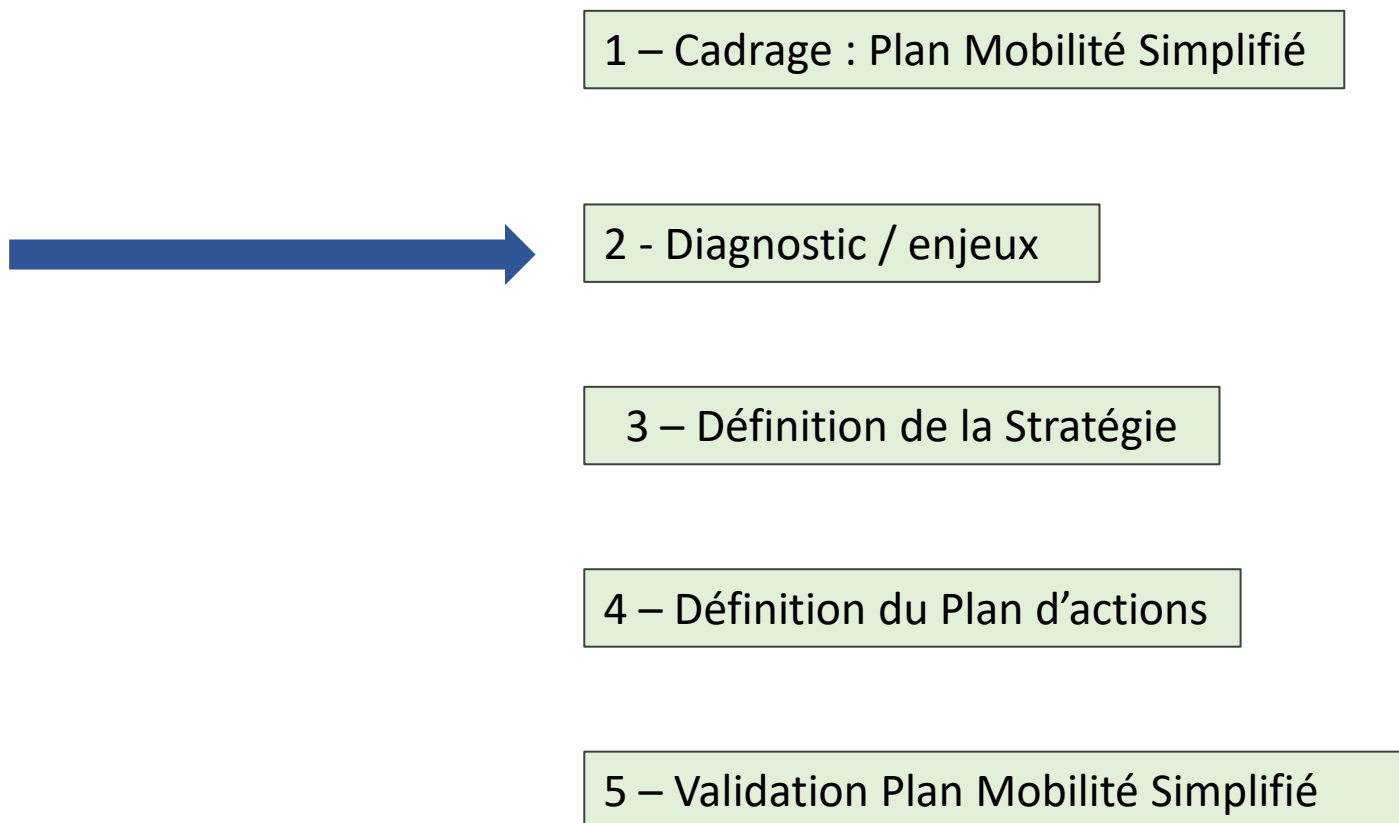


PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

SYNTHÈSE

Étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié



Étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié



Comité des partenaires

Conseil communautaire

L'analyse a été menée à partir de:

- Groupe de travail avec les élus communaux du 1^{er} mars 2022
- Réunion des acteurs locaux + CEREMA du 27 septembre 2022
- Rencontres de [31 communes](#) sur 2023
- 236 réponses à l'enquête « mobilité »
- Enquêtes auprès des usagers des gares La Hutte Coulombiers et Vivoin-Beaumont
- 1 [Groupe de travail](#) « mobilité solidaire »
- Rencontres avec les entreprises et le Club d'entreprises Haute Sarthe
- Echanges avec des personnes ressources au sein du Conseil Départemental et de la Région
- Comité mobilité bassin nord Sarthe (instance de la Région)
- Données statistiques

Sommaire de la présentation du diagnostic et des enjeux

- ① Un territoire rural multipolarisé et traversé par l'axe Alençon – Le Mans
- ② Un découpage du territoire marqué par des flux de déplacements différents
- ③ Une forte dépendance à la voiture sur le territoire qui impact les personnes vulnérables économiquement et/ou socialement
- ④ Une utilisation de la voiture incontournable qui constitue une ressource exploitable pour l'essor du covoiturage
- ⑤ Les enjeux de mobilité pour l'attractivité des entreprises
- ⑥ La présence de deux gares/ haltes ferroviaires : un atout à valoriser
- ⑦ Des aménagements cyclables pour les trajets du quotidien inexistants et des initiatives isolées pour les piétons
- ⑧ Des initiatives liées à la mobilité sur le territoire
- ⑨ Formulation des enjeux

