



# PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Validé en Conseil Communautaire le 15 avril 2024



# 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.

AR CONTROLE DE LEGALITE : 072-200072700-20240415-DEL20240415061-DE  
en date du 19/04/2024 ; REFERENCE ACTE : DEL20240415061

# Table des matières

Les objectifs du Plan de Mobilité Simplifié (PMS).....	10
La consultation mise en œuvre pour l'élaboration du diagnostic mobilité.....	10
Étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) .....	13
<b>DIAGNOSTIC ET ENJEUX .....</b>	<b>14</b>
① Un territoire rural multipolarisé et traversé par l'axe Alençon- Le Mans.....	16
1.1 Un territoire rural multipolarisé, situé entre deux pôles urbains en relative proximité .....	16
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 .....	17
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) .....	20
② Un découpage du territoire marqué par des flux de déplacement différents.....	21
2.1 Un territoire découpé en 3 zones.....	21
2.2 Une polarisation des déplacements à l'extérieur de la Communauté de communes.....	22
③ Une forte dépendance à la voiture sur le territoire qui impacte les personnes vulnérables économiquement et/ou socialement .....	24
3.1 Une dépendance qui pénalise davantage les jeunes .....	24
3.2 Un isolement des personnes précaires .....	27
3.3 Une population vieillissante avec des besoins de mobilité spécifiques mais disposant de solutions locales .....	28
④ Une utilisation de la voiture incontournable qui constitue une ressource exploitable pour l'essor du covoiturage .....	29
4.1 Des déplacements en grande majorité réalisés en voiture.....	29
4.2 Des flux pendulaires vers des pôles d'attraction, avec de nombreux points de départ.....	31
4.3 Une organisation fastidieuse et un manque de sécurité comme principaux freins au covoiturage sur le territoire .....	33
⑤ Des enjeux de mobilité pour l'attractivité des entreprises .....	34
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 .....	34
5.2 Un manque de liaison facilité entre les modes de transport.....	34
5.3 Focus sur les enquêtes réalisées auprès des salariés d'Eiffage et d'Hutchinson.....	35
5.4 Les faits « mobilité » marquants identifiés par les enquêtes auprès des salariés.....	36
⑥ La présence de deux gares/ haltes ferroviaires : un atout à valoriser .....	37

6.1 Une fréquentation plus marquée sur la Gare de Vivoin-Beaumont qui est liée à la destination principale vers Le Mans.....	37
6.2 Une fréquence de train au départ et à destination de la Gare Vivoin-Beaumont plus importante.....	39
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.....	40
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 .....	42
6.5 La fiabilité du train remis en cause par les usagers.....	42
6.6 L'aménagement des gares : des actions réalisées par les communes pour renforcer l'usage du TER .....	43
6.7 L'absence de liaison aménagée vers les gares mais de nombreux rabattements possibles .	45
⑦ Des aménagements cyclables pour les trajets du quotidien inexistantes et des initiatives isolées pour les piétons.....	54
7.1 L'inexistence d'aménagements cyclables pour les trajets du quotidien sur le territoire .....	54
7.2 Des axes routiers actuellement inadaptés à la pratique du vélo .....	55
7.3 De nombreuses initiatives communales d'aménagement offrant un espace aux piétons....	55
⑧ Des initiatives liées à la mobilité sur le territoire .....	57
8.1 Les initiatives communales.....	57
8.2 Les initiatives privées ou hors CCHSAM .....	58
8.3 Les initiatives associatives à mieux faire connaître.....	58
8.4 Les initiatives de la CCHSAM pour « aller vers » .....	59
⑨ Synthèse AFOM (Atouts/ Faiblesses/ Opportunités/ Menaces) du diagnostic.....	60
⑩ Formulation des enjeux de mobilité de la CCHSAM.....	60
<b>STRATÉGIE ET OBJECTIFS.....</b>	<b>62</b>
① Méthode de définition des actions « Mobilités » portées par la CCHSAM.....	66
Concertation avec les mairies.....	66
Consultation des représentants de l'Etat, de la Région Pays de la Loire, du Département de la Sarthe et des intercommunalités du bassin de mobilité Nord Sarthe .....	66
Consultation avec les partenaires locaux : Comité des Partenaires .....	67
② Les objectifs « Mobilités » de la CCHSAM .....	67
<b>PLAN D' ACTIONS .....</b>	<b>70</b>
Action n°1 : Contrat de projet « Chargé de Mission Mobilité » .....	78
Action n°2 : S'appuyer sur des outils existants pour accompagner les changements de pratiques	79
Action n°3 : Structurer un maillage de points de covoiturage sur le territoire avec les communes volontaires .....	80

Action n°4 : Dynamiser et animer la pratique du covoiturage sur le territoire .....	81
Action n°5 : Disposer d'un arrêt de car ligne 210 devant les deux gares.....	82
Action n°6 : Développer les liaisons TER Alençon/ Le Mans desservant les deux gares du territoire Haute Sarthe Alpes Mancelles.....	83
Action n°7 : Collaborer à la mise en place du TAD (Transport à la demande) régional (2025) .....	86
Action n°8 : Porter une réflexion sur un « point info mobilités » CCHSAM.....	87
Action n°9 : Réaliser un « Guide des mobilités » sur la CCHSAM.....	88
Action n°10 : Participer au financement de l'aménagement du parking de la gare Vivoin-Beaumont .....	89
Action n°11 : Expérimenter un service de navette reliant le centre de Fresnay-sur-Sarthe et la gare La Hutte-Coulombiers avec extension possible sur Saint-Léonard-des-Bois en période estivale ....	90
Action n°12 : Porter et coordonner des événements et des animations « mobilité » afin de fédérer les acteurs locaux et accompagner les changements de pratiques.....	90
Action n°13 : Collaborer au projet du Conseil Départemental de création d'une voie verte sur les anciens chemins de fer reliant Fresnay-sur-Sarthe à Saint-Rémy-de-Sillé (projet pour 2027).....	91
Action n°14 : Réflexion sur la mise en place d'une aide financière à l'achat d'un vélo et/ou vélo à assistance électrique (VAE) .....	96
Action n°15 : Réflexion sur les opportunités de liaisons en modes actifs (vélo et marche) autour des pôles structurants .....	97
Action n°16 : Référencer l'offre de stationnement vélos et apporter du conseil aux communes pour de nouveaux emplacements.....	98
Action n°17 : Accompagner les projets pour un itinéraire cyclable et/ou piéton entre Vivoin et la gare de Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe et la gare de Vivoin.....	99
Action n°18 : Réflexion sur la mise en place d'un service d'autopartage sur un pôle structurant de la CCHSAM (véhicule électrique) .....	100
<b>Critères d'évaluation des actions .....</b>	<b>102</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>106</b>

AR CONTROLE DE LEGALITE : 072-200072700-20240415-DEL20240415061-DE  
en date du 19/04/2024 ; REFERENCE ACTE : DEL20240415061

## 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](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 Plan de Mobilité Simplifié

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<sup>er</sup> 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).

Le diagnostic et les enjeux mobilités de la CCHSAM ont été approuvé par le conseil communautaire le 02 mai 2023.

La stratégie et les objectifs ont été validé par le conseil communautaire le 03 juillet 2023.

Ensuite, les actions mobilités issus du diagnostic partagé et des expressions des communes ont été présentées et priorisées par les maires lors de 3 réunions de consultation début septembre 2023 (détail en pages 65 et 66).

Le projet de plan d'actions a également été présenté aux partenaires institutionnels (Sous-préfecture de Mamers, DDT, Région Pays de la Loire, Département de la Sarthe et CC Maine Saosnois) au cours d'une réunion itinérante en car sur le territoire le jeudi 21 septembre 2023 (annexe 11).

Le Comité des Partenaires a rendu un avis favorable sur le projet de plan d'actions mobilité de la CCHSAM le jeudi 28 septembre 2023 (annexe 12).

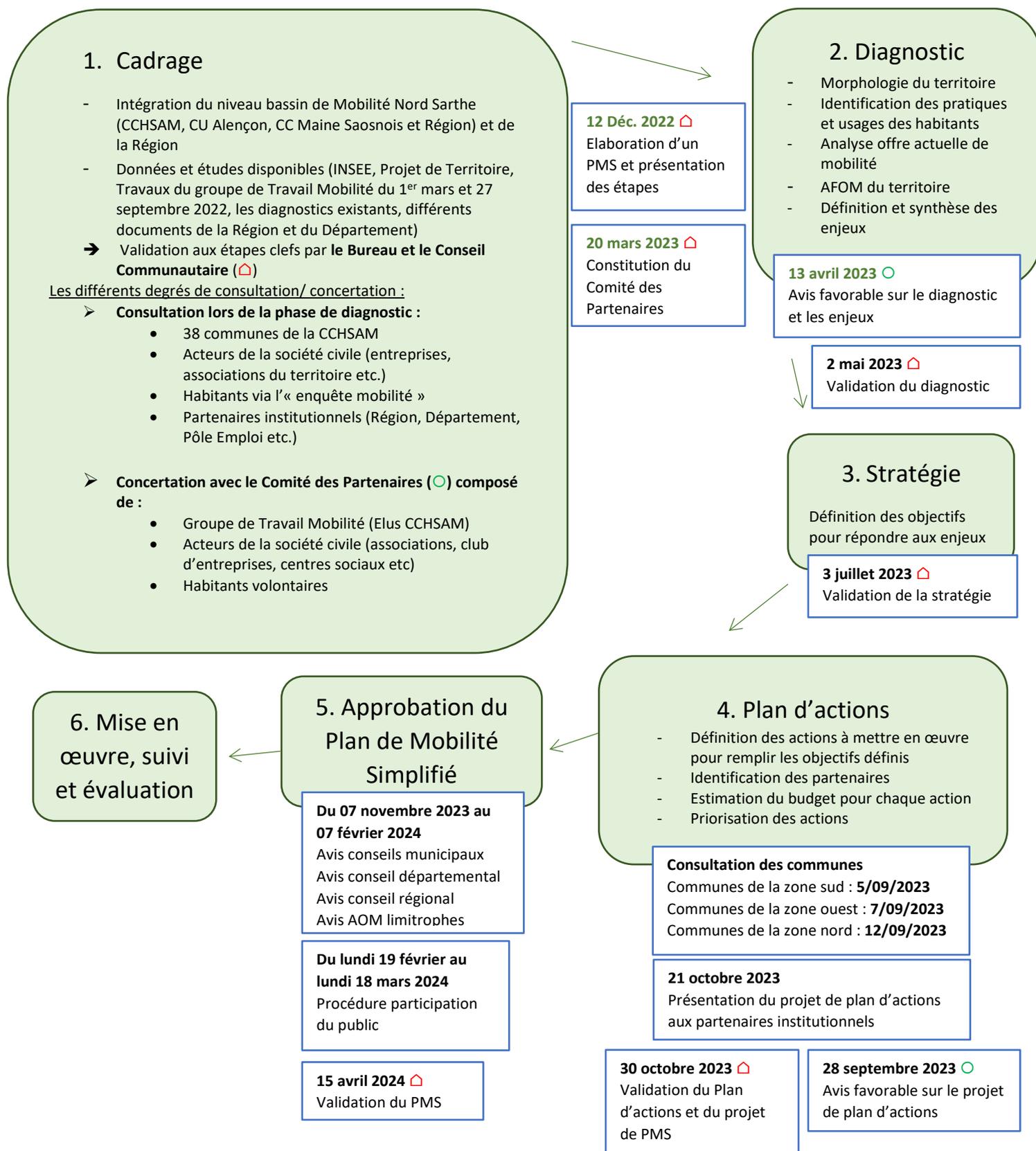
Le projet de Plan de Mobilité Simplifié comprenant le diagnostic territorial et les enjeux, la stratégie ainsi que les objectifs, et le plan d'actions a été validé par le Conseil communautaire le 30 octobre 2023.

Les Conseils municipaux, le Conseil Départemental et le Conseil Régional et les autorités organisatrices de la mobilité limitrophes (la Communauté Urbaine d'Alençon, la communauté

de communes des Monts des Avaloirs et le Pôle métropolitain Le Mans Sarthe) ont été consulté au sens de l'article L1214-36-1 du Code des Transports. Les organismes et associations cités à ce même article ont également été informés de la possibilité d'être consulté sur le projet, à leur demande.

Le projet de Plan de Mobilité Simplifié a ensuite été soumis à une procédure de participation du public dans les conditions prévues au II de l'article L123-19-1 du Code de l'environnement du lundi 19 février 2024 à 9h00 jusqu'au lundi 18 mars 2024 à 17h00. Toute personne a pu prendre connaissance du dossier de consultation, en format numérique ou en format papier au siège de la communauté de commune et formuler un avis si elle le souhaitait.

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





# DIAGNOSTIC ET ENJEUX

AR CONTROLE DE LEGALITE : 072-200072700-20240415-DEL20240415061-DE  
en date du 19/04/2024 ; REFERENCE ACTE : DEL20240415061

## 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.

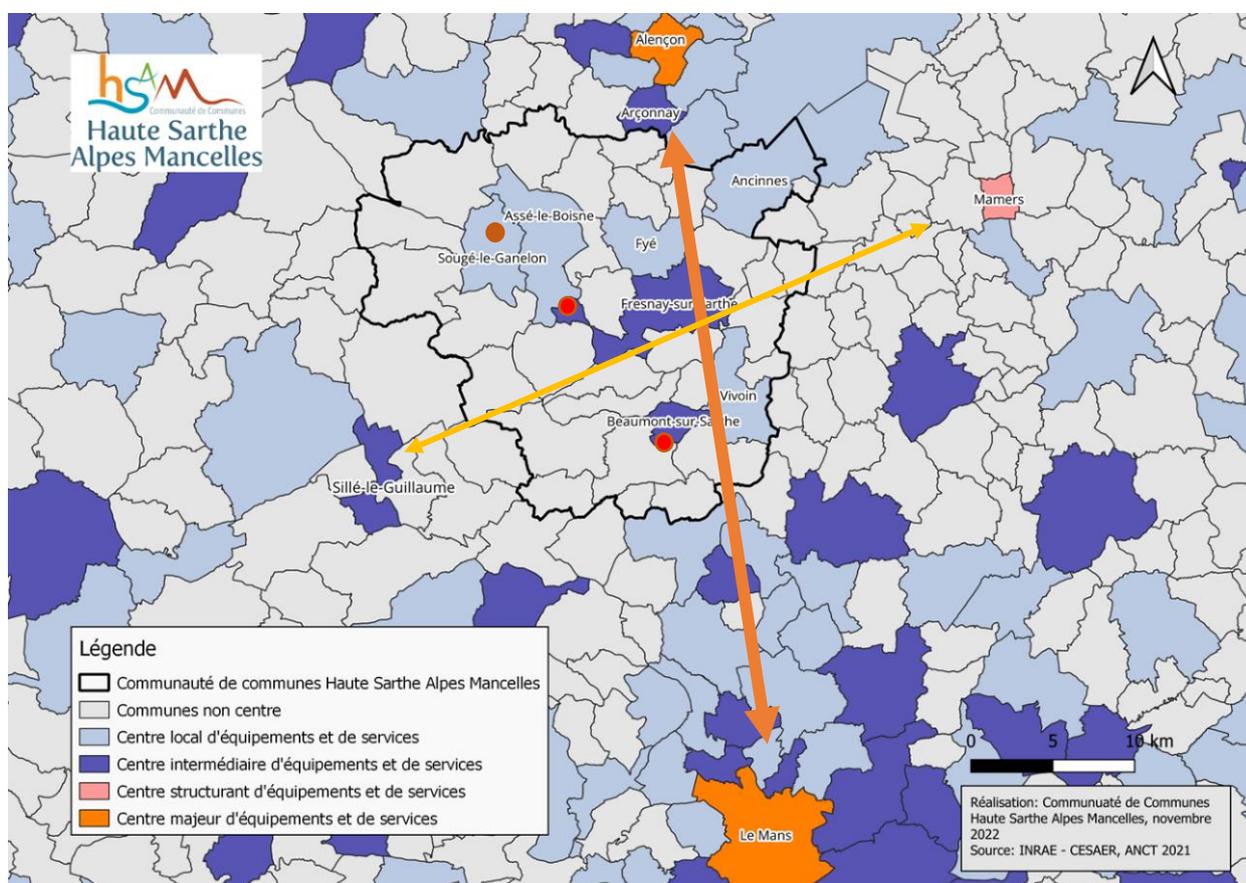


Figure 1: Carte des niveaux d'équipements et de services des communes, CCHSAM, novembre 2022.

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 **Mangers** 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 Maresché<sup>1</sup>. Plus précisément, elle comptabilise 7651 véhicules/jour en moyenne sur la commune de Saint-Marceau dont 9% de poids lourds<sup>2</sup>.

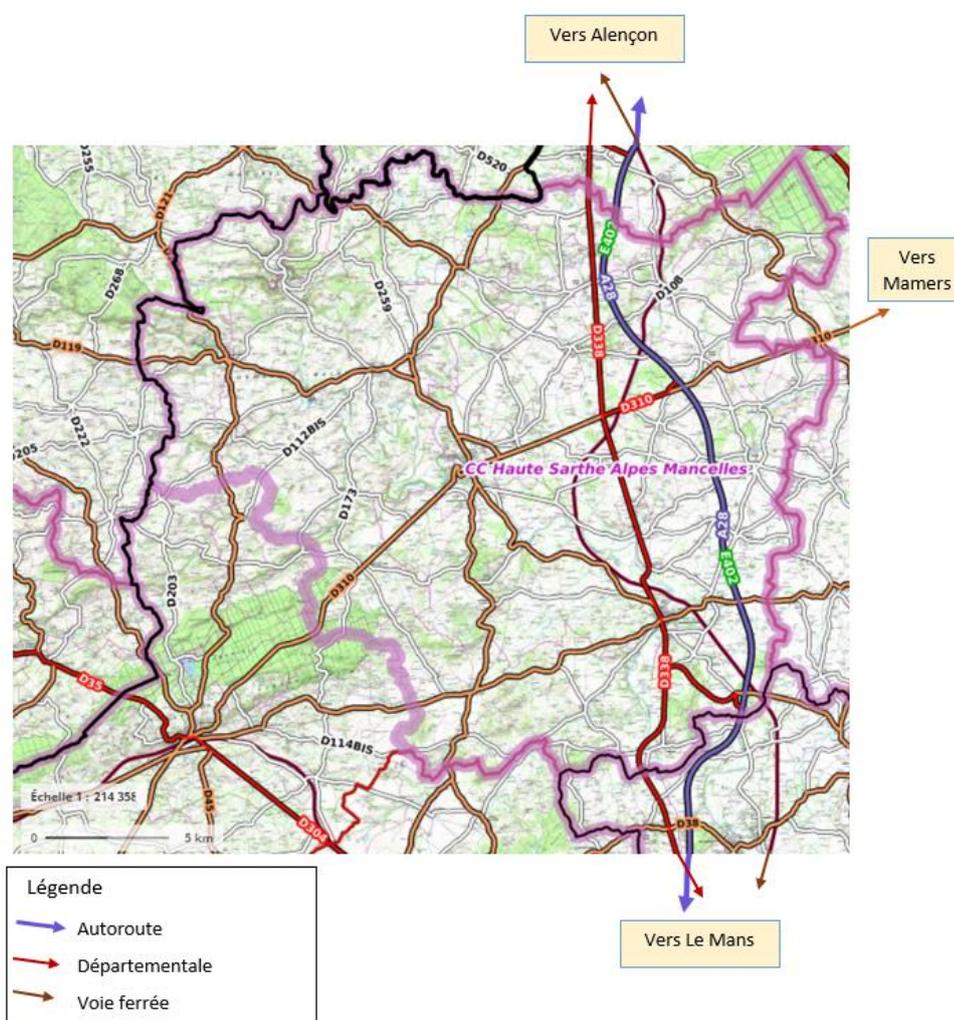


Figure 2: Carte routière à l'échelle de la CCHSAM, GéoPortail, janvier 2023.

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

<sup>2</sup> 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.

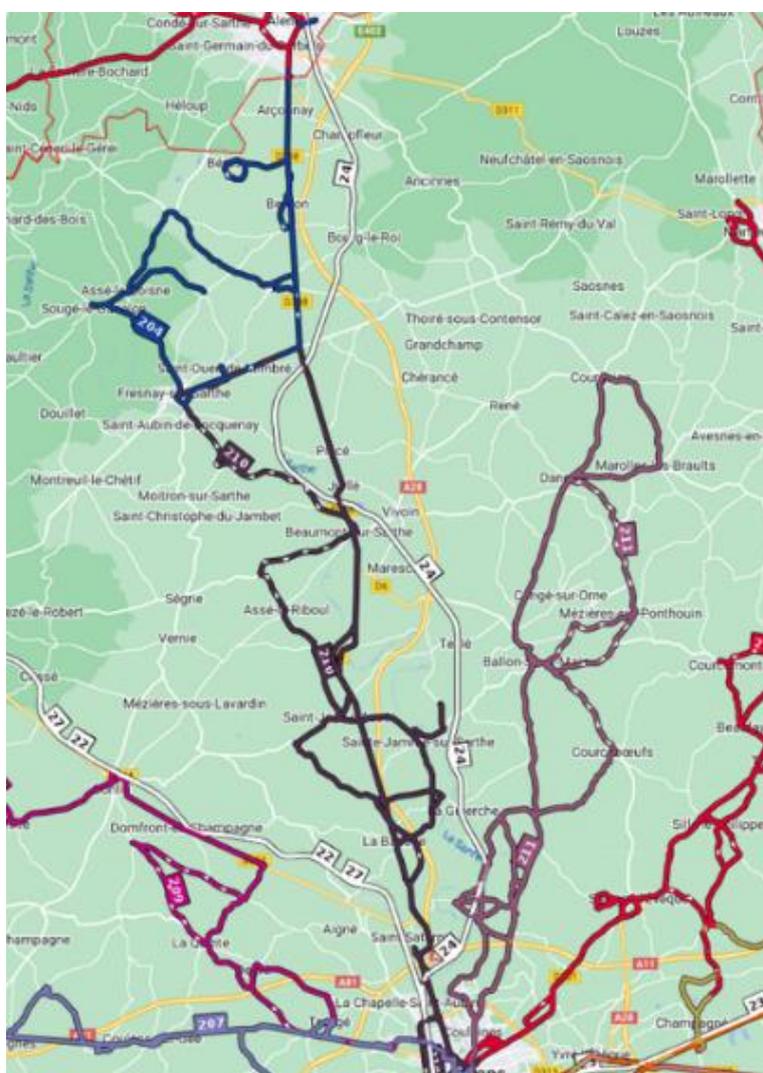


Figure 3: Carte des lignes de car, Aléop, 2023

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.

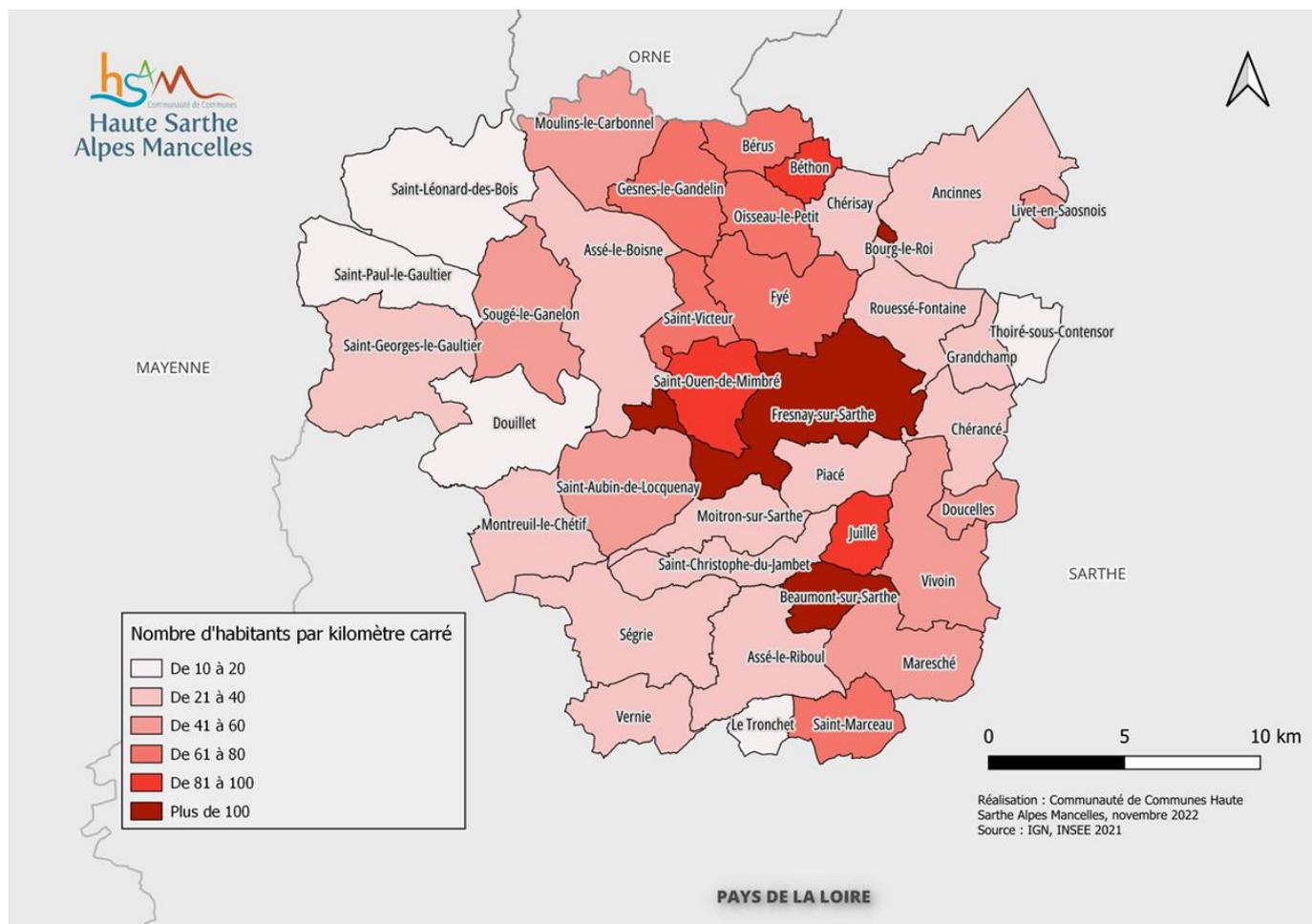


Figure 4: Carte de la densité de population par commune à l'échelle de la CCHSAM, CCHSAM, novembre 2022.

*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 kilomètres 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.

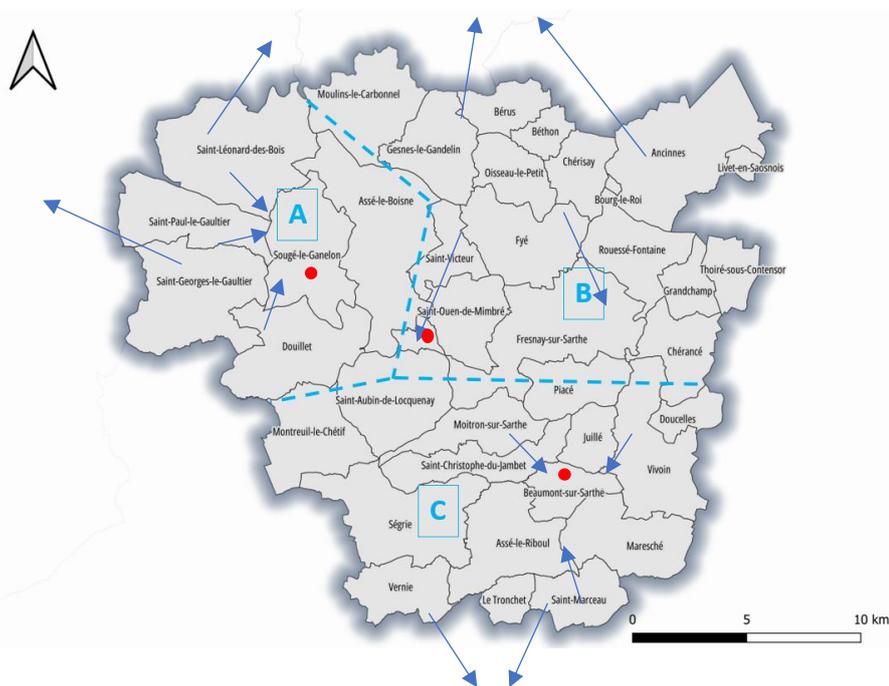


Figure 5: Carte du découpage de la CCHSAM en zones ayant des flux de déplacements différents, CCHSAM, janvier 2023.

