



# Communauté de communes du Pays Sabolien

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié  
PHASE 1 : Diagnostic

## VOS INTERLOCUTEURS :

Guillemette PINAROLI  
Adrian GARCIA  
Quentin NICOLAS



inddigo

[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)

# 1. Introduction

2. Le territoire est-il bien relié en interne et vers l'extérieur ?

3. Quels sont les besoins de déplacement sur le territoire ?

4. Quelles sont les actions et projets en cours ?

5. Synthèse et enjeux

# LA DÉMARCHE DE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

## Les objectifs de l'étude

La CCPS souhaite se doter d'un plan de mobilité simplifié (PdMS), avec pour objectif de:

Mettre en cohérence les démarches de mobilité existantes sur le territoire (schémas cyclables, bornes IRVE, autopartage, ...)

Répondre aux besoins de mobilité des habitants, des travailleurs et des scolaires de la Communauté de communes

Apporter des alternatives à l'usage de la voiture individuelle crédibles et adaptées au territoire

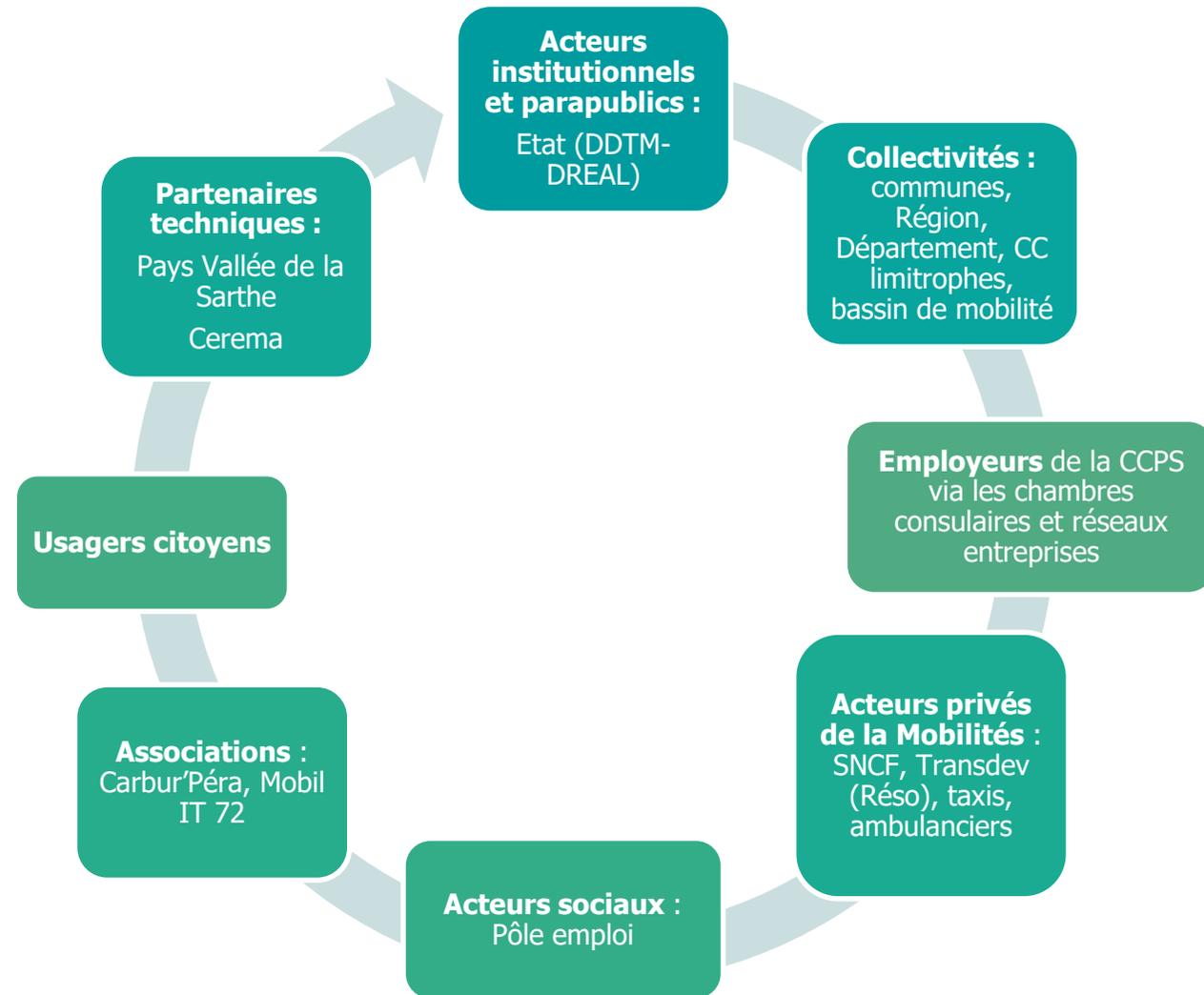
Concrétiser la prise de compétence mobilité par la Communauté de Communes

# LA DÉMARCHE DE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

## Les acteurs pour construire le PDMS

De nombreux acteurs jouent un rôle dans l'offre de transports et l'organisation des déplacements, selon des publics cibles et/ou échelles territoriales différentes

→ **S'appuyer sur les compétences et actions de chacun pour co-construire une stratégie et un Plan de Mobilité simplifié pérenne et dynamique sur la CCPS**



# LA DÉMARCHE DE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

## La gouvernance du PDMS

1

### Comité de pilotage (COPIL)

**Mission** : Il définit la stratégie locale des mobilités. Il pilote le plan de mobilité dans son élaboration, mise en œuvre, évaluation et (re) orientations. Il s'appuie sur le comité technique et des partenaires pour faire ses choix et propositions d'orientations budgétaires aux **instances décisionnelles communautaires**.



- Elus référents

2

### Comité technique (COTECH)

**Mission** : Sur la base des éléments d'orientation du COPIL, de travail en groupes ou d'étude, il impulse et organise les actions à mettre en œuvre, veille à la tenue des échéances et propose des points à soumettre à la validation du COPIL.



- Référents techniques des partenaires
- Représentants des groupes d'acteurs selon les thèmes abordés

3

### Comité des partenaires : article L1231-5 du code des transports

**Mission** : Proposer et travailler des projets, formuler des avis sur les services existants et les améliorations/adaptations à faire, ainsi que sur les modifications dans l'offre de services. Des groupes de travail peuvent rassembler les acteurs nécessaires pour répondre aux thématiques abordées.



- Partenaires de la mobilité + les acteurs économiques et de la société civiles : associations d'utilisateurs, employeurs, habitants

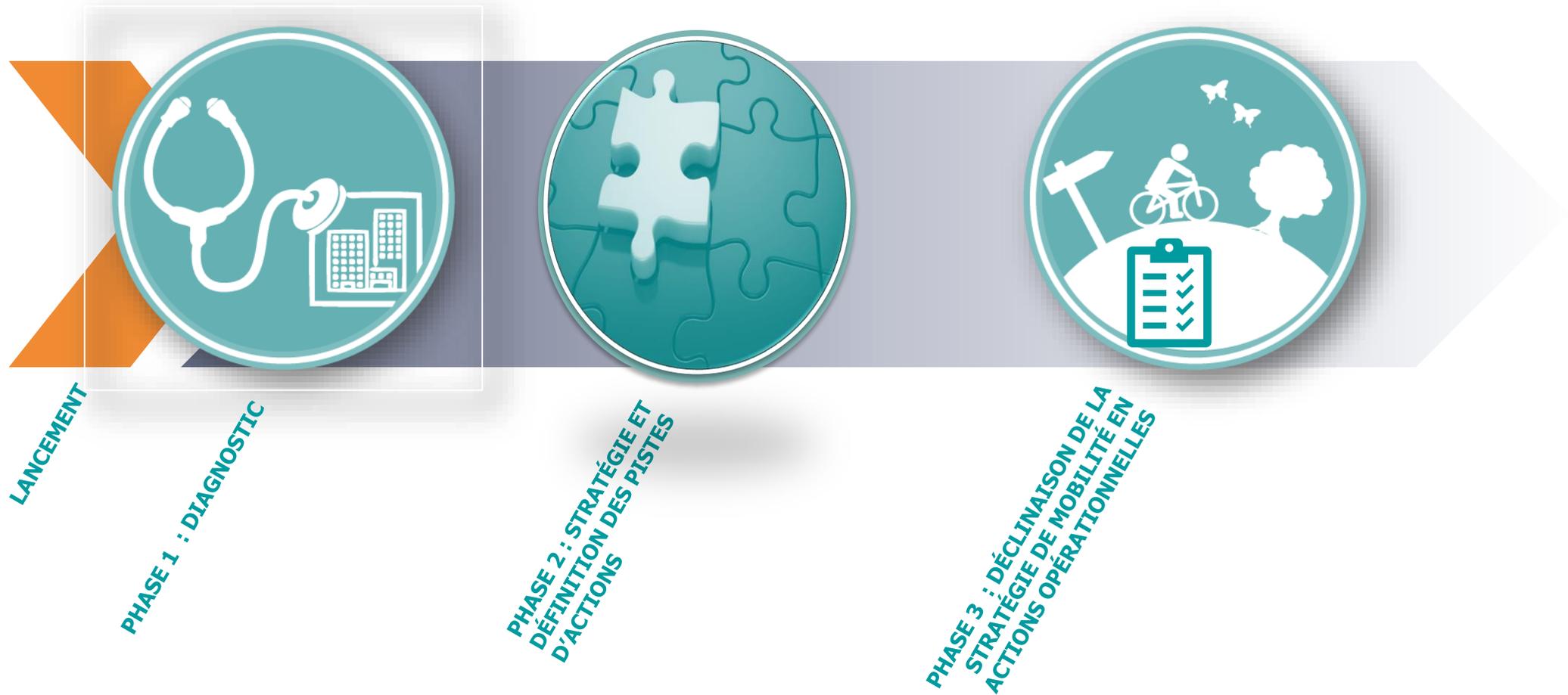
# LE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

## Qu'est-ce?

- L.1214-36-1 du code des transports
    - Détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité
  - Non opposable, mais soumis à consultation des partenaires et du public
    - Une feuille de route pour la Communauté de Communes du Pays Sabolien
    - Une base lisible et partagée pour un projet partenarial
- ✓ La réalisation d'un PDM est obligatoire dans les ressorts territoriaux des AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) inclus dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants (article L1214-3 du Code des transports). Par exception, les communautés de communes AOM, ainsi que la région ne sont pas soumis à cette obligation. Le PDM obligatoire est l'ex-Plan de Déplacements Urbains (PDU)
- ✓ **Le plan de mobilité simplifié (PdMS), est à destination des autres AOM. Il est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Il intègre en effet l'ex-plan de mobilité rurale.**

# LA DÉMARCHE DE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

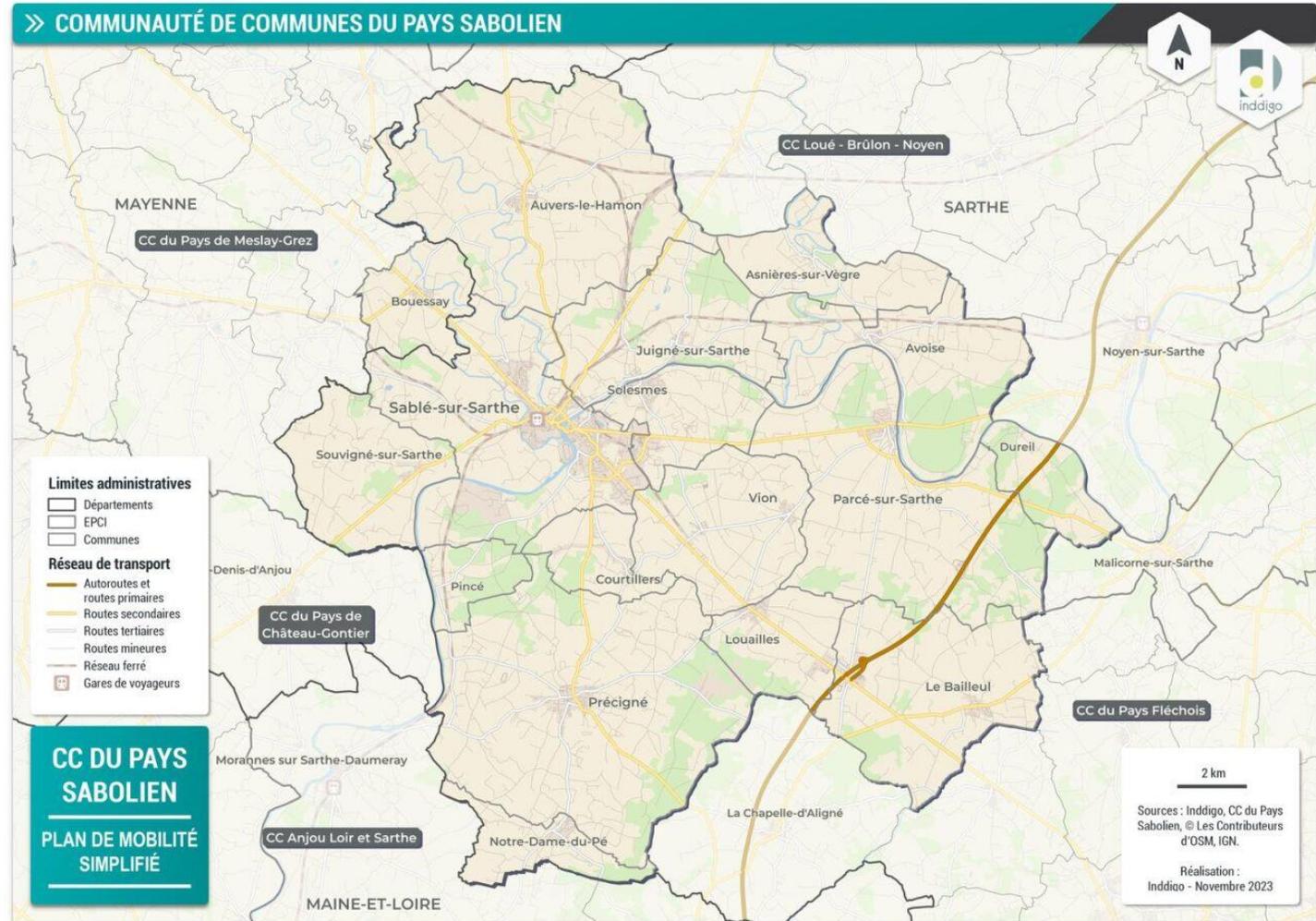
## Les grandes étapes du PDMS



# LA DÉMARCHE DE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

## Le territoire de la CCPS

- ✓ **17 communes, 28 490 habitants, 16 641 emplois (Insee 2020)**
- ✓ **Un territoire essentiellement rural**
- ✓ **Un centre urbain à Sablé-sur-Sarthe et un réseau de pôles secondaires : Précigné, Parcé-sur-Sarthe, Auvers-le-Hamon**



# COMMENT SE RÉPARTIT LA POPULATION SUR LE TERRITOIRE ?

---

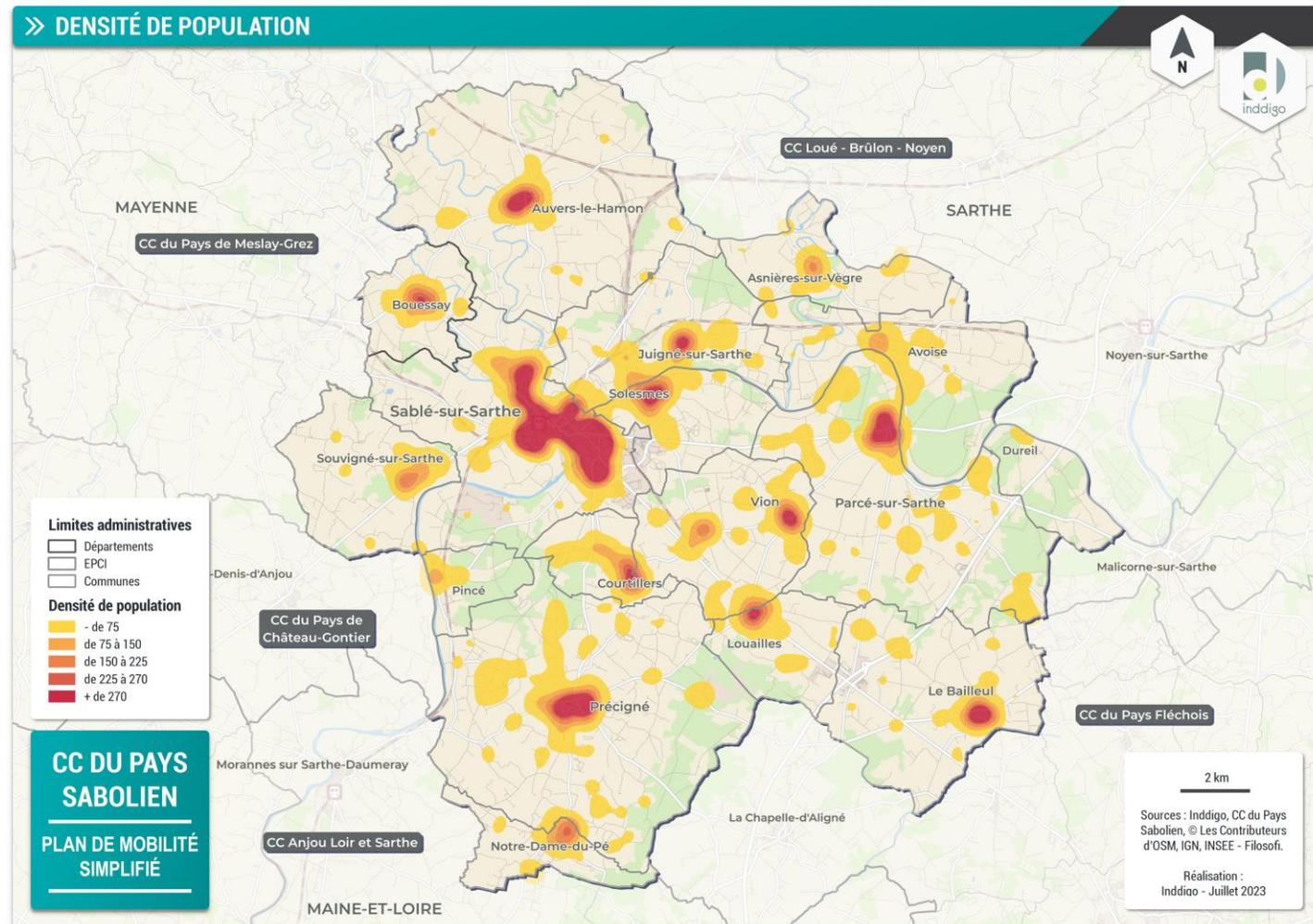
La population est essentiellement concentrée dans le **pôle Sablé-Solesmes-Juigné**, identifié comme un pôle majeur du Sud Sarthe (SCOT, PVS 2017). Des **pôles secondaires** repartis sur l'ensemble du territoire: Précigné, Parcé-sur-Sarthe, Auvers-le-Hamon.

# INTRODUCTION- DÉMOGRAPHIE

## Répartition de la population

### ✓ 28 490 habitants

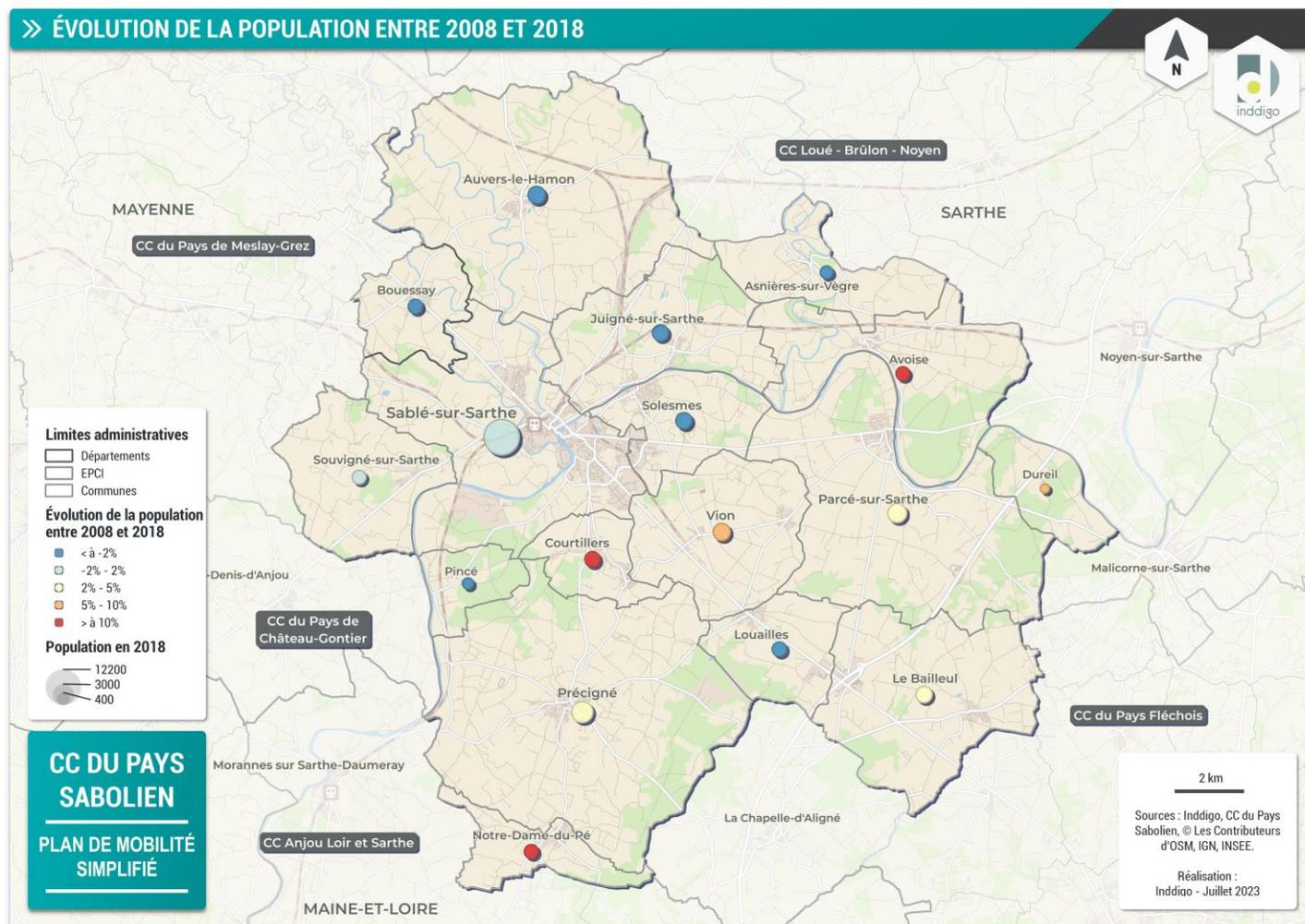
- Un pôle urbain principal à Sablé-sur-Sarthe (43% de la population)
- Des pôles secondaires
- Un habitat diffus ou en hameau important sur tout le territoire



# INTRODUCTION- DÉMOGRAPHIE

## Évolution de la population

- ✓ Une population globalement stable (-0,1% en 10 ans)
- ✓ Des dynamiques très contrastées se dessinent :
  - Une baisse forte de la population dans certaines communes (-11% à Solesmes), plus mesurée à Sablé (-2%) et Souvigné
  - Le sud et l'est du territoire sont attractifs, avec jusqu'à 17% de croissance à Notre-Dame-du-Pé.
- ✓ Dû notamment à un solde naturel assez faible : vieillissement de la population et solde négatif pour certaines communes comme Sablé (RP PLUIH p.19-23).
- ✓ Un impact potentiel sur les déplacements domicile-travail, notamment vers Sablé-sur-Sarthe qui concentre l'essentiel des flux internes et vers La Flèche, qui attire également des actifs du sud-est de la CCPS.



1. Introduction

2. Le territoire est-il bien relié en interne et vers l'extérieur ?

3. Quels sont les besoins de déplacement sur le territoire ?

4. Quelles sont les actions et projets en cours ?

5. Synthèse et enjeux

# LE TERRITOIRE EST-IL BIEN RELIÉ EN INTERNE ET VERS L'EXTÉRIEUR ?

---

Les **liaisons** internes et vers l'extérieur sont **assez bonnes en voiture**, mais pour des usagers non motorisés, la mobilité au-delà d'un rayon proche est difficile, surtout en dehors du pôle de Sablé-sur-Sarthe, qui bénéficie d'un service de transport urbain gratuit.

La CCPS, située à équidistance des agglomérations du Mans, d'Angers et de Laval, est au **cœur d'un nœud routier et ferroviaire** important pour le Sud Sarthe, permettant d'assurer des liaisons assez bonnes en voiture, ainsi qu'en train à partir de Sablé-sur-Sarthe.

# LIAISONS ET OFFRE - SYNTHÈSE

## Comment accède-t-on au territoire depuis l'extérieur ?

- ✓ **La CCPS, située à équidistance des agglomérations du Mans, d'Angers et de Laval, est au cœur d'un nœud routier important pour le Sud Sarthe : A 11 Paris-Le Mans-Angers-Nantes, RD306 Laval - Sablé sur Sarthe - La Flèche.**
- ✓ **Le territoire dispose aussi d'une gare ferroviaire TER et TGV à Sablé-sur-Sarthe, offrant des services directs avec Le Mans, Angers, Nantes, Paris, Rennes et Laval. Un pôle d'échange multimodal / gare routière est aménagé côté nord de la gare ferroviaire.**
- ✓ **Ce réseau de transport est complété par la ligne Aléop 203 de la Région Pays de Loire reliant Sablé-sur-Sarthe et La Flèche via le Centre Hospitalier du Bailleul et le parc d'activités économique Ouest Park.**
- ✓ **D'autres lignes de transport régulier traversent une majorité des communes et relient la CCPS à Laval, Château-Gontier ou Le Mans. En revanche, d'après analyse, ces lignes ont plutôt une vocation scolaire avec des horaires qui ne sont pas forcément adaptés à un usage régulier de la part des actifs.**
- ✓ **Un réseau cyclable majoritairement à vocation touristique.**
  - Les infrastructures cyclables existantes, pour un usage plutôt utilitaire, au sein de la CCPS sont très limitées, avec quelques bouts de sections en site propre, et majoritairement concentrées à Sablé-sur-Sarthe
- ✓ **Pour des publics non motorisés, l'accès au territoire ou la sortie du territoire est très complexe.**

# EXISTE-T-IL DES COUPURES DANS LES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE ?

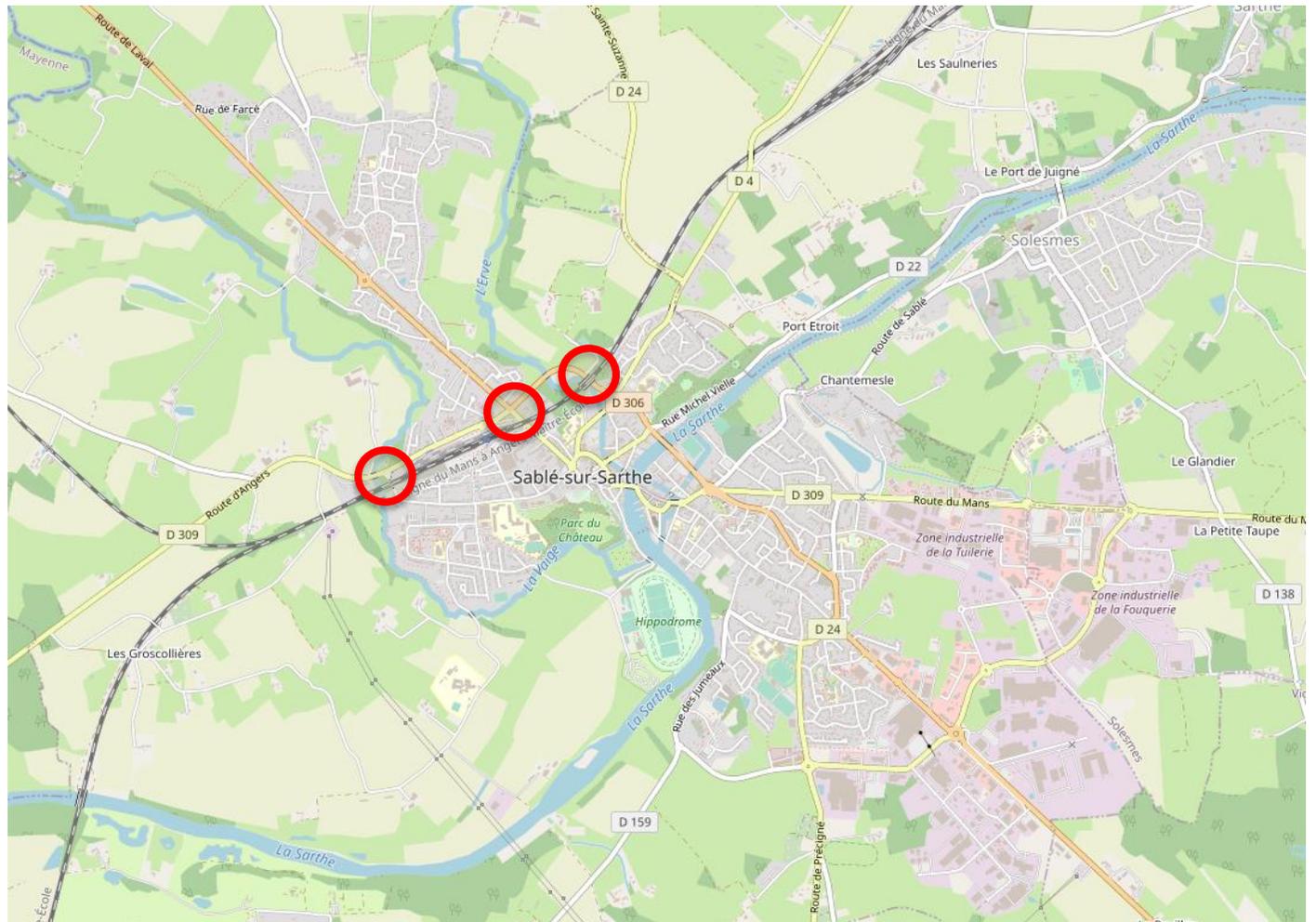
---

Les coupures sont plutôt à l'échelle des modes actifs : cyclistes à l'échelle du territoire, piétons à l'échelle des communes.

Les coupures principales sont situées autour des grands axes, avec un enjeu fort de sécurisation des traversées et d'itinéraires identifiés. Notamment, à Sablé-sur-Sarthe, les réseaux routier et ferroviaire créent un problème de coupure urbaine et d'accessibilité au centre-ville pour une partie des habitants du territoire de la CCPS.

## Des coupures urbaines dans le territoire

- ✓ Comme évoqué par l'étude mobilité entre Sablé-sur-Sarthe et La Flèche (Transamo), « *le faisceau ferroviaire créé un problème de coupure urbaine et d'accessibilité au centre-ville pour une partie des Saboliens (Gastines). Les déplacements piétons sont donc difficiles entre le nord et le sud des voies.* »
- ✓ Le réseau routier, notamment les axes départementaux génèrent aussi un effet de coupure urbaine et d'accessibilité, notamment sur Sablé-sur-Sarthe, mais également pour les centre-bourgs d'autres communes du territoire.



OpenStreetmap

○ La facilité de passage du nord/sud est limitée en raison de ponts et tunnels peu favorables aux modes de déplacement actifs.

# QUELLES SONT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT POUR UN USAGER DU TERRITOIRE EN VOITURE ?

---

La configuration du territoire, ainsi que des services disponibles et leur localisation , entraînent une motorisation de la majorité de la population.

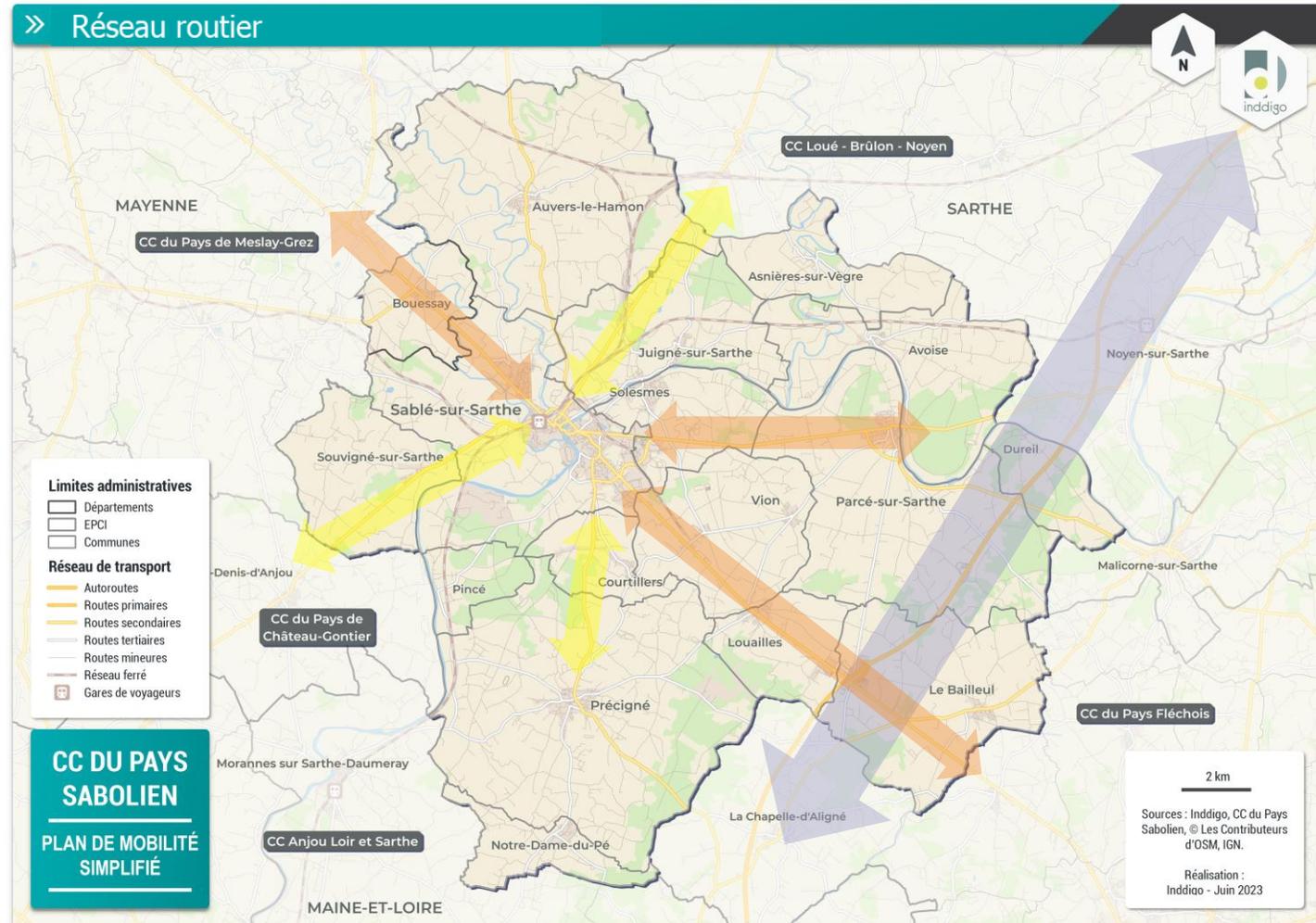
Les déplacements en voiture sont assez simples sur le territoire, avec une infrastructure routière (notamment le réseau départemental autour de Sablé-sur-Sarthe) de bonne qualité et dense, et des facilités de stationnement. Cela a un impact sur les autres modes, avec une présence forte de la voiture dans l'espace public, mais aussi un trafic de poids lourds très important et une saturation des traversées de Sablé-sur-Sarthe, notamment en heure de pointe.

Le territoire dispose d'un nombre limité de bornes de recharge pour véhicules électriques.

