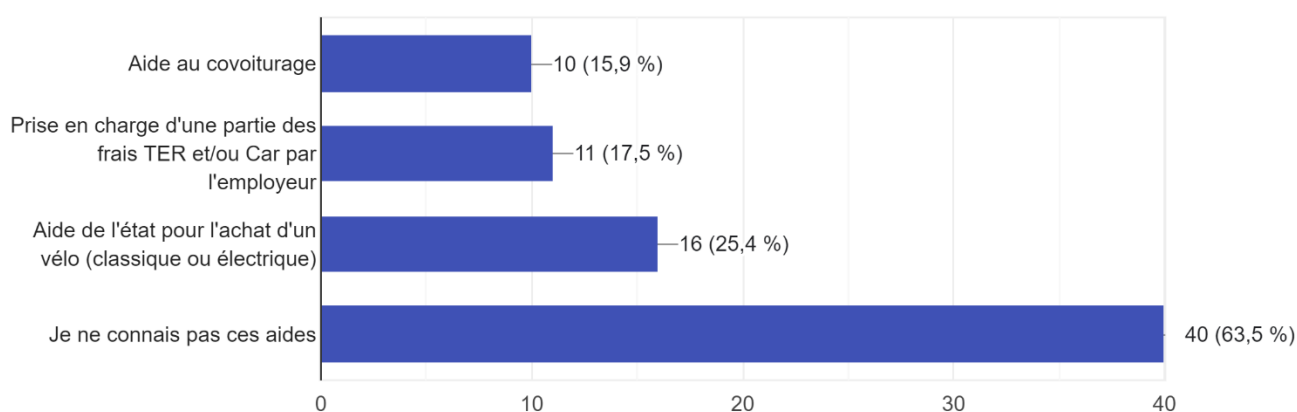


Si oui, comment s'organise le covoiturage ?

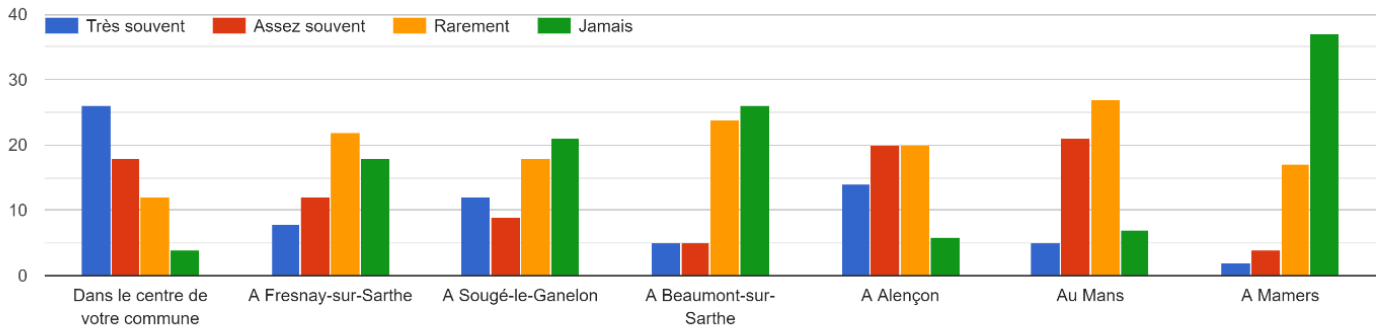
- « Compliqué à mettre en place, sans application ni rémunération »
- « Ponctuellement en cas de panne de véhicule, contact au travail »
- « Si nous avons les mêmes horaires, alternance du conducteur une semaine sur deux » x 9 répondants

Parmi ces aides financières existantes, lesquelles connaissez-vous ?

63 réponses



Où allez-vous généralement en dehors de vos déplacements domicile-travail (courses, tâches administratives, loisirs etc) ?



Sur 63 répondants :

- 59 sont en CDI
- 2 sont intérimaires
- 2 sont en apprentissage

Annexe 10

Compte-Rendu - Comité des Partenaires Mobilité

Du jeudi 13 avril 2023

Membres du comité des partenaires présents :

Monsieur ASSIER Denis, maire d'Ancinnes, excusé et représenté par monsieur PESNEAU Frédéric, élu municipal
Madame BATAILLE Cathy, association Carbur'Pera
Monsieur DEGAUGE Abel, association AS Fyé
Monsieur DENIEUL Frédéric, maire de Piacé
Madame FROMENTIN Cathy, élue municipale de Béthon
Monsieur GERARD Yves, élu municipal d'Assé-le-Boisne
Madame GOUGET Isabelle, élue municipale de Juillé
Monsieur LATOUCHE Jean-Louis, élu municipal de Fyé
Monsieur LE FOL Maël, Centre Social Georges Rouault
Madame LOISEAU Isabelle, Mission Locale Sarthe Nord
Monsieur LUCAS Yves, élu municipal Gesnes-le-Gandelin
Monsieur MARTIN Philippe, président de la CCHSAM
Monsieur MAUGER Nicolas, Pôle Emploi Nord Sarthe
Monsieur MENARD Olivier, association culture et archéologie et association Croix Rouge
Madame LEMERCIER DUMESNIL Milène, association des usagers du TER Le Mans-Alençon
Monsieur RALLU Philippe, maire de Sougé-le-Ganelon
Monsieur REGOUIN Patrick, élu municipal de Livet-en-Saosnois
Monsieur RUEL Christian, élu municipal de Vivoin
Monsieur TOIN Mickaël, élu municipal de Beaumont-sur-Sarthe
Madame TOUSSAINT Elisabeth, élue municipale de Oisseau-le-Petit