#### 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 :

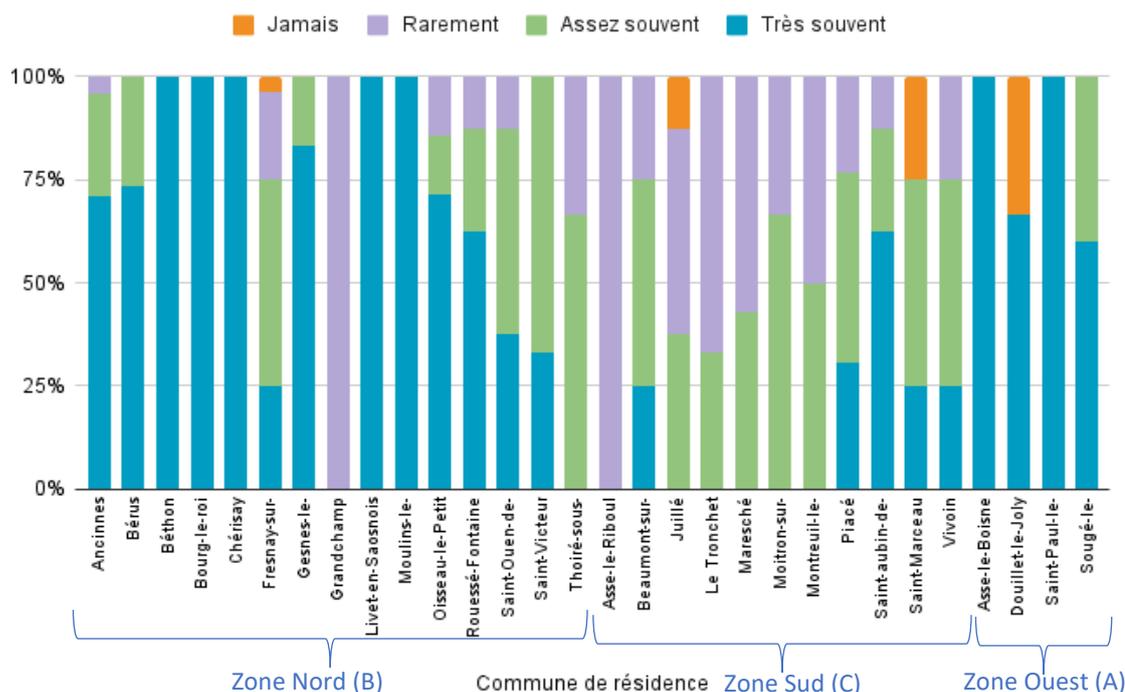


Figure 6: Fréquence des déplacements à Alençon en fonction de la commune de résidence, enquête CCHSAM, 2023

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 :

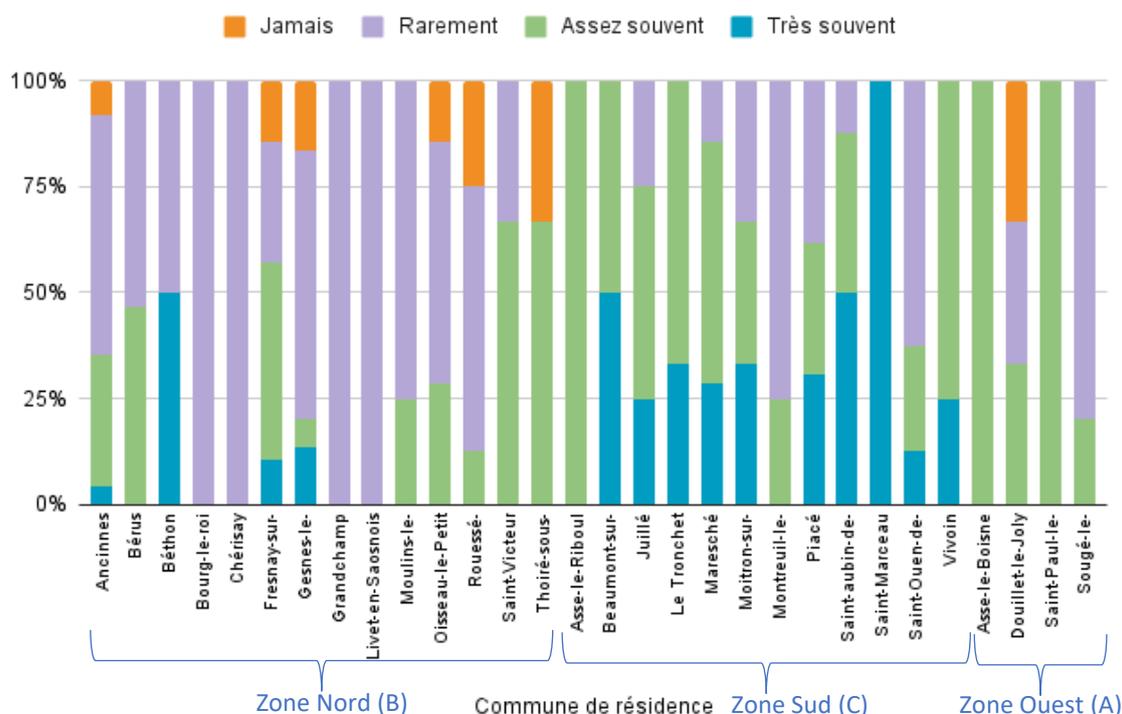


Figure 7: Fréquence des déplacements au Mans en fonction de la commune de résidence, enquête CCHSAM, 2023

### 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

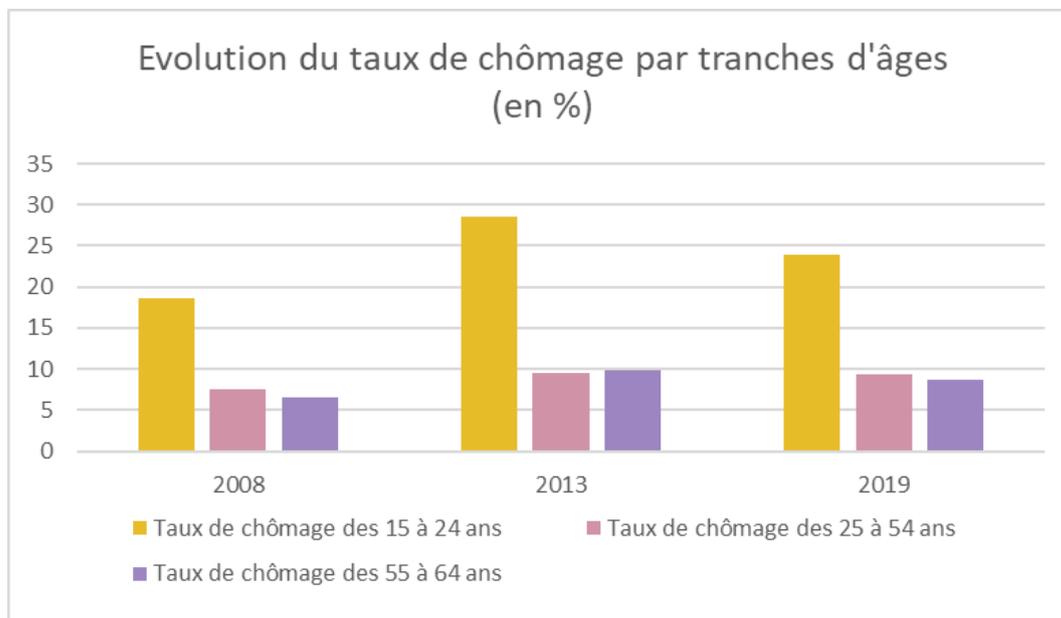


Figure 8: Evolution du taux de chômage à l'échelle de la CCHSAM par grandes tranches d'âge, Insee, 2008, 2013, 2019

**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

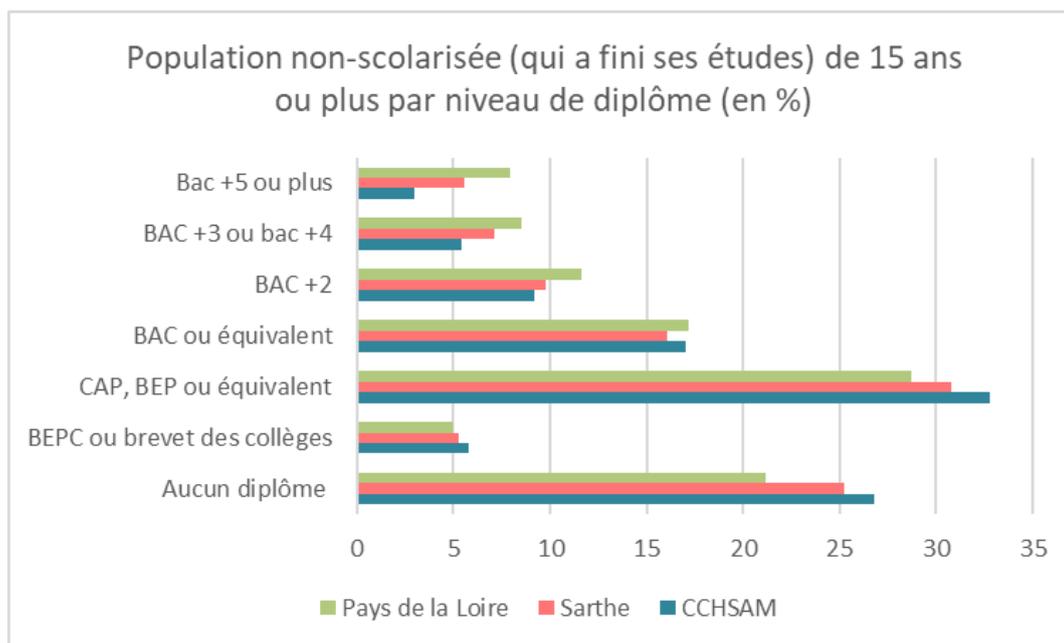


Figure 9: Population non scolarisée de 15 ans ou plus par niveau de diplôme, Insee, 2019.

**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 CCHSAM<sup>3</sup> sont scolarisés contre 49,6% en Pays de la Loire<sup>4</sup>.

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 2008<sup>5</sup>. Une offre de transport collectif participe à l'installation d'une population plus jeune sur le territoire pour pallier le vieillissement de la population.

<sup>3</sup> Scolarisation selon l'âge en 2019, Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, Insee, RP2019.

<sup>4</sup> Scolarisation selon l'âge en 2019, Région Pays de la Loire, Insee, RP2019.

<sup>5</sup> 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<sup>er</sup> 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 ?

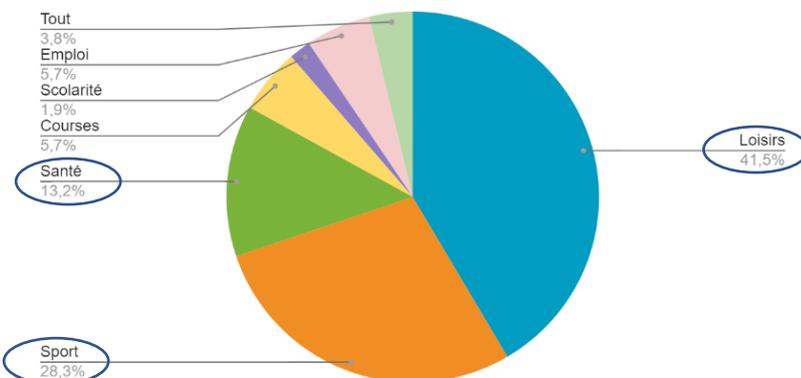


Figure 11: Type d'activité renoncée à cause d'une difficulté à se déplacer, enquête CCHSAM, 2023

### 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

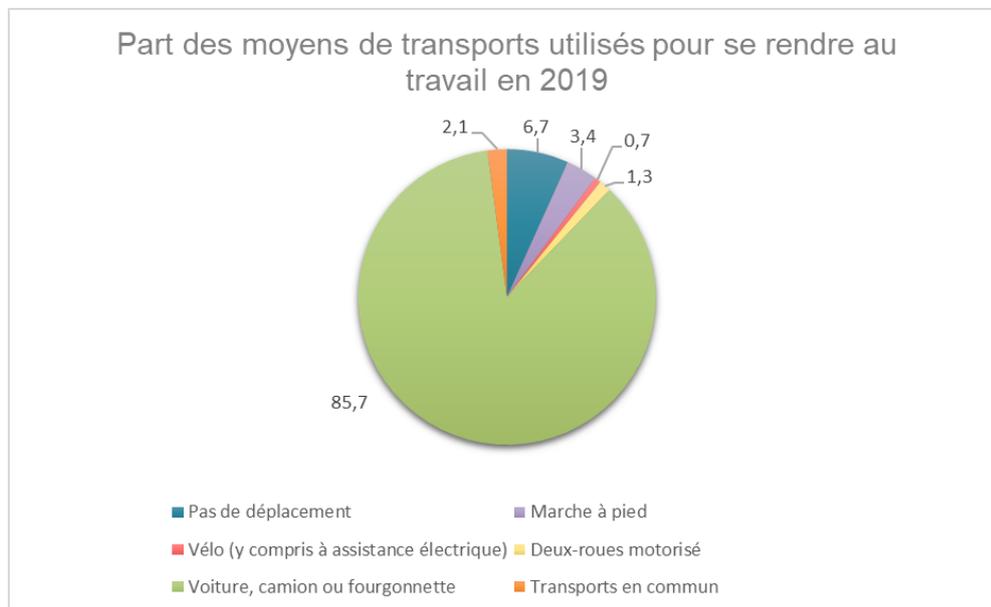


Figure 12 : Actifs de la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles de 15 ans ou plus ayant un emploi, Insee, 2019

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

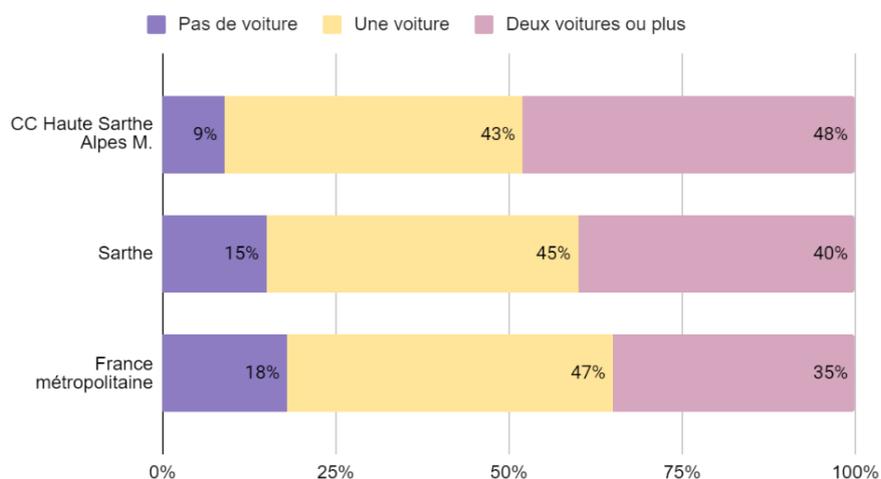


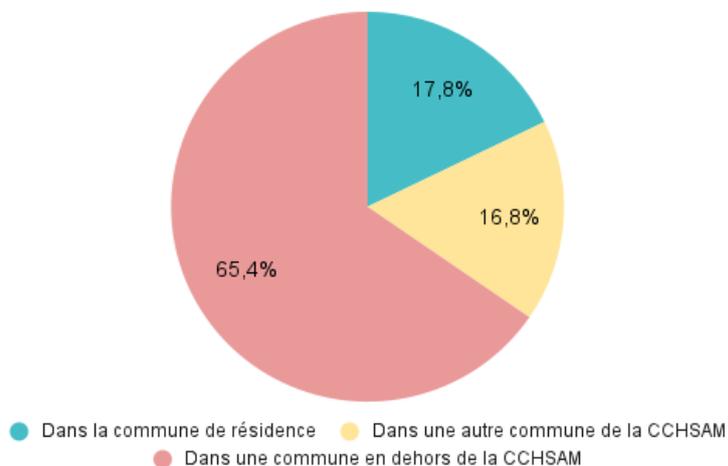
Figure 13: Taux d'équipement des ménages CCHSAM en voiture, Insee, 2017

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).<sup>6</sup>

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.

<sup>6</sup> 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 un point de covoiturage	Emplacements évoqués plusieurs* fois par les communes comme pertinents sur le territoire
Ancinnes Assé-le-Boisne Beaumont-sur-Sarthe Béthon Bourg-le-Roi Chérisay Fresnay-sur-Sarthe Fyé Gesnes-le-Gandelin Rouessé-Fontaine Montreuil-le-Chétif Moulins-le-Carbonnel Oisseau-le-Petit Piacé Saint-Aubin-de-Locquenay Saint-Christophe-du-Jambet Saint-Marceau Saint-Léonard-des-Bois Saint-Victeur Ségrie Sougé-le-Ganelon Vivoin	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 ?

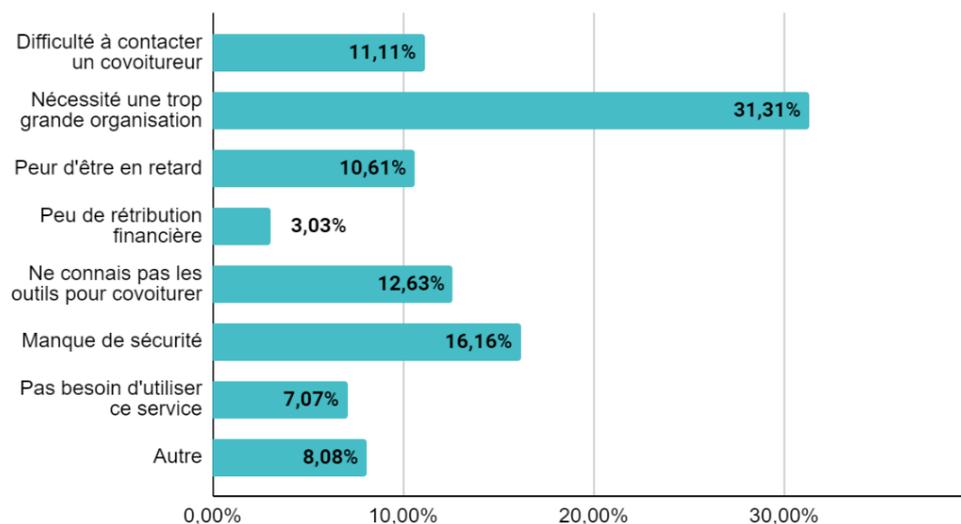


Figure 15: Motifs de non-utilisation du covoiturage par les habitants de la communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, enquête CCHSAM, 2022



#### 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.T<sup>7</sup> 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.

---

<sup>7</sup> 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.

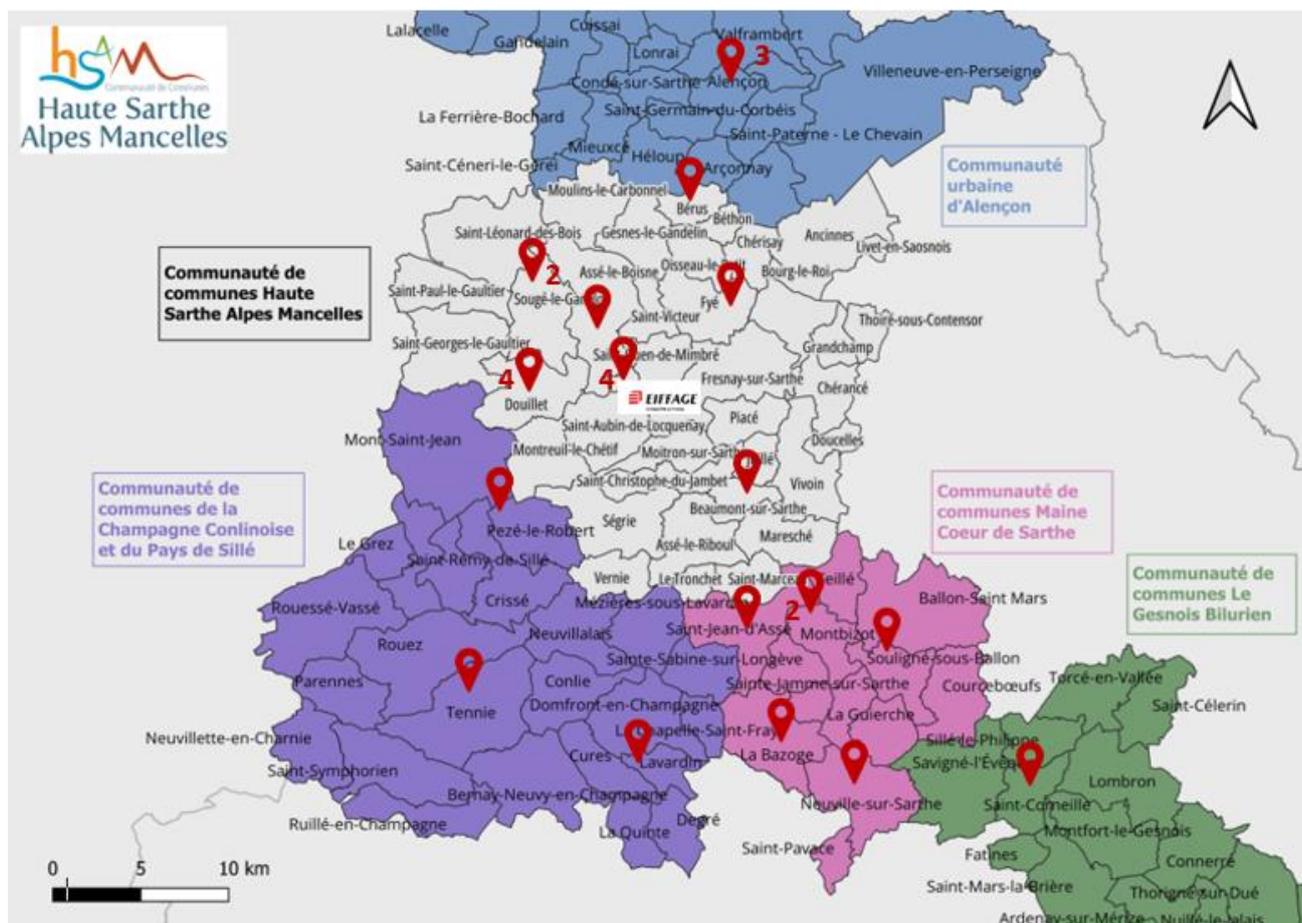


Figure 16: Carte des communes de résidence des salariés de l'entreprise Eiffage, CCHSAM, Enquête 2023

- **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
<b>Total général</b>	<b>200</b>	<b>188</b>	<b>Total général</b>	<b>495</b>	<b>476</b>

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 Coulombiers<sup>8</sup> 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.

<sup>8</sup> Comptages BVA pour le compte de l'AO PDLL, automne 2021.

<b>La Hutte - Alençon</b> 8 trains	<b>Alençon - La Hutte</b> 9 trains	<b>La Hutte- Le Mans</b> 10 trains	<b>Le Mans-La Hutte</b> 8 trains
<b>Entre 10 et 13 min de trajet</b>		<b>Entre 29 et 42 min de trajet</b>	
7h26	6h24	5h52	6h43
8h25	6h41	6h35	7h43
13h26	7h24	6h52	12h43
17h36	7h47	7h34	16h53
18h03	8h24	7h58	17h33
18h12	12h41	8h34	17h55
18h38	16h24	12h52	19h02
19h43	17h24	16h35	19h50
20h33	18h24	17h35	
		18h35	

Figure 17: Horaires de départ de train La Hutte Coulombiers pour le mercredi 25 octobre 2023, SNCF, consulté le 13/10//2023

<b>Vivoin - Alençon</b> 8 trains	<b>Alençon - Vivoin</b> 9 trains	<b>Vivoin - Le Mans</b> 10 trains	<b>Le Mans-Vivoin</b> 8 trains
<b>Entre 15 et 20 min de trajet</b>		<b>Entre 22 et 33 min de trajet</b>	
6h26	6h24	6h00	6h06
7h17	6h41	6h43	6h43
8h17	7h24	7h01	7h43
12h46	7h47	7h43	12h26
13h17	8h24	8h07	12h43
17h01	8h59	8h43	16h36
17h27	12h41	9h14	16h53
17h55	14h08	13h01	17h33
18h29	15h59	14h23	17h55
18h58	16h24	16h14	18h35
19h35	17h24	16h43	19h02
20h24	18h24	17h43	19h50
		18h43	

Figure 18: Horaires de départ de train Vivoin-Beaumont pour le lundi 30 octobre 2023, SNCF, consulté le 13/10/2023

## 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 octobre 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	06h00	18h43	12	00h20	06h26	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	06h06	19h50	12	06h24	18h24		

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

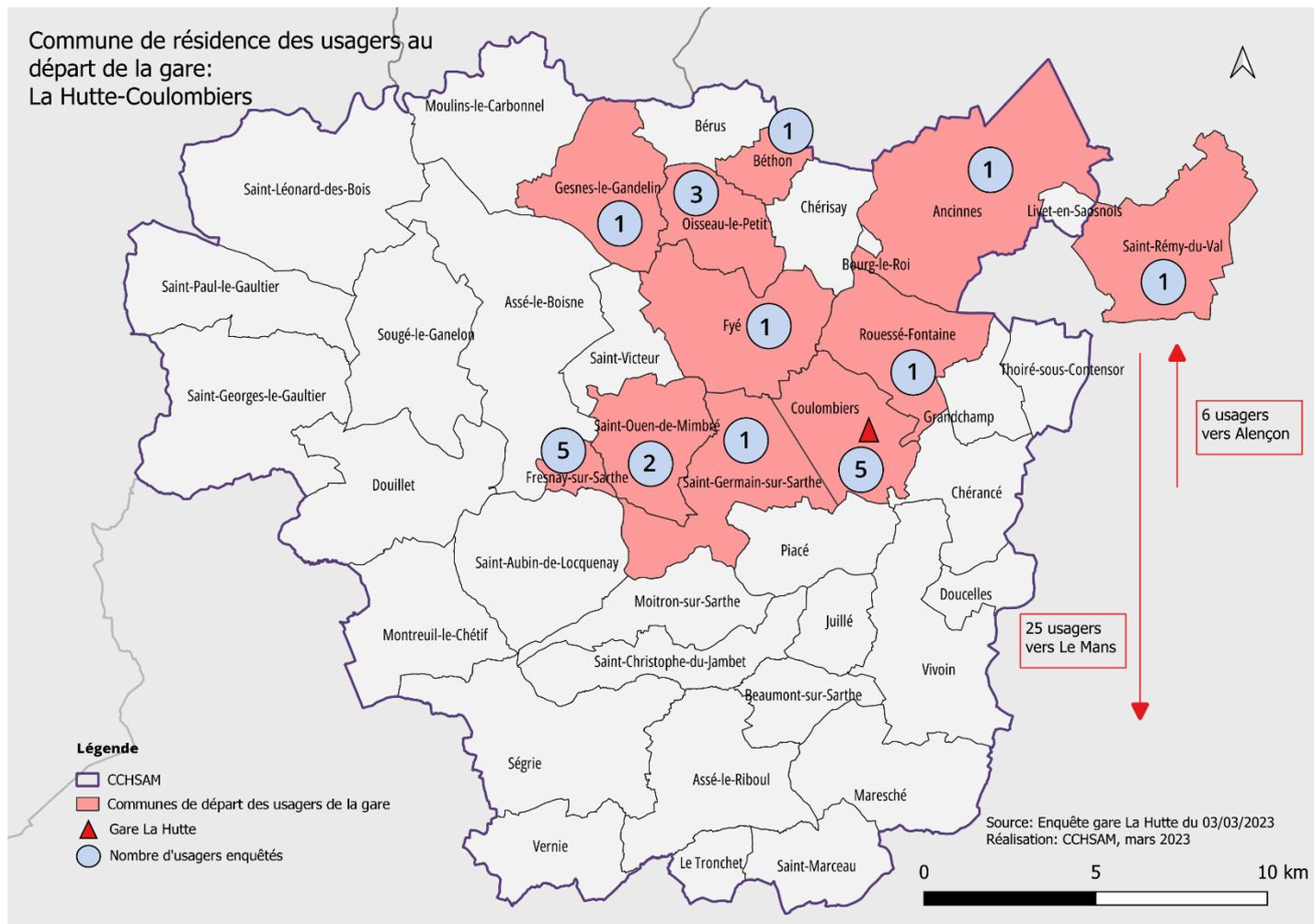


Figure 21: Carte des communes de résidence des usagers au départ de la gare La Hutte- Coulombiers, enquête du 03 mars 2023, CCHSAM, 2023

#### 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

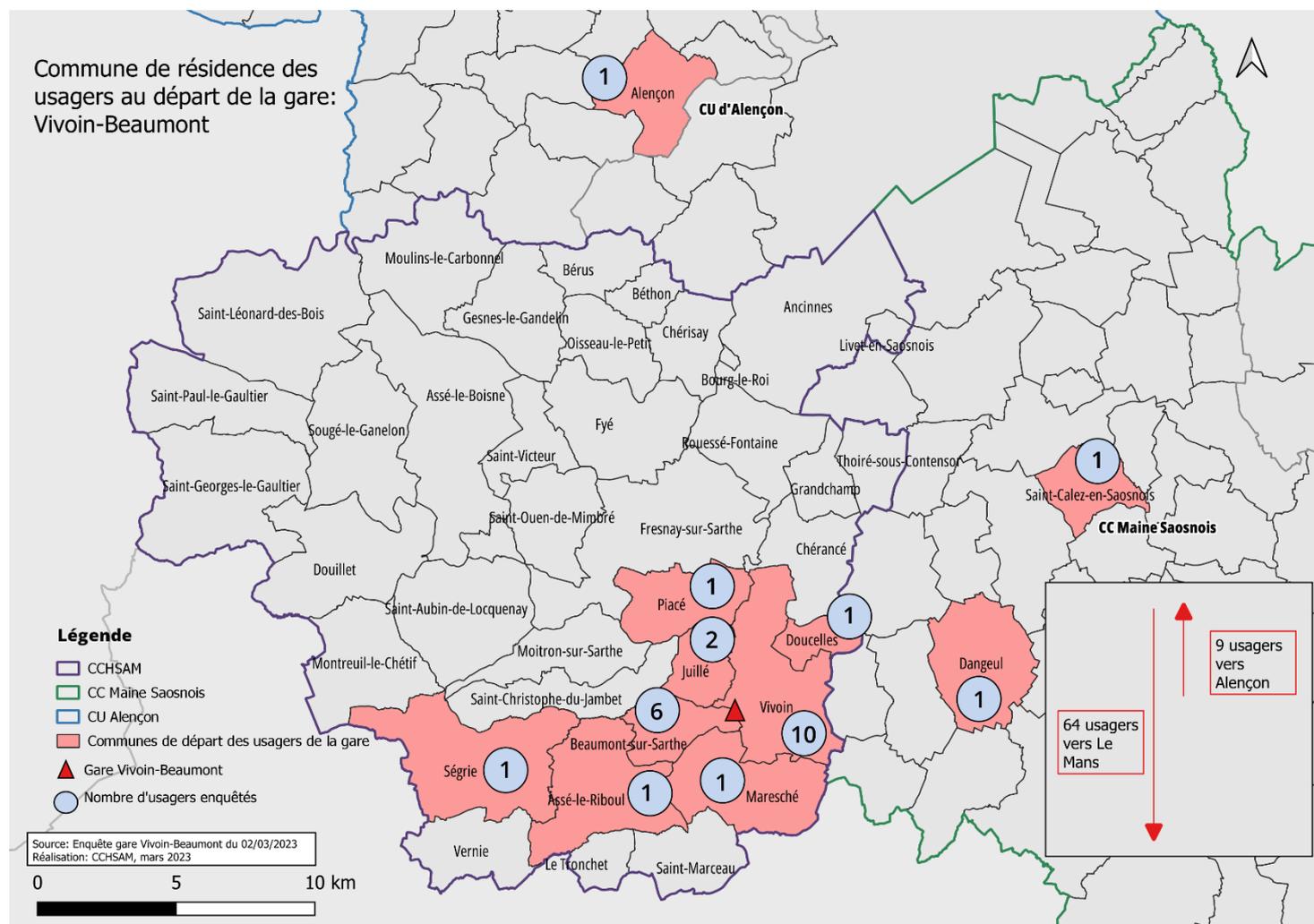


Figure 22: Carte des communes de résidence des usagers au départ de la gare Vivoin-Beaumont, enquête du 02 mars 2023, CCHSAM, 2023

### 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'usagers<sup>9</sup> 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 train<sup>10</sup>. 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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-sur-Sarthe 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 vélo<sup>11</sup>. 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)<sup>12</sup>.

