

# Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de  
Communes de l'Île de  
Noirmoutier



# SOMMAIRE

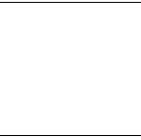
- 1. Préambule** Page 3
- 2. Diagnostic** Page 9
- 3. Élaboration de la stratégie** Page 47
- 4. Plan d'action** Page 52
- 5. Synthèse Plan de communication** Page 99
- 6. Suivi et évaluation** Page 103
- 7. Annexes** Page 106





# 1. Préambule

## 1.1 - Contexte



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

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

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

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

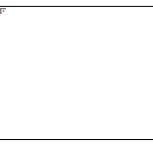
Un accompagnement de ces évolutions par les pouvoirs publics et les collectivités permet d'offrir aux populations un plus large choix de solutions de mobilité, toutes aussi efficaces.

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

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

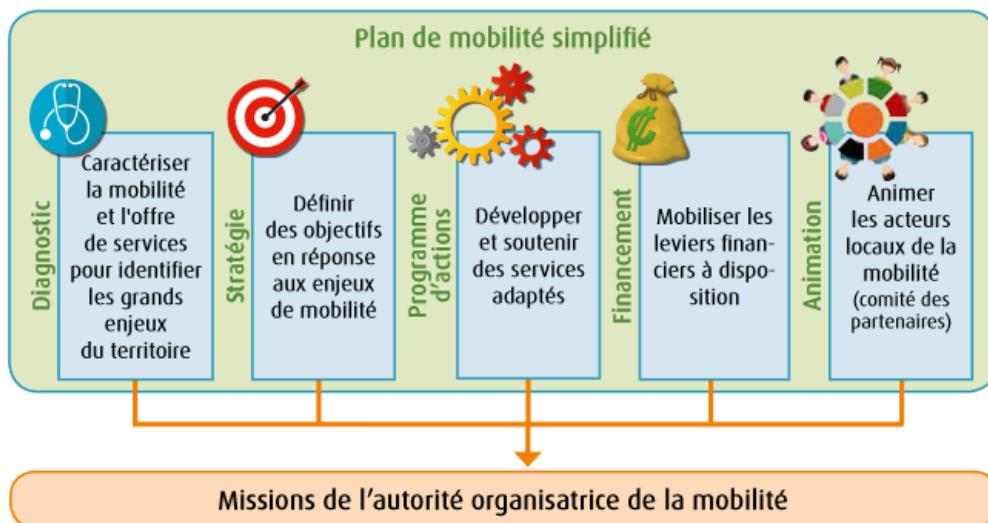


## 1.2 - Définition et enjeux d'un Plan de Mobilité Simplifié

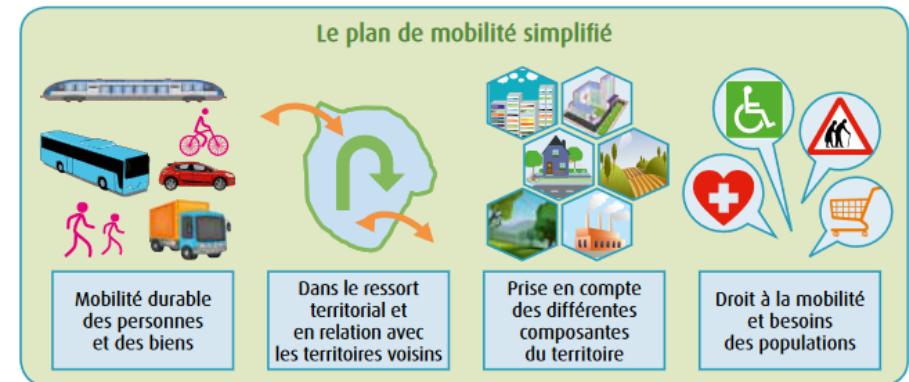


### Qu'est-ce qu'un PDMS ?

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

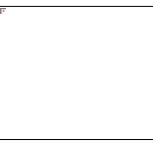


Source : CEREMA, 2021



- Le PDMS se structure en plusieurs étapes :
  - 1) Un **diagnostic** afin de faire l'état de l'organisation et des pratiques de mobilité sur la Communauté de Communes afin d'aboutir à une analyse des forces et faiblesses du territoire et à une compréhension des problèmes rencontrés, de leurs causes et conséquences.
  - 2) L'élaboration d'une **stratégie** permettant de répondre aux enjeux et besoins identifiés dans la phase précédente.
  - 3) Le **plan d'actions** comme feuille de route opérationnelle pour mettre en œuvre la stratégie adoptée afin de répondre aux objectifs de cette dernière. Ce programme d'actions doit être **ambitieux tout en restant réaliste avec une estimation budgétaire** des actions et l'identification des financements possibles, ainsi que des partenaires.
- A chacune de ces étapes, **l'enjeu de co-construction et de concertation** est primordial afin de mobiliser l'ensemble de l'écosystème de la mobilité sur le territoire (acteurs institutionnels, professionnels, associations...) et d'associer les usagers.

## 1.2 - Définition et enjeux d'un Plan de Mobilité Simplifié



### Un PDMS, pour quoi faire ?

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

### Et après ?

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

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

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

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

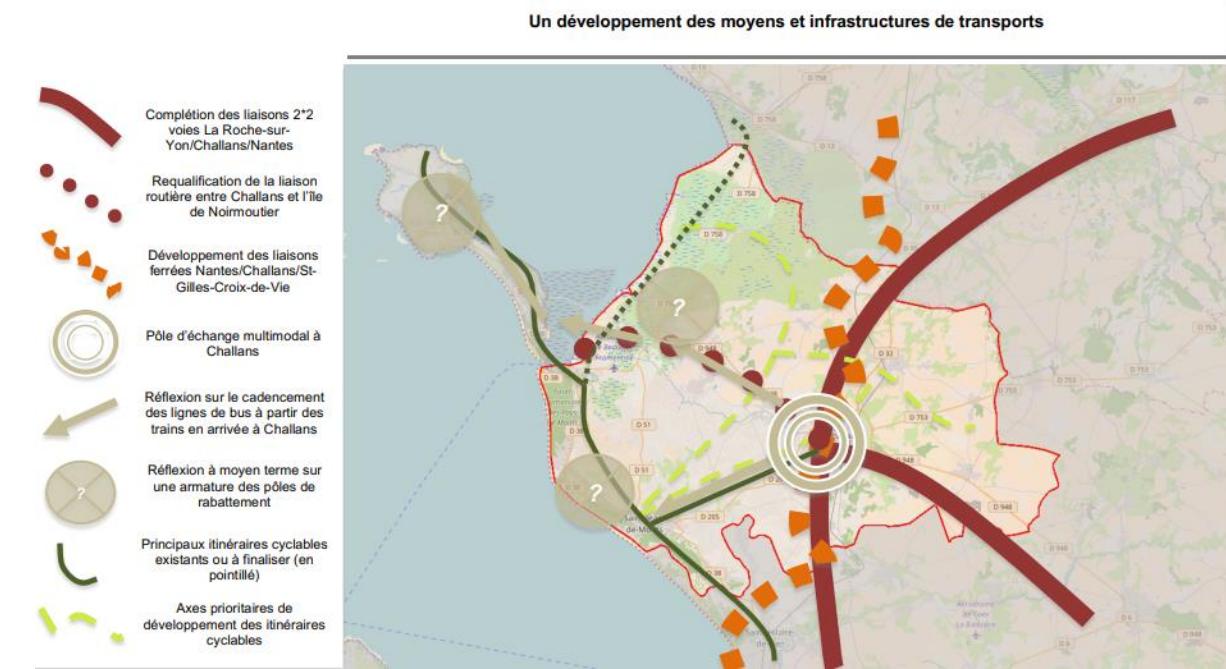
- La création de pôles d'échanges multimodaux sur les communes principales ;
- L'adéquation entre les horaires de bus et de TER ;
- L'extension ou la création de services de transports en commun internes au territoire et entre les deux communautés de communes ;
- La réouverture de haltes ferroviaires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

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

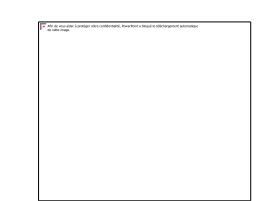
- Le développement du covoitage, par l'identification de nouvelles zones adaptées et en s'appuyant sur la communauté existante *Covoit Patate* et les plateformes de covoitage ;
- Le déploiement de véhicules publics électriques ou aux carburants alternatifs ;
- Le déploiement de bornes IRVE, GNV ou hydrogènes sur le territoire, la volonté de déployer un projet pilote de production et de station d'hydrogène étant également évoqué.

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

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



Source : SCOT Nord Ouest Vendée



## 2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

2.5 - Synthèse du diagnostic



## 2. Diagnostic

**2.1 - Approche méthodologique**

**2.2 - Analyse du territoire**

**2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité**

**2.4 - Analyse de la demande de mobilité**

**2.5 - Synthèse du diagnostic**

## 2.1 - Sources de données

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

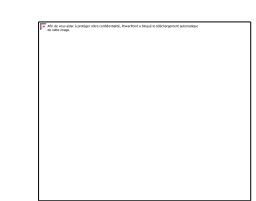
Constituant **un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie de mobilité** cohérente à l'échelle du territoire, cette première phase de diagnostic a été marquée par **différentes rencontres** auprès des élus du territoire. Ces rencontres ont été l'occasion d'**identifier les attentes** et les problématiques de mobilité spécifiques rencontrées sur un territoire vaste et aux caractéristiques variées.

### Le diagnostic ici présenté se décompose en plusieurs parties :

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

### Données et documents intégrés au diagnostic :

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



## 2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

### **2.2 - Analyse du territoire**

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

2.5 - Synthèse du diagnostic

## 2.2.1 - Présentation du territoire

### Eléments généraux

- Une Communauté de Communes isolée du fait de son caractère insulaire et des liens routiers limités vers le continent. Seule la D38 permet d'accéder de façon continue à ce dernier, le passage du Gois étant dépendant des horaires de marées.
- Le territoire se caractérise par une bande urbanisée à l'Ouest de la D38 à Barbâtre ainsi qu'entre La Guérinière et l'Épine,
- Les communes de L'Épine et de Noirmoutier-en-l'Île sont séparées par des marais ou des zones protégées, de même que les différents espaces agglomérés de Noirmoutier-en-l'Île,
- Les polarisations se concentrent autour de Noirmoutier-en-l'Île bien que trois espaces fonctionnels puissent être observés, séparés d'espaces naturels ou agricoles non-aménagés.
- L'habitat y est essentiellement pavillonnaire.

### Population

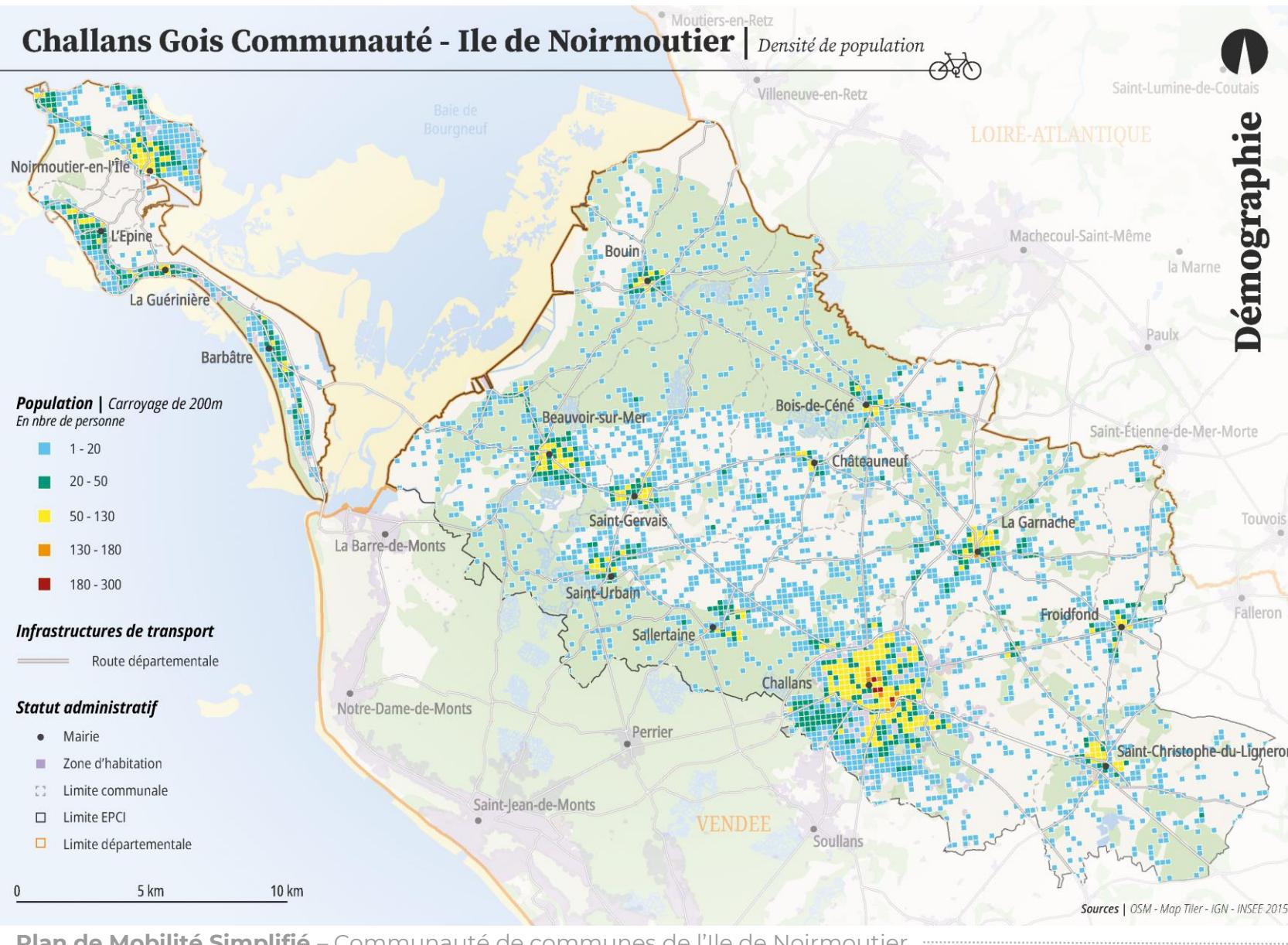
- **9 305 habitants** – 4 communes
- La CCIN connaît une baisse de sa population (**-1,40%** entre 2013 et 2018).
- La structure de la population est marquée par différents éléments :
  - Un **vieillissement notable** entre 2013 et 2018, vieillissement étant amené à s'intensifier dans les années à venir.
  - **1/3 des habitants** ont plus de 60 ans sur le territoire.
  - Le **départ des populations jeunes** dans le cadre de leurs études ou de recherche de travail qualifié.



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

## 2.2.1 - Présentation du territoire

### Challans Gois Communauté - Ile de Noirmoutier



### Population

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

La Communauté de Communes de l'Île de Noirmoutier connaît un étalement urbain limité, caractérisé par une nette séparation entre espaces habités et le reste du territoire, à l'exception de la commune de Noirmoutier-en-l'Île où l'on observe un desserrement de l'habitat pavillonnaire entre les zones agglomérées.

La Communauté de Communes de Challans Gois Communauté connaît quant à elle un étalement urbain marqué, et ce, bien que moindre, y compris dans les marais, portés par les grands axes de circulation.

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

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

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

## 2.2.1 - Présentation du territoire

### Infrastructures de transport à longue distance

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

- **Gare de Nantes-TGV :**

Temps de trajet en voiture : 1h30 de Noirmoutier-en-l'Île,  
Temps de trajet en bus : 1h50 de Noirmoutier-en-l'Île,  
Temps de trajet en train : 1h de Challans,

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

Temps de trajet en voiture : 1h15 de Noirmoutier-en-l'Île,  
Temps de trajet en bus : 2h15 de Noirmoutier-en-l'Île,

- **Aéroport de Nantes Atlantique :**

Temps de trajet en voiture: 1h15 de Noirmoutier-en-l'Île,  
Pas d'itinéraire direct en transport en commun depuis le territoire.

- **Infrastructures routières et autoroutières :**

A11 à Nantes, A83 à Montaigu.

### Les déplacements entre les deux intercommunalités

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

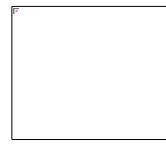
Temps de trajet en voiture : 45 minutes,  
Temps de trajet en bus : 1h25.



➔ **Destination touristique reconnue**, le territoire de l'Île-de-Noirmoutier peut voir sa **population multipliée par un ordre de grandeur de 1 à 10 en période estivale**. Cette pression touristique a pour conséquence de provoquer **un engorgement marqué des voies de circulation routières**, notamment au niveau des accès à l'île.

➔ Cette pression touristique se traduit également par la présence de **très nombreuses résidences secondaires, près de 69% des logements** de l'île sont des résidences secondaires et la part de logements vacants inférieure à 2%. Cette **tension sur le marché immobilier** et l'attractivité de l'île en termes d'emplois, conduit de **nombreux salariés à habiter sur les territoires voisins** et donc un **allongement des déplacements pendulaires**

## 2.2.2 - Part modale des déplacements pendulaires



Des déplacements très largement réalisés en véhicule motorisé :

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

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



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

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

## 2.2.3 - Etablissements scolaires et déplacements associés



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

Toutes les communes possèdent au moins un établissement primaire, les collèges sont situés à Noirmoutier-en-l'Île. Cependant les lycées sont situés uniquement sur la commune de Challans.

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

## 2.2.3 - Établissements scolaires et déplacements associés : Les flux domicile/études sur une base annuelle (INSEE, RP2018)

### Flux internes aux communes

- Noirmoutier : 462
- Barbâtre : 100

### Flux internes de la CCIN

Trajet	Flux
L'Epine <> Noirmoutier-en-l'Île	119
Barbâtre <> Noirmoutier-en-l'Île	105
La Guérinière <> Noirmoutier-en-l'Île	76*
L'Epine <> La Guérinière	30*
Barbâtre <> La Guérinière	30*

\* Le stock des données est très faible, les risques d'imprécisions statistiques sont élevés.

➔ Les flux d'étudiants entre les deux communautés, issus pour partie des données INSEE et des échanges avec les élus, habitants et les observations de terrain, se concentrent vers Challans et ses lycées, les flux vers l'île de Noirmoutier étant limités. A l'intérieur même de l'île de Noirmoutier, la majorité des flux s'orientent vers Noirmoutier-en-l'Île et ses collèges, ou bien se limite à l'intérieur des communes.

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

### Flux entre la CCIN et Challans Gois Communauté

Trajet	Flux
Noirmoutier-en-l'Île <> Challans	50*
Barbâtre <> Challans	50*
Challans <> Noirmoutier-en-l'Île	50*
Beauvoir-sur-Mer <> La Guérinière	10*
Beauvoir-sur-Mer <> Noirmoutier-en-l'Île	5*
La Guérinière <> Challans	10*
L'Epine <> Challans	5*

### Flux sortants :

Trajet	Flux
Noirmoutier-en-l'Île → La Roche-sur-Yon	78*
Barbâtre → La Roche-sur-Yon	30*
L'Epine → La Roche-sur-Yon	25*
La Guérinière → La Roche-sur-Yon	20*
CCIN → Nantes	34*

### Flux entrants :

Trajet	Flux
La Boissière-de-Montaigu → Barbâtre	10*
La Barre-de-Monts → Noirmoutier-en-l'Île	9*
Notre-Dame-de-Monts → Noirmoutier-en-l'Île	9*
Ils → la Guérinière	6*

**Total des flux sortants : 295**

**Total des flux entrants : 39**

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

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

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

Le territoire compte près de **3 657 emplois** sur le territoire en 2019, **soit + 0,16% depuis 2013.**

L'**Indice de Concentration de l'Emploi** (ICE)\*, qui permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou résidentielle d'un territoire, en 2018 est de 98,7 au niveau national (INSEE). Cet indice est un ratio du nombre d'emplois par rapport au nombre d'actifs occupés, et s'élève à **117,9 sur le territoire de la CCIN**.

Autre indicateur important, le **lieu de travail des actifs sur la commune** : **55,3 % des actifs de la CCIN** travaillent dans leur commune de résidence.

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

De plus, les opportunités de report modal vers le vélo et les modes actifs sont donc limitées aux cas des salariés travaillant sur l'Île de Noirmoutier.

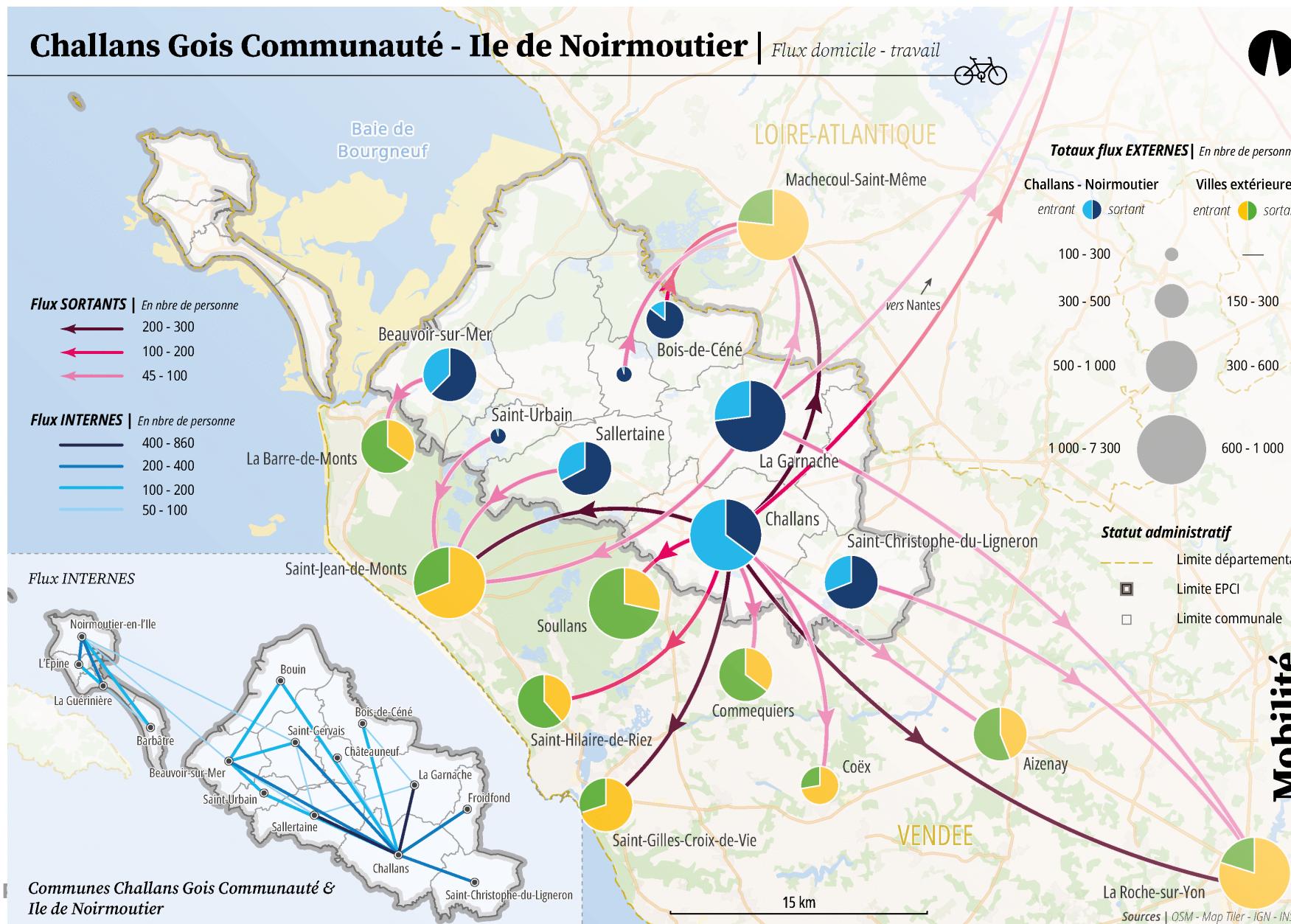
\* ICE : rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. Cet indicateur permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou la fonction résidentielle d'un espace. Si cet indice est supérieur à 100 alors le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi. Dans ce cas, le territoire considéré occupe une fonction de pôle d'emploi.