# LIAISONS ET OFFRE – VOITURE

## Un réseau routier structurant

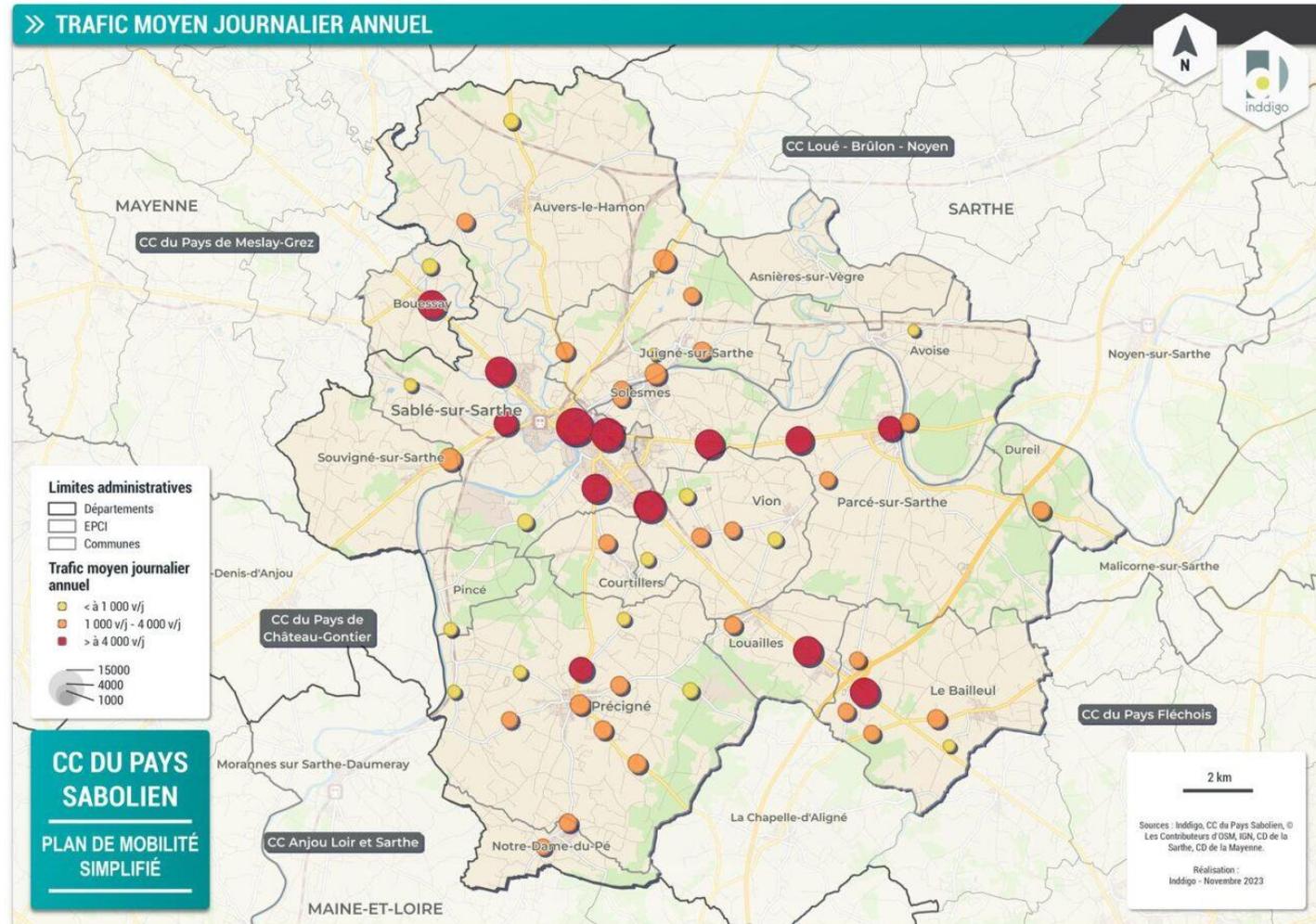
- ✓ **Passage de l'A11 à l'Est avec une sortie au Bailleul ;**
- ✓ **Un réseau de départementales structurant en étoile autour de Sablé-sur-Sarthe, avec notamment des axes majeurs vers Angers, La Flèche, Parcé-sur-Sarthe et Laval.**
- ✓ **Un maillage du territoire par des routes moins fréquentées desservant l'ensemble des communes ainsi que les hameaux.**



# LIAISONS ET OFFRE – VOITURE

Des trafics très importants sur les axes principaux

- ✓ Plusieurs bourgs traversés par des voies générant un trafic important : Louailles, Précigné, Bouessay, ...
- ✓ Un trafic important ( $> 4000$  v/j) sur les axes reliant Sablé-sur-Sarthe à Noyen, la Flèche, Laval et Précigné, induisant une circulation importante à Sablé-sur-Sarthe, notamment Avenue Joël Le Theule (RD 306).
  - Le point de convergence des routes départementales D4, D22 et D309 se trouve au cœur de Sablé-sur-Sarthe.
- ✓ L'activité agro-industrielle dynamique du territoire entraîne le passage de nombreux poids lourds sur ces grands axes, notamment la RD306.

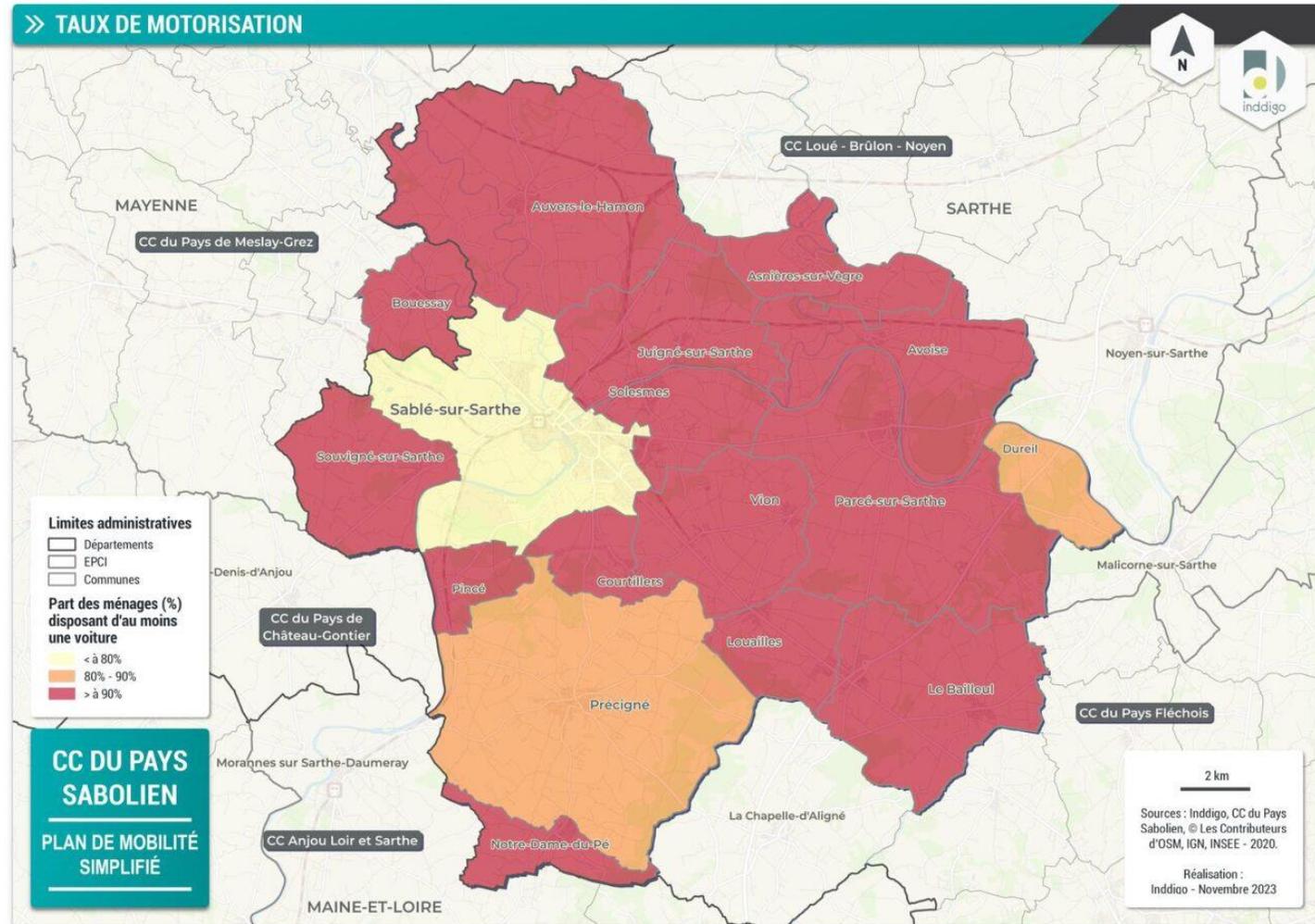


Les données de trafic moyen journalier annuel sont celles du département pour l'année 2021 (sur data.sarthe.fr)

# LIAISONS ET OFFRE – VOITURE

## Des taux de motorisation globalement élevés

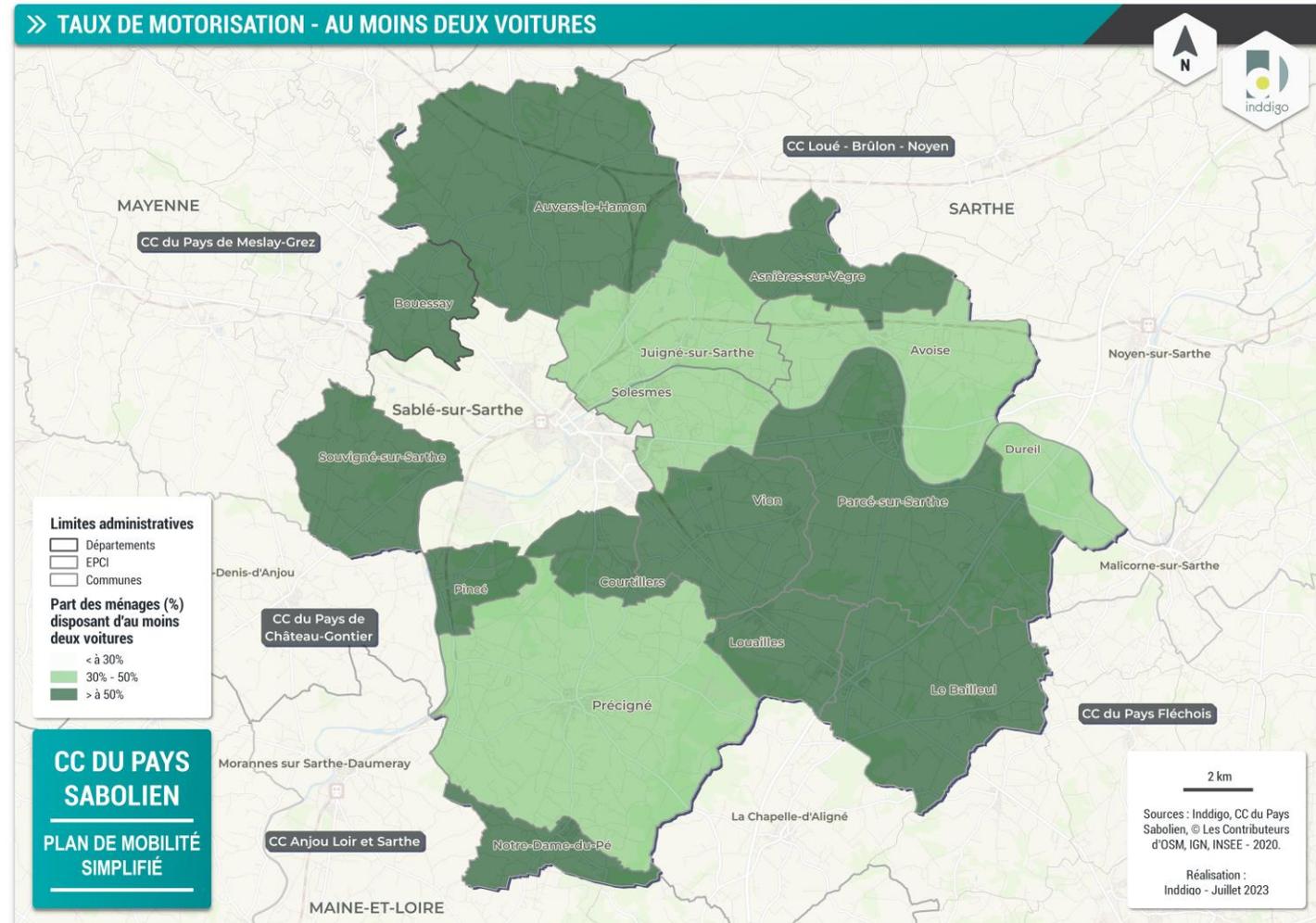
- ✓ **Des ménages fortement motorisés en-dehors de Sablé-sur-Sarthe, en lien avec la configuration rurale du territoire (éloignement des lieux de travail, des services, ...) – INSEE 2020.**
- ✓ **La dépendance à la voiture individuelle expose les ménages, surtout les plus fragiles, à plusieurs risques :**
  - Risque financier face à la hausse structurelle des coûts des carburants ;
  - Difficultés à acquérir de nouveaux véhicules (notamment électriques).
- ✓ **Près de 2/3 des ménages disposant d'une voiture (85%) possèdent au moins une place de stationnement privée (64%)**



# LIAISONS ET OFFRE – VOITURE

## Une proportion de ménages multi-motorisés très variable

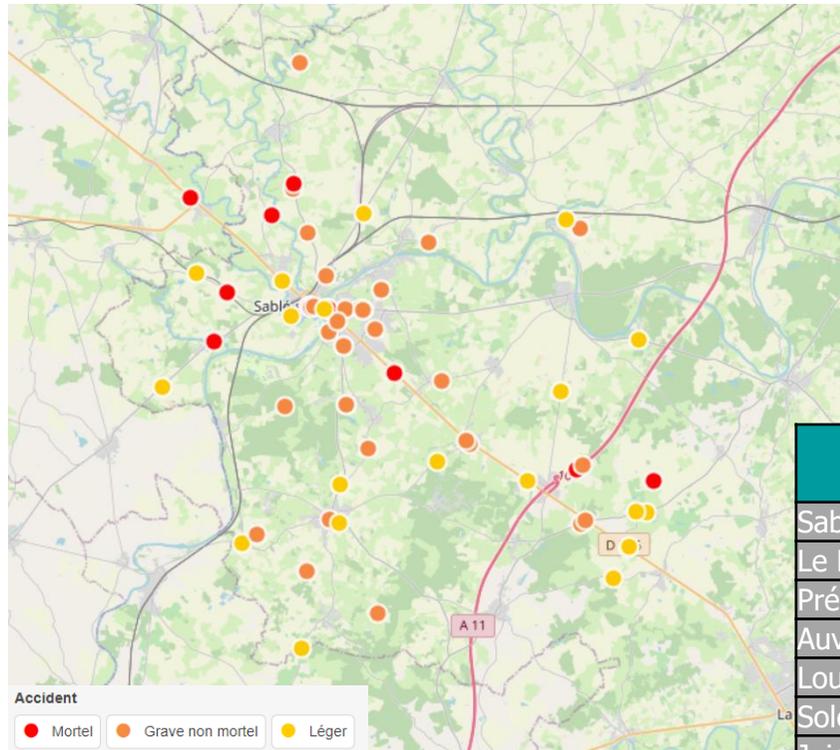
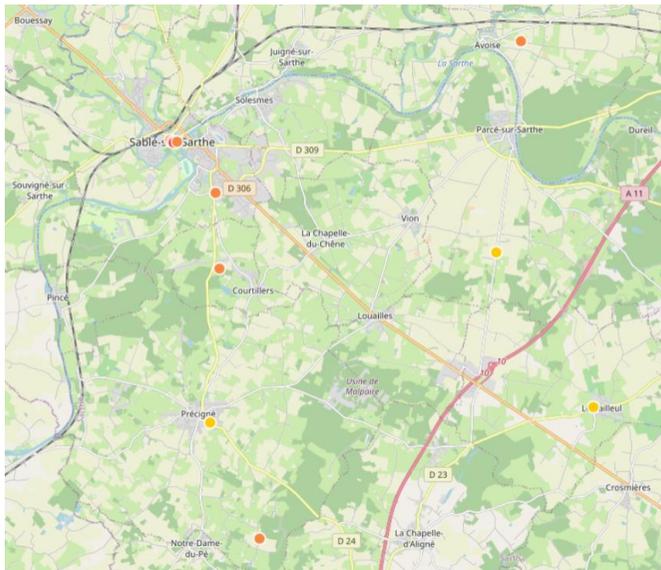
- ✓ De nombreux ménages (plus de 50% dans la plupart des communes) ont 2 véhicules ou plus – 41,4% en moyenne pour l'EPCI.
  - 45% des ménages avec 2+ personnes
- ✓ Ce taux de motorisation très important risque de poser des difficultés au renouvellement des véhicules par les ménages, notamment au regard des prix des véhicules neufs.
- ✓ Les actions autour du covoiturage, des modes actifs, ... peuvent encourager les ménages à réduire leur dépendance au véhicule individuel.



# LIAISONS ET OFFRE- VOITURE

## L'accidentologie (ONISR Open data, 2017 à 2021)

- ✓ **66 accidents**
  - 11 mortels
  - 31 graves non mortels
  - 24 légers
- ✓ **103 victimes**
  - 12 tués
  - 91 blessés, dont 38 hospitalisés



- ✓ **Les RD concentrent une grande partie des accidents, (notamment la D306 et D309)**

| Commune            | Nombre d'accidents |
|--------------------|--------------------|
| Sablé-sur-Sarthe   | 21                 |
| Le Bailleul        | 9                  |
| Précigné           | 8                  |
| Auvers-le-Hamon    | 5                  |
| Louailles          | 4                  |
| Solesmes           | 3                  |
| Juigné-sur-Sarthe  | 3                  |
| Vion               | 2                  |
| Avoise             | 2                  |
| Souigné-sur-Sarthe | 2                  |
| Parcé-sur-Sarthe   | 2                  |
| Courtilliers       | 2                  |
| Bouessay           | 1                  |
| Bailleul           | 1                  |
| Notre-Dame-du-Pé   | 1                  |

- ✓ **Quelques accidents impliquant des modes actifs (vélos/piétons), en particulier au centre de Sablé-sur-Sarthe.**

# LIAISONS ET OFFRE – VOITURE

Une offre de stationnement importante dans la plupart des communes

## ✓ Offre de stationnement importante :

- A Sablé-sur-Sarthe, avec une surface de parking très forte qui mobilise les abords de route, la plupart des places et des espaces spécifiques (parkings de la gare, ...) ;
- A l'échelle de la CCPS dans son ensemble : 164 parkings et **12 810 places** comptées par le PLUIH sur les parkings privés des commerces et publics des équipements, *sans prise en compte du stationnement en voirie* (rapport de présentation, diagnostic territorial, p.203).



Stationnement derrière l'apostrophe à Sablé-sur-Sarthe

## ✓ Le stationnement longitudinal sur la voirie est mobilisé sur plusieurs communes pour réguler la circulation en imposant aux voitures de ralentir.

## ✓ Près de 400 000m<sup>2</sup> dédiés au stationnement comptés par le PLUIH (hors stationnement en voirie).

Stationnement en centre-ville de Sablé-sur-Sarthe (données 2014; source CCPS)

- Rive droite : 1 240 places en Zone Bleue
- Rive gauche : 929 places (dont 705 gratuites)



Stationnement longitudinal à Parcé-sur-Sarthe

# LIAISONS ET OFFRE – VOITURE

## Une présence forte de la voiture dans l'espace public

- ✓ **L'impact de la voiture sur l'espace public est très variable selon les communes, en fonction de la configuration du tissu urbain (compact ou en village-rue) et de l'intensité du trafic.**
  - Le diagnostic territorial du PLUIH (p.122) note l'existence de plusieurs villages-rues sur des axes majeurs : Louailles, Bouessay, Souvigné, avec un impact très fort de la voiture sur l'espace public qui décourage la marche et les modes actifs (bruit, insécurité, ...).
  - La commune de Sablé-sur-Sarthe souffre également d'un phénomène d'entonnoir, avec un trafic important notamment de poids lourds.
- ✓ **Plusieurs communes ont également engagé un travail sur le partage de la voirie, notamment en réalisant des chaussées à voies centrales banalisées (ex. de Précigné, ...).**



Chaussée à voie centrale banalisée à Précigné



Passage de la RD 306 à Louailles (photo tirée du diagnostic territorial du PLUIH)

## Les bornes de recharge pour véhicules électriques

- ✓ **A noter : la grande majorité des recharges s'effectue à domicile ou en entreprise, ce qui est très souvent suffisant pour les trajets du quotidien :**

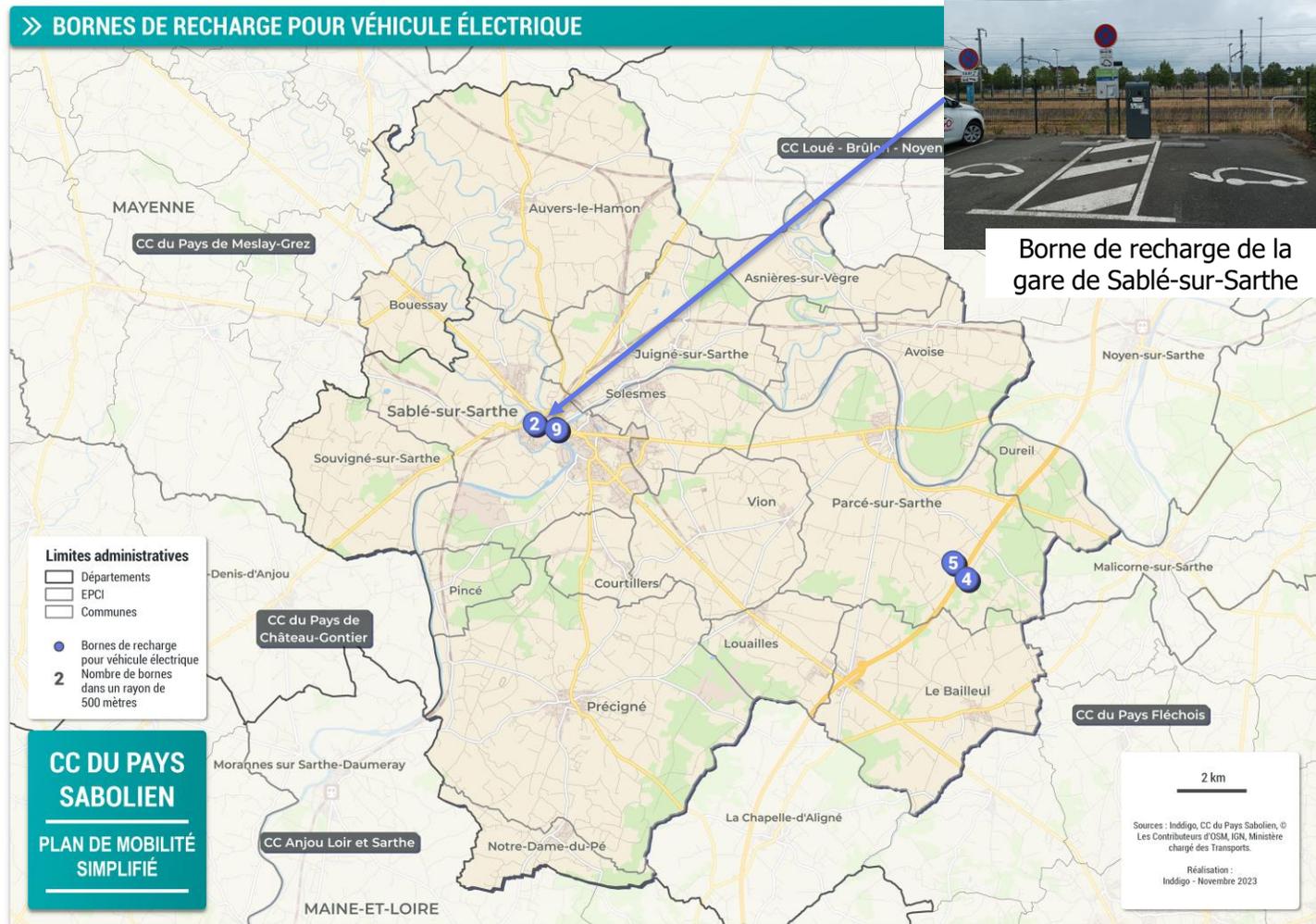
- Des besoins existent pour des usagers qui ne peuvent pas charger chez eux (pas de place de stationnement, ...), sur une charge lente (jusqu'à 7kW) ;
- Également pour un public en transit (charge rapide en DC, ) plutôt sur les grands axes et aux alentours, qui concerne moins le territoire ;
- Des besoins diffus de charge accélérée (24 kW DC par exemple).

- ✓ **D'après les données en OpenData, l'offre des IRVE ouverte au public reste limitée – elle se concentre sur Sablé-sur-Sarthe et sur les aires d'autoroute de Parcé-sur-Sarthe**

- ✓ **Offre privée en développement:**

- Ex. Deux bornes à 320kW sur la route menant au lieu-dit Les Gros Collières (Groupe NW)

- ✓ **Actuellement, les bornes sont déployées à l'initiative des communes. Il n'y a pas de SDIRVE à l'heure actuelle**



# QUELLES SONT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT POUR LES CYCLISTES DU TERRITOIRE ?

---

Un **réseau cyclable** existant limité et **très tourné vers le vélotourisme**.

Un **potentiel important** sur de nombreux usages (déplacements intra-communaux et entre les communes, domicile-travail intra-communaux, collégiens, voire intermodalité, ...).

L'offre est pour l'instant peu développée, que ce soit sur les aménagements et le stationnement, ce qui freine potentiellement l'usage. Toutefois, le déploiement du plan vélo de Sablé-sur-Sarthe ainsi que le schéma directeur vélo à l'échelle du Pays devrait aider à promouvoir la pratique cyclable dans les années à venir. La CCPS en tant que AOM, devra assurer la coordination entre les échelles communales et intercommunales.

# LIAISONS ET OFFRES – VÉLO

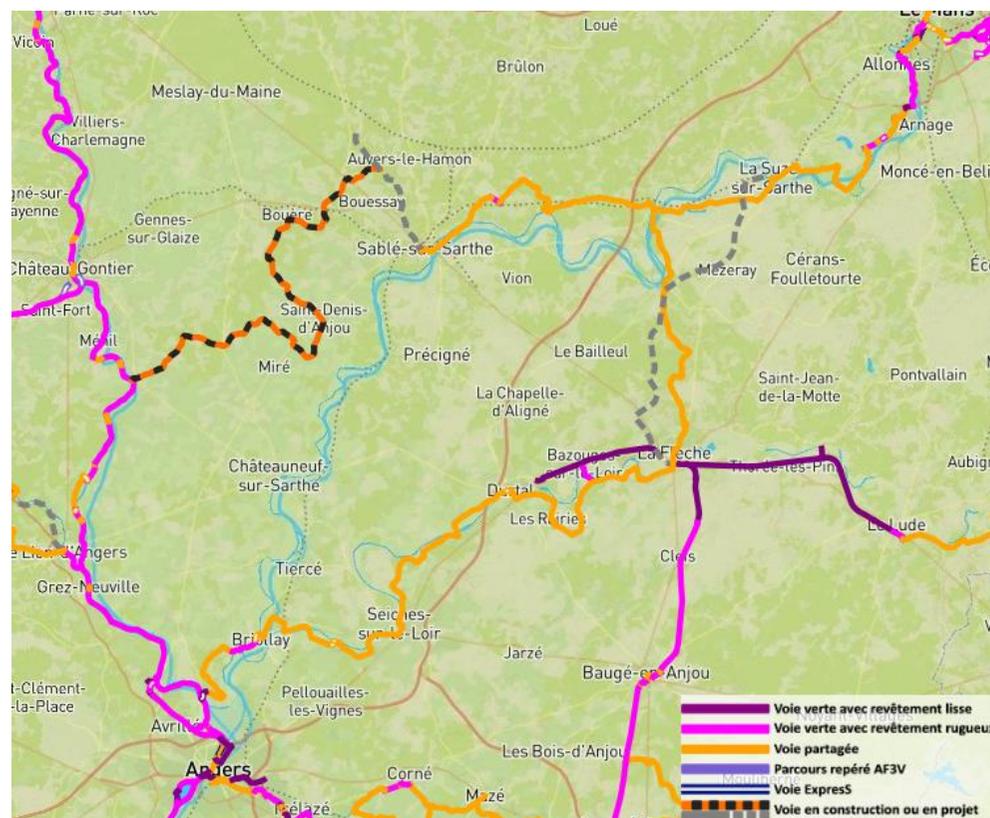
## Le relief

- ✓ **Le relief du territoire est particulièrement propice à la pratique du vélo, que ce soit pour les résidents, les travailleurs ou les touristes.**



## L'infrastructure cyclable sur le territoire

- ✓ **Le réseau cyclable du territoire est essentiellement touristique**
  - D'après le site Géovelo, les infrastructures cyclables existantes, pour un usage plutôt utilitaire, au sein de la CCPS sont très limités, avec quelques bouts de sections en site propre, et majoritairement concentrés à Sablé-sur-Sarthe
- ✓ **Le territoire de la CCPS se situe au milieu de deux véloroutes, la Vélofrancette (à l'ouest) qui permet de relier Ouistreham et la Rochelle, et la Vélobuissonnière (à l'est) qui relie Alençon et Saumur.**
- ✓ **Quelques projets en cours pour aider à développer le vélotourisme dans le territoire:**
  - Liaison à la Vélobuissonnière via Noyen et la Sarthe :
    - A l'heure actuelle, la liaison Sablé-sur-Sarthe - Noyen semble être jalonnée mais il n'y pas d'infrastructure cyclable
  - Liaison de Sablé-sur-Sarthe à la Vélofrancette
    - Le balisage n'a été effectué qu'en Mayenne (à compléter par le département de la Sarthe).
  - Projet de voie verte La Flèche-La Suze: conditionné à un projet de bac à chaîne sur la Sarthe (Avoise-Parcé) ; une AO a été lancé récemment, après validation par la CCPS ;
  - Un ensemble de boucles identifiées lors d'une étude dédiée en 2019 (par Inddigo), mais le balisage n'a pas été réalisé, car en attente du lien notamment avec la liaison Sablé-sur-Sarthe - Vélofrancette



Carte du schéma national des véloroutes et voies vertes | AF3V

# ◆ LIAISONS ET OFFRES - VÉLO

Les projets et documents en cours sur le territoire

- ✓ **Un schéma directeur départemental :**
  - Plutôt axé sur les mobilités touristiques et des véloroutes à l'échelle départementale,
  - Avec des aménagements réalisés par le département.
- ✓ **Un schéma directeur cyclable au niveau du Pays Vallée de la Sarthe :**
  - Cible les déplacements utilitaires,
  - Doit être priorisé et amendé par la CCPS,
  - Le montage financier reste à finaliser
- ✓ **Des boucles touristiques identifiées à l'échelle de l'Office de Tourisme :**
  - Qui nécessitent un jalonnement et des aménagements,
  - Également pour une cible touristique à une échelle plus fine que le SD départemental.
- ✓ **Un plan vélo pour la commune de Sablé-sur-Sarthe :**
  - A vocation utilitaire, articulé avec le PVS,
- ✓ **A l'échelle de la CCPS, un besoin de priorisation et de coordination pour assurer un déploiement coordonné de ces démarches, qui s'inscrit dans la politique de mobilité intercommunale.**

# LIAISONS ET OFFRES – VÉLO

## L'offre vélotourisme

- ✓ **Le Département axe sa politique cyclable sur le cyclotourisme au travers de la Sarthe à Vélo.**
- ✓ **Ce réseau emprunte des routes départementales à faible trafic (moins de 1 000 véhicules par jour), desservant les principales destinations touristiques du territoire. Il fait l'objet d'un jalonnement vélo et d'une promotion auprès du public (ex : site internet, cartes...), mais aucun aménagement cyclable n'est mis en place.**



[La Sarthe à vélo | Sarthe.fr](http://La Sarthe à vélo | Sarthe.fr), le site du Conseil départemental de la Sarthe

# LIAISONS ET OFFRES – VÉLO

## Le SDC du département

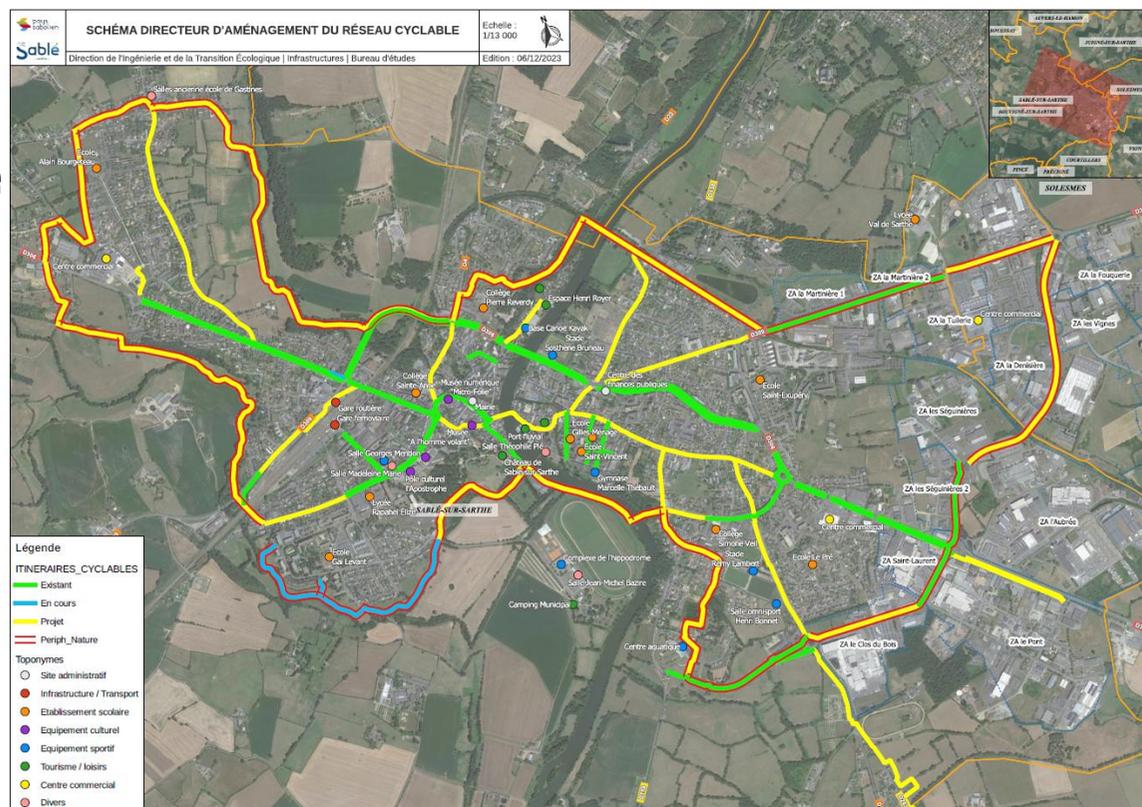
- ✓ **Le Plan Vélo du Département, approuvé en 2021, prévoit la revalorisation de 85 km d'anciennes voies ferrées.**
- ✓ **Le territoire du Pays Vallée de la Sarthe est concerné par deux liaisons :**
  - La Suze – La Flèche : est empruntée, de manière partielle, par deux liaisons du présent schéma, reliant La Suze-sur-Sarthe, Mézeray et Malicorne-sur-Sarthe.
  - Louailles – Vion : empruntée par une liaison projetée entre Sablé-sur-Sarthe et Le Bailleul.



# LIAISONS ET OFFRES – VÉLO

## Le plan vélo de Sablé-sur-Sarthe

- ✓ La commune de Sablé-sur-Sarthe a approuvé son Plan Vélo en 2020 – réseau cyclable à vocation utilitaire, à l’horizon 2025.
- ✓ Parmi les différents itinéraires identifiés dans ce plan vélo, l’itinéraire « Periph’ Nature » ceinturera la commune, permettant de desservir la plupart des secteurs urbanisés. Ce plan vélo s’articule avec le SDC du Pays Vallée de la Sarthe.