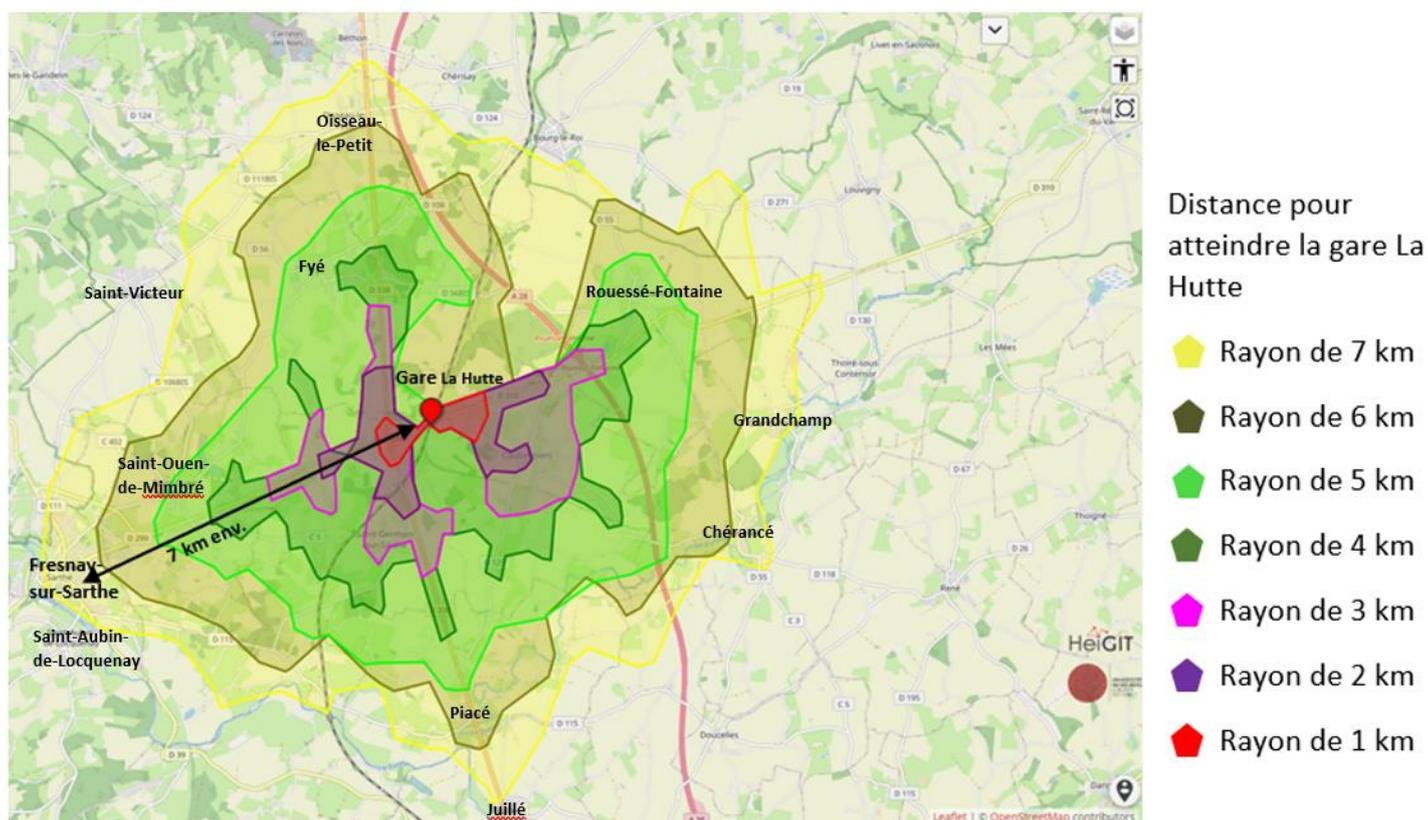


Figure 25: Carte des isodistances à partir de la gare La Hutte Coulombiers, openrouteservice, janvier 2023

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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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

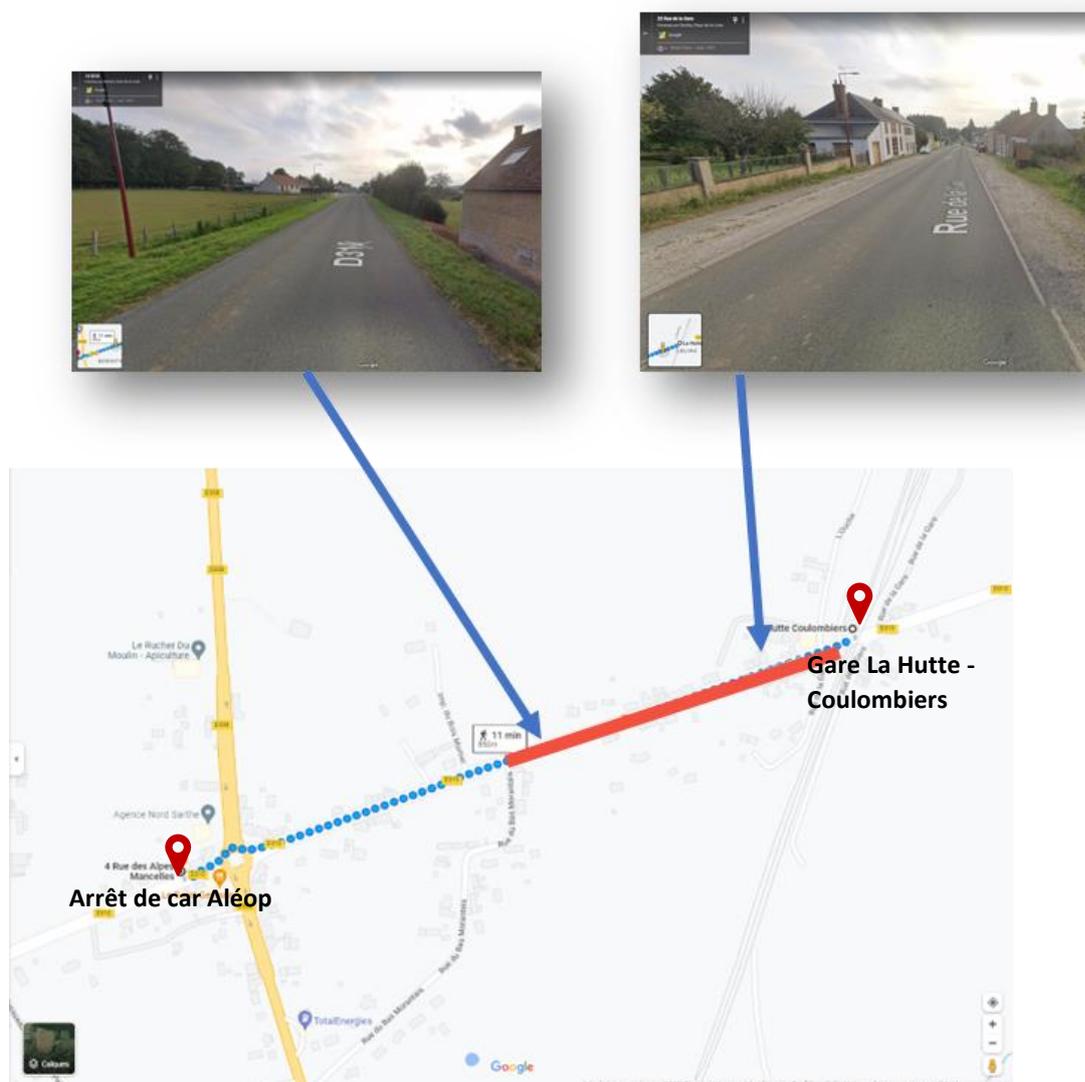


Figure 26: Itinéraire entre l'arrêt de car Aléop et la Gare La Hutte Coulombiers à Fresnay-sur-Sarthe, Google Maps, décembre 2022

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).

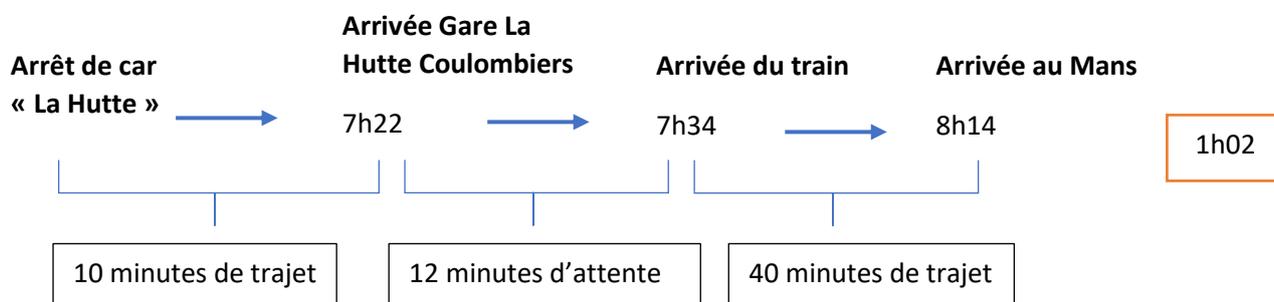
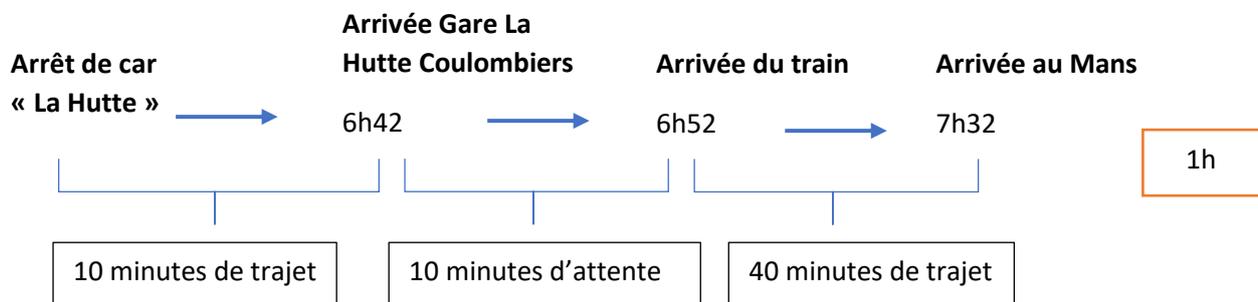
Les exemples développés ci-après montrent que le temps de trajet en transport en commun sont augmentés systématiquement par le temps de marche et d'attente.

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

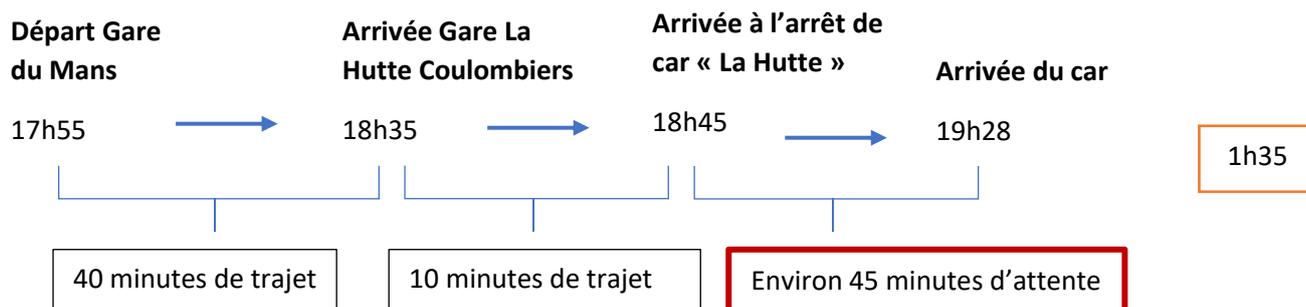
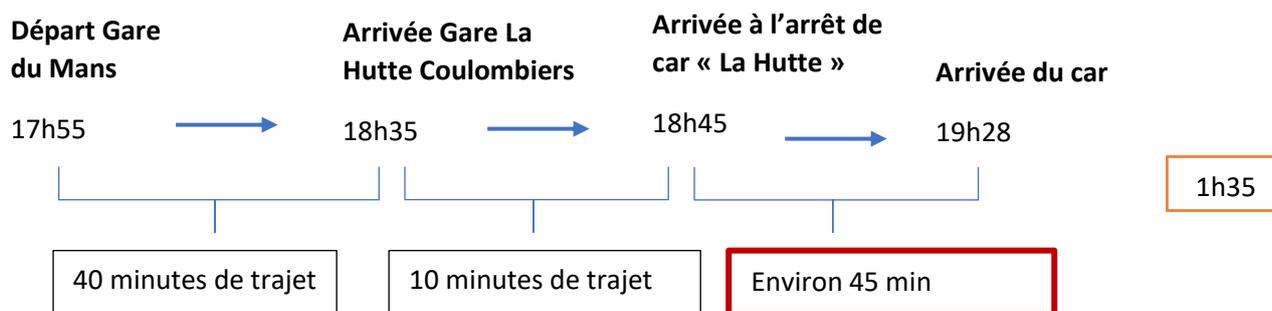
Exemples de parcours combinés :

Vers Le Mans

ALLER

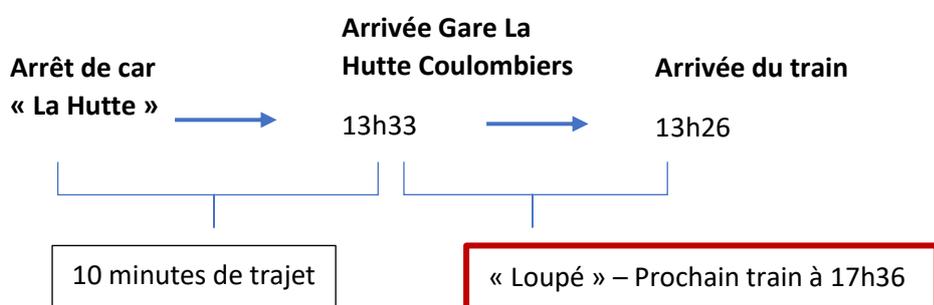
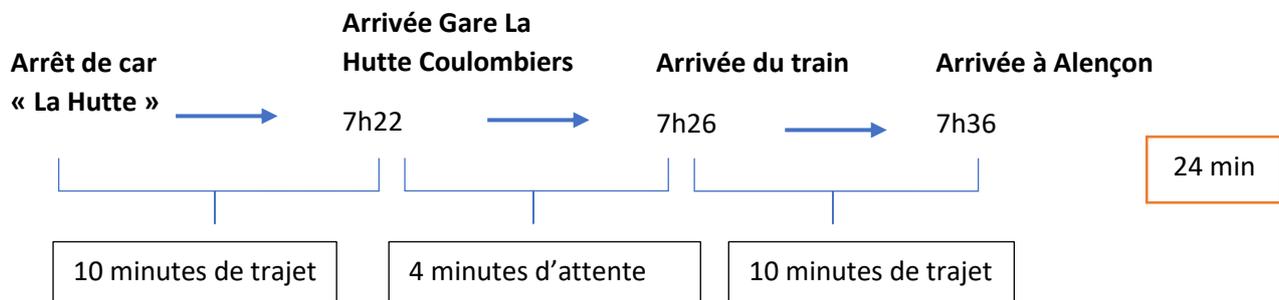


RETOUR

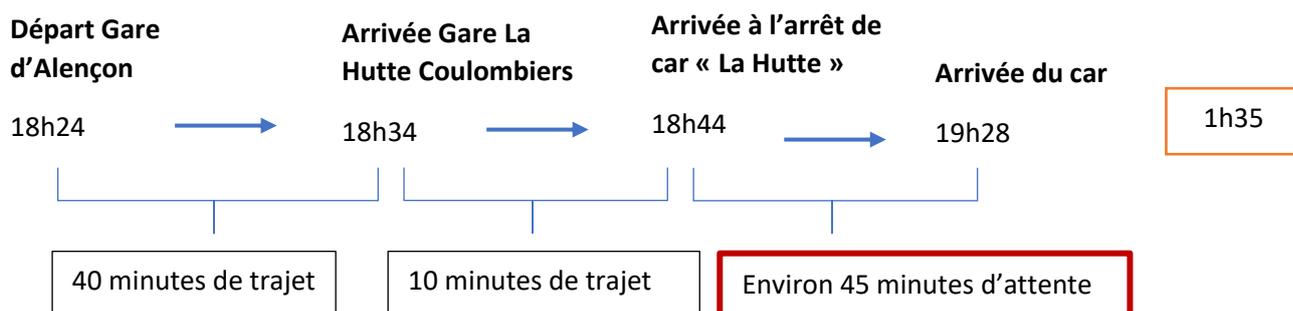


## Vers Alençon

### 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

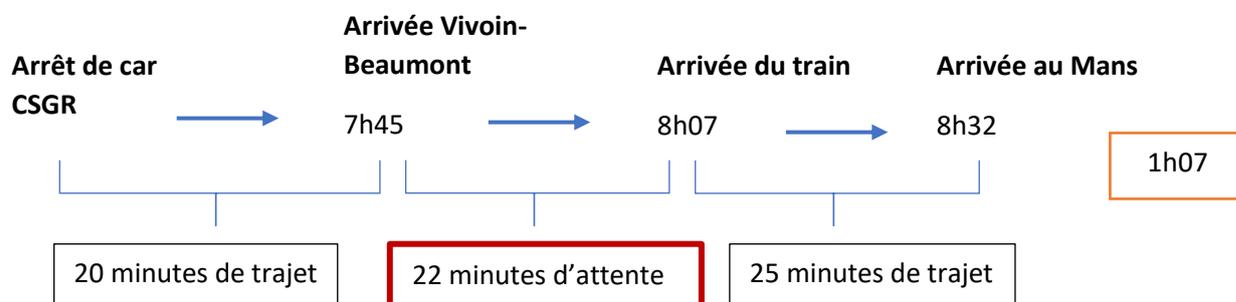
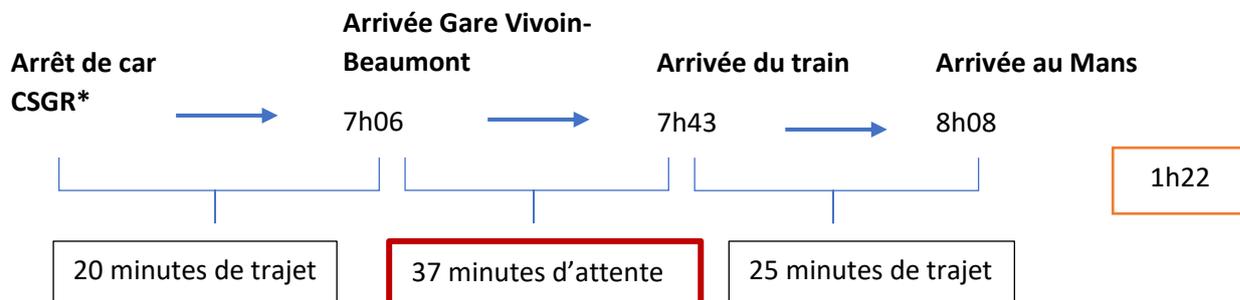
Ici encore le temps de trajet et d'attente rend quasi impossible la liaison car/train. Le temps d'accès à la gare ou de retour vers l'arrêt de car est quasiment le double du trajet en train.

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

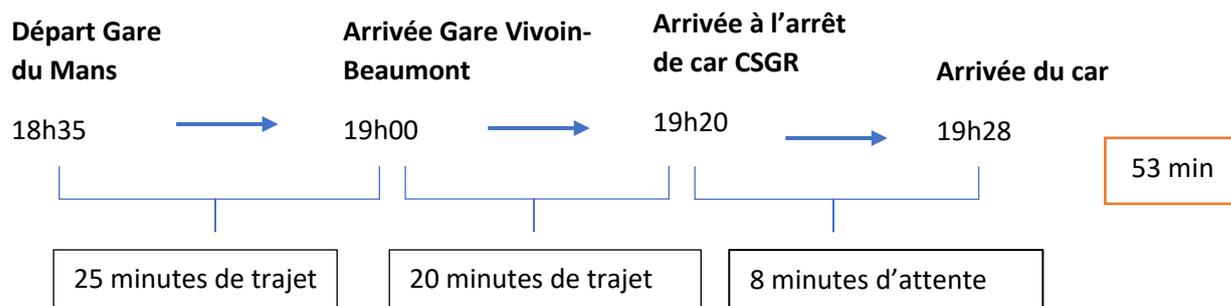
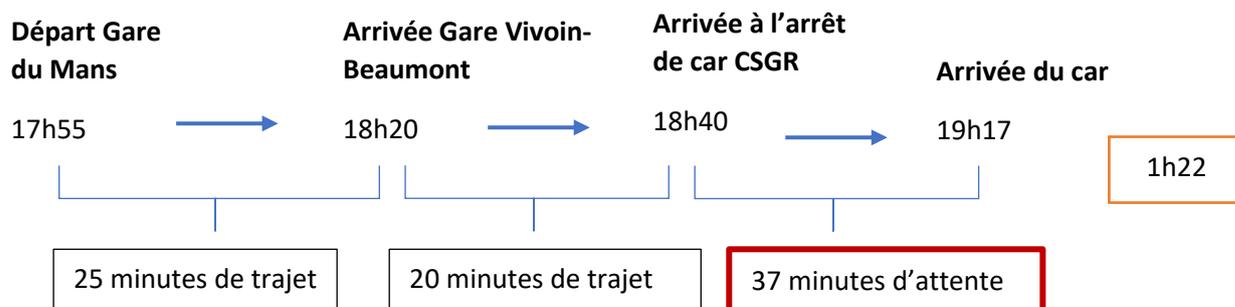
## Exemples de parcours combinés :

### Vers Le Mans

#### ALLER



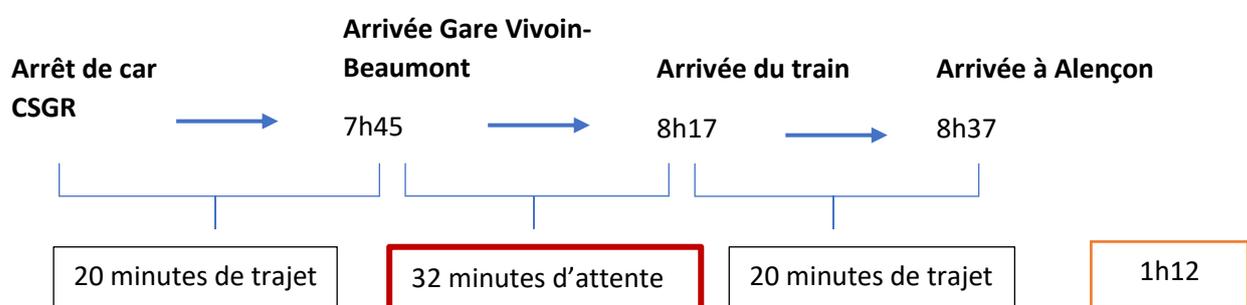
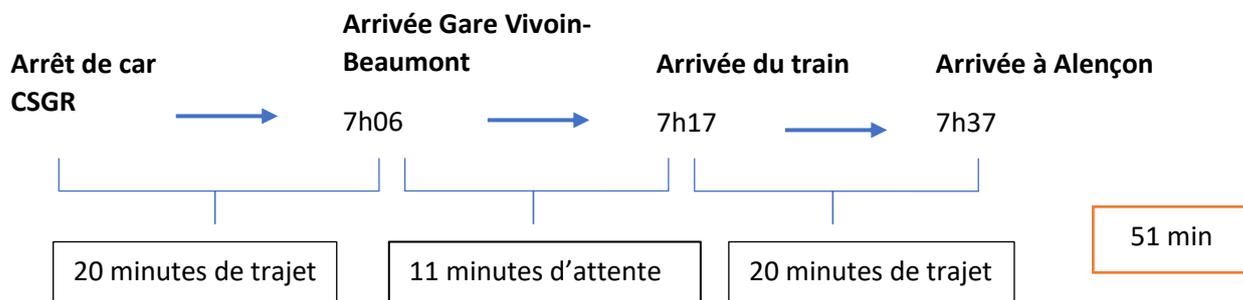
#### RETOUR



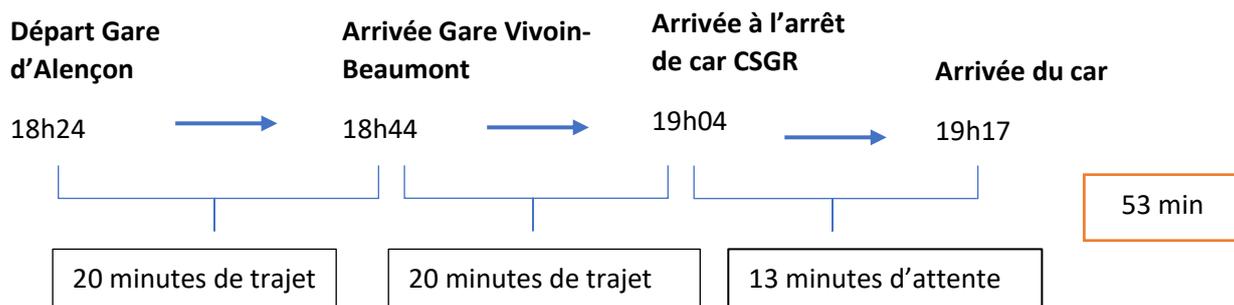
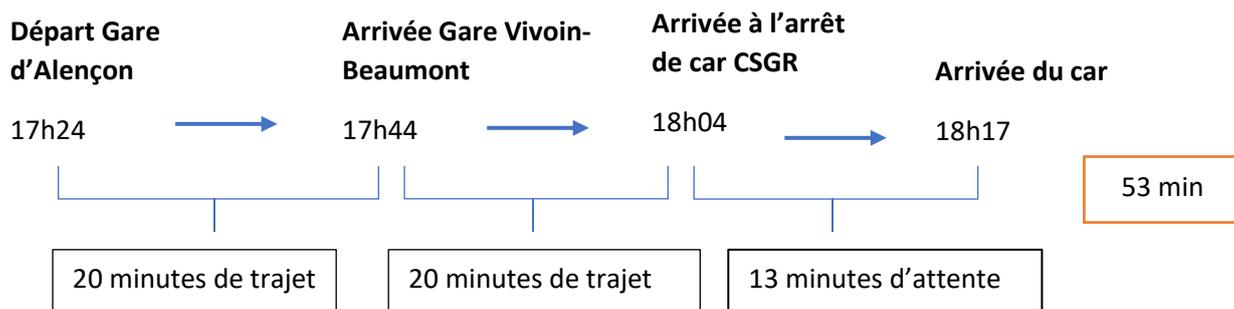
\*CSGR : Centre Social Georges

