

Schéma directeur des mobilités durables



Introduction

Qu'est-ce que la mobilité durable ?

Développer la mobilité durable c'est permettre aux habitants, aux entreprises et aux différents acteurs du territoire de se déplacer mais par un moyen de transport qui est supportable sur le long terme. Ce moyen de transport doit être supportable d'un point de vue environnemental (limiter les gaz à effet de serre et les pollutions atmosphériques), financier (pour les habitants, les pouvoirs publics et les entreprises), et social (accessible à tous en toute sécurité).

Ainsi l'objectif de ce schéma n'est pas de supprimer la voiture individuelle, qui est aujourd'hui incontournable et très pratique dans nos sociétés, particulièrement en milieu rural. L'objectif est de permettre le développement des différentes solutions alternatives afin de réduire son utilisation, de permettre la possibilité aux différents acteurs du territoire d'utiliser un autre moyen de transport que la voiture. L'espace et les services dédiés à la voiture doivent être partagés.

Le schéma ci-dessous réalisé par le Cler présente les différents enjeux de passer d'un territoire tout voiture à un territoire prenant en compte et développant une mobilité plus durable.

Figure N°1 : Conséquences du changement de paradigme du tout voiture à une mobilité plus durable



Source : Le cler - Mobilité, énergie et développement local

Rappel du contexte

La Communauté de Commune du Thouarsais est engagée dans la démarche de Territoire à Energie Positive (TEPOS) pour un programme d'action de trois ans (2016, 2017 et 2018). Grâce à ce programme, elle cherche à réduire les consommations énergétiques de son territoire et à développer la production d'énergie à partir de sources renouvelables. Parmi ce programme d'actions, trois actions concernent le développement d'une mobilité plus durable :

- "Développer l'usage du vélo"
- "Mettre en place le Défi Famille à Energie Positive - volet mobilité"
- "Accompagner le développement de la mobilité électrique"

La démarche TEPOS couplée aux aides TEPCV a permis d'installer une borne de recharge rapide pour les véhicules électriques, de mettre en place le service de location de vélos : T'vélos, de réaliser une piste cyclable pour rejoindre les bassins du Thouet, de mailler en partie le territoire d'arceaux vélos et de mettre en place le Défi Famille à Energie Positive sur le volet mobilité.

En parallèle de la démarche TEPOS regroupant ces actions, la Communauté de Communes du Thouarsais s'est intéressée au dispositif Cit'ergie, fin 2015. Ainsi durant le premier semestre 2016 un état des lieux de la collectivité sur les six domaines pris en compte par le label Cit'ergie (développement territorial ; patrimoine de la collectivité ; approvisionnement énergie, eau et assainissement ; mobilité ; organisation interne ; coopération et animation) a été réalisé. Il a permis de déterminer les deux secteurs qui avaient le plus grand potentiel d'évolution : le patrimoine de la collectivité et la mobilité. Suite à cet état des lieux la Communauté de Communes a décidé de commander une étude de mobilité au cabinet Mobhilis, fin 2016. Cette étude a permis de faire un premier diagnostic du territoire afin de connaître le domaine d'évolution du territoire en ce qui concerne le développement de la mobilité durable. De plus, cette étude a permis de construire un premier programme d'actions dont une partie a été intégrée au programme d'actions Cit'ergie.

La Communauté de Communes du Thouarsais a été labellisée Cit'ergie mi-2017 pour une durée de quatre ans

Pour réaliser ce programme d'actions, la Communauté de Communes a, en conventionnant avec l'ADEME, recruté une chargée de mission mobilité durable pendant trois ans.

Le schéma directeur des mobilités durables

Ce schéma directeur des mobilités durables a pour objectif d'affiner le diagnostic de l'étude réalisé par le cabinet d'études Mobhilis afin de programmer, sur le temps long, un plan d'actions concret. Pour affiner ce premier état des lieux, un entretien avec toutes les Communes du territoire a été réalisé. Il a permis d'évoquer les principaux sujets du développement de la mobilité durable à l'échelle du bourg, de la Commune et des Communes environnantes. Grâce à tous ces éléments, sept enjeux majeurs ont été identifiés pour développer une mobilité plus durable sur le territoire :

- 1- Favoriser le développement du covoiturage
- 2- Promouvoir les modes alternatifs auprès des entreprises
- 3- Favoriser les modes actifs
- 4- Intégrer la mobilité durable dans l'aménagement du territoire
- 5- Les transports en commun
- 6- Les nouvelles formes de mobilité
- 7- Promouvoir les modes alternatifs par un travail de sensibilisation et de communication

Ce schéma directeur reprend ces sept enjeux.

Schéma directeur des mobilités durables



Enjeu 1 - Favoriser le développement du covoiturage

L'étude de mobilité réalisée par le cabinet Mobhilis en novembre 2016, a mis en avant l'absence d'aire de covoiturage sur le territoire et l'importance d'en installer pour développer cette pratique.

Labelliser des aires de covoiturage permet de faciliter la pratique pour l'utilisateur et de sensibiliser la population en la rendant visible et formelle. L'intérêt est de donner une vraie place au covoiturage dans l'espace public afin de développer sa pratique.

Ainsi dans le cadre de ce schéma une étude plus approfondie du territoire a été réalisée pour définir des actions afin de développer le covoiturage.

I/ Le covoiturage : une pratique à simplifier et à rendre visible

I/ A) La pratique et les aménagements actuels du covoiturage

Plusieurs préconisations d'aires de covoiturage existaient avant cette étude sur le territoire. Elles sont cartographiées sur la carte N°1.

D'abord le Conseil Départemental des Deux-Sèvres a rédigé en 2013 un schéma départemental des aires de covoiturage pour quatre ans (de 2014 à 2018). Ce schéma a permis d'identifier deux lieux stratégiques pour la création d'aires de covoiturage. Une à Saint-Jean-de-Thouars sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général, une autre à Thouars soumise à un appel à projets. L'étude réalisée par le cabinet Mobhilis a préconisé la création de deux nouvelles aires de covoiturage complémentaires aux deux aires préconisées par le département : une au Nord de Thouars et une à l'Ouest.

Figure N°2 : Préconisation des aires de covoiturage avant ce schéma



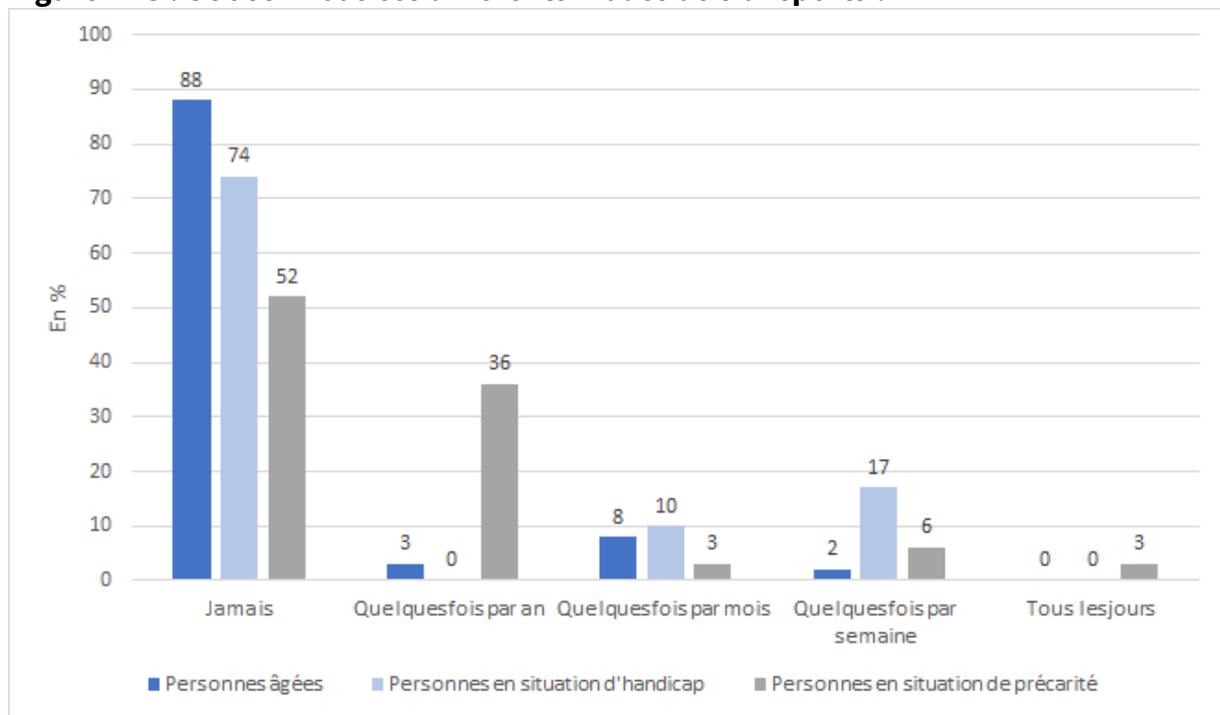
Suite à ces différentes préconisations, la pratique du covoiturage a été interrogée dans les questionnaires destinées aux personnes âgées, aux personnes en situation de précarité et aux personnes en situation de handicap. Ces questionnaires ayant été diffusés auprès de personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, il n'est pas représentatif de la population du Thouarsais, mais permis de connaître la pratique d'une partie de la population.

Deux questions évoquent le covoiturage en plus d'autres modes :

- "Utilisez-vous ces différents modes de transports ?"
- "Quel est le principal frein à l'utilisation des transports suivants ?"

Ce questionnaire était généraliste et les réponses proposées n'étaient pas spécifiques à la pratique du covoiturage.

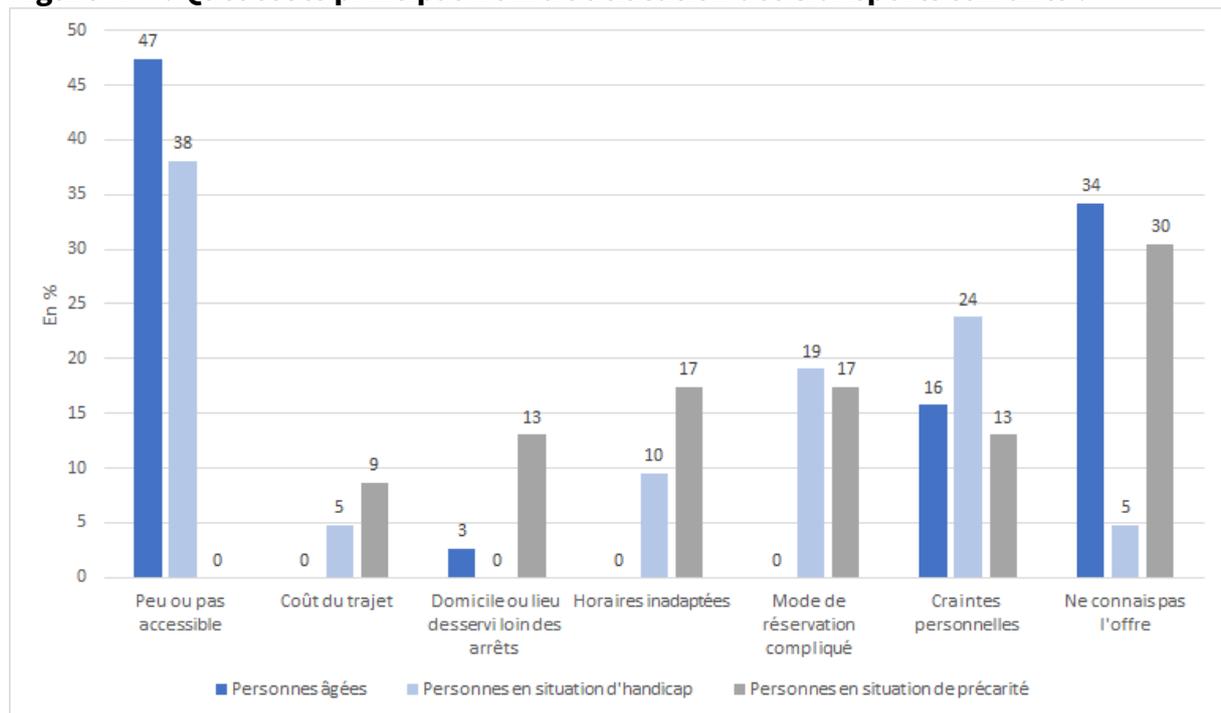
Figure N° 3 : Utilisez-vous ces différents modes de transports ?



Dans les trois cas la pratique du covoiturage n'est pas régulière et la majorité des personnes interrogées ne le pratiquent jamais. Le covoiturage reste une pratique marginale notamment pour les personnes qui peuvent avoir des difficultés à se déplacer. La marge de progression est donc importante. Le covoiturage peut permettre à ces personnes une mobilité plus inclusive vu le faible coût par rapport à l'autosolisme.

L'important est de comprendre quels sont les freins de ces personnes à la pratique du covoiturage.

Figure N°4 : Quel est le principal frein à l'utilisation des transports suivants ?



Pour les personnes âgées c'est surtout l'accessibilité qui est le premier frein et la non connaissance de l'offre. Pour les personnes en situation de handicap, comme pour les personnes âgées c'est le manque d'accessibilité qui freine cette pratique. Dans les trois questionnaires la réponse « la crainte personnelle » est représentée. Ainsi rendre le covoiturage plus formel permet d'en faire une pratique plus visible et rassurante. De plus, la non connaissance de l'offre est le premier frein pour les personnes en situation de précarité et le second pour les personnes âgées. Ces résultats interrogent sur le développement des systèmes de mise en relation, particulièrement pour les trajets de courtes distances.

En plus de ce questionnaire, le sujet du covoiturage a été évoqué avec les élus et les techniciens pendant les rendez-vous communaux. Vu l'importance du nombre de places de stationnement disponibles dans certaines communes ayant des axes stratégiques, l'objectif était de savoir où il serait judicieux de mutualiser des parkings existants pour labelliser des places de covoiturage à moindre coût.

Les rendez-vous communaux ont pu identifier qu'il existait déjà une aire de covoiturage sur le territoire à Saint Jouin de Marnes. Cette aire de covoiturage est stratégique car située sur l'axe de Poitiers. Selon le Maire et plusieurs observations l'aire est utilisée par plusieurs véhicules.

Il existe aussi deux aires qui viennent d'être aménagées par la Ville de Thouars : une au niveau du parking de l'hôpital de Thouars et une dans le cadre du réaménagement de la gare.

Figure N° 5 : Aire de covoiturage à l'hôpital de Thouars



Figure N° 6 : Aire de covoiturage à la gare de Thouars



Figure N°7 : Aire de covoiturage dans la Commune de Saint-Jouin-de-Marnes



I/ B) Les propositions d'aires à aménager

Suite à l'analyse des parkings existants et des discussions avec les Maires plusieurs aires de covoiturages seraient possibles.

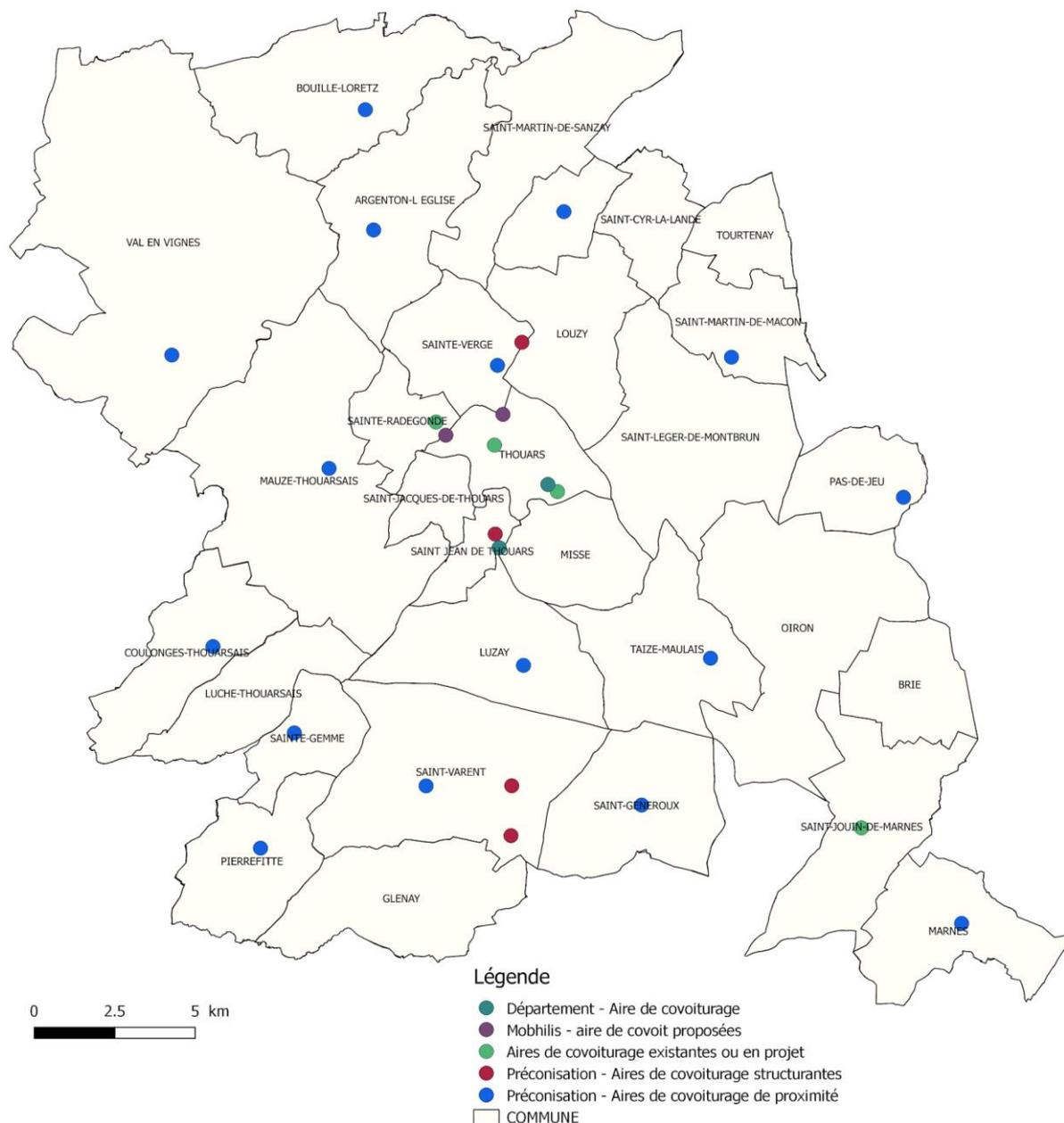
La figure n°8 montre toutes les aires de covoiturage possibles sur le territoire. L'intérêt n'est pas de toutes les réaliser mais de sélectionner les plus pertinentes.

Certains Maires se sont montrés plus intéressés par cette question que d'autres ce qui influence aussi la faisabilité et la sélection des aires de covoiturage dans les scénarios.

Les autres éléments qui ont permis de sélectionner les aires de covoiturage :

- La proximité à une route passante et stratégique du territoire (départementales)
- L'existence d'un parking et le nombre de places disponibles
- Vu que ce sont aussi des aires de proximité, il est important de pouvoir s'y rendre en modes actifs (marche ou vélo) pour les habitants de la commune et de mutualiser les équipements. Ainsi si une aire de covoiturage est labellisée sur une place où un arrêt de cars existe, il est encore plus intéressant de l'équiper aussi de stationnements vélos car ils serviront pour se rendre sur l'aire de covoiturage et à l'arrêt de cars.

Figure N°8 : Les possibilités d'aires de covoiturage sur le territoire



Pour savoir quelle aire de covoiturage sera labellisée, deux scénarios ont été définis. Dans les scénarios suivants, deux types d'aires sont distinguées : les aires structurantes et les aires de proximités. Les aires structurantes, qui sont des aires offrant plus de places de covoiturage et qui sont localisées à des carrefours ou des axes stratégiques. Elles sont de plus grandes envergures et peuvent nécessiter un coût plus élevé pour leur réalisation car elles peuvent notamment inclure la création d'un parking. Les aires de proximités sont des places de covoiturage d'opportunité. La labellisation de ces places peut se faire avec un minimum de coût car elles seront sur des parkings existants. L'usage du parking ne sera pas exclusivement pour le covoiturage.

Le schéma départemental des aires de covoiturage expose que le Département peut prendre en charge 100% des coûts des panneaux de signalisation pour les aires de covoiturage. Cela a été le cas pour l'aire de covoiturage de Saint-Jouin-de-Marnes. Ainsi en ce qui concerne les aires de covoiturage de proximité, il existe donc une possibilité que le Département nous met à disposition des panneaux de signalisation afin de labelliser ces aires. Cela se fait à travers une convention avec la Commune (voir annexe 1). Or le schéma départemental est opérationnel entre 2014 et 2018, il est donc important que la question du covoiturage soit une priorité pour bénéficier de ces financements.

Afin de mailler au mieux le territoire deux scénarios ont été travaillés pour sélectionner la localisation des aires de covoiturage.

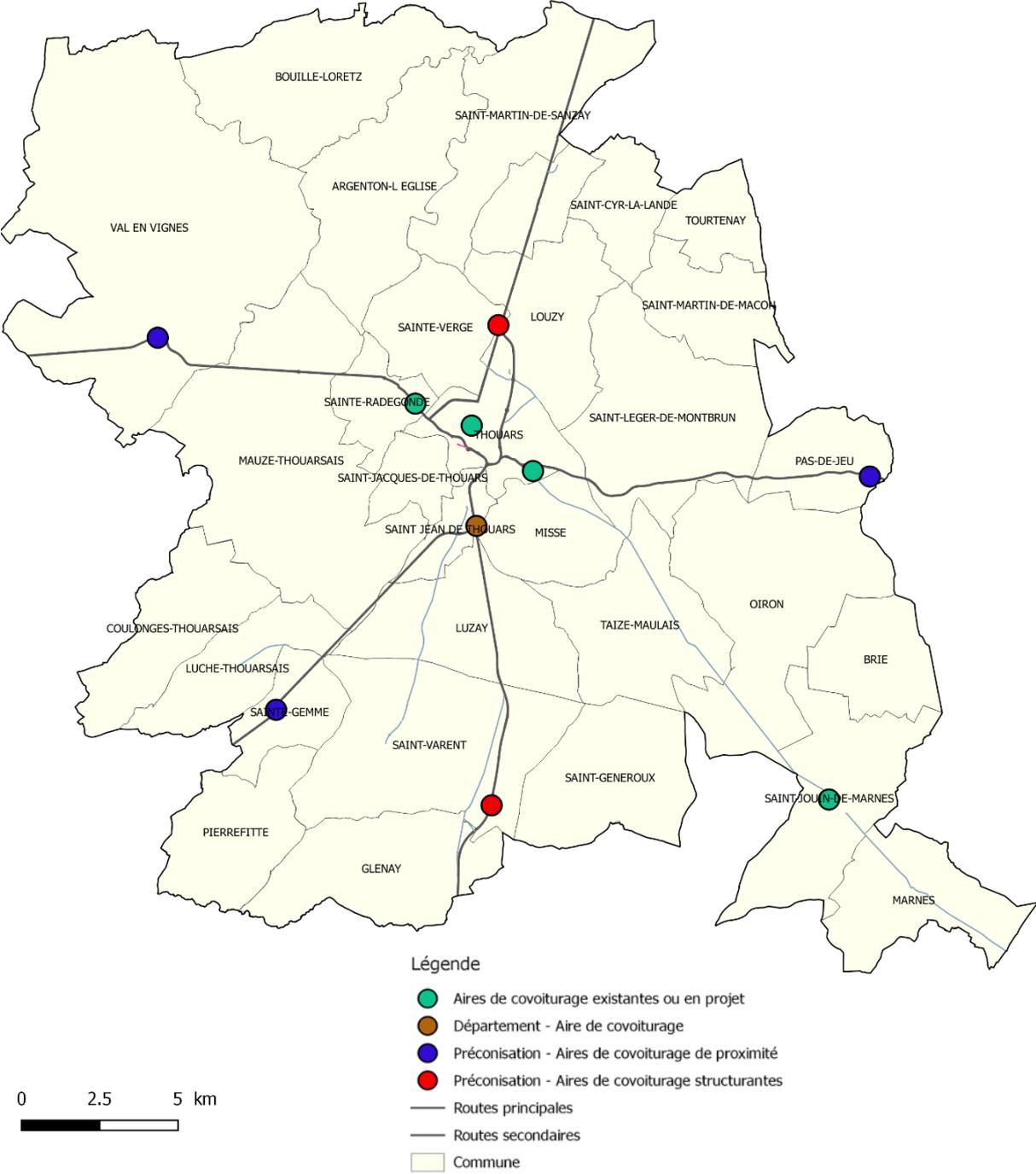
I/B) 1. Le premier scénario

Dans le premier scénario, le nombre des aires de covoiturations est limité. Il envisage la création de six nouvelles aires des covoiturations sur le territoire :

- Trois aires de proximité,
- Deux aires plus structurantes
- Une aire sous maîtrise d'ouvrage du département.

Elles sont localisées exclusivement sur les axes structurants de la Communauté de Communes afin de mailler le territoire et de permettre d'être utilisées par des habitants mais aussi par des personnes extérieures au territoire. Ces aires peuvent notamment servir pour des regroupements de trajets domicile-travail.

Figure N°9 : Premier scénario pour la création d'aires de covoiturage



Les différentes cartes ci-dessous exposent les localisations des aires de covoiturage dans les communes.

Tout d'abord les trois premières cartes correspondant aux aires de covoiturage de proximité (Sainte-Gemme, Pas-de-Jeu et Massais à Val-en-Vignes). L'intérêt de ces aires est d'utiliser les parkings existants dans les bourgs pour labelliser quelques places sur chaque parking. Ces trois communes ont été sélectionnées car elles répondent aux trois critères exposés précédemment : il y a des places de parking disponibles, ce qui évite la construction de nouveaux parkings ; elles se situent sur des axes stratégiques du territoire (des départementales pour accéder aux villes voisines); vu que ce sont des aires de proximité situées en centre bourg elles pourront être aménagées pour être accessibles de manière intermodale.

Figure N°10 : Localisation dans la Commune de Pas-de-Jeu :



Figure N° 11 : Localisation dans la Commune de Massais :



Figure N° 12 : Localisation dans la Commune de Sainte-Gemme :



La proposition d'une aire à Sainte-Gemme est d'autant plus intéressante avec le déménagement de l'hôpital à Faye l'Abbesse. Elle nécessiterait un réaménagement du parking qui sert actuellement à la Mairie.

En ce qui concerne les deux aires de covoiturage structurantes proposées. Celle au niveau de l'hippodrome serait un aménagement qui fait suite à l'ouverture de la nouvelle déviation départementale. Elle entre dans un projet d'aménagement plus global et ne dépend pas de ce schéma.

La deuxième est localisée à Saint-Varent. Étant le pôle secondaire du territoire, il semble important que Saint-Varent possède une aire de covoiturage structurante. Il est proposé de la positionner sur la D938 car durant le rendez-vous communal avec le Maire et le DGS, il a été signalé qu'il existait déjà du covoiturage informel à cet endroit. Labelliser une aire de covoiturage permettrait d'en sécuriser la pratique et de la rendre plus visible pour de nouveaux utilisateurs. Cependant cette fois-ci la labellisation d'une aire de covoiturage nécessitera une création de parking, ce qui entraîne des coûts d'investissement.

Figure N° 13 : Localisation dans la Commune de Saint-Varent :



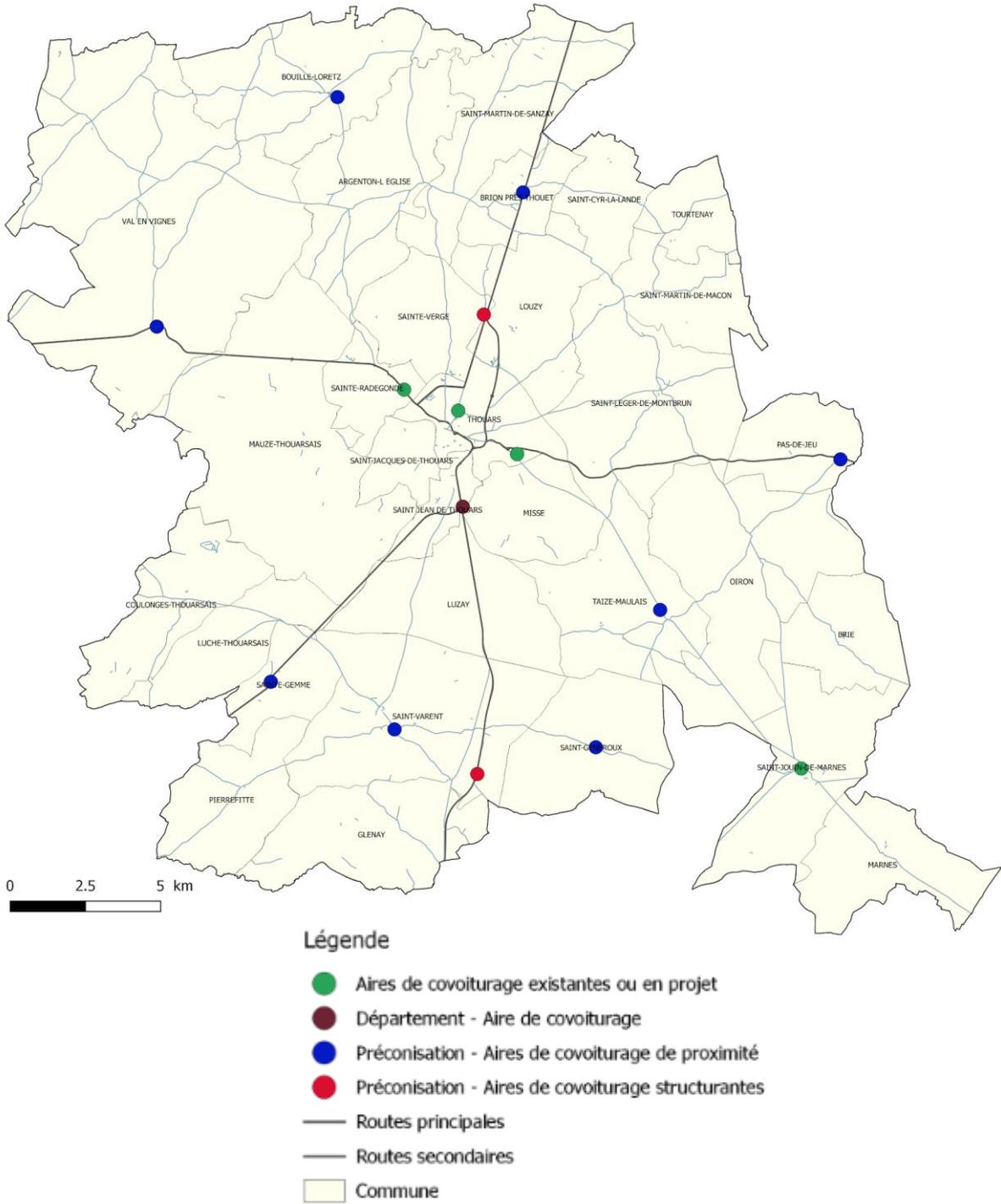
1/B) 2. Le second scénario

Le second scénario propose cinq aires de covoiturage de proximité en plus :

- à Bouillé-Loretz
- à Saint-Varent
- à Saint-Généroux
- à Taizé-Maulais
- à Brion-près-Thouet

L'ajout de ces cinq aires de covoiturage permet un maillage plus fin du territoire. Dans le premier scénario les aires de covoiturage n'étaient implantées que sur des axes structurants, ici des aires de proximité sont rajoutées sur des axes secondaires. Pour ces quatre aires, il s'agit de ne labelliser que quelques places de stationnement sur des parking existants.

Figure N° 14 : Second scénario pour la création d'aires de covoiturage



Les différentes cartes ci-dessous exposent les localisations des aires de covoiturage dans les communes.

Figure N° 15 : Localisation dans la Commune de Saint-Varent



Figure N° 16 : Localisation dans la Commune de Bouillé-Loretz





Figure N°17 :
Localisation dans
la Commune de
Brion-Près-
Thouet

Figure N° 18 : Localisation dans la Commune de Saint-Généroux :



Figure N° 19 : Localisation dans la Commune de Taizé-Maulais



L'aire de covoiturage dans Taizé-Maulais n'est pas sur un parking existant. Ainsi, elle n'existe des aménagements plus conséquents (aménagement d'un parking). Cette contrainte rend cette aire moins prioritaire par rapport aux quatre autres aires de proximité.

1/B) 3. Proposition sélectionnée

Suite à ce premier diagnostic, un groupe de travail a été constitué afin de sélectionner le scénario à réaliser et travailler sur les fiches actions. Ce groupe de travail a travaillé sur deux thématiques: le développement du covoiturage et la promotion des modes alternatifs auprès des entreprises du territoire.

Le Département des Deux-Sèvres était représenté par Maryline Gelée, Conseillère départementale du Canton du Val de Thouet et Co-Présidente de la 5eme commission en charge des transports. Mme Gelée doit présenter ces deux scénarios au Département pour nous indiquer le nombre de panneaux qu'il est possible d'installer. Ainsi, il a été pris la décision de proposer la labelliser en priorité du premier scénario et de le compléter par le second scénario en fonction de l'accompagnement du Département.

Un appel à manifestation d'intérêt pourra être lancé auprès des Communes du territoire pour compléter le scénario 1.

En ce qui concerne la création d'un parking pour l'aire structurante de Saint-Varent, le Maire de Saint-Varent a indiqué que la Commune le prendrait à sa charge.

I/C) Autres actions pour favoriser le covoiturage

I/C) 1. La communication et la sensibilisation

Le développement du covoiturage passe par l'aménagement d'aires de covoiturage mais aussi par la promotion des aires et de la pratique. Une fois les aires labellisées, il sera important de les faire connaître et de sensibiliser à la pratique du covoiturage. Plusieurs outils peuvent servir pour la communication :

- Sur la page du nouveau site internet de la Communauté de Communes. Comme le montre la figure N°20, il existe une carte interactive localisant les aires de covoiturage est disponible dans la rubrique « TER/RDS/Covoiturage ».

Figure N° 20 : Rubrique TER/RDS/Covoiturage du site internet de la Communauté de Communes du Thouarsais

Le covoiturage

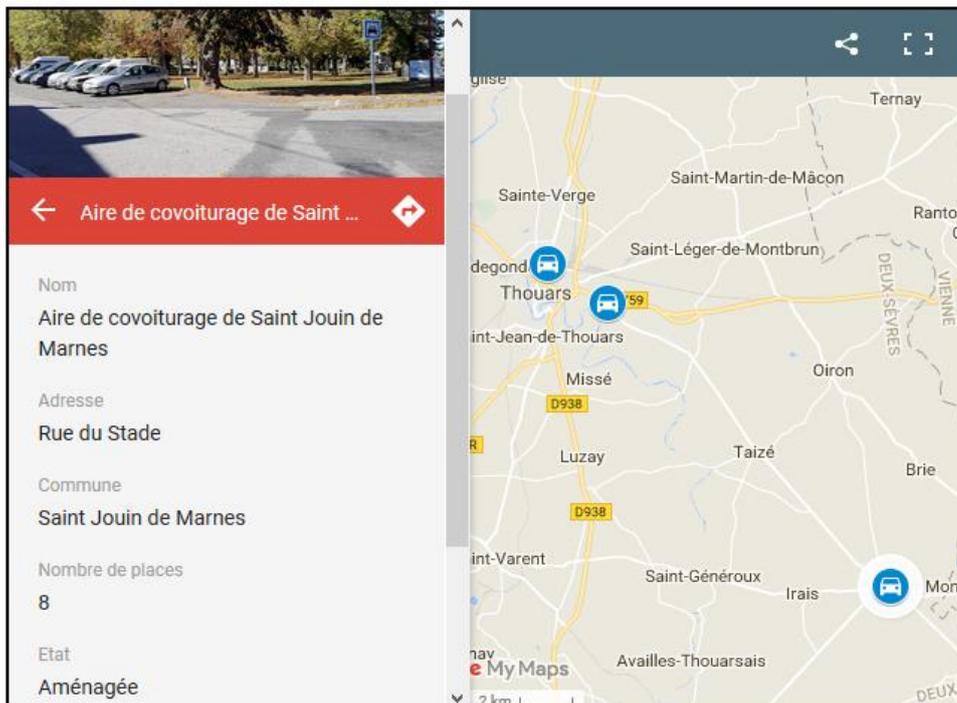
Pour améliorer et faciliter vos déplacements, plusieurs aires de covoiturages sont aménagées sur le territoire. Ces parkings peuvent servir de lieu de rendez-vous ou de dépose, mais aussi vous permettre de stationner votre voiture dans un endroit adapté, si vous êtes passager.

Le stationnement est gratuit et n'a pas de temps limité.

Covoiturer devient alors plus facile !

Retrouvez les aires de covoiturage aménagées sur le territoire

(Sur cette carte vous pouvez également voir les aires de covoiturages en projet sur le territoire)



-Sur le site du département, si les aires sont labellisées par le Département. Il existe une carte reprenant toutes les aires du Département. La mise à jour de cette carte avec les aires de covoiturage du Thouarsais est indispensable.

-Sur le site covoiturage Poitou-Charentes

-Enfin, intégrer les aires de covoiturage dans le guide des mobilités pour les habitants. Ce guide des mobilités va permettre de mieux communiquer sur le covoiturage pendant les salons, les évènements locaux et les plans de mobilité.

I/C) 2. La mise en relation

En outre de tous ces éléments, la mise en relation est aussi un élément essentiel pour le développement du covoiturage. Pour qu'un site de mise en relation fonctionne il faut une masse critique (nombre de conducteurs et de passagers) importante, c'est pourquoi il est compliqué de développer le covoiturage pour les courtes distances. Cependant cela peut fonctionner pour une communauté. Dans ce cas, le groupe du covoiturage est fermé par rapport à un élément commun. Par exemple cela peut se développer pour des salariés d'une zone d'activité. Ainsi les équipages de covoiturage se créent car ils vont sur le même lieu de travail. De plus l'aspect de la communauté à un effet rassurant et sécurisant pour les utilisateurs. Enfin, l'avantage de la communauté est qu'une fois que les personnes ont créé un équipage, ils n'ont pas à renseigner leur trajet. Ce type de covoiturage ne peut fonctionner que si le nombre de salariés est conséquent. La réflexion sur la mise en relation des salariés et le développement du covoiturage seront évoqués avec les entreprises réalisant un plan de mobilité quand le calcul du potentiel le permet.

Le covoiturage peut aussi se développer pour les trajets des enfants. L'application « Cmabulle » propose ce concept pour les trajets scolaires et extra-scolaires. Le Lycée Jean Moulin à Thouars à contacter la Communauté de Communes pour les accompagner dans cette démarche. Ils sont en train d'élaborer le projet pour essayer une mise en place à la rentrée 2018. Si cela fonctionne au Lycée Jean Moulin, il peut être intéressant de la part de la Communauté de Communes de coordonner une action globale sur le territoire pour démarcher les autres établissements scolaires (avec un potentiel et donc une masse critique suffisante) pour les aider dans la mise en place.

Les orientations pour développer la pratique du covoiturage

Le territoire de la Communauté de Communes a le potentiel d'être maillé avec la création d'aires de covoiturage avec des coûts réduits avec la mutualisation de parkings existants. La mise en relation et la communication sont deux éléments essentiels pour le développement de la pratique.