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

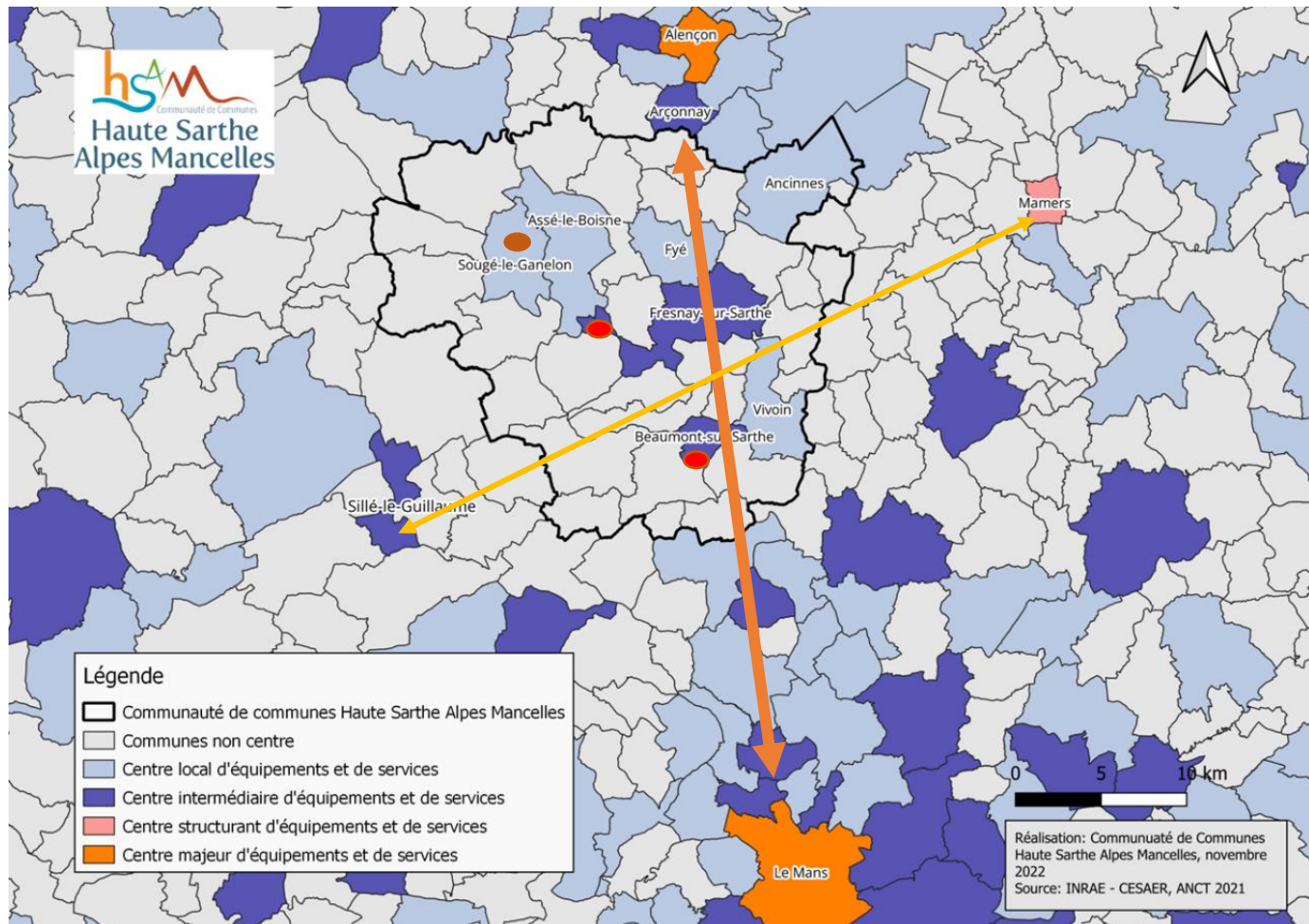


Figure : Carte des niveaux d'équipements et de services des communes, CCHSAM, novembre 2022

2 Pôles principaux ●
Fresnay-sur-Sarthe et Beaumont-sur-Sarthe
 -> plus de 30 commerces et services

1 pôle Relais ●
Sougé-le-Ganelon
 -> commerces et services qui drainent les habitants des communes situées à l'ouest

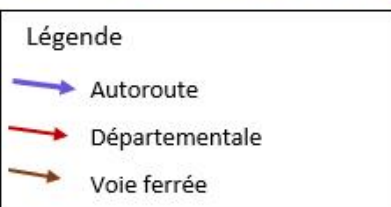
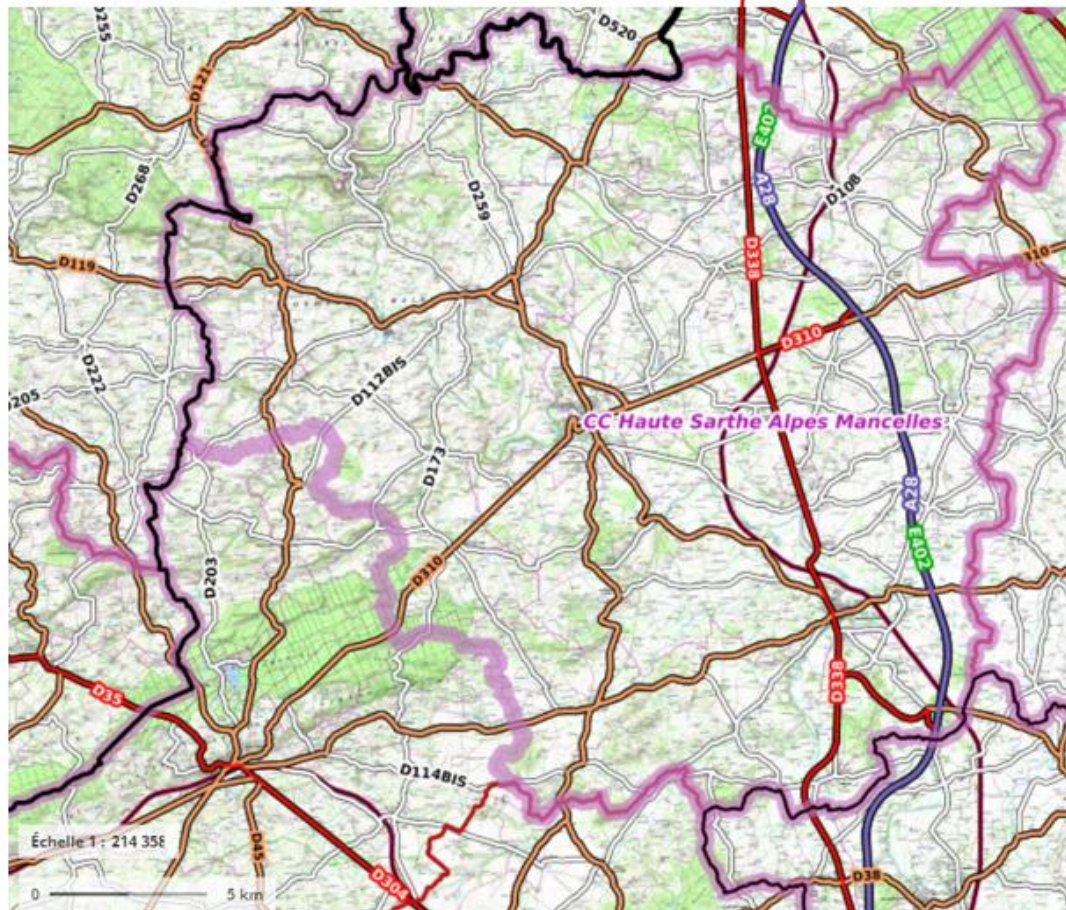
Le Mans ↔ **Alençon/Arçonnay**