Invités présents :

Monsieur FRIMONT Jean-Pierre, membre du bureau CCHSAM
Monsieur GOYER THIERRY Fabrice, membre du bureau CCHSAM
Madame MET-PEROI Sylvie, Directrice Adjointe CCHSAM
Madame FAUVARQUE Valentine, Chargée de mission Mobilité CCHSAM

Excusés :

Madame BOUQUET Stéphanie, maire de Moulins-le-Carbonnel
Madame BOURDIN Géraldine, élue municipale de Rouessé-Fontaine
Madame BRUON Sylvie, Présidente Club d'entreprises de la Haute Sarthe
Monsieur CLEMENT Jean-Louis, maire de Saint-Ouen-de-Mimbré
Monsieur COSSON Frédéric, maire de Saint-Aubin-de-Locquenay
Monsieur DELPIERRE Pascale, maire de Saint-Léonard-des-Bois
Monsieur EVETTE Gérard, maire de Bérus
Madame LABRETTE-MENAGER Fabienne, maire de Fresnay-sur-Sarthe
Madame LE BOULANGER Nolwenn, MFR Fyé
Monsieur LESVESQUE Marcel, membre du bureau CCHSAM
Monsieur MENAGER Gaylord, élu municipal de Saint-Marceau
Madame VAIDI FATY Cécile, directrice centre social de la Haute Sarthe

Ordre du jour :

- Point sur les étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié CCHSAM
- Présentation et approbation du règlement de fonctionnement
- Présentation du diagnostic et des enjeux de mobilité puis temps d'échange
- Sollicitation de l'avis du Comité des Partenaires

1. Objectif du Comité des Partenaires

Mme. Met-Péroï rappelle que dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié, la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles constitue un Comité des Partenaires qui est une instance de consultation locale. Le comité des partenaires permet d'animer un dialogue entre les acteurs du territoire autour de la mobilité. Ce premier Comité des Partenaires aura pour objet le diagnostic et les enjeux de mobilité de la CCHSAM. Mme. Met-Péroï présente Mme. Fauvarque, chargée de mission mobilité sur une mission de 1 an à compter de novembre 2022.

2. Présentation et approbation du règlement de fonctionnement

M. Martin, président de la CCHSAM soumet à validation le règlement de fonctionnement à l'ensemble des membres du Comité des Partenaires. M. Martin présente le règlement de fonctionnement ainsi que la liste des membres du Comité des Partenaires (en annexe de ce document).

Le Comité des Partenaires, à l'unanimité, valide le règlement de fonctionnement.

3. Présentation du diagnostic et des enjeux de mobilité et échanges

Le document présenté est une synthèse du document détaillé qui sera transmis aux membres du comité des partenaires après validation par le Conseil Communautaire, début mai 2023.

Mme. Fauvarque présente les étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié puis le diagnostic et les enjeux du territoire. Il est proposé que les membres et participants du Comité des Partenaires s'expriment entre chaque grande partie de la présentation.

La présentation, enrichie des observations et commentaires du Comité des Partenaires, est jointe à ce compte rendu.

4. Expressions et échanges entre les participants

Question sur la participation du département et de la région dans le diagnostic et le choix de ne pas les inclure comme membres du Comité des Partenaires.

Plusieurs personnes ressources du Conseil Départemental de la Sarthe et de la Région Pays de la Loire ont contribué au diagnostic du territoire. Leur participation sera citée dans le diagnostic. M. Le Président pourra convier des représentants du Conseil Départemental de la Sarthe et de la Région Pays de la Loire au Comité des Partenaires.

Concernant les lignes de car Aléop 204 et 210

Il est rappelé qu'aucune ligne reliant Alençon au Mans n'existe « d'un seul tenant ». La ligne 204 relie Fresnay-sur-Sarthe à Alençon et la ligne 210 relie Fresnay-sur-Sarthe au Mans. Cette rupture de ligne ne permet pas aux habitants au Nord de la CCHSAM de se rendre au Mans ni aux habitants du Sud de la CCHSAM de se rendre à Alençon.

Les flux de déplacements

Il est indiqué que certains flux de déplacements sont liés aux motifs de déplacement. Ex : Alençon pour faire ses courses, Le Mans pour aller chez le médecin.