Ainsi deux orientations se dégagent :

- 1- Faciliter la pratique du covoiturage
- 2- Inciter à la pratique du covoiturage

II/ Le programme d'actions

Fiche action N°1.1 : Mise en place du premier scénario pour la labellisation des aires de covoiturage du territoire

Fiche action N°1.2 : Implication des parkings privés pour la labellisation des places de covoiturage

Fiche action N°1.3 : Aménager les aires de covoiturage pour les rendre accessibles par d'autres modes, notamment les modes actifs.

Fiche action N°1.4 : Faire la promotion et assurer la communication de ces aires et de la pratique du covoiturage

Fiche action N°1.5 : Réflexion sur les systèmes de mise en relation

ANNEXE 1

-

**Modèle de convention de partenariat entre le
Département des Deux-Sèvres et une Commune pour la
mise en place d'une aire de covoiturage**

**CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE LE DEPARTEMENT DES DEUX-
SEVRES ET LA COMMUNE DE(nom)
POUR LA MISE EN PLACE D'UNE AIRE DE COVOITURAGE**

Année : - N° ordre :

ENTRE

Le Département des Deux-Sèvres, représenté par M. Éric GAUTIER, Président du Conseil général, dûment habilité par délibération de la Commission permanente 31 mars 2011, ayant élu domicile à la Maison du Département, mail Lucie Aubrac – CS 58880 - 79028 NIORT cedex,

Ci-après désigné « le Département »

d'une part,

ET

La commune de(Nom de la commune), représentée par M. (Mme) Prénom NOM, maire ayant élu domicile ... (adresse de la mairie),

Ci-après désigné « la collectivité »

d'autre part.

Vu le Code général des collectivités territoriales, pris en ses articles L.1111-1, L.1111-2, L.1111-4, L.1611-4, L.3121-17 alinéa 1, L.3131-1 à L.3131-6, L.3211-1, L.3211-2, L.3221-1 et L.3313-1 ;

Vu la délibération du 31 mars 2011 par laquelle le Conseil général a délégué l'exercice d'une partie de ses attributions à la Commission permanente ;

Vu la délibération n°8A du 18 novembre 2013 par laquelle le Conseil général approuvé le schéma départemental des aires de covoiturage ;

Considérant que le Conseil général a décidé de soutenir les solutions alternatives à la voiture individuelle comme le covoiturage ;

Considérant qu'il est nécessaire de définir les modalités de mise en place d'une aire de covoiturage et de ces conditions d'exploitation.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT

Article 1 : Localisation et périmètre de l'aire de covoiturage

En qualité de propriétaire ou de titulaire des droits réels l'y autorisant, la collectivité accepte que places de parkings situées au niveau de (adresse, rue, place) soient utilisées comme aire de covoiturage.

Article 2 : Dénomination de l'aire de covoiturage

L'aire de covoiturage, objet de la présente convention sera dénommée :

Aire de covoiturage de « X »

Cette dénomination sera mentionnée sur la signalisation verticale de position présente sur l'aire.

Cette dénomination sera également mentionnée sur le site internet www.covoiturage.poitou-charentes.fr

Article 3 : Information du public

La collectivité accepte que le département informe le public par tous les moyens à sa convenance, y compris via son site internet, de l'existence et des conditions d'accès ou d'usage de l'aire visée à l'article 1er ci-dessus.

Article 4 : Fourniture et pose de la signalisation

Par la présente, le département s'engage à fournir, avec l'accord de la collectivité, la signalétique nécessaire permettant d'indiquer sur place à toute personne intéressée l'existence et l'emplacement exact de l'aire de covoiturage. La pose est assurée par la collectivité (selon les cas).

Croquis du panneau (extrait du devis)

La signalétique reste la propriété du département qui la récupère (à ses frais) à l'issue de la présente convention.

Article 5 : Durée

La présente convention est conclue pour une durée d'un an à compter de sa signature et se renouvelle ensuite d'année en année par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties adressées à l'autre partie par simple lettre au plus tard un mois avant son terme.

Article 6 : Entretien

L'entretien du parking est de la responsabilité de la collectivité, y compris l'entretien courant de la signalisation covoiturage.

Les réparations éventuelles en cas de dégradation, vol ou accident de la signalétique covoiturage sont à la charge du département.

Article 7 : Conditions d'utilisation de l'aire de covoiturage

Si l'aire de covoiturage devait être fermée provisoirement durant une période de validité de la convention, la collectivité s'engage, sauf cas de force majeure ou d'urgence, à en informer le département au moins 15 jours à l'avance. Dans le cas contraire, la collectivité déclare faire sa propre affaire des moyens à mettre en œuvre pour prévenir les usagers de l'aire de

sa prochaine fermeture.

Article 8 : Résiliation

En cas de non-respect d'une clause par l'une ou l'autre des parties, la convention pourra être résiliée de plein droit après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception resté sans réponse dans le délai d'un mois.

Article 9 : Litiges

Tout litige qui apparaîtrait dans l'application de la présente convention sera soumis au tribunal territorialement compétent.

Fait à _____ le _____

Pour le Président, et par délégation,
Le Vice-Président

Le Maire,

Gérard ZABATTA

Annexe : plan et croquis d'implantation de la signalétique



Fiche n°1.1 : Mise en place du premier scénario pour la labellisation des aires de covoiturage du territoire

Constat : Sur le territoire, actuellement il n'existe que trois aires de covoiturage : une à Saint-Jouin-de-Marnes et deux à Thouars, Pour développer et sécuriser la pratique du covoiturage il faut la rendre visible en aménagement des aires ou des places de covoiturage.

Objectif stratégique : Développer la pratique du covoiturage sur le territoire

Objectif opérationnel : Créer un maillage d'aires de covoiturage sur le territoire de la CCT

Description de l'action : Pour développer la pratique du covoiturage sur le territoire il faut labelliser les aires du premier scénario du diagnostic. Cela représente : trois aires de proximité ; deux aires structurantes et une aire sous maîtrise d'ouvrage du département.

En plus de ces aires de covoiturage, un complément de ces aires pourra être envisagé en fonction de l'accompagnement du Département (notamment par rapport aux panneaux de signalisation).

Modalités opérationnelles :

-Pour l'aménagement des places de covoiturage sur les parkings existants : Mettre en place un groupe de travail qui sera composé des Communes du territoire concernées, du Département et de la Communauté de Communes du Thouarsais. Il sera chargé de mettre en œuvre la labellisation progressive de ces différentes places de covoiturage.

-Pour l'aire de covoiturage sous la maîtrise d'ouvrage du Département : continuer le travail commencé et créer l'aire de covoiturage à Saint-Jean-de-Thouars.

-Pour l'aire structurante de Saint-Varent : Le Maire de Saint-Varent a indiqué que la Mairie prendrait en charge la création du parking pour l'aire de covoiturage.

Public : Grand public

Porteur / Pilote :

- Le groupe de travail pour les places à labelliser sur les parkings existants
- La Commune de Saint-Varent : pour la création de l'aire structurante
- Le Département : pour l'aire sous sa maîtrise d'ouvrage

Partenaires associés :

- Les Communes concernées
- Le Département
- La Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Pour les aires de proximité : peut-être prise en charge par le Département des panneaux de signalisation et animation interne
- Pour l'aire structurante de Saint-Varent : création d'un parking (dépend du nombre de places) – pris en charge par la Mairie

Calendrier : - Second semestre 2018 ou 2019 : Pour la labellisation de places de covoiturage sur des parkings existants.

-Première réunion en 2018 : Pour l'aire sous la maîtrise d'ouvrage du Département

-Selon le calendrier de la Mairie : Pour l'aire structurante de Saint-Varent

Indicateurs d'activités : -Nombre de places de covoiturage créées

-Occupation des places de covoiturage



Fiche N°1.2 : Implication des parkings privés pour la labellisation des places de covoiturage

Constat : Actuellement sur le territoire de nombreux parkings privés ont des parkings sous-utilisés, notamment ceux des grandes surfaces, comme Leclerc. Ce sont des lieux stratégiques pour la pratique du covoiturage car ces enseignes sont connues de tous.

Objectif stratégique : Développer la pratique du covoiturage sur le territoire

Objectif opérationnel : Créer un maillage d'aires de covoiturage sur le territoire de la CCT

Description de l'action : Pour développer la pratique du covoiturage sur le territoire il faut, dans un premier temps, labelliser les aires de la fiche action 1.1. Pour un meilleur maillage du territoire, elles doivent être complétées par la labellisation de quelques places de covoiturage sur des parkings privés, particulièrement les grandes surfaces. Il faut impliquer ces enseignes dans cette démarche.

Modalités opérationnelles :

- Identification des entreprises à contacter.
- Prise de contact avec les grandes surfaces du territoire
- Identification des places peu utilisées sur leur parking
- Proposition avec l'entreprise d'un nombre de places labellisées
- Mise en place de ces places par l'entreprise

Public : Grand public

Porteur / Pilote : Le service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Le Département des Deux Sèvres
-Les entreprises privés possédant un grand parking
(exemple : Leclerc, Super U,...)

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier :

- 2020 : Suite à la labellisation des aires de covoiturage dans les Communes

Indicateurs d'activités : -Nombres d'entreprises privées impliquées

- Nombre de places labellisées



Fiche N°1.3 : Aménager les aires de covoiturage pour les rendre accessibles par d'autres modes, notamment les modes actifs.

Constat : Actuellement, deux des trois aires de covoiturage qui existent sur le territoire ne sont aménagées que pour les voitures. Or pour les personnes qui ne disposent pas de voiture, le covoiturage peut être une solution pour leurs déplacements. Il est important d'aménager les aires de covoiturages afin qu'elles soient le plus intermodales possibles.

Objectif stratégique : Développer la pratique du covoiturage

Objectif opérationnel : Rendre accessible les aires de covoiturage par différents modes de transport

Description de l'action : Pour les aires de covoiturage existantes et celles qui vont être créées, il faut qu'elles soient le plus intermodales possibles. Pour tendre vers cela, la localisation des aires a été réfléchi en centre ville mais il faut aussi les aménager. Cela passe par la mise en place de stationnements vélos, veiller à la continuité des cheminements pour y accéder et permettre quand cela est possible qu'elles soient accessibles en transport en commun (Comm'bus ou réseau RDS).

Modalités opérationnelles :

-Le groupe de travail qui est chargé de la mise en œuvre du scénario sélectionné pour la création d'aires de covoiturage, devra porter une attention particulière à rendre ces aires intermodales, notamment pour les modes actifs.

-Pour cela, l'accessibilité par la marche ou par le vélo des aires de covoiturage (cheminement jusqu'à l'aire quand cela est nécessaire) devra être prise en compte. Ces aménagements sont limités car la majorité des aires de covoiturages est localisée dans les centres bourgs. Des stationnements vélos sécurisés pourront être installés. Le type de stationnements vélos dépendra de l'aire (box individuel ou arceau). Ces éléments seront des critères si un appel à manifestation d'intérêt est lancé auprès des Communes.

-Le groupe de travail devra veiller à ce que l'aire de covoiturage de la gare de Thouars reste accessible en Comm'bus.

Public : -Grand public

Porteur / Pilote : - Le service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes concernées
- Le Département des Deux Sèvres

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Environ 900 euros pour un box individuel sécurisé
- Environ 70 euros pour un arceau vélo (prix des arceaux de l'appel à projet à destination des Communes : « Favoriser la pratique du vélo : installation d'arceaux vélos »)
- Cheminements vélos et/ou piétons : voir plan vélo
- Animation interne

Calendrier : -En même temps que la labellisation des aires pour l'installation de stationnements vélos et le Comm'bus

-Pour l'accessibilité en mode actifs, cela dépendra du plan vélo.

Indicateurs d'activités : -Desserte du Comm'bus à une aire de covoiturage
-Nombre d'aires de covoiturage intermodales



Fiche N°1.4 : Faire la promotion et assurer la communication de ces aires et de la pratique du covoiturage

Constat : Actuellement la pratique du covoiturage est limitée par le manque d'informations. Vu que c'est un nouveau service, certains habitants peuvent avoir des craintes à l'utiliser. De plus, ils peuvent ne pas savoir comment faire pour faire du covoiturage. L'accompagnement à cette nouvelle pratique est essentielle.

Objectif stratégique : Développer la pratique du covoiturage

Objectif opérationnel : Informer les habitants sur le fonctionnement et les possibilités de covoiturage sur le territoire

Description de l'action : Pour rassurer et accompagner les habitants à covoiturer il faut une communication et une sensibilisation globale. Cela comprend une communication sur les aires de covoiturage existantes sur le territoire, sur les enjeux, sur les avantages, sur les systèmes de mise en relation possibles,

Modalités opérationnelles : Plusieurs outils permettent de communiquer sur le covoiturage :

- Le guide des mobilités à destination des habitants
- Campagne de communication « Thouarsais engagés » : une affiche sur le covoiturage
- Les différents sites internet : faire les mises à jour
- Évènements de promotion : animation, promotion aux événements locaux, défis dans les entreprises,....
- Relais dans les Communes
- Inciter à venir en covoiturage dans la communication des événements organisés

Public : -Grand public

Porteur / Pilote : -La Communauté de Communes du Thouarsais (le service pilote dépend de l'action de communication).

Partenaires associés : -Les Communes
-Le Département

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Campagne « Thouarsais engagé » pour le covoiturage : 1000 euros
- Guide des mobilités : Voir fiche action 7.2
- Animation interne

Calendrier : -Second semestre 2018 : Diffusion de la campagne de communication « Thouarsais engagés »

-2019 : Elaboration du guide des mobilités

-Sur le long terme : des actions de communication continues et les mises à jour.

Indicateurs d'activités : -Nombre de personnes sensibilisées aux différents événements

-Nombre de vue sur le site internet



Fiche N°1.5 : Réflexion sur les systèmes de mise en relation

Constat : Le covoiturage de courte distance a du mal à se développer notamment à cause du système de mise en relation qui n'est pas optimal. Il est contraignant de mettre tous ces trajets pour peu de résultats. De plus, il faut une masse critique suffisamment importante pour que cela fonctionne, ce qui est compliqué pour les courtes distances. C'est pourquoi le covoiturage de courte durée doit être ciblée.

Objectif stratégique : Développer le covoiturage de courte distance

Objectif opérationnel : Favoriser la mise en relation pour le covoiturage pour « les communautés »

Description de l'action : Le covoiturage de courte distance est possible pour les grandes communautés qui souhaitent aller au même endroit (par exemple : pour les zones d'activités ou pour les salariés d'une grande entreprise). Le développement du covoiturage au sein « d'une communauté » pour les entreprises doit être étudié pendant l'élaboration des plans de mobilité des entreprises.

Dans un premier temps cela concerne les entreprises mais selon comment ça fonctionne, cette expérimentation peut être élargie à d'autres types de structures (regroupement dans les Communes pour le marché, les écoles,...).

Modalités opérationnelles

-Pour les entreprises : -Calculer le potentiel de « la communauté » pendant les plans de mobilité

-L'inscrire dans le plan d'actions des plans de mobilité des entreprises

-Permettre la mise en relation dans la communauté (animations, panneau d'affichage, création

d'équipage, ...)

-Pour les autres établissements : -Cela peut aussi être proposé aux établissements scolaires et extrascolaires selon le résultat de l'expérimentation au Lycée Jean Moulin à Thouars.

-Selon les résultats, cela peut être étendu aux autres communautés possibles sur le territoire comme un regroupement dans les Communes pour aller au marché par exemple.

Public :

-Salariés

-Covoiturage des enfants

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les entreprises (les club d'entreprises)

-Les établissements scolaires ou extrascolaires

-Les associations

-Les élus

-Les équipements de le CCT (ex: Tyndo, piscines,...)

Enveloppe financière prévisionnelle :

-Animation interne

-Achat potentiel d'outils

Calendrier : -2018 et 2019 : Elaboration du plan de mobilité CCT

-2020 à 2024 : Mise en œuvre du plan d'action du plan de mobilité

-A partir de 2019 : Accompagnement des entreprises dans leur plan de mobilité

-2018 - 2019: Expérimentation de l'application « Cmabulle »

-A partir de 2020 : Si cela fonctionne accompagnement dans d'autres structures

-A partir du second semestre 2019 : Expérimentation pour le marché dans certaines Communes

-A partir de 2021 : Si cela fonctionne accompagnement dans les autres Communes

Indicateurs d'activités :

-Nombre de personnes inscrites

-Nombre de personnes misent en relation

-Nombre d'équipage créé

Schéma directeur des mobilités durables



Enjeu 2 - Promouvoir les modes alternatifs auprès des entreprises

Les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels ont un impact sur le trafic et donc sur la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. Sur le territoire une étude a été faite en 2015 sur les émissions de GES par secteur. Parmi les secteurs, un focus sur le transport routier et notamment les déplacements domicile-travail montre que le secteur routier émet 63 828 t éq CO2 (68% des véhicules légers et 32% des poids lourd). En ce qui concerne les trajets domicile-travail, ces déplacements émettent 11 077t éq CO2.

Suite à ces chiffres, le tableau ci-dessous indique les parts modales des actifs pour les trajets domicile-travail pour le territoire en comparaison avec le département des Deux-Sèvres et l'ancienne Région Poitou-Charentes.

Figure N°21 : Part modale des actifs pour les trajets domicile-travail

Parts modales	Nombre d'actifs en activité	Part modale	Deux-Sèvres	Région Poitou-Charentes
			Part modale	Part modale
<i>Pas de transport</i>	953	6%	7,1%	7%
<i>Marche à pied</i>	670	5%	6,3%	6%
<i>Velo</i>	394	3%	1,2%	2%
<i>Moto</i>	389	3%	2,5%	2%
<i>Voiture, camion, fourgonnette</i>	12 200	83%	80,9%	80%
<i>Bus</i>	0	0%	0,9%	2%
<i>Car</i>	107	1%	0,6%	0%
<i>Train</i>	45	0%	0,4%	1%
TOTAL Actifs résidents :	14 758	100%	100,0%	100%
Actifs résidents motorisés :	12 741	86%	85,4%	85%

Source : AREC - Fiche territoriale de synthèse énergie et GES multi-secteurs

Ainsi, les trajets domicile-travail sont majoritairement dominés par la voiture, 87% des actifs utilisent un mode de déplacement motorisé pour aller au travail. Il y a un réel potentiel de diminution des émissions à effet de serre dans le secteur du transport en travaillant avec les entreprises pour les sensibiliser à des solutions alternatives pour les déplacements professionnels et les déplacements domicile-travail. Dans le diagnostic, ci-dessous, il a été recensé les différentes possibilités pour travailler avec les entreprises du territoire : d'abord l'accompagnement des entreprises dans l'élaboration et la mise en œuvre de plan de mobilité et ensuite par le développement de la non mobilité.

I/ L'accompagnement des entreprises pour les plans de mobilité et la promotion de la non mobilité

I/ A) Les plans de mobilité

Les plans de mobilité remplacent les anciens plans de déplacements entreprises et les plans de déplacements administratifs. Ils ont pour objectif de mettre en place des mesures qui permettent d'optimiser les déplacements et de limiter l'usage de la voiture individuelle. Ils peuvent concerner les trajets domicile-travail mais aussi l'optimisation des trajets professionnels.

Au 1er janvier 2018, les plans de mobilité sont obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés dans le périmètre d'un PDU. Ainsi sur le territoire de la Communauté de Communes, les entreprises n'ont aucune obligation légale d'élaborer et de mettre en place un plan de mobilité. C'est pourquoi il est important de la part de la collectivité d'avoir une démarche volontariste pour inciter les entreprises du territoire à le faire.

Un plan de mobilité se découpe en plusieurs phases :

- 1-Diagnostic
- 2-En fonction du diagnostic : définition des enjeux
- 3-Elaboration d'un plan d'actions
- 4-Mise en œuvre du plan d'actions

L'élaboration d'un plan de mobilité au sein de la Communauté de Communes est une action Cit'ergie. Pour respecter le planning élaboré, il a été décidé de l'élaborer en interne à partir du second semestre 2018.

En ce qui concerne les plans de mobilité pour les entreprises, dans un premier lieu, la Communauté de Communes doit définir sa stratégie d'accompagnement des entreprises. Selon la stratégie d'accompagnement choisie, les objectifs et les résultats ne seront pas les mêmes. Pour aider à élaborer cette stratégie, la Communauté de Commune doit se positionner pour chaque ligne dans le tableau de la figure N°22.

Figure N° 22 : Modèle pour le positionnement de la CCT dans l'accompagnement des plans de mobilité

Quantitatif				Qualitatif
Charte				Convention
Large				Ciblé
Multi (PDIE)				Mono (PDE)
Aval				Amont
Salarié				Entreprise

Source : Formation CNFPT - Novembre 2017

Quantitatif - Qualitatif : L'accompagnement dit "quantitatif" correspond à une multiplication du nombre d'entreprises accompagnées dans leur plan de mobilité. Cependant cet accompagnement reste plus en surface. La collectivité élabore des boîtes à outils qu'elle met à disposition des entreprises pour qu'elles puissent l'élaborer seule. Actuellement c'est la démarche choisie par Nantes.

Au vu de notre territoire plus rural et vu que l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacement ne s'applique pas, il est judiciable d'avoir une stratégie qualitative. C'est à dire, suivre moins d'entreprises mais avec un accompagnement complet.

Charte - Convention : Une charte offre plus de liberté qu'une convention car elle comprend moins d'engagements de la part de la collectivité.

Par ailleurs, il peut être plus intéressant de conventionner sur la réalisation des actions du plan d'actions du plan de mobilité que sur son élaboration. Cela permet de s'assurer que le plan d'actions sera réalisé.

Large - Ciblé : La stratégie de communication et de recrutement des entreprises peut être large ou ciblée. Ainsi, la stratégie large n'impose aucune restriction et concerne toutes les entreprises du territoire. Une stratégie ciblée peut être diverse : entreprises choisies par rapport à son nombre de salariés, sur le domaine d'activité de l'entreprise, sur la localisation de l'entreprise (en zone d'activité ou non), Il faut définir quelles entreprises sont ciblées par les plans de mobilité et communiquer auprès d'elles.

Multi - Mono : La question est de savoir si la collectivité accompagne des plans de mobilité pour une seule entreprise ou des plans de mobilité interentreprises. À la vue des

possibilités du territoire en modes alternatifs à la voiture individuelle les principales actions des plans de mobilité concernent le covoiturage et les modes actifs. Ainsi il est judicieux d'avoir un groupement d'entreprises afin d'avoir pour le covoiturage une masse critique plus importante. Cependant vu que l'obligation ne s'applique pas, il peut être compliqué de mobiliser toute une zone d'activité.

La collectivité peut inciter dans un premier temps un plan de mobilité interentreprises avec les entreprises volontaires d'une même zone.

Amont - Aval : Si l'accompagnement est en amont, la collectivité accompagne l'entreprise au moment de l'élaboration du plan de mobilité (diagnostic, définition et élaboration du plan d'actions). Si l'accompagnement est en aval, la collectivité accompagne l'entreprise à la suite de l'élaboration de son plan de mobilité, au moment de la mise en place des actions (par exemple : animations, prêts de vélos, ...)

Certaines agglomérations ne font que l'amont, d'autres que l'aval et enfin certaines font les deux. Il est important de définir où s'arrête l'action de la Communauté de Communes du Thouarsais car de cela dépendra les résultats et le temps de travail à consacrer à l'accompagnement des entreprises.

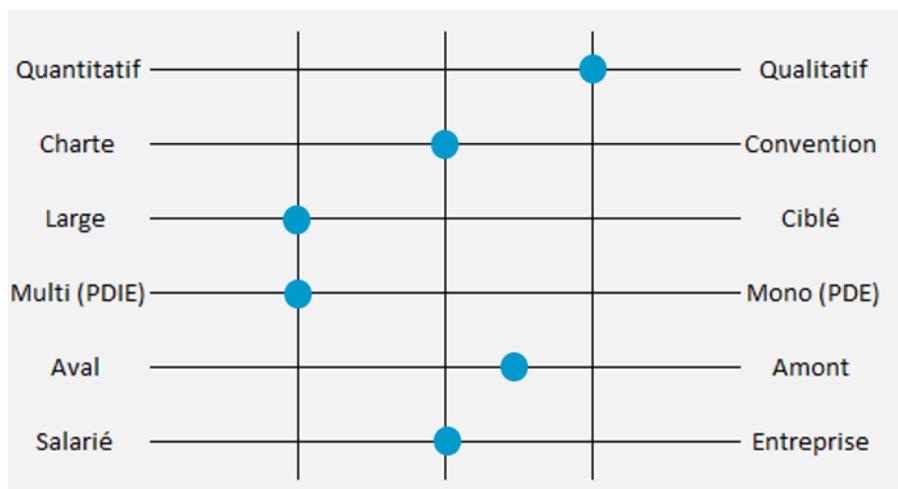
Il peut être judicieux de proposer un accompagnement complet à un nombre réduit d'entreprises, donc de se positionner sur un accompagnement en amont et aval. Certes cela demande plus de temps mais les résultats seront meilleurs.

Cela doit se faire en coordination avec les autres partenaires qui travaillent avec les entreprises, comme la CCI, pour avoir une approche globale.

Salarié - Entreprise : Enfin, il est important de définir si le travail porte que sur les trajets domicile-travail des salariés, sur les trajets professionnels ou sur les deux. Pour un plan de mobilité complet et selon l'activité de l'entreprise volontaire, il est intéressant de travailler sur les deux axes.

Un groupe de travail composé d'élus et de techniciens à travailler sur le positionnement de la CCT par rapport à ce tableau pour accompagner au mieux les entreprises du territoire. Ainsi ils ont définis sur la figure N°23, la stratégie à adopter.

Figure N° 23 : Positionnement de la CCT dans l'accompagnement des plans de mobilité



Qualitatif : L'objectif sera d'accompagnement entre 2 et 3 plans de mobilité par an.

Charte - Convention : Le type d'engagement est à définir selon le niveau d'accompagnement. Pour les entreprises qui souhaite un accompagnement complet, ce sera une convention alors que pour un travail de sensibilisation, une charte suffira.

Large : Il n'y pas de critère donc le positionnement de la Communauté de Communes du Thouarsais est large mais elle peut cibler les entreprises qui sont les à même de réaliser un plan de mobilité.

Multi : L'objectif est de proposer, dans un premier temps, des plans de mobilité interentreprises. Selon les réponses des entreprises cela peut se transformer en plan de mobilité pour une entreprise.

Amont : L'accompagnement se fera d'abord en amont par la définition du diagnostic, des enjeux et du plans d'actions. Ensuite, il y aura un suivi en aval grâce à des bilans d'étapes par groupes d'entreprises.

Salarié - Entreprise : L'accompagnement de la CCT se fera sur les trajets domicile-travail et sur les trajets professionnels selon les choix de l'entreprise.

Au vu de notre territoire à dominante rurale, les trois principaux axes à travailler avec les entreprises dans leur plan de mobilité sont :

- Le développement de la non mobilité qui est exposé dans cette partie.

-La voiture partagée: le covoiturage pour les trajets domicile-travail et l'autopartage entre entreprises pour une mutualisation des flottes. Ces deux éléments sont développés dans deux autres parties du schéma.

-Les modes actifs : comme pour le covoiturage, le diagnostic et les actions à mettre en place pour le développement des modes actifs est expliqué dans une autre partie.

I/ B) Le développement de la non mobilité

Un autre axe de travail avec les entreprises concernant le développement d'une mobilité plus durable est aussi le développement de la non mobilité. Ce sujet sera, en partie, étudié au moment des plans de mobilité pour les entreprises volontaires, mais il est important de l'évoquer et de permettre de le développer pour toutes les entreprises du territoire.

Selon l'étude de l'AREC, actuellement 6% des actifs résidant n'utilisent pas de transport pour travailler, soit ces personnes travaillent à domicile, soit elles exercent une activité qui ne nécessitent pas de déplacement.

Avec les nouvelles technologies, il est possible d'augmenter le pourcentage de personnes n'utilisant pas de transport pour travailler et donc de réduire les GES émis pour ces raisons. Comme pour les modes alternatifs, cela n'implique nécessairement une application au quotidien mais peut être occasionnelle.

Trois principales pratiques permettent de développer la non mobilité auprès des entreprises et de leurs salariés : le coworking, la visioconférence et le télétravail.

I/ B) 1. Le coworking

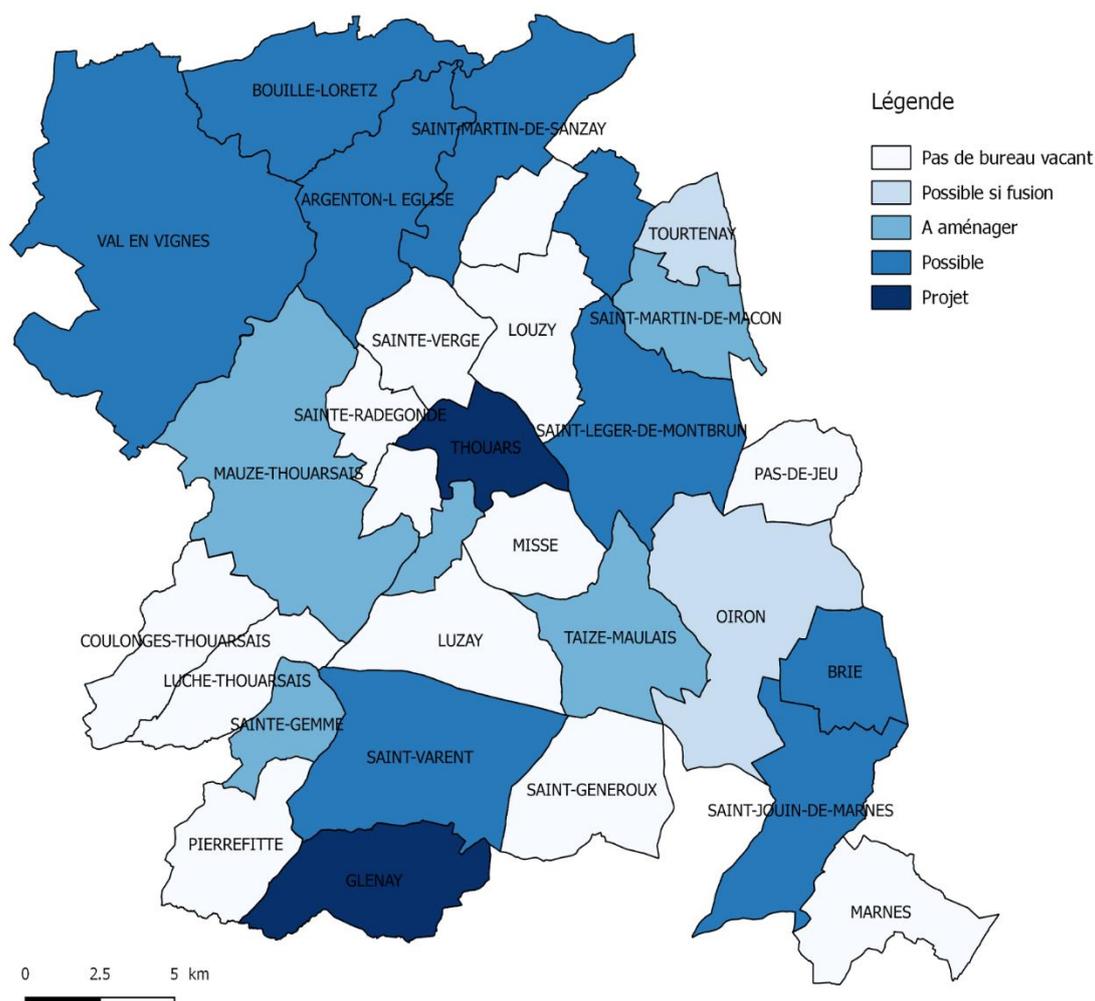
Le coworking est le fait de travailler dans des bureaux partagés. Cela permet de mutualiser les équipements et peut permettre la diminution de certains déplacements professionnels. Sur notre territoire un peu reculé, cela peut être aussi un atout pour inciter des nouveaux habitants à s'installer. Par exemple pour des indépendants, ils savent qu'ils auront ces services à disposition à côté de leur domicile. Pour les salariés, cela peut aider leur entreprise à accepter le télétravail.

Suite à ces constats, le sujet du développement du coworking a été évoqué avec les élus et les techniciens pendant les rendez-vous communaux. L'objectif était de recenser les bureaux vacants dans chaque Commune pour avoir une photographie du potentiel de lieux possibles sans aménagement important. L'objectif est de mettre en place des espaces ou bureaux de coworking sur le territoire sans impliquer de nouvelles

constructions. Cela permet aussi de tester la pratique du coworking en milieu plus rural sans risque financier.

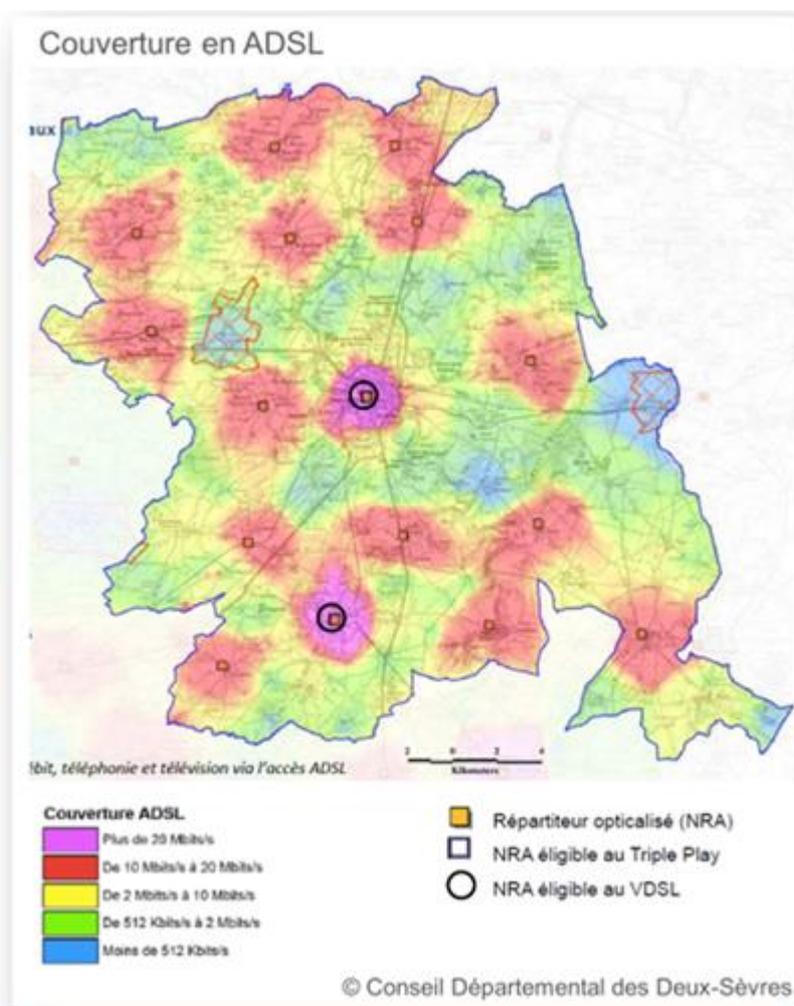
La carte de la figure n°24, ci-dessous indique, suite aux rendez-vous communaux, les Communes où il n'y a pas de lieux vacants, les lieux disponibles mais à aménager et les lieux disponibles. Pour deux Communes, il existe déjà des projets en cours concernant le coworking.

Figure N° 24 : les lieux vacants dans chaque Commune pour le coworking



Suite à ce premier recensement, il a été analysé grâce à la carte ci-dessous, la couverture ADSL du territoire pour faire vérifier si techniquement c'était possible.

Figure N° 25 : Les lieux vacants dans chaque Commune pour le coworking



Ainsi certaines Communes ne peuvent pas techniquement pour l'instant mettre en place un espace de coworking dans leurs lieux vacants à cause d'une trop faible connexion. Par exemple même si une salle est disponible à Saint-Cyr-la-Lande, Saint-Martin-de-Mâcon, Brie la connexion paraît encore trop faible pour que cela soit réalisable. Une vérification de la connexion internet et téléphonique pourra être effectuée dans chaque Communes volontaires afin de savoir s'il est possible d'installer un espace de coworking. Pour les Communes où ce n'est pas possible actuellement, il est important de surveiller la montée en débit pour que par la suite elles puissent rejoindre le service.

Suite à ce recensement, il peut être intéressant d'élaborer avec les Communes volontaires un service unique sur le territoire. Cela permettrait une élaboration unique et communication plus importante sur ce service.

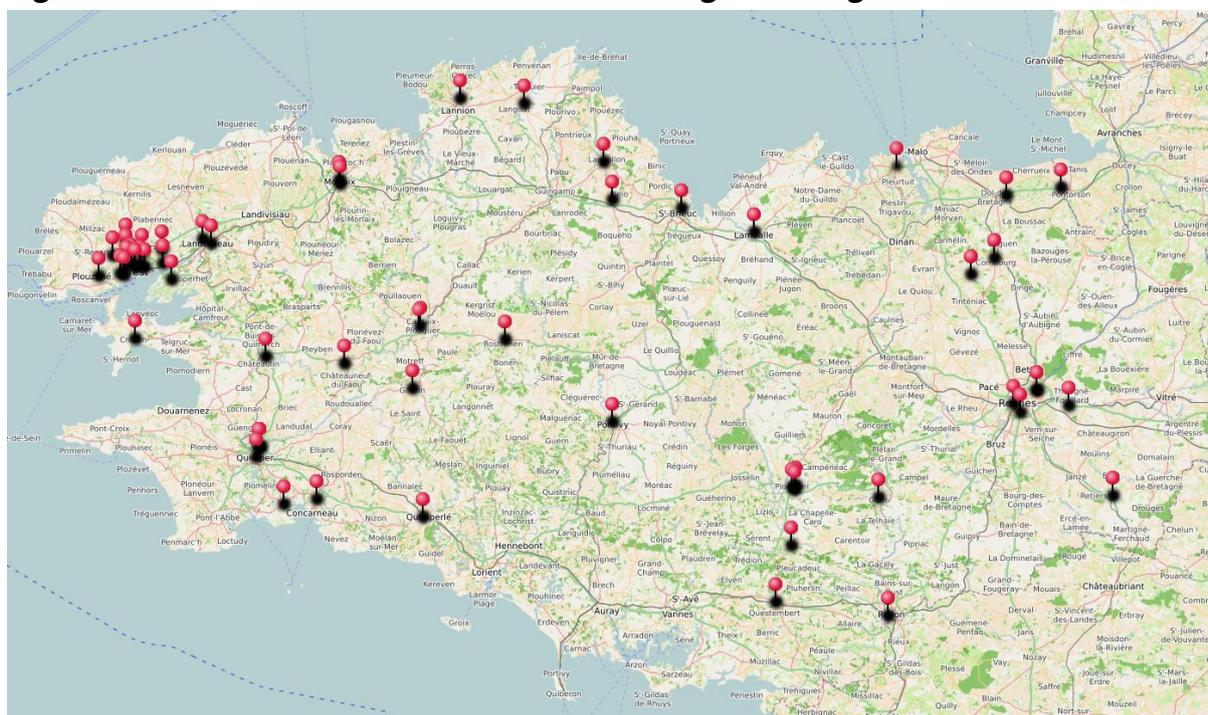
I/ B) 2. La visioconférence

Une autre pratique permettant la diminution des déplacements professionnels est le développement de la visioconférence. Cela concerne les entreprises du territoire mais aussi les salariés de la Communauté de Communes. Le besoin de la visioconférence est accentué depuis la fusion de la Région pour devenir la Nouvelle Aquitaine. Le territoire est en limite de la nouvelle Région et éloigné de Bordeaux, pour certaines réunions la visioconférence permet d'éviter un trajet important et donc une perte de temps.

Pour les entreprises un système de visioconférence qui évite des déplacements professionnels est un atout économique important.