Trajets quotidiens

Mamers ↔ **Sillé-le-Guillaume**

Trajets ponctuels

Multipolarisation = atout du territoire pour attirer les actifs



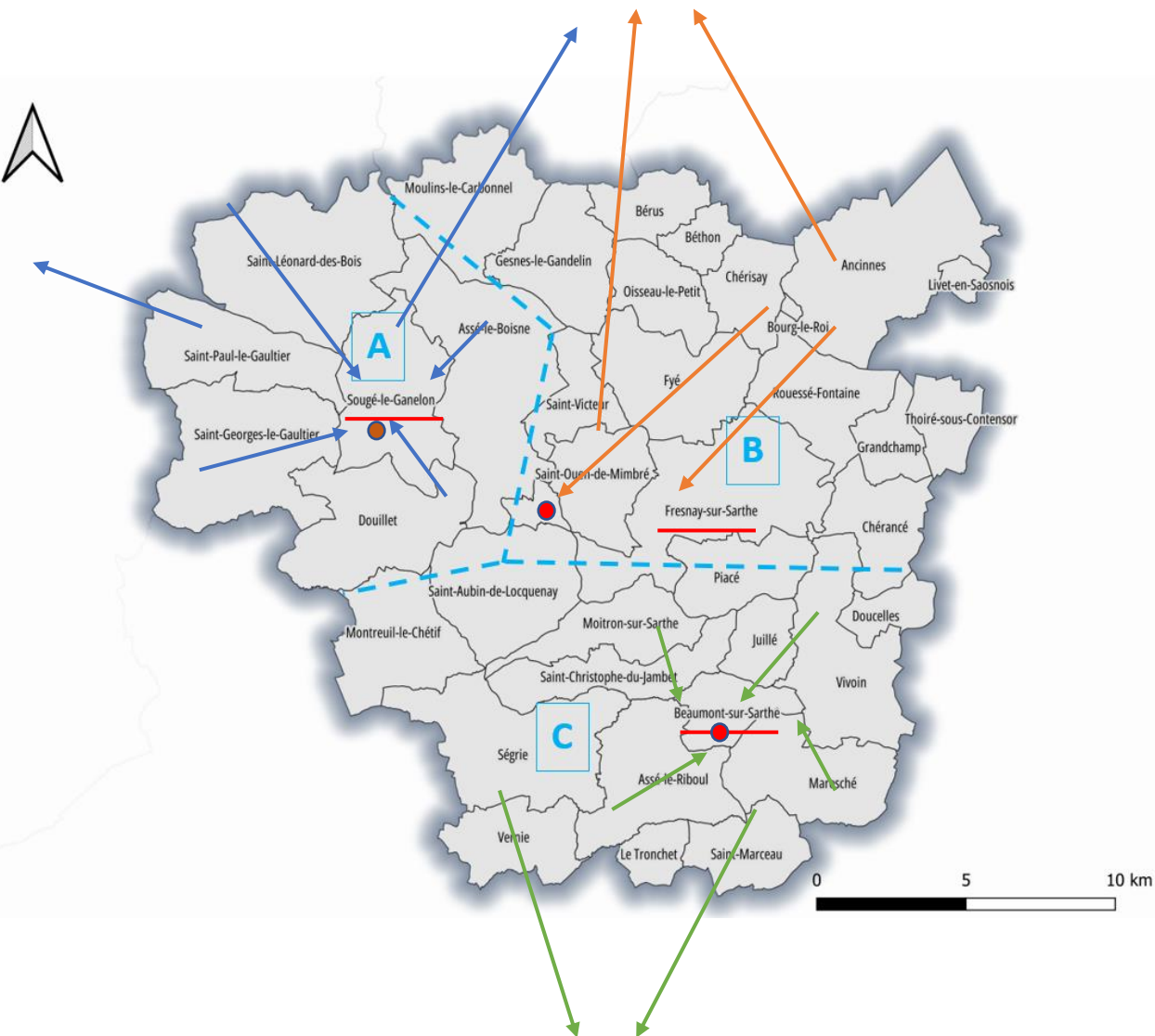
Un territoire traversé par un axe vertical structurant reliant Alençon et Le Mans...

...mais décalé à l'est de la Communauté de communes

- Principale offre d'accès au territoire : **D338 et A28**
- D338 = 5570 véhicules/jour entre Bérus et Maresché
- 2 échangeurs de l'A28 : Maresché et Rouessé-Fontaine
- **Ligne de train TER reliant Alençon et le Mans** qui dessert 2 gares → La Hutte Coulombiers et Vivoin-Beaumont
- **2 lignes de car Aléop** → ligne 210 Fresnay-sur-Sarthe- Le Mans et ligne 204 Fresnay-sur-Sarthe – Alençon (absence de ligne Alençon – Le Mans)
- **L'ouest du territoire n'est pas ou peu couvert par une offre de transport collectif**

Les communes les mieux desservies (sur l'axe Le Mans-Alençon) sont les plus densément peuplées

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



Les particularités de la « zone ouest » (A)

Communes vastes et isolées des pôles structurants ainsi que de la D338, de l'autoroute, des gares.

Communes plutôt dirigées vers Alençon / Arçonnay mais aussi le département de la Mayenne.

Proximité avec le pôle relais de **Sougé-le-Ganelon**. ●

Les particularités de la « zone nord » (B)

Les habitants se dirigent vers Alençon/ Arçonnay.

Le pôle d'attractivité intra CC est **Fresnay-sur-Sarthe**. ●

Les particularités de la « zone sud » (C)

Les habitants se dirigent vers le Mans.

Le pôle d'attractivité intra CC est **Beaumont-sur-Sarthe**. ●

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

Une dépendance qui pénalise certains jeunes

En dehors des transports scolaires Aléop, les jeunes sont dépendants de la voiture pour se déplacer

-> **Tous les jeunes n'ont pas la même possibilité d'accès** à la formation, à l'emploi, à la culture et aux loisirs car dépendants des moyens matériels et financiers disponibles au sein de la famille et de la « capacité à se penser mobile » (freins psychologiques).

-> L'accès à l'autonomie « motorisée » a un coût

- Coût du permis d'environ 1 800€ et l'achat d'une voiture
- Coût carburant et entretien d'une voiture

-> Aucune auto école du territoire ne propose le permis AM (cyclomoteur dès 14 ans)

Une offre de transport Aléop limitée en période de vacances scolaires

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

Une dépendance qui pénalise certains jeunes

Les offres de formations (lycées et universités) se trouvent à l'extérieur de la CCHSAM

-> L'accès à la formation supérieure est conditionnée à la mobilité et peut pénaliser une partie des jeunes

-> Les jeunes qui partent à l'extérieur pour leurs études supérieures ne reviennent pas tous sur le territoire

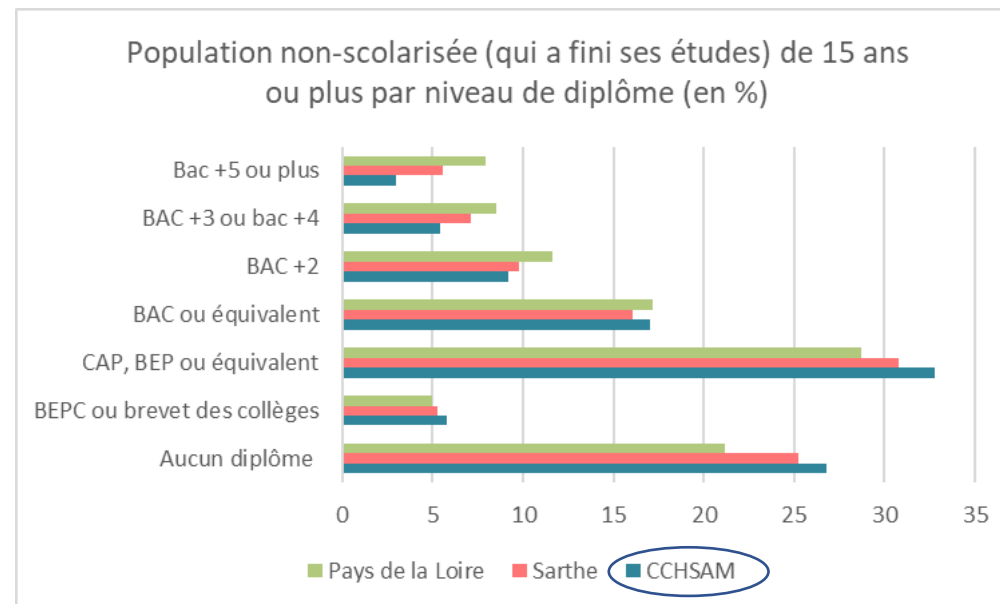


Figure : Population non scolarisée de 15 ans ou plus par niveau de diplôme, Insee, 2019

L'attractivité du territoire de la CCHSAM

-> L'offre de transport collectif participe à l'attractivité du territoire et à l'installation d'une population jeune sur le territoire pour pallier le vieillissement de la population