## Vers Alençon

### ALLER



### RETOUR



## → Une proximité de la Gare pour deux communes

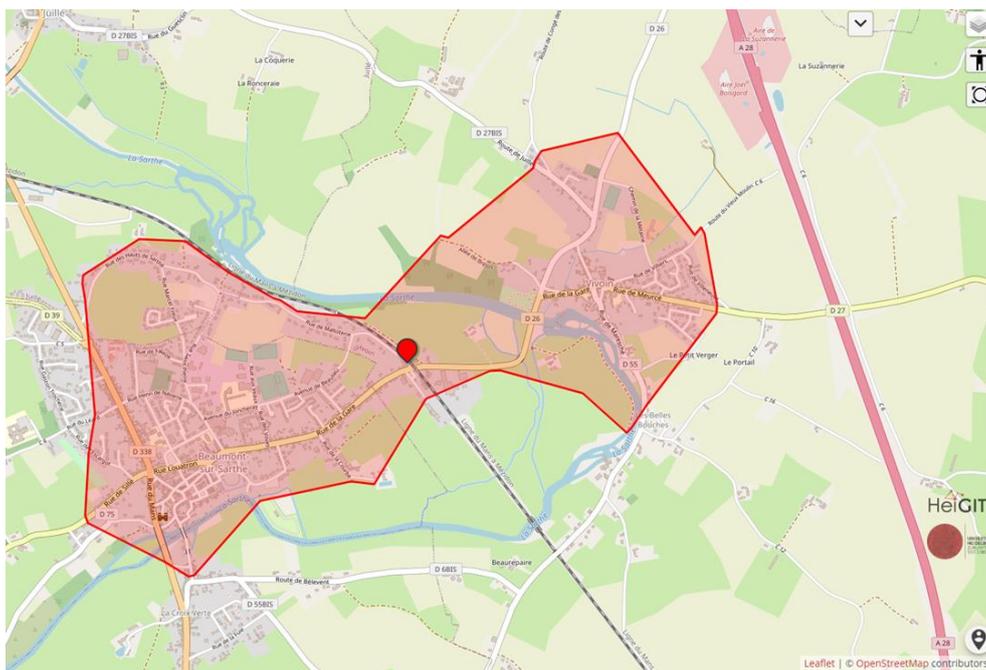


Figure 27: Carte des isochrones de 20 minutes à pied au départ de la gare Vivoin-Beaumont, openrouteservice, janvier 2023

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, a réalisé une pré-étude de faisabilité. Il semblerait qu'une liaison piétonne soit plus facilement réalisable qu'une piste 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-sur-Sarthe 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

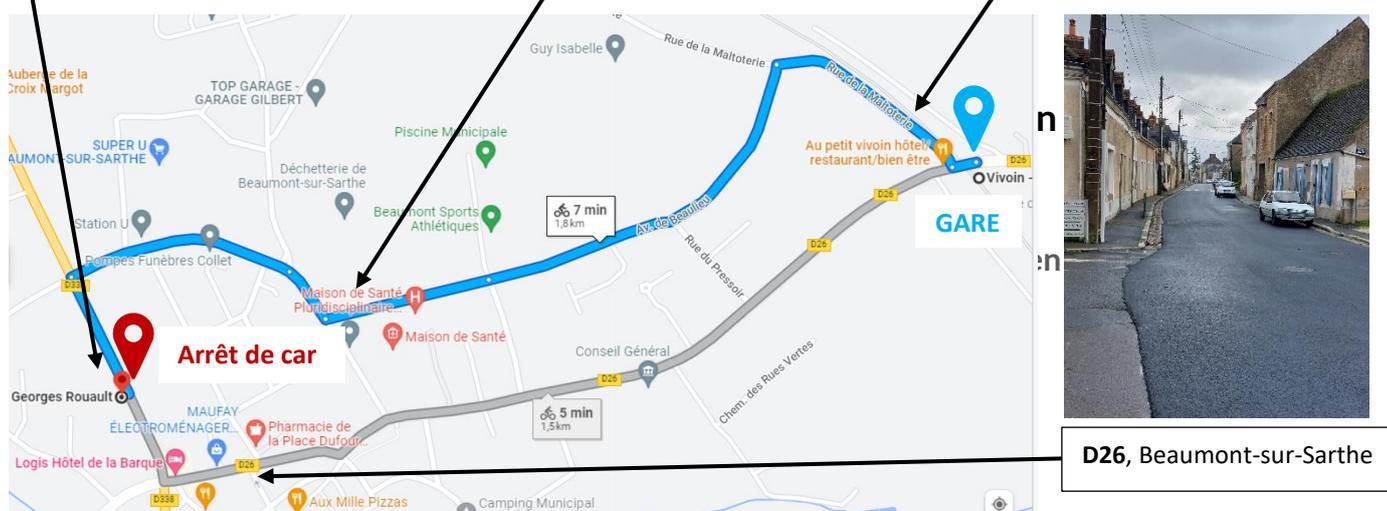


Figure 29: Itinéraire entre le bourg de Beaumont-sur-Sarthe et la gare Vivoin-Beaumont, Google Maps, décembre 2022

**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.

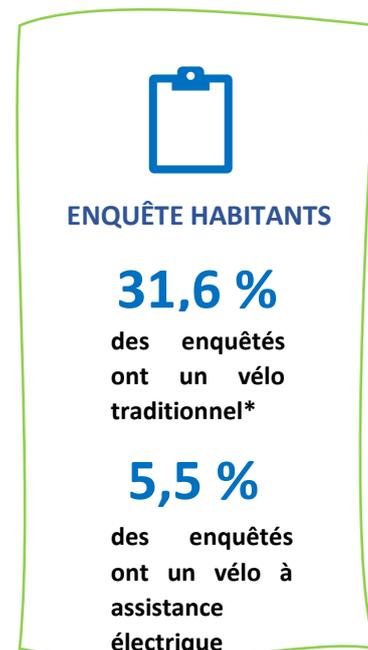
## 7.2 Des axes routiers actuellement inadaptés à la pratique du vélo

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



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



\*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



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

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.

#### - 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

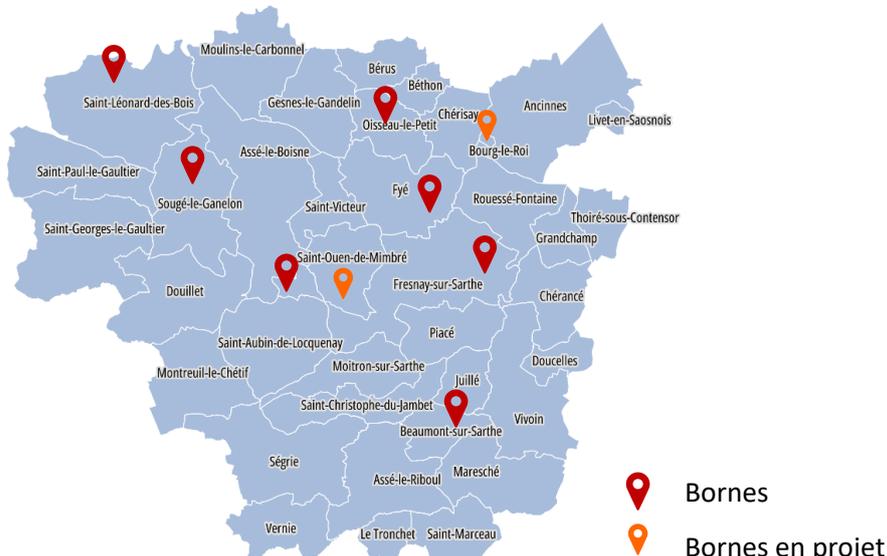


Figure 35: Carte des bornes de recharge de voitures électriques, CCHSAM, 2023

## 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 Mans<sup>13</sup>.
- Location de courte durée de vélos en libre-service de la Communauté Urbaine d'Alençon<sup>14</sup>.

## 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).

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.

<sup>13</sup> 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>

<sup>14</sup> 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/>

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

## **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.**



# STRATÉGIE ET OBJECTIFS



## Rappel des domaines de compétences

**La Région Pays-de-la-Loire**, en tant qu'AOM régionale, gère les transports réguliers (lignes régulières Aléop) et scolaires. La région intervient également dans l'organisation et le financement d'autres services de mobilité comme le covoiturage, le transport à la demande, les pôles d'échange multimodaux notamment les gares du territoire.

**Le Département de la Sarthe** dispose de la compétence voirie sur les routes départementales et développe des itinéraires vélo autour du tourisme.

**La Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles**, en tant qu'AOM sur son territoire, peut développer des transports publics, des mobilités partagées et des mobilités solidaires. Elle définit et finance ses actions Mobilité prévues dans le Plan de Mobilité Simplifié. La CCHSAM a un rôle de coordinateur, de facilitateur : ingénierie, communication, animation, prise en charge de la signalétique et du matériel spécifique le cas échéant, recherche de subventions et aide au montage des dossiers.



## ① Méthode de définition des actions « Mobilités » portées par la CCHSAM

Les actions sont déterminées par les moyens financiers et humains mobilisables, les faisabilités techniques, administratives et juridiques, les disponibilités foncières, la politique nationale ainsi que par les décisions des gestionnaires des voiries (Département, Communes).

- **Opérationnalité** : commencer par ce qui est le plus facilement, matériellement et financièrement réalisable → Classement des actions par réalisation à court, moyen et long terme.
- **Ne pas se fermer des portes** : le Plan de Mobilité Simplifié permet de planifier des transports et services de mobilité sur le long terme. Les actions de la CCHSAM pourront être ambitieuses afin de laisser la place à la concertation et se donner la possibilité de saisir toutes les opportunités.
- **Expérimenter et innover** : être force de proposition, s'adapter au territoire et à ses particularités, tester pour faire évoluer les pratiques de mobilité progressivement, étapes par étapes.
- **Concertation et consultation** en tenant compte des compétences et champs d'actions de chaque partenaire de la CCHSAM.

### Concertation avec les mairies

Sollicitation des communes pour travailler sur les pistes d'actions à partir des objectifs « Mobilités » et des compétences respectives ;

1 réunion par « zone géographique » repérée dans le diagnostic : A (zone ouest), B (zone nord) et C (zone sud) en septembre.

- Présentation des pistes d'actions déterminées par le diagnostic,
- Collaborations Communes / CCHSAM
- Avis sur le niveau de priorité des actions à mettre en œuvre.

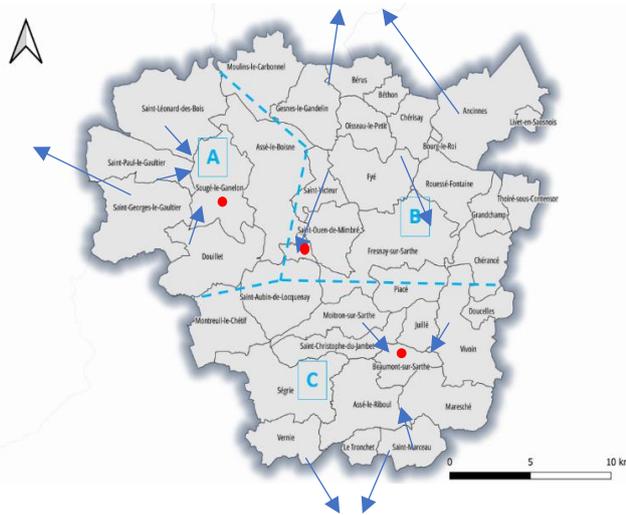


Figure 36: Carte du découpage de la CCHSAM en zone ayant des flux de déplacements différents, CCHSAM, janvier 2023.

### Consultation des représentants de l'Etat, de la Région Pays de la Loire, du Département de la Sarthe et des intercommunalités du bassin de mobilité Nord Sarthe

- Présentation des pistes d'actions déterminées par le diagnostic, enrichies de la concertation avec les communes,
- Croisement avec leurs objectifs et propre plan d'actions,
- Configuration des instances de collaborations avec les services de l'Etat, la Région et le Département pour la mise en œuvre du plan d'actions Mobilité (dont comité des partenaires bassin de mobilité Nord Sarthe).

## Consultation avec les partenaires locaux : Comité des Partenaires

1 réunion du Comité des Partenaires.

- Présentation du plan d'actions déterminées par le diagnostic enrichies de la concertation avec les communes,
- Croisement avec les objectifs et plan d'actions des acteurs locaux,
- Configuration des instances de collaborations pour la mise en œuvre du plan d'actions Mobilité

### ② Les objectifs « Mobilités » de la CCHSAM

Afin de répondre aux enjeux posés dans le cadre du diagnostic, 4 objectifs majeurs sont identifiés.

Chaque objectif sera décliné en proposition d'actions à partir des expressions des communes et partenaires relevées dans le diagnostic et les différentes réunions.

#### → Objectif 1 : Faciliter l'accès aux gares pour tous les usagers

Les gares contribuent à l'attractivité du territoire.

Le train est une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle.

Les gares de la Hutte-Coulombiers et de Vivoin-Beaumont ne sont pas positionnées sur un centre de commune ce qui rend l'accessibilité plus complexe.

Les communes sur la partie Ouest du territoire n'ont pas accès aux transports en commun pour accéder à la gare de proximité.

**L'objectif est de faciliter l'accès aux gares, pour en développer l'usage par tout public, tendre vers plus de sobriété énergétique, en combinant tous les modes de déplacements.**

#### → Objectif 2 : Relier les communes aux pôles structurants de la CCHSAM

Deux pôles structurants sur la CCHSAM : Beaumont sur Sarthe et Fresnay sur Sarthe

Un pôle relais : Sougé le Ganelon.

**L'objectif est de relier les communes aux pôles structurants de la CCHSAM pour préserver et développer la vie économique et sociale locale, en favorisant les trajets de courtes distances.**

#### → Objectif 3 : Développer les mobilités moins carbonées

La voiture est le mode de déplacement majoritaire et privilégié sur le territoire et vers l'extérieur. Les modes actifs (vélo et marche) sont développés dans le domaine du tourisme sur la CCHSAM.

**L'objectif est de développer les mobilités moins carbonées en favorisant les modes de transports « partagés » et les modes actifs pour les trajets quotidiens.**

#### → Objectif 4 : Informer, communiquer, animer

Des actions « Mobilité » portées par les acteurs locaux sont développées sur le territoire et sont méconnues par les habitants, les partenaires et les communes.

Cet objectif est transversal et essentiel à la réalisation des trois objectifs précédents et au changement de pratiques.

**L'objectif est d'informer, de communiquer, d'animer pour mettre en œuvre une mobilité facilitée, inciter à l'utilisation des transports collectifs, à l'usage des mobilités actives (vélo et marche), favoriser l'entraide et la solidarité.**





# PLAN D' ACTIONS



## 4 objectifs déclinés en 18 actions

### Objectif 1 : Faciliter l'accès aux gares pour tous les usagers

- > Développer les liaisons TER Alençon/ Le Mans desservant les deux gares du territoire Haute Sarthe Alpes Mancelles
- > Disposer d'un arrêt de car - ligne 210 aux 2 Gares
- > Expérimenter un service de navette reliant le centre de Fresnay-sur-Sarthe et la gare de la Hutte-Coulombiers avec extension possible sur Saint-Léonard-des-Bois en période estivale
- > Participer au financement de l'aménagement du parking de la gare de Vivoin-Beaumont
- > Accompagner les projets pour un itinéraire cyclable et/ou piéton entre Vivoin et la gare de Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe et la gare de Vivoin

### Objectif 2 : Relier les communes aux pôles structurants de la CCHSAM

- > Réflexion sur les opportunités de liaisons en modes actifs (vélo et marche) autour des pôles structurants
- > Collaborer à la mise en place du TAD (transport à la demande) régional (2025)

### Objectif 3 : Développer les mobilités moins carbonées

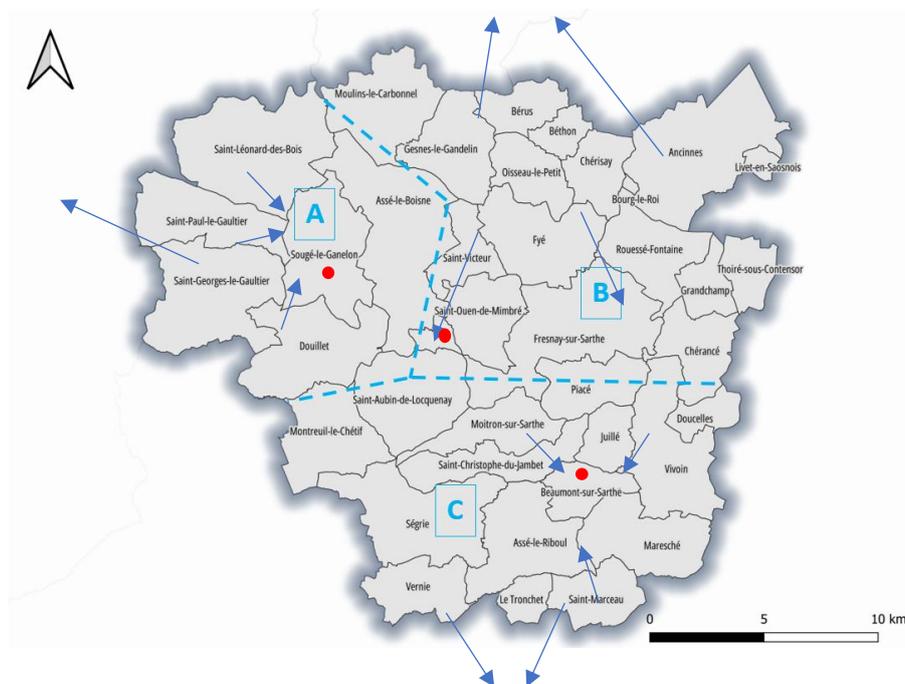
- > Structurer un maillage de points de covoiturage sur le territoire avec les communes volontaires
- > Dynamiser et animer la pratique du covoiturage sur le territoire
- > Réflexion sur la mise en place d'un service d'autopartage sur un pôle structurant de la CCHSAM (véhicule électrique)
- > Référencer l'offre de stationnements vélos et apporter du conseil aux communes pour de nouveaux emplacements
- > Réflexion sur la mise en place d'une aide financière à l'achat d'un vélo et/ou vélo à assistance électrique VAE
- > Collaborer avec le Conseil Départemental pour le projet de voie verte sur les anciens chemins de fer reliant Fresnay à Saint-Rémy-de-Sillé (projet pour 2027)

### Objectif 4 : Informer, communiquer, animer

- > Contrat de projet « Chargé de Mission Mobilité »
- > Réaliser un « Guide des mobilités » sur la CCHSAM
- > Porter une réflexion sur un « point info mobilités » CCHSAM
- > Porter et coordonner des événements et des animations « mobilité » afin de fédérer les acteurs locaux et accompagner les changements de pratiques
- > S'appuyer sur des outils existants pour accompagner les changements de pratiques

## Démarche de concertation avec les communes pour prioriser les actions

Trois réunions de concertation avec les communes selon le découpage issu du diagnostic (zone Ouest, zone Nord et zone Sud) ont permis de classer les actions.



*Carte du découpage de la CCHSAM en zone ayant des flux de déplacements différents*

Les actions prioritaires selon l'intérêt intercommunal sont classées comme suit :

- 1 : Important pour le territoire,
- 2 : Important pour une partie du territoire,
- 3 : Intérêt modéré.

Le niveau de faisabilité de chaque action est déterminé en fonction de la maîtrise de trois critères : les partenariats, les financements et la technicité.

- 1 : Maîtrise des 3 critères,
- 2 : Négociation nécessaire sur 1 à 2 critères,
- 3 : Complexité des 3 critères.

**Niveau d'intérêt : important pour le territoire**

N° de classement	Nom de l'action	Niveau d'intérêt Moyenne générale	Niveau de faisabilité
1	N°1 : Contrat de projet "Chargé de mission Mobilité"	1,0	1
2	N°2 : S'appuyer sur des outils existants pour accompagner les changements de pratiques	1,1	1
3	N°3 : Structurer un maillage de points de covoiturage sur le territoire avec les communes volontaires	1,2	1
4	N°4 : Dynamiser et animer la pratique du covoiturage sur le territoire avec les communes volontaires	1,3	1
4	N°5 : Disposer d'un arrêt de car - ligne 210 aux deux gares	1,3	3
4	N°6 : Développer les liaisons TER Alençon/ Le mans desservant les deux gares du territoire Haute Sarthe Alpes Mancelles	1,3	3

**Niveau d'intérêt : important pour une partie du territoire**

N° de classement	Nom de l'action	Niveau d'intérêt Moyenne générale	Niveau de faisabilité
5	N°7 : Collaborer à la mise en place du TAD (transport à la demande) régional (2025)	1,5	2
6	N°8 : Porter une réflexion sur un "point info mobilités" CCHSAM	1,7	1
6	N°9 : Réaliser un "Guide des mobilités" sur la CCHSAM	1,7	2
6	N°10 : Participer au financement de l'aménagement du parking de la gare de Vivoin-Beaumont	1,7	2
7	N°11 : Expérimenter un service de navette reliant le centre de Fresnay-sur-Sarthe et la gare de la Hutte-Coulombiers avec extension possible sur Saint-Léonard-des-Bois en période estivale	1,8	1
7	N°12 : Porter et coordonner des événements et des animations "mobilité" afin de fédérer les acteurs locaux et accompagner les changements de pratiques	1,8	1
7	N°13 : Collaborer avec le Conseil Départemental pour le projet de voie verte sur les anciens chemins de fer reliant Fresnay-sur-Sarthe à Saint-Rémy-de-Sillé (projet pour 2027)	1,8	3

**Niveau d'intérêt : intérêt modéré**

N° de classement	Nom de l'action	Niveau d'intérêt Moyenne générale	Niveau de faisabilité
8	N°14 : Réflexion sur la mise en place d'une aide financière à l'achat d'un vélo et/ou vélo à assistance électrique VAE	2,1	1
9	N°15 : Réflexion sur les opportunités de liaisons en modes actifs (vélo et marche) autour des pôles structurants	2,2	1
10	N°16 : Référencer l'offre de stationnements vélos et apporter du conseil aux communes pour de nouveaux emplacements	2,3	1
11	N°17 : Accompagner les projets pour un itinéraire cyclable et/ou piéton entre Vivoin et la gare de Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe et la gare de Vivoin	2,4	3
12	N°18 : Réflexion sur la mise en place d'un service d'autopartage sur un pôle structurant de la CCHSAM (véhicule électrique)	2,7	1



# Les actions classées en Priorité 1



## Action n°1 : Contrat de projet « Chargé de Mission Mobilité »

**Détails de l'action :** Contrat de chargé de mission Mobilité sur 12 mois pour porter la mise en œuvre du PMS dans sa phase de lancement.

Niveau d'intérêt			Niveau de faisabilité		
1	2	3	1	2	3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** La mise en œuvre du PMS demande des moyens complémentaires aux postes actuellement configurés au sein de la CCHSAM. Les actions à porter peuvent être confiées ponctuellement à des prestataires externes avec un coût systématique ou gérées en interne.

**Objectifs de l'action :** Porter l'opérationnalité du PMS dans sa globalité, en lien avec les partenaires de la CCHSAM avec un coût maîtrisé.

### Pour qui ?

Territoire de la CCHSAM.

### Comment ?

Délibération du conseil communautaire pour signature d'un contrat de projet chargé de mission Mobilité.

Profil de poste décliné sur 4 axes : Réalisation du PMS de la CCHSAM, animation de la contractualisation et du partenariat mobilité, pilotage et communication du PMS.

### Avec qui ?

**Maître d'ouvrage :** Portage et financement par la CCHSAM.

**Partenaire :** Préfecture de la Sarthe pour le dispositif VTA.

### Quels coûts ?

Coût annuel : environ 40 100€

Financement potentiel : Dispositif VTA : 15 000€ pour la collectivité et 5 000€ pour le volontaire.

Sollicitation d'un 2ème contrat VTA sur 12 mois à compter du 1er novembre 2023 pour la mise en œuvre, l'animation et le pilotage des actions actées dans le PMS.

## Action n°2 : S'appuyer sur des outils existants pour accompagner les changements de pratiques

**Détails de l'action :** Utiliser des supports de communication existants, des outils simplificateurs pour les déplacements

Niveau d'intérêt

1 2 3

Niveau de faisabilité

1 2 3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Non-connaissance de l'offre de mobilité sur le territoire (outils pour covoiturer, horaires de car et de train, itinéraires possibles etc...).

**Objectifs de l'action :** Promouvoir les outils facilitant les déplacements, les initiatives locales, les actions portées par la CCHSAM et ses partenaires, favoriser l'accès aux transports et l'intermodalité. Simplifier la lisibilité des offres de transport de proximité.

### Pour qui ?

Tout public.

### Comment ?

- Utiliser « Panneau Pocket » comme support de communication spécifique « Mobilité CCHSAM » auquel tous les habitants peuvent se connecter. Diffusion des informations régulières, des animations. Chaque information nouvelle génère une alerte à l'utilisateur.
- Promouvoir le calculateur Destinéo qui permet de trouver le meilleur itinéraire de transport en Pays de la Loire.
- Configurer une page spécifique « mobilité » sur le site internet de la CCHSAM.
- Diffusion sur le profil Facebook de la CCHSAM,
- Diffusion dans le journal communautaire, la presse, les radios.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Communication et financement CCHSAM

**Partenariat :** Les communes, les partenaires locaux comme relais de transmission de l'information et la Région Pays de la Loire pour Destinéo.

### Quel coût ?

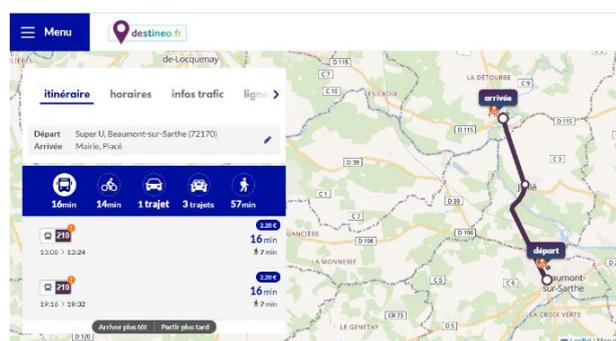
Panneaux Pocket : 550€ TTC/an pour la CCHSAM

Destinéo : application gratuite

### Exemples



Infographie, PanneauPocket



Simulation de trajet Beaumont-Piacé sur Destinéo.fr

## Action n°3 : Structurer un maillage de points de covoiturage sur le territoire avec les communes volontaires

**Détails de l'action :** Porter la dynamique de covoiturage à l'échelle de la CCHSAM en identifiant, en lien avec les communes, des points de covoiturage et en structurant le réseau.

Niveau d'intérêt			Niveau de faisabilité		
1	2	3	1	2	3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** La voiture, incontournable, est une ressource exploitable pour l'essor du covoiturage. Aucune aire de covoiturage n'est référencée à l'échelle du territoire. Peu de pratique de covoiturage sur le territoire.

**Objectifs de l'action :** Augmenter la pratique du covoiturage sur le territoire : réduire les coûts pour les usagers (conducteur et passager) et les émissions de carbone. Favoriser l'entraide de proximité et créer du lien social.

### Pour qui ?

Tous.

### Comment ?

Réunir les communes volontaires autour des critères de pertinence des points de covoiturage (Zone déjà artificialisée, axe de passage important ou potentiel dynamique de covoiturage, point d'intérêt touristique, économique ou social...). Cartographier les points de covoiturage arrêtés dans le PMS, porter la signalisation « covoiturage » de manière uniforme et les référencer sur le référentiel national.

### Avec qui ?

#### Maîtrise d'ouvrage :

-CCHSAM : Cartographie les points de covoiturage dans le PMS, financement de la signalétique, référencement des points de covoiturage, communication.

-Communes volontaires : Définition de la localisation des points de covoiturage en lien avec les critères de pertinence de la CCHSAM, financement des travaux de voirie si nécessaire.

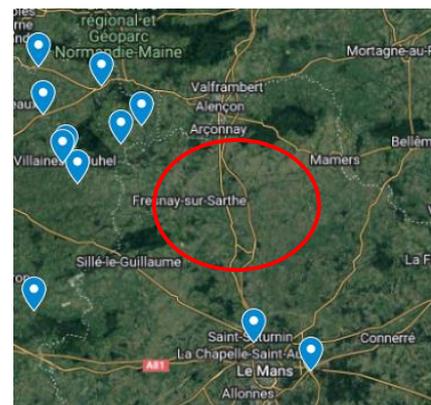
### Quels coûts ?

Fourniture et pose de 25 panneaux covoiturage (estimatif à 5000€ HT)

Financements potentiels : Fonds Vert 2024 Axe 3

**Pour aller plus loin :** Réflexion sur l'organisation du covoiturage en lien avec les territoires de proximité.

### Diagnostic



Référencement des aires de covoiturage en France (et autres parkings indiqués par les collectivités locales), Google My Maps, Blablacar.



### Légende :

 Communes qui souhaitent la création d'un point covoiturage

Carte, positionnement des communes pour les aires de covoiturage au 26 mars 2024



Panneau de covoiturage



## Action n°4 : Dynamiser et animer la pratique du covoiturage sur le territoire

**Détails de l'action :** Aller au-devant des différents publics pour promouvoir la pratique du covoiturage. Informer et proposer des animations sur la pratique du covoiturage. Développer et coordonner la collaboration avec les acteurs locaux et les partenaires pour rendre le covoiturage effectif.

Niveau d'intérêt    Niveau de faisabilité

1

2

3

1

2

3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** 69% des enquêtés n'ont jamais utilisé le covoiturage que ce soit en tant que passager ou que conducteur. La non-connaissance des outils pour covoiturer est l'un des freins identifiés. Pour dynamiser la pratique du covoiturage, la communication et l'animation sont indispensables afin de lever les freins (organisation, manque de sécurité, non connaissance des outils).