Pour exemple la Région Bretagne a décidé de subventionner à 50% l'investissement avec un montant maximum de 6 000 euros TTC, pour un matériel de visioconférence dans chaque intercommunalité du territoire.

Figure N° 26 : Lieux de visioconférence dans la Région Bretagne



Source : www.megalisbretagne.org

Cette carte montre tous les centres de visioconférence existants en Bretagne. Ces centres sont accessibles à tous avec un système de réservation et de location de la salle. Cette stratégie complète est très intéressante pour les territoires ruraux, notamment pour limiter les trajets et le développement économique.

Actuellement, sur le territoire, une pépinière d'entreprise est en train d'être élaborée à côté de la gare à Thouars. Un espace de coworking doit être mis en place avec un service de visioconférence. Il serait intéressant de reprendre l'expérience de la Bretagne et d'ouvrir ce service de visioconférence à tous les acteurs du territoire accompagné d'une large communication auprès des entreprises. Un système de réservation de la salle devra être mis en place.

La pratique de la visioconférence sera aussi abordée au moment des plans de mobilité avec les entreprises volontaires.

De plus, certaines entreprises du Territoire possèdent des systèmes de visioconférence dans leurs locaux, par exemple le magasin But à Thouars.

I/ B) 3. Le télétravail

La dernière pratique qui permet de limiter les déplacements dans le domaine professionnel est le télétravail.

Quand un système de télétravail est mis en place, l'entreprise permet à ses salariés de travailler en dehors des bureaux de l'entreprise selon des conditions définies en amont. Le décret n°2016-151 du 11 février 2016 décrit les conditions de mise en œuvre du télétravail dans la fonction publique. Pour les entreprises privées, le télétravail est mis en place soit dans le cadre d'un accord collectif, soit dans le cadre d'une charte élaborée par l'employeur.

Le télétravail contrairement à la visioconférence concerne les déplacements domicile-travail des salariés. Quand le poste le permet, le télétravail offre une souplesse au salarié et permet de limiter les déplacements. Cela a aussi un intérêt économique pour le salarié puisqu'il diminue ainsi les coûts de déplacement. De plus, cela peut être un réel argument pour les salariés d'accepter un poste sur notre territoire si leur lieu de résidence est plus éloigné.

Le télétravail peut être de durées diverses : une fois par semaine, plusieurs fois par semaine, temporairement. Cela est indiqué dans les conditions du télétravail.

La Communauté de Communes a délibéré le 2 décembre 2014 pour autoriser une expérimentation sur le télétravail au sein des services de la CCT sous certaines conditions. Une expérimentation auprès de 3 agents a eu lieu en 2015 et un premier bilan a été effectué en mars 2016. Ce bilan a permis la poursuite de l'expérimentation au sein des services de la Communauté de Communes. Le bilan de l'année 2017 a permis de constater que cinq agents font du télétravail au sein de la collectivité. Le bilan est globalement

positif pour les salariés comme pour les responsables de service. Pendant le plan de mobilité de la Communauté de Communes du Thouarsais, la question du télétravail sera évoquée afin de permettre le développement de sa pratique.

De plus pendant l'accompagnement des entreprises pendant leur plan de mobilité, les entreprises y seront sensibilisées et la question du télétravail sera étudiée.

Le développement de la pratique du télétravail sur le territoire est aussi un objectif du plan d'Adaptation aux changements climatiques. Pendant des épisodes extrêmes à cause des changements climatiques, le télétravail, quand il est possible, permet à l'entreprise de continuer à fonctionner.

Les orientations pour promouvoir les mobilités durables auprès des entreprises

Comme le montre le précédent diagnostic la promotion des solutions alternatives (notamment la non mobilité) auprès des entreprises du territoire est essentiel pour permettre leurs développements, que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou les trajets professionnels.

Ainsi deux orientations se dégagent :

1- Mettre en place des plans de mobilités sur le territoire

2- Développer la non mobilité

II/ Le programme d'actions

Fiche action N°2.1 : Mise en place d'un service unique de coworking à l'échelle de l'intercommunalité.

Fiche action N°2.2 : Développer la visioconférence sur le territoire

Fiche action N°2.3 : Promouvoir la pratique du télétravail

Fiche action N°2.4 : Proposer l'accompagnement des entreprises du territoire dans l'élaboration et la mise en place d'un plan de mobilité

Fiche action N°2.5 : Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité pour la Communauté de Communes



Fiche N°2.1 : Mise en place d'un service unique de coworking à l'échelle de l'intercommunalité.

Constat : Sur le territoire, actuellement, il n'y a pas d'espace de coworking. Deux projets sont en cours à Glénay et Thouars. Le manque de cet équipement peut pénaliser des salariés ou des indépendants qui souhaiteraient s'installer en milieu plus rural. Permettre à ces personnes d'accéder aux équipements bureautiques peut réduire certains déplacements professionnels.

Objectif stratégique : -Développer la non mobilité
-Permettre à des nouveaux habitants de s'installer plus facilement en milieu rural

Objectif opérationnel : -Réduire les déplacements liés au travail

Description de l'action : Certaines Mairies, notamment après une fusion de communes, disposent de bureaux ou de salles vacants. L'intérêt est d'expérimenter la mise en place d'un service unique de coworking à l'échelle du territoire avec des coûts d'investissements réduits. Afin de limiter ces coûts, dans un premier temps, le service ne concernerait que les Communes qui n'ont pas d'aménagement à faire. Selon les résultats de cette expérimentation, les Communes qui ont des bureaux vacants mais qu'il faut aménager pourront rejoindre le service. L'intérêt d'un service unique est de mutualiser les outils (élaboration, communication, gestion du service) et d'être cohérent dans les principes du service. Ce service prendra en compte si un espace de coworking est mis en place à la pépinière d'entreprises à Thouars. Un point de vigilance pourra être apporté si la situation le permet de localiser l'espace de coworking à proximité d'un accueil pour les enfants (par exemple : la Mairie de Sainte Gemme à proximité de la MAM).

Modalités opérationnelles

- Rassembler les Communes volontaires qui bénéficient de conditions satisfaisantes pour co-construire un service unique de coworking : définition des principes du services, du prix, de la communication, de la gestion.
- Commande groupée pour équiper les bureaux
- Mise en place d'une communication unique et ciblée
- Gestion du service
- Evaluation de l'expérimentation pour savoir si le service s'élargit à d'autres Communes.

Public : Les salariés ou les indépendants

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Le service économique de la Communauté de Communes du Thouarsais
-Les Communes concernées

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Pour l'équipement des salles ou bureaux sans aménagement : environ 6 000 euros
- Pour mise en place et suivi du service : animation interne

Calendrier :

- 2019 : Elaboration du service
- 2020 : Mise en place et lancement du service
- 2022 : Évaluation pour savoir si on élargit aux autres Communes.

Indicateurs d'activités

- Nombre d'espaces de coworking créés
- Nombre de personnes qui utilisent le service



Fiche N°2.2 : Développer la visioconférence sur le territoire

Constat : Avec la création de la Région Nouvelle Aquitaine, la visioconférence est essentielle pour les salariés et les élus, notamment de la CCT, pour éviter des déplacements professionnels conséquents. La visioconférence est aussi un équipement pertinent pour les entreprises du territoire pour gagner du temps et réduire les trajets professionnels.

Objectif stratégique : Développer la non mobilité

Objectif opérationnel : Réduire les trajets professionnels

Description de l'action : L'intérêt est de faire du centre de visioconférence, un service accessible à toutes les entreprises et administrations du territoire, comme c'est le cas en Bretagne. Plusieurs solutions doivent être étudiées :

-Il est prévu une salle de visioconférence dans la pépinière d'entreprises qui est en projet à côté de la gare. Il reste à définir les modalités pour accéder à ce service une fois qu'il sera mis en place.

-Soit en s'appuyant sur l'existant. Certaines entreprises possèdent déjà des centres visioconférence, comme par exemple l'entreprise BUT à Thouars. Il faut les associer à la réflexion pour savoir si ces entreprises souhaitent l'ouvrir au public.

-Un nouveau lieu si besoin et que les deux premières solutions ne conviennent pas ou ne suffisent pas.

Modalités opérationnelles :

-Choisir le lieu du centre de visioconférence en impliquant tous les acteurs (service développement économique, entreprises du territoire,...).

-Elaborer les conditions de ce service (tarif, gestion, accès, logiciels, matériel,...) par le biais d'un groupe de travail composé de la Communauté de Communes du Thouarsais et d'entreprises intéressées par le dispositif.

-Mettre en place ce service

-Communication du service auprès des entreprises et des administrations, notamment pendant les plans de mobilité

-Gérer les réservations de la salle de visioconférence

-Evaluation du service

Public : Les entreprises et les administrations.

Porteur / Pilote : -Service développement économique de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Service ingénierie et le service informatique de la Communauté de Communes du Thouarsais

-Commune de Thouars

-CCI

-CMA

Enveloppe financière prévisionnelle :

-Prévu dans la pépinière d'entreprises

Calendrier -2018 : Définition des services dans la pépinière d'entreprises dont une salle de visioconférence

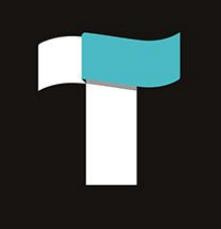
-2018-2019 : Elaboration du service

Mise en place une fois que la pépinière d'entreprise sera ouverte.

Indicateurs d'activités :

-Nombre de réservation de la salle

-Qui réserve la salle



Fiche N°2.3 : Promouvoir la pratique du télétravail

Constat : La pratique du télétravail est encore sous-représentée sur le territoire. Certaines entreprises connaissent mal ou sont encore réticentes à autoriser le télétravail pour leurs salariés quand l'activité le permet. Pourtant la pratique du télétravail dispose de plusieurs avantages (écologique, économique,...).

Objectif stratégique : Développer la non mobilité

Objectif opérationnel : Limiter les déplacements domicile-travail

Description de l'action :

-Pour développer la pratique du télétravail dans les entreprises, il faut sensibiliser et accompagner les entreprises du territoire. Les entreprises et les administrations doivent être rassurées et connaître les avantages et les modalités de la pratique du télétravail.

-Pour la Communauté de Communes du Thouarsais, qui permet déjà le télétravail, l'intérêt est de communiquer sur cette opportunité afin que les salariés puissent le faire s'ils le souhaitent.

Modalités opérationnelles :

-Pendant les plans de mobilité, étudier la question du télétravail avec les entreprises : valorisation de l'expérimentation de la CCT

-Pendant le plan de mobilité de la CCT, revenir sur cette pratique afin de l'ajuster

-Communiquer dessus quand elle existe.

Public : Les entreprises et les administratifs.

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-La CCI
-La CMA
-Les services ressources humaines

Enveloppe financière prévisionnelle :

-Animation interne

Calendrier : -A partir de 2019

Indicateurs d'activités : -Nombre d'entreprises qui ont mis en place le télétravail
-Nombre de télétravailleurs



Fiche N°2.4 : Proposer l'accompagnement des entreprises du territoire dans l'élaboration et la mise en place d'un plan de mobilité

Constat : Les entreprises du territoire n'ont pas l'obligation légale de réaliser un plan de mobilité mais d'un point de vue environnemental c'est une nécessité d'intégrer les entreprises du territoire dans cette démarche. De plus, mettre en place un plan de mobilité dans les entreprises peut permettre de faciliter l'accès à l'emploi pour des personnes qui sont peu ou pas mobiles.

Objectif stratégique : Développer une mobilité plus durable pour les entreprises et les salariés

Objectif opérationnel : Optimiser pour réduire les déplacements professionnels des entreprises

Description de l'action : La Communauté de Communes a décidé d'accompagner les entreprises de manière qualitative avec 2 ou 3 entreprises par an sans mettre de critère dans le choix des entreprises. Dans l'idéal l'accompagnement concernera des plans de mobilité interentreprises afin de faciliter les actions sur le covoiturage. Cependant si plusieurs entreprises refusent d'élaborer des plans de mobilité par entreprise pourront être accompagnés. Selon les choix de l'entreprise, l'accompagnement pourra concerner les trajets domicile-travail et/ou les trajets professionnels. Enfin l'accompagnement de la collectivité se fera majoritairement en amont pour aider à élaborer le plan de mobilité. Cependant un suivi sera assuré en aval grâce à des bilans d'étapes.

Modalités opérationnelles :

- Sollicitation des entreprises par zones d'activités
- Conventionnement avec les entreprises
- Elaboration avec les entreprises du diagnostic, des enjeux et du programme d'actions
- Suivi des plans de mobilité : Organisation de bilan d'étapes par groupe d'entreprises

Public : Les entreprises

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -CCI
-Service développement économique de la Communauté de Communes du Thouarsais et référent programme interaction

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Aide financière pour certaines actions (écoconduite, ateliers, ...)

Calendrier A partir de 2019 - sur le long terme (2 entreprises tous les 2 ans).

Indicateurs d'activités -Nombre d'accompagnement de plans de mobilité
-Nombre d'actions du plan d'actions mises en place



Fiche N°2.5 : Elaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité pour la Communauté de Communes

Constat : Comme les entreprises, la Communauté de Communes n'a pas l'obligation de réaliser un plan de mobilité, cependant il semble essentiel d'un point de vue environnemental et d'exemplarité qu'elle le fasse. De plus, le plan de mobilité peut permettre l'optimisation des déplacements professionnels. En s'inscrivant dans cette démarche, cela est bénéfique pour les salariés et la collectivité.

Objectif stratégique : Développer une mobilité plus durable pour la Communauté de Communes du Thouarsais

Objectif opérationnel : Optimiser les déplacements professionnels de la Communauté de Communes du Thouarsais (domicile-travail et trajets professionnels)

Description de l'action : Le plan d'action de la Communauté de Communes du Thouarsais concerne les salariés avec les déplacements domicile-travail (notamment en encourageant le covoiturage et le vélo) mais aussi l'optimisation des trajets professionnels (non-mobilité, le renouvellement de la flotte interne,...). Le plan de mobilité administratif peut aussi s'étendre aux déplacements des élus.

Modalités opérationnelles

- Constituer un comité de pilotage interne à la Communauté de Communes du Thouarsais pour suivre l'élaboration du plan de mobilité
- Réaliser le diagnostic
- Définition des enjeux
- Elaboration d'un plan d'actions
- Mise en œuvre du plan d'actions
- Evaluation du plan de mobilité de la Communauté de Communes du Thouarsais

Public : Salariés et élus de la CCT

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés :

- Services techniques de la Communauté de Communes du Thouarsais
- Service ressources humaines de la Communauté de Communes du Thouarsais
- Elus de la Communauté de Communes du Thouarsais
- DGA ou DGS de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Elaboration : animation interne
- Mise œuvre : dépend du plan d'actions + animation interne

Calendrier : -2018 et 2019 : Elaboration du plan de mobilité (diagnostic, programme d'action)

- 2020 à 2025 : Mise en œuvre du plan d'action
- 2025 : Evaluation du plan de mobilité
- 2026 : Elaboration d'un nouveau plan de mobilité

Indicateurs d'activités -Réalisation du plan de mobilité

- Le programme d'actions
- Nombre d'actions réalisées

Schéma directeur des mobilités durables



Enjeu 3 - Favoriser les modes actifs

Les modes actifs correspondent aux modes de déplacement qui utilisent l'énergie humaine pour fonctionner, comme la marche à pied ou le vélo.

Ces deux modes sont sous-utilisés pour se déplacer, particulièrement en milieu rural. Pourtant développer la pratique du vélo et de la marche à pied répond à plusieurs enjeux :

-*Un enjeu environnemental* : ces deux modes ne polluent pas car ils utilisent l'énergie humaine pour se déplacer. De plus, les utiliser peut permettre de limiter les trajets en voiture. L'enjeu est considérable pour les trajets de moins de 3kms qui peuvent être réalisés à vélo et de 1 km pour la marche à pied. Limiter la voiture permet aussi de limiter son empreinte foncière.

-*Un enjeu sur la santé publique* : Il est lié à celui environnemental. La pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre nuisent à la santé des populations. En plus de lutter contre la pollution, le vélo et la marche à pied permettent de pratiquer une activité physique. L'OMS recommande environ 10 000 pas par jour pour être en bonne santé. Selon le mode de vie, il n'est pas toujours évident d'atteindre cet objectif.

-*Un enjeu économique* : Il est double. D'abord pour certaines familles la mobilité est trop coûteuse et peut freiner voire empêcher l'accès à l'emploi. En développant la pratique du vélo cela permet une mobilité plus inclusive des personnes. Ensuite, certes, les aménagements cyclables et piétonniers ont un coût mais qui reste moins important que les aménagements routiers (pour la réalisation et l'entretien).

Rappels réglementaires pour les aménagements cyclables

Les aménagements cyclables sont aussi des obligations légales. D'abord par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE). L'article 20 de la Loi sur du 30 décembre 1996, codifiée sous l'article L228-2 du code de l'Environnement, stipule :

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. ».

Ainsi, tous les travaux des voiries en ville ou centre bourg doivent prendre en compte les aménagements cyclables. Il n'y a pas de taille minimale de la ville, ainsi toutes les Communes du territoire sont concernées.

De plus, une réglementation impose l'installation de stationnements vélos pour la construction de nouveaux bâtiments et pour certains bâtiments existants. Ainsi l'article 57 de la loi dite « Grenelle 2 – ENE » du 12 juillet 2010 et le décret 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé

des vélos, complété par l'arrêté du 20 février 2012 prévoient des obligations par rapport aux stationnements vélos et aux installations de recharge. L'arrêté du 13 juillet 2016 et celui du 3 février 2017 viennent compléter et élargir ces obligations.

Le tableau ci-dessous présente les obligations en termes de stationnement suite à ces réglementations.

Figure N°26 : Les obligations de stationnements vélos selon le type de bâtiment

Type de bâtiments	Caractéristiques	Calendrier
Bâtiments de bureaux existants	Conditions : s'ils disposent d'un parc de stationnement de 20 places ou plus pour un unique propriétaire ou locataire. -Couvert et clos avec un système de fermeture sécurisé -La capacité : en adéquation avec la surface du bâtiment -Equipé de dispositifs fixes pour attacher le vélo	Réalisé avant le 01/01/2015
Bâtiments neufs d'habitation	-Sécurisé, couvert et clos -De préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol	Entré en vigueur le 01/01/2017
Bâtiments neufs de bureaux	-Sécurisé, couvert et clos -De préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol -Superficie : 1,5% de la surface de plancher du bâtiment	Entré en vigueur le 01/01/2017
Bâtiments neufs industriels ou tertiaire	-Sécurisé, couvert et clos -De préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol -Nombre de places : 15 % de l'effectif total des salariés simultanément dans le bâtiment	Entré en vigueur le 01/01/2017
Bâtiments neufs accueillant un service public	-Couvert -De préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol -Nombre de places : 15% de l'effectif total d'agents ou d'utilisateurs simultanément dans le bâtiment	Entré en vigueur le 01/01/2017
Bâtiments neufs constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques	-De préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol -Si 40 places ou moins : 10% du parc de stationnement mais 2 minimum. -Entre 41 et 399 places : 5% du parc de stationnement mais 10 minimum. -Plus de 400 places : 2% du parc de stationnement mais 20 minimum et 50 maximum	Entré en vigueur le 01/01/2017

I/ Des aménagements et des services cyclables insuffisants

I/ A) Le potentiel du vélo et de la marche à pied

L'AREC a rédigé en 2015 des fiches territoriales de synthèse énergie et GES multi-secteurs. Parmi ces fiches, une concerne les impacts pour les déplacements domicile-travail du territoire.

Ainsi le tableau ci-dessous présente la part modale des actifs du territoire pour leurs déplacements domicile-travail. Cela permet de constater la pratique du vélo pour au moins un type de déplacement.

Figure N°27 : Parts modales des déplacements

<i>Parts modales</i>	Nombre d'actifs en activité	Part modale	Deux-Sèvres	Région Poitou-Charentes
			Part modale	Part modale
<i>Pas de transport</i>	953	6%	7,1%	7%
<i>Marche à pied</i>	670	5%	6,3%	6%
<i>Vélo</i>	394	3%	1,2%	2%
<i>Moto</i>	389	3%	2,5%	2%
<i>Voiture, camion, fourgonnette</i>	12 200	83%	80,9%	80%
<i>Bus</i>	0	0%	0,9%	2%
<i>Car</i>	107	1%	0,6%	0%
<i>Train</i>	45	0%	0,4%	1%
TOTAL Actifs résidents :	14 758	100%	100,0%	100%
Actifs résidents motorisés :	12 741	86%	85,4%	85%

Source : Fiches synthétiques de l'AREC - 2015

La marche à pied est à 5% de part modale et le vélo à 3%, alors que la part modale de la voiture est de 83%. Certes il est normal que la part modale soit plus importante pour la voiture mais ces chiffres montrent qu'il y a un potentiel d'augmentation pour celle de la marche et du vélo.

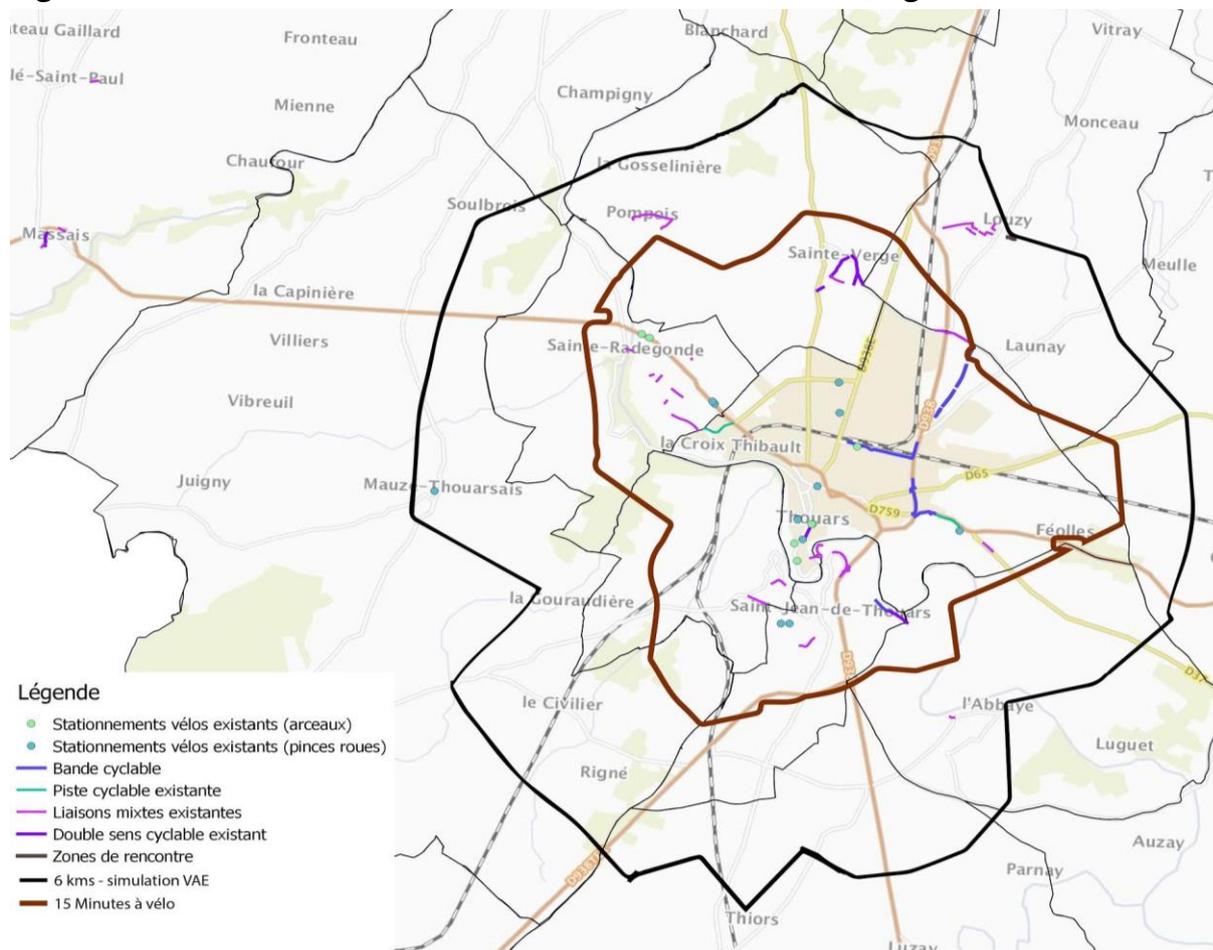
I/A) 1. Potentiel du vélo

Pour mieux comprendre le potentiel du rayonnement du vélo, il est observable grâce aux cartes isochrones.

Pour le vélo classique la référence est de 15 minutes. C'est le temps jugé acceptable pour se déplacer. Le vélo électrique n'est pas proposé comme mode de déplacement donc pour le simuler une distance de 6 kms a été choisie. Deux cartes ont été étudiées : une première depuis Thouars et une seconde depuis Saint Varent qui est le pôle secondaire du

territoire. Ces cartes permettent un aperçu du potentiel de secteurs qui peuvent être desservis par le vélo.

Figure N° 28 : Carte isochrone de Thouars à vélo avec les aménagements existants

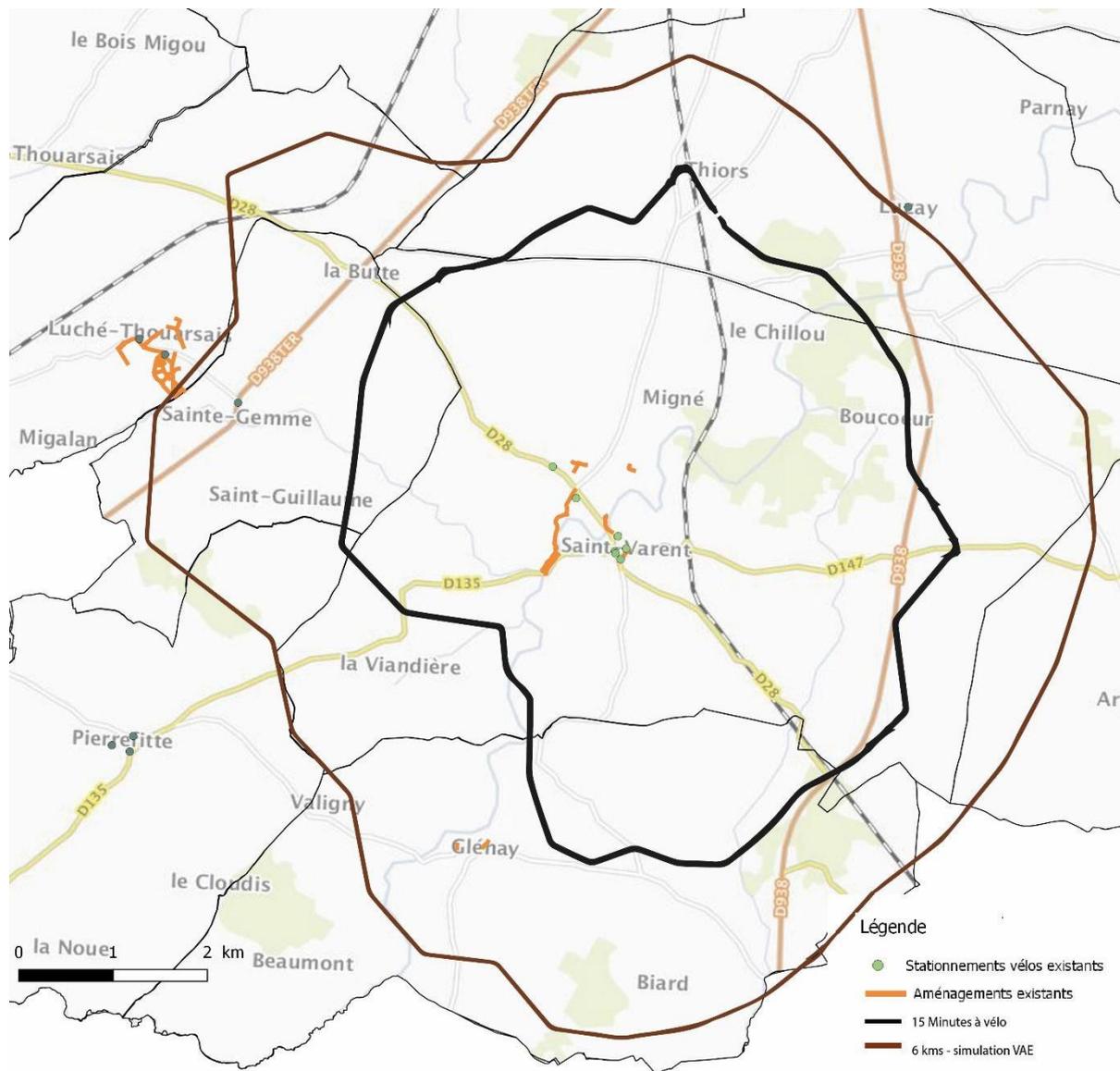


Source : <http://www.oalley.fr/> - Réalisation : CCT

La carte isochrone partant du centre de Thouars montre que la totalité de Thouars est accessible en vélo dans un temps raisonnable. Cela permet de montrer qu'en 15 minutes à vélo il est possible de rejoindre la majorité des Communes environnantes, comme Sainte Radegonde ou Sainte Verge. Avec un rayonnement de six kilomètres, ce qui est réalisable avec un vélo électrique, le potentiel du vélo s'étend jusqu'à Mauzé-Thouarsais, Louzy ou encore Missé.

La figure N°29 montre le rayonnement du vélo et du vélo à assistance électrique en partant du centre de Saint Varent. Cette carte montre que presque la totalité de Saint Varent est accessible en vélo dans un temps raisonnable. Avec un rayonnement de six kilomètres, possible en VAE, le potentiel du vélo s'étend jusqu'à Sainte Gemme, Glénay et Luzay. Vu que Saint Varent est le pôle secondaire du territoire, il est important pour les Communes voisines de pouvoir y accéder facilement.

Figure N° 29 : Carte isochrone de saint Varent à Vélo

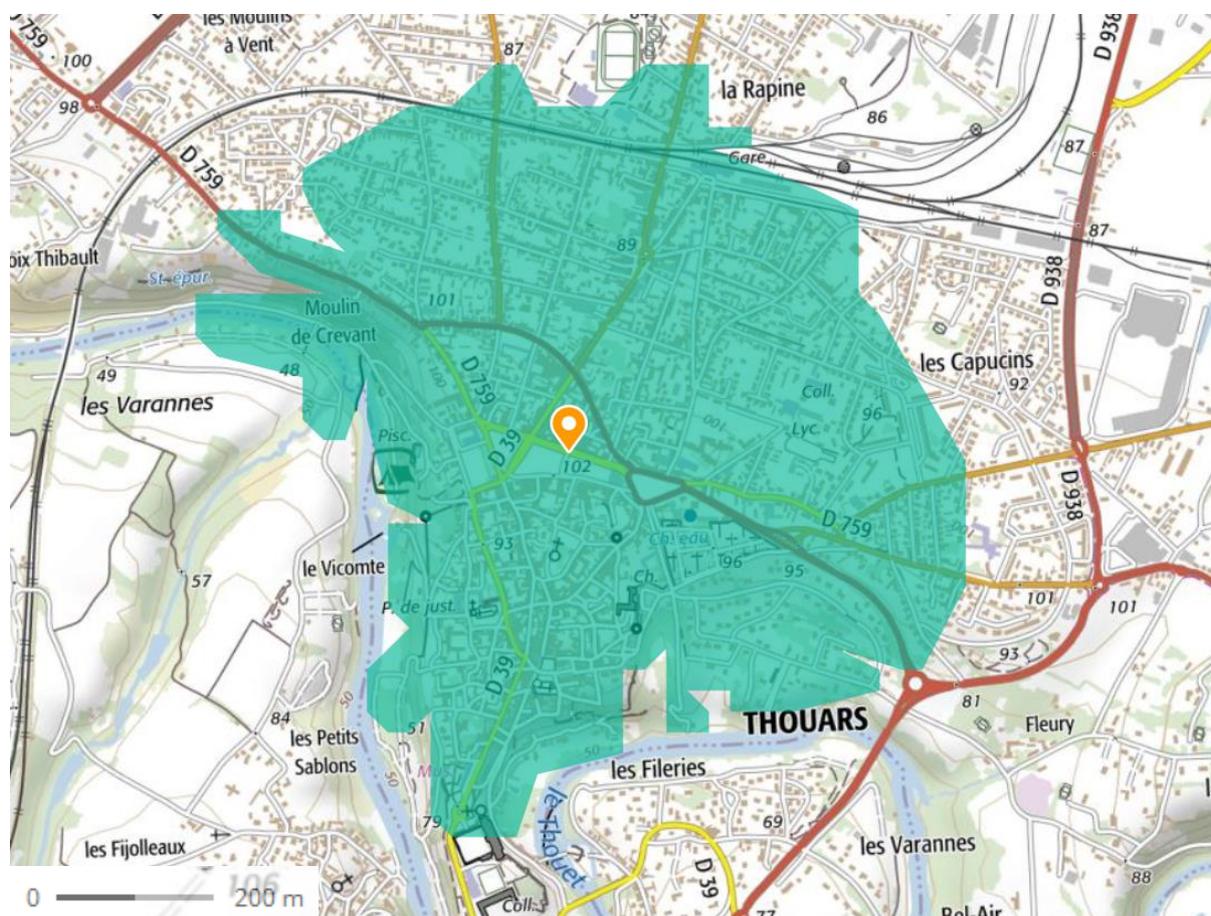


Source : <http://www.oalley.fr/> - Réalisation : CCT

I/A) 1. Potentiel de la marche

Bien que plus limité la marche à pied a aussi un potentiel Comme pour le vélo, cette carte permet de constater le rayonnement de la marche à pied autour de Saint Varent et de Thouars. La référence est de 15 minutes pour la marche à pied.

Figure N° 30 : Carte isochrone de Thouars pour la marche

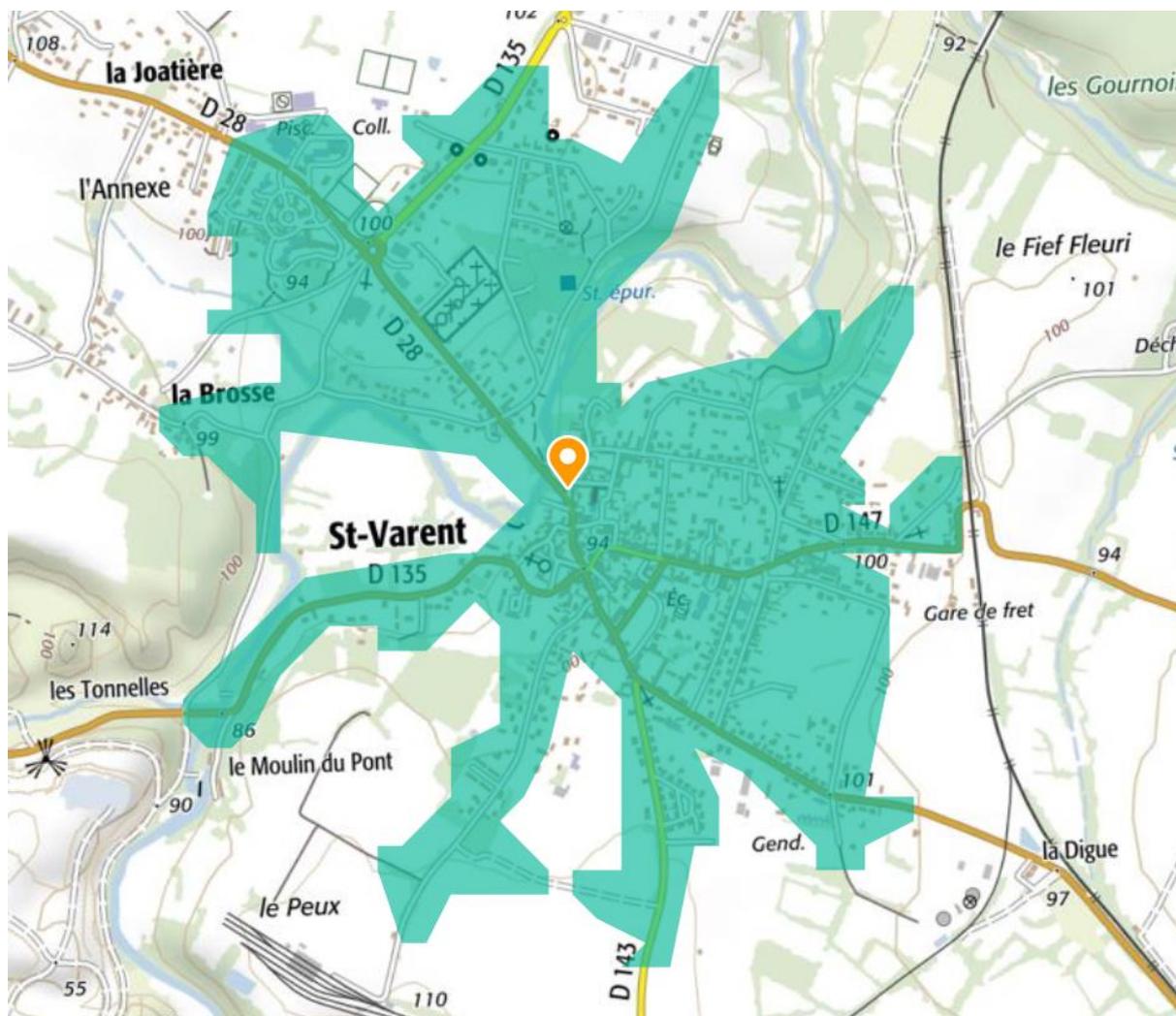


Source : <https://www.geoportail.gouv.fr/> - Réalisation : CCT

Pour le centre-ville de Thouars, la majorité des principaux points d'intérêt sont accessibles par la marche à pied.

Comme pour Thouars, la carte ci-dessous montre qu'il est possible de relier grâce à la marche à pied les principaux points d'intérêt dans un rayonnement de 15 minutes.

Figure N° 31 : Carte isochrone de Saint-Varent pour la marche



Source : <https://www.geoportail.gouv.fr/> - Réalisation : CCT

I/ B) Les aménagements existants

Au vu du potentiel des déplacements en vélo et de la marche à pied, pour développer la pratique, il semble primordial de développer une stratégie d'aménagements cohérents à l'échelle de chaque Commune mais aussi entre les Communes. Cela peut passer par des aménagements simples et peu coûteux quand cela est possible mais aussi par des aménagements importants quand cela est nécessaire. Il est illusoire de penser que la

pratique du vélo peut se développer sur le territoire sans mettre en place des aménagements conséquents.

Pour développer les modes actifs, pour la réalisation des aménagements cyclables il faut réfléchir en termes d'échelles. Trois niveaux sont possibles :

- Des aménagements dans les centres bourgs pour permettre des déplacements de proximités.

- Suite aux fusions les Communes sont de plus en plus vastes, il est important de faire des aménagements à l'échelle des Communes afin de relier les hameaux au centre bourg, ou de relier les entreprises qui peuvent être en dehors des centres.

- Enfin il faut travailler sur le développement des modes actifs entre les Communes afin de permettre de les relier quand la distance le justifie. Cela peut aussi permettre plus d'intermodalité, par exemple utiliser le vélo pour rejoindre une aire de covoiturage, la gare ou un arrêt de bus.

Les aménagements du plan vélo seront construits sur ce principe d'échelles. Les fiches communales auront une partie sur le centre bourg, la Commune et les liaisons possibles avec les Communes environnantes.