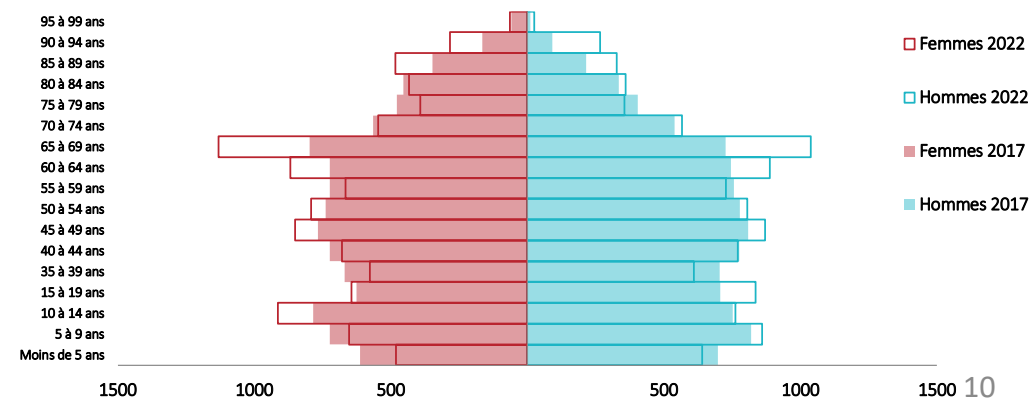


Figure : Pyramide des âges, Insee, Ithea, 2017, 2022

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

Un isolement des personnes précaires

2 catégories de personnes ressortent 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 d'un parcours d'insertion économique, mais en **parcours d'insertion sociale ou isolées**



Figure : Arbre à enjeux, Groupe de travail « Mobilité solidaire », 25 janvier 2023

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

Un isolement des personnes précaires



ENQUÊTE HABITANTS

- 29,2% des enquêtés ont déjà **renoncé à une activité à cause d'une difficulté à se déplacer**
- 41,5% ont cité **les loisirs** comme la première activité à laquelle ils renoncent.
- **L'accès aux soins** est également une difficulté lié à la mobilité

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

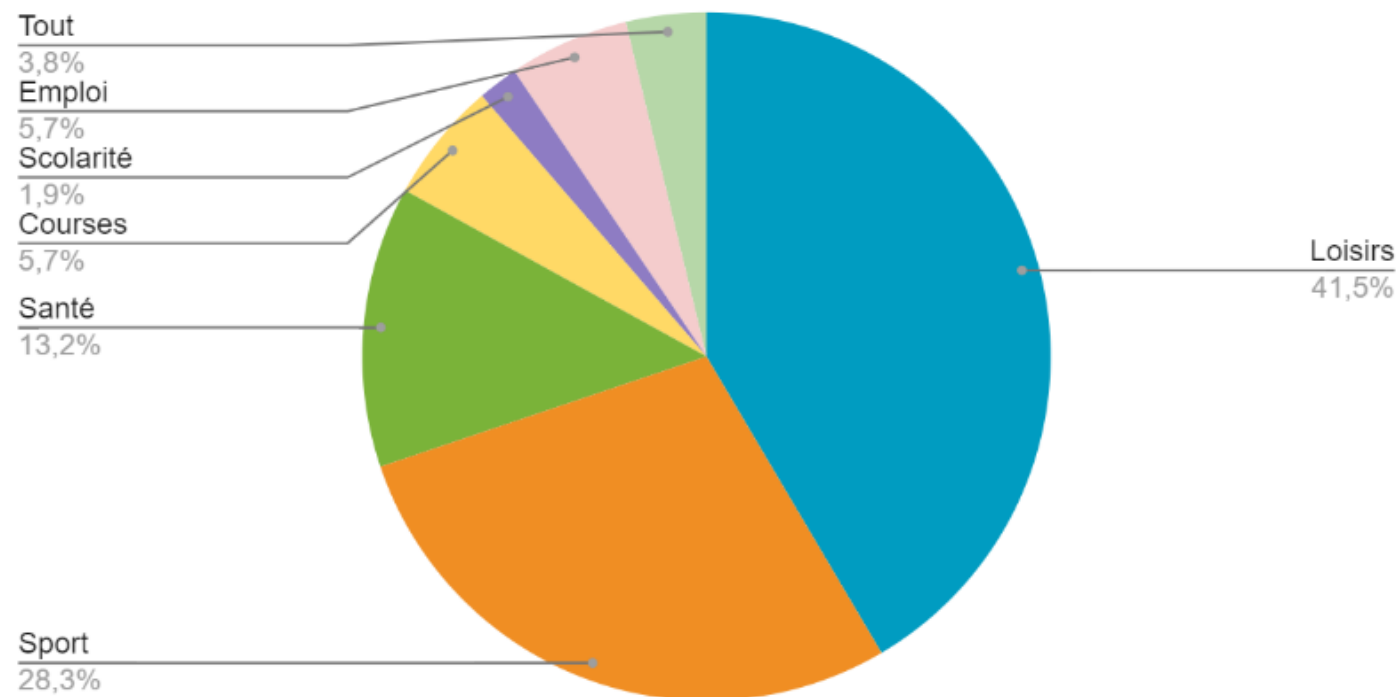


Figure: Type d'activité renoncée à cause d'une difficulté à se déplacer, enquête CCHSAM, 2023

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

Une population vieillissante avec des solutions locales

Une perte de mobilité et une dépendance à l'entourage pour se déplacer

→ Avec des solutions locales existantes :

- Les personnes âgées **conduisent jusqu'à un âge avancé**
- **Grande solidarité** familiale et de voisinage sur le territoire
- Les personnes âgées ont tendance à **déménager vers des communes ayant de nombreux commerces et services** (ex: Fresnay-sur-Sarthe et Beaumont-sur-Sarthe)
- **Transport à la demande** de l'association Réso'Ap, Navette de Fresnay sur Sarthe (sur la commune), service taxi de Bérus...
- Services à domicile, taxis, VSL, etc...

TAD (transport à la demande) : service de transport en commun qui ne se déclenche qu'à partir de la réservation d'un usager, sur des « arrêts » prédéterminés ou en porte en porte.

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

Des déplacements en grande majorité réalisés en voiture



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 :

- 73,6% en voiture
- 8,2% en marchant
- 7,4% en train
- 3,9% en covoiturage
- 3% vélo
- 1,7% en vélo à assistance électrique

Certains enquêtés cumulent plusieurs moyens de transport.

Les données INSEE (2019) renforcent cette prégnance de la voiture (85,7% des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail sur la CCHSAM)

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

Des flux pendulaires importants vers Alençon et Le Mans...

Lieu de travail des actifs de la CCHSAM

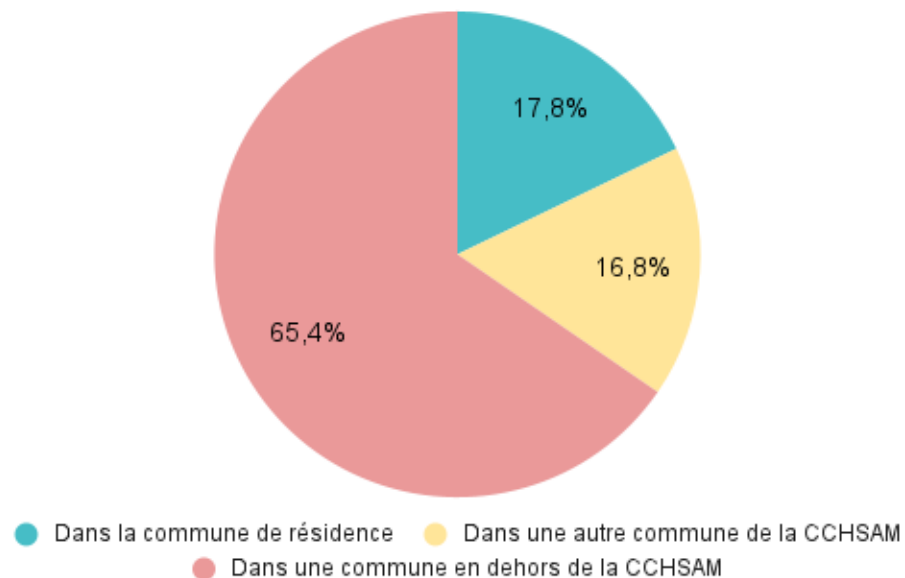



Figure: Lieu de travail des actifs de la communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, enquête CCHSAM, 2023

