



ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

CC Pays de Chantonnay

Diagnostic
Octobre 2022



SORTIE



Les enjeux de l'étude



Les enjeux de la mobilité

La mobilité et l'accessibilité comme stratégie de développement local

Les 4 enjeux de la Loi d'Orientation des Mobilités

(LOM)

- **L'urgence environnementale & climatique** appelle à se déplacer différemment
- Le besoin de **réinvestir pour la mobilité du quotidien**, délaissée ces dernières années au profit des grands projets d'infrastructures
- **La dépendance à la voiture dans de nombreux territoires** (notamment peu denses) Cela engendre : un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants)
- **La multiplication des transports innovants** (par exemple, covoiturage permis par le partage de la donnée). Cela engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés

Les 5 chantiers de la LOM

- **Apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires** en supprimant les zones blanches de la mobilité
- **Accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité** en tirant à la fois parti des nouvelles offres et les solutions multimodales ; faire de l'innovation un levier pour répondre aux nombreux besoins de mobilité non satisfaits
- **Réussir la transition écologique des mobilités** en soutenant le développement de modes de déplacement moins polluants, et en encourageant la transition vers des véhicules propres
- **Investir au service des transports du quotidien** via un programme d'investissement national
- **Assurer le bon fonctionnement des transports** en favorisant l'accès à la mobilité dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté

Le contexte local

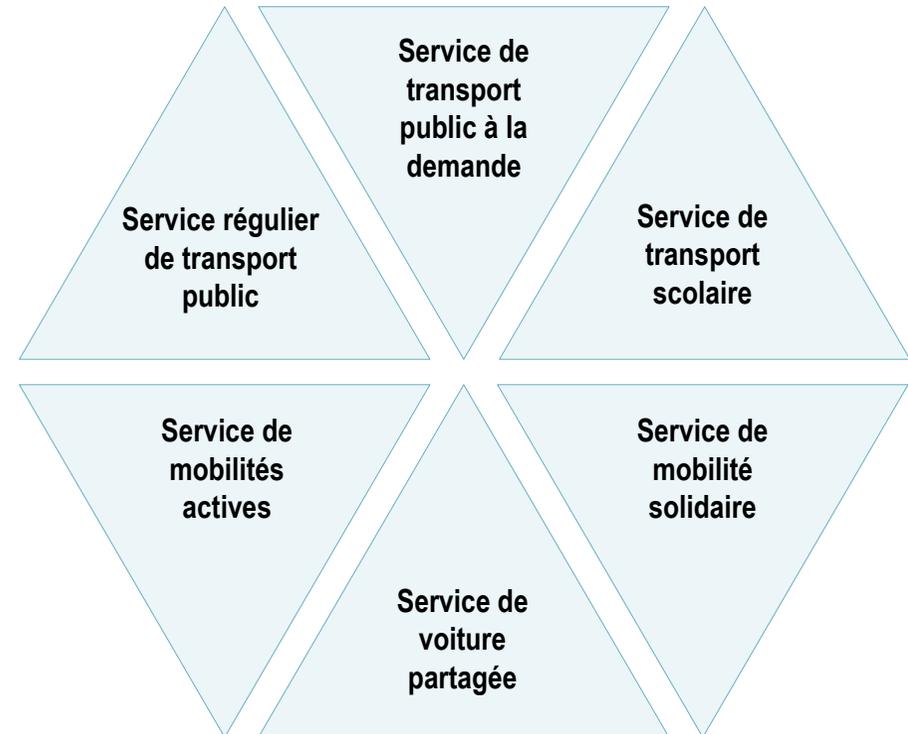
La compétence mobilité : 6 champs d'action

➊ Prendre la compétence mobilité n'implique pas de l'exercer pleinement et immédiatement

- ➔ L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité, ou seulement ceux qui répondent aux besoins du territoire.
- ➔ L'AOM peut prendre la compétence mobilité dans un objectif d'en faire usage à long terme.

➋ Le financement des mobilités

- ➔ Pour percevoir le versement mobilité, l'AOM doit organiser un service régulier de transport public de personnes. Ce versement mobilité peut être affecté à tous les services de mobilité.



Le contexte local

Le territoire

Un territoire engagé dans une démarche de développement local respectueuse

- ➔ Le PCAET du Pays de Chantonnay engagé depuis 2017 sera approuvé en 2021
- ➔ Le SCoT du Pays du Bocage Vendéen de 2017 prend en compte les problématiques de mobilité
- ➔ Le PLUi adopté en 2019
- ➔ Un diagnostic des services de mobilité du territoire réalisé en 2021

Un territoire rural constitué de centre-bourgs

- ➔ Près de 23 000 habitants dont 8 400 à Chantonnay
- ➔ 10 communes
- ➔ Un territoire polarisé sur Chantonnay dans un territoire à dominante rurale mais comportant un important tissu industriel

Une offre de mobilité variée mais limitée, à conforter/développer



Les enjeux

- Réduire la part modale de la voiture
- Favoriser les mobilités partagées
- Réduire la dépendance à la voiture sur le territoire
- Développer des services de mobilité à adapter aux besoins
- Réduire les besoins de mobilité en contribuant à la redynamisation des centres bourgs
- Favoriser le développement des modes actifs
- Co-construire le projet avec les élus, la population et les acteurs de la mobilité



Méthodologie

Présentation synthétique de la méthode

TRANCHE FERME - Plan de Mobilité Simplifié

7

Phase 1 : Diagnostic & enjeux



Enjeux de la phase

- Etablir un diagnostic actualisé de l'offre et des pratiques de mobilité
- Analyser les flux et besoins de mobilité
- Avoir une vision fine du terrain
- Une approche tournée vers le terrain et l'utilisateur
- Faire ressortir des enjeux et problématiser le sujet

Notre méthodologie

- Synthèse des données, études et documents cadres existants
- Une analyse toutes échelles et tous modes
- L'analyse croisée des bases statistiques, de la cartographie, des études et documents cadres et de notre expérience
- Volet concertation

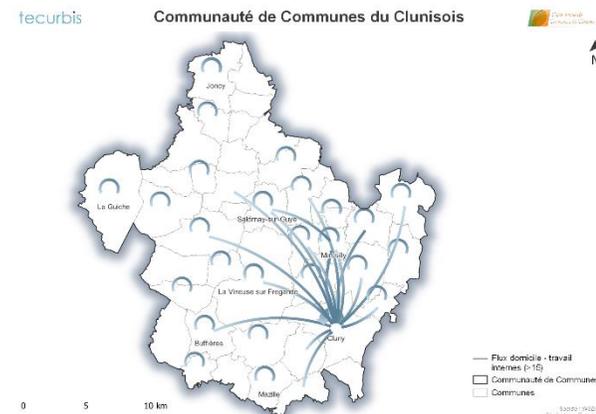


Volumétrie de l'offre

- 1 Réunion de lancement
- 1 visite de terrain
- 1 enquête en ligne grand public
- Questionnaire écrit aux maires
- 12 entretiens téléphoniques
- 2 tables-rondes de concertation
- 1 COTECH en présentiel
- 1 COPIL en présentiel



Un diagnostic à 360° de la mobilité sur le territoire



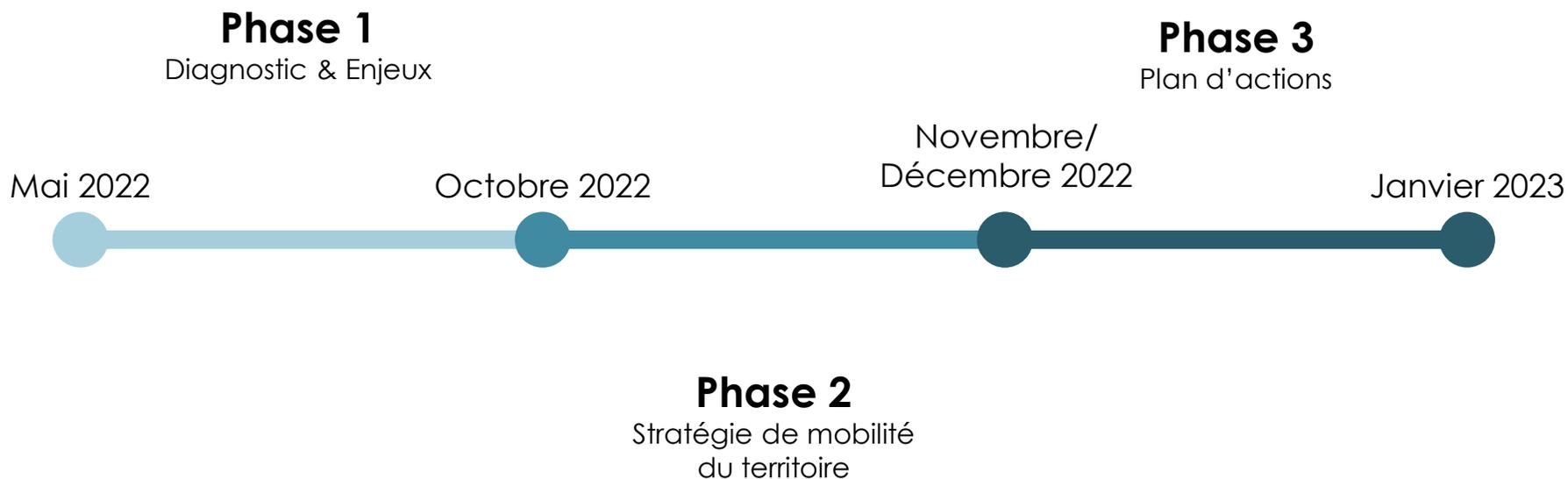
Présentation synthétique de la méthode

Zoom sur la concertation et le travail de terrain

TRANCHE FERME	Concertation & Réunions
Phase 1	<ul style="list-style-type: none"> • 1 réunion de lancement • Une enquête en ligne auprès du grand public permettant de faire ressortir les principales tendances en matière de pratiques de mobilité, mais aussi les attentes et les priorités des habitants • Une série d'entretiens téléphoniques avec les acteurs socio-économiques du territoire • Un questionnaire à destination des élus • 1 visite de terrain sur l'ensemble du territoire par nos experts, avec reportage photo • 2 ateliers de territoire permettant de faire participer les citoyens et élus des communes du territoire • 1 COTECH et 1 COFIL
Phase 2	<ul style="list-style-type: none"> • 1 table-ronde de co-construction du plan d'actions • 1 COTECH • 1 COFIL
Phase 3	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Comité de Partenaires • 1 COTECH • 1 COFIL • 1 Réunion de présentation du PMS en Conseil Communautaire



Principales échéances de la mission





Analyse
documentaire

+X
BANQUE
POPULAIRE

Arnoud
M

CC

CC

Artisan du Pain
PAIN - PÂTISSERIE

La documentation prise en compte

Région Pays de la Loire :

- ➔ Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
- ➔ Feuille de route Vélo

Département de la Vendée :

- ➔ Portrait de territoire (Observatoire Vendée – 2021)
- ➔ Vélo, covoiturage, stations multi-énergies, véhicules faible émission, etc.

