

Plan de Mobilité Simplifié

Challans Gois Communauté



SOMMAIRE

1. Préambule Page 3
2. Diagnostic Page 9
3. Elaboration de la stratégie
Page 47
4. Plan d'action Page 52
5. Synthèse Plan de communication Page 99
6. Suivi et évaluation Page 103
7. Annexes Page 106





1. Préambule

1.1 – Contexte

Les Communautés de communes de Challans Gois et l'Île de Noirmoutier ont décidé d'élaborer leurs Plans de Mobilité Simplifiés.

L'élaboration du Plan de Mobilité simplifié s'insère dans **une démarche s'inscrivant dans les évolutions des pratiques de déplacement et de la mobilité** et dans un cadre défini par l'évolution de la réglementation et de stratégies nationales et locales afférant à la mobilité : triplement des déplacements à vélos, neutralité carbone, réduction de la dépendance à l'automobile, ...

Mais il nous semble nécessaire de rappeler que ces évolutions dans les pratiques de mobilité sont également le fait d'initiatives personnelles déjà observées dans la population.

Stress, santé, prise de conscience environnementale ou maîtrise du budget sont autant de facteurs qui poussent les individus à délaisser l'automobile au profit de formes de mobilités alternatives.

Un accompagnement de ces évolutions par les pouvoirs publics et les collectivités permet d'offrir aux populations un plus large choix de solutions de mobilité, toutes aussi efficaces.

En réalisant une étude commune aux deux territoires l'objectif est de répondre aux enjeux de mobilité d'une population ne limitant pas ses déplacements à un seul de ces territoires mais parcourant ces derniers, indépendamment de son lieu de résidence, de façon presque quotidienne, du moins pour les actifs.

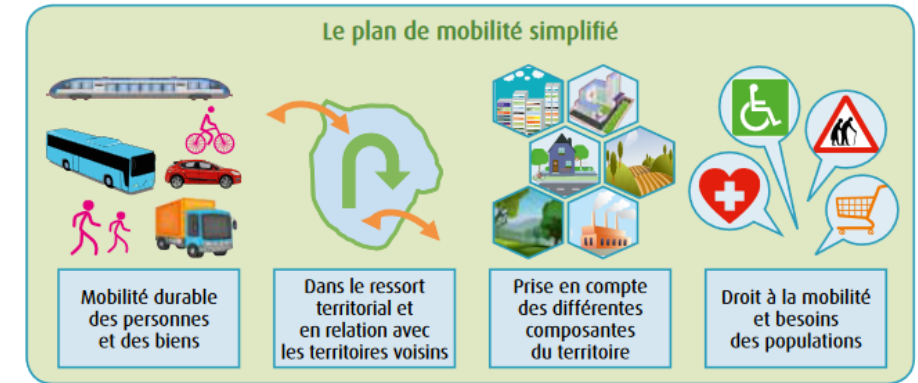
Cette étude permet également de regrouper deux territoires identifiés comme un même ensemble fonctionnel par la région dans ses bassins de mobilité.



1.2 – Définition et enjeux d'un Plan de Mobilité Simplifié

Qu'est-ce qu'un PDMS ?

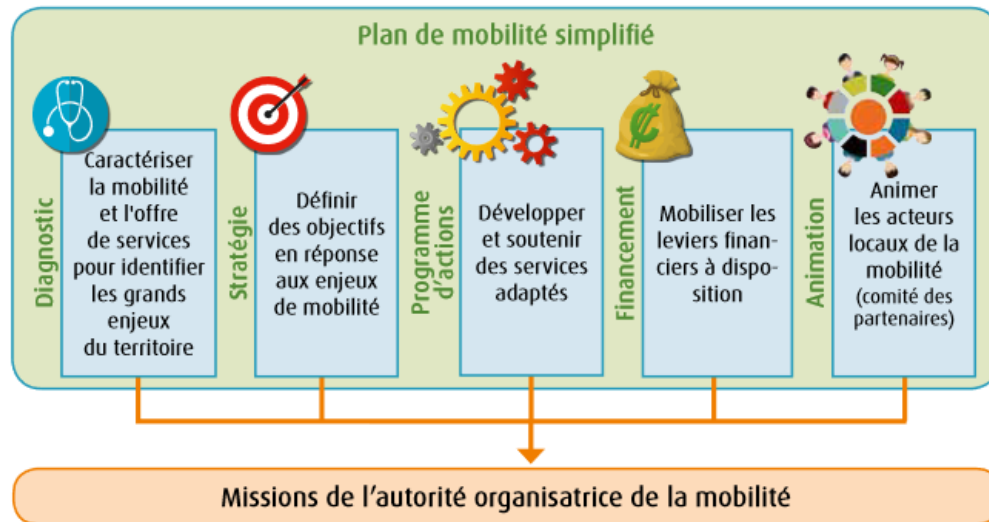
- Le PDMS est un **document volontaire de planification des mobilités** s'adressant aux territoires peu denses et villes moyennes en dehors des grandes agglomérations. Il définit la **politique de mobilité à l'échelle du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale**, en lien avec les territoires voisins, sur le court, moyen et long termes.
- Il possède la particularité d'être particulièrement **souple** en laissant aux élus une totale **liberté quant au choix des thématiques de mobilité à traiter**. Il n'est pas lié juridiquement aux autres plans ou documents d'urbanisme, et n'est donc **pas opposable**. Ce plan sans effet juridique privilégie ainsi la concertation.



- Le PDMS se structure en plusieurs étapes :

- 1) Un **diagnostic** afin de faire l'état de l'organisation et des pratiques de mobilité sur la Communauté de Communes afin d'aboutir à une analyse des forces et faiblesses du territoire et à une compréhension des problèmes rencontrés, de leurs causes et conséquences.
- 2) L'élaboration d'une **stratégie** permettant de répondre aux enjeux et besoins identifiés dans la phase précédente.
- 3) Le **plan d'actions** comme feuille de route opérationnelle pour mettre en œuvre la stratégie adoptée afin de répondre aux objectifs de cette dernière. Ce programme d'actions doit être **ambitieux tout en restant réaliste avec une estimation budgétaire** des actions et l'identification des financements possibles, ainsi que des partenaires.

- A chacune de ces étapes, **l'enjeu de co-construction et de concertation** est primordial afin de mobiliser l'ensemble de l'écosystème de la mobilité sur le territoire (acteurs institutionnels, professionnels, associations...) et d'associer les usagers.



Source : CEREMA, 2021

1.2 – Définition et enjeux d'un Plan de Mobilité Simplifié

Un PDMS, pour quoi faire ?

- Le PDMS cherche avant tout à **rendre le droit à la mobilité effectif pour tous**, tout en prenant en compte les enjeux environnementaux et de développement durable. Ce droit se caractérise par la **mise en œuvre des conditions nécessaires afin de garantir à chacun de pouvoir se déplacer au quotidien**, tant pour accéder à des services publics ou économiques de base, qu'à la formation, à l'emploi ou à des services de santé.
- Il s'agit de passer **d'une réflexion sur les transports, centrée sur les infrastructures, à une réflexion fondée sur les besoins des habitants**. Le PDMS permet d'acquérir une expérience et une connaissance fine des besoins des habitants et d'amorcer une dynamique rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité.
- Le PDMS offre la possibilité à la Communauté de communes de **se doter d'une stratégie de mobilité adaptée et cohérente** sur les différents modes de déplacement en cherchant à réduire l'usage de la voiture particulière. Le PDMS crée une cohérence d'ensemble en contribuant à la mise en œuvre d'actions de mobilité sur le territoire portées par tout type d'acteurs, privés comme publics. La définition du plan permet ainsi de **dépasser la vision par projets ponctuels et isolés**.
- L'élaboration du PDMS contribue à **asseoir le rôle d'acteur clé de la Communauté de communes dans la politique locale de mobilité**. La démarche se fonde sur la concertation et renforce la place de l'EPCI comme **interlocuteur principal niveau local**, tout en consolidant des habitudes de coopération entre acteurs.
- Enfin, le PDMS contribue à **l'attractivité du territoire** : une meilleure mobilité au sein du territoire, c'est aussi un foncier plus attractif et des revenus touristiques en progression.

Et après ?

- Une fois le PDMS adopté, contenant objectifs et plan d'actions détaillés, celui-ci doit devenir un véritable **engagement des partenaires** et non pas une simple déclaration d'intention. L'enjeu est que la stratégie et les actions définies dans le plan soient **mises en œuvre et suivies d'effets**.
- Pour ce faire, le PDMS doit **prévoir un suivi et une évaluation au cours de sa traduction opérationnelle** pour :
 - Maintenir la dynamique de travail entre les partenaires ;
 - Adapter le plan aux réalités et aux évolutions de terrain ;
 - Nourrir la communication autour du projet.

1.3 - La mobilité dans les documents d'urbanisme et de planification existants

Les documents d'urbanisme et de planification existants (PLU, SCoT, PCAET) ont permis d'identifier différentes actions et axes de développement des mobilités sur le territoire, dans les domaines des transports en commun, des mobilités douces ou du stationnement et des circulations automobiles.

Le développement des transports collectifs à l'intérieur du territoire et comme interface d'échanges avec les territoires voisins est ainsi identifié comme solution prioritaire de réduction des émissions de polluants liées au transport de voyageurs. Ce développement des transports collectifs inclus :

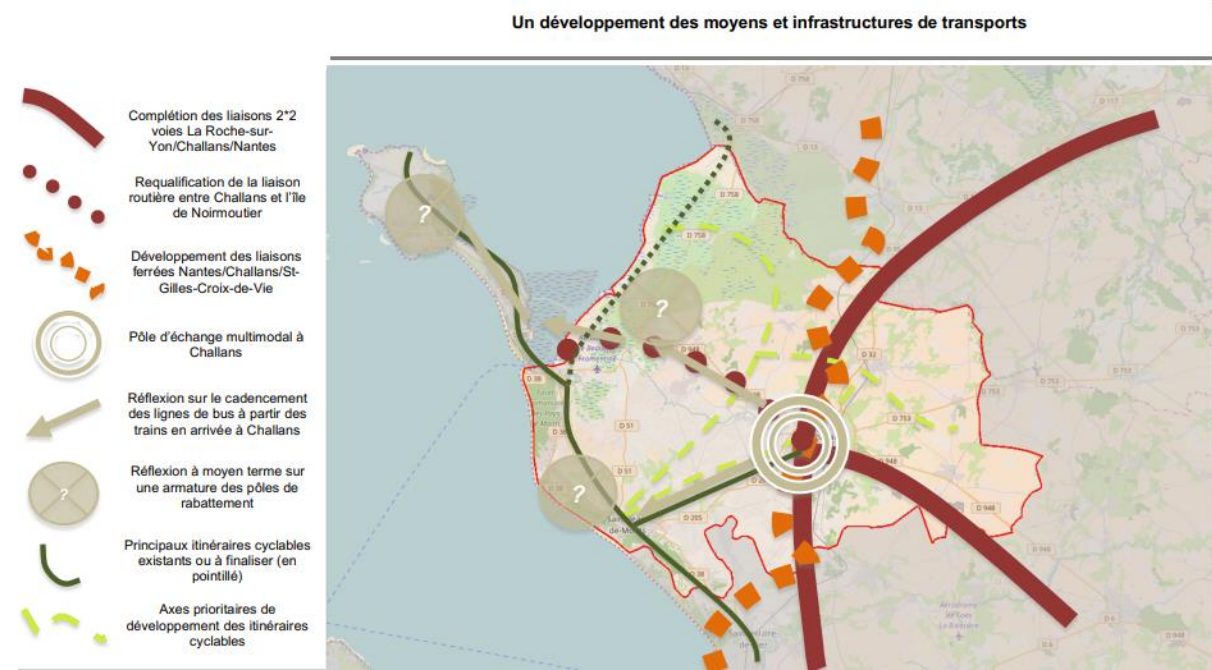
- La création de pôles d'échanges multimodaux sur les communes principales ;
- L'adéquation entre les horaires de bus et de TER ;
- L'extension ou la création de services de transports en commun internes au territoire et entre les deux communautés de communes ;
- La réouverture de haltes ferroviaires le long de la ligne Nantes <> Challans ;
- Travailler l'intermodalité autour des pôles d'échanges, notamment avec les modes actifs.

Un travail sur de nouvelles formes de mobilité est également envisagé, comprenant notamment :

- Le développement du covoiturage, par l'identification de nouvelles zones adaptés dans le cas de Challans Gois Communauté ;
- Le déploiement de véhicules publics électriques ou aux carburants alternatifs ;
- Le déploiement de bornes IRVE, GNV ou hydrogènes sur le territoire, la volonté de déployer un projet pilote de production et de station hydrogène étant également évoqué.

Concernant les modes actifs, les documents de planification existants intègrent :

- Des réserves foncières dans les PLU pour la création de voies vertes ;
- Du stationnement vélo sécurisé dans les pôles multimodaux, notamment la gare de Challans ;
- L'identification de schémas de principes de grands itinéraires cyclables, permettant de compléter les itinéraires de vélotourisme et d'assurer une colonne vertébrale pour la réalisation d'itinéraires de plus courtes distances à destination des déplacements du quotidien.



Source : SCOT Nord Ouest Vendée



2. Diagnostic

2.1 – Approche méthodologique

2.2 – Analyse du territoire

2.3 – Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 – Analyse de la demande de mobilité

2.5 – Synthèse du diagnostic



2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

2.5 - Synthèse du diagnostic

2.1 – Sources de données

L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses de l'offre de mobilité existante** sur le territoire de Challans Gois Communauté, **d'analyser l'organisation des mobilités** et **d'identifier les opportunités d'évolution** de celle-ci, tant sur le **volet de la mobilité générale que des mobilités actives**. Même si l'étude est menée de front pour les deux EPCI, ici n'est présenté que le diagnostic du territoire de Challans Gois Communauté.

Constituant **un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie de mobilité** cohérente à l'échelle du territoire, ce diagnostic est également un préalable à l'élaboration d'un schéma directeur des mobilités actives sur la Communauté de communes Challans Gois..

Cette première phase de diagnostic a été marquée par **différentes rencontres** auprès des acteurs du territoire, notamment les différentes communes de ce dernier. Ces rencontres ont été l'occasion d'**identifier les attentes** et les problématiques de mobilité spécifiques rencontrées sur un territoire vaste et aux caractéristiques variées.

Le diagnostic ici présenté se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil des communautés de communes : socio-économie, activités économiques, scolarité, lieux de vie, ...
- Analyse de l'offre de mobilité existante : état des lieux des services existants, de sa qualité au regard du territoire, difficultés, projets à venir et zones à enjeux, ...
- Analyses quantitative et qualitative de la demande de mobilité ;
- Retours des collectivités et premiers retours du public ;
- Mise en avant des premières orientations et propositions évoquées ;

Données et documents intégrés au diagnostic :

- **Recensement INSEE 2019** : population et emploi ;
- **Flux de mobilités INSEE 2017** : actifs et scolaires ;
- Les documents d'urbanisme et réglementaires transmis par les intercommunalités ;
- **Aléop** : GTFS et arrêts de bus ;
- Données intercommunales **Chall'en Bus** ;
- **Véloroutes** : France Vélo Tourisme ;
- **BD Topo** : ZAE, Pôles générateurs de déplacement, enseignement ;
- **DGFIP** : cadastre ;
- **INSEE** : base SIRENE ;
- **Etudes préexistantes** : **Potentiel des véloroutes en support de la mobilité quotidienne**, DREAL Pays de la Loire ;
- **Échanges** avec les communes et retours des **questionnaires** ;
- **Enquêtes** auprès des habitants et usagers ;
- **Fiches techniques** du CEREMA / France Mobilité ;
- **Échanges** avec les partenaires : Région, Département, SyDEV, DDTM, ASLO.



2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

2.5 - Synthèse du diagnostic

2.2.1 - Présentation du territoire

Éléments généraux

- Une Communauté de communes organisée autour du centre urbain et économique constitué par la commune de Challans et sa périphérie.
- Un espace majoritairement rural, parsemé de quelques taches urbaines aux contours assez diffus, caractérisé par son bocage et ses marais.
- Une part importante du territoire est constituée de marais, les agglomérations de Saint-Urbain et Bouin étant complètement isolées du reste du territoire communal par ces espaces.
- Un littoral peu urbanisé, à l'exception des ports du Bec et des Brochets.
- Une façade maritime soumise aux aléas climatiques et protégée par un réseau de digues.
- Un habitat essentiellement pavillonnaire.

Population

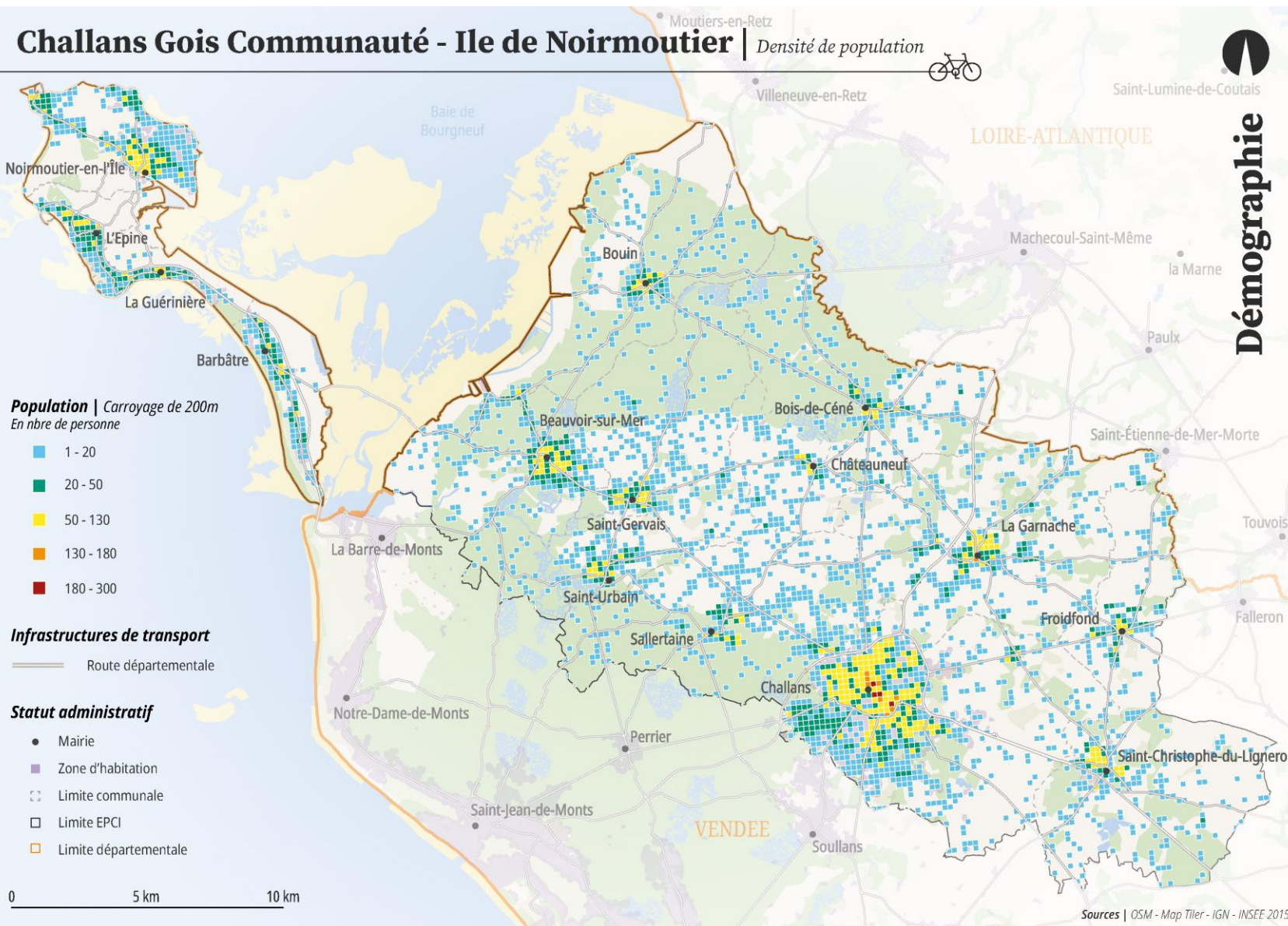
- 47 258 habitants – 11 communes
- Challans Gois Communauté connaît une très forte croissance (+**6,23%** entre 2013 et 2018).
- La structure de la population est marquée par différents éléments :
 - Un **vieillessement notable** entre 2013 et 2018, vieillissement étant amené à s'intensifier dans les années à venir.
 - **1/3 des habitants** ont plus de 60 ans sur le territoire.
 - Le **départ des populations jeunes** dans le cadre de leurs études ou de recherche de travail qualifié.
 - **Installation de ménages** employés dans les centres urbains à Challans Gois.



→ Cette structure de la population a plusieurs conséquences sur les mobilités. Le vieillissement de la population se traduisant par exemple par une limitation des possibilités de déplacements de cette dernière et donc un besoin accru de services locaux.

2.2.1 - Présentation du territoire

Challans Gois Communauté - Ile de Noirmoutier | Densité de population



Démographie

Population

La carte de la densité de population permet de se rendre compte des formes d'habitat de la population sur le territoire.

La communauté de communes de l'île de Noirmoutier connaît un étalement urbain limité, caractérisé par une nette séparation entre espaces habités et le reste du territoire, à l'exception de la commune de Noirmoutier-en-l'Île où l'on observe un desserrement de l'habitat pavillonnaire entre les zones agglomérées. La communauté de communes de Challans Gois Communauté connaît quant à elle un étalement urbain marqué, et ce, bien que moindre, y compris dans les marais, porté par les grands axes de circulation.

Cette carte permet également de situer les **espaces urbains proches** du territoire d'étude, qu'il s'agisse de :

- L'agglomération de Machecoul-Saint-Même au Nord,
- La bande littorale d'Océan-Marais de Monts, entre la Barre-de-Monts et Saint-Jean-de-Monts.

Bien qu'absentes de cette cartographie, les agglomérations de La Roche-sur-Yon et de Saint-Gilles-Croix-de-Vie complètent ce voisinage.

2.2.1 - Présentation du territoire

Infrastructures de transport à longue distance

Le territoire de Challans Gois Communauté présente des équipements d'envergure locale et départementale proposant ainsi une offre de mobilité circonscrite à une échelle peu étendue. Cependant, le territoire est situé à proximité de grandes infrastructures de transport nationales et internationales (LGV et aéroport). Alors que certaines offres de transports en commun sont compétitives en termes de temps par rapport à la voiture individuelle, d'autres itinéraires ne le sont pas.

- **Gare de Nantes-TGV :**

Temps de trajet en voiture : 1h de Challans,

Temps de trajet en train : 1h de Challans,

- **Gare de La Roche-sur-Yon :**

Temps de trajet en voiture : 35mn de Challans,

Temps de trajet en bus : 45mn de Challans,

- **Aéroport de Nantes Atlantique :**

Temps de trajet en voiture : 50mn de Challans,

Pas d'itinéraire direct en transport en commun depuis le territoire.

- **Infrastructures routières et autoroutières :**

A11 à Nantes, A83 à Montaigu.

Les déplacements entre les deux intercommunalités

- **Entre Challans et Noirmoutier-en-l'Île :**

Temps de trajet en voiture : 45 minutes,

Temps de trajet en bus : 1h25.



→ Challans Gois Communauté connaît une **très forte croissance démographique**, similaire aux dynamiques observées sur une large part de l'Ouest français. Une part non négligeable de cette croissance est portée par **l'installation de ménages travaillant sur les pôles urbains à proximité, voire l'agglomération de Nantes**. Cette croissance démographique, portée par l'installation de ménages actifs jeunes, traduit un **besoin à venir en équipements spécifiques pour les populations mineures**.

→ De même, une part de ce dynamisme d'éloignement des centres urbains est issu d'une **recherche d'un coût du foncier modéré**, synonyme d'installation d'une **population plus à risque**, notamment vis-à-vis du coût de l'énergie et de l'allongement des déplacements induits.

2.2.2 - Part modale des déplacements pendulaires

Des déplacements très largement en véhicule motorisé :

Type de déplacement	Challans Gois Communauté	Île de Noirmoutier	CCCG CCIN	Département de la Vendée	France
Pas de déplacement	5,2	5,2	5,2	4,9	4,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	2,9	5,8	4,3	3,6	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,1	7,1	4,6	2	2,3
Deux-roues motorisé	1,5	3,2	2,3	1,5	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	87,5	77,6	82,5	86,4	70,4
Transports en commun	1,1	1,2	1,15	1,6	15,2

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP, 2018)

La typologie de déplacement sur le territoire de Challans Gois Communauté et de l'Île de Noirmoutier se rapproche des valeurs du département. Néanmoins, la voiture occupe 10% de plus des déplacements sur la CCCG que sur la CCIN. De plus, une plus grande pratique du vélo sur l'Île de Noirmoutier s'observe, due notamment à ses nombreuses voies cyclables sur le territoire. Enfin, les transports en commun ne sont quant à eux **que très peu utilisés** par la population.

→ Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la communauté de communes.





2.2.3 - Etablissements scolaires et déplacements associés



Nombre d'habitants scolarisés – y compris les habitants de la Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier: **10 337** (INSEE, RP 2018).

Toutes les communes possèdent au moins un établissement primaire, les collèges et les lycées ne sont cependant situés que sur les communes de Challans.

Nous ne trouvons d'ailleurs des lycées proches du territoire qu'à Machecoul et Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Cette faiblesse de l'offre implique donc de très longs trajets.

La desserte des établissements secondaires est assurée par des services spécifiques portés par Aléop (région Pays de la Loire).



2.2.3 - Etablissements scolaires et déplacements associés : Les flux domicile/études

Flux internes (INSEE, RP 2018) :

Trajet	Flux
La Garnache → Challans	523
Sallertaine → Challans	255
Bois-de-Céné → Challans	170
Saint-Gervais → Challans	170

Total des flux internes : 1 841

Flux internes aux communes

- Challans : 3 042,
- La Garnache : 484,
- Sallertaine : 267,
- Saint-Christophe-du-Ligneron : 261,
- Saint-Gervais : 260.

→ Sur Challans Gois Communauté, la polarisation par Challans se retrouve, bien que les flux internes aux communes, à destination des établissements du primaire soient notables également.

→ S'il existe aujourd'hui une réponse à ces flux par le réseau de services spéciaux scolaires d'Aléop, une part non négligeable de ces derniers, notamment en primaire, est effectuée en voiture. Un travail de communication et de promotion de l'accès aux écoles à vélo ou à pied auprès des enfants et des parents semble donc pertinent, en sachant que le dispositif Savoir Rouler à Vélo est généralisée.

Flux externes vers l'Île de Noirmoutier :

Trajet	Flux
Challans → Noirmoutier-en-l'Île	50
Beauvoir-sur-Mer → La Guérinière	10
Beauvoir-sur-Mer → Noirmoutier-en-l'Île	5

Flux sortants :

Trajet	Flux
Challans → La Roche-sur-Yon	248
Challans → Nantes	104
Bois-de-Céné → Machecoul-Saint-Même	75
Beauvoir-sur-Mer → St-Jean-de-Monts	65

Flux entrants :

Trajet	Flux
Soullans → Challans	315
St-Hilaire-de-Riez → Challans	202
St-Jean-de-Monts → Challans	195
St-Gilles-Croix-de-Vie → Challans	102

Total des flux sortants : 1 859

Total des flux entrants : 2 217

Le premier élément ressortant de l'analyse des flux avec les territoires voisins vient de la forte attraction de Challans sur ces derniers. Cependant, l'offre de transport en commun et des services spéciaux scolaire ne permet pas de répondre de manière efficace à ces flux vers Challans.

Les flux sortants se font avant tout à destination de La Roche-sur-Yon ainsi que de la Loire-Atlantique. Ces dernières destinations sont desservies par le TER et les lignes de bus dont le Vendexpress depuis Challans.

Un travail de **mise en connexion des transports en commun fréquents** (TER / Vendexpress / Lignes 12 et 13) semble nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements des étudiants entre le territoire et les destinations voisines.

Il est également à noter que la présence d'un enseignement privé à Palluau attire un nombre substantiel d'élèves de l'Est de Challans Gois Communauté.

2.2.4 – Zones d'emploi et d'activité et déplacements associés



Le territoire compte près de **18 165 emplois** sur le territoire en 2019, **soit + 0,84% depuis 2013**. Plusieurs ZAE d'importance sont recensées sur le territoire :

- ZI Le Vendéopôle du Pays Challandais, Bois-de-Céné,
- ZI Le Parc d'Activités du Bois David, Challans,
- ZI Le Parc d'Activités des Judices, Challans,
- ZI Le Parc d'Activités des Terres Noires, La Garnache
- ZA Le Parc Tertiaire du Pôle Activ'Océan, Challans,
- ZAE de Sallertaine.

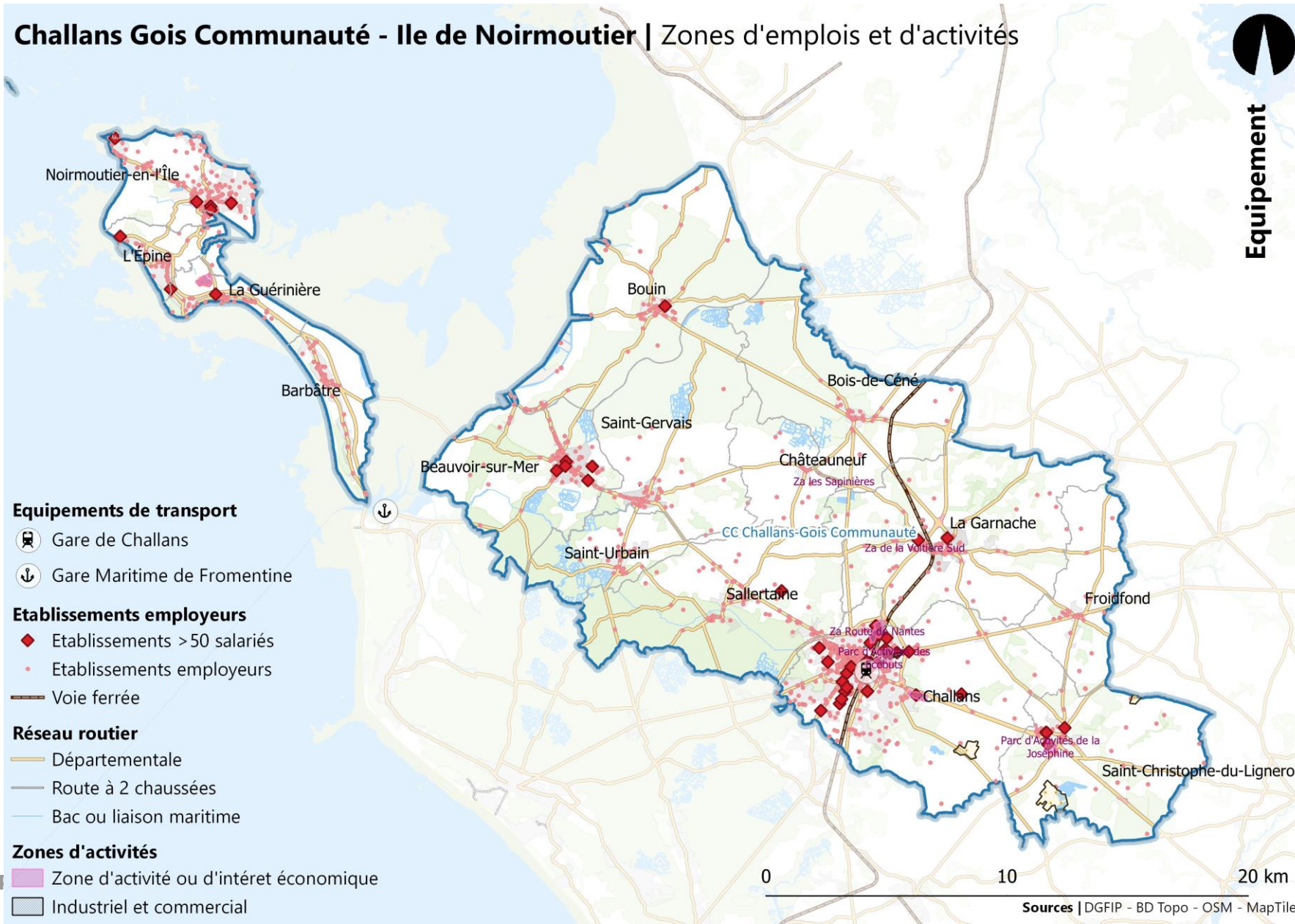
L'**Indice de Concentration de l'Emploi** (ICE)*, qui permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou résidentielle d'un territoire, en 2018 la moyenne nationale est de 98,7% (INSEE). Cet indice est un ratio du nombre d'emplois par rapport au nombre d'actifs occupés, et s'élève à **95,9% sur la CC de Challans Gois**.

Autre indicateur important, le **lieu de travail des actifs sur la commune** : **37,6 % des actifs de la CC de Challans Gois** travaillent dans leur commune de résidence,

Loin de se limiter à un rôle essentiellement résidentiel, Challans Gois Communauté est ainsi un pôle d'emploi et d'activité important, source de nombreux flux de personnes et de marchandises.

De plus, une majorité des actifs ne travaille donc pas sur sa commune de résidence, les opportunités de report modal vers le vélo et les modes actifs sont donc limitées aux cas des salariés travaillant dans des espaces urbanisés proches de Challans.

2.2.4 - Zones d'emploi et d'activité et déplacements associés

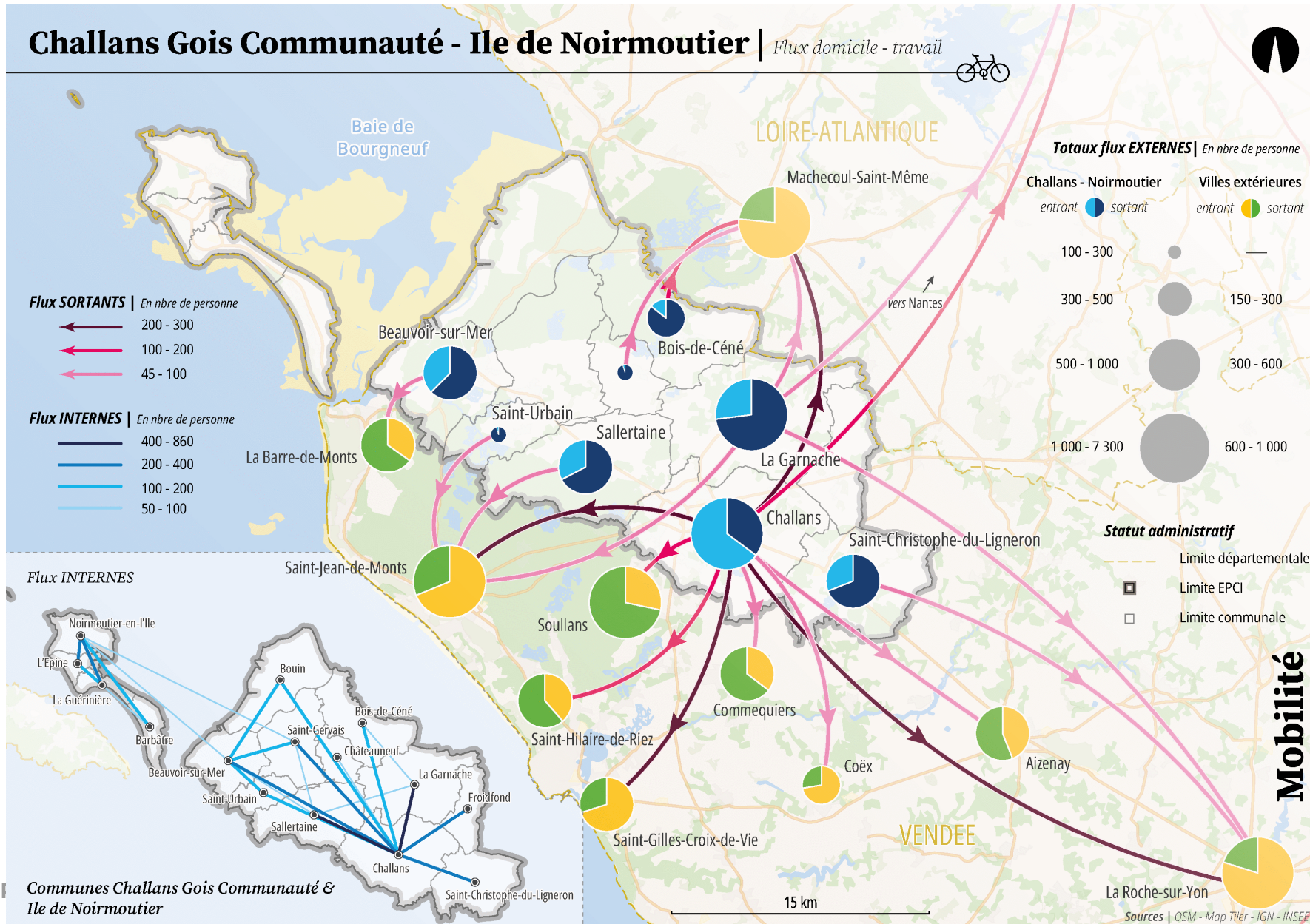


Les zones d'emploi sur le territoire se concentrent dans les zones d'activité de ce dernier et les centres des communes de Challans et, dans une moindre mesure, de Beauvoir-sur-Mer.

Les nombreuses zones d'activité comptant plusieurs entreprises de plus de 50 salariés offrent la possibilité d'envisager d'accompagner ces dernières dans la réalisation de Plans de Mobilité Inter-Entreprises.

Les zones d'activité souffrent cependant d'un isolement relatif avec les zones d'habitation, que ce soit en raison de l'éloignement ou de phénomènes de frontières, expliquant la part modale majoritaire des véhicules individuels dans les déplacements pendulaires. Phénomène également couplé à un isolement des communes et des distances à parcourir entre ces dernières.