Plan vélo Sablé-sur-Sarthe (2020)

# LIAISONS ET OFFRES – VÉLO

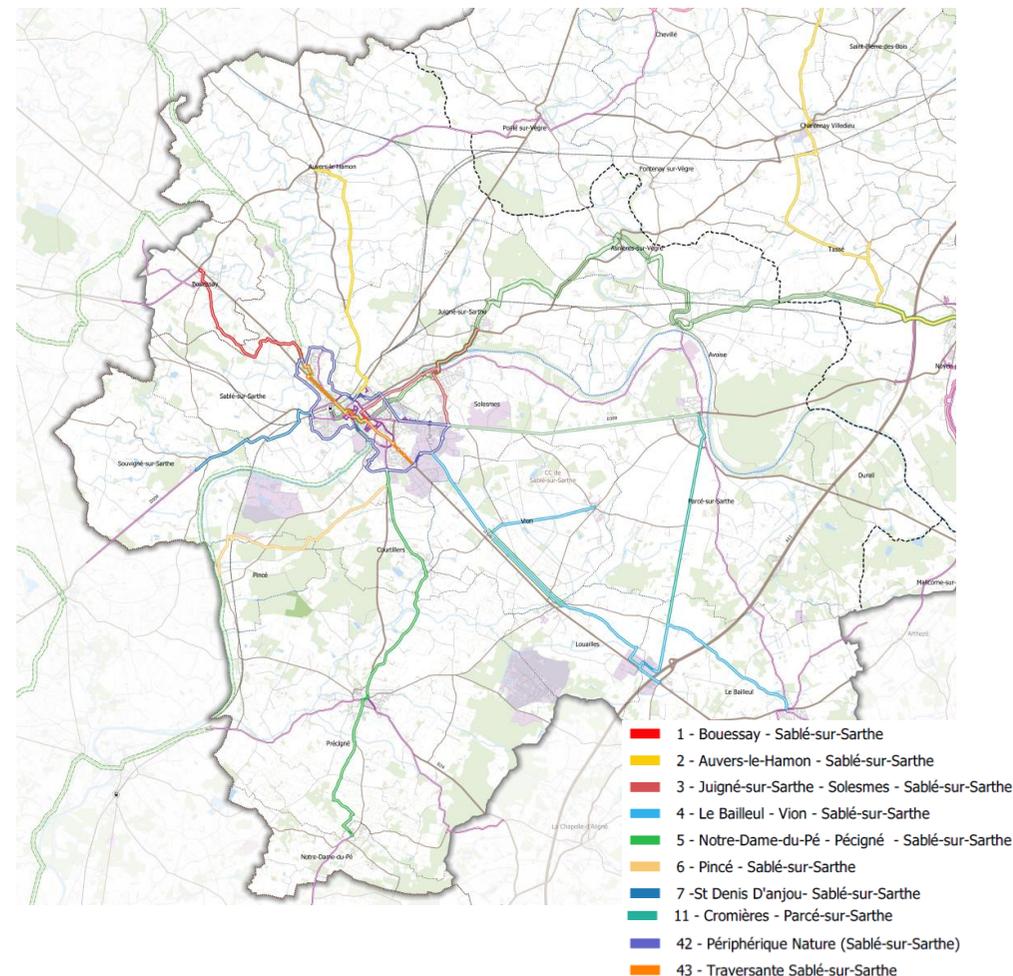
Le SDC du PDVS (approuvé par le comité syndical du Pays en juillet 2023)

## ✓ 11 axes cyclables sur les 36 identifiés sont localisés sur le territoire de la CCPS.

- 1. **Bouessay – Sablé-sur-Sarthe** : Relier Bouessay à Sablé-sur-Sarthe (flux domicile-travail et domicile-études)
- 2. **Auvers-le-Hamon – Sablé-sur-Sarthe** : Relier Auvers-le-Hamon à Sablé-sur-Sarthe (flux domicile-travail et domicile-études)
- 3. **Juigné-sur-Sarthe – Solesmes – Sablé-sur-Sarthe** : Proposer une liaison de Juigné et Solesmes à Sablé-sur-Sarthe (flux domicile-travail essentiellement et domicile-étude)
- 4. **Le Bailleul – Vion – Sablé-sur-Sarthe** : Relier les communes du Sud-Est du Pays Sabolien à Sablé-sur-Sarthe (flux utilitaires et flux touristiques)
- 5. **Notre-Dame-du-Pé – Précigné – Sablé-sur-Sarthe** : Relier les communes du Sud du Pays Sabolien à Sablé-sur-Sarthe (flux domicile-travail et domicile-étude surtout de Précigné vers Sablé)
- 6. **Pincé – Sablé-sur-Sarthe** : Assurer une liaison de Pincé à Sablé-sur-Sarthe (flux utilitaires, essentiellement domicile-travail)
- 7. **Souvigné-sur-Sarthe – Sablé-sur-Sarthe** : Relier Souvigné-sur-Sarthe à Sablé (flux utilitaire, domicile-travail et domicile-études)
- 11. **Parcé-sur-Sarthe – Le Bailleul** : Accompagner les flux utilitaires (essentiellement domicile-travail) entre Parcé-sur-Sarthe, Le Bailleul et Crosmières, desservir la zone du Ouest Park et Pôle Santé
- 42. **Périphérique Nature** : Répondre aux besoins utilitaires et de loisirs, redistribuer les flux
- 43. **Traversante de Sablé-sur-Sarthe** : Desservir le centre-ville de Sablé-sur-Sarthe et ses équipements, notamment les établissements scolaires (écoles, collège et lycée)
- 45. **Sablé-sur-Sarthe – Parcé-sur-Sarthe** : Répondre aux besoins utilitaires entre Parcé-sur-Sarthe et Sablé-sur-Sarthe

**Coût total estimé : 12M€ . Selon les subventions obtenues, le reste à charge des collectivités locales serait entre 8.4M€ et 3.6M€.**

*Les liaisons 42 (Périphérique Nature) et 43 (Traversante Nord – Sud) n'ont pas été chiffrées dans le présent schéma, car elles ont déjà été programmées dans le cadre du Plan Vélo de Sablé-sur-Sarthe.*



*Schéma directeur cyclable PVDS (2023)*

Le SDC du PDVS (approuvé par le comité syndical du Pays en juillet 2023)

## ✓ D'autres mesures d'accompagnement identifiées (et chiffrés) dans le SDC :

- Un volet stationnement :
  - Au niveau des gares / arrêts de bus / des arrêts de car Aléop / des aires de covoiturage / des centres-villes
- Mettre en place le programme « savoir rouler à vélo »
- Sensibiliser à la sécurité routière
- Promouvoir l'usage vélo
- Animations vélo
- Services dédiés à l'échelle intercommunale (bornes d'autoréparation, location vélo, aides à l'achat...)

# LIAISONS ET OFFRES – VÉLO

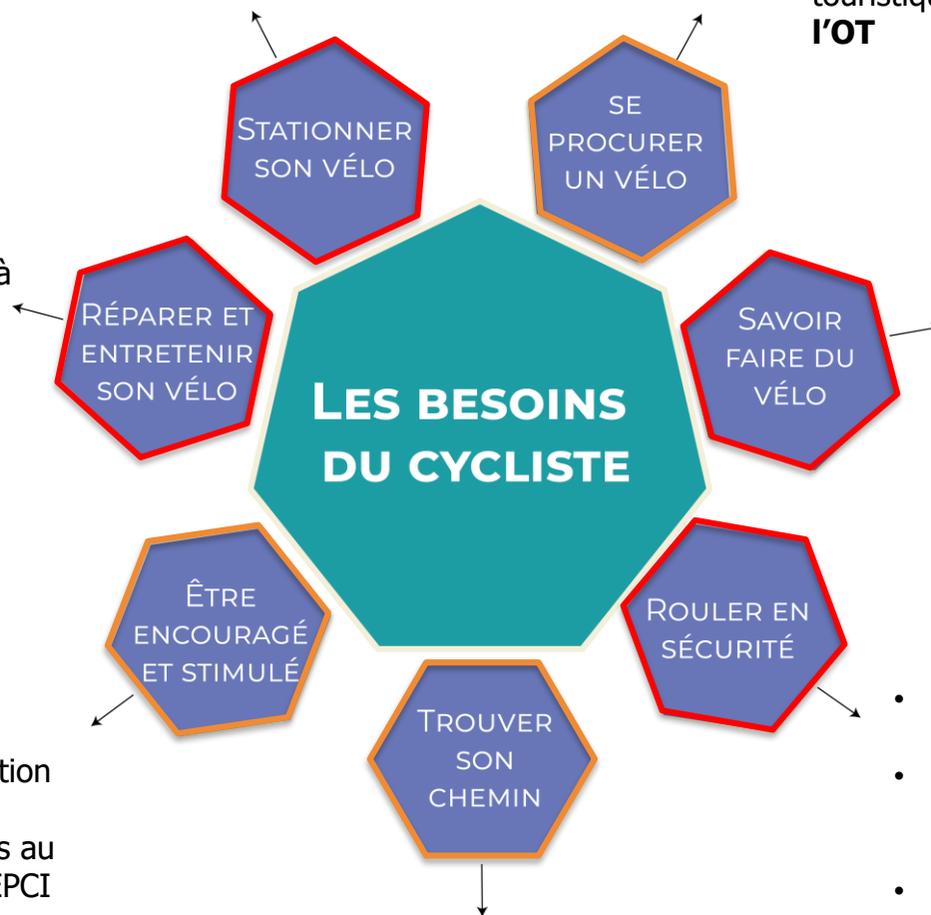
## A retenir

- Des **besoins de stationnement** dans les principales centralités
- Des **besoins de stationnement** sur les sites d'emploi, services, ...

- Location à vocation touristique, **proposé par l'OT**



- Une offre de vélociste à étoffer.



- **Une communication et une sensibilisation des communes, des établissements scolaires et des parents à prévoir**

- Un plan de communication à travailler
- Des évènements dédiés au vélo à envisager par l'EPCI pour impulser la pratique

- Une signalétique directionnelle à développer sur les **voiries secondaires**

- **Un maillage cyclable à construire à partir du plan vélo de Sablé-sur-Sarthe et le SDC du PVDS**
- Un potentiel non négligeable de valorisation de voiries faiblement circulées, où un simple **partage de voirie serait possible**
- Une **sécurisation essentielle** sur certains axes, pour les déplacements utilitaires et touristiques

# LE TERRITOIRE EST-IL ADAPTÉ POUR LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ À PIED ?

---

Un **potentiel de pratique de la marche important**, avec des centres denses et des chemins de randonnée, ainsi qu'une qualité paysagère favorisant la pratique.

En revanche, peu d'aménagements d'apaisement de voirie et/ou en faveur des piétons dans les centres-bourg et vers les zones résidentielles.

## La marche dans la CCPS

- ✓ **Le territoire dispose d'atouts permettant le développement de la marche pour des déplacements courts (vers les commerces, écoles, ...) et/ou en intermodalité :**
  - Plusieurs bourgs denses à une échelle permettant la pratique ;
  - Des atouts paysagers importants qui favorisent la pratique, par ex. sur les bords de Sarthe (Parcé-sur-Sarthe, Solesmes, Précigné, ...).
  
- ✓ **En revanche, des freins persistent notamment au niveau de l'aménagement qui découragent la pratique :**
  - Certains équipements excentrés (ex. pôle de santé) et des distances importantes sont un frein à la pratique de la marche ;
  - Des traversées de routes dangereuses sur certains axes, notamment pour les bourgs structurés autour d'une rue : Louailles, Bouessay, Souvigné, ...
  - Des aménagements qui ne réduisent pas suffisamment la vitesse des voitures et l'espace qui leur est dédié pour encourager la pratique, par exemple sur le centre de Sablé-sur-Sarthe (surfaces minéralisées importantes, place du stationnement prépondérante sur plusieurs places, vitesse et densité de circulation malgré la limitation de la vitesse, ...).
  - Discontinuité des trottoirs ou trottoirs manquants par endroits qui représentent un danger et un frein à la pratique, y compris en cœur de ville ou de bourg
  
- ✓ **Un enjeu d'accessibilité également pour les publics les plus vulnérables : personnes âgées, à mobilité réduite, mais aussi enfants, poussettes, ...**

# COMMENT SE DÉPLACER POUR UN USAGER DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

---

La commune de Sablé-sur-Sarthe dispose d'une **bonne liaison vers l'extérieur du territoire** notamment, avec un réseau en étoile (trains et bus régionaux) et des TGV. Le pôle d'échange intermodal du territoire se situe à Sablé-sur-Sarthe, permettant de relier par train Le Mans, Laval, Angers, Nantes, Paris et Rennes.

Un **réseau de bus urbain gratuit** dessert la commune de Sablé-sur-Sarthe, complété par un service de Navette entre la gare et les zones d'activité.

- Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : la mise en accessibilité des arrêts est en cours de réalisation.

Le reste du territoire est peu desservi, bénéficiant seulement du passage des bus régionaux pour certaines communes. Ces **lignes de transport régional** permettent de relier une partie du territoire avec Laval, La Flèche et Le Mans.

Le territoire dispose des bonnes liaisons vers l'extérieur du territoire, en train ou en car, mais avec des services ferroviaires de plus en plus dégradés (annulations, services retardés, suppression de services...).

Une meilleure connexion en TC vers la ville de Sablé-sur-Sarthe, le pôle Santé, la Flèche est souhaitée par les communes afin d'améliorer la connectivité interne du territoire.

# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

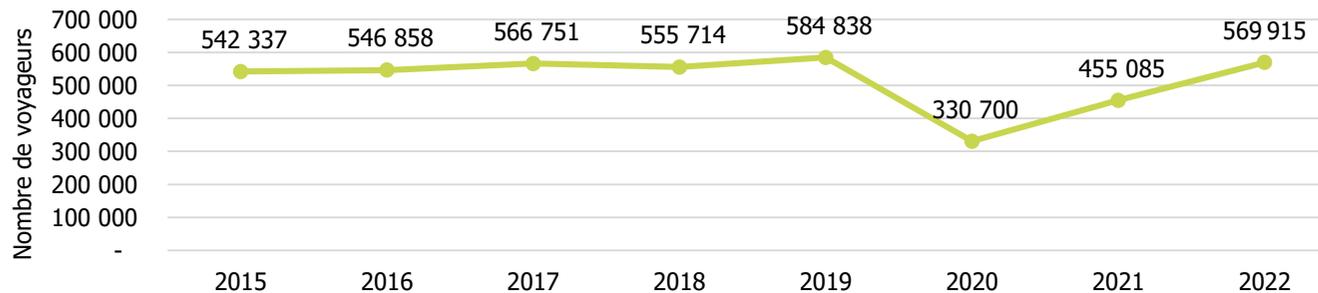
## Une desserte ferroviaire de bonne qualité

### ✓ Fréquentation en gare

- Selon les estimations de la SNCF, la fréquentation annuelle de la gare était de 569 915 passagers en 2022 – on retrouve les niveaux pré-Covid



Fréquentation à la gare de Sablé-sur-Sarthe



Fréquentation en gares - data.gouv.fr

A noter, pour les années 2020 et 2021 peu de comptages ont été réalisés pour le trafic régional Ile-de-France en raison de la crise sanitaire. La fréquentation a été calculée en relatif par rapport aux évolutions des validations en gare observées depuis 2019

# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

Une desserte ferroviaire de bonne qualité

## ✓ Nombre de trajets, durée de trajet et horaires (09/10/2023)

### Infos horaires train Sablé-sur-Sarthe-Le Mans

| Nombre de trajets par jour | Durée moyenne d'un trajet | Durée du trajet le plus court | Première heure de départ | Dernière heure de départ |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 26                         | 00h30                     | 00h21                         | 06h10                    | 20h54                    |

### Infos horaires train Sablé-sur-Sarthe-Angers

| Nombre de trajets par jour | Durée moyenne d'un trajet | Durée du trajet le plus court | Première heure de départ | Dernière heure de départ |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 24                         | 00h25                     | 00h19                         | 06h06                    | 20h12                    |

### Infos horaires train Sablé-sur-Sarthe-Nantes

| Nombre de trajets par jour | Durée moyenne d'un trajet | Durée du trajet le plus court | Première heure de départ | Dernière heure de départ |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 19                         | 01h08                     | 01h00                         | 06h06                    | 20h12                    |

### Infos horaires train Sablé-sur-Sarthe-Paris

| Nombre de trajets par jour | Durée moyenne d'un trajet | Durée du trajet le plus court | Première heure de départ | Dernière heure de départ |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 17                         | 02h07                     | 01h22                         | 06h10                    | 20h54                    |

### Infos horaires train Sablé-sur-Sarthe-Rennes

| Nombre de trajets par jour | Durée moyenne d'un trajet | Durée du trajet le plus court | Première heure de départ | Dernière heure de départ |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 13                         | 01h21                     | 01h04                         | 06h55                    | 20h57                    |

### Infos horaires train Sablé-sur-Sarthe-Laval

| Nombre de trajets par jour | Durée moyenne d'un trajet | Durée du trajet le plus court | Première heure de départ | Dernière heure de départ |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 12                         | 00h41                     | 00h20                         | 06h55                    | 20h57                    |

## ✓ Durée de trajets compétitives par rapport à la voiture



Le Mans : 50 à 55 min  
Angers : 52 à 60 min  
Laval : 52 à 60 min



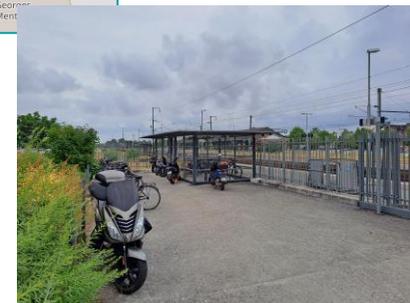
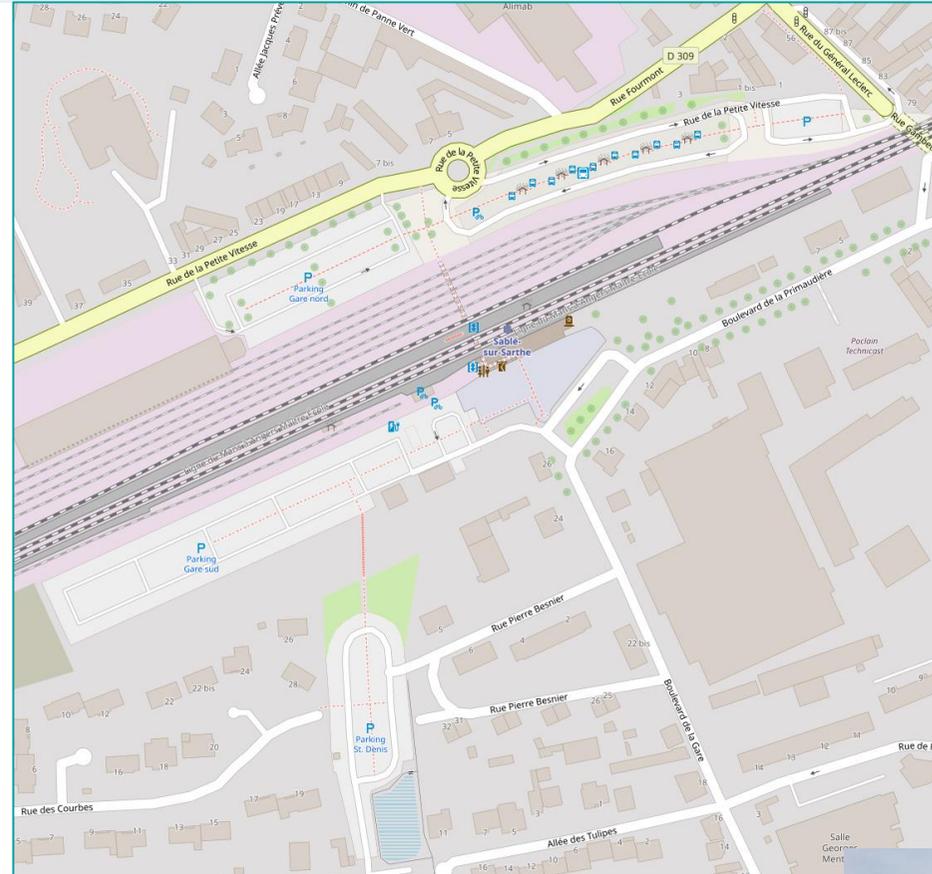
Rennes : 1h30 à 1h45  
Nantes : 1h45 à 2h  
Paris : environ 3h

- D'après les retours de certains employeurs sur la zone d'activités (LDC), pour les salariés résidant à Laval, Angers ou Le Mans, les horaires des trains ne sont pas toujours pertinents ou adaptés avec les horaires de bureaux.
- Le service SNCF semble s'être dégradé ces derniers années, changements d'horaires, suppressions de trains, retards... (Source: Forum des mobilités; enquête employeur)

# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

## Pôle d'échange multimodal

- ✓ **La gare compte deux parkings (1 côté nord et 1 côté sud) plus un parking supplémentaire (Parking St Denis, au sud de la gare)**
- ✓ **Gare routière côté nord de la gare**
- ✓ **Parkings vélo couverts des deux côtés**
  - Un nouvel abri vélo sera construit en mars 2024; géré par Aléop



# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

## Une ligne régionale assurant la liaison Sablé-sur-Sarthe - La Flèche

✓ **Le bus 203 Aléop, relie Sablé-sur-Sarthe et La Flèche mais également les pôles Ouest Park et PSSL.**

- Les zones économiques, Ouest Park et le PSSL encouragent des circulations de passage due au fait qu'elles se trouvent entre les communes de Sablé-sur-Sarthe et La Flèche.

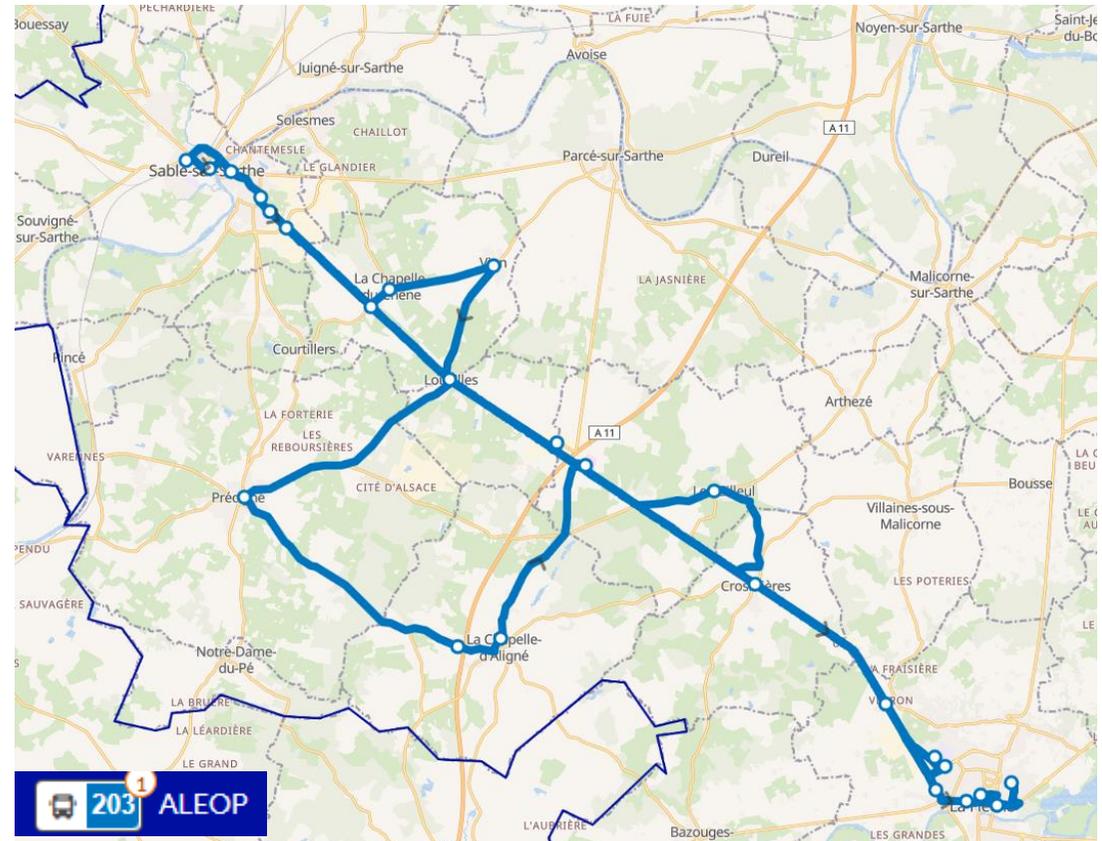
✓ **Les horaires de passages semblent être peu adaptés aux horaires de travail décalés (amplitude horaire insuffisante).**

- Certains services en semaines, ainsi que le samedi, les arrêts affichés sont desservis uniquement sous réservation (TAD).

✓ **Pas de services les dimanches et jours fériés.**

✓ **Tarifs en Sarthe :**

- Ticket unité : 2,4€
- Formule Aléop : 18,60 € les 10 voyages
- Abonnement 30 jours : 52€



- La ligne 203 qui relie Sablé-sur-Sarthe et La Flèche a été renforcé avec un service de transport à la demande. L'expérimentation a été prolongée d'un an – d'après la Région, il y a de plus en plus de personnes qui utilisent ce service, notamment pour accéder à l'hôpital de Bailleul.

# OFFRE ET USAGES – TRANSPORTS EN COMMUN

## Une ligne régionale assurant la liaison Sablé-sur-Sarthe / Bouessay-Laval

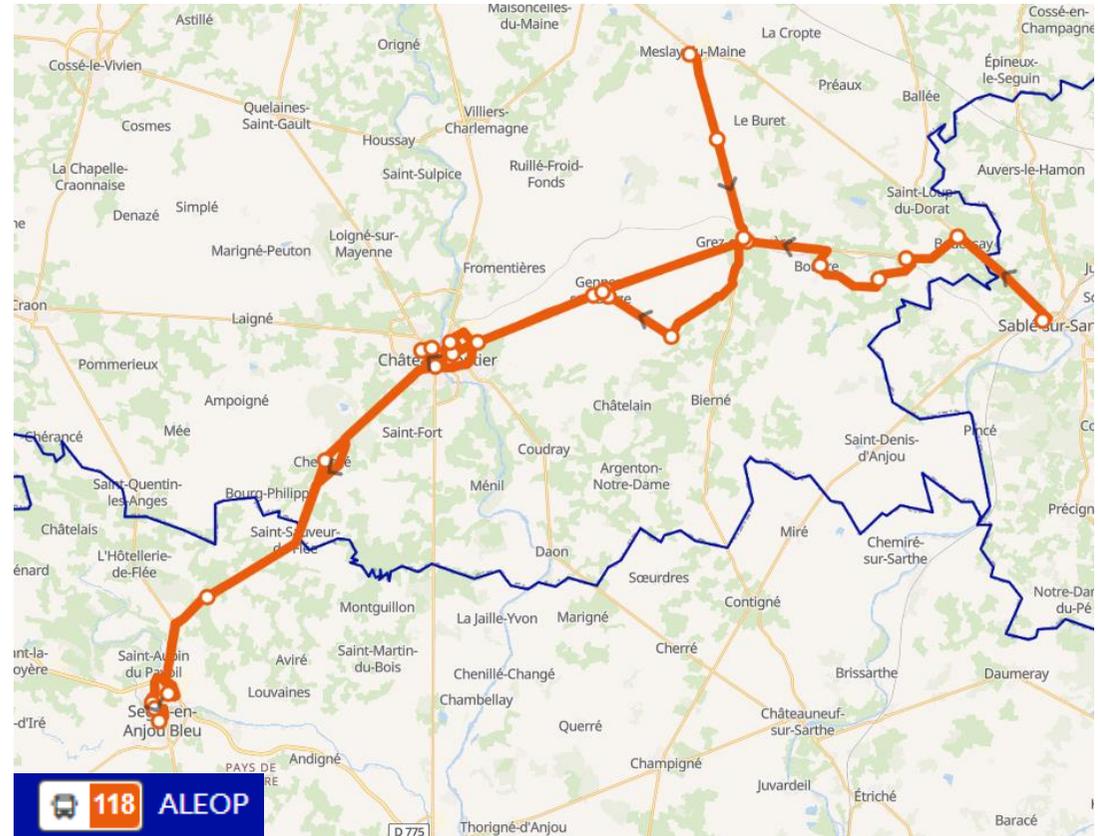
- ✓ **Le bus 109 Aléop, relie Sablé-sur-Sarthe et Laval via Bouessay.**
- ✓ **Les horaires de passages correspondent plutôt à un usage scolaire, avec de nombreux établissements d'enseignement desservis par cette ligne (collège La Salle, Lycée Gaston Lesnard...)**
- ✓ **Fréquence très limitée:**
  - **Direction Laval:**
    - L à V : un seul service le matin et le soir en départ de Sablé-sur-Sarthe et Bouessay.
    - 1 service le samedi
  - **Direction Sablé-sur-Sarthe :**
    - L à V : 2 à 3 services à partir de midi depuis la gare de Laval
    - 1 service le samedi
- ✓ **Circulation uniquement en période scolaire; service TAD possible durant et en dehors de la période scolaire**
- ✓ **Tarifs en Sarthe :**
  - Ticket unité : 2,4€
  - Formule Aléop : 18,60 € les 10 voyages
  - Abonnement 30 jours : 52€



# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

## Une ligne régionale assurant la liaison Sablé-sur-Sarthe / Bouessay-Segré

- ✓ **Le bus 118 Aléop, relie Sablé-sur-Sarthe et Segré-en-Anjou Bleu via Bouessay.**
- ✓ **Les horaires de passages correspondent plutôt à un usage scolaire, avec de nombreux établissements d'enseignement desservis par cette ligne (collège Jean Rostand, Lycée Victor Hugo, Lycée Pierre et Marie-Curie...)**
- ✓ **Fréquence très limitée:**
  - **Direction Segré :**
    - L à V : un seul service le matin et le soir en départ de Sablé-sur-Sarthe et Bouessay.
    - 1 service le dimanche
  - **Direction Sablé-sur-Sarthe :**
    - L à V : 2 à 3 services à partir de midi depuis Château-Gontier-sur-Mayenne.
    - 1 service le dimanche
- ✓ **Circulation uniquement en période scolaire; service TAD possible durant et en dehors de la période scolaire**
- ✓ **Tarifs en Sarthe :**
  - Ticket unité : 2,4€
  - Formule Aléop : 18,60 € les 10 voyages
  - Abonnement 30 jours : 52€



# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

## Une ligne régionale assurant la liaison Sablé-sur-Sarthe et Le Mans

- ✓ **Le bus 208 Aléop, relie Sablé-sur-Sarthe et Le Mans via Solesmes, Vion et Parcés-sur-Sarthe.**
- ✓ **Les horaires de passages ne sont pas adaptés pour l'usage scolaire ou domicile travail.**
- ✓ **3 à 4 services par jours dans les deux sens, entre midi et 19h**
- ✓ **Pas de TAD proposés sur cette ligne**
- ✓ **Tarifs en Sarthe :**
  - Ticket unité : 2,4€
  - Formule Aléop : 18,60 € les 10 voyages
  - Abonnement 30 jours : 52€

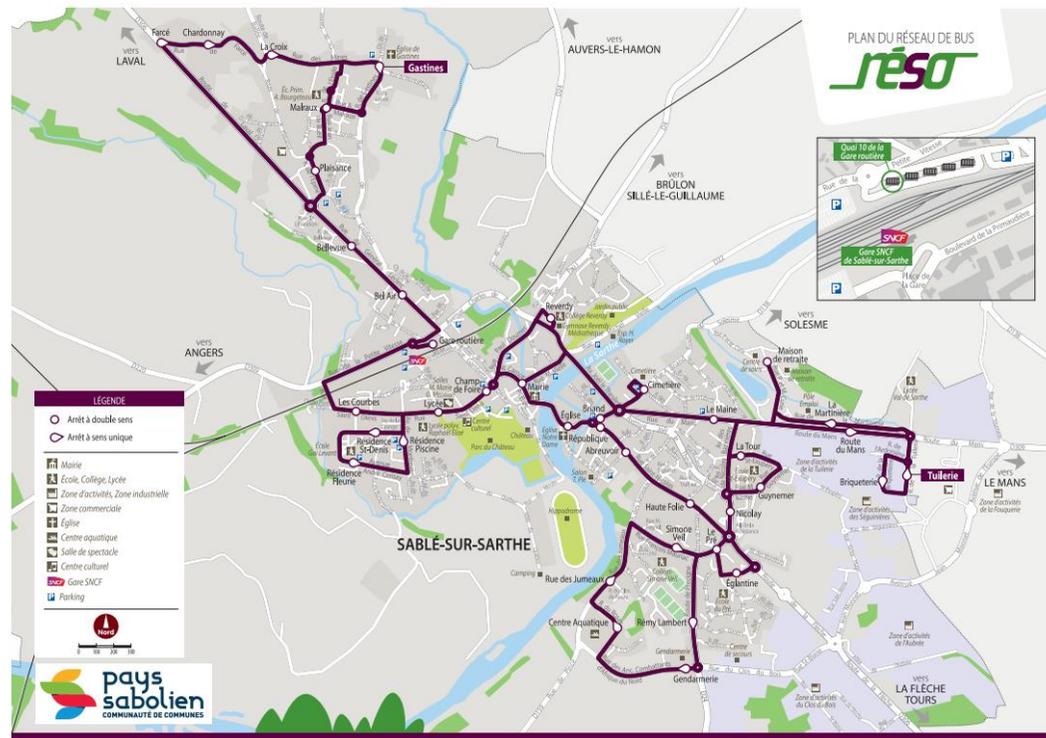


**Cette ligne, propose un service/itinéraire « doublon » par rapport à la ligne TER existant, mais permet de desservir les petites communes ou les zones plus rurales entre Sablé-sur-Sarthe et Le Mans. Pas de service à la demande sur cette ligne.**

# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

Une ligne gratuite reliant les quartiers de la ville de Sablé-sur-Sarthe

- ✓ **Service de transport interne à Sablé-sur-Sarthe assurant la desserte des quartiers**
- ✓ **Un service plus dense dans la moitié sud de la commune**
  - **Sens Gastines < Tuilerie**
    - Plusieurs points de départ ( Farcé, Gastines, Gare Routière)
    - Certains arrêts ne sont pas desservis à certaines périodes de la journée
  - **Sens Tuilerie < Gastines**
    - Plusieurs points de départ ( Tuilerie, Cimetière ou Simone Veil)
    - Certains arrêts ne sont pas desservis à certaines périodes de la journée
    - Certains services ont comme terminus la Gare Routière



- **224 783 voyages en 2022; pic de fréquentation en mars, juin et septembre**
- **Depuis l'entrée en vigueur de la gratuité des lignes de bus de Sablé-sur-Sarthe fin 2020 il y a une hausse très forte de la fréquentation, mais beaucoup viendrait de personnes non motorisées.**



## Une ligne gratuite reliant les quartiers de la ville de Sablé-sur-Sarthe

- ✓ **Fréquentation** (source Pays Sabolien)
  - En décembre 2020, une campagne de comptage réalisée par les chauffeurs de bus avait relevé une augmentation de la fréquentation de 106% suite à l'instauration de la gratuité du service.
    - Impact lié à la forte augmentation de la fréquentation : incivilités plus fréquentes, renforcement de la présence terrain sur le réseau pour accompagner le personnel de conduite et limiter ces incivilités.
    - Public "un peu moins respectueux" du matériel et du personnel de conduite (observation faite également sur d'autres réseaux similaires en France, ex : Niort).
  - Depuis le 15 novembre 2021, des cellules de comptage sont en fonctionnement dans les bus Réso. Ce dispositif a pour objectif pour la collectivité de comprendre les flux de voyageurs, et d'améliorer le service au quotidien et sur le long terme.
  - Il y a des tensions sur le réseau en raison de la saturation des services en heure de pointe le soir suite à la mise en place de la gratuité sur le service et au succès avec la hausse de la fréquentation.
    - Un renfort a été mis en place en octobre 2023 pour faire face à l'affluence sur le réseau le matin dans le sens Gastines > Tuileries.
    - Dans le cadre des sorties scolaires, les écoles utilisent la ligne régulière ce qui peut générer quelques tensions durant les heures de pointe avec les autres usagers.
    - Des demandes pour des sorties occasionnelles par des établissements scolaires qui souhaitaient s'appuyer sur l'offre du réseau ont été refusées (source Transdev)
- ✓ **Par rapport à la voirie dans la commune de Sablé-sur-Sarthe, il y a une contrainte sur la longueur du matériel roulant (10,50 m de longueur maximum, un bus standard mesure 12m) – source Transdev**
- ✓ **Le marché avec Transdev arrivait effectivement à échéance au 5 juillet 2023, pouvant être reconduit deux fois pour une année supplémentaire. Le contrat a été reconduit une première fois jusqu'au 5 juillet 2024.**
- ✓ **Des communes proches aimeraient pouvoir bénéficier du service**

# LIAISONS ET OFFRES – TRANSPORTS EN COMMUN

## Une navette gratuite reliant la gare et la zone d'activités

### ✓ Service

- Mise en service à l'issue d'une expérimentation mise en place en septembre 2019, devait terminer en janvier 2021.
- Les horaires peuvent être modifiés afin d'essayer au maximum de tenir compte des horaires des trains
- 5 arrêts proposés



#### HALTE ROUTIÈRE > LA MARTINIÈRE

| ARRÊTS         |       |       |       |
|----------------|-------|-------|-------|
| Halte routière | 07:40 | 08:15 | 08:40 |
| Saint-Blaise   | 07:48 | 08:25 | 08:49 |
| Jean Monnet    | 07:50 | 08:27 | 08:51 |
| La Tournerie   | 07:52 | 08:29 | 08:53 |
| La Martinière  | 07:54 | 08:32 | 08:55 |

#### SAINT BLAISE > HALTE ROUTIÈRE

| ARRÊTS         |       |       |       |
|----------------|-------|-------|-------|
| Saint-Blaise   | 16:40 | 17:25 | 18:05 |
| Jean Monnet    | 16:42 | 17:27 | 18:07 |
| La Tournerie   | 16:45 | 17:30 | 18:10 |
| La Martinière  | 16:47 | 17:32 | 18:12 |
| Halte routière | 16:57 | 17:42 | 18:22 |

Jours de circulation : du lundi au vendredi sauf les jours fériés.

- 11 890 voyages en 2022; pic de fréquentation en mars, juin et novembre**
- Participant à l'attractivité du territoire et de ses emplois, elle est pérennisée par la Communauté de communes du Pays sabolien.**

- D'après les retours de certains employeurs sur la zone d'activités (LDC), L'un des principaux problèmes réside dans la connexion train-navette, car le service de navette peut soit entraîner une attente excessive soit partir trop rapidement après le train. De plus, des tensions semblent surgir en termes de capacité, car les navettes ont tendance à se remplir de plus en plus à certains moments de la journée.**

## Les lignes scolaires

- ✓ **Des circuits et horaires de bus établissement consultables sur :**
  - <http://dev-transports.paysdelaloire.fr/cars-scolaires-en-sarthe>
  
- ✓ **Possibilité de faire une demande de création d'arrêt, auprès de la mairie de votre commune de résidence.**
  
- ✓ **Tarifs:**
  - Si vous remplissez les conditions :
    - 150 € par an et par enfant, que le trajet soit effectué en car ou en train
    - la gratuité applicable dès le 3ème enfant transporté sur le réseau Aléop
    - demi-tarif (75 €) si votre enfant est scolarisé en regroupement pédagogique intercommunal (RPI)
  
  - Si vous ne remplissez pas les conditions, l'usage des transports scolaires pourra éventuellement être étudié, au cas par cas, selon les places disponibles et au tarif de 220 € par enfant.
  
- ✓ **Le département prend également en charge le transport des élèves en situation de handicap, dans des véhicules spécifiques opérés par des prestataires.**

# QUELLES SONT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT POUR UN USAGER DU TERRITOIRE EN MOBILITÉ PARTAGÉE?

---

Des options en matière de mobilité partagée sont actuellement en cours de développement , et viennent compléter les offres de transports publics sur le territoire :

- Une offre d'autopartage mise en place par la CCPS avec **Mouv'n'Go** autopartage, pour l'instant à Sablé-sur-Sarthe et au Bailleul seulement ;
- Pas d'offre de covoiturage portée par la CCPS, mais des initiatives privées d'entreprises notamment.