Communauté de Communes Pays de Chantonnay :

- ➔ Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Bocage Vendéen (2017)
- ➔ Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) (2019)
- ➔ PCAET du Pays de Chantonnay (2021)
- ➔ Diagnostic des services de mobilité du territoire réalisé en 2021
- ➔ Projet de territoire de la CCPC (2015)

De nombreux documents prospectifs et études sont à prendre en compte dans le cadre de la définition du Plan de Mobilité Simplifié de la CC du Pays de Chantonnay.

S CoT de la CC Pays du Bocage Vendéen

Schéma de Cohérence Territoriale (2017)

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

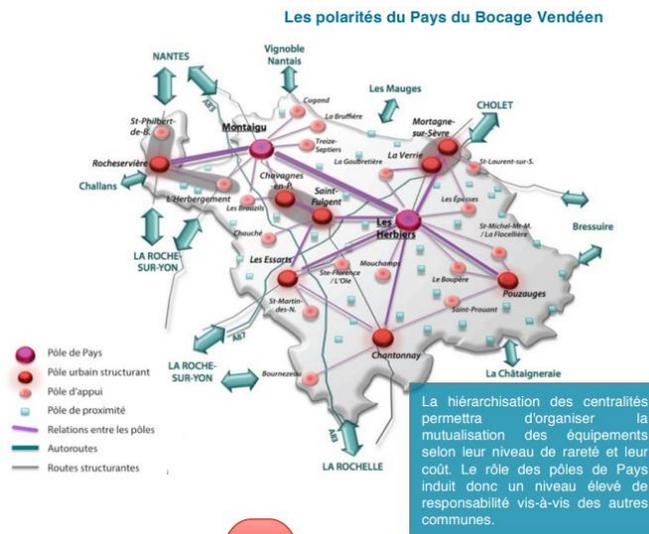
➔ Axe 1 : Créer une urbanité propre au Pays du Bocage Vendéen:

➔ Diffuser et organiser les mobilités pour tous :

- ➔ Faire de la voiture un transport collectif : développement des aires de covoiturage, intermodalité bus & liaisons douces ;
- ➔ Créer des stations / espaces intermodaux à l'échelle des bourgs pour les mobilités douces, le covoiturage & l'autopartage.

➔ Renforcer progressivement des transports collectifs :

- ➔ Stratégie de développement des polarités structurantes du territoire ;
- ➔ Politique de rabattement autour de pôles multimodaux.



➔ Améliorer les modes de déplacement alternatifs :

- ➔ Développer les liaisons douces pour renforcer l'accessibilité au sein des bourgs et entre les espaces urbains accessibles dans des conditions de sécurité suffisantes ;
- ➔ Accompagner la mise en œuvre du Schéma Départemental de Déploiement d'une Infrastructure de Recharge de Véhicules Electriques en Vendée (SyDEV) ;
- ➔ Politique de sensibilisation aux mobilités de courtes distances ;
- ➔ Renforcer l'offre en transport à la demande pour desservir les territoires ruraux et répondre aux besoins de transports des populations non mobiles ;
- ➔ Encourager le développement des Plans de Déplacements d'Entreprises.

➔ Actions d'accompagnement avec le soutien ...

- ➔ Au renforcement des liaisons ferrées ;
- ➔ A la mise en 2x2 voies de la RD949 entre Chantonnay et Bournezeau et de la RD960 entre Pouzauges et Chantonnay.

PCAET de la CC Pays du Bocage Vendéen

Plan Climat Air Energie Territorial (2021)

Plan d'Actions :

➔ Axe 4 : Favoriser et développer la mobilité alternative et raisonnée :

➔ Développer le covoiturage :

- ➔ Créer un réseau de covoiturage local ;
- ➔ Mettre en place des bornes de covoiturage afin de réhabiliter l'auto-stop ;
- ➔ Identifier les trajets quotidiens réalisés, afin d'évaluer le besoin et d'adapter le covoiturage ;
- ➔ Communiquer sur les moyens et services actuels liés au covoiturage ;
- ➔ Développer les services de déplacement basés sur le bénévolat et l'échange (transport solidaire, transport à la demande, autopartage).

➔ Faciliter la transition vers des véhicules moins émetteurs :

- ➔ Sensibiliser et faire des animations auprès des entreprises et des agriculteurs autour des motorisations alternatives, notamment le GNV et l'hydrogène ;
- ➔ Produire localement de l'énergie renouvelable, tel que le biogaz, afin d'alimenter les bornes de recharge locales ;
- ➔ Identifier des zones favorables à l'implantation de bornes de recharge électriques et stations GNV ;
- ➔ Sensibiliser les entreprises à renouveler leur flotte de véhicule par des véhicules peu consommateurs en énergie et peu émetteurs en GES ;
- ➔ Sensibiliser les collectivités à l'optimisation de leur flotte, dans un souci d'exemplarité.

➔ Favoriser la mobilité douce :

- ➔ Réaliser une étude mobilité afin de déterminer les zones favorables à l'implantation de bandes ou pistes cyclables ou de voies partagées ;
- ➔ Créer des voies partagées pour vélos et piétons ;
- ➔ Aider à l'acquisition de vélos électriques ;
- ➔ Densifier à la prise en compte des mobilités douces dans l'aménagement urbain ;
- ➔ Sensibiliser les scolaires à la prévention routière ;
- ➔ Engager un schéma directeur des déplacements.

➔ Valoriser et développer les transports en commun existants :

- ➔ Etablir un état des lieux des offres de transports en communs existantes ;
- ➔ Communiquer sur cette offre ;
- ➔ Valoriser et développer les lignes de chemin de fer existantes ;
- ➔ Adapter les horaires des transports en commun aux activités (scolaires, entreprises) ;
- ➔ Mener une réflexion sur la multimodalité des transports en communs à l'échelle de la collectivité mais également avec les collectivités limitrophes ;
- ➔ Réaliser des aménagements permettant de favoriser et d'optimiser les transports en commun.

PLUi de la CC du Pays de Chantonay

Plan Local d'Urbanisme intercommunal (2019)

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

Le renforcement du pôle urbain de Chantonay au bénéfice d'une meilleure connexion aux territoires voisins :

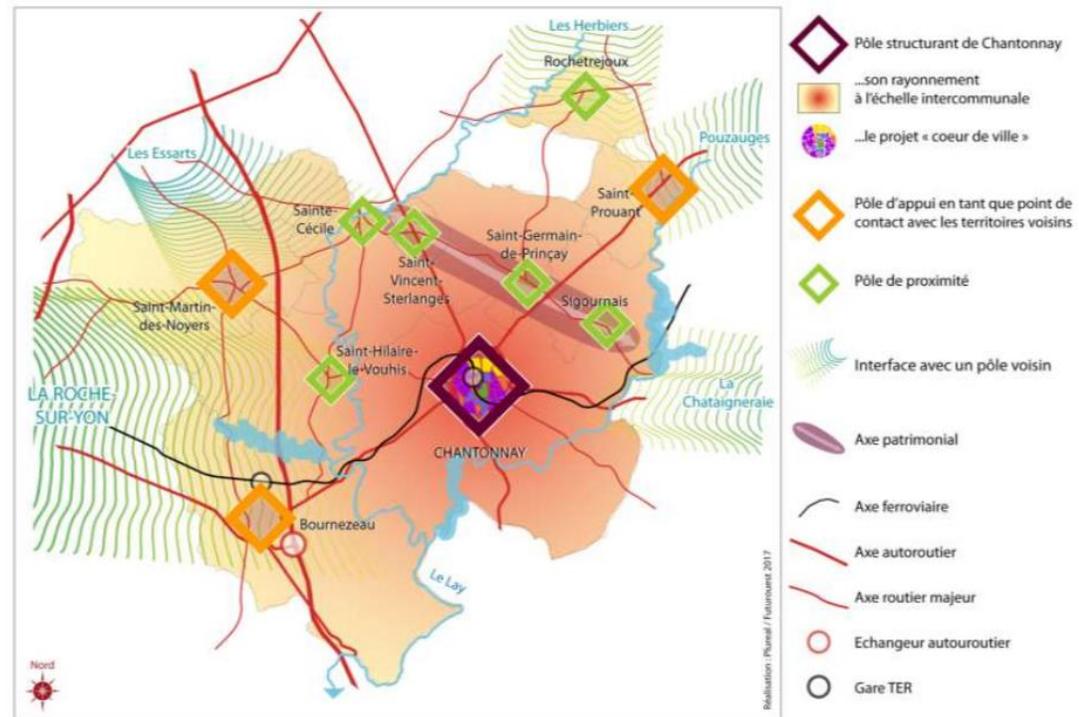
- ➔ Un pôle structurant pour son bassin de vie ;
- ➔ Un territoire traversé par des axes routiers structurants (A83, RD137, RD960B) ;
- ➔ Mettre en avant la gare comme porte d'entrée du territoire ;
- ➔ Une armature d'espaces publics de qualité et de liaisons douces ;
- ➔ Une offre de mobilité et de stationnement adaptée permettant d'iriguer les différentes centralités d'animation de la ville.

Des pôles d'appui identifiés comme les portes d'entrée du territoire :

- ➔ Les solutions de mobilité adaptée et évolutive par une mise en valeur des centralités articulées avec l'offre en stationnement dont celles dédiées au covoiturage, le maillage des circulations douces au sein des bourgs, la sécurisation des déplacements doux, les perspectives apportées par les nouvelles formes de mobilité avec les véhicules électriques et à terme le potentiel de la gare de Bournezeau.