2.2.4 - Zones d'emploi et d'activité et déplacements associés - Flux pendulaires sortants



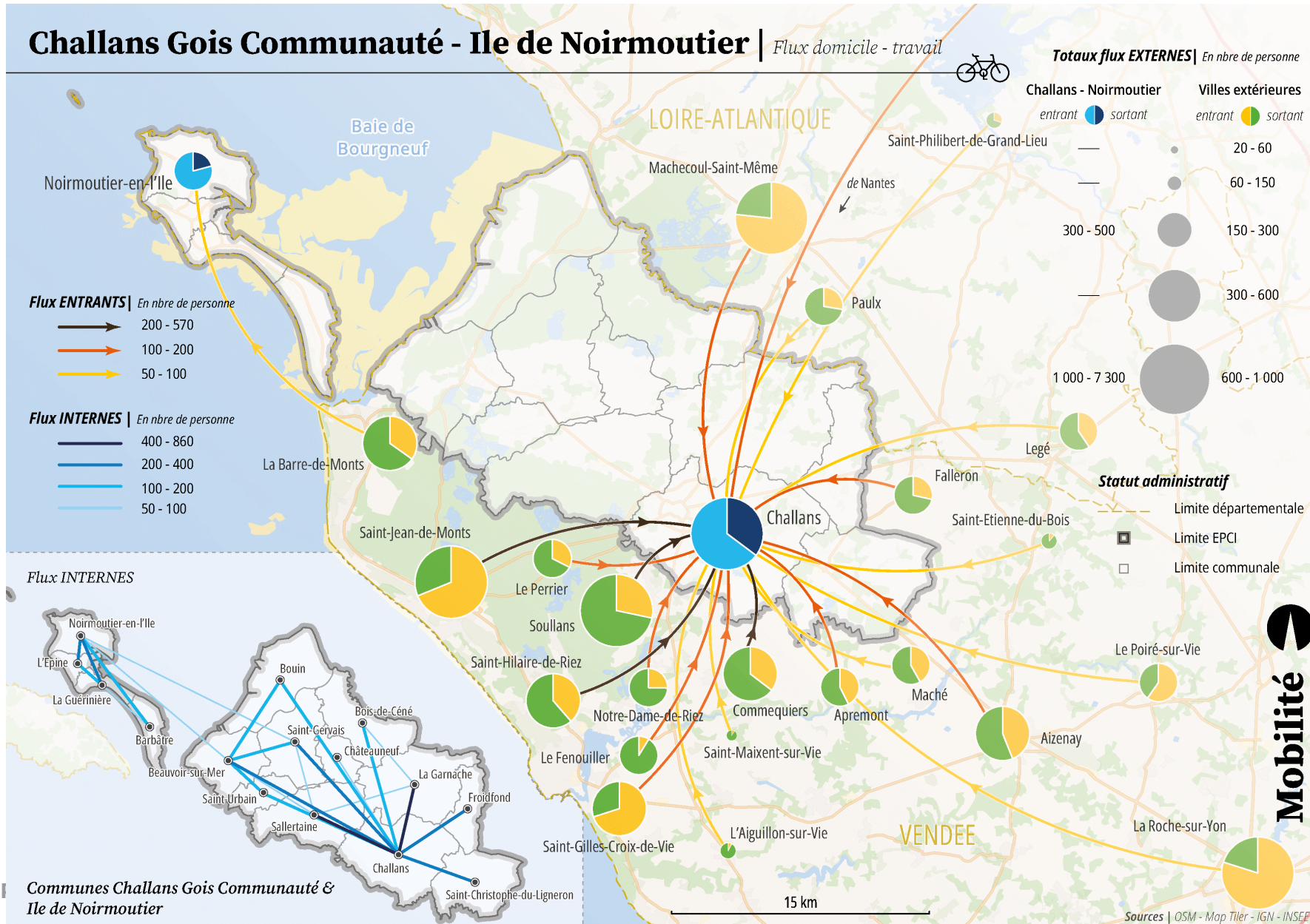
Trajet	Flux
Challans → Saint-Jean-de-Monts	292
Challans → Saint-Gilles-Croix-de-Vie	236
Challans → La Roche-sur-Yon	219

Challans → Machecoul-Saint-Même 206

Total flux sortants Challans Gois Communauté : 6 276

Mobilité

2.2.4 - Zones d'emploi et d'activité et déplacements associés - Flux pendulaires entrants



Trajet	Flux
Soullans → Challans	565
Saint-Hilaire-de-Riez → Challans	268
Saint-Jean-de-Monts → Challans	224
Commequiers → Challans	201
Total flux entrants Challans Gois Communauté :	5 900

2.2.4 – Zones d’emploi et d’activité et déplacements associés – Synthèse des flux pendulaires entrants

Flux internes au territoire

Trajet	Flux
Challans <> La Garnache	858
Challans <> Sallertaine	534
Challans <> Saint-Christophe-du-Ligneron	377
Challans <> Froidfond	326
Beauvoir-sur-Mer <> Challans	257
Challans <> Saint-Gervais	221
Bois-de-Céné <> Challans	200

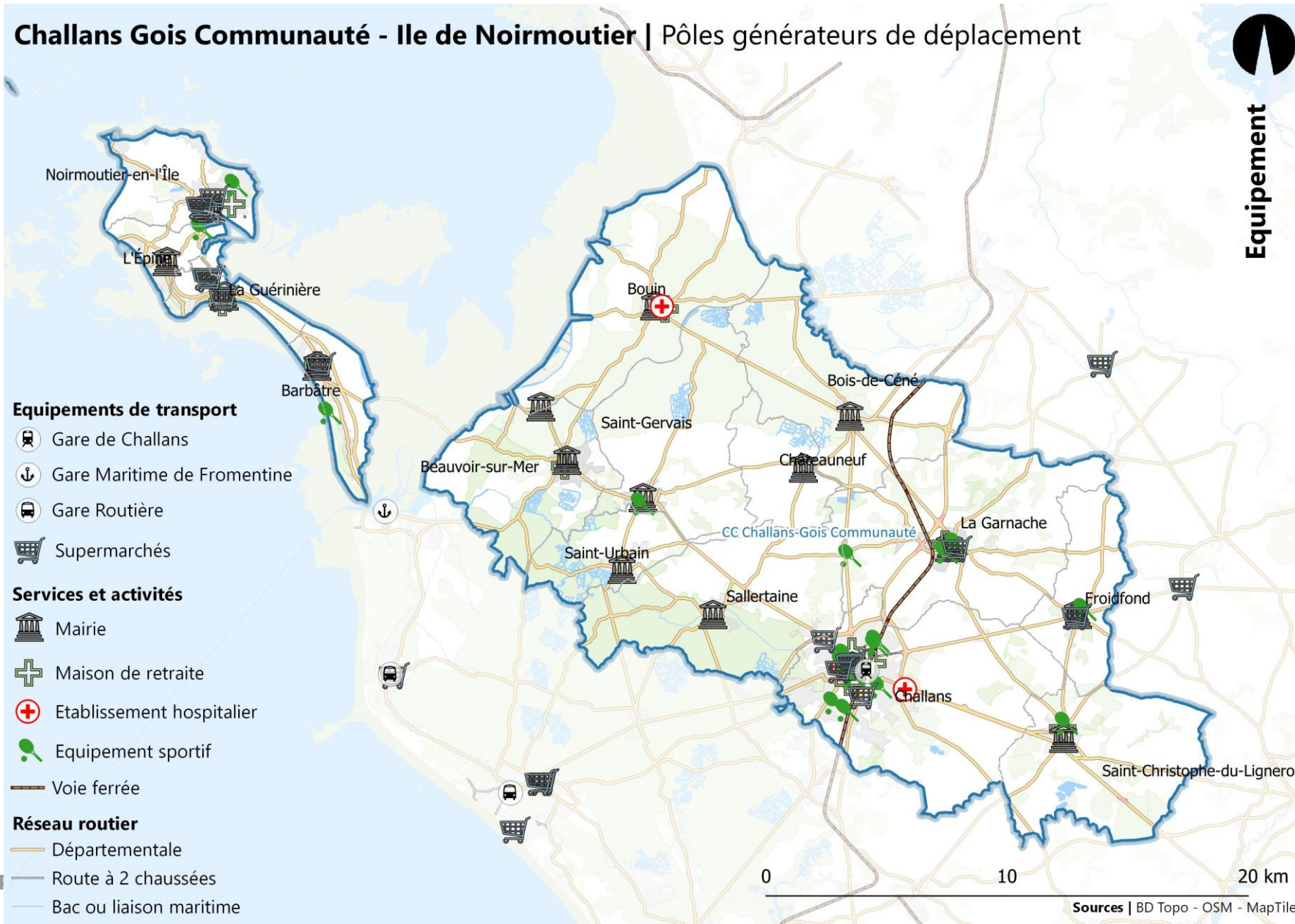
Total des flux internes (entre communes de l’EPCI) :
2 773

Les flux internes aux communes

- Challans : 4 233,
- Beauvoir-sur-Mer : 582,
- La Garnache : 560,
- Bouin : 385.

- ➔ Challans Gois Communauté est marqué par d’importants flux entrant en raison de la forte concentration d’emploi.
- ➔ Une immense majorité des déplacements se font en véhicule motorisé et la part modale des transports en commun reste anecdotique avec en moyenne 1,1%.
- ➔ Les cartes précédentes permettent de mettre en avant les éléments suivants dans l’organisation des flux pendulaires sur et autour du territoire :
 - Les **flux internes à Challans Gois Communauté sont polarisés par Challans** qui concentre l’essentiel de ces derniers, bien que des polarités secondaires apparaissent,
 - L’île de Noirmoutier accueille pour une partie des salariés de Challans Gois Communauté, sur un **axe St-Gervais <> Beauvoir <> La Barre-de-Monts <> Noirmoutier**,
 - Les **flux sortants** les plus importants depuis Challans Gois Communauté sont à destination des **pôles urbains alentour** ainsi que de la **métropole nantaise**,
 - La majorité des salariés **entrant sur le territoire sont à destination de Challans** et en premier lieu issus des communes proches ou limitrophes.

2.2.5 - Pôles générateurs de déplacements



Outre les zones d'emplois, différents équipements du territoire sont sources de déplacements, qu'il s'agisse de loisirs, d'accès aux services de santé ou administratifs ou de l'offre commerciale.

L'offre commerciale est essentiellement située dans de grands centres commerciaux :

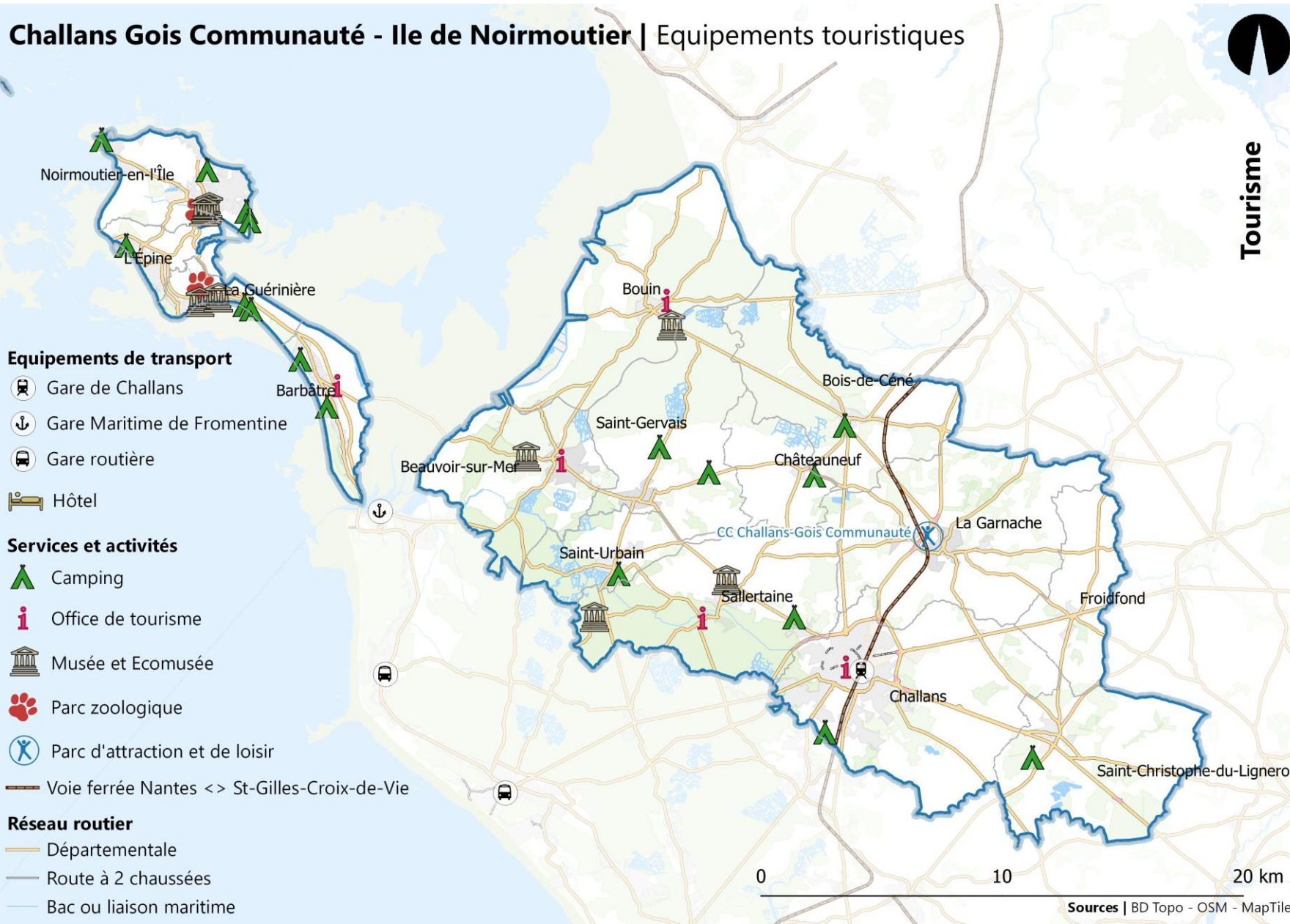
- Leclerc et Hyper U à Challans,
- Intermarché à Beauvoir-sur-Mer et Challans,
- Super U à Beauvoir-sur-Mer et Challans.

Nous retrouvons également dans ces zones commerciales la majorité de l'offre spécialisée (habillement, sport, maison, ...). Les déplacements commerciaux sont donc réalisés dans leur très grande majorité en véhicules individuels.

Les établissements sportifs sont principalement situés à proximité des zones urbanisées bien que souffrant d'une desserte parfois inadaptée, notamment concernant les déplacements extrascolaires des jeunes.

Le territoire est maillé par trois hôpitaux permettant d'assurer un accès aux soins en moins de 25 minutes pour la totalité de la population.

2.2.6 - Le tourisme, une industrie de premier ordre pour le territoire



Hébergement touristique :

- Résidences secondaires : 1 700
- Capacité hôtelière : 217
- Emplacement de Camping : 1 005

Le territoire, à l'image du littoral Vendéen, est fortement attractif, avec des sites reconnus en France et en Europe tels que le passage du Gois.

Cette pression touristique se traduit par une saturation du réseau routier.

Cette augmentation de la population implique également une augmentation du transport de marchandises, encombrant d'autant plus le réseau routier.



2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

2.5 - Synthèse du diagnostic

2.3.1 – Réseau et trafic routiers

Le territoire étudié ne compte pas d'infrastructures autoroutières ni de nationale mais est structuré par des routes départementales d'importance (dont 2x2 voies) permettant l'accès aux pôles urbains alentours depuis ce dernier.

La **RD 948** relie La Roche-sur-Yon à Beauvoir-sur-Mer en passant par Challans, St-Christophe-du-Ligneron et St-Gervais. En 2x2 voies sur la portion Challans < > La-Roche-sur-Yon.

La **RD 32** permet de relier Challans à Nantes et Machecoul et est également en 2x2 voies entre Challans et Bois-de-Céné.

Ces deux infrastructures se rejoignent au niveau du contournement Nord de Challans et organisent la majorité des flux intercommunaux observés. Les départementales secondaires permettent l'accès aux communes non desservies par les deux infrastructures principales ou entre les communes.

Les infrastructures routières connaissent un trafic quotidien important du fait des flux pendulaires entre les communautés de communes et leurs territoires limitrophes.

Motorisations alternatives

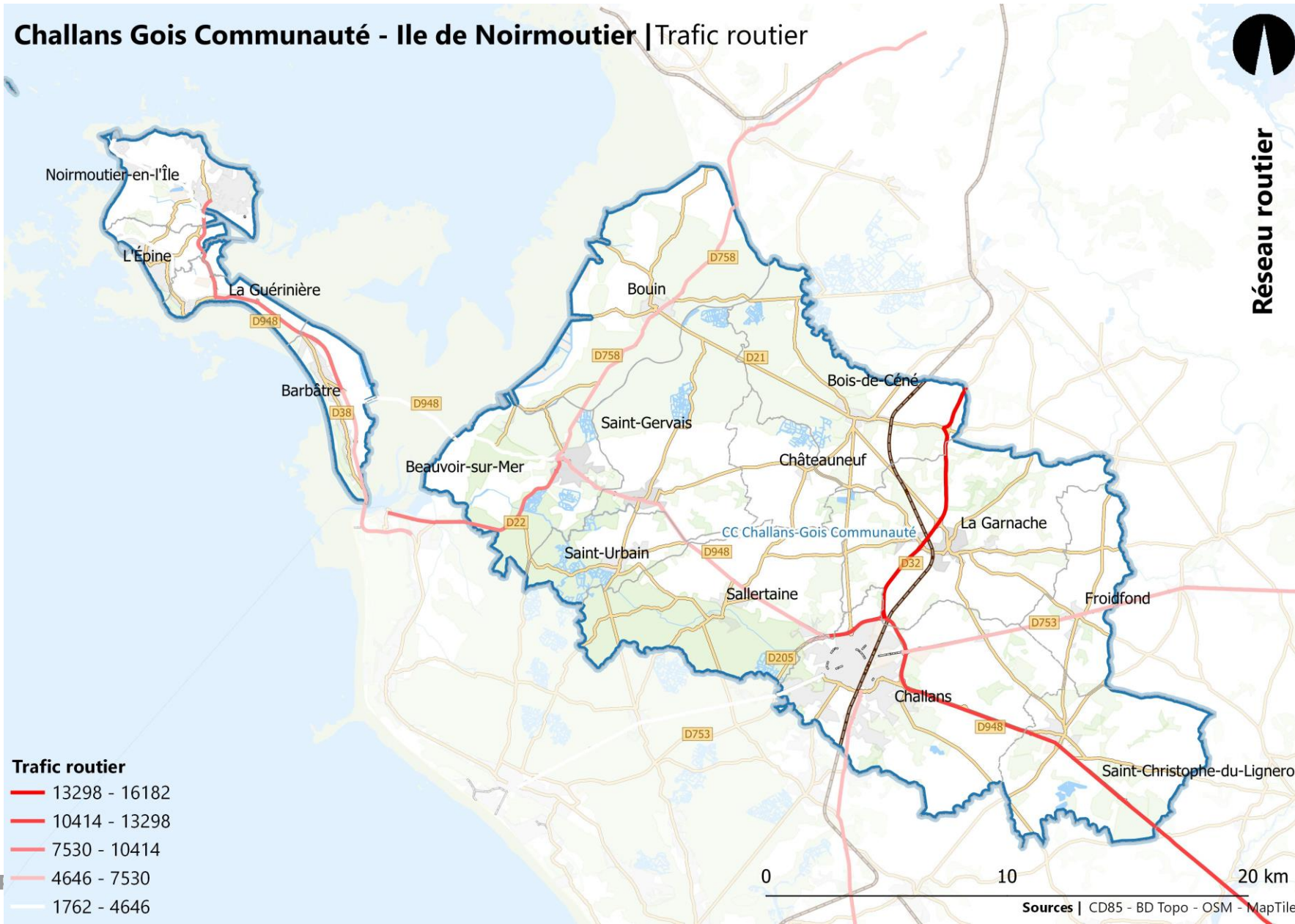
Nous trouvons 6 bornes de recharge pour véhicules électriques à Challans Gois Communauté.

Une station de recharge GNV est également présente à Challans.

3,4% des répondants à l'enquête indiquent posséder un véhicule électrique.



2.3.1 - Réseau et trafic routiers



Les données de trafic routier présentées ici datent des campagnes de relevés de 2016 proposées par la DREAL Pays de la Loire ou le Département de la Vendée. Bien qu'incomplètes, il manque notamment l'axe Froidfond – Saint-Christophe-du-Ligneron – Saint-Gilles, ces données permettent de mettre en avant plusieurs points.

Outre les grands axes à chaussée séparée que sont la RD948 vers La Roche-sur-Yon et la RD32 vers Nantes et Machecoul, de nombreux points noirs peuvent apparaître sur le réseau en raison du trafic routier. Il s'agit notamment de :

- La **RD948** entre Challans et Beauvoir-sur-Mer, en raison du trafic généré dans les bourgs traversés et la connexion au contournement de Challans,
- La **RD22** entre Beauvoir-sur-Mer et La Barre-de-Monts voit un trafic important, source de ralentissements pour les habitants se rendant entre les deux communautés de communes dans leur déplacement de tous les jours et ne peut accueillir de circulations cyclables en l'état,

2.3.1 - Réseau et trafic routiers - Accidentologie



L'étude de l'accidentologie sur le territoire fait ressortir différents points :

- La **majorité** des accidents ont lieu dans les **centres**,
- Les accidents les **plus graves** sont observés sur **départementale** et entre les communes, là où les **vitesse**s sont les plus importantes,
- L'accidentologie à vélo est **relativement faible**.



2.3.2 - Transport public local et transport solidaire



Chall'en Bus

Navette locale **gratuite, interne** à la commune de Challans en **4 circuits**. Circulation les **mardi et vendredi matins**, ainsi que les **mercredi et samedi après-midis**.

Transport solidaire

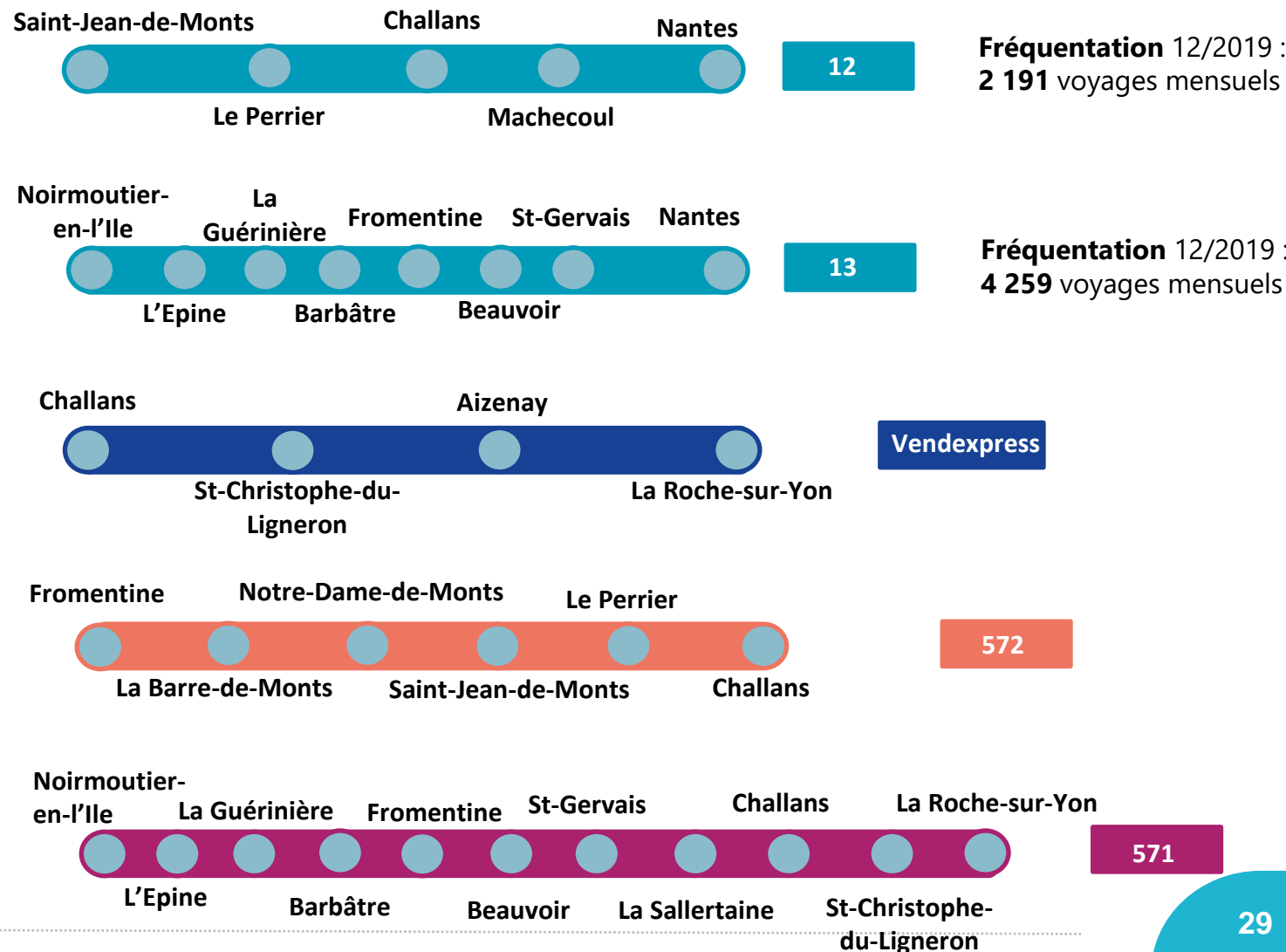
Toutes les communes de Challans Gois Communauté sont couvertes par des services de transport solidaire, que ces derniers soient gérés par le CCAS de la commune de Sallertaine, en commun par plusieurs communes ou des associations telles que : LG Solicar à la Garnache (association de transport solidaire pour séniors facilitant notamment l'accès aux soins), Croix-Rouge Française : Unité locale de Challans (transport pour séniors au tarif de 4€) ou En voiture Simone.

Transport régulier interurbain

Différentes lignes de transport interurbain organisées par la Région Pays de la Loire desservent les principaux pôles urbains et d'échanges identifiés lors du diagnostic. Cependant, le recours aux transports en commun reste extrêmement marginal, plusieurs facteurs dans l'organisation des lignes de transport en commun peuvent expliquer ce phénomène.

- Le **coût des lignes de transport régulier n'est pas compétitif avec le transport automobile pour les personnes non abonnées** sur les lignes 12 et 13 : 12,4€ pour Nantes<>Challans.
- Le **temps de trajet est également peu compétitif** vis-à-vis de l'automobile.

L'emport de vélos est possible sur réservation pour les lignes 11, 12 et 13 du réseau Aléop (6 emplacements disponibles).



2.3.3 – Transport ferroviaire

Nous ne trouvons qu'une gare sur le territoire d'étude, sur la commune de Challans. La fréquentation de la gare s'élève à **118 681 voyageurs en 2020** (179 357 en 2019).

Cette dernière est desservie par service TER uniquement, sur la **ligne 11** Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Fréquence :

- 11 trains par jour dans le sens Nantes → Saint-Gilles, dont 4 entre 16h15 et 18h18,
- 11 trains par jour dans le sens Saint-Gilles-Croix-de-Vie → Nantes, dont 4 entre 05h56 et 07h49.

Le coût du trajet adulte, sans réduction ni abonnement, est de :

- 12,4€ pour le trajet Challans <> Nantes,
- 5,6€ pour le trajet Challans <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Ligne 11:



La ligne TER offre un **potentiel touristique** certain pour le territoire, permettant de faciliter l'accès aux plages de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Bien que le matériel roulant actuel (AGC X 76500) n'ait qu'une capacité d'emport vélo limitée : 6 points d'attaches verticaux. Tout autre vélo devant être stocké dans les couloirs et plateformes, une intermodalité accrue de ce type est synonyme d'encombrement des rames et de perte de performance dans l'exploitation.

St-Gilles

17 min

Challans

55 min

Nantes



11

2.3.4 – Covoiturage

La Région Pays-de-la-Loire a fait du covoiturage un axe important du développement de mobilités alternatives à l'autosolisme. La région **subventionne** ainsi les trajets de plus de 5km réalisés en **covoiturage**, l'utilisateur n'ayant à payer **que 0,5€/trajet** pour ses déplacements du quotidien.

La **pratique** sur le territoire semble cependant avant tout **informelle** et peu organisée ou étudiée, les enquêtes auprès du public et des collectivités mettant en avant la **méconnaissance** de ce **dispositif** ou des **applications dédiées** au covoiturage pour les déplacements pendulaires.

Le département de la Vendée a **matérialisé** plusieurs **aires de covoiturage** sur le territoire, mais l'**utilisation** de ces dernières n'apparaît **pas** comme **systematique** et des alternatives comme les parkings de commerces leurs sont parfois préférées. On dénombre **11 aires de covoiturage sur le territoire de Challans Gois Communauté**.

Au regard du nombre **de déplacements réalisés en véhicule motorisé** sur le territoire et des **grands axes routiers identifiés** (départementales), **le développement de cette solution permettrait de répondre à des besoins de déplacements tant en interne, mais aussi vers l'extérieur du territoire.**

Au-delà de la création de nouvelles aires, une réflexion sur l'installation de ces dernières est nécessaire : leur matérialisation à proximité d'autres services de mobilité (transports en commun, stationnement vélo, stationnement automobile) est à prioriser.

Trafic covoiturage (en nombre total de passagers) enregistré au *Registre de preuve de covoiturage* :

- **1^{er} trimestre 2022 :**
- CC Noirmoutier <> CC Challans : 160,
- CC Challans <> CC Océan Marais de Monts : 38,
- CC Challans <> CC Saint-Gilles-Croix-de-Vie : 87,
- CC Challans <> CA La Roche-sur-Yon : 661,
- CC Challans <> CC Vie et Boulogne : 114,
- CC Challans <> CC Grand Lieu : 106,
- CC Challans <> Nantes Métropole : 273.



2.3.5 – Infrastructures cyclables

Un **grand nombre de voies vertes** existent sur le territoire, cependant les **aménagement cyclables sont limités** dans le centre des communes et autour des pôles de déplacements pendulaires, vestiges de la priorité donnée au vélotourisme et non au vélo du quotidien.

Les points de comptages enregistrent une moyenne de 15 vélos/jour sur Challans Gois.

L'Eurovéloroute, dite « Véloodyssée », traverse l'Ouest de Challans Gois Communauté sur les communes de Beauvoir-sur-Mer et de Bouin.

Les boucles cyclables départementales sur le territoire :

- Boucle des Chevreuils (11,7 km) à Froidfond,
- Boucle des Éoliennes (10 km) à La Garnache,
- Boucle de la chaussée du Marconnais (38,5 km) à Sallertaine,
- Boucle du Ligneron (23 km) à Saint-Christophe-du-Ligneron,
- Boucle du Marais et Dignes (16,5 km) à Bouin.



Challans Gois Communauté recense aujourd'hui une bonne offre de locations de vélos sur son territoire, en raison notamment de l'attrait touristique du territoire.

L'offre sur le territoire est la suivante :

- **Sur la commune de Bouin** : Atelier AS Cycles Réparation, Vente et location de VTT
- **Sur la commune de Sallertaine** : La Route du Sel, location de vélos de route ou VTT



Ces équipements peuvent être complétés par la mise en place de bornes de réparation à destination de l'ensemble des publics cyclistes : quotidiens, loisirs, touristes, ... Ces solutions seront à développer dans les actions envisagées pour les deux communautés de communes, en lien avec les besoins de déplacements locaux.

Il s'agira également **d'identifier les lieux pertinents** pour la mise en place d'une offre de location vélo longue ou courte durée et de réparation adaptée à la pratique sur le territoire. Une première analyse pourrait fixer **les communes de la CC de Challans Gois touristiquement attractives** comme lieux propices au développement d'une telle offre, notamment au regard de leur fonction **de pôles de rabattement** des actifs. L'Office de tourisme pourrait également se voir doté d'une station de gonflage et de réparation.



2.3.5 - Infrastructures cyclables : les véloroutes



Les véloroutes et voies vertes de Challans Gois Communauté constituent une armature sécurisée sur laquelle peuvent venir se greffer et se connecter les aménagements futurs.

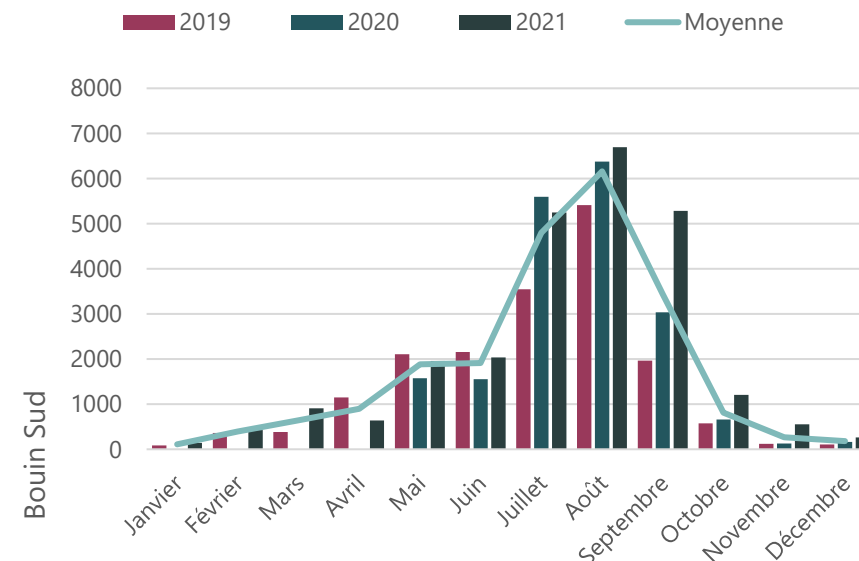
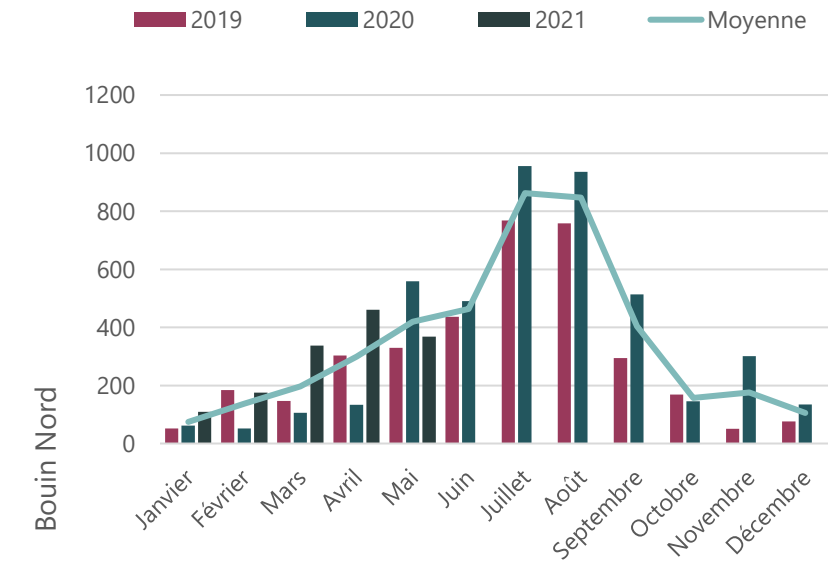
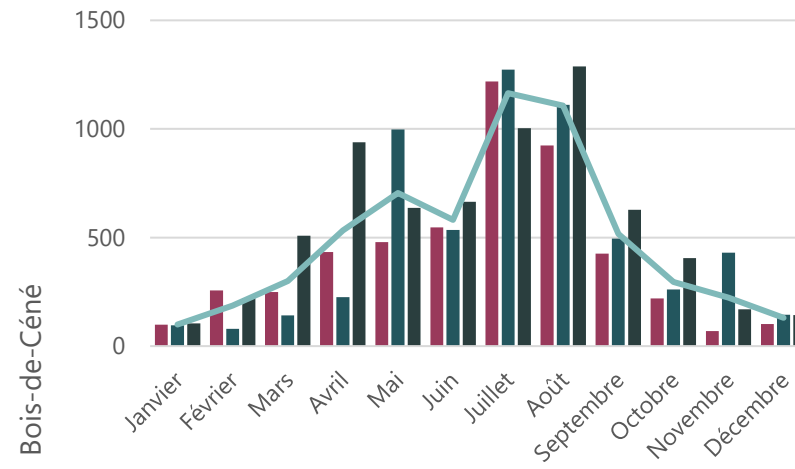
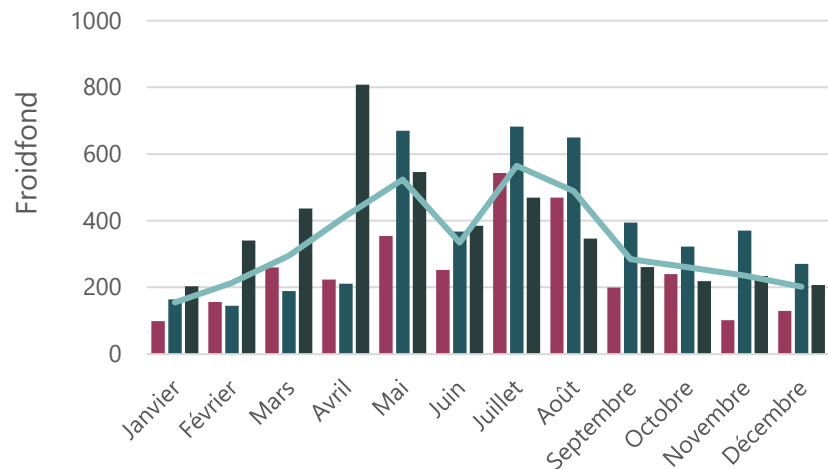
Si la Véloodyssée connaît une très forte saisonnalité dans son utilisation, les autres pistes cyclables de Challans Gois Communauté sont utilisées de façon plus uniforme à l'année.

Cette situation traduit finalement les opportunités d'utilisation de ces voies vertes dans les mobilités du quotidien : il s'agit d'utiliser des portions de ces axes pour des déplacements locaux entre les communes et la ville-centre. Les déplacements pendulaires à plus longue distance, vers les pôles urbains proches ou entre les deux communautés de communes, doivent se faire par d'autres formes de mobilités.