# LIAISONS ET OFFRE – MOBILITÉ PARTAGÉE

## Le service d'autopartage (CCPS)

- ✓ **Les communes de Sablé-sur-Sarthe et le Bailleul comptent avec le service d'autopartage Mouv'n go, qui permet de réserver des véhicules électriques disponibles en autopartage en boucle (récupération/restitution du véhicule au même point).**
- ✓ **À Sablé-sur-Sarthe, les 4 véhicules en libre-service sont répartis en 4 stations distincts:**
  - Parking Michel Vielle
  - Place de la République
  - Place du Champ de Foire
  - Gare
- ✓ **Au Bailleul, les 2 véhicules en libre-service sont basés au pied-de l'église, à côté de la Mairie**



- 437 réservations depuis le mois d'avril, soit 70 réservations en moyenne par véhicule
- Près de 39 000km parcourus au total depuis avril:
  - plus de 6 600km en moyenne par véhicule
  - près de 100km en moyenne par réservation

# ◆ LIAISONS ET OFFRE – MOBILITÉ PARTAGÉE

Le service d'autopartage (CCPS)

- ✓ **L'étude de mobilité Sablé-sur-Sarthe <> La Flèche (transamo 2019) avait déjà identifié le développement de cette solution sur le territoire, et notamment sur l'axe reliant les deux communes (en priorisant le développement des hubs de transport)**



## Le covoiturage sur le territoire

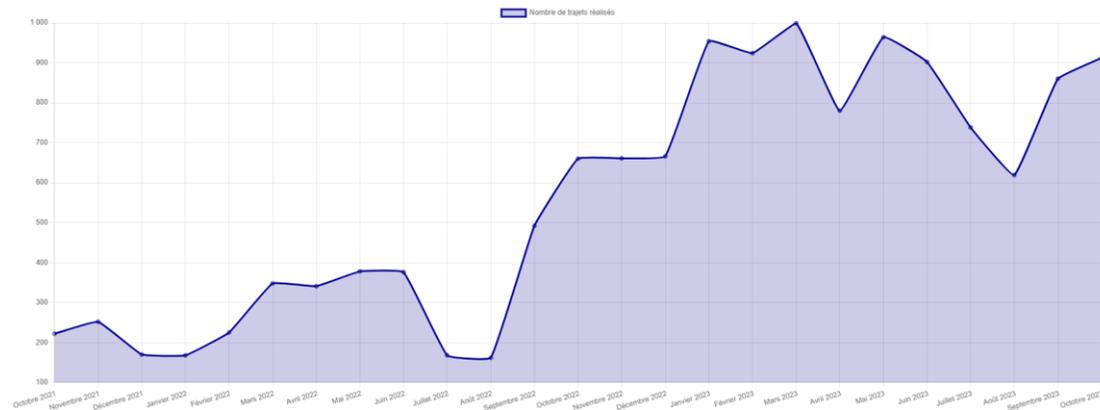
- ✓ **A ce jour, il n’y a pas d’offre de covoiturage sur le territoire de la CC du Pays Sabolien, mais il existe une offre sur le territoire via les plateformes privées.**
  - À l’échelle du Pays de la Vallée de la Sarthe, il existe pourtant des initiatives du covoiturage à Fercé-sur-Sarthe (CC du Val de Sarthe) avec une association de service civique et à Crannes-en-Champagne (CC Loué-Brûlon-Noyen) avec un groupe WhatsApp pour assurer du covoiturage vers les lycées au Mans.
- ✓ **La Région participe aux frais covoiturage domicile-travail: elle participe via le dispositif d’incitation Covoiturage Pays de la Loire cofinancé par l’Etat dans le cadre du Fond Vert Covoiturage.**
- ✓ **D’après la Région, il y a un besoin de travailler sur le référencement d’aires de covoiturages dans le territoire. Actuellement, il n’y a pas d’aires de covoiturage bien référencées dans la CCPS**
- ✓ **Initiatives privées: depuis la fin de l’été 2022, le groupe LDC, en partenariat avec Karos, propose un système de covoiturage à leurs salariés. Ce système, semble être plus adapté pour les personnes des bureaux, certainement moins bien pour les salariés en production.**

# LIAISONS ET OFFRE – MOBILITÉ PARTAGÉE

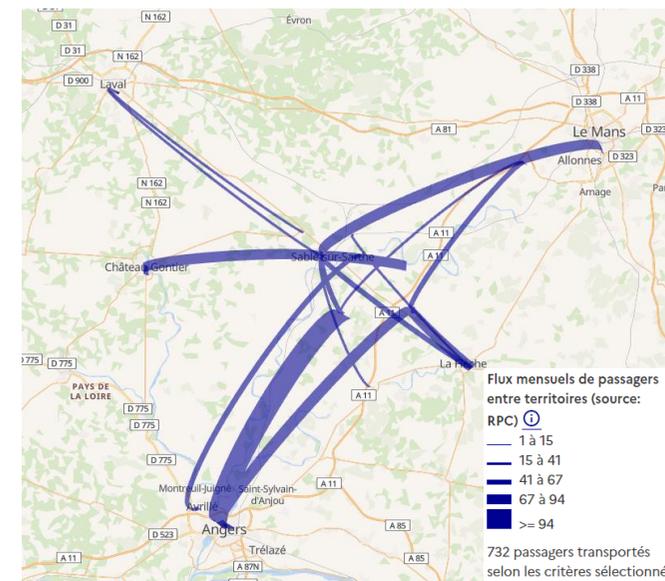
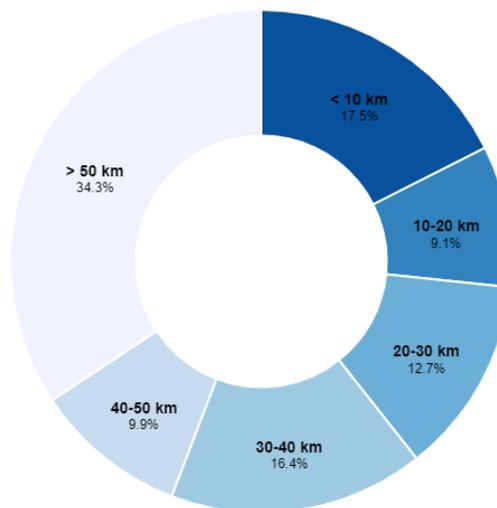
## Le covoiturage sur le territoire

### ✓ Octobre 2023

- 912 passagers transportés
- 765 véhicules partagés
- 17% des trajets réalisés au sein de la CCPS
- Distance moyenne par trajet : 35,2 km
- Principales destinations vers l'extérieur:
  - Château-Gontier, Angers, La Flèche, et Le Mans



Répartition des trajets par distance



# QUELLES SONT LES DÉMARCHES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE SUR LE TERRITOIRE ?

---

L'offre de mobilité solidaire est structurée notamment autour de deux associations :

- **Carbur Péra** porte la plateforme mobilité solidaire du département (accompagnement à la mobilité, formation, location de vélos, 2 roues, voiturettes et voitures, ...), ciblant notamment les allocataires du RSA, quartiers en QPV et apprentis. La CCPS peut se joindre au fonctionnement pour inclure d'autres publics ;
- **Mobile IT 72** assure un transport à la demande solidaire pour les personnes de plus de 70 ans ou en situation d'handicap sur la CCPS. D'après les communes, leur service est très apprécié par les habitants du territoire. - Près d'un tiers des déplacements sont pour des motifs de santé

**Titi Floris**, une société coopérative et participative (SCOP) spécialisée dans le transport et l'accompagnement de personnes en situation de handicap, propose également ses services sur le territoire de la CCPS.

La structuration actuelle de l'offre de mobilité solidaire permet une bonne couverture des besoins, mais avec un risque de « trous dans la raquette » pour des publics qui n'entrent pas dans le champ d'intervention des associations.

1. Introduction

2. Le territoire est-il bien relié en interne et vers l'extérieur ?

3. Quels sont les besoins de déplacement sur le territoire ?

4. Quelles sont les actions et projets en cours ?

5. Synthèse et enjeux

# COMMENT ACCÈDE-T-ON À SON EMPLOI SUR LE TERRITOIRE ?

---

L'accès à l'emploi se fait très majoritairement en voiture individuelle, malgré le fait que la majorité (73%) des actifs habitant au sein de la CCPS travaille sur le territoire.

Une proportion importante des déplacements se faisant à l'intérieur de la CCPS ou sur de courtes distances, souligne le potentiel des modes actifs.

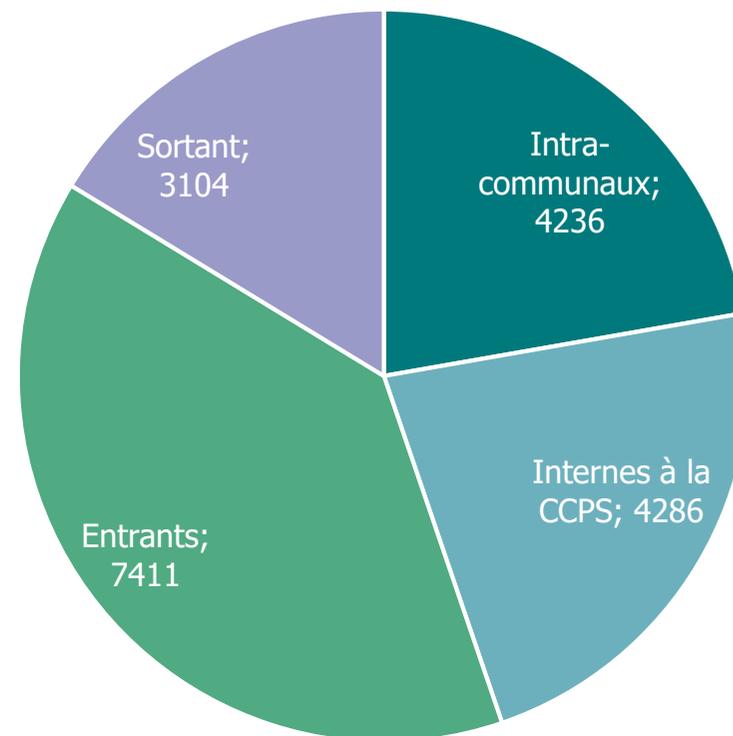
De la même façon, le nombre important des trajets inter-communaux ou avec des territoires limitrophes, pointent la pertinence des transports en commun ou mobilité partagés (covoiturage ou autopartage).

# ◆ BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

19 036 déplacements D-T (Insee 2019)

- ✓ **Les actifs habitant sur la CCPS travaillent en majorité (73%) sur le territoire.**
- ✓ **Le territoire attire de nombreux actifs de l'extérieur, surtout vers Sablé-sur-Sarthe.**
- ✓ **En comparaison, les flux sortants sont moins forts.**

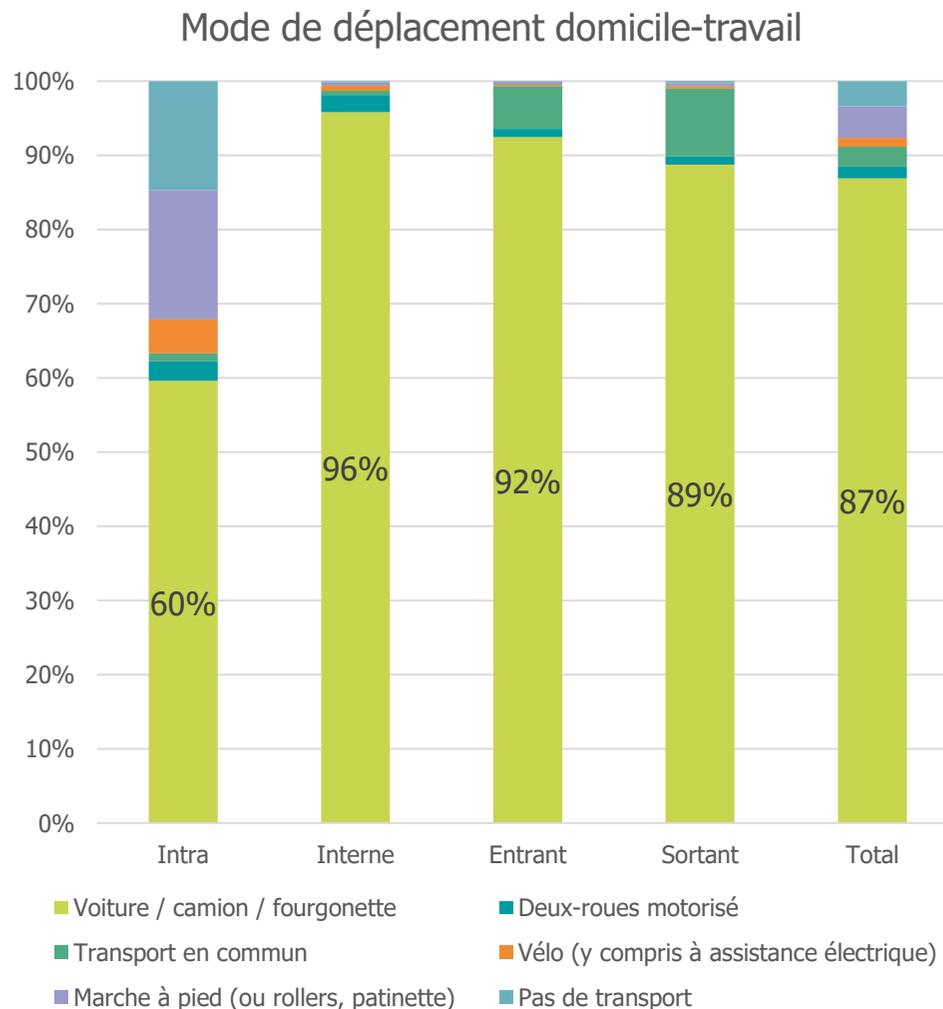
Déplacements domicile-travail  
(INSEE, 2019)



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

## La part modale par type de déplacement D-T

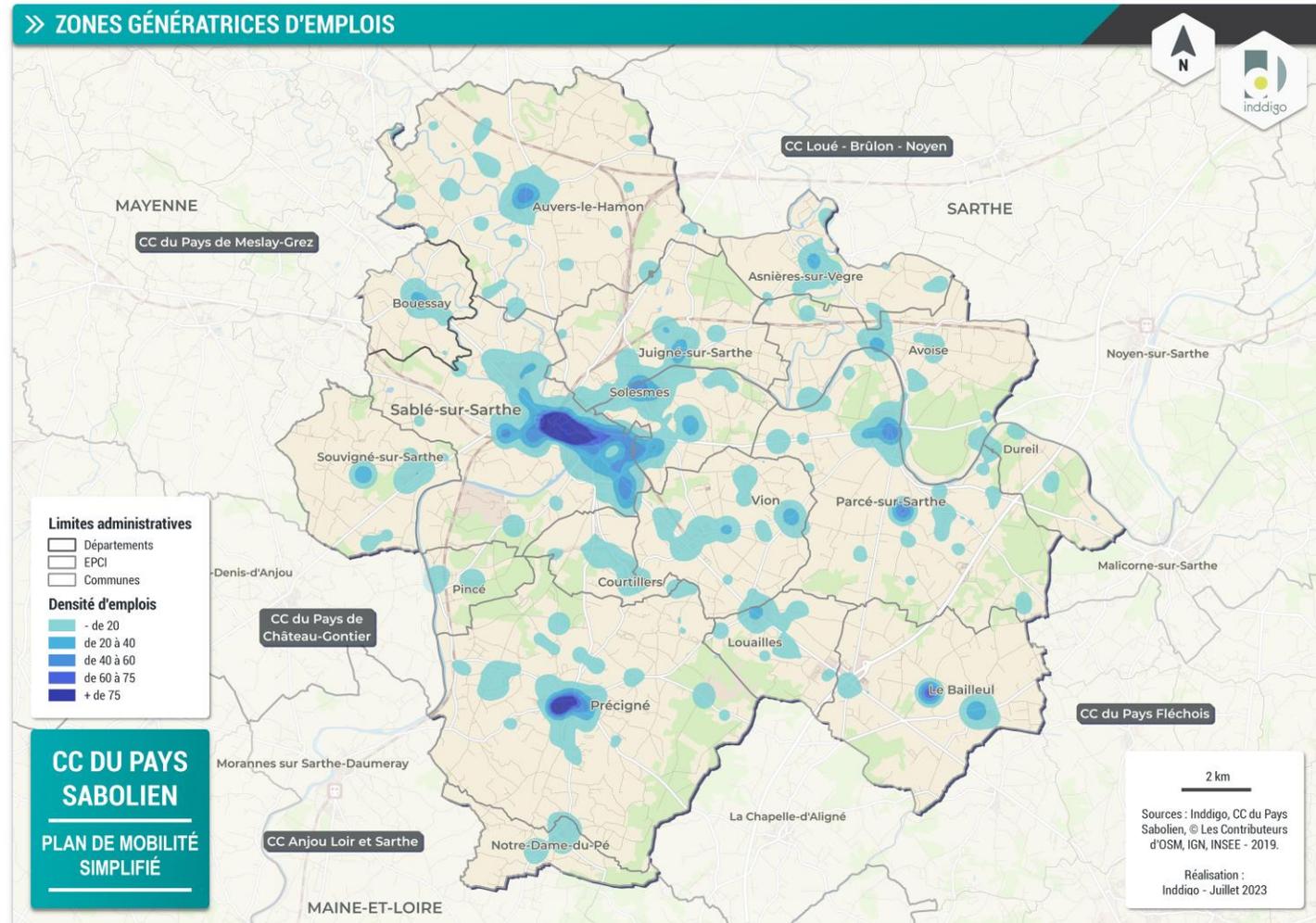
- ✓ **Quelle que soit le type de déplacement, la voiture est le mode majoritaire.**
  - Elle est utilisée pour près de 90% des déplacements depuis ou vers l'extérieur.
  - Pour les déplacements d'une commune à l'autre de la CCPS, elle est ultra-majoritaire à 96%.
  - Elle est moins prédominante dans les déplacements intra-communaux mais reste un mode majoritaire (60%).
- ✓ **Les déplacements communaux ont une part significative de modes actifs (22%).**
- ✓ **Les transports en commun sont surtout utilisés sur les déplacements depuis ou vers l'extérieur :**
  - Sablé-sur-Sarthe est la destination de 51% des déplacements en TC, Le Mans (11%) et Le Bailleul (10%) étant d'autres pôles majeurs.
  - L'origine des déplacements en TC est également majoritairement Sablé-sur-Sarthe (26%) suivi du Mans et d'Angers (14% chacune).



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

## Des emplois diffus sur tout le territoire

- ✓ De fortes densités d'emplois à Sablé-sur-Sarthe (2ème pôle d'emploi du département) et Précigné
- ✓ 23 zones d'activités sur le territoire, principalement à Sablé-sur-Sarthe
- ✓ Un emploi très diffus sur le reste du territoire ;
- ✓ Orientations PLUIH (PADD) : renforcer l'offre commerciale et en services en centre-ville ou centre-bourgs; les zones proches aux axes routiers pour le « productif » + développent Ouest Park (près de l'échangeur de Bailleul) et la zone de Sablé-sur-Sarthe pôle d'échange multimodal



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

## 8 522 déplacements intra-communaux et internes

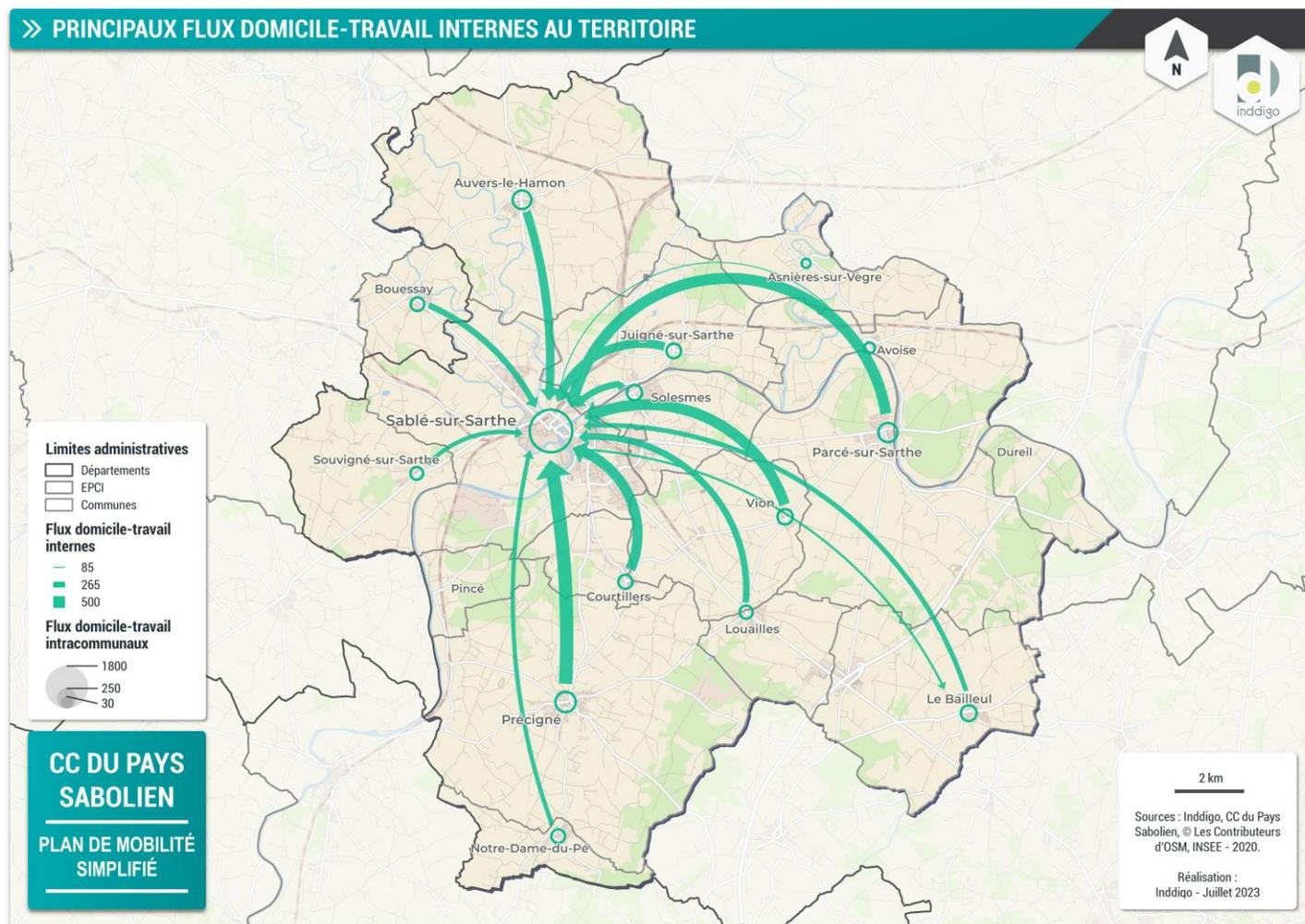
| O/D                      | Asnières-sur-Vègre | Auvers-le-Hamon | Avoise    | Bouessay  | Courtilliers | Dureil    | Juigné-sur-Sarthe | Le Bailleul | Louailles | Notre-Dame-du-Pé | Parcé-sur-Sarthe | Pincé     | Précigné  | Sablé-sur-Sarthe | Solesmes  | Souigné-sur-Sarthe | Vion      | Total Origine |
|--------------------------|--------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-------------------|-------------|-----------|------------------|------------------|-----------|-----------|------------------|-----------|--------------------|-----------|---------------|
| Asnières-sur-Vègre       | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 1%            |
| Auvers-le-Hamon          | 0%                 | 2%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 3%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 5%            |
| Avoise                   | 0%                 | 0%              | 1%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 3%            |
| Bouessay                 | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 2%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 3%            |
| Courtilliers             | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 4%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 5%            |
| Dureil                   | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 0%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 0%            |
| Juigné-sur-Sarthe        | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 1%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 3%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 5%            |
| Le Bailleul              | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 2%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 2%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 4%            |
| Louailles                | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 1%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 2%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 3%            |
| Notre-Dame-du-Pé         | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 2%            |
| Parcé-sur-Sarthe         | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 3%               | 0%        | 0%        | 4%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 9%            |
| Pincé                    | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 1%            |
| Précigné                 | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 3%        | 6%               | 0%        | 0%                 | 0%        | 10%           |
| Sablé-sur-Sarthe         | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 1%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 1%        | 33%              | 1%        | 0%                 | 0%        | 37%           |
| Solesmes                 | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 2%               | 2%        | 0%                 | 0%        | 4%            |
| Souigné-sur-Sarthe       | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 1%               | 0%        | 1%                 | 0%        | 3%            |
| Vion                     | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%        | 0%                | 1%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%        | 4%               | 0%        | 0%                 | 1%        | 6%            |
| <b>Total Destination</b> | <b>1%</b>          | <b>2%</b>       | <b>2%</b> | <b>0%</b> | <b>0%</b>    | <b>0%</b> | <b>1%</b>         | <b>5%</b>   | <b>1%</b> | <b>0%</b>        | <b>4%</b>        | <b>0%</b> | <b>5%</b> | <b>70%</b>       | <b>6%</b> | <b>1%</b>          | <b>1%</b> | <b>100%</b>   |

- ✓ **A l'échelle de la CCPS, Sablé-sur-Sarthe, concentre la majorité des déplacements D-T (70% du total), dont 33% étant des déplacements intra-communaux.**
- ✓ **Suivi de loin, les communes de Solesmes (6%), Précigné (5%), Le Bailleul (5%) et Parcé (4%) représentent les autres destinations principales en matière d'emploi**

# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

4 286 déplacements internes au territoire

- ✓ Les principaux flux internes au sein de la CCPS ont comme destination Sablé-sur-Sarthe

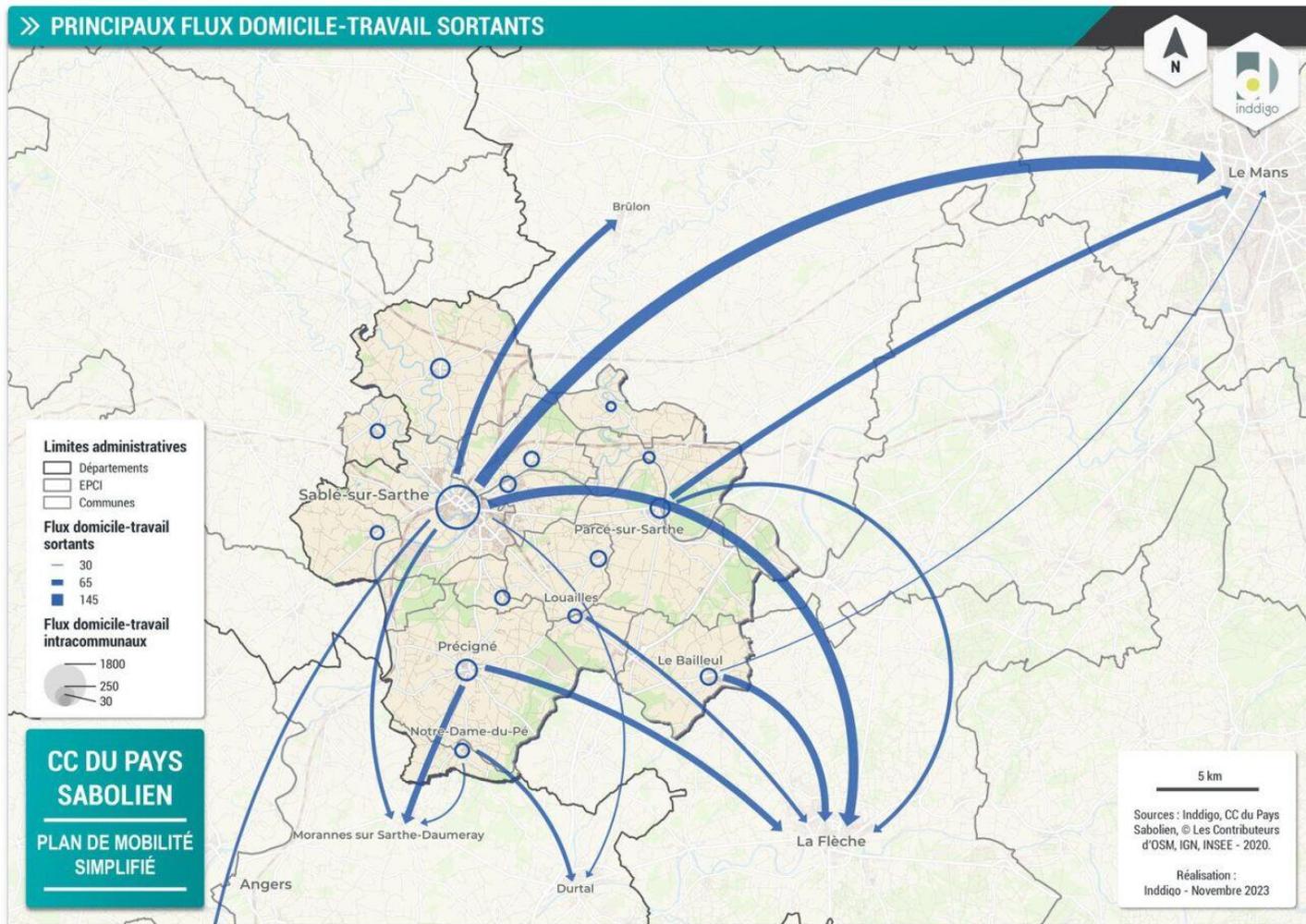


# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

3 104 déplacements sortants

- ✓ **Le Mans et La Flèche** représentent **25%** de l'ensemble des flux D-T sortants de la CCPS

| Top-15 des destinations hors-CCPS |     |
|-----------------------------------|-----|
| Le Mans                           | 13% |
| La Flèche                         | 12% |
| Morannes sur Sarthe-Daumeray      | 6%  |
| Brûlon                            | 5%  |
| Durtal                            | 5%  |
| Angers                            | 4%  |
| Sillé-le-Guillaume                | 4%  |
| Noyen-sur-Sarthe                  | 3%  |
| Château-Gontier-sur-Mayenne       | 3%  |
| Val-du-Maine                      | 2%  |
| Laval                             | 2%  |
| Évron                             | 2%  |
| Crosnières                        | 1%  |
| La Chapelle-d'Aligné              | 1%  |
| Paris                             | 1%  |

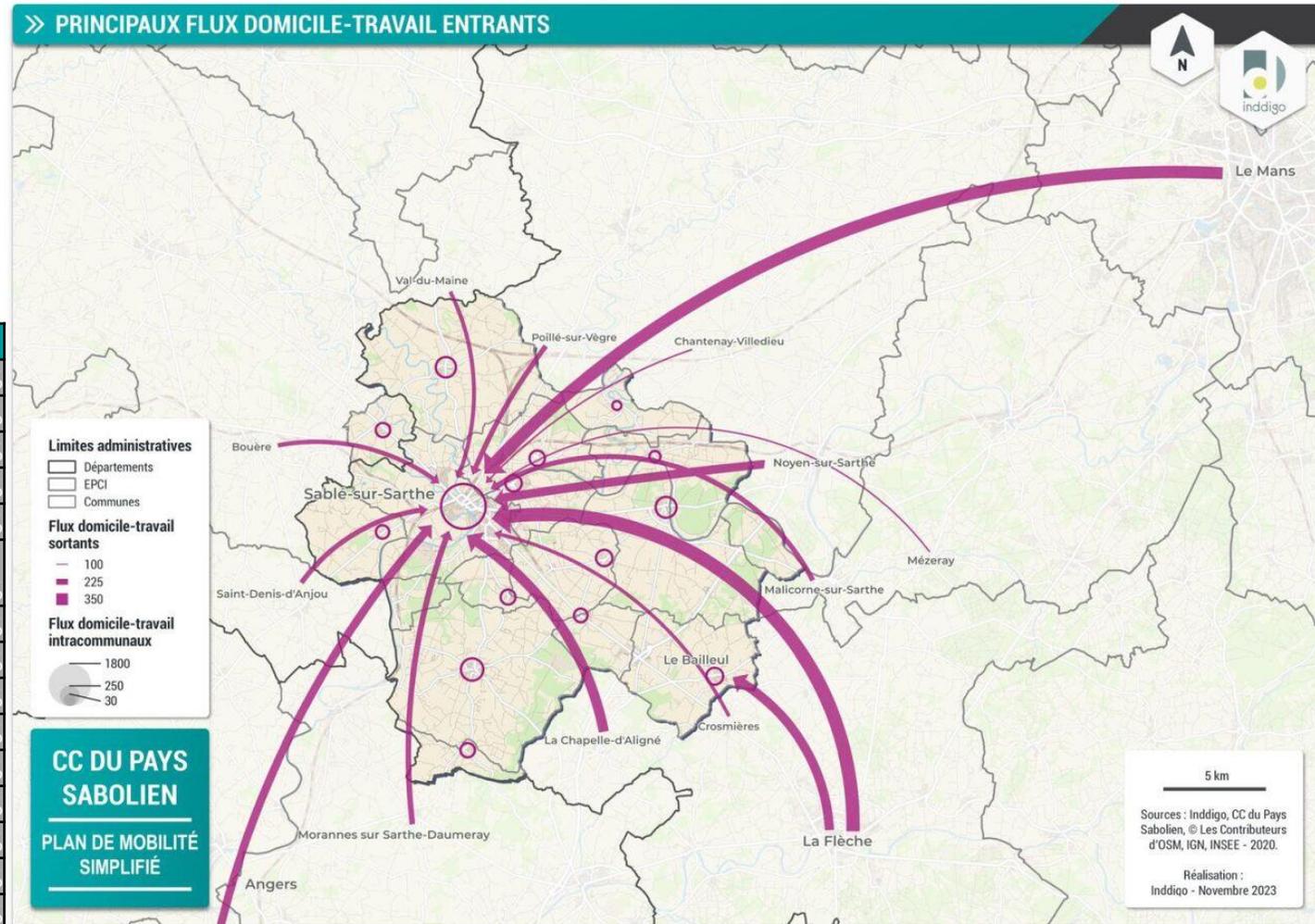


# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

7 411 déplacements entrants

- ✓ **Le Mans et La Flèche** représentent **14%** de l'ensemble des flux D-T entrants de la CCPS

| Top-15 des origines hors-CCPS |    |
|-------------------------------|----|
| La Flèche                     | 9% |
| Le Mans                       | 5% |
| La Chapelle-d'Aligné          | 5% |
| Noyen-sur-Sarthe              | 4% |
| Angers                        | 3% |
| Morannes sur Sarthe-Daumeray  | 3% |
| Malicorne-sur-Sarthe          | 3% |
| Saint-Denis-d'Anjou           | 2% |
| Crosnières                    | 2% |
| Poillé-sur-Vègre              | 2% |
| Bouère                        | 2% |
| La Suze-sur-Sarthe            | 2% |
| Val-du-Maine                  | 2% |
| Bazouges Cré sur Loir         | 2% |
| Chantenay-Villedieu           | 2% |



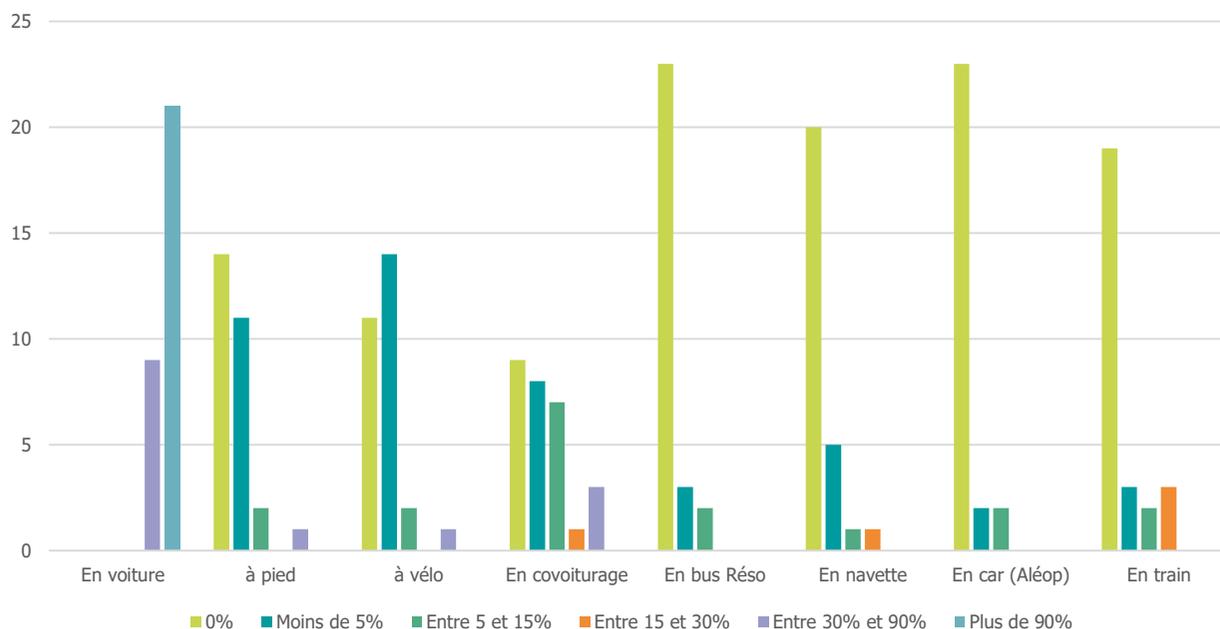
# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

## Enquête employeur : les déplacements des salariés

### ✓ D'après l'enquête employeur, la part de la voiture pour les déplacements domicile-travail des salariés représente le mode majoritaire

- 21 entreprises déclarent une part modale approx. supérieur à 90%
- 9 entreprises déclarent une part modale approx. entre 30% et 90%
- Le covoiturage, le vélo et la marche représentent des parts modales importantes (entre 30% et 90%) pour quelques entreprises qui sont basées à Sablé-sur-Sarthe et à Solesmes.
- Près de 1/3 des entreprises déclarent des parts modales en dessus de 5% pour la marche ou le vélo.
- Les bus Réso, la navette depuis la gare et les services Aléop semblent être des modes utilisés parmi moins d'une dizaine d'entreprises en tout ayant répondu à l'enquête, notamment des entreprises situées à Sablé-sur-Sarthe ou Le Bailleul.