Des pôles de proximité garant d'une ruralité vivante à mettre en scène

- ➔ Une accessibilité renforcée à des services de qualité en soutien à la bonne desserte de l'offre du quotidien (école, service petite enfance, maintien de son commerce...) et avec des solutions de mobilité adaptées pour accompagner les populations non motorisées.

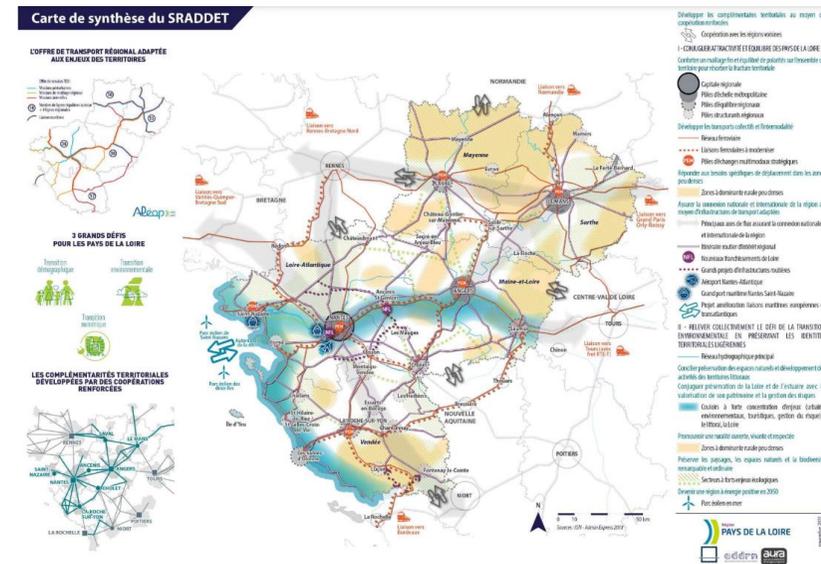


Objectifs Transports et Mobilités :

- ➔ Développer les transports collectifs et leur usage ;
- ➔ Promouvoir les autres solutions durables de déplacement incluant les motorisations alternatives (électrique, bio-GNV, hydrogène) ;
- ➔ Répondre aux besoins spécifiques de déplacement dans les zones peu denses ;
- ➔ Développer et faciliter l'intermodalité et la coopération entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité ;
- ➔ Développer la logistique fluviale et ferroviaire comme alternative à la route.

Les « règles » :

- ➔ Déplacements durables et alternatifs : favoriser le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle thermique et maintenir / renforcer l'offre ferroviaire existante ;
- ➔ Intermodalité logistique : Identification des sites facilitant les connexions multimodales et définition de nouveaux services et de fonctionnalités attendues
- ➔ Itinéraires routiers d'intérêt régional ;
- ➔ Renforcement des pôles multimodaux ;
- ➔ Cohérence et harmonisation des services de transports



Le SRADDET définit à l'échelle régionale un ensemble d'objectifs trouvant une réponse dans la définition du Plan de Mobilité Simplifié localement.

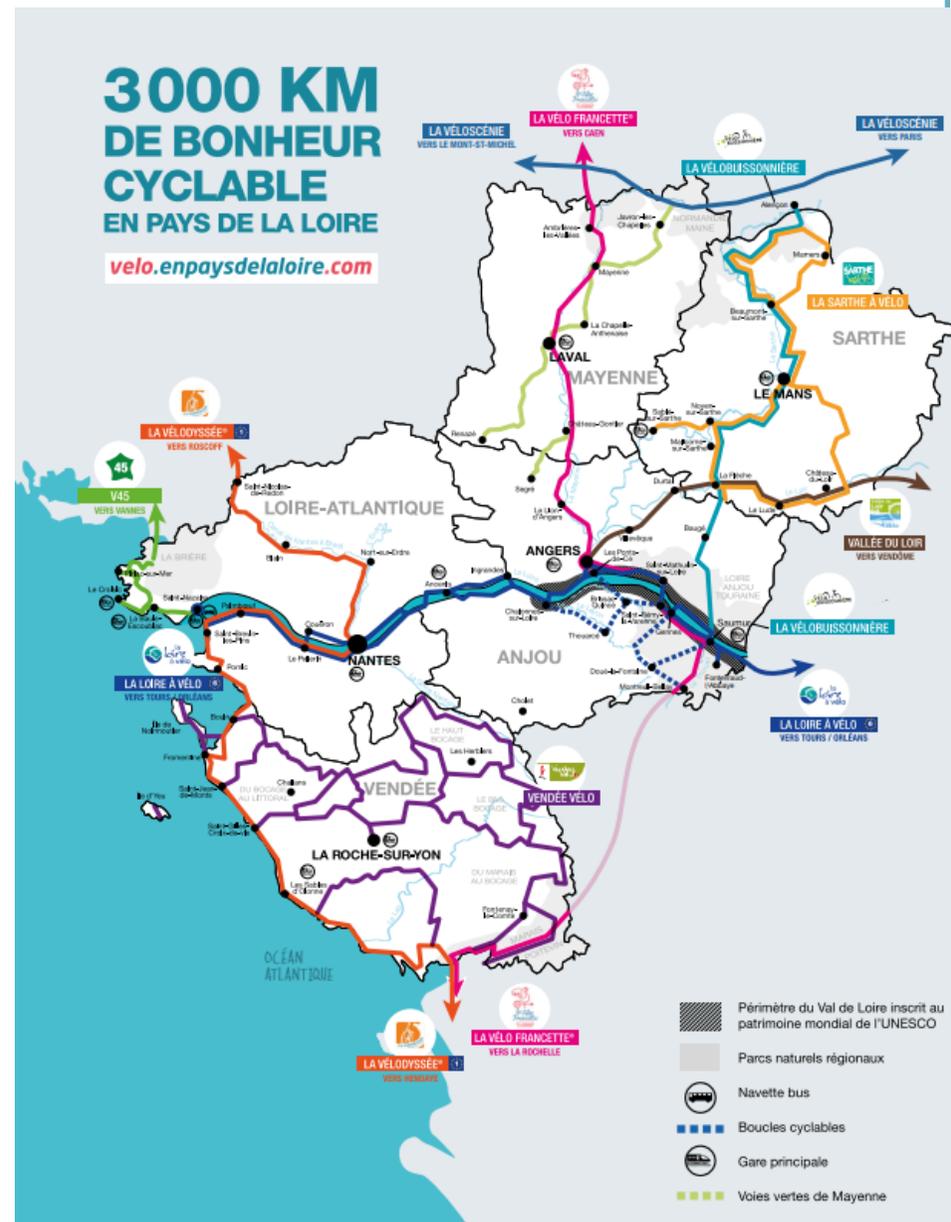
Région Pays de la Loire

Feuille de route en faveur de la pratique du vélo (2020)

Les engagements de la Région :

- ➔ Augmentation du financement des itinéraires cyclables sur les gares et points d'arrêt Aléop ;
- ➔ Augmenter le parc de stationnement sécurisé aux abords des points d'accès au réseau de transport régional ;
- ➔ Participer financièrement à l'acquisition d'un vélo via une aide régionale à l'achat d'un vélo à assistance électrique ;
- ➔ Réaliser des aménagements cyclables inscrits au Schéma Régional des Véloroutes ;
- ➔ Aménager des aires d'arrêts sur les véloroutes nationales ;
- ➔ Financer les panneaux d'information touristique La Loire à Vélo ;
- ➔ Informer sur l'offre régionale en cyclotourisme ;
- ➔ Accompagner le développement des itinéraires cyclables en Pays de la Loire

La feuille de route de la Région permet d'orienter les actions et financement en faveur du vélo sur le territoire.



Les constats :

- ➔ Un dynamisme démographique, mais moins soutenu que celui observé au niveau départemental ;
- ➔ Une croissance démographique portée par le cumul de soldes naturel et migratoire positifs ;
- ➔ Un territoire avec un maillage routier important et relié à l'agglomération yonnaise ;
- ➔ Un taux d'équipements en commerces et services plus faible que la moyenne départementale ;
- ➔ Une forte prédominance des propriétaires de logements ;
- ➔ Un niveau de vie légèrement moins favorable que la moyenne des ménages vendéens ;
- ➔ Un taux d'équipement pour personnes âgées plus faible ;
- ➔ Un taux d'emploi élevé sur le Pays de Chantonnay ;
- ➔ Une faible offre de soins en libéral ;

La moyenne journalière des flux routiers
Conseil départemental de Vendée (2019)

Les infrastructures :

 Gare routière

 Gare ferroviaire

 Covoiturage

 Réseau A10p

 Ligne SNCF

Les flux routiers en 2019 :

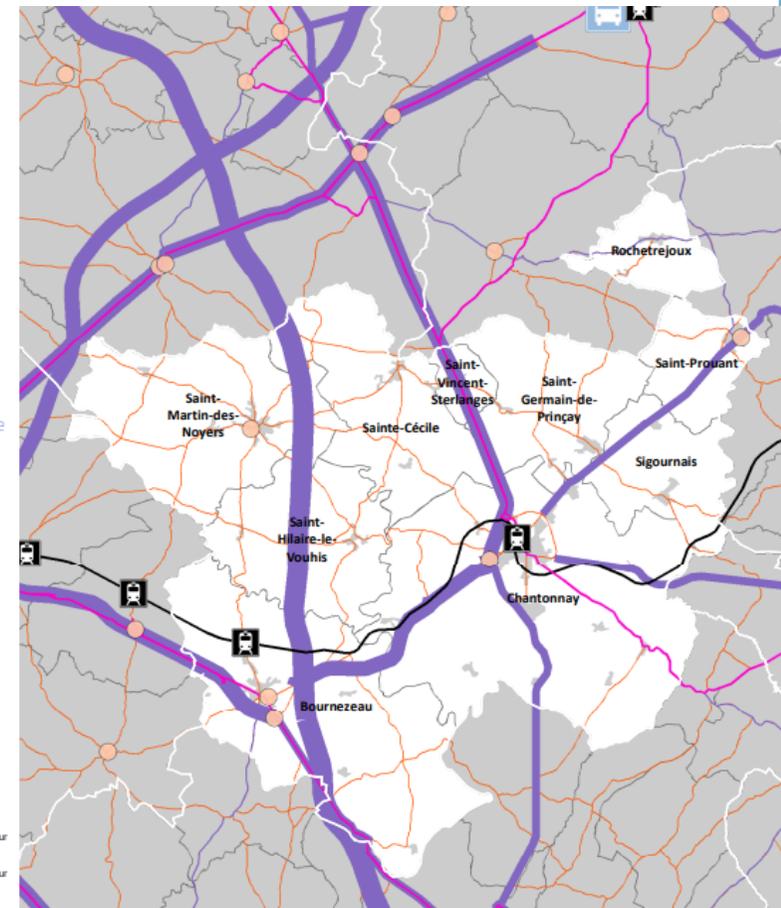
 < 3 000 véhicules/jour

 > 3 000 - 7 000 véhicules/jour

 > 7 000 - 13 000 véhicules/jour

 > 13 000 - 20 000 véhicules/jour

 > 20 000 - 33 084 véhicules/jour



Le Département a dressé un diagnostic socio-économique du territoire intercommunal en comparaison avec les autres intercommunalités.