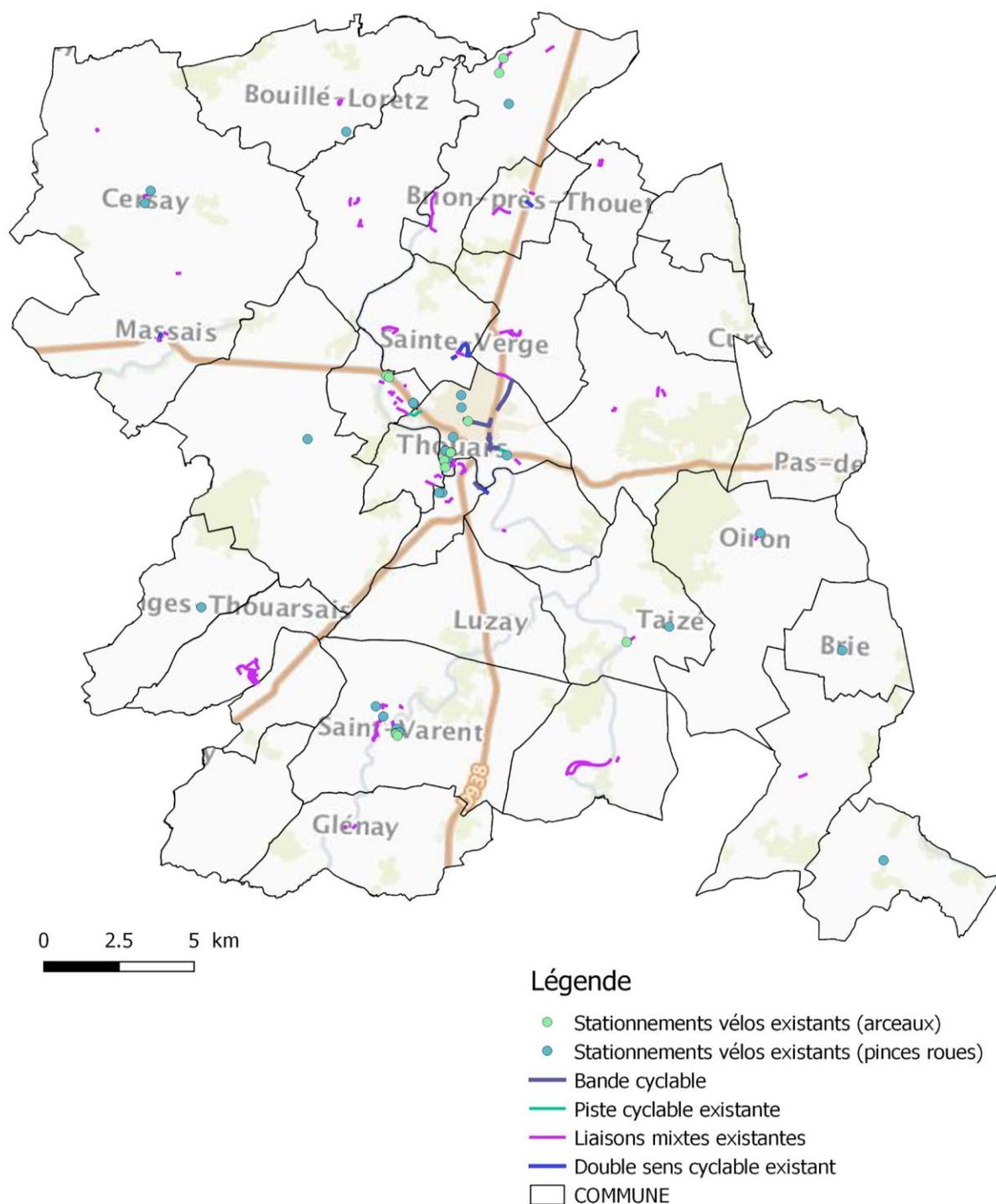
La question du développement des modes actifs a été évoquée pendant les rendez-vous communaux. Cela a permis d'inventorier l'existant, les projets et les opportunités de chaque Commune. A la suite de ces rendez-vous, un premier travail de terrain a été effectué afin de recenser dans un premier temps les liaisons existantes, et de diagnostiquer dans un second temps les aménagements possibles.

Sur la carte de la figure N°32 sont représentés les cheminements cyclables et piétons existants selon une classification. Grâce à ce recensement, il apparaît que les aménagements en faveur du vélo ou de la marche à pied sont minimes voire insuffisants et quand ils sont présents ils sont discontinus.

La majorité des aménagements sont concentrés sur Thouars, ce qui est cohérent pour une ville centre.

Certains des aménagements sont principalement à destination touristique comme c'est le cas par exemple à Saint-Varent, mais ils peuvent aussi servir et être complétés pour des trajets plus quotidiens.

Figure N° 32 : Les aménagements cyclables existants



Un des aménagements cyclables de Thouars est la piste cyclable qui relie le Collège, comme le montre la photo ci-dessous. L'utilisateur est complètement en sécurité car séparé de la chaussée. Cet aménagement était nécessaire car il permet aux collégiens de venir en vélo en sécurité, de plus la route à côté est limitée à 70 km/h.

Figure N° 33 : Piste cyclable reliant le Collège à Thouars



Une autre Commune qui a réalisé des liaisons est Luché Thouarsais aux abords de la base de loisirs des Adillons. Ici c'est une liaison mixte. Les piétons et les cyclistes peuvent l'emprunter. En plus, ce cheminement existant, la Communauté de Communes du Thouarsais l'a complété par la création d'une piste cyclable jusqu'à Sainte-Gemme. Pour une Commune de cette taille l'aménagement est très intéressant. Cependant il n'y a pas de signalisation indiquant qui peut circuler dessus. De plus la largeur de ce cheminement est limitée pour permettre aux vélos et aux piétons de circuler dessus.

Figure N° 34 : Liaisons mixtes aux abords des Adillons

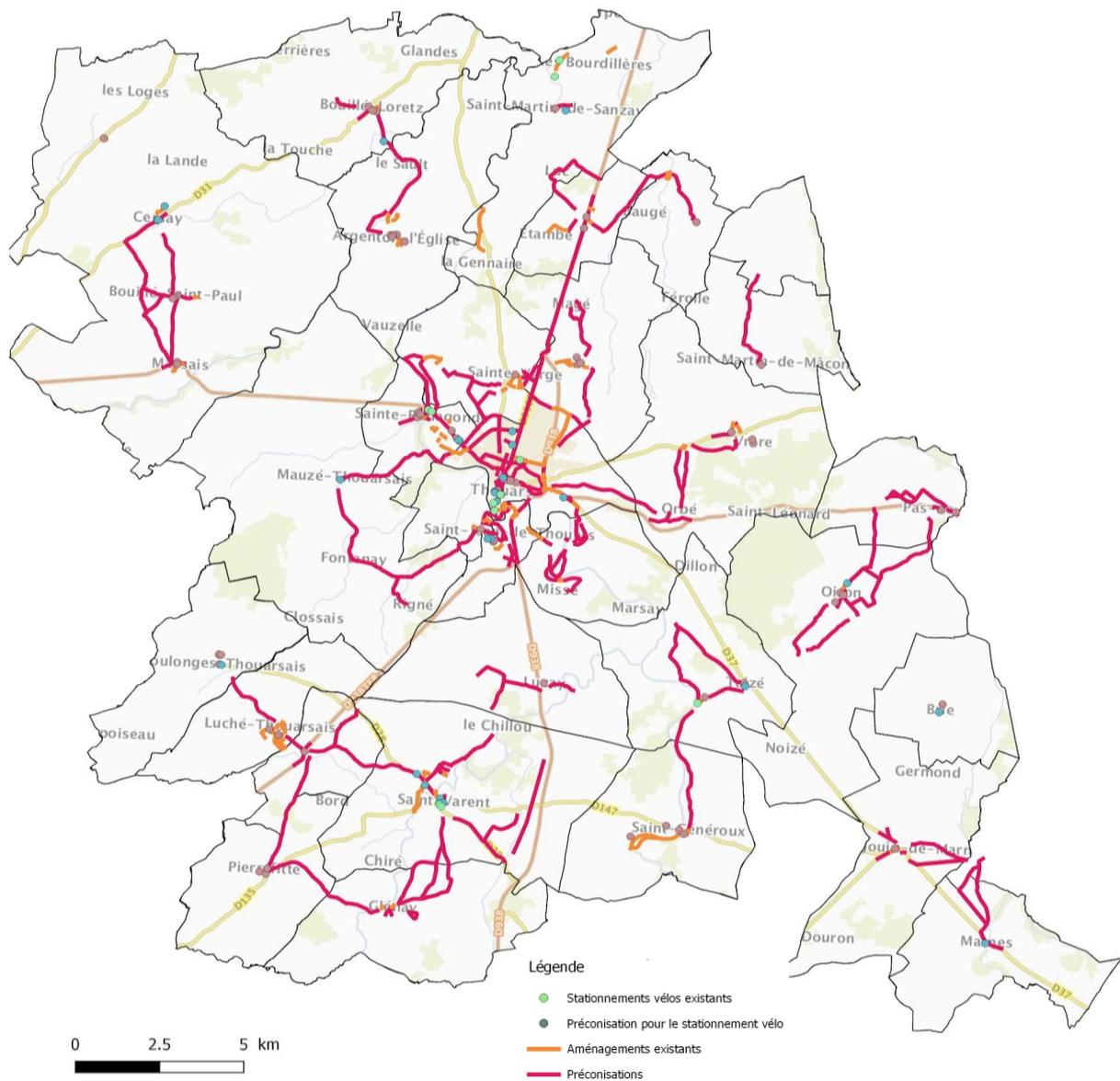


I/ C) Le développement du vélo par des aménagements cyclables

I/ C) 1. Préconisation des cheminements cyclables

La carte ci-dessous est une carte de travail présentant des premières préconisations pour développer le vélo sur le territoire.

Figure N° 35 : Première réflexion de maillage du territoire

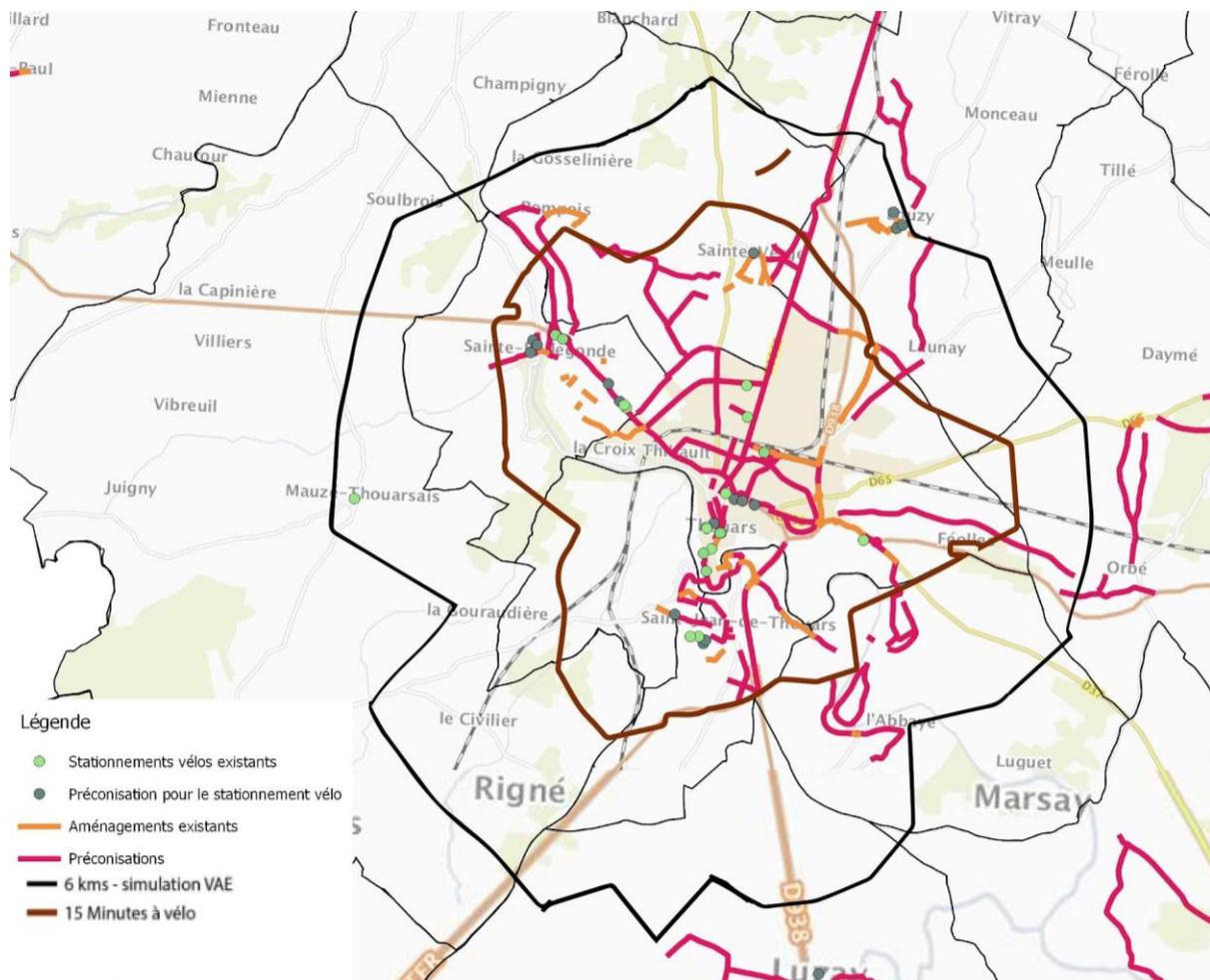


Toutes ce premier travail va être développer et affiner dans le plan vélo prévu pour fin 2018.

L'idée est de sécuriser les centres bourgs, puis de développer la pratique du vélo dans la Commune, et enfin relier les Communes entre elles quand la distance le permet. Pour cela, il faut créer un maillage continu en vélo. Cette carte permet de se rendre compte des premières orientations qui peuvent émerger. Ces préconisations peuvent être des aménagements pour des cheminements cyclables, du jalonnement, des doubles sens cyclables....

Toutes ces liaisons seront retravaillées, analysées et affinées pendant l'élaboration du plan vélo. La carte ci-dessous montre le maillage qui pourrait exister sur Thouars par rapport au potentiel du VAE et du vélo classique. Le plan vélo étudiera cette première proposition de maillage.

Figure N° 36 : Carte isochrone de Thouars pour le vélo avec un première réflexion de préconisations



Source : <http://www.oalley.fr/> - Réalisation : CCT

Le type d'aménagement qui sera proposé pour ces préconisations dépendra de plusieurs facteurs :

- La faisabilité en fonction de la largeur de la route
- La présence ou non de stationnements pour les voitures
- Les intersections
- Le besoin d'un aménagement
- Permettre la continuité d'un aménagement
- La limitation de vitesse des véhicules
- Le trafic

Figure N° 37 : Schéma d'aide au choix d'aménagement

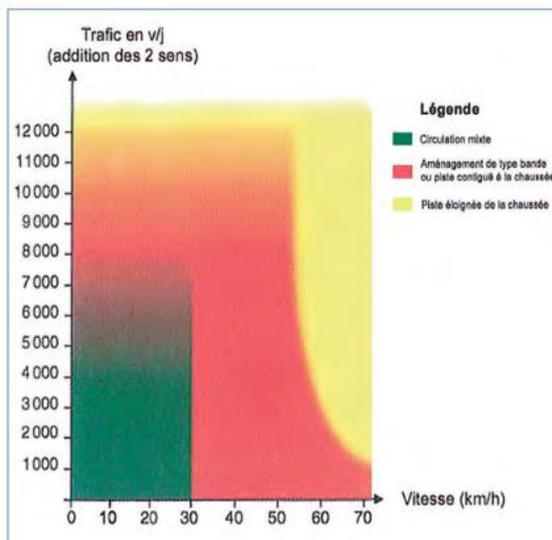


Schéma d'aide au choix d'un aménagement issu des expérimentations françaises et recommandé par le Certu.

Ce schéma présente les aménagements appropriés selon la conjugaison des deux derniers facteurs.

Tous ces éléments de déterminations seront analysés et complétés dans le plan vélo. Pour cela, il y aura besoin des données du trafic.

Parmi toutes ces premières réflexions de préconisations, certaines sont très structurantes et leur aménagement pour intégrer le vélo de manière sécurisée est une priorité pour le développement de la pratique. Cependant ces axes ont de nombreuses contraintes (comme la largeur de la voirie, le stationnement voiture, le trafic...). Le travail d'un bureau d'études est alors parfois nécessaire pour réorganiser la voirie.

La figure N°38 expose une première sélection des axes dont le réaménagement devrait passer par un bureau d'études. Au moment du plan vélo, cette première sélection sera analysée axe par axe avec chaque Commune afin de savoir si les Communes concernées souhaitent réaliser l'étude pour ces axes structurantes ou si une étude récente a déjà été effectuée. De plus, des axes non identifiés actuellement pourront être rajoutés pour cette étude. L'objectif est de permettre une étude globale entre plusieurs Communes pour ces axes stratégiques. Actuellement la majorité des axes se concentrent sur Thouars et les Communes environnantes.

Figure N° 38 : Les voiries structurantes nécessitant d'un bureau d'études.



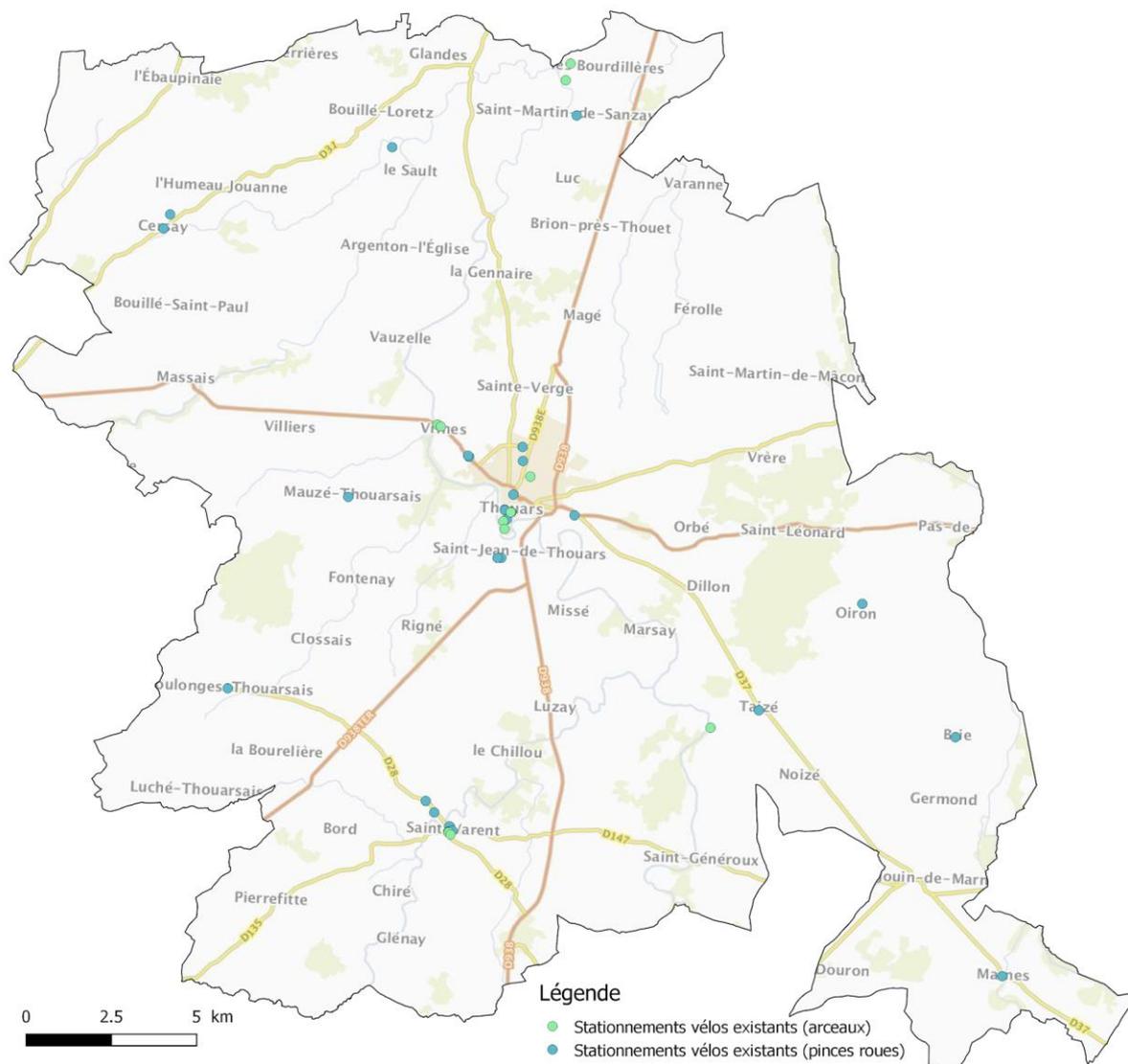
1/ C) 2. Le stationnement vélo

Le développement de la pratique du vélo, en termes d'aménagement, passe aussi par la possibilité de stationner son vélo au plus près de la destination. Le stationnement est un élément clé pour rassurer l'utilisateur. Il est très contraignant pour l'utilisateur d'arriver à sa destination et de s'apercevoir qu'aucun stationnement vélo sécurisé n'est prévu.

La figure N°39 des aménagements existants localise les arceaux existants recensés à la suite des rendez-vous communaux et du premier travail de terrain. Ce recensement doit

être affiné et compléter pendant l'élaboration du plan vélo. Néanmoins, ce premier travail permet de se rendre compte du peu de stationnements vélos présents sur le territoire. De plus, une partie de ces stationnements vélos sont des « pincés roues », ce qui n'est pas préférable et moins utilisé par les cyclistes, contrairement à l'arceau.

Figure N°39 : Recensement des stationnements existants

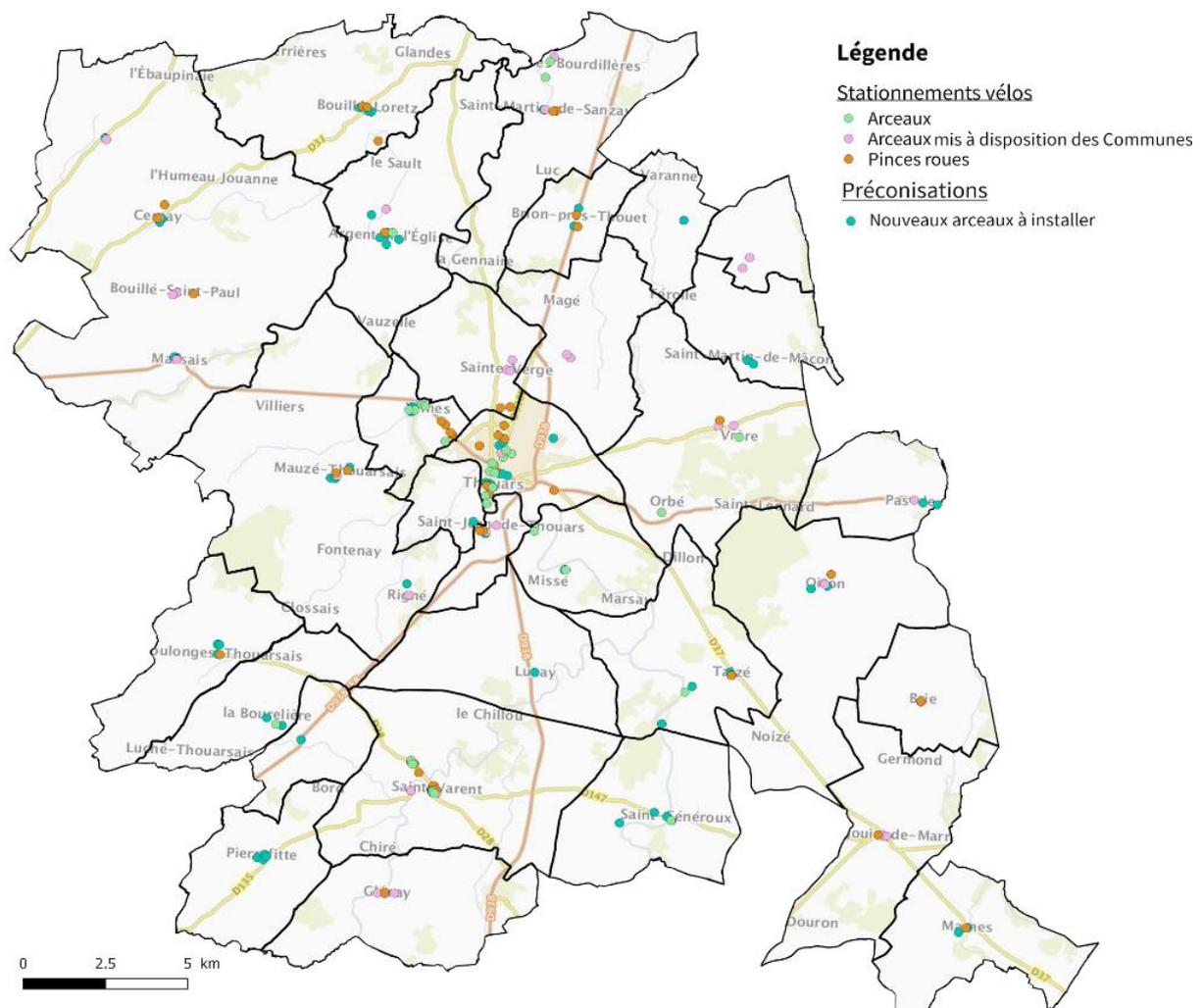


Face à ce constat, il a été décidé que la part de la subvention TEPCV, pour l'action mobilité, environs 8 000 euros, soit consacrée à l'installation d'arceaux. Ainsi 93 arceaux vélos ont été achetés : 24 arceaux vont servir à équiper les bâtiments de la Communauté de Communes et 69 vont être maillés sur le territoire à travers un appel à projets destiné aux Communes.

Figure N°40 : Installation des arceaux sur les bâtiments de la CTT

Communes	Lieux	Nombre d'arceaux
Saint Varent	CIAS	2
	Piscine	5
	Gymnase	4
Luché Thouarsais	Les adillons	5
Thouars	Prométhée	2
	Nouveau pôle aménagement et développement durable de la CCT	4
Total		22
Arceaux spécifiques		
Thouars	Tyndo	6

Figure N°41 : Installation des 69 arceaux



I/D) Les autres outils pour favoriser les modes actifs

Les aménagements seuls ne suffisent pas pour favoriser les modes actifs.

Il faut aussi développer la communication et la sensibilisation. Par exemple concernant la marche à pied, la plupart des habitants ne savent pas le temps qu'il faut pour rejoindre deux lieux. La voiture est la solution de facilité pour les trajets de moins d'un kilomètre. Or il est possible de s'y rendre en marchant. La Rochelle a créé à destination des habitants et des touristes un plan de marchabilité simple et ludique.

Ainsi en un clin d'oeil, les habitants peuvent connaître le temps de marche pour rejoindre chaque point d'intérêt du centre-ville de La Rochelle.

Figure N° 42 : Plan de marchabilité de La Rochelle



Source : <https://www.larochelle.fr>

En plus de la communication et de la sensibilisation des habitants, des services peuvent aider à développer la pratique. Le service T'vélos en place sur le territoire depuis mai 2016, permet aux habitants et aux touristes de louer des vélos classiques et des vélos à assistance électrique (VAE) pour des courtes et des longues durées. Ce service a pour objectif de permettre aux habitants d'avoir accès à des vélos et des VAE à des tarifs intéressants. Il est à destination des habitants et des touristes. Actuellement après deux étés de fonctionnement, les résultats du service T'vélos sont satisfaisants. Une analyse du service et de son évolution sera réalisée dans le plan vélo afin de le perpétuer.

Le vélo doit être accompagné pour se développer. Le plan vélo reprendra les différents outils qui permettront de développer sa pratique, comme par exemple les ateliers remises en selle, les animations possibles, ...

Les orientations afin de favoriser les modes actifs

Les orientations pour favoriser le vélo seront développées dans le plan vélo, réalisé en 2018. Il reprendra quatre axes majeurs de travail pour favoriser les modes actifs :

Axe 1 : Sécuriser la pratique du vélo

Axe 2 : Inciter à la pratique du vélo

Axe 3 : Meilleure accessibilité du vélo

Axe 4 : Animation et suivi du plan vélo

Pour développer la marche, la proximité la proximité, la simplicité et le cadre de vie doivent être valorisés.

II / Le programme d'actions

Fiche N°1 : Elaborer un plan de marchabilité pour le centre-ville de la Commune de Thouars et pour la Commune de Saint-Varent

Fiche N°2 : Elaborer une politique vélo à travers le plan vélo



Fiche action N°3.1 : Elaborer un plan de marchabilité pour le centre-ville de la Commune de Thouars et pour la Commune de Saint-Varent

Constat : La marche à pied est le mode de déplacement approprié pour les déplacements de moins d'un kilomètre. Or la voiture est souvent utilisée même pour les petits trajets. Comme vu dans le diagnostic, 15 minutes de marche à pied permettent de desservir une grande partie du centre de ville de Thouars et de Saint-Varent. Mais ce manque de lisibilité des durées de déplacement ne permet pas de mettre en avant les avantages de la marche à pied.

Objectif stratégique : Réduire les trajets courts en voiture en développant l'usage de la marche à pied.

Objectif opérationnel : Communiquer sur le potentiel de la marche à pied

Description de l'action : La Ville de La Rochelle a mis en place un plan de marchabilité pour son centre-ville. Ce plan est simple et ludique et met en avant la proximité des points d'intérêts. Un même plan peut être réalisé et diffusé pour le centre-ville de Thouars et de Saint-Varent. Ce plan pourra être accompagné d'un jalonnement avec les temps en minutes dans ces deux centres-bourgs.

Modalités opérationnelles :

- Réalisation du plan pour le centre-ville de Thouars et de Saint-Varent
- Diffusion papier du plan et sur internet
- Communication autour du plan
- Intégration du plan dans le guide des transports à destination des habitants

Public : Grand public

Porteur / Pilote : Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Communes de Thouars et de Saint-Varent

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Impression et diffusion de la carte : 200 Euros
- Animation interne

Calendrier : -début 2019 : Elaboration

-A partir de 2019 : Communication et diffusion du plan

Indicateurs d'activités : -Nombre de plans de marchabilité diffusés et téléchargés



Fiche action N°3.2 : Elaborer et mettre en œuvre d'un plan vélo

Constat : Actuellement le vélo est sous utilisé comme mode de transport sur le territoire alors que son développement est essentiel d'un point de vue économique, social et écologique. L'augmentation de la pratique du vélo est possible essentiellement pour les trajets de moins de 3kms pour un vélo classique et de 6kms pour un vélo à assistance électrique.

Objectif stratégique : Réduire les trajets en voiture en développant l'usage du vélo

Objectif opérationnel : Elaborer une politique vélo sur le long terme

Description de l'action : Les aménagements et les services existants propres au vélo sont insuffisants pour favoriser sa pratique. Un premier travail de préconisations a été effectué suite aux rendez-vous communaux et à un premier travail de terrain. Ce premier diagnostic va permettre d'élaborer le plan vélo avec ces quatre axes :

- Axe 1 - Sécuriser la pratique du vélo
- Axe 2 : Inciter à la pratique du vélo
- Axe 3 : Améliorer l'accessibilité du vélo (atelier de réparation, remise en selle,...)
- Axe 4 : Animation et suivi du plan vélo

Modalités opérationnelles :

- Reprendre les premières préconisations du schéma pour élaborer le plan vélo
- Travailler avec les Communes pour définir les aménagements et les axes structurants qui doivent faire l'objet d'une étude plus globale
- Travailler avec le groupe de travail pour finaliser le plan vélo
- Retraduire certaines liaisons du plan vélo dans le SCoT et le PLUI

Public :

Porteur / Pilote : Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-les services techniques
-Les acteurs locaux pouvant favoriser le vélo

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Pour l'élaboration du plan vélo : animation interne
- Pour la mise en œuvre du plan vélo : Dépendra du programme d'actions

Calendrier : -Pour septembre 2018 : Définition des grands axes à développer

- Fin 2018 : Elaboration du plan vélo
- Début 2019 : Validation de plan vélo
- A partir de 2020 : Mise en place du plan d'actions

Indicateurs d'activités : -Validation du plan vélo
-Nombre d'actions du plan vélo réalisé

Schéma directeur des mobilités durables



Enjeu 4 - Intégrer la mobilité durable dans l'aménagement du territoire

Le développement d'une mobilité plus durable passe en grande partie par l'aménagement du territoire et par le partage de la voirie. Ainsi il est primordial que les aménagements actuels et que les choix d'aménagements futurs prennent en compte une mobilité plus durable des personnes. L'étude du cabinet Mobhilis avait mis en avant cet élément sur plusieurs points clés qui ont permis notamment de construire ce diagnostic et le plan d'actions.

I/ Une prise en compte nécessaire de la mobilité dans l'aménagement de la ville et de la voirie

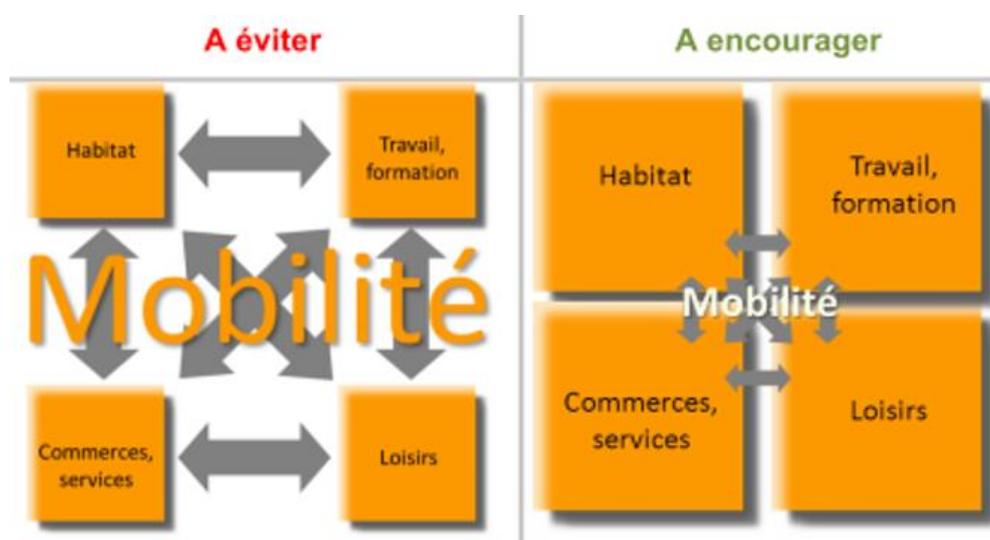
I/ A) Développer une structure de ville propice à la pratique des mobilités durables

I/ A) 1. L'importance de la proximité et de la densité

La structure de la ville est essentielle dans les choix de mobilité des habitants. Ainsi favoriser la densité et la mixité fonctionnelle permet de développer une mobilité plus durable. Ces deux éléments sont d'autant plus importants pour le développement des mobilités actives. La proximité est un principe clé pour concurrencer l'utilisation de la voiture.

Ce schéma extrait de l'étude réalisée par le cabinet Mobhilis reprend parfaitement cette problématique.

Figure N°43 : La proximité favorise la proximité



Source : Etude réalisée par le cabinet Mobhilis - 2016

Dans le premier schéma les différentes sources des déplacements sont éloignées, ainsi le recours à la voiture est presque incontournable. Ce type de structure de ville est à éviter. Alors que dans le second schéma représente la mixité fonctionnelle qui crée la proximité entre les différentes sources des déplacements. La mobilité est réduite et l'usage de la voiture peut être évité plus facilement.

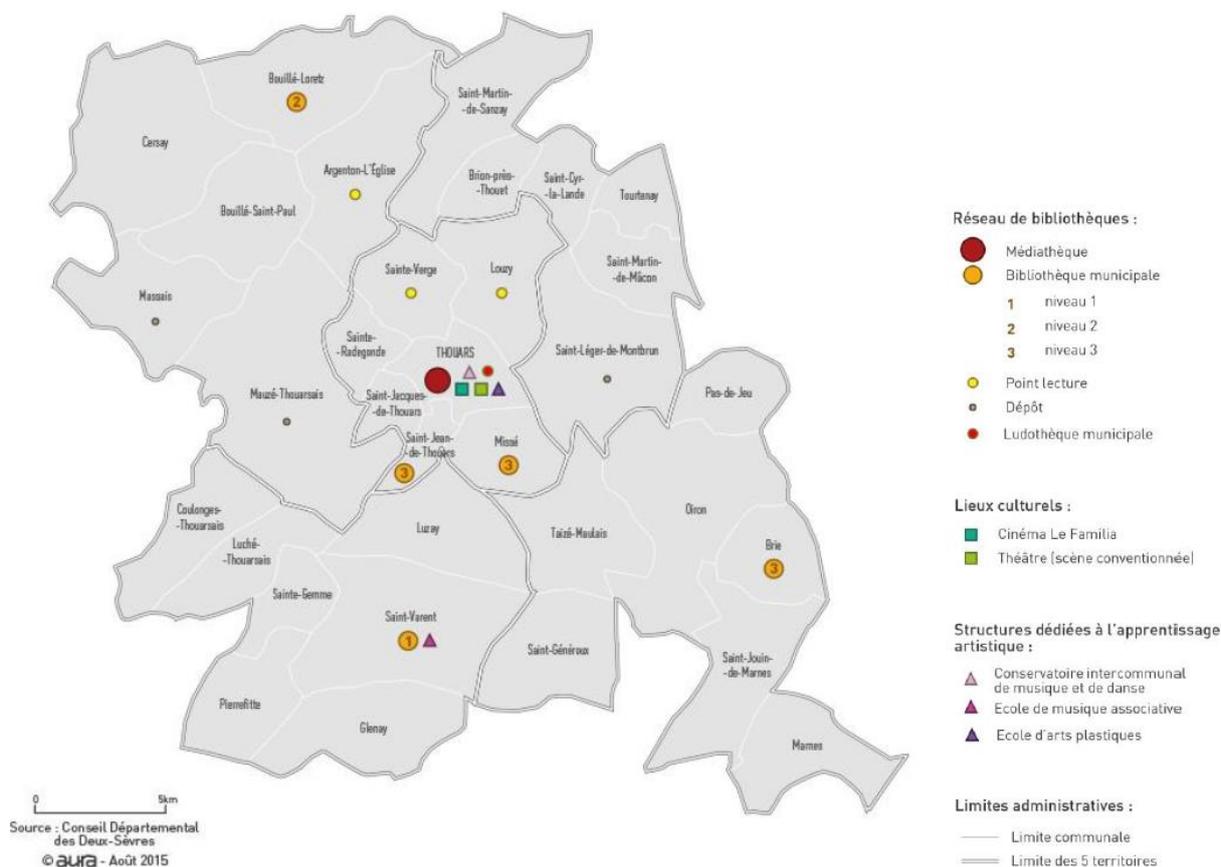
Ainsi, il est important de densifier les centres bourgs et de limiter au maximum l'étalement urbain. L'étalement et l'éparpillement urbain favorisent l'utilisation de la voiture car entraînent de nombreuses contraintes pour les modes alternatifs. En ce qui concerne les transports en commun, la multiplication des arrêts due à l'éparpillement des habitations, implique un service très coûteux et un temps de trajet très peu concurrentiel. Pour les modes actifs, cela entraîne un éloignement des services mais aussi une impossibilité de sécuriser une multitude de trajets.

1/A) 2. L'accès des équipements existants

La majorité des équipements structurants du territoire sont implantés à Thouars ou aux Communes environnantes. La figure N°44 avec l'exemple des équipements culturels montre cette disparité territoriale.