Les déplacements des salariés



### ✓ 1 sur 5 entreprises ayant répondu à l'enquête, déclare une volonté de la part de leurs salariés pour réaliser leurs déplacements domicile-travail autrement qu'en voiture individuelle, ou de réduire leurs déplacements (télétravail):

- En covoiturage
- À vélo
- En bus
- Télétravail

# ◆ BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

## Enquête employeur : les déplacements des salariés

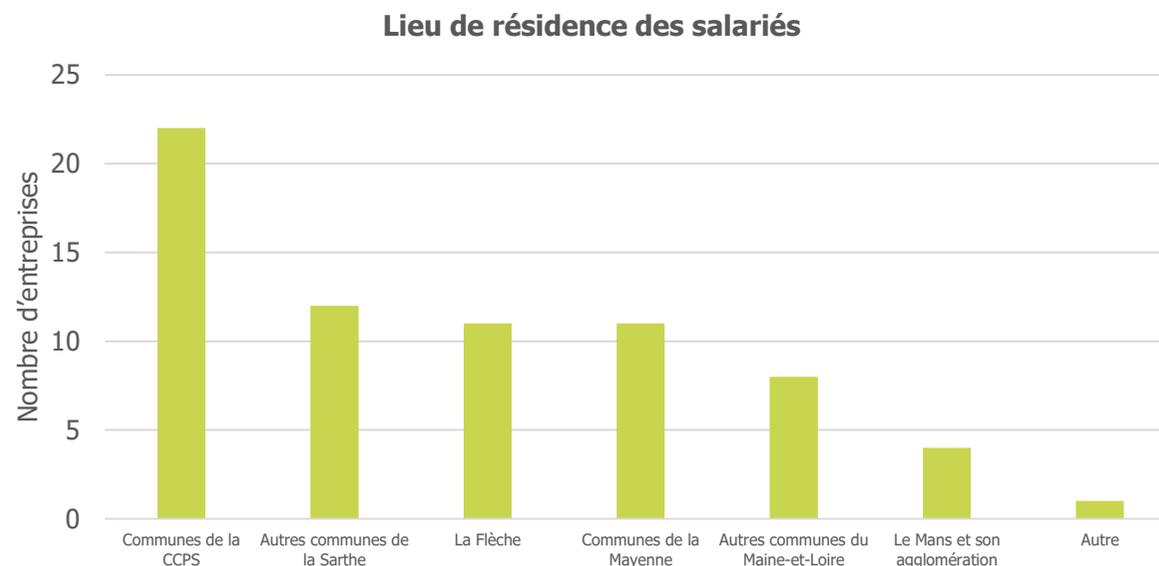
### ✓ **D'après l'enquête employeur, leurs salariés déjeunent par règle générale :**

- Sur site : salle de pause ou restaurant de l'établissement - 23 mentions
- À domicile -19 mentions
- Restaurants extérieurs ou restauration rapide (centre-bourg, commerces situés sur la zone, etc.) – 19 mentions
- Inter-entreprise : salle de pause ou restaurant partagé sur la zone - 9 mentions

# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

## Enquête employeur : lieu de résidence et horaires des salariés

- ✓ **Logiquement, pour une majorité d'entreprises, la CCPS représente le principal bassin de vie et résidence de leurs salariés, suivi de la Flèche et d'autres communes limitrophes situées en Sarthe, Mayenne et Maine-et-Loire.**



- ✓ **Près de 1 sur 8 entreprises déclarent également avoir de salariés qui résident au Mans et son agglomération.**

- ✓ **Des horaires de travail variés, notamment en fonction de la taille d'entreprise :**
  - Des horaires de bureau notamment parmi des salariés travaillant dans des micro (<10 salariés) ou des petites (<50 salariés).
  - Des horaires étendus (ouverture le soir, le week-end) ou de travail posté (type 3\*8) parmi les moyennes (<250 salariés) et grandes entreprises

# ◆ BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

Enquête employeur : l'accessibilité des sites

- ✓ **D'après l'enquête employeur, une majorité d'employeurs estiment que le niveau d'accessibilité est « très bon » (8) ou « bon » (15).**
- ✓ **6 entreprises estiment que l'accès est « difficile », avec 1 seulement indiquant que c'est « très difficile » :**
  - Il n'y a pas de possibilité de venir autrement qu'en voiture (pas d'aménagements cyclables, pas de transport collectif etc.) - 4 mentions
  - Le lieu d'implantation engendre des difficultés de recrutement - 3 mentions
  - L'accès à mon entreprise/ au secteur est dangereux à pied/à vélo – 3 mentions
  - Situations complexes pour les salariés (retards, stress, mécontentements, démissions...) – 2 mentions
  - Les conditions de circulations sont difficiles à proximité (congestion...) – 1 mention
  - Mes salariés ont du mal à trouver une place de stationnement à proximité – 1 mention
  - Autre (Problème de régularité SNCF (changements d'horaires, suppressions de trains, retards...) - 1 mention

# 🏠 BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

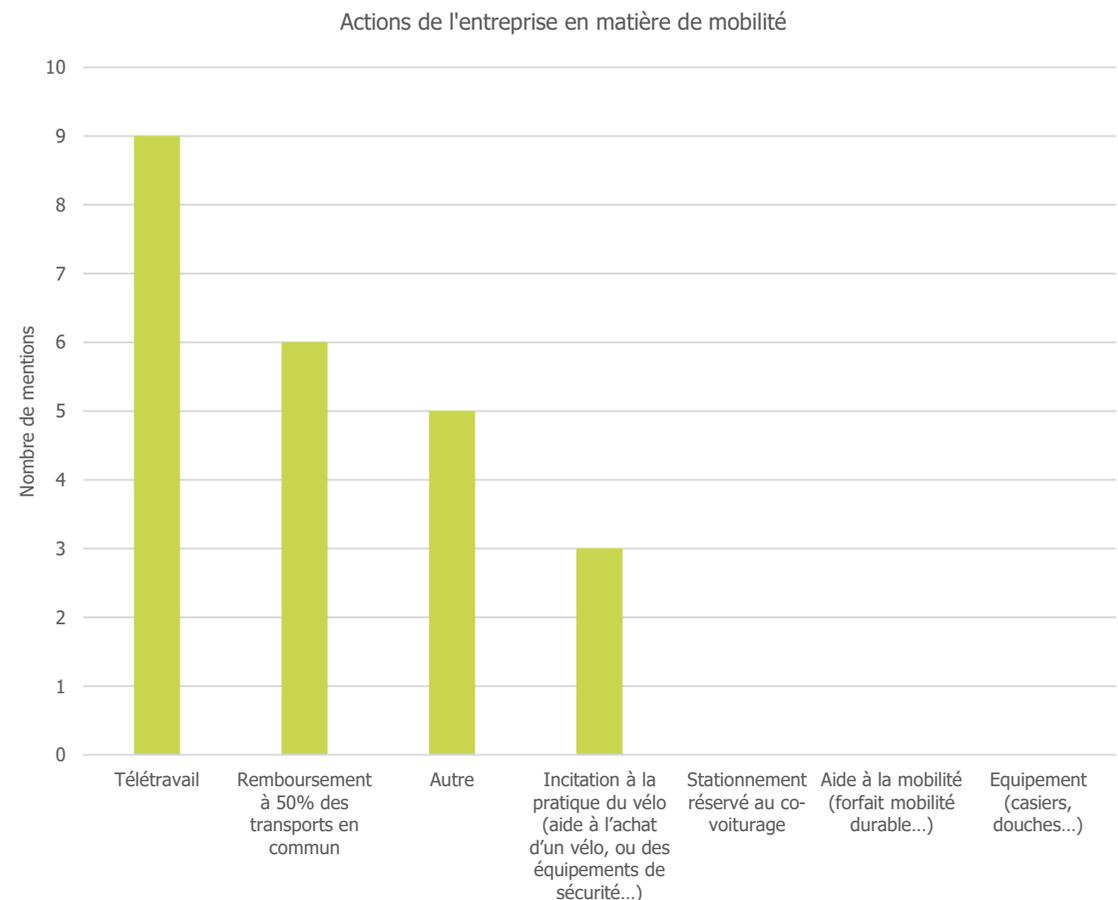
## Enquête employeur : les attentes en matière de mobilité

- ✓ **Seulement 8 sur 31 entreprises souhaiteraient s'engager pour poursuivre l'amélioration de la mobilité de ses salariés, sur l'un des aspects suivants (en gras de solutions proposées par les entreprises pour une éventuelle expérimentation) :**
  - Des bus suivant horaire en 3\*8
  - Forfait mobilité durable à explorer
  - Développement de la pratique cyclable
  - L'accès depuis les grandes villes en horaires décalés
  - Développement de l'intermodalité (train/vélo)
  - Trajets 2 roues et trajets mixtes (train/vélo)
  - Sécurisation des déplacements (route, passages piétons, piste cyclable)
  - Transport en commun et co-voiturage
  
- ✓ **17 entreprises ne se sont pas prononcées à ce sujet, et les 5 restantes ont répondu « non » à cette question.**
  
- ✓ **9 entreprises se sentent prêtes pour réfléchir à des solutions de mobilité communes avec d'autres employeurs sur leur secteur d'implantation.**

# BESOINS DE DÉPLACEMENT - EMPLOI

## Enquête employeur : les actions en cours en matière de mobilité

- ✓ **4 entreprises disposent d'un PDME (Sablé Cuisine, Véolia Eau, PTI Groupe Technoplast et Sablé Injection) et 3 entreprises sont en cours d'élaboration (Pôle emploi, Fromagerie Bel et Clinique FSEF Sablé sur Sarthe)**
- ✓ **Le télétravail, le remboursement à 50% des transports en commun, l'aide à l'achat d'un vélo, etc. sont les actions principales en matière de mobilité menées par les entreprises du territoire.**
  - 14 entreprises ont adopté des initiatives afin de faciliter le télétravail pour leurs employés. Parmi celles-ci, 2 entreprises affirment que ces mesures ne sont pas destinées à être pérennes, tandis que trois entreprises n'ont pas souhaité se prononcer sur ce sujet.
- ✓ **Parmi les autres actions également engagées par les entreprises on retrouve:**
  - Accès au LOA Véhicule Electrique à tarif groupe + Accès à une borne électrique sur l'agence
  - Communication sur le covoiturage.
  - Mise à disposition d'un garage à vélo
  - Co-voiturage facilité (horaires de travail)
  - Indemnités covoiturage



# COMMENT ACCÈDE-T-ON AUX ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES SUR LE TERRITOIRE ?

---

Une **majorité des déplacements scolaires se font au sein de la CCPS.**

Des flux importants de lycéens depuis l'extérieur du territoire.

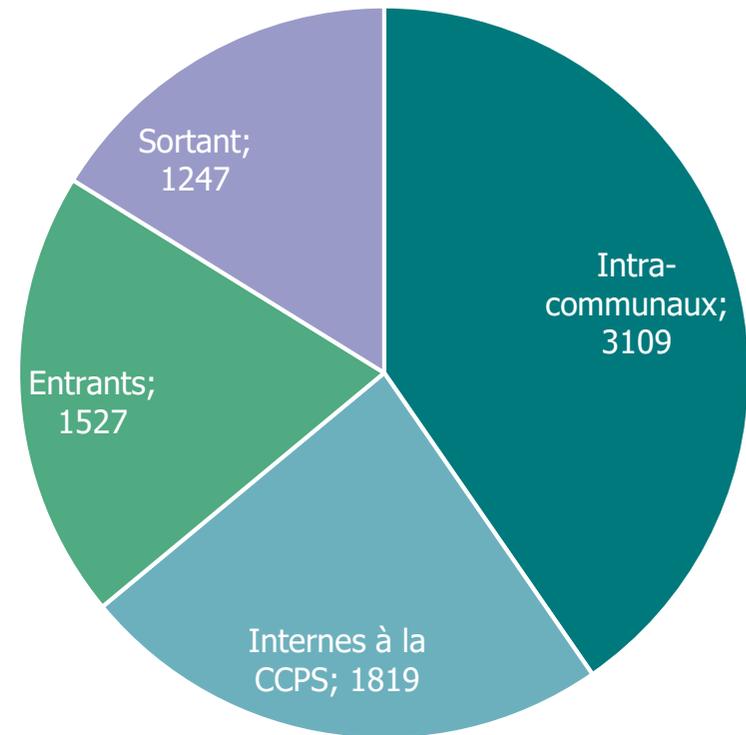
En revanche, l'absence d'établissements d'enseignement supérieurs sur le territoire entraîne des flux significatifs pour les étudiants vers l'extérieur de la CCPS, notamment vers Le Mans et La Flèche.

# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

7 703 déplacements D-E (Insee 2019)

- ✓ **La grande majorité des déplacements domicile-étude se fait au sein de la CCPS (64%, dont 40% au sein d'une même commune).**
- ✓ **La CCPS attire plus de flux entrants d'étudiants qu'elle n'a de flux sortants.**
- ✓ **Les flux domicile-étude pèsent près de 29% du total des flux pendulaires**

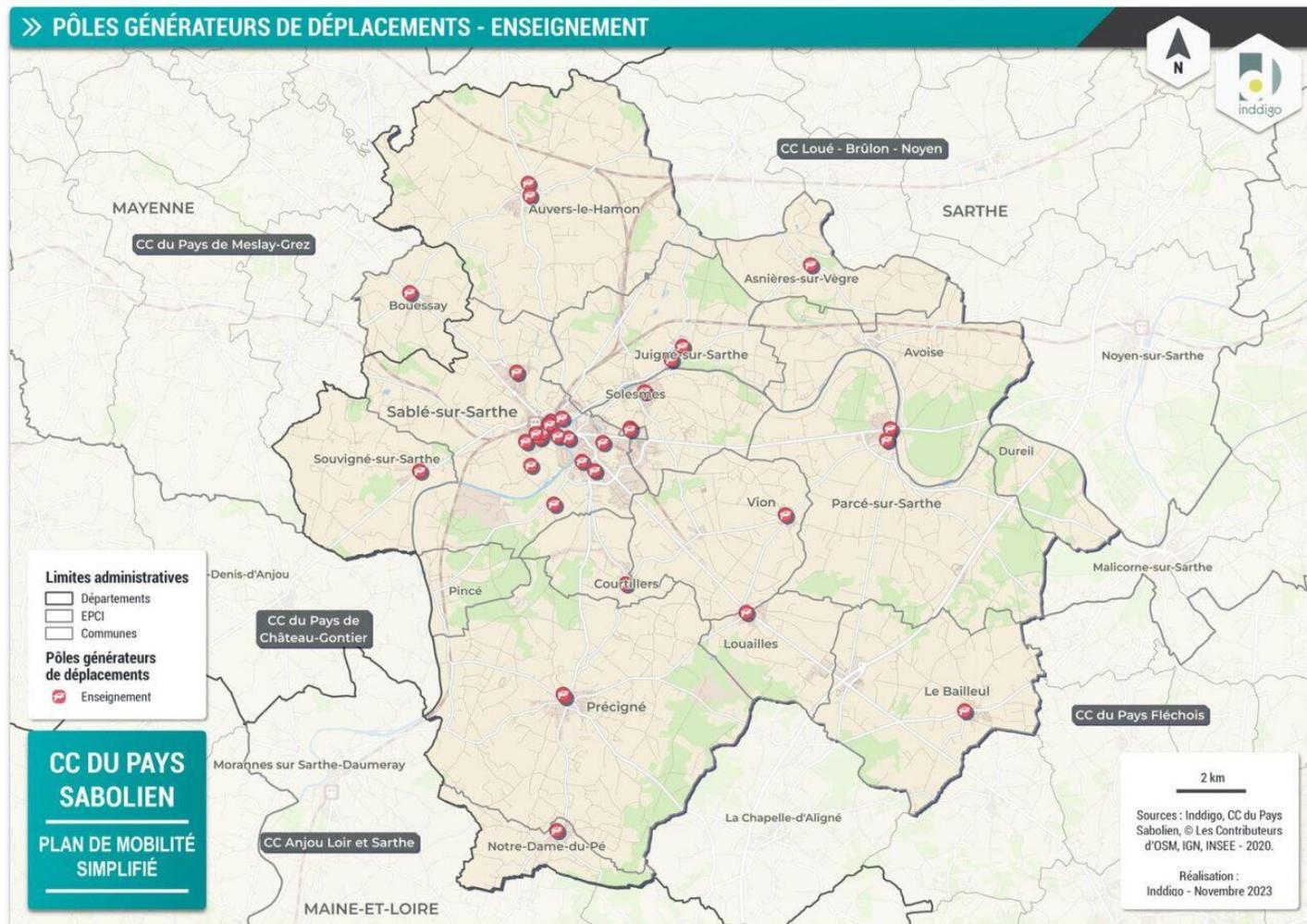
Déplacements domicile-études  
(INSEE, 2019)



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## Les établissements d'enseignement

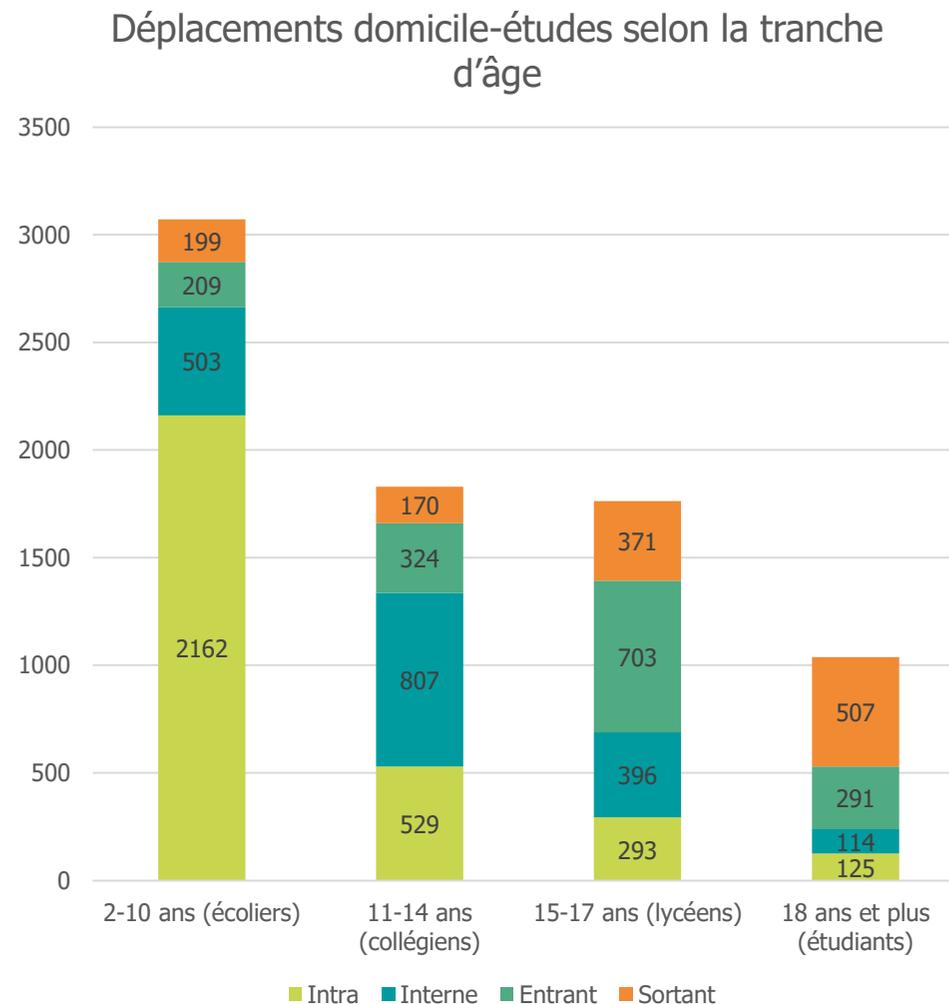
- ✓ Des établissements scolaires et d'enseignement concentrés essentiellement à Sablé-sur-Sarthe.
- ✓ Les communes de Avoise, Pincé et Dureil ne comptent pas de sites d'enseignement.



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## La mobilité scolaire par tranche d'âge

- ✓ **Les écoliers représentent la majeure partie des flux domicile-étude, en grande majorité au sein de leur commune.**
- ✓ **Les collégiens génèrent des flux importants entre les communes de la CCPS.**
- ✓ **51% des lycéens étudiant au sein de la CCPS viennent de l'extérieur.**
- ✓ **À l'inverse, le territoire génère plutôt des flux sortants pour les étudiants (49% des flux de la tranche d'âge).**



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## 4 929 déplacements intra-communaux et internes

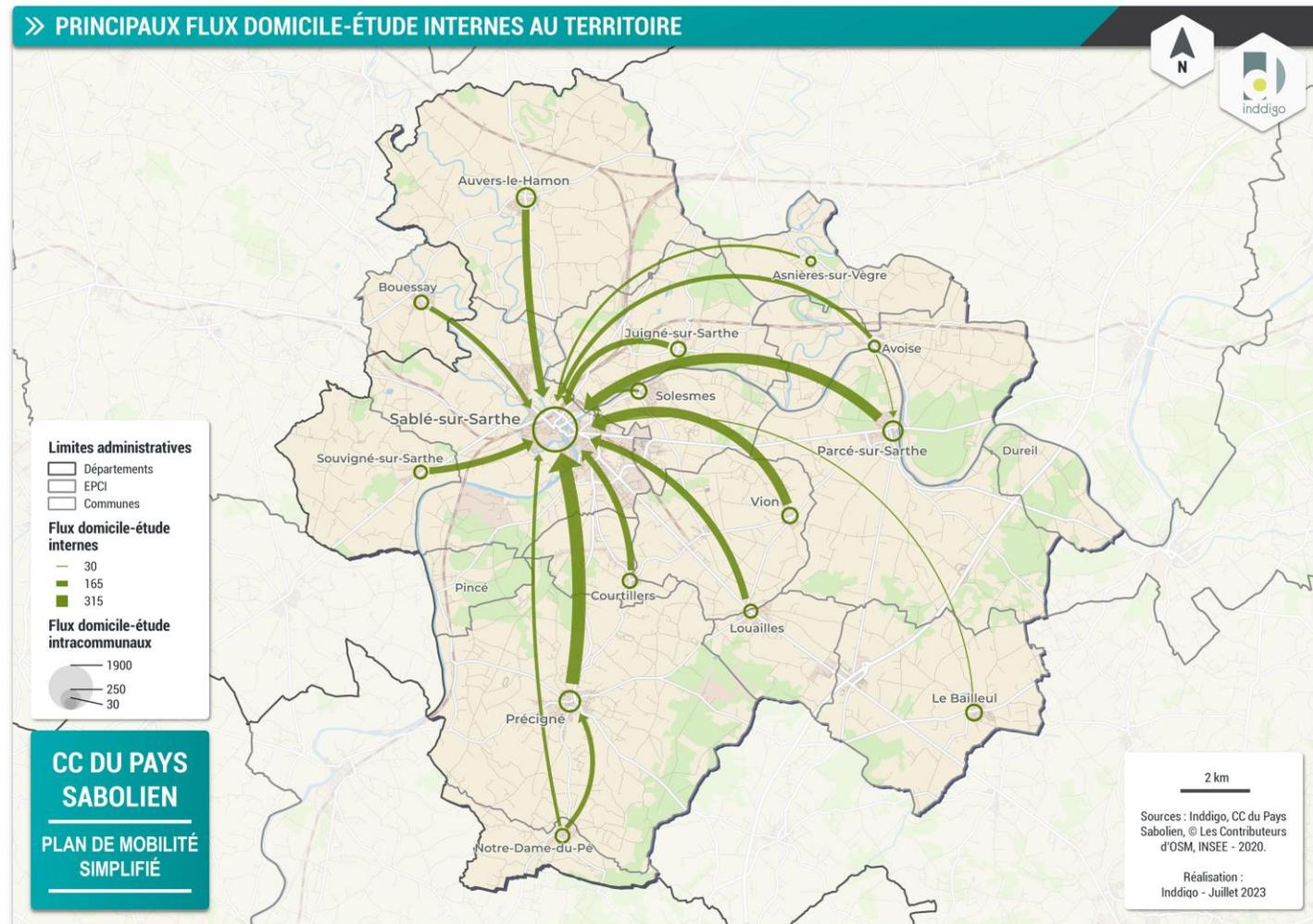
| O/D                      | Asnières-sur-Vègre | Auvers-le-Hamon | Avoise    | Bouessay  | Courtilliers | Juigné-sur-Sarthe | Le Bailleul | Louailles | Notre-Dame-du-Pé | Parcé-sur-Sarthe | Précigné  | Sablé-sur-Sarthe | Solesmes  | Souvigné-sur-Sarthe | Vion      | Total Origine |
|--------------------------|--------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|-------------------|-------------|-----------|------------------|------------------|-----------|------------------|-----------|---------------------|-----------|---------------|
| Asnières-sur-Vègre       | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 1%            |
| Auvers-le-Hamon          | 0%                 | 4%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 2%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 7%            |
| Avoise                   | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 1%               | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 2%            |
| Bouessay                 | 0%                 | 0%              | 0%        | 1%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 3%            |
| Courtilliers             | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 1%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 2%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 3%            |
| Juigné-sur-Sarthe        | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 2%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 2%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 4%            |
| Le Bailleul              | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 2%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 1%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 3%            |
| Louailles                | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 1%        | 0%               | 0%               | 0%        | 2%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 3%            |
| Notre-Dame-du-Pé         | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 1%               | 0%               | 1%        | 1%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 4%            |
| Parcé-sur-Sarthe         | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 4%               | 0%        | 4%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 9%            |
| Pincé                    | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 0%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 1%            |
| Précigné                 | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 5%        | 6%               | 0%        | 0%                  | 0%        | 12%           |
| Sablé-sur-Sarthe         | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 37%              | 0%        | 0%                  | 0%        | 37%           |
| Solesmes                 | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 1%               | 2%        | 0%                  | 0%        | 3%            |
| Souvigné-sur-Sarthe      | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 2%               | 0%        | 1%                  | 0%        | 3%            |
| Vion                     | 0%                 | 0%              | 0%        | 0%        | 0%           | 0%                | 0%          | 0%        | 0%               | 0%               | 0%        | 4%               | 0%        | 0%                  | 2%        | 6%            |
| <b>Total Destination</b> | <b>0%</b>          | <b>4%</b>       | <b>0%</b> | <b>1%</b> | <b>2%</b>    | <b>2%</b>         | <b>2%</b>   | <b>1%</b> | <b>1%</b>        | <b>6%</b>        | <b>7%</b> | <b>68%</b>       | <b>2%</b> | <b>1%</b>           | <b>2%</b> | <b>100%</b>   |

- ✓ **A l'échelle de la CCPS, Sablé-sur-Sarthe, concentre la majorité des déplacements D-E (68% du total), dont 37% étant des déplacements intra-communaux.**
- ✓ **Suivi de loin, les communes de Précigné (7%) et Parcé (6%) représentent les autres destinations principales pour les études**

# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

1 819 déplacements internes au territoire

- ✓ Les principaux flux internes D-E au sein de la CCPS ont comme destination Sablé-sur-Sarthe

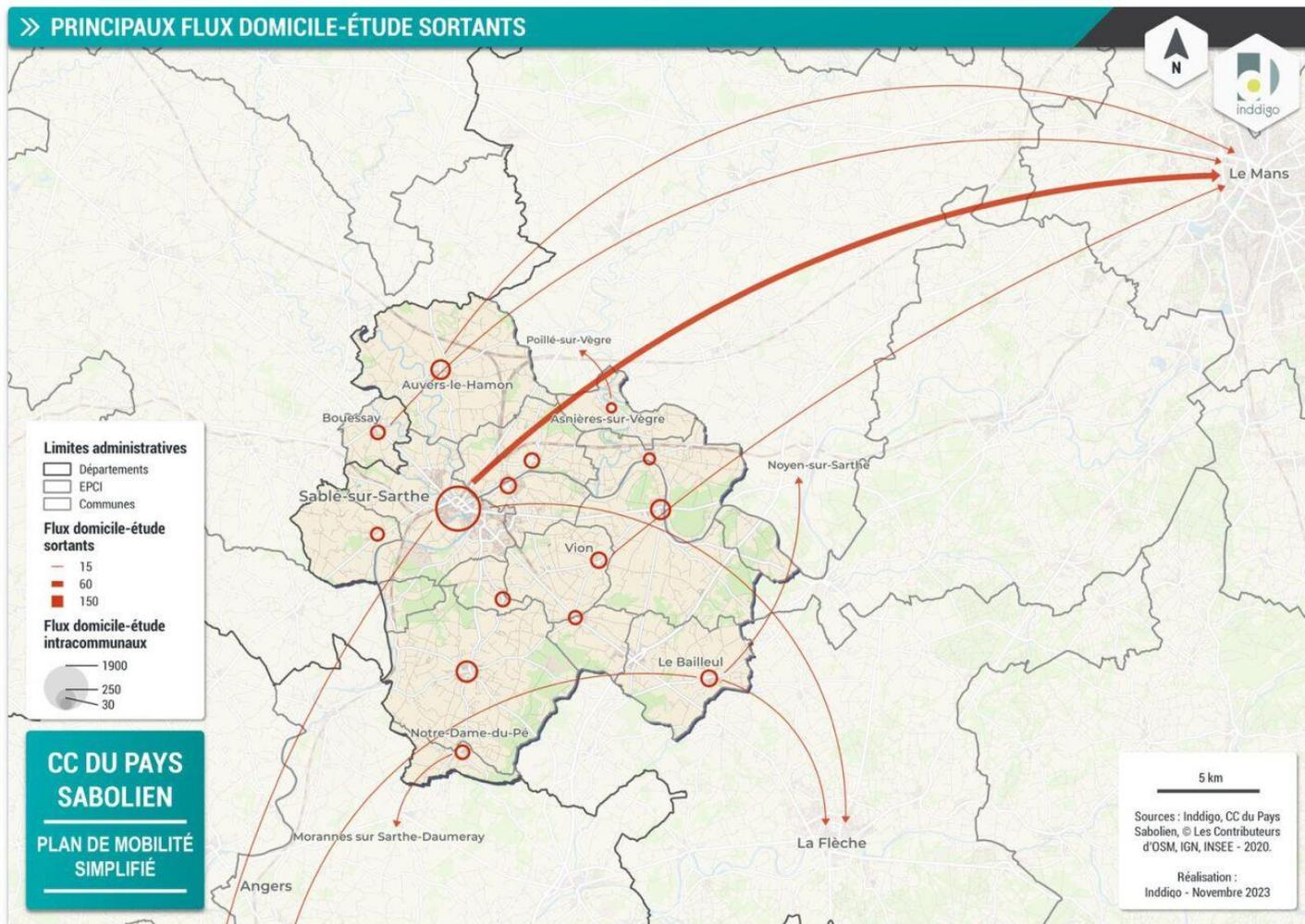


# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

1 247 déplacements sortants

- ✓ **Le Mans, Angers, Rouessé-Vassé, La Flèche et Sillé-le-Guillaume** représentent **53%** de l'ensemble des flux D-E sortants de la CCPS

| Top-15 des destinations hors-CCPS |     |
|-----------------------------------|-----|
| Le Mans                           | 22% |
| Angers                            | 11% |
| Rouessé-Vassé                     | 7%  |
| La Flèche                         | 6%  |
| Sillé-le-Guillaume                | 6%  |
| Noyen-sur-Sarthe                  | 3%  |
| Laval                             | 3%  |
| Château-Gontier-sur-Mayenne       | 2%  |
| Nantes                            | 2%  |
| Poillé-sur-Vègre                  | 2%  |
| Paris                             | 2%  |
| Bazouges Cré sur Loir             | 1%  |
| Coulans-sur-Gée                   | 1%  |
| La Ferté-Bernard                  | 1%  |
| Bernay-Neuvy-en-Champagne         | 1%  |

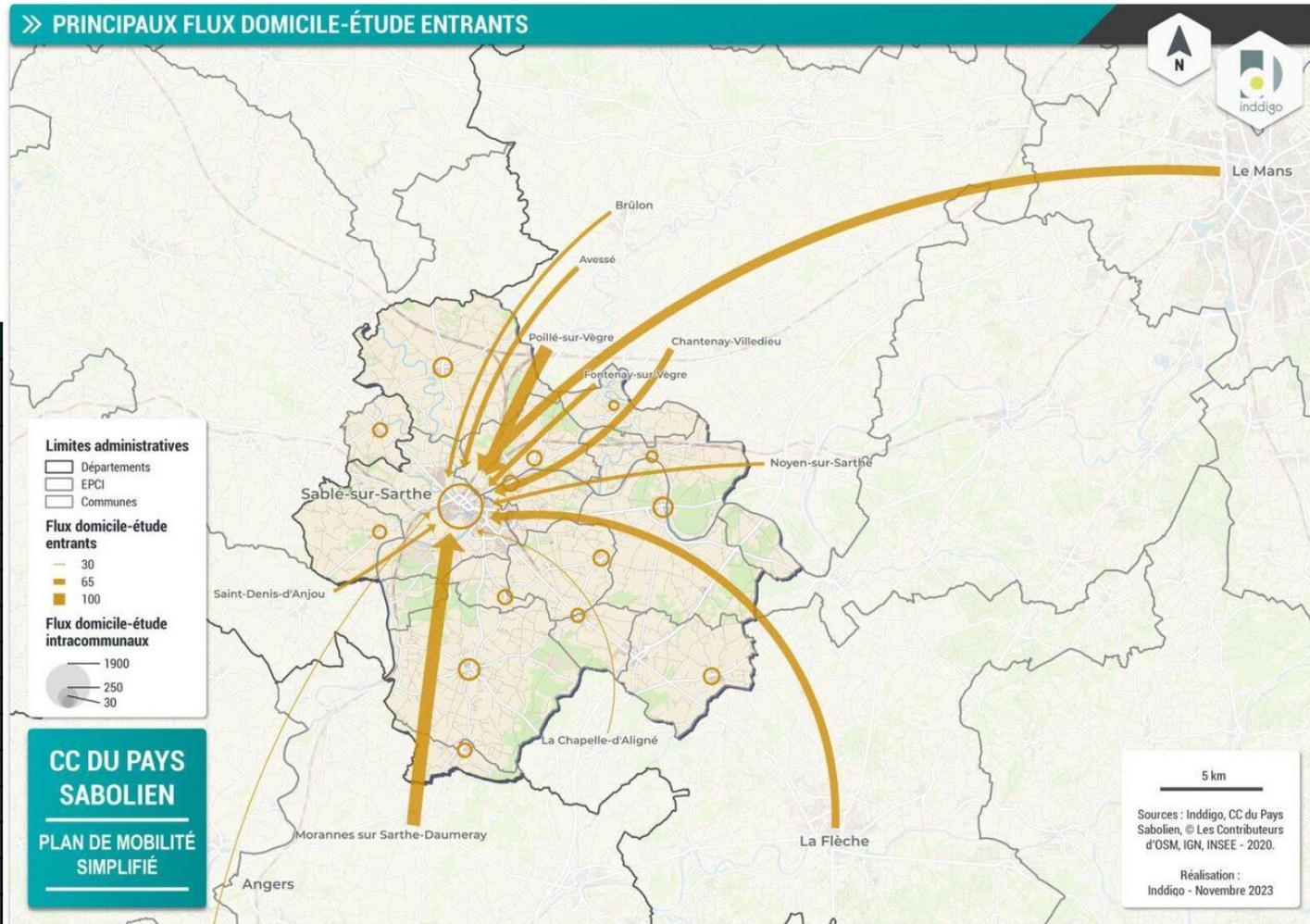


# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

1 527 déplacements entrants

- ✓ **Morannes, Poillé-sur-Vègre, Le Mans, La Flèche et la Chapelle d'Aligné** représentent 25% de l'ensemble des flux D-E entrants de la CCPS

| Top-15 des origines hors-CCPS |    |
|-------------------------------|----|
| Morannes sur Sarthe-Daumeray  | 7% |
| Poillé-sur-Vègre              | 7% |
| Le Mans                       | 4% |
| La Flèche                     | 4% |
| La Chapelle-d'Aligné          | 4% |
| Chantenay-Villedieu           | 3% |
| Val-du-Maine                  | 3% |
| Fontenay-sur-Vègre            | 3% |
| Avesé                         | 3% |
| Noyen-sur-Sarthe              | 2% |
| Brûlon                        | 2% |
| Saint-Denis-d'Anjou           | 2% |
| La Suze-sur-Sarthe            | 2% |
| Cossé-en-Champagne            | 2% |
| Saint-Brice                   | 2% |

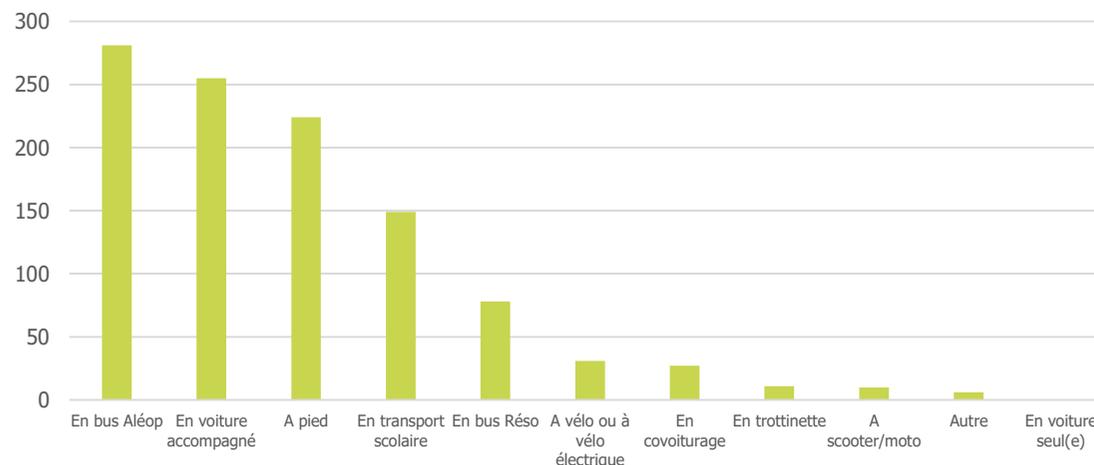


# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

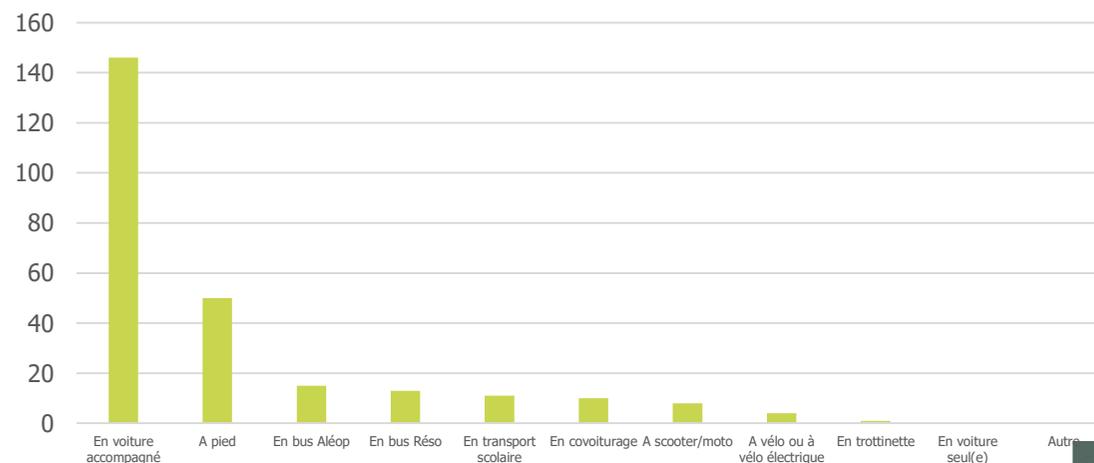
## Enquête scolaire : les modes de déplacements

- ✓ **Plus de 1/4 des répondants se rendent à leur établissement scolaire en bus Aléop.**
- ✓ **1/4 des répondants se rendent à leur établissement scolaire principalement en voiture accompagné par un adulte.**
  - Pour les trajets occasionnels, ce mode de déplacement est aussi majoritaire parmi le public scolaire.
- ✓ **En revanche, les résultats montrent également l'importance de la marche et vélo, notamment pour les déplacements plus courts au sein de la commune de résidence.**
- ✓ **Le transport scolaire représente environ 1/7 des déplacements**
- ✓ **Et notamment pour les résidents de Sablé-sur-Sarthe, le service Réso représente 17% des déplacements pour se rendre au lieu d'études**

La plupart du temps, comment vous déplacez-vous pour vous rendre sur votre lieu d'études ?