Diagnostic
transport

L'offre TER

La ligne Les Sables d'Olonne – La-Roche-sur-Yon – Bressuire – Saumur - Tours

Une ligne TER traverse le territoire :

- ➔ Une ligne en voie unique non électrifiée, qui traverse 3 Régions : Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine et Centre Val de Loire
- ➔ Une desserte de deux gares sur le territoire : Chantonnay et Bournezeau
- ➔ Un niveau d'offre légèrement supérieur à Chantonnay qu'à Bournezeau
- ➔ Une grille horaire très complexe à appréhender, alternant trains et cars
- ➔ Une desserte « plages » à Chantonnay en période estivale, impliquant une modification horaire des passages
- ➔ Des préoccupations exprimées localement quant à la pérennisation de la ligne



Région Pays de la Loire – Extrait cartographie du réseau TER

Offre-type	LàV	Samedi	Dimanche
Chantonnay	4 AR	1,5 AR	2,5 AR
Bournezeau	3,5 AR	Pas d'offre	1 AR



Focus sur la gare de Chantonnay

Une gare bien insérée dans le tissu urbain

- **Une gare à la situation stratégique :**
 - ➔ Présence d'un bâtiment voyageurs
 - ➔ Présence d'un parking bien identifié, en cours de réaménagement, et de commerces
 - ➔ Situation stratégique à 500 mètres de la place de la liberté
 - ➔ Environ 30 minutes de temps de parcours vers La-Roche-sur-Yon
 - ➔ 17 727 voyages en 2019



Situation de la gare de Chantonnay (vue aérienne Géoportail)



Située en bordure du centre ville, la gare de Chantonnay est un lieu à valoriser dans le cadre d'une politique globale de mobilité.

Focus sur la halte de Bournezeau

Une halte isolée

Une halte peu valorisée :

- ➔ Pas de bâtiment voyageurs ni de parking aménagé
- ➔ Situation isolée, à 2 kilomètres à pieds du centre ville, sans liaison piétonne ou cyclable sécurisée
- ➔ Environ 20 minutes de temps de parcours vers La-Roche-sur-Yon
- ➔ 949 voyages en 2019

A l'écart du bourg et très faiblement fréquentée, la halte de Bournezeau peut être valorisée avec l'organisation d'un rabattement sécurisé.



Situation de la halte de Bournezeau (vue aérienne Géoportail)

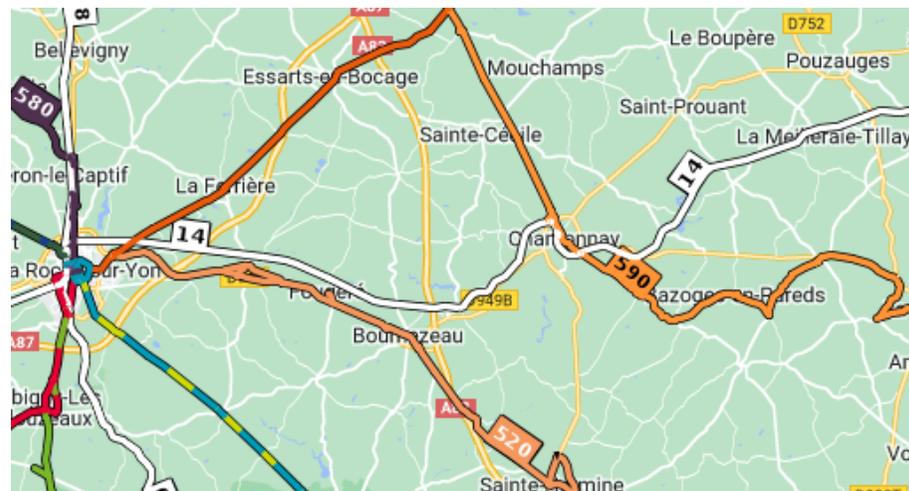


L'offre routière Aléop

2 lignes d'autocars en complément du TER

2 lignes desservent le territoire :

- ➔ Ligne 520 Fontenay-le-Comte – Sainte-Hermine – La-Roche-sur-Yon, qui dessert 3 arrêts à Bournezeau (La Menerie, La Borelière, Avenue du Moulin)
- ➔ Ligne 590 La Chataignerai - Chantonnay – Montaigu, qui dessert Chantonnay et Saint-Vincent-Sterlanges
- ➔ Un reconventionnement à l'identique en cours, mené par la Région
- ➔ Des services scolaires en complément



Offre-type	LàV	Samedi	Dimanche
L520	3 AR	1 AR	Pas d'offre
L590	3 AR	2 AR	Pas d'offre

Le réseau de cars interurbains Aleop dessert 3 communes du territoire, avec des niveaux d'offre modestes.

Des offres à vocation sociale en complément

Un TAD pour les moins de 60 ans

- **Un TAD assez restrictif :**
- ➔ Réservé aux habitants du Pays de Chantonnay âgés de moins de 60 ans, ne disposant pas d'un moyen de transport, et qui sont demandeurs d'emploi ou bénéficiaires du RSA
- ➔ Réservation 3 jours à l'avance
- ➔ Prise en charge à domicile
- ➔ Motif médical ou emploi uniquement
- ➔ Tarif à 3,10€ par personne pour 1 aller-retour au sein de la CCPC, 4,50€ hors CCPC (Pôle Emploi de La-Roche-sur-Yon)
- ➔ En 2020 : 29 familles bénéficiaires, pour 120 trajets effectués

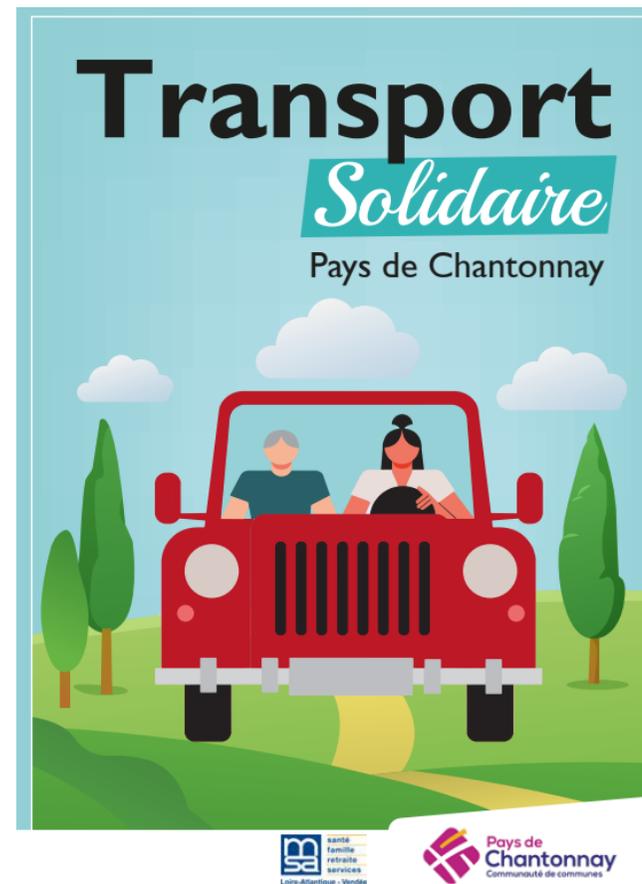


Un TAD aux conditions limitatives, permettant de dépanner les personnes non motorisées.

Des offres à vocation sociale en complément

Un transport solidaire pour les plus de 60 ans

- **Un service associatif basé sur le bénévolat :**
- ➔ Réservé aux habitants du Pays de Chantonnay âgés de plus de 60 ans et ne disposant pas d'un moyen de transport
- ➔ Réservations 3 jours à l'avance, gérées par un réseau d'animateurs dans chaque commune
- ➔ Prise en charge à domicile
- ➔ L'inscription au service coûte 3€, puis l'aller-retour de moins de 8 km coûte 4€. Tout autre déplacement est facturé 0,5€ par kilomètre.



Un service associatif réservé aux plus de 60 ans, permettant de rompre l'isolement.



Diagnostic de mobilité

Le niveau de desserte en offres de transport public

- **Une desserte du territoire très inégale :**
- ➔ Le réseau TER dessert les gares de Chantonnay & Bournezeau ;
- ➔ La ligne Aléop 520 dessert la commune de Bournezeau ;
- ➔ La ligne Aléop 590 dessert les communes de Chantonnay et Saint-Vincent-Sterlanges ;
- ➔ L'ensemble du territoire bénéficie de services complémentaires à accès limité : TAD & transport solidaire ;
- ➔ 7 communes ne bénéficient d'aucune offre en transport public régulier.

Le territoire est inégalement desservi en offres de transport public, avec une concentration des services interurbains (TER + Aléop) sur deux communes.