Il est logique au vu des densités de populations que les équipements structurants du territoire (comme les bassins du Thouet, Tyndo,...) se concentrent à Thouars. Cependant, cela peut entraîner des accès difficiles pour les habitants éloignés pour s'y rendre, plus particulièrement pour les activités qui concernent des enfants. De plus, cette situation oblige les habitants, la plupart du temps à avoir recours à la voiture individuelle. C'est pourquoi, il est important de mener une réflexion pour remédier à ces problématiques.

Figure N°44 : Répartition des équipements culturels en 2014



1/ A) 3. Les choix d'implantation des nouveaux équipements

Cette problématique d'accès et de localisation des équipements est aussi ressortie pendant les rendez-vous communaux avec les élus. Cela ne concerne pas que les équipements structurants. Certains habitants des Communes éloignées se retrouvent dépourvus d'équipements (comme des commerces pour l'alimentation, pharmacie, ...). Avec le vieillissement de la population, ce qui contraint les déplacements, cette situation pose de plus en plus problème.

Certains Maires évoquent l'importance de garder les commerces ambulants comme par exemple pour le pain. Cependant les recettes des commerces ambulants étant limitées, il peut être difficile pour ces commerces de se maintenir.

Le transport solidaire est une des solutions apportées pour répondre à cette demande. Cependant, il est important qu'une réflexion soit menée autour des équipements du territoire pour que tous les habitants puissent y avoir accès.

Pour limiter cette problématique, le choix d'implantation d'un équipement (structurant ou non) est primordial. L'accès à l'équipement par tous les modes de transport doit être un critère dans le choix d'implantation.

Comme évoqué dans le SCOT le choix d'implantation d'un équipement doit d'abord permettre d'être accessible par ordre de priorité :

1. Piéton/PMR
2. Vélo
3. Transports Collectifs
4. Livraisons
5. Deux roues motorisés
6. Voiture

Il faut distinguer les équipements structurants et ceux non structurants. Pour l'implantation de futurs équipements structurants trois principes concernant la mobilité, doivent être respectés sauf circonstances qui justifient :

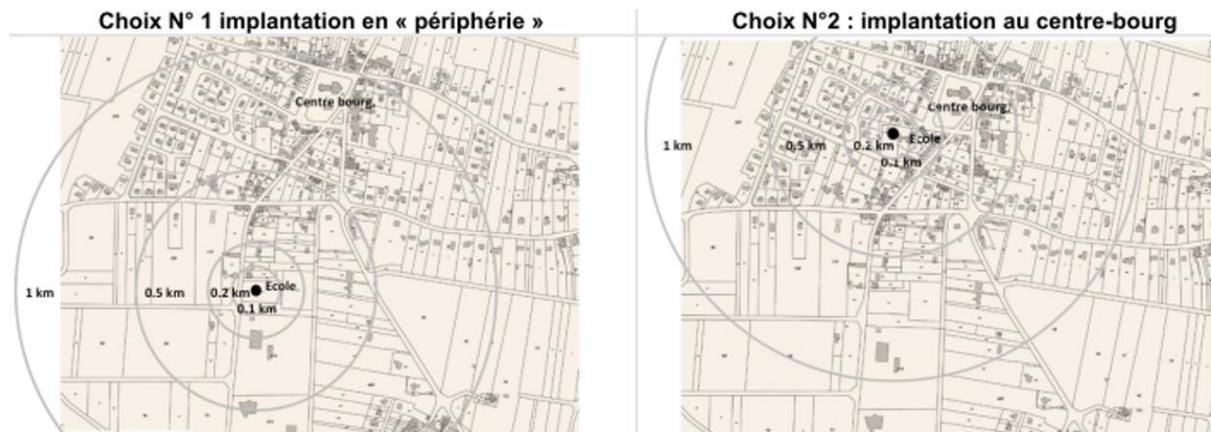
- Ils doivent être accessibles par tous les habitants du territoire
- Ils doivent être implantés en cœur d'agglomération ou dans le centre de Saint-Varent. Ainsi leur accès est facilité pour tous les modes.

- L'implantation choisie doit optimiser l'espace foncier et privilégier la mutualisation notamment des parkings existants. Chaque équipement ne doit pas forcément avoir son propre parking si une offre de stationnement suffisante existe.

En ce qui concerne le choix d'implantation des équipements non structurants, l'objectif principal est la proximité. Ainsi pour permettre cette proximité, un maillage du territoire est nécessaire. Ils reprennent les deux derniers principes des équipements structurants mais à l'échelle de la Commune : être dans les centres bourgs et la mutualisation des parkings.

L'étude réalisée par le cabinet Mobhilis reprend parfaitement cette problématique. Il prend l'exemple d'une Commune qui doit décider de l'implantation de la future école municipale. Les schémas de la figure 45 ci-dessous montrent les deux choix d'implantation possibles. Dans le choix N°1 l'école sera en dehors du centre-ville avec l'espace foncier pour la création d'un parking. Ainsi cela favorise le mitage des habitants car les parents auront la possibilité d'emmener leurs enfants en voiture. Alors que dans le choix d'implantation N°2 encourage les familles à s'installer en centre bourg et à déposer leurs enfants autrement qu'en voiture.

Figure N°45 - La proximité favorise la proximité



Source : Etude de déplacements du cabinet Mobhilis - 2016

Ce même schéma et les choix qu'il implique se posent pour les autres types d'équipements. Par exemple si une zone d'activité est isolée les salariés seront obligés de venir en voiture.

La prise en compte des autres modes et notamment des modes actifs doit être étudiée au moment du choix d'implantation des équipements. C'est aussi en contrôlant l'urbanisme et l'étalement urbain que les pratiques de mobilité peuvent changer.

En outre, trop souvent l'accès aux équipements par les modes actifs n'est pas prévu. Alors qu'il est important de prévoir dès la conception les liaisons par tous les modes pour y accéder. Des liaisons pour accès aux équipements doivent être anticipées dès la conception afin qu'elles soient intégrées pleinement au projet.

I/ B) L'aménagement ou le réaménagement de la voirie

Certes, la structure de la ville a son importance mais l'aménagement de la voirie est aussi important dans les choix de mobilité des habitants. Actuellement la voirie n'est pas partagée et n'est réservée qu'à la voiture. Pour permettre un meilleur partage de la voirie et donc une circulation plus sécurisée pour les usagers plusieurs points ont notamment été évoqués pendant les rendez-vous communaux.

I/B) 1. Les zones 30 non respectées et non aménagées

Le premier d'entre eux est le problème de vitesse que certains bourgs connaissent, particulièrement en entrée de bourg. Cette problématique concerne plus particulièrement les communes plus rurales. La vitesse a pour conséquence de créer des centres bourgs

peu sécurisants voir dangereux pour le piétons ou le vélo, ce qui limite fortement la pratique de ces derniers par les habitants.

Pour remédier à ce problème, certains Maires ont pris la décision de mettre en place des zones 30 ou des limitations de la vitesse à 30. Parfois cela ne suffit pas car elles ne sont pas respectées par les automobilistes.

Pour essayer de résoudre cette problématique, il est important de comprendre pourquoi certaines zones 30 ne fonctionnent pas. Deux principales raisons ont été identifiées :

- Certaines sont inutiles et peuvent être supprimées car la route ou l'environnement autour ne justifient pas une zone 30.

- La plupart de ces zones ou de ces limitations ne sont pas aménagées et donc la limitation n'a pas de sens pour le conducteur.

Les deux photos ci-dessous montrent des exemples de zones ou de limitations 30 non aménagées.

Dans le cas de la photo de Luché-Thouarsais la limitation 30 est indiquée dans la rue devant la base de loisirs des Adillons. Cette limitation 30 se justifie par la présence de cet équipement qui accueille des familles et donc des enfants. Cependant la rue n'est pas aménagée pour que les automobilistes respectent cette limitation. La seule indication est un panneau 30.

Figure N° 46 - La rue devant les Adillons à Luché-Thouarsais



Dans le cas de Saint-Martin-de-Sanzay, le fait que le panneau 30 soit en-dessous du panneau qui indique l'entrée de ville implique une limitation 30 sur tout le bourg. Or une telle limitation sur une si longue distance semble excessive. La rue du centre bourg justifie d'une limitation 30 car c'est un lieu de vie et elle dispose d'un ralentisseur. Mais les autres rues ne sont pas aménagées et ne nécessitent pas cette limitation. De plus, cette limitation n'est pas indiquée sur toutes les entrées de ville. Ainsi, certains automobilistes ne sont pas informés de cette règle.

Figure N°47 - Entrée du bourg de Saint Martin de Sanzay



Ce sont deux exemples mais il existe beaucoup d'autres secteurs comme cela sur le territoire.

Alors que pour qu'une limitation de vitesse soit respectée il faut qu'elle ait du sens pour le conducteur et qu'elle soit aménagée, en particulier si c'est une zone ou une limitation 30.

La limitation 30 dans le centre de la Commune de Saint-Varent est un bon exemple des bonnes pratiques à suivre. D'abord la limitation est sur une courte distance, ce qui lui donne du sens. Ensuite, le panneau n'est pas le seul élément qui permet de limiter la vitesse. Il est accompagné d'un plateau pour faire ralentir l'automobiliste. Enfin, l'intersection sur le plateau est régie par la priorité à droite. Ce qui doit être une règle pour permettre un meilleur respect des zones ou des limitations 30.

Figure N°48 - Limitation 30 dans le bourg de Saint Varent



Certes certaines limitation 30 ne sont pas justifiées ou doivent être réaménagées mais au contraire certains secteurs pourraient être mis en zone 30 ou en zone apaisé alors qu'ils ne le sont pas. Cela est souvent le cas dans les centres bourgs des Communes ou aux abords d'équipements stratégiques (comme les écoles,...). Mettre en place une zone 30 ou une zone apaisée aménagées dans un centre bourg participe à sa revalorisation. Or le réaménagement ou la revalorisation des centres bourgs sont des enjeux essentiels pour les Communes du territoire. Ce travail sur les centres bourgs doit nécessairement impliquer une réflexion sur la conception et la mise en place des mobilités durables, comme les modes actifs afin que le réaménagement des centres bourgs soit complet. Ce sont des éléments clés pour permettre la réappropriation des lieux par les habitants et recréer des lieux de vie.

I/ B) 2. Un nombre de places de stationnement pour les voitures trop conséquent

Un autre point qui concerne l'aménagement de la voirie est la place dominante du stationnement pour la voiture. Pour permettre le développement des autres modes de transport et plus particulièrement du vélo et de la marche à pied, la voirie doit être plus partagée. Plus les places de stationnement sont conséquentes et bien situées moins les modes actifs vont être utilisés car ils seront peu attractifs. Alors qu'à l'inverse plus la voiture va être contrainte notamment avec le stationnement, plus le vélo et la marche vont être favorisés car plus intuitifs.

Le réaménagement des stationnements voitures actuels est différent selon le type de stationnement.

D'abord, il y a le stationnement des voitures le long des voies de circulation. L'exemple le plus frappant est l'Avenue Emile Zola à Thouars.

Figure N°49 - Avenue Emile Zola à Thouars



Sur cette avenue, la voirie n'est pas partagée et la place de la voiture est largement dominante. Le stationnement s'effectue actuellement sur le trottoir. Cette situation pose deux problèmes. Premièrement, le stationnement sur le trottoir empêche la bonne circulation des vélos en n'offrant pas un cadre sécurisant sur cette route structurante et fréquentée. Secondement, cela favorise la voiture et n'incite pas à utiliser d'autres modes. Les rues comme celle-ci doivent être réaménagées pour permettre un partage de la voirie. Sans cela le développement des modes alternatifs ne peut se faire. Les différentes rues à réaménager sont sélectionnées dans la partie sur les modes actifs de ce schéma. Elles seront étudiées dans le plan vélo au second semestre 2018.

Ensuite, il y a le stationnement aux abords des commerces, des lieux recevant du public ou des grandes surfaces. Actuellement la grande majorité des parkings sont conçus exclusivement pour voiture afin de la favoriser au maximum.

Figure N°50 - Parking de la piscine de Saint Varent



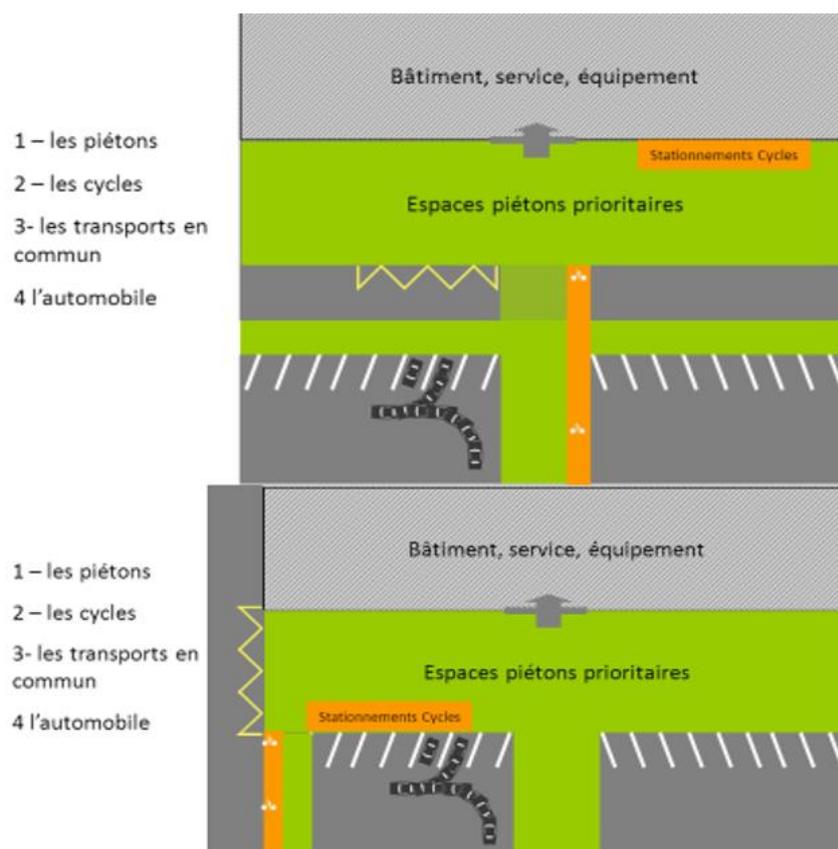
Cette photographie de la piscine de Saint-Varent montre que le moyen de transport le plus proche de l'entrée et le plus dominant est la voiture. Or pour encourager la pratique des autres modes de transport il est important de réaménager ces parkings afin de favoriser ces autres modes pour qu'ils soient plus attractifs. Un parking doit être aménagé avec ces priorités :

- 1-Piétons
- 2-Vélo
- 3-Transport en commun quand il existe
- 4-Voiture

Ainsi, ces deux schémas de la figure N°51, de l'étude réalisée par le bureau d'études Mobhilis, proposent des aménagements différents en éloignant la place de la voiture et en donnant la priorité aux autres modes de transport.

L'accès piéton est complètement sécurisé. Le stationnement vélo est au plus près de la porte d'entrée et une liaison cyclable a été pensée jusqu'à l'entrée. De plus, quand il existe un arrêt de transport en commun, il doit être au plus près afin d'être concurrentiel à la voiture et non pas au bout du parking le long de la voie de circulation. Avec cet aménagement les modes alternatifs à la voiture sont ainsi plus attractifs et le cadre de l'espace est rendu plus agréable.

Figure N°51 - Schéma de l'étude Mobhilis pour l'aménagement de parking



Source : Etude du cabinet Mobhilis - Novembre 2016

Pour faciliter et réaliser ce type d'aménagement de parking, il faut qu'il soit réfléchi dès la conception du projet.

Comme le montre la photographie de la figure N°52 ci-dessous le parking des bassins du Thouet inauguré en 2016 reprend ces grands principes. Le parking pour les voitures, qui n'est pas visible sur la photo est le mode de transport le plus éloigné de l'entrée. Ainsi cela laisse la place aux piétons de rejoindre l'entrée de manière sécurisée. Le parking à vélo et l'arrêt de transport en commun sont situés proche de l'entrée. Seuls les bus, les services ou les PMR peuvent se stationner au plus près de l'entrée.

Figure N°52 –Parking des bassins du Thouet



Ce type d'aménagement ne concerne pas que les grands équipements. Comme le montre le schéma ci-dessous ce type d'aménagement des parkings peut aussi être réfléchi pour les petits équipements.

Figure N°53 - Schéma de l'étude Mobhilis pour l'aménagement de parking pour les équipements plus petits



Source : Etude du cabinet Mobhilis - Novembre 2016

Comme pour l'autre équipement la priorité à été accordé aux piétons, le stationnement vélo et l'arrêt de transport en commun sont proches de l'entrée. La voiture a été éloignée mais son accès est complètement sécurisé. Un automobiliste est plus enclin à se garer plus loin s'il sait que l'accès au bâtiment sera sécurisé.

Enfin, il existe le stationnement sur les places publiques. L'exemple le plus flagrant est la place Lavault à Thouars.

Figure N°54 : Vue aérienne de la Place Lavault à Thouars



Source : <https://www.google.fr/maps>

Actuellement l'empreinte foncière accordée à la voiture sur cette place est démesurée. Le nombre de places de stationnements est trop conséquent et empêche l'appropriation de l'espace public par les habitants. Le réaménagement de cette place est prévu par la ville de Thouars après 2020.

Beaucoup de communes du territoire possèdent des places publiques qui servent exclusivement de parking alors même que le stationnement n'est pas une problématique. Le cabinet Mobhilis expose dans son étude grâce au schéma ci-dessous, comment il est possible de réaménager une place en conservant du stationnement mais en lui rendant son rôle de lieu de vie pour les habitants.

Ainsi il est important pour les Communes du territoire, s'il est nécessaire de réaménager leur place en prenant en compte cette réflexion.

Figure N°55 - Schéma de l'étude Mobhilis pour l'aménagement des places publiques



Source : Etude du cabinet Mobhilis - Novembre 2016

Ces places avec un nombre de stationnements conséquent dans les Communes peuvent aussi être une opportunité d'enlever des stationnements dans d'autres endroits. Par exemple, le nombre de stationnements que possède la Place Lavault à Thouars permettrait de rendre la Rue de Paris en zone apaisée (et non piétonne) et d'y supprimer le stationnement. Comme zone apaisée, l'idéal serait une zone de rencontre sans stationnement. Dans une zone de rencontre la priorité est donnée au piéton. Cela permettrait une revalorisation du centre-ville de Thouars et une redynamisation de la rue . Pour mener à bien une suppression de stationnement l'important est de travailler en collaboration avec les acteurs qui utilisent actuellement le stationnement. A Rouen, un réel travail de collaboration et de sensibilisation des commerçants a été effectué avant de réaménager une rue. Par contre, pour que la rue soit appropriée par les habitants, il faut la réaménager (le revêtement, le mobilier urbain, ...) et ne pas juste poser un panneau "zone de rencontre".

La rue du Charbon à Aubigny-sur-Nère dans le Département du Cher est un bon exemple pour l'aménagement du zone de rencontre. C'est une Commune de 5 539 habitants dans une intercommunalité à dominante rurale. La photo de la figure N°56 montre la rue un an après la mise en place de la zone de rencontre. Les trottoirs ont été supprimés afin de ne plus faire de distinction physique entre les piétons et les voitures. Les piétons peuvent ainsi circuler librement sur toute la chaussée. Les voitures n'ont pas la priorité et sont limitées à 20kms/h. Il n'existe plus de stationnement pour les voitures dans cette rue. Des pots de fleurs ont été installés afin de lutter contre le stationnement gênant et permettre de réduire en un peu plus la vitesse. Les retours un an après la mise en place sont positifs autant pour les habitants et les commerçants.

Figure N° 56 : La Rue du Charbon à Aubigny-sur-Nère



Source : www.leberry.fr

Les orientations pour favoriser les mobilités durables grâce à l'aménagement du territoire

L'aménagement et la planification ont une incidence sur la pratique des modes de transport alternatifs. Ainsi, travailler sur la localisation et la conception des équipements, l'aménagement de zones 30 ou de zones apaisées ou le stationnement permettront de mieux partager la voirie entre les différents modes de transport. Cela encourage la pratique des autres modes.

De plus, travailler sur ces éléments clés n'a pas d'impact que sur le développement des mobilités durables, cela permet la réappropriation de l'espace public par les habitants car il n'est plus dominé par la voiture. Ce sont des étapes essentielles pour travailler sur la revalorisation des centres bourgs.

Ainsi trois orientations se dégagent :

1- Limiter les déplacements par l'organisation territoriale

2- Permettre aux Communes d'aménager au mieux leurs espaces pour développer les mobilités durables

II/ Le programme d'action

Fiche action N°4.1 : Limiter les déplacements en voiture individuelle en travaillant sur la structure urbaine

Fiche action N°4.2 : Mener une réflexion sur la politique du stationnement des voitures

Fiche action N°4.3 : Intégrer les modes actifs quand des travaux sont envisagés sur une voirie existante

Fiche action N°4.4 : Prendre en compte la mobilité comme un critère dans le choix d'implantation d'un nouvel équipement

Fiche action N°4.5 : Prévoir la mise en place des modes alternatifs pour l'accès à l'équipement dès la conception des projets d'aménagement

Fiche action N°4.6 : Mener une réflexion pour améliorer l'accès des équipements structurants du territoire

Fiche action N°4.7: Elaborer un guide « des bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des communes

Fiche action N°4.8 : Aménager et développer les zones apaisées

Fiche action N°4.9 : Mener une réflexion pour améliorer l'accès aux soins



Fiche action N°4.1 : Limiter les déplacements en voiture individuelle en travaillant sur la structure urbaine

Constat : Actuellement, il existe un éparpillement de l'urbanisation ce qui éloigne les habitations des équipements structurants ou des lieux de travail. Cette situation oblige les habitants à avoir recours à la voiture de façon plus systématique. La forme urbaine joue un rôle central dans le choix du mode de transport des habitants.

Objectif stratégique : -Limiter les déplacements en voiture individuelle

Objectif opérationnel : -Favoriser la proximité en travaillant sur l'organisation spatiale

Description de l'action : En travaillant sur la structure urbaine et l'organisation spatiale du territoire il est possible de limiter certains déplacements. Pour cela il faut travailler sur la proximité en favorisant la mixité des zones (commerces, habitat, emplois...), et en densifiant les zones à proximité des pôles générateurs (écoles, commerces de proximité...).

Modalités opérationnelles :

-Dans le document provisoire du PADD du SCoT, l'urbanisation est priorisée dans la tâche urbaine existante : « Le rôle des centres-bourgs est à conforter dans toutes les communes pour permettre aux personnes ayant des difficultés de mobilité d'accéder plus facilement aux services. »

-Ensuite dans les bourgs et les villages

-Cette démarche se fait en accompagnant les Communes dans leurs projets au moment de la conception.

Public :

Porteur / Pilote : Le service urbanisme de la Communautés de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-Les aménageurs
-Cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle : -

Calendrier : 2020 à 2030

Indicateurs d'activités : -Nombre de nouvelles zones d'habitations connectées
-Nombre de nouvelles constructions ou réhabilitation dans la tâche urbaine existante



Fiche action N°4.2 : Mener une réflexion sur la politique du stationnement des voitures

Constat : Le nombre de place de stationnement pour la voiture est actuellement surdimensionné sur le territoire. Certains espaces publics (par exemple les places) ne sont plus des espaces de vie mais des parkings. Cela empêche l'appropriation de l'espace par les habitants. De plus limiter le stationnement est un des élément clé qui permet le développement des autres modes.

Objectif stratégique : -Diminuer l'empreinte foncière dédiée de la voiture
-Diminuer l'attractivité de la voiture

Objectif opérationnel : -Réduire le nombre de place de stationnement

Description de l'action : Pour rendre plus attractifs les modes alternatifs, il faut en partir réduire de manière stratégique le nombre de places de stationnement. Cela permettra un meilleur partage de la voirie et donc une circulation plus sécurisée des vélos et des piétons. Cette réflexion sur le stationnement devra prendre en compte les stationnements spécifiques (les arrêts minutes, les places pour les familles,...).

Modalités opérationnelles :

- Travailler avec les Communes pour que dans les futurs quartiers d'habitats la priorité soit donnée à la mutualisation du stationnement avec les équipements existants.
- Travailler avec les Communes pour que dans le tissu ancien : la place de la voiture soit diminuer et repositionner la place du piéton dans les lieux publics.
- Accompagnement aussi des projets privés pour repenser la place du piéton et les stationnements pour les voitures.

Public :

Porteur / Pilote : Le service urbanisme et le service ingénierie de la Communautés de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-Les aménageurs

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier : -Un premier travail de préconisation peut être évoquée pendant le plan vélo

- Ensuite cela dépend des projets des Communes

Indicateurs d'activités : -Nombre de projets traités

- Nombre de places de stationnement supprimées



Fiche action N°4.3 : Intégrer les modes actifs quand des travaux sont envisagés sur une voirie existante

Constat : Dans le code de l'environnement, la loi LAURE de 1996 stipule que : « à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. ».

Actuellement, la prise en compte des modes actifs quand une voie est réaménagée n'est pas systématique.

Objectif stratégique : Développer les aménagements cyclables

Objectif opérationnel : Prise en compte des modes actifs au moment du réaménagement du voirie.

Description de l'action : Pour développer l'utilisation des modes actifs, la mise en place d'aménagements sécurisants sont indispensables. Les travaux sur une voirie existante sont une opportunité pour réaménager la voirie afin de prendre en compte les modes actifs, quand cela est possible et nécessaire. Cela concerne toutes les voiries sauf les rapides. Ainsi toutes les Communes du territoire sont concernées.

De plus, si des aménagements sont réalisés, ils devront favoriser la continuité avec les aménagements déjà existants aux alentours.

Modalités opérationnelles :

- Cela peut passer par une obligation dans le cahier des charges selon les projets
- Sensibilisation des services qui s'occupent des travaux
- Accompagnement des Communes pour leur projet

Public :

Porteur / Pilote : -Selon le projet les Communes ou la Communauté de Communes du Thouarsais

-Pour la sensibilisation des services : Le service urbanisme et le service ingénierie de la Communautés de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Le service urbanisme et le service ingénierie de la Communautés de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

Calendrier :

- 2019 : Sensibilisation des agents et des Communes
- Cela dépend des travaux envisagés.

Indicateurs d'activités : -Nombre de nouveaux aménagements cyclables lors de travaux d'une voirie



Fiche action N°4.4 : Prendre en compte la mobilité comme un critère dans le choix d'implantation d'un nouvel équipement

Constat : Trop souvent, le choix d'implantation d'un nouvel équipement ne prend pas compte son accès par tous les modes de transport. Cela induit par la suite, une recours quasi systématique à la voiture pour s'y rendre. De plus, inclure des accès pour les autres modes une fois l'équipement réalisé entraîne des surcoûts importants.

Objectif stratégique : -Permettre un meilleur accès des équipements par tous les modes de transport.

Objectif opérationnel : -Définir la mobilité comme un des critères dans le choix d'implantation d'un nouvel équipement

Description de l'action : Pour éviter le recours systématique à la voiture individuelle, la mobilité et donc l'accès à un nouvel équipement doit être un des critères dans le choix de la location de l'équipement.

Modalités opérationnelles :

-Dans le DOO provisoire du SCoT il est noté que : « Tous les projets de développement devront se préoccuper des questions d'accessibilité et de mobilité avec des critères de priorité comme suit :

- les Personnes à mobilité réduite (PMR)
- les modes doux (piétons, vélo) ;
- et en zone urbaine (les transports collectifs et les livraisons...). »

Public :

Porteur / Pilote : -Selon le projet les Communes ou la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Le service urbanisme et le service ingénierie de la Communautés de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle : -

Calendrier : Cela dépendra des projets pour les nouveaux équipements

Indicateurs d'activités : -Combien de projet se sont implantés au plus près des habitants



Fiche action N°4.5 :Prévoir la mise en place des modes alternatifs pour l'accès à l'équipement dès la conception des projets d'aménagement

Constat : Même si un équipement a une localisation satisfaisante pour être accessible par les modes alternatifs à la voiture, il arrive que l'équipement en lui-même ne soit pas conçu pour ces modes (pas de stationnement vélo, stationnement de la voiture au plus proche de l'entrée,...)

Objectif stratégique : -Développer l'utilisation des modes alternatifs dans le quotidien des habitants

Objectif opérationnel : -Aménager les équipements pour qu'ils soient accessibles aux modes alternatifs.

Description de l'action : Pour inciter les habitants à se déplacer avec des modes alternatifs, il est important d'aménager les abords des équipements en conséquence. L'intérêt est de rendre attractifs ces autres modes par rapport à la voiture.

Un parking doit être aménagé avec ces priorités :

- 1-Piétons
- 2-Vélo
- 3-Transport en commun quand il existe
- 4-Voiture

Voici quelques exemples d'aménagements possibles :

- Piéton : Aménager un cheminement piéton sécuriser jusqu'à l'entrée.
- Pour le vélo : il doit y avoir des stationnements de vélos au plus proche de l'entrée et des cheminements jusqu'à l'entrée
- Transport en commun : Si il doit y en avoir un, il doit être au plus proche de l'entrée
- La voiture : Dans la mesure du possible elle dans être plus éloignée de l'entrée que les autres modes.

Modalités opérationnelles :

- Pour les équipements communaux et communautaires : imposer la prise en compte des mobilités dans les cahiers des charges
- Pour les équipements privés : accompagner et sensibiliser les porteurs de projet

Public : Les porteurs de projets

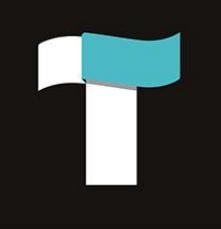
Porteur / Pilote : -Selon le projet les Communes ou la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Le service urbanisme et le service ingénierie de la Communautés de Communes du Thouarsais
- Les services techniques des communes et de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle : -

Calendrier : Sur le long terme

Indicateurs d'activités : -Nombre d'équipements avec une conception multimodale



Fiche action N°4.6 : Mener une réflexion pour améliorer l'accès des équipements structurants du territoire

Constat : Actuellement, une majorité des équipements structurants du territoire sont concentrés sur Thouars et les Communes environnantes. Or cette situation entraîne une multiplication des déplacements en voiture individuelle. De plus, ces établissements peuvent connaître des problématiques pour être accessibles par tous les habitants.

Objectif stratégique : -Rendre plus accessibles les équipements structurants du territoire

Objectif opérationnel : -Mettre en place une réflexion globale

Description de l'action : Cette situation est d'autant plus problématique pour les établissements structurants recevant des enfants (exemple : Tyndo, les bassins du Thouet,...). Pour essayer d'améliorer l'accessibilité des équipements structurants du territoire, il est important d'engager une réflexion globale entre tous les acteurs sur le sujet. Cela permettra d'analyser la faisabilité des différentes solutions possibles.

Deux solutions peuvent particulièrement être étudiées pour rejoindre Tyndo ou des établissements recevant des enfants : développer le covoiturage entre parents (par exemple : se servir des inscriptions pour établir une liste de parents) ou adapter les horaires Comm'bus.

Modalités opérationnelles :

- Recenser les équipements structurants
- Mise en place d'un groupe de travail entre tous les acteurs afin d'améliorer l'accessibilité des équipements structurants du territoire
- Analyse des problématiques et des solutions possibles
- Expérimentations de plusieurs solutions

Public : Grand public

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les communes
-Les différents référents des équipements structurants

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Pour l'expérimentation de solutions :

Calendrier : -2020 : Concertation et mise en place du groupe de travail
-Premier semestre 2021 : Analyse des propositions et choix des expérimentations
-Second semestre 2021 : Mise en place d'une expérimentation
-Premier semestre 2023 : Evaluation de l'expérimentation

Indicateurs d'activités : -Nombre de personnes ne venant pas en voiture individuelle
-Evaluation de l'expérimentation
-Nombre d'équipements structurants mieux desservis



Fiche action N°4.7: Elaborer un guide « des bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des communes

Constat : Actuellement sur le territoire de nombreux aménagements ne sont pas compléments adaptés, certains pourraient être améliorés afin de favoriser les mobilités durables. De plus, les bonnes pratiques d'aménagements ne sont pas relayées.

Objectif stratégique : Rendre les aménagements dans les Communes plus uniformes et plus appropriés au développement des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Objectif opérationnel : Accompagner les Communes dans leurs choix d'aménagements

Description de l'action : Elaborer un guide commun à toutes les Communes est important afin d'aider les Communes dans leurs choix d'aménagements. Ce guide concernera principalement les aménagements de la voirie pour les zones apaisées (zones trente, zone de rencontre,...), le stationnement voiture et vélo, le covoiturage, les arrêts de transport en commun, les modes actifs (exemple : création d'une bande cyclable, d'une piste cyclable,...).

En plus de ce guide des bonnes pratiques, il sera remis à toutes les Communes, une fiche Communale et intercommunale reprenant toutes les préconisations du schéma directeur des mobilités durables et du plan vélo.

Modalités opérationnelles

- Reprise des bonnes pratiques d'aménagement existantes sur le territoire
- Elaboration du guide et des fiches de préconisation
- Réunion de présentation du guide auprès de toutes les Communes
- Diffusion auprès des Communes

Public : Les Communes

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les service techniques des Communes et de la CCT
-Les Communes

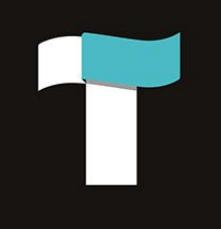
Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Impression des guide en interne

Calendrier : -2019 : Elaboration

-Fin 2019 : Présentation et diffusion aux Communes

Indicateurs d'activités : -Nombre de communes sensibilisées



Fiche action N°4.8 : Aménager et développer les zones apaisées

Constat : Actuellement, il existe très peu de zones de zones apaisées sur le territoire et quand elles existent se sont majoritairement des zones 30 qui sont parfois mal aménagées et donc mal respectées. Pourtant il existe de nombreux avantages à mettre en place des zones apaisées particulièrement devant des lieux plus sensibles (comme les écoles, les commerces, ...). Cela permet de sécuriser la circulation et de sécuriser la pratique des autres modes.

Objectif stratégique : -Favoriser les déplacements en modes actifs dans certaines zones
-Mieux sécuriser certaines zones

Objectif opérationnel : - Aménager des zones apaisées

Description de l'action : Il existe plusieurs types de zones apaisées :

-Les zones 30 : périmètre dans lequel la vitesse est réduite à 30km/h pour favoriser la cohabitation entre tous les modes.

-Les zones piétonnes : Périmètre où la circulation est réservée aux piétons et souvent également aux cyclistes

-Les zones de rencontre : Périmètre où tous les modes peuvent circuler mais le piéton a la priorité absolue. La limitation de vitesse est de 20 km/h.

Pour que ces zones soient respectées, elles doivent respecter certains aménagements. Ces derniers seront exposés dans le guide des bonnes pratiques (fiche action 4.7)

Modalités opérationnelles :

-Au moment du plan vélo définir les lieux où il est nécessaire de mettre en place des zones apaisées

-Inclure les différentes zones apaisées dans le guide « des bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des communes

-Accompagner les Communes

Public :

Porteur / Pilote : Les Communes concernées

Partenaires associés : La Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

-Aménagement de la voirie en fonction du projet

-Animation interne

Calendrier : -Une première réflexion peut être évoquée pendant le plan vélo

-Ensuite cela dépend des projets des Communes

Indicateurs d'activités : -Nombre de zones apaisées mises en place



Fiche action N°4.9 : Mener une réflexion pour améliorer l'accès aux soins

Constat : Actuellement, bien qu'il existe un hôpital à Thouars, l'accès aux soins est compliqué pour beaucoup de personnes. Pour aller voir un spécialiste, il faut souvent aller en dehors du territoire. De plus, Thouars accueille un institut de formation en soins infirmiers. Les étudiants peuvent avoir des difficultés à se rendre sur les lieux de stage. Avec le déménagement de l'hôpital à Faye-l'Abbesse ces problématiques vont être d'autant plus importantes et cela va entraîner une multiplication des déplacements en voiture individuelle pour s'y rendre. Cette problématique a été évoquée par les participants durant l'atelier de concertation.

Objectif stratégique : Améliorer l'accès aux équipements concernant la santé

Objectif opérationnel : Développer des modes alternatifs à la voiture individuelle pour ces équipements

Description de l'action : Pour essayer d'améliorer l'accessibilité des équipements de santé du territoire et en dehors du territoire, il a été mis en place du 1^{er} février T'Solid'R. C'est un service de transport solidaire qui permet à des personnes de se déplacer notamment en dehors du territoire pour des raisons médicales. Cependant ce service ne peut pas répondre à tous les besoins. Ainsi il est important d'engager une réflexion globale entre tous les acteurs sur le sujet. Cela permettra d'analyser la faisabilité des différentes solutions possibles.

Modalités opérationnelles :

- Recenser les équipements de santé sur le territoire et en dehors du territoire
- Mise en place d'un groupe de travail entre tous les acteurs afin d'améliorer l'accessibilité de ces équipements
- Analyse des problématiques et des solutions possibles
- Expérimentations de plusieurs solutions

Public : Grand public et les professionnels de la santé

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les différents acteurs des services médicaux

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Pour l'expérimentation de solutions :

Calendrier : Cela devra être mené après 2020 pour avoir une analyse des flux vers le nouvel hôpital.

Indicateurs d'activités :

Schéma directeur des mobilités durables



Enjeu 5 - Les transport en commun

Les transports en commun sont une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens ou occasionnels. Ils sont d'autant plus importants pour les longs trajets. Les transports en commun ont l'atout d'être économiques, écologiques et pratiques.

Sur le territoire, l'offre en transport en commun est limitée. Cependant il existe plusieurs possibilités : le train, le réseau RDS et le Comm'bus. Chaque moyen de transport commun n'a pas les mêmes modalités et les mêmes systèmes de décisions.

La Communauté de Communes du Thouarsais du fait qu'elle ne soit pas Communauté d'Agglomération n'a pas la compétence transport. Depuis la loi NOTRE, la Région est l'autorité organisatrice de transport. Ainsi la Communauté de Commune sur les transports en commun, à part le Comm'bus, n'a pas de pouvoir de décision, ni d'organisation. Son rôle est ainsi limité. La Région souhaite créer cette année un syndicat mixte des mobilités à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine. Ce syndicat regroupe les 28 autorités organisatrices de transports de la Région.