Les habitants à l'Ouest de la CCHSAM se déplacent également vers le département de la Mayenne, notamment à Villaines-la-Juhel pour le travail.

Les personnes venants d'Alençon emménagent dans les communes situées au Nord de la CCHSAM (Gesnes-le-Gandelin, Béthon, Bérus) et continuent de se déplacer vers Alençon par habitudes.

Le coût du permis

Le permis de base, à 20h de conduite revient à 1 200€. Il a été relevé qu'il faut 32h de conduite en moyenne pour quelqu'un qui n'a pas de problème puisse obtenir son permis soit 1 800€ à peu près. En formule stage/accélééré, le permis est estimé à 2 200€.

Certaines solutions pour lever les freins au covoiturage sont exprimés

Il faut :

- Une application qui permet de connecter les personnes qui souhaitent covoiturer (le bouche-à-oreille ne suffit pas),
- Une sécurisation du dispositif (avoir des informations sur la personne avec qui on covoiture),
- De l'information, communication et animation,
- De l'accompagnement (certaines personnes ne savent pas comment le covoiturage fonctionne, ne connaissent pas les applications),
- Faire évoluer les pratiques (problématique de l'ancrage des habitudes – en fonction des générations).

La mobilité et les entreprises

Il y a quelques années, de nombreuses entreprises disposaient de navettes pour aller chercher leurs salariés. Ce service n'existe plus. Cela questionne le rôle des entreprises dans la mobilité.

La mobilité en milieu rural

- Les transports en commun réguliers (car) ne sont pas toujours la solution faute d'horaires adaptés et d'interconnexion avec les gares,
- Pour les communes n'étant pas desservies par les lignes régulières Aléop, le TAD (transport à la demande) pourrait être plus adapté sur certains secteurs que des lignes régulières, surtout en milieu rural,
- Instauration de la solidarité de proximité en regroupant plusieurs communes qui s'organisent entre elles,
- Les habitants de petites communes ont moins l'habitude de prendre le car.

Le TER et les gares

Il a été relevé que les horaires de trains à destination et au départ d'Alençon ne correspondent pas toujours avec les horaires de travail et des écoles. Le premier train est à 7h26 au départ de la Gare La Hutte-Coulombiers (arrivée à Alençon à 7h37) et le dernier train pour rentrer est à 18h24 au départ de la gare d'Alençon (arrivée à 18h33 à Fresnay-sur-Sarthe). La plage horaire des trains reliant Alençon est moins importante que celle des trains reliant Le Mans.

Les organisations en connexion avec Alençon nécessitent l'implication d'un autre Département (Orne) et d'une autre Région (Normandie) ce qui les rend plus complexes. Aucune intermodalité n'est prévue avec le train.

Concernant les enquêtes « express » aux gares, celle faite à la gare de la Hutte a été faite un vendredi car il s'agissait de l'un des seuls créneaux disponibles en période de grève. Or, nous savions que ce n'était pas l'idéal puisque certains actifs sont en télétravail.

Les usagers du train le lundi peuvent être plus nombreux de par la présence des jeunes en internat.

Concernant la gare de Vivoin-Beaumont, l'étude du Conseil Départemental est toujours en cours pour déterminer la faisabilité d'une voie douce notamment sur les ponts traversant la Sarthe pour relier la gare au centre de Vivoin. Pour l'instant, la voie piétonne est privilégiée.

Les points de covoiturage aux gares de la Hutte-Coulombiers et Vivoin-Beaumont

La commune de Vivoin envisage un point de covoiturage à la gare. Une extension du parking qui porterait le nombre de places de stationnement à environ 70 est en projet.

Il a été souligné que certains covoitureurs pourraient se garer pour une longue durée, bloquant ainsi les places de stationnement. Les places réservées au covoiturage peuvent réduire le nombre de places pour les personnes qui souhaitent se stationner pour prendre le train. Cette problématique a été exprimée pour la gare de la Hutte-Coulombiers qui dispose d'un parking avec une capacité d'environ 40 places de stationnement utilisées pour l'usage du train.

D'un autre côté, la promotion du covoiturage couplé au train peut réduire le nombre de voitures stationnées et favoriser l'usage du train (notamment pour les personnes qui n'ont pas de véhicule ou par réduction des coûts).

Les enjeux liés au tourisme non évoqués dans le diagnostic

Le diagnostic mobilité de la CCHSAM évoque les enjeux liés à la mobilité quotidienne pour répondre aux besoins des habitants. Néanmoins, les actions de mobilité qui seront mises en œuvre pourront répondre en partie à des enjeux liés au tourisme formalisés dans le projet de territoire de la CCHSAM.

5. Sollicitation de l'avis du Comité des Partenaires

M. Martin invite le Comité des Partenaires à rendre un avis sur le diagnostic et les enjeux présentés.

Le Comité des Partenaires rend un avis favorable au diagnostic et aux enjeux de mobilité de la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, avec une abstention.