0 2,5 5 km

CC Pays de Chantonnay
Communes
Niveau de desserte en offres de transport public
1
2
3



Zoom
communaux

ZOOM SUR BOURNEZEAU

3 403 habitants

Principales destinations pendulaires pour le travail :

297 vers La-Roche-sur-Yon

138 vers Chantonnay



Accessibilité comparée des principales destinations			
La Roche-sur-Yon	20 minutes de train + 25 minutes à pieds du centre vers la gare Ou 10 minutes en vélo ⇒ Trajet de 30 à 45 minutes du centre de Bournezeau jusqu'à la gare Arrivées possibles à 7h05 et 8h25 Retours possibles à 17h41 et 19h11	29 minutes Dessert le centre ville, ainsi que les lieux-dits La Borelière et La Mènerie Arrivée possible à 7h45 Retour possible à 18h20	20 à 35 minutes selon congestion
Chantonnay	10 minutes de train + 25 minutes à pieds du centre vers la gare Ou 10 minutes en vélo ⇒ Trajet de 20 à 35 minutes du centre de Bournezeau jusqu'à la gare Arrivée possible à 7h45 Retour possible à 18h23	Absence d'offre	12 à 15 minutes

Malgré une grille horaire peu étoffée, le TER est une solution intéressante pour un salarié vivant à Bournezeau et travaillant dans le centre ville de La-Roche-sur-Yon. Une amélioration des liaisons entre le centre ville et la gare rendrait la solution train plus compétitive. Le car est rapide mais oblige à une amplitude horaire très large.

ZOOM SUR CHANTONNAY

Environ 8 700 habitants

Principales destinations pendulaires pour le travail :

239 vers La-Roche-sur-Yon

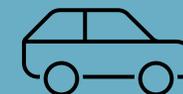
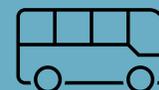
189 vers Les Herbiers

129 vers Pouzauges

124 vers Essarts-en-Bocage



Accessibilité comparée des principales destinations



La Roche-sur-Yon

30 minutes de train
+ 5 à 10 minutes à pieds du centre vers la gare
⇒ **Trajet de 35 à 40 minutes du centre de Chantonnay jusqu'à la gare**
Arrivées possibles à 7h05 et 8h25
Retours possibles à 17h41 et 19h11

Absence d'offre

30 à 55 minutes selon congestion

Les Herbiers

Absence d'offre

Absence d'offre

25 à 35 minutes

Pouzauges

Absence d'offre avant 14h34

Absence d'offre

25 minutes

Essarts-en-Bocage

Absence d'offre

Desserte vers l'Oie et Sainte-Florence mais pas le centre

20 minutes

Malgré une grille horaire peu étoffée, le TER est une solution intéressante pour un salarié vivant à Chantonnay et travaillant dans le centre ville de La-Roche-sur-Yon. Les autres destinations ne sont pas ou peu desservies en transport public. Par ailleurs, les quartiers de Chantonnay éloignés de la gare ne disposent d'aucune offre.

ZOOM SUR ROCHETREJOUX

988 habitants

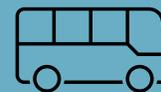
Principales destinations pendulaires pour le travail :

130 vers Les Herbiers

27 vers Chantonnay



Accessibilité comparée des principales destinations



Les Herbiers

Absence d'offre

Absence d'offre

14 minutes

Chantonnay

Absence d'offre

Absence d'offre

16 minutes

Rochetrejoux n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Chantonnay, située à 13 kilomètres.

ZOOM SUR SAINT-GERMAIN-DE-PRINÇAY

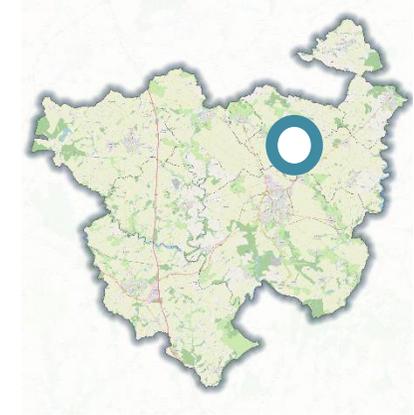
1 598 habitants

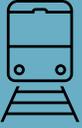
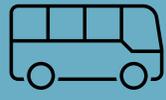
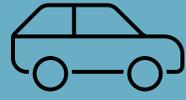
Principales destinations pendulaires pour le travail :

120 vers Chantonnay

60 vers Les Herbiers

60 vers Essarts-en-Bocage



Accessibilité comparée des principales destinations			
Chantonnay	Absence d'offre	Absence d'offre	8 minutes
Les Herbiers	Absence d'offre	Absence d'offre	25 minutes
Essarts-en-Bocage	Absence d'offre	Absence d'offre	20 minutes

Saint-Germain-de-Prinçay n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Chantonnay, située à 5 kilomètres.

La ligne Aleop 590 passe sur le territoire communal (D137) mais ne s'y arrête pas.

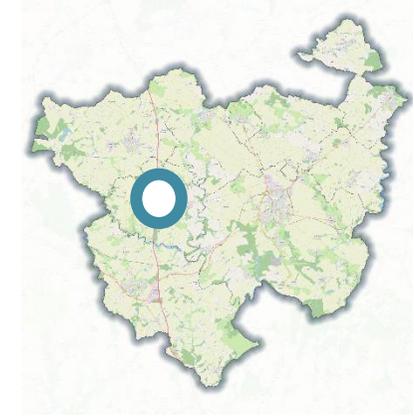
ZOOM SUR SAINT-HILAIRE-LE-VOUHIS

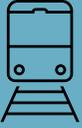
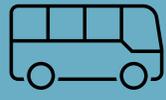
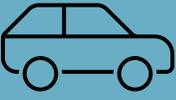
1 079 habitants

Principales destinations pendulaires pour le travail :

80 vers Chantonnay

70 vers La-Roche-sur-Yon



Accessibilité comparée des principales destinations			
Chantonnay	Absence d'offre	Absence d'offre	10 minutes
La-Roche-sur-Yon	Absence d'offre	Absence d'offre	25 à 45 minutes

Saint-Hilaire-le-Vouhis n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Chantonnay, située à 8 kilomètres.

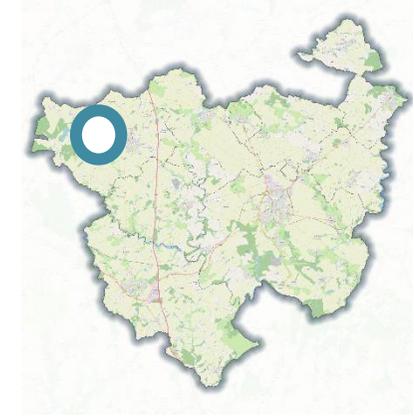
ZOOM SUR SAINT-MARTIN-DES-NOYERS

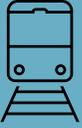
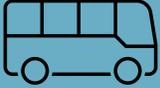
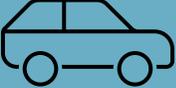
2 483 habitants

Principales destinations pendulaires pour le travail :

230 vers Essarts-en-Bocage

150 vers La-Roche-sur-Yon



Accessibilité comparée des principales destinations			
Essarts-en-Bocage	Absence d'offre	Absence d'offre	10 minutes
La-Roche-sur-Yon	Absence d'offre	Absence d'offre	25 à 35 minutes

Saint-Martin-des-Noyers n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Bournezeau (ou Fougeré), située à 9 kilomètres. Le réseau urbain de la CA de la Roche-sur-Yon dessert Fougeré et La-Chaize-le-Vicomte, situées à environ 10 kilomètres.

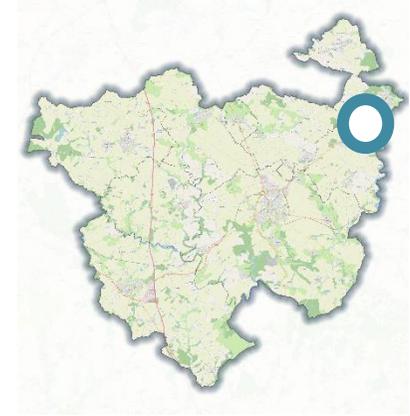
ZOOM SUR SAINT-PROUANT

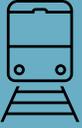
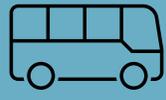
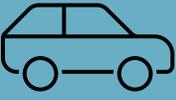
1 662 habitants

Principales destinations pendulaires pour le travail :

128 vers Chantonnay

103 vers Les Herbiers



Accessibilité comparée des principales destinations			
Chantonnay	Absence d'offre	Absence d'offre	12 minutes
Les Herbiers	Absence d'offre	Absence d'offre	17 minutes

Saint-Prouant n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Chantonnay située à 11 kilomètres.

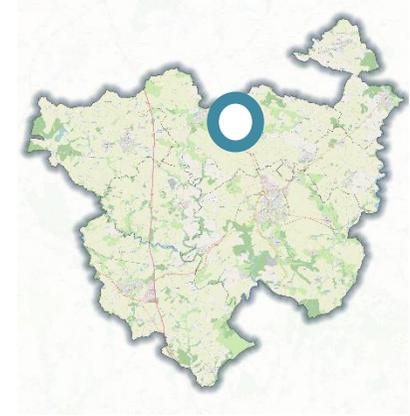
ZOOM SUR SAINT-VINCENT-STERLANGES

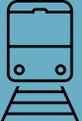
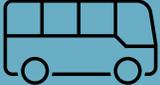
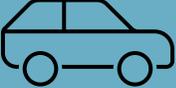
759 habitants

Principales destinations pendulaires pour le travail :

51 vers Chantonnay

46 vers Saint-Fulgent



Accessibilité comparée des principales destinations			
Chantonnay	Absence d'offre	Absence d'offre	12 minutes
Saint-Fulgent	Absence d'offre	Absence d'offre	23 minutes

Saint-Vincent-Sterlanges n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Chantonnay située à 11 kilomètres.

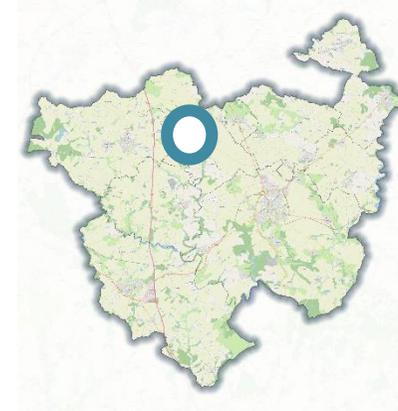
ZOOM SUR SAINTE-CECILE

1 597 habitants

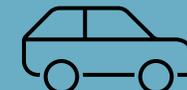
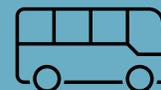
Principales destinations pendulaires pour le travail :

80 vers Essarts-en-Bocage

60 vers Chantonnay



Accessibilité comparée des principales destinations



Essarts-en-Bocage

Absence d'offre

Absence d'offre

11 minutes

Chantonnay

Absence d'offre

Absence d'offre

11 minutes

Sainte-Cécile n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Chantonnay située à 9 kilomètres. La ligne Aleop 590 dessert Saint-Vincent-Sterlanges, à 2,5 kilomètres.