De façon occasionnelle, comment vous déplacez-vous pour vous rendre sur votre lieu d'études ?



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## Enquête scolaire : les modes de déplacements

|  | Sablé-sur-Sarthe | Précigné  | Parcé-sur-Sarthe | Vion      | Courtilliers | Solesmes  | Notre-Dame-du-Pé | Auvers-le-Hamon | Juigné-sur-Sarthe | Louailles | Souvigné-sur-Sarthe | Avoise   | Bouessay  | Asnières-sur-Vègre | Le Bailleul | Pincé    | Autre      |
|--|------------------|-----------|------------------|-----------|--------------|-----------|------------------|-----------------|-------------------|-----------|---------------------|----------|-----------|--------------------|-------------|----------|------------|
| A pied                                     | 41%              | 8%        | 7%               | 1%        | 7%           | 9%        | 8%               | 15%             | 20%               | 4%        | 0%                  | 6%       | 11%       | 7%                 | 33%         | 0%       | 17%        |
| A vélo ou à vélo électrique                | 5%               | 0%        | 0%               | 1%        | 0%           | 9%        | 0%               | 0%              | 7%                | 0%        | 0%                  | 0%       | 0%        | 0%                 | 17%         | 0%       | 3%         |
| En trottinette                             | 3%               | 0%        | 0%               | 0%        | 0%           | 0%        | 0%               | 0%              | 0%                | 0%        | 0%                  | 0%       | 0%        | 0%                 | 0%          | 0%       | 0%         |
| A scooter/moto                             | 0%               | 1%        | 0%               | 0%        | 0%           | 0%        | 0%               | 0%              | 0%                | 0%        | 5%                  | 0%       | 5%        | 0%                 | 0%          | 0%       | 4%         |
| En bus Réso                                | 16%              | 1%        | 0%               | 4%        | 4%           | 0%        | 0%               | 8%              | 10%               | 4%        | 0%                  | 0%       | 11%       | 0%                 | 8%          | 0%       | 2%         |
| En bus Aléop                               | 8%               | 37%       | 43%              | 38%       | 37%          | 34%       | 40%              | 38%             | 20%               | 35%       | 30%                 | 61%      | 47%       | 47%                | 33%         | 0%       | 31%        |
| En transport scolaire                      | 2%               | 25%       | 25%              | 24%       | 9%           | 17%       | 32%              | 19%             | 17%               | 27%       | 40%                 | 6%       | 11%       | 27%                | 8%          | 0%       | 18%        |
| En voiture seul(e)                         | 0%               | 0%        | 0%               | 0%        | 0%           | 0%        | 0%               | 0%              | 0%                | 0%        | 0%                  | 0%       | 0%        | 0%                 | 0%          | 0%       | 0%         |
| En voiture accompagné(e) par le conducteur | 22%              | 26%       | 20%              | 25%       | 42%          | 31%       | 20%              | 19%             | 27%               | 27%       | 25%                 | 28%      | 11%       | 20%                | 0%          | 100%     | 21%        |
| En covoiturage                             | 3%               | 2%        | 3%               | 6%        | 0%           | 0%        | 0%               | 0%              | 0%                | 4%        | 0%                  | 0%       | 5%        | 0%                 | 0%          | 0%       | 3%         |
| Autre                                      | 1%               | 0%        | 2%               | 0%        | 2%           | 0%        | 0%               | 0%              | 0%                | 0%        | 0%                  | 0%       | 0%        | 0%                 | 0%          | 0%       | 1%         |
| <b>Nombre de réponses</b>                  | <b>340</b>       | <b>67</b> | <b>34</b>        | <b>42</b> | <b>36</b>    | <b>23</b> | <b>15</b>        | <b>16</b>       | <b>24</b>         | <b>17</b> | <b>14</b>           | <b>7</b> | <b>10</b> | <b>8</b>           | <b>8</b>    | <b>1</b> | <b>124</b> |

### ✓ Si l'on regarde les réponses par commune de résidence:

- La part de la marche semble être plus importante pour les élèves/étudiants habitant à Sablé-sur-Sarthe, Le Bailleul, Auvers et Juigné.
- Solesmes et Le Bailleul ont a priori la part la plus importante en ce qui concerne les déplacements à vélo.
- Le service Réso est aussi utilisé par des scolaires résidant hors de Sablé-sur-Sarthe : Bouessay, Auvers, Juigné, Le Bailleul...
- Les services Aléop sont de façon générale utilisés par des élèves/étudiants résidants dans toutes les communes, en moindre mesure à Sablé-sur-Sarthe.
- La part du transport scolaire + service Aléop est supérieure à 40/50% pour un nombre important de communes.

|  | Collège Simone Veil | Lycée R. Elizé | Lycée St Joseph – Ste Anne | Collège Ste-Anne | Collège Reverdy | Autre     |
|--|---------------------|----------------|----------------------------|------------------|-----------------|-----------|
| A pied                                     | 14%                 | 21%            | 25%                        | 21%              | 23%             | 47%       |
| A vélo ou à vélo électrique                | 2%                  | 3%             | 4%                         | 5%               | 3%              | 3%        |
| En trottinette                             | 1%                  | 2%             | 0%                         | 1%               | 0%              | 0%        |
| A scooter/moto                             | 0%                  | 2%             | 4%                         | 1%               | 0%              | 0%        |
| En bus Réso                                | 5%                  | 8%             | 6%                         | 8%               | 11%             | 0%        |
| En bus Aléop                               | 32%                 | 25%            | 27%                        | 26%              | 21%             | 21%       |
| En transport scolaire                      | 17%                 | 13%            | 14%                        | 12%              | 15%             | 12%       |
| En voiture seul(e)                         | 0%                  | 0%             | 0%                         | 0%               | 0%              | 0%        |
| En voiture accompagné(e) par le conducteur | 25%                 | 23%            | 18%                        | 26%              | 26%             | 12%       |
| En covoiturage                             | 3%                  | 3%             | 3%                         | 1%               | 1%              | 3%        |
| Autre                                      | 0%                  | 1%             | 0%                         | 0%               | 0%              | 3%        |
| <b>Nombre de réponses</b>                  | <b>138</b>          | <b>294</b>     | <b>58</b>                  | <b>142</b>       | <b>107</b>      | <b>27</b> |

- ✓ **Si l'on regarde les réponses par établissement, nous retrouvons des réponses assez similaires, peut-être à exception du Collège Simone Veil, où la part des déplacements à pied, à vélo ou en TC (hors transport scolaire) est sensiblement moins important.**

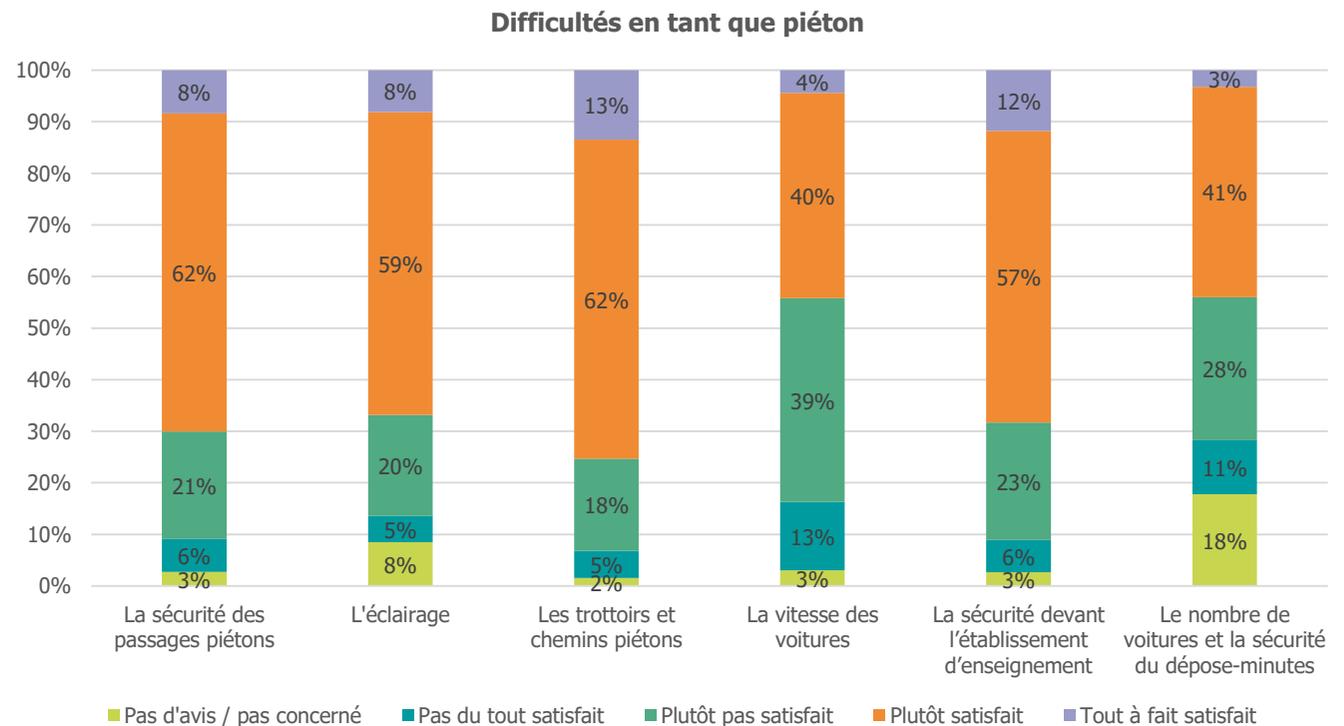
# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## Enquête scolaire : les difficultés rencontrées

- ✓ **D'après les enquêtes, il ne semble pas y avoir des tensions ou des difficultés particulières en matière de stationnement (voiture, vélo, 2RM...)**
- ✓ **Cependant, quelques personnes ont subi des dégradations de leur voiture ou des vols de leur vélo, mais ça reste exceptionnel.**

- ✓ **Lorsqu'on interroge les élèves/étudiants sur leur perception en tant que piétons des environs de leur établissement d'enseignement :**

- La sécurité des passages piétons, l'éclairage, ainsi que la sécurité devant l'établissement scolaire sont notés plutôt favorablement par 75% à 80% des répondants.
- En revanche, la vitesse des voitures, ainsi que la présence des voitures et la sécurité des dépose-minutes sont à revoir, avec plus de 55% des répondants l'ayant noté pas ou peu satisfaisante.

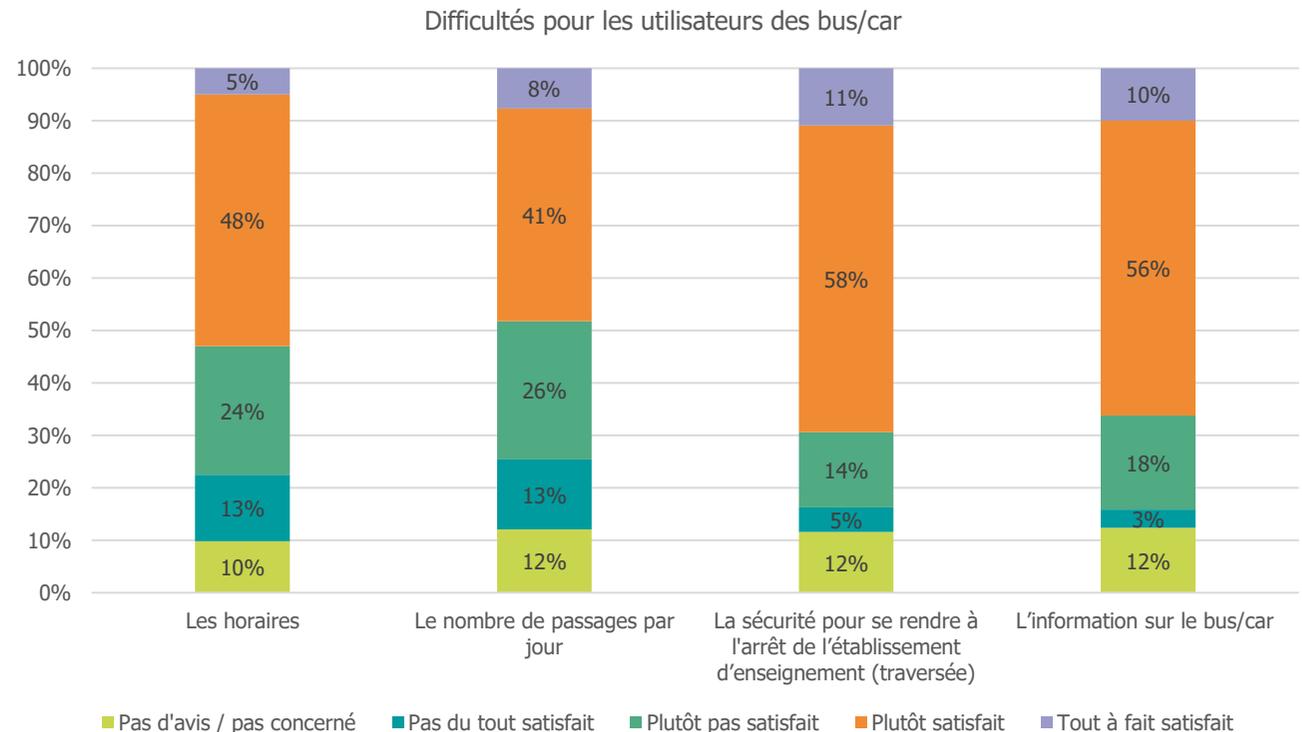


# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## Enquête scolaire : les difficultés rencontrées

✓ **Lorsqu'on interroge les élèves/étudiants sur leur appréciation en tant que voyageurs TC (bus ou car) des alentours de leur établissement d'enseignement :**

- Les horaires et la fréquence de passages des services actuels sont peu ou pas satisfaisants pour la moitié des répondants.
- En revanche, la sécurité pour se rendre aux arrêts TC ainsi que le niveau d'information sur les services existants est peu ou pas satisfaisants pour 1 sur 5 répondants.

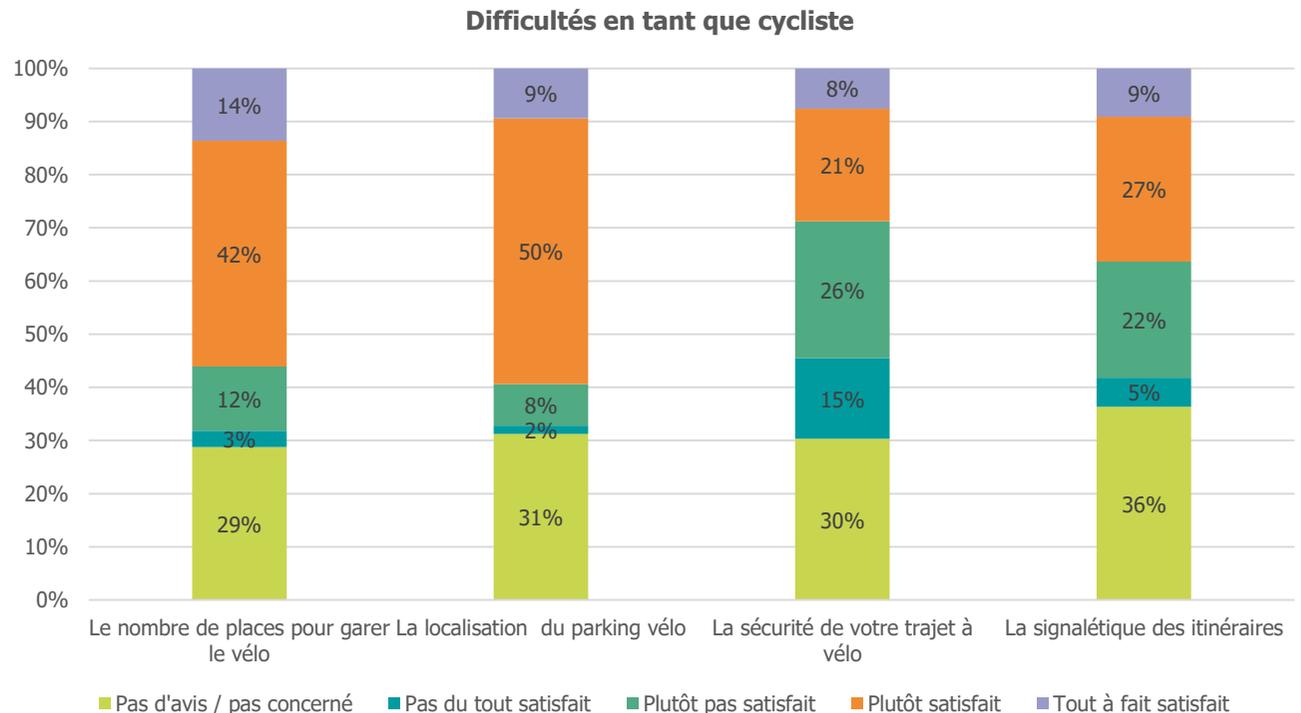


# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## Enquête scolaire : les difficultés rencontrées

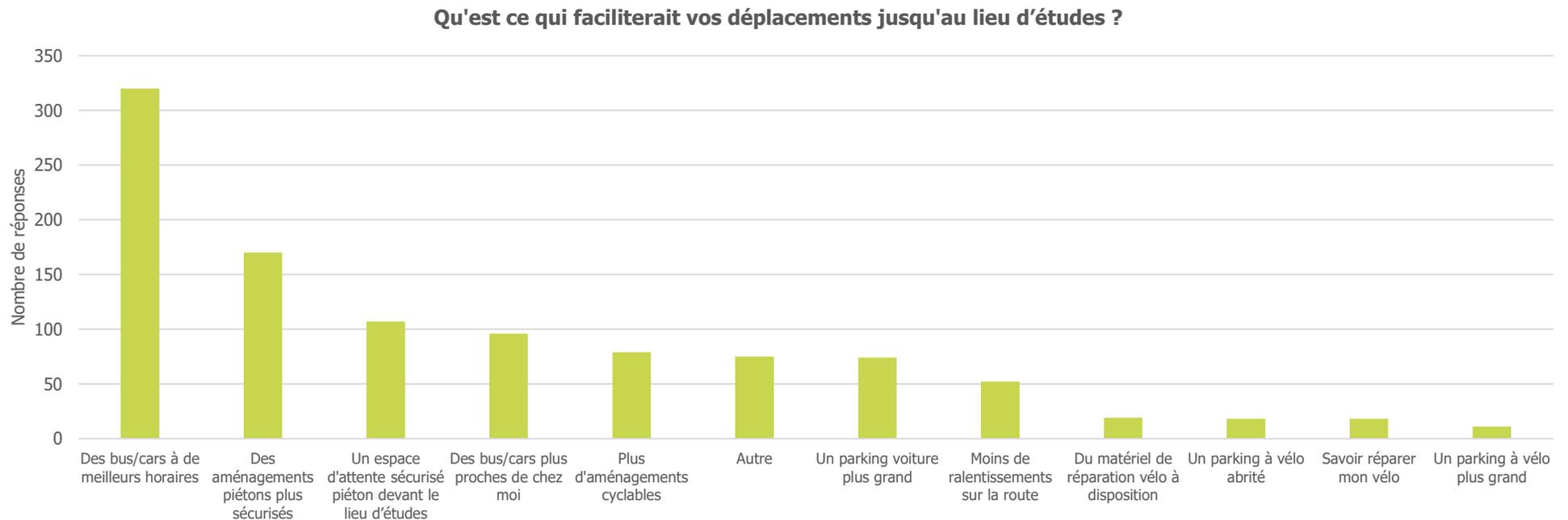
✓ **Lorsqu'on interroge les élèves/étudiants sur leur appréciation en tant que cyclistes des alentours de leur établissement d'enseignement :**

- Parmi les 4 aspects demandés, la sécurité pendant le trajet ainsi que la signalétique sont les pires notés avec plus de 2/3 de répondants étant peu ou pas satisfaits.



# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## Enquête scolaire : les attentes



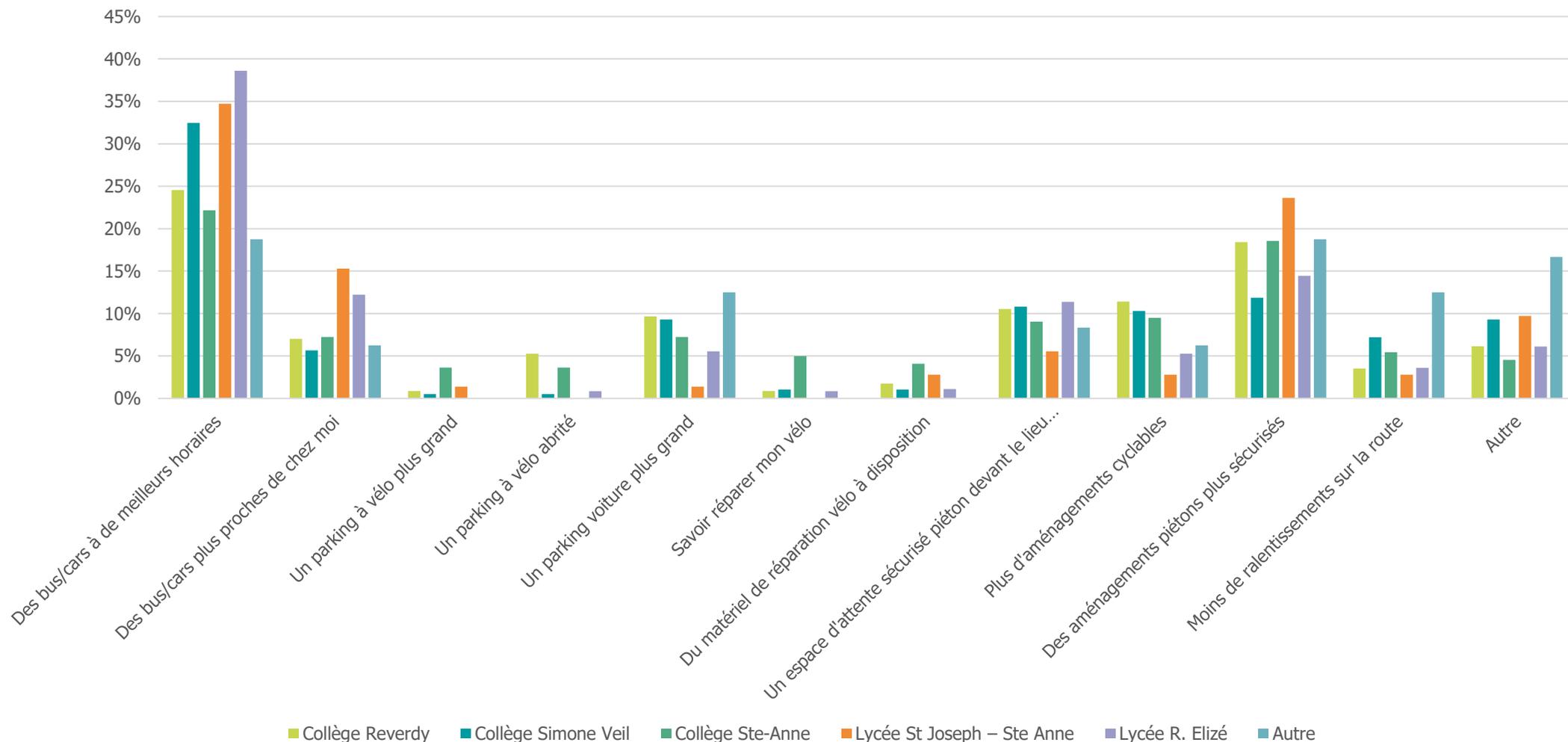
### ✓ D'après les élèves/étudiants ayant répondu à l'enquête, ils souhaiteraient notamment:

- Des bus ou cars à des horaires plus adaptés, ainsi qu'une meilleure accessibilité aux arrêts TC depuis leur domicile principal...
- Des aménagements piétons plus sécurisés : itinéraires piétons, espace d'attente devant leur lieu d'études...
- Plus d'infrastructures et services vélo: des aménagements, des parking vélo abrité, services pour réparer/entretenir son vélo...
- Plus des places pour stationner la voiture, même si les personnes interrogées n'ont pas signalé le stationnement comme étant un problème pour se rendre sur leur lieu d'études

# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SCOLAIRES

## Enquête scolaire : les attentes par établissement scolaire

Qu'est ce qui faciliterait vos déplacements jusqu'au lieu d'études ?



# COMMENT ACCÈDE-T-ON AUX SERVICES DE SANTÉ SUR LE TERRITOIRE ?

---

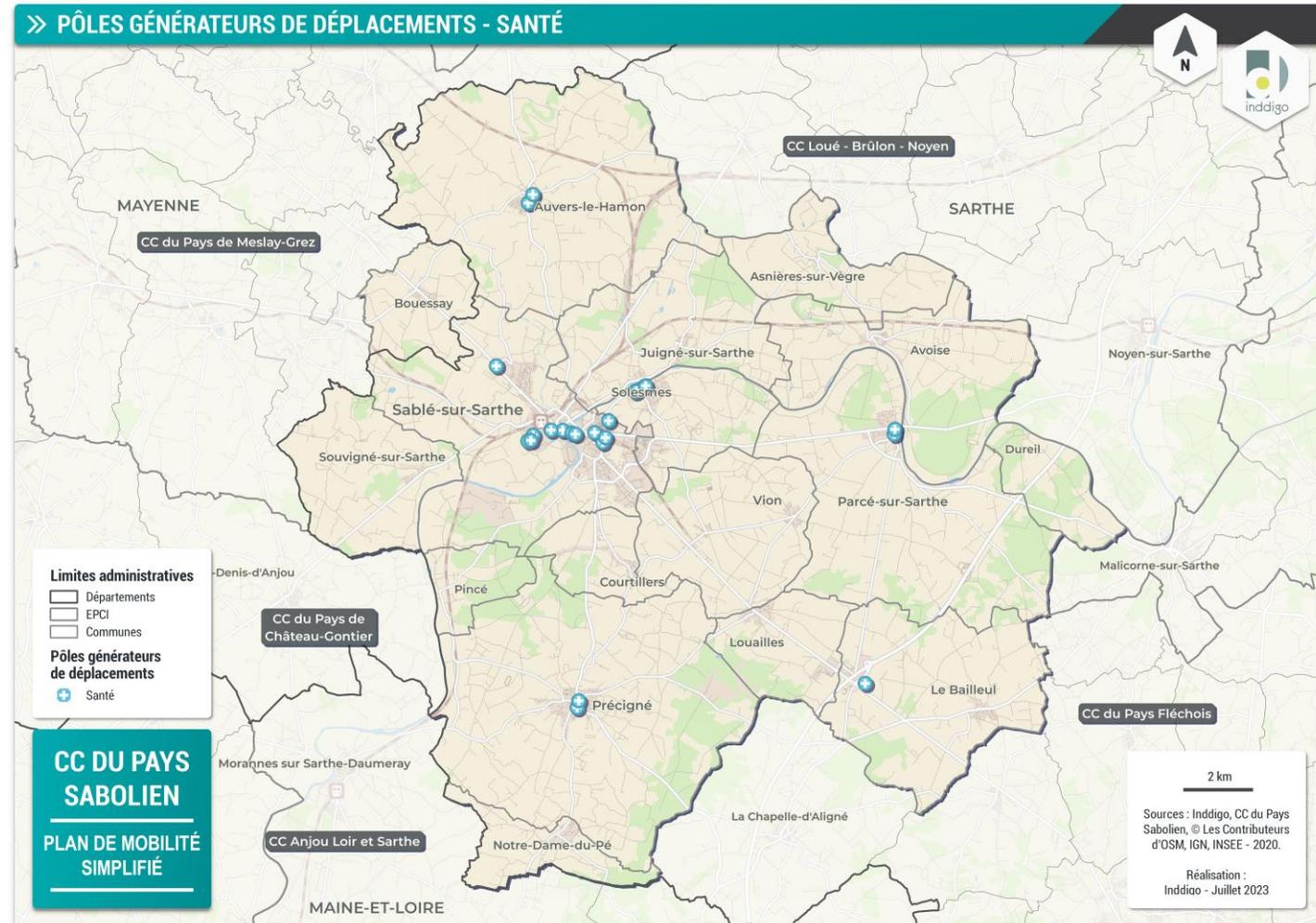
La CCPS assure le droit d'accès aux services de santé sur le territoire, mais son accessibilité et son employabilité sont menacés en partie, à cause d'un manque de transport en commun le desservant pour une partie significative du territoire. Le pôle santé Sarthe et Loir est très excentré et difficile d'accès pour les habitants non motorisés.

L'association Mobile IT pallie une partie des difficultés en assurant des trajets pour les personnes de 70 ans et plus ou en situation de handicap vers les structures de santé.

# BESOINS DE DÉPLACEMENT - SANTÉ

Des services de santé très concentrés

- ✓ Les services liés à la santé (médecins, ...) sont essentiellement concentrés à Sablé-sur-Sarthe et au pôle de Santé Sarthe et Loir du Bailleul ;
- ✓ Parcé, Solesmes, Précigné et Auvers-le-Hamon abritent également quelques services.
- ✓ Le bus 203 Aléop, relie Sablé-sur-Sarthe et La Flèche avec le PSSL.



La ligne 203 a été renforcé avec un service de réservation à la demande. L'expérimentation a été prolongée d'un an – d'après la Région il y a de plus en plus de personnes qui recourent à ce service, notamment pour accéder au PSSL. A la suite de l'expérimentation, il faudra voir comment ce service est reconduit : pérennisation, basculer sur le TAD...

# COMMENT ACCÈDE-T-ON AUX COMMERCES ET SERVICES SUR LE TERRITOIRE ?

---

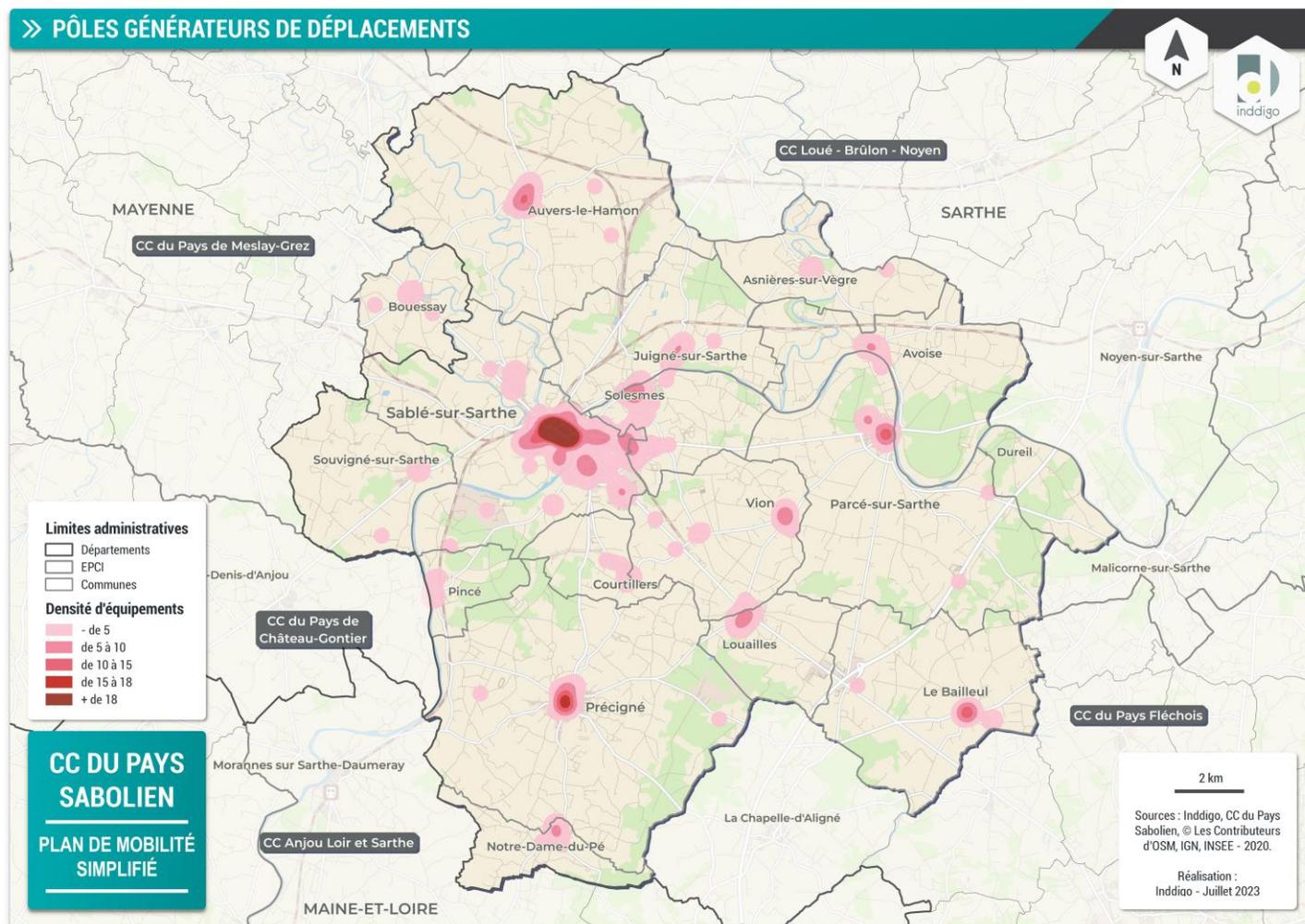
Les services de proximité sont surtout présents au sein du pôle de Sablé-sur-Sarthe / Solesmes / Juigné, mais également au niveau des pôles secondaires de Précigné, Auvers-le-Hamon ou Parcé-sur-Sarthe.

# BESOINS DE DÉPLACEMENT – SERVICES

Une concentration plus forte des commerces et services

✓ **Les commerces et services (enseignement, loisirs, santé, ...) suivent une logique de concentration plus forte que les emplois, avec :**

- Un pôle majeur à Sablé-sur-Sarthe : commerces de proximité, collèges et lycée, ...
- Des pôles secondaires à Précigné, Auvers-le-Hamon, Parcé, Le Bailleul et Précigné
- Quelques services diffus sur le reste du territoire.



# COMMENT SE DÉPLACENT LES TOURISTES SUR LE TERRITOIRE ?

---

Une clientèle plutôt française et accédant majoritairement en voiture, avec des demandes de plus en plus importantes sur le volet vélotourisme (qui suit la tendance générale).

Le tourisme fluvial reste un élément d'attractivité.