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



## 2.2.4 - Zones d'emploi et d'activité et déplacements associés - Flux pendulaires sortants (hors flux entre Challans Gois Communauté et la CCIN, compris dans les flux internes)

### Challans Gois Communauté - Ile de Noirmoutier



#### Flux depuis la CCIN

Trajet	Flux
CCIN → La Roche-sur-Yon	40
CCIN → Nantes	30
CCIN → St-Gilles-Croix-de-Vie	20

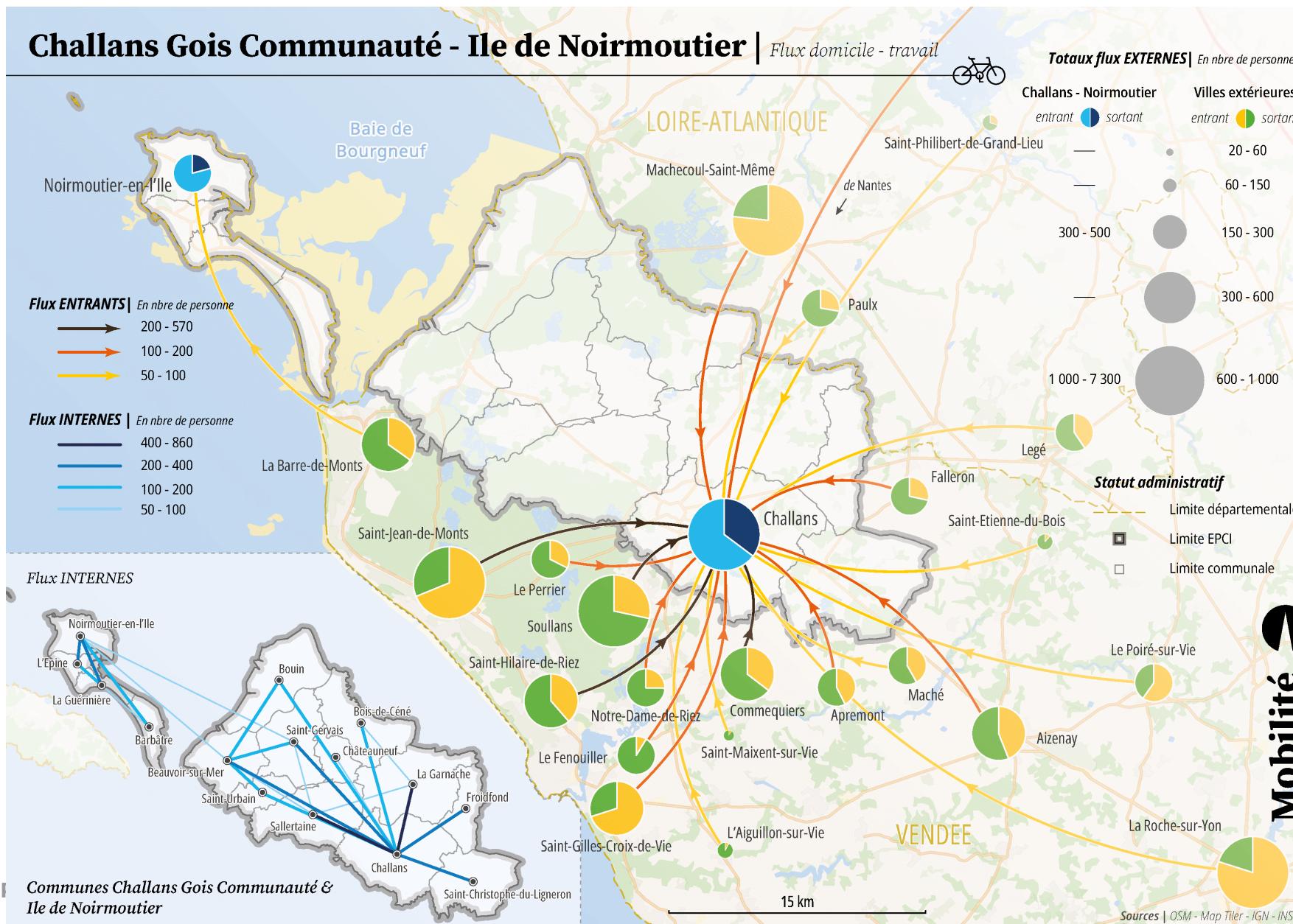
#### Flux depuis les communes de la CCIN

Trajet	Flux
Barbâtre → St-Gilles-Croix-de-Vie	15
L'Epine → La Roche-sur-Yon	15
Noirmoutier-en-l'Île → Nantes	15
Noirmoutier-en-l'Île → La Roche-sur-Yon	15

**Total flux sortants Ile de Noirmoutier : 210**

Les flux sortants inférieurs à 45 ne sont pas représentés sur la carte. Les tableaux ne recensent que les flux depuis la CCIN supérieurs à 20 et 15 depuis les communes.

## 2.2.4 - Zones d'emploi et d'activité et déplacements associés - Flux pendulaires entrants (hors flux entre Challans Gois Communauté et la CCIN)



Trajet	Flux
La Barre-de-Monts → Noirmoutier-en-l'Île	85
La Barre-de-Monts → La Guérinière	50
La Barre-de-Monts → L'Epine	25
Notre-Dame-de-Monts → Noirmoutier-en-l'Île	20

**Total flux entrants Ile de Noirmoutier :**  
477

## 2.2.4 - Zones d'emploi et d'activité et déplacements associés - Synthèse des flux pendulaires

### Flux internes à la CCIN (carte flux internes)

Trajet	Flux
La Guérinière <> Noirmoutier-en-l'Île	322
L'Epine <> Noirmoutier-en-l'Île	236
Barbâtre <> Noirmoutier-en-l'Île	170
L'Epine <> La Guérinière	142

### Les flux internes aux communes

- Noirmoutier-en-l'Île : 1 111

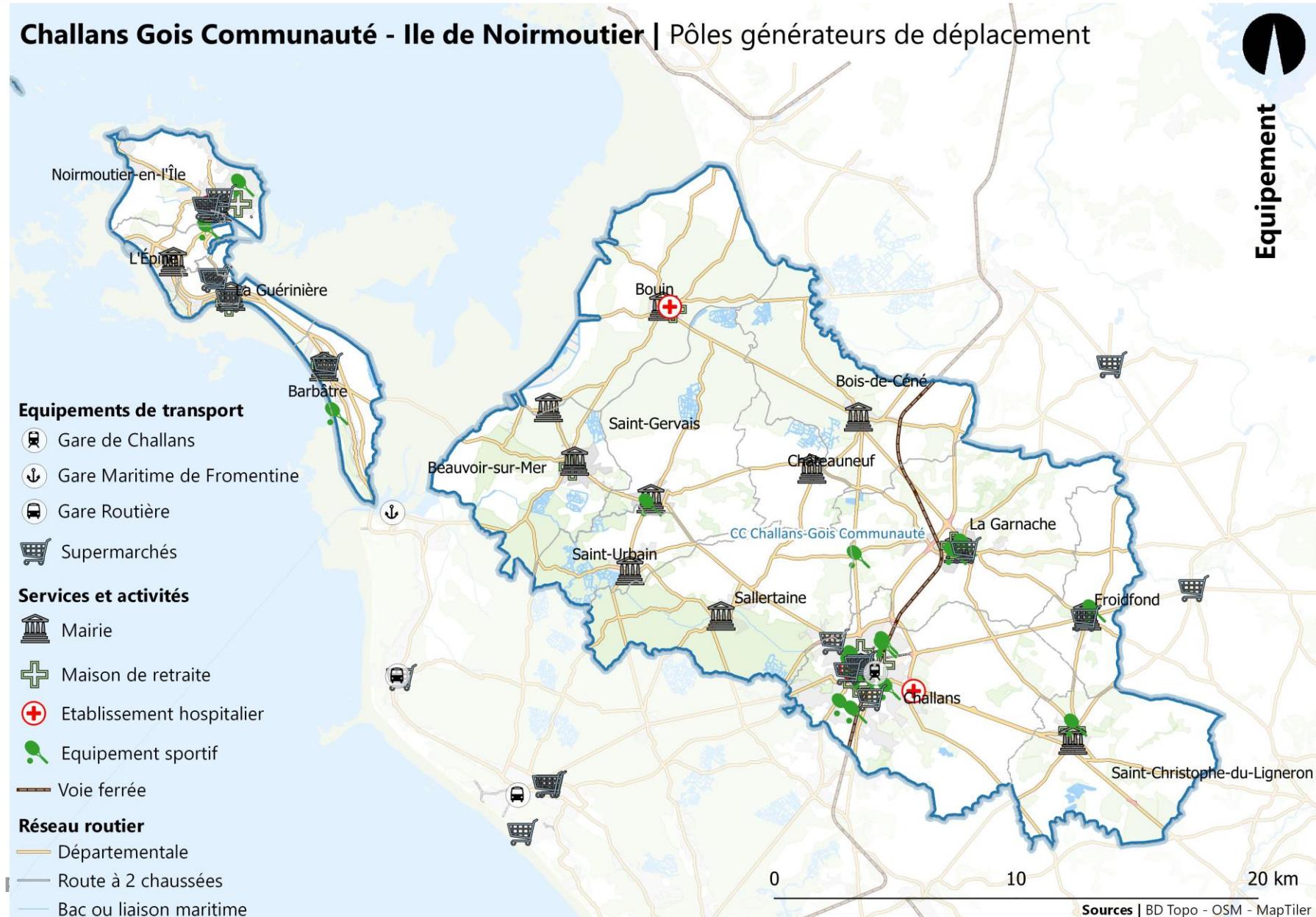
### Flux entre la CCIN et Challans Gois Communauté (carte flux internes)

Trajet	Flux
Beauvoir <> Noirmoutier-en-l'Île	80
Noirmoutier-en-l'Île <> Saint Gervais	65
Challans <> Noirmoutier-en-l'Île	49
Saint-Urbain <> Noirmoutier-en-l'Île	44
Sallertaine <> Noirmoutier-en-l'Île	30
Barbâtre <> Beauvoir	15
La Guérinière <> Saint Gervais	10

- La CCIN est marquée par d'importants flux entrants en raison de la forte concentration d'emploi.
- Une immense majorité des déplacements se font en véhicule motorisé et la part modale des transports en commun reste anecdotique avec en moyenne 1,2% des déplacements. Néanmoins, la CCIN connaît une part modale de 7,1% des déplacements à vélo et de 5,8% des déplacements en marche à pied.
- Un autre élément caractéristique du territoire est l'important indice de concentration d'emplois sur le territoire de la Communauté de Communes de l'Île de Noirmoutier, ce dernier augmente aux fil des années et engendre donc une augmentation des déplacements.
- Les cartes précédentes permettent de mettre en avant les éléments suivants dans l'organisation des flux pendulaires :
- Sur l'île de Noirmoutier, les flux sont plus diffus sur le territoire, à l'image des activités,
  - L'île de Noirmoutier accueille pour une partie des salariés domiciliés sur Challans Gois Communauté, sur un **axe St-Gervais <> Beauvoir <> La Barre-de-Monts <> Noirmoutier**,
  - Noirmoutier attire avant tout des salariés de La Barre-de-Monts et dans une moindre mesure (inférieur à 50) des communes de Challans et Sallertaine.**

## 2.2.5 - Pôles générateurs de déplacements

### Challans Gois Communauté - Ile de Noirmoutier | Pôles générateurs de déplacement



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

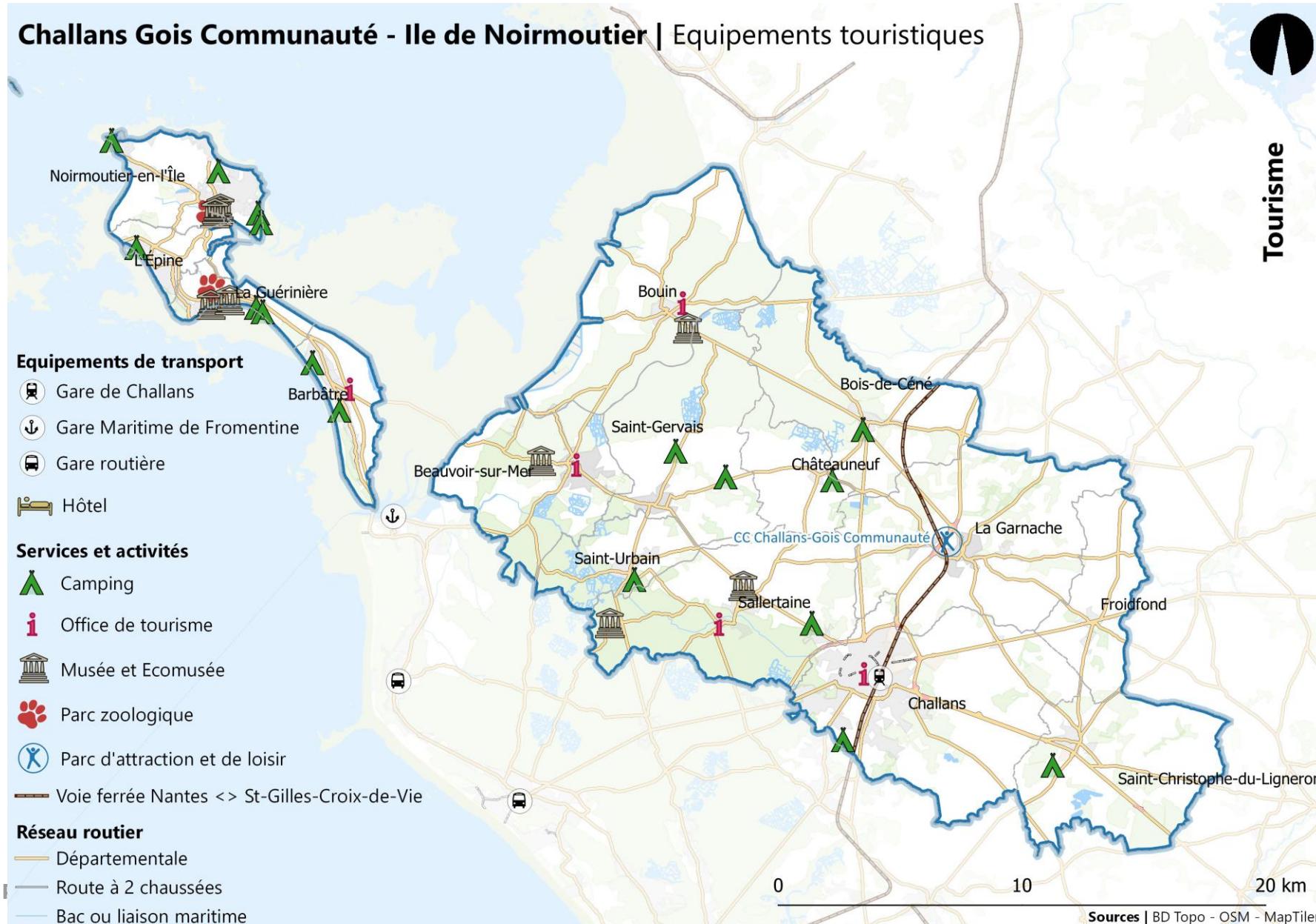
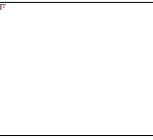
L'offre commerciale est essentiellement située dans de grands centres commerciaux.

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

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

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

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





## 2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

**2.3 - Etat des lieux de l'offre de  
mobilité**

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

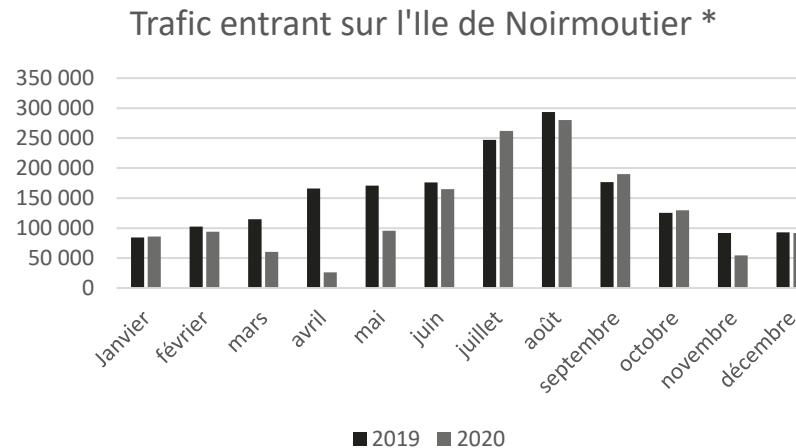
2.5 - Synthèse du diagnostic

## 2.3.1 – Réseau et trafic routiers

L'interface entre le continent et l'Île de Noirmoutier se fait au niveau de deux points de passages : entre La Barre-de-Monts et Barbâtre par la D 38 et le pont ou entre Beauvois-sur-Mer et Barbâtre par le passage submersible du Gois. Le trafic interne est quant à lui structuré par l'axe traversant qu'est la D 38 / D 948.

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

La saisonnalité et l'attractivité touristique sont également des éléments significatifs quant au trafic routier observé, qui peut tripler entre les hautes et basses saisons.



\* Données départementales



### Motorisations alternatives

Nous trouvons 3 bornes de recharge pour véhicules électriques Ouest Charge sur le territoire de la CCIN ainsi que plusieurs bornes d'opérateurs privés (parking d'Intermarché, Stations U, Tesla et Izivia).

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

## 2.3.1 - Réseau et trafic routiers

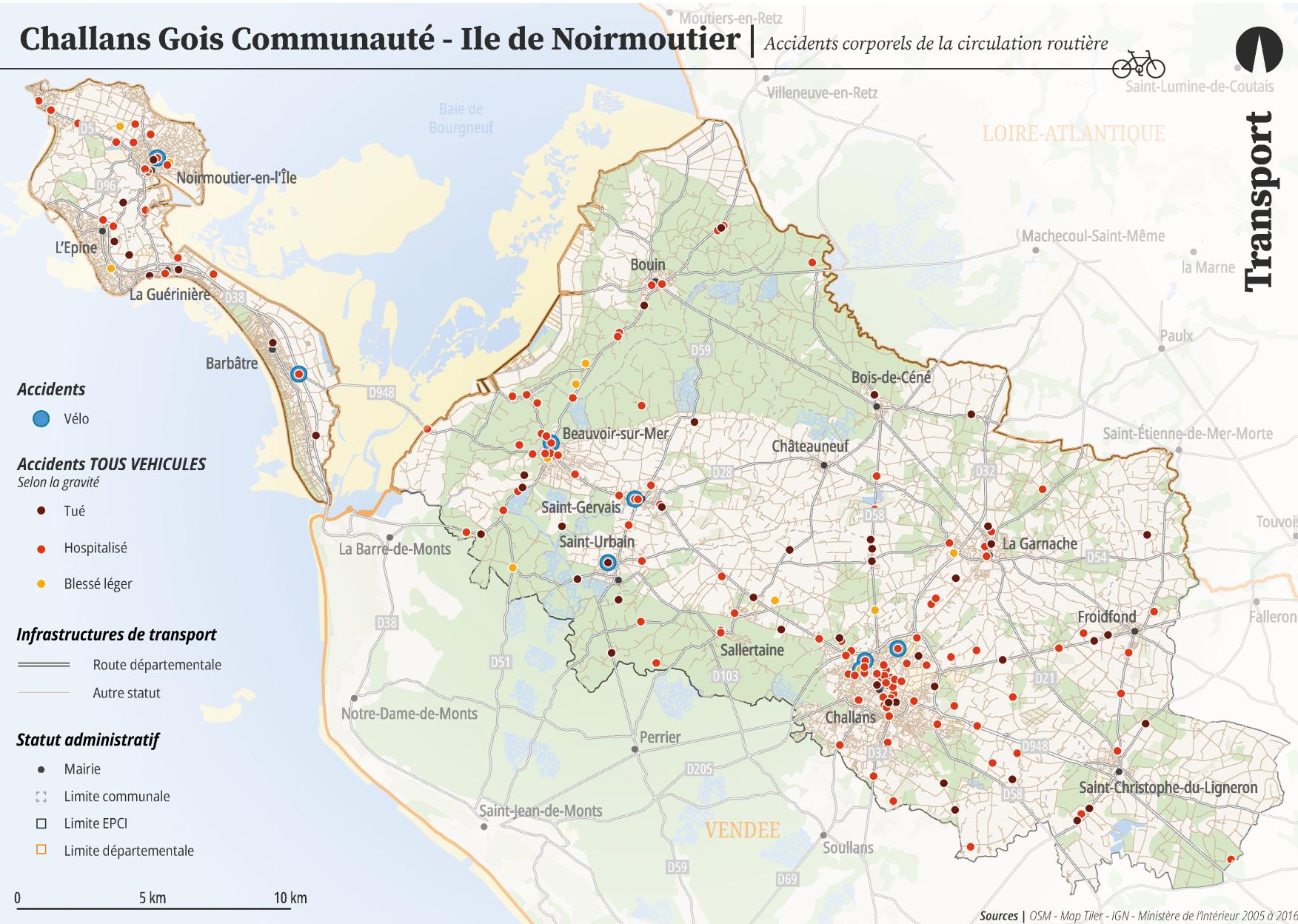


Les données de trafic routier présentées ici datent des campagnes de relevés de 2016 proposées par la DREAL Pays de la Loire ou le Département de la Vendée. Bien qu'incomplètes, il manque notamment l'axe Froidfond – Saint-Christophe-du-Ligneron – Saint-Gilles, ces données permettent de mettre en avant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

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

- La **RD948** entre Challans et Beauvoir-sur-Mer, en raison du trafic généré dans les bourgs traversés et la connexion au contournement de Challans,
- La **RD22** entre Beauvoir-sur-Mer et La Barre-de-Monts voit un trafic important, source de ralentissements pour les habitants se rendant entre les deux communautés de communes dans leur déplacement de tous les jours et ne peut accueillir de circulations cyclables en l'état,
- **Sur l'île de Noirmoutier, la présence d'un seul axe central est source de ralentissements et d'un effet frontière entre l'Est et l'Ouest de l'île.**

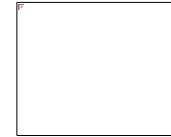
## 2.3.1 - Réseau et trafic routiers - Accidentologie



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

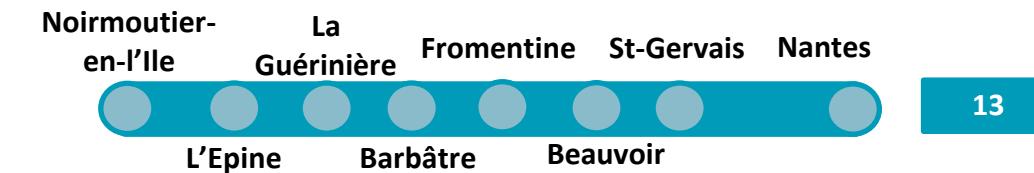
- La **majorité** des accidents ont lieu dans les **centres-villes**,
- Les accidents les **plus graves** sont observés sur **départementale** et entre les communes, là où les **vitesses** sont les plus importantes,
- L'accidentologie à vélo est **relativement faible**.

## 2.3.2 - Transport public local et transport solidaire

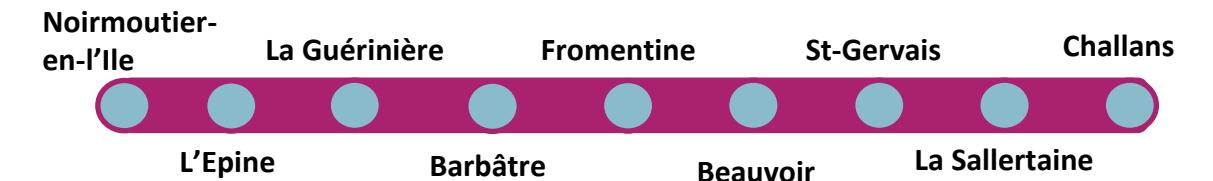
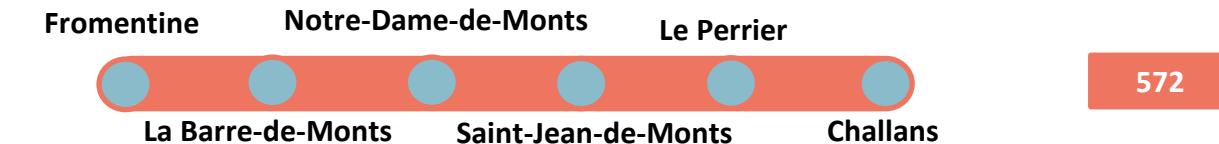


### Gratibus

Navettes **estivales gratuites** sur la commune de Noirmoutier-en-l'Île. 5 lignes existent, cadencement horaire (ou à la demi-heure pour une ligne), en journée (9h-20h). Desserte des plages et équipements touristiques de la commune.



**Fréquentation** 12/2019 :  
4 259 voyages mensuels



### TAD Noirmoutier

TAD à domicile, contractualisé à différentes compagnies locales de taxi.

Le service est de fait relativement coûteux pour la collectivité, qui indemnise aux compagnies la différence entre le coût facturé à l'usager et le coût réel.

La fréquentation n'est cependant pas aussi importante qu'espérée et la crise sanitaire s'est traduite par une baisse durable de la fréquentation à l'exception des rendez-vous médicaux.

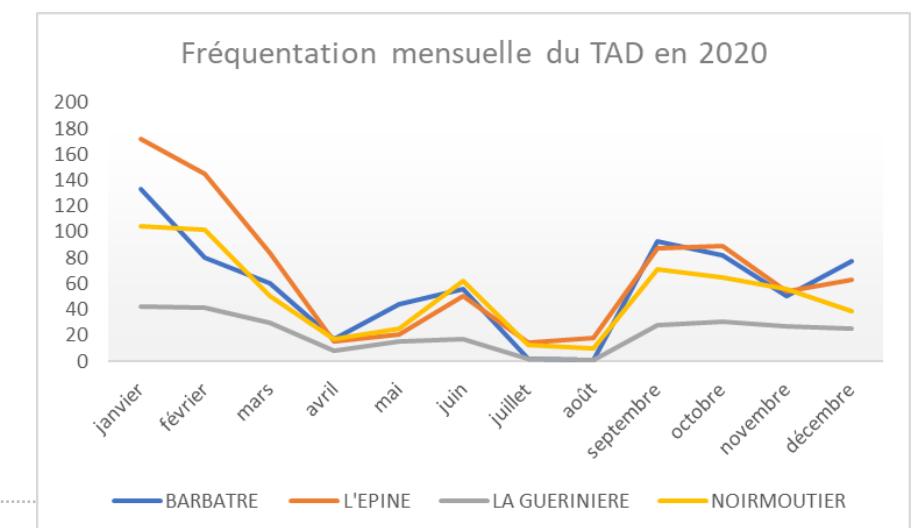
En 2020, 4,66% des voyages étaient réalisés par des PMR.

### Transport régulier interurbain

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

- **Le coût des lignes de transport régulier n'est pas compétitif avec le transport automobile pour les personnes non abonnées** sur la ligne 13.
- **Le temps de trajet est également peu compétitif** vis-à-vis de l'automobile.

**L'emport de vélos est possible sur réservation** pour la ligne 13 du réseau Aléop (6 emplacements disponibles).



## 2.3.3 – Transport ferroviaire

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

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

### Fréquence :

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

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

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

### Ligne 11:



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

St-Gilles

17 min

Challans

55 min

Nantes



11

## 2.3.4 – Covoiturage

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

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

Le département de la Vendée a **matérialisé** plusieurs **aires de covoiturage** sur le territoire, mais l'**utilisation** de ces dernières n'apparaît **pas** comme **systématique** et des alternatives comme les parkings de commerces leurs sont parfois préférées. On dénombre **3 aires de covoiturage sur la CCIN**.