I/ Des transports en commun sous utilisés et à développer

I/A) Le train

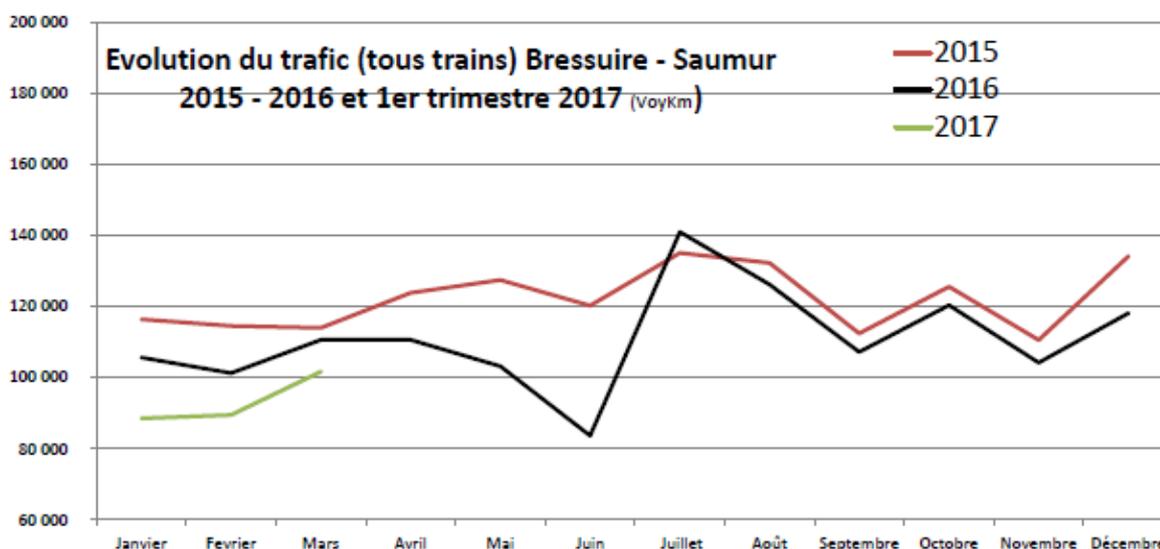
I/A) 1. Les liaisons quotidiennes

La Communauté de Communes du Thouarsais possède une seule gare active sur son territoire, celle de Thouars. Cette gare permet le transport de voyageurs mais aussi le transport du fret notamment pour la carrière de Saint-Varent. Pour les voyageurs, elle permet de desservir rapidement et sans correspondance plusieurs grandes villes comme Saumur, Tours, Angers ou encore la Roche-sur-Yon. De plus, il est aussi possible de rejoindre Paris en 2h30 chaque matin depuis Thouars avec un changement à Tours ou à Saint Pierre des Corps. Au vu de la situation limitrophe du territoire par rapport à la nouvelle Région Nouvelle Aquitaine, les liaisons ferroviaires internes et extérieures sont essentielles.

Un Comité de ligne, organisée par la Région, a eu lieu le 4 mai 2017. Il a permis entre autres de connaître l'état du trafic.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du trafic voyageur entre 2015 et le premier trimestre 2017 pour tous les trains de la ligne Bressuire - Saumur. Hormis le printemps 2016 qui a été perturbé par des grèves et des suppressions de trains, le trafic voyageurs garde la même courbe d'évolution mais avec une diminution chaque année depuis 2015.

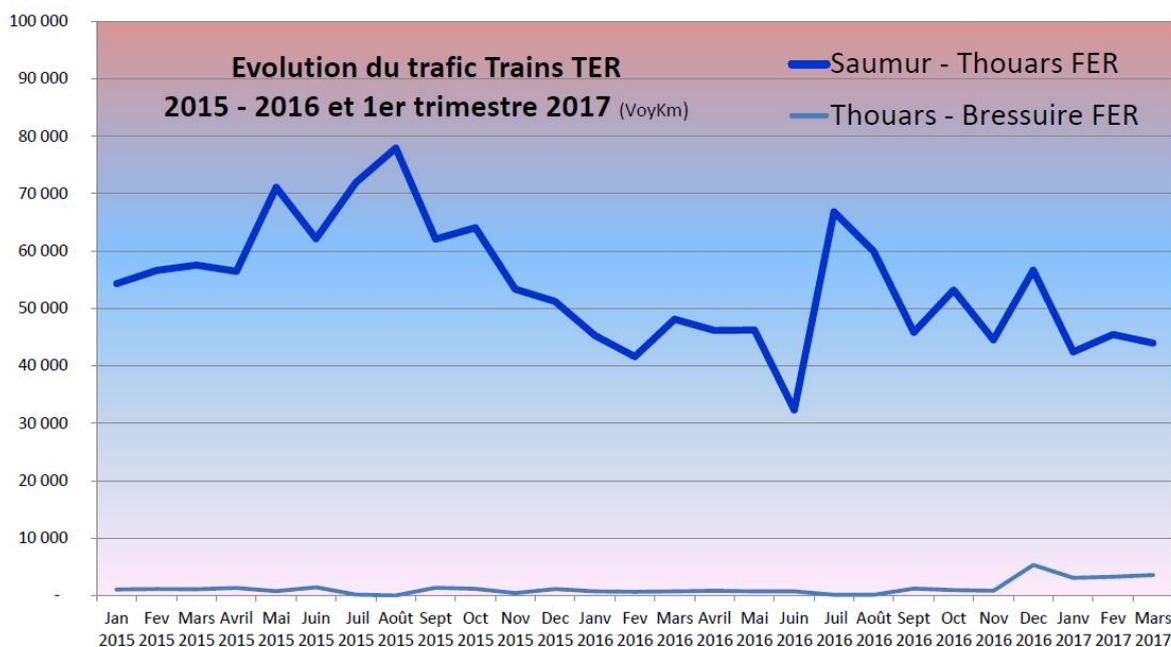
Figure N° 57



Source : SNCF - Diaporama du Comité de ligne du 4 mai 2017

Le graphique ci-dessous fait un zoom sur la fréquentation Saumur-Thouars et Thouars-Bressuire entre 2015 et le premier trimestre 2017 hors “trains des plages”, pour les trains TER de la Convention Poitou-Charentes. Sur cette partie de la ligne, l’année 2016 a connu une diminution de 20% du trafic voyageurs par rapport à 2015. Cette diminution se confirme au premier trimestre 2017.

Figure N°58 : Evolution de la desserte Saumur - Thouars en VoyKm



Source : SNCF - Diaporama du Comité de ligne du 4 mai 2017

Figure N° 59 : Motifs de suppression des trains entre 2015 et le premier trimestre 2017

Production	2015	2016	1 ^{er} trimestre 2017
Travaux	34		
Grèves	17	132	22
Matériel	9	14	21
Personnel	7	6	1
Autres	19	4	9
Total	90	156	53
% Total	5,66%	6,8%	9,1%
Hors Grèves/Travaux	39	24	31

Certes il y a eu une diminution du trafic des voyageurs mais cela peut s'expliquer en partie par une série de grève au printemps 2016. Comme le montre le tableau ci-contre 132 trains ont été supprimés en 2016 à cause des grèves. Ces suppressions ont un impact sur le trafic et sur la confiance des usagers à prendre le train à Thouars.

Source : SNCF - Diaporama du Comité de ligne du 4 mai 2017

Ce comité de ligne a mis en avant que sur la ligne Tours - Bressuire, la majorité des voyageurs effectuent le trajet Tours - Saumur.

Comme le montre l'état du trafic, Thouars reste certes une petite gare, mais avec des voyageurs pour qui le train est essentiel. Pour éviter la diminution de l'offre ferroviaire, ce qui pourrait enclaver Thouars, il est important d'inciter les habitants et les touristes à prendre le train. De plus, les échanges avec la Région sont essentiels afin de maintenir le service ferroviaire actuel, voire de le développer.

1/A) 2. Le train des plages

En plus de la desserte traditionnelle fonctionnant toute l'année, il existe le train des plages. Comme le montre la figure N° : 60, l'été, un train permet de faire l'aller-retour dans la journée à partir de Saumur jusqu'aux Sables d'Olonne à des prix avantageux pour les familles. Il fonctionne tous les week-ends de début mai à fin septembre et tous les jours du 2 juillet au 27 août. Un train des plages existe avec le même fonctionnement pour Nantes-Pornic et Le Mans-Le Croisic.

La Région Nouvelle Aquitaine et la Région Pays de la Loire cofinancent ce service.

Figure N° 60 : Le train des plages Saumur - Les Sables d'Olonne

Saumur - Les Sables d'Olonne

La plage au grand galop

Changez de cadre, partez sur la côte !
Depuis Saumur, partez aux Sables d'Olonne via Montreuil-Bellay, Thouars, Bressuire, Cerizay, Pouzauges, Chantonay, La Roche-sur-Yon, La Mothe-Achard pour un après-midi à la plage ou plus si affinités !

À l'aller comme au retour, le **TER offre des correspondances à Saumur** en provenance ou en direction de Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Orléans.

VOYAGEZ tous les jours du 2 juillet au 27 août 2017.
 Samedi, dimanche et fêtes du 1^{er} mai au 1^{er} octobre 2017.

Exemples d'horaires du 02 Juillet au 27 Août

ALLER	🕒	RETOUR	SAM.	DIM.	LON.
SAUMUR	08:50	LES SABLES D'OLONNE	18:27	18:00	19:04
LES SABLES D'OLONNE	11:30	SAUMUR	21:00	20:30	21:44

Horaires donnés sous réserve de modifications.
 Avant votre départ, consultez l'affichage en gare ou sur paysdelaloire.ter.sncf.com

Co-financé avec la Nouvelle-Aquitaine

Ce service est très intéressant pour les habitants d'un point de vue écologique et économique.

Durant le comité de ligne, il y a eu un retour oral, sans chiffre, sur la fréquentation du train des plages qui est succès car très fréquenté. Cette offre ferroviaire fonctionne très bien, ce qui prouve que les habitants souhaitent prendre le train.

Pour garder un passage des trains à Thouars, il est primordial que la gare de Thouars continue à vivre le reste de l'année.

Source : <http://www.paysdelaloire.fr/>

I/A) 3. Les réaménagements de la gare

La Communauté de Communes du Thouarsais et la Ville de Thouars connaissent l'enjeu que représente le train. Ainsi il a été décidé de mettre en avant la gare en l'aménageant en un pôle multimodal. Une aire de covoiturage a été aménagée devant la gare. L'accès est facilité pour le vélo grâce à la bande cyclable et des arceaux vélos ont été installés. De plus, des boxis individuels et sécurisés avec une prise pour recharger la batterie d'un vélo à assistance électrique, sont disponibles.

L'objectif est aussi de dynamiser le quartier autour de la gare à la suite de cet aménagement. Ainsi le nouveau pôle santé a été construit en face de la gare et une pépinière d'entreprises va aussi être construite à côté.

I/ B) Le réseau de cars

En plus du train, le territoire est desservi par plusieurs lignes du réseau de cars. Cinq lignes de cars correspondent au réseau RDS et elles ne circulent que sur les Deux Sèvres : les lignes 10, 19, 30, 31 et 32. Ces lignes permettent de rejoindre Poitiers, Parthenay, Bressuire, Argenton-les-Vallées et Bouillé-Loretz. En plus de ces cinq lignes, il existe une ligne de car TER : -Thouars-Loudun-Chinon

De plus des cars TER assurent la ligne Bressuire-Saumur à la place de certains trains.

Bien que ces cars soient accessibles à tous les habitants, ces lignes de cars sont conçues pour les scolaires (horaires et arrêts). Hormis la ligne Thouars-Parthenay qui offre plus de possibilités d'horaires. En conséquence, ces lignes sont majoritairement fréquentées par des scolaires. Par exemple la ligne Thouars-Loudun-Chinon 93,26% des voyages en 2016 sont effectués avec un abonnement scolaire.

Ces horaires très restreints, empêchent les habitants qui n'ont pas de voiture de prendre ces lignes. De plus, beaucoup d'habitants ignorent qu'ils ont le droit de prendre ces cars pensant qu'ils sont réservés aux scolaires.

Bien que la gare de Thouars offre plusieurs possibilités de destinations, l'offre de trains partants de Poitiers est plus développée. Par exemple pour accéder à Bordeaux, qui est la ville centrale de la Région Nouvelle Aquitaine, en transport en commun, il faut prendre le train à Poitiers. Pouvoir accéder facilement à Bordeaux est déterminant pour le territoire. Or la ligne de cars n°32 Thouars-Poitiers n'a des horaires que très restreints :

- un trajet le lundi matin,
- un trajet le vendredi après midi
- un trajet le samedi matin
- un trajet le dimanche soir

Cela pose problème pour les rendez vous professionnels mais aussi pour les habitants qui souhaitent rejoindre la gare de Poitiers.

I/ C) Analyse du questionnaire pour le train et le car

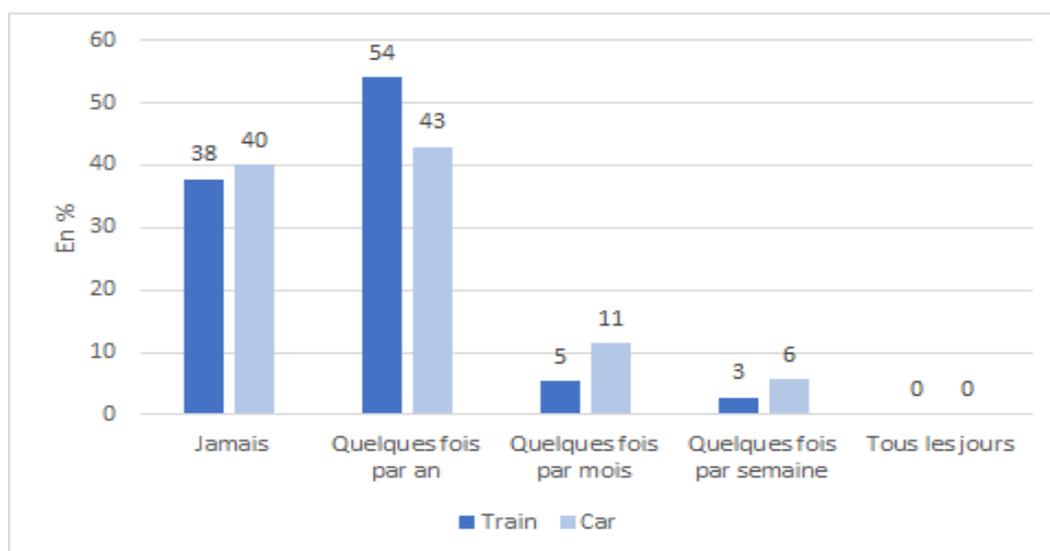
Dans les questionnaires à destination des personnes âgées, des personnes en situation de précarité et des personnes en situation de handicap, plusieurs questions concernaient le train et le car. Une présentation détaillée du questionnaire et de la démarche est expliquée dans la partie sur les nouvelles formes de mobilité.

A la question : Utilisez-vous ces différents modes de transports ?

Les personnes âgées et les personnes en situation de handicap répondent en grande majorité “jamais” et quelques personnes répondent “quelques fois par an”.

Par contre pour les personnes en situation de précarité, les réponses sont moins franches, comme le montre le graphique ci-dessous. 54% des personnes en situation de précarité prennent le train quelques fois par an et 43% le car.

Figure N° 61 : Questionnaire personnes en situation de précarité - Utilisez-vous ces différents modes de transports ?



Cette différence d'utilisation peut s'expliquer par l'âge des répondants et par plus de facilité à se déplacer.

Une seconde question concernant les trains à l'utilisation du train et du car.

Pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap le principal frein est l'accessibilité. Ce frein est encore plus représenté pour le train. Ainsi, plusieurs personnes en situation de handicap précisent que la fatigue liée au handicap ne permet pas l'utilisation des transports en commun. De plus, pour les personnes en situation de handicap, le coût du trajet pour le train et les horaires inadaptés pour le car sont des freins. La crainte personnelle est aussi un facteur.

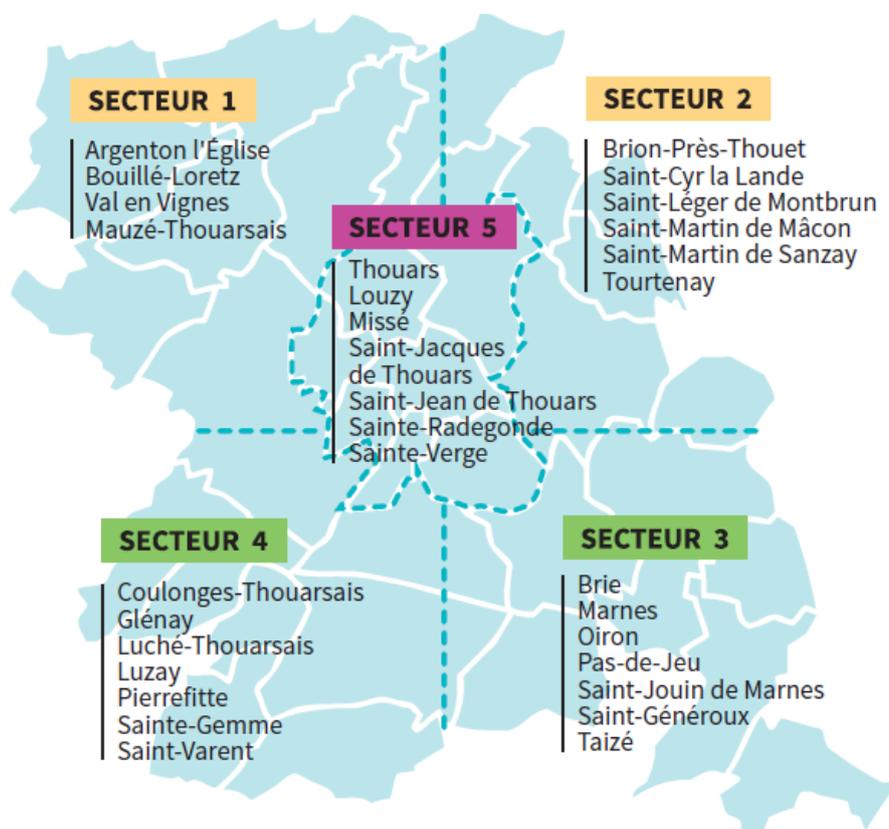
Pour les personnes âgées l'éloignement de la gare ou de l'arrêt de car est trop loin de leur domicile.

Pour les personnes en situation de précarité le coût du trajet est le principal frein du train, alors que ce sont les horaires inadaptés qui les freinent pour prendre le car.

I/ C) Le Comm'bus

Le Comm'bus est un service de transport à la demande pour toutes les Communes du territoire. Il a un nouveau fonctionnement depuis le 1er janvier 2017. Le territoire a été découpé en cinq secteurs.

Figure N° 62 : Le train des plages Saumur - Les Sables d'Olonne



Les habitants de chaque secteur peuvent appeler le Comm'bus (la veille) pour se rendre à un des 26 points d'arrêt sur Thouars en fonction des horaires du secteur.

Les habitants du secteur 4 peuvent demander en plus des 26 arrêts sur Thouars, quatre arrêts sur Saint Varent.

Source : Plaquette de communication du Comm'bus

Figure N°63 : Horaires du Comm'bus en fonction du secteur

JOURS DE FONCTIONNEMENT	HORAIRES DES SERVICES	SEMAINE PAIRE	SEMAINE IMPAIRE
Lundi	14h00 à 17h45	Secteurs 1 et 2	Secteurs 3 et 4
	13h45 à 18h00	Secteur 5	
Mardi	8h30 à 12h00	Secteurs 3 et 4	Secteurs 1 et 2
	8h15 à 12h15	Secteur 5	
Mercredi	9h00 à 11h30	Secteurs 1 et 2	Secteurs 3 et 4
	8h45 à 11h45	Secteur 5	
Jeudi	14h00 à 17h45	Secteurs 3 et 4	Secteurs 1 et 2
	13h45 à 18h00	Secteur 5	
Vendredi	8h30 à 12h30	Secteurs 1 et 2	Secteurs 3 et 4
	8h15 à 12h45	Secteur 5	

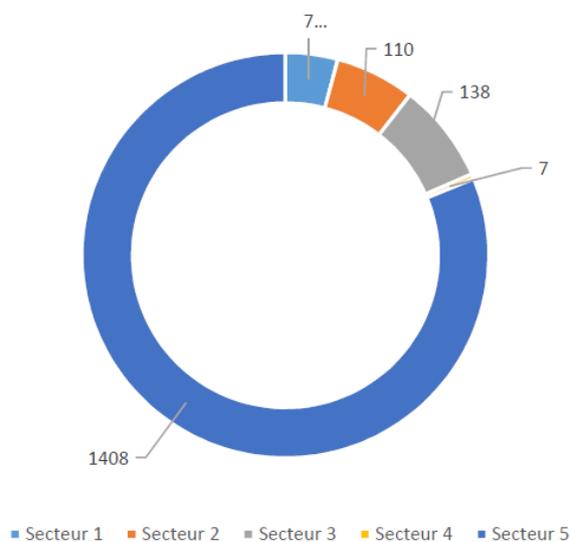
Le service est accessible le matin ou l'après-midi en fonction des semaines paires ou impaires. Seul le secteur 5 fonctionne pareil toutes les semaines.

Le service est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Source : Plaquette de communication du Comm'bus

Un premier bilan de ce nouveau service a été effectué en juin 2017, soit six mois après les modifications.

Figure N°64 : Répartition des trajets par secteur



Ce premier bilan a permis de constater que la grande majorité des trajets sont effectués depuis le secteur 5. Cela s'explique par les horaires du Comm'bus qui sont plus importantes sur ce secteur. De plus, le service existait déjà sur ce secteur, contrairement aux autres Communes pour qui c'est un nouveau service.

Cette nouvelle répartition du service a permis de transporter 219 usagers au moins une fois alors qu'en 2015 ils étaient 155 usagers.

Source : Bilan d'exploitation du Comm'bus - juillet 2017

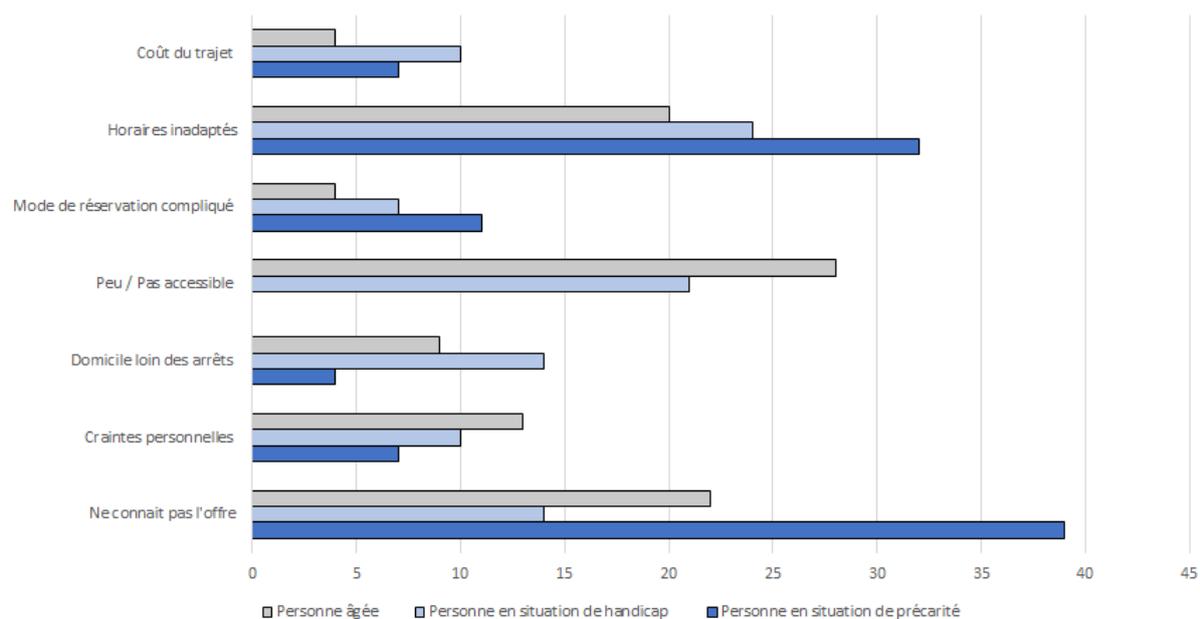
Sur les 30 points d'arrêts proposés, six n'ont pas été demandés pour l'instant.

En plus du bilan d'exploitation, le Comm'bus a été intégré au questionnaire. Bien qu'il soit un service pour tous les habitants de la collectivité mais vu son fonctionnement il s'adresse principalement aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées.

Comme pour le train et le car, une question du questionnaire portait sur les freins à l'utilisation du Comm'bus. La figure N°65 expose les résultats.

Ainsi, les trois principaux freins, sont les horaires inadaptés, la non connaissance de l'offre et l'accessibilité du Comm'bus. Pour rappel, le Comm'bus est complètement accessible aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées. Il est possible de se déplacer avec un fauteuil roulant. La non connaissance se confirme par la réponse peu ou pas accessible. De plus, il est précisé dans le questionnaire des personnes en situation de handicap que certains ne peuvent pas utiliser le Comm'bus car ils habitent au foyer d'hébergement de l'ADAPEI 79 à Pompois. Or le Comm'bus peut venir chercher des personnes à ce foyer pour les transporter à Thouars.

Figure N°65 : Principal frein à l'utilisation du Comm'bus pour les trois questionnaires



En ce qui concerne le Comm'bus, le nouveau fonctionnement du service n'est pas totalement assimilé notamment pour le public cible.

Les orientations l'utilisation des transports en commun

Comme le montre le précédent diagnostic le maintien et le développement des transports en commun ne sont pas de la compétence de la Communauté de Communes du Thouarsais mais de la Région. Leur maintien et leur développement sont pourtant déterminants pour le territoire. Ainsi le territoire a des moyens limités pour agir sur les transports en commun alors qu'ils sont essentiels pour la mobilité des habitants et pour réduire l'usage de la voiture.

Ainsi deux orientations se dégagent :

- 1- Maintenir les services actuels en travaillant avec la Région sur les besoins et les attentes du territoire
- 2- Améliorer la fréquentation des lignes existantes

II / Le programme d'actions

Fiche N°5.1 : Continuer le lobbying auprès de la Région et de la SNCF pour maintenir l'offre ferroviaire et les liaisons de cars du territoire

Fiche N°5.2 : Communiquer sur le train et le car

Fiche N°5.3 : Communication autour du Comm'bus

Fiche N°5.4 : Mener une réflexion pour un nouveau service de transport en commun



Fiche N°5.1 : Continuer le lobbying auprès de la Région et de la SNCF pour maintenir l'offre ferroviaire et les liaisons de cars du territoire

Constat : Le train est un transport essentiel pour concurrencer la voiture sur les longues distances. Il permet aux habitants d'utiliser un mode de transport plus pratique et plus écologique. La gare de Thouars reste une petite gare, donc les liaisons ferroviaires peuvent être menacées (notamment à la suite du rapport Spinetta). Son maintien est essentiel pour éviter l'enclavement de Thouars et du territoire

En outre le car est essentiel pour concurrencer la voiture pour certaines liaisons, notamment quand le train ne peut pas les assurer. Or actuellement son usage est majoritairement conçu et utilisé pour les scolaires.

Objectif stratégique : Maintenir et développer une offre en transport en commun (train et car) sur le territoire

Objectif opérationnel : Travailler avec la Région et la SNCF

Description de l'action :

-Pour le train : L'intérêt est de sauver la ligne Tours – Les-Sables-d'Olonnes. Vu que la Communauté de Communes du Thouarsais n'est pas autorité organisatrice de transport, cela passe par des échanges avec la Région et la SNCF. L'objectif est de faire remonter les besoins et les attentes du territoire par rapport au train.

-Pour le car : Notre accès à Bordeaux en transport en commun passe par la gare de Poitiers. Or il n'existe pas de ligne de car cohérente pour rejoindre Poitiers en correspondance avec le train. Cela pose problème pour les rendez-vous professionnels mais aussi pour les habitants qui souhaitent rejoindre la gare de Poitiers. D'autres liaisons sont aussi à développer vers Niort ou Saumur. Avec le déménagement de l'hôpital à Faye l'Abbesse, une ligne doit aussi être étudiée pour permettre aux habitants de s'y rendre.

De plus, un nouveau syndicat mixte des mobilités va être créé pour la Région Nouvelle Aquitaine. Les collectivités autorités organisatrices de transport peuvent adhérer à ce syndicat. Il est important de développer des relations avec ce syndicat et d'être présent aux réunions par bassin de vie.

Modalités opérationnelles:

- Assister aux comités de lignes organisés par la Région
- Savoir faire remonter les besoins du territoire à la Région et au nouveau Syndicat mixte des mobilités
- Participer aux réunions des bassins de vie du syndicat.
- Continuer le lobbying auprès de la Région

Public : Grand public

Porteur / Pilote : Elus de la Communauté de Communes du Thouarsais et le service ingénierie

Partenaires associés : -Communes
-La Région
-La SNCF
-Association

Enveloppe financière prévisionnelle :

-Animation internet et frais de déplacements

Calendrier : Sur le long terme

Indicateurs d'activités : -Présence aux réunions
-Maintien de l'offre ferroviaire
-Mise en place d'une ligne régulière vers Poitiers



Fiche N°5.2 : Communiquer sur le train et le car

Constat : Le car et le train permettent de concurrencer la voiture pour certains trajets, notamment les moyennes et longues distances. En ce qui concerne le car vu les tarifs proposés et son aspect environnemental, il permet une mobilité plus inclusive et plus durable. Or actuellement les lignes du territoire sont sous-utilisées et peu fréquentées par les habitants. Le car est aujourd'hui associé majoritairement aux transports scolaires alors qu'il permet d'assurer des liaisons en transport en commun qui ne sont pas possibles en train. Pour le train, certains habitants ne savent pas les possibilités de trajet qu'il existe (exemple rejoindre Paris en 2h30).

Objectif stratégique : Inciter les habitants à prendre le train et le car pour les moyens et les long trajet

Objectif opérationnel : Développer la communication et la sensibilisation

Description de l'action : Pour le car, il faut communiquer sur le fait que le car n'est pas réservé qu'aux scolaires et sur ses avantages. Pour le train, il faut communiquer sur les possibilités de trajets qu'il existe depuis Thouars. De plus, il faut communiquer sur les services associés et les avantages du train et du car.

Modalités opérationnelles :

- Communiquer pendant les événements locaux, les salons, le défi mobilité
- Le conseiller avec le transport solidaire
- Inclure le train et le car dans le guide des mobilités
- Faire la promotion du billet annuel de la SNCF
- Faire la promotion du train des plages

Public : -Grand public

Porteur / Pilote : Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Région
-Le centre socioculturel du Thouarsais avec le transport solidaire
-La SNCF

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier : Sur le long terme

Indicateurs d'activités : -Nombre de personnes sensibilisées



Fiche N°5.3 : Communication autour du Comm'bus

Constat : Le nouveau fonctionnement du Comm'bus n'est pas complètement assimilé par tous les habitants. La plaquette actuelle est compliquée, notamment avec le principe de semaine paire et impaire.

Objectif stratégique : Améliorer la fréquentation du Comm'bus

Objectif opérationnel : Faire connaître le service et le nouveau fonctionnement

Description de l'action : Il est important de faciliter la compréhension du nouveau fonctionnement du Comm'bus. Il faut mettre en avant le fait que le Comm'bus vient chercher au domicile des habitants pour les emmener à un point d'arrêt défini. Il faut aussi mettre en avant que c'est un transport accessible à tous. De plus, il faut simplifier le tableau des secteurs pour plus de visibilité.

Modalités opérationnelles :

- Proposition de faire cinq plaquettes (une par secteur) pour faciliter la lisibilité
- Continuer de communiquer sur le Comm'bus pendant les salons, les événements locaux,...
- Intégrer le Comm'bus dans le guide des mobilités
- Faire des présentations du service auprès des publics cibles
- Pour les personnes en situation de handicap, proposer un accompagnement pour prendre le Comm'bus (ex : sortie découverte d'une activité en y allant en Comm'bus)

Public : Grand public et public cible (personnes âgées et personnes en situation de handicap)

Porteur / Pilote : Les services techniques de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés :

- Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais (mobilité durable et accessibilité)
- Service communication de la Communauté de Communes du Thouarsais
- Acteurs locaux
- Associations

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Pour la mise en place de 5 plaquettes : 700 euros

Calendrier :

- 2019 : Réflexion pour la mise en place de 5 plaquettes
- 2019 : Intégration du Comm'bus dans le guide des mobilités
- : Journée d'accompagnement pour prendre le Comm'bus
- Sur le long terme : Présentation du Comm'bus

Indicateurs d'activités : - Nombre de personnes sensibilisées



Fiche N°5.4 : Mener une réflexion pour un nouveau service de transport en commun

Constat : Le Comm'bus connaît un nouveau fonctionnement depuis le 1^{er} février. Ce nouveau système fonctionne et répond à une part de la demande. Cependant il n'est pas encore totalement assimilé par tous les habitants. Par contre le Comm'bus est construit en particulier pour les personnes âgées et majoritairement utilisé pour le secteur 5 (Thouars et les Communes alentours). Il faut mener une réflexion pour savoir si il est possible de viser plus d'habitants.

Objectif stratégique : Développer la mobilité durable

Objectif opérationnel : Réfléchir à un système de transport en commun qui répond au plus grand nombre

Description de l'action : Cette réflexion est à associer avec celle pour améliorer l'accès aux soins et aux équipements structurants du territoire. Plusieurs pistes de solutions doivent être envisagées en fonction des bilans du Comm'bus et du transport solidaire. Par exemple : les horaires du Comm'bus peuvent être élargies pour être accessibles aux enfants (pour les activités), ou un système à deux niveaux peut être imaginés (un système pour Thouars et les Communes voisines et un second pour les autres Communes plus éloignées).

Modalités opérationnelles :

- Un groupe de travail composé d'Elus et de techniciens devra être constitué afin de mener cette réflexion.
- Ce groupe de travail peut être composé des personnes qui mènent la réflexion sur l'amélioration de l'accès aux soins et aux équipements structurants du territoire.
- Ainsi ces trois réflexion doivent être menées en même temps,

Public :

Porteur / Pilote : La Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés :

- Acteurs de la santé
- Acteurs des équipements structurants du territoire
- Les services de la Communauté de Communes du Thouarsais
- Les Communes

Enveloppe financière prévisionnelle : - Cela dépendra de la solution envisagée

Calendrier : -Début de la réflexion 2021 en même temps que les deux autres réflexion.

Indicateurs d'activités : -Nombre de solutions envisagées

Schéma directeur des mobilités durables



Enjeu 6 - Les nouvelles formes de mobilité

La mobilité est au cœur des préoccupations et des innovations pour la rendre plus durable. Afin d'aller vers une mobilité plus durable il est important de rester en veille et de développer des expérimentations dans certains domaines.

L'innovation est un enjeu majeur surtout dans les territoires ruraux où l'utilisation classique de la voiture est prédominante.

Parmi toutes ces nouvelles formes de mobilité, il faut définir leur potentiel de développement pour savoir lesquelles seraient les plus appropriées au territoire.

I/ Une nouvelle offre diversifiée des services de mobilité

I/ A) Les modes de transports moins polluants

La voiture individuelle est le mode de transport le plus utilisé, particulièrement en milieu rural. L'objectif de ce schéma directeur n'est pas de supprimer la voiture, car son utilisation est nécessaire mais d'offrir la possibilité d'une mobilité plus durable. Une partie de ce schéma doit amener à réfléchir, au vu des enjeux environnementaux, économiques et de santé, de changer nos voitures actuelles qui sont trop polluantes.

Plusieurs solutions sont en train de se développer, notamment :

- L'électromobilité
- Le GNV et BioGNV

Le développement de ces deux solutions passe par trois points majeurs :

- La présence ou non d'infrastructures de recharge ou de stations d'approvisionnement
- Le développement technique des véhicules (autonomie, temps de recharge, simplicité, le coût d'achat et d'entretien, durée de vie, ...)
- L'acceptation de changer ses habitudes pour utiliser ces nouvelles voitures. Cela passe par une communication et une sensibilisation de la population.

I/A) 1. L'électromobilité

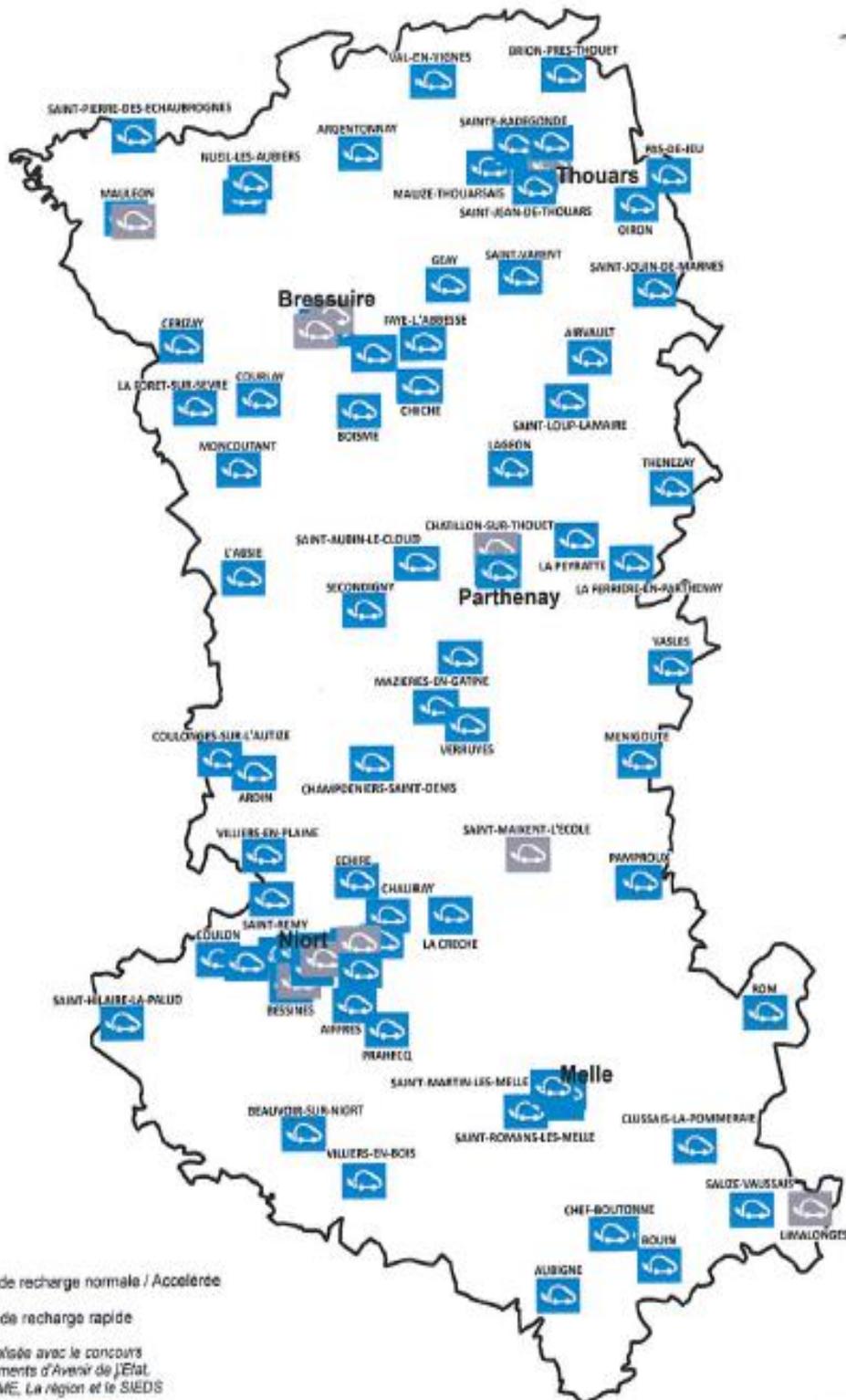
Afin de définir la stratégie à adopter sur le territoire en ce qui concerne l'électromobilité, il est important d'identifier l'état d'avancement de ces trois points.

Comme le montre la carte ci-contre, les infrastructures de recharge des véhicules électriques se déploient sur le territoire des Deux-Sèvres et de la Communauté de Communes du Thouarsais. En 2018, Séolis doit installer onze nouvelles bornes sur le Département des Deux-Sèvres, en plus du remplacement d'anciennes bornes.

Figure N° 66 : Cartographie des bornes de recharge pour les véhicules électriques



Le réseau public de recharge des Deux-Sèvres



1:500 000

En plus de ce maillage, la Communauté de Communes avec l'aide d'une enveloppe TEPCV installe au premier semestre 2018, une borne de recharge rapide Place Lavault à Thouars. Le territoire est ainsi bien maillé en borne de recharge pour véhicules électriques. Cependant si des Communes souhaitent installer une nouvelle borne, il est plus judiciable d'acheter une borne rapide qui permet le rechargement de toutes les voitures peu importe leur marque et d'être plus attractive au niveau du temps de recharge. Au vu du maillage actuelle, il est important de continuer à favoriser l'électromobilité par d'autres moyens que l'installation d'infrastructures de recharge.