# ◆ BESOINS DE DÉPLACEMENT – TOURISME

## La mobilité touristique – CR OT

- ✓ **A l'heure actuelle, il n'y a pas d'observatoire au niveau du Pays ou du département, mais l'OT a adhéré au service Fluxvision, qui donnera des chiffres sur la saison 2023.**
- ✓ **Le territoire attire une clientèle:**
  - Majoritairement française, notamment des régions limitrophes, sur des séjours assez courts (2,5 jours en moyenne) orientés vers le tourisme vert, avec également des points d'intérêt patrimoniaux (Abbaye de Solesmes notamment).
  - Pour des clientèles plus lointaines, c'est le produit qui va déclencher le séjour, notamment le tourisme fluvial.
- ✓ **La grande majorité des touristes arrivent en voiture, quelques personnes en train**
  - L'office de tourisme reçoit des demandes à propos des réseaux de bus et pour l'accès à Solesmes. On peut également accéder à Solesmes à pied, ce qui représente un atout touristique important.
- ✓ **L'office de tourisme loue des vélos, et conseille également les réseaux de bus, l'autopartage Mouv'n'Go (avec un frein technologique causé par l'application et l'usage d'un véhicule électrique pour certaines clientèles), un loueur de LDC et les taxis.**

# 🏠 BESOINS DE DÉPLACEMENT – TOURISME

## La mobilité touristique – CR OT

### ✓ **Cyclotourisme**

- Demande importante de touristes qui se rendent sur le territoire et souhaitent faire du vélo
- Peu d'aménagement pour les vélos à l'heure actuelle, ce qui freine son développement, mais plusieurs projets sont en cours :
  - Liaison à la Vélobuissonnière via Noyen et la Sarthe, proche du territoire. L'OT est membre du comité d'itinéraire ;
  - Liaison de Sablé-sur-Sarthe à la Vélofrancette, mais le balisage n'a été effectué qu'en Mayenne. Le balisage doit être réalisé par le département de la Sarthe.
  - Projet de voie verte La Flèche-La Suze: conditionné à un projet de bac à chaîne sur la Sarthe (Avoise-Parcé-sur-Sarthe) ; une AO a été lancée récemment, après validation par la CCPS ;
  - Un ensemble de boucles identifiées lors d'une étude dédiée en 2019 (par Inddigo), mais le balisage n'a pas été réalisé, car en attente du lien notamment avec la liaison Sablé-sur-Sarthe - Vélofrancette. Les boucles ont été transmises pour le SD cyclables du PVS, mais les enjeux ne sont pas les mêmes (vélo utilitaire vs. cyclotourisme).

### ✓ **Tourisme fluvial**

- Le port de Sablé-sur-Sarthe est doté d'une flotte d'une quarantaine de bateaux habitables avec un fort succès pour des séjours d'un weekend (Sablé-sur-Sarthe - Malicorne) à une semaine (Sablé-sur-Sarthe - Le Mans, voire Sablé-sur-Sarthe - Angers). Le port est actuellement géré en régie par la commune de Sablé-sur-Sarthe, et une étude est en cours concernant l'aménagement portuaire.
  - Il y a également un bateau pour des excursions, bateau Le Sablésien, racheté par la commune avec une billetterie achetée par l'OT, qui a une forte fréquentation.
  - Il n'y a pas eu d'étude sur l'impact environnemental du tourisme fluvial.

1. Introduction

2. Le territoire est-il bien relié en interne et vers l'extérieur ?

3. Quels sont les besoins de déplacement sur le territoire ?

4. Quelles sont les actions et projets en cours ?

5. Synthèse et enjeux

# QUELLE EST LA RÉPARTITION DES RÔLES ET DES COMPÉTENCES SUR LE TERRITOIRE ?

---

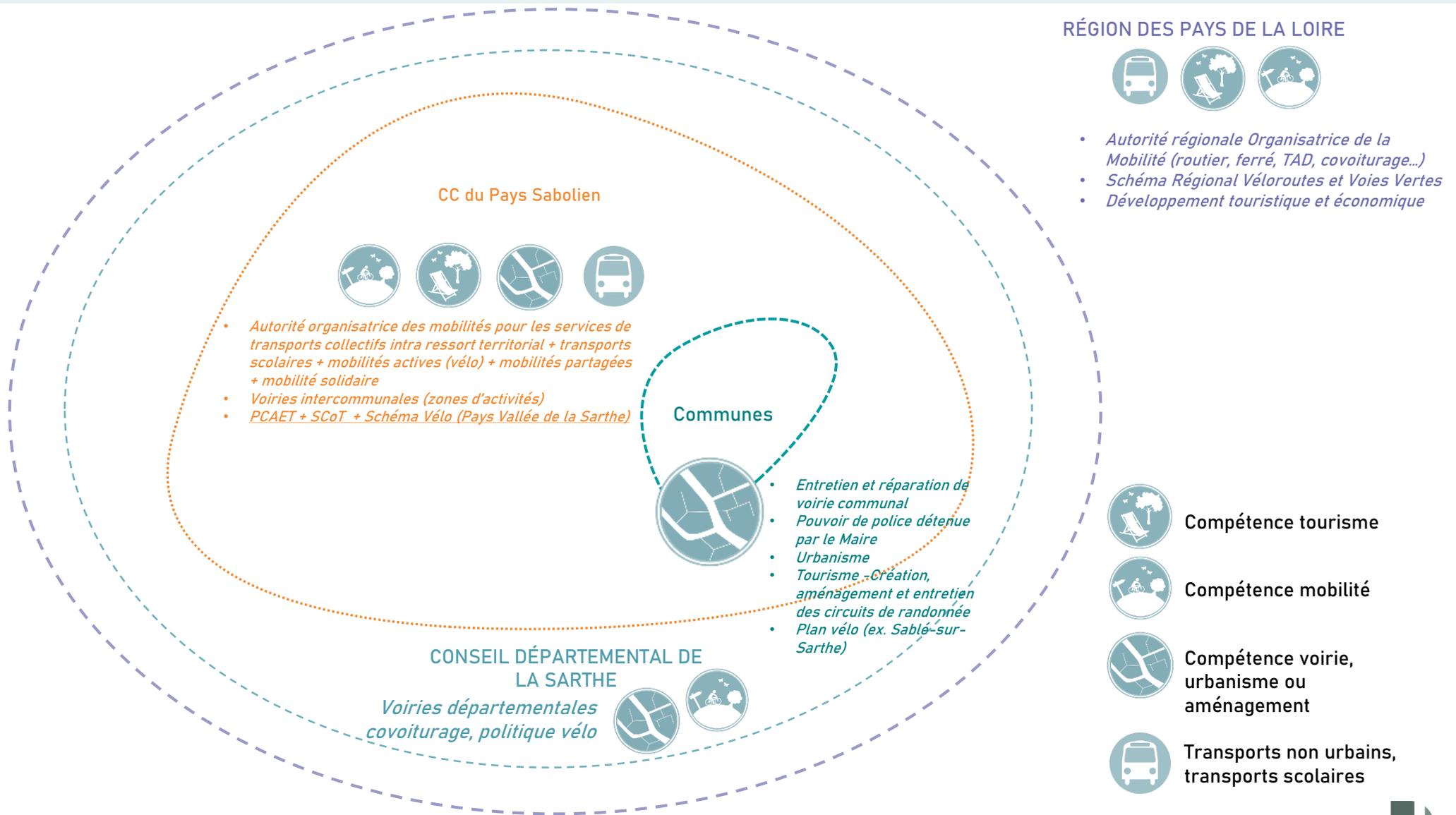
La compétence mobilité a été prise par la CCPS en juillet 2021. En tant qu'AOM, la CCPS agit déjà sur beaucoup de domaines, seule ou en collaboration avec d'autres partenaires: transport en commun, autopartage, mais aussi voirie.

D'autres compétences sont à prendre en considération, notamment celles des communes (gestion de la voirie, de l'espace public, maintien de l'ordre), du département (voirie), et de la région (organisation des transports en commun), ...

L'historique des actions des différents échelons est également à prendre en compte, et notamment l'investissement du département et des associations sur les mobilités solidaires. Sur les modes actifs, le département, le Pays et les communes portent des actions et réflexions, mais la CCPS peut se positionner comme chef de file, prioriser, apporter des financements, ...

# LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

## La gouvernance locale de mobilité



# ACTIONS ET PROJETS - QUI FAIT QUOI ?

|   | Marche  | Vélo  | Transports en commun                        | Covoiturage   | Autopartage                            | IRVE | Voiture et voirie  | Transport solidaire   |
|---|---|---|---|---|--|------|--|---|
| Région Pays de la Loire                             |   |   | Transport en commun régional (cars et TER). | La Région participe aux frais covoiturage domicile-travail  |  |      |  | Finance l'accès à la plateforme mobilité pour les stagiaires en formation professionnelles. |
| Département de la Sarthe<br>(Mayenne pour Bouessay) |   | Aménagement d'itinéraires départementaux.   |   |   |  |      | Compétence voirie Police de la circulation hors agglomération.   | Via la plateforme de la mobilité (allocataires du RSA de Carbur Péra).                      |
| Pôle métropolitain Le Mans Sarthe                   |   |   |   |   | Fonction de coordination               |      |  |   |
| Pays Vallée de la Sarthe                            |   | Schéma Directeur Cyclable   |   | Des initiatives covoiturage à Fercé-sur-Sarthe (CC du Val de Sarthe) et à Crannes-en-Champagne (CC Loué-Brûlon-Noyen) |  |      |  |   |
| CC du Pays Sabolien                                 | Pas de compétence directe, une action plutôt en accompagnement.               | Peut se saisir de la planification, des services, des aménagements, ... Doit notamment valider et prioriser les orientations du SD cyclable du PVS.                                     | Une ligne Réso + une Navette                | À la compétence. Réflexion d'un conventionnement covoiturage en cours   | Gestionnaire et service de financement |      | La CC assure l'aménagement et l'entretien de la voirie et des dépendances dans les zones d'activités communautaires. Hors zones d'activité, la CC assure l'entretien ensuite de ces aménagements.                            | Peut participer à la plateforme mobilité notamment (subvention association Mobil IT 72)     |
| Communes  | Aménagement de l'espace public<br>Gestion de l'espace public<br>Accessibilité | Aménagement de l'espace public<br>Police de la circulation (aménagement, plan de circulation, plan vélo...)<br>Prime achat vélo électrique (Sablé-sur-Sarthe)<br>Mise à disposition des |   |   |  |      | Toutes les voies et chemins sont d'intérêts communautaires. Les aménagements (pistes cyclables, aménagement de sécurité, embellissement) hors zones d'activité sont assurés en investissement par chaque commune. Compétence |   |

Compétence communale

# ACTIONS ET PROJETS - QUI FAIT QUOI ?

## Les actions de la communauté de communes et le budget

### ✓ Budget Mobilité prévu en 2023 : 629 K€

- Service Réso (pris en charge par la CC) en 2023: 534 400 €
  - Ligne régulière : 468 000 €
  - Navette express : 56 000 €
  - Renfort scolaire : 10 400 €
- Autopartage (contrat CLEM + entretien véh) : 28 700 €
  - recettes (5 546€)
- Études et recherche : 40 000€
- Subvention fonctionnement Mobil IT 72: 15 000€
- Dépenses imprévues : 10 000€

### ✓ Budget voirie prévu en 2023 : 2,5 M€

- Voirie (fourniture de voirie, entretien de voirie communautaire, programme de voirie) : 1 788 500 €
  - Fonctionnement : 1 463 500 €
  - Investissement : 325 000 €
- Actions économiques (entretiens de la voirie, entretien des réseaux...) : 633 000 €
  - Fonctionnement : 253 000 €
  - Investissement : 380 000 €
- Action touristiques (dont sentiers) : 121 600 €
  - Fonctionnement : 88 600 €
  - Investissement : 33 000 €

# ACTIONS ET PROJETS – QUI FAIT QUOI ?

## Les projets en cours

- ✓ **Des projets en cours, notamment en agglomération, qui visent à sécuriser les piétons et cyclistes (apaisement de la circulation, pistes cyclables, ...)**
  - En zone d'activité, il y a une réalisation en cours rue Saint Blaise à Sablé-sur-Sarthe portée par la CCPS.
  - La ville de Sablé-sur-Sarthe a réalisé des aménagements rue Saint Denis et Place du Champ de Foire.
  - La ville a le projet de poursuivre des aménagements cyclables rue Gambetta (réalisation cette année; terminée) et rue Paul Doumer (projet à valider)
- ✓ **Plan vélo Sablé-sur-Sarthe**
- ✓ **SDC PVDS**
- ✓ **Déploiement de l'offre socle TAD par la Région à l'horizon 2025**

# **QUELS SONT LES DOCUMENTS CADRES SUR LES MOBILITÉS POUR LE TERRITOIRE ?**

---

## Articulation entre les différents documents de planification ayant un impact sur les enjeux mobilités

### ✓ **Au niveau régional :**

- SRADDET des Pays-de-la-Loire, approuvé par arrêté préfectoral du 7 février 2022
- Schéma régional des mobilités, 2020
- Schéma directeur des véloroutes et voies vertes

### ✓ **Au niveau du Bassin de Mobilité :**

- Pas de Contrat Opérationnel de mobilité en cours

### ✓ **Au niveau du Pays Vallée de la Sarthe :**

- Schéma de Cohérence Territoriale, SCOT 2017
- Plan Climat Air Energie Territoriale, PCAET 2020
- Schéma directeur cyclable du Pays Vallée de la Sarthe, 2023

### ✓ **Au niveau de la CCPS :**

- PLUIH de la CCPS (approuvé en 2021), notamment en ce qui regarde les projets urbains, l'évolution de la localisation de la population, de l'emploi et des services ;
- Contrat en cours avec Transdev pour l'exploitation du service RESO: prend fin en juillet 2024, pouvant être reconduit 1 fois pour une année supplémentaire
- Comité des Partenaires pour la mobilité en cours de constitution : à articuler avec l'étude.

### ✓ **Au niveau des communes :**

- Plan vélo de la commune de Sablé-sur-Sarthe (2020)
- Programme Action cœur de ville (2023 à 2026) pour la ville de Sablé-sur-Sarthe

# ACTIONS ET PROJETS – DOCUMENTS EN VIGUEUR

Le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (2022)

- ✓ **Le SRADDET vise à dessiner à moyen et long termes les choix d'aménagement pour la région à horizon 2050. Cette stratégie s'articule autour de 2 priorités claires :**
  - Conjuguer attractivité et équilibre des Pays de la Loire,
  - Réussir la transition écologique en préservant les identités territoriales ligériennes.
  
- ✓ **L'orientation 2 concerne directement le transport et les mobilités pour**
  - 1. Assurer l'attractivité de tous les territoires en priorisant sur les plus fragiles,
  - **2. Construire une mobilité durable pour tous les ligériens,**
    - **Développer les transports collectifs et leur usage**
    - **Promouvoir les autres solutions durables de déplacement incluant les motorisations alternatives**
    - **Répondre aux besoins spécifiques de déplacement dans les zones peu denses**
    - **Développer et faciliter l'intermodalité et la coordination entres les AOM**
    - **Développer la logistique fluviale et ferroviaire comme alternative à la route**
  - 3. Conforter la place européenne et internationale des Pays de la Loire

## Le Schéma de Cohérence Territoriale (2017)

- ✓ **Ce SCoT, fixe à l'horizon 2030, les orientations du développement du Pays Vallée de la Sarthe (75.000 habitants et 61 communes).**
  
- ✓ **L'orientation 4 du SCOT concerne directement le transport et mobilités:**
  - Valoriser les infrastructures physiques et numériques et s'appuyer sur les pôles pour une meilleure gestion des mobilités
    - objectif 4.1 : compléter les infrastructures de mobilités pour favoriser l'accessibilité à toutes les échelles de déplacements
    - objectif 4.2 : développer la complémentarité des modes de déplacements en organisant l'interterritorialité et l'interopérabilité
    - objectif 4.3 : déployer les infrastructures numériques

# ACTIONS ET PROJETS – DOCUMENTS EN VIGUEUR

## Plan Climat Air Energie Territoriale (2020)

- ✓ **Le PCAET, est un outil opérationnel pour aider à mettre en œuvre la transition énergétique à l'échelle locale. Le projet du PCAET a été arrêté en février 2020.**
  
- ✓ **Un programme avec 8 axes de travail identifiés à l'échelle du Pays Vallée de la Sarthe, et décliné à l'échelle des 3 communautés de communes.**
  - 3em axe: Transporter et se déplacer
    - Action : accompagner le développement des mobilités alternatives
      - Le programme d'action de la CCPS:
        - Développer les modes de transports collectifs (covoiturage, transport en commun, autopartage)
        - Développer les mobilités actives (marche, vélo)
        - Favoriser le recours aux carburants alternatifs (biogaz, électricité, hydrogène)
        - Développer la mobilité alternative des agents de la collectivité
        - Expérimenter des solutions de mobilité alternative en entreprises
  
- ✓ **Les objectifs du PCAET à l'horizon 2030 qui concernent directement le transport et mobilités:**
  - -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (transport, résidentiel, industrie...)
  - -15,2% d'émissions de gaz à effet de serre entre 2016 et 2030

Programme Action cœur de ville (2023 à 2026) pour la ville de Sablé-sur-Sarthe

✓ **Lancé en 2018, la ville de Sablé-sur-Sarthe a été retenue pour le 2e acte valable sur la période 2023-2026. Au cours de cette période, la portée d'intervention des villes pourrait être élargie :**

- Aux quartiers de la gare,
  - La ville avait déjà intégré ce quartier dans les périmètres ACV et ORT:
    - Pour Sablé-sur-Sarthe au titre de l'enjeu stratégique du site comme lieu majeur des connexions des mobilités décarbonées (notamment celles du quotidien : train, bus, covoiturage, bus, navette, autopartage) entre la gare et le centre-ville et sa périphérie industrielle.
- Aux secteurs « entrée de ville »,
  - des nouveaux secteurs ont été identifiés sur Sablé-sur-Sarthe, afin d'intégrer :
  - Les aménagements favorisant les mobilités actives de connexion du centre-ville (ses commerces, logements, services) avec la périphérie (ses équipements et zones d'activités),
  - La reconversion de sites et le recyclage foncier : l'ancienne médiathèque (amenée à devenir tiers lieux, mission économique, etc.), un foncier libre proche de la gare (amené à devenir la future maison de santé pluridisciplinaire), une ancienne maison d'habitation (projet de bail à réhabilitation) et son jardin public (lieu de biodiversité en ville),
  - La redynamisation de sites sportifs et de loisirs (centre aquatique, club de canoë kayak) ayant une vocation d'attractivité liée directement avec celle du centre-ville,
  - Plus largement, l'enjeu de traitement des entrées de la ville avec pour principale vocation de faciliter la visibilité du centre-ville (vitalité commerciale), de revalorisation paysagère (renaturation et biodiversité en ville) et d'une place plus importante dédiée aux modes doux.

1. Introduction

2. Le territoire est-il bien relié en interne et vers l'extérieur ?

3. Quels sont les besoins de déplacement sur le territoire ?

4. Quelles sont les actions et projets en cours ?

5. Synthèse et enjeux

# QUELS SONT LES ENJEUX PRINCIPAUX DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE ?

---

La CCPS doit relever le défi majeur de proposer des alternatives crédibles et adaptées à l'usage prédominant de la voiture individuelle, motivées par diverses considérations, à la fois pour des raisons sociales (accès à l'emploi, mobilité des personnes vulnérables), économiques (face aux coûts en hausse des véhicules et des énergies), environnementales et de santé-sécurité. Cela se traduit par des besoins autour de différentes échelles de mobilité et différents publics.

À cette fin, il est nécessaire de mettre en œuvre diverses solutions de mobilité afin de répondre aux besoins variés des déplacements, tenant compte de la distance (courte, moyenne ou longue), des motifs (travail, études, achats, santé, loisirs) et du public cible (actifs, étudiants, personnes âgées et/ou à mobilité réduite, etc.).

Un aspect clé à approfondir concerne la réflexion sur le partage de la voirie et la détermination de la place appropriée pour les différents modes de transport dans l'espace public, assurant ainsi une gestion cohérente et adaptée de la mobilité aux différentes échelles territoriales.

# SYNTHÈSE ET ENJEUX

## Les enjeux de mobilité sur le périmètre étudié

Réfléchir sur la restructuration et la hiérarchisation de la voirie afin d'assurer une gestion cohérente de la voirie et des déplacements, tout en réduisant la dépendance de la voiture.



Optimiser, améliorer et renforcer l'actuelle proposition de transport urbain à Sablé-sur-Sarthe afin de mieux satisfaire la demande existante et d'élargir son accessibilité à des publics et zones actuellement non desservis par ce service.



Proposer une offre de mobilité diversifiée, améliorant la communication et promouvant le développement des solutions de mobilité partagée (covoiturage et autopartage).



Optimiser la connectivité et la coordination des divers modes de transport du territoire, en mettant particulièrement l'accent sur les possibilités d'intermodalité à la gare de Sablé-sur-Sarthe, tout en développant des pôles intermodaux de services sur le territoire de la CCPS.



Profiter du développement de l'offre socle TAD porté par la Région pour conforter et renforcer la mobilité des habitants et notamment favoriser et faciliter l'accès aux services du quotidien.



Travailler avec les employeurs de la CCPS pour favoriser et développer les modes alternatifs à la voiture individuelle



# SYNTHÈSE ET ENJEUX - ENJEUX

Réfléchir sur la restructuration et la hiérarchisation de la voirie afin d'assurer une gestion cohérente de la voirie et des déplacements, tout en réduisant la dépendance de la voiture.



## ✓ Les constats :

- Un réseau plutôt efficace, mais qui nécessite d'une réorganisation, notamment pour réduire la part du trafic de transit qui traverse la CCPS, et notamment les zones urbaines et les centre-bourgs.
- Un réseau cyclable existant limité, et plutôt dédié au vélotourisme
- L'espace dédié à la voiture est très prégnant au sein des communes – cela représente des problèmes de partage et sécurité pour les autres modes (marche et vélo), mais notamment pour les usagers les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, PMR, ...),
- Cela peut aussi nuire à l'attractivité commerciale des cœurs de bourgs.

## ✓ Le territoire concerné :

- L'enjeu est particulièrement fort dans les communes traversées par les axes structurants, Sablé-sur-Sarthe, Louailles, Précigné, Bouessay, ...
- Mais peut concerner toutes les communes.

## ✓ Les publics concernés :

- Tous les usagers sont concernés pour les déplacements d'achats, de loisirs, pour l'école, ...

## ✓ Le positionnement possible de la CCPS :

- Les compétences mobilisées sont celles des communes, de la CCPS et du département de la Sarthe
- La CCPS peut se positionner en cheffe de file.

## ✓ Quelques pistes d'action :

- Hiérarchiser les voiries et réorganiser la circulation sur les bourgs principaux, et notamment les communes traversées pas les axes structurants
- Réorganisation du stationnement en centre-bourg pour décourager l'usage de la voiture; mettre en place une politique de stationnement adaptée aux enjeux et usages
- Profiter des projets cyclables en cours (département, PVDS, commune de Sablé-sur-Sarthe) pour développer le partage de la voirie et sécuriser les déplacements en modes actifs sur les axes principaux.

## ✓ Les points de vigilance :

- Prendre en compte les besoins de traversées notamment de poids lourds,
- Sensibilisation de la population aux enjeux de mobilité durable

# SYNTHÈSE ET ENJEUX - ENJEUX

Optimiser, améliorer et renforcer l'actuelle proposition de transport urbain à Sablé-sur-Sarthe afin de mieux satisfaire la demande existante et d'élargir son accessibilité à des publics et zones actuellement non desservis par ce service.



## ✓ Les constats :

- Des services très appréciés par la population et les actifs
- Transport interne à Sablé-sur-Sarthe (assurant la desserte des quartiers et la zone d'activités)
- Depuis l'entrée en vigueur de la gratuité, l'augmentation très forte de la fréquentation a eu aussi un impact négatif sur l'expérience des usagers : incivilités plus fréquentes, problèmes pour accéder au bus pendant les heures de pointe; les écoles qui utilisent ce service dans le cadre de leurs sorties scolaire.
- Ces aspects peuvent nuire à l'attractivité initial de la gratuité du service

## ✓ Le territoire concerné :

- L'enjeu est particulièrement fort, logiquement dans Sablé-sur-Sarthe, mais ça pourrait concerner potentiellement dans un premier temps le pôle Sablé-Solesmes-Juigné (identifié comme un pôle majeur du Sud-Sarthe dans le SCOT du PVDS)
- Mais peut concerner d'autres communes limitrophes de Sablé-sur-Sarthe.

## ✓ Les publics concernés :

- Tous les usagers sont concernés pour les déplacements d'achats, de loisirs, pour l'école, pour le travail...

## ✓ Le positionnement possible de la CCPS :

- Les compétences mobilisées sont celle strictement liés à la CCPS
- Avec une coordination nécessaire auprès des associations et des communes,
- Les sujets d'accessibilité concernent les communes.

## ✓ Quelques pistes d'action :

- Marché avec Transdev reconductible pour une année supplémentaire jusqu'à juillet 2025 max – opportunité pour définir le nouveau cadre TC urbain
  - Adaptation des itinéraires : nouvelles lignes ou réajustement des tracés
  - Adaptation des horaires
- Sensibilisation et communication
- Améliorer l'accessibilité des arrêts
- Diversifier l'offre de transport (ex. Vélo en libre-service ou vélo location longue durée) pour réduire les éventuelles tensions liées avec les pics de demande

## ✓ Les points de vigilance :

- Associer les acteurs du territoire afin de permettre pérenniser la gratuité sans impacter le niveau de service du réseau

# SYNTHÈSE ET ENJEUX - ENJEUX

Proposer une offre de mobilité diversifiée, améliorant la communication et promouvant le développement des solutions de mobilité partagée (covoiturage et autopartage)



## ✓ Les constats :

- Pas d'offre de covoiturage sur le territoire de la CC du Pays Sabolien, mais il existe une offre sur le territoire via les plateformes privées.
- Des initiatives privées en matière de covoiturage qui se développent chez certains employeurs
- Mais des aires de covoiturage limitées et/ou mal référencées au sein de la CCPS
- Un service d'autopartage (Mouv'n go) qui se développe et qui semble être pas utilisé et apprécié par les habitants du territoire. En revanche, l'offre reste limitée (6 véhicules)
- Besoin de faire émerger des alternatives à la voiture individuelle, à la fois pour des raisons sociales (accès à l'emploi, mobilité des personnes vulnérables), économiques (face aux coûts en hausse des véhicules et des énergies)

## ✓ Le territoire concerné :

- Covoiturage : l'ensemble de la CCPS et les communes limitrophes, notamment les zones traversées par les axes stratégiques
- Autopartage : l'ensemble des communes, notamment celles avec des taux motorisation moins important

## ✓ Les publics concernés :

- Habitants pour l'accès à l'emploi, aux études et aux services absents du territoire,
- Mais aussi actifs/étudiants se déplaçant sur le territoire

## ✓ Le positionnement possible de la CCPS :

- La CCPS peut prendre la main sur l'ensemble du sujet covoiturage, en continuant à travailler notamment avec les autres acteurs
- Sur l'autopartage la CCPS est déjà cheffe de file

## ✓ Quelques pistes d'action :

- Travailler avec le département pour développer un réseau d'aires de covoiturage cohérent à l'échelle du territoire
- Travailler avec les employeurs pour développer davantage le covoiturage entre salariés (monosite/multisite)
- Application de covoiturage (conventionnement avec un opérateur) et mise en place d'un système d'incitation financières aux conducteurs/passagers
- Développer et renforcer l'offre d'autopartage
- Développer le autopartage entre particuliers

## ✓ Les points de vigilance :

- Assurer la coordination avec les territoires limitrophes, mais également avec le département de la Sarthe et les besoins des entreprises.

# SYNTHÈSE ET ENJEUX - ENJEUX

Optimiser la connectivité et la coordination des divers modes de transport du territoire, en mettant particulièrement l'accent sur les possibilités d'intermodalité à la gare de Sablé-sur-Sarthe, tout en développant des pôles intermodaux de services sur le territoire de la CCPS.



## ✓ Les constats :

- Un véritable pôle d'échange intermodal situé à Sablé-sur-Sarthe
- Des bonnes liaisons vers l'extérieur du territoire, en train ou en car, mais avec des services ferroviaires de plus en plus dégradés (annulations, services retardés, suppression de services...)
- Un service bus urbain reliant la gare et les quartiers de Sablé-sur-Sarthe, ainsi que sa zone d'activités et la gare
- Mais qui peuvent bénéficier d'une meilleure intégration afin d'assurer et promouvoir l'intermodalité en TC et encourager la mobilité vers/depuis la gare autrement qu'en voiture individuelle
  - Une offre de stationnement voiture très importante; quelques tensions constatées côté gare nord
- Potentiel pour améliorer l'accessibilité en modes actifs depuis le centre-bourg de Sablé-sur-Sarthe, mais également depuis les communes limitrophes

## ✓ Le territoire concerné :

- L'enjeu est particulièrement fort, logiquement dans Sablé-sur-Sarthe, mais ça pourrait concerner potentiellement dans un premier temps le pôle Sablé-Solesmes-Juigné
- Mais peut concerner les autres communes, notamment celles desservies actuellement ou à l'avenir pour des services TC ou des aménagement cyclables, ou à proximité/traversées par les principaux axes routiers (ex. A11 et RD 306) avec la mise en place des aires de covoiturage

## ✓ Les publics concernés :

- Actifs du territoire résidant dans la CCPS ou à l'extérieur
- Habitants pour les achats, loisirs, accès aux services, ... avec un bénéfice sur la santé.
- Etudiants, permettant de mieux relier la gare avec leurs établissements scolaires en TC ou à vélo

## ✓ Le positionnement possible de la CCPS :

- Sur le transport, la CCPS est uniquement compétente pour l'offre interne mais doit autrement se rapprocher de la Région pour l'offre vers l'extérieur (car, TER, TGV...)
- Avec une coordination nécessaire auprès des communes, des employeurs, des établissements d'enseignement

## ✓ Quelques pistes d'action :

- Travailler avec la Région pour conforter et renforcer l'offre ferroviaire existant avec les pôles de proximité (Le Mans, Angers, Laval) mais aussi les connexions vers Paris, Nantes, etc.
- Travailler avec la Région sur l'offre Aléop pour assurer une meilleure desserte à la fois interne/externe du territoire
- Proposer davantage de solutions d'intermodalité en gare (stationnement vélo sécurisé, plus de véhicules en autopartage, covoiturage..) ou à bord des trains et cars
- Mise en place d'aires de mobilité :
  - Regroupement de services vélo, autopartage, ...
  - Sur des sites en lien avec les transports en commun

## ✓ Les points de vigilance :

- Assurer la coordination avec les territoires voisins et les besoins des entreprises.

# SYNTHÈSE ET ENJEUX - ENJEUX

Profiter du développement de l'offre socle TAD porté par la Région pour conforter et renforcer la mobilité des habitants et notamment favoriser et faciliter l'accès aux services du quotidien.



## ✓ Les constats :

- Des difficultés de mobilité pour certains groupes de population pour l'accès à certains services du quotidien (ex. santé)
- Des services Aléop sous réservation existent mais ne sont pas être très utilisés par la population, et sont très variables en fonctions des communes
- Des associations (Mobil IT) qui assurent l'accompagnement aux transports de proximité pour les personnes âgées ou en situation de handicap.
- Une expérimentation de réservation à la demande qui relie Sablé-sur-Sarthe et la Flèche avec la PSSL, mais qui nécessite travailler sur la communication, l'accessibilité et la visibilité des services existants,

## ✓ Le territoire concerné :

- Tout le territoire de la CCPS

## ✓ Les publics concernés :

- Personnes défavorisées ;
- Personnes à mobilité réduite
- Personnes âgées.

## ✓ Le positionnement possible de la CCPS :

- La Région et la CCPS en tant que porteurs du projet
- Avec une coordination nécessaire auprès des entreprises, pôle de santé, associations, ...
- Les sujets d'accessibilité concernent les communes

## ✓ Quelques pistes d'action :

- Développer l'offre de transport à la demande, en complément ou en remplacement d'un transport en commun pour certains usages/publics,
- Assurer la sécurité des piétons aux arrêts de bus notamment dans les cœurs de bourgs, et l'accessibilité PMR des espaces publics.

## ✓ Les points de vigilance :

- La mise en place d'actions nécessite une coordination avec les acteurs actuels, mais aussi avec le département qui souhaite renforcer son approche du sujet, en travaillant davantage avec les associations du territoire.

# SYNTHÈSE ET ENJEUX - ENJEUX

Travailler avec les employeurs de la CCPS pour proposer de se déplacer au travail en modes alternatifs à la voiture et d'inciter son usage



## ✓ Les constats :

- D'après les échanges durant le Forum des mobilités, certains employeurs ont des difficultés de recrutement accentuées par les problèmes d'accessibilité au territoire et le frein à la mobilité
- L'inclusion des employeurs dans une démarche sur les mobilités est également un accélérateur pour le changement d'habitudes,
- La question du versement mobilité peut se poser dans ce cadre.

## ✓ Le territoire concerné :

- L'ensemble des communes de la CCPS

## ✓ Les publics concernés :

- Actifs du territoire travaillant sur le territoire de la CCPS
- Actifs des territoires voisins travaillant dans la CCPS

## ✓ Le positionnement possible de la CCPS :

- La CCPS peut prendre la main pour organiser ce travail mutuel,
- En coordination avec les entreprises et avec les associations comme Carbur Pera et Mobil IT

## ✓ Quelques pistes d'action :

- Organiser l'adoption de plans de mobilité employeurs si possible mutualisés pour les entreprises proches (ex. ZA Sablé-sur-Sarthe)
- Proposer des outils aux employeurs pour changer les habitudes de mobilité et améliorer les conditions de déplacement.

## ✓ Les points de vigilance :

- Difficulté potentielle pour l'inclusion des entreprises dans la démarche, surtout si la collectivité à peu d'actions visibles à proposer.

# QUEL POSITIONNEMENT LE TERRITOIRE PEUT-IL ADOPTER SUR CES ENJEUX ?

---

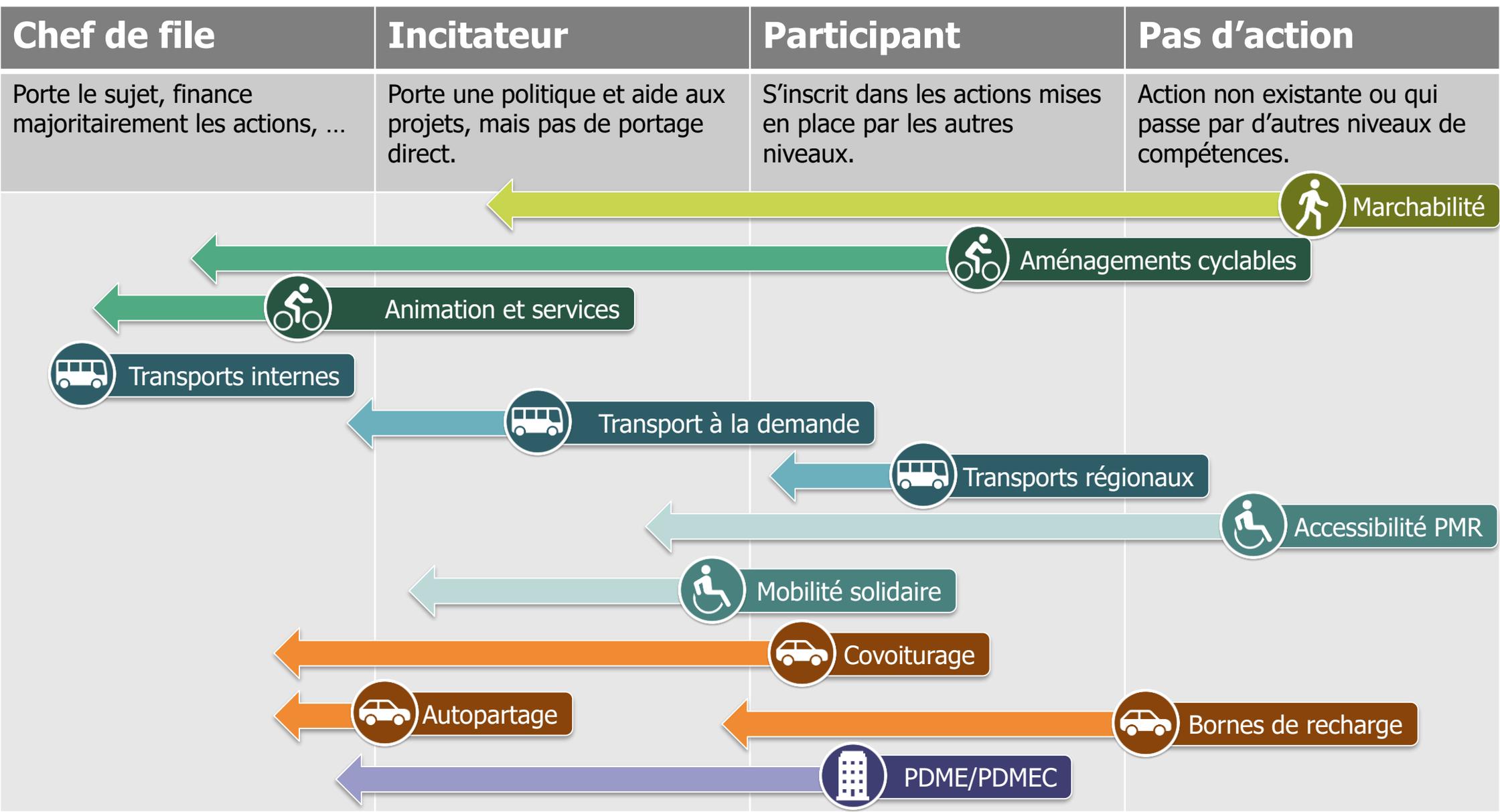
La CCPS exerce la compétence mobilités depuis le 1er juillet 2021 et est Autorité Organisatrice de Mobilités.