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

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

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

- **1<sup>er</sup> trimestre 2022 :**
- CC Noirmoutier <> CC Challans : 160,
- CC Noirmoutier <> CC Océan Marais de Monts : 124.



## 2.3.5 - Infrastructures cyclables

Le territoire de la CCIN est **marqué par de nombreux aménagements cyclables déjà existants**. Le territoire étant très touristique en période estivale, ces aménagements offrent un attrait supplémentaire, en lien notamment avec les pratiques grandissantes de tourisme vert et de *slow-tourism*.

Les points de comptages enregistrent de 400 vélos/jour sur l'Île de Noirmoutier, bien que ces valeurs connaissent une très forte saisonnalité.

### Les 3 boucles cyclables départementales sur le territoire :

- Boucle entre plage et ports (19.2 km) à Noirmoutier en l'Île
- Boucle entre marais et moulins (18.5 km) à L'Epine
- Boucle entre Gois et forêts (23.3 km) à Barbâtre

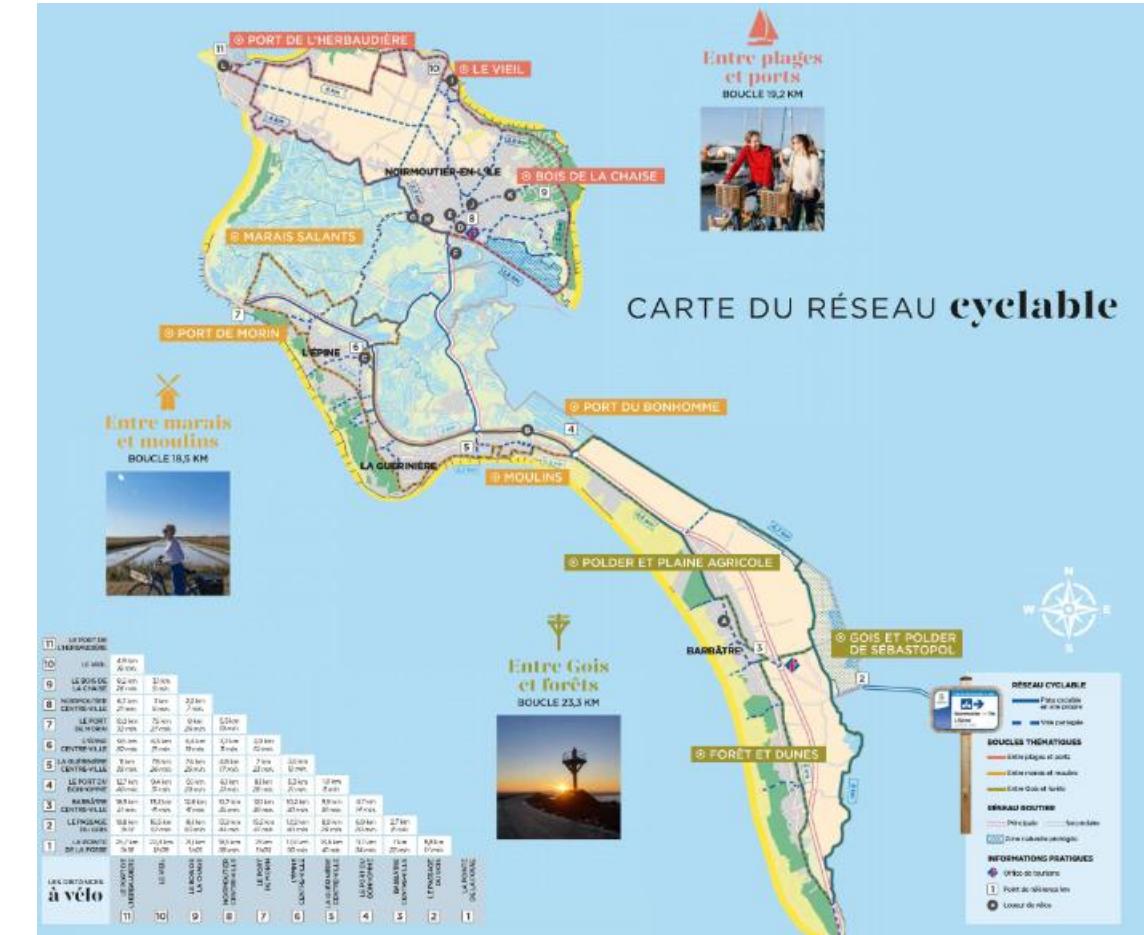
**La CCIN recense aujourd'hui une bonne offre de locations de vélos sur son territoire, en raison notamment de l'attrait touristique du territoire.**

L'offre sur le territoire est la suivante de location et réparation :

- **Sur la commune de Barbâtre** : Le Vél'Hop,
- **Sur la commune de Noirmoutier-en-Île** : LocaVélo, L'Île à Vélo, Les vélos de Paul, Cycles Charier, Bazar Bonnichon, Le Vél'Hop, Locavélo, SPAR, La Manille
- **Sur la commune La Guérinière** : No 2 Roo
- **Sur la commune L'Epine** : No'vélo

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

Il s'agira également **d'identifier les lieux pertinents** pour la mise en place d'une offre de location vélo longue ou courte durée et de réparation adaptée à la pratique sur le territoire..



### 2.3.5 – Infrastructures cyclables : les véloroutes



Les véloroutes et voies vertes des communautés de communes constituent une armature sécurisée sur laquelle peuvent venir se greffer et se connecter les aménagements futurs.

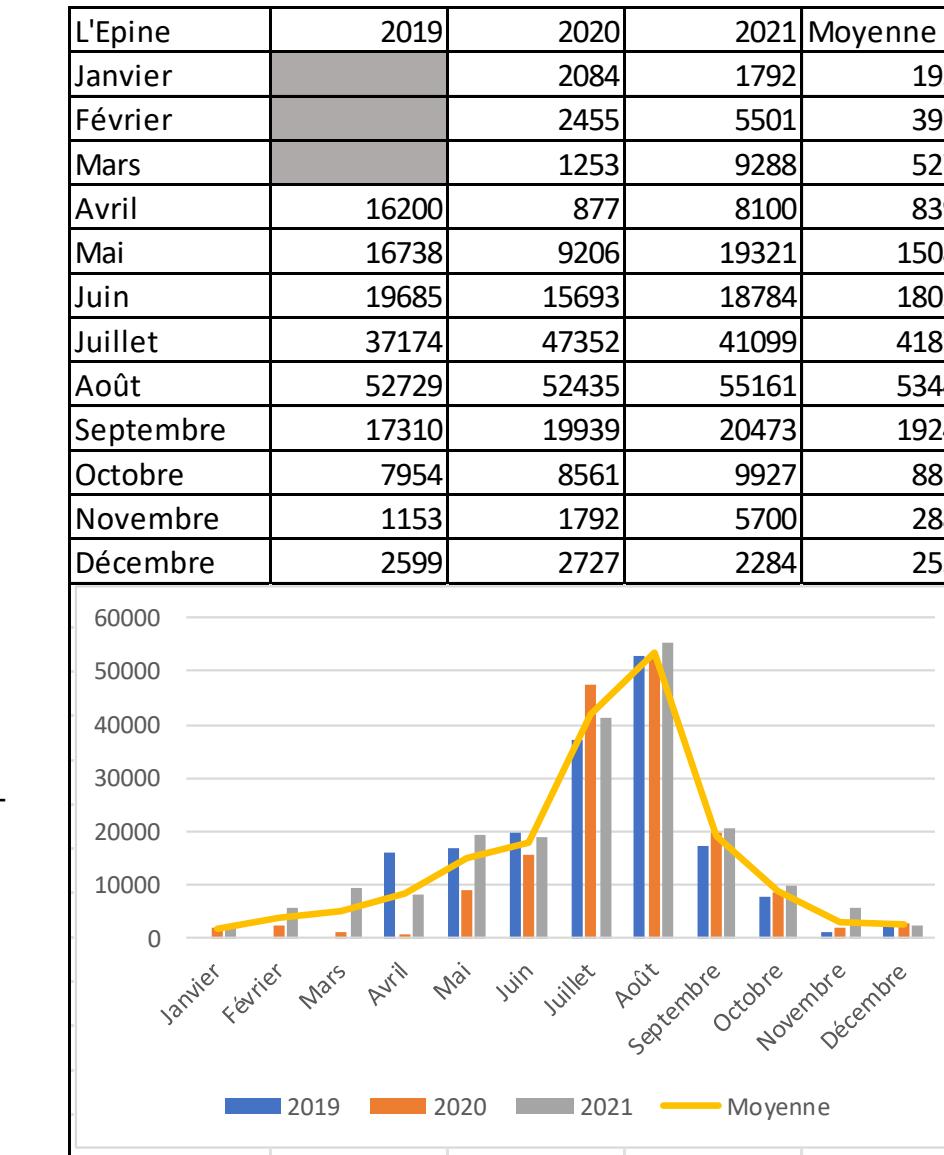
Si la Vélodyssée connaît une très forte saisonnalité dans son utilisation, les autres pistes cyclables de Challans Gois Communauté sont utilisées de façon plus uniforme à l'année.

Pour l'Île de Noirmoutier, les pistes restent cependant utilisées dans leur vocation touristique avant tout.

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



## 2.3.5 - Infrastructures cyclables : circulations cyclables



Tout comme sur la communauté de communes de Challans Gois Communauté, les circulations sur les pistes cyclables de l'Île de Noirmoutier (ici comptées sur la commune de l'Epine), connaissent une forte saisonnalité.

Les mois de Juillet et Août connaissent bien évidemment les plus fortes circulations, mais la saison tend à s'étendre sur une période plus longue, en témoigne l'augmentation des fréquentations de Mai à Septembre.

Témoignant d'une augmentation de la pratique chez les habitants, la fréquentation des pistes sur les mois de hors saison (à l'exception de Décembre et Janvier en raison des conditions climatiques) augmente également, notamment en 2021.

Une opportunité réside donc dans le soutien à ces déplacements locaux tout au long de l'année pour les habitants de l'Île, à minima dans leur commune de résidence. Ces objectifs ayant cependant été traités dans le Schéma Directeur Cyclable porté par la Communauté de Communes de l'Île de Noirmoutier.

### Services vélos (ensemble des deux territoires) :

Les communautés de communes de Challans Gois et de l'Île de Noirmoutier recensent aujourd'hui une offre conséquente de locations de vélos, avant tout à vocation touristique. Si l'étoffement de l'offre de location touristique n'est pas portée dans le Plan de Mobilité Simplifié, plusieurs réflexions sur la base de ces services peuvent être développées par la suite, dans les phases de Stratégie de l'étude :

- Rachat des anciens vélos des loueurs pour mise à disposition ou prix réduit pour les populations les plus fragiles financièrement,
- Service de location longue durée de vélo à assistance électrique,
- Service de vélo en libre-service à Challans.

## 2.3.5 - Infrastructures cyclables : circulations cyclables



### Aménagements

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

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

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

## 2.3.6 – Synthèse de l'offre de mobilité

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

Des solutions innovantes, bien qu'à l'utilisation toujours balbutiante existaient également. Des pratiques comme le covoiturage tendent à se développer, portées par les actions régionales et des facteurs extérieurs (contexte économique, cout du carburant,...).

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

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

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





## 2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

**2.4 - Analyse de la demande de mobilité**

2.5 - Synthèse du diagnostic

## INTRODUCTION



**33/67**  
% Hommes - Femmes

**392**

**Participants**

## A VÉLO

**91%**  
Des répondants  
disposent d'au moins 1  
vélo au sein du foyer



**61%**  
ne prévoient  
aucun achat

**17%**  
envisagent un  
achat de VAE

**9%**  
n'en possèdent pas

22% n'en n'ont pas l'utilité

19% « c'est une situation temporaire »

36% ont une impossibilité d'utilisation



## QUELS TYPES DE TRAJETS À VÉLO ?

- 1- Loisirs (90%)
- 2- Déplacements utilitaires (54%)
- 3- Déplacements domicile/travail (24%)
- 4- Pratique sportive (18%)



**48%**  
Entre  
30 et 60 ans

**32%**  
Entre  
60 et 75 ans

## Profil :

**68%**  
CCIN

**26%**  
Touriste ou résident  
secondaire

**Résidence :**  
**55,5%**  
Noirmoutier

**16,5%**  
Barbâtre

**15,5%**  
L'Epine

**12,5%**  
La Guérinière



## EN VOITURE

**97,2%**  
Des répondants disposent  
d'au moins 1 voiture au  
sein du foyer

**94%**

Possèdent le permis de  
conduire



## Quelles motorisations ?

**58%**  
Diesel

**57%**  
Essence

**11%**  
Hybride

**5,3%**  
Electrique



## Utilisation du véhicule :

**90%**  
Déplacements  
utilitaires

**66%**  
Départs en  
vacances

**77,2%**  
Déplacements  
domicile/travail et  
professionnels

**Entre**  
**1000 et 2500 €**

La somme dépensée (estimée)  
chaque année par 46% répondants  
pour le coût de leurs véhicules

## HABITUDES DE DÉPLACEMENT



## MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS UTILISÉ AU QUOTIDIEN :



## DOMICILE-TRAVAIL



**29%**

Des répondants travaillent dans leur commune de résidence

**16%**

Dans une commune proche

**58%**

Dans la communauté de communes

**81%**

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

**La priorité, en terme de mobilité, est de :**



**Diminuer l'impact écologique de mes déplacements**



**Optimiser et passer moins de temps en déplacement**



**Se déplacer en sécurité**

## QUELLES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ?

### A pied :

- 1 – Manque d'espace pour les piétons
- 2 – Cohabitation avec le trafic motorisé



### A vélo :

- 1 – Trafic motorisé
- 2 – L'attitude des autres usagers de la route
- 3 – Manque de continuité du réseau
- 4 – Mauvais entretien des équipements existants
- 5 – Difficulté de stationner son vélo en sécurité
- 6 – Le manque de signalétique



**4%**

Bénéficient de télétravail au moins 1 jour/semaine



**14% en voiture**



**65% Des répondants se déplaceraient grâce aux modes actifs**



**10% En transports en commun**

**5% le covoiturage**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL

**66% Moins de 15 minutes**



**25% Plus de 30 minutes**



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL



**25% Plus de 30 minutes**

## Temps de trajet DOMICILE-TRAVAIL

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



**34%**  
L'Île-de-France

**24%**  
Reste de la France

**32%**  
La région Pays de la Loire



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



Véhicule individuel



Vélo



Marche à pied



### En vacances :



**38%**  
des répondants se rendent dans des communes proches de l'Île de Noirmoutier



**18 %**  
des répondants se rendent dans des destinations touristiques proches (Île d'Yeu, Noirmoutier, Le Puy du Fou...)



**96 %**  
des répondants font des déplacements internes à l'Île de Noirmoutier



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



**81% la voiture**



**7% le train (puis autre mode)**



**12% les transports en commun**

## PISTES D'AMÉLIORATION

### SERVICES VÉLO À DÉVELOPPER :



Evènements type  
journée sans voiture

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

Offre de réparations  
des vélos



### COMMENT AMÉLIORER LES TRANSPORTS EN COMMUNS ?

Adaptation  
des horaires

Meilleure  
fréquence de  
passage



Meilleure  
communication et lisibilité  
de l'offre



### SERVICES À DÉVELOPPER

Aide à l'achat  
vélo électrique



Aménagements  
sécurisés autour  
des écoles

Réseaux de  
transports en  
commun à densifier

Développer les  
cheminements  
piétons et  
cyclistes

Adapter les horaires des  
T.C aux flux pendulaires

Location VAE,  
trottinette électrique



### Priorités en termes d'aménagements cyclables sur le territoire :



Stationnement vélo sécurisé



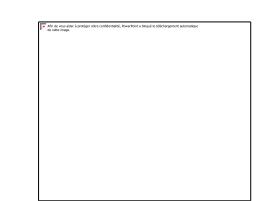
Améliorer la signalétique sur et  
autour des aménagements



Réduire la vitesse des  
véhicules dans les zones de  
circulation partagée

# Echanges avec les élus du territoire

<b>Offre de mobilité</b>	
Observations/ Problématiques	Pistes de réflexion
<ul style="list-style-type: none"><li>• Déplacements pendulaires entre Challans Gois Communauté et la CCIN.</li><li>• Coût des transports en commun élevé et temps de parcours peu compétitif par rapport à la voiture individuelle pour se rendre à Nantes.</li><li>• Offre de mobilité inadaptée pour les jeunes.</li><li>• Offre de covoiturage informel s'est structurée sur le territoire, révélant ainsi un besoin sur ce type de service.</li><li>• Accès à l'île par les vacanciers se fait principalement de façon automobile et les offres alternatives, y compris le covoiturage, sont peu développées.</li></ul> <p><u>Voirie :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La circulation est très difficile en périodes estivale et printanière du fait des flux touristiques.</li><li>• Points noirs dans la continuité cyclable, notamment depuis et à destination de la piste structurante traversante de l'île.</li><li>• Observation de stationnement gênant, proportionnel à la fréquentation touristiques de l'île.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Amélioration de l'offre de TAD : meilleure lisibilité et visibilité de l'offre, élargissement des destinations possibles tout au long de l'année.</li><li>• Travail sur l'accessibilité de l'île :<ul style="list-style-type: none"><li>- Navette maritime,</li><li>- Parcs relais en amont avec le dernier kilomètre à vélo,</li><li>- Renforcement de l'offre intermodale et des transports en commun.</li></ul></li></ul>



## 2. Diagnostic

2.1 - Approche méthodologique

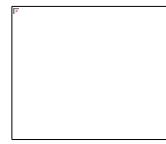
2.2 - Analyse du territoire

2.3 - Etat des lieux de l'offre de mobilité

2.4 - Analyse de la demande de mobilité

**2.5 - Synthèse du diagnostic**

## 2.5 - Analyse AFOM



### ATOOTS

- Territoire avec une **forte saisonnalité favorisant l'usage du vélo loisir**, bénéficiant d'un **relief plat**
- La présence d'**équipements touristiques locaux et de proximité bien desservis par des transports en commun saisonniers** et donc une limitation du recours à la voiture
- Présence **d'emplois locaux et de flux entrants** depuis des communes extérieures
- Une **offre de service de transport en commun préexistante** bien que devant être améliorée
- **Volonté locale forte**, notamment dans les déplacements doux illustrée par la réalisation d'un **Schéma Directeur Cyclable** (SDC).

### FAIBLESSES

- L'**usage de la voiture encore marqué** dans les déplacements quotidiens
- Des **services alternatifs à l'autosolisme peu nombreux hors-saison** et souffrant de nombreux manques : coût prohibitif, temps de trajet très important, ...
- Un **TAD coûteux pour la collectivité** au regard du nombre de passagers transportés
- Un **territoire isolé, relié par une unique route** souffrant d'un **engorgement** en heure de pointe et durant la haute saison touristique.

### Analyse AFOM

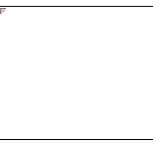
### OPPORTUNITES

- **Développement des services d'offre de mobilité** : covoiturage, refonte du transport à la demande
- **Redynamisation de l'emploi**
- Développement d'une **navette maritime**
- **Centralisation de l'activité logistique**
- Améliorer la **sécurisation dans les centre-bourgs** (apaisement des vitesses, zone 20 et 30, cheminements piétons etc...)

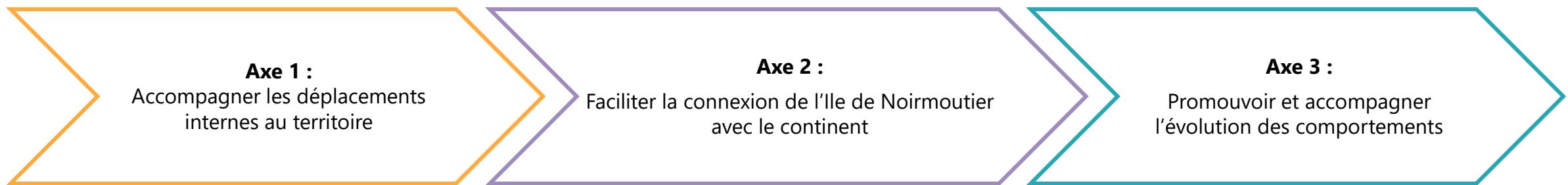
### MENACES

- **Une diminution de la population** en partie liée au coût de l'immobilier sur le territoire
- **Coordination avec l'AOM régionale** quant à l'offre interurbaine
- **Des besoins à géométrie variable selon la saison**, internes à l'île et sa proximité immédiate l'été, à plus grande distance durant l'année.

## 2.5 - Objectifs et enjeux



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





### 3. Élaboration de la stratégie

### 3. Les grands enjeux de la mobilité

#### DEVELOPPEMENT DURABLE

##### Enjeux environnementaux / cadre de vie :

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

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

##### Enjeux sociaux / inclusion sociale :

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

##### Enjeux économiques :

Améliorer l'attractivité du territoire

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

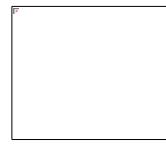
### 3. Ateliers de concertation du 30 novembre 2023

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

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

<b>Thématique 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire</b>	
<p><b>Enjeu 1 : Proposer un scénario d'évolution du transport à la demande</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Si un service mixte est mis en place, la desserte en porte à porte pour les personnes à mobilité réduite ne devra pas se limiter aux seuls rendez-vous médicaux mais permettre de sortir de l'isolement.</li><li>Les horaires de service devront permettre de se rendre au travail. Le service devrait être assuré les mercredis et samedis.</li><li>Il ne semble pas nécessaire de prioriser un public cible mais plutôt de travailler sur une tarification différenciée avec la gratuité pour les jeunes et / ou un système d'abonnement pour les résidents à l'année.</li><li>L'idée d'un service de TAD en point à point a paru plus pertinente à court terme que la mise en place d'un service de transport en commun à horaires réguliers.</li></ul>	<p><b>Remarques globales sur les déplacements internes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>La mobilité est un frein à l'emploi et que la réponse ne sera pas unique mais devra passer par un éventail de mesures. Un objectif identifié est celui de permettre à des gens de ne plus avoir de voitures pour les quatre besoins principaux relevés : se rendre à Noirmoutier en l'île, aller travailler, aller sur le continent, aller dans les centres commerciaux.</li><li>La question de l'outil est revenue sur plusieurs sujets et notamment sur la question de l'autopartage et du covoiturage. Une plateforme d'échange serait à développer</li><li>Difficulté liée à la distance entre les arrêts de car et la destination finale est signalée. Des pistes de solution sont relevées : mise en place d'un système d'autopartage, développement de pôles d'intermodalités avec des emplacement de stationnement pour les voitures mais également pour les vélos (sécurisés), instauration d'une navette réservable à l'avance...</li><li>Nécessité de développer le covoiturage, en particulier interne à l'île. La création d'arrêts d'autostop organisés, intégrés à l'offre multimodale, est suggérée</li><li>Problématique des déplacements des jeunes le soir a également été soulevée lors des échanges mais il a été relevé que la réponse pourrait s'appuyer davantage sur les acteurs privés.</li><li>D'autres idées ont émergé : la création d'un système de location longue durée ou de prêt de vélos pour pouvoir tester les vélos à assistance électrique en particulier avant d'envisager une acquisition ; la mise à disposition de véhicules personnels pour des personnes n'en disposant pas, ;la réflexion sur un pédibus scolaires.</li></ul>

### 3. Ateliers de concertation du 30 novembre 2023



#### Thématique 2 – Faciliter la liaison entre l'île de Noirmoutier et son environnement

##### Enjeu n°1 : A ménager des aires de mobilité

- Mise en place des aires de covoiturage près des gares routières et à proximité de l'arrêt la Guérinière est une action à développer, tout en créant des parkings qui soient réservés aux covoitureurs.
- Les participants proposent le développement de stationnements vélo (box et arceaux), de bornes de recharge (vélo et voiture) sur tout le territoire de l'île.

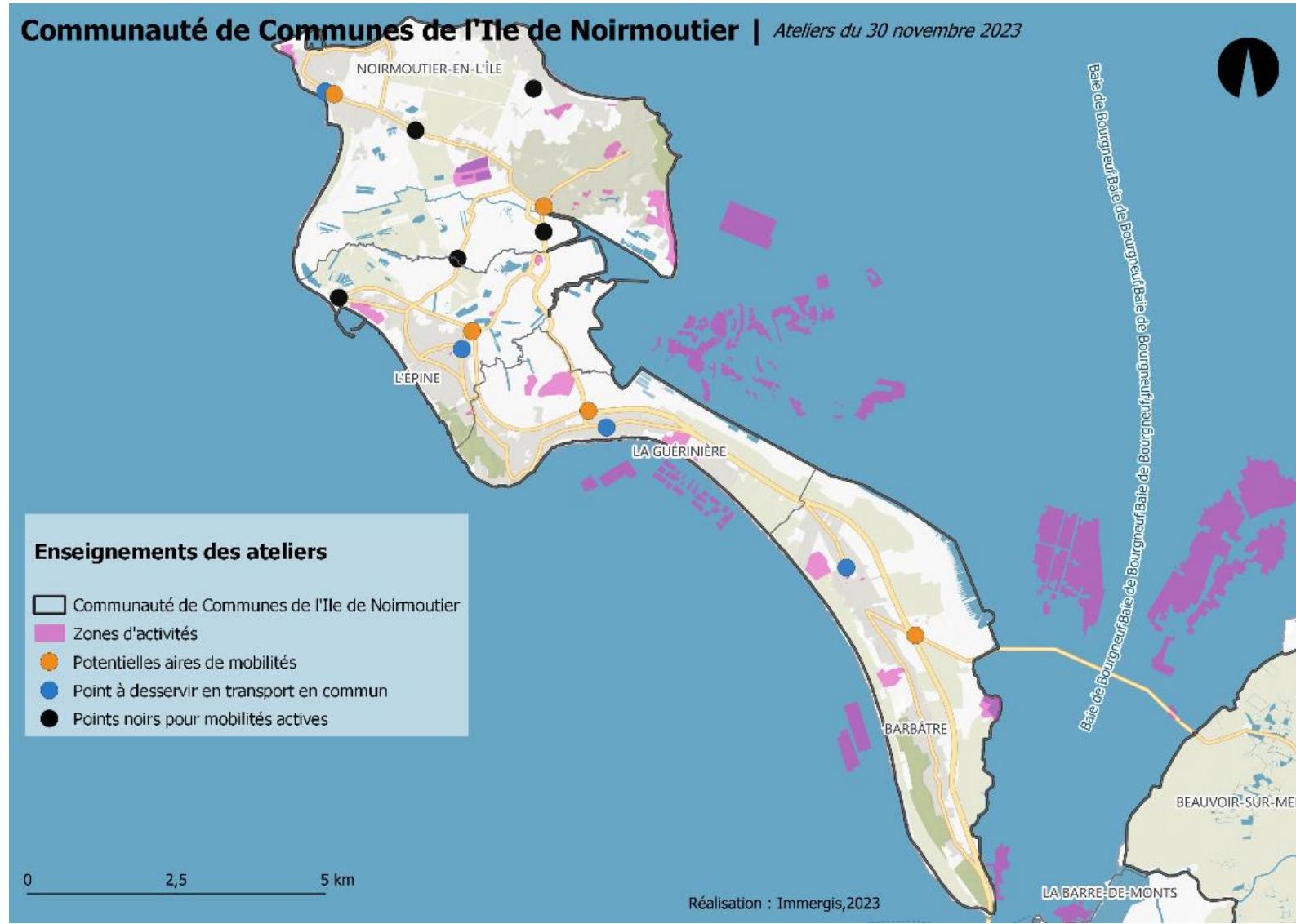
##### Enjeu n° 2 : Développer le covoiturage au quotidien

- développement des plateformes de mise en contact, une communication autour de la pratique, la création de communautés de covoitureurs (sur les secteurs Herbaudière et de la zone artisanale la Guérinière)
- Cette action doit également permettre la géolocalisation des aires de covoiturage sur les applications spécialement dédiées.
- Le développement du covoiturage doit permettre l'association des salariés des différentes zones au projet et la sensibilisation sur la pratique du covoiturage au sein des entreprises

##### Enjeu n°3 : Les déplacements piétons

- Les déplacements piétons doivent également être améliorés. Notamment l'axe Noirmoutier-l'Herbaudière, ainsi que les axes piétonniers écoles-centre-ville

### 3. Ateliers de concertation du 30 novembre 2023



### 3. Ateliers de concertation du 30 novembre 2023



<b>Thématique 3 – Promouvoir et accompagner l'évolution des pratiques de mobilité</b>		
<p><b>Enjeu n°1 : : Communiquer davantage autour de l'offre de transport existante</b></p> <p>Afin de communiquer davantage autour de l'offre de transport existante, les participants souhaitent la mise en place des propositions d'applications ou des plateformes de covoiturage pour les trajets réguliers (marché, activités des enfants) ainsi que le développement de l'utilisation de la plateforme de covoiturage OuestGo (par des événements autour de thématiques et la mise à disposition de ces applications à la fois sur les téléphones et sur des sites internet).</p> <p>La communication autour des véhicules électriques est à promouvoir, ainsi que l'intensification de la communication au sein des communes, dans les journaux locaux pour une utilisation plus effective de l'application OuestGo.</p>	<p><b>Enjeu n° 2 : : Accompagner les ZA dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeur</b></p> <p>Des aides financières pour les entreprises sont à accorder aux ZA pour les accompagner dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs.</p> <p>Les événements autour du vélo sont à maintenir.</p>	<p><b>Enjeu n°3 : : Organiser un événement fort et régulier autour de la mobilité</b></p> <p>L'action de sensibilisation générale nécessite une cohésion entre OuestGo et les événements d'animation sur le territoire (feu d'artifice, marchés, sorties cinéma etc..).</p> <p>Un évènement autour de la mobilité pourrait être déployé en s'appuyant sur l'évènement déjà réalisé autour du vélo.</p>

*N.B.: OuestGo est une plateforme qui permet la mise en relation de l'ensemble des covoitureurs. Initialement cantonnée à la Région Bretagne, la plateforme de covoiturage s'est peu à peu étendue à d'autres territoire de l'Ouest. La Communauté de Communes de l'Île de Noirmoutier avait alors contractualisé avec OuestGo pour favoriser la pratique du covoiturage sur le territoire. Cependant, la contractualisation prend fin en 2024 et ne sera pas renouvelée.*



## 4. Plan d'action

ENSEMBLE DES FICHES  
ACTIONS COMMUNES  
RETIENUES -  
PLANS DE MOBILITE  
SIMPLIFIE



FICHES ACTIONS

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

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

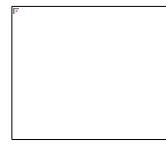
AXE COMMUN 2 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

### Mise en œuvre opérationnelle

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

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

## FICHE ACTION COMMUNE 2 – RESTRUCTURATION DE L'OFFRE Aléop

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

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

### Mise en œuvre opérationnelle

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



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

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

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

### Mise en œuvre opérationnelle

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



## AXE COMMUN 2 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

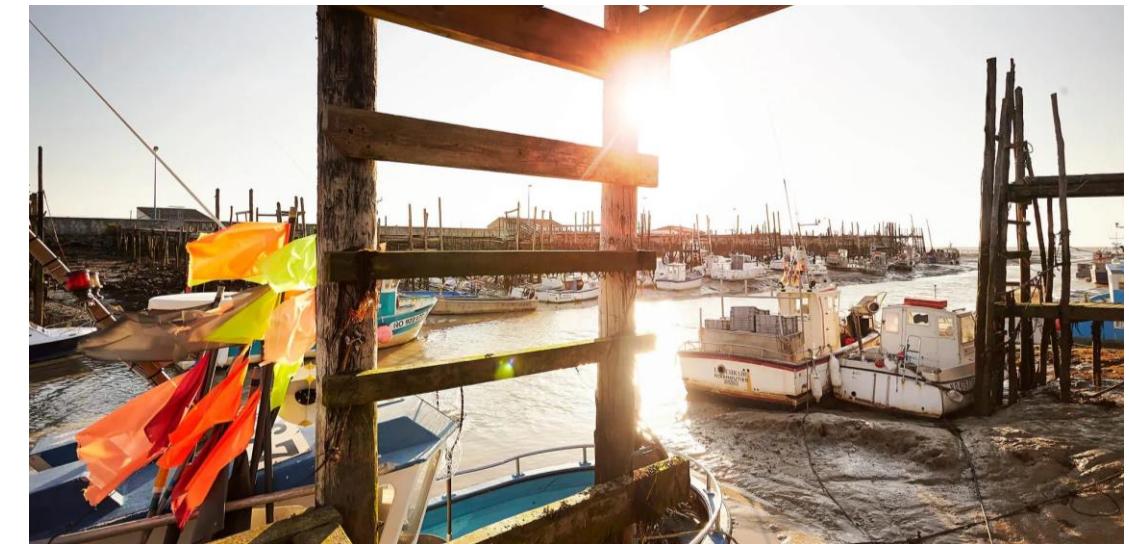


### Mise en œuvre opérationnelle

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

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

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



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

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

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

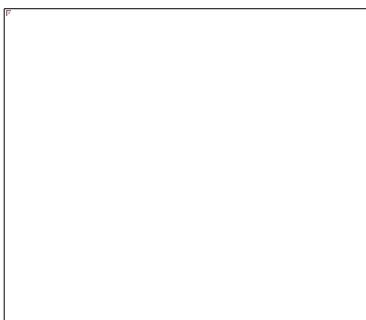
La réalisation de l'étude pour deux Communautés de communes doit permettre de **préserver cette synergie et ce travail conjoint** afin de développer des solutions de mobilité alternative à l'autosolisme. Si chaque territoire présente des spécificités et enjeux particuliers, des actions événementielles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

### Mise en œuvre opérationnelle

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



# ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS RETENUES - PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



## FICHES ACTIONS

### AXE 1 : Accompagner les déplacements internes au territoire

- **Fiche action 1 :** Proposer un scénario d'évolution du transport à la demande (TAD)
- **Fiche action 2 :** Travailler sur l'intermodalité entre services régionaux, locaux et alternatifs en plusieurs lieux du territoire
- **Fiche action 3 :** Proposer une offre intégrée de services à la population ( LLD VAE, autopartage)
- **Fiche action 4 :** Proposer une carte des bonnes pratiques d'aménagement

### AXE 2 : Faciliter la liaison entre l'île de Noirmoutier et son environnement

- **Fiche action 5 :** Aménager des aires de mobilité sur les communes dotées de plusieurs lignes de transport en commun
- **Fiche action 6 :** Favoriser un usage partagé de la voiture en développant prioritairement le covoiturage au quotidien

### AXE 3 : Promouvoir et accompagner l'évolution des pratiques de mobilité

- **Fiche action 7 :** Communiquer davantage autour de l'offre de transport en commun existante
- **Fiche action 8 :** Accompagner les zones d'activité dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs

## AXE 1

### Faciliter la liaison entre l'Ile de Noirmoutier et son environnement



**Fiche action 1 : Proposer un scenario d'évolution du transport à la demande (TAD)**

**Fiche action 2 : Travailler sur l'intermodalité entre services régionaux, locaux et alternatifs en plusieurs lieux du territoire**

**Fiche action 3 : Proposer une offre intégrée de services à la population (LLD VAE, autopartage)**

**Fiche action 4 : Proposer une carte des bonnes pratiques d'aménagement**

### Diagnostic :

Plusieurs offres de transport public local et solidaire sont présentes sur le territoire afin de favoriser une mobilité interne plus vertueuse. Les 5 lignes de navettes estivales gratuites Gratibus permettent une desserte des plages et des équipements touristiques de l'île de juillet à début septembre, avec un cadencement toutes les demi-heures pour certaines lignes. Néanmoins, en-dehors de la période estivale la desserte du territoire s'avère être plus difficile.

La mise en place d'un transport à la demande à domicile par la collectivité grâce à la contractualisation avec plusieurs sociétés de taxi, entend répondre à des besoins ponctuels de déplacement et bénéficie particulièrement aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite. Cependant, le service est de fait relativement coûteux pour la collectivité, qui indemnise aux compagnies la différence entre le coût facturé à l'usager et le coût réel. De plus, la fréquentation n'est pas aussi importante qu'espérée et la crise sanitaire s'est traduite par une baisse durable de la fréquentation à l'exception des rendez-vous médicaux. En 2020, 4,66% des voyages étaient réalisés par des PMR.

Concernant les modes actifs, l'île de Noirmoutier est marquée par de nombreux aménagements cyclables déjà existants. Le territoire étant très touristique en période estivale, ces aménagements offrent un attrait supplémentaire, en lien notamment avec les pratiques grandissantes de tourisme vert et de *slow-tourism*. Pourtant, les aménagements cyclables sont limités dans le centre des communes et autour des pôles de déplacements pendulaires, vestiges de la priorité donnée au vélotourisme et non au vélo du quotidien. L'offre de locations de vélos sur le territoire est largement développée mais s'adresse principalement aux touristes. Ainsi, l'ensemble des équipements peuvent être complétés par la mise en place de services à destination de tous : usagers du quotidien, pour les loisirs mais aussi pour les usages touristiques.



## Mise en œuvre opérationnelle

- Déploiement de 2 niveaux de service :
  - Un TAD en porte-à-porte réservé pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite
  - Un TAD point à point sans restriction d'usage.

## Dimensionnement et estimation des coûts

### TAD porte-à-porte :

- Le TAD porte-à-porte est réservé aux personnes âgées et personnes à mobilité réduite afin de leur permettre d'acquérir la capacité de se déplacer. Il se fonde sur le modèle de TAD existant.
- Il est proposé de faire fonctionner le service entre 9h et 19h du lundi au samedi avec un tarif de 2€ par trajet sur des voyages au sein de l'île de Noirmoutier, soit 4€ l'aller-retour. Il peut également être possible de réaliser des trajets en-dehors de l'intercommunalité. Dans ce cas le coût serait de 8€ par trajet, soit 16€ l'aller-retour.
- Une réservation préalable doit être effectuée la veille avant 18h, ainsi qu'une préinscription au service afin de vérifier l'éligibilité de la personne.
- Au 31 octobre 2023, ce sont 914 usagers transportés, 1993,5 voyages effectués, pour un coût total à la Communauté de Communes de 48 797,18€, soit environ 24,5€ par trajet et 53,4€ par usager. Le coût pour la collectivité se situe dans la tranche haute du coût d'un service de TAD (entre 15 et 25 € en moyenne par trajet). Selon l'hypothèse que le service actuel est utilisé à 80% par les personnes âgées (65 ans et plus) et les personnes à mobilité réduite et avec un fonctionnement sur 302 jours par an et une moyenne de 6,6 trajets par jour, le **coût annuel pour la collectivité est égal à 48 833,4 €.**

### Constat :

Le fonctionnement actuel porte-à-porte ne permet pas d'optimisation, ni de mise en commun des courses. Le coût pour la collectivité est donc élevé pour une offre limitée.

Lors de la concertation avec les élus, ces derniers ont rappelé leur souhait de maintenir une offre de service à destination des populations les plus fragiles et les moins mobiles. Il a été également mentionné la volonté d'avoir un service linéaire entre la gare maritime de Fromentine et la gare routière de Noirmoutier-en-l'Île pour assurer une offre pour la population locale sur la période hivernale.

### Objectifs

- Permettre à tous de se déplacer pour des besoins de première nécessité : santé, alimentaire, intermodalité, services administratifs.
- Limiter le coût d'un tel service tout en garantissant son efficacité et sa pertinence.

### Porteur :

Communauté de communes de l'île de Noirmoutier, Communes

### Partenaires :

Région Pays de la Loire, délégataire de transport (selon le mode de gestion), France ruralités

## AXE 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire

### TAD point-à-point :

- TAD Zonal en journée (7h-19h) du lundi au samedi et de septembre à juin inclus, les trajets ne peuvent se faire qu'au départ d'un « Point d'arrêt » et à destination d'un « Point d'Intérêt ». Cette approche permet d'optimiser le fonctionnement des véhicules et personnels en réduisant la distance des trajets pouvant être proposés et donc le nombre de kilomètres parcourus, bien que le panel d'itinéraires offerts à la population soit moindre que dans le fonctionnement actuel. Un avantage de ce zonage est également d'offrir une plus grande souplesse dans l'exploitation du service, en facilitant un allotissement selon la proximité des dépôts potentiels.
- Définition des points d'arrêt :
  - Points d'intérêts : Services de santé, Etablissements secondaires et d'enseignement professionnel, pôles multimodaux, Zones d'Activités.
  - Points d'arrêts : Un arrêt central par commune (mairie / église), tous les 400m si commune étendue, un arrêt dans les hameaux d'importance.
  - Desserte extérieure : Gare maritime de Fromentine
  - Matérialisation sur les arrêts de transport en commun ou scolaires existants.
- A propos de la tarification, le coût pour l'usager s'élève à 2€ par trajet (4€ aller/retour). Il peut également être proposé un tarif solidaire sous conditions de revenu (personnes bénéficiaires de minima sociaux, personnes en recherche d'emploi...) avec un tarif à 1€ par trajet ou bien allant jusqu'à la gratuité. Le principe d'un forfait peut être également mis en œuvre pour les publics cibles pré-cités avec 20 trajets gratuits par mois, soit 10 allers/retours par mois, puis 2€ par trajet supplémentaire.

### Proposition de dimensionnement - TAD Zonal

Arrêts internes à l'Île de Noirmoutier



	<b>TAD point à point</b>
Matériel nécessaire	1 véhicule envisagé de type Trafic aménagé 9 places
Coûts de fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taux de remplissage envisagé : entre 1,8 et 1,9 usagers/course,</li> <li>Coût estimé du kilomètre commercial : 3,5€/km (source CEREMA/GART). Ce coût est une estimation, pouvant évoluer à la hausse ou la baisse selon les véhicules et la localisation des dépôts. La création d'un dépôt sur l'île de Noirmoutier semble superflue, l'utilisation d'un dépôt sur le continent semblant plus adaptée</li> <li>Nombre de courses annuelles estimées, sur la base de 180 utilisateurs réguliers effectuant 1,2 courses par mois : 2 160 trajets (hypothèse de lancement).</li> <li>Dans l'hypothèse d'une tarification unique de 2€ le trajet, les recettes commerciales sont estimées à 4 320 € annuelles.</li> </ul> <p>Distance moyenne par course : <b>6 kilomètres,</b>  <b>Coût de fonctionnement estimé : 41 040 € H.T</b></p> <p>Distance moyenne par course : <b>9 kilomètres,</b>  <b>Coût de fonctionnement estimé : 63 720 € H.T</b></p> <p><b>0,2 ETP</b> est estimé nécessaire chez la Communauté de communes de l'île de Noirmoutier afin d'assurer le pilotage du service.</p>
Avantages	Souplesse de fonctionnement
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coûts de fonctionnement importants</li> <li>Distance moyenne compatible avec les modes actifs</li> </ul>

### Scenario alternatif

Le service TAD point à point sans restriction d'usage vient compléter le service porte-à-porte à destination des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite. Or, le coût pour la collectivité est important alors même que ce second service s'adresse à un public susceptible d'être une cible pour le développement des modes actifs. En effet, la distance moyenne identifiée est de 6km, soit une distance largement compatible avec le vélo. Ainsi, ce service peut entrer en concurrence avec le Schéma directeur cyclable de l'île de Noirmoutier et le développement des modes actifs.

Néanmoins, un enjeu fort du territoire est sa connexion avec le continent. Ainsi pour permettre aux habitants de rejoindre le continent, et plus particulièrement les jeunes, le bureau d'études propose d'expérimenter l'extension de la ligne Z du Gratibus tout au long de l'année . Il est proposé dans un premier temps d'expérimenter un TAD linéaire en reprenant le tracé et les horaires de la ligne Z. Si la fréquentation le rend nécessaire, c'est-à-dire lorsque la majorité des créneaux sont réservés au quotidien, la ligne peut devenir une ligne classique.

AXE 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire

Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : 3, 4, 5, 6 et 7

**Scenario 1 – Création d’un Pôle d’Echange Multimodal sur la gare routière de Noirmoutier**

<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permet d’offrir un point d'accès efficace au réseau régional sur le territoire de la Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier</li> <li>Permet de centraliser l'ensemble des services alternatifs à l'autosolisme grâce à l'implantation de l'offre de services intégrée (cf. fiches 3 et axe 2)</li> <li>Permet d'appuyer la place de la gare routière dans l'organisation des réseaux locaux</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<p>Mise en œuvre longue avec la nécessité de mettre en lien cette action avec une politique de sécurisation des accès cyclables et piétons</p>
<b>Aménagements envisagés et éléments financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stationnements sécurisés (1/3 de la capacité automobile) <ul style="list-style-type: none"> <li>Consigne sécurisée vélo :</li> <li>Consigne collective avec accès sécurisé : entre 1750 et 2000€ par emplacement vélo</li> <li>Consigne individuelle : entre 1000 et 2000€</li> <li>Abris vélo ouverts : 820€ par emplacement</li> </ul> </li> <li>Places de covoiturage (<i>min. 2 places</i>)</li> <li>Emplacements réservés à l'autopartage</li> <li>Guichet service de location longue durée VAE</li> <li>Signalisation avec rappel des services présents grâce aux plans d'orientation et panneaux de signalétique intermodale : 400 € pour la fourniture et la pose d'un mat, 100€ par lame</li> </ul>
<b>Subventionnement</b>	<p>Peut s'inscrire dans le dispositif régional et bénéficier d'une subvention allant jusqu'à 20% des aménagements du PEM et 30% des aménagements de mise en accessibilité</p> <p>Alvéole + pour les stationnements vélo</p>
<b>Critères d'évaluation et de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carte des aménagements réalisés</li> <li>Données de fréquentation : nombre de passagers supplémentaires, nombre de vélos dans les consignes</li> </ul>

**Constat :**

- Une immense majorité des déplacements se font en véhicule motorisé et la part modale des transports en commun reste anecdotique avec 1,2% de part modale.
- Si l'Île de Noirmoutier connaît une forte part modale du vélo (7,1%), pour rejoindre le continent les modes actifs sont peu utilisés. L'intermodalité depuis et vers le continent est une solution à développer pour le territoire, afin notamment de réduire les problématiques de congestion routière.

**Objectifs**

- Augmentation de la part modale en faveur des modes de transport alternatifs à l'autosolisme.

**Porteur :**

Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier, Commune de Noirmoutier en l'Île

**Partenaires :**

Région Pays de la Loire

AXE 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire

Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : 3, 4, 5, 6 et 7

	<b>Scenario 2 – Fonds de concours intercommunal pour l'aménagement des arrêts</b>
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permet de sécuriser les arrêts communs Aléop et services locaux et de garantir leur accessibilité</li> <li>Permet d'améliorer le confort d'attente pour les usagers</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<p>Mise en œuvre longue avec la nécessité de mettre en lien cette action avec une politique de sécurisation des accès cyclables et piétons</p> <p>Prérequis nécessaire : un aménagement amont des voiries permettant l'accès aux arrêts</p>
<b>Aménagements envisagés et éléments financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stationnements cyclables sécurisés : <ul style="list-style-type: none"> <li>Abris vélo ouverts : 820€ par emplacement</li> <li>Box individuel : à partir de 1400€ par emplacement</li> </ul> </li> <li>Mobilier urbain : abribus, bancs</li> <li>Information aux voyageurs : poteaux d'arrêts, voire bornes numériques (à partir de 5 500€)</li> <li>Cheminements et traversées pour les mobilités douces</li> </ul>
<b>Critères d'évaluation et de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carte des aménagements réalisés</li> <li>Données de fréquentation</li> <li>Enquête de satisfaction auprès des usagers</li> </ul>

Constat :

- Les arrêts de transport en commun, ne sont pas tous adaptés ou sécurisés pour offrir une qualité de service raisonnable.
- L'intermodalité à ces arrêts est limitée
- L'accès à ces arrêts n'est aujourd'hui pas systématiquement sécurisé.

Objectifs

- Augmentation de la part modale en faveur des modes de transport alternatifs à l'autosolisme.

Porteur :

Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier, Communes

Partenaires :

Région Pays de la Loire (uniquement pour les arrêts de transport régional)

## FICHE ACTION 3 – Proposer une offre intégrée de services à la population

### AXE 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire

#### Mise en œuvre opérationnelle

##### Service de location longue durée VAE

- Recommandation du CEREMA : ratio d'environ 10 vélos pour 10 000 habitants
- Un besoin d'environ 1/4 ETP pour la gestion des abonnements et de la liste d'attente
- Environ 80 locations par tranche de 10 000 habitants
- Services principalement gérés en régie publique, développement des SPL
- Coût moyen de 585€/an par vélo, recettes moyennes de 165€/an par vélo
- Compensation du reste à charge, par revente des vélos du service après amortissement

Fiches actions liées : 2, 4 et 5 + SDC

	Scenario 1 – Gestion directe en régie	Scenario 2 – Gestion déléguée (SPL ou DSP)
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calibrage de l'offre selon la demande de la population</li> <li>Différenciation des besoins selon les territoires touristiques ou non</li> <li>Rentabilité potentielle du service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion à la charge du prestataire</li> <li>Flotte de vélo plus conséquente et déployée rapidement</li> <li>Possibilité d'associer ce service à un autre marché</li> </ul>
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement initial</li> <li>Recrutement d'1 ETP à minima</li> <li>Mise en place progressive du parc, risque supporté par la collectivité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lourdeur de la mise en place d'une gestion déléguée</li> <li>Aucun retour sur investissement si rentabilité</li> <li>Risque d'absence de prestataire intéressé</li> </ul>
Dimensionnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>20 VAE pour le territoire</li> <li>Un déploiement progressif, par tranches, peut être envisagé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>30 VAE pour le territoire</li> <li>Déploiement rapide dès le début de la période de contractualisation</li> </ul>
Tarification		<ul style="list-style-type: none"> <li>Abonnement annuel : 250 €</li> <li>Abonnement semestriel : 150 €</li> <li>Abonnement mensuel : 60 €</li> <li>Caution : 500 €</li> </ul>
Recettes annuelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Total : 7 330€</li> <li>34% du parc abonnement annuel : 7 vélos : 1750€</li> <li>47% abonnement semestriel : 9 vélos : 2700€</li> <li>19% abonnement mensuel : 4 vélos : 2880€</li> <li>Perte de 367€ (entretien général et maintenance)</li> </ul>	
Critères d'évaluation et de suivi		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de km parcourus</li> <li>Nombre de location</li> </ul>

#### Constat :

De nombreux services de location de vélos existent sur le territoire, néanmoins ils ne sont pas utilisés en saison basse.

Le Schéma directeur cyclable (SDC) de la Communauté de communes dans son plan d'action affirme la volonté de développer la location longue durée de VAE,

#### Objectifs

- Répondre aux besoins de déplacements locaux de la population sur le territoire.
- Limiter les difficultés d'accès à un véhicule motorisé
- Soutenir l'économie locale et garantir un usage optimal des équipements

#### Porteur :

Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier

#### Partenaires :

Loueurs privés (selon le scenario choisi), France Ruralités (volet 2 axe 3)

### Service d'autopartage

La création d'un service d'autopartage sur le territoire de la communauté de communes de l'Île de Noirmoutier semble pertinente **en raison des difficultés d'accès aux véhicules individuels pour une partie de la population**. La création d'un tel service permettrait de **répondre aux besoins des habitants** ne bénéficiant pas d'un véhicule personnel pour des déplacements ponctuels. De même, un service équivalent de mise à disposition de véhicules aux personnes en difficulté peut être envisagé. Dans ce dernier cas, l'autopartage peut être porté par une association dans le cadre d'une politique d'insertion professionnelle. Le service serait disponible uniquement sur prescriptions, la Communauté de communes ainsi que le Département peuvent alors apporter un soutien financier à l'association.

La question de la **localisation des bornes d'autopartage apparaît limitante quant à la population touchée** : les coûts d'investissements et de fonctionnement associés à un tel service ne permettent en effet de mailler la totalité du territoire, et de façon à garantir une utilisation suffisante des véhicules leur implantation ne peut s'envisager que sur des communes importantes. Les retours d'expériences étrangers faisant apparaître une pertinence du service dans les communes de plus de 5 000 habitants, et un fonctionnement envisageable pour les communes de 2 500 habitants et plus.

### Dimensionnement :

- Recommandation du CEREMA : **pour un territoire de moins de 20 000 habitants, il est recommandé de déployer une offre entre un et deux véhicules.**
- Localisation sur des bornes IRVE
- Deux options de dimensionnement peuvent être envisagées pour le territoire :
  - Dimensionnement réduit : 1 véhicule à la gare routière de Noirmoutier.
  - Dimensionnement lourd : 1 véhicule à la gare routière, un véhicule à Barbâtre.

### Tarification

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

### Coûts :

- Investissement** : 30k€ par véhicule neuf de type ZOE et 10k€ pour un véhicule de type Citroën, AMI (voiture électrique sans permis).
- Possibilité de location :
  - 470 €/mois, 1er loyer de 3 497 € avec bonus écologique de 3 000 € déduit pour une ZOE (36 mois),
  - 88,30 €/mois, 1er loyer de 900 € pour une AMI (48 mois)
- Fonctionnement** : 860€/véhicule/an + énergie,
- Recettes** : 1200 à 1300€/véhicule/an

### Solution alternative – Mise à disposition d'un véhicule pour les personnes en recherche d'emploi :

- Les personnes ne bénéficiant pas d'un véhicule sont souvent exclues du marché de l'emploi en raison de l'impossibilité de couvrir les distances entre domicile et employeur potentiel, les entreprises du territoire ont d'ailleurs fait remonter leurs difficultés dans la capacité à pérenniser les employés des salariés non-motorisés,
- La mise à disposition de véhicules lors de la recherche d'emplois et pendant les premiers mois faisant suite à l'obtention d'un poste est une solution permettant de favoriser l'autonomie de ces populations. Pour ce faire, le déploiement d'un garage solidaire sur le territoire (location à tarif solidaire) peut être envisagé en lien avec le Département de la Vendée.

### Critères d'évaluation et de suivi

- Nombre de locations annuelles
- Nombre de km parcourus

#### Mise en œuvre opérationnelle – Application des préconisations du SDC

Fiches actions liées : 5 + SDC

- **Passer les centres villes et bourgs de la communauté de communes en Zone 30** (zones de commerces et résidentielle)
- **Neutralisation des stationnements en amont des passages piétons** (en application de la loi LOM) : remplacement par du mobilier urbain ou des éléments paysagers.
- **Sécuriser en priorité les abords des établissements scolaires** par de la création de zones de rencontre, (préconisation de 50m autour de l'établissement).
- **Expérimenter des aménagements** dans certaines communes, exemples à mutualiser
- **Etudier l'adaptation des aménagements d'apaisement et de sécurisation localement**
- **Mettre en place des journées sans voitures à intervalles réguliers** dans le centre des communes, en plus des jours de marché.

#### Aménagements préconisés :

Différents aménagements ponctuels peuvent être proposés en entrée d'agglomération ou à l'intérieur de ces dernières de façon à maîtriser les flux de circulation automobile. Ces derniers peuvent, et doivent, être associés à des politiques de circulation plus larges comme la mise en place de zones à vitesse réduite et la réduction de la taille de la chaussée.

#### Eléments financiers :

- Zone de rencontre : 240 € par m<sup>2</sup>
- Zone 30 : 128 € par m<sup>2</sup>

#### Critères d'évaluation et de suivi

- Nombre de km aménagés
- Réalisation de comptages

#### Constat :

Bien que l'Île de Noirmoutier ne gère pas directement les voiries concernées, une politique d'aménagement commune des centres bourgs peut permettre de développer un ensemble cohérent pour les piétons et les cyclistes sur l'ensemble de la Communauté de communes.

#### Objectifs

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

#### Porteur :

Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier

#### Partenaires :

Communes, Département de la Vendée

### AXE 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire

#### Aménagement de zones 30 :

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



B30



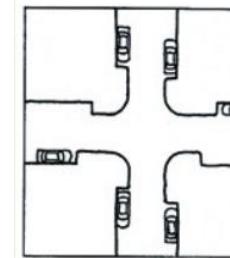
B51



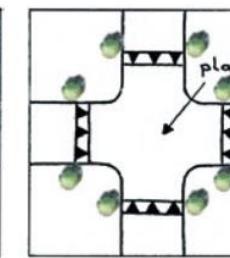
B52

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

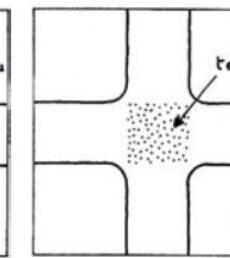
- Lors des intersections, il convient d'obtenir une bonne lisibilité et perceptibilité depuis chaque branche. Pour ce faire, plusieurs solutions sont possibles :
  - Un contraste ou l'implantation d'un point fort (changement de revêtement, mobilier urbain, avancée de trottoir, surélévation, mini-giratoire...)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



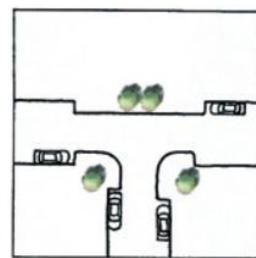
Exemple d'un carrefour classique : toutefois, à l'entrée du carrefour, la chaussée est rétrécie par suppression du stationnement.



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



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



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

© CEREMA

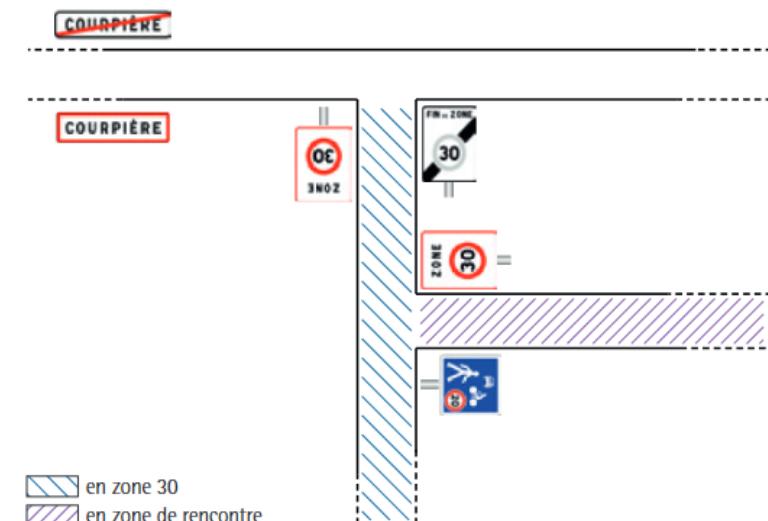
- Il est enfin recommandé de privilégier la priorité à droite car elle oblige le conducteur à ralentir et à soutenir son attention. Cependant, un régime de cédez-le-passage peut être utilisé pour des questions de lisibilité ou pour prendre en compte la présence d'une ligne régulière de transport collectif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

## AXE 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire

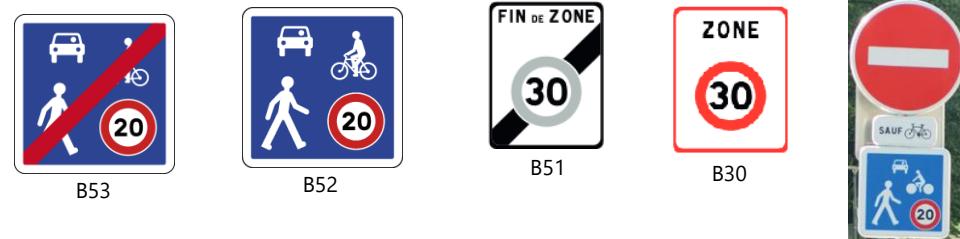
### Aménagement de zones de rencontre :

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

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



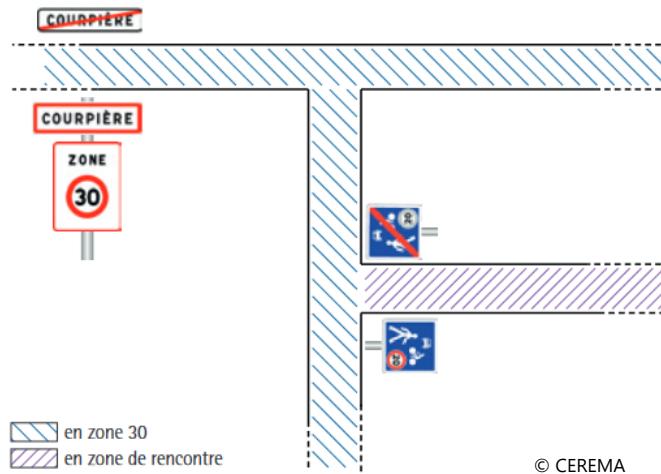
© CEREMA



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

### AXE 1 – Accompagner les déplacements internes au territoire

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



### Neutralisation des stationnements en amont des passages piétons

- En application de la loi LOM, les places de stationnement situées moins de 5 mètres en amont des passages piétons doivent être neutralisées d'ici au 31 Décembre 2026.
- Le stationnement supprimé peut être remplacé par du mobilier urbain ou de la végétalisation (dans ce dernier cas l'entretien quotidien est primordial pour ne pas causer des soucis de visibilité). L'espace ainsi offert offre la possibilité d'installer des arceaux de stationnement cyclable



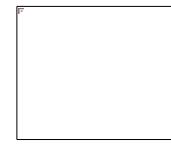
➔ Outre la proposition des aménagements, la Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier peut :

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

# Enjeux de gouvernance - Axe 1 : Accompagner les déplacements internes au territoire

Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
Scenario d'évolution du TAD		CCIN	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fonds Mobilité rurale :</b> soutien à l'achat de matériel roulant plafonné à 150 000€ HT par porteur de projet</li> </ul>	Pour un véhicule TPMR (9 places + 1 fauteuil roulant) : à partir de 48 000 €	Court terme	+
Création PEM à la gare routière de Noirmoutier		CCIN	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Région Pays de la Loire :</b> 20% PEM et 30% accessibilité (en % du montant des travaux HT hors foncier)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place soit 1 100 € au total</li> <li>Stationnements vélos : consigne collective entre 2 000 et 5 000€, arceaux entre 160 et 400 € par emplacement</li> <li>Autopartage : 30 000 € pour une ZOE ou 10 000 € pour une AMI</li> <li>Signalétique : 400 € pour la fourniture et la pose d'un mat, 100€ par lame</li> </ul>	Long terme	++
Travailler sur l'intermodalité						++
Aménagements des arrêts	Communes		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fonds de concours <b>CCIN</b></li> <li><b>Alvéole +</b> : stationnements vélos couverts avec montant maximal par emplacement de 1 200€ HT pour consignes sécurisées et 650 € pour abri accès libre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stationnements vélos : consigne individuelle / box vélo env. 2 000 € par box</li> <li>Information voyageurs : à partir de 5 500€ pour une borne LCD,</li> <li>Mobilier urbain : selon mobilier choisi</li> <li>Cheminement doux : selon aménagement</li> </ul>	Long terme	++

# Enjeux de gouvernance - Axe 1 : Accompagner les déplacements internes au territoire



Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
Proposer une offre intégrée de services	Location longue durée VAE	CCIN	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fonds Mobilité rurale</b> : volet 2 dont soutien à l'achat de matériel roulant y compris VAE plafonné à 150 000€ HT par porteur de projet</li> <li><b>AVELO 3</b> : axe 2 soutien à l'expérimentation de services vélo</li> </ul>	Pour 20 VAE : 16 000 € (800€/u)	Moyen terme	+++
	Autopartage	CCIN	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fonds Mobilité rurale</b></li> </ul>	30 000 € pour une ZOE ou 10 000 € pour une AMI soit entre 20 000€ et 40 000 € au total	Moyen terme	++
Carte des bonnes pratiques d'aménagement	Elaboration d'un guide des bonnes pratiques / guide des aménagements	CCIN	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Communes</b></li> <li><b>Département</b></li> <li><b>DETR, DSIL</b></li> </ul> Au cas par cas selon les aménagements		Court terme	+

## AXE 2

### Faciliter la liaison entre l'Ile de Noirmoutier et son environnement



**Fiche action 5 : Aménager des aires de mobilité sur les communes dotées de plusieurs lignes de transport en commun**

**Fiche action 6 : Favoriser un usage partagé de la voiture en développant prioritairement le covoiturage au quotidien**

### Diagnostic :

Les transports en commun à longue distance, reliant notamment la capitale régionale sont peu compétitifs avec l'automobile, tant en terme de temps que de coût. D'autres formes de mobilité alternatives à l'autosolisme peuvent être développées sur le territoire afin de rejoindre le continent.

Le covoiturage représente un enjeu fort. Pour ce faire plusieurs éléments peuvent être mis en œuvre : aménagement d'aires de covoiturage près de la gare routière et à proximité de certains arrêts de transport majeurs, le développement de stationnement vélo afin de rejoindre les aires, déploiement de plateformes de mise en contact... Or, actuellement la pratique sur le territoire semble cependant avant tout informelle et peu organisée ou étudiée, les enquêtes auprès du public et des collectivités mettant en avant la méconnaissance de ce dispositif ou des applications dédiées au covoiturage pour les déplacements pendulaires.



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

### Mise en œuvre opérationnelle

#### Aménagements préconisés

Implantation des aires de mobilités aux points suivants :

- La Guérinière – [Giratoire de l'Europe \(ligne 13 et proximité ligne 571\)](#) : Ce point est stratégique car l'existence d'un parking permet de mettre en place une aire de mobilité rapidement et à moindre coût. Deux bornes de recharge électriques sont déjà implantées à proximité. Ainsi sur cette localité il convient d'ajouter :
  - Stationnement sécurisé vélo (arceaux, abri vélo et/ou box individuels)
  - Arrêt TAD (cf. *fiche 1*)
- Barbâtre – [Giratoire de Gois \(ligne 13 et proximité ligne 571\)](#) :
  - Stationnement sécurisé vélo (abri vélo et/ou box individuels)
  - Implantation de 2 bornes IRVE
  - Potentiellement une place d'autopartage (cf. *fiche 3*)
  - Arrêt TAD (cf. *fiche 1*)
- L'Épine – [Arrêt de transport « Ormeaux » \(lignes 13 et 571\)](#)
  - Aménagement parking Rue Mon Repos
  - Stationnement sécurisé vélo (arceaux, abri vélo et/ou box individuels)
  - Deux places de covoitage
  - Implantation d'une borne IRVE
  - Arrêt TAD (cf. *fiche 1*)
- Noirmoutier-en-l'Île – [Port de l'Herbaudière \(ligne 571\)](#)
  - Stationnement sécurisé vélo (abri vélo et/ou box individuels)
  - Places de covoitage (min. 2) et implantation de bornes IRVE
  - Arrêt TAD (cf. *fiche 1*)

Fiches actions liées : 1, 2, 3 et 6

#### Eléments financiers

- Stationnements cyclable sécurisé :
  - Arceau : entre 60 et 150€
  - Abris vélo ouverts : 820€ par emplacement
  - Box individuel : à partir de 1400€ par emplacement
- Place de covoitage sur stationnement existant : 550 €/place (marquage et panneautage),
- Place de stationnement ex-nihilo : 2 500€ environ pour terrassement, compactage et enrobé.
- Borne IRVE :
  - Selon le type de matériel choisi : entre 6 000 et 100 000 €
  - Coût d'installation : entre 2 000 et 5 000 €
  - Coût fixe annuel : de 1 000 à 2 000 € par borne.

#### Critères d'évaluation et de suivi

- Carte des aménagements réalisés
- Fréquentation des aires de mobilité

#### Constat :

Les aires de mobilité sont des pôles d'échange adaptés aux territoires peu denses.

Contrairement au pôle d'échange multimodal qui s'organise autour d'une offre de transport dite « lourde », les aires de mobilités se fondent sur la convergence de services de mobilité partagée et active (covoitage, autopartage, vélos...). Les équipements sont alors légers voire modulables. Ils demandent des investissements relativement légers et peuvent être mis en place dans des délais plus courts. L'idée sous-jacente est la convergence en un point donné de service de mobilité.

#### Objectifs

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

#### Porteur :

Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier, Communes

#### Partenaire :

Région Pays de la Loire, SYDEV

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

#### Mise en œuvre opérationnelle

- Matérialisation et création d'espaces dédiés dans les communes : aménagement de stationnements réservés sur les aires de mobilité (cf. *fiche 5*) ainsi que dans les zones d'activité pour accompagner et encourager la pratique par les établissements employeurs (cf. *fiche 8*) . La matérialisation de stationnements dédiés dans les zones d'activité s'effectue à la suite de la réalisation des plans de mobilité inter-employeur.
- Communiquer et animer la pratique en promouvant une plateforme de covoiturage unique en lien avec Challans Gois Communauté en se fondant sur une boîte à outils ludique et innovante.
- Des panneaux matérialisant des arrêts d'autostop sur les axes ayant des flux quotidiens importants, notamment à destination du continent, afin de mettre en place un service d'autostop organisé.

#### Eléments financiers :

- Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place (marquage et panneautage)
- Place de stationnement ex-nihilo : 2 500€ environ pour terrassement, compactage et enrobé.
- Éléments de communication (cf. *fiche 7*) :
  - Campagne d'affichage (Création et impression) : Entre 5 000 et 40 000 €
  - Publicité et communication sur les réseaux sociaux : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion



Fiches actions liées : 2, 5 et axe 3

#### Constat :

Le caractère insulaire de la Communauté de communes rend cette dernière dépendante des services présents uniquement sur le continent. Le territoire est largement tourné vers les communautés de communes du continent, rendant l'usage de la voiture important. De plus, les flux domicile - travail importants vers les bassins d'emploi offrent un potentiel de développement du covoiturage certain.

#### Objectifs

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

#### Porteur :

Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier, Communes

#### Partenaire :

Région Pays de la Loire , Ouestgo, Fonds vert

## Enjeux de gouvernance - Axe 2 : Faciliter la liaison entre l'Île de Noirmoutier et son environnement

Action	Sous-actions associées	Porteurs	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
Aires de mobilité	Matérialisation de places de covoiturage	CCIN et Communes	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fonds Vert</b> volet 2 de la mesure « développement du covoiturage »</li> </ul>	Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place soit 5 places au minimum pour l'ensemble des aires 2750 € au total	Court à moyen termes	+
	Implantation de stationnements vélos sécurisés		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Alvéole +</b> : stationnements vélos couverts avec montant maximal par emplacement de 1 200€ HT pour consignes sécurisées et 650 € pour abri accès libre</li> </ul>	Consigne individuelle / box vélo : env. 2 000 € par box ; arceaux : entre 160 et 400 € par emplacement	Court terme	+++
	Implantation bornes IRVE		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>AVERE</b> : financement de points de recharge ouverts au public à hauteur de 30% et jusqu'à 3 000€ par point de charge</li> <li><b>Région Pays de la Loire</b> : déploiement du réseau de borne de recharge électrique rapides</li> <li><b>Sydev</b></li> </ul>	2 bornes : selon le type de matériel choisi entre 12 000 et 200 000 € (+coût d'installation : entre 2 000 et 5 000 €)	Moyen terme	++
	Arrêt TAD		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fonds Mobilité rurale</b> : volet 2 « création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité, animation des solutions de mobilités »</li> </ul>		Court terme	+
	Favoriser un usage partagé de la voiture en développant prioritairement le covoiturage au quotidien	CCIN	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Challans Gois Communauté</b></li> </ul>	VOIR ACTIONS 3 (autopartage), 5 (aires de mobilité) et 8 (accompagnement des zones d'activités)		+

## Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution



**Fiche action 7 : Communiquer davantage autour de l'offre de transport en commun existante**

**Fiche action 8 : Accompagner les zones d'activités dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs**

### Diagnostic :

**L'information et la communication sur l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle** sont des leviers d'action majeurs pour favoriser le changement de pratiques en matière de déplacements.

Les évolutions que connaissent les modes de déplacements impliquent une réflexion globale et un **accompagnement du public dans la manière dont sont présentées les différentes « options » de déplacement** et les possibilités afférentes.

Dans un **système intermodal favorisant l'usage de différentes solutions de déplacement dans le cadre d'une mobilité quotidienne**, l'information des usagers et des habitants permet de répondre aux questions :

- « **Je veux me déplacer** » : communiquer et informer sur l'offre de mobilité existante, les possibilités de déplacements et les alternatives en amont des déplacements.
- « **Je peux me déplacer** » : communiquer, informer et faciliter les déplacements au cours d'un trajet, notamment sur les aspects horaires, fonctionnement, simplicité. Cet enjeu répond à la vision MaaS (Mobility as a Service)
- « **J'y gagne à me déplacer** » : informer sur les avantages des différents modes de déplacements : santé, gain de temps, régularité, impact sur l'environnement, ...



## Mise en œuvre opérationnelle

Fiches actions liées : axes 1 et 2, fiche action 8

## → Cette fiche action est à mettre en relation avec le plan de communication.

Une **diffusion plus vaste de l'information** sur le fonctionnement, les horaires et les modalités d'utilisation des différents services de mobilité sur le territoire permettrait de réduire la part de population n'utilisant pas ces derniers, même de façon ponctuelle. L'ensemble des aides financières possibles est également à mettre en avant. Plusieurs canaux peuvent être utilisés : application, plateforme, journaux et médias locaux...

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

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

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

- Diffusion des documents promotionnels des services régionaux :
  - Soutien aux campagnes promotionnelles organisées par le transporteur et l'autorité organisatrice régionale.
  - Diffusion de l'information auprès des : communes, associations locales, écoles.
- Campagne de promotion du TAD et des solutions alternatives (covoiturage, rabattement vers les lignes de bus, location longue durée de VAE, vélo) :
  - Promotion dans l'espace public du service,
  - Diffusion des supports de promotion auprès des populations cibles, par l'intermédiaire notamment de : médecins et centres médicaux, associations, bulletins municipaux, campagnes d'information sur les marchés,
  - Diffusion d'une campagne sur les règles d'utilisation du service, notamment auprès des publics jeunes, mais aussi sur les aides financières disponibles (aides à l'acquisition de VAE, forfait mobilité...).
- Promotion de l'intermodalité, notamment à travers les aires de mobilité le cas échéant :
  - Communication auprès des employeurs et salariés (cf. fiche action 8)
  - Communication évènementielle sur la pratique du vélo, de la marche et du covoiturage

## Constat :

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

## Objectifs

- Pallier la méconnaissance des mobilités alternatives existantes
- Meilleure utilisation des transports en commun sur le territoire,
- Utilisation du TAD par les publics visés initialement,
- Renforcement de l'intermodalité par la promotion des aménagements réalisés,

## Porteur :

Communauté de communes de l'Île de Noirmoutier, Communes

## Partenaire :

Communes.

## Rôle de la Communauté de communes:

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

## AXE 3 – Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution

### Eléments financiers

- Campagne d'affichage (Création et impression) : Entre 5 000 et 40 000 €
- Publicité et communication sur les réseaux sociaux
  - Communication : Réalisation en interne
  - Publicité : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion
  - Mise en place progressive du parc, risque supporté par la collectivité
- Page web dédiée : Réalisation en interne
- Carte des itinéraires cyclables
  - Réalisation chez un prestataire : entre 5 000 et 10 000 €
  - Impression A3 : 450 € pour 1 000 exemplaires
  - Diffusion : par les Offices du Tourisme et prestataires touristiques
- Communication publicitaire ponctuelle
  - Banderole : Entre 4,5 et 60 € / m<sup>2</sup>
  - Kakemono : Entre 20 et 220 € / pièce
- Organisation d'une fête du vélo : à partir de 7 000 €

### Critères d'évaluation et de suivi

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

### Exemple de réalisation – Visuels de promotion de l'évènement « Mai à vélo »



### Kit de communication de l'ADEME



## AXE 3 – Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution

### Mise en œuvre opérationnelle

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

### Fiches actions liées : axes 1 et 2, fiche action 7



**ADOPTER DE NOUVELLES PRATIQUES DE TRAVAIL POUR ÉVITER LES DÉPLACEMENTS**

**AUTORISER** 2 jours de télétravail par semaine.

**PERMETTRE** aux salariés les plus éloignés d'utiliser des tiers lieux\*.

**AMÉNAGER** les horaires de travail pour éviter les heures de pointe.

**PRIVILÉGIER** la visioconférence plutôt que les longs déplacements.



**INCITER À PRENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN**

**PRENDRE** en charge les abonnements au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi (transports en commun, services publics de location de vélo).

**INSTALLER** un point d'information sur le réseau et les tarifs.

**OFFRIR** des titres de transports gratuits aux nouveaux arrivants.



**FAVORISER LES MOBILITÉS ACTIVES**

**VERSER** une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative.

**INSTALLER** des garages à vélos sécurisés et des vestiaires avec douches.

**FAIRE APPEL** à une asso vélo pour des séances de coaching ou de «remise en selle».

➤ **SE DOTER** d'une flotte de vélos de service.

**DISTRIBUER** des kits de sécurité pour les salariés venant à vélo.

**FOURNIR** du matériel de gonflage et de dépannage.

**PROPOSER** un service gratuit d'entretien des vélos personnels.

**PRENDRE** en charge les abonnements aux services de parkings pour vélos en gare pour les salariés prenant le train.

**ORGANISER** un challenge de copiétonnage pour se déplacer à plusieurs mais à pied.



**PROMOUVOIR LES MOBILITÉS PARTAGÉES**

**DÉVELOPPER** un service de covoiturage en interne ou promouvoir des plateformes existantes, par exemple: ID Vroom, Way'up, Karoo, Koolicar, OuiHopper, Blablalines, Less, Ridyo, COVIVO, Roulez Malin, Instant System, RezoPouce...

**AFFICHER** une carte interactive de géolocalisation pour que les salariés repèrent des covoitureurs potentiels.

**PROPOSER** des véhicules en autopartage en remplacement des véhicules individuels.

**METTRE EN PLACE** une navette d'entreprise.

**RÉSERVER** des places de stationnement aux covoitureurs.

**GARANTIR** le retour à domicile (prise en charge des frais de taxis en cas d'empêchement exceptionnel).

**QUI PEUT VOUS AIDER?**

### Constat :

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

### Objectifs

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

**Porteur :**  
CC de l'Île de Noirmoutier

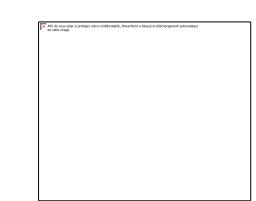
**Partenaire :**  
Entreprises, CCI

**Rôle de la Communauté de communes :**  
Accompagnement des entreprises dans la définition de leur Plan de Mobilité Employeur.

# Enjeux de gouvernance - Axe 3 : Promouvoir et accompagner l'évolution des pratiques de mobilité



Action	Sous-actions associées	Porteur	Partenaires et financements	Montants d'investissement HT	Planification	Impact de réduction des GES
Communiquer davantage autour de l'offre de transport en commun		CCIN	Voir Plan de Communication		Court terme	+
Accompagner les zones d'activités dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs	Communication auprès des entreprises	CCIN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir Plan de Communication</li> <li><b>Challans Gois Communauté</b></li> </ul>		Moyen terme	++
	Accompagnement méthodologique des entreprises		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Challans Gois Communauté</b></li> <li><b>CCI Vendée</b> : Flash'diag Mobilité</li> </ul>			



## 5. Synthèse du plan de communication \*

\* Le Plan de communication complet est à retrouver en annexe

## 5. Objectifs et piliers de communication

### Objectifs

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

### Piliers

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

## 5. Canaux de communication



### Médias traditionnels

- Presse : Ouest France
- Magazine intercommunal (trimestriel)
- Radio : NOV FM (radio associative)
- Communiqué de presse
- Affichage : Mairies, commerces...

### Print

- Panneaux d'affichage,
- Flyers, brochures, dépliants
- Publipostage (communication dans les boîtes aux lettres)

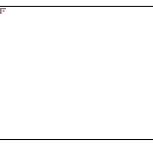
### Canaux digitaux

- Site web : [www.cdc-iledenoirmoutier.com](http://www.cdc-iledenoirmoutier.com) (refonte du site prévue en 2024)
- Réseaux sociaux : Facebook, Instagram (pas encore mis en place : à développer), Youtube
- Newsletters : une sur le schéma directeur cyclable (Cyclo lettres), une économique et une générale sur la protection du littoral
- Réseaux sociaux des différentes communes du territoire
- Écrans de télévision à l'Office de Tourisme, la piscine, dans les bus (pendant la période estivale) et dans 2 mairies du territoire

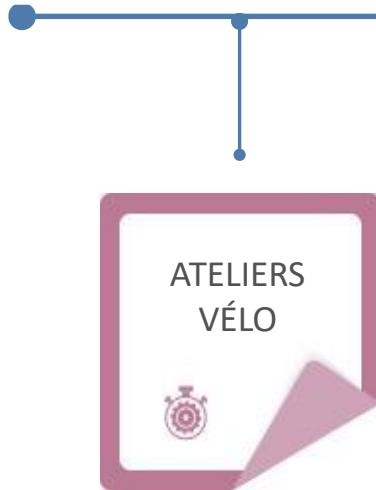
### Partenariats

- Association « Grandir ensemble » : Organise des balades à vélo avec les personnes handicapées
- Vélocistes du territoire (réparation et location de vélo)

## 5. Calendrier des actions évènementielles



MARS



AVRIL



MAI



AOÛT



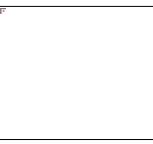


# 6. Suivi et évaluation

6.1 - Moyens techniques à déployer

6.2 - Instances de suivi

# 6.1 - Moyens techniques à déployer



## Suivi de fréquentation des services de transport

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

## Evaluation de la pratique de covoitage

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

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

## Suivi des aménagements réalisés

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

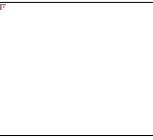
## Evaluation de la pratique cyclable

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

## Evaluation générale des services de mobilité

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

## 6.2 - Instances de suivi



### Les actions portées par l'AOM locale

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



### Les actions portées par l'AOM régionale

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



## 7. Annexes

7.1 - Prochaines échéances et gouvernance *p.95*

7.2 - Restitutions des échanges avec les partenaires *p.98*

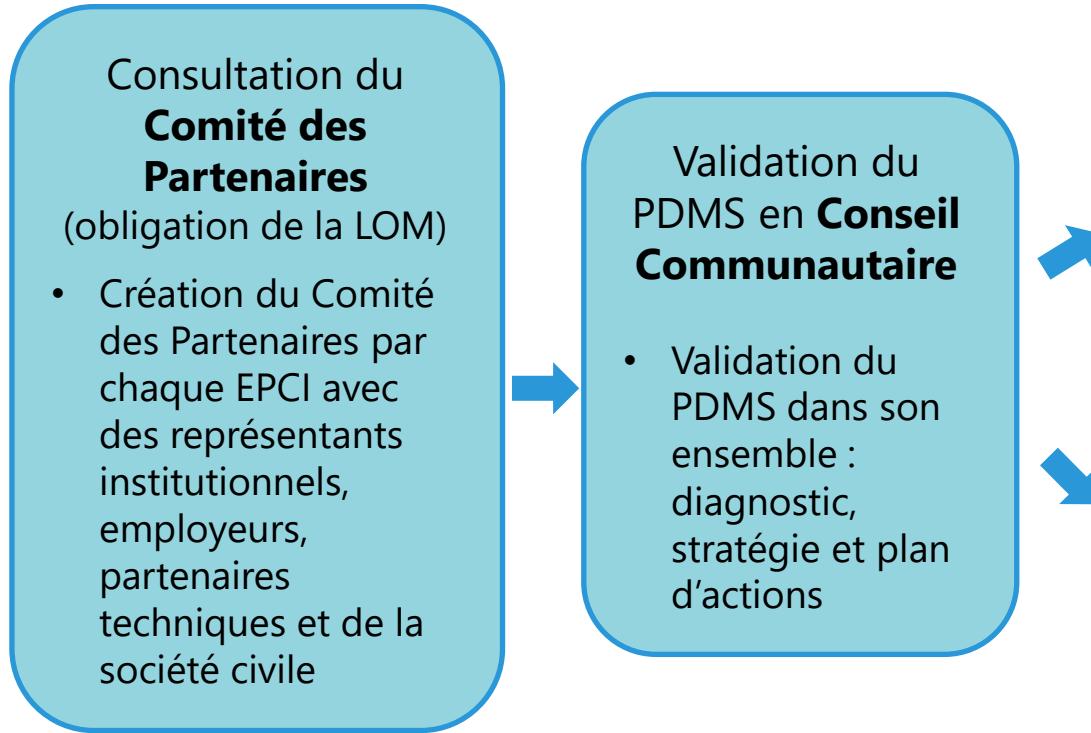
7.3 - Isochrones temps de parcours en vélo et VAE *p.100*

7.4 - Emissions de GES *p.103*

7.5 - Benchmark *p.107*

7.6 - Plan de communication *p.117*

## 7.1 - Prochaines échéances et gouvernance



### Déclinaison opérationnelle du PDMS

- Mise en œuvre des actions définies dans le plan d'actions à différentes échéances (court, moyen et long termes)
- Consultation du Comité des Partenaires une fois par an au minimum

### Contrat opérationnel de mobilité avec la Région

- Assurer la coordination entre les AOM et la Région à l'échelle de chaque bassin de mobilité
- Les PDMS ainsi élaborés servent de support de réflexion et d'outils d'influence pour l'élaboration des COM, actuellement en cours.
- **COPIL 2 pour le bassin de mobilité prévu au 2<sup>ème</sup> semestre 2024**

## 7.1 - Le Comité des Partenaires

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

### Objectifs :

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

## 7.1 - Le Contrat Opérationnel de Mobilité

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

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

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



## 7.2 - Échanges avec la région Pays de la Loire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## 7.2 - Échanges avec le Département de la Vendée

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

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

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

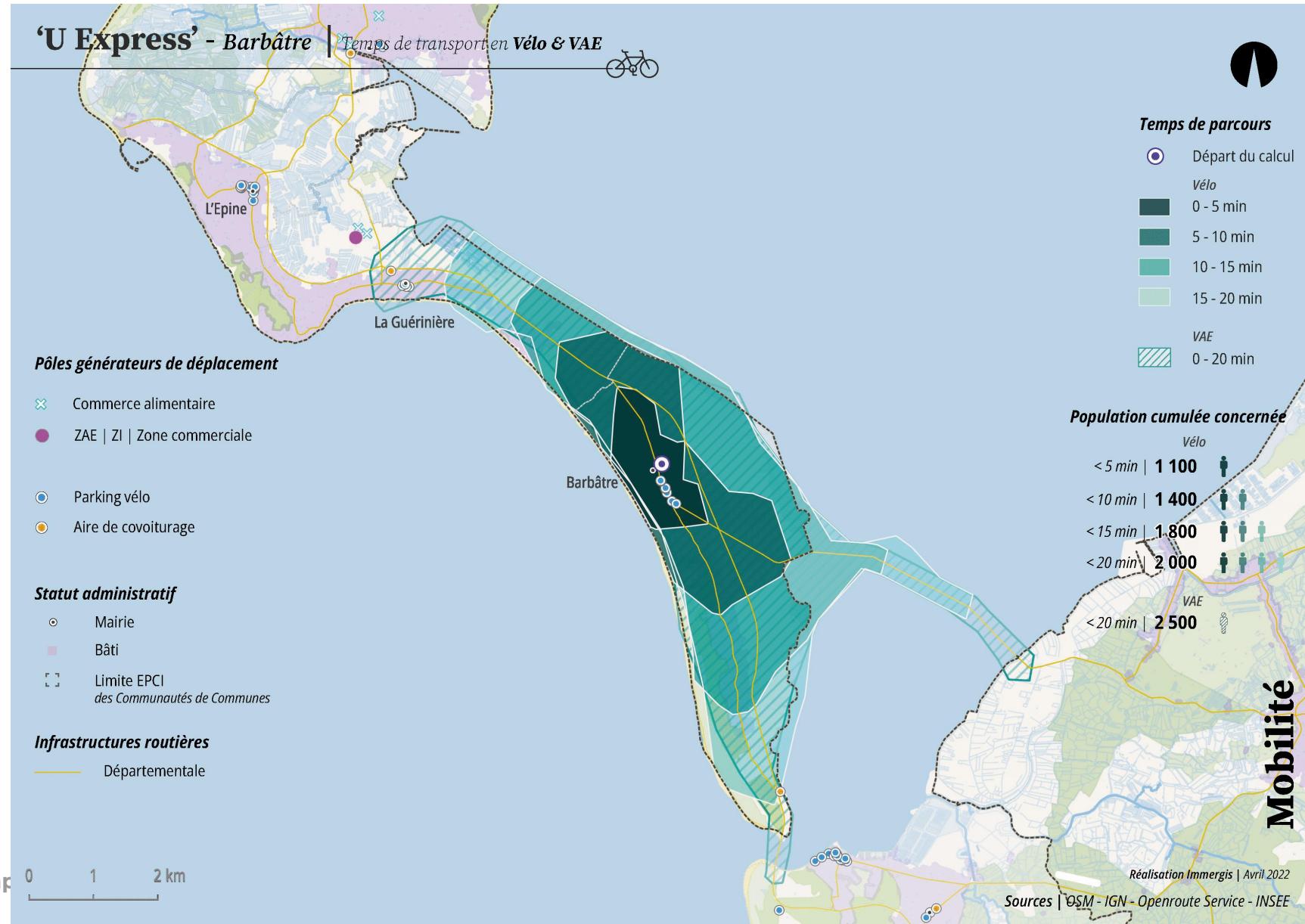
La réfection du pont de l'Île de Noirmoutier est également évoquée, ces travaux sont amenés à durer jusqu'en 2025 et neutralisent le cheminement piéton et cyclable du pont.

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

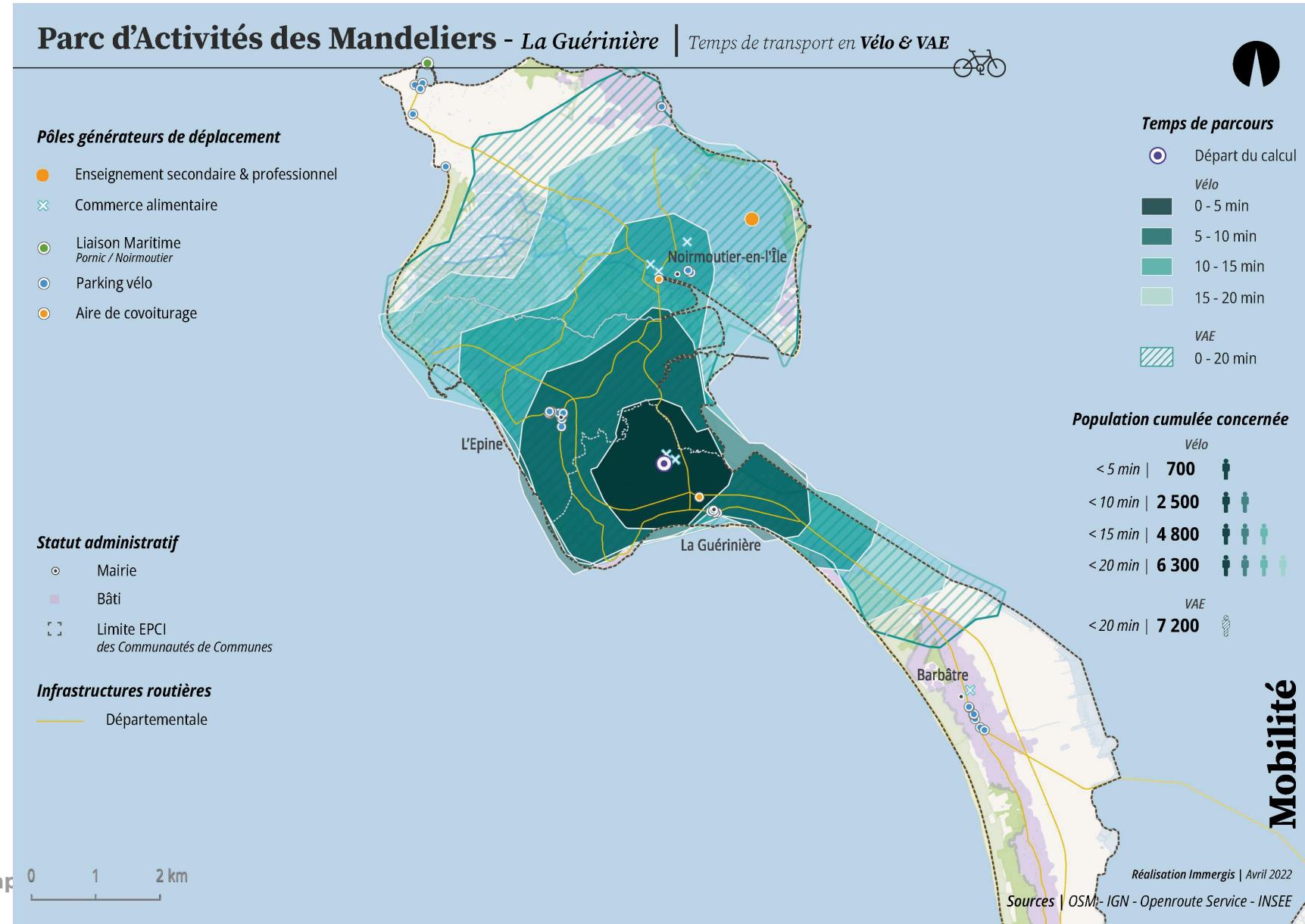
Dans le cadre de sa compétence solidaire, le département organise le transport des élèves et étudiants en situation de handicap, là où le transport scolaire a été transféré à la région suite à la loi LOM.



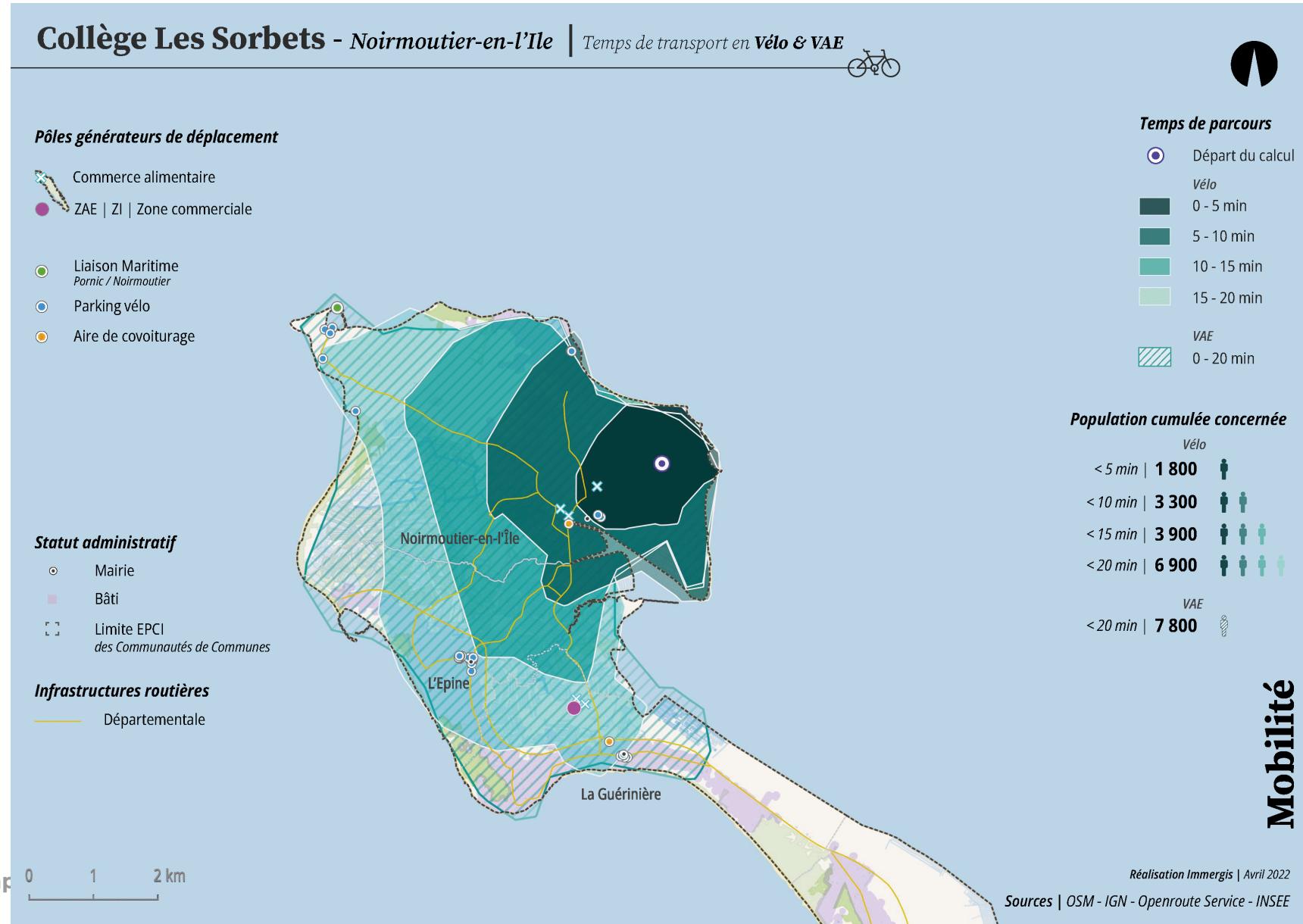
## 7.3 - Isochrones temps de parcours à vélo et VAE



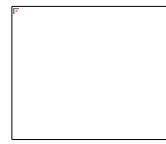
## 7.3 - Isochrones temps de parcours à vélo et VAE



## 7.3 - Isochrones temps de parcours à vélo et VAE



## 7.4 - Emissions de GES selon le mode de transport en kg CO2e (émis par personne)\*



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

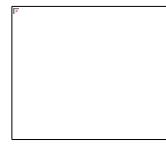
VAE	Autocar	Scooter	Voiture thermique	Voiture thermique – 1 covoitureur	Voiture thermique – 3 covoitureurs	Voiture électrique	Voiture électrique – 1 covoitureur	Voiture électrique – 3 covoitureurs
0,09	0,9	0,6	1,7	0,9	0,4	0,8	0,4	0,2

Pour un trajet de 28 km (distance moyenne entre le domicile et le travail CC IN- Données INSEE, RP 2020)

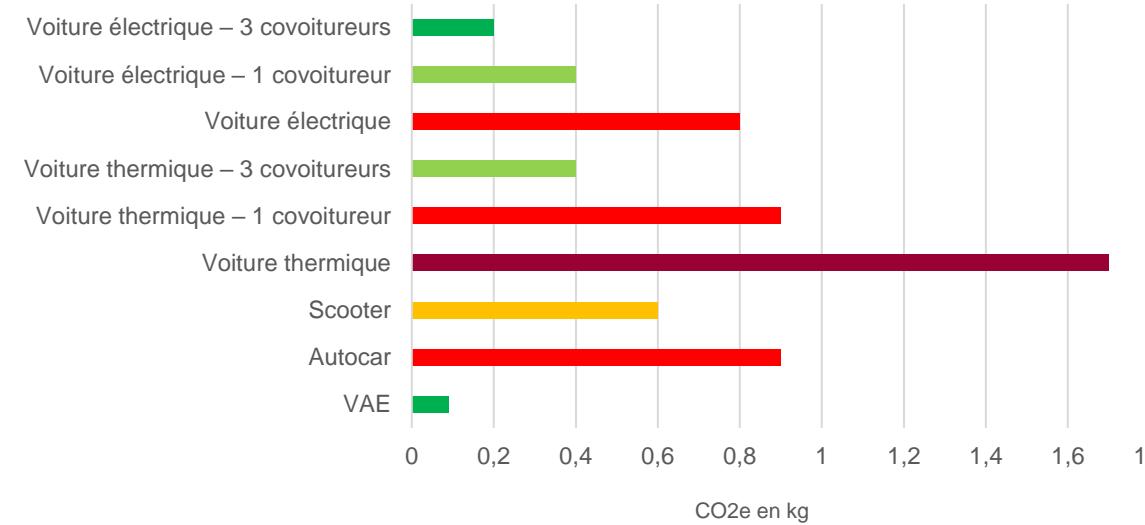
Autocar	Scooter	Voiture thermique	Voiture thermique – 1 covoitureur	Voiture thermique – 3 covoitureurs	Voiture électrique	Voiture électrique – 1 covoitureur	Voiture électrique – 3 covoitureurs
0,8	2,1	6	3,1	1,5	2,9	1,5	0,7

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

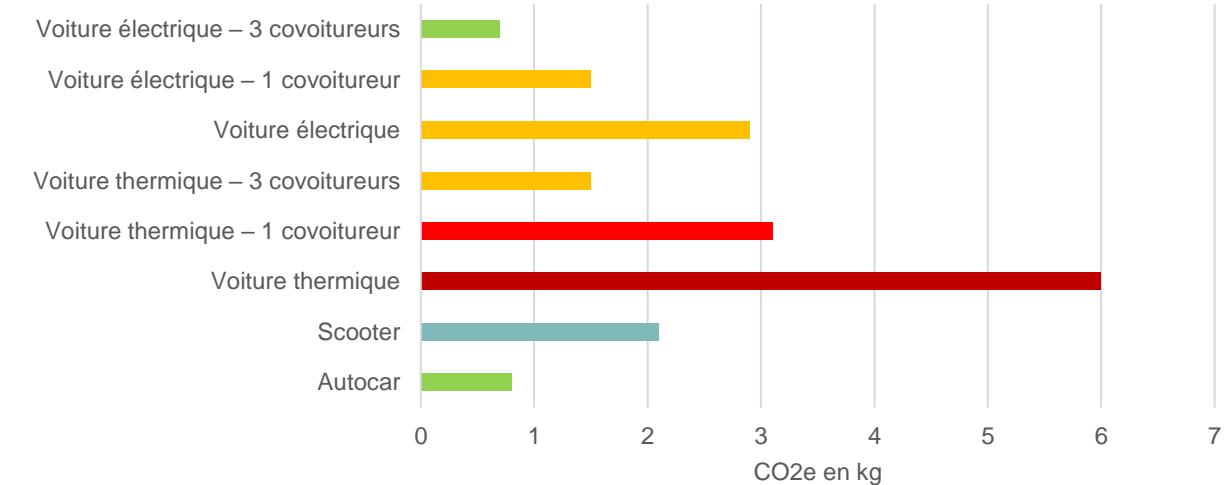
## 7.4 - Emissions de GES selon le mode de transport en kg CO2e (émis par personne)



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



Emissions de CO2 par personne par mode de transport pour un trajet de 28 km



## 7.5 - Benchmark Un TAD rural sur la CC Vallées d'Auge et du Merlerault (Normandie)

### Le projet :

### Fiche action 1

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

### **Le territoire desservi :**

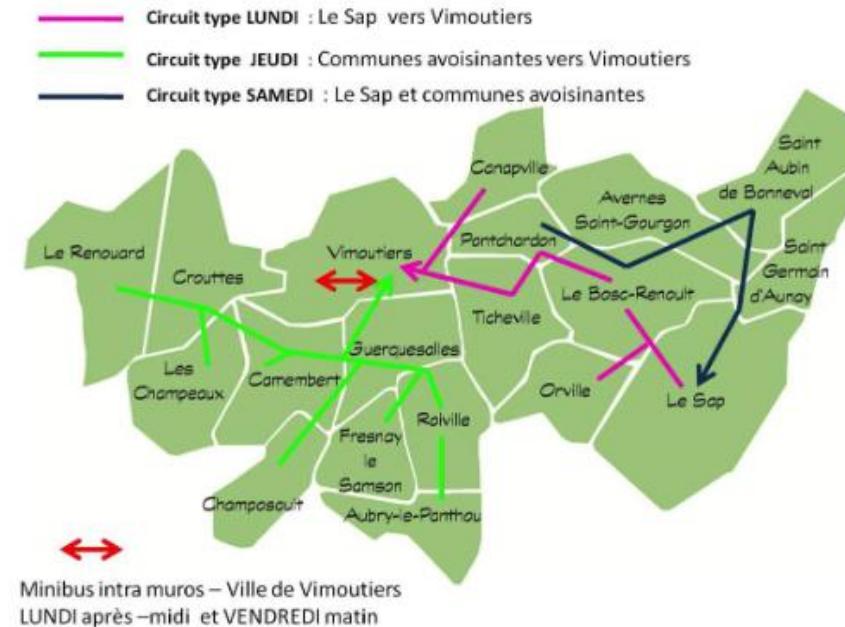


Figure 405 Lignes du réseau Camembus

## 7.5 - Benchmark : Pôle d'échange multimodal routier à Gignac, Communauté de communes Vallée de l'Hérault (Occitanie)

Fiche action 2

### Le projet :

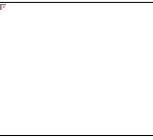
- Emplacement au niveau d'une zone d'activité proche de l'accès autoroutier et du centre-ville de la ville de Gignac
- Inscription du projet dans le programme régional de l'Occitanie pour l'aménagement de PEM routier lancé en 2018
- Chiffres clés :
  - Coût global de l'opération : 5,3 millions d'euros (incluant acquisitions foncières, démolitions, études et travaux)
  - Une aire de chalandise des déplacements de 32 000 habitants à moins de 15 minutes du pôle d'échanges multimodal
  - Ce bassin d'influence est essentiellement tourné sur Montpellier Méditerranée Métropole avec plus de 13 000 déplacements par jour (dont 8000 pour Montpellier) mais également le Clermontais et le Lodévois.
- Mise en service prévue pour 2024 avec des premiers travaux de démolition à l'été 2018



### Le bilan fonctionnel

- 6 quais bus
- 81 places de stationnements
- 20 consignes sécurisées vélos
- 20 stationnements 2 roues (arceaux)
- 1 maison du tourisme et de la mobilité
- Cheminements modes actifs
- Plantation de 56 arbres
- Conservation de sujets en place
- Stationnements perméables
- Covoiturage dynamique Picholines
- Panneau Rézopouce

© Communauté de communes Vallée de l'Hérault



## 7.5 - Benchmark : Pôle d'échange multimodal routier au Vigan, Communauté de communes du Pays Viganaïs (Occitanie)

### Le projet :

- Lauréat de l'appel à projet transport en commun en site propre (TCSP), organisé par le Ministère chargé des transports : appel à projet, doté d'une enveloppe globale de 900M d'euros.
- Bonus accordé au PEM car situé dans une communauté de communes pour un total d'environ 120 000€.
- Emplacement à l'entrée de la ville du Vigan.
- Inscription du projet dans le programme régional de l'Occitanie pour l'aménagement de PEM routier lancé en 2018.
- Etude de faisabilité menée en 2021 et début des travaux en 2023.