En ce qui concerne l'aspect technique des véhicules, cela ne dépend pas de la Communauté de Communes.

Le coût d'acquisition reste encore élevé et donc représente un frein pour les usagers potentiels. L'Etat offre déjà une prime à l'achat pour les véhicules neufs et d'occasions.

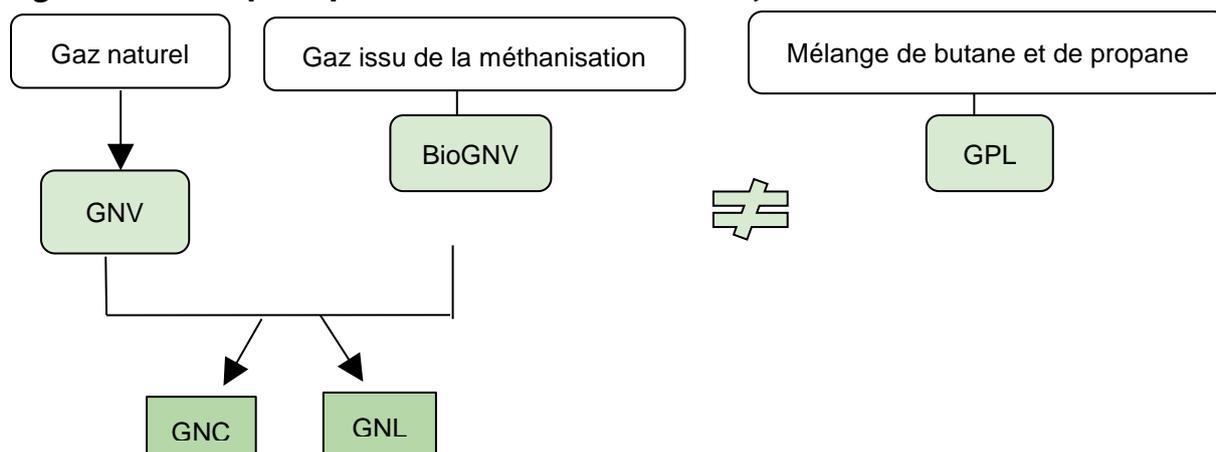
Les compétences de la Communauté de Communes pour développer l'électromobilité sont limitées. Ainsi la communication et la sensibilisation des habitants sont des éléments clés. Les nouvelles formes de mobilités, surtout quand il y a un enjeu financier, posent de nombreuses interrogations aux particuliers et entreprises. La Communauté de Communes avec l'aide de partenaires locaux peut être un relais de l'information et de la sensibilisation pour l'électromobilité. De plus, il est important de rester en veille sur l'électromobilité afin de saisir les différentes opportunités développables sur le territoire.

1/A) 2. Le GNV et le BioGNV

En plus de l'électromobilité, d'autres processus permettent de faire fonctionner les véhicules en émettant moins de pollution. Il est important d'étudier le potentiel du développement du GNV et du BioGNV sur le territoire.

Le GNV et le BioGNV fonctionnent de la même manière sur les voitures. L'un et l'autre sont interchangeables au bon vouloir du conducteur. Cependant ils ne sont pas de la même origine et donc proposer du GNV ou du BioGNV aux automobilistes n'a pas les mêmes impacts environnementaux.

Figure N°67 : les principales différences entre le GNV, le BioGNV et le GPL.



Comme exposé dans le tableau ci-dessous, les avantages entre le GNV et le BioGNV par rapport au diesel sont les mêmes sauf en ce qui concerne les émissions de CO2. Par rapport aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique, le BioGNV est plus recommandé. De plus, le BioGNV contrairement au GNV est une énergie 100% renouvelable.

En outre, le GNV et le Bio GNV sont moins impactant en terme de polluants atmosphériques, notamment en ce qui concerne les particules, ce qui répond à l'enjeu sanitaire.

Enfin, les véhicules au GNV ou au BioGNV sont moins bruyants que ceux aux Diesel ou essence.

Figure N° 68 : Les différence d'émissions entre le GNV et BioGNV :

Emissions par rapport au Diesel	GNV	BioGNV
CO2		-80%
Particules	-93%	-93%
Nox	-27%	-27%
HCNM	Niveau comparable	Niveau comparable
CO	Niveau comparable	Niveau comparable
NH3	Niveau comparable	Niveau comparable

Source des données chiffrées : GRDF

Enfin, le GNV et le BioGNV peuvent se conserver sous deux formes :

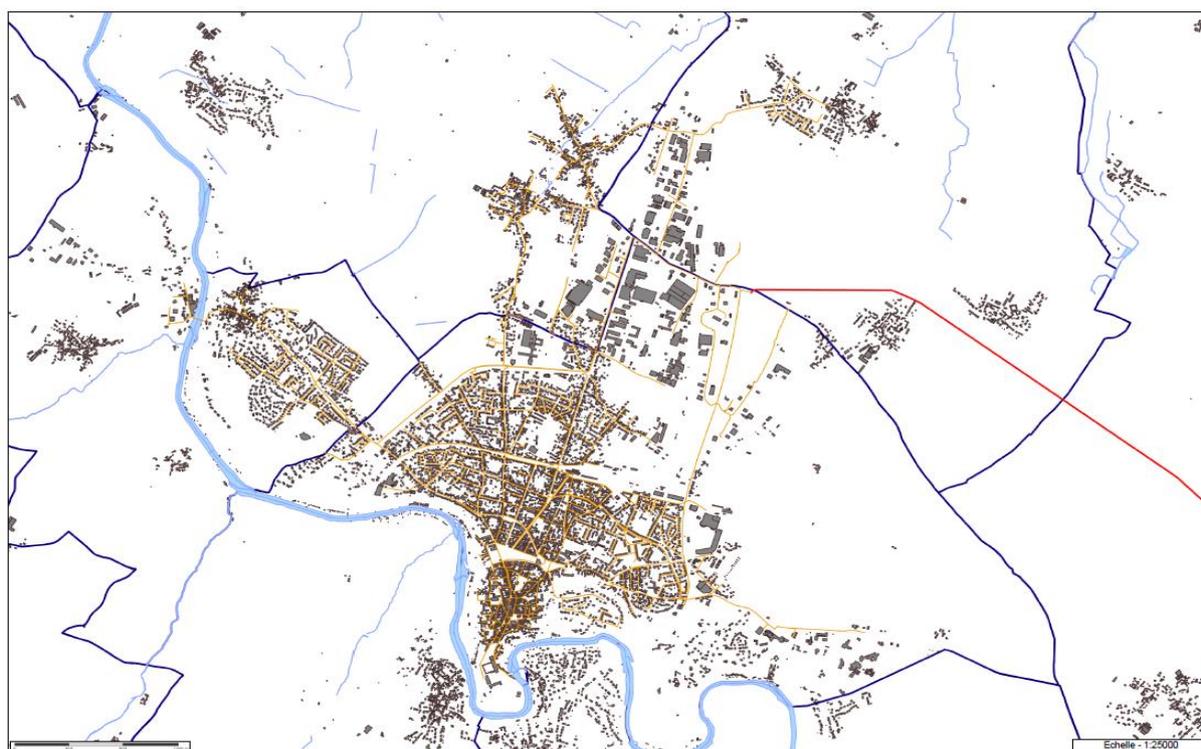
- sous forme de Gaz Naturel Comprimé (GNC)
- sous forme de Gaz Naturel Liquéfié (GNL)

Ces deux formes ne présentent pas les mêmes avantages et les mêmes contraintes. Le GNL permet une plus grande autonomie des véhicules que le GNC. Par contre la recharge est complexe et plus dangereuse. Cela nécessite une combinaison complète de protection.

Comme pour l'électromobilité et les infrastructures de recharge, le développement du GNV et du BioGNV ne peut se faire que s'il existe une station distribuant du GNV ou/et du BioGNV sur le territoire.

Actuellement, il n'existe pas sur le territoire de la Communauté de Communes du Thouarsais de station proposant du GNV ou du BioGNV. En ce qui concerne les territoires voisins, plusieurs ont décidé de développer des stations de GNV ou/et BioGNV. Le 27 octobre 2017 Mortagne-sur-Sèvre, en Vendée, a inauguré la première station publique ouverte aux poids lourds et au grand public 100% BioGNV. La Vendée prévoit d'installer 7 stations en 5 ans. De plus le Séma-E est en réflexion pour construire une station destinée en premier lieu aux entreprises sur Saumur. Plus le maillage du territoire sera conséquent, plus il sera facile pour une entreprise de convertir une partie de la flotte de véhicules. La première des choses à vérifier est la localisation du réseau de gaz afin de savoir si l'implantation d'une station autour de Thouars est possible. La carte ci-dessous montre les réseaux de gaz sur le territoire.

Figure N° 69 : Carte du réseau de gaz à Thouars



Les informations contenues sur les cartes ne sont pas contractuelles, elles ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité de la collectivité.

Le réseau gaz passe à Thouars et ses alentours, notamment au Nord de Thouars à proximité de la zone d'activités. Cette zone est stratégique car pour qu'une station soit viable économiquement il faut une moyenne de 20 pleins de poids lourds par jour. Par conséquent, le développement du GNV ou du BioGNV sur un territoire passe d'abord par les entreprises. Afin de calculer ce potentiel de 20 pleins de poids lourds par jour sur le territoire, la Communauté de Communes a signé une convention avec GRDF (voir annexe...). Cette étude se déroule sur une période de 1 an à partir du 1er mars 2018.

Certes changer nos voitures ne permettra pas de réduire l'impact foncier de la voiture et la dépendance vis à vis d'elle mais il est important de développer ces solutions afin de rendre l'usage de la voiture moins polluante.

I/ B) Permettre une mobilité inclusive et solidaire

Une mobilité plus durable passe aussi par une mobilité plus inclusive. La voiture n'est pas accessible pour tous (par exemple : les personnes âgées peuvent ne plus pouvoir conduire, les personnes en situation de handicap, les personnes en situation de précarité). Afin de prendre en compte ces personnes dans le développement des mobilités durables un questionnaire a été fait auprès des personnes âgées, des personnes en situation de handicap et des personnes en situation de précarité. L'enquête a été réalisée de juin à août 2017.

Figure N°70 : Nombre de répondant selon le questionnaire

Destinataire du questionnaire	Nombre de réponses
Personnes âgées	115
Personnes en situation de handicap	54
Personnes en situation de précarité	40

Au vu du nombre de réponses, ces trois questionnaires permettent quand même d'avoir une vision de la mobilité de ces personnes mais le nombre de personnes interrogées reste limité.

Le tableau ci-dessous expose le profil des répondants. La majorité des répondants sont des femmes, sauf pour les personnes en situation de handicap.

Figure N°73 : Le nombre de répondants par Communes pour le questionnaire des personnes âgées

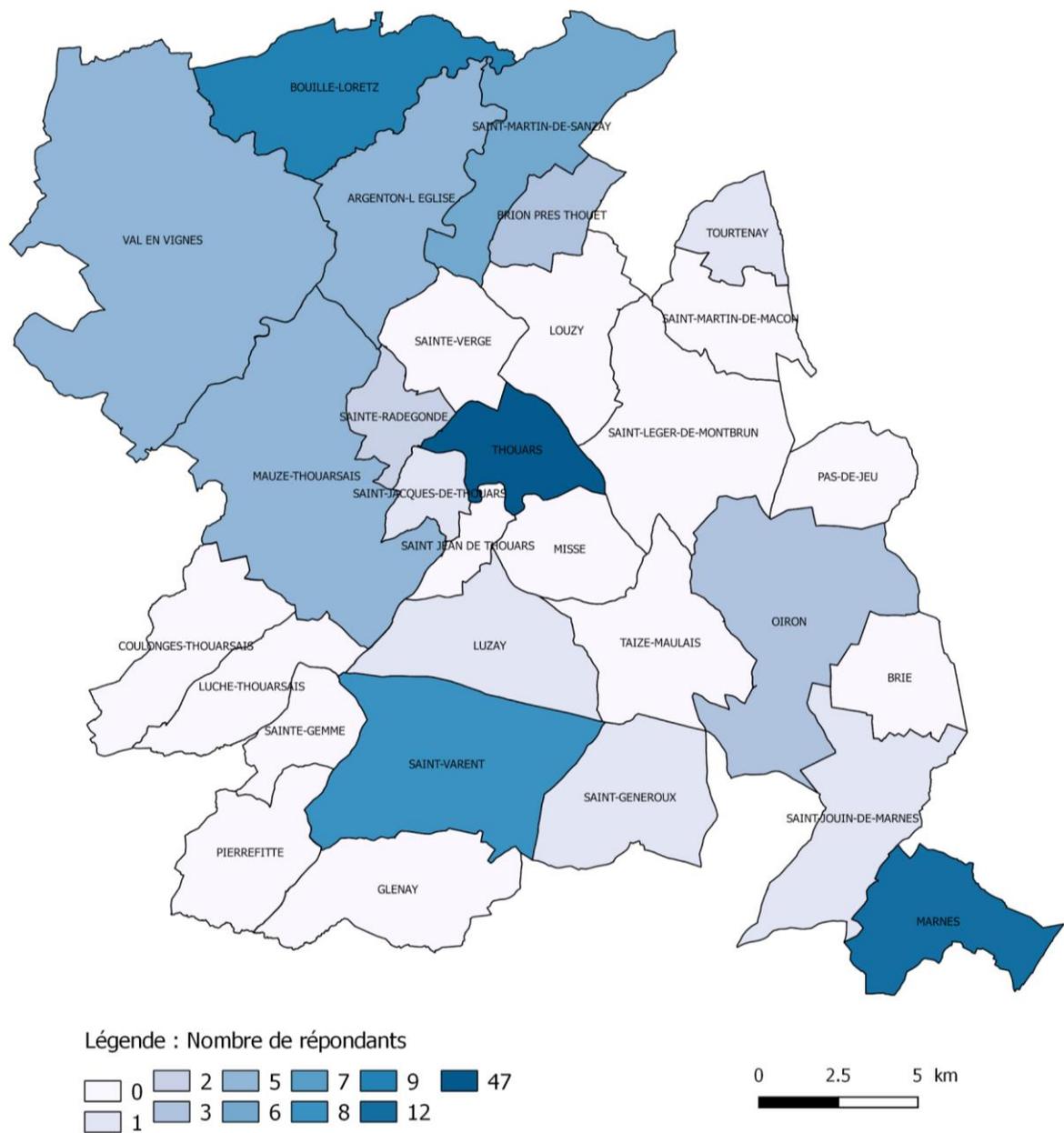
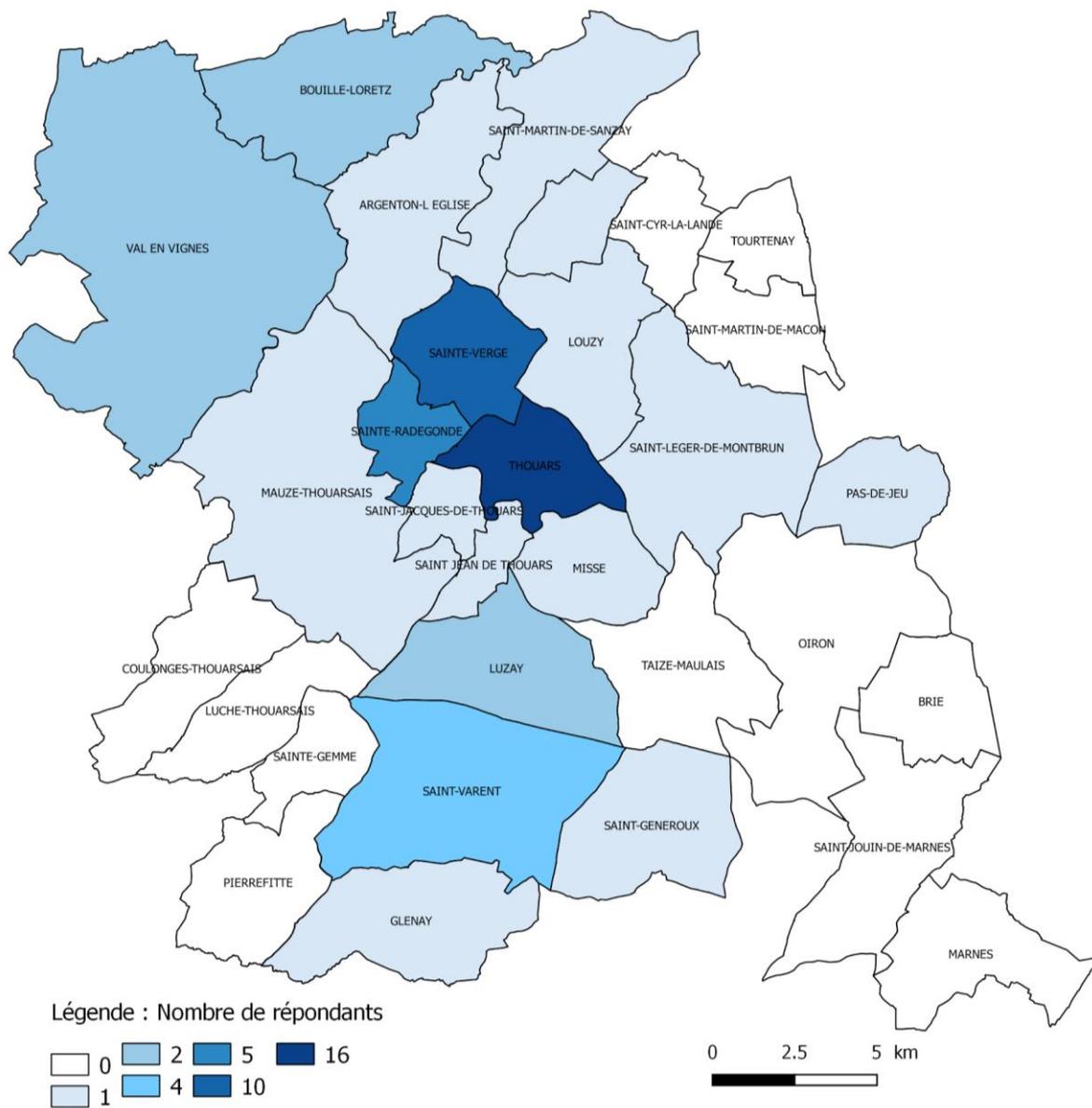


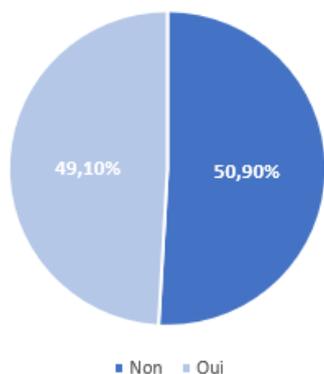
Figure N°74 : Le nombre de répondants par Communes pour le questionnaire des personnes en situation de handicap



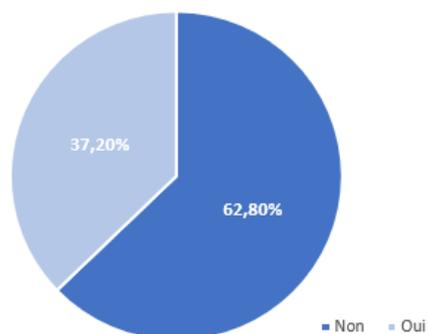
Analyse des réponses

Figure N°75 : A la question - Disposez-vous d'une voiture personnelle ?

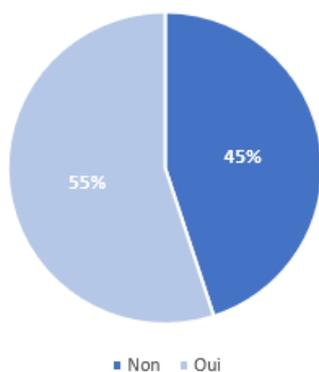
Personnes en situation de handicap



Personnes âgées



Personnes en situation de précarité



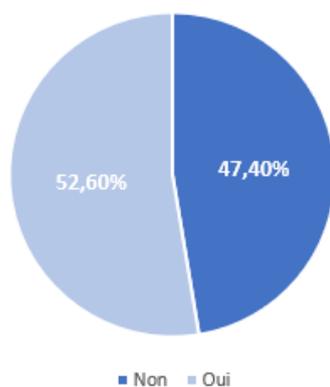
Contrairement au reste de la population, posséder une voiture n'est pas la grande majorité des cas. Sur un territoire à dominante rurale, ne pas posséder de voiture est un frein majeur à la mobilité.

Pour les personnes en situation de handicap qui possèdent une voiture, 24 personnes la conduisent elles-même. Cela montre leur volonté

de rester autonome.

Figure N° 76 : A la question - Considérez-vous que votre mobilité soit un frein à votre insertion professionnelle ?

Personnes en situation de précarité



52,6% des personnes en situation de précarité interrogées répondent que leur mobilité est un frein à leur insertion professionnelle.

Suite à cette question, il leur a été demandé : « si oui, pour quelles raisons ? ». Vu que c'est une question ouverte, les réponses sont diverses mais elles sont en corrélations avec la précédente question sur la possession d'une voiture personnelle. Ainsi les répondants évoquent des problèmes liés à une voiture ancienne et le coût de rachat d'une nouvelle,

mais aussi l'éloignement de l'emploi par rapport à leur lieu de résidence et le manque de transport pour s'y rendre. Des réponses concernent aussi la recherche d'emploi qui se complique quand la mobilité est limitée.

A la question : "Utilisez-vous ces différents modes de transports ?"

Dans les trois cas la voiture était presque le seul moyen de transport utilisé. Les autres moyens sont utilisés de manière générale que quelques fois pas an ou jamais.

Sauf pour les personnes en situation de handicap dont une partie utilisent le bus quotidiennement, notamment parce que les personnes travaillant dans un atelier de l'ESAT de Pompois et résidant en foyer logement bénéficient d'un transport quotidien pour se rendre sur leur lieu de travail.

Enfin, trois questions portaient sur le lieu de destination (les Communes) des déplacements en fonction du motif. Bien que les réponses soient diverses, la grande majorité des déplacements pour effectuer les courses se font vers Thouars.

Pour les loisirs les destinations sont plus éparpillées, bien que ce soit majoritairement sur Thouars, particulièrement pour les personnes âgées. Hormis les personnes âgées, les personnes ont aussi répondu des villes en dehors du territoire.

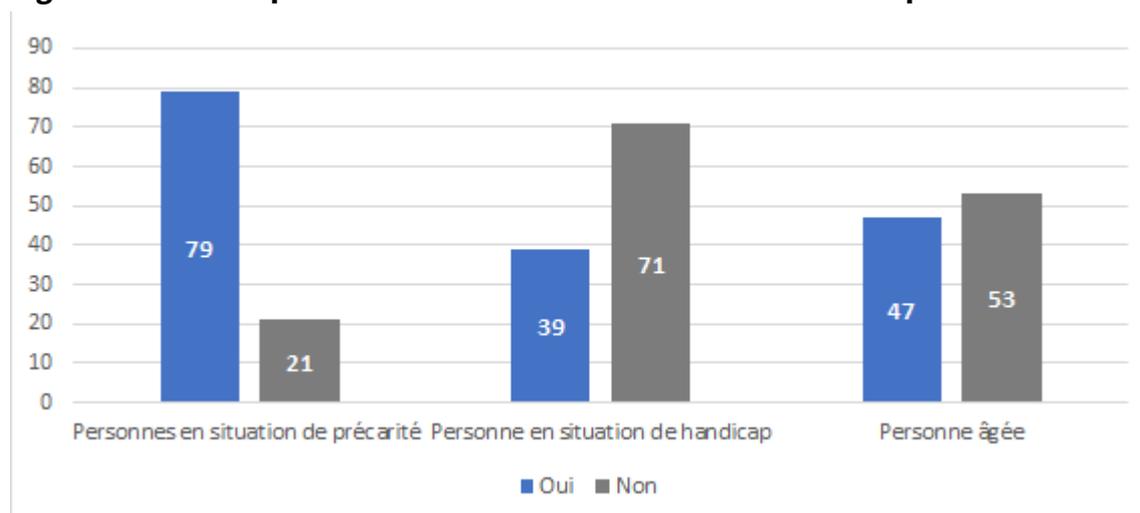
Pour les rendez-vous médicaux, de nombreuses Communes du Territoire sont citées, comme Thouars, mais il y a aussi l'énumération de grandes villes comme Saumur, Poitiers ou Angers. Bien qu'actuellement il existe un hôpital à Thouars de nombreux soins médicaux nécessitent de sortir du territoire. Avec le déménagement de l'hôpital à Faye l'abbesse, ces besoins vont s'intensifier. Il est primordial de prévoir un moyen de transport pour rejoindre ce nouvel hôpital.

Au vu de ces résultats, une réflexion doit être menée afin de permettre une mobilité plus inclusive des personnes. Cela concerne plus particulièrement l'accès à l'emploi et l'accès aux soins. Les futures actions en faveur d'une mobilité plus durable doivent prendre en compte la mobilité inclusive.

De plus, depuis le 1er janvier 2017, le Comm'bus connaît un nouveau fonctionnement. Il dessert tout le territoire mais avec un système de semaine paire et impaire. Ainsi pour permettre plus de mobilité, il faut le compléter. L'étude de mobilité faite par le cabinet Mobhilis avait mis en avant le potentiel d'un service de transport solidaire.

Ainsi une des questions de ce questionnaire était : "Si un service de transport solidaire existait sur le territoire est-ce que vous l'utiliserez ?"

Figure N° 77 : A la question - Utiliseriez-vous un service de transport solidaire ?



Les résultats de cette question doivent être nuancés car les personnes qui ont répondu ne connaissent pas forcément le principe d'un transport solidaire. Une phrase explicative accompagnait la question.

79% des personnes en situation de précarité interrogées utiliseraient le service s'il existait. La moyenne d'âge des répondants pour les personnes en situation de précarité et leurs besoins de mobilité peut expliquer ce chiffre.

71% des personnes en situation de handicap ne souhaiteraient pas l'utiliser. Une seconde question demandait les raisons de ce refus. La majorité des personnes qui ont répondu "non" souhaitent conserver une autonomie et n'ont pas confiance pour être conduit par des personnes inconnues.

Les personnes âgées sont plus mitigées. Trois grandes raisons sont exposés pour les personnes qui ont répondu "non" :

- Quelqu'un de la famille s'occupe déjà de ces trajets
- Trop âgés, pas capable de se déplacer
- Encore autonome et possédant une voiture

La mise en place d'un service de transport solidaire doit s'accompagner d'une communication pour rassurer les personnes sur ce nouveau dispositif. L'objectif est de leur offrir plus d'autonomie aux personnes qui ont des difficultés pour se déplacer (permanentes ou temporaires à se déplacer).

L'année 2017 a permis de construire ce service grâce à un groupe de travail composé du Centre Socioculturel de Thouars, du Centre Socioculturel de Saint-Varent, la MSA, le Département et la Communauté de Communes du Thouarsais. Le lancement du service s'est effectué le 1er février 2018. Le service de transport solidaire a été construit pour permettre d'effectuer des trajets en dehors du territoire (30kms autour pour les

Communes limitrophes, pas de limite géographique pour les rendez-vous médicaux). La gestion est confiée au Centre Socioculturel du Thouarsais.

I/ C) Les modes actifs

Les innovations concernent aussi les modes actifs. L'utilisation des vélos à assistance électrique se s'est largement développée ces dernières années, ce qui permet le rallongement des distances parcourues à vélo.

Une nouvelle forme de vélo en libre-service est en train d'émerger : le free floating.

Le free floating est en train de se développer dans les agglomérations. Des entreprises privées mettent à disposition dans les villes des vélos en libre-service sans station aménagée. Ainsi l'utilisateur géolocalise sur l'application où est le vélo le plus proche, le déverrouille avec son téléphone et le dépose n'importe où à la fin de son utilisation.

Ce dispositif a commencé à Paris et se diffuse dans les villes Françaises. Ce service pourrait se développer à Thouars dans certains lieux stratégiques. Cela permettrait aux personnes qui sont obligées de venir à Thouars en voiture de déposer leur voiture pour faire le reste à vélo. De plus, ces services sont proposés par des entreprises ce qui inclut aucune prise en charge financière de la part des collectivités.

Actuellement, beaucoup d'acteurs économiques essaient de se développer dans les villes. Il est intéressant de se tenir en veille face à ces services et de les solliciter en amont afin de connaître leur stratégie de développement sur un territoire plus rural dans l'avenir.

Comme vu dans la partie sur les modes actifs, ces différents enjeux seront développés dans le plan vélo élaboré en 2018.

I/ D) Le développement de la voiture partagée

L'objectif de la voiture partagée est d'avoir à termes moins de déplacements et moins de voitures. C'est donc un élément à prendre en compte pour une mobilité plus durable. Cela peut passer par le covoiturage ou l'autopartage.

I/ D) 1. Le covoiturage dynamique

En ce qui concerne le covoiturage classique, une partie du schéma se concentre déjà sur son développement. Cependant il existe aussi l'émergence du covoiturage dynamique ou du covoiturage avec des lignes prédéfinies. Cela peut se développer grâce à une application où les conducteurs se géolocalisent ou par des panneaux d'affichage au bord de la route qui indiquent qu'une personne souhaite un covoiturage. Comme pour les vélos en free floating, ces innovations concernent pour l'instant les agglomérations mais il est

intéressant de rester en veille afin de constater de leurs évolutions et de réfléchir à une appropriation en milieu rural.

1/D) 2. L'autopartage

En ce qui concerne l'autopartage, plusieurs systèmes existent.

D'abord il existe l'autopartage entre particuliers ou entre les entreprises. Plusieurs particuliers décident d'acheter une voiture en commun afin de l'utiliser à tour de rôle. Cela permet de partager les dépenses, ne pas posséder de voiture personnelle sous utilisée et d'un point de vue plus large de limiter le nombre de voiture. Cette solution peut s'étudier plus particulièrement dans l'achat d'une seconde voiture ou pour des personnes qui se déplacent occasionnellement en voiture. La collectivité n'a pas de moyens d'actions sur cette pratique à part la promotion de cette démarche.

De plus, certains sites internet permettent une autre forme d'autopartage de sa voiture en la louant à des particuliers (exemple : Ouicar, Koolicar, Drivy,...).

L'autopartage entre entreprises est le fait de mutualiser plusieurs flottes de véhicules. Cela est pertinent notamment à l'échelle d'une zone d'activité grâce à la proximité des entreprises. Ce dispositif est intéressant d'un point de vue écologique et économique pour l'entreprise. Les véhicules ne sont pas sous-utilisés et ce système impose une gestion raisonnée de la voiture. Cette forme d'autopartage sera abordée avec les entreprises pendant les plans de mobilité quand son application est possible.

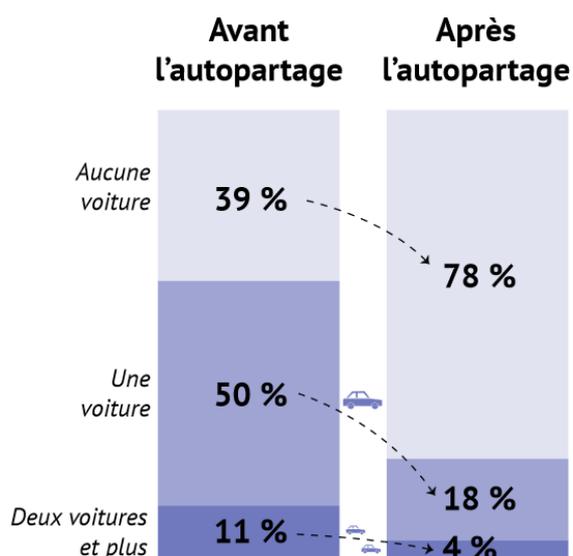
Ensuite, il existe deux autres formes d'autopartage quand celui-ci est organisée par un acteur public : l'autopartage en "boucle" ou en "trace direct".

L'autopartage implique que la personne doit ramener la voiture dans la station où elle l'a prise. Alors qu'avec l'autopartage en trace directe le véhicule peut être déposé dans une station différente que celle de départ. Le second système offre plus de liberté à l'utilisateur mais cette solution est aussi plus coûteuse en fonctionnement pour l'acteur en charge de la gestion.

Actuellement la majorité des services d'autopartage ont un système en boucle. Ces deux systèmes sont installés dans les grandes agglomérations.

Comme le montre le schéma ci-dessous, l'autopartage permet à certains habitants de se passer de voiture individuelle et donc c'est un élément majeur dans les politiques de mobilité durable.

Figure N°78 : Nombre de voitures suite à l'usage de l'autopartage



Source : enquête nationale sur l'autopartage de 2012

Cependant, pour l'instant ces systèmes ne sont pas rentables et ont du mal à se développer. Le coût d'investissement et de fonctionnement est conséquent. Implanter un système traditionnel d'autopartage en milieu rural pour l'instant n'est pas envisageable mais des expérimentations sont possibles.

L'une des expérimentations possibles sur un territoire rural, incluant un coût d'investissement négligeable par rapport à un réel service d'autopartage, est l'utilisation de la flotte interne de la collectivité. Des sites internet proposent des logiciels de gestion de flotte des véhicules avec un module permettant d'ouvrir la réservation à des particuliers (exemple : www.openfleet.com). Au vu du nombre d'utilisateurs restreint au début la gestion peut s'envisager en interne. La réservation des voitures peut être contrainte par des horaires précises (exemple : les week-ends ou pendant les heures creuses des services) ou accessible sans limite horaire en fonction de la disponibilité des voitures. Le département de l'Orne s'est lancé dans cette expérimentation d'autopartage avec la plateforme CLEM ("Partenaire des collectivités en territoire périurbain et rural, nous opérons sur des communes de 2500 habitants mais aussi sur des territoires beaucoup plus vastes. Pour une mobilité innovante, écologique et économique dans les territoires péri-urbains et ruraux"). Le potentiel et la faisabilité de cette expérimentation pourraient être étudiés notamment par rapport aux assurances.

Les objectifs à cette expérimentation sont multiples :

- Tester sur une période donnée le potentiel de l'autopartage sur le territoire à moindre coût.

- Développer une nouvelle forme de mobilité plus durable, voir permettre peut-être à certains habitants de se passer d'une deuxième voiture.

-Peut-être rendre le service payant ce qui permet d'avoir un petit retour sur investissement de la flotte de véhicules.

Les orientations pour les nouvelles formes de nouvelles mobilités

La mobilité est en source de nombreuses innovations notamment dans le but de la rendre plus écologique. Il est important de rester en veille face à ces nouvelles formes de mobilités afin de calculer le potentiel de chaque pour faire des expérimentations.

Ainsi deux orientations se dégagent :

1- Développer de nouvelles formes de mobilités durables sur le territoire

2- Favoriser une mobilité plus incluse grâce à ces innovations

II/ Le programme d'actions

Fiche N°6.1 : Favoriser les véhicules moins polluants

Fiche N°6.2 : Mise en place et pérennisation d'un transport solidaire à l'échelle de l'intercommunalité

Fiche N°6.3 : Sensibiliser les chauffeurs bénévoles du transport solidaire au transport de personnes en situation de handicap

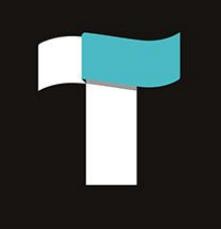
Fiche N°6.4 : Intégrer les nouvelles mobilités électriques (hors voiture électrique)

Fiche N°6.5 : Assurer une veille des nouvelles mobilités

Fiche N°6.6 : Réflexion d'un projet général pour développer la non mobilité des personnes en favorisant la proximité des services

Fiche N°6.7 : Expérimentation de l'autopartage avec la flotte interne de la Communauté de Communes du Thouarsais

Fiche N°6.8 : Mettre en place un appel à projet auprès des institutions du territoire sur la mobilité durable ou incluse



Fiche N°6.1 : Favoriser les véhicules moins polluants

Constat : La voiture est le mode de transport le plus utilisé. Elle est nécessaire à la mobilité des habitants, surtout en milieu rural, mais ce moyen de transport est aussi très polluant. Ainsi, il est possible de réduire ces effets en développant l'usage des voitures moins polluantes,

Objectif stratégique : Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions atmosphériques de la voiture

Objectif opérationnel : Favoriser le développement des voitures dit « propres »

Description de l'action : Deux carburants alternatifs se dessinent pour l'instant : l'électromobilité et le GNV/BioGNV.
-Pour l'électromobilité : les actions de la Communauté de Communes doivent s'axer sur la communication et la sensibilisation pour son développement. De plus, la collectivité a aussi un rôle en termes d'exemplarité en renouvellement leur flotte interne avec des véhicules dit « propres ».
-Pour le GNV : la Communauté de Communes est en train de calculer le potentiel d'une station sur le territoire grâce à une convention avec GRDF. Selon les résultats de cette étude, une station pourrait être envisagée.

Modalités opérationnelles :

- GNV : Mettre en place l'étude pour calculer le potentiel d'une station GNV sur le territoire avec GRDF. Selon les résultats de l'étude, choisir de développer ou non le GNV sur le territoire.
- L'électromobilité : Installation de la borne de recharge rapide Place Lavault
- Actions de communication et de sensibilisation grand public (guide mobilité destiné aux habitants,; animations,...)
- Continuer à intégrer les voitures moins polluantes dans les choix de renouvellement de la flotte interne de la CCT

Public : -Grand public
-Entreprises
-Collectivités

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Séolis
-GRDF
-Services techniques de la Communauté de Communes du Thouarsais pour le renouvellement de la flotte interne

Enveloppe financière prévisionnelle :

- 32 000 euros (mettre le chiffre exact) pour l'installation de la borne de recharge rapide
- Etude GNV : Animation interne

Calendrier :

- Premier semestre 2018 : Installation de la borne de recharge rapide
- 2018 : Convention avec GRDF pour l'étude du potentiel GNV
- Temps long : Continuer la communication sur ces solutions

Indicateurs d'activités :

- Nombre d'utilisateur des bornes de recharge
- Résultats de l'étude sur le GNV
- Nombre de véhicules dits « propres » dans la flotte interne



Fiche N°6.2 : Mise en place et pérennisation d'un transport solidaire à l'échelle de l'intercommunalité

Constat : Actuellement sur le territoire, de nombreuses personnes connaissent des difficultés à se déplacer. En milieu rural, la situation peut vite isoler les personnes. Ainsi le transport solidaire peut permettre de faciliter certains trajets. Ce type de service fonctionne dans les territoires voisins (ex : Airvault et Doué-la-Fontaine)

Objectif stratégique : Rendre la mobilité plus inclusive

Objectif opérationnel : Développer un service de transport solidaire sur le territoire

Description de l'action : Un groupe de travail a travaillé à la mise en œuvre du transport solidaire sur le territoire. Des bénévoles donnent un peu de leur temps pour emmener des personnes qui ont des difficultés à se déplacer à un rendez-vous. Le lancement a eu lieu en février 2018. La gestion du service a été confiée au Centre Socioculturel du Thouarsais. Il est important de « recruter » des bénévoles pour le pérenniser le service.