A l'heure actuelle, la Communauté de Communes est positionnée sur certains volets de la mobilité, notamment sur le réseau de bus urbain et l'autopartage.

La définition et la co-construction de la stratégie de mobilité dans le cadre de l'élaboration de ce PDMS nécessitent une orientation vers les domaines d'intervention prioritaires pour la CCPS. Il convient de privilégier ceux qui semblent indispensables, en distinguant clairement les actions auxquelles la CCPS participera activement de celles où elle adoptera une position plus en retrait, voire les modes de transport pour lesquels aucune action n'est envisagée.

# SYNTHÈSE ET ENJEUX - POSITIONNEMENT

Le positionnement potentiel de la CCPS en fonction des arbitrages



# Annexes

# FORUM DES MOBILITÉS

---

Synthèse



# Plan de Mobilité simplifié

*Synthèse du Forum des Mobilités du 15 novembre 2023*

## VOS INTERLOCUTEURS :

Guillemette PINAROLI

Adrian GARCIA

Quentin NICOLAS

# Sommaire

## 1. Le Forum

## 2. Phase 1 : Partage du diagnostic

## 3. Phase 2 : Ateliers solutions

# DÉROULÉ DU FORUM

| SÉQUENCE                                  | PROCESSUS  | OBJECTIF   | DURÉE                    | DURÉE CUMULÉE |
|---|--|--|--------------------------|---------------|
| <b>0/ ACCUEIL</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction et présentation des objectifs et du déroulement de l'atelier</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les participants sont entrés dans la séance et savent ce que l'on attend d'eux</li> </ul>                             | 5 min                    | 5 min         |
| <b>1/ PHASE 1 : PARTAGE DU DIAGNOSTIC</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Présentation des éléments clés du diagnostic en accès libre sur la base de 6 affiches</li> <li>- Les participants tournent autour des affiches et réagissent à la présentation soit en échangeant directement avec le référent affiche soit en inscrivant des commentaires sur un post-it qui sera collé à côté de l'affiche sur un panneau blanc.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partage du diagnostic</li> <li>- Attention d'Inddigo sur les points pouvant faire débat ou être réexaminés</li> </ul> | 15 min                   | 20 min        |
| <b>2/ INTRODUCTION ATELIERS SOLUTIONS</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps commun avec règles du jeu des échanges, et explication des différentes tables</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les participants savent vers quelle table se diriger, et savent ce qui est attendu</li> </ul>                         | 5 min                    | 25 min        |
| <b>3/ PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation de plusieurs tables selon trois échelles : les déplacements de courte distance, de moyenne distance, de longue distance</li> <li>- Chaque personne passe par toutes les tables</li> <li>- Un animateur par table, avec des fonds de plan A0 permettant de dessiner, annoter</li> <li>- Selon affluence, soit 3 tables, soit 6 tables =&gt; objectif moins de 15 personnes par table</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Emergence de solutions pour résoudre les cas concrets</li> </ul>  | 20 min par table => 1h00 | 1h25          |
| <b>4/ CLÔTURE</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de synthèse sur les éléments évoqués par table</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partager avec l'ensemble des participants les solutions possibles</li> </ul>  | 5 min                    | 1h30          |

# Sommaire

**1. Le Forum**

**2. Phase 1 : Partage du diagnostic**

**3. Phase 2 : Ateliers solutions**

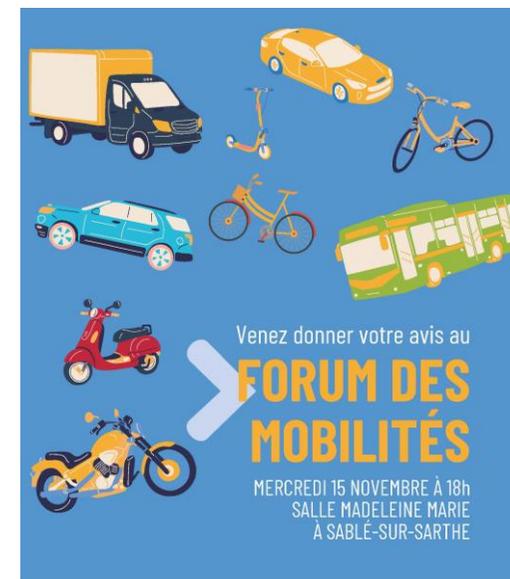
# PHASE 1 : PARTAGE DU DIAGNOSTIC



# PHASE 1 : PARTAGE DU DIAGNOSTIC

Réalisation de 6 supports de présentation – 30 minutes

- ✓ Support 1 : La dynamique territoriale
- ✓ Support 2 : Les déplacements pendulaires (Domicile-travail)
- ✓ Support 3 : Les déplacements pendulaires (Domicile-étude)
- ✓ Support 4 : L'offre de déplacement (voiture)
- ✓ Support 5 : L'offre de déplacement (transport en commun)
- ✓ Support 6 : L'offre de déplacement (modes actifs et mobilité partagée)



PRÉFET  
DE LA SARTHE

pays  
sabolien

## Déroulé

- Visite libre des affiches de synthèse du diagnostic
- Échanges et questionnements avec le référent affiche ou par post-it

# Sommaire

**1. Le Forum**

**2. Phase 1 : Partage du diagnostic**

**3. Phase 2 : Ateliers solutions**

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

Réalisation de 3 ateliers de travail selon la distance de déplacement – 25 minutes par table

- ✓ **Table 1 : courte distance**
- ✓ **Table 2 : moyenne distance**
- ✓ **Table 3 : longue distance**

**=> Objectifs : réfléchir aux solutions possibles sur le territoire, en tenant compte de ses caractéristiques et de la distance de déplacement**

## Déroulé

- Répartition en groupes pour échanger sur les usages et solutions sur le territoire selon les trois thématiques
- Annotation des cartes et proposition d'idées pour améliorer les conditions de déplacements, animation par un référent de table

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Focus sur les déplacements de courte distance

### ✓ Piétons

- Une grande partie des participants a insisté sur la sécurité des déplacements ;
- Des trottoirs discontinus ou manquants par endroits qui représentent un danger et un frein à la pratique, y compris en cœur de ville ou de bourg ;
- Des passages sans cheminement dangereux le long de départementales, notamment pour l'accès aux arrêts de bus scolaires ;
- Difficultés de partage de la voirie sur certains axes, notamment avec les cyclistes quand les aménagements ne permettent pas de séparer les modes.
- Des demandes nombreuses concernant les chemins de loisirs : renforcer la signalisation, développer les chemins de randonnée, assurer la continuité des chemins de halage sur la Sarthe.
- Plusieurs participants ont suggéré le recours à des pédibus, voire des vélo-bus pour encourager l'accès à l'école en modes actifs.
- L'accessibilité PMR des trottoirs est également problématique.

### ✓ Vélo

- Manque d'aménagements cyclables, surtout entre les communes ou le danger est plus fort qu'en interne des communes :
  - Toutefois, certains points dangereux sont signalés dans les communes, comme la rue St-Nicolas à Sablé-sur-Sarthe ;
  - Il existe également des voies cyclables.
- Un besoin d'aménagements propres aux vélos séparés notamment des piétons (ex. CVCB).
- Manque de stationnement devant les commerces et services.

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Focus sur les déplacements de courte/moyenne distance

### ✓ Le réseau de bus urbain de Sablé-sur-Sarthe (Réso) :

- Depuis la mise en place de la gratuité, le bus est saturé en heures de pointe, avec notamment une forte présence de scolaires, ce qui pose plusieurs difficultés ;
- L'accessibilité PMR pose problème : accès aux places assises, rampe PMR parfois hors d'usage. Les horaires différents en vacances scolaires rendent l'usage du bus plus complexe.

### ✓ Partage de la voirie

- Le besoin d'un meilleur partage de la voirie a été relevé à la fois pour les vélos et les piétons car les conflits d'usage sont nombreux :
  - Certains aménagements demandent une cohabitation entre vélo et piétons qui pose un danger (ex. rue St-Denis à Sablé-sur-Sarthe) ;
  - La cohabitation avec le trafic routier est également problématique, avec un besoin de sensibilisation de tous les usagers, dont les automobilistes ;
  - Des actions de signalisation ont également été proposés notamment rue St-Denis à Sablé-sur-Sarthe, pour clarifier la situation pour les vélos, piétons et voitures.
- Un trafic très important au centre-ville de Sablé-sur-Sarthe, très rapide en-dehors des heures de pointe ce qui pose un danger important.
- Le cadencement des feux n'est pas non plus adapté pour des usagers à vélo mais conçu pour les automobilistes.
- Certains élus ont pointé le contournement de Sablé-sur-Sarthe comme un moyen de résoudre ces problèmes.

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Focus sur les déplacements de moyenne distance

### ✓ Le périmètre de pertinence

- Le territoire de la CCPS est intéressant pour échanger sur ce type de déplacements, mais le sujet de la courte distance sur le territoire est prégnant, et lorsqu'il s'agit de moyennes distances les déplacements sont souvent au-delà du territoire de la CCPS

### ✓ La voiture comme mode de déplacements majoritaire

- La voiture est largement utilisée et également nécessaire, notamment dans les communes plus rurales. Elle n'est pas forcément identifiée comme un mode de déplacement subit, mais qui permet de se déplacer librement.
- Elle est aussi utilisée de manière majoritaire car il n'existe pas ou peu de modes de déplacements alternatifs pour les déplacements de moyenne distance

### ✓ Les modes alternatifs

- Les modes actifs peuvent être intéressants à développer sur de la moyenne distance mais l'aménagement d'itinéraires est indispensable
- Le transport collectif n'est sans doute pas assez connu, notamment les lignes régionales; et le réseau de bus urbain est très local pour des déplacements de petite distance. La réflexion sur son extension est sans doute à mener
- Le covoiturage et l'autopartage sont des pistes à encourager mais le rôle de la CCPS est à définir
- L'autostop est pratiqué mais cela reste à la marge avec une crainte potentielle aussi de sécurité dans son usage
- Les voitures sans permis sont de plus en plus présentes sur le territoire notamment pour les jeunes

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Focus sur les déplacements de moyenne distance

### ✓ Les cibles

- Les personnes captives qui n'ont pas la possibilité d'utiliser la voiture sont souvent les jeunes, tributaires de leurs parents, et les personnes plus âgées qui peuvent avoir des difficultés à se déplacer

### ✓ Les acteurs

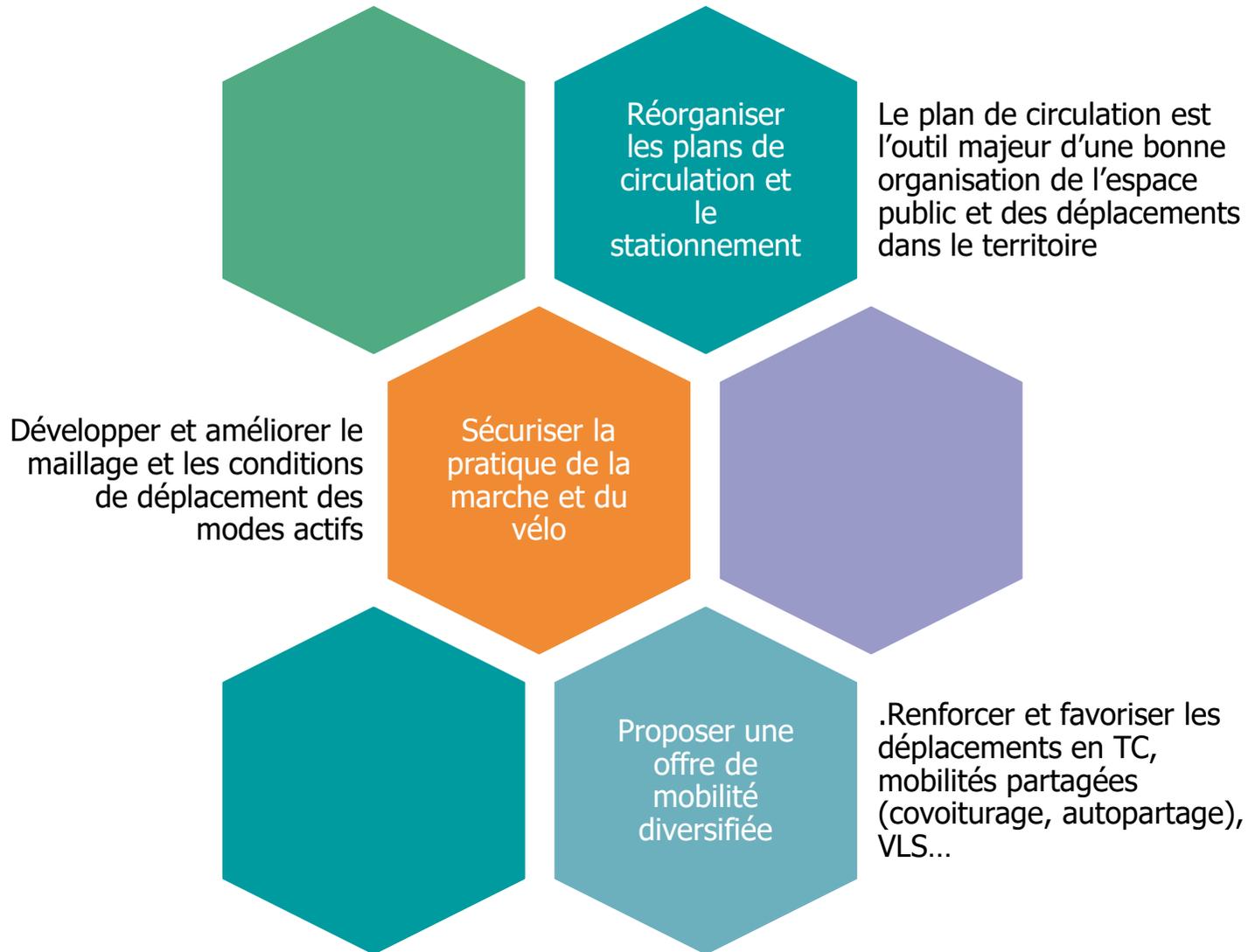
- La solidarité entre habitants existe, est importante et doit être pérennisée
- Les parents essayent de s'organiser entre eux pour déplacer les enfants dans le cadre d'activités et les associations sont aussi des relais fédérateurs sur ce sujet
- Les entreprises ont un rôle clé dans le cadre des déplacements domicile-travail et il est indispensable de les intégrer dans la démarche
- Le rôle de la CCPS est fort, mais jusqu'où?

### ✓ Les actions identifiées

- Une extension de la ligne urbaine?
- La mise en place de pôles d'échanges avec services
- Des aménagements sécurisés pour les vélos
- Une communication forte sur les services existants (inclus lignes scolaires)
- Une communication et un développement des services d'autopartage
- L'intégration d'actions portées par les entreprises, notamment concernant le covoiturage

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Synthèse courte et moyenne distance



# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Focus sur les déplacements de longue distance

### ✓ Transport collectif (bus, car et train)

- Connexion Sablé-sur-Sarthe - La Flèche : travailler sur la communication, l'accessibilité et la visibilité des services existants, notamment la ligne 203 mais sur le service TAD proposé par Mobil IT 72.
- Améliorer l'intégration des services de transport en commun existant, notamment en gare de Sablé-sur-Sarthe, pour assurer une meilleure connectivité, notamment pour les salariés habitant à l'extérieur du territoire (Le Mans, Laval, Angers...).
- Connexion ferroviaire : proposer davantage de connexions directes entre la gare de Sablé-sur-Sarthe et Paris. La connexion directe avec Paris est très limitée, avec deux trajets directs par jour.
- Proposer davantage de connexions entre les gares de Sablé-sur-Sarthe et Le Mans, Laval et Angers, en semaine et en week-end, pour conforter et renforcer l'attractivité de la CCPS en tant que bassin d'emploi mais aussi en tant que bassin de vie.
- Proposer des services car longue distance, complémentaires aux services de TER et TGV existants.
- Améliorer les options d'intermodalité, notamment vélo+train, en déployant des services de stationnement sécurisé et location vélo en gare, mais aussi améliorer l'accès et le transport de son vélo dans les services TER/TGV existants.

### ✓ Mobilités partagées (covoiturage, autopartage..)

- Identifier, développer et bien référencer des aires de covoiturage en entrée du territoire et à proximité des axes et pôles principaux (ex. A11 à proximité du pôle Santé).
- Service Mouv'n Go : travailler sur la communication et la visibilité du service d'autopartage.

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Focus sur les déplacements de longue distance

### ✓ Voirie/Stationnement

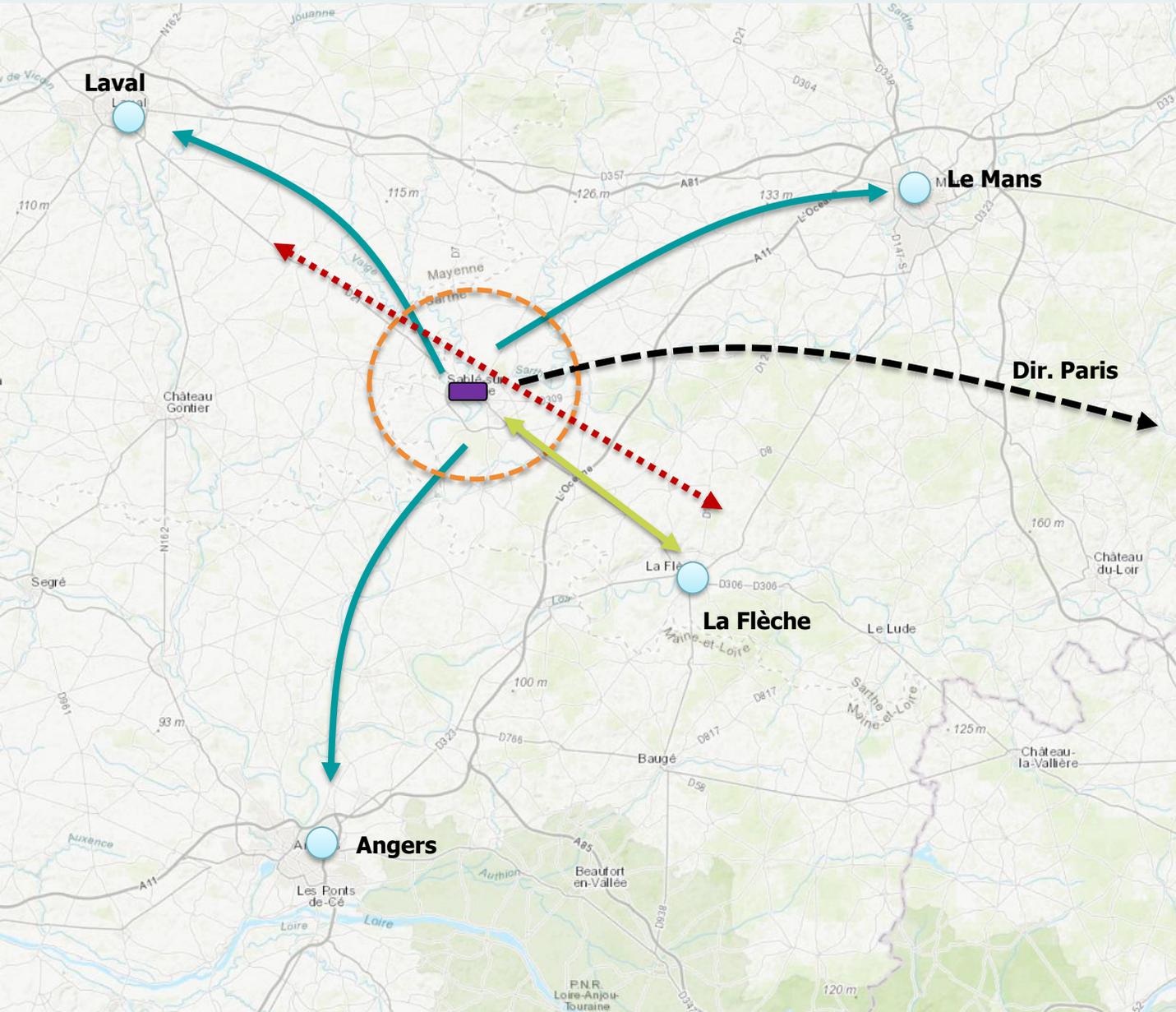
- Le réseau actuel est considéré comme étant plutôt efficace, mais il faudrait revoir la circulation générale du trafic, notamment le trafic de transit traversant la CCPS sur l'axe Tours-Laval.
  - Réduire la part des poids lourds et améliorer le partage de la voirie de façon générale.
- Proposer davantage des services alternatifs à la voiture individuelle pour accéder à la gare de Sablé-sur-Sarthe : des tensions en matière de stationnement semblent exister, notamment côté Gare Nord.

### ✓ Autres solutions

- Travailler avec les employeurs du territoire, afin d'aider à changer les habitudes de mobilité et améliorer les conditions de déplacements des salariés (ex. développement du covoiturage, aménagement des horaires, coordination inter-entreprise).

# PHASE 2 : ATELIERS SOLUTIONS

## Synthèse longue distance



-  Service ferroviaire : services à optimiser
-  Augmenter l'offre de train vers/depuis Paris
-  Connexion Sablé-sur-Sarthe - La Flèche : service à optimiser
-  Réduire le trafic de transit : plan de circulation
-  Développer un maillage d'aires de covoiturage
-  Pôle d'échange multimodal : renforcer et optimiser l'existant

# **ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE**

---

CR entretiens (voir dossier de partage)

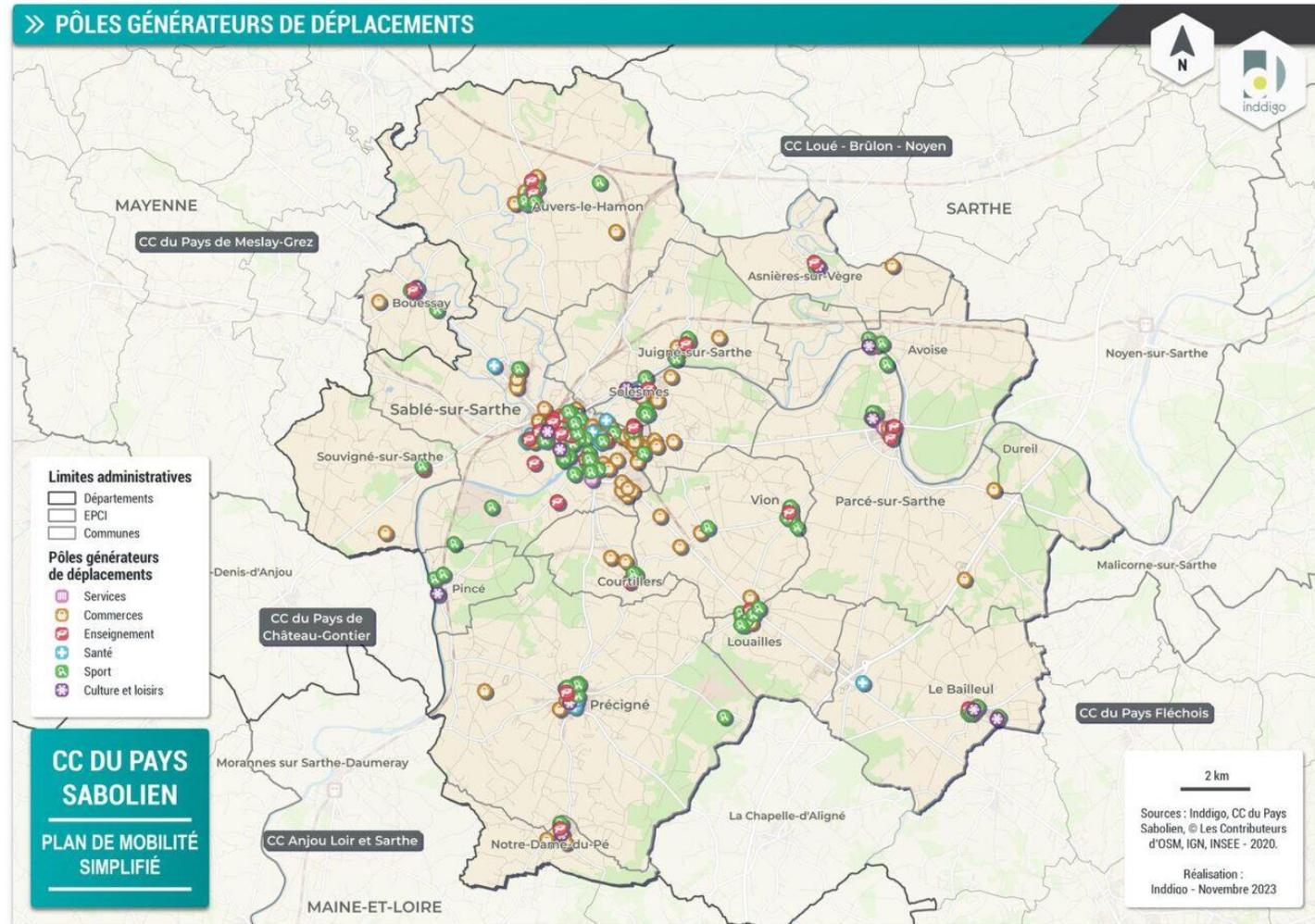
# LES SERVICES

---

Cartographie

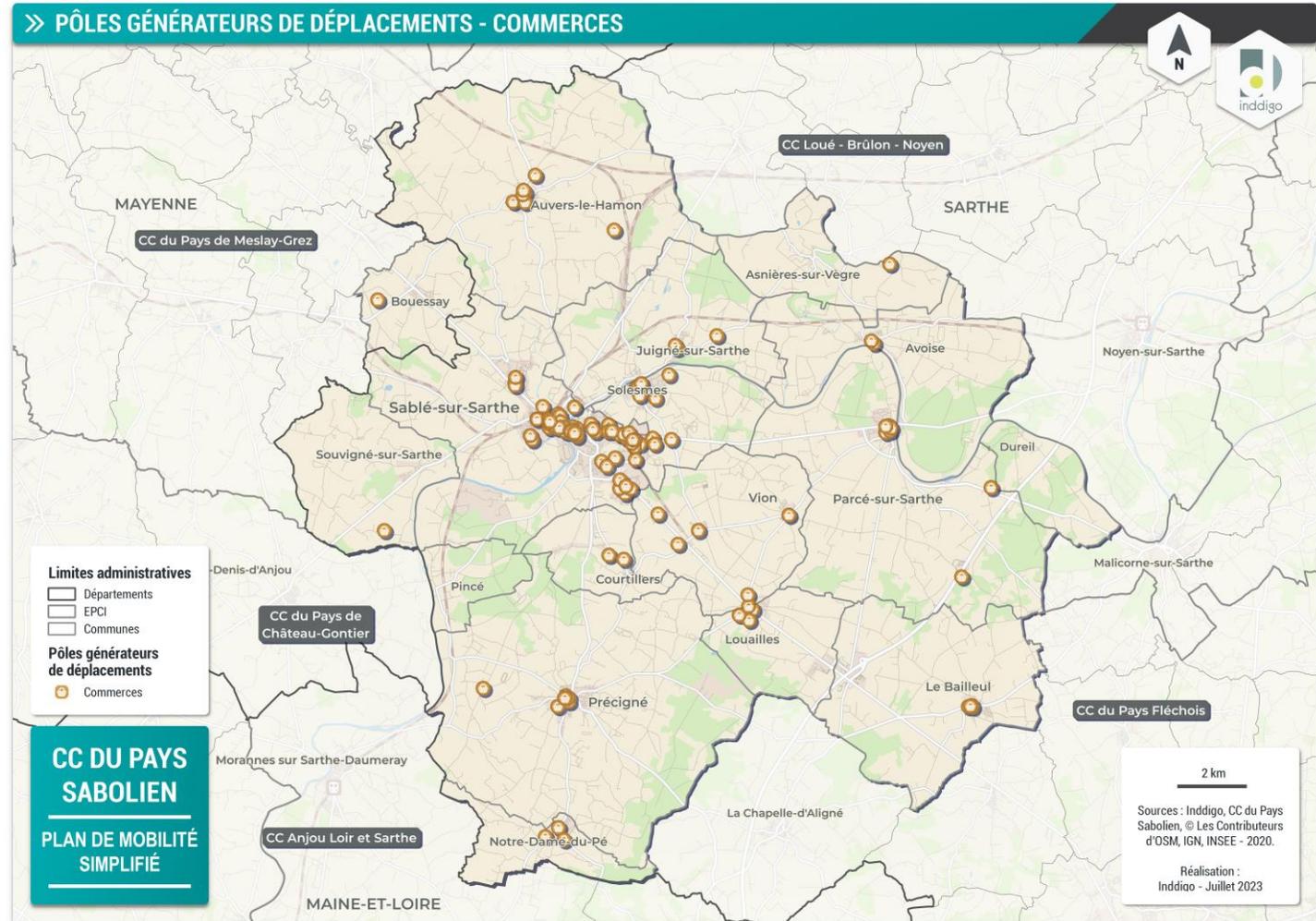
# BESOINS DE DÉPLACEMENT – SERVICES

Une concentration plus forte des commerces et services



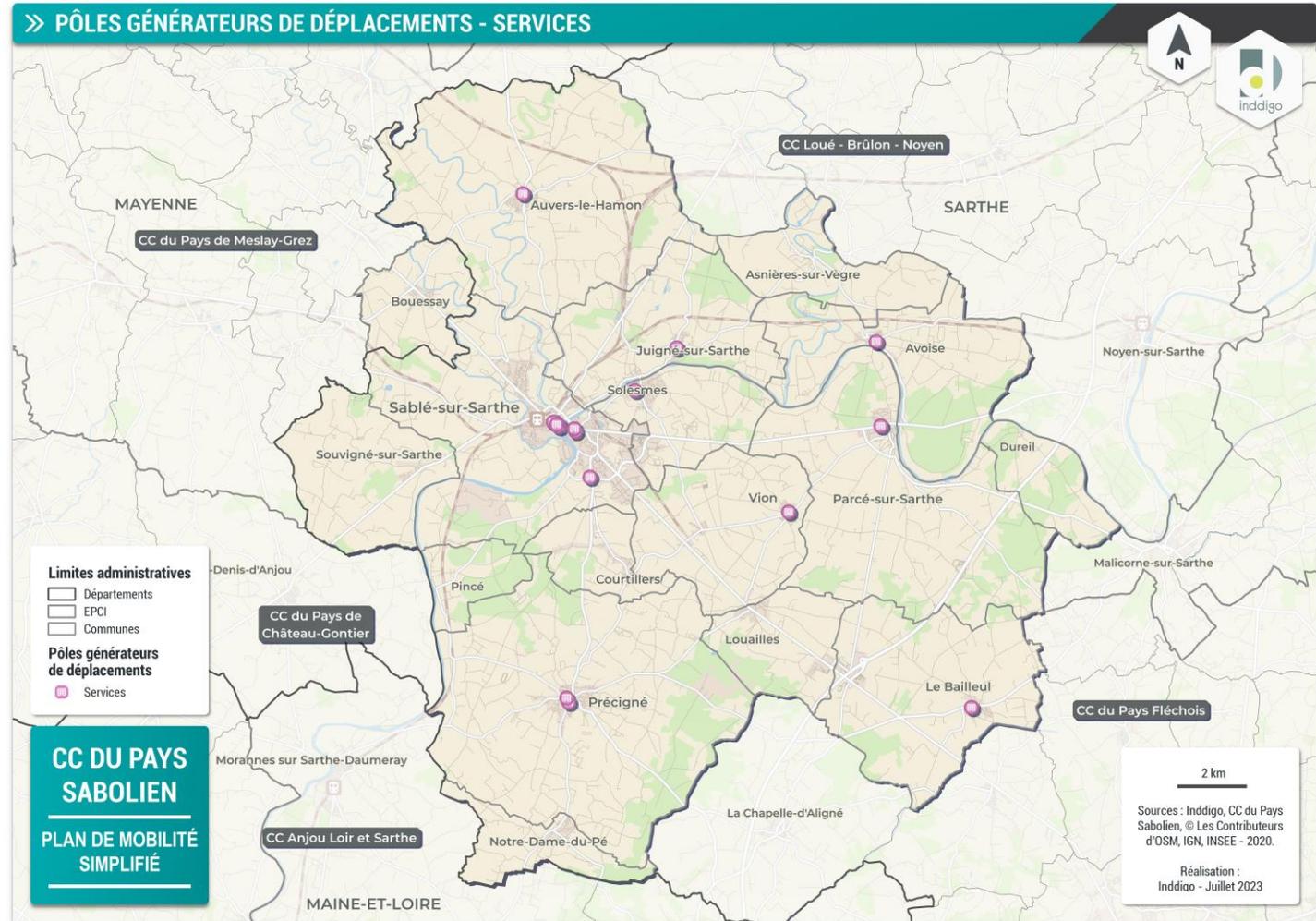
# BESOINS DE DÉPLACEMENT – SERVICES

## Les commerces



# BESOINS DE DÉPLACEMENT – SERVICES

## Les services



# BESOINS DE DÉPLACEMENT – SERVICES

## Culture et loisirs

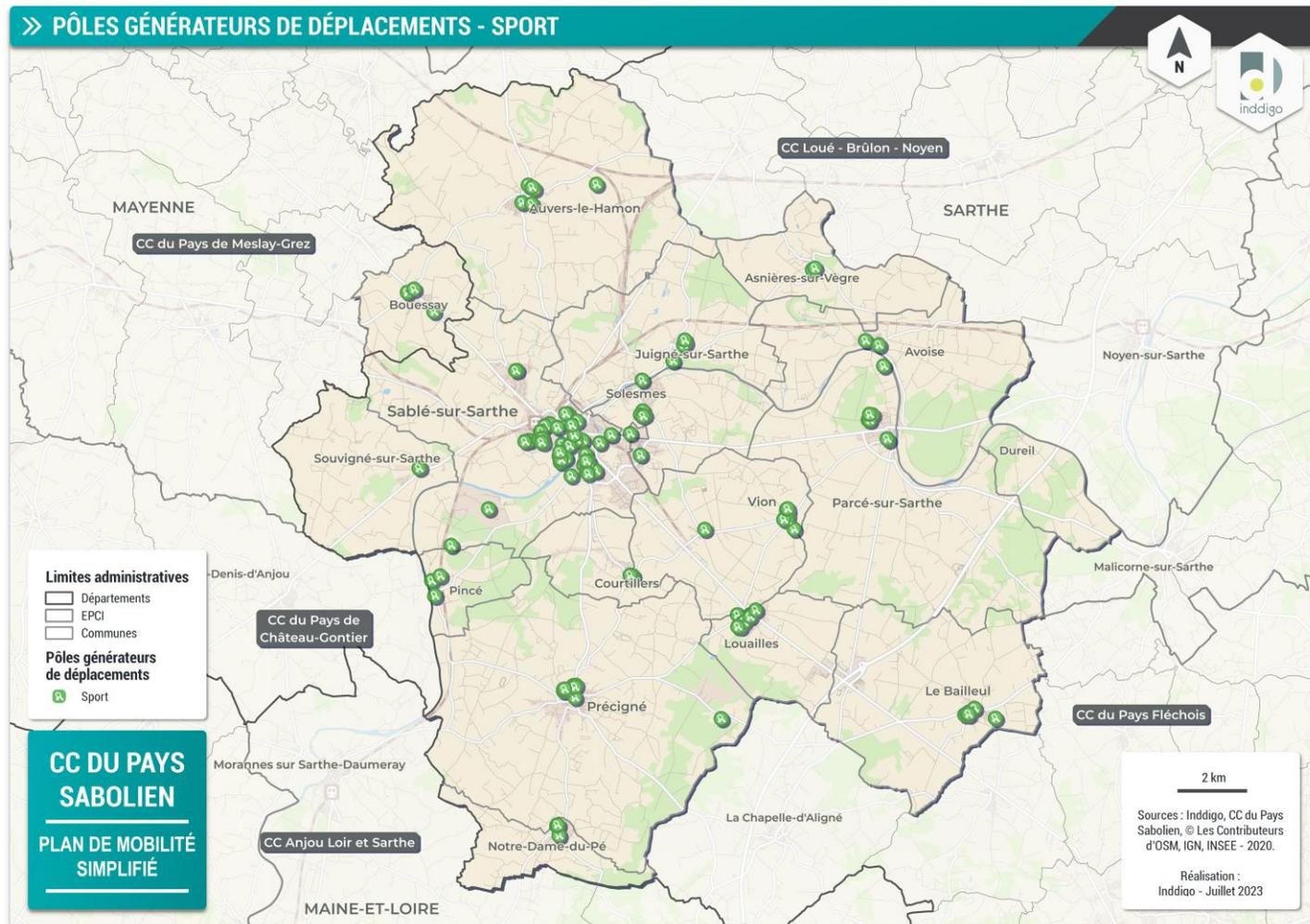
- ✓ **Les services liés à la culture et aux loisirs sont essentiellement concentrés à Sablé-sur-Sarthe et Solesmes.**
- ✓ **Parcé-sur-Sarthe, Précigné, Le Bailleul, etc. abritent également quelques services.**



# BESOINS DE DÉPLACEMENT – SERVICES

## Les équipements sportifs

- ✓ **Les services liés à la pratique du sport sont essentiellement concentrés à Sablé-sur-Sarthe, mais restent très présents sur l'ensemble du territoire**





# MERCI DE VOTRE ATTENTION

## VOS INTERLOCUTEURS :

Adrian GARCIA

Quentin NICOLAS



inddigo

[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)