**Objectifs de l'action :** Créer une émulation et une communauté de covoitureurs afin d'atteindre une masse critique de pratique. Augmentation du nombre de trajets en covoiturage concernant le territoire.

### Pour qui ?

Tout public et salariés prioritairement.

### Comment ?

Apporter la connaissance sur les outils du covoiturage (les applications, la sécurisation de la pratique), les aides financières, les points de covoiturage..., accompagner et former à l'usage des applications de covoiturage, construire des outils à mutualiser.

Communiquer régulièrement sur cette alternative à l'autosolisme et créer un réseau de diffusion.

S'appuyer et collaborer avec les entreprises, les acteurs locaux et partenaires institutionnels.

Choix d'une gestion directe ou d'un prestataire (   )

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** CCHSAM Communication sur la pratique du covoiturage, créer et organiser des animations avec les partenaires, veille sur les dispositifs existants et la politique covoiturage, à définir en fonction du choix de la gestion en interne ou d'un prestataire.

### Partenariat :

-Les communes : diffusion de l'information

-Les acteurs locaux dont les entreprises, le Club d'entreprises, les centres sociaux, les associations locales, les établissements scolaires, les partenaires institutionnels, la presse, les radios ... : portage d'actions spécifiques covoiturage avec appui technique de la CCHSAM, participation aux actions de la CCHSAM, communication auprès de leur public.

### Quels coûts ?

Selon choix interne ou externe pour une prestation globale (environ 30 000€ HT) ou par prestation ponctuelle (de 6 000€ HT à 9 000€ HT)

Financements potentiels : Fonds vert 2024 Axe 3

**Pour aller plus loin :** Inscription dans le PMS d'une réflexion sur l'opportunité d'une ligne de covoiturage pour les trajets domicile-travail sur l'axe D338, entre Béthon et Saint Marceau et d'une ligne reliant Mamers et Sillé-le-Guillaume, en lien avec les intercommunalités de proximité.

## Action n°5 : Disposer d'un arrêt de car ligne 210 devant les deux gares

**Détails de l'action :** Créer un arrêt de car devant la gare La Hutte-Coulombiers et devant la gare Vivoin-Beaumont.

Niveau d'intérêt    Niveau de faisabilité

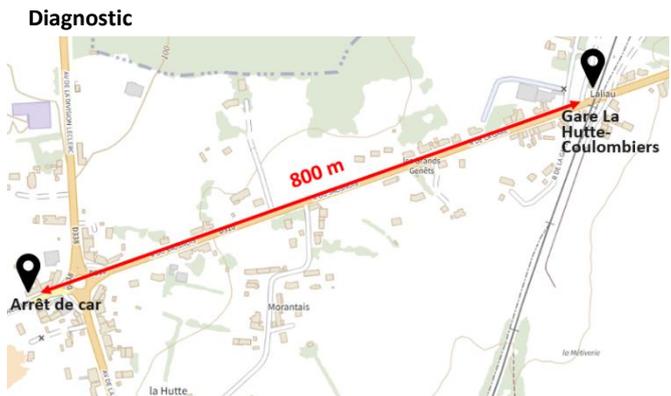
1	2	3	1	2	3
---	---	---	---	---	---

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Actuellement, l'arrêt de car Aléop permettant d'aller à la gare **La Hutte-Coulombiers** est à 800 m environ de la gare (15 min à pied). Le piéton doit faire le trajet sur la D310 qui a un trafic important (2 602 véhicules/jour en moyenne) sur un cheminement en agglomération non aménagé (partie en herbe haute).

L'arrêt de car le plus proche de la gare **Vivoin-Beaumont** est l'arrêt Georges Rouault qui se trouve à environ 1,5 km (qui représente 20 min de marche environ) de la gare Vivoin-Beaumont. Deux itinéraires sont identifiés (la D26 ou l'avenue de Beaulieu) qui ne sont pas aménagés.

**Objectifs de l'action :** Faciliter l'usage combiné du car et du train et supprimer les intermédiaires entre 2 modes collectifs (ruptures de charge), afin de rendre attractif ces modes de transport (gain de temps, sécurité, facilité et praticité).



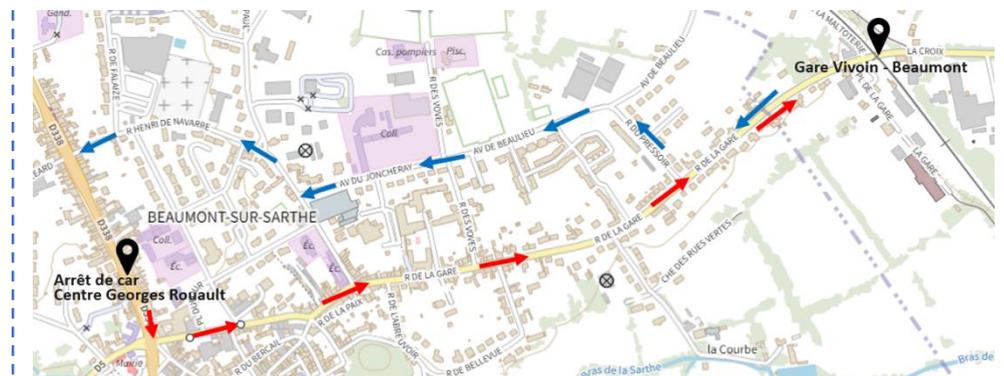
Carte, distance entre l'arrêt de car La Hutte et la gare de La Hutte-Coulombiers

### Pour qui ?

Les actifs, les scolaires, les touristes, tout public.

### Comment ?

Réunion des partenaires associés pour un croisement des objectifs et négociation d'extension de l'offre TER. Étude de faisabilité.



Carte, projection d'un potentiel trajet possible en car pour rejoindre la gare Vivoin-Beaumont

### Avec qui ?

#### Maîtrise d'ouvrage :

- Région Pays de la Loire : gestionnaire de la ligne Aléop
- Communes Fresnay-sur-Sarthe et Vivoin : aménagement par la compétence voirie communale.

#### Partenariat :

- CCHSAM : Portage à l'échelle intercommunale du diagnostic partagé, de la négociation avec les différents acteurs, participation financière pour le mobilier urbain (abribus) à hauteur de 50 % du reste à charge (après déduction des autres financements obtenus par la commune) sous forme de fonds de concours communautaire, communication au titre du PMS.
- Commune de Beaumont-sur-Sarthe : maintien d'un arrêt de car sur la D338

**Quels coûts ?** A définir en fonction de la faisabilité

**Pour aller plus loin :** Réflexion sur la possibilité d'arrêt du car ligne 204 à la gare de la Hutte-Coulombiers.

Objectif 1 du PMS : Faciliter l'accès aux gares pour tous les usagers

## Action n°6 : Développer les liaisons TER Alençon/ Le Mans desservant les deux gares du territoire Haute Sarthe Alpes Mancelles

**Détails de l'action :** Prise en compte de l'expression des usagers indiquant les besoins de TER supplémentaires sur la ligne Alençon / Le Mans.

Niveau d'intérêt      Niveau de faisabilité

1

2

3

1

2

3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Les deux gares du territoire constituent un atout majeur pour l'attractivité du territoire. Le niveau d'utilisation des usagers montre que le TER est un moyen de déplacement pertinent. Les usagers expriment des besoins non couverts pour les trajets quotidiens vers Alençon au départ et arrivée de la Hutte-Coulombiers et de Vivoin-Beaumont (TER arrivant avant 7h37 et partant après 18h24 à Alençon).

Manque de TER en matinée sur le week-end.

### Objectifs de l'action : Maintenir et développer l'offre de TER sur le territoire

- Proposer une alternative à la voiture aux actifs du territoire qui travaillent à l'extérieur.
- Attractivité économique et touristique du territoire
- Faciliter les déplacements pour les lycéens et les étudiants inscrits à Alençon

### Pour qui ?

Les actifs et les scolaires essentiellement. Les touristes et tout public.

### Comment ?

Réunion des partenaires associés pour un croisement des objectifs et négociation d'extension de l'offre TER.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Région Pays de la Loire.

### Partenariat :

- CCHSAM : Participation au comité de lignes TER, au comité des partenaires régional, initiation de la phase de concertation au titre du PMS- portage de l'intérêt communautaire,
- Communes de Fresnay-sur-Sarthe et Vivoin : Participation au comité de lignes TER, participation à la phase de concertation.
- Association des usagers du TER : Participation au comité de lignes TER, participation à la phase de concertation.

### Quels coûts ?

A définir suivant action(s) retenue(s).

# Les actions classées en Priorité 2



## Action n°7 : Collaborer à la mise en place du TAD (Transport à la demande) régional (2025)

**Détails de l'action :** Collaborer avec les services de la Région Pays de la Loire et le cabinet Mobhilis afin de rendre effectif le TAD sur le territoire (service du lundi au vendredi de 7h à 19h, avec réservation, au tarif de 2€ environ par trajet et prise/dépôt de l'usager à un point précis).

Niveau d'intérêt      Niveau de faisabilité

1

2

3

1

2

3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Pas de transport couvrant la communauté de communes pour un ensemble de besoins très divers.

Initiative portée par la Région Pays de la Loire pour la mise en œuvre d'un transport à la demande permettant d'effectuer des déplacements de proximité en complément de l'offre de service Aléop. Déploiement prévisionnel du service de TAD sur la CCHSAM, 2<sup>ème</sup> semestre 2025.

**Objectif de l'action :** Rendre accessible la mobilité à tous par une offre de très grande proximité et d'une grande souplesse. Lutter contre l'isolement des habitants.

### Pour qui ?

Tout public.

### Comment ?

Échanges réguliers avec la Région Pays de la Loire, recensement des lieux d'intérêt, relais auprès des communes.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Pilotage et financement par la Région Pays de la Loire (Services Aléop et cabinet Mobhilis). Appui sur les arrêts Aléop existants et marché pour la prestation de service.

### Partenariat :

-CCHSAM : diagnostic du territoire, définition des besoins du territoire en relais des communes, échanges avec la Région pour le repérage des points de proximité (lieux de départ) et des points de centralité (lieux d'intérêt), communication sur le service

-Communes : concertation dans la phase de repérage des points de proximité et points de centralités (modalités à définir avec la Région Pays de la Loire).

### Quels coûts ?

Coût supporté par la Région Pays de la Loire.

Objectif 4 du PMS : Informer, communiquer, animer

## Action n°8 : Porter une réflexion sur un « point info mobilités » CCHSAM

**Détails de l'action :** Configurer un point Information Mobilité en lien avec l'espace France Services. Complémentarité des missions d'information, d'accompagnement aux démarches et d'orientation.

Niveau d'intérêt

1

2

3

Niveau de faisabilité

1

2

3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Lors de l'enquête mobilité (2022-2023), 31,7% des enquêtés ont notifié avoir des difficultés à trouver des informations et la grande majorité des enquêtés ne connaissent pas les services de mobilités ou lieux d'information existants. Les enquêtes faites auprès des salariés d'Eiffage et d'Hutchinson ont également montré que les salariés ne connaissent pas les aides financières aux mobilités disponibles.

**Objectif de l'action :** Faciliter l'accès aux différentes formes de mobilité et accompagner les usagers dans les modalités de connexion, de réservation et d'achat.

### Pour qui ?

Tout public.

### Comment ?

Matérialiser un lieu centralisant toutes les informations concernant les mobilités sur la CCHSAM.

Diffusion des informations mobilité aux partenaires de proximité portant une communication ou action vers les habitants (Communes, partenaires locaux).

Accueillir, informer, accompagner et orienter le public sur toutes les questions liées à la mobilité. (Intégration aux missions connexes à France Services).

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Portage et financement CCHSAM

**Partenariat :** Les acteurs locaux (Région Pays de la Loire, Département de la Sarthe, communes, OTAM, associations, centres sociaux, mission locale...).

### Quels coûts ?

À préciser selon organisation interne retenue, en fonctionnement et investissement.

### Exemples



La Maison de la Mobilité, source : mairie-chateaubriant.fr



La Maison de la Mobilité, source : grand-villeneuveois.fr

Objectif 4 du PMS : Informer, communiquer, animer

## Action n°9 : Réaliser un « Guide des mobilités » sur la CCHSAM

**Détail de l'action :** Recenser les offres, aides et toutes informations concernant la mobilité dans un document papier et dématérialisé.

Niveau d'intérêt

1 2 3

Niveau de faisabilité

1 2 3

### Pourquoi ?

**Eléments de diagnostic :** Lors de l'enquête mobilité (2022-2023), 31,7% des enquêtés ont notifié avoir des difficultés à trouver des informations et la grande majorité des enquêtés ne connaissent pas les services de mobilités ou lieux d'information existants. A titre d'exemple, les enquêtes faites auprès des salariés d'Eiffage et d'Hutchinson ont également montré que les salariés ne connaissent pas les aides financières à la mobilités disponibles. Certains acteurs locaux de la sphère de l'emploi et de l'accompagnement expriment également leur méconnaissance.

**Objectifs de l'action :** Informer sur les différents types de mobilités présents sur le territoire, les aides matérielles et financières à la mobilité, les lieux d'information et les initiatives de mobilité solidaires locales (Réso'ap et Carbur'Pera, actions des centres sociaux, de la mission locale...). Promouvoir les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme (utilisation de la voiture de manière individuelle).

### Pour qui ?

Tout public.

### Comment ?

Répertorier les dispositifs, services et actions existants sur le territoire. Guide format papier et numérique. Gratuit. Document évolutif.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Portage et financement CCHSAM

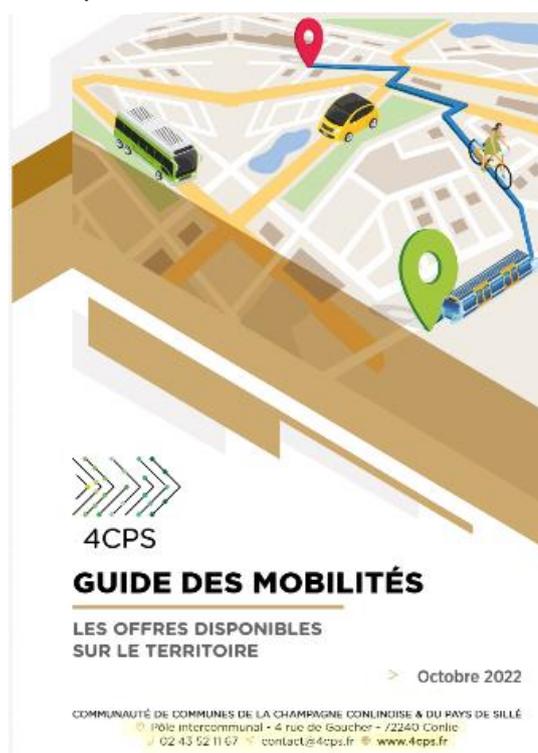
**Partenariat :** La Région Pays de la Loire, le Département de la Sarthe, les communes, les partenaires locaux (OTAM, associations, centres sociaux, mission locale...), ...

### Quels coûts ?

Rédaction des contenus par la CCHSAM et prestation externe pour la conception, l'impression et la distribution.

Financement potentiel : Appel à projet Msa

### Exemple



*Guide des mobilités, Communauté de communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé*

## Action n°10 : Participer au financement de l'aménagement du parking de la gare Vivoin-Beaumont

**Détails de l'action :** Contribuer au projet de la commune de Vivoin pour la création d'un nouvel aménagement du parking de la gare.

Niveau d'intérêt			Niveau de faisabilité		
1	2	3	1	2	3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** L'accompagnement des communes dans la valorisation de leur gare est déjà un axe porté par la CCHSAM au titre de l'intérêt à l'échelle intercommunale (Fonds de concours pour l'aménagement de la gare la Hutte-Coulombiers acté en 2022 et attribué à la commune de Fresnay sur Sarthe, maître d'ouvrage).

La commune de Vivoin porte un projet d'extension et d'aménagement du parking de sa gare intégrant la création d'un arrêt de car.

**Objectif de l'action :** Contribuer à l'amélioration de l'offre de service sur un pôle Mobilité structurant de la CCHSAM.

### Pour qui ?

Les habitants de Vivoin et Beaumont sur Sarthe et des communes proches et les usagers du train.

### Comment ?

Concertation avec la commune sur le projet d'aménagement, aide à la recherche de financements. Versement d'un fonds de concours prenant en compte les dépenses de terrassement, enfouissement de l'extension des réseaux, voirie, assainissement, espaces verts et maîtrise d'œuvre, hors gestion du silo.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Commune de Vivoin : portage du projet d'aménagement et du financement du parking de la gare.

#### Partenariat :

- CCHSAM : Fonds de concours dans la limite de 50 % du reste à charge communal (après déduction des autres financements obtenus par la commune) avec un montant plafond de 22 000 € HT, avec les mêmes modalités de financement que pour la gare de la Hutte-Coulombiers.
- Département de la Sarthe et Région Pays de la Loire selon leurs compétences.

### Quels coûts ?

A définir suivant la dimension du projet (aménagement des places de stationnement, borne de recharge de voiture électrique, boxes consigne de vélo, point de covoiturage).

#### Diagnostic



Parking de la gare Vivoin-Beaumont



Exemple, bornes de recharge de voiture électrique, gare La Hutte-Coulombiers

## Action n°11 : Expérimenter un service de navette reliant le centre de Fresnay-sur-Sarthe et la gare La Hutte-Coulombiers avec extension possible sur Saint-Léonard-des-Bois en période estivale

**Détails de l'action :** Expérimentation avec évaluation avant la mise en place du TAD Région (voir action n°7).

Niveau d'intérêt			Niveau de faisabilité		
1	2	3	1	2	3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Environ 7 km séparent le centre de Fresnay-sur-Sarthe de la gare La Hutte Coulombiers. La D310 est un itinéraire dangereux pour les cyclistes et le car Aléop (ligne 210) n'est pas toujours compatible avec les horaires de train.

**Objectifs de l'action :** Faciliter l'usage du train par un accès complémentaire à l'offre Aléop. Attractivité du territoire pour les actifs venant d'Alençon ou du Mans et pour les touristes. Objectif économique et touristique.

### Pour qui ?

Les actifs et les touristes en priorité.

### Comment ?

Début 2024 : Définir le périmètre de l'expérimentation, l'organisation et le coût (jours de fonctionnement, horaires, modalités d'accès, dessertes...).

### Avec qui ?

#### Maîtrise d'ouvrage :

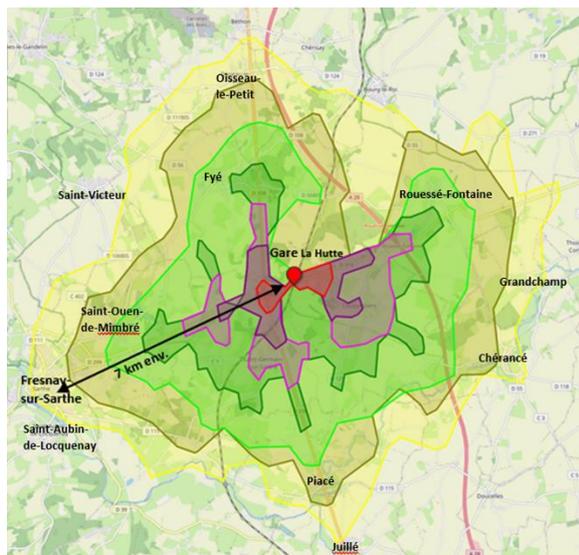
CCHSAM : Portage et financement de l'expérimentation.

**Partenariat :** Concertation avec les Communes de Fresnay sur Sarthe et de Saint-Léonard-des-Bois, Saint Ouen de Mimbré, l'entreprise Eiffage, l'UCA de Fresnay, le Club d'entreprises de la Haute Sarthe, les acteurs locaux (OTAM, centres sociaux, mission locale...).

### Quels coûts ?

A définir suivant les modalités retenues (gestion interne ou prestataire...).

### Diagnostic



Carte, distance entre la gare La Hutte-Coulombiers et le centre de Fresnay-sur-Sarthe

### Exemple



Infographie, navette test de la CC Haut Val de Sèvre

Objectif 4 du PMS : Informer, communiquer, animer

# Action n°12 : Porter et coordonner des événements et des animations « mobilité » afin de fédérer les acteurs locaux et accompagner les changements de pratiques

**Détails de l'action :** Être moteur, en lien avec les acteurs locaux, dans la mise en place d'événements mobilisateurs pour agir sur les changements de pratiques.

Niveau d'intérêt			Niveau de faisabilité		
1	2	3	1	2	3

## Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Actuellement, aucune action globale à l'échelle intercommunale sur la thématique des mobilités.

**Objectifs de l'action :** Faire évoluer les pratiques, fédérer les acteurs de tous secteurs autour des mobilités, promouvoir les solutions mobilités disponibles sur la CCHSAM.

## Pour qui ?

Tout public.

## Comment ?

Organiser, en collaboration avec les acteurs locaux, une dynamique mobilité à l'échelle de l'ensemble du territoire. S'appuyer sur les événements nationaux ou régionaux (Pays de la Loire et Normandie), les initiatives locales.

Créer du lien, communiquer, expérimenter, profiter de l'engouement régional et national, entrer dans une dynamique de test et de découverte, participation à des rassemblements, informations. Exemple : Défi Mobilité en Pays de la Loire, Mai à vélo...

## Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** CCHSAM : Veille sur les événements à venir, coordination des acteurs locaux, organisation d'animation, communication.

**Partenariats :** Les acteurs locaux (Communes, OTAM, centres sociaux, mission locale, association des usagers du TER, Carbur'Péra ....).

## Quels coûts ?

A définir en fonction du type d'évènement organisé et des partenariats.

### Exemples



Défi covoiturage sur la Communauté de communes de Pleyben, Chateaulin Porzay et l'association éhop



Infographie du programme "Savoir rouler à vélo", www.sports.gouv.fr



Première page du programme Mai à vélo Pays de la Loire

Objectif 3 du PMS : Développer les mobilités moins carbonées

## Action n°13 : Collaborer au projet du Conseil Départemental de création d'une voie verte sur les anciens chemins de fer reliant Fresnay-sur-Sarthe à Saint-Rémy-de-Sillé (projet pour 2027)

**Détails de l'action :** Collaborer avec le Conseil Départemental pour la réalisation de la voie verte (18km) reliant Fresnay-sur-Sarthe à Saint-Rémy-de-Sillé.

Niveau d'intérêt      Niveau de faisabilité

1	2	3	1	2	3
---	---	---	---	---	---

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Aucune alternative à l'utilisation de la voiture individuelle pour rejoindre Sillé-le-Guillaume.

**Objectif de l'action :** Développer l'attractivité touristique du territoire et proposer une alternative à la voiture pour rejoindre Sillé-le-Guillaume et pour venir à Fresnay-sur-Sarthe (deux seules communes du Nord Sarthe classées comme communes touristiques).

Relier les communes concernées par le projet (Saint-Aubin-de-Locquenay, Moitron-sur-Sarthe, Saint-Christophe-du-Jambet, Ségrie) à Fresnay-sur-Sarthe et à Sillé-le-Guillaume.

### Pour qui ?

Habitants de la CCHSAM et de la 4CPS, touristes.

### Comment ?

Collaboration pour le projet de voie verte porté par le Département : Échange d'information, participation aux instances de concertation/décision, définition de la participation financière de la CCHSAM.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Conseil Départemental de la Sarthe.

**Partenariat :** CCHSAM, Communes concernées par l'itinéraire.

### Quels coûts ?

Coût supporté par le Département avec sollicitation des collectivités territoriales (exemple voie verte La Suze-sur-Sarthe- La Flèche : Participation financière des Communautés de communes à hauteur d'environ 7,5% chacune).

**Pour aller plus loin :** Réflexion sur la section Fresnay / Chérancé – Les Mées

### Exemple



Exemple de voie verte, Loir en Vallée

### Diagnostic

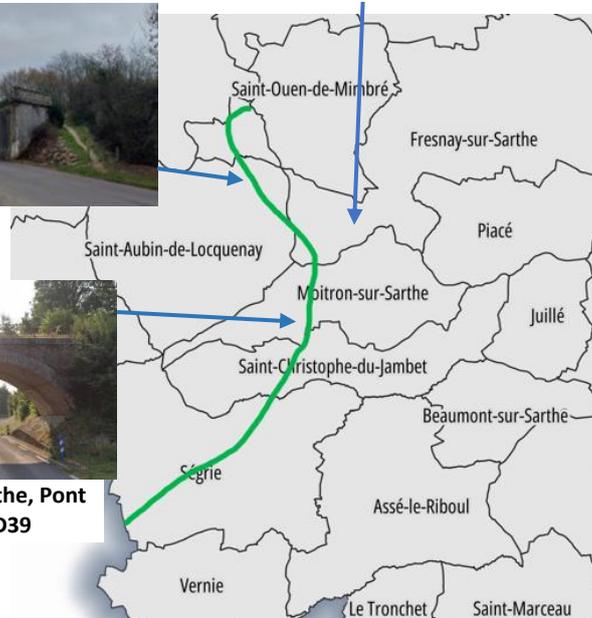
Saint-Aubin-de-Locquenay, La Grenouille, Pont détruit



Moitron-sur-Sarthe, Pont sur la Sarthe



Moitron-sur-Sarthe, Pont au-dessus de la D39



Tracé projet du Conseil Départemental voie verte sur le territoire de la CCHSAM



# Les actions classées en Priorité 3



## Objectif 3 du PMS : Développer les mobilités moins carbonées

# Action n°14 : Réflexion sur la mise en place d'une aide financière à l'achat d'un vélo et/ou vélo à assistance électrique (VAE)

**Détails de l'action :** Aider les habitants de la CCHSAM à acheter un vélo et/ou un vélo à assistance électrique en proposant une aide financière.

Niveau d'intérêt

1

2

3

Niveau de faisabilité

1

2

3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** L'usage vélo représente 2.2 % des modes de déplacement dans le milieu rural. L'enquête mobilité CCHSAM dénombre 75 personnes ayant un vélo et 13 ayant un vélo électrique, sur 236 enquêtés.

**Objectif de l'action :** Inciter à l'achat et à la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens pour compléter les aides de l'Etat existantes.

### Pour qui ?

Habitants du territoire sous conditions de ressources et d'être à jour de toute redevance auprès de la CCHSAM.

### Comment ?

Définition du montant de l'aide accordée, du public cible, définition de l'enveloppe de l'aide (exemple : aide disponible jusqu'à épuisement de l'enveloppe), types de justificatifs à apporter, types de vélos concernés.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Portage et financement CCHSAM.

### Quels coûts ?

Exemple CC du Mont des Avaloirs sur 2021 : Pour 83 personnes (76 Vélos électriques, 6 vélos et un vélo-cargo) : le total des subventions versées est de 8 043€.

### Exemple



Affiche, Bonus vélo, CC du Mont des Avaloirs

## Action n°15 : Réflexion sur les opportunités de liaisons en modes actifs (vélo et marche) autour des pôles structurants

Niveau d'intérêt

Niveau de faisabilité

1

2

3

1

2

3

**Détails de l'action :** Etat des lieux des liaisons existantes et type de voies pour accéder en modes actifs aux pôles structurants ciblés. Formaliser les pistes de réalisation.

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Identification des pôles structurants Fresnay-sur-Sarthe, Beaumont-sur-Sarthe et pôle relais Sougé-le-Ganelon. Chemins de randonnée et de VTT présents sur le territoire, mais aucun itinéraire identifié pour la mobilité quotidienne reliant plusieurs communes.

**Objectifs de l'action :** Gagner en attractivité du territoire en sécurisant la pratique du vélo et de la marche du quotidien. Favoriser un développement du territoire durable et local, développer des itinéraires touristiques.

### Pour qui ?

Tous.

### Comment ?

Réflexion sur le long terme. Réunir les communes situées à proximité des pôles structurants pour établir un diagnostic des potentiels itinéraires piétons et cyclables sécurisés en s'appuyant sur l'existant (voies communales peu empruntées, chemins de randonnées et VTT). Prise en compte des préconisations du CEREMA et de la problématique foncière.

-Itinéraires de proximité sur un rayon de 7km environ autour de la gare la Hutte-Coulombiers et de la gare de Vivoin.

-Assé-le-Boisne/ Sougé-le-Ganelon.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Pilotage de la réflexion par la CCHSAM.

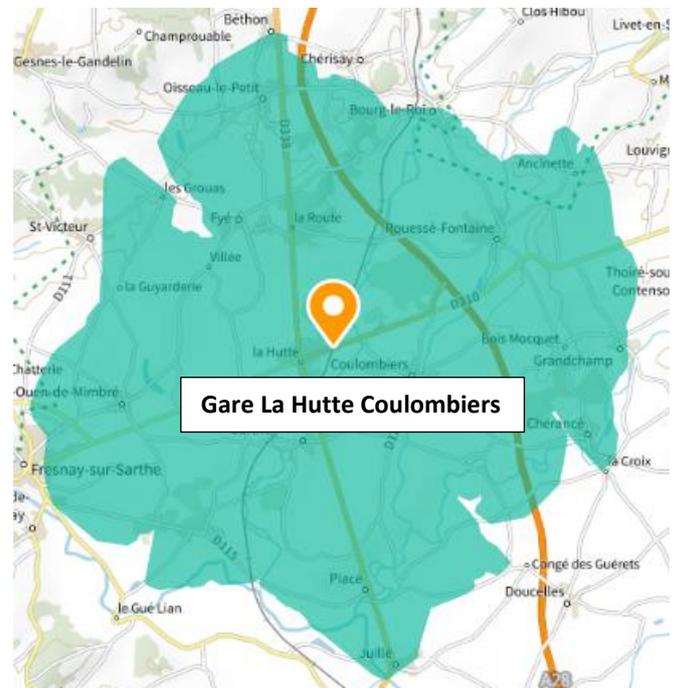
**Partenariat :** Les communes concernées, le Département de la Sarthe, la Région Pays de la Loire : participation au diagnostic.