ZOOM SUR SIGOURNAIS

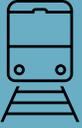
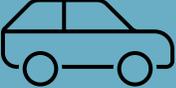
912 habitants

Principales destinations pendulaires pour le travail :

137 vers Chantonnay

36 vers Pouzauges



Accessibilité comparée des principales destinations			
Chantonnay	Absence d'offre	Absence d'offre	8 minutes
Pouzauges	Absence d'offre	Absence d'offre	20 minutes

Sigournais n'est pas desservie par les transports publics non scolaires. La gare la plus proche est Chantonnay située à 7 kilomètres.



Diagnostic
mobilité

Diagnostic de mobilité

Le taux de motorisation des ménages



Un territoire très motorisé :

- ➔ **93,4%** des ménages de la CCPC ont au moins 1 voiture ;
- ➔ La commune de Saint-Prouant affiche le taux le plus fort à 96,8% et Chantonnay le plus faible à 91,1%;
- ➔ Des taux globalement supérieurs aux moyennes départementale (91,8%) régionale (87,1%) et nationale (81,1%).

Un taux de motorisation des ménages globalement élevé et représentatif des territoires à dominante périurbaine et rurale, mais une lecture à inverser avec 6% de ménages non motorisés pouvant avoir des difficultés à se déplacer.



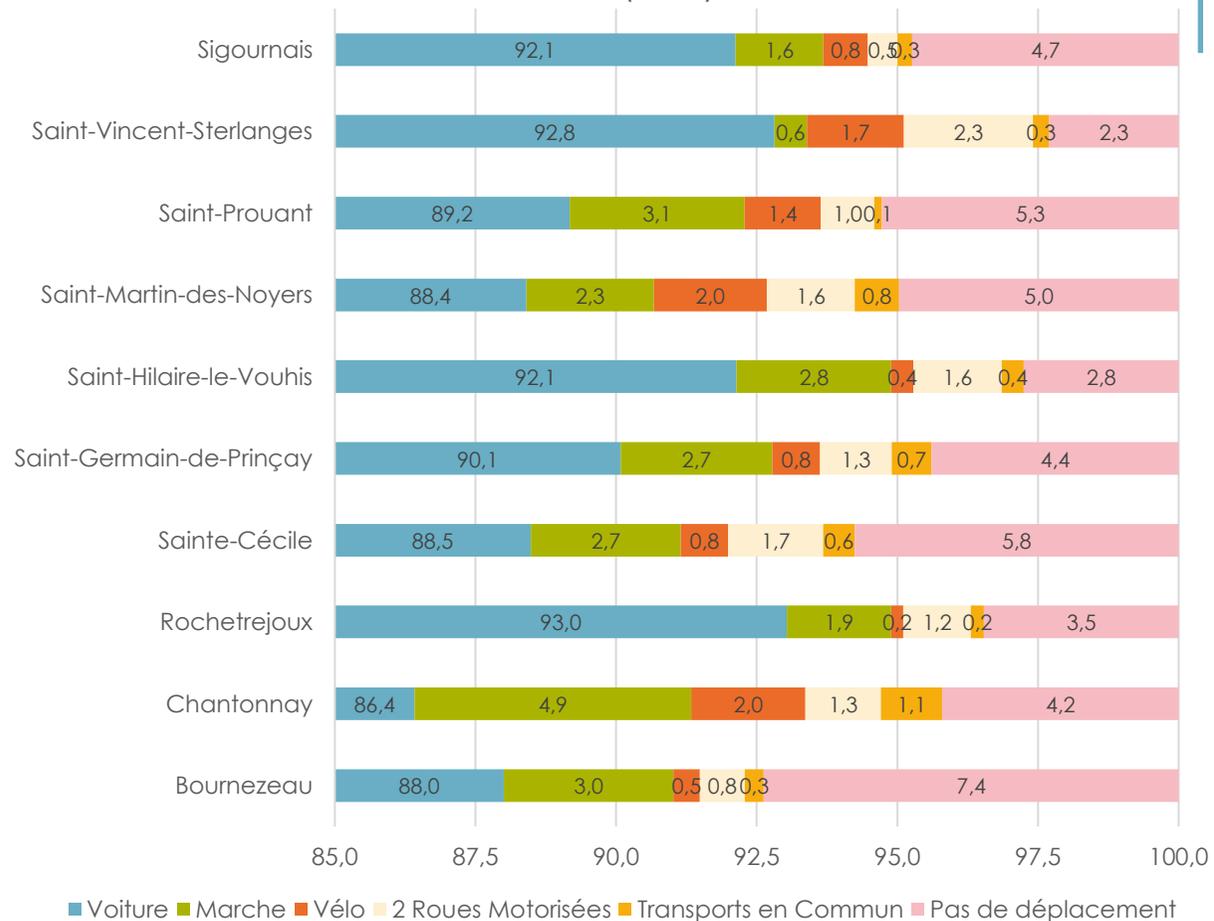
Diagnostic de mobilité

Les modes de déplacement domicile - travail

Une prédominance de la voiture individuelle :

- ➔ A l'échelle du Pays de Chantonnay, les actifs sont 90,1% à utiliser leur voiture pour se rendre au travail;
- ➔ Les transports en commun représentent 0,5% des déplacements domicile – travail à l'échelle de l'intercommunalité ;
- ➔ La marche à pied apparaît peu utilisée, à 2,5% à l'échelle de la CCPC, mais jusqu'à 4,9% pour Chantonnay ;
- ➔ Le vélo est très peu utilisé à 1,1% sur le territoire, et jusqu'à 2% à Chantonnay et Saint-Martin-des-Noyers ;

Parts modales des déplacements pour les trajets domicile - travail (2019)



Voiture Marche Vélo 2 Roues Motorisées Transports en Commun Pas de déplacement
Source : INSEE (2022)

Les actifs du territoire utilisent très majoritairement leur voiture pour se rendre au travail, ce qui est représentatif des territoires périurbains et ruraux en France. Les autres modes de déplacement sont marginaux.

Diagnostic de mobilité

La Mobilité pendulaire

La mobilité pendulaire

- **13 467 flux domicile-travail** comptabilisés par l'INSEE en 2019
- Une **forte part de flux sortants**
- Un enjeu important de **liaison vers les territoires voisins et notamment l'agglomération de La Roche-sur-Yon**
- Une polarisation importante vers Chantonnay