2.3.5 – Infrastructures cyclables : circulations cyclables



Le réseau de compteurs sur Challans Gois Communauté permet de faire ressortir un ensemble de tendances dans la pratique cyclable :

- L'utilisation du vélo se concentre sur la période estivale, portée en partie par la fréquentation touristique,
- L'utilisation hors-saison tend cependant à augmenter, notamment sur les compteurs n'étant pas situés sur l'EV1 – "Véلودyssée",
- Le compteur de Bouin Sud, situé sur l'EV1 enregistre la plus forte fréquentation estivale, témoignant de l'importance de la pratique cyclable touristique.

Bien que le réseau cyclable actuel soit avant tout à vocation touristique, vocation confirmée par les données de fréquentation, il existe un réel potentiel de développement du réseau utilitaire. Notamment dans une logique en étoile vers Challans depuis Froidfond, de Bois-de-Céné à la Garnache ou entre Bouin et Beauvoir-sur-Mer.

2.3.5 – Infrastructures cyclables : circulations cyclables

Challans Gois Communauté - Ile de Noirmoutier | Aménagements cyclables



Les aménagements cyclables intercommunaux trouvés sur le territoire sont avant tout à vocation touristique et ne permettent pas de relier toutes les communes par les itinéraires les plus directs.

De nombreux aménagements sont situés à l'intérieur des communes, à l'image de Challans, pouvant permettre de supporter un accroissement de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien.

Ces aménagements peuvent cependant souffrir de points noirs liés à des discontinuités dans le parcours ou de dimensionnement, un relevé des points noirs et des solutions préconisées pour chacun d'entre eux a été effectué sur la communauté de communes de Challans Gois.

2.3.6 – Synthèse de l’offre de mobilité

Nous observons une offre de mobilité déjà conséquente, entre les services de transport en commun ferrés et routiers, les services ponctuels en saison estivale, les différentes formes de transport solidaire ainsi que les différentes infrastructures cyclables déjà existantes.

Des solutions innovantes, bien qu’à l’utilisation toujours balbutiante existaient également, à l’image de l’autopartage qui était proposé en gare de Challans. Des pratiques comme le covoiturage tendent à se développer, portées par les actions régionales et des facteurs extérieurs (contexte économique, cout du carburant,...).

Bien que les déplacements des habitants au quotidien tendent à s’effectuer sur de longues distances, l’offre existante comporte d’importants potentiels, qu’il s’agisse des déplacements internes, avec la CC de l’Île de Noirmoutier ou vers les pôles extérieurs de Nantes et de La Roche-sur-Yon.

Bien que l’offre de mobilité existante soit aujourd’hui conséquente et variée, différents axes d’amélioration peuvent être identifiés :

- Promotion de l’usage du vélo dans un objectif de déplacement du quotidien et plus simplement à objet touristique,
- Dimensionnement des offres de transport local pour un usage domicile/travail et domicile/études de la population,
- Accompagnement de la pratique du covoiturage dans un usage quotidien vers les agglomérations de Nantes et de La Roche-sur-Yon mais également pour les déplacements sur un axe Challans – Noirmoutier,
- Mise en accessibilité des arrêts de transport en commun, notamment du *Vendexpress* ou des lignes vers Nantes,
- Promouvoir l’offre de transport régulière comme alternative à l’autosolisme dans les déplacements pendulaires,
- Favoriser le recours aux modes actifs dans les déplacements de courte distance.





2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

2.5 - Synthèse du diagnostic

INTRODUCTION



30/68

% Hommes - Femmes

64%

Entre
30 et 60 ans

25%

Entre
60 et 75 ans

LIEUX DE RÉSIDENCE :

57%

Challans

5%

Bois-de-Céné

9%

La Garnache

7%

Sallertaine



1128

Participants

A VÉLO

85%

Des répondants
disposent d'au moins 1
vélo au sein du foyer



61%

ne prévoient
aucun achat

14%

n'en possèdent pas

21%

envisagent un
achat de VAE

32% n'en n'ont pas l'utilité

20% « c'est une situation temporaire »

31% ont une impossibilité d'utilisation

QUELS TYPES DE TRAJETS À VÉLO ?

- 1- Loisirs (85%)
- 2- Déplacements utilitaires (29%)
- 3- Pratique sportive (19%)
- 4- Déplacements domicile/travail (12%)



EN VOITURE

Quelles motorisations ?

75%

Diesel

49%

Essence

6%

Hybride

3%

Electrique

91%

Des répondants disposent
d'au moins 1 voiture au
sein du foyer



Utilisation du véhicule :

89%

Déplacements
utilitaires

70%

Départs en
vacances

62%

Déplacements
domicile/travail



Entre

1000 et 2500 €

La somme dépensée (estimée)
chaque année par 30% répondants
pour le coût de leurs véhicules

HABITUDES DE DÉPLACEMENT

46%
Dans une ou plusieurs commune(s) proche(s)



72%
La commune de **résidence**



DESTINATIONS QUOTIDIENNES

59%
Une autre commune de **Challans Gois Communauté**

MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS UTILISÉ AU QUOTIDIEN :



44%

Ne connaissent pas l'offre de transport en commun existant dans la Communauté des communes



59%

Ne sont pas intéressés pour effectuer leur trajet quotidien en covoiturage ou par cette solution de déplacement



DOMICILE-TRAVAIL



37%
Des répondants travaillent dans leur commune de résidence

34%
Dans une commune proche

31%
Dans la communauté de communes

68%
Des salariés ne disposent pas, ou ne sont pas au courant, des politiques alternatives à l'autosolisme mise en place par leur employeur

Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL

52%
Moins de 15 minutes

21%
Plus de 30 minutes



La priorité, en termes de mobilité, est de :



Permettre à tous de se déplacer



Se déplacer en sécurité



Diminuer l'impact écologique de mes déplacements

Dans un « monde idéal » :



13%
Bénéficient de télétravail au moins 1 jour/semaine



22%
en voiture

6%
le covoiturage

64%
Des répondants se déplaceraient grâce aux modes actifs



26%
En transports en commun

QUELLES DIFFICULTÉES RENCONTRÉES ?

A pied :



- 1 - Manque de signalétique
- 2 - Manque de continuité du réseaux
- 3 - Mauvais entretien des équipements existants
- 4 - L'attitude des autres usagers de la route
- 5 - Le trafic motorisé

En vélo :



- 1 - Difficulté pour stationner son vélo
- 2 - Manque de signalétique
- 3 - Mauvais entretien des équipements existants
- 4 - Manque de continuité du réseaux
- 5 - L'attitude des autres usagers de la route
- 6 - Le trafic motorisé

En voiture :

- 1 - Difficultés de stationnement
- 2 - Densité de circulation
- 3 - Mauvais entretien de la voirie
- 4 - Densité de circulation estivale



TOURISME

Pour les touristes ou résidents secondaires de la Communauté de communes, leur lieu de résidence habituel est :



46%
L'Île-de-France

15%
Le département
de la Vendée

15%
La région Pays
de la Loire



MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS SOUVENT UTILISÉ LORS DE VOS VACANCES SUR LE TERRITOIRE :

Deux-roues motorisé
et
TAD (TAD, taxi)



Covoiturage



Transports en
commun



En vacances :

84%
des répondants se
rendent dans des
communes proches de
Challans-Gois
Communauté



77 %
des répondants se rendent
dans des destinations
touristiques proches (Ile
d'Yeu, Noirmoutier, Le
Puy du Fou...)



77 %
des répondants font des
déplacements internes à
Challans Gois
Communauté



38%
des répondants se
rendent dans d'autres
destinations des Pays-
de-la-Loire



LORS DE VOS VACANCES, LE MOYEN DE DÉPLACEMENT UTILISÉ POUR SE RENDRE
DANS LA COMMUNAUTE DES COMMUNES EST A :



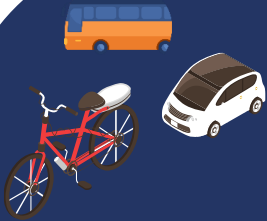
77% la voiture



15% le train



7% les transports en commun



SERVICES VELO À DÉVELOPPER :



Politique incitative à l'achat de vélos ou de matériel vélo

Offre de réparations des vélos

Evènements type journée sans voiture



COMMENT AMÉLIORER LES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Proposer du stationnement cyclable longue durée aux arrêts

Meilleure tarification

Proposition du stationnement aux arrêts



SERVICES À DÉVELOPPER

Aide à l'achat vélo électrique

Aménagements sécurisés autour des écoles

Développer les cheminements piétons et cyclistes

Location VAE, trottinette électrique



Réseaux de transports en commun à densifier

Adapter les horaires des T.C aux flux pendulaires

Eclairage



Stationnement vélo sécurisé



Améliorer la signalétique sur et autour des aménagements



Réduire la vitesse des véhicules dans les zones de circulation partagée



2.4 - Echanges avec les élus du territoire

Flux :

- La majorité des élus interrogés font ressortir l'importance des flux vers la commune centre de Challans mais également l'importance des liaisons entre Noirmoutier et le continent. Les coûts du foncier et la concentration d'emploi sur l'île se traduisent par des habitants effectuant leurs trajets pendulaires entre l'Ouest de Challans Gois Communauté, leur lieu de résidence, et l'île de Noirmoutier, lieu de travail.
- Les flux internes se font essentiellement en véhicules individuels, les transports en commun n'offrant pas la cadence ou les horaires nécessaires pour envisager un report modal important.
- Il en est de même pour les flux vers les pôles alentour, l'utilisation des transports en commun reste réduite, à l'exception des jeunes, et le covoiturage, s'il tend à se développer récemment du fait de l'augmentation des coûts de l'énergie, reste marginal.
- Les flux scolaires peuvent également être source de nombreux trajets automobiles, notamment autour des établissements privés.

Besoins :

- La sécurisation des centres-bourgs est un élément évoqué à répétition, avec des actions déjà mises en place ou en cours de réflexion (chicanes, ralentisseurs, radars pédagogiques, ...).
- L'accès aux arrêts de transport en commun réguliers et scolaires doit parfois être sécurisé, notamment lorsque ces derniers se situent à distance des zones habitées (Sallertaine notamment).
- La mise en place d'une offre de transport interne aux deux communautés de communes, desservant notamment l'axe de déplacement principal, permettrait de répondre aux flux pendulaires observés et faciliter l'accès à la gare ferroviaire.

Modes actifs:

- Des connexions aux voies existantes sont à réfléchir notamment pour sécuriser l'accès aux équipements touristiques des communes.
- Développement de liens entre les communes situées à des distances raisonnables les unes des autres, permettant d'accompagner les déplacements touristiques, mais également les déplacements utilitaires vers les espaces commerciaux ou de services.
- Créer des connexions sécurisées entre Challans et les communes périphériques.
- Développer le stationnement sécurisé autour des pôles générateurs et de service.





2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

2.5 - Synthèse du diagnostic

2.5 – Analyse AFOM

ATOUTS

- Forte **croissance économique et démographique** du territoire
- Présence d'une **ligne de transport ferrée desservant de façon efficace la capitale régionale**, concentrant une part des emplois du territoire
- Présence de **services de transports locaux** pour les habitants ou de services spécifiques pour les publics solidaires
- **Relief peu marqué** pour la pratique du vélo

FAIBLESSES

- **L'usage de la voiture** encore marqué dans les déplacements du quotidien
- **Coût important des transports en commun** interurbains
- **Peu de connexions** entre les différents services de transport, limitant voire **empêchant l'intermodalité** entre ces derniers
- **Fortes discontinuités** sur le réseau routier pour la réalisation d'aménagements doux efficaces dans une logique du quotidien

Analyse AFOM

OPPORTUNITES

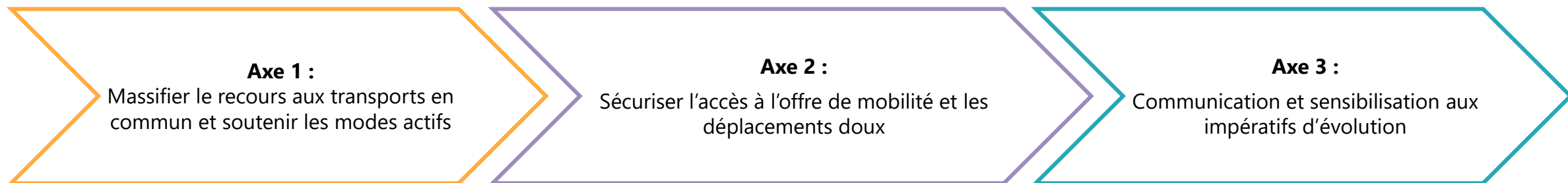
- **Localisation des communes** sur des grands « axes », favorisant la mise en place de solution de déplacements
- Présence de **nombreuses lignes interurbaines** sur le territoire
- **Point central entre les liaisons** vers les pôles importants de l'Ouest de la Vendée et Nantes
- D'importants **échanges avec la Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier**

MENACES

- Augmentation des **résidents se déplaçant sur des territoires lointains** (Nantes notamment) dans le cadre de leurs déplacements pendulaires
- Une **forte activité économique de production sur le territoire**, associée à d'importants besoins en logistique, secteur présentant des **impacts négatifs** (GES, artificialisation des sols) sur les collectivités (Commune et EPCI). Ces dernières n'ayant que peu de leviers d'action
- Vulnérabilité des infrastructures aux **aléas climatiques** susceptibles d'engendrer de fortes limites aux solutions de déplacement.

2.5 – Objectifs et enjeux

- **Développer les connexions douces et sécurisées autour des pôles générateurs de déplacement** : gare, zones d'activité, écoles ...
- Assurer une **offre d'itinéraires de rabattement** depuis les communes à distance pertinente vers les axes structurants que constituent les voies vertes et lorsque cela s'avère pertinent.
- **Assurer une desserte en transport en commun** efficace le long des principaux flux identifiés : amélioration de la desserte existante et transport à la demande à l'échelle de Challans Gois.
- **Assurer des déplacements facilités vers les services du territoire pour toutes les populations.**
- **Développer des solutions alternatives à l'autosolisme à destination des pôles d'emplois extérieurs, notamment le TER vers Nantes.**
- **Accompagner l'accès à l'autonomie et à la mobilité des jeunes et des personnes âgées.**
- **Communiquer autour de l'offre de mobilité et offrir un point d'accès unique d'informations sur les services du territoire.**
- **Travail sur l'intermodalité** au travers de différents aspects : bus/vélo avec le réseau de transport en commun interurbain, voiture/covoiturage (ou TC) au niveau des aires identifiées.
- **Porter les différentes attentes communautaires auprès de l'AOM régionale et identifier les services pouvant faire l'objet d'un conventionnement.**
- **Développer des mobilités et pratiques touristiques plus vertueuses.**





3. Élaboration de la stratégie

3. Les grands enjeux de la mobilité

DEVELOPPEMENT DURABLE

Enjeux environnementaux / cadre de vie :

Anticiper les aménagements pour faciliter la mobilité et offrir un cadre de vie sûr et sain :

- Améliorer la **sécurité des déplacements, notamment en modes actifs**, demande prioritaire tant du point de vue des communes que des habitants.
- **Valoriser et améliorer le cadre de vie** au travers d'un aménagement du territoire et d'un urbanisme durables (multifonctionnalité des aménagements).
- **Réduire les impacts de la mobilité** sur l'environnement et la qualité de vie :
 - ✓ Réduction GES
 - ✓ Réduction utilisation énergies fossiles
 - ✓ Réduction pollution (amélioration qualité de l'air)
 - ✓ Sobriété énergétique
- **Améliorer la santé** en valorisant les pratiques de mobilités actives, en favorisant la marche et la pratique du vélo - lutter contre la sédentarité.

Enjeux sociaux / inclusion sociale :

- **Garantir l'accessibilité de tous** à la mobilité, en levant les différents freins,
- Lutter contre l'isolement et la précarité énergétique liées à la mobilité,
- Améliorer l'**accessibilité** aux services, aux soins et aux commerces ainsi qu'à l'information (dans la continuité des actions menées avec les services itinérants) et permettre de satisfaire les besoins en mobilité de tous,
- **Faciliter la mobilité des personnes peu autonomes** – jeunes, personnes âgées et personnes en insertion professionnelle pour :
 - ✓ Rester vivre à domicile
 - ✓ Accéder à la formation
 - ✓ Faciliter l'embauche

Enjeux économiques :

Améliorer l'attractivité du territoire

- Proposer une **offre de mobilité multimodale et plus flexible**, en lien avec les besoins identifiés.
- **Répondre aux besoins de mobilité** et en lien avec les nouvelles organisations sociales : besoins résidentiels et touristiques ; espaces de coworking, tiers lieux, covoiturage et développement du télétravail.
- **Accompagner le tissu économique** du territoire dans une évolution de ses pratiques : politique de mobilité interne aux entreprises et zones d'emplois, optimisation des pratiques et réduction des nuisances, garantir la pérennité de l'activité économique malgré le coût de l'énergie et les évolutions réglementaires.
- **Informers les foyers** sur les solutions permettant de réduire les coûts liés à la mobilité dans le budget des ménages.

3. Ateliers de concertation du 29 novembre 2023

Les ateliers de concertation ont plusieurs objectifs. Dans un premier temps, cette concertation a permis **d'identifier les actions à mettre en place** à la suite de la phase de diagnostic, de **fédérer les acteurs**, de **prioriser les actions** sur le moyen terme, de faire adhérer les participants aux enjeux et enfin de finaliser la stratégie.

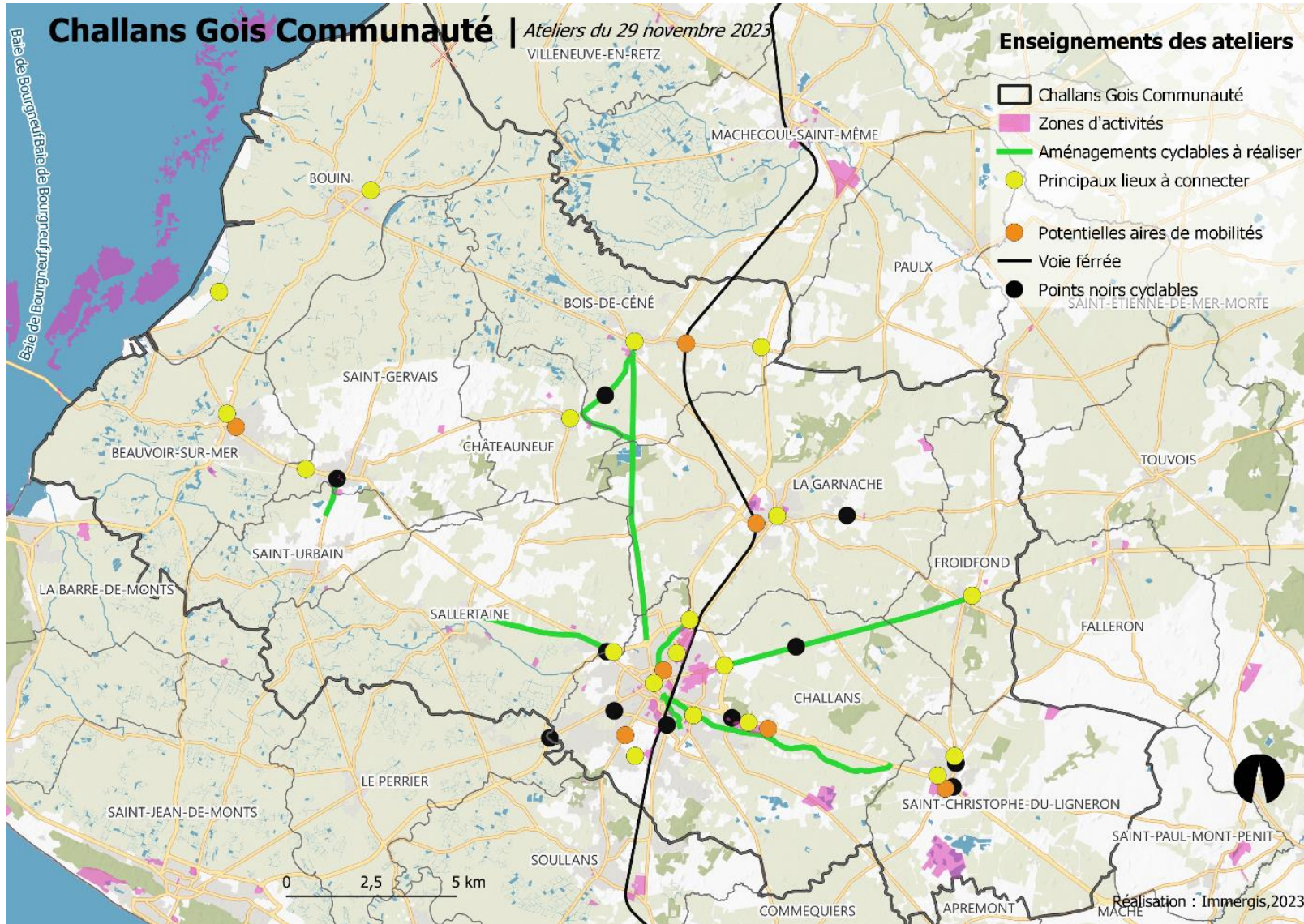
La concertation a rassemblé **32 participants**, dont des membres du conseil de développement, des élus et des techniciens. Les participants étaient invités à échanger autour de 3 thématiques et d'enjeux identifiés, sous la forme d'un World Café.

Thématique 1 - Massifier le recours aux transports en commun et soutenir les modes actifs	
Enjeu 1 : Offre Chall'en Bus et élargissement de l'offre sur l'ensemble du territoire <ul style="list-style-type: none">• Volonté de conserver la gratuité• Manque d'offre de transport entre Challans et les autres communes• Nécessité de renforcer la communication autour des offres de transport en commun• TAD : horaires devant correspondre aux horaires de travail des salariés• Mettre en place des boucles permettant de connecter les communes au centre économique de Challans• Création de parkings relais/de covoiturage pour favoriser l'intermodalité	Enjeu n°2 : Proposer une offre de services cyclables <ul style="list-style-type: none">• Location de longue durée (VAE ou classique) pour faire face aux problématiques liées au coût d'achat pour certains publics• Manque de services autour de la réparation de vélos sur Challans et sur les autres communes du territoire• Manque de stationnements sécurisés près des habitats/logements• Importance d'améliorer la cohérence entre l'utilisation du vélo et des autres moyens de transport sur le territoire• Nécessité de créer une piste cyclable entre Bois-de-Céné – Châteauneuf – Challans• Travail d'homogénéisation de la signalétique.• Stratégie de communication autour de la sécurité des itinéraires pour travailler sur la sensibilisation• Problématiques autour de la visibilité des cyclistes sur les itinéraires la nuit• Piétonnisation des centres-villes de manière ponctuelle

3. Ateliers de concertation du 29 novembre 2023

Thématique 2 - Sécuriser l'accès à l'offre des mobilités et les déplacements doux		Thématique 3 – Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution	
<p>Enjeu n°1 : Créer des liaisons douces de et vers les pôles du territoire reliant ces derniers aux espaces résidentiels</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de relier Sallertaine et Challans par des pistes partagées. • Sécurisation de certains itinéraires : la connexion entre Beauvoir-sur-Mer et Saint-Urbain ainsi que la liaison entre Bois-de-Céné et Châteauneuf notamment au niveau des discontinuités. • Nécessité de connecter la gare de Challans aux sites clés du territoire. • Amélioration du marquage au sol permettrait une meilleure visibilité des liaisons sur le territoire. 	<p>Enjeu n° 2 : Garantir des services et aménager des aires de mobilités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intérêt de développer des services déjà mis en place par les entreprises sur les places de parking par exemple (Borne VAE) • Mettre en place des arceaux dans le centre-ville et des box sécurisés. • Les bornes de recharge (vélos et voitures) figurent parmi les services à déployer sur les aires de mobilité • Des services liés à la pratique du vélo peuvent être proposés en gare • Mesurer les attentes de la population concernant les besoins autour de la location longue durée de vélo • Aménagement d'abribus sur le territoire 	<p>Enjeu n°1 : Travailler sur un programme de communication autour de l'offre existante</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque actuel de promotion des différentes offres : Aléop (CAR + TRAIN) ; Chall'en Bus (communication et flocage) • Déploiement d'une application unique de covoiturage sur le territoire • Créer de nouveaux lieux pour recharger les voitures électriques • Favoriser l'autopartage • Promouvoir les déplacements solidaires auprès des publics concernés • Pour le vélo, proposer des panneaux d'informations de manière plus régulière et une meilleure signalétique (les directions, durée, infos...) • Faire de la sensibilisation en milieu scolaire • Plaquette présentant les aides • Création d'une Maison de la mobilité et relais d'infos 	<p>Enjeu n°2 : Promotion et événements pour valoriser les nouvelles mobilités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs événements identifiés comme moyen essentiel de promotion : la semaine de la mobilité et le défi mobilité • Événement telle que Vélocéane à réorienter vers les habitants du territoire afin de les encourager à utiliser le vélo sur de courtes distances • Créer un événement : Journée sans voiture, dans les centres-villes et centre-bourg

3. Ateliers de concertation du 29 novembre 2023





4. Plan d'action

ENSEMBLE DES FICHES
ACTIONS COMMUNES
RETENUES -
PLANS DE MOBILITE
SIMPLIFIE



FICHES ACTIONS

AXE COMMUN 1 : Faciliter l'intermodalité avec le réseau régional et favoriser une utilisation partagée de la voiture

- Fiche action commune 1 : Modernisation de la ligne TER Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie
- Fiche action commune 2 : Restructuration de l'offre Aléop
- Fiche action commune 3 : Faciliter le covoiturage pour les déplacements entre les deux intercommunalités

AXE COMMUN 2 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

- Fiche action commune 4 : Promouvoir une livraison du dernier kilomètre décarbonée

AXE COMMUN 3 : Communication, sensibilisation et animation pour accompagner les changements de pratique

- Fiche action commune 5 : Réaliser conjointement des actions de communication et d'animation



AXE COMMUN 1 : Faciliter l'intermodalité avec le réseau régional et favoriser une utilisation partagée de la voiture



FICHE ACTION COMMUNE 1 – MODERNISATION DE LA LIGNE TER NANTES <> SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE

Le **Contrat de Plan Etat-Région Pays de la Loire** dans son volet Mobilités indique une **modernisation de la ligne ferroviaire Sainte-Pazanne – Saint-Gilles-Croix-de-Vie**.

Cette modernisation permettrait alors une **massification de la ligne TER** Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie grâce à une **augmentation du cadencement** et à la **régénération de la ligne**.

En effet avec une **hausse constante du nombre de voyageurs en gare de Challans**, ce projet d'augmentation de la capacité de la ligne permettrait de répondre à l'objectif affiché d'augmentation du train dans les trajets du quotidien. Ici, cette massification contribuerait à **offrir une réelle alternative à la voiture individuelle dans leurs déplacements pendulaires**, notamment en direction de Machecoul-Saint-Même qui représente un bassin d'emploi important. L'attractivité du territoire serait d'autant plus renforcée pour les usagers du quotidien, avec notamment une possible augmentation de la part des actifs nantais résidant sur la Communauté de communes de Challans Gois.

Cette action est à mettre **en relation avec la fiche action concernant la création d'un pôle multimodal en gare de Challans**, les deux se renforçant mutuellement pour offrir des services efficaces et pertinents à l'ensemble de la population.

Enfin, la massification de la ligne permettrait aux habitants de l'île de Noirmoutier d'avoir recours plus facilement au train pour rejoindre Nantes de manière compétitive par rapport à la voiture individuelle depuis la gare de Sainte-Pazanne ou de Challans.

Mise en œuvre opérationnelle

- **Étude de faisabilité à réaliser conjointement avec la Région**
- Réflexions autour de la réouverture des haltes de La Garnache et Bois-de-Céné seront alors à mener dans le cas d'une augmentation conséquente de la fréquentation.

AXE COMMUN 1 : Faciliter l'intermodalité avec le réseau régional et favoriser une utilisation partagée de la voiture

FICHE ACTION COMMUNE 2 – RESTRUCTURATION DE L'OFFRE Aléop

Actuellement, les **transports régionaux depuis l'île de Noirmoutier pour rejoindre le continent**, et plus particulièrement les communes de Challans, Machecoul-Saint-Même, Sainte-Pazanne et Nantes **ne sont pas compétitifs** en termes de temps de parcours (env. 1H40 depuis le Port de l'Herbaudière de Noirmoutier-en-l'Île vers Challans et 1H55 entre la gare routière de Noirmoutier-en-l'Île et Nantes) par rapport à la voiture individuelle.

Cette action est à mettre **en lien avec la fiche action concernant la création d'un pôle multimodal à la gare routière de Noirmoutier-en-l'Île**. La présente action permet d'accroître l'affluence en gare routière grâce à une augmentation de la fréquentation des lignes Aléop dans l'hypothèse où ces dernières deviennent compétitives, face à la voiture et où la ligne TER devient plus efficace.

Mise en œuvre opérationnelle

- Mettre en place des **lignes express** entre l'Île de Noirmoutier et Challans, mais aussi vers Nantes, avec des arrêts non marqués à certains horaires, tout en desservant Machecoul-Saint-Même et Sainte-Pazanne.
- Modifier ou ajouter un **arrêt à Sainte-Pazanne au niveau de la gare SNCF** (actuellement la ligne 13 dessert Sainte-Pazanne à la Mairie).
- Faciliter la traversée piétonne et cyclable depuis et vers le continent grâce à la mise en place d'un passeur uniquement pour les piétons et les cyclistes :
 - Entre Fromentine et Barbâtre.
 - Entre l'île de Noirmoutier et Pornic afin d'assurer une continuité depuis la gare de Pornic dans le cadre du projet de la LGV allant jusqu'à Pornic.



AXE COMMUN 1 : Faciliter l'intermodalité avec le réseau régional et favoriser une utilisation partagée de la voiture

FICHE ACTION COMMUNE 3 – FACILITER LE COVOITURAGE POUR LES DEPLACEMENTS ENTRE LES DEUX INTERCOMMUNALITES

Le covoiturage offre une solution de mobilité alternative à l'automobile à moindre coût. Cependant, sur les territoires de Challans Gois Communauté et l'île de Noirmoutier, le diagnostic montre que la **pratique semble avant tout informelle** et peu organisée ou étudiée, les enquêtes auprès du public et des collectivités mettant en avant la **méconnaissance** de ce **dispositif** ou des **applications dédiées** au covoiturage pour les déplacements pendulaires.

Mise en œuvre opérationnelle

- Travailler conjointement sur une plateforme de covoiturage commune (OuestGo, Karos, BlaBlaCar Daily...)
- Communiquer et animer la pratique entre les deux EPCI : actions événementielles, campagnes d'affichage, ...





AXE COMMUN 2 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

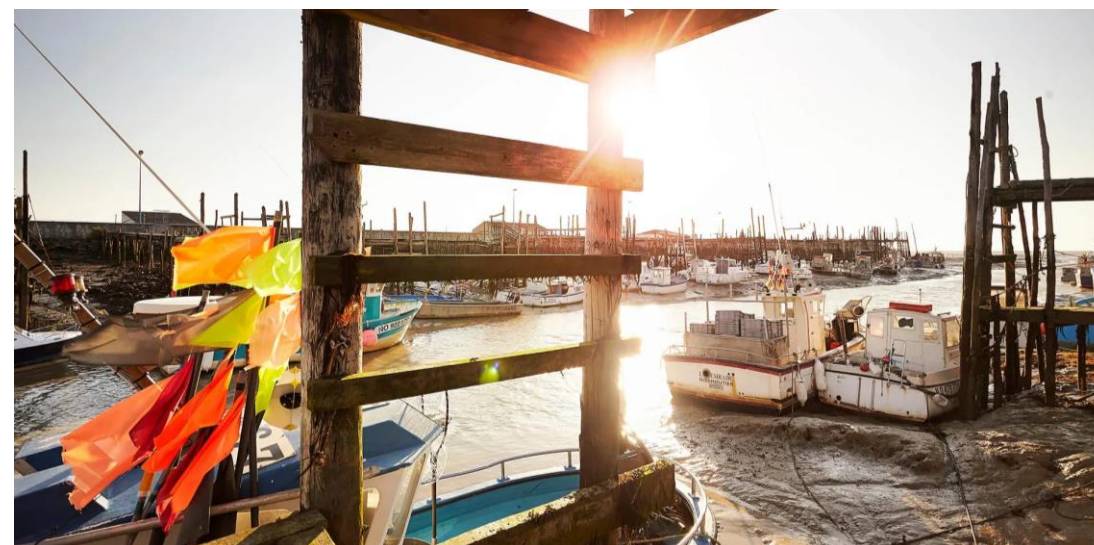


FICHE ACTION COMMUNE 4 – FAVORISER UNE LIVRAISON DU DERNIER KILOMETRE DECARBONEE

Le diagnostic a révélé de **forts enjeux concernant la logistique et le transport de marchandises**. En effet, les deux collectivités sont des pôles d'emploi et d'activité conduisant à observer de nombreux flux de marchandises. Ainsi, la forte activité économique de production entraîne **d'importants besoins en logistique**. De plus, le **caractère insulaire de la CCIN implique un encombrement considérable du réseau routier**, d'autant plus important en période estivale, qui s'accroît avec le transport de marchandises.

Mise en œuvre opérationnelle

- Études **d'implantation d'un entrepôt logistique** sur la commune de Beauvoir-sur-Mer ou La-Barre-des-Monts.
- Promotion des **véhicules intermédiaires pour la distribution du dernier kilomètre** : vélos triporteurs, petits véhicules électriques...
- Acheminement des marchandises par **voie maritime** pour l'île de Noirmoutier.



AXE COMMUN 3 : Communication, sensibilisation et animation pour accompagner les changements de pratique

FICHE ACTION COMMUNE 5 – RÉALISER CONJOINTEMENT DES ACTIONS DE COMMUNICATION ET D'ANIMATION

Cette fiche action est largement liée aux **plans de communication élaborés pour chacune des Communautés de communes** ainsi que des actions comprises dans les plans d'action présentés.

La réalisation de l'étude pour deux Communautés de communes doit permettre de **préserver cette synergie et ce travail conjoint** afin de développer des solutions de mobilité alternative à l'autosolisme. Si chaque territoire présente des spécificités et enjeux particuliers, des actions événementielles et la communication sur certaines offres peuvent être menées de concert : Mai à vélo, Semaine européenne de la Mobilité, communication sur l'offre de covoiturage...

Mise en œuvre opérationnelle

- Accompagner les zones d'activités dans la mise en place de plans de mobilité inter-employeurs. Les EPCI apportent leur soutien technique dans le cadre d'une convention de partenariat avec les entreprises intéressées ; leur permettant de bénéficier d'un accompagnement méthodologique et d'acteurs permettant la jointure entre les entreprises.
- Organisation d'évènement commun : Mai à vélo, Semaine européenne de la mobilité, Challenge à vélo...
- Campagne d'affichage commune sur le covoiturage



ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS RETENUES - PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



FICHES ACTIONS

AXE 1 : Massifier le recours aux transports en commun et soutenir les modes actifs

- **Fiche action 1** : Faire de la gare de Challans un espace multimodal favorisant la desserte du territoire
- **Fiche action 2** : Favoriser un usage partagé de la voiture : expérimenter l'autopartage et développer le covoiturage
- **Fiche action 3** : Travailler sur l'intermodalité des services régionaux avec l'offre locale Chall'en Bus
- **Fiche action 4** : Garantir l'accès aux transports en commun ou à un service de transport à la demande
- **Fiche action 5** : Proposer une offre intégrée de services cyclables

AXE 2 : Sécuriser l'accès à l'offre de mobilité et les déplacements doux

- **Fiche action 6** : Créer des liaisons douces entre les pôles du territoire et les espaces résidentiels des communes
- **Fiche action 7** : Définir un cadre commun de bonnes pratiques de sécurisation et d'aménagement des voiries de centres-bourgs
- **Fiche action 8** : Aménager des aires de mobilité sur les communes dotées de plusieurs lignes de transport
- **Fiche action 9** : Traiter ponctuellement les points noirs du réseau de transport en commun et des infrastructures douces

AXE 3 : Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution

- **Fiche action 10** : Programme de communication et d'animation autour de l'offre
- **Fiche action 11** : Implanter des bornes d'informations voyageurs numériques sur les arrêts principaux et les pôles d'échanges
- **Fiche action 12** : Accompagner les zones d'activité dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs

Diagnostic :

La part modale des transports en commun est très faible malgré la présence d'une offre de transport en commun **interurbaine et locale**. Que les déplacements se fassent à l'intérieur de Challans Gois Communauté ou vers les pôles d'emploi à proximité (Noirmoutier, Nantes, littoral).

Le **Contrat de plan Etat-Région Pays de la Loire** dans son volet Mobilités offre une opportunité sans précédent au territoire de Challans Gois Communauté afin de bénéficier d'une **massification de la ligne TER Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie** grâce à une augmentation du cadencement et de la régénération de la ligne. En effet avec une hausse constante du nombre de voyageurs en gare de Challans, ce projet d'augmentation de la capacité de la ligne permettrait de répondre à l'objectif affiché d'augmentation du train dans les trajets du quotidien. Ici, cette massification contribuerait à **offrir une réelle alternative à la voiture individuelle dans leurs déplacements pendulaires**, notamment en direction de Marchecoul-Saint-Même qui représente un bassin d'emploi important. L'attractivité du territoire serait d'autant plus renforcée pour les usagers du quotidien, avec notamment une possible augmentation de la part des actifs nantais résidant sur la Communauté de communes de Challans Gois.

Or, aujourd'hui les usagers du réseau de transports en commun semblent y recourir par défaut, **faute de solutions alternatives**. Élément confirmé par la sur-représentation des jeunes et étudiants dans les transports réguliers non scolaires (réseau de bus Aléop, TER).