Modalités opérationnelles :

- Un groupe de travail a travaillé sur le fonctionnement du service. Son lancement a eu lieu le 1^{er} février 2018.
- Mise en place de la communication et des permanences
- Un entretien mensuel avec le CSC pour suivre et ajuster le service
- Une première évaluation du service trois mois après le lancement
- Présentation des premiers résultats, notamment auprès des taxis du territoire
- Evaluation annuelle

Public : Personne ayant des difficultés à se déplacer (temporairement ou permanentes)

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Centre socioculturel du Thouarsais
- Centre Socioculturel du Saint Varentais
- MSA
- Département des Deux-Sèvres

Enveloppe financière prévisionnelle :

- 2018 : 23 000 euros
- Les années suivantes : Entre 21 5000 euros et 22 380 euros

Calendrier : - 1^{er} février 2018 : Lancement du service

- Mai 2018 : première évaluation
- Novembre : évaluation annuelle
- Long terme : communication et pérennisation du service

Indicateurs d'activités : -Nombre de bénéficiaires
-Nombre de bénévoles
-Nombre de trajets effectués



Fiche N°6.3 : Sensibiliser les chauffeurs bénévoles du transport solidaire au transport de personnes en situation de handicap

Constat : Le transport solidaire est mis en place depuis le 1^{er} février 2018. Ainsi des premiers trajets ont été effectués. Cependant pour développer ce service, notamment auprès des personnes en situation de handicap, les bénévoles doivent être accompagnés.

Objectif stratégique : Développer une mobilité plus inclusive pour les personnes en situation de handicap

Objectif opérationnel : Permettre aux personnes en situation de handicap d'utiliser le service de transport solidaire

Description de l'action : Pour que les chauffeurs bénévoles soient plus à l'aise de conduire une personne en situation de handicap, il est important de l'accompagner dans cette démarche. Pour les chauffeurs qui le souhaitent une sensibilisation aux différents handicaps peut leur être proposée.

Modalités opérationnelles :

- Recenser les types de handicap inscrits au transport solidaire
- Recenser les bénévoles intéressés
- Mettre en place une session de sensibilisation des bénévoles avec des associations
- Evaluation de la sensibilisation pour une éventuelle reconduction
- Organiser une rencontre entre les bénévoles et les bénéficiaires en situation de handicap

Public :

- Les chauffeurs bénévoles du transport solidaire
- Les bénéficiaires en situation de handicap

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais (mobilité durable et accessibilité)

Partenaires associés : - Centre socioculturel du Thouarsais
- Associations de personnes en situation de handicap

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier : Sur le long terme car il faut attendre que le service de transport solidaire se développe et actualiser cette action.

- Premier semestre 2019: recenser les types de handicap et les bénévoles intéressés
- 2eme semestre 2019 : mise en place d'une session de sensibilisation
- 2eme semestre 2020 : Evaluation
- 2021 : Reconduction selon l'évaluation

Indicateurs d'activités : -Nombre de bénévoles sensibilisés
-Nombre de personnes en situation de handicap bénéficiaires



Fiche N°6.4 : Intégrer les nouvelles mobilités électriques (hors voiture électrique)

Constat : Actuellement de nouvelles formes de mobilité émergent. Cela concerne les avancées technologiques autour des modes fonctionnant à l'électricité. Ainsi, le vélo, électrique ou en free floating, la trottinette électrique, le gyropode, la gyroroue, le hoverboard se développent notamment auprès des jeunes. Il est important de prendre en compte ces nouvelles mobilités dans l'élaboration du plan vélo.

Objectif stratégique : Accompagner le développement de ces modes

Objectif opérationnel : Proposer de nouveaux modes de transports

Description de l'action :

-Pour le vélo : Le plan vélo va permettre de planifier la politique vélo de la Communauté de Communes sur le long terme. Cela va concerner les aménagements cyclables, mais aussi les services et les actions qui peuvent être mises en place pour favoriser la pratique du vélo. Il est donc important de prendre en compte le free floating concernant le vélo dès l'élaboration de la politique vélo.

-Pour les autres modèles électriques : une réflexion peut être menée pour accompagner leur développement, notamment auprès des publics cibles (les jeunes et les touristes).

Modalités opérationnelles :

- Analyser les retours d'expériences et les usages possibles
- Pour le free floating : contacter un opérateur pour savoir ce qui peut être fait sur le territoire
- Pour les nouveaux modes : concertation avec les acteurs du tourisme pour évaluer les possibilités de développement (un projet mutualisé entre le tourisme et la cible du public plus jeune).
- Rester en veille par rapport aux nouveaux services émergents pendant l'élaboration du plan vélo

Public : Plus pour les jeunes ou les touristes

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les opérateurs de free floating
-Les acteurs du tourisme

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Possibilité de budget d'investissement selon la concertation

Calendrier : -2018 : élaboration du plan vélo

-2020 : Concertation avec les acteurs du tourisme

Indicateurs d'activités : -Intégration des nouvelles mobilités dans le plan vélo



Fiche N°6.5 : Assurer une veille des nouvelles mobilités

Constat : Les nouvelles formes de mobilités et les innovations qui permettent une mobilité plus durable se développent. Pour l'instant, la majeure partie d'entre eux se concentrent dans les agglomérations. Ces innovations et ces nouveaux services doivent être suivis pour savoir si ils sont applicables sur le territoire.

Objectif stratégique : Développer la mobilité durable

Objectif opérationnel : Se renseigner sur les innovations possibles

Description de l'action : Un travail de veille doit être effectué pour connaître les nouvelles formes de mobilités qui se développent. Selon ces nouvelles opportunités, une expérimentation pourra être décidée sur le territoire.

Modalités opérationnelles :

- Rester en veille par rapport aux nouvelles mobilités : participation aux réseaux régionaux et nationaux, aux journées de retour d'expériences (journées nationale de la Mobilité,...), abonnement à des publications expertes dans la mobilité,...
- Analyser le potentiel de ces nouveaux services pour savoir s'ils sont adaptables à notre territoire
- Selon les résultats, proposer de mettre en place une expérimentation

Public : - Tous les acteurs selon les services

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -ADEME
-Le Cler
-Les différents acteurs de la mobilité

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Frais de déplacements et d'inscription pour les journées d'informations
- Abonnement : 350 euros par an
- Animation interne

Calendrier : - Long terme

Indicateurs d'activités : -Participation au réseau
-Participation à des journées d'informations



Fiche N°6.6 : Réflexion d'un projet général pour développer la non mobilité des personnes en favorisant la proximité des services

Constat : La non mobilité doit se développer pour les entreprises du territoire mais il est aussi possible de permettre aux habitants de moins se déplacer. En favorisant la proximité des services, cela permettra aux habitants de pouvoir accéder à des services (ex : réseau lecture,...) mais aussi de participer à la valorisation des produits locaux auprès de la population. Cela permettra aussi de développer du lien social dans les Communes rurales

Objectif stratégique : Développer la non mobilité pour les habitants

Objectif opérationnel : Favoriser la proximité des services

Description de l'action : L'intérêt est de développer un projet global entre différents services pour favoriser la proximité des services. Le service mobilité durable est concerné par ce projet transversal car il permettra d'éviter de nombreux trajets. De plus, la proximité est une des réponse pour une mobilité plus inclusive des personnes.

Modalités opérationnelles :

- Travail auprès des producteurs pour développer les circuits courts
- Recenser les services pouvant « aller à la rencontre » des habitants
- Identifier les partenaires institutionnels (ex: autres services de la Communauté de Communes du Thouarsais, des Communes,...), les acteurs locaux (ex: commerces, producteurs locaux,...)
- Mettre en place un groupe de travail avec tous les acteurs
- Identifier les besoins, les attentes de la population
- Identifier les moyens logistiques à mettre en œuvre
- Mettre en place des services de proximité

Public : Grand public

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais (mobilité durable et accessibilité)

Partenaires associés : -Les acteurs locaux
-Services institutionnels
-Les Communes

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier :

- Second semestre 2018 et premier semestre 2019 : Réflexion auprès des producteurs pour développer les circuits courts
- Second semestre 2019 et 2020 : Elaboration du service
- 2021 : Mise en place et lancement du service
- Long terme : Communication et évaluation

Indicateurs d'activités :

- Nombre de services de proximité mis en place
- Nombre de bénéficiaires



Fiche N°6.7 : Expérimentation de l'autopartage avec la flotte interne de la Communauté de Communes du Thouarsais

Constat : L'autopartage peut permettre aux utilisateurs de se passer d'une voiture. Cependant les systèmes actuels sont très coûteux et se concentrent dans les métropoles ou les agglomérations.

Objectif stratégique : Réduire le nombre de voitures

Objectif opérationnel : Développer l'autopartage pour les habitants

Description de l'action : Afin d'éviter des coûts d'investissement très importants (ce qui empêcherait l'expérimentation), une expérimentation d'un service d'autopartage serait possible avec les véhicules de service de la Communauté de Communes du Thouarsais. Cette expérimentation pourrait concerner les temps où les véhicules ne sont pas utilisés (le soir, les week-end,...).

Modalités opérationnelles :

- Chercher des retours d'expériences
- Rencontrer les assureurs pour savoir la faisabilité du projet
- Si cela est possible, constitué un groupe de travail qui élabore le fonctionnement et les règles du service
- Lancer le service et communiquer dessus
- Evaluer cette expérimentation après 1 ou 2 ans d'expérimentation

Public : Habitants «du « Grand Thouars »

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les assurances
- Les services technique de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Pour la communication :
- Pour les assurances :
- Pour la gestion du service :
- Animation interne

Calendrier :

- 2021 : Début de la réflexion

Indicateurs d'activités : -Nombre de véhicules mis en autopartage
-Nombre d'utilisateurs
-Nombre de trajets effectués



Fiche N°6.8 : Mettre en place un appel à projet auprès des institutions du territoire sur la mobilité durable ou incluse

Constat : Les projets concernant le développement de la mobilité durable ne doivent pas être assurés que par la Communauté de Communes. Certains acteurs du territoire peuvent avoir des projets qui permettent le développement de l'usage des mobilités durables, mais pas ressources techniques et/ou financières pour les mettre en place.

Objectif stratégique : Développer de nouveaux projets concernant la mobilité durable

Objectif opérationnel : Accompagner les acteurs du territoire dans leurs projets

Description de l'action : Pour aider les acteurs locaux à développer leurs projets, la Communauté de Communes du Thouarsais peut lancer un appel à projet chaque année pour les accompagner techniquement et financièrement. L'accompagnement serait principalement technique pour l'élaboration du projet.

Modalités opérationnelles :

- Elaborer les modalités de l'appel à projet
- Diffuser auprès des partenaires locaux du territoire
- Sélectionner le projet
- Accompagnement technique du projet
- Selon le projet l'accompagnement pourrait être financier pour le lancement du projet

Public : Les acteurs locaux

Porteur / Pilote : -Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés :

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Enveloppe financière de la subvention : 2500 euros /an
- Animation interne

Calendrier : Chaque année à partir de 2020

Indicateurs d'activités : Nombre de projets accompagnés.

Schéma directeur des mobilités durables



**Enjeu 7 - Promouvoir les modes alternatifs
grâce à un travail de sensibilisation et
communication**

Pour inciter les habitants et les acteurs du territoire aux changements de comportement afin d'adopter une mobilité plus durable les aménagements seuls ne suffisent pas. La communication et la sensibilisation sont deux éléments clés pour permettre une évolution des pratiques et une appropriation des aménagements qui seront réalisés.

La communication sert à informer sur les différentes infrastructures et les services disponibles sur le territoire. De trop nombreuses fois des services de transport ne sont pas utilisés car ils sont méconnus du grand public.

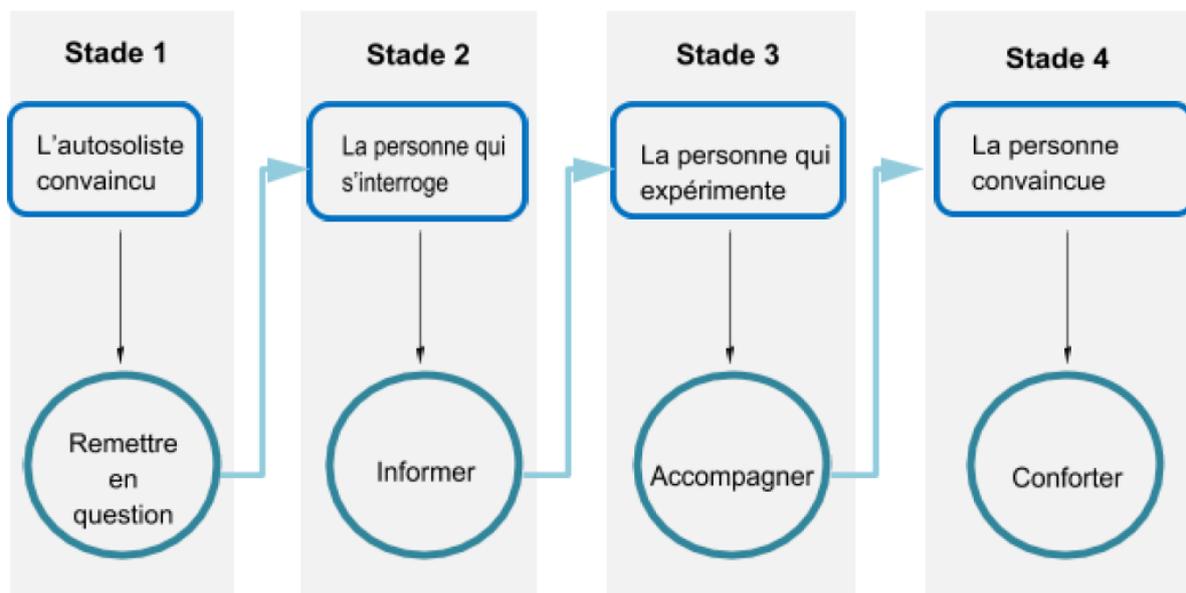
La sensibilisation permet de faire prendre conscience des enjeux et des avantages de ces modes alternatifs mais aussi que des changements simples sont possibles.

I/ La nécessité d'actions de communication et de sensibilisation diverses et ciblées

I/ A) Les mécanismes du changement de comportement

Le changement de comportement d'une personne passe par un processus décomposé en quatre phases. Le schéma ci-dessous expose les différents stades des changements de comportement. Selon les thématiques, chaque personne se situe dans un certain stade et donc l'accompagnement ou les actions pour la conforter dans ses choix ne sont pas les mêmes.

Figure N°79 : Les différents stades du changement de comportement



Il est important de programmer des actions diverses et de faire attention à reprendre les quatre stades afin d'inciter les différentes personnes.

De plus, les publics concernés par la stratégie de communication et de sensibilisation sont multiples : les habitants, les associations, les acteurs économiques et les agents de la collectivité. Les informations et les actions doivent être ciblées afin d'être le plus adaptées et pertinentes possibles (ex: enfants, personnes en situation de précarité, actifs,...).

Selon les projets et le public ciblé, la communication et la sensibilisation peuvent se présenter sous différentes formes : campagne d'affichage, flyer, défi, réunions d'information, articles de presse.

Ainsi, il est important d'avoir une stratégie de communication et de sensibilisation diverse et ciblée pour que chaque public soit touché. Les différentes phases du processus de changement de comportement n'impliquent pas les mêmes attentes et les mêmes besoins. Il est important d'identifier dans quelle phase est le public ciblé et d'adapter la stratégie de communication et de sensibilisation en fonction. L'action est plus pertinente et correspond réellement au besoin de la personne ciblée.

I/ B) Les actions de communication et de sensibilisation existantes

Actuellement la Communauté de Communes du Thouarsais utilise plusieurs outils de communication et de sensibilisation comme les salons, le défi mobilité, les plaquettes de communication, internet, ... pour informer les habitants. Tous ces outils ont des objectifs propres.

I/ B) 1. Le défi mobilité

Par exemple, le défi mobilité permet de toucher des personnes de phases différentes. En 2017, la première édition du défi mobilité a été mise en place sur le territoire. Le défi mobilité, comme le défi zéro déchet, est une extension du défi FAEP (Famille à Energie positive) qui est en place sur le territoire depuis sept ans. Ainsi en 2017, la Communauté de Communes proposait à ses habitants trois défis : le défi famille à énergie positive, le défi zéro déchet et le défi mobilité.

Cette première année du défi mobilité a permis de communiquer sur les différents modes de déplacement du territoire et de sensibiliser les participants. Il a duré quatre mois (de début mai à fin août) et a permis à 9 familles de tester de nouvelles mobilités. Plusieurs outils avaient été mis en place :

-Un kit de départ pour chaque participant composé :

- ◆ Des plaquettes d'informations sur les modes de déplacement plus durables disponibles sur le territoire.

- ◆ D'un guide des déplacements plus durables avec des conseils pratiques.
- ◆ D'un carnet de suivi pour suivre les consommations de carburant de chaque voiture.
- ◆ De la documentation sur les enjeux d'adopter une mobilité plus durable.

Ce kit est composé de manière à répondre à plusieurs publics. Ainsi la documentation sur les enjeux permet de remettre en question les personnes qui sont dans la première phase. Alors que les fiches d'informations des modes de transport possibles sur le territoire permettent d'informer la personne qui est déjà dans la phase du questionnement.

-Une mise à disposition d'un vélo à assistance électrique pendant trois semaines dans chaque famille participante. Cette mise à disposition permet l'accompagnement dans l'expérimentation. Ainsi une personne qui est déjà dans cette phase pourra décider plus facilement, grâce à cette expérimentation d'adopter ce mode de transport au quotidien. De plus, le coût d'un vélo à assistance électrique étant élevé, il est important pour les familles de pouvoir le tester avant de savoir si elles souhaitent en acquérir un.

-Le prêt d'un podomètre pendant toute la durée du défi afin que le participant puisse prendre conscience de sa mobilité et de son évolution.

-6 tickets comm'bus. Comme pour le vélo à assistance électrique, il est important de pouvoir permettre aux habitants de tester ces modes de transport.

-Une formation éco conduite pour apprendre ou faire un rappel sur les bonnes pratiques au volant pour moins consommer.

Si une personne est déjà dans la dernière phase du changement de comportement, faire le défi peut lui permettre de conforter ces idées et de ne pas faire de « rechute ».

Suite à ce défi, un bilan a été réalisé grâce à un questionnaire. Plusieurs familles ont exprimé avoir compris l'importance de changer leurs modes de déplacement et que certains changements étaient possibles.

Le prêt du podomètre a notamment permis à certains participants de prendre conscience de leur sédentarité. Or l'OMS recommande au minimum 10 000 pas par jour pour être en bonne santé.

Le test du vélo à assistance électrique a convaincu les participants qui ont apprécié cette expérience. Deux familles réfléchissent à en acheter ou à en louer un pour leurs déplacements quotidiens à la suite du défi.

Les retours du défi sont aussi positifs en ce qui concerne la formation éco-conduite. Pendant tout le défi, les participants pouvaient suivre les consommations de carburant de leur voiture.

Dans un territoire à dominante rurale et au vu des résultats de cette année, le défi mobilité est un très bon outil de sensibilisation et de communication. Cela permet aux participants de s'interroger sur leurs déplacements et d'en tester des plus durables.

Au vu de ces résultats il a été décidé de poursuivre cette action sur l'année 2018. Le lancement a eu lieu le vendredi 2 mars. Dix sept familles ont décidé de s'engager dans le défi mobilité.

Cependant, il peut être compliqué de motiver des familles à participer au défi mobilité particulièrement en milieu rural. Il est important de développer une stratégie de communication pour le "recrutement" de nouvelles familles chaque afin de faire perdurer le défi mobilité. C'est ce qui a été réalisé pour la deuxième édition, en 2018. La communication sur la soirée de lancement a été faite début janvier afin d'avoir un temps de diffusion suffisant. Des partenaires locaux ont été rencontrés afin de leur expliquer le défi pour qu'ils en parlent à leurs réseaux. Un point presse a été réalisé afin d'annoncer la réunion de lancement. De plus, le mailing des agents de la CCT et des anciens participants a été effectué.

I/B) 2. Les actions grands publics

Une autre forme de communication passe par la présence des agents de la Communauté de Communes du Thouarsais sur des salons et des événements ponctuels ou réguliers. Cette stratégie permet de toucher un public plus large. En 2017, le service T'vélos, le Comm'bus et les enjeux d'une mobilité plus durable avaient été présentés au salon des créatives. Cela avait permis d'informer environ 120 personnes le dimanche par exemple. Les salons permettent de sensibiliser et d'informer un large public, qu'il est difficile de rencontrer autrement. De plus, la Communauté de Communes du Thouarsais s'est associée à un événement local : la randonnée des vendanges. Cela a permis de rencontrer des habitants dans un cadre moins formel pour leur parler de services disponibles sur le territoire. Ce type d'actions est à développer.

En ce qui concerne la mobilité deux semaines dans l'année permettent de développer des animations pour le grand public : la semaine européenne du développement durable (du 30 mai au 5 juin) et la semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre). Par exemple, en 2017 pendant la semaine européenne du développement durable, un essai de véhicules électriques a pu être organisé à Saint-Varent. Ces deux semaines sont importantes car elles sont un outil ludique pour parler de mobilité et faire découvrir aux habitants les différentes possibilités du territoire.

I/ C) Les différents relais de l'information

I/ C) 1. Les plaquettes de communication

En ce qui concerne la mobilité, il existe principalement trois plaquettes de communication relayant les services : T'vélos, Comm'bus et T'Solid'R.

Comme le montre la figure n°80, les trois plaquettes de communication ont le même format et reprennent la couleur bleue. De plus, une cohérence avec le T du territoire et de transport est reprise pour le nom des services T'vélos et T'Solid'R. Cette uniformité permet une identification des services de transports du territoire par les habitants.

Figure N°80 : trois plaquettes de communication des services de mobilité de la Communauté de Communes du Thouarsais



En plus de ces plaquettes, l'affichage urbain permet de communiquer plus largement sur des services permanents ou des événements ponctuels. Cela peut passer par des affiches, les panneaux lumineux dans la ville de Thouars ou encore des bâches le long des routes ou en entrée de ville. La mutualisation d'une bâche (sans indication de date) entre plusieurs services pourraient être possibles pour communiquer (par exemple pour la semaine européenne du développement durable).

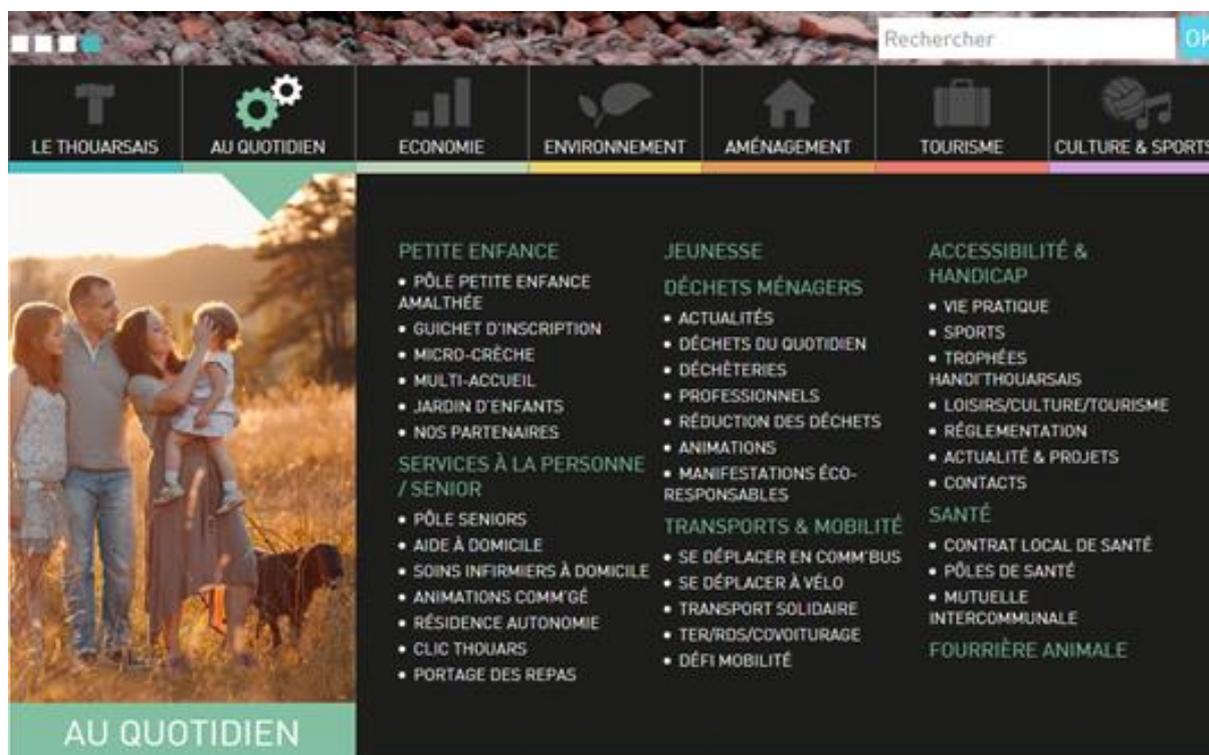
I/C) 2. La presse

Actuellement, la presse papier et la radio sont sollicitées pour communiquer sur nos actions. Ces outils sont essentiels pour informer les habitants. L'installation de la Radio Val d'Or à Thouars devrait permettre de développer un peu plus cette habitude.

I/C) 3. Les relais numériques

Enfin, les relais numériques sont importants. Le nouveau site internet de la Communauté de Communes du Thouarsais permet de communiquer sur ces actions auprès des habitants. La nouvelle rubrique est "Transports et Mobilité" (figure 81) est claire et reprend les principaux services proposés aux habitants.

Figure N°81 : La rubrique "Transports et Mobilité" du nouveau site internet



De plus, un Facebook commun aux différents services sur le développement durable a été lancé cette année : "Thouarsais écocitoyens". Il faut faire connaître cette page afin de communiquer plus efficacement. C'est un relais qui peut intéresser un public plus jeune.

Les orientations de la Communication et de la sensibilisation des habitants

Comme le montre le précédent diagnostic la Communication et la sensibilisation auprès des habitants sont essentiels pour permettre un changement de comportement.

Ainsi trois orientations se dégagent :

- 1- Prendre en compte les différents stades du changement de comportement
- 2- Continuer et développer les actions de communication et de sensibilisation actuelles qui fonctionnent
- 3- Communiquer auprès de tous les acteurs du territoire en développant de nouveaux formats et de nouvelles actions.

II/ Le programme d'actions

Fiche N°7.1 : Perpétuer et développer le défi mobilité

Fiche N°7.2 : Elaborer et diffuser un « guide des déplacements du territoire »

Fiche N°7.3 : Faire du nouveau site internet un réel relais d'information et de sensibilisation pour les transports

Fiche N°7.4 : Utiliser les diverses et nouvelles formes de communication pour promouvoir les mobilités durables

Fiche N°7.5 : Promouvoir une utilisation plus raisonnée de la voiture par des actions ponctuelles et des semaines à thème

Fiche N°7.6 : Mettre en place une stratégie de communication et de sensibilisation auprès des enfants à la pratique d'une mobilité plus durable

Fiche N°7.7 : Développer un service de prévention sur la mobilité auprès des éco-manifestations



Fiche N°7.1 : Perpétuer et développer le défi mobilité

Constat : Le développement de la mobilité durable se fait en partie en faisant prendre conscience aux habitants de l'utilisation abusive de la voiture et des conséquences. Il est possible de tester de nouvelles formes de mobilités avant de les adapter ou non selon ses besoins. Cette période de transition est plus efficace quand les familles sont accompagnées dans cette démarche.

Objectif stratégique : - Réduire l'utilisation de la voiture individuelle des familles

Objectif opérationnel : - Accompagner le changement de comportement

Description de l'action : Le défi mobilité est une extension du défi FAEP. Il permet de suivre des familles volontaires qui ont pour objectif de réduire leurs consommations de carburant en limitant les déplacements en voiture, en adoptant des écogestes au volant ou en utilisant des modes de transports alternatifs. Ces familles volontaires sont suivies pendant quatre mois. Pendant cette période plusieurs outils, équipements ou ateliers leurs sont proposés. Par rapport à la mise à disposition du vélo à assistance électrique le nombre de participants doit être limité à 20 familles.

Modalités opérationnelles :

- Coordonner les trois défis proposés sur le territoire pour une meilleure communication et participation
- Travailler avec le service communication sur le défi pour « trouver » de nouvelles familles.
- Mise en place des outils, équipements ou ateliers d'accompagnement pour faciliter la démarche des familles (ex: mise à disposition d'un VAE, formation éco-conduite, podomètre,...)
- Proposer de nouveaux outils ou ateliers selon les éditions
- Organiser trois temps fort : réunion de lancement, mi-parcours et événement de clôture

Public : Grand public

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Le Cler
- Les deux services de la Communauté de Communes du Thouarsais qui sont en charge des deux autres défis de
-Les différents acteurs du territoire (notamment pour la communication et les ateliers)

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Entre 1 000 euros et 1500 euros par an selon le nombre de participants
- Animation interne

Calendrier : Chaque année

- De novembre à mars : Préparation du défi
- De mars à juin : Animation du défi

Indicateurs d'activités : -Nombre de familles participantes
-Bilan des éditions auprès des familles : les changements de comportement



Fiche N°7.2 : Elaborer et diffuser un « guide des déplacements du territoire »

Constat : La communication peut parfois manquer aux habitants pour choisir un autre moyen de transport que la voiture. Les informations sont multiples et parfois difficiles à trouver. Ainsi la voiture est privilégiée car son utilisation est simplifiée.

Objectif stratégique : Développer l'utilisation des modes alternatifs

Objectif opérationnel : Améliorer l'information sur les services existants

Description de l'action : L'élaboration d'un guide unique regroupant tous les modes de déplacements possibles du territoire va permettre d'informer les habitants. Ce guide portera sur la marche à pied, le covoiturage, les transport en communs (train et RDS), le Comm'bus, Le service T'vélos, le service T'Solid'R. Il permettra aussi de sensibiliser les habitants car une partie du guide expliquera les enjeux et les avantages d'une mobilité plus durable.

Modalités opérationnelles :

- Recensement des différents modes alternatifs à la voiture possibles sur le territoire
- Elaboration d'un guide ludique et clair
- Diffusion du guide :
 - sur site internet de la Communauté de Communes du Thouarsais (possibilité de le télécharger)
 - dans un classeur dans chaque Mairie
 - Impression de quelques exemplaires papiers (environ 100) pour les défis et les salons
- Communication autour du guide

Public : Grand public

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Service communication de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Conception du guide (graphisme) : externaliser ou interne ?
- Impression : 500 euros

Calendrier : -2019 : élaboration du guide

-Fin 2019 et 2020 : Diffusion et communication du guide

-Long terme : Prévoir des mises à jour selon les changements

Indicateurs d'activités : -Nombre de guides téléchargés sur le site internet (possible de le savoir ?)



Fiche N°7.3 : Faire du nouveau site internet un réel relais d'information et de sensibilisation pour les transports

Constat : Avant le nouveau site internet de la Communauté de Communes du Thouarsais les informations sur les modes alternatifs à la voiture n'étaient pas visibles. Trouver une information, nécessitait souvent plusieurs recherches. Le nouveau site internet intègre complètement la mobilité durable et permet d'être un relais numérique.

Objectif stratégique : Développer l'utilisation des modes alternatifs

Objectif opérationnel : Améliorer l'information sur les services existants

Description de l'action : L'élaboration du nouveau site internet permet de regrouper les différents modes de transports possibles sur le territoire. Cela va permettre d'informer les habitants plus facilement. Les pages dédiées portent sur le Comm'bus, les déplacements à vélo, le transport solidaire, le train et le covoiturage, et le défi mobilité. Ce site permet aussi de tenir informé les habitants des projets en cours suite à l'élaboration du schéma directeur des mobilités durables. Son actualisation est primordiale. L'intérêt est de faire du nouveau site internet un réel relais de l'information interactive.

Modalités opérationnelles :

- Mettre à jour régulièrement les différentes rubriques
- Utiliser « l'agenda » et les « actus » pour communiquer sur les actions
- Veiller à rajouter des rubriques si il y a besoin.

Public : Grand public

Porteur / Pilote : - Service communication de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier :

- Début 2018 : Mise en place du site internet
- Mises à jour perpétuelles

Indicateurs d'activités :

- Nombre de vues sur le site selon les rubriques
- Nombre de documents téléchargés



Fiche N°7.4 : Utiliser les diverses et nouvelles formes de communication pour promouvoir les mobilités durables

Constat : Les outils classiques de communication comme la presse ou les flyers sont utiles et nécessaires mais ils ne doivent pas être les seuls relais de l'information. La diversification des moyens de communication est primordiale pour permettre à chacun d'avoir l'information.

Objectif stratégique : Développer les modes alternatifs

Objectif opérationnel : Sensibiliser et communiquer au grand public les modes alternatifs à la voiture individuelle

Description de l'action : La mise en place du nouveau site internet doit permettre une diffusion plus large de l'information. De plus, un Facebook commun sur les différentes thématiques du développement durables doit permettre de toucher un public plus large et une interaction plus importante avec les habitants. Dans l'avenir, il est important de se tenir en veille face aux nouvelles formes ou opportunités de communication afin de mieux les utiliser (ex: spots radio, application,)

Modalités opérationnelles :

- Faire vivre les moyens de communication actuels (presse, site internet, Rendez-vous Thouarsais,...)
- Faire fonctionner les réseaux de partenaires actuels
- Tester de nouvelles opportunités de communication (ex: installation de Radio Val d'Or à Thouars, des bâches pour les événements sur le développement durable, application qui permet aux personnes qui la télécharge de recevoir un sms sur des événements locaux, communications sur les bennes d'ordures ménagères et le Comm'bus)
- Se tenir informer sur les nouveaux systèmes de communication (ex:, réseaux sociaux,...)

Public : Grand public

Porteur / Pilote : - Service communication de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Achat de nouveaux outils (ex: bâches pour la SDD, application,...) :
- Animation interne

Calendrier : Long terme

Indicateurs d'activités : -Nombre de relais utilisés



Fiche N°7.5 : Promouvoir une utilisation plus raisonnée de la voiture par des actions ponctuelles et des semaines à thème

Constat : Les personnes qui connaissent les actions autour de la mobilité durable sont majoritairement déjà sensibilisées sur cette thématique. Il est compliqué de communiquer de manière efficace et ludique auprès du grand public afin de sensibiliser de nouvelles personnes.

Objectif stratégique : Développer les modes alternatifs

Objectif opérationnel : Sensibiliser et communiquer au grand public les modes alternatifs à la voiture individuelle

Description de l'action : Pour communiquer sur nos actions et sensibiliser de nouvelles personnes, il faut participer à des événements grand public, des événements locaux comme cela a été le cas avec la randonnée des vendanges, en octobre 2017. Les semaines à thème permettent de mettre en avant la thématique de la mobilité avec des animations grand public.

Modalités opérationnelles :

- Etre présent aux salons du territoire
- Développer les participations aux événements grand public du territoire (ex: les randonnées):
 - Référencer dans chaque commune l'adjoint qui s'occupe de coordonner les événements.
 - Organiser une réunion pour exposer nos services sur lesquels il faut communiquer
 - Participer à certains événements
- Organiser des ateliers grand public ou ciblés pendant les semaines Européennes (ex: semaine de la mobilité, semaine du développement durable)

Public : Grand public

Partenaires associés : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Porteur / Pilote : - Service communication de la Communauté de Communes du Thouarsais

- les acteurs et les événements locaux

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Semaine du développement durable : environ 500 euros par service
- Autres événements : cela dépend des animations
- Animation interne

Calendrier : Chaque année :

- 30 Mai au 5 Juin : Semaine Européenne du Développement Durable
- 16 au 22 Septembre : Semaine Européenne de la mobilité
- Septembre : Salons locaux
- Tout au long de l'année : événements locaux

Indicateurs d'activités : -Nombre d'événements
-Nombre de personnes sensibilisées



Fiche N°7.6 : Mettre en place une stratégie de communication et de sensibilisation auprès des enfants à la pratique d'une mobilité plus durable

Constat : Actuellement un public qui n'est pas ciblé par les actions de communication et de sensibilisation concernant la mobilité durable est celui des enfants, plus particulièrement les enfants en école primaire. Or, sensibiliser les enfants c'est sensibiliser les citoyens de demain mais aussi en même temps les parents.

Objectif stratégique : Développer la mobilité durable

Objectif opérationnel : Sensibiliser les enfants à la mobilité durable

Description de l'action : Plusieurs actions de communication et sensibilisation peuvent être réalisées auprès des enfants. Une première action est d'ailleurs faite pendant la SDD avec l'atelier jeux de société avec un centre de loisirs. Pour cela il faut travailler avec les structures accueillant des enfants (6-10 ans). Pour les écoles, l'objectif peut être de deux écoles suivis par an avec un réel projet de classe.

Modalités opérationnelles :

Parmi les exemples d'actions il y a :

- Intégrer la mobilité dans les programmes pédagogiques existants
- Organiser des défis ponctuels avec les écoles (ex: venir à l'école sans voiture,...)
- La création d'un réel partenariat avec les écoles pour développer des actions (ex: émile le serpent, l'application Cmabulle,...)
- Partenariat avec le service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais pour une intervention pendant les activités sur le vélo
- La prise en compte rapide de la mobilité durable pendant les interventions sur la sécurité routière

Public : Les enfants (6-10 ans)

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Les structures recevant des enfants (école, centre de loisirs, activités extra-scolaires,...)

- L'USEP
- Service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Achat de petit matériel (jeux de société, mallette ludique,...) : 750 euros

Calendrier : Le long terme : chaque année 2 écoles

A partir de 2021

Indicateurs d'activités : - Nombre d'actions auprès des structures recevant des enfants



Fiche N°7.7 : Développer un service de prévention sur la mobilité auprès des éco-manifestations

Constat : Actuellement le service « Déchets Ménagers » de la Communauté de Communes du Thouarsais propose aux organisateurs d'événements locaux un accompagnement et plusieurs outils pour permettre une meilleure gestion des déchets pendant l'événement. En 2017 une trentaine d'éco-manifestations ont été accompagnées. A ces outils sur les déchets, il est possible de proposer de rajouter des outils pour inciter les personnes à venir à l'événement par des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Objectif stratégique : Développer des modes durables pour venir aux événements locaux

Objectif opérationnel : Accompagner les organisateurs des événements locaux

Description de l'action : Pour inciter les participants à venir autrement il faut faciliter leurs accès, pour cela plusieurs actions sont possibles :

- Mettre à disposition des arceaux temporaires pour pouvoir venir à vélo
- Proposer une plateforme de covoiturage pour créer des équipages (ex: forum gratuit en ligne,...)
- Réserver les places de stationnement les mieux placées aux personnes qui viennent en covoiturage
- Communiquer sur les moyens de transport alternatifs
- Avec les Transport en commun (minibus) ?
- Des réductions aux personnes qui sont venues autrement ?

Modalités opérationnelles :

- Travailler avec le service « Déchets Ménagers » à l'élaboration du kit afin de proposer un kit commun
- Elaborer le kit pour la mobilité (achat de matériel, communication,...)
- Communiquer sur le kit mobilité auprès des manifestations

Public : Les organisateurs des manifestations

Porteur / Pilote : - Service ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Service déchets ménagers de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Achat d'arceaux temporaires : 1 rack de 12 stationnements vélos : 464 euros HT – (possibilité d'une remorque de transport : 3 100 euros HT)
- Si des réductions : prévoir un budget
- Matériel pour le covoiturage :
- Animation interne

Calendrier : Dans un premier temps cela peut juste être de la sensibilisation

- 2020 : Travail avec le service « Déchets Ménagers » et élaboration du kit
- 2021 : Communication et lancement
- A partir de 2022 : action permanente et évaluation pour ajuster le service

Indicateurs d'activités :

- Nombre d'arceaux temporaires achetés et utilisés
- Nombre d'éco-manifestations incluant des actions sur la mobilité