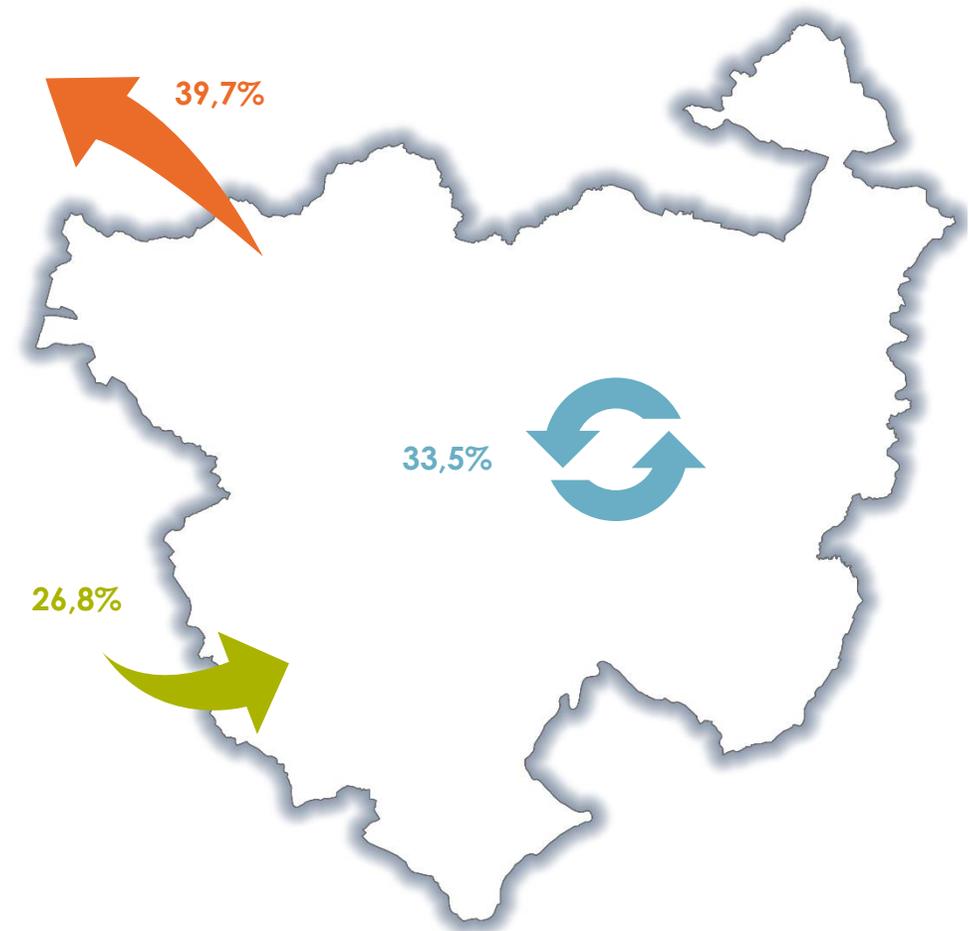
FLUX INTERNES : 4 518



FLUX SORTANTS : 5 343



FLUX ENTRANTS : 3 606

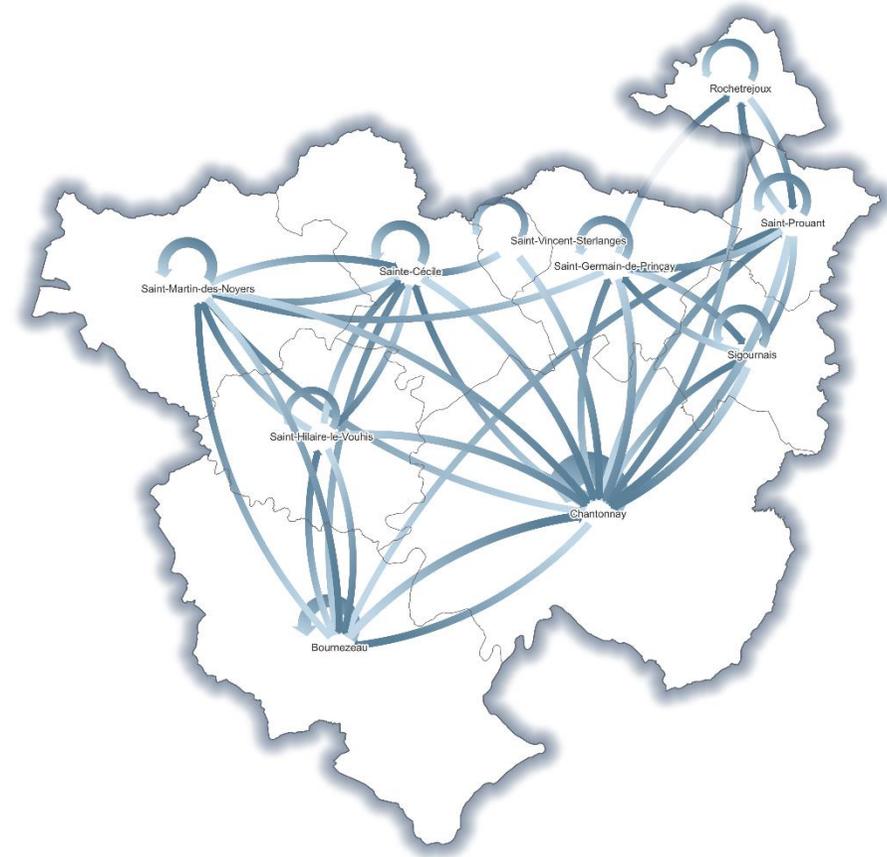


Diagnostic de mobilité

La Mobilité pendulaire

Les flux internes :

- ➔ 4 518 flux domicile-travail internes à la CCPC sont recensés par l'INSEE en 2019 ;
- ➔ Les principaux flux sont intra-communaux (66% du total), mettant ainsi en évidence l'importance de la mobilité de proximité ;
- ➔ Des flux essentiellement tournés vers Chantonnay (51,5% des flux internes) et dans une moindre mesure Bournezeau (13%).



Les principaux flux (2019) :

Origine	Destination	Flux
Chantonnay	Chantonnay	1543
Bournezeau	Bournezeau	476
Saint-Martin-des-Noyers	Saint-Martin-des-Noyers	285
Sainte-Cécile	Sainte-Cécile	191
Bournezeau	Chantonnay	138
Sigournais	Chantonnay	137

0 2,5 5 km

CC Pays de Chantonnay
Communes
Flux domicile-travail internes (>=10)

source : INSEE / réalisation : Tecurbit

Les flux domicile-travail interne à la CCPC sont principalement intra-communaux, montrant d'importantes dynamiques de proximité.

Diagnostic de mobilité

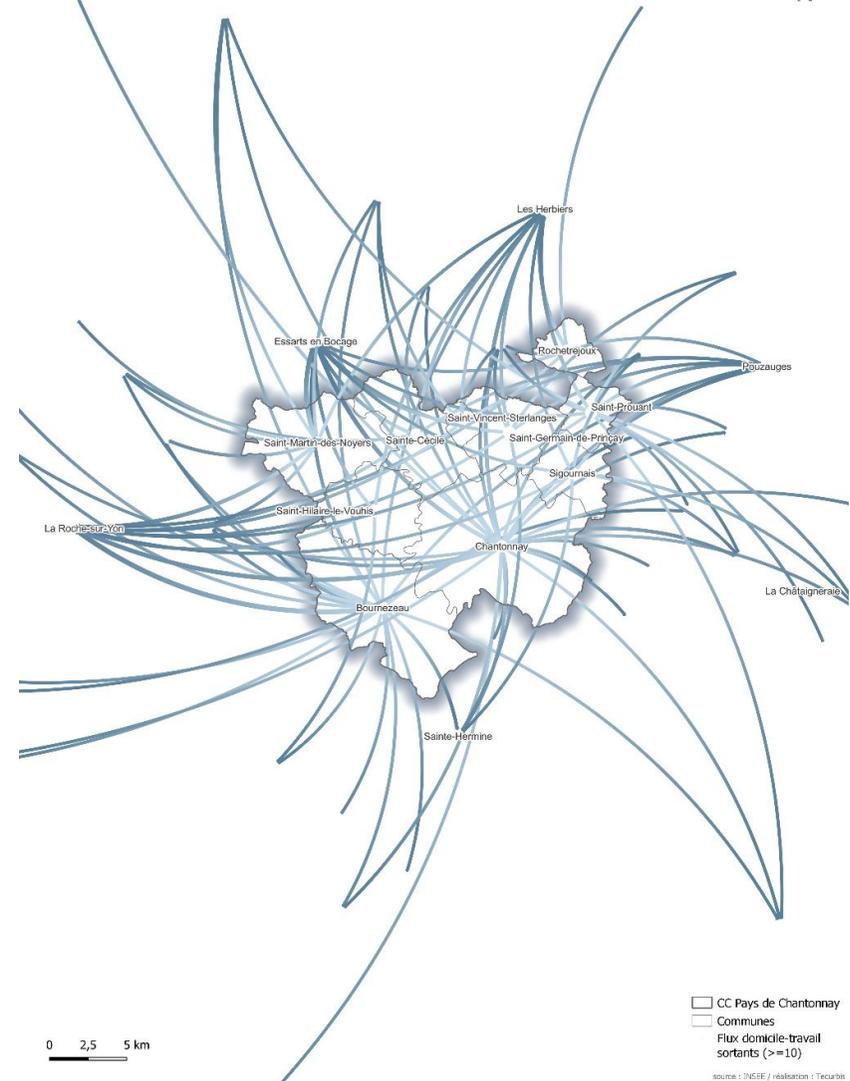
La Mobilité pendulaire

Les flux sortants :

- ➔ 5 343 flux domicile-travail sortants de la CCPC sont recensés par l'INSEE en 2019 ;
- ➔ Les principaux flux sortants sont à destination de La Roche-sur-Yon (16,8% - 25% si on prend en compte tout le territoire de la CA), Essarts en Bocage (13,4%) & Les Herbiers (13%).

Les principaux flux (2019) :

Origine	Destination	Flux
Bournezeau	La Roche-sur-Yon	297
Chantonnay	La Roche-sur-Yon	239
St-Martin-des-Noyers	Essarts en Bocage	230
Chantonnay	Les Herbiers	189
Saint-Martin-des-Noyers	La Roche-sur-Yon	150
Rochetrejoux	Les Herbiers	130



Les flux sortants sont orientés principalement vers La Roche-sur-Yon et son agglomération, mais on observe des dynamiques significatives également vers les Essarts-en-Bocage et Les Herbiers notamment.

Diagnostic de mobilité

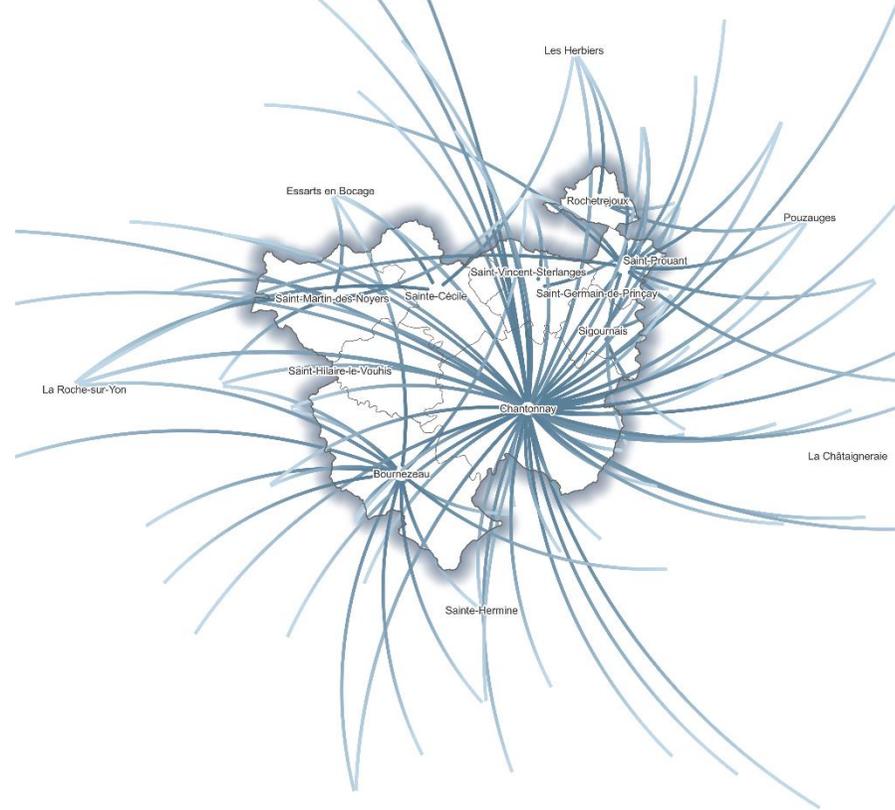
La Mobilité pendulaire

Les flux entrants :

- ➔ **3 606 flux domicile-travail entrant** dans la CCPC sont recensés par l'INSEE en 2019 ;
- ➔ 54% de ces flux entrants sont dirigés vers la commune de Chantonnay (et 13% vers Bournezeau) ;
- ➔ La cartographie des flux montre une attractivité du Pays de Chantonnay émanant de tous les EPCI voisins.

Les principaux flux (2019) :

Origine	Destination	Flux
La Roche-sur-Yon	Chantonnay	126
Essarts en Bocage	Chantonnay	105
Bazoges-en-Pareds	Chantonnay	90
La Réorthe	Chantonnay	75
Les Herbiers	Chantonnay	74



0 2,5 5 km

CC Pays de Chantonnay
Communes
Flux domicile-travail entrants (>=10)

source : INSEE / réalisation : Tecurbit

Les flux domicile-travail entrants sont fortement polarisés vers Chantonnay, bassin d'emploi qui rayonne sur tous les EPCI voisins.