Outre les aspects liés à la question de la **perception des transports en commun et des habitudes de déplacements des différentes catégories socioprofessionnelles**, différents points ont été relevés lors du diagnostic permettant d'expliquer la faiblesse de la part modale :

- Horaires parfois **inadaptés dans des logiques de déplacements pendulaires**.
- Question de la coordination des **horaires** entre les trains et les bus, notamment en soirée.
- **Accès à la gare problématique** pour les habitants hors Challans.
- Localisation des arrêts des lignes Aléop **ne desservant pas de façon optimale les communes alentour ou les zones d'habitat et d'activités**.

La demande de solutions pour les déplacements en modes actifs est également un **point important ressortant de l'enquête en ligne et des échanges avec les élus et les partenaires**, outre la question des infrastructures. Notamment le stationnement sécurisé à proximité des espaces de transport en commun et la possibilité de s'équiper en matériel récent.



FICHE ACTION 1 – Faire de la gare de Challans un espace multimodal favorisant la desserte du territoire

AXE 1 – Massifier le recours aux transports en commun et soutenir les modes actifs

Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : 2, 3, 4, 5, 6, 10 et 11.

- Offrir un **point d'accès efficace aux différents réseaux** de transports en commun (Aléop, Chall'en Bus, transport à la demande)
- **Valoriser et optimiser l'usage de l'offre ferroviaire**

Aménagements envisagés

- Matérialisation de **places de covoiturage** au niveau du parking Sud (nombre de places à définir, *a minima* 8)
- En complément de l'offre de stationnement vélo sécurisé avec la consigne vélo Aléop proposant 20 places et accessible uniquement par badge (physique ou virtuel), proposer un **abri-vélo ouvert**.
- Mise en place de **deux emplacements réservés pour l'autopartage** avec borne de recharge électrique (*cf. fiche action 2*).
- Mise en place du **guichet pour le service de location longue durée VAE** au sein de la gare (*cf. fiche action 4*), voire d'une **maison de la mobilité**.
- Accroître l'espace dédié aux piétons et aux cyclistes aux abords de la gare en repensant l'aménagement du parvis et des abords de la gare.
- Signalisation :
 - **Rappel des services présents en gare** sur les **plans d'orientation** et les panneaux de **signalétique** intermodale SNCF (bleu ciel pour les informations relatives au train, vert amande pour l'intermodalité et jaune paille pour les services)
 - Rappel des différentes lignes du réseau Aléop et Chall'en Bus
 - **Jalonnement piéton** depuis le centre de Challans vers la gare de Challans (et inversement) avec une indication de temps.

Éléments financiers

- Abri-vélo ouvert : entre 800 et 900€ TTC
- Jalonnement : 400 € HT pour la fourniture et la pose d'un mât, 100€ HT par lame
- Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 € HT/place (marquage et panneautage)
- Place de stationnement *ex nihilo* : 2 500€ HT environ pour terrassement, compactage et enrobé.

Critères d'évaluation et de suivi

- Carte des aménagements réalisés
- Fréquentation de la ligne TER

Constat :

La part modale des transports en commun est très faible sur le territoire malgré la présence d'une offre de transport en commun interurbaine et locale. De plus, l'accès à la gare demeure problématique alors même que celle-ci est un lieu stratégique et structurant pour l'offre de transport sur le territoire.

Objectifs

- Favoriser le développement de l'intermodalité
- Assurer la connexion entre les modes de déplacements
- Valoriser et optimiser l'usage de l'offre ferroviaire
- Permettre le déploiement des services associés sur la zone de la gare
- Rendre visibles les mobilités alternatives, dont le covoiturage

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois

Partenaires :

Région Pays de la Loire, SNCF Gares et Connexions, Commune de Challans

EXPERIMENTATION DE L'AUTOPARTAGE

Fiches actions liées : 1, 8 et 10

Etat des lieux

- En 2016, une voiture en autopartage remplace 5 voitures personnelles et libère 4 places de stationnement.
- La voiture partagée évite la construction de 6 à 8 voitures (soit 36 tonnes de CO2 sur 10 ans) et la réduction du kilométrage effectué en voiture permet de réduire les émissions d'un abonné d'1,5 tonnes de CO2/an.
- Différents prestataires et plateformes offrant les solutions de gestion d'une flotte d'autopartage, dont de nombreux issus de l'économie sociale et solidaire (Modulauto, Citiz, Clem...).
- Économie par rapport à un véhicule particulier : 2 000 €/an/personne (pour 5 000 km).

Mise en œuvre opérationnelle

- Communication de lancement : lancer une solution clef en main de partage de véhicules auprès de la population.
- Implantation sur bornes de recharge électrique (IRVE) existantes et à proximité des services des communes.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Offre une solution de mobilité à tous • Mode de transport flexible • Permet de diminuer le nombre de voitures en circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • La disponibilité des véhicules n'est pas assurée • Autonomie des véhicules

Dimensionnement

- Recommandation du CEREMA : **pour un territoire entre 35 000 et 50 000 habitants, il est recommandé de déployer une offre entre 3 et 5 véhicules.**
- Prioriser l'installation de stations d'autopartage en lien avec l'offre de transport pour faciliter l'intermodalité et facilement accessible : gare, arrêts de bus, points de stationnement vélo.
- Il est ainsi recommandé dans une première phase d'expérimentation de déployer **deux véhicules électriques en autopartage à la gare de Challans avant d'élargir l'offre si la première phase est un succès sur La Garnache, Beauvoir-sur-Mer et Sallertaine** en s'appuyant si possible sur les aires de covoiturage. La première phase permet une mise en œuvre à coût réduit du service, mais la desserte reste limitée et l'utilisation se fait par et pour la ville de Challans essentiellement. La seconde phase quant à elle résout ces inconvénients, mais est plus coûteuse.

Constat :

Près de 4 Français sur 10 déclarent avoir des difficultés pour se déplacer au quotidien. La mise à disposition d'un service d'autopartage peut permettre d'offrir une solution de mobilité clef en main auprès de la population ne disposant pas de véhicule particulier, sur un territoire où la voiture reste le mode de déplacement favori pour les trajets du quotidien.

Objectifs

- Réduire la dépendance à la voiture individuelle
- Proposer une solution alternative à l'autosolisme
- Contribuer à la réduction des GES
- Offrir une solution de mobilité aux personnes rencontrant des difficultés dans l'acquisition d'un véhicule

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois

Partenaires :

Région Pays de la Loire

EXPERIMENTATION DE L'AUTOPARTAGE : Eléments financiers – Modalités de mises en place

	Scenario 1 – Gestion par un prestataire ou délégataire	Scenario 2 – gestion supportée par Challans Gois Communauté
Coût pour la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> Coût pour la collectivité varie selon le cahier des charges et le nombre de véhicules mis à disposition, etc... <i>Exemple : La Communauté de communes du Vexin Normand propose de l'autopartage en boucle (4 véhicules) en partenariat avec la société Crew Pop. Investissement : 10 608 € pour la mise en service, 2 784 €/mois pour la location des 4 véhicules.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des réservations, gestion des moyens humains au suivi quotidien du projet, gestion des véhicules. Déployer un plan de promotion de communication sur le service pendant un an et idéalement sur plusieurs années. <u>Coût d'investissement (HT) :</u> <ul style="list-style-type: none"> - 30k € pour un véhicule neuf de type ZOE - 10k € pour un véhicule neuf de type Citroën AMI (voiture électrique sans permis) Possibilité de location : <ul style="list-style-type: none"> - 470 €/mois, 1er loyer de 3 497 € avec bonus écologique de 3 000 € déduit pour une ZOE (36 mois), - 88,30 €/mois, 1er loyer de 900 € pour une AMI (48 mois) <u>Coût de fonctionnement (HT) :</u> 860 €/véhicule/an <u>Recettes (HT) :</u> 1 200 € à 1 300 € /véhicule/an

Tarifification

- Option 1 : Tarif horaire jusqu'à 8€ les deux heures.
- Option 2 : Afin de valoriser les utilisateurs réguliers, un abonnement mensuel peut être mis en place entre 5 et 8 €/mois, auquel est ajouté un tarif horaire préférentiel jusqu'à 5€ les 2 heures. Cette option s'ajoute à l'option précédente.

Critères d'évaluation et de suivi

- Nombre de locations annuelles
- Nombre de km parcourus

DEVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

Fiches actions liées : 1, 8 et 10

Mise en œuvre opérationnelle

- Matérialisation et création d'espaces dédiés dans les communes : aménagement de stationnements réservés sur les aires de mobilité (cf. fiche 9)
- Campagne de communication dédiée (cf. fiches axe 3)
- Promotion d'une plateforme unique de covoiturage, plusieurs choix sont possibles :
 - En adéquation avec le territoire de la communauté de communes de l'Île de Noirmoutier, la plateforme Ouestgo.
 - OU avec les plateformes mises en avant par la Région Pays de la Loire (Blabla Car Daily, Karos, et Ouestgo)
- Implantation d'arrêts d'autostop organisé sur des lieux définis (Rezo Pouce)

Éléments financiers (HT) :

- Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place (marquage et panneauage)
- Place de stationnement ex nihilo : 2 500€ environ pour terrassement, compactage et enrobé.
- Éléments de communication (cf. fiche 10) :
 - Campagne d'affichage (Création et impression) : Entre 5 000 et 40 000 €
 - Publicité et communication sur les réseaux sociaux : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion
- Travailler avec une plateforme de covoiturage : Atelier de sensibilisation et incitation financière en plus de l'aide régionale (autour de 15 000 - 20 000 €/an)

Critères d'évaluation et de suivi

- Carte des aménagements réalisés
- Données de fréquentation
- Enquête de satisfaction auprès des usagers

Constat :

La pratique sur le territoire semble avant tout informelle et peu organisée ou étudiée, les enquêtes auprès du public et des collectivités mettant en avant la méconnaissance de ce dispositif ou des applications dédiées au covoiturage pour les déplacements pendulaires.

Objectifs

- Une hausse de l'utilisation des services de covoiturage dans les déplacements quotidiens inter et extra communaux.
- Diminuer l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail.

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois, Communes

Partenaires :

CCIN, Région Pays de la Loire, plateforme de covoiturage, Fonds Vert

Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : 1, 4, 8 et axe 3

	Scénario 1 : Cadencement sur transport interurbain	Scénario 2 : Extension du service aux communes proches *	Scénario alternatif : Service existant et desserte La Garnache – Saint Christophe
Descriptif	Le plan de transport du Chall’en Bus est défini à partir des arrêts en correspondance avec les lignes Aléop (TER - Vendexpress -12 - 512 -571) et en lien avec l’offre socle TAD de la Région (Voir FA 4)	Refonte totale du service afin de desservir la totalité de la Communauté de communes en lien avec le TAD, dans une logique de rabattement sur la gare de Challans. Ici, le service est intercommunal et permet un foisonnement de l’offre de transport en commun sur le territoire.	Le service proposé ne change pas, mais un 5 ^{ème} circuit est proposé permettant de relier La Garnache et Saint-Christophe à la gare de Challans sur un fonctionnement aux horaires de départ et de retour sur le lieu d’emploi.
Avantages	Favoriser l’intermodalité. Renforcer le service avec une desserte journalière (heures de pointe) et réfléchir à une refonte des boucles et des arrêts. Possibilité d’évolution avec une desserte de l’ensemble des communes	Réal potentiel quant au nombre d’habitants desservis et la typologie des trajets servis.	Desserte de deux communes importantes. Permet de répondre aux problématiques pendulaires, utilisation des équipements et ETP existants, car horaires plus tôt et tardifs que service existant.
Inconvénients	Coût important. Peu d’effet sur l’utilisation du service par les habitants du reste du territoire en l’absence d’une offre TAD (fiche action 4)	Fréquence et desserte extrêmement limitées sans explosion des coûts d’exploitation. La logique ne correspond plus aux déplacements non pendulaires.	Desserte limitée à un nombre de communes réduit. Réponse à une problématique de déplacement seulement.

*La question de l’**extension** des services du Chall’en Bus porte également la question du **financement** de ce dernier. Dans le cas du Scénario 2, à moyens égaux, **le service créé ne pourrait proposer une desserte efficace et pertinente du territoire**. L’extension de ce dernier tel que proposé impliquerait donc la **levée du versement mobilité**.

Constat :

Le service du Chall’en Bus ne bénéficie aujourd’hui pas d’une fréquentation importante (13 000 passagers en 2022), tout comme les services régionaux. Une intégration entre ces deux systèmes et/ou une extension du service aux communes importantes et proches, peut s’envisager afin d’augmenter la fréquentation.

Objectifs

- Offrir une desserte du territoire par les transports en commun locaux et régionaux
- Favoriser l’intermodalité avec le réseau Aléop et le TAD
- Renforcer le service avec une desserte journalière (heures de pointes) et réfléchir à une refonte des boucles et des arrêts.

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois

Partenaires :

Région Pays de la Loire

Mise en œuvre opérationnelle - Garantir l'accès aux transports en commun

Fiches actions liées : 1, 3 et 10

Adapter la mobilité du territoire aux projets d'aménagements récents, en cours et à venir.

Identification des besoins futurs : Suivi des programmes d'aménagement et de lotissement des communes :

- Nombre de logements créés,
- Typologie des habitants attendus,
- Proximité des arrêts existants et des services et activités (écoles, centres médicaux, ...).
- Proposition d'implantation d'arrêts dans les zones d'activités à venir ou selon leur extension.

Lien entre les besoins locaux et l'autorité organisatrice :

- Recensement des besoins remontés par les élus, associations et habitants,
- Suivi des fréquentations des arrêts en transports réguliers et en TAD,
- Hiérarchisation et filtrage des besoins locaux pour transmission à l'AOM régionale.

Évolution du réseau de transport : Accompagner le développement du territoire par l'implantation du TAD lorsque les besoins apparaissent.

Critères d'évaluation et de suivi

- Fréquentation mensuelle
- Nombre de personnes résidant à moins de 500m d'un arrêt
- Nombre de trajets et de personnes transportées grâce au TAD

Constat :

Le diagnostic a révélé un besoin de faire valoir une politique de mobilité sociale et inclusive.

Objectifs

- Rendre l'accès aux mobilités alternatives à tous les habitants pour optimiser les services existants
- Création d'un lien entre les communes et l'autorité organisatrice en recensant, hiérarchisant et filtrant les besoins locaux.
- Favoriser l'accès aux pôles multimodaux
- Identification en amont des futurs besoins afin de préparer le réseau de transport en commun à ces extensions urbaines,

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois, Communes

Partenaires :

Région Pays de la Loire

Mise en œuvre opérationnelle – Offre socle TAD porté par la Région Pays de la Loire

- La Région Pays de la Loire dans sa stratégie régionale des mobilités 2021-2030 ambitionne de couvrir l'ensemble de son territoire par une offre de service 5j/7 entre 7h et 19h. Le service est connecté au réseau structurant et permet des rabattements sur les gares ou points d'arrêt du réseau Aléop. Il sera accessible aux personnes à mobilité réduite et entièrement financé par la Région.
- La Communauté de communes voit donc dans cette stratégie une opportunité de développer le TAD régional sur son territoire et offrir à chacun un accès à l'offre de transport en commun. Les fiches suivantes sont un outil de travail dans la co-construction du service avec la Région, mais sont également un support dans le cas où la Communauté de communes souhaite étoffer le service proposé par la Région.

Détails de l'offre socle financée par la Région

- Desserte point à point avec distinction entre les points d'arrêt de proximité et les point d'arrêt de centralité (pôles de santé, services publics, centres commerciaux, équipements sportifs) ou de rabattement. Le trajet doit forcément comprendre un point d'arrêt de centralité (origine ou destination).
- Absence de déclenchement de réservation sur le TAD lorsque une offre de ligne régulière routière ou ferroviaire existe aux mêmes horaires.
- Les personnes à mobilité réduite et personnes de plus de 75 ans sont pris en charge en porte à porte.
- Une inscription préalable nécessaire qui peut être faite par appel lors de la première réservation. La réservation doit se faire la veille avant 16h auprès de la centrale régionale (appel téléphonique), ou auprès de la Communauté de communes si celle-ci détient une structure dédiée, ou encore directement sur une application dédiée (dernière option à confirmer avec les services régionaux).
- Plusieurs règles d'usage :
 - Un A/R maximum par jour
 - Pas de retour à moins d'une heure d'écart avec l'aller
 - Pas de transport à moins de 1km
- Tarifs : 2,30 € pour le ticket à l'unité, 17 € le carnet de 10 tickets, abonnement mensuel à 35,50€/mois.
- **Possibilité d'amender l'offre socle avec le complément créé pris en charge par la Communauté de communes** : ouverture sur un jour supplémentaire, abaissement de l'âge de prise en charge de porte à porte, ajout d'un arrêt, tarif ticket plus faible...



Mise en œuvre opérationnelle - Service de Transport à la Demande en ligne virtuelle envisagé par la Communauté de Communes

- Organisation à la manière d'une ligne de transport en commun classique, disposant d'horaires et d'arrêts prédéfinis, mais dont la circulation n'est déclenchée qu'en cas de réservation préalable par un ou plusieurs usagers.
- Ce système est particulièrement adapté à la situation de Challans Gois Communauté, tirant profit du cadencement d'un service structurant de transport en commun (ici, le TER Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie). Et permettant de définir un ensemble d'horaires permettant la correspondance avec ce service. Un autre avantage d'un dimensionnement en ligne virtuelle vient de la **facilité d'adaptation de cette dernière en une ligne classique, si la fréquentation le rend nécessaire**. Un tel passage en ligne classique peut s'envisager dès lors que la majorité des créneaux sont réservés au quotidien.

Dimensionnement

- 3 lignes au départ et à l'arrivée de la gare de Challans et du centre hospitalier. Ces trois lignes permettent d'assurer la desserte de la totalité des communes depuis ce point central. Le public visé est avant tout celui devant se rendre ponctuellement sur la gare ou Challans et ne bénéficiant pas des services de transports solidaires mis en place dans les communes. Un passage à proximité des grands centres scolaires secondaires de Challans sur deux des trois lignes permet aussi de répondre à la demande ponctuelle de la part des jeunes, notamment lors des modifications imprévues d'emploi du temps.
- Une tarification à 2€ du trajet permettrait d'envisager un taux de couverture aux alentours de 10% des coûts du service, une réflexion sur une possible gratuité peut donc s'envisager.
- Les modalités de réservations devront être définies dans une étude approfondie, la majorité des services de Transport à la Demande propose de réserver par téléphone ou par une plateforme le jour précédent la course. Une réservation plus courte, pouvant aller jusqu'à deux heures avant la course, est également possible bien qu'impliquant une gestion des ressources différentes pour l'exploitant.
- Une politique de répression des annulations sauvages et *no-show* au point d'arrêt doit également être mise en place afin de limiter cette pratique, grevant les finances de ces transports. Les solutions usuelles étant la surfacturation de la course honorée ou l'exclusion temporaire du service de l'utilisateur fautif.

A noter : Concernant une potentielle gratuité du service de TAD, aucune étude spécifique n'a été menée à ce jour. Cependant, dans son Rapport d'information du 25 septembre 2019 à propos de la gratuité des transports, le Sénat observe une augmentation de la fréquentation de ces derniers entre 23% (Niort) et 65% (Dunkerque). Ainsi, le service proposé gratuitement peut potentiellement voir une augmentation de sa fréquentation entraînant des coûts importants pour la collectivité. Afin d'éviter les abus, des mesures luttant contre le no show doivent être intégrées dans le règlement d'utilisation du service. Travailler en amont avec les taxis locaux.

Ligne 1 Port du Bec <> Gare de Challans

Caractéristiques de la ligne :

- 27,9 kilomètres,
- 42 minutes de parcours,
- 20 points d'arrêts proposés.
- 5 845 habitants à moins de 200 mètres d'un point d'arrêt, dont 1 836 âgés de plus de 65 ans.

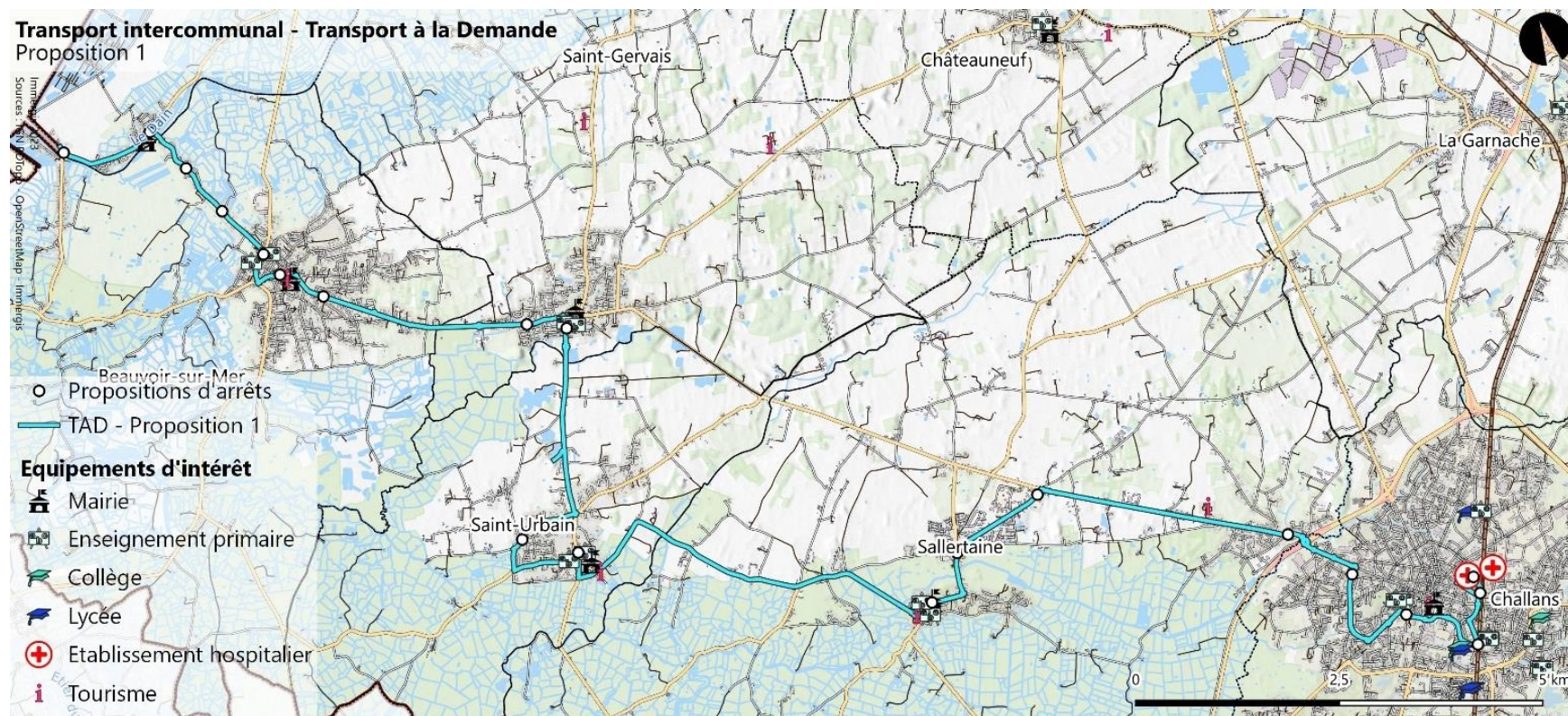
Fonctionnement :

- Sens – Port du Bec vers gare de Challans avec une arrivée en gare de Challans 10 minutes avant le départ du TER à destination de Nantes, soit aux créneaux suivants* :

- 07h39
- 09h46,
- 12h46,
- 14h39,
- 16h33,
- 18h15.

- Sens – Gare de Challans vers Port du Bec avec un départ de l'hôpital pour un passage en gare de Challans 5 minutes après l'arrivée du TER en provenance de Nantes, soit aux créneaux suivants* :

- 08h29,
- 12h15,
- 14h15,
- 17h36,
- 19h18,
- 21h35.



Objectifs :

- Accompagner les déplacements ponctuels des habitants des communes desservies vers la gare de Challans et les grands équipements du centre, notamment l'hôpital,
- Offrir une solution alternative à la ligne 571 pour les déplacements ponctuels des habitants,
- Desservir le centre de Saint-Urbain et de Sallertaine, offrir une solution de déplacement de et vers l'Époids et le Port du Bec

*Selon les fiches horaires de l'année 2022-23.

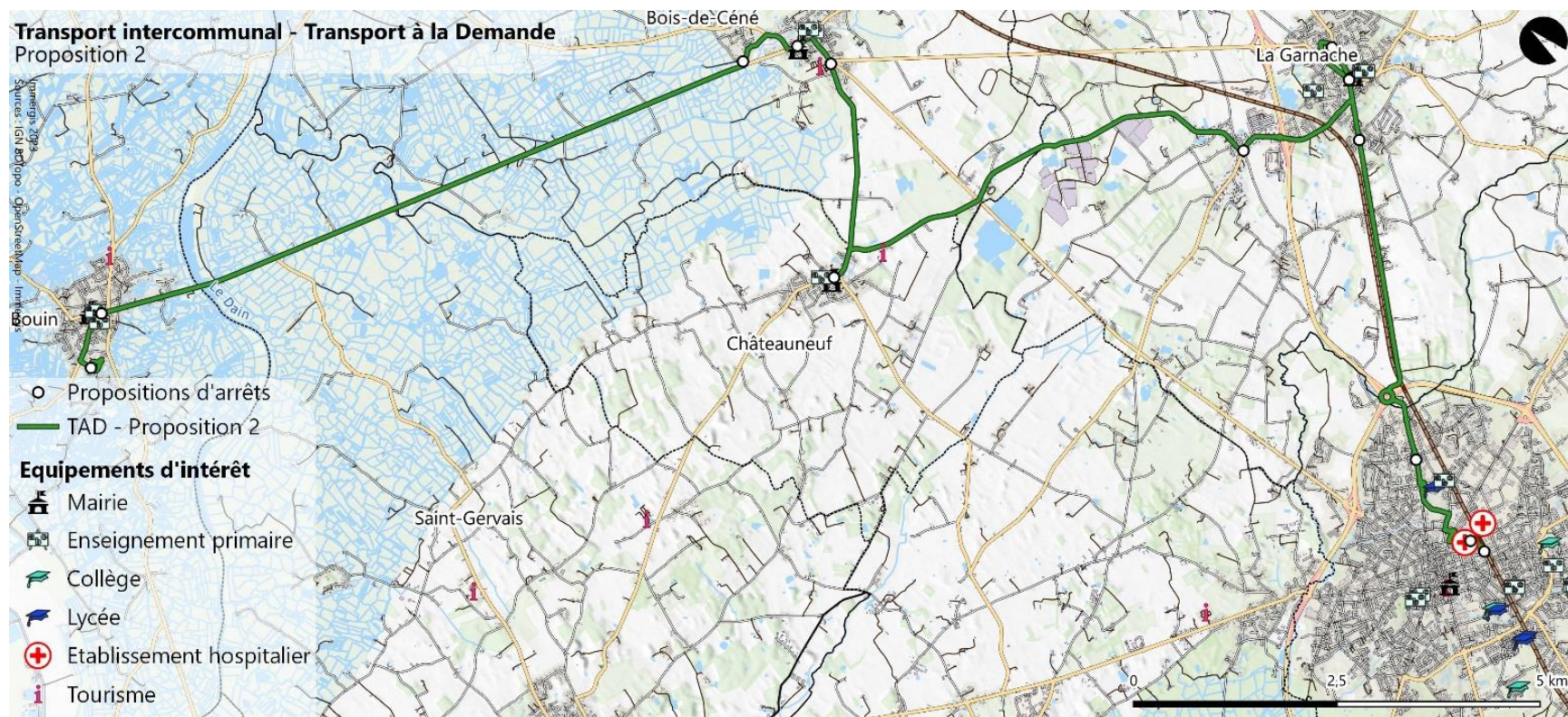
Ligne 2 Bouin <> Gare de Challans

Caractéristiques de la ligne :

- 31 kilomètres,
- 41 minutes de parcours,
- 13 points d'arrêts proposés.
- 4 064 habitants à moins de 200 mètres d'un point d'arrêt, dont 1 000 âgés de plus de 65 ans.

Fonctionnement :

- Sens – Bouin vers gare de Challans avec une arrivée en gare de Challans 10 minutes avant le départ du TER à destination de Nantes, soit aux créneaux suivants* :
 - 06h46
 - 07h39
 - 09h46,
 - 12h46,
 - 14h39,
 - 16h15,
 - 18h15.
 - Horaires supplémentaires en dehors des horaires TER : 8h20, 17h30 et 19h30
- Sens – Gare de Challans vers Bouin: départ de l'hôpital pour un passage en gare de Challans 5 minutes après l'arrivée du TER en provenance de Nantes, soit aux créneaux suivants :
 - 08h29,
 - 12h20,
 - 14h15,
 - 17h36,
 - 19h18,
 - 21h35.
 - Deux horaires supplémentaires : 10h et 18h30.



Objectifs :

- Accompagner les déplacements ponctuels des habitants des communes desservies vers la gare de Challans et les grands équipements du centre, notamment l'hôpital,
- Offrir une solution de rabattement vers Challans et la gare pour les habitants de Bouin, Bois-de-Céné et Châteauneuf, aujourd'hui inexistante,
- Desservir les équipements touristiques des communes traversées depuis la gare.

*Selon les fiches horaires de l'année 2022-23.

Ligne 3 BOUCLE Froidfond <> Gare de Challans

Caractéristiques de la ligne :

- 34 kilomètres,
- 44 minutes de parcours,
- 14 points d'arrêts proposés.
- 4 393 habitants à moins de 200 mètres d'un point d'arrêt, dont 1 260 âgés de plus de 65 ans.

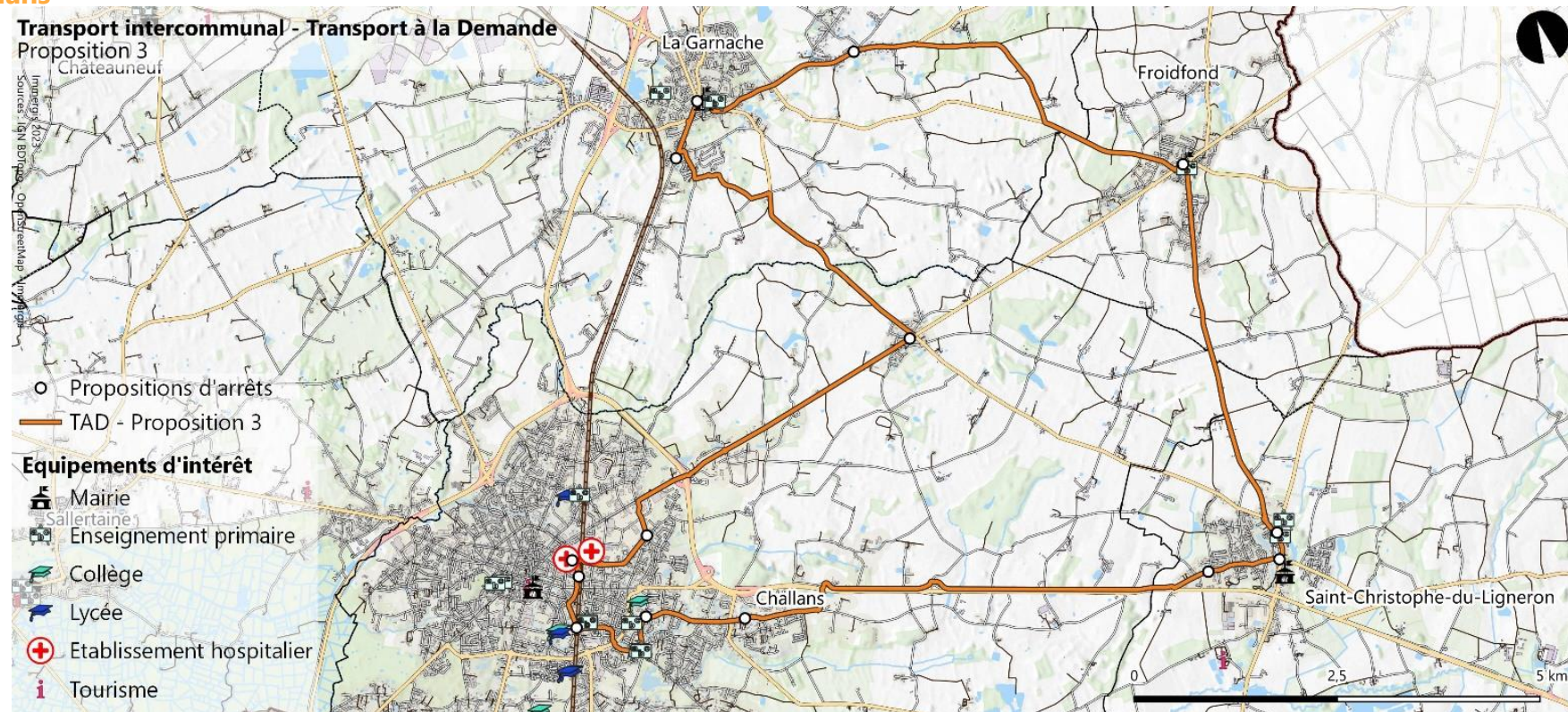
Fonctionnement :

- Sens – Froidfond vers gare de Challans avec une arrivée en gare de Challans 10 minutes avant le départ du TER à destination de Nantes, soit aux créneaux suivants* :

- 06h46
- 07h39
- 09h46,
- 12h46,
- 14h39,
- 16h15,
- 18h15.
- Horaires supplémentaire en dehors des horaires TER : 8h15, 17h30 et 19h30

- Sens – Gare de Challans vers Froidfond : avec un départ de l'hôpital pour être à la gare de Challans 5 minutes après l'arrivée du TER en provenance de Nantes, soit aux créneaux suivants :

- 08h29,
- 12h15,
- 14h15,
- 17h36,
- 19h18,
- 21h35.
- Deux horaires supplémentaires : 10h et 18h30.



Objectifs :

- Accompagner les déplacements ponctuels des habitants des communes desservies vers la gare de Challans et les grands équipements du centre, notamment l'hôpital,
- Offrir une solution de rabattement vers Challans et la gare pour les habitants de Froidfond et La Garnache,
- Accompagner le service Vendexpress dans la liaison entre Saint-Christophe-du-Ligneron et Challans,
- Offrir une solution de déplacement locale pour le Sud Est de Challans vers la gare et l'hôpital

*Selon les fiches horaires de l'année 2022-23.

Estimation des coûts

Dans l'hypothèse d'une mise en service des trois lignes proposées, le coût d'exploitation du service dépendra de l'usage réel des lignes. Est proposée ici une estimation du seul coût d'exploitation commerciale (le haut-le-pied, les études de dimensionnement, les coûts afférents à la contractualisation ne sont pas inclus dans cette estimation). Pour cette dernière, un coût d'exploitation de 3,3€ du kilomètre commercial a été retenu, et trois scénarios d'utilisation sont proposés.

Usage limité – 25% des capacités de service	Usage moyen – 50% des capacités de service	Usage à capacité
Soit 12 courses journalières, 6j/7, de 16 kilomètres en moyenne. Remplissage moyen : 3,2.	Soit 24 courses journalières, 6j/7, de 24 kilomètres en moyenne. Remplissage moyen : 3,9.	Soit 42 courses journalières, 6j/7, de 31 kilomètres en moyenne. Remplissage moyen : 6,1.
Coût estimé : 198 316 €/an, Recettes estimées : 24 037 €/an. Soit un taux de couverture de 12,1%.	Coût estimé : 594 949€/an, Recettes estimées : 58 593€/an. Soit un taux de couverture de 9,8%.	Coût estimé : 1 344 835 €/an, Recettes estimées : 160 381 €/an. Soit un taux de couverture de 11,9%.

La faiblesse des taux de couverture estimés des services reste similaire à celle observée sur les réseaux de transport à la demande en milieu périurbain et urbain. Dans le cadre d'un usage du service à capacité de ce dernier, le nombre de passagers peut être amené à évoluer et permettre une amélioration du taux observé. Dans le cas d'un usage à capacité d'une ou des lignes virtuelles de TAD, une transformation en ligne classique sera à envisager.

Financement du service

- La simple organisation d'un service de transport à la demande ne saurait justifier la levée du versement mobilité par l'autorité organisatrice des mobilités, ici, Challans Gois Communauté. Cependant, Challans Gois Communauté organisant de plein droit un service régulier de transport public de personnes, l'autorité organisatrice est autorisée à délibérer sur la mise en place de ce dernier, pouvant financer l'ensemble des actions et services mis en place par l'autorité organisatrice des mobilités.
- EPCI de 10 000 à 50 000 habitants en date du dernier recensement et ne comptant pas de communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, Challans Gois Communauté peut prétendre lever un versement correspondant au maximum à 0,55% des salaires des structures de plus de 11 salariés du territoire.

Préalables à la mise en place

- Une contractualisation avec la Région (Offre socle) ou un prestataire extérieur dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public, à l'image du service Chall'en Bus, semble la solution la plus adaptée pour l'organisation d'un tel service par la communauté de communes. Afin d'éviter des coûts inutiles de haut-le-pied pour le service, il semble nécessaire de localiser les véhicules et conducteurs potentiels sur le territoire de la communauté de communes.
- En cas de validation de la solution par Challans Gois Communauté, une étude approfondie, préalable à la mise en place du service et l'élaboration du DCE sera nécessaire, de même qu'une délibération sur le modèle d'exploitation et d'organisation retenu.

Points à noter : Dans le dimensionnement proposé ici, les courses étant organisées par rapport aux horaires des TER sur les trois lignes proposées, une utilisation importante du service peut se traduire par la nécessité de circulation simultanée de trois véhicules et chauffeurs. Bien qu'il soit possible de ne limiter l'exploitation qu'à deux véhicules simultanés, au risque de ne pouvoir honorer une partie des courses souhaitées en cas de forte utilisation du service.

Mise en œuvre opérationnelle – Service de location longue durée de VAE

Fiches actions liées : 6, 9 et 10

Dimensionnement

- Recommandation du CEREMA : **ratio d'environ 10 vélos pour 10 000 habitants.**
- 55 vélos au lancement du service dont 6 vélos cargos (48 vélos + 15% afin d'éviter la mise en place d'une liste d'attente) .

→ cf. tableau ci-après.