### **Fiche action 2**



© Communauté de communes du Pays Viganaïs

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

Fiche action 3

### Le projet :

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



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

Fiche action 3

## Le projet :

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



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

Fiche action 3

### Le projet :

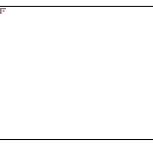
- Une plateforme mobilité créée afin de lever les freins à la mobilité pour favoriser l'accès à l'emploi et à la formation.
- Une palette de services autour de la question de la mobilité : entretien, réparation et vente de véhicules d'occasion, location de voitures et de deux-roues, conseil mobilité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

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

© Ateliers Méca



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



### Le projet :

### Fiche action 3

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

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



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

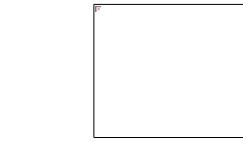
**Fiche action 5**

### Le projet :

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



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



Fiche action 5

### Le projet :

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



## 7.5 - Benchmark : L'aire d'échange multimodale de l'Hermitage - Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude (Bretagne)

Fiche action 5

### Le projet :

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



## 7.5 - Benchmark : Un service de navettes aux entreprises en Bretagne

Fiche action 8

### Le projet :

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



## 7.5 - Benchmark : Le Navibus H2 Erdre, un passeur à hydrogène à Nantes Métropole (Pays de la Loire)



### Fiche action commune 2

#### Le projet :

- Un passeur électrique/hydrogène assure la liaison entre Port-Boyer et Petit-Port Facultés.
- Un projet porté par La Semitan (Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise) pour expérimenter une propulsion hydrogène sur un bateau fluvial électrique pour transporter des passagers.
- Consommation d'1,9 kg d'hydrogène par jour avec une vitesse de croisière de 7 km/h.
- Présentation d'une solution « zéro émission »



La station de compression, située à Port Boyer, est alimentée par des racks d'hydrogène sous pression 200 bar.

# PLAN DE COMMUNICATION ET ÉVÉNEMENTIEL

Plan de Mobilité Simplifié

*Préconisations pour promouvoir les modes de transports alternatifs sur le territoire*





# SOMMAIRE

01

BRIEF  
Pag. 03

02

CIBLES  
Pag. 05

03

PLAN DE COMMUNICATION  
Pag. 07

# 01



# Brief

BRIEF

CONSTRUIRE UN PLAN DE COMMUNICATION  
POUR PROMOUVOIR LES MOBILITÉS SUR  
L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE !

# 02



## Cibles

# CIBLES DE COMMUNICATION

## Cœur de cible :

- Actifs
- Seniors

## Cible Large :

- Habitants de l'île

## Cible secondaire :

- Tourisme
- Élus, communes



03



## Plan de Communication

## OBJECTIFS DE COMMUNICATION

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



# PILIERS DE COMMUNICATION

**Communication projet** : Communiquer sur les différents services mis en place par la Communauté de Communes, l'aide à l'achat VAE, les travaux et l'évolution du projet, sensibiliser sur les bénéfices à long terme du projet (confort cadre de vie, réduction de la pollution sonore, etc..).

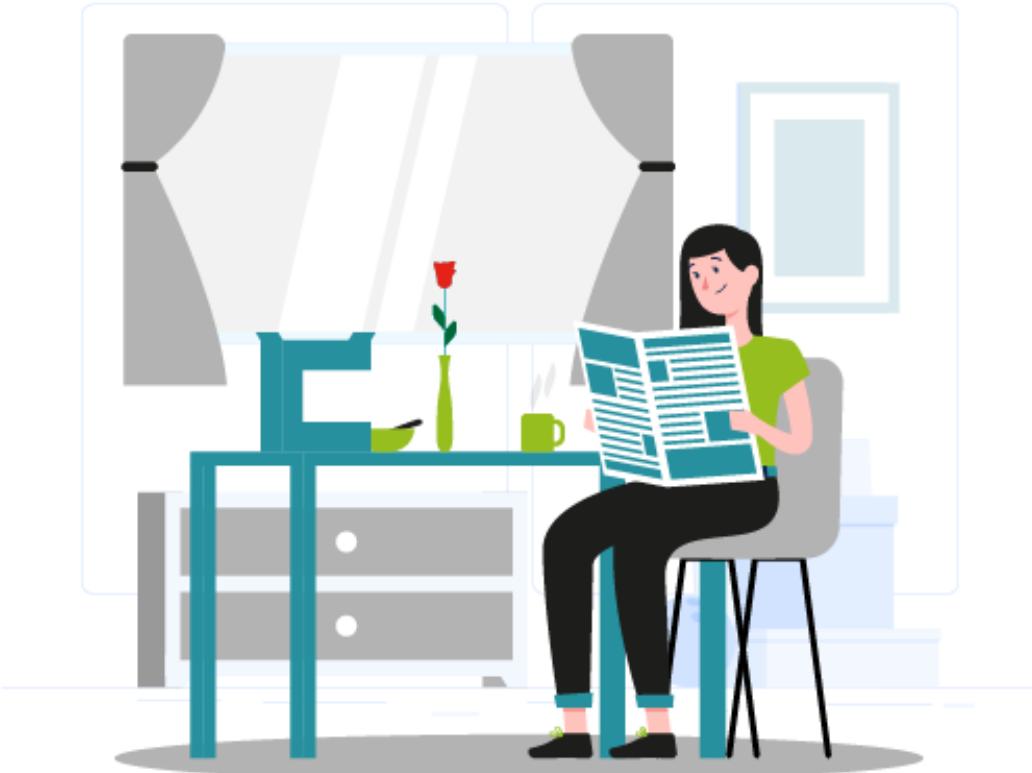
**Communication sur les mobilités** : Communiquer sur les avantages d'utiliser les modes alternatives à la place de la voiture (plus écologique, gain de temps, bienfaits sur la santé), communiquer sur la sécurité à vélo et à pied, créer des messages qui parleront à chaque cible (enfants, actifs, familles, retraités,...).

**Sensibilisation au partage de la route** : Sensibiliser les usagers motorisés au partage de la route avec les cyclistes, usagers beaucoup plus vulnérables. Sensibiliser les cyclistes sur les bons comportements à adopter pour limiter les dangers de la route.

**Communication événementielle** : Communiquer sur les différents événements, publier des photos en mettant en avant le côté convivial et la facilité de se déplacer à vélo, à pied, en transport en commun ou en covoiturage, utiliser les réseaux sociaux pour augmenter le bouche-à-oreille en ligne.



# CANAUX DE COMMUNICATION



## Médias traditionnels

- Presse : Ouest France
- Magazine intercommunal (trimestriel)
- Radio : NOV FM (radio associative)
- Communiqué de presse
- Affichage : Mairies, commerces...

## Print

- Panneaux d'affichage,
- Flyers, brochures, dépliants
- Publipostage (communication dans les boîtes aux lettres)

## Canaux digitaux

- Site web : [www.cdc-iledenoirmoutier.com](http://www.cdc-iledenoirmoutier.com) (refonte du site prévue en 2024)
- Réseaux sociaux : Facebook, Instagram (pas encore mis en place : à développer), Youtube
- Newsletters : une sur le schéma directeur cyclable (Cyclo lettres), une économique et une générale sur la protection du littoral
- Réseaux sociaux des différentes communes du territoire
- Écrans de télévision à l'Office de Tourisme, la piscine, dans les bus (pendant la période estivale) et dans 2 mairies du territoire

## Partenariats

- Association « Grandir ensemble » : Organise des balades à vélo avec les personnes handicapées
- Vélocistes du territoire (réparation et location de vélo)



## ACTIONS DE COMMUNICATION

# PRÉCONISATIONS GÉNÉRALES

## UNIVERS DE MARQUE TRANSVERSAL

Pour apporter une transversalité et une continuité lors des différentes actions, il est primordial d'utiliser le logo, le slogan et l'identité de la campagne dans toutes les communications de la Communauté de Communes.



## SITE WEB / LANDING PAGE

Continuer d'alimenter la page web dédiée aux mobilités alternatives avec toutes les informations importantes liées au projet (dates importantes, carte des services disponibles, évènements, etc.).



## RÉSEAUX SOCIAUX

La gestion de la communauté en ligne est essentielle pour assurer le bon déroulement du plan de communication. Les réseaux sociaux sont de formidables outils pour développer et conserver une communauté forte autour des mobilités.

## ESPRIT DE CO-CONSTRUCTION

La consultation des citoyens est primordiale pour mieux connaître leurs besoins et leurs avis. Nous préconisons d'avoir une adresse de contact pour assurer un dialogue à long terme (suivi de la politique des mobilités, développement de partenariats pérennes...).

Il est également essentiel de travailler en étroite collaboration avec les associations, les services de communication des communes et les différentes parties-prenantes,... (co-communication).

# IDENTITÉ DE CAMPAGNE

## Actions préconisées:

- Assurer la transversalité de la campagne en **créant une identité de campagne claire** sur tous les supports et communiqués liés aux mobilités.
- Faire **une infographie** pour présenter l'identité de la campagne, le projet et comment les citoyens pourront continuer à participer.
- Faire un **communiqué de presse** pour présenter les résultats de l'étude, les actions à venir et l'identité visuelle qui accompagnera le projet.

## Pourquoi ?

Le succès de n'importe quel concept c'est de le communiquer de façon claire et simple pour une compréhension rapide des cibles. Une infographie explicative avec un communiqué de presse permettra de mettre en avant les actions de la Communauté de Communes de l'Île de Noirmoutier et de commencer à sensibiliser les habitants à l'usage du vélo, du covoiturage, de la marche et des transports en commun.

## Retours attendus de ces actions ?

- Permettre aux visiteurs du site web, des réseaux sociaux et toutes les personnes qui lisent / regardent ces supports de comprendre facilement qu'il s'agit du même projet et de leur donner envie de s'engager dans cette démarche.
- Créer une conscience collective de l'usage des mobilités décarbonées et des actions menées par la Communauté de Communes.



# SITE WEB

## Actions préconisées :

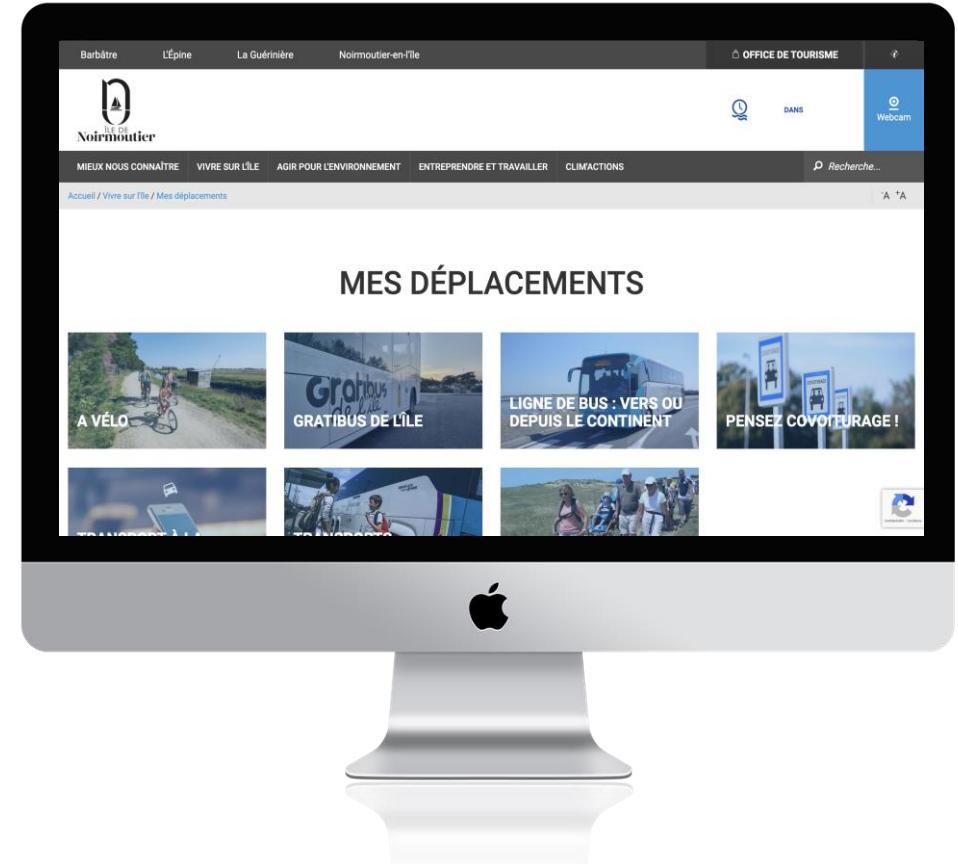
1. Renommer la page « Mes déplacements » en « Mobilités » sur le site web : le terme « Mobilités » est plus intuitif pour les visiteurs et offre une compréhension immédiate du contenu de la page.
2. Centraliser sur cette page toutes les informations sur les mobilités :
  - La carte SIG du réseau cyclable, les ateliers de réparation, les arrêts et les lignes du Gratibus, les aires de covoiturage, etc...
  - Le projet porté par le territoire : résultats de l'étude, calendrier des futurs actions...
  - Les actions à venir et les évènements prévus
  - Les nouveaux itinéraires et services mis en place
3. Créer une FAQ en se basant sur les questions fréquemment posées autour des mobilités alternatives pour faciliter l'accès à l'information auprès des utilisateurs.
4. Ajouter un **accès rapide vers cette page** dans l'accueil du site pour faciliter la prise d'information et la navigation de l'utilisateur.
5. Créer une section sur les bonnes pratiques et les conseils de sécurité à adopter pour se déplacer de manière sécurisée.

## Pourquoi ?

Pour créer une véritable culture de la mobilité sur le territoire, il est important de centraliser la communication et d'ouvrir un canal de communication avec les administrés.

## Retours attendus de ces actions ?

- Permettre aux visiteurs du site web d'avoir toutes les informations nécessaires pour basculer vers les modes de transports décarbonés.
- Faire connaître les dispositifs mis en place par la Communauté de Communes



# NEWSLETTER

## Objectifs :

- Impliquer et fédérer le public
- Créer une dynamique autour des mobilités alternatives
- Mettre en avant les nouveaux itinéraires cyclables et tout autre service de mobilité alternative qui favorise la transition écologique
- Intégrer des conseils pratiques sur les mobilités alternatives couvrant des sujets tels que le covoiturage, le vélo, la marche, les transports en commun, le TAD et comment les habitants peuvent l'intégrer dans leur quotidien.
- Sensibiliser le grand public à l'usage des mobilités simplifiées
- Promouvoir les initiatives des habitants et des partenaires en faveur d'une mobilité décarbonée sur le territoire (ex : article sur les ateliers de réparation animés par les réparateurs locaux, interview des entreprises ayant participé aux challenges de la mobilité...)
- Créer un lien et un sentiment d'appartenance plus fort entre les habitants et la Communauté de Communes

## Mise en place :

Intégrer des campagnes mobilités dans la newsletter « Transition » que la Communauté de Communes souhaite créer. Pour cela, il est important de segmenter la base de données existantes et de recueillir plus de leads accès mobilités grâce aux différents canaux de communication (site web; réseaux sociaux, événements, etc...)

## Freins potentiels :

La newsletter peut être perçue comme de la pollution vu la quantité d'entre elles que nous recevons chaque jour dans notre boîte mail. Cependant, elle reste un outil de communication économique et facile à mettre en place. Pour que votre newsletter soit efficace et performante, veillez à offrir une valeur ajoutée aux lecteurs. De nombreux conseils sont disponibles sur internet pour améliorer facilement l'impact de votre newsletter.



# RÉSEAUX SOCIAUX

## Actions préconisées sur Facebook :

- Inviter les abonnés à découvrir la page « Mobilités » sur le site web
- Inciter les personnes à s'inscrire à la newsletter
- Créer des jeux-concours et des publications interactives pour recueillir les avis, avoir plus de réactions des abonnés
- Publier des infographies, des vidéos courtes ou articles sur les avantages des mobilités actives
- Publier les évènements et inciter au partage des publications / actualités du site web
- Publier les témoignages des usagers (storytelling) pour sensibiliser les non-usagers à la pratique

## Actions préconisées sur les réseaux sociaux des Communes :

- Relayer l'information mobilités de la Communauté de Communes
- Communiquer sur les évènements à venir
- Permettre aux habitants de communiquer sur les points noirs du réseau existant et du partage de la route afin de créer et de maintenir un dialogue entre les mairies et leurs administrés

## Résultats attendus :

- Augmenter le taux d'interaction et d'engagement sur les réseaux sociaux
- Créer une communauté forte autour des mobilités simplifiées
- Faire de la Communauté de Communes de l'île de Noirmoutier une référence des mobilités décarbonées au niveau national



Crédit photo : Lookstudio (Freepik)

# IDÉES DE POST POUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

## Contenus préconisés sur Instagram et Facebook :

- Partager l'avancée du plan de mobilité simplifié
  - Créer des contenus sur les avantages du covoiturage, des transports en commun, du vélo ou marche à pied en mettant en avant la réduction des émissions de carbone, les économies financières ou les impacts positifs sur la santé.
  - Partager les témoignages des usagers (storytelling) pour sensibiliser les non usagers à la pratique
  - Publier un guide pratique pour les nouveaux cyclistes comme par exemple des conseils sur le choix du vélo, les équipements nécessaires, la planification d'itinéraires ou la sécurité sur la route.

## Contenus préconisés sur LinkedIn :

- Créer des infographies illustrant les statistiques sur les avantages de la marche à pied pour la santé en mettant l'accent sur son impact positif sur la condition physique, la santé mentale, la productivité au travail etc.
  - Publier des témoignages vidéo de professionnels qui utilisent le vélo, le covoiturage ou les transports en commun comme moyen de transport et mettre en avant les impacts en termes santé, de productivité et d'impact environnemental.
  - Partagez des photos, vidéos et retours des participants sur les différents événements à venir.
  - Créer des infographies illustrant comment le choix du covoiturage, des transports en commun, du vélo ou de la marche à pied réduit les émissions de carbone.



# MESSAGES : ARGUMENTS CONTRE LES FAUSSES IDÉES REÇUES DU VÉLO

## C'est dangereux !

Le vélo n'est que très peu dangereux... pour les autres !

Sa pratique est cependant un peu plus risquée pour soi-même que de prendre le bus ou l'auto mais beaucoup moins que celle des deux roues motorisées qui, d'après l'étude AVER, comporte 7 fois plus de risques d'être blessé et 11 fois plus de risques d'être tué (rapporté au temps passé sur un mode de transport).

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, en 2014, 4,5 % des blessés, et 4,7 % des tués étaient des cyclistes. Les accidents graves et mortels sont plus fréquents en rase campagne et concernent plutôt des pratiquants sportifs.

A noter que plus il y a de cyclistes et plus le risque de chacun diminue. Enfin, les avantages en termes de gains de santé sont 20 fois plus importants que les risques. Ce serait donc dommage de ne pas en profiter.

## C'est fatigant !

À vélo, on garde la forme ! J'allonge ma durée de vie et limite mes risques de maladies (cardio-vasculaires, diabète, cancer, stress...) en pratiquant 30 minutes d'activité physique par jour (source : étude ANSES 2016).

## Ça coûte cher !

À vélo, il est possible de rouler tous les jours pour une vingtaine d'euros par mois. Bien sûr, un vélo de qualité bien entretenu coûte plus cher mais il s'avère plus sûr et agréable au quotidien.

Pour aller au travail, je peux bénéficier de l'indemnité kilométrique vélo (si existante dans l'entreprise), et je peux aussi combiner le vélo et transports en commun grâce à la prise en charge de 50 % de mon abonnement de transports en commun par mon employeur.

De plus, le vélo fait faire des économies à la collectivité : une piste cyclable est 50 fois moins chère qu'un métro lourd et 25 fois moins chère qu'un tramway, à débit identique ; une place de stationnement voiture représente dix places de stationnement vélo...

## Ce n'est pas rapide !

À vélo, sur moins de 3 km, soit plus de 50 % des déplacements, on met moins de temps qu'en voiture, temps de stationnement compris (source : ADEME). Je suis ponctuel. Je me moque des embouteillages et je circule quelle que soit l'intensité du trafic. Se garer pour aller faire ses courses est également plus facile.

# ARGUMENTS CONTRE LES FAUSSES IDÉES REÇUES DES MODES ACTIFS

## **Je suis exposé à la pollution !**

A vélo ou à pied, je me trouve bien au-dessus des pots d'échappements, contrairement aux bouches de ventilation d'une voiture. Même si je respire plus fort, le bilan total reste neutre... et puis si je suis malin, je choisis des itinéraires moins fréquentés par les voitures en utilisant par exemple les rues en double sens cyclable, les pistes cyclables, les zones de rencontres, les zones piétonnes ou bien les voies vertes. Ainsi je vis ma Communauté de Communes sans bruit ni pollution, je respire !

## **Impossible de faire ses courses à pied ou vélo !**

A vélo ou à pied, je peux flâner, m'arrêter en chemin pour échanger, faire mes achats, notamment dans mes commerces de proximité. Il existe une vaste gamme de sacoches, remorques, caddies et paniers me permettant de transporter des charges.



# VIDÉOS ET MOTION DESIGN

## OBJECTIFS

- Faire connaître les actions de manière ludique et dynamique
- Capter l'attention des habitants du territoire
- Vulgariser l'information et toucher une cible plus large
- Renforcer le Storytelling autour du projet
- Augmenter le taux d'engagement du public
- Améliorer le référencement du site sur Google

## L'IDÉE

L'utilisation de vidéos et plus particulièrement le motion design permettrait de vulgariser le schéma directeur des mobilités pour qu'il soit facilement compris par toutes les cibles et à tous les âges.

De façon courte, ludique et intelligible, une vidéo animée permet d'expliquer simplement des éléments plutôt complexes et c'est encore à l'heure actuelle le format préféré des internautes.

## EXEMPLE D'OUTILS DE CRÉATION DE MOTION DESIGN

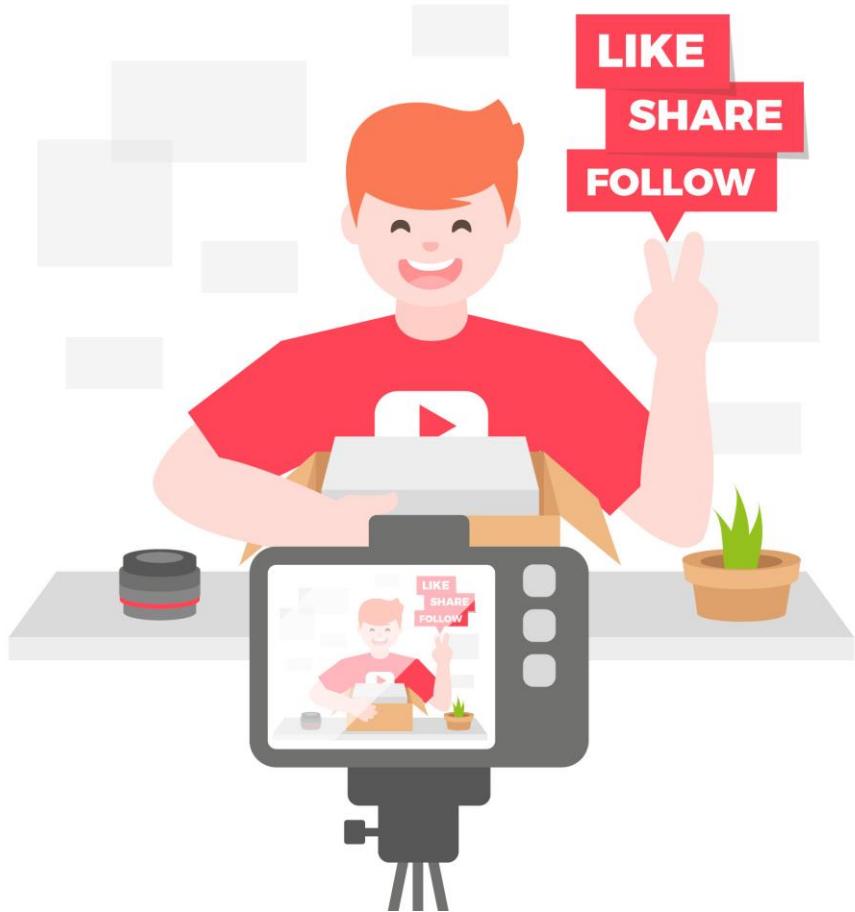
- Powtoon
- Blender
- VistaCreate



*Exemple de motion design créé par Immergis*

# LES ASTUCES POUR AMÉLIORER VOTRE CHAÎNE YOUTUBE

- **Chaine YouTube** : Assurez-vous que la bannière, la description et le logo de la chaîne reflètent l'identité de la communauté de communes l'Île de Noirmoutier.
- **Fréquence de publication** : publiez au moins une vidéo par semaine et utilisez vos réseaux sociaux pour teaser sur la sortie de vos vidéos sur votre chaîne favorisant ainsi le taux d'interaction et d'engagements vers votre chaîne YouTube.
- **Les playlists** : Organisez vos vidéos dans des playlists à thème pour faciliter la navigation et guider l'audience vers des sujets spécifiques. Les playlists facilitent la découverte de contenus similaires.
- **Les types de contenu** :
  - Témoignages : publier des vidéos témoignages des habitants qui utilisent des modes alternatifs autres que la voiture comme principal moyen de transport.
  - Éducatives : publier des vidéos motions design expliquant les avantages des modes alternatifs et leur impact sur la santé, la productivité et l'environnement
  - Actualités : publier des vidéos sur l'avancé du Schéma directeur Mobilités simplifiés
  - Évènement : partagez des vidéos sur les différents évènements à venir ainsi que les retours des participants.
- **Interaction** : encourager l'interactivité en répondant aux commentaires ou en invitant votre audience à partager leurs opinions.
- **Promouvoir vos vidéos sur le site internet** : Partagez vos vidéos sur le site web pour élargir votre audience.
- **Les statistiques** : Utilisez les outils analytiques de YouTube pour optimiser vos contenus en fonction des préférences de votre audience.



# SIGNALÉTIQUE

## OBJECTIFS

- Capter l'attention des habitants du territoire
- Toucher une cible plus large : enfants, automobilistes, séniors...
- Augmenter le taux d'engagement du public

## L'IDÉE

La signalétique peut également être un outil pour sensibiliser la population à la pratique des mobilités alternatives, au partage de la route et aux bonnes attitudes à adopter.

## ACTIONS PRÉCONISÉES :

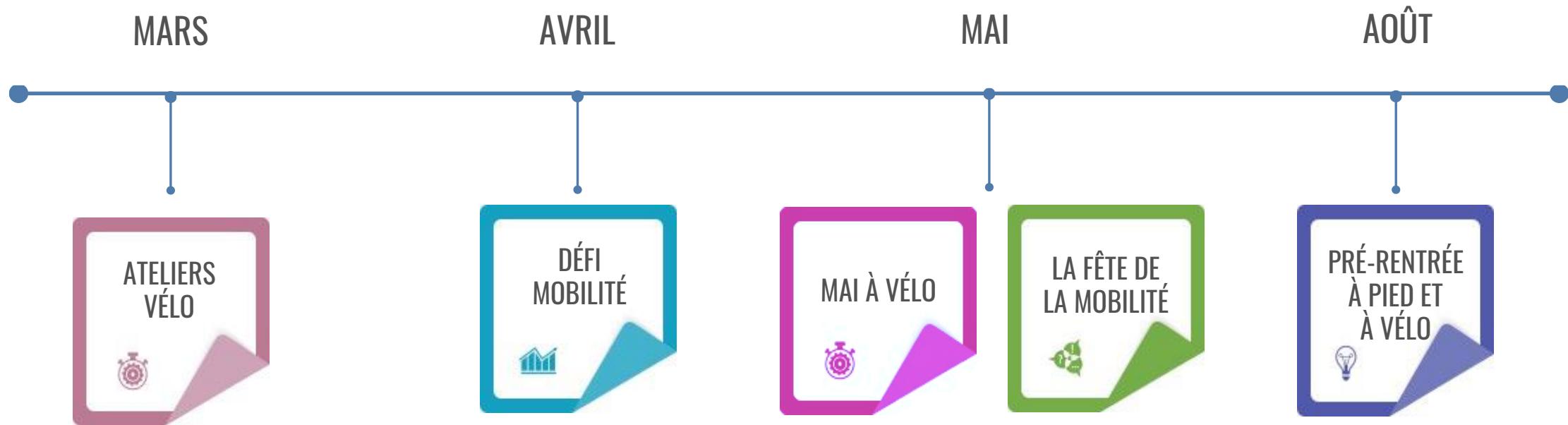
- Mise en place de figurines aux passages piétons : Cette signalétique permet de sensibiliser de façon efficace et ludique les automobilistes aux abords des passages piétons et de sécuriser les périmètres scolaires ainsi que les cheminements piétonniers des enfants.
- Signalétique contre les incivilités : Une signalétique adaptée peut permettre de diminuer les incivilités et sensibiliser les habitants aux bonnes pratiques. Par exemple, des panneaux ludiques et humoristiques sur les aires de covoiturage pourraient permettre de limiter l'occupation des aires sans pratiquer le covoiturage.
- Marquage au sol : Utiliser des marquages au sol, tels que des pictogrammes ou des flèches, pour indiquer les zones de partage, les aires de covoiturage, les pistes cyclables, etc. Cela aide à clarifier les espaces dédiés à chaque type d'usager.





COMMUNICATION  
ÉVÈNEMENTIELLE

## CALENDRIER DES ACTIONS



## ATELIERS VÉLO

Pour profiter du printemps et des beaux jours, la CC de l'Île de Noirmoutier peut créer un espace « Atelier vélo », et faire appel aux réparateurs locaux pour permettre aux habitants de se « **Remettre en Selle !** » et profiter des beaux jours à vélo.

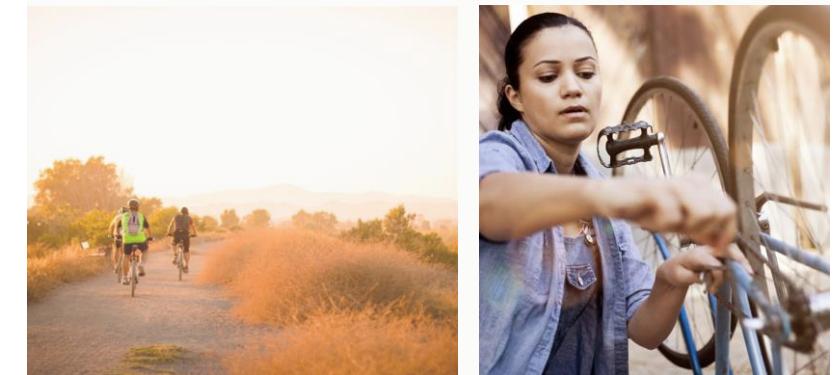
Pour cela nous vous proposons de :

- Faire un partenariat avec les réparateurs locaux pour apprendre aux habitants à réparer leur vélo et faire connaître les acteurs du territoire. (atelier de réparation)
- Mettre en place des ateliers pour l'apprentissage du vélo (sécurité, équipements,...) : Avoir un éventail des pratiques (vélo classique, VAE, vélo sportif)
- Mise en place d'un parcours pour faire tester le VAE et sensibiliser les usagers et les non usagers à la pratique et aux fausses idées reçues du vélo (effort physique, lenteur, coût...).

**ESPACE D'INFORMATION DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES :** Prévoir un stand ou petit kiosque pour donner de l'information référente au projet, nouveaux équipements, nouvelles aires de covoiturage sur le territoire et dispositifs mis en place à faveur du vélo (stationnement, stations de gonflage, station de réparation, etc...)

### ACTIONS À PRÉVOIR PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES :

- Créer des visuels pour promouvoir l'évènement sur les différents canaux de communication : réseaux sociaux, affichage, beach flags, kakemonos, flyers, etc...
- Stand d'information vélo
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Partenariat avec des associations, ateliers de réparations, etc.



## ATELIERS VÉLO



## KIOSQUE VÉLO

Créer un espace (stand, kiosque, stand mobile) spécifique où les personnes trouveront toute l'information liée au projet, la carte d'itinéraires, information des évènements, etc... .

Organiser un stand autour des mobilités alternatives est une occasion de présenter le projet, les équipements du territoire, des documentations sur les vélos mais aussi les voies vertes et pistes cyclables, les options de transports en commun disponibles, les itinéraires favorables à la marche à pied etc...

C'est aussi l'occasion de présenter les différents types de vélos qui existent : Vélo à assistance électrique, vélo électrique, etc. et pouvoir répondre aux besoins de chacun dans leur quotidien.

**Ce stand pourra être utilisé lors des différents évènements de mobilité du territoire : semaine de la mobilité, mai à vélo...**

**Actions à prévoir par la Communauté de Communes :**

Goodies de la campagne  
Carte d'itinéraires existants et des aires de covoiturage existants  
Marquage Bicycode  
Information sur la page web « Mobilités »  
Et les réseaux sociaux  
Brochures, flyers, etc...

# DÉFIS MOBILITÉ EN PAYS DE LA LOIRE

## Objectifs :

- Impliquer et fédérer les entreprises du territoire
- Crée une dynamique autour des mobilités alternatives
- Toucher les actifs et les entreprises

## Actions envisageables :

- Faire un défi « Une journée sans voiture » pour inciter les employés à prendre d'autres modes de déplacements pour se rendre au travail. Chaque employé pourrait par exemple partager une photo d'eux utilisant un autre moyen de transport que la voiture et indiquer en commentaire leur trajet.
- Animations tels que le Vélo Smoothie et animations de réalité virtuelle
- Balades vélos depuis les centres villes jusqu'au zones d'activités pour faire découvrir les aménagements cyclables
- Accompagner les entreprises du territoire à la labellisation « Employeur Pro Vélo » : communication sur le dispositif, aide au financement de certains aménagements (stationnements, bornes de recharges, VAE...) et à la mise en place d'un plan de mobilité inter-entreprises.
- Accompagner les entreprises pour créer des communautés de covoiturage pour leurs salariés

## Actions à prévoir par la Communauté de Communes :

- Création de visuels pour promouvoir l'évènement
- Informations sur le forfait mobilités durables et sur le label employeur pro-vélo à communiquer aux entreprises avant et pendant l'événement
- Campagne d'affichage / Presse pour annoncer l'événement
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Partenariats avec des entreprises proposant des animations ludiques autour des mobilités



# MAI À VÉLO

Il y a de nombreux atouts à intégrer et promouvoir la pratique du vélo. Écologique, bénéfique pour la santé, **le vélo répond aux enjeux économiques, sociaux et sanitaires de nos territoires**. Plus que jamais le vélo apparaît comme une solution à part entière pour répondre à ces enjeux de taille. Il aide à faire face au contexte actuel et ouvre des perspectives porteuses d'espoir.

**Mai à vélo** est un collectif d'acteurs nationaux du vélo, soutenu par le Ministère de la Transition écologique et le Ministère des sports. Le but est de rassembler toutes les actions entreprises localement, sur tout le territoire, pour promouvoir la pratique du vélo, sous toutes ses formes, auprès du plus grand nombre, à travers des événements cyclables, pédagogiques et populaires.

**Un mois pour adopter le vélo... Pour la vie.**



**Actions à prévoir par la Communauté de Communes :**

- Créer un évènement (virtuel ou présentiel)
- Incrire l'évènement sur le site web officiel : <https://www.maiavelo.fr/creer-un-evenement/>
- Participer aux webinaires organisés par le collectif de Mai à Vélo
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Utilisation des différents canaux de communication pour annoncer l'évènement (magazines, presse papier, radio, etc.)
- Partenariat avec des applications telles que Géo Vélo

# ANIMATIONS MAI À VÉLO

## Objectifs :

- Impliquer et fédérer le public pendant Mai à Vélo
- Créer une dynamique autour des mobilités
- Toucher les cibles : actifs, familles, seniors, touristes, etc...

## Actions envisageables :

- Atelier de réparation vélo (partenariat avec les associations et réparateurs du territoire)
- Caravane Vélo de la CC : Plusieurs vélos cargos avec l'identité visuelle du projet qui se baladent partout sur le territoire avec des goodies vélo, information et carte des itinéraires cyclables
- Animations tels que le Vélo Smoothie et animations de réalité virtuelle
- Balades vélos pour faire découvrir les aménagements cyclables

## Actions à prévoir par la Communauté de Communes :

- Création de visuels pour promouvoir l'évènement
- Campagne d'affichage / Presse pour annoncer l'évènement
- Inscription de l'évènement sur le site de Mai à Vélo
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Partenariats avec des entreprises proposant des animations vélo ludiques.



## LA FÊTE DE LA MOBILITÉ

La Communauté de Communes l'Île de Noirmoutier pourrait organiser en fin mai 2024, « la fête de la mobilité » pour marquer la fin de l'évènement « Mai à vélo » et communiquer autour du schéma directeur des mobilités simplifiés. Cette journée aurait pour but de mettre en avant le projet et sensibiliser le grand public aux mobilités alternatives. Cette fête pourrait devenir un évènement annuel du territoire pour sensibiliser sur le long terme.

**ESPACE D'INFORMATION DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES** : Prévoir un stand afin d'informer sur le projet, l'offre de covoiturage, les nouveaux équipements sur le territoire et dispositifs mis en place à faveur des mobilités alternatives (stationnement, guide de bonne pratique vélos, stations de gonflage, station de réparation, etc...)

### ACTIONS ENVISAGEABLES :

- Prévoir des ateliers de réparation avec les réparateurs locaux : l'objectif étant d'apprendre aux participants à réparer leurs vélos en autonomie.
- Mise en place d'évènements « La rue pour tous » : le principe est de fermer certaines rues (généralement dans les centres villes) aux voitures pendant la période donnée (une journée entière, un ou plusieurs soirs dans la semaine le week-end...). Seule la circulation piétonne et cyclable est autorisée durant ces périodes.
- Mise en place d'une balade avec des vélos VAE sur les nouveaux itinéraires du réseau : l'objectif de cette animation est de faire découvrir les vélos à assistance électrique et ses avantages.
- Prévoir un stand d'information et de sensibilisation au Code de la route avec les acteurs locaux. Mettre en place un mini-circuit pour apprendre ou perfectionner ses connaissances en matière de mobilité à vélo aux enfants, adultes, seniors, etc...



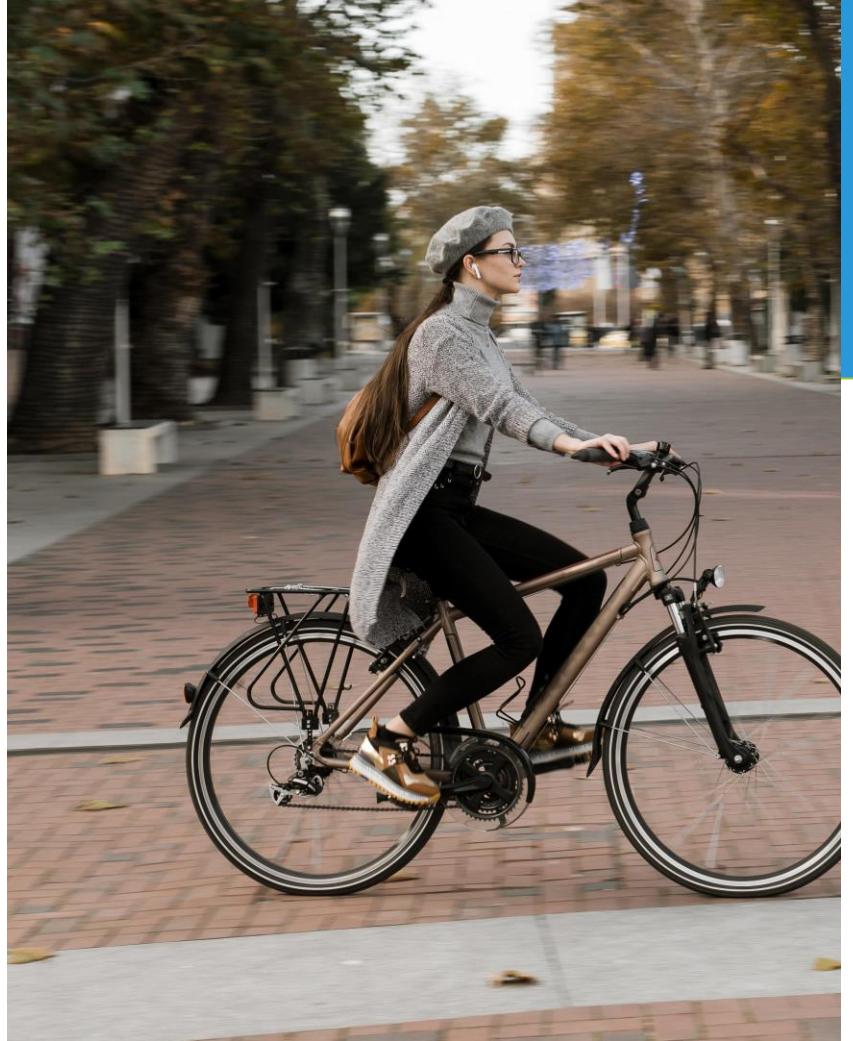
# LA FÊTE DE LA MOBILITÉ

## MISE EN PLACE D'ANIMATIONS LUDIQUES :

- Vélo Smoothie
- Vélo Cinéma : Pour lancer la séance de cinéma, les adultes et enfants pédalent sur les vélos générateurs et produisent l'électricité nécessaire au fonctionnement de l'écran et de la sonorisation.
- Animations de réalité virtuelle...

## ACTIONS À PRÉVOIR PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES :

- Créer des visuels pour promouvoir l'évènement sur les différents canaux de communication : réseaux sociaux, affichage, beach flags, kakemonos, flyers, etc...
- Stand d'information vélo
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Utilisation des différents canaux de communication pour annoncer l'évènement
- Partenariat avec des entreprises proposant des animations vélo ludique et/ou les associations et réparateurs locaux, etc...



# PRÉ-RENTRÉE À PIED ET À VÉLO

## Objectifs :

- Sensibiliser le public scolaire, les familles et les actifs à l'usage des mobilités
- Créer un lien proche et un sentiment d'appartenance plus fort entre les administrés et la Communauté de Communes de l'Île de Noirmoutier

Pendant la rentrée la Communauté de Communes peut créer des balades sur différentes thématiques :

- **VéloBus / Pédibus:** A l'image d'un bus scolaire, le vélobus ou le pédibus consiste à effectuer un ramassage d'élèves pour se rendre ensemble à l'école à vélo ou à pied. Un accompagnateur conduit les enfants en suivant un trajet et un horaire prédefinis par l'ensemble des acteurs du vélobus/pédibus. Ces moyens de transports permettent de promouvoir le vélo et la marche à pied, d'alléger le trafic local, de limiter les embouteillages aux abords de l'école et de réduire les émissions de CO2.
- **Pique-Nique vélo en famille :** Organiser un événement convivial et ludique autour du vélo où chaque famille amène un pique-nique et vient à vélo avec leurs enfants. Des balades vélos (par exemple de l'école à certains points clés du territoire), un atelier de réparation ou un atelier de remise en selle peuvent être organisés à cette occasion pour promouvoir l'usage du vélo au quotidien.
- **Activité scolaire « Marquage au sol » aux abords des écoles :** Une activité scolaire marquage au sol avec les élèves à l'aide de pochoirs peut être organisée par la CC afin de décorer les pistes cyclables reliant les écoles. Les pistes cyclables seront ainsi plus facilement identifiables par les usagers et permettra une sensibilisation des automobilistes à la vigilance sur ces zones. Cette activité à la fois ludique et pédagogique peut être couplée avec une balade vélo ou une séance de savoir rouler à vélo.
- **Savoir Rouler à Vélo**



# SAVOIR ROULER À VÉLO

## LES ENJEUX DU "SAVOIR ROULER À VÉLO"

« Le Savoir Rouler à Vélo » permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège .

L'opération « Savoir Rouler à Vélo » permet de porter cette mesure qui vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Cette mesure a été reprise dans le cadre du Plan Vélo lancé le vendredi 14 septembre 2018.

## EN 10 HEURES, LE "SAVOIR ROULER" À VÉLO PERMET AUX ENFANTS DE 6 À 11 ANS DE :

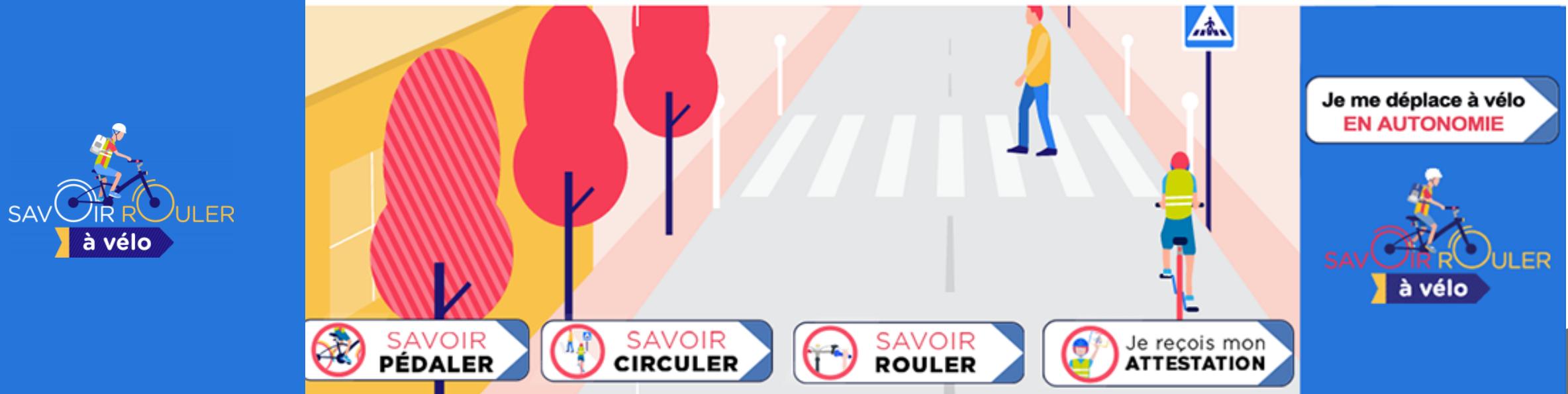
- Devenir autonome à vélo,
- Pratiquer quotidiennement une activité physique,
- Se déplacer de manière écologique et économique.

## Qui peut organiser le Savoir Rouler à Vélo ?

- Les associations sportives
- Les associations sportives scolaires
- Les autres associations
- Les associations de prévention
- L'école, le centre de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinations sécurité routière en préfecture, etc.

## Accompagnement par Génération vélo :

- Accompagnement des collectivités dans la mise en œuvre du SRAV
- Prise en charge financière des interventions à hauteur de 50%
- Financement à 100% des coûts de formation des intervenants



# SAVOIR ROULER À VÉLO



Livret pédagogique

[Télécharger le kit de communication Savoir Rouler à Vélo](#)

Message pour les parents

## Votre enfant sait-il pédaler ? Le laissez-vous circuler seul à vélo ?

Le Savoir Rouler à Vélo est fait pour votre enfant. Il va lui permettre de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

Il s'inscrit dans tous les temps de vie de l'enfant, en club, à l'école, au centre de loisirs, etc.

A l'école, il s'intègre parfaitement aux activités du « plan mercredi » et il contribue à valider l'attestation de première éducation à la route - APER.

## Qu'est ce que ce programme apporte à votre enfant ?

En 10 heures, ce programme permet aux enfants de 6 à 11 ans de :

- devenir autonome à vélo
- pratiquer quotidiennement une activité physique
- se déplacer de manière écologique et économique

Bannières pour les réseaux sociaux



## AUTRES ÉVÈNEMENTS DU TERRITOIRE

La Communauté de Communes de l'Île de Noirmoutier participe ou est partenaire d'autres évènements sur le territoire tel que le triathlon de l'île de Noirmoutier, les Foulées du Gois ou encore le passage de la Flamme Olympique qui aura lieu en juin 2024. Ces évènements peuvent permettre à la Communauté de communes de toucher une cible différente qui ne vient pas forcément aux évènements et ateliers purement mobilité.

### ACTIONS À PRÉVOIR PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES :

- Utilisation des différents canaux de communication pour annoncer la présence de la Communauté de Communes sur l'évènement
- Flyer, brochures, cartes des itinéraires
- Goodies (sonnettes vélos, kit de réparation vélo, brassard réfléchissant, gourdes...)
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Animations vélo : balade à vélo de certains lieux clés du territoire (centre de Noirmoutier, centre de Barbâtre...) aux lieux de l'évènement, essai de vélos à assistance électrique.
- Mettre en place des navettes gratuites pour se rendre sur le lieu de l'évènement ou des lignes de covoiturages via une plateforme de covoiturage depuis le centre culturel Les Salorges par exemple
- Prévoir un stand mobilité en accord avec les organisateurs de l'évènement afin d'informer sur le projet, les nouveaux équipements sur le territoire et les dispositifs mis en place à faveur des mobilités simplifiées.
- Prévoir des stationnements mobiles de vélos sur les lieux des évènements : pour encourager les habitants à s'y rendre en vélo