### Quels coûts ?

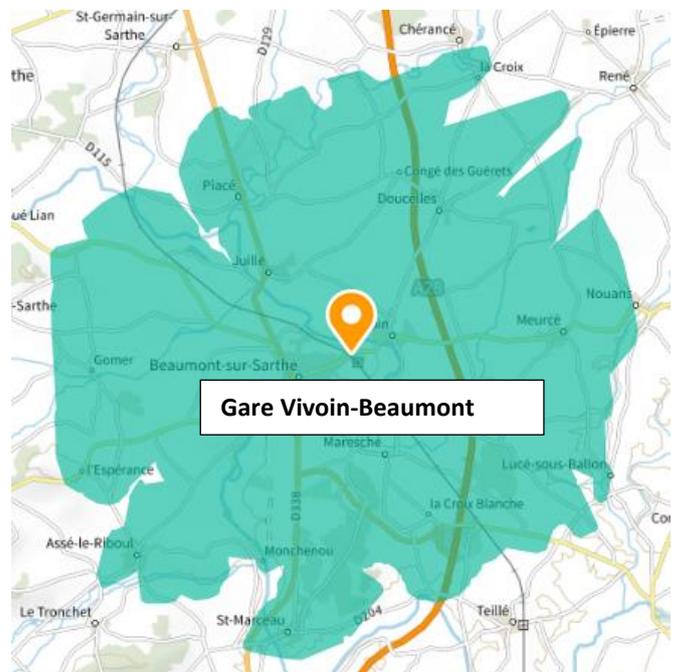
Portage interne CCHSAM.

**Pour aller plus loin :** Réalisation d'un schéma directeur des modes actifs sur tout le territoire.

### Exemples



Carte distance 7 km autour de la gare La Hutte-Coulombiers



Carte distance 7 km autour de la gare Vivoin-Beaumont

## Objectif 3 du PMS : Développer les mobilités moins carbonées

# Action n°16 : Référencer l'offre de stationnement vélos et apporter du conseil aux communes pour de nouveaux emplacements

**Détails de l'action :** Référencer l'offre de stationnement vélos du territoire (nombre de places, type et localisation du stationnement) et apporter du conseil aux communes pour de nouvelles mises en œuvre.

Niveau d'intérêt

1

2

3

Niveau de faisabilité

1

2

3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Pas de recensement des stationnements vélo disponibles sur le territoire. Le type de stationnement (arceaux, abris, boxe) et la localisation du stationnement vélo influence de façon importante leur utilisation par les cyclistes.

**Objectif de l'action :** Augmenter l'utilisation du vélo en valorisant l'existant et la sécurisation.

### Pour qui ?

Tous, scolaires, actifs, touristes.

### Comment ?

Faire un état des lieux des stationnement existants.

Définir le niveau d'équipement « unifié » porté par la CCHSAM (signalétique commune de valorisation « stationnement Vélo + » dans le cadre du PMS, aménagement de stationnements complémentaires en lien avec les communes sur des lieux stratégiques pour le maillage mobilité active).

### Avec qui ?

#### Maîtrise d'ouvrage :

-CCHSAM, solliciter les communes pour répertorier les stationnements existants et apporter un conseil sur les aménagements et financements, si besoin.

-Communes volontaires : Portage et financement des aménagements.

#### Partenariat :

-Les communes : communiquer sur l'existant auprès de la CCHSAM.

- OTAM en lien avec l'usage touristique

### Quels coûts ?

Interne à la CCHSAM sur la partie référencement et conseil.

### Exemples



Arceaux à vélos, source : signals, La Rochelle



Abris à vélos, source : bycommute.fr

Objectif 1 du PMS : Faciliter l'accès aux gares pour tous les usagers

## Action n°17 : Accompagner les projets pour un itinéraire cyclable et/ou piéton entre Vivoin et la gare de Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe et la gare de Vivoin

**Détails de l'action :** Participer au projet d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et/ou les cyclistes entre Vivoin et la gare de Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe et la gare de Vivoin.

Niveau d'intérêt			Niveau de faisabilité		
1	2	3	1	2	3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** Seulement 1,2 km séparent Vivoin de sa gare par une unique liaison non sécurisée. La commune de Vivoin a initié avec le Département une réflexion sur la sécurisation d'un itinéraire Vivoin-gare depuis plusieurs années et signale qu'une liaison piétonne semble être plus facilement réalisable (après étude du Département).

Le centre de Beaumont-sur-Sarthe se trouve à environ 1,5 km de la gare Vivoin-Beaumont.

**Objectifs de l'action :** Contribuer aux projets de sécurisation des itinéraires des communes de Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe pour favoriser une meilleure accessibilité de la gare en modes actifs.

### Pour qui ?

Les habitants du secteur des communes Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe, les touristes notamment pour l'accès au Prieuré de Vivoin et aux autres offres touristiques locales.

### Comment ?

Accompagnement à la définition du projet, aide à la recherche de financements et assistance au montage des dossiers administratifs.

### Avec qui ?

#### Maîtrise d'ouvrage :

- Commune de Vivoin : Finalisation du projet de sécurisation engagé avec le Département, portage et financement.

- Commune de Beaumont-sur-Sarthe : Choix et dimension du projet de sécurisation de l'itinéraire, portage et financement.

#### Partenariat :

- CCHSAM : Accompagnement à la définition du projet, conseil, aide à la recherche de financements et assistance au montage des dossiers administratifs. Communication. Participation financière pour la signalétique (horizontale et verticale) à hauteur de 50 % du reste à charge communal (après déduction des autres financements obtenus par la commune) sous forme de fonds de concours communautaire, avec un plafond à définir.

- Département de la Sarthe : Accompagnement des communes et financements sous conditions.

- Région Pays de la Loire : Financement en faveur de l'accès à une gare régionale.

### Quels coûts ?

A définir selon les options choisies. Financements potentiels : DETR-DSIL, Département de la Sarthe : 50% sur le montant HT des travaux prévus (avec un plafond de 200 000€). Avelo 3. Région Pays de la Loire/ Investissement en faveur de l'accès au réseau de transport régional : 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 300 000€ d'aide par projet.

#### Exemples



Panneaux directionnels indiquant le temps d'accès à des lieux d'intérêt, Ville de Limoge



Marquages au sol, indication sur la direction et le temps d'accès d'un lieu d'intérêt, Le Monde

## Objectif 3 du PMS : Développer les mobilités moins carbonées

# Action n°18 : Réflexion sur la mise en place d'un service d'autopartage sur un pôle structurant de la CCHSAM (véhicule électrique)

**Détails de l'action :** Vérifier la pertinence d'un service d'autopartage de véhicules électriques avec bornes de recharge de voitures électriques sur un lieu stratégique pour la mobilité (gares, arrêts de car) de la CCHSAM.

Niveau d'intérêt    Niveau de faisabilité

1

2

3

1

2

3

### Pourquoi ?

**Éléments de diagnostic :** La voiture reste indispensable pour certains trajets. Manque d'une offre de transport partagée et solidaire.

**Objectifs de l'action :** Proposer une alternative aux personnes qui n'ont pas de véhicule (par choix, touristes, par besoin ponctuel...). Intermodalité (liaison entre différents modes de transports pour un même trajet).

### Pour qui ?

Tous.

### Comment ?

Choix du prestataire. Choix du lieu du service d'autopartage, nombre de voitures, bornes de recharge de voitures électriques, communication et animation.

### Avec qui ?

**Maîtrise d'ouvrage :** Portage et financement CCHSAM, choix du prestataire, mise en place et gestion du service, suivi de l'utilisation du service, communication et animation.

### Partenariat :

- Prestataire présent en Sarthe 
- Les communes d'accueil du service

### Quels coûts ?

Entre 25 000€ et 40 000€ d'investissement HT et entre 6000€ et 11 000€ TTC/an de fonctionnement.

Financements potentiels : Fonds vert 2024 Axe 3 Développement des mobilités en zones rurales Région Pays de la Loire/ Investissement en faveur de l'accès au réseau de transport régional : 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 300 000€ d'aide par projet.

### Exemple



Renault Zoé en location, Mouv'n Go, Petit Courrier

AR CONTROLE DE LEGALITE : 072-200072700-20240415-DEL20240415061-DE  
en date du 19/04/2024 ; REFERENCE ACTE : DEL20240415061

# Critères d'évaluation des actions



## Évaluer pour piloter le Plan de Mobilité Simplifié

Les actions mobilités feront l'objet **d'une évaluation annuelle à terme échu**e afin de vérifier la montée en charge du PMS, de mesurer l'impact auprès des habitants. L'évaluation permettra également de faire un retour auprès des élus et de déterminer des actions correctives si nécessaire. Les partenaires seront associés à l'évaluation.

L'évaluation sera partagée au sein du comité des partenaires Mobilité de la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, ainsi que dans les instances internes communautaires.

Le comité Mobilité du bassin Nord Sarthe permettra de faire le lien avec le bassin mobilité de rattachement.

### **Deux niveaux de critères d'évaluation des actions seront mobilisés :**

- les critères qualitatifs,
- les critères quantitatifs.

Les critères d'évaluation qualitatifs permettront de mesurer :

- l'effectivité de la mise en place de l'action,
- les retours des usagers sur les actions et services mis en œuvre (qualité, adaptation aux besoins, accessibilité, diffusion de l'information ...),
- la place des différents acteurs locaux dans les réflexions, la communication et la réalisation d'actions,
- le niveau de collaboration avec les différents partenaires et les communes,
- la concrétisation des actions en réflexion.

Les critères d'évaluation quantitatifs seront :

- le nombre d'usagers d'un service,
- l'évolution de la fréquentation d'un service,
- le nombre d'animations et d'opérations de communication,
- le taux de participation aux animations, aux réunions, aux enquêtes...etc,
- le retour sur expérimentation.

*Cette partie pourra faire l'objet de modifications ultérieures.*



# ANNEXES

**Annexe 1** : Compte-rendu des réunions « mobilité » du 1<sup>er</sup> 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 11** : Compte-rendu de la réunion itinérante du 21 septembre 2023

**Annexe 12** : Compte-rendu du Comité des Partenaires du 28 septembre 2023



## Annexe 1

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

#### Groupe de travail des élus représentant les communes - 1<sup>er</sup> 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 énergie 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...)

- Allez vers

Rapprocher, décentraliser les services

Décentralisation France Services, des activités des centres sociaux existents

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.

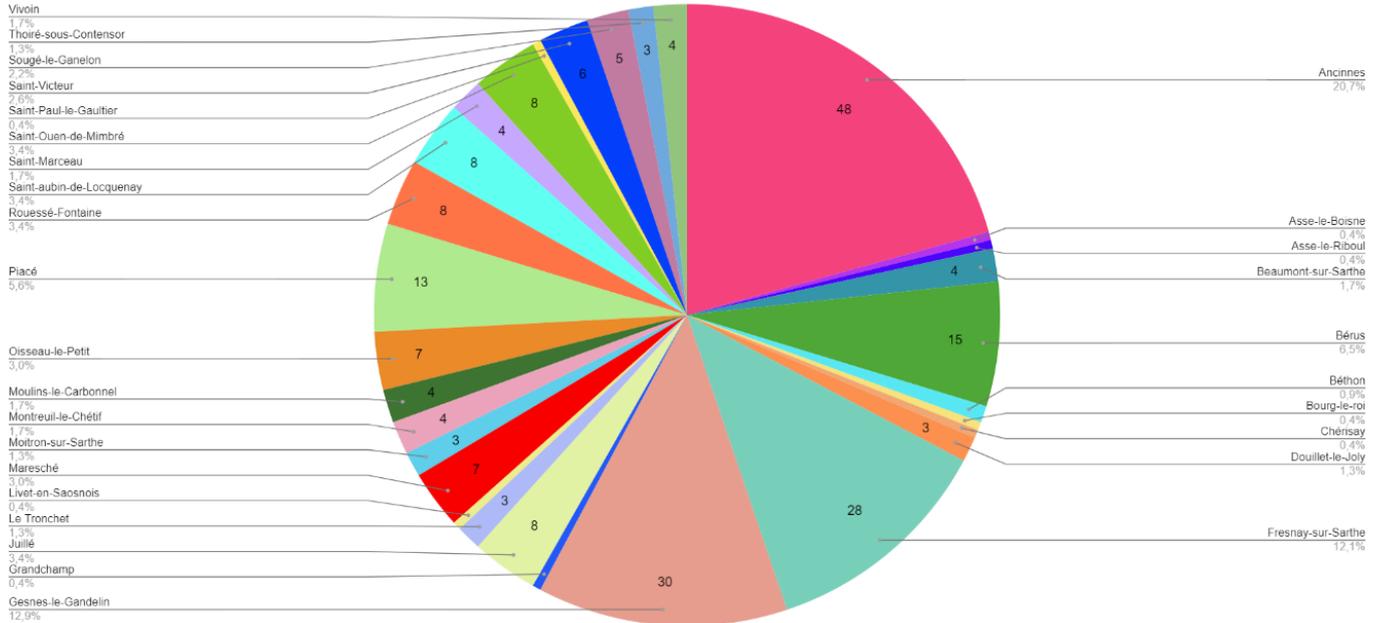
## Annexe 2

### Enquête « Mobilité » auprès des habitants – 236 réponses Du 13 décembre 2022 au 28 janvier 2023

#### Profil des enquêtés :

#### Communes de résidence

Communes de résidence

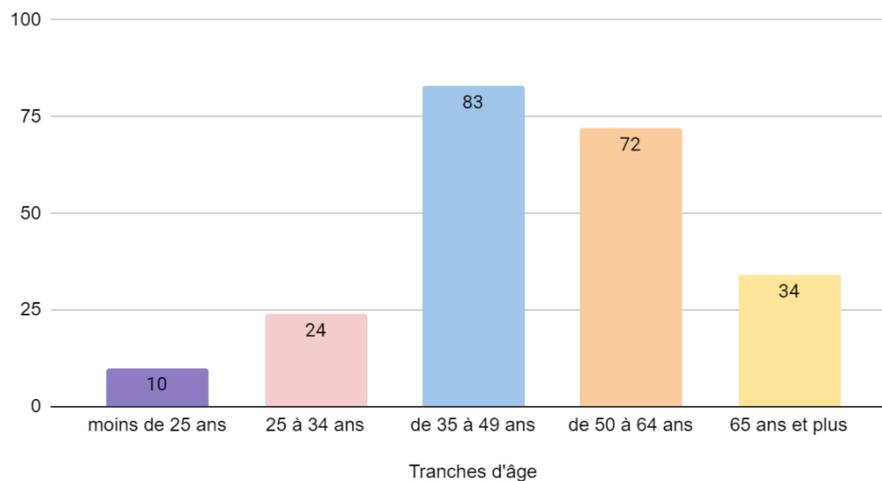


Représentation de 30 communes de la Communauté de communes sur 38.

#### Âge

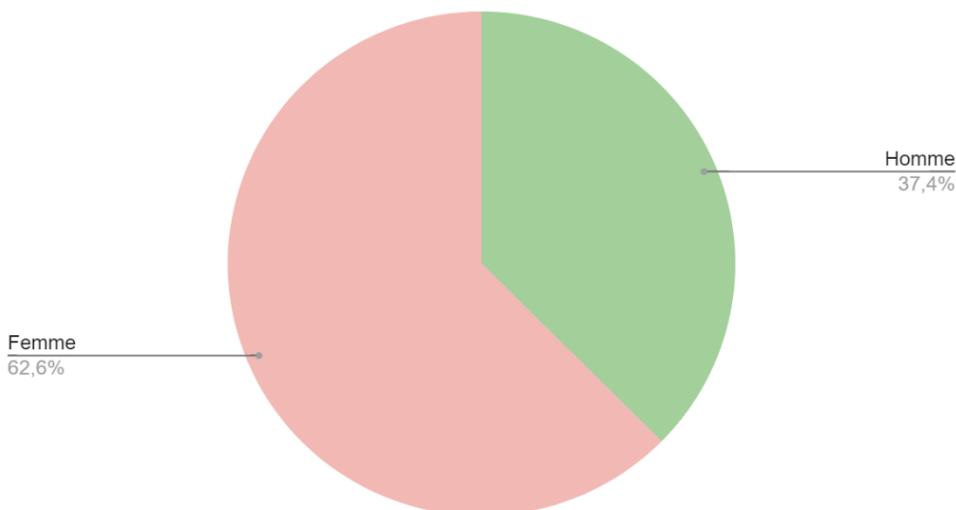
Moyenne d'âge = 48 ans

#### Nombre d'enquêtés par tranches d'âge



## Sexe

Répartition des hommes et des femmes



## Les enquêtés ont-ils le permis de conduire ?

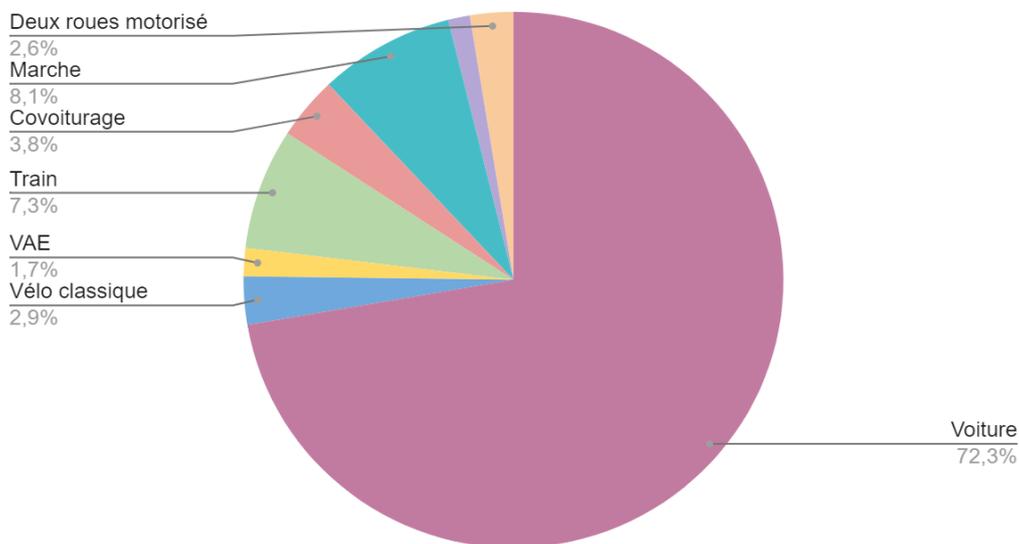
Libellé	Nombre d'enquêtés
Permis de conduire	227
Permis AM	7
Permis moto	29
Aucun permis	7
J'envisage de passer le permis	3
Je n'ai pas les moyens de financer mon permis	2
Je n'ai pas besoin de passer le permis	0

## 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

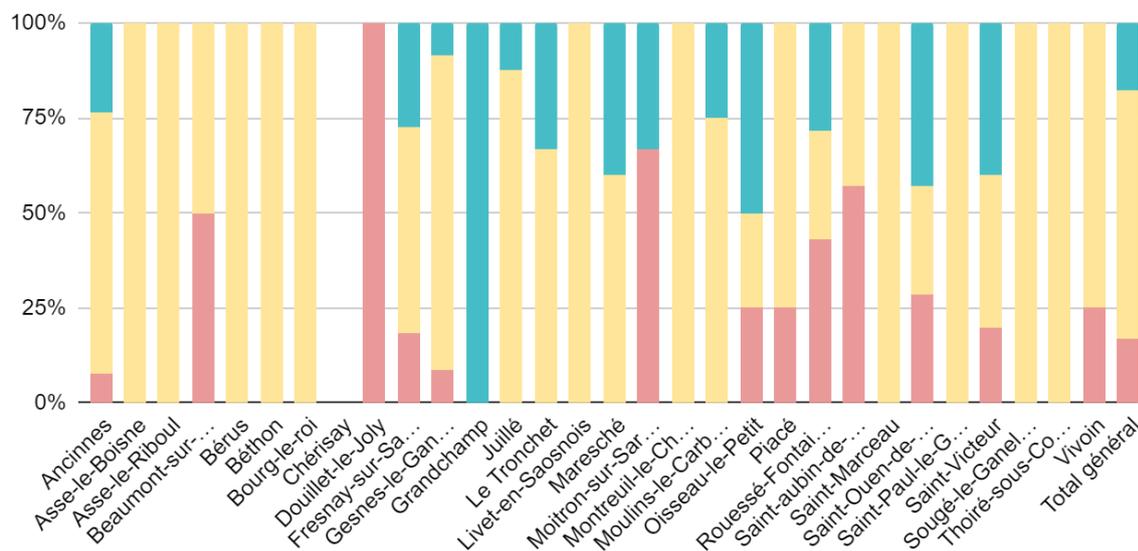
## Les déplacements du quotidien :

### Mode de déplacement pour aller au travail



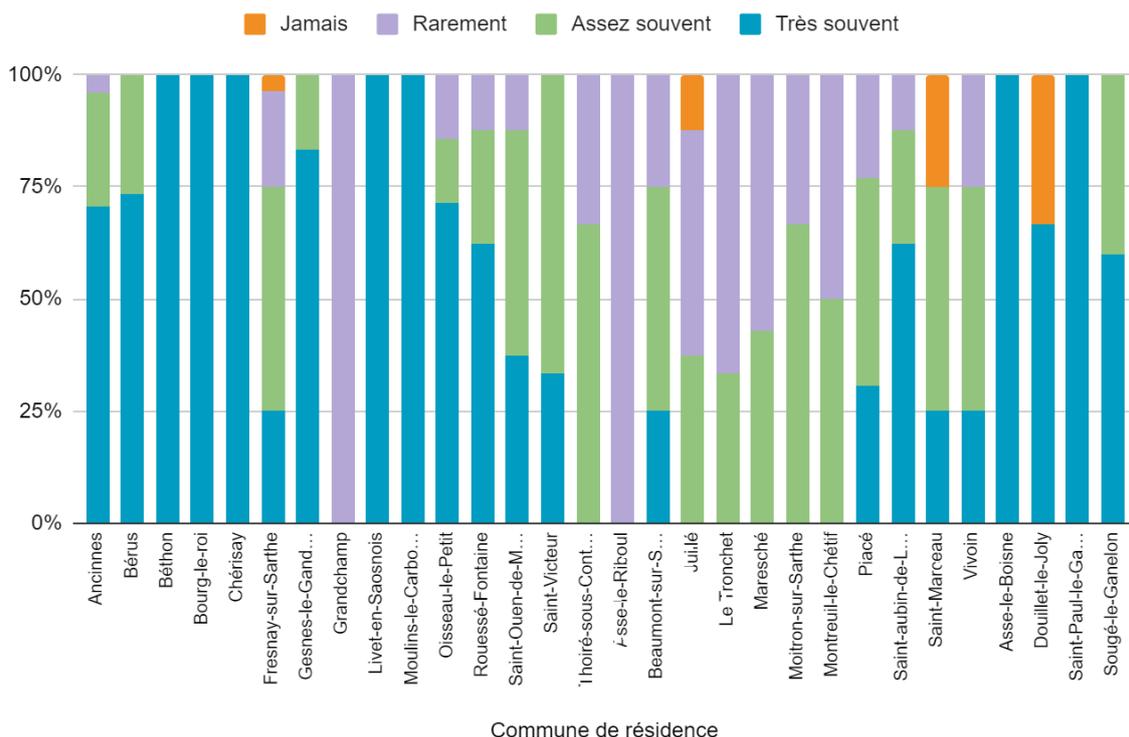
### Lieu de travail en fonction de la commune de résidence

■ Dans votre commune de résidence   
 ■ Dans une commune en dehors de la Communauté de communes H...  
■ Dans une autre commune de la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles



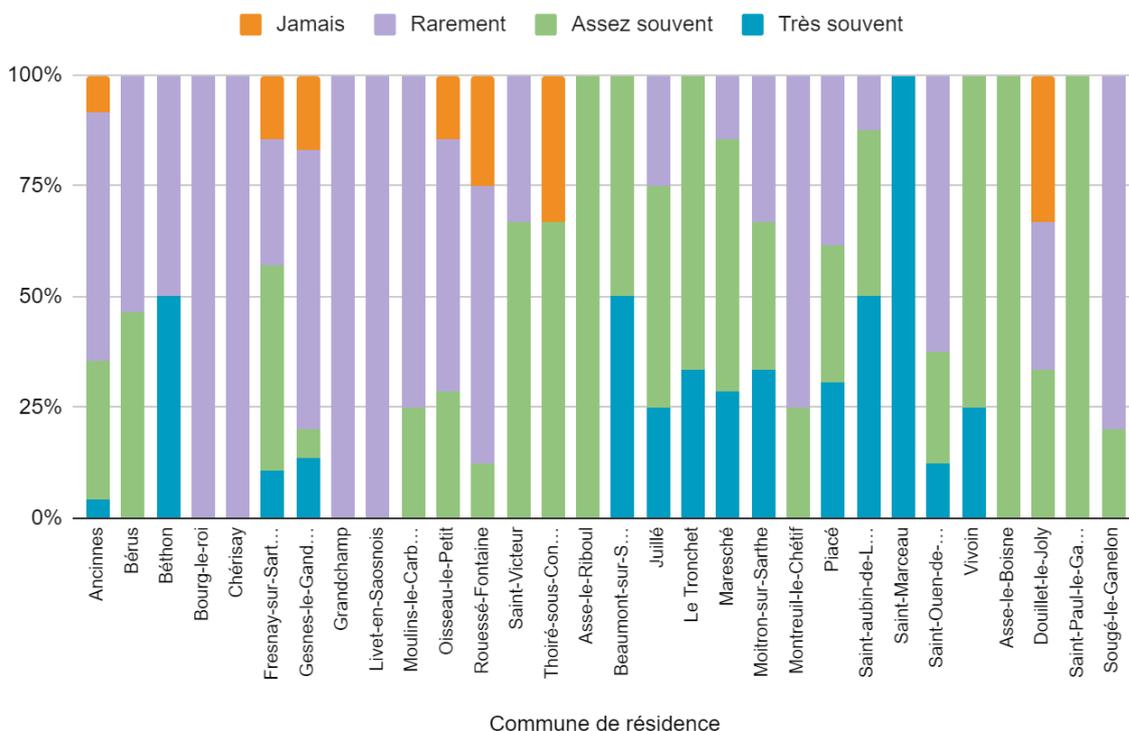
La majorité des enquêtés travaille dans une commune en dehors de la CCHSAM

### 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)

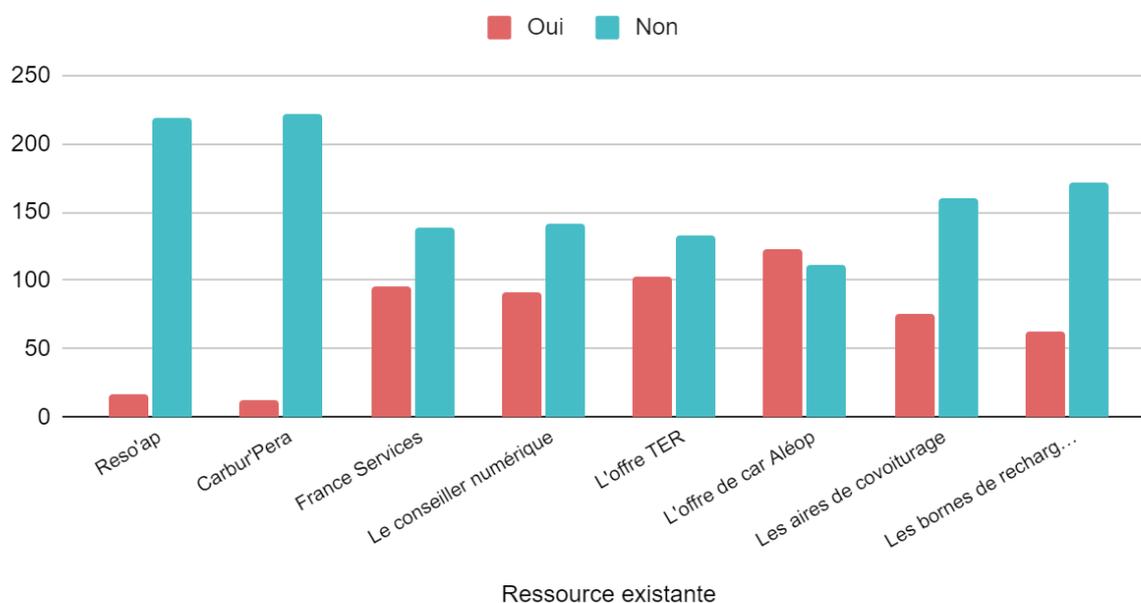
« Horaires des trains La Hutte Coulombiers - Le Mans » (Homme, 71 ans, Saint-Ouen-de-Mimbré)

« 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 ?

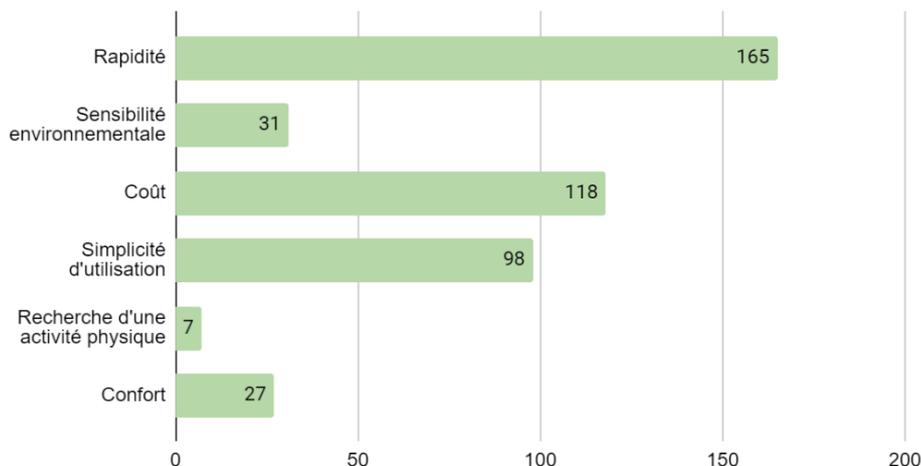


Bien que les enquêtés ne notifient pas de difficulté à trouver de l'information, les services de mobilité ou lieux d'information existants ne sont pas connus.

## 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 ?



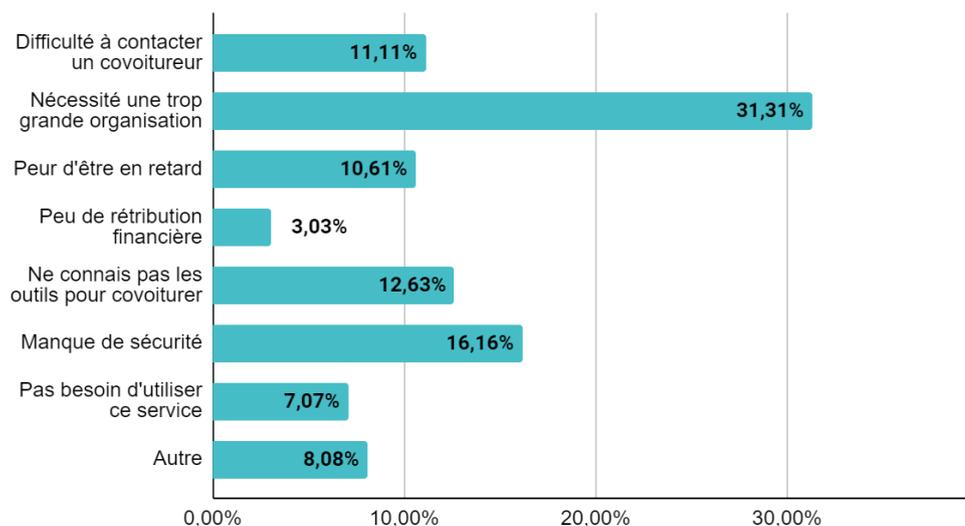
### Pratique du covoiturage (passager ou conducteur)

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 vélobussonière + 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 voiture 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 (épicier 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

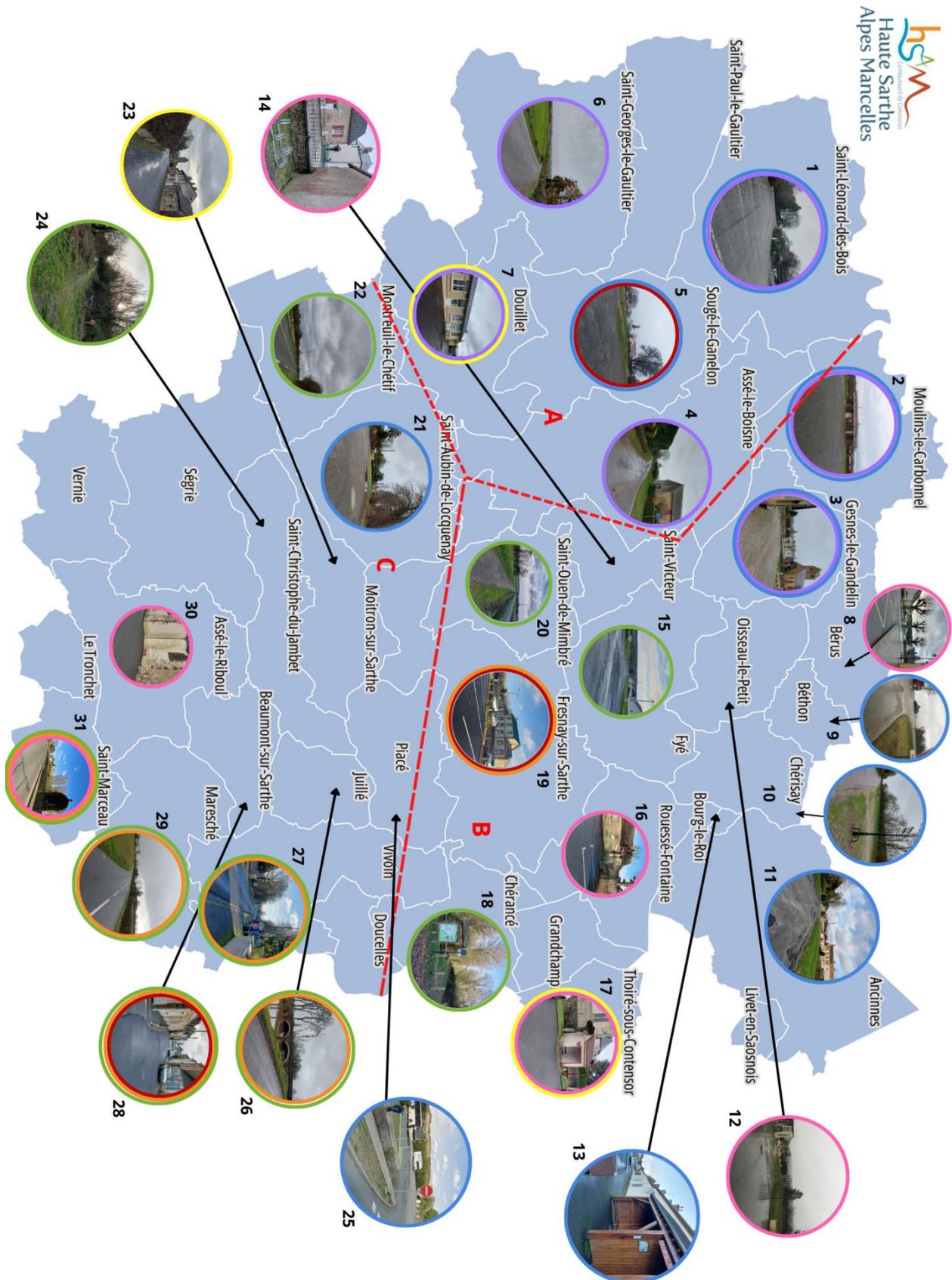
Juillé	Non	Sur l'axe Le Mans-Alençon	Non	Commune coupée en deux, Beaumont-sur-Sarthe, Le Mans, Vivoin	Population active	Voiture obligatoire, difficulté à traverser la sarthe + chemin de fer (pont)	Communication, centralisée, clarification des informations
Maresché	Stationnement vélo devant la salle de 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-Bois 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, Mamers	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, Arçonnay, 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, comme 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	Multiples 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

<b>Saint-Ouen-de-Mimbré</b>	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	Multiples 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
<b>Saint-Victeur</b>	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
<b>Sougé-le-Ganelon</b>	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
<b>Thoiré-sous-Contensor</b>	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
<b>Vivoin</b>	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
<b>Placé</b>	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 Placé 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 CCHSAM. 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. **Gesnes-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. **Béthou** - 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. **Bourg-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. **Juillé** - Espace disponible à côté de la départementale
26. **Paillé** - Pont de Juillé reliant les deux parties de la commune
27. **Vivoin** - Projet de voie douce reliant Vivoin bourg à la gare
28. **Beaumont-sur-Sarthe** - Projet de voie douce reliant Beaumont-sur-Sarthe bourg à la Gare
29. **Maresché** - Route séparant les deux parties de la commune
30. **Assé-le-Ribouli** - 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 Escale  
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
Problèmes de compréhension (savoir lire une carte de car, réserver un billet de train, sens de l'orientation) Freins psychologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Chantier d'insertion</b> : Accompagnement « des premières fois » (accompagner pour faire un trajet ou acheter un billet)</li> <li>- <b>Carbur'Pera</b> : Piste d'éducation routière</li> </ul>
Non connaissance de l'offre ou des conditions d'accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pôle mobilité <b>Carbur'Pera</b> : plateforme qui permet aux publics en parcours social ou professionnel de lever les freins à la mobilité</li> <li>- <b>Mission locale</b> : Ateliers mobilité</li> <li>- Certaines agences d'interim mettent en relation des intérimaires d'une même entreprise pour qu'ils puissent covoiturer</li> <li>- Accès unique aux services pour public en insertion : <b>plateforme DORA</b>                      Rubrique Mobilité avec identification des services par lieu  <a href="https://dora.fabrique.social.gouv.fr/">https://dora.fabrique.social.gouv.fr/</a></li> </ul>
Aucune auto-école sur la CCHSAM ne propose le permis AM (permet de conduire dès 14 ans des cyclomoteurs) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seulement 4 moniteurs AM en Sarthe</li> <li>- Les moniteurs voiture doivent refaire une formation pour pouvoir être autorisés à enseigner le AM</li> <li>- Pénurie de moniteurs auto-école</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Mission locale</b> : préparation au passage du code, session de passage du permis AM</li> <li>- Possibilité de passer le permis AM à Sillé-le-Guillaume ou Alençon</li> <li>- <b>Carbur'Pera</b> est le seul organisme à proposer le permis voiturette</li> </ul>
Les deux seules auto-écoles sur le territoire ne sont pas agréées (pour recevoir l'aide Pôle Emploi). Freins pour les auto-écoles <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procédure administrative lourde</li> <li>• Pas de disponibilité en secrétariat</li> <li>• Nécessité de rentabilisation économique</li> <li>• Versement de l'aide à l'auto-école en trois fois</li> </ul>	Solutions hors territoire CCHSAM ➔ Sillé-le-guillaume ➔ Alençon Nécessite un moyen de mobilité pour s'y rendre
Coût du permis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aide <b>Pôle Emploi</b> 1200€ sous conditions</li> <li>- Dispositif Permis à 1€ (jeunes 15 à 25 ans sous certaines conditions)</li> <li>- Aide financière de la commune de <b>Fresnay-sur-Sarthe</b> de 200€ pour les – de 25 ans de la commune passant leur permis dans une auto-école de la commune</li> </ul>
Coût de la voiture et de son entretien	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Carbur'Pera</b> : Location de vélos, VAE, voitures, voiturettes électriques + réactivité et possibilité de livraison sur le territoire</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Carbur'Pera</b> : Don/ vente de voiture d'occasion (pour les personnes en dessous du seuil de pauvreté et nombre de demandes élevé comparé à l'offre)</li> <li>- <b>Carbur'Pera</b> : Action de sensibilisation à l'entretien de sa voiture (prévention)</li> <li>- Réparation de voitures (garage solidaire <b>Carbur'Pera</b> pour public en insertion professionnelle)</li> </ul>
Peu ou absence de transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réso'Ap pour les personnes âgées</li> <li>- Existence de lignes de car et de TER mais ne couvrant pas tout le territoire</li> </ul>
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"> <li>- <b>Pôle Emploi</b> propose de faire des entretiens téléphoniques et en visioconférence pour un public jeune</li> <li>- <b>Carbur'Pera</b> : livraison de divers moyens de transport pour éviter aux personnes de devoir venir les chercher au Mans</li> <li>- Accueil de proximité : France Service, Centres sociaux, Mission Locale</li> </ul>
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	<b>Carbur'Pera</b> : 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 mis 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
  - o Les salariés viennent de communes de proximité (Beaumont-sur-Sarthe, Vivoin, Maresché, Ségrie, Saint-Christophe-du-Jambet)
  - o La grande majorité des salariés viennent en voiture
  - o Le permis est obligatoire mais parfois les plannings sont adaptés selon les besoins (notamment pour les stagiaires et les jeunes l'été)
  - o 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
  - o Entre 450 et 500 salariés sur les 3 sites et environ 110 salariés sur le site de Beaumont-sur-Sarthe
  - o La grande majorité des salariés se rendent au travail en voiture
  - o 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.
  - o Difficulté de recrutement liée à la crise des métiers du soin, la mobilité pourrait être un levier
  - o Pour favoriser le covoiturage : il faut faciliter au maximum les dispositifs et l'organisation des trajets
  
- Eiffage, Fresnay-sur-Sarthe
  - o Covoiturage entre salariés pour raison financière – entraîne de l'absentéisme lorsque le conducteur rencontre un problème ou est indisponible
  - o Difficulté de recrutement liée au problème de mobilité
  - o 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 - créé 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

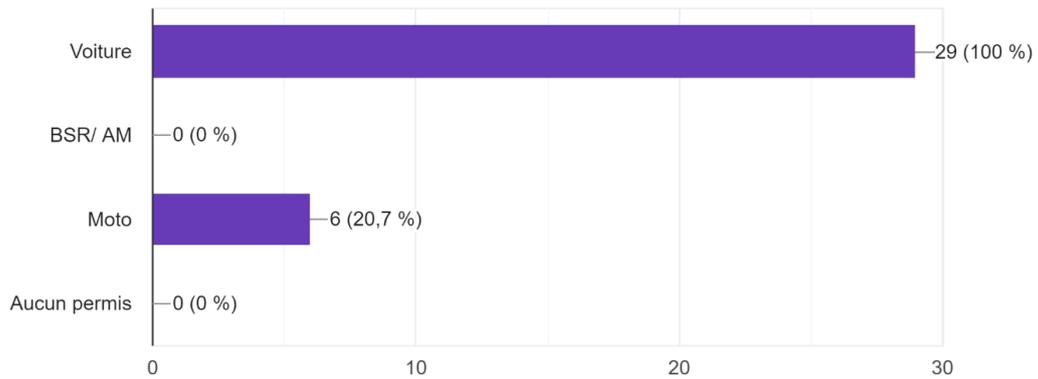
## Annexe 8

### Enquête « mobilité » Eiffage auprès des salariés – 29 réponses

Du 17 mars au 24 mars 2023

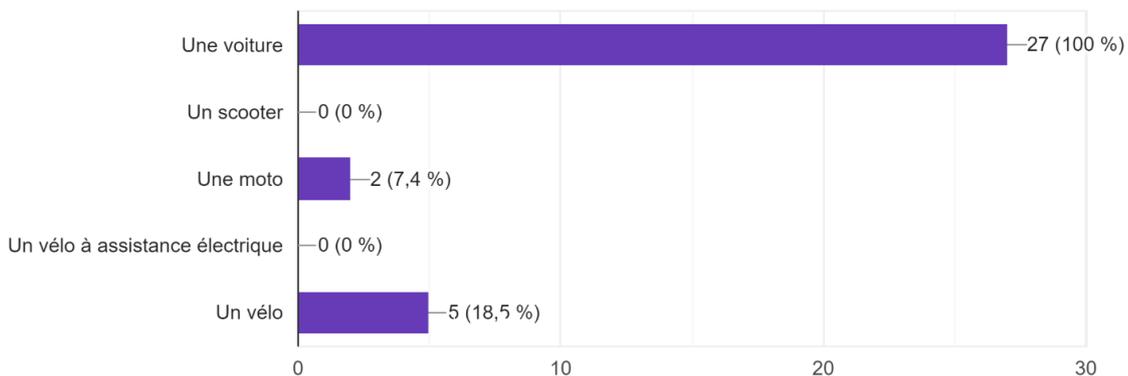
Avez-vous le permis de conduire?

29 réponses



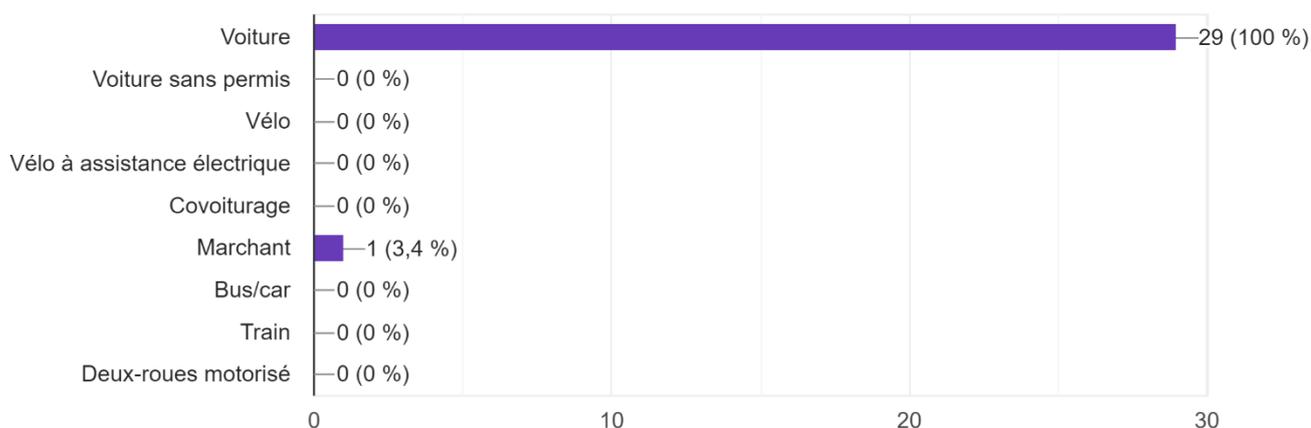
Avez-vous :

27 réponses



### Vous vous rendez au travail en :

29 réponses

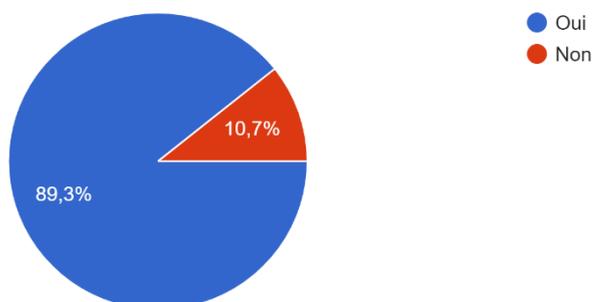


### Pourquoi avez-vous fait ce choix de mode de transport ? (25 réponses)

- « 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

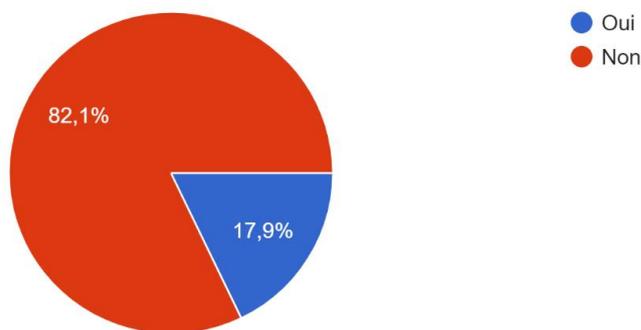
### Ce mode de transport vous convient-il ?

28 réponses



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

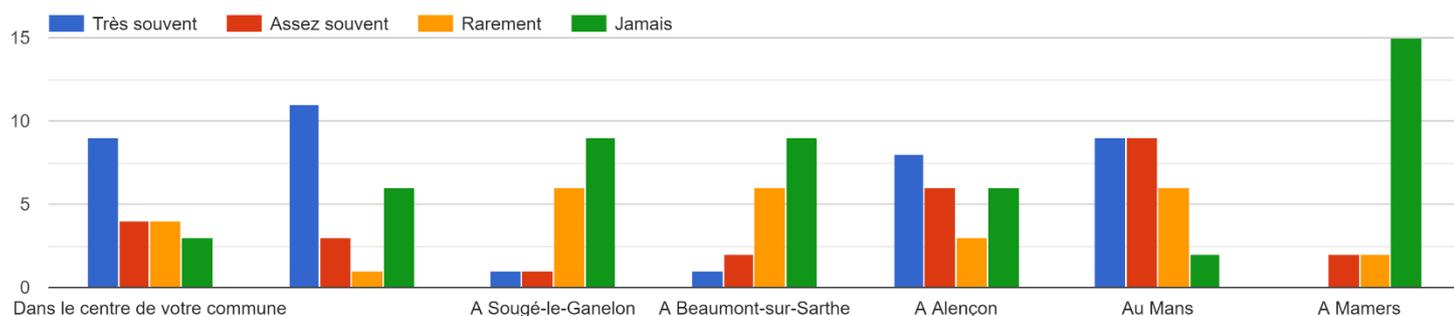
28 réponses



### Si oui, comment s'organise le covoiturage ?

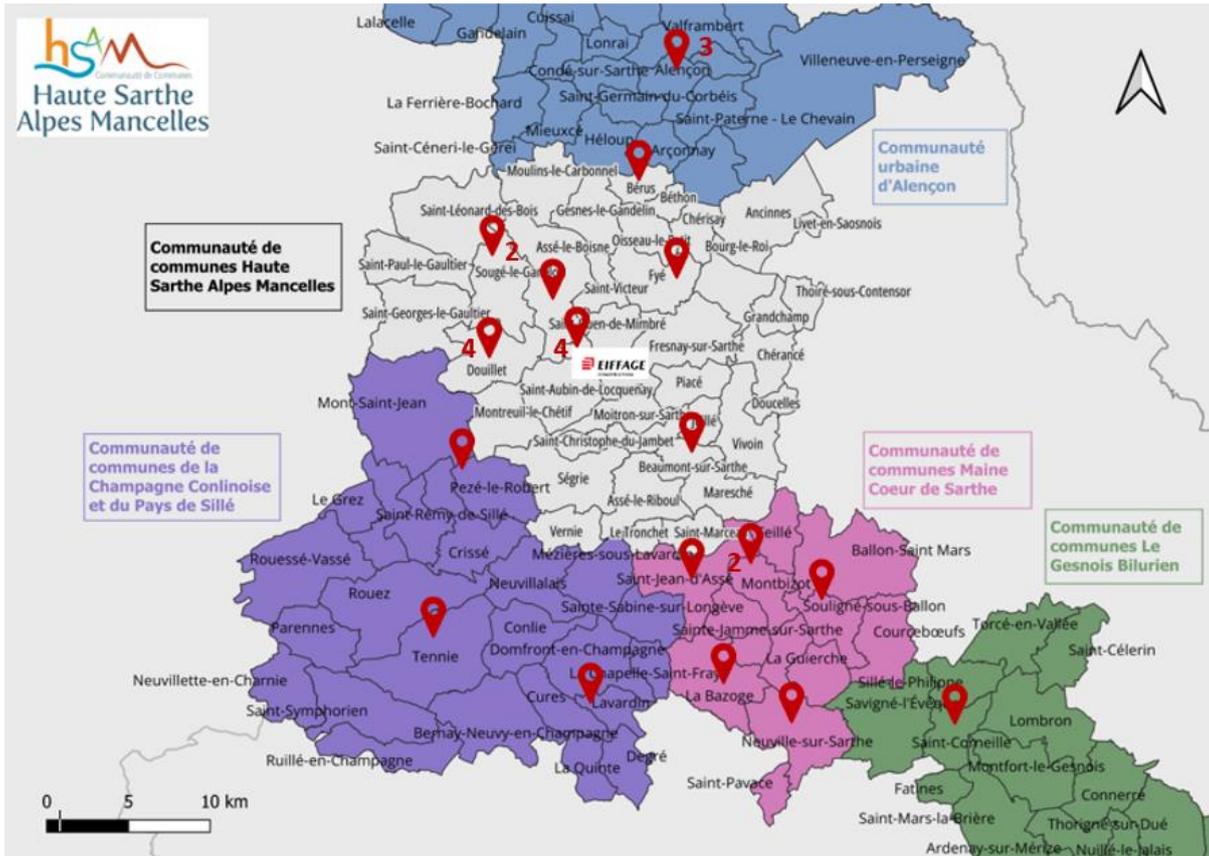
- « La veille avec un collègue »
- « Prise de contact par téléphone avec un collègue »
- « Avec des personnes ayant les mêmes horaires mais difficile à mettre en place »
- « Partage des frais »

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.

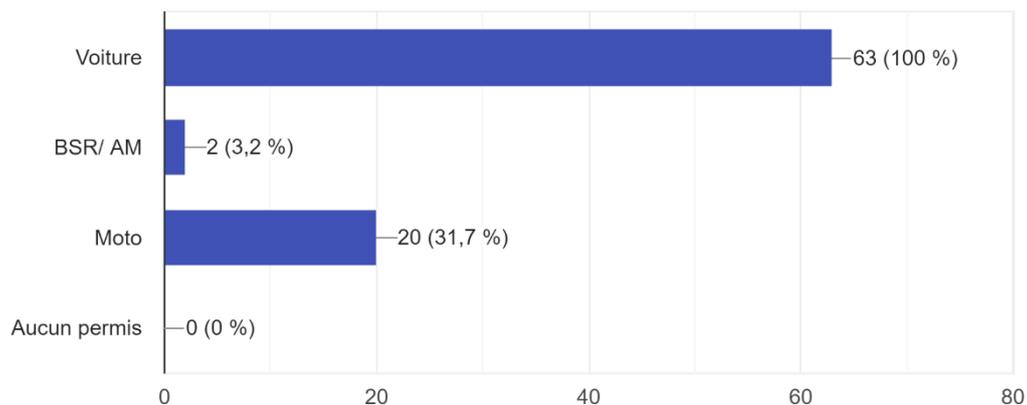
## Annexe 9

### Enquête auprès des salariés d'Hutchinson – 63 réponses

Du 14 avril au 28 avril 2023

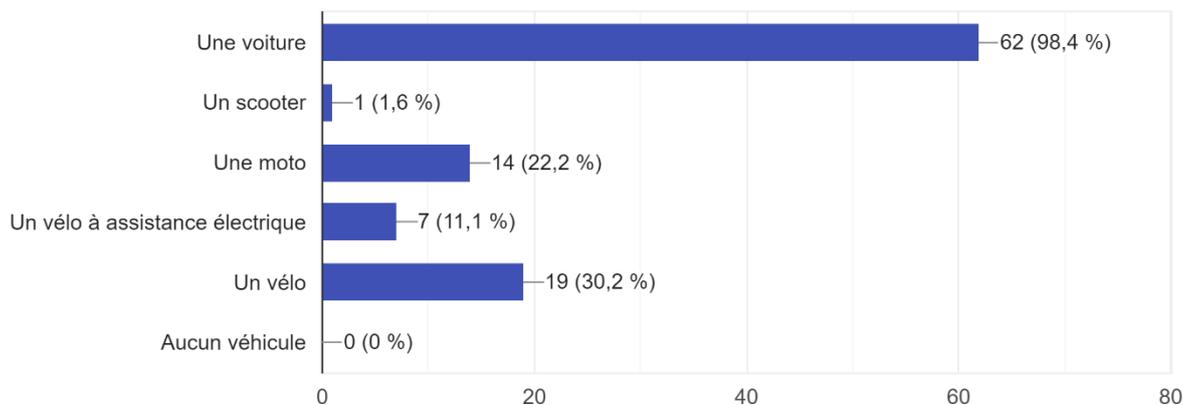
Avez-vous le permis de conduire?

63 réponses

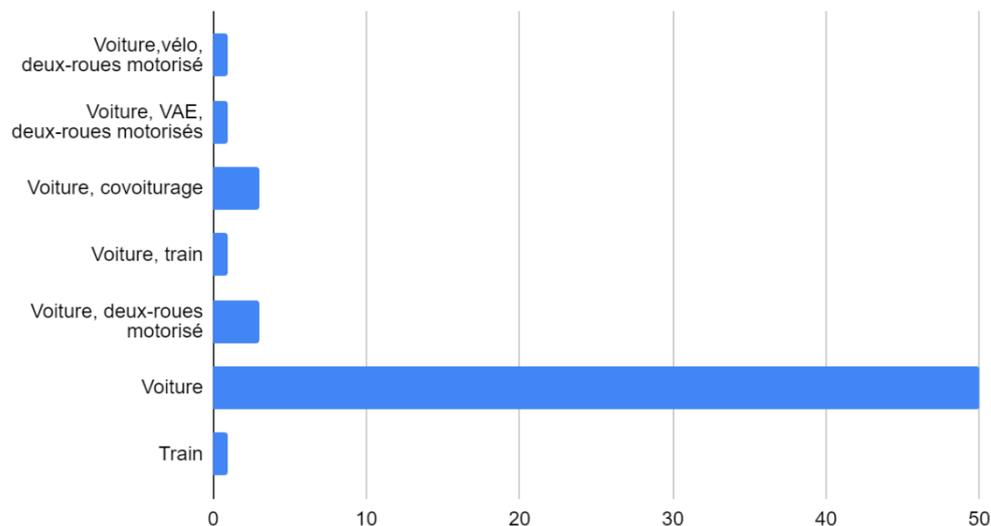


Avez-vous :

63 réponses

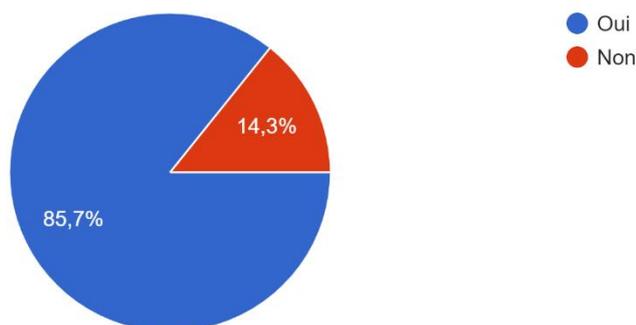


### Modes de transport utilisés pour se rendre au travail

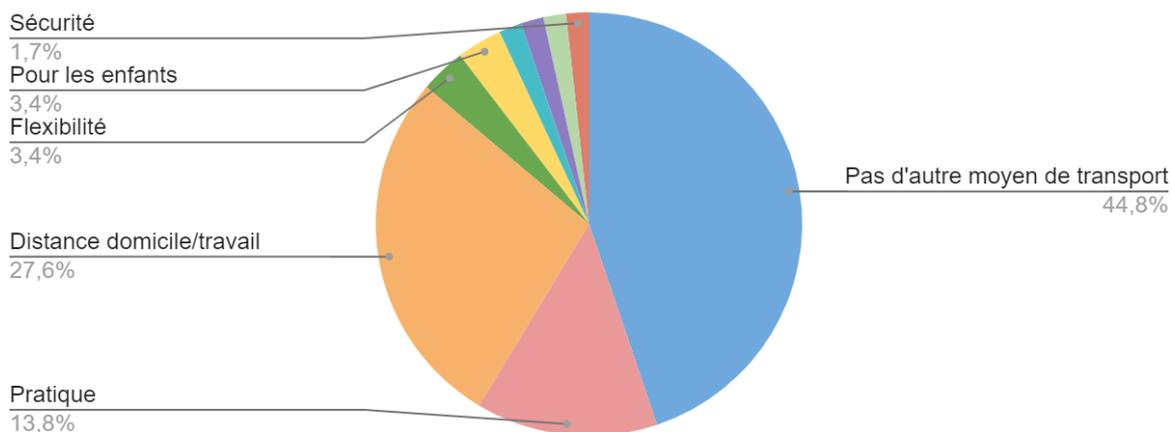


### Ce mode de transport vous convient-il ?

63 réponses



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



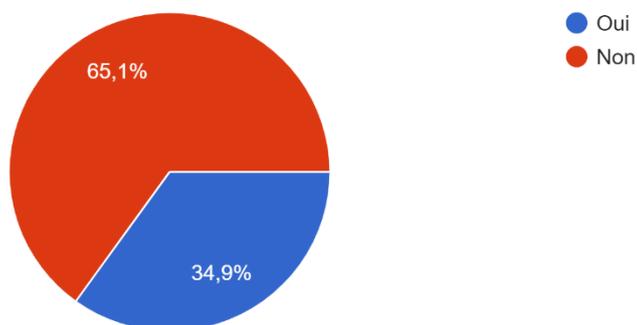
## Communes de résidence des enquêtés

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
Champfleur	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
Ségrie	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

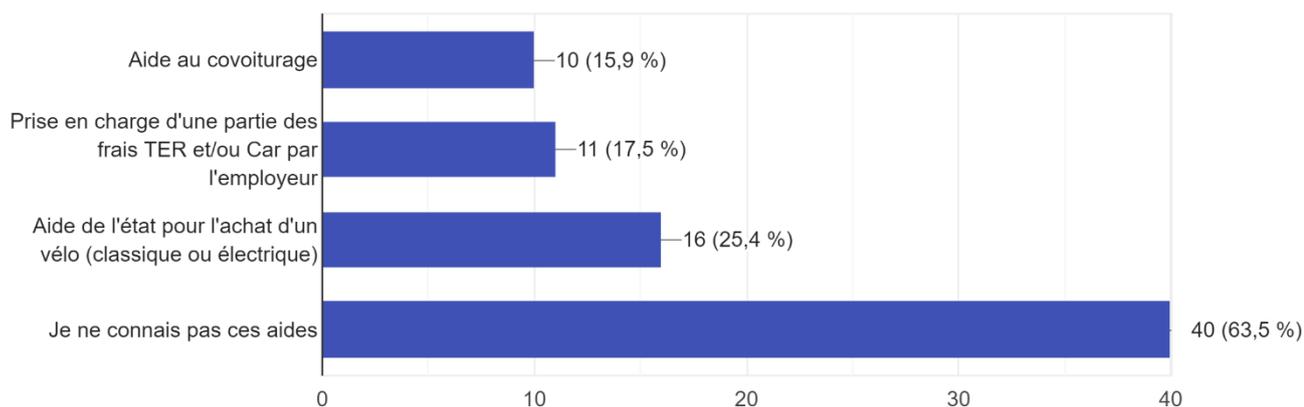


### Si oui, comment s'organise le covoiturage ?

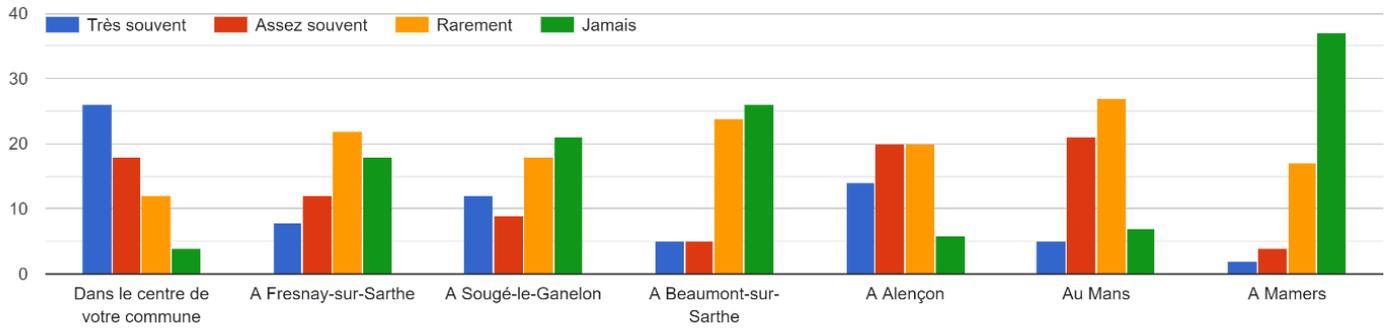
- « Compliqué à mettre en place, sans application ni rémunération »
- « Ponctuellement en cas de panne de véhicule, contact au travail »
- « Si nous avons les mêmes horaires, alternance du conducteur une semaine sur deux » x 9 répondants

### 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 entres 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.**

## Annexe 11

### Compte-Rendu Réunion itinérante

### Du jeudi 21 septembre 2023

#### Participants :

BENOIST Arnaud, Chargé de mission mobilités durables, Département de la Sarthe  
CARLIER Claudine, Adjointe au maire de Fresnay-sur-Sarthe  
CHAUSSIS Matthieu, Chargé de projet développement territorial, Département de la Sarthe  
CHEVALLIER Arlette, Conseillère municipale de Piacé  
CLÉMENT Jean-Louis, Maire de Saint-Ouen-de-Mimbré  
DUTERTRE Lucie, Chargée de projet aménagement du territoire, CC Maine Saosnois  
FAUVARQUE Valentine, Chargée de mission mobilité, CCHSAM  
GIRARD Mélanie, Chargée de l'emploi et du développement économique, Sous-préfecture de Mamers  
LEGUAY Emmanuel, Chef de projet mobilité, Région Pays de la Loire  
LEVESQUE Marcel, Maire de Vivoin  
MARTIN Philippe, Président, CCHSAM  
MET-PEROI Sylvie, DGA, CCHSAM  
MULLER-ESNAULT Nathalie, Cheffe de service Aléop en Sarthe, Région Pays de la Loire  
VASSEUR Pascal, Adjoint au chef de service de la connaissance des territoires et de la sécurité, DDT

#### Absents excusés :

DÉVÉ Karine, Chargée de mission territoriale, DDT  
DUVAL Léa, Maire de Beaumont-sur-Sarthe  
DUVAL-ZACK Xavier, Chef de projet mobilités actives, Région Pays de la Loire  
LABRETTE-MENAGER Fabienne, Maire de Fresnay-sur-Sarthe  
MOREAU Nicolas, Chargé d'études mobilités douces, Département de la Sarthe  
MORISSEAU Éric, Responsable mobilités, CU d'Alençon

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Mobilité Simplifié, la Communauté de communes Haute Sarthe Alpes Mancelles a organisé une réunion sous forme itinérante permettant une mise en situation des points majeurs du plan d'actions mobilité de la CCHSAM impliquant un partenariat avec les services de l'Etat, la Région Pays de la Loire, le Département de la Sarthe, les communes et intercommunalités du bassin de mobilité Nord-Sarthe :

- Navette Fresnay-sur-Sarthe – Saint-Léonard-des-bois / Gare de La Hutte-Coulombiers,
- Arrêt de car Aléop aux deux gares du territoire,
- Points de covoiturage : exemple de mise en œuvre sur la commune de Piacé,
- Liaisons en modes actifs (vélo et marche) Vivoin / Gare de Vivoin et Beaumont-sur-Sarthe / Gare de Vivoin
- Illustration d'une potentielle liaison en modes actifs entre Saint-Ouen-de-Mimbré et la ZA La Promenade.

Un dossier de carte représentant les différents points du trajet est remis à l'ensemble des participants (en annexe).

## 1<sup>ère</sup> étape : Trajet sur la D310 reliant Fresnay-sur-Sarthe à la gare La Hutte-Coulombiers

**Action n° 3 du PMS** : Expérimenter un service de navette reliant le centre de Fresnay-sur-Sarthe et la gare La Hutte-Coulombiers avec une extension possible jusqu'à Saint-Léonard-des-Bois en période estivale.

Bourg de Fresnay-sur-Sarthe et la Gare La Hutte-Coulombiers séparé de 7 km sur la D310 (4071 véhicules du bourg de Fresnay-sur-Sarthe jusqu'au rond-point de la Hutte et environ 2602 véhicules du rond-point jusqu'à la gare). Circulation en vélo non aménagée dangereuse.

Objectif économique et objectif touristique. La navette passera par la ZA de la Promenade de la CCHSAM à Saint-Ouen-de-Mimbré en développement.

### Échanges :

- **M. Chaussis** précise que la création d'une bande cyclable est impossible car la vitesse des véhicules est trop élevée et le trafic important.
- L'expérimentation est complètement à construire en lien avec les communes.

## 2<sup>ème</sup> étape : Arrêt à la Gare-La Hutte Coulombiers

**Action n°2 du PMS** : Disposer d'un arrêt de car ligne 210 à la gare La Hutte-Coulombiers.

Pour rappel, l'arrêt de car le plus proche de la gare est à 800m de la gare La Hutte-Coulombiers.

Objectif : renforcer l'attractivité de la gare et la possibilité de combiner le car et le train.

Actuellement, les usagers doivent marcher environ 15 minutes sur une portion de route non-aménagée pour se rendre à la gare.

### Échanges :

- **Mme Muller-Esnault** indique que la ligne 210 est une ligne commerciale à destination du Mans qui est jalonnée d'arrêts à respecter avec des obligations horaires pour les correspondances avec les cars scolaires. Pas de vocation à desservir la gare. Le TAD mis en œuvre par la Région pourra répondre à ce besoin journalier de lien vers la gare.
- **M. Martin** précise que la commune de Fresnay-sur-Sarthe a investi pour réaménager le parking de la gare, avec une zone d'arrêt de car accès PMR et une rotation simple pour rejoindre la D310. Il s'agit de favoriser l'intermodalité (lien entre différents modes de transport).
- **Mme Carlier** évoque les projets de réhabilitation de la gare pour un meilleur accueil des usagers.
- **M. Martin** insiste sur les objectifs communs CCHSAM - Région Pays de la Loire portant sur la transition écologique et de réindustrialisation du Nord Sarthe. **Le PMS permet de travailler au-delà des positions actuelles pour trouver de nouvelles solutions adaptées au contexte actualisé.** Le besoin de liaisons car-gare est quotidien (aller- retour) pour favoriser l'emploi sur notre territoire. Le TAD nécessite une réservation (lourde au quotidien) et, bien que l'heure d'arrivée soit certaine, l'heure de départ ne l'est pas. Ceci n'est pas compatible avec les besoins des salariés. La liaison rond-point la Hutte/gare représente factuellement 5 minutes (expérimentée sur notre trajet).
- **M. Martin** demande une analyse des arrêts actuels avec vérification de la fréquentation des différents arrêts afin d'actualiser un circuit mis en œuvre il y a 20 ans et de prendre en compte les nouveaux besoins liés aux enjeux économiques et écologiques du territoire.

À noter : l'arrêt en car effectué sur la station la Hutte sur la D310 a bloqué la circulation avec dépassement de poids lourds lors de notre stationnement.

### 3ème étape : Trajet sur la D338 et arrêt à Piacé

**Action n°8 du PMS** : Structurer un maillage de points de covoiturage sur le territoire avec les communes volontaires

**Action n°9 du PMS** : Dynamiser et animer la pratique du covoiturage sur le territoire.

Actuellement, il n'y a aucun point de covoiturage référencé. Des aires de covoiturage existent aux Super U de Beaumont-sur-Sarthe et Fresnay-sur-Sarthe mais ils ne sont pas visibles, méconnus et non référencés.

L'objectif est de développer la pratique du covoiturage par une meilleure lisibilité des points de covoiturage référencés sur les différents portails de covoiturage.

L'exemple de Piacé permet de montrer un emplacement optimal puisqu'il est sur la D338 qui comptabilise 5570 véhicules jours entre Bérus et Maresché et 7651 vers Saint-Marceau.

#### Échanges :

- **M. Vasseur** indique que le Fonds Vert dispose d'un axe de soutien pour développer le covoiturage sur les territoires notamment par une incitation financière complémentaire à celle de la collectivité « 1€ de l'Etat pour 1 € de la collectivité » (lien vers fiche complète axe 3 covoiturage <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/blog/developper-le-covoiturage-sur-son-territoire-mesur/> )
- **M. Chaussis** demande si nous avons identifié des lieux où les personnes se garent pour covoiturer de manière spontanée ? Toutes les communes ont été sollicitées pour faire connaître les points de covoiturage à valoriser (existant spontanément ou à créer).
- **M. Martin** précise que 17 communes se sont fait connaître pour la création d'un point de covoiturage (21 à la réduction de ce CR).

### 4ème étape : Trajet sur la D26 à Beaumont-sur-Sarthe vers la gare Vivoin-Beaumont

**Action n° 5 du PMS** : Accompagner les projets pour un itinéraire cyclable et/ou piéton entre Beaumont-sur-Sarthe et la gare de Vivoin

La D26 au départ du bourg de Beaumont-sur-Sarthe pour se rendre à la gare est étroite, le croisement de deux véhicules, ou avec un cycliste est difficile parfois impossible, les véhicules se garent sur la chaussée et les trottoirs sont également étroits. Un itinéraire secondaire par les rues de Navarre/ Joncheray/ Pressoir a été évoqué par la commune (maître d'ouvrage).

**Action n°2 du PMS** : Disposer d'un arrêt de car ligne 210 à la gare Vivoin- Beaumont.

La problématique d'éloignement de l'arrêt de car par rapport à la gare de Vivoin – Beaumont est la même que celle évoquée pour la gare de la Hutte. L'arrêt de car le plus proche de la gare Vivoin-Beaumont est à 1,5 km sur la commune de Beaumont-sur-Sarthe.

#### Échanges :

- Idem 2<sup>ème</sup> étape.
- **M. Martin** précise la nécessité d'un circuit distinct sur le circuit aller (rue de la Gare) et le circuit retour (par rues du Pressoir, Joncheray et Navarre) et un questionnaire sur l'arrêt avenue de la Division Leclerc.
- **Mme Muller-Esnault** précise que les cars scolaires stationnent sur la chaussée devant le collège.
- **M. Martin** ajoute que l'itinéraire retour permet également un lien avec les logements Sarthe Habitat et la maison de santé la plus importante de territoire en nombre de médecins.

## 5ème étape : Arrêt à la gare Vivoin-Beaumont

**Action n°4 du PMS :** Participer au financement de l'aménagement du parking de la gare de Vivoin-Beaumont

**Échanges :**

- **M. Levesque** précise que la commune de Vivoin a racheté une parcelle de l'ex site AGRIAL afin de procéder à une extension à un aménagement du parking de la gare (borne de recharge de véhicules électriques, box vélo, point de covoiturage, arrêt de car). La gare pourrait devenir un pôle multimodal. La gare de Vivoin dénombre en moyenne 100 montées et 100 descentes par jour en semaine et est donc la gare la plus importante en termes de fréquentation d'usagers. Elle est idéalement située en proximité d'un Hôtel restaurant, de la Tannerie employant 140 salariés, proche du Prieuré de Vivoin et des 2 communes de Vivoin et Beaumont-Sarthe.
- **M. Levesque** sollicite l'aide de la Région Pays de la Loire et de la Communauté de communes car ce projet représente un coût important et un besoin en ingénierie.
- **M. Vasseur** demande si la gare Vivoin-Beaumont fait partie de l'ORT de Beaumont-sur-Sarthe (Programme Petites Villes de Demain). Ce qui permettrait d'accéder à des financements. Cette question sera posée à Mme. Dévé, qui n'a pas pu être présente lors de cette réunion itinérante.

## 6ème étape : Liaison Vivoin bourg et la gare Vivoin-Beaumont

**Action n° 5 du PMS :** Accompagner les projets pour un itinéraire cyclable et/ou piéton entre Vivoin et la gare de Vivoin.

**Échanges :**

- **M. Levesque** présente le projet de sécurisation de la liaison entre le bourg (mairie) et la gare qui représente 1,2 km environ sur la D26. Cette portion de route traverse la rivière de la Sarthe et un chevelu. Les ouvrages sont trop étroits pour accueillir une piste cyclable.
- **M. Chaussis** indique que les ouvrages disposent de chasses roue et non de trottoirs (nécessité de 1,40 m). Une structure ne peut pas reposer sur les ouvrages existants. La solution serait de mettre en place une passerelle adossée aux ponts, cette mise en œuvre nécessite de l'acquisition foncière.
- **M. Benoist** précise à posteriori le trafic journalier moyen : 3 340 véhicules dont 124 poids lourds.

La visite itinérante permet de constater que les accotements non sécurisés sont piétinés et donc utilisés (par des travailleurs, des étudiants, des personnes voulant se rendre à Beaumont-sur-Sarthe).

## 7ème étape : Trajet sur la D338

**Action n° 15,16,17 et 18 du PMS :** Communication, dynamique pour accompagner le changement de pratiques.

**Échanges :**

- Importance de travailler en complémentarité avec les communes et les acteurs locaux.
- Recevoir les communications de la Région, du Département, des communes et des acteurs locaux pour mieux les diffuser
- Centraliser l'information pour la rendre accessible au plus grand nombre

## 8ème étape : Retour par rond-point de Villepeinte (SAINT-OUEN-DE-MIMBRÉ)

**Action n°6 du PMS** : Réflexion sur les opportunités de liaisons en modes actifs autour des pôles structurants.

La liaison reliant Saint-Ouen-de-Mimbré à la ZA la Promenade et à Fresnay-sur-Sarthe est un exemple parlant puisqu'elle rassemble l'ensemble des problématiques de liaisons cyclables ou piétons sur le territoire : des « petits bouts de chemins » non reliés entre eux, possessions foncières multiples, question du franchissement des ronds-points et des voies départementales.

### Échanges :

- **M. Clément** indique le travail important déjà réalisé par la commune et détaille « les maillons manquants » pour accéder à la ZA la Promenade (discontinuité de la voie en modes actifs, sortie de chemin sur D310, franchissement du rond-point).

-----  
Nous terminons notre réunion par un trajet de liaison par la rue de Spilsby reliant Saint-Ouen-de-Mimbré à Fresnay-sur-Sarthe.

En conclusion de cette réunion itinérante, il est noté l'intérêt de pouvoir « se rendre compte » sur place, en visualisant les problématiques et potentiels tout en prenant en compte les durées réelles des trajets.

M. Vasseur précise que la temporalité de mise en œuvre du PMS est très bonne puisque de nombreuses aides sont disponibles pour participer aux financements des actions mobilités comme le programme Avelo 3, le Fonds Vert ou encore les 2 programmes vélo récents.

Après validation du Plan de Mobilité Simplifié, une nouvelle étape de concertation sera mise en œuvre pour l'opérationnalité des actions. Nous reviendrons vers l'ensemble de nos partenaires.

M. Martin remercie l'ensemble des personnes présentes pour leur collaboration.



## Annexe 12

### Compte-Rendu Comité des Partenaires

#### Du jeudi 28 septembre 2023

#### Participants :

ASSIER Denis, commune d'Ancinnes  
BOUGLÉ Etienne, Association Les pêcheurs fresnois  
BOUQUET Stéphanie, commune de Moulins-le-Carbonnel  
BRETON Jean-Louis, commune d'Assé-le-Boisne  
BRUON Sylvie, Club d'entreprises de la Haute Sarthe  
CAILLARD-JOUBERT Sabine, commune de Ségrie  
CHEVALLIER Arlette, commune de Piacé  
DEGAUGUE Abel, Association AS Fyé  
EVETTE Gérard, commune de Bérus  
GAUTIER Thierry, commune de Maresché  
GERARD Yves, commune d'Assé-le-Boisne  
GOUGET Isabelle, commune de Juillé  
LABRETTE-MENAGER Fabienne, commune de Fresnay-sur-Sarthe  
LATOUCHE Jean-Louis, commune de Fyé  
LEPINETTE Lorette, Centre Social Escale  
LOISEAU Isabelle, Mission Locale Sarthe Nord  
LUCAS Yves, commune de Gesnes-le-Gandelin  
MÉNARD Olivier, Association Culture et Archéologie et Association Croix Rouge  
PALMAS Patrick, commune de Rouessé-Fontaine  
RALLU Philippe, commune de Sougé-le-Ganelon  
REGOIN Patrick, commune de Livet-en-Saosnois  
RUEL Christian, commune de Vivoin  
TOIN Mickaël, commune de Beaumont-sur-Sarthe  
VAIDIE FATY Cécile, Centre Social de la Haute Sarthe

MARTIN Philippe, Président CCHSAM  
MET PEROI Sylvie, DGA CCHSAM  
FAUVARQUE Valentine, Chargée de mission mobilités CCHSAM

#### Absents excusés :

BATAILLE Cathy, Association Carbur'Pera  
LE FOL Maël, Centre Social Georges Rouault  
MAUGER Nicolas, Pôle Emploi Nord Sarthe  
POIRAUDEAU Jacques, Association des usagers du TER Le Mans-Alençon  
SOIHIER Delphine, Association Tourisme et Culture  
TOUSSAINT Elisabeth, commune de Oisseau-le-Petit

#### Ordre du jour présenté en séance :

- Présentation et discussion autour du Plan d'actions du Plan de Mobilité Simplifié selon le niveau d'intérêt
- Point sur les prochaines étapes de validation du Plan de Mobilité Simplifié
- Sollicitation de l'avis du Comité des partenaires

## 1. Présentation du Plan d'actions mobilité selon le niveau d'intérêt

L'ensemble des membres du Comité des partenaires ont reçu en amont de la réunion le plan d'actions mobilité.

Le Plan d'actions est issu du diagnostic et des différentes réunions de concertation. Les actions sont présentées par niveau d'intérêt. Le niveau d'intérêt des actions est issu de la concertation avec les communes du territoire (3 réunions différentes : zone nord, zone sud et zone ouest). Quant au niveau de faisabilité, il est déterminé en fonction de la maîtrise de 3 critères : les partenariats, les financements et la technicité.

Les actions seront présentées en blocs. Le premier bloc d'actions intitulé « Niveau d'intérêt : important pour le territoire », le deuxième bloc intitulé « Niveau d'intérêt : important pour une partie du territoire » et le troisième bloc intitulé « Niveau d'intérêt : intérêt modéré ». Il est proposé que les membres du Comité des partenaires s'expriment à la fin de la présentation de chaque bloc d'actions.

## 2. Échanges entre les participants

### Les points de covoiturage :

La liste des points de covoiturage est arrêtée à ce jour à 22, couvrant de façon homogène l'ensemble du territoire.

### Le car Aléop et le TER

L'arrêt du car aux gares est à prendre en compte que pour les horaires où il y a possibilité de correspondance avec le TER.

Augmentation de l'utilisation du TER car le coût de du carburant a augmenté et les entreprises ont une obligation de financement de 50% du coût du transport collectif.

Les tarifs sont dorénavant identiques pour se rendre au nouvel arrêt Hôpital/université du Mans et pour se rendre à la gare du Mans. (La Hutte- Gare du Mans et La Hutte – Le Mans Hôpital-université 7€ et Gare de Vivoin – Gare du Mans et Gare de Vivoin – La Mans Hôpital-université 5€).

Les trains en soirée vers Le Mans et Alençon ont été supprimés. (Le dernier train qui dessert la gare La Hutte-Coulombiers et la gare Vivoin-Beaumont arrive à **20h44 à Alençon** / le dernier train qui dessert la gare La Hutte-Coulombiers et la gare Vivoin-Beaumont arrive **19h16 au Mans**, données du 03/10/2023). Exemple évoqué : difficulté de liaison entre Fresnay-sur-Sarthe et Beaumont-sur-Sarthe en soirée.

C'est dans ces situations que la complémentarité entre les modes de transport peut être intéressante : Transport à la demande (TAD).

### Le Transport à la demande

Le service de TAD de la Région Pays de la Loire, qui sera mis en place en 2025, sera approprié pour les déplacements ponctuels et sur des besoins multiples en interne de la communauté de communes et au-delà (la limite de déplacement sera à préciser par le Région). Cependant il paraît contraignant pour un usage quotidien, notamment pour les actifs qui voudraient l'utiliser tous les jours pour se rendre jusqu'aux gares ou venir de la gare pour aller sur leur lieu de travail. Le fait de réserver en avance quotidiennement est contraignant et l'horaire de départ peut être différent d'un jour à l'autre.

Si un service de TAD est mis en place par la Région cela ne doit pas être au dépend de l'offre des services de car et de TER. Ce sont des services complémentaires à destination d'un public différent.

### **Projet de voie verte Fresnay-sur-Sarthe/Sillé-le-Guillaume**

Le projet de voie verte du Département est prévu pour relier Saint-Rémy-de-Sillé à Fresnay-sur-Sarthe. Une voie verte CCHSAM reliant Chérancé à Les Méés permet de rejoindre ensuite Mamers (voie verte Les Méés-Mamers). L'ancienne voie ferrée est interrompue sur une partie après Fresnay-sur-Sarthe ce qui empêche, de fait, une liaison de cheminement entre Fresnay-sur-Sarthe et Chérancé.

### **Aide financière à l'achat d'un vélo et/ou VAE**

La commune de Fresnay-sur-Sarthe disposait d'une aide financièrement à l'achat d'un vélo/VAE lorsque cette aide était nécessaire pour les particuliers pour avoir l'aide de l'Etat. L'aide de l'Etat n'étant plus conditionnée à l'obtention d'une aide d'une collectivité territoriale, la commune de Fresnay-sur-Sarthe l'a supprimée. La CC du Mont des Avaloirs dispose d'une aide financière similaire depuis 2019.

### **Expérimentation d'une navette Fresnay-sur-Sarthe/ gare La Hutte-Coulombiers**

Certains prestataires du secteur touristique viennent chercher leurs clients aux gares.

Lorsque la gare de Fresnay-sur-Sarthe centre a été fermée, des taxis ont été mis en place pour rejoindre la gare de la Hutte-Coulombiers. Ce service a été arrêté faute d'utilisateurs.

L'expérimentation permettra de vérifier le besoin actuel. Elle reste à construire sur des trajets les plus efficaces pour relier la gare.

### **Prise en compte de la population âgées et/ou isolée**

Les personnes âgées représentent une grande partie des habitants du territoire. Proposer une aide pour les démarches quotidiennes participe au maintien à domicile. Le TAD pourra répondre à ces besoins. L'association Réso'ap est également présente sur le territoire et est à valoriser.

Les centres sociaux proposent « d'aller vers » les habitants du territoire avec par exemple la mise en œuvre d'un bus solidaire « itinérant » sur le bassin de vie de Fresnay-sur-Sarthe et d'un réseau d'entraide entre habitants. La mission locale et France Services ont également des permanences décentralisées.

### **Les déplacements dans le cadre associatif**

Les actions liées à l'animation, à la communication et à l'information permettront de faire connaître ce qui existe déjà sur le territoire aux habitants mais aussi aux acteurs locaux pour mutualiser les moyens. Les centres sociaux disposent de plusieurs mini-bus qu'ils louent aux associations et à la mission locale en fonction de leur disponibilité, la Maison de retraite loue également un mini-bus. Il existe aussi la possibilité d'avoir gratuitement un bus publicitaire (certains participants ne souhaitent pas avoir recours à ce service pour ne pas pénaliser les petits commerces de proximité).

### **Mobilité active**

Une élue est surprise que les actions liées au cyclable soit classées d'intérêt modéré alors que ce n'est pas forcément ce qui est ressorti de la réunion avec les élus de la zone sud. Il est précisé que le classement émane des notations des élus présents aux 3 réunions. La participation des élus a été variable suivant les groupes et il ressort que la majorité présente a fait ce choix de classement.

Un élu exprime que la commune a été écoutée et qu'il voit la retranscription des besoins des communes dans les actions mobilité de la CCHSAM.

### 3. Sollicitation de l'avis du Comité des Partenaires

**Le Comité des Partenaires rend un avis favorable à l'unanimité au Plan d'actions mobilité de la Communauté de Communes Haute Sarthe Alpes Mancelles, avec deux abstentions.**