A noter que dans la majorité des cas en zones peu denses, les services de location VLD sont gérés en régie par la collectivité. Toutefois, la gestion peut être confiée à un opérateur privé, dans le cadre d'une délégation de service public ou d'un marché public.



Benchmark pag. 130

Constat :

La location longue durée de vélos à assistance électrique est l'un des éléments les plus plébiscités par la population lors de l'enquête en ligne. Cependant la mise en place d'un tel service nécessite des prérequis avec l'aménagement de pistes sécurisées ainsi que le déploiement de stationnements sécurisés pour lutter contre le vol de vélo.

Objectifs

- Offrir une solution de mobilité vertueuse et à moindre coût à la population de la Communauté de communes
- Développer la mobilité cyclable sur le territoire

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois

Partenaires :

Fonds territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) ; programmes CEE dont AVELO 3 ; FEADER ; appels à manifestation d'intérêt de France Mobilités

FICHE ACTION 5 – Proposer une offre intégrée de services cyclables

AXE 1 – Massifier le recours aux transports en commun et soutenir les modes actifs

	Scénario 1 – Gestion directe en régie	Scénario 2 – Gestion déléguée (SPL ou DSP)
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Calibrage de l'offre selon la demande de la population • Différenciation des besoins selon les territoires touristiques ou non • Rentabilité potentielle du service 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion à la charge du prestataire • Flotte de vélo plus conséquente et déployée rapidement • Possibilité d'associer ce service à un autre marché
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Investissement initial • Recrutement d'1 ETP a minima • Mise en place progressive du parc, risque supporté par la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Lourdeur de la mise en place d'une gestion déléguée • Aucun retour sur investissement si rentabilité • Risque d'absence de prestataire intéressé
Dimensionnement	<ul style="list-style-type: none"> • 55 VAE pour le territoire dont 6 vélos cargo (48 vélos + 15% afin d'éviter la mise en place d'une liste d'attente) • Un déploiement progressif, par tranches, peut être envisagé 	<ul style="list-style-type: none"> • 65 VAE pour le territoire • Déploiement rapide dès le début de la période de contractualisation
Tarification	<ul style="list-style-type: none"> • Abonnement semestriel : 150 € (220 € pour les vélos cargo) • Abonnement mensuel : 60 € (100€ pour les vélos cargo) • Caution : 500 € (700€ pour les vélos cargo) 	
Coût	Coût moyen de 585€/an par vélo (tout type confondu) selon l'étude d'évaluation des services vélos de l'ADEME , soit 32 175€/an	<ul style="list-style-type: none"> • Coût moyen de 585€/an par vélo (tout type confondu)
Recettes annuelles	<ul style="list-style-type: none"> • Recettes annuelles estimées à 19 807€ pour une utilisation totale du parc en fonction des formules d'abonnement : <ul style="list-style-type: none"> ○ Abonnements annuels – 34% du parc – 19 vélos dont 2 cargos : 4 950€, ○ Abonnements semestriels – 47% du parc – 26 vélos dont 3 cargo : 8 220 €, ○ Abonnements mensuels – 19% du parc – 9 vélos dont 1 cargo : 7 680 €. ○ Perte de 1 043€ de recettes (entretien général et maintenance entraînant une indisponibilité à 5% du parc) • Taux de couverture estimé : 61% 	
Critères d'évaluation et de suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de km parcourus • Nombre de locations 	

Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
1. Faire de la gare de Challans un espace multimodal favorisant la desserte du territoire	Jalonnement piéton	Commune de Challans		<ul style="list-style-type: none"> • 400 € pour la fourniture et la pose d'un mat • 100€ par lame 	Court terme	++
	Stationnements sécurisés vélos	SNCF Gares & Connexions	Alvéole + : stationnements vélos couverts avec montant maximal par emplacement de 1 200€ HT pour consignes sécurisées et 650 € pour abri accès libre	<ul style="list-style-type: none"> • Consigne collective entre 2 000 et 5 000€ • Arceaux entre 160 et 400 € par emplacement 	Moyen terme	+++
	Matérialisation de places de covoiturage	CC Challans Gois	Fonds Vert : volet 2 de la mesure "développement du covoiturage"	Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place soit 4 400 € au total	Moyen terme	+
	Mise en place de deux emplacements d'autopartage	CC Challans Gois	<ul style="list-style-type: none"> • Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE) : financement de points de recharge ouverts au public à hauteur de 30% et jusqu'à 3000€ par point de charge • Région Pays de la Loire : déploiement réseau de borne de recharge électrique rapides • Fonds Mobilité rurale : volet 2 (création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité, animation des solutions de mobilités) 	30 000 € pour une ZOE ou 10 000 € pour une AMI soit entre 20 000€ et 40 000 € au total	Long terme	+
	Aménagement d'un guichet en gare pour la LLD de VAE	CC Challans Gois	SNCF Gares et Connexions : programme place de la gare intégré au PVD		Long terme	+++

Participation financière maximale de la **Région Pays de la Loire**: 20% PEM et 30% accessibilité (en % du montant des travaux HT hors foncier)

Enjeux de gouvernance – Axe 1 : Massifier le recours aux transports en communs et soutenir les modes actifs

Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
2. Favoriser un usage partagé de la voiture : expérimenter l'autopartage et développer le covoiturage	Matérialisation des places d'autopartage		Fonds Vert : volet 2 de la mesure "développement du covoiturage"	Place d'autopartage sur stationnement existant : 550 €/place	Long terme	+
	Implantation de bornes IRVE	CC Challans Gois		<ul style="list-style-type: none"> Borne à deux points de charge 22kVA AC /24 kVA DC : entre 15 000 et 20 000 € Borne 50 à 150 kVA DC entre 25 000 et 100 000€ 		+++
	Déploiement de 2 véhicules d'autopartage au niveau du futur PEM de Challans (puis 3 nouveaux véhicules)		Fonds Mobilité rurale : coût d'investissement pour matériel roulant éligible en termes de dépenses avec un soutien à l'achat plafonné à 150 000 € HT par porteur de projet	Voir action précédente		+
	Développer le covoiturage	CC Challans Gois et CCIN	Fonds Vert : volet 2 de la mesure "développement du covoiturage"		Court terme	+
3. Travailler sur l'intermodalité des services régionaux avec l'offre locale Chall'en Bus		CC Challans Gois	Versement mobilité : entre 1 et 1,5 M€	Selon scénario choisi	Moyen terme	+++



Enjeux de gouvernance – Axe 1 : Massifier le recours aux transports en communs et soutenir les modes actifs

Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
4. Garantir l'accès aux transports en commun ou à un service de TAD	Mise en place d'un TAD intercommunal	CC Challans Gois	<ul style="list-style-type: none"> • Versement mobilité • Fonds Mobilité rurale 	Pour un véhicule TPMP (4 places + 1 fauteuil roulant) : à partir de 32 000€	Long terme	+
	Travailler à une offre socle avec la Région	Région Pays de la Loire			Moyen terme	+
5. Proposer une offre intégrée de services cyclables	Service LLD VAE	CC Challans Gois	<ul style="list-style-type: none"> • Fonds Mobilité rurale : volet 2 avec coût d'investissement pour matériel roulant éligible en termes de dépenses, y compris les VAE. Soutien à l'achat plafonné à 150 000 € HT par porteur de projet • AVELO 3: axe 2 soutien à l'expérimentation de services vélo comprenant la création de services tels que la location de vélo 	Pour 55 VAE : 44 000 € (800€/u)	Moyen terme	+++

Diagnostic :

La majorité des flux de déplacements se font par l'intermédiaire du réseau routier, engendrant une **saturation des axes aux heures de pointes et limitant la mixité des usages pour les mobilités actives ou les transports en commun.**

Constituant **l'infrastructure de nombreuses formes de déplacements**, la voirie est donc un enjeu crucial pour **favoriser ou développer certaines offres de mobilités en cohérence avec les enjeux identifiés à l'échelle du territoire.**

L'aménagement de l'espace public et la structure de la voirie peuvent offrir **efficacité, ponctualité, sécurité et pertinence à la fois aux déplacements en transports en commun, mais également aux déplacements actifs, tant piétons que cyclables.**

Continuité des déplacements, priorisation des modes de transport et sécurisation des accès permettent de **rendre visible et de faciliter l'usage de moyens de déplacements alternatifs pour tout type d'usagers, tout en assurant une cohabitation « organisée » de l'ensemble des usagers de la voirie.**



Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : 1, 5, 7 et 9

- Identification par le bureau d'études et les ateliers de concertation de 6 liaisons à réaliser afin de relier les espaces d'habitations aux zones d'emplois et espaces intermodaux, et accompagner les flux pendulaires locaux effectués sur une distance raisonnable :
 - Liaison Saint-Christophe-du Ligneron <> Challans,
 - Liaison Sallertaine <> Challans,
 - Liaison Saint-Gervais <> Saint-Urbain,
 - Liaison de Beauvoir-sur-Mer à la Barre de Monts et de Saint-Gervais à Beauvoir-sur-Mer (aménagement existant sur trottoir),
 - Liaison Froidfond <> Challans.
 - Liaison Châteauneuf <> Bois-de-Céné <> Challans,
- Desserte des établissements scolaires à l'intérieur des communes, en adéquation avec la fiche action suivante.
- Réalisation d'un Schéma directeur cyclable ou Schéma directeur des modes actifs (consultation actuelle) permettant une priorisation des liaisons ainsi qu'une précision opérationnelle sur le type d'aménagement sur chaque axe identifié.
- Résorption des coupures et points noirs identifiés lors du diagnostic.
- Inscription dans les documents d'urbanisme de la réalisation de cheminements doux connectés au réseau existant dans les opérations d'aménagement et d'urbanisme.

Éléments financiers – coût moyen /mètre linéaire (HT)

- Bande cyclable - voie délimitée par une ligne blanche sur la chaussée : 160 €
- Piste cyclable - chaussée réservée aux cycles séparée matériellement de la circulation et du trottoir : entre 350 et 420 € hors acquisitions foncières.
- Voie verte : entre 288 € et 740 €
- Chaussée à voie centrale banalisée : 12€
- Plan de déplacement école : coût global annuel 160 000 € (exemple de Nantes Métropole)

Critères d'évaluation et de suivi

- Nombre de km de voies aménagées
- Nombre d'habitants reliés depuis leur résidence aux pôles générateurs de déplacements

Constat :

Afin de favoriser les modes actifs et le report modal vers le vélo, l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés à vocation quotidienne est un prérequis. Le maillage cyclable du territoire est aujourd'hui conséquent, porté par les aménagements à destination de la pratique cyclo touristique des dernières décennies et les aménagements récents s'inscrivant désormais dans une logique de réponse aux déplacements pendulaires.

Objectifs

- Offrir la possibilité de se rendre efficacement et en sécurité aux principaux pôles générateurs de la Communauté de communes.
- Sécuriser les déplacements à vélo.
- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de la Communauté de communes.

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois, Communes

Partenaires :

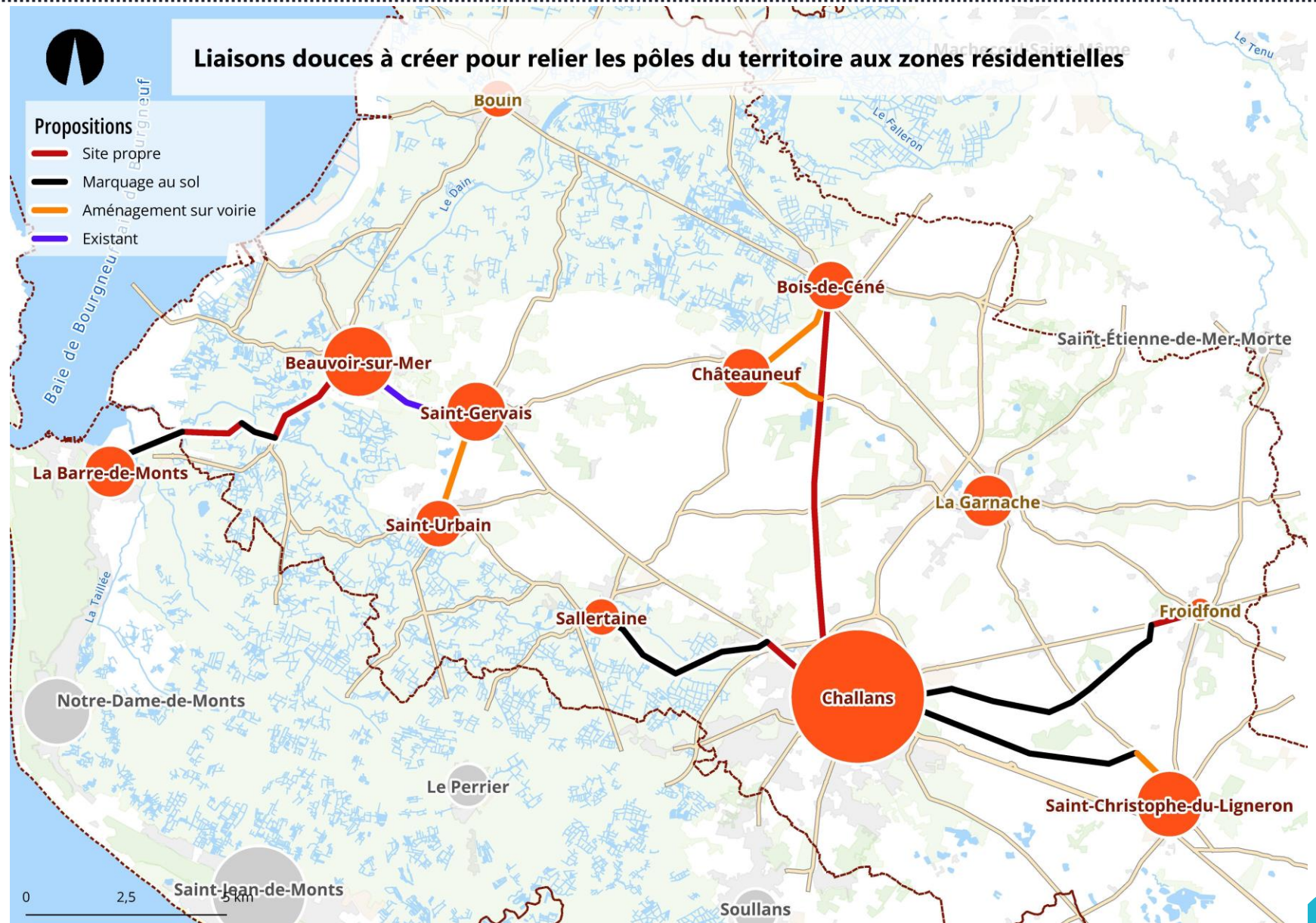
Département de la Vendée, Communes, Région Pays de la Loire

Scenarii de gouvernance

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<p>Un soutien financier apporté aux infrastructures via un fonds de concours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un fonds de concours pour alimenter les projets • Élaboration des règles d'attribution du fonds de concours <p>Un portage technique et financier des services et équipements en faveur du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion du service de location longue durée VAE (fiche 1.4) • Gestion du déploiement de l'offre de stationnement • Gestion de la communication, de la sensibilisation et de l'animation 	<p>Portage des aménagements du maillage par la Communauté de communes sur les itinéraires identifiés comme d'intérêt communautaire.</p> <p>Portage par les communes de l'aménagement des itinéraires maillant plus finement le territoire, notamment en rabatement sur les itinéraires du maillage d'intérêt communautaire.</p> <p>Entretien des aménagements :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communes : entretien courant (balayage, élagage, entretien stabilisé...) • Communauté de communes : entretien lourd (investissement, reprises d'aménagement...) 	<p>Maitrise d'ouvrage directe par la Communauté de communes en lien avec le Département sur l'ensemble des itinéraires.</p> <p>Projet par projet, la Communauté de communes associe les communes aux projets et choix dans le cadre des aménagements.</p> <p>Ce scénario nécessite une forte ingénierie de la part de la Communauté de communes .</p>

Subventionnement possible

- Fonds européens : DETR
- Région Pays de la Loire : co-financement des rabattements cyclables vers les points d'accès au réseau de transport régional Aléop, vers les pôles générateurs de déplacements (lycées ou zones d'activité) à hauteur de 50% dans une limite de 300 000€. Prise en compte sur un périmètre jusqu'à 9km.
- Département de la Vendée : plan vélo 2021-2028 avec un budget estimé à 35 millions d'euros avec une répartition de 300 000€ par canton.



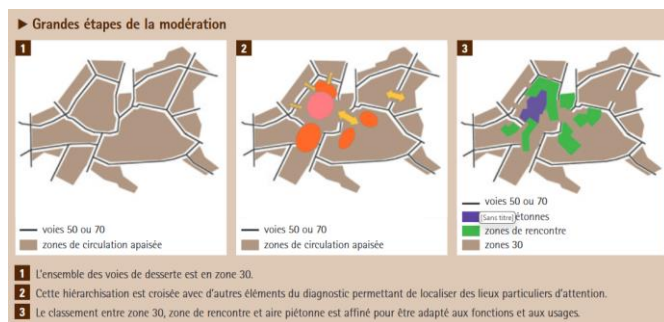
Cette carte représente les liaisons douces à créer identifiées par le bureau d'études et les ateliers de concertation. Parmi ces dernières, une des liaisons possède déjà un aménagement existant (entre Saint-Gervais et Beauvoir-sur-Mer).

A noter qu'ici l'ensemble des aménagements cyclables existants n'est pas représenté.

Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : 4, 6, 8 et 9

- Identifier les critères permettant de définir les axes de circulation nécessitant un apaisement dans les communes à partir de la hiérarchisation de la voirie (étape indispensable) :
 - Les voiries principales assurant les liaisons entre les pôles extérieurs des centres-bourgs où la fonction de transit prend le pas sur les déplacements de proximité.
 - Les voiries de distribution permettant les liaisons internes où les déplacements de proximité sont privilégiés.
 - Les voiries de desserte où la vie locale est prépondérante, les déplacements se limitent alors à la desserte des activités riveraines.



- Généraliser la neutralisation des stationnements en amont des passages piétons, avec la possibilité d'implanter du stationnement vélo de type arceau ou zones de végétalisation (loi LOM).
- Expérimenter des aménagements dans certaines communes, exemples à mutualiser.
- Étudier l'adaptation des aménagements d'apaisement et de sécurisation localement.
- Mise en place d'un cadre commun d'une politique de zone bleue aux abords des pôles commerciaux de proximité afin de garantir une plus grande disponibilité et un meilleur accès aux commerces.

Éléments financiers (HT)

- Zone de rencontre : 240 € par m²
- Zone 30 : 128 € par m²

Critères d'évaluation et de suivi

- Nombre de km aménagés
- Réalisation de comptages

Constat :

La vitesse de circulation des véhicules légers et poids lourds dans les centres-bourgs est source de sentiment d'insécurité pour les habitants. Bien que Challans Gois Communauté ne gère pas directement les voiries concernées, une politique d'aménagement commune des centres bourgs (hors Challans) peut permettre de développer un ensemble cohérent pour les piétons et les cyclistes sur l'ensemble de la communauté de communes.

Objectifs

- Rendre davantage confortables les déplacements doux au sein des centres-bourgs
- Sécuriser les alentours des pôles générateurs de déplacements.
- Baisse du sentiment d'insécurité.

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois, Communes

Partenaires :

Aménagement de zones 30 :

- Une zone 30 est une zone affectée à la circulation de tous les usagers limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.
- Il est obligatoire d'apposer une signalisation verticale en entrées et sorties des zones :
 - L'entrée est obligatoirement indiquée par le panneau B30, ce panneau doit être posé à chaque entrée, y compris en entrée d'un double sens cyclable.
 - La sortie peut être indiquée par les panneaux B51 ou par un panneau d'entrée d'une autre zone (B52) ou par un panneau de sortie d'agglomération



B30



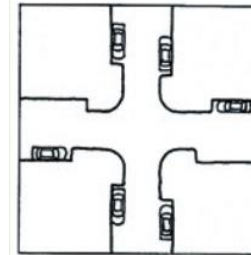
B51



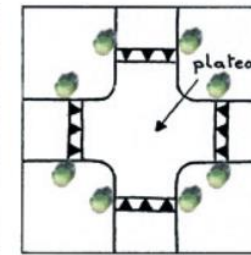
B52

- Il peut être nécessaire d'aménager les entrées de zones pour inciter les conducteurs à ralentir et pour les avertir sur le changement de statut de la voie :
 - Réduction de la largeur de la chaussée. À noter qu'une largeur à double sens comprise entre 4 et 5 m est généralement suffisante.
 - Courbes des carrefours resserrés
 - Éléments modérateurs de vitesse (surélévation de la chaussée, écluse avec by-pass pour les cyclistes, chicane, ralentisseurs)
 - Revêtement modifié et marquage au sol (rappel possible à l'intérieur de la zone)
- Cependant, il existe parfois des configurations qui ne nécessitent pas d'aménagement spécifique, car elles imposent aux conducteurs de ralentir (rue étroite, virage).

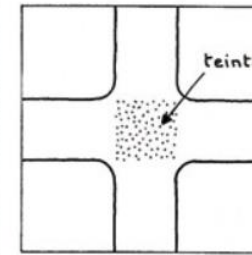
- Lors des intersections, il convient d'obtenir une bonne lisibilité et perceptibilité depuis chaque branche. Pour ce faire, plusieurs solutions sont possibles :
 - Un contraste ou l'implantation d'un point fort (changement de revêtement, mobilier urbain, avancée de trottoir, surélévation, mini-giratoire...)
 - Un traitement identique de chaque branche afin de donner une égalité de flux.
- Il est recommandé également dans l'aménagement des intersections d'inciter les conducteurs à ralentir : il est souhaitable de réduire les rayons de giration.



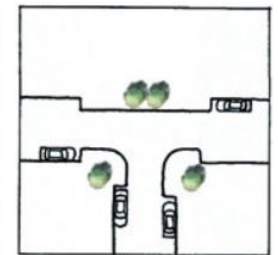
Exemple d'un carrefour classique : toutefois, à l'entrée du carrefour, la chaussée est rétrécie par suppression du stationnement.



Dans un carrefour pour obtenir un effet de ralentissement des véhicules, on peut « faire monter » les voitures au niveau du trottoir. Des arbres marquent l'entrée de ce carrefour traité en plateau. Un traitement (changement de revêtement, bordure très basse, ...) permet de garder une limite détectable et repérable entre trottoir et chaussée.



Dans ce carrefour classique, un changement de teinte ou une résine sont utilisés au centre de l'intersection pour attirer l'attention sur une gestion par priorité à droite.



Sur ce carrefour en T, le resserrement de l'emprise avec des avancées de trottoirs facilite les traversées piétonnes. Au croisement d'une petite voie de desserte avec une voie de desserte plus importante, cet aménagement avec des arbres disposés aux coins du carrefour et en fond de perspective, fait ressortir le carrefour et alerte le conducteur.

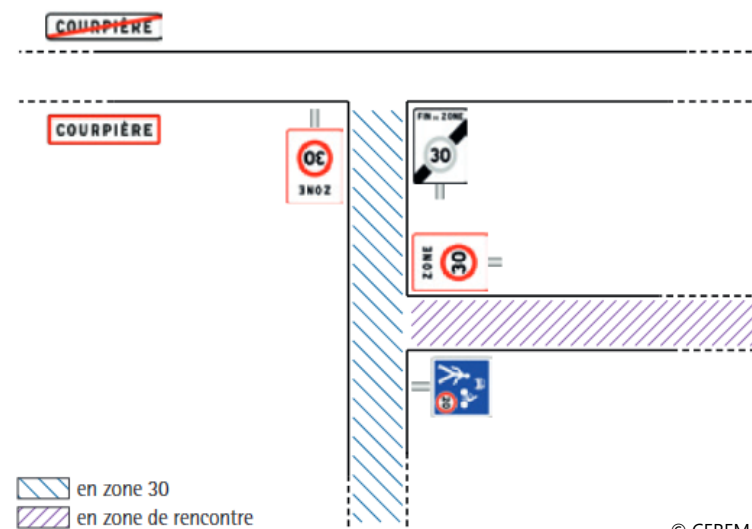
© CEREMA

- Il est enfin recommandé de privilégier la priorité à droite, car elle oblige le conducteur à ralentir et à soutenir son attention. Cependant, un régime de cédez-le-passage peut être utilisé pour des questions de lisibilité ou pour prendre en compte la présence d'une ligne régulière de transport collectif et de la priorité qui lui est donnée.

Aménagement de zones de rencontre :

- Une zone de rencontre est une zone affectée à la circulation de tous les usagers dans laquelle les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules qui circulent à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.
- La zone de rencontre permet d'offrir un confort de déambulation aux piétons tout en maintenant une desserte automobile. Elle est particulièrement adaptée pour les rues commerçantes et les abords des établissements scolaires. Une attention particulière doit être portée sur le trafic et sa limitation. En effet, si la proportion de véhicules est beaucoup plus importante que celle des piétons, l'espace risque d'être délaissé par ces derniers. Il est donc primordial d'avoir une réflexion en amont sur le plan de circulation.
- Les zones de rencontres doivent être clairement identifiées grâce à une signalisation verticale en entrées et sorties des zones :
 - L'entrée est obligatoirement indiquée par le panneau B52, ce panneau doit être posé à chaque entrée, y compris en entrée d'un double sens cyclable ou en entrée d'un sens réservé aux cyclistes. Dans ce dernier cas, l'entrée comporte le panneau B1 (sens interdit), le panneau M9V2 (sauf vélo) et le panneau B52.
 - La sortie est elle aussi obligatoirement indiquée par les panneaux B53 ou par un panneau d'entrée d'une autre zone (B30, B54) ou par un panneau de sortie d'agglomération.
 - Il est inutile de proposer un aménagement en entrée de zone pour les cyclistes, au maximum il convient d'apposer la figurine vélo, accompagnée d'une flèche à l'entrée du sens réservé vélo.
- Aménager une zone de rencontre c'est avant tout modifier l'image de la rue afin d'y instaurer une ambiance de mixité et de partage. Le véhicule doit être perçu comme étant sur un espace piéton et non un piéton sur une chaussée. Il ne faut donc pas compartimenter les espaces afin de laisser les affectations libres, la possibilité d'évoluer et d'avoir plusieurs usages sur un même espace.
- Il convient ainsi d'aménager des aires de repos (mobiliers urbains de « détente »), de nature et de déambulation. Ces aménagements permettent alors d'améliorer le cadre de vie.
- Enfin, le stationnement doit être limité, voire totalement supprimé.

- Signalisation d'une zone de rencontre dans une zone 30 lorsque le régime général en agglomération est le 50km/h :
 - Entrées de la zone 30 signalées par les panneaux B30 et les sorties par les panneaux B51 et B52
 - Entrée de la zone de rencontre par le panneau B52 et sa sortie par le panneau signalant l'entrée dans la zone 30 (B30)
 - Si la zone de rencontre donne sur un axe à 50 km/h, la zone est signalée en entrée par un panneau B52 et en sortie par un panneau B53.



© CEREMA



B53



B52



B51

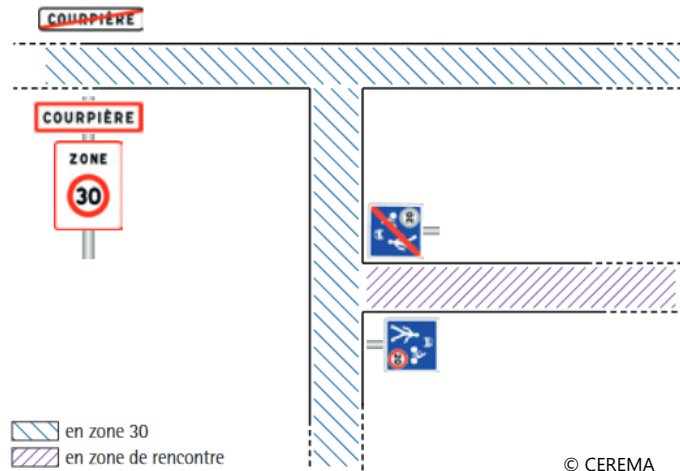


B30



Exemple d'entrée dans une zone 30 d'un sens réservé aux cyclistes.

- Signalisation d'une zone de rencontre dans une zone 30 lorsque le régime général en agglomération est la zone 30 :
 - Entrées de la zone 30 signalées dès l'entrée en agglomération par le panneau B30
 - Entrée de la zone de rencontre par le panneau B52 et sa sortie par le panneau B53 entraînant un retour au régime général de 30km/h. Le marquage de par l'ellipse 30 est suffisant.
 - Si la zone de rencontre donne sur un axe à 50 km/h, la zone est signalée en entrée par un panneau B52 et en sortie par un panneau B53.



Politique de zone bleue commune :

- La définition d'un cadre commun d'une politique de stationnement dans les différentes communes peut permettre de gagner en visibilité et d'harmoniser les habitudes des habitants.
- À cet effet, il est proposé à la communauté de communes de proposer une politique commune sur son territoire sous la forme suivante :
 - Zone dépose-minute systématique autour des établissements secondaires,
 - Zone bleue autour des établissements primaires,
 - Zone bleue dans les rues des communes commerçantes.

Neutralisation des stationnements en amont des passages piétons :

- En application de la loi LOM, les places de stationnement situées moins de 5 mètres en amont des passages piétons doivent être neutralisées d'ici au 31 Décembre 2026.
- Le stationnement supprimé peut être remplacé par du mobilier urbain, stationnements vélo ou des espaces de végétalisation (dans ce dernier cas, une attention particulière doit être portée à l'entretien pour ne pas que la végétalisation entraîne des problèmes de visibilité). Dans le cas de l'implantation de stationnements sécurisés vélo de type arceaux, il est proposé dans le cadre de l'étude que la Communauté de communes porte l'aménagement et la création de ces arceaux sur les places ainsi créées, en partenariat avec les communes concernées et pouvant bénéficier du subventionnement régional.



➔ Outre la proposition des aménagements, la Communauté de communes Challans Gois peut :

- Réaliser des études communes à plusieurs emplacements pour le compte des communes afin d'optimiser la dépense liée aux études avant-projet,
- Passer des commandes de travaux communes pour le compte des communes,
- Participer selon un barème prédéfini à ces aménagements en soutien aux communes.

Mise en œuvre opérationnelle

- Les aires de mobilité sont des pôles d'échange adaptés aux territoires peu denses. Les équipements proposés demandent des investissements relativement légers et peuvent être mis en place dans des délais plus courts.
- L'idée sous-jacente est la convergence en un point donné de différents services de mobilité en lien avec les flux pendulaires.
- Les aires de mobilité peuvent être implantées :
 - Aux abords d'arrêts de bus fréquentés, par les scolaires par exemple
 - En centre-bourg si le foncier disponible le permet
 - En périphérie communale, à proximité d'axes structurants
 - À proximité d'une zone commerciale, d'une zone d'activités ou d'un lieu touristique
- Mobilités potentiellement concernées :
 - Desserte de lignes de bus,
 - Arrêt de TAD,
 - Parking voiture (station IRVE possible),
 - Aire ou place de covoiturage,
 - Stationnement vélo sécurisé,
 - Station d'autopartage

Éléments financiers

- Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place (marquage et panneautage),
- Place de stationnement ex nihilo : 2 500€ environ pour terrassement, compactage et enrobé.

Fiches actions liées : 2, 3, 4, 5 et 11

Emplacements et services proposés

- Commune de Beauvoir-sur-Mer – lignes 13 et 571 :
 - Rue de Nantes au niveau de l'arrêt de bus et du parking aménagé
 - À planter : stationnements sécurisés vélo avec des box individuels préférentiellement et bornes IRVE
 - Lieu d'implantation pour l'extension du service d'autopartage
 - Lieu d'implantation pour des places réservées au covoiturage
 - Cheminement doux jusqu'au centre-bourg (par la rue Saint-Nicolas)
- Commune de Saint-Gervais – ligne 571 :
 - Arrêt de bus Primevères / parking de l'école
 - À planter : stationnements sécurisés vélo avec des box individuels préférentiellement, bornes IRVE et stationnement de covoiturage
- Commune de Saint-Christophe-du-Ligneron – ligne Vendexpress:
 - Aire de covoiturage et arrêt de bus de La Maison Blanche
 - À planter : stationnements sécurisés vélo avec des box individuels préférentiellement, bornes IRVE.
 - Cheminement doux jusqu'au centre-bourg de la commune
- Commune de La Garnache :
 - Aire de la place de la Mairie
 - Stationnements sécurisés vélo avec des box individuels préférentiellement et borne IRVE
 - Lieu d'implantation pour l'extension du service d'autopartage
- Commune de Bouin – ligne 13 :
 - Rue de Guitteny en face de la boulangerie
 - À planter : stationnements sécurisés vélo avec des box individuels préférentiellement, bornes IRVE et stationnement de covoiturage (min. 2)

Benchmark pag. 121 à 133

Constat :

Le territoire doit s'équiper d'aménagements permettant aux habitants n'ayant pas de véhicule individuel de rompre avec l'isolement.

Dans le cadre du PDMS, l'aire de mobilité peut également permettre de créer du liant entre les différentes propositions de service de mobilité: cyclable, autopartage, TAD et covoiturage.

Objectifs

- Favoriser l'intermodalité
- Favoriser le covoiturage
- Valoriser les offres de mobilité alternatives à l'autosolisme
- Faciliter certains déplacements vers et depuis les pôles générant des flux importants sur le territoire

Porteur de projet :

Communauté de communes Challans Gois, Communes

Partenaires :

Gestionnaires de voirie et d'emprise foncière, Région Pays de la Loire, exploitants de services de mobilité

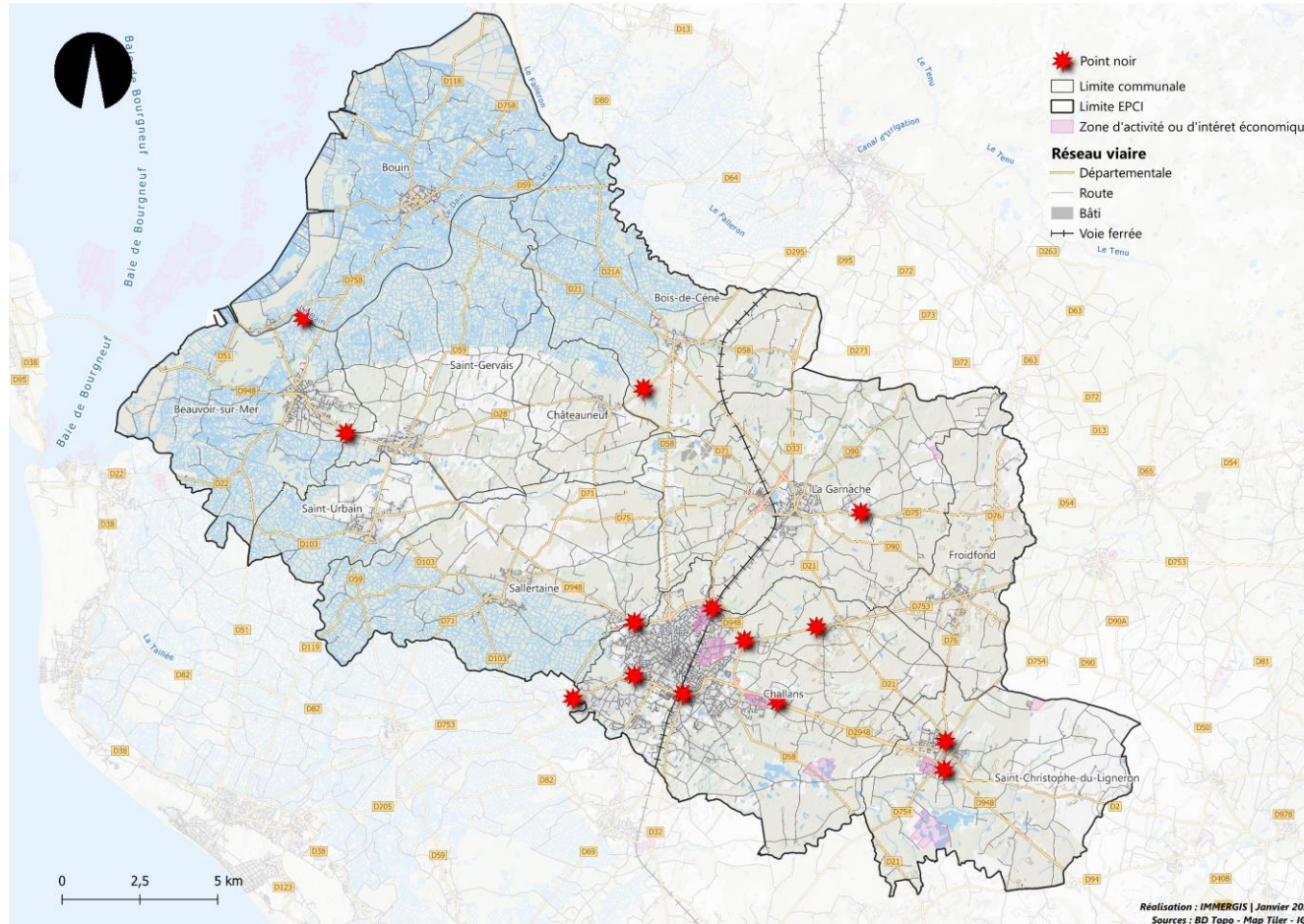
Mise en œuvre opérationnelle

- Les giratoires positionnés en entrée d'agglomération sont des points noirs récurrents qu'il convient de traiter en aménageant les giratoires en conséquence.

Critères d'évaluation et de suivi

- Réalisation des aménagements

Fiches actions liées : 6 et 7



Constat :

Lors du diagnostic et des ateliers de concertation, plusieurs points noirs ont été identifiés sur le réseau. Entraînant une insécurité accrue pour les cyclistes, ceux-ci doivent être résorbés afin de garantir un itinéraire sûr.