Diagnostic de mobilité

La mobilité scolaire (INSEE 2019)

Les déplacements domicile – études :

➔ Principaux chiffres :

- Flux internes : 4 064
- Flux entrants : 1 589
- Flux sortants : 1 062

➔ Principaux flux internes :

Origine	Destination	Flux
Chantonnay	Chantonnay	1467
Bournezeau	Bournezeau	417
Saint-Martin-des-Noyers	Saint-Martin-des-Noyers	320
Bournezeau	Chantonnay	183
Saint-Prouant	Saint-Prouant	181

➔ Principaux flux entrants :

Origine	Destination	Flux
Essarts en Bocage	Chantonnay	110
Bazoges-en-Pareds	Chantonnay	84
Mouchamps	Chantonnay	70
La Jaudonnière	Chantonnay	68
La Caillière-Saint-Hilaire	Chantonnay	65

➔ Principaux flux sortants :

Origine	Destination	Flux
Chantonnay	La Roche-sur-Yon	169
Saint-Martin-des-Noyers	Essarts en Bocage	115
Bournezeau	La Roche-sur-Yon	92
Saint-Martin-des-Noyers	La Roche-sur-Yon	85
Bournezeau	Sainte-Hermine	41

Les flux scolaires observés sont essentiellement internes et tournés vers Chantonnay : 55,7% des flux internes & 77,7% des flux entrants,

Les aires de covoiturage

6 aires aménagées par le Département



ST-MARTIN-DES-NOYERS
Place de la Bascule
20 places



ST-HILAIRE-LE-VOUHIS
Stade
40 places



SAINT-PROUANT
Place du Chétis Pâtis
20 places



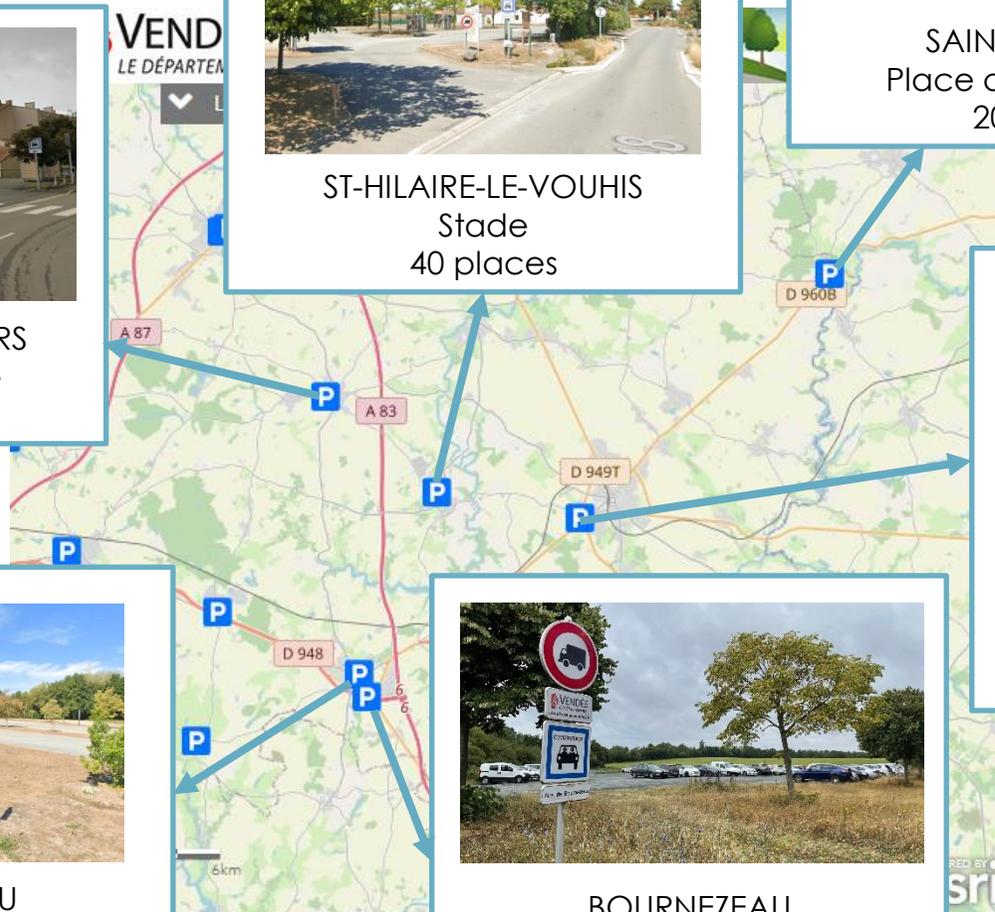
CHANTONNAY
RP direction Bournezeau
40 places



BOURNEZEAU
Mitan Vendéen
20 places



BOURNEZEAU
Giratoire Autoroute
60 places



Un enjeu fort autour du développement du covoiturage

Un angle important d'une politique mobilité en milieu rural

La question de l'infrastructure :

- ➔ Comment améliorer l'existant (confort, signalétique, équipements... ?)
- ➔ Faut-il créer de nouvelles aires de covoiturage (ex nihilo ? Conversion de parkings existants ?)

La question du service :

- ➔ Une forte attente tant du monde économique que des EPCI voisins
- ➔ Faut-il subventionner la pratique du covoiturage ?
- ➔ Comment valoriser l'adhésion à **OuestGO** ?

Dans un territoire fortement motorisé et à l'habitat dispersé, l'incitation au covoiturage est un élément fort d'une politique de mobilité durable, et de soutien au pouvoir d'achat.

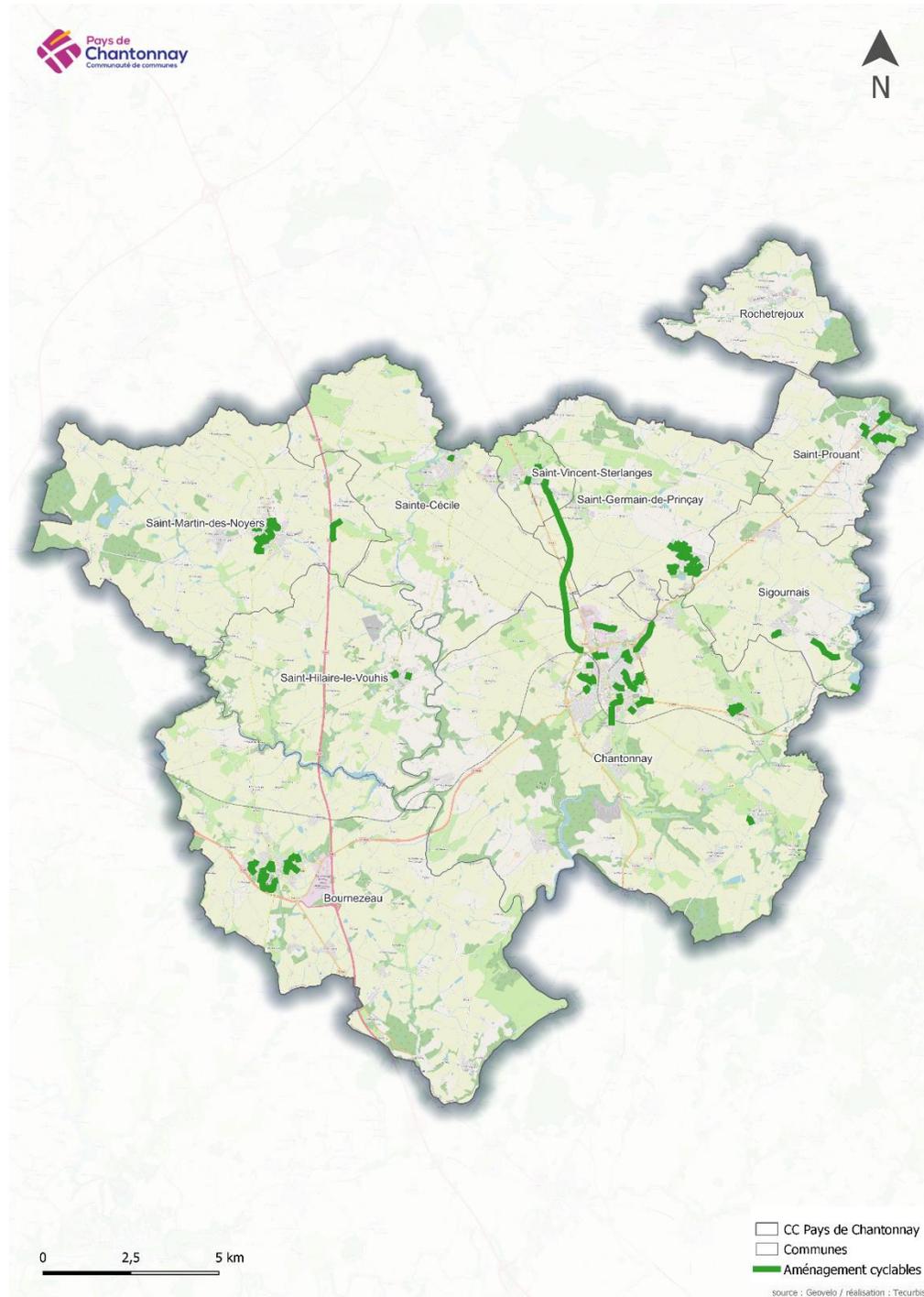
Diagnostic de mobilité

Les aménagements vélo

Quelques aménagements identifiés :

- ➔ Une concentration des aménagements cyclables dans les bourgs ;
- ➔ Des aménagements souvent partagés : trottoirs partagés, bandes cyclables, zones 30, zones de rencontre ;
- ➔ Un aménagement cyclable conséquent sur une emprise de voie ferrée entre Chantonnay et Saint-Vincent-Sterlanges ;
- ➔ Des discontinuités cyclables à gommer pour assurer un maillage sécurisé.

Le territoire comprend quelques aménagements cyclables permettant de sécuriser et encourager la pratique du vélo.



Diagnostic de mobilité