.. avec de nombreux points de départ -> **Nombreuses opportunités de covoiturage sur l'axe Alençon – Le mans**

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

Une faible offre de points de covoiturage

- 2 aires de covoiturage existantes d'initiative privée ... méconnues  Au Super U de Beaumont sur Sarthe et Fresnay sur Sarthe Aires non référencées
- + une aire de covoiturage en création à Montreuil-le-Chétif

Un repérage de communes qui se positionnent sur des aires de covoiturage

Communes qui souhaitent porter la création d'une aire de covoiturage

Saint-Léonard-des-Bois
 Bourg-le-Roi
 Piacé
 Vivoin

Communes qui se positionnent avec des travaux à effectuer (CC ou communes ?)

Ancinnes
 Moulins-le-Carbonnel
 Gesnes-le-Gandelin
 Béthon
 Cherisay
 Sougé-le-Ganelon
 Saint-Aubin-de-Locquenay
 Saint-Christophe-du-Jambet
 Saint-Marceau

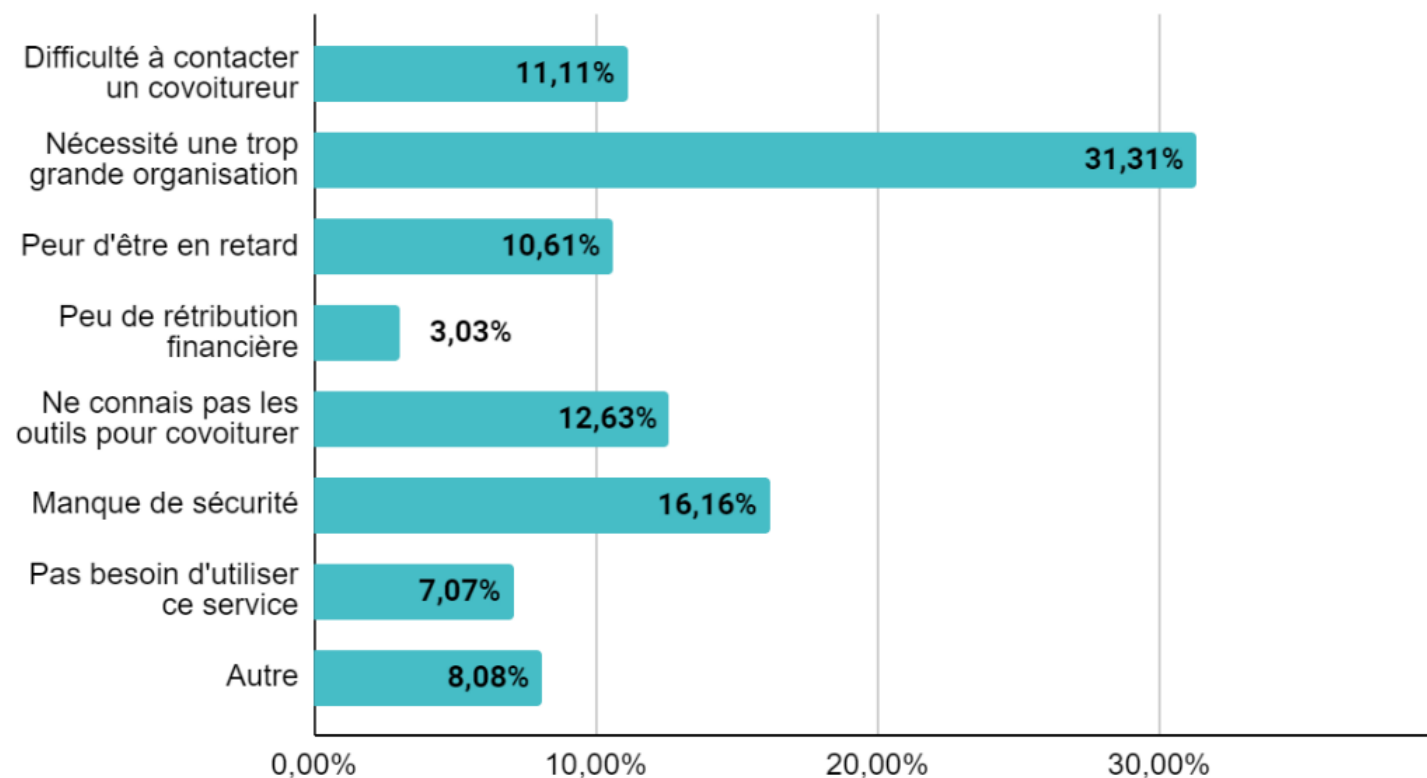
Emplacements évoqués plusieurs* fois par les communes comme pertinents sur le territoire

Les 2 Gares (*10/31)
 Les accès d'autoroute (Rouessé Fontaine et Maresché) (*7/31)
 Sur la D 338 (*11/31)

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

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

Pour quels motifs n'avez-vous jamais covoiturer ?



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

⑤ Les enjeux de mobilité pour l'attractivité des entreprises

Rencontres avec les entreprises Eiffage, Hutchinson, Super U de Beaumont-sur-Sarthe, le club d'entreprises de la Haute Sarthe, le Pôle hospitalier et gériatrique du Nord Sarthe, agence d'intérim ACTUAL.

Des difficultés de recrutement en lien avec la mobilité

- **Manque d'infrastructures et services de mobilité sur le territoire** → Freins à l'utilisation du train, du car, du vélo, du covoiturage etc.
- **Manque d'offre de logements en location** → Donc obligation de faire des trajets quotidiens plus ou moins importants

Les plus difficile à recruter : **les jeunes en alternance** habitant à l'extérieur de la CCHSAM

- Pas l'envie de se véhiculer
- Pas les moyens financiers de financer un véhicule ou un logement sur place
- Ne trouvent pas de logement sur le territoire

⑤ Les enjeux de mobilité pour l'attractivité des entreprises

Le manque de liaisons facilitées entre les modes de transport collectif pour les salariés

Concernant les actifs qui viennent de la CCHSAM et de l'extérieur

- Pas d'interconnexion entre les transports : Arrêt de car/ gare, arrêt de car/ entreprises,
- Pas de cheminements piétons ou pistes cyclables aux abords des gares, à certains arrêts de cars Aléop,
- L'intermodalité n'est pas aujourd'hui organisée

Les personnes qui arrivent aux gares se retrouvent « bloquées »

Exemple de l'ESAT Kalistâ à Marolles-les-Braults → une navette vient chercher et déposer les salariés à la gare de Vivoin-Beaumont

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

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

Nombre d'usagers par jour:

Gare La Hutte Coulombiers	
Nombre de montées sur une semaine	Nombre de descentes sur une semaine
200	188

Gare Vivoin-Beaumont	
Nombre de montées sur une semaine	Nombre de descentes sur une semaine
495	476

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

Faible fréquentation des 2 gares le week-end et le mercredi → trajets liés au travail ou aux études

Nombre de TER par gare par jour :

La Hutte Coulombiers → **17** dont 9 vers Le Mans
 Vivoin-Beaumont → **23** dont 12 vers Le Mans

Figure : SNCF, consulté le lundi 13 mars 2023

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

Horaires de départ
Gare La Hutte- Coulombiers

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 : Horaires pour le lundi 17 avril 2023, SNCF, consulté le 14/03/2023

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

Horaires de départ
Gare Vivoin-Beaumont

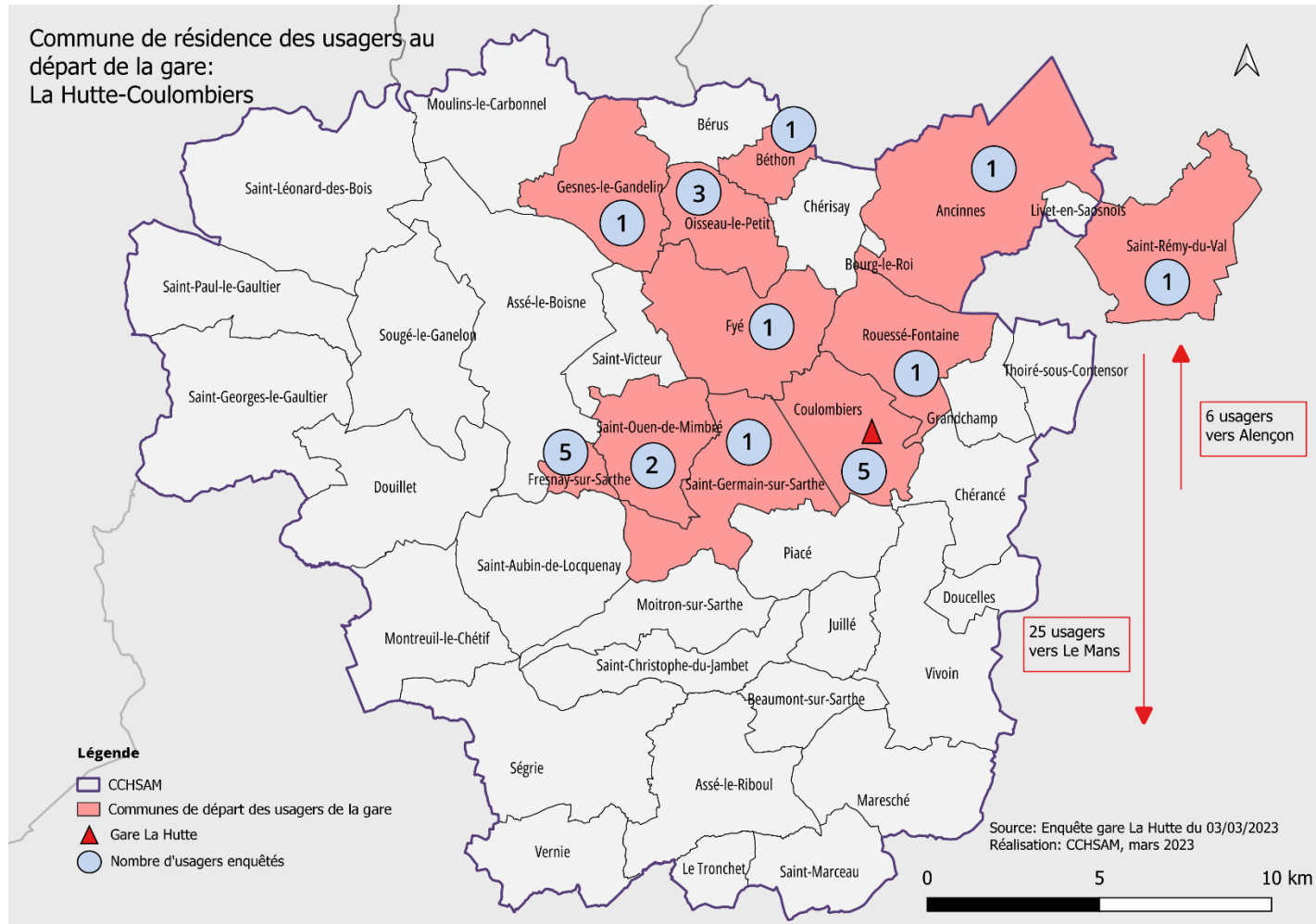
Vivoin – Alençon 8 trains	Alençon – Vivoin 9 trains	Vivoin - Le Mans 10 trains	Le Mans-Vivoin 8 trains
Entre 15 et 20 min de trajet		Entre 22 et 33 min de trajet	
6h35	6h24	6h02	6h13
7h17	6h41	6h43	6h43
8h17	7h24	7h01	7h43
12h48	7h47	7h43	12h26
13h17	8h24	8h07	12h43
17h01	8h59	8h43	16h36
17h27	12h41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

Figure : Horaires pour le lundi 17 avril 2023, SNCF, consulté le 14/03/2023

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

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

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 pour **le travail** (14/22) et **étude** (6/22).

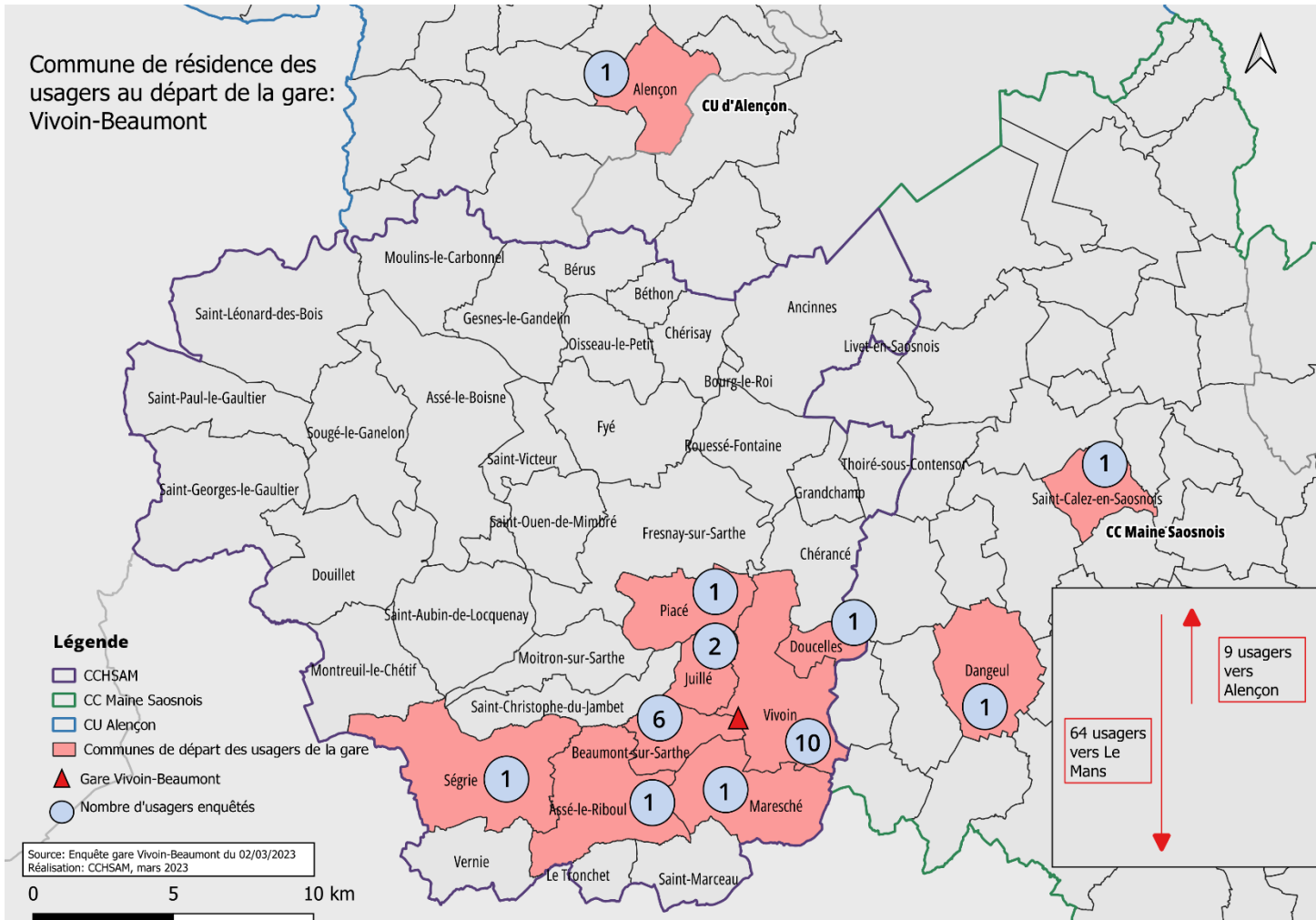
Sur les 22 enquêtés :

- 21 sont venus en voiture
- 13 enquêtés viennent de communes ≤ 7 Km

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

Zone de chalandise des gares suivant la destination

Quelques indications à partir de l'enquête « express » auprès des usagers des gares du territoire



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

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 pour **les études (16/26) et le travail (9/26).**

Sur les 26 enquêtés:

- 18 sont venus en voiture
- 7 sont venus à pied
- 1 est venu en trottinette électrique

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



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

GARE LA HUTTE-COULOMBIERS

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

- 800m entre l'arrêt de car et la gare
- Trafic important sur la D310 (2 602 véhicule/ jour en moyenne)
- A étudier avec Aléop : boucle par la gare

→ Pénalise l'utilisation combinée des transports collectifs



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

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

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

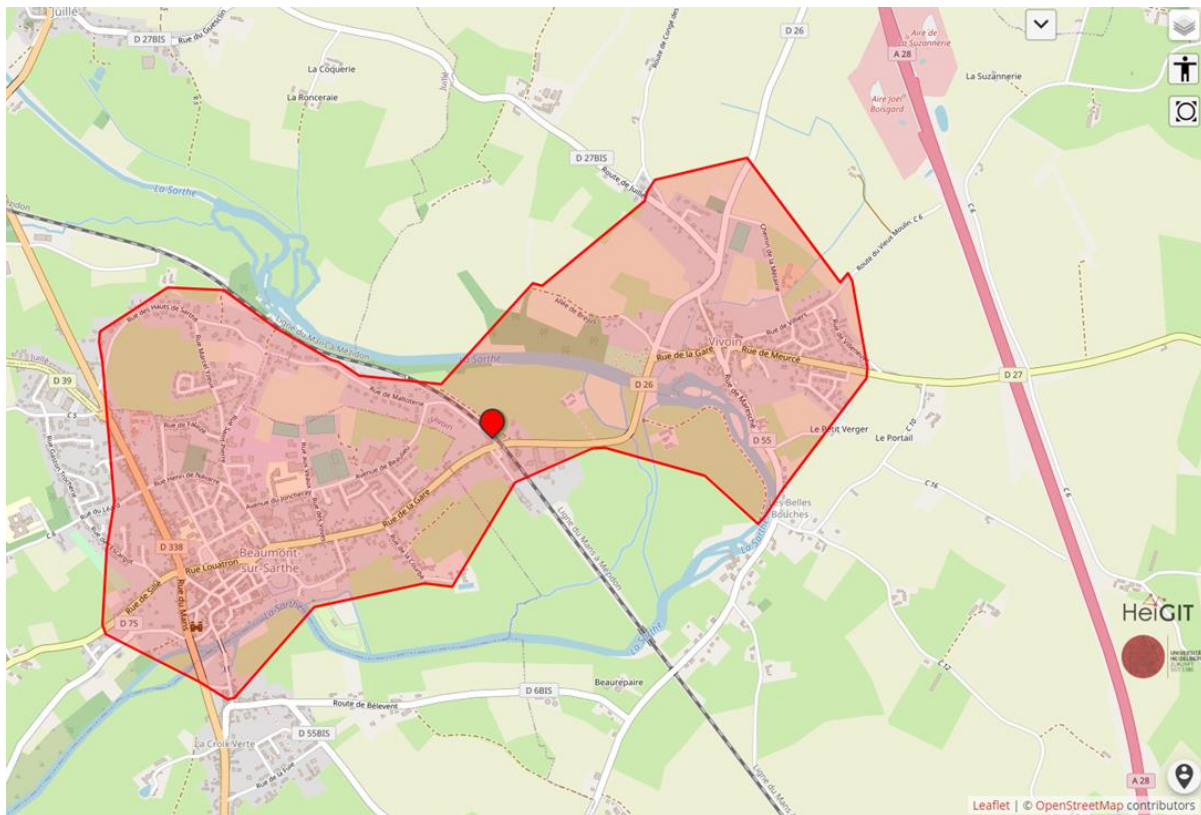


Figure: Carte des isochrones de 20 minutes à pied au départ de la gare Vivoin-Beaumont, openrouteservice, janvier 2023

GARE VIVOIN-BEAUMONT

→ 20 min à pied max pour rejoindre la gare au départ des centres de Vivoin et Beaumont

Manque de sécurité sur le parcours piétons et vélos entre l'arrêt de car Aléop à Beaumont et la gare Vivoin-Beaumont

- 1,5 km entre l'arrêt de car et la gare

Absence de parcours aménagé piétons et vélos entre le centre de Vivoin et la gare Vivoin-Beaumont

→ Pénalise l'utilisation combinée des transports collectifs

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

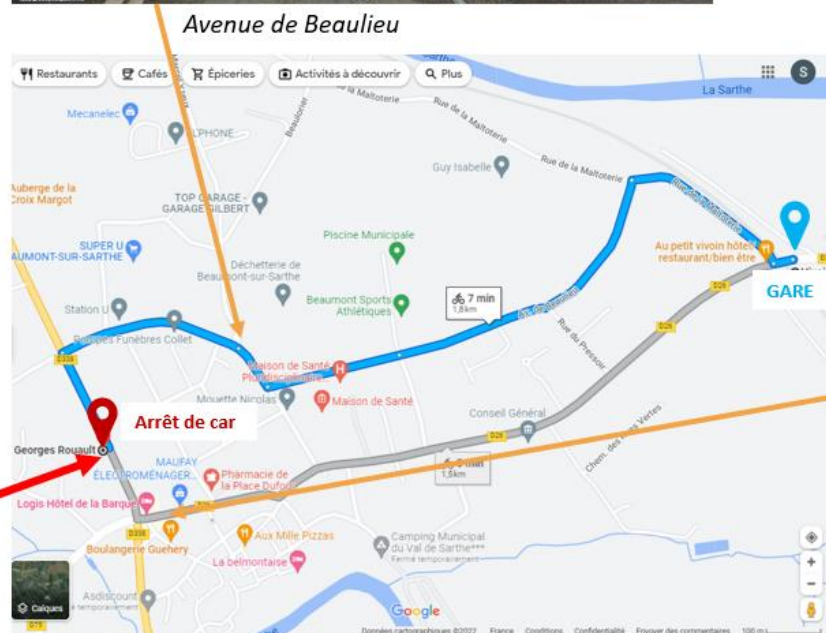
L'absence de liaison aménagagée vers les gares mais de nombreux rabattements possibles

GARE VIVOIN-BEAUMONT

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



1,5 km sur D26 = 20 minutes de marche



- Route étroite
- Trafic important
- Discontinuité des trottoirs
- Itinéraire de substitution



Centre social Georges Rouault

D26

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

→ [lien](#)

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

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



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

GARE VIVOIN-BEAUMONT

La traversée de la Sarthe comme principale difficulté pour une **liaison en modes actifs (marche et vélo)** de la **gare au bourg de Vivoin**

- 1,2 km entre le bourg de Vivoin et la gare
- Sur route étroite
- Possibilité de faire uniquement une voie piétonne, chaussée pas assez large pour du cyclable ou coût de l'ouvrage important (étude de faisabilité réalisée par le Département en cours)

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

Très peu d'aménagements cyclables pour les trajets du quotidien sur le territoire

- Bande cyclable à Beaumont jugée dangereuse
- Voie verte Chérancé-Les Mées

Des axes routiers actuellement inadaptés à la pratique du vélo

Obstacles à la pratique du vélo:

- Routes étroites et sinueuses
- Routes à fort trafic et une vitesse de circulation élevée
- Pas d'aménagement spécifique pour la sécurisation de la pratique du vélo au quotidien
- Axes routiers qui traversent la Sarthe qui nécessitent des ouvrages onéreux

De nombreuses voies utilisées pour le tourisme pouvant partiellement être valorisées pour le quotidien

- Chemins de randonnées pédestres ou circuits VTT -> liaisons cyclables et piétonnes
- Ancienne voie ferrée -> voie douce

Des initiatives communales d'aménagements offrant un espace aux piétons en limitant la circulation voiture

Ex: Zone de rencontre au centre-bourg à Beaumont, interdiction des voitures sur certaines rues (Béthon, Bourg le Roi), zone limitée à 30 , voies réservées aux piétons (St-Aubin-de-Locquenay, Saint-Ouen-de-Mimbré, Sougé-le-Ganelon, Bérus)...

⑧ Des initiatives liées à la mobilité sur le territoire

Initiatives communales

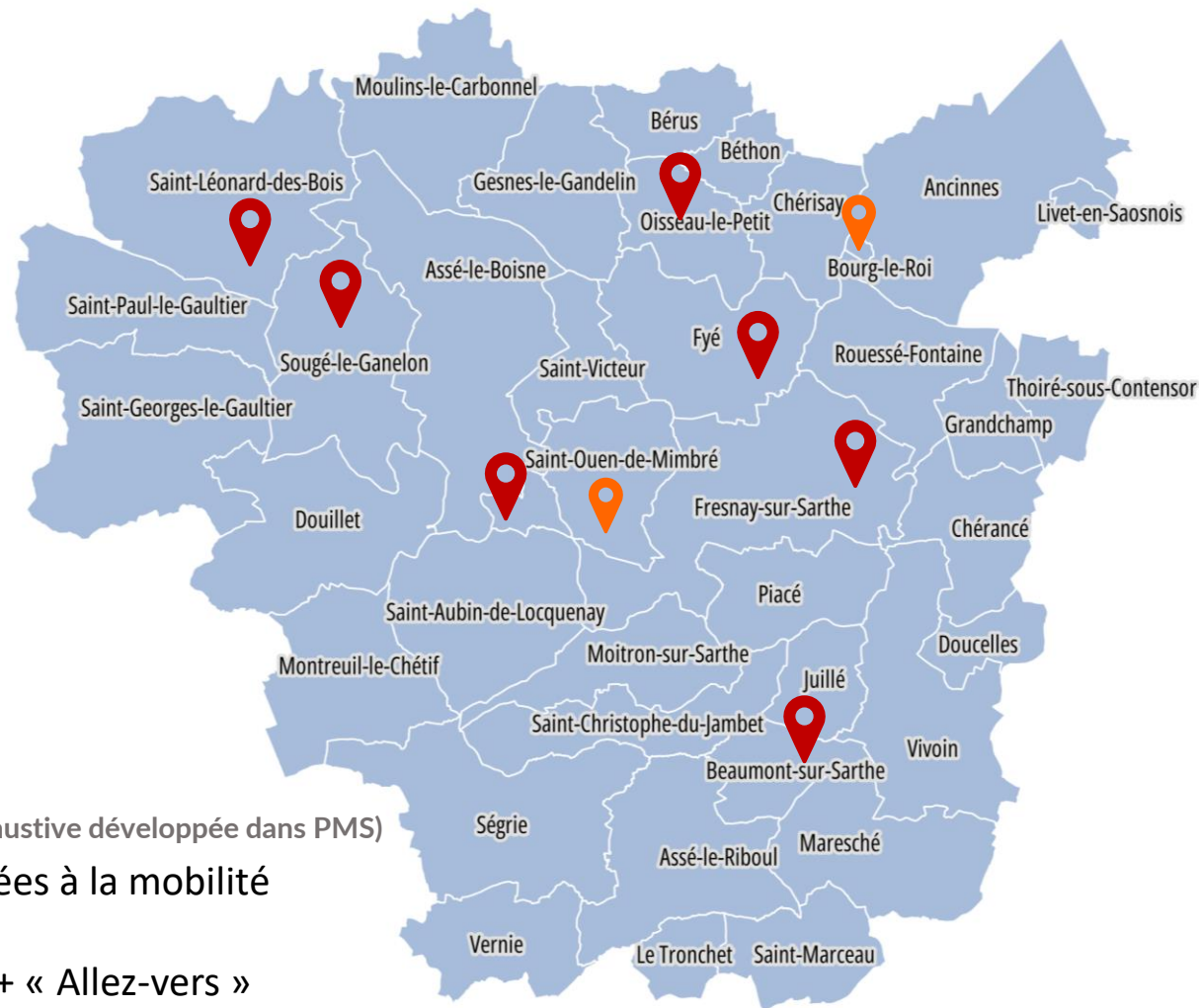
- Navette de Fresnay-sur-Sarthe
- Aide au permis de conduire de 200 € pour les Fresnois de 18 à 25 ans qui passe leur permis dans une auto-école de la commune (Fresnay-sur-Sarthe)
- Service de Taxi à Bérus
- Bornes de recharge de voitures électriques

Initiatives privées

- Bornes de recharge de voitures électriques (Super U de Beaumont-sur-Sarthe et Eiffage à Fresnay-sur-Sarthe...)
- Location de vélos et vélos à assistance électrique (« Chase the Line » à Saint-Léonard-des-Bois, « Il est Beaumont vélo » à Beaumont-sur-Sarthe)

Initiatives associatives à mieux faire connaître (liste non exhaustive développée dans PMS)

- Centres sociaux → divers moyens matériels disponibles et actions liées à la mobilité notamment pour les plus jeunes et les familles + « Allez-vers »
- Mission locale → ateliers mobilité, préparation au passage du code + « Allez-vers »
- Carbur'Péra → accompagnement à la mobilité, garage solidaire, service de location de véhicules
- Réso'ap : accompagnement véhiculé pour les rdv médicaux, administratifs...



Bornes



Bornes en projet 30

⑨ Formulation des enjeux pour le territoire de la CCHSAM

- 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 chemin, 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**