Objectifs

- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Sécuriser les pratiques cyclables et pédestres

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois, Communes

Partenaires :

Département de la Vendée, Communes

Guide d'aménagement des giratoires



Piste cyclable bidirectionnelle non prioritaire

- Séparateurs physiques ou dénivellations détectables (a minima 10cm de largeur et 10 cm de hauteur)
- Séparateurs interrompus au niveau des intersections

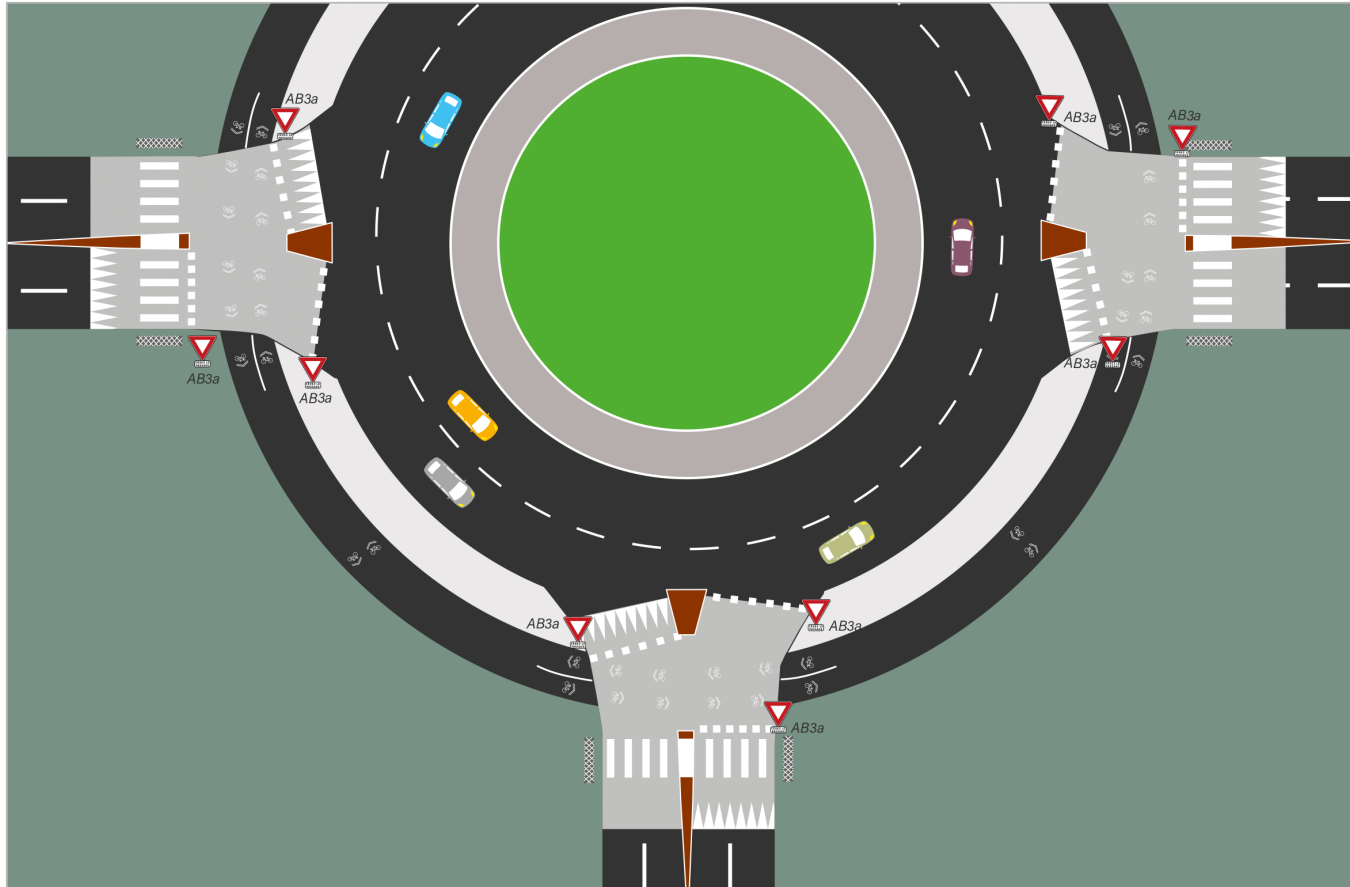
Signalisation horizontale :

- Pictogrammes vélo répétés tous les 20 m environ et placés au niveau de l'intersection
- Une ligne T'1 2u marque la séparation des voies sur la piste au niveau de l'intersection
- Ligne de cédez-le-passage sur la piste est appelée ligne 25/25 et se déduit de la ligne T'2 50 cm par une homothétie de rapport 1/2

Signalisation verticale :

- Panneau AB3a implanté pour chaque sens de circulation vélo, au niveau de l'intersection de la piste avec une branche du giratoire
- Panneau C113 peut être implanté au droit des intersections

Guide d'aménagement des giratoires



Piste cyclable bidirectionnelle prioritaire

- Séparateurs physiques ou dénivellations détectables (a minima 10cm de largeur et 10 cm de hauteur)
- Séparateurs interrompus au niveau des intersections

Signalisation horizontale :

- Pictogrammes vélo répétés tous les 20 m environ et placés au niveau de l'intersection
- Ligne T'1 2u marque la séparation des voies sur la piste au niveau de l'intersection (cédez-le-passage)

Signalisation verticale :

- La piste traverse les branches du giratoire au niveau d'un plateau surélevé et un panneau AB3a est implanté pour les automobilistes de part et d'autre de ce plateau
- Panneau C113 peut être implanté au droit des intersections

Enjeux de gouvernance - Axe 2 : Sécuriser l'accès à l'offre de mobilité et les déplacements doux

Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
6. Créer des liaisons douces de et vers les pôles du territoire reliant ces derniers aux espaces résidentiels	6 liaisons cyclables à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> CC Challans Gois Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • AVELO 3 : axe 1 (soutien à la construction d'une politique cyclable via le financement d'études) • Fonds européens : DETR et DSIL • Région Pays de la Loire : cofinancement des aménagements vers les gares et points d'arrêt routiers du réseau Aléop + cofinancement itinéraire depuis et vers les lycées • Département 	Défini au SDMA	Moyen à long terme	+++
	Elaboration d'un Schéma directeur des modes actifs	CC Challans Gois			Court terme	
7. Définir un cadre commun de bonnes pratiques de sécurisation et d'aménagement des voiries de centres-bourgs	Elaboration d'un guide des bonnes pratiques	CC Challans Gois		Défini au SDMA		+

Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
8. Aménager des aires de mobilité sur les communes dotées de plusieurs lignes de transport	Aménagement de places de covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> • CC Challans Gois • Communes 	Fonds Vert : volet 2 de la mesure "développement du covoiturage"	Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place soit 10 places au minimum pour l'ensemble des aires 5500 € au total	Moyen à long terme	+++
	Implantation de stationnements vélos sécurisés		Alvéole + : stationnement couvert uniquement (montant maximal par emplacement de 1 200€ HT pour consignes sécurisées et 650 € pour abri accès libre)	Consigne individuelle / box vélo : env. 2 000 € par box		
	Station de recharge VAE		<ul style="list-style-type: none"> • Sydev • Programme ADVENIR : taux d'aide 30% avec un plafond de 1 000 € par point de recharge 	Entre 3 000 et 8 000 €/u hors alimentation		
	Aménagement cheminement doux		Programme Villages d'avenir pour Saint-Christophe-du-Ligneron / Bois-de-Céné (volet mobilité à confirmer) Programme PVD Beauvoir-sur-Mer / Challans			
Contrats Région Pays de la Loire 2026 (soutien des collectivités dans leurs investissements publics avec nécessité de répondre aux objectifs du SRADDET)						
9. Traiter ponctuellement les points noirs du réseau de transport en commun et des infrastructures douces existantes		Selon implantation : CC Challans Gois, Département, DDT, Communes		Défini au SDMA	Moyen à long terme	+++

Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : axe 1 et fiche 8

→ Cette fiche action est à mettre en relation avec le Plan de communication prenant en compte diverses cibles et permettant de toucher diverses catégories de la population

Une diffusion plus vaste de l’information sur le fonctionnement, les horaires et les modalités d’utilisation des différents services de transport en commun sur le territoire permettrait de réduire la part de population n’utilisant pas ces derniers, même de façon ponctuelle. Plusieurs canaux de diffusion sont possibles : réseaux sociaux, plateforme, médias locaux...

Une **communication spécifique** auprès des populations âgées permettrait d’orienter ces dernières vers l’utilisation du Transport à la Demande, tout en améliorant les conditions d’exploitation par un rappel des règles d’utilisation, notamment à propos de la politique d’annulation.

Une **communication événementielle** peut s’envisager lors de périodes précises, par exemple en lien avec les campagnes de Mai à vélo ou de la Semaine de la mobilité afin d’inscrire cette communication locale dans un cadre plus large.

La communication via le dépôt de flyers chez les partenaires peut s’envisager et permettre de toucher une population plus large, qu’il s’agisse des employeurs, professionnels médicaux et sociaux, associations sportives, Une communication autour des services existants et de leur articulation avec les lignes de bus, services de location de VAE, covoiturage permettrait aussi de rappeler le potentiel d’utilisation du réseau pour les déplacements pendulaires auprès d’une part importante de la population professionnelle.

- Diffusion des documents promotionnels des services régionaux :
 - Soutien aux campagnes promotionnelles organisées par le transporteur et l’autorité organisatrice régionale.
 - Diffusion de l’information auprès des : communes, associations locales, écoles.
- Campagne de promotion du TAD et des solutions alternatives (covoiturage, rabattement vers les lignes de bus, location longue durée de VAE) :
 - Promotion dans l’espace public du service,
 - Diffusion des supports de promotion auprès des **populations cibles**, par l’intermédiaire notamment de : médecins et centres médicaux, associations, bulletins municipaux, campagnes d’information sur les marchés,
 - Diffusion d’une campagne sur les règles d’utilisation du service, notamment auprès des publics jeunes : rappel des sanctions et pénalités encourues pour le non respect du règlement du service,
 - Orienter les populations pour utiliser le TAD comme mode de rabattement vers les gares et lignes Express en communiquant à cet effet.
- Promotion de l’intermodalité, notamment à travers les aires de mobilité le cas échéant :
 - Communication auprès des **employeurs** et **salariés** sur les horaires des bus desservant les zones d’activités,
 - Communication événementielle sur la pratique du vélo et de la marche

Constat :

Les solutions de déplacement ne sont pas connues ou prises en main par une part de la population, notamment les habitants les plus âgés.

Objectifs

- Palier à la méconnaissance des mobilités alternatives existantes
- Amorcer le développement prochain de nouvelles mobilités
- Meilleure utilisation des transports en commun sur le territoire,
- Utilisation du TAD par les publics visés initialement,
- Renforcement de l’intermodalité avec les réseaux routiers et ferrés par la promotion des aménagements réalisés,
- Renforcement de l’intermodalité entre transport en commun et vélo.

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois, Communes

Partenaire :

Communes.

Rôle de la Challans Gois Communauté :

Diffusion des documents fournis par la Région, Campagnes de promotion de la CC

- Expérimentation d’actions d’accompagnement de certaines populations à la démobilité
 - Développement de tiers-lieux sur le territoire
 - Accompagnement de certaines entreprises au télétravail
 - Déploiement des Plan Mobilité Employeurs

Éléments financiers

- Campagne d’affichage (Création et impression) : Entre 5 000 et 40 000 €
- Publicité et communication sur les réseaux sociaux
 - Communication : Réalisation en interne
 - Publicité : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion
 - Mise en place progressive du parc, risque supporté par la collectivité
- Page web dédiée : Réalisation en interne
- Carte des itinéraires cyclables
 - Réalisation chez un prestataire : entre 5 000 et 10 000 €
 - Impression A3 : 450 € pour 1 000 exemplaires
 - Diffusion : par les Offices du Tourisme et prestataires touristiques
- Communication publicitaire ponctuelle
 - Banderole : Entre 4,5 et 60 € / m²
 - Kakemono : Entre 20 et 220 € / pièce

Critères d’évaluation et de suivi

- Nombre de campagnes réalisées
- Nombre de personnes aux évènements
- Nombre d’usagers utilisant les solutions alternatives

Exemple de réalisation – Défi mobilité en Pays de la Loire



Kit de communication de l’ADEME



Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : axe 1 et fiche 8

L'information voyageur en temps réel regroupe les éléments suivants :

- Le temps d'attente réel pour prendre telle ligne de transport en commun,
- L'information en temps réel sur les autres modes de transport utilisables en un arrêt donné,
- **Géolocalisation en temps réel** des bus

L'information voyageurs digitalisée sur les arrêts principaux et aires de mobilité peut être mise en place par plusieurs outils, répondant à des habitudes différentes en fonction du profil des usagers :

- **Application mobile du réseau de transport en commun**
- Canaux digitaux n'appartenant pas au réseau de transport : **Google Maps, CityMapper, réseaux sociaux**. 29% des – de 35 ans se renseignent par les réseaux sociaux en cas de situations imprévues
- **Affichages dynamiques : écrans, bandeaux défilants**. 48% des seniors utilisent cet outil en cas de perturbations imprévues sur le réseau. Ces affichages permettent de pallier au besoin des plus âgés à systématiquement se renseigner auprès d'un agent.

Proposition d'implantation

- Au niveau du pôle multimodal de la gare de Challans (fiche 1.1)
- Au niveau des aires de mobilité (fiche 2.5)

Éléments financiers

- 5 500€ pour borne LCD,
- 9 000€ pour une borne LED,
- 11 000€ pour un TFT

Critères d'évaluation et de suivi

- Augmentation de la fréquentation
- Enquête satisfaction auprès des usagers

Fiches actions liées : 1.1 et 2.5



Afficheur LCD et afficheur LED

Constat :

91% des usagers souhaitent avoir en temps réel de l'information sur leur trajet (*Enquête nationale 2022 Transdev*). Les bornes d'information voyageurs serviront en majorité les seniors et les clients occasionnels du service de transport

Objectifs

- Donner accès à l'information en temps réel
- Communiquer des éléments à la fois pour préparer le trajet des usagers, connaître les perturbations avant le trajet et celles durant le trajet
- Améliorer la qualité de service de transport par le service client
- Favoriser l'intermodalité

Porteur de projet :

Communauté de communes Challans Gois, Communes





Partenaires :

Région Pays de la Loire, exploitants de services de mobilité

Mise en œuvre opérationnelle

- Challans Gois Communauté apporte son soutien technique dans le cadre d'une convention de partenariat avec les entreprises intéressées ; leurs permettant de bénéficier d'un accompagnement méthodologique et d'un acteur permettant la jointure entre les entreprises dans le cadre d'un PdM inter-employeurs (PMIE).
- Communication auprès des entreprises du territoire intercommunal des différents intérêts liés à cette démarche d'élaboration d'un PMIE :
 - Environnementaux : démarche de management environnemental, image éco-responsable consolidée,
 - Sociaux : solutions aux problèmes de retard des salariés, de stationnement ou liés à des événements extérieurs à l'entreprise mais affectant la mobilité (météo, grève des transports en commun, blocages routiers), fidélisation des collaborateurs, attractivité liée au recrutement, réduction des risques d'accident liés aux déplacements,
 - Economiques : Equité sociale entre collaborateurs, rationalisation des dépenses de transport de l'entreprise, optimisation du télétravail, accompagnement d'une relocalisation d'activité le cas échéant...
- Elaboration d'une fiche méthodologique rappelant les différentes étapes constituant un plan de mobilité inter-employeurs : préparation de la démarche, diagnostic, plan d'actions, mise en œuvre et évaluation.
- Réalisation conjointe du diagnostic et du plan d'actions avec des ateliers de concertation, des enquêtes diffusées auprès des salariés

Fiches actions liées : axes 1 et 2

 <p>ADOPTER DE NOUVELLES PRATIQUES DE TRAVAIL POUR ÉVITER LES DÉPLACEMENTS</p> <p>AUTORISER 2 jours de télétravail par semaine.</p> <p>PERMETTRE aux salariés les plus éloignés d'utiliser des tiers lieux*.</p> <p>AMÉNAGER les horaires de travail pour éviter les heures de pointe.</p> <p>PRIVILÉGIER la visioconférence plutôt que les longs déplacements.</p>	 <p>INCITER À PRENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN</p> <p>PRENDRE en charge les abonnements au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi (transports en commun, services publics de location de vélo).</p> <p>INSTALLER un point d'information sur le réseau et les tarifs.</p> <p>OFFRIR des titres de transports gratuits aux nouveaux arrivants.</p>
 <p>FAVORISER LES MOBILITÉS ACTIVES</p> <p>VERSER une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative.</p> <p>INSTALLER des garages à vélos sécurisés et des vestiaires avec douches.</p> <p>FAIRE APPEL à une asso vélo pour des séances de coaching ou de « remise en selle ».</p> <p>SE DOTER d'une flotte de vélos de service.</p> <p>DISTRIBUER des kits de sécurité pour les salariés venant à vélo.</p> <p>FOURNIR du matériel de gonflage et de dépannage.</p> <p>PROPOSER un service gratuit d'entretien des vélos personnels.</p> <p>PRENDRE en charge les abonnements aux services de parkings pour vélos en gare pour les salariés prenant le train.</p> <p>ORGANISER un challenge de copiétonnage pour se déplacer à plusieurs mais à pied.</p>	 <p>PROMOUVOIR LES MOBILITÉS PARTAGÉES</p> <p>DÉVELOPPER un service de covoiturage en interne ou promouvoir des plateformes existantes, par exemple : ID Vroom, Wayz'up, Karoos, Koolicar, OuiHop, Blablalines, Less, Ridygo, COVIVO, Roulez Malin, Instant System, RezoPouce...</p> <p>AFFICHER une carte interactive de géo-localisation pour que les salariés repèrent des covoitureurs potentiels.</p> <p>PROPOSER des véhicules en autopartage en remplacement des véhicules individuels.</p> <p>METTRE EN PLACE une navette d'entreprise.</p> <p>RÉSERVER des places de stationnement aux covoitureurs.</p> <p>GARANTIR le retour à domicile (prise en charge des frais de taxis en cas d'empêchement exceptionnel).</p>

QUI PEUT VOUS AIDER ?

Constat :

Les solutions de déplacement ne sont pas connues ou prises en main par une part de la population. Or, les flux domicile - travail importants vers les bassins d'emploi offrent un potentiel indéniable pour le développement des solutions alternatives à l'autosolisme.

Objectifs

- Renforcement de l'intermodalité par la promotion des aménagements réalisés au sein des entreprises.
- Offrir des solutions de mobilités alternatives aux déplacements domicile-travail.
- Attractivité des entreprises du territoire
- Baisse des embouteillages, notamment en heure de pointe.
- Baisse des émissions de polluants atmosphériques et de GES.
- Baisse des dépenses de santé liées aux maladies engendrées par la pollution.

Porteur :

Communauté de communes Challans Gois

Partenaires :

Entreprises, CCI

Enjeux de gouvernance – Axe 3 : Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution

Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
10. Programme de communication et d'animation autour de l'offre		CC Challans Gois		Voir Plan de Communication		
11. Implanter des bornes d'informations voyageurs numériques sur les arrêts principaux et les pôles d'échanges		CC Challans Gois	<ul style="list-style-type: none"> • Région Pays de la Loire • SNCF Gares & Connexions 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 500€ pour borne LCD • 9 000€ pour une borne LED • 11 000€ pour un TFT 	Court à moyen terme	+
12. Accompagner les zones d'activités dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs	<p>Communication auprès des entreprises</p> <hr/> <p>Accompagnement méthodologique des entreprises</p>	CC Challans Gois	<ul style="list-style-type: none"> • Voir Plan de Communication • CCIN <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • CCIN • CCI Vendée : Flash'diag Mobilité 		Moyen terme	++



5. Synthèse du plan de communication *

* Le Plan de communication complet est à
retrouver en annexe

5. Objectifs et piliers de communication

Objectifs

- Définir des actions de **communication et de communication événementielle** qui permettront de sensibiliser, d'informer et d'accompagner les usagers au changement de modes de transport.
- Communiquer sur les **actions de la Communauté de communes** en faveur des mobilités (nouveaux services, nouveaux aménagements ou sécurisation des aménagements existants, projets en cours, valorisation du réseau existant, etc...)
- Créer une **culture mobilité forte** sur le territoire
- **Sensibiliser les habitants** à basculer vers les mobilités alternatives
- **Faire connaître les différents aménagements** et leurs usages
- Donner une **notion de sécurité** aux usagers en encourageant le respect des règles de sécurité routière et en informant sur les meilleures pratiques pour se déplacer en toute sécurité.
- **Sensibiliser les non-usagers** et démystifier des faux arguments contre le vélo

Piliers

- **Communication projet** : Communiquer sur les différents services mis en place par la Communauté de Communes, les travaux et l'évolution du projet, sensibiliser sur les bénéfices à long terme du projet (confort cadre de vie, réduction de la pollution sonore, etc..).
- **Communication sur les mobilités** : Communiquer sur les avantages d'utiliser les mobilités alternatives à la place de la voiture (plus écologique, gain de temps, bienfaits sur la santé...), communiquer sur la sécurité à vélo et à pied, créer des messages qui parleront à chaque cible (enfants, actifs, familles, retraités,...).
- **Sensibilisation au partage de la route** : Sensibiliser les usagers motorisés au partage de la route avec les cyclistes et les piétons, usagers beaucoup plus vulnérables. Sensibiliser les cyclistes sur les bons comportements à adopter pour limiter les dangers de la route.
- **Communication événementielle** : Communiquer sur les différents événements, publier des photos en mettant en avant le côté convivial et la facilité de se déplacer à vélo, à pied, en transport en commun ou en covoiturage, utiliser les réseaux sociaux pour augmenter le bouche-à-oreille en ligne.

5. Canaux de communication



Médias traditionnels

- Presse : Ouest France et Courrier Vendéen
- Magazine intercommunautaire (3 fois par an)
- Bulletins municipaux
- Conférence de presse, communiqué de presse
- Radio locale : NOV FM (radio associative)
- TV : France 3, TV Vendée

Print

- Affichage : aribus et panneaux publicitaires
- Affichage dans les mairies, les cabinets de santé, les commerces...
- Flyers, brochures (guide des mobilités), dépliants...
- Courrier (publipostage) pour les entreprises

Canaux digitaux

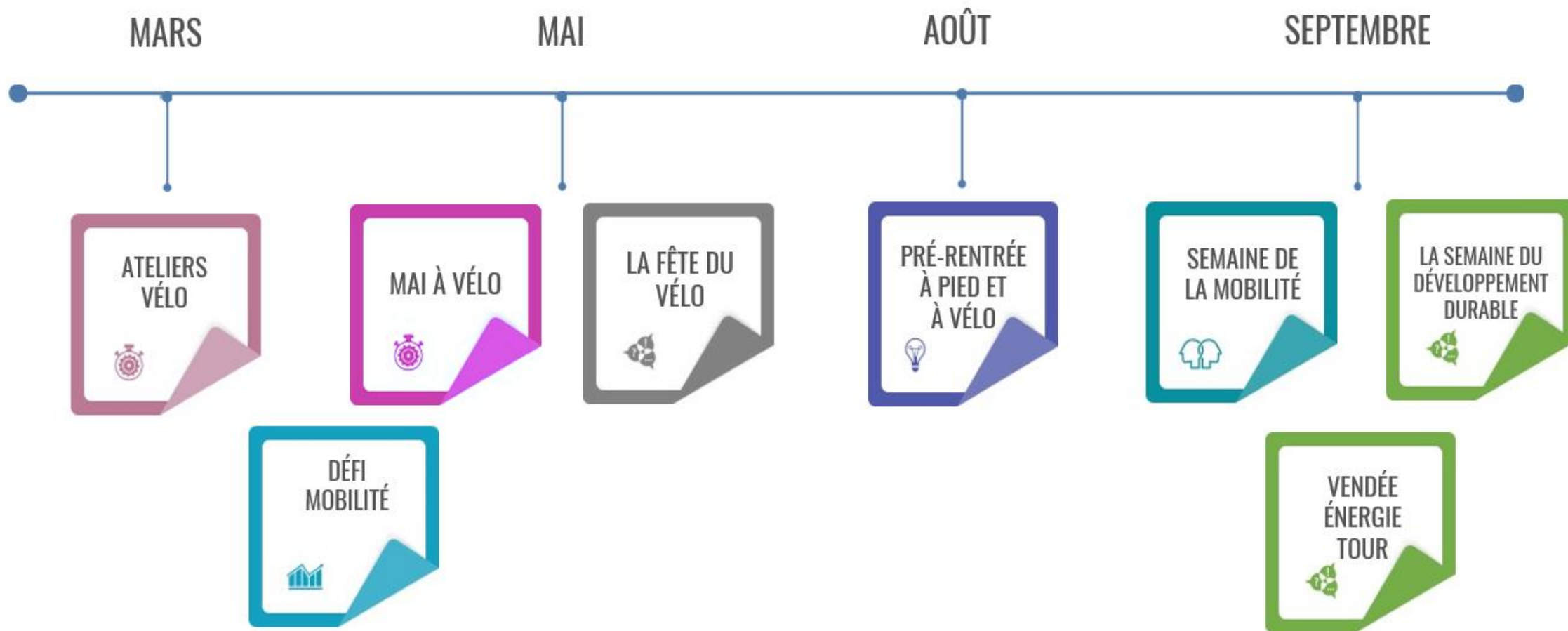
- Site web : www.challansgois.fr : refonte du site en cours (3 volets prévus pour la mobilité : modes actifs, transports en commun, se déplacer en voiture)
- Réseaux sociaux : Facebook, LinkedIn, Instagram et Youtube (seulement pour la mise en ligne de quelques vidéos)
- Application de la Ville de Challans
- Réseaux sociaux des différentes communes du territoire

Partenariats

- Association « ESN OV » à Challans : Association réparations de vélos et jouets (en partenariat avec l'écocyclerie « Recyc'la Vie » de Soullans et la Mairie de Challans)
- Réparateurs : Tous cycles (Prineau), Cycles Guyon, As Cycles, Décathlon, Intersport et Mondovélo
- Location de vélos : As Cycles, Decathlon
- Célérifère : électrification de vélos musculaire en VAE (basé à Montaigu Vendée)
- 2 constructeurs de vélos à proximité : Arcade Cycles - MFC



5. Calendrier des actions évènementielles





6. Suivi et évaluation

6.1 – Moyens techniques à déployer

6.2 – Instances de suivi

6.1 – Moyens techniques à déployer

Suivi de fréquentation des services de transport

- Le suivi de fréquentation par lignes peut s'effectuer de plusieurs manières :
 - Par un système billettique avec validation à la montée ;
 - S'il n'existe pas une obligation de validation, alors le suivi se fait manuellement par le transporteur.
- Le suivi de fréquentation du TAD s'effectue avec les fichiers de réservations.

Evaluation de la pratique de covoiturage

- Une part de la pratique peut être évaluée grâce aux réservations effectuées sur la plateforme promue par Challans Gois Communauté.
- Le registre des preuves de covoiturage permet également d'évaluer la pratique du covoiturage sur le territoire.
- Des comptages réguliers peuvent être effectués sur les aires de covoiturage aménagées.

N.B. : L'évaluation de la pratique du covoiturage est difficilement précise et exhaustive compte tenu du fait que, dans de nombreux cas, la mise en relation entre covoitureurs s'effectue par des canaux privés (SMS, WhatsApp...). L'accompagnement des entreprises dans la mise en œuvre d'un plan de mobilité inter-employeurs offre également à Challans Gois Communauté une opportunité de connaître les pratiques de covoiturage au sein des entreprises pouvant échapper au registre des preuves de covoiturage et/ou à une plateforme.

Suivi des aménagements réalisés

- Le suivi des aménagements réalisés (aménagements cyclables, aménagements des centres-bourgs, aires de mobilités, aires de covoiturage...) peut être cartographié à l'échelle du territoire intercommunal.
- Pour l'aménagement des centres-bourgs, il peut être pertinent de réaliser des comptages piétons.

Evaluation de la pratique cyclable

- La pratique cyclable sur le territoire s'effectue par comptage automatique. Les comptages automatiques peuvent être effectués par compteurs fixes ou mobiles sur des points clés du réseau. Il convient de suivre la méthode opensource EVA-VELO.
- Il convient également de réaliser des enquêtes stationnement grâce à des relevés réguliers afin d'adapter l'offre.
- Pour le service de location longue durée le suivi s'effectue grâce aux compteurs kilométriques présents sur chaque vélo et par le nombre de location.

Evaluation générale des services de mobilité

- Les enquêtes usagers sont d'excellents outils pour mesurer la satisfaction des habitants de l'intercommunalité face aux services de mobilité présents sur le territoire. A l'image de l'enquête réalisé lors du diagnostic, une enquête peut être menée pour effectuer des bilans étapes et évaluer la politique de mobilité du territoire par les premiers concernés.

6.2 – Instances de suivi

Les actions portées par l'AOM locale

- Le Comité des Partenaires de Challans Gois Communauté représente l'instance la plus évidente et compétente pour suivre la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié. Il constitue le lieu privilégié pour (re)mobiliser les partenaires grâce notamment au bilan annuel présenté chaque année pour rendre compte du déploiement des actions.



Les actions portées par l'AOM régionale

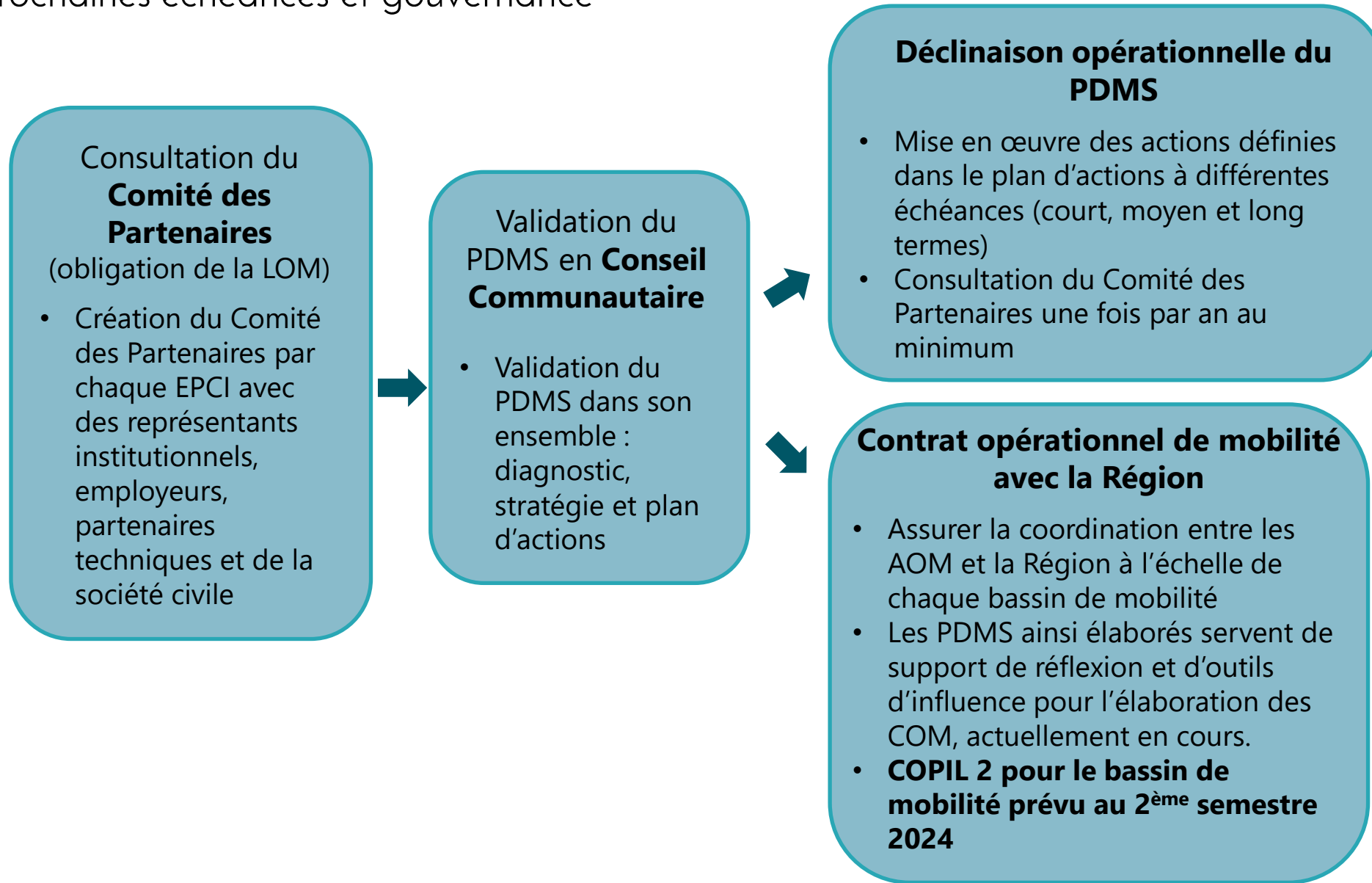
- Les actions relevant de la compétence régionale sont à élaborer dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité animé par la Région et rassemblant l'ensemble des partenaires institutionnels du bassin de mobilité.
- Le suivi spécifique sur le territoire de Challans Gois Communauté peut être initié par l'intercommunalité grâce à un comité de suivi dans le but de prendre acte du déploiement des actions régionales et de réévaluer si besoin ces actions.



7. Annexes

- 7.1 – Prochaines échéances et gouvernance
- 7.2 – Restitutions des échanges avec les partenaires
- 7.3 – Points noirs du réseau
- 7.4 – Isochrones temps de parcours en vélo et VAE
- 7.5 – Emissions de GES
- 7.6 – Benchmark
- 7.7 – Plan de communication

7.1 - Prochaines échéances et gouvernance



7.1 - Le Comité des Partenaires

- **Création obligatoire** d'un Comité des Partenaires dont la composition est largement laissée à l'appréciation de l'AOM locale (*art. L1231-5 Code des transports*)
- Composition du Comité des Partenaires :
 - Représentants institutionnels
 - Représentants des employeurs
 - Représentants partenaires techniques
 - Représentants de la société civile (associations vélo du territoire et habitants tirés au sort)
- Consultation du Comité des Partenaires **au moins une fois par an.**
- Consultation obligatoire **avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité** mise en place, des orientations de la politique tarifaire, la qualité des services et l'information, mais aussi à propos de l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité.

Objectifs :

- Développer le dialogue entre les AOM, les usagers et les employeurs dans la définition de la politique de mobilité sur le territoire.
- **Garantir un dialogue permanent** entre l'ensemble des acteurs de la mobilité, y compris les **usagers et entreprises** qui sont à la fois financeurs et bénéficiaires des services mis en place.
- Permettre une **meilleure compréhension des enjeux** liés à la mise en place des services de mobilité

7.1 - Le Contrat Opérationnel de Mobilité

- Cadre posé pour une meilleure coordination des services de transport et un développement équilibré des services de mobilité.
- Opérés par les Intercommunalités, le Département, la Région pour garantir un meilleur service aux usagers dans leurs déplacements quotidiens.
- Espace de dialogue pour envisager des expérimentations opérationnelles à l'échelle des bassins et évaluer leur mise en œuvre
- La mise en œuvre du contrat sera présentée annuellement en comité des partenaires.

7 chantiers prioritaires de travail sont identifiés à l'échelle du BASSIN DE MOBILITÉ VENDÉE LITTORAL :

- **Transports collectifs**
- **Mobilités partagées**
- **Mobilités actives**
- **Mobilités solidaires**
- **Intermodalités**
- **Communication & Accompagnement au changement**
- **Saisonnalité et tourisme**



7.2 – Échanges avec la région Pays de la Loire

Une première conférence des AOM relative à ces documents s'est tenue le 25/11/21. Ces derniers doivent décliner localement le cap fixé par la région dans le déploiement de sa stratégie de mobilité. Ces contrats permettront d'articuler l'offre socle offerte par la région (transport interurbain) avec une offre cofinancée locale (TAD et transport scolaire).

L'offre TAD va désormais être proposée de 7h à 19h, 5 jours/7 et avec une possibilité de circulation le samedi à la charge des EPCI.

Les investissements proposés pour la mise en place de services au-travers des contrats opérationnels de mobilité sont dégressifs : il s'agit avant tout d'aider à mettre en place le service que de participer à son fonctionnement. L'un des enjeux de ces contrats étant de ne pas se superposer aux financements existants.

L'articulation entre EPCI et Région sera à définir en fonction des services de mobilités voulus (par exemple des vélos en libre-service), l'objectif étant de signer les premiers à la rentrée 2022.

Le transport interurbain est organisé par des DSP de plusieurs années, les évolutions et modifications des plans de transport ne sont donc possibles qu'à la marge, les évolutions les plus importantes devant attendre le renouvellement des DSP.

La définition de nouveaux PEM peut-être envisagée aux arrêts faisant converger différents réseaux de transport.

Il serait intéressant de relever les arrêts problématiques de façon à les traiter en priorité. Une meilleure communication de la région auprès des élus et localement est également envisagée de façon à améliorer la compréhension des choix effectués. Il n'existe pas de politique spécifique relative à la desserte des lycées.

La région peut être amenée à apporter son soutien aux initiatives locales, mais il n'existe pas de schéma régional des mobilités actives ou cyclables. Un soutien est également apporté dans le cadre de l'installation de stationnement vélo dans les PEM.

La région prévoit une campagne de communication sur le dispositif de participation au covoiturage, faisant revenir le trajet à seulement 0.5€ pour l'utilisateur. Campagne prévue initialement en 2020 mais pour l'instant ajournée en raison des aspects sanitaires.

Concernant l'autopartage, la région prévoit de soutenir les initiatives locales et il est possible d'intégrer ces dernières dans une contractualisation opérationnelle.



7.2 - Échanges avec le Département de la Vendée

Le département de la Vendée a mis en place un programme de labellisation d'aires de covoiturage, dont 11 d'entre-elles sont situées sur le territoire des deux communautés de communes pour un total de 180 places de stationnement dédié.

Après avoir financé des aménagements cyclables avant tout à destination cyclotouristique, le département souhaite aujourd'hui développer la pratique du vélo au quotidien et réfléchit à accompagner les collectivités dans le financement de leurs aménagements. *[Au 01/04/23, cet accompagnement s'exprime par le lancement de l'AAP « Développer la culture et la pratique du vélo » visant à soutenir les associations promouvant la pratique du vélo dans les déplacements du quotidien.]*

Dans le cadre d'aménagements lourds de mobilité, le département de la Vendée porte le projet de mise en 2*2 voies continu entre Challans et La Roche-sur-Yon, ces aménagements portent aujourd'hui en des travaux sur la portion située au niveau de Saint-Christophe-du-Ligneron sur Challans Gois Communauté. La réalisation de ces aménagements permettant d'alléger le trafic sur les voies secondaires, voire d'envisager un usage dédié aux riverains et aux cyclistes. *[Cette option est d'ailleurs évoquée par M. le Maire de St-Christophe-du-Ligneron dans le cadre de la valorisation de l'ancienne route en direction de Challans.]*

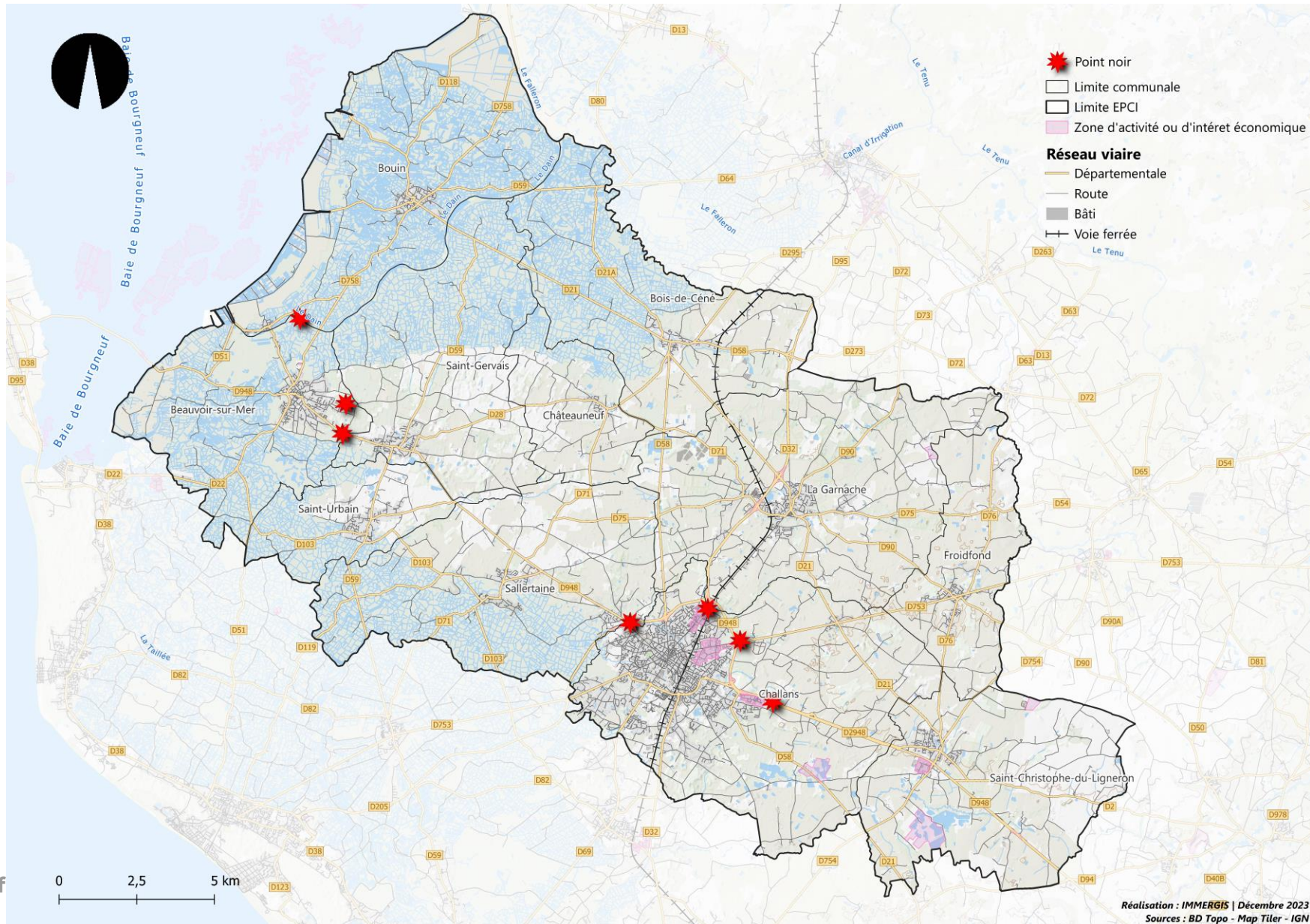
La réfection du pont de l'Île de Noirmoutier est également évoquée, ces travaux sont amenés à durer jusqu'en 2025 et neutralisent le cheminement piéton et cyclable du pont.

En collaboration avec le Sydev, le département de la Vendée participe aux déploiements de stations de recharges électriques et de points d'avitaillement en carburants alternatifs sur le territoire. On trouve ainsi une station bioGNV sur la commune de Challans et plusieurs bornes de recharge publiques sur l'ensemble du territoire des deux communautés de communes. Il est également évoqué la volonté d'un opérateur privé de production d'hydrogène de s'implanter sur la commune de Bouin. *[Site de production désormais opérationnel.]*

Dans le cadre de sa compétence solidaire, le département organise le transport des élèves et étudiants en situation de handicap, là où le transport scolaire a été transféré à la région suite à la loi LOM.

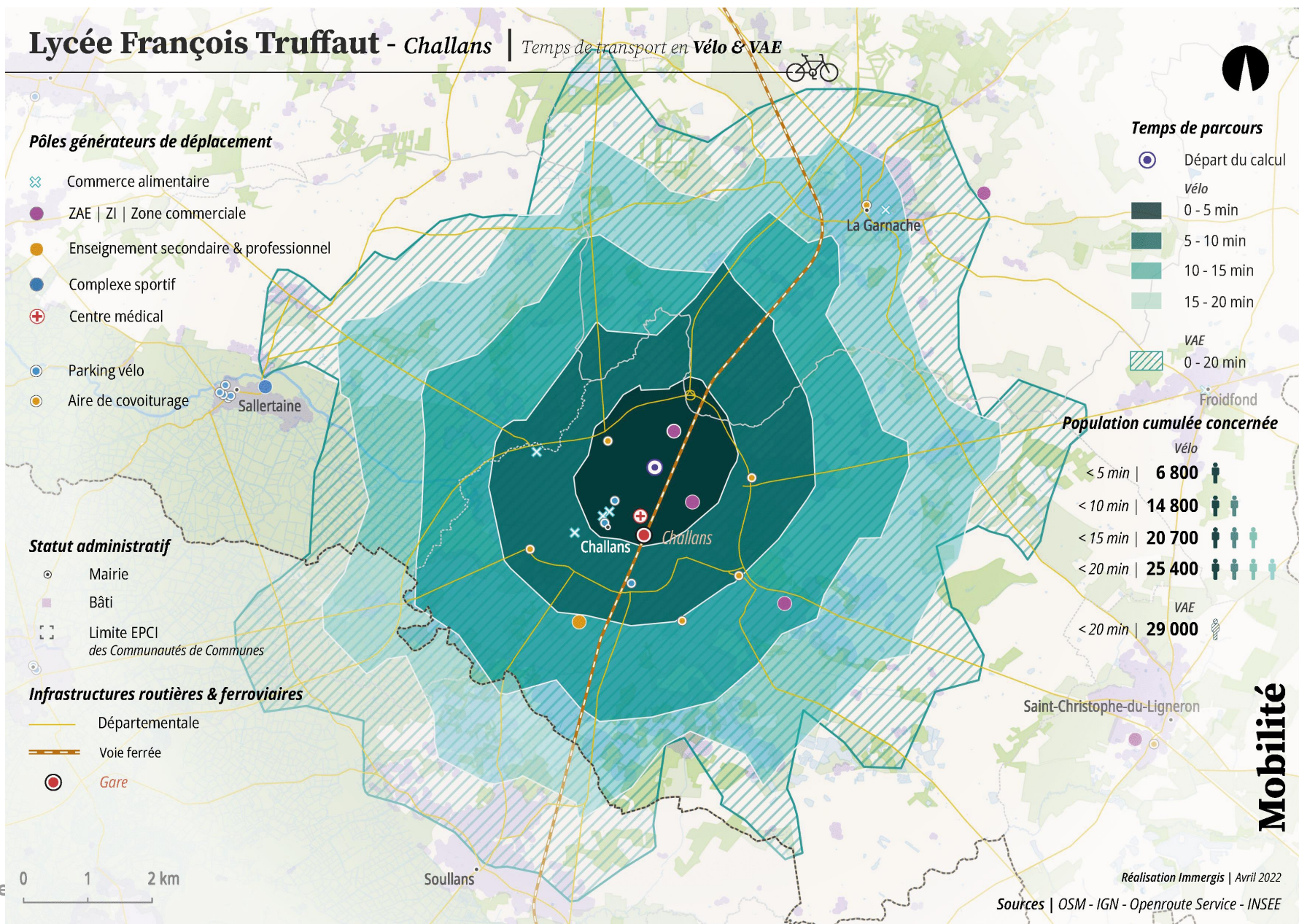


7.3 - Points noirs du réseau





7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis le lycée François Truffaut



Le Lycée François Truffaut à Challans permet de se représenter la situation dans le centre de la communauté de communes de Challans Gois.

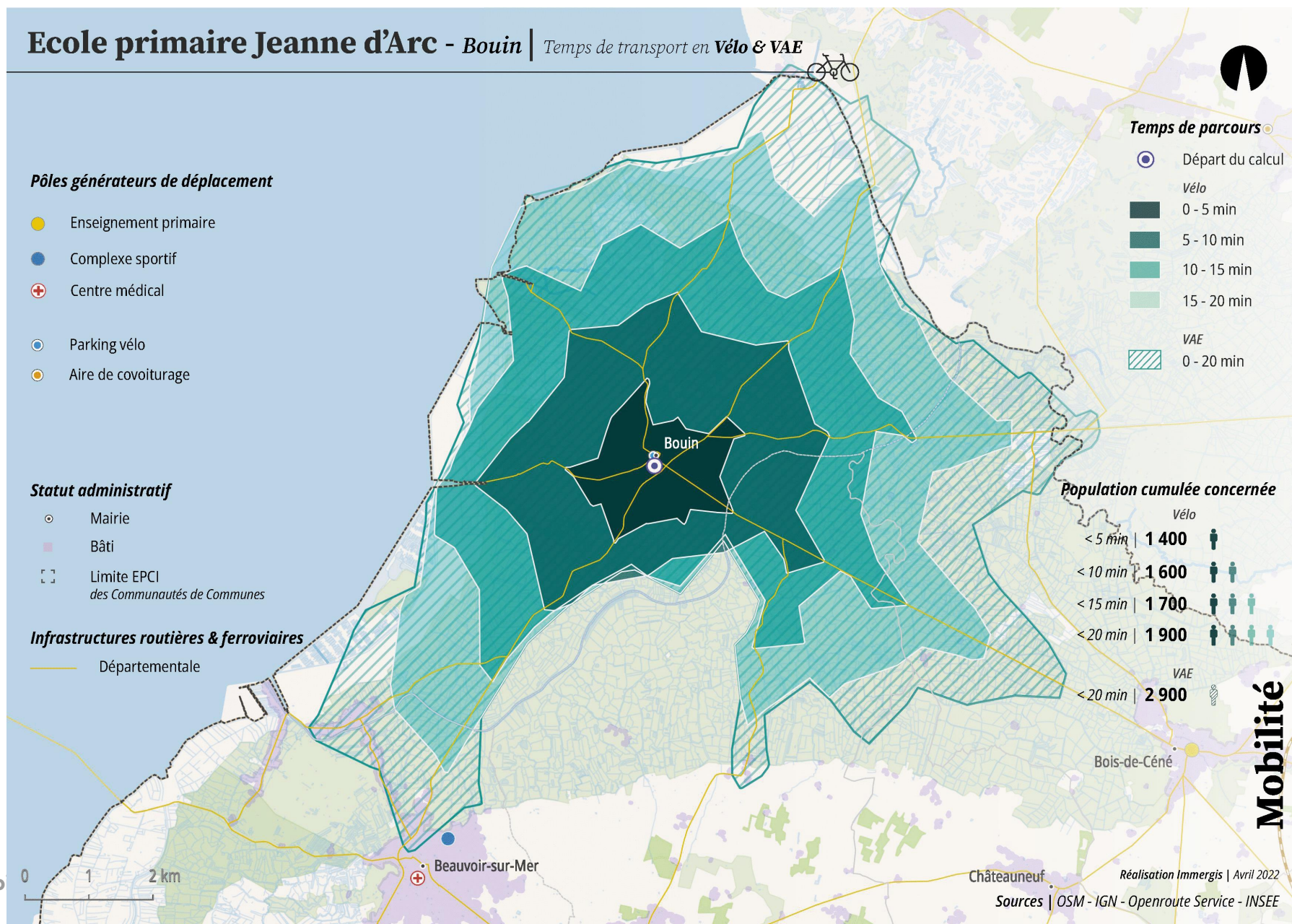
La totalité de la ville centre est théoriquement accessible en moins de 10 minutes à vélo depuis ce dernier.

Une partie des zones urbaines en couronne de Challans sont également accessibles en un temps raisonnable à vélo, **un travail sur la qualité des cheminements** est cependant nécessaire pour espérer une augmentation marquée de la part modale.

Mobilité



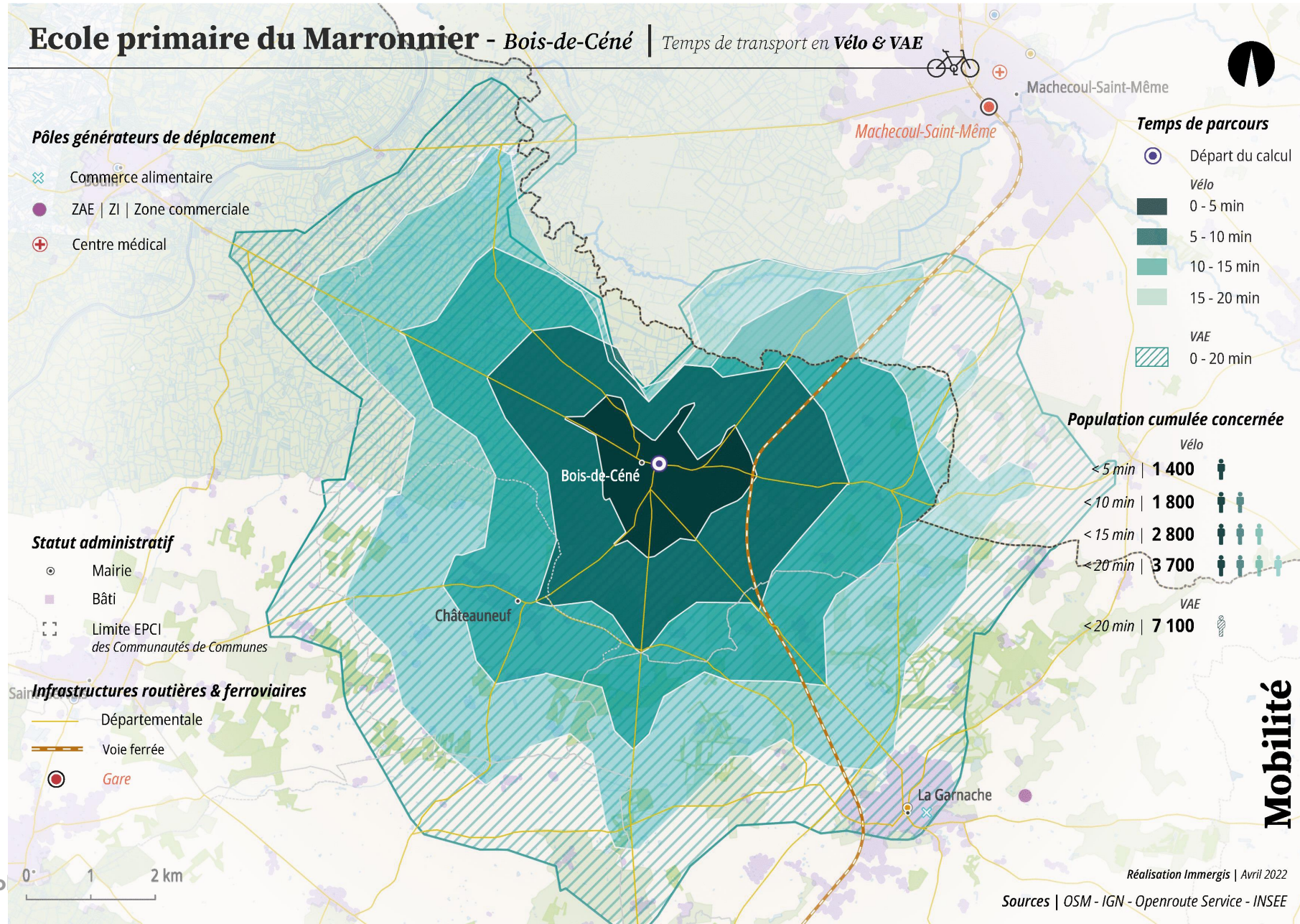
7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis l'école primaire Jeanne d'Arc



A Bouin, comme dans les autres communes de l'Ouest de la communauté de communes, les distances entre les zones urbanisées sont plus importantes et de nombreux espaces sont de fait inaccessibles de part la présence de nombreux marais.

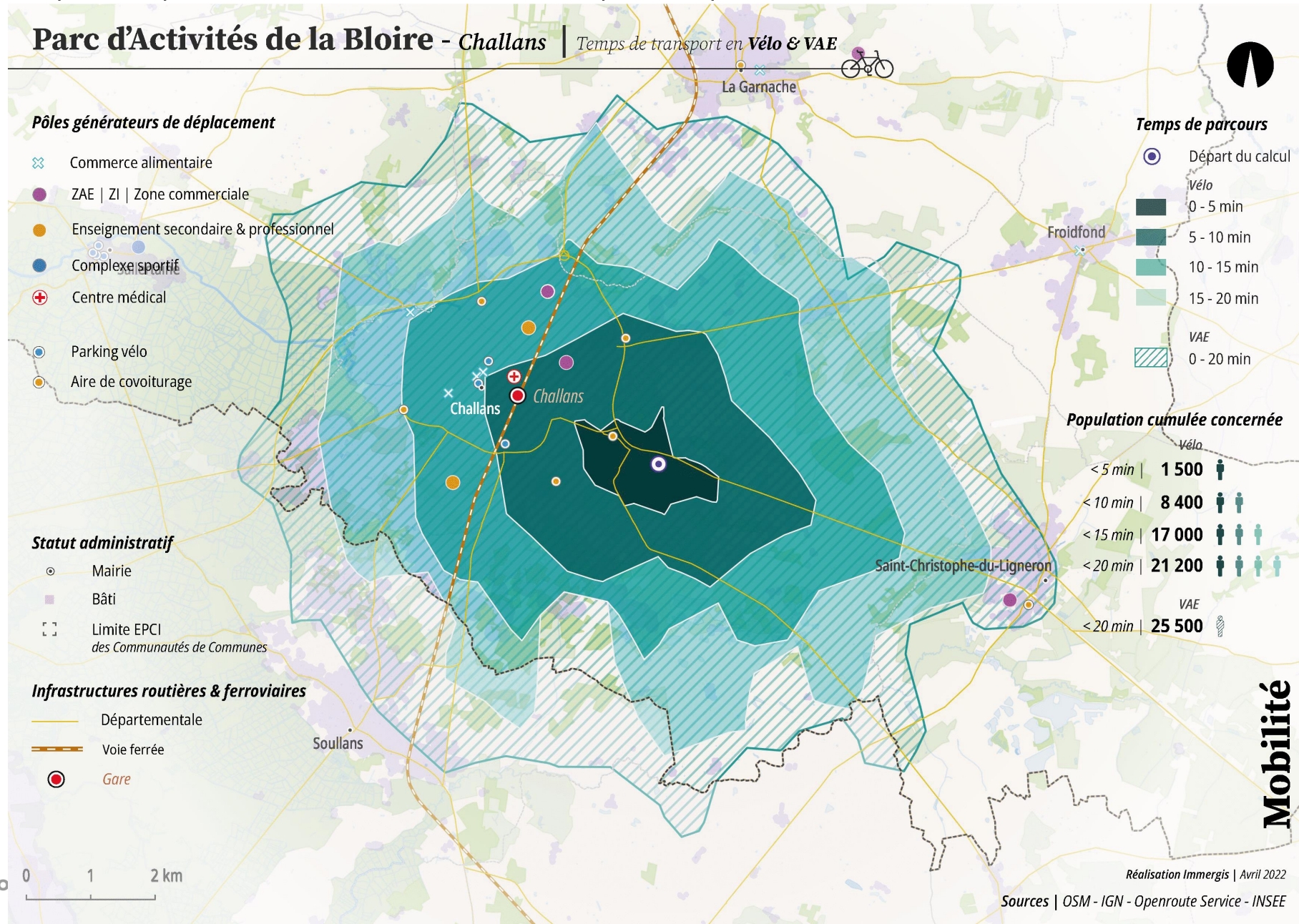
Le travail autour des écoles de ces communes, et plus généralement de ces communes, doit donc porter sur des déplacements sécurisés de courte distance à l'intérieur même des communes, ou entre les différentes zones urbanisées de ces dernières.

7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis l'école primaire du Marronnier

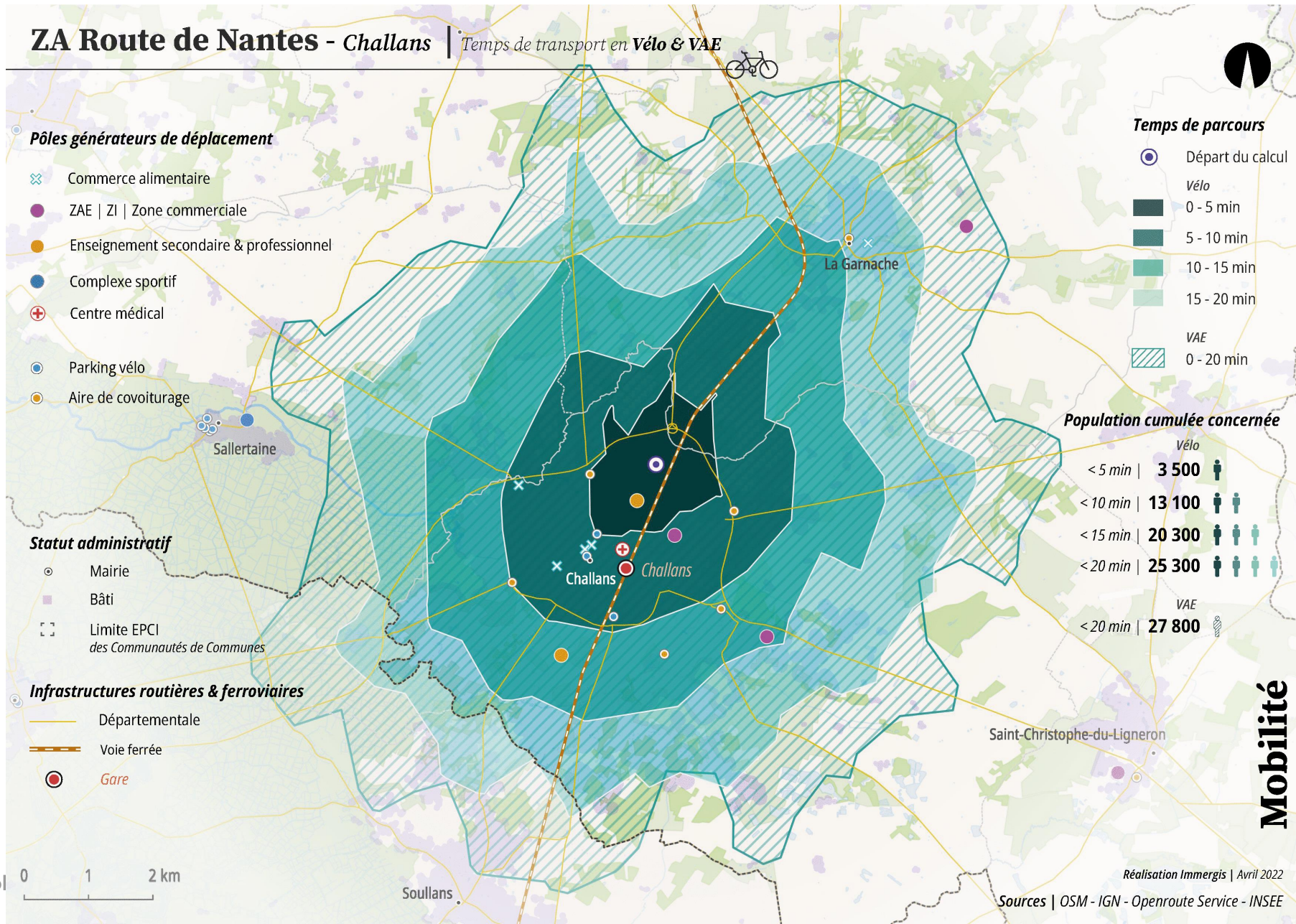


Tout comme Bouin, la commune de Bois-de-Céné est relativement isolée et seuls des déplacements doux vers la zone bâtie de Châteauneuf peuvent être envisagés dans une logique de déplacements pendulaires.

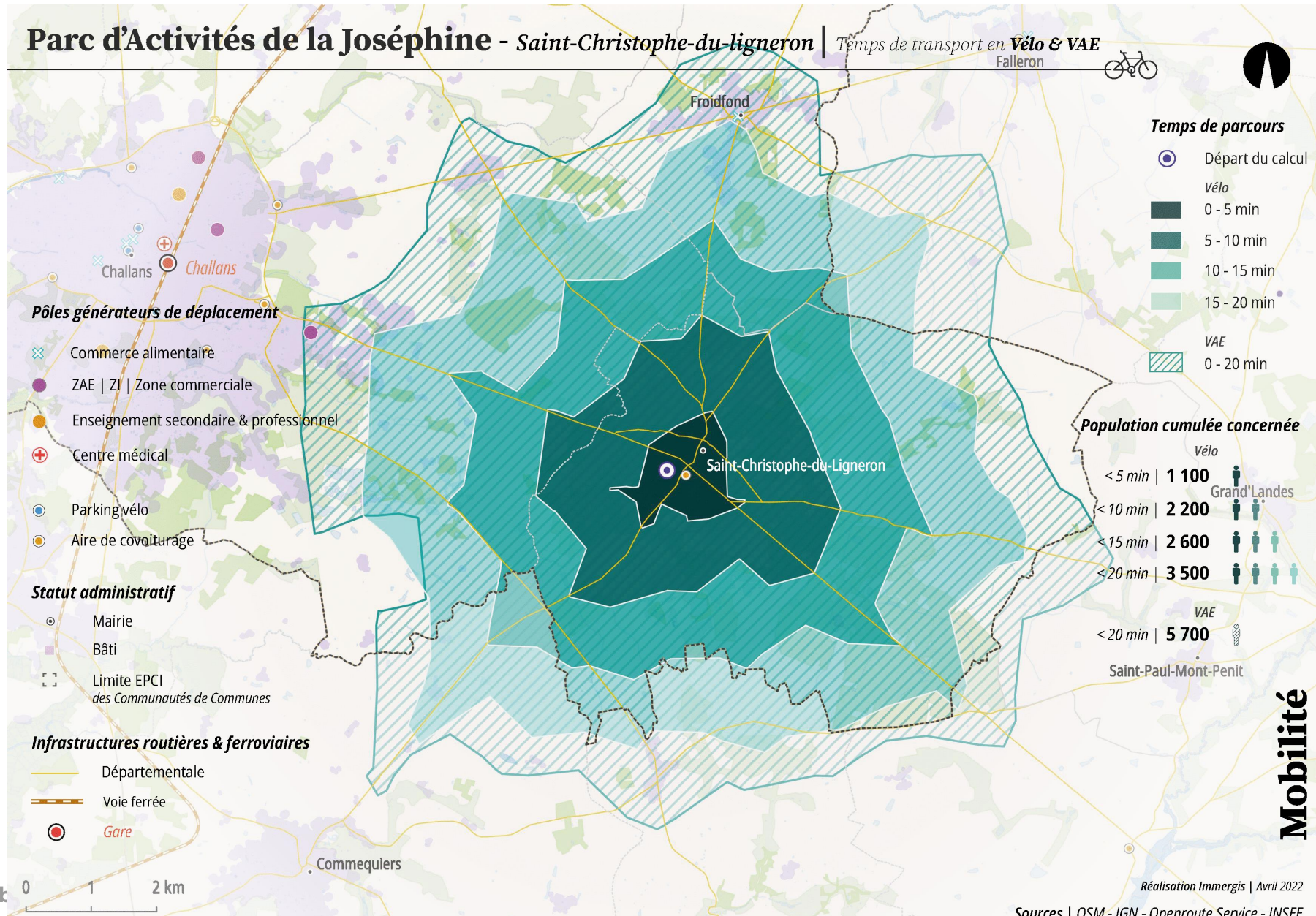
7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis le parc d'activité de la Bloire



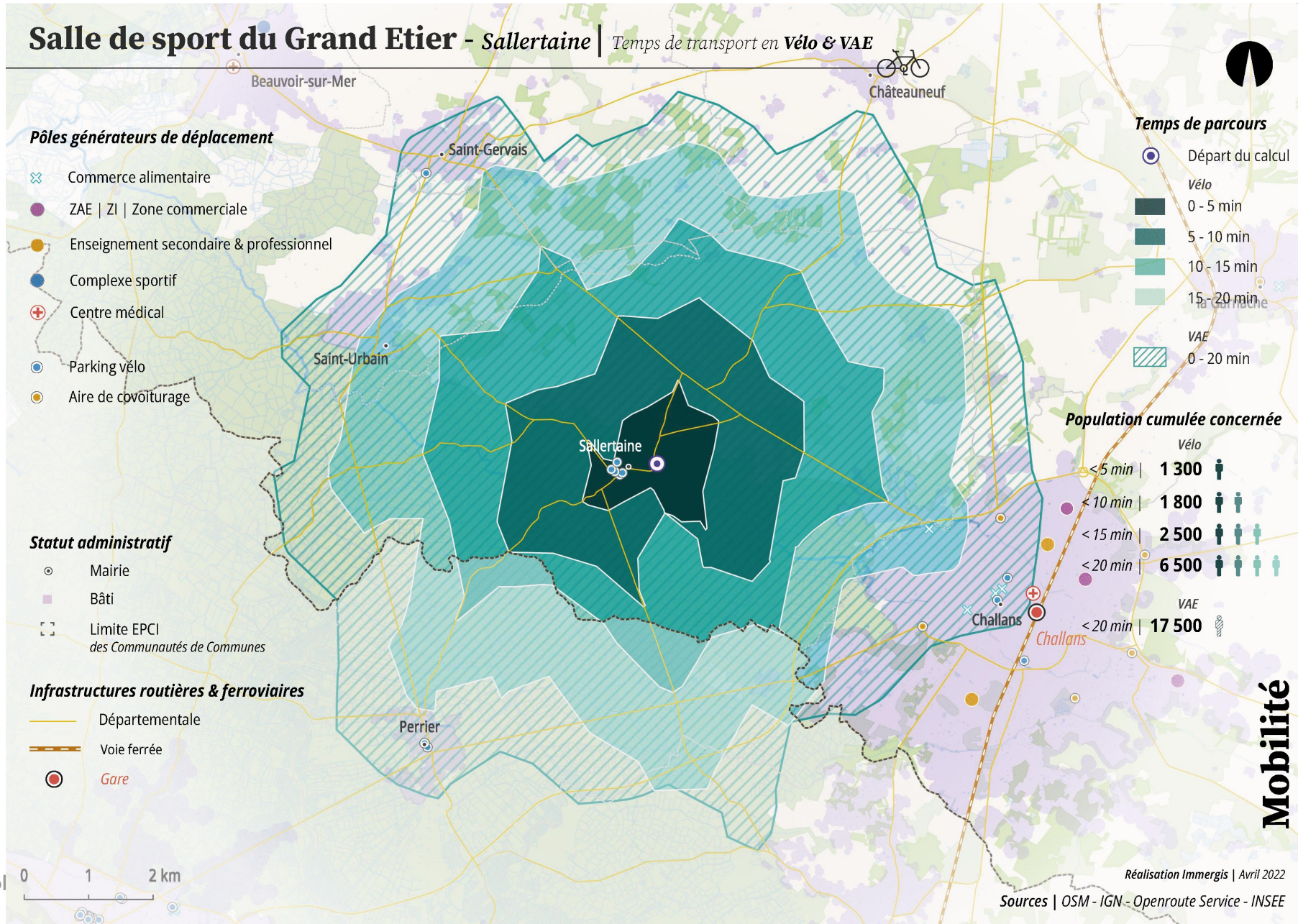
7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis la ZA Route de Nantes



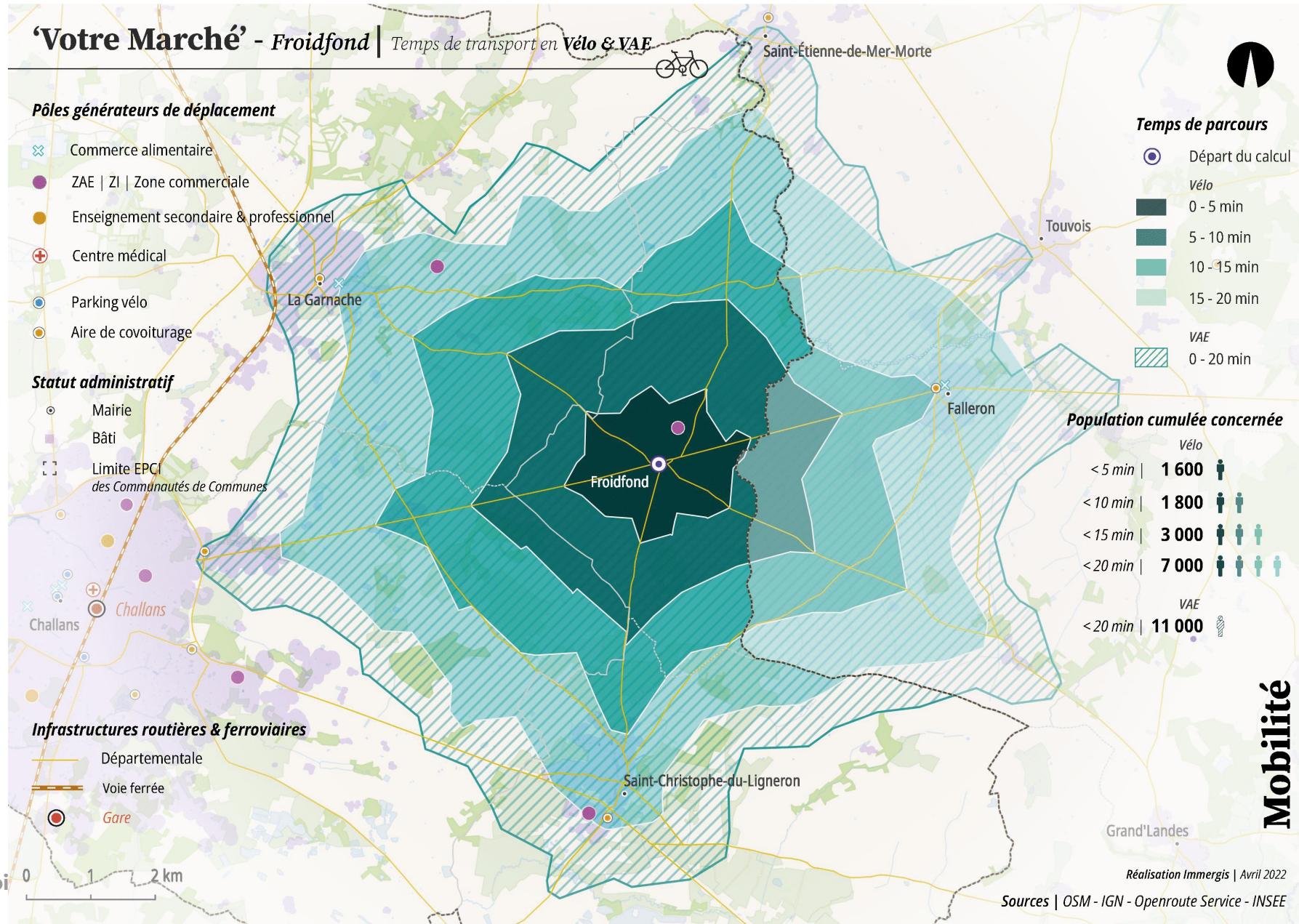
7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis le parc d'activité de la Joséphine



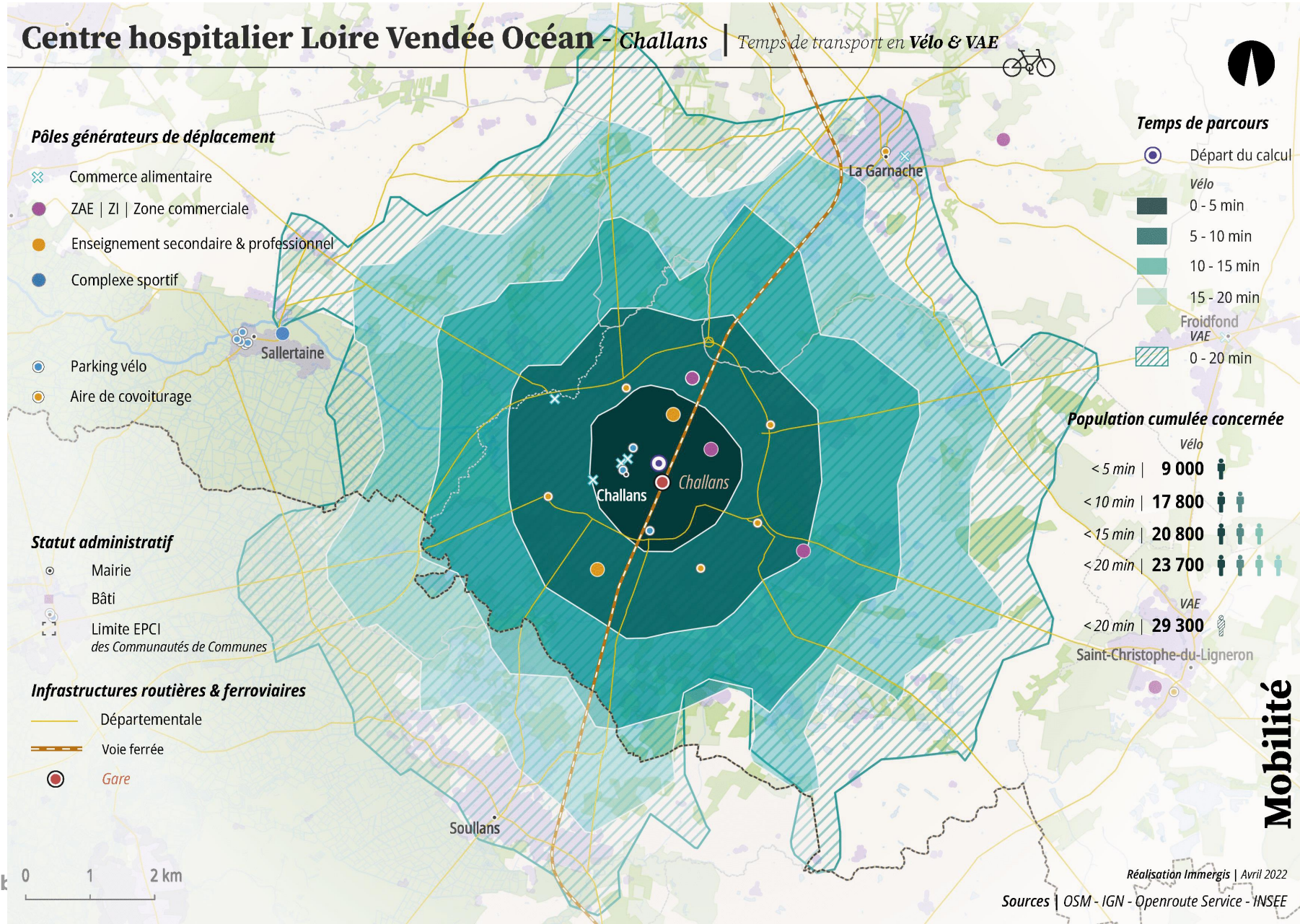
7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis la salle de sport de Sallertaine



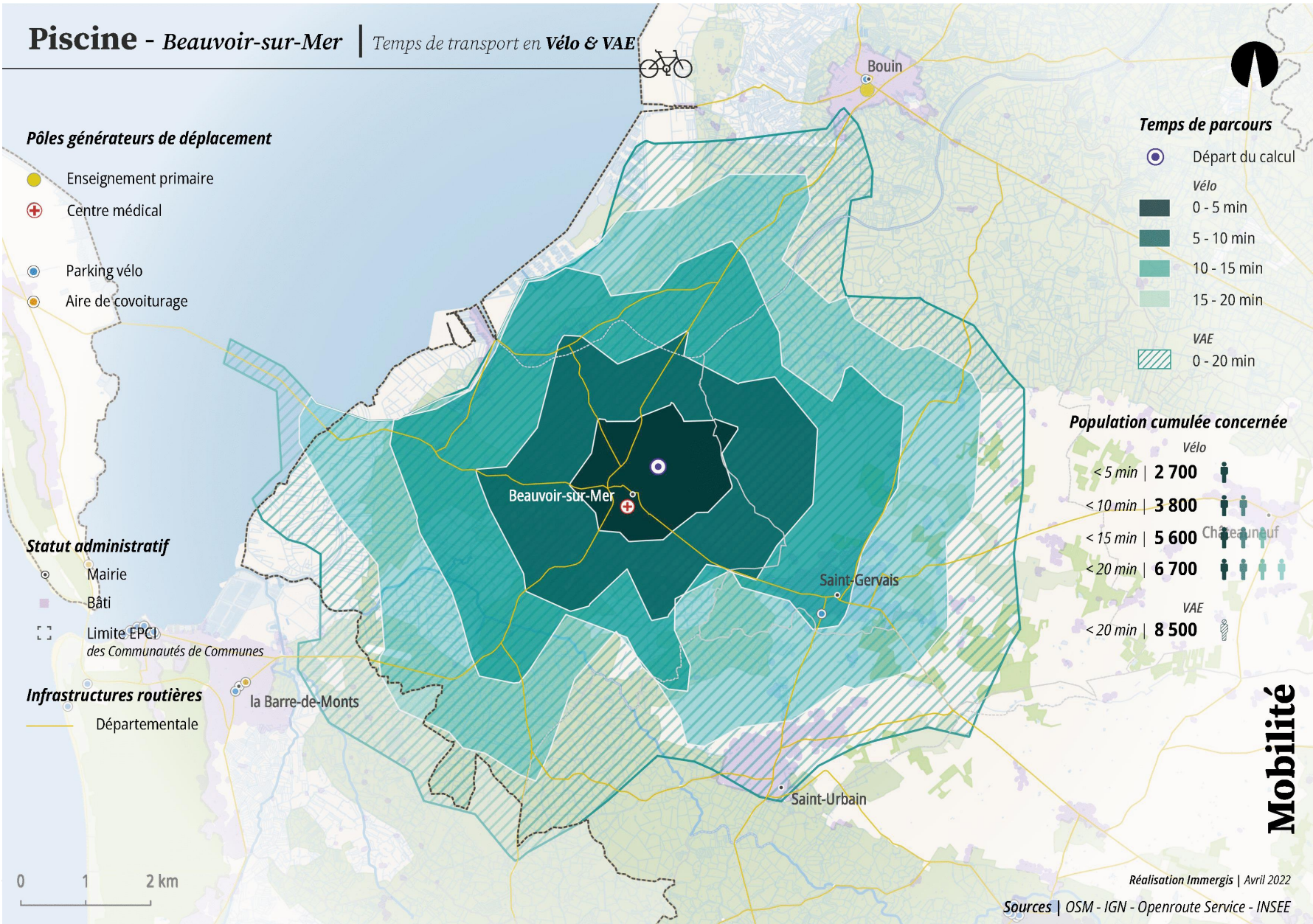
7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis « Votre Marché » de Froidfond



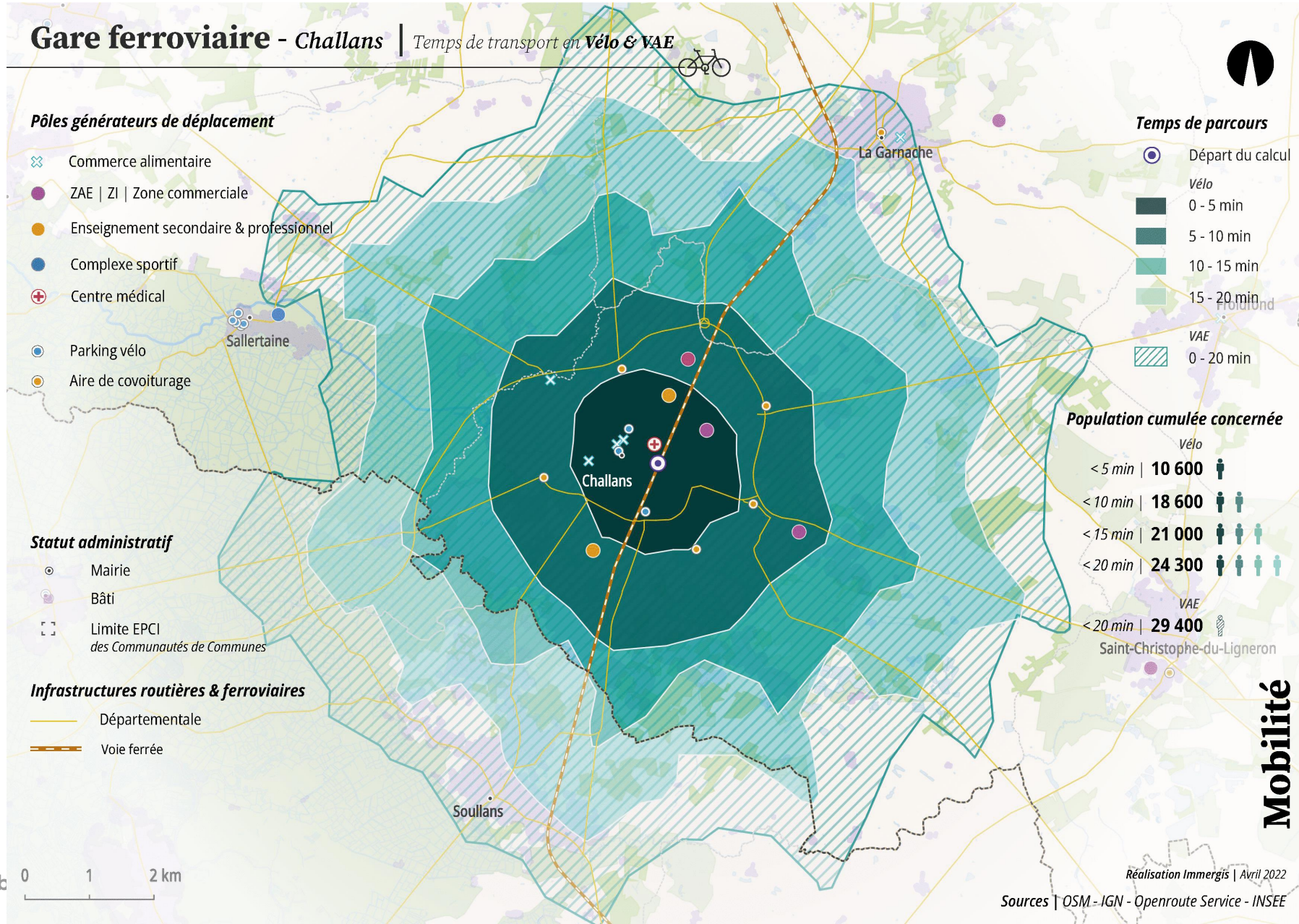
7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis le centre hospitalier de Challans



7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis la piscine de Beauvoir-sur-Mer



7.4 - Temps de parcours en vélo et VAE depuis la Gare de Challans





7.5 – Emissions de GES selon le mode de transport en kg CO₂e (émis par personne)*

Pour un trajet de 8 km (distance compatible pour un trajet à vélo)

VAE	Autocar	Scooter	Voiture thermique	Voiture thermique – 1 covoitureur	Voiture thermique – 3 covoitureurs	Voiture électrique	Voiture électrique – 1 covoitureur	Voiture électrique – 3 covoitureurs
0,09	0,9	0,6	1,7	0,9	0,4	0,8	0,4	0,2

Pour un trajet de 32 km (distance moyenne entre le domicile et le travail CC Challans Gois – Données INSEE, RP 2020)

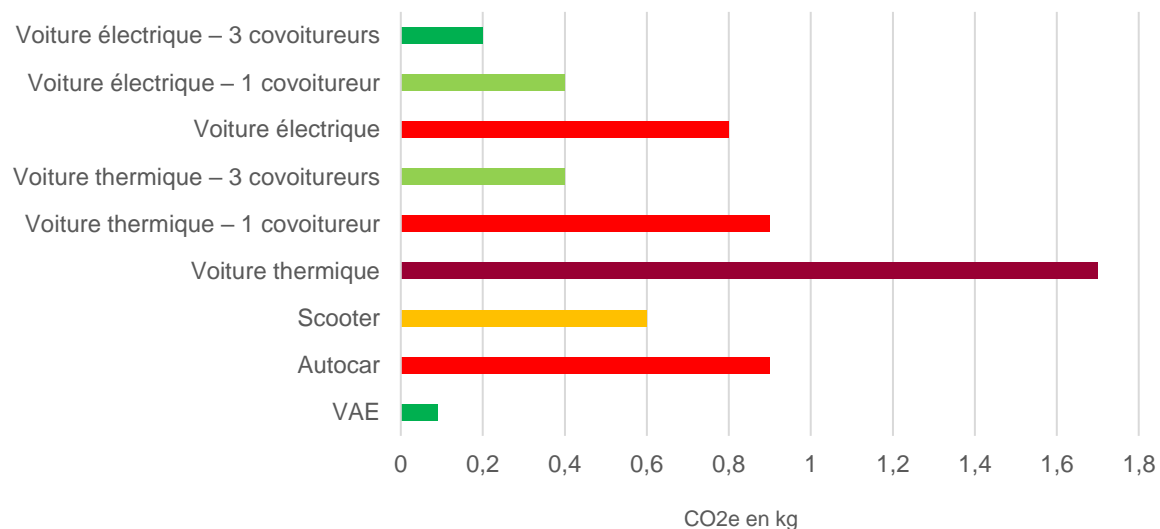
Autocar	Scooter	Voiture thermique	Voiture thermique – 1 covoitureur	Voiture thermique – 3 covoitureurs	Voiture électrique	Voiture électrique – 1 covoitureur	Voiture électrique – 3 covoitureurs
0,9	2,4	7	3,5	1,7	3,3	1,7	0,8

* Données issues de l'ADEME et du dispositif Impact CO₂. Les valeurs comprennent les émissions directes, la construction et la distribution de carburant et d'électricité. La construction des infrastructures n'est quant à elle pas incluse.

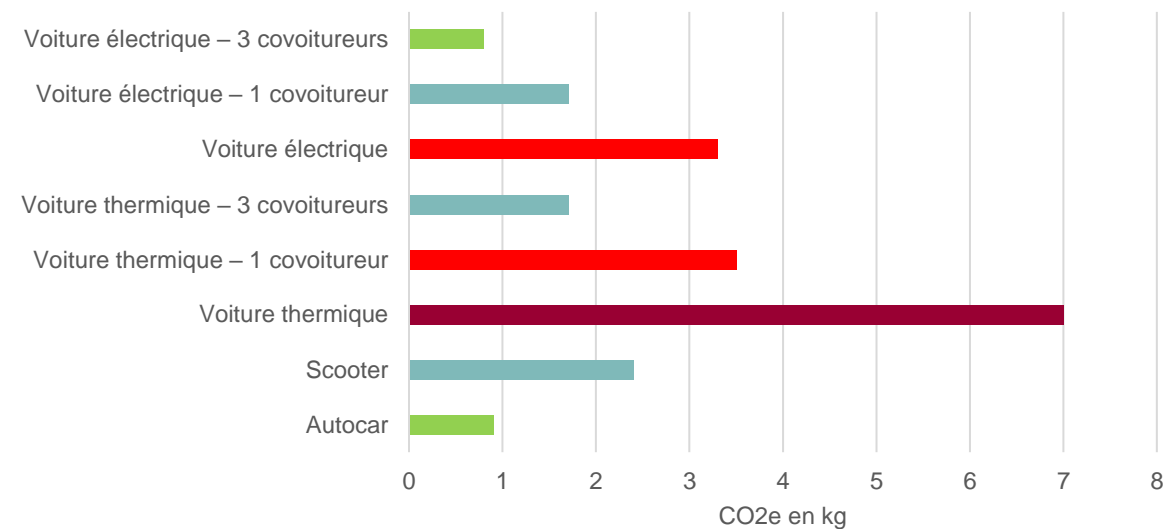


7.5 - Emissions de GES selon le mode de transport en kg CO₂e (émis par personne)

Emissions de CO₂ par personne par mode de transport pour un trajet de 8 km



Emissions de CO₂ par personne par mode de transport pour un trajet de 32 km

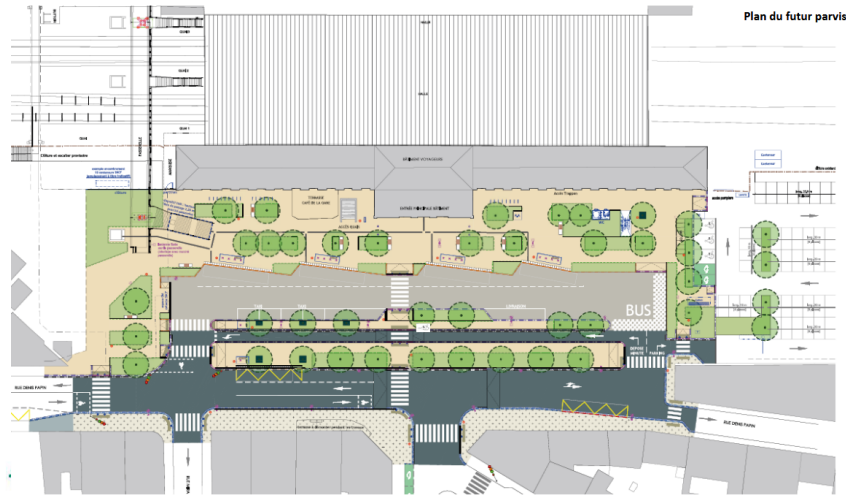


7.6 - Benchmark : La construction d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) à la gare de Périgueux (Nouvelle-Aquitaine)

Challans Gois Communauté : FA 1

Le projet :

- Promotion des mobilités actives et partagées avec le programme EMA (Espace multimodal augmenté), fruit d'une collaboration entre SNCF Gares & Connexions et le Grand Périgueux qui vise à développer une gamme de services d'intermodalité segmentée.
- Opération en 3 phases :
 - Aménagement à l'arrière de la gare avec la création d'une voie propre aux bus, des arrêts sécurisés et accessibles, une consigne sécurisée pour les vélos et des circulations douces pour les modes actifs.
 - Réaménagement du parvis de la gare afin d'offrir un parvis végétalisé agréable pour les usagers, mais aussi des circulations et stationnements revus afin de faciliter la circulation des piétons et cyclistes et offrir des stationnements réservés au covoiturage.
 - Une passerelle pour relier le PEM et l'ensemble des quais à l'arrière de la gare.
- Objectif d'améliorer le service aux usagers grâce à la facilitation du passage d'un mode de déplacement à un autre. Pour faciliter cette intermodalité, des services d'information seront à la disposition des voyageurs.



© Grand Périgueux



© SNCF Gares & Connexions

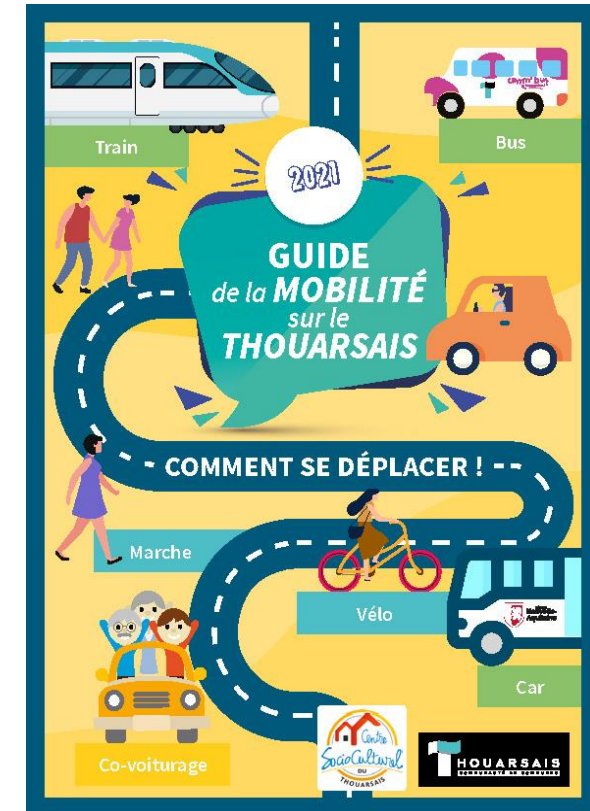
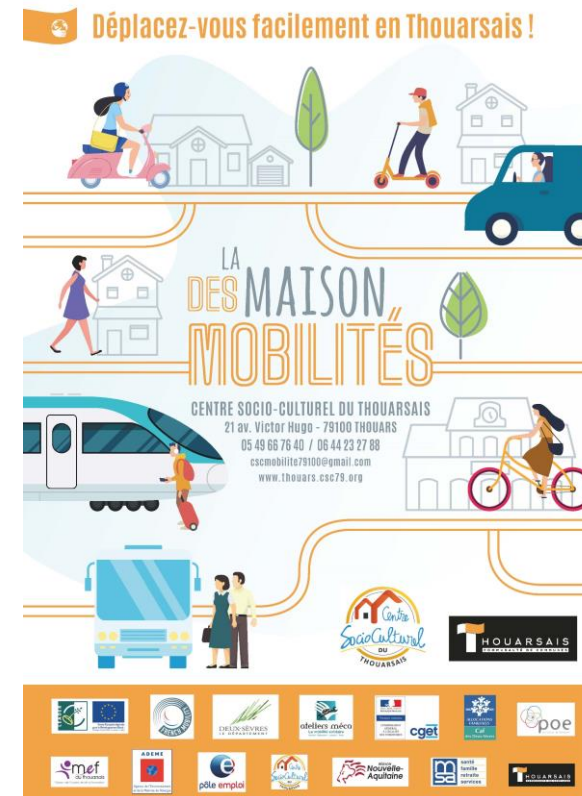


7.6 - Benchmark : Un interlocuteur unique avec la Maison des mobilités au sein de la CC du Thouarsais (Nouvelle-Aquitaine)

Challans Gois Communauté : FA 1

Le projet :

- Lieu unique regroupant plusieurs services concernant la mobilité :
 - Ouverte à tous, la Maison des mobilités permet de se renseigner sur toutes les questions de mobilité ou services existants (trains, vélo, bus...). Les habitants de la CC peuvent également bénéficier sur rendez-vous d'un conseil à la mobilité individualisé (diagnostic, conseil à l'achat...)
 - La Maison de mobilités gère également le service de transport solidaire basé sur le bénévolat ainsi que le parc de location VAE, scooters, voiture et voitures sans permis accessible sous prescription d'un partenaire social.
- La Maison des mobilités est gérée par le Centre Socioculturel du Thouarsais.
- Réalisation d'un guide de la mobilité recensant l'ensemble de l'offre sur le territoire avec une identité visuelle unique pour l'ensemble des services.
- Horaires :
 - Permanence téléphonique le lundi de 14h à 17h, du mardi au jeudi 9h-12h et 14h17h30, et le vendredi de 9h à 12h.
 - Centre socioculturel les matins de 9h à 12h
 - Permanences délocalisées



7.6 - Benchmark : Un schéma stratégique piéton par Nantes Métropole et une ligne verte pour visiter Nantes (Pays de la Loire)

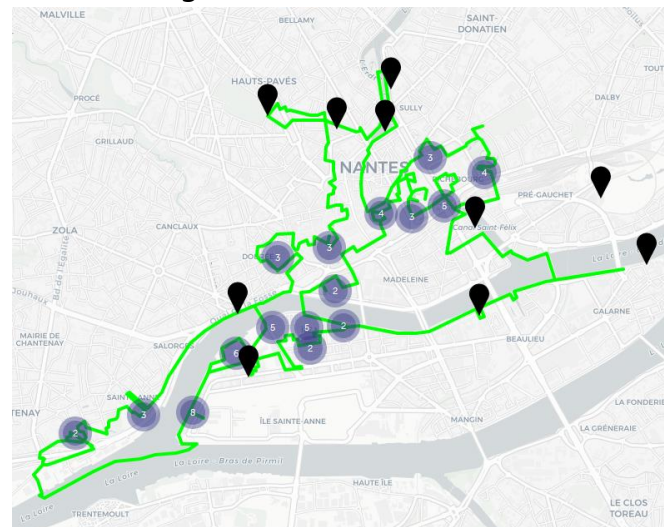
Challans Gois Communauté : FA 1

Le projet :

- Réalisation d'un schéma stratégique piéton métropolitain afin d'améliorer la prise en compte des piétons dans l'espace public à partir des travaux déjà menés en 2016.
- Projet s'inscrivant dans le PDU 2018-2027 dont un des axes est le développement d'une mobilité durable.
- 5 enjeux retenus : garantir une mobilité pour tous ; préserver l'environnement et la santé publique ; assurer un cadre de vie de qualité et promouvoir le bien-vivre ensemble ; poursuivre le développement d'une Métropole attractive et rayonnante ; et répondre à l'ensemble de ces enjeux à un coût maîtrisé.
- Pour ce faire, le plan d'action retient 8 actions subdivisées en 31 sous-actions, dont « Identifier les itinéraires existants et à venir sur l'ensemble du territoire, les valoriser et les relier » notamment grâce au « **développement d'un jalonnement, harmonisé et adapté aux usages** et au milieu traversé grâce à une signalétique maligne, innovante, accessible à tous les publics (éviter le recours systématique aux mâts encombrant l'espace public, participant à la surcharge visuelle et nuisant à la lisibilité de l'espace public) et expérimenter le jalonnement horizontal plus accessible et visible ».
- En plus **d'une signalétique verticale** grâce à des planches de signalétique piétonne sur un mât, Nantes Métropole a développé une signalétique horizontale pour les touristes : une **ligne verte tracée au sol** en cœur de ville permet de ne rien manquer du parcours du Voyage à Nantes : les étapes culturelles, les principaux monuments, les œuvres d'art contemporain et les éléments singuliers de la destination.



© Nantes Métropole



© Le Voyage à Nantes – Office de tourisme



© Google Street Maps

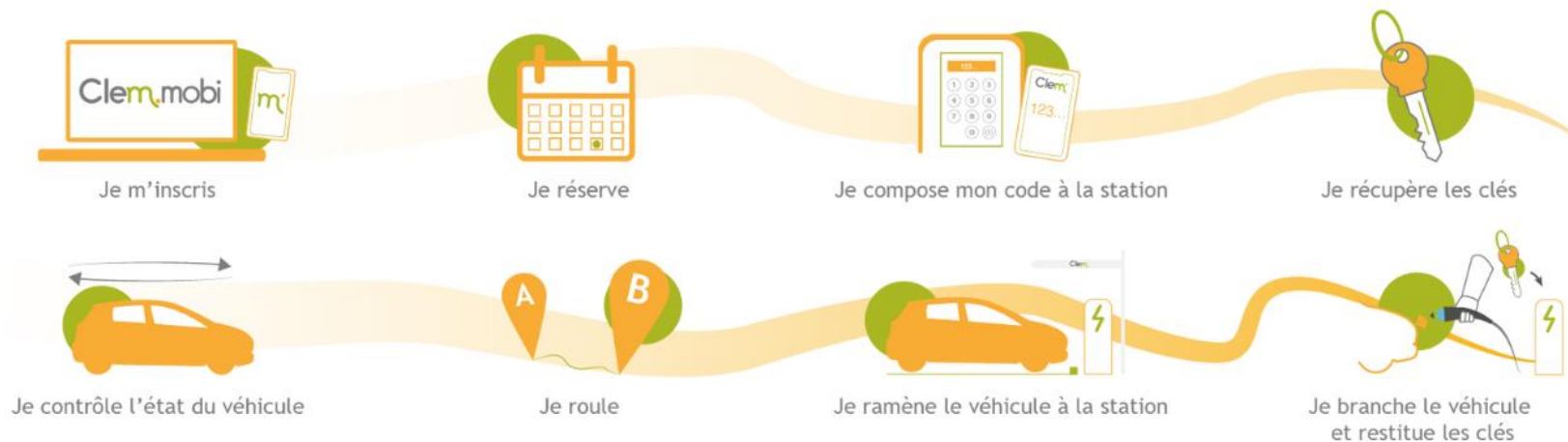
7.6 - Benchmark : Un service d'autopartage par la CA Privas Centre Ardèche (AuRA)

Challans Gois Communauté : FA 2

Le projet :

- Une offre d'autopartage avec trois véhicules électriques (deux Zoé et un Kangoo) avec deux formules d'utilisation :
 - « FLEX » pour une utilisation ponctuelle sans abonnement : 5€/2h
 - « CONFORT » pour une utilisation régulière rentable dès 5 réservations par mois : abonnement de 8€/mois uniquement les mois où ont lieu les réservations + 3€/2h
- Le prestataire Clem', spécialiste de l'autopartage de véhicules électriques et de la recharge partagée transforme les bornes de charge en station de mobilité intelligente grâce à une borne de réservation pour déverrouiller la boîte à clés et accéder aux véhicules

Pour prendre le véhicule :



7.6 - Benchmark : Le service d'autopartage Mouv'nGo du Pôle Métropolitain Mobilités Le Mans Sarthe et de plusieurs intercommunalités 23 (Pays de la Loire)

Challans Gois Communauté : FA 2

Le projet :

- Une offre d'autopartage avec 19 véhicules électriques Renault ZOE d'une autonomie de 300km répartis sur 10 stations : Ballon-Saint Mars (2), Brette les Pins (2), Connerré (2), Ecommoy (2), Etival-lès-Le-Mans (2), Fercé-sur-Sarthe (1), Guécélard (2), Laigné en Belin (2), Malicorne sur Sarthe (2) et Saint Jean d'Assé (2)
- Trois formules de tarification :
 - Entre 30 min et 6h : 9€
 - Entre 6h30 et 12h : 14€
 - Entre 12h30 et 21h : 19€

1 JE M'INCRIS

Rendez-vous sur la plateforme en ligne : mouvngo.clem.mobi

Inscription gratuite !

Permis de conduire et justificatif de domicile de moins de 3 mois (format numérique) et moyen de paiement (CB) sont nécessaires à l'inscription.

Nous contacter
Service clients :
01 86 86 85 85
De 10h à 12h et de 14h à 17h du lundi au vendredi

COMMENT S'INSCRIRE ?

2 J'EFFECTUE MA RÉSERVATION

Réservez votre véhicule via la plateforme mouvngo.clem.mobi à l'aide de vos identifiants de connexion.

Réservez un véhicule durant quelques heures ou une journée entière du lundi au dimanche.

COMMENT RÉSERVER ?

3 J'EMPRUNTE LE VÉHICULE QUE J'AI RÉSERVÉ

Rendez-vous à la station avec votre code de réservation reçu par SMS et disponible dans votre compte Mouv'nGo. Composez votre code sur le clavier et validez en appuyant sur #.

Récupérez la clé et faites le tour du véhicule afin de vérifier l'état extérieur, puis intérieur, du véhicule. N'oubliez pas de débrancher le câble de charge et de le ranger dans le coffre du véhicule.

Un problème au cours de votre déplacement, un interlocuteur est à votre écoute.

4 JE RESTITUE LE VÉHICULE À LA STATION

Pensez à retourner le véhicule à la station à l'heure. Vérifiez l'état du véhicule et verrouillez-le. Branchez ensuite le câble à la voiture puis à la borne à l'aide du badge attaché à la clé du véhicule.

Finalisez votre réservation en restituant la clé du véhicule à l'aide du même code utilisé au moment de l'emprunt. Votre réservation est terminée.

VOIR LA VIDÉO

7.6 - Benchmark : Un garage solidaire « Ateliers Méca » en Sud Vendée

Challans Gois Communauté : FA 2

Le projet :

- Une plateforme mobilité créée afin de lever les freins à la mobilité pour favoriser l'accès à l'emploi et à la formation.
- Une palette de services autour de la question de la mobilité : entretien, réparation et vente de véhicules d'occasion, location de voitures et de deux-roues, conseil mobilité et auto-école solidaire pour un accompagnement personnalisé.
- Excepté pour la vente de véhicules, l'ensemble des services est accessible par prescription d'un conseiller social ou sous certaines conditions de revenu et/ou de perception de minima sociaux.
- Innovation sur le lien entre les différentes solutions proposées. Par exemple, un client dont le véhicule serait diagnostiqué irréparable à l'issue du devis pourrait se voir proposer un entretien de diagnostic mobilité. Il pourrait ensuite bénéficier d'une location de voiture pendant une durée maximale de 6 mois, durant laquelle il peut être accompagné pour une recherche de financement (microcrédit par exemple) pour l'achat d'un véhicule d'occasion entièrement révisé par nos ateliers.

	Tarif / SEMAINE	Tarif / MOIS	CAUTION
Vélo à assistance électrique	14€	44€	150
Scoter électrique	28€	83€	300€
Scoter	22€	66€	260€
Voiture / Voiturette	49€	165€	450€



© Ateliers Méca

7.6 – Benchmark Un TAD rural sur la CC Vallées d’Auge et du Merlerault (Normandie)

Le projet :

- Un TAD en zone rurale mis en place par la CC Vallées d’Auge et du Merlerault divisé en 3 secteurs autour des centralités du territoire : CAMEMBUS et TRANSGACEBUS.
- Un service s’adressant aux personnes sans permis de ou des rendez-vous médico-sociaux prescrits par l’école (avec autorisation parentale).
- La tarification est de 2€/trajet (4€conduire ou ne conduisant plus, à mobilité réduite autonome, en insertion, en recherche d’emploi ou bien pour les mineurs de 3 à 12 pour rejoindre les centres de loisirs aller/retour) et pour les trajets en dehors du territoire sen fonction des km parcourus. Une tarification spécifique s’applique pour les bénéficiaires du Resto du cœur, ainsi que pour les sorties culturelles instaurés par la CC et les trajets pour les enfants.

Le territoire desservi :



Figure 405 Lignes du réseau Camembus



7.6 - Benchmark : Un service de location longue durée de VAE par la Communauté de communes du Val de Drome (AuRA)

Challans Gois Communauté : FA 5

Le projet :

- Location longue durée de VAE de 1 à 6 mois pour les habitants de la Communauté de communes à partir de 15 ans
- Possibilité de renouvellement de location, excepté dans le cas où des personnes sont inscrites sur liste d'attente afin d'assurer une meilleure rotation des véhicules sur le territoire.
- Une seule location par foyer par période de location.
- Maintenance pour une usure normale assurée par l'intercommunalité : remplacement des pneumatiques usés (et non crevés), tension des rayons/dévoilage, remplacement de chaîne/cardan/courroie, remplacement de patins ou dispositifs de réglage et remplacement des dispositifs de changement de vitesse, remplacement de câbles/gaines, remplacement de pédales/poignées/selle, graissages et réglages

	VAE 25 km/h	Siège bébé	Remorque enfants
1 mois	30 €	5 €	10 €
3 mois	80 €	10 €	15 €
6 mois	150 €	15 €	20 €



7.6 – Benchmark : L'aire multiservices de l'Embrunais par la Communauté de Communes de Serre-Ponçon (AuRA)

Challans Gois Communauté : FA 8

Le projet :

- Lieu stratégique sur lequel se développait une pratique informelle du covoiturage donnant souvent lieu à du stationnement sauvage.
- Aménagement de l'aire réalisée par le Département des Hautes-Alpes et la CC Serre-Ponçon :
 - Un parking de covoiturage
 - Arrêt de bus et stationnements vélo sécurisés
 - Aire de chainage éclairée
 - Borne tactile d'information numérique située dans le local « Point Info » permettant de donner les renseignements nécessaires aux utilisateurs en matière d'informations locales (services et transports), touristique et culturelle (services d'accueil, informations touristiques etc.)
 - Zone de pique-nique et de repos équipée de tables, corbeilles à déchets et sanitaires



7.6 – Benchmark : Les stations mobilité de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres (Hauts-de-France)

Challans Gois Communauté : FA 8

Le projet :

- 7 stations mobilité s'appuyant sur la réussite du service d'autopartage électrique existant depuis 2018 dans deux des communes de l'EPCI.
- Plusieurs services sur ces stations de mobilité
 - Un à deux véhicules en autopartage (voiture électrique ZOE et/ou un véhicule EVALIA de 7 places)
 - Location de VAE en libre-service
 - Arrêt de bus et stationnements vélo sécurisés
 - Aire de chaînage éclairée
 - Borne tactile d'information numérique située dans le local « Point Info » permettant de donner les renseignements nécessaires aux utilisateurs en matière d'informations locales (services et transports), touristique et culturelle (services d'accueil, informations touristiques, etc.)
 - Zone de pique-nique et de repos équipée de tables, corbeilles à déchets et sanitaires
- Pour permettre l'utilisation de ces services, un outil numérique unique permet de gérer les réservations tout en étant un outil d'évaluation efficace.
- Les 7 stations de mobilité ainsi configurées permettent aux personnes souhaitant supprimer un véhicule dans le foyer ou n'ayant pas accès à un véhicule motorisé de se déplacer facilement et à moindre coût.



7.6 – Benchmark : L’aire d’échange multimodale de l’Hermitage – Communauté de Communes de la Côte d’Emeraude (Bretagne)

Challans Gois Communauté : FA 8

Le projet :

- La Communauté de Communes de la Côte d’Emeraude a implanté 3 aires d’échanges multimodales sur son territoire. Elles permettent de faciliter les correspondances et offrent des services adaptés aux besoins des différents publics d’usagers.
- L’aire de l’Hermitage est située à La Richardais, commune de 2 270 habitants. Des trois aires implantées, elle offre la plus importante offre multimodale.
- Elle est desservie par deux lignes de car régional de la région Bretagne, permettant de rejoindre Dinard, Rennes et Saint-Malo.
- Un arrêt du service de Transport à la Demande organisé par l’intercommunalité « TADy Cool » y est implanté (prise en charge à domicile ou au point d’arrêt et dépose aux points d’arrêts identifiés par le service)
- Une aire de covoiturage de 50 places aménagée en bordure d’un échangeur desservant une route départementale
- Une desserte cyclable : l’aire est connectée au réseau cyclable communautaire
- Des services de stationnement vélo favorisant le stationnement longue durée (10 boîtes vélo) ou courte durée (4 arceaux).



7.6 - Benchmark : Un service de navettes aux entreprises en Bretagne

Challans Gois Communauté : FA 12

Le projet :

- Un service de navettes « La navette de Cornouaille » pour apporter des solutions de mobilités aux entreprises ayant des difficultés à recruter à cause d'un frein lié à la mobilité pour l'accès à l'entreprise ou simplement souhaitant apporter à leurs salariés un service de transport.
- Mise en œuvre de navettes adaptées aux horaires entreprises et rayonnement géographique adapté à l'implantation des entreprises, notamment sur les activités saisonnières.
- Déploiement de 3 à 6 mois
 - Investissement : 3 fourgons électriques de 9 places 80 000€
 - Fonctionnements / Exploitations avec une étude de faisabilité/préfiguration (6mois) : 28 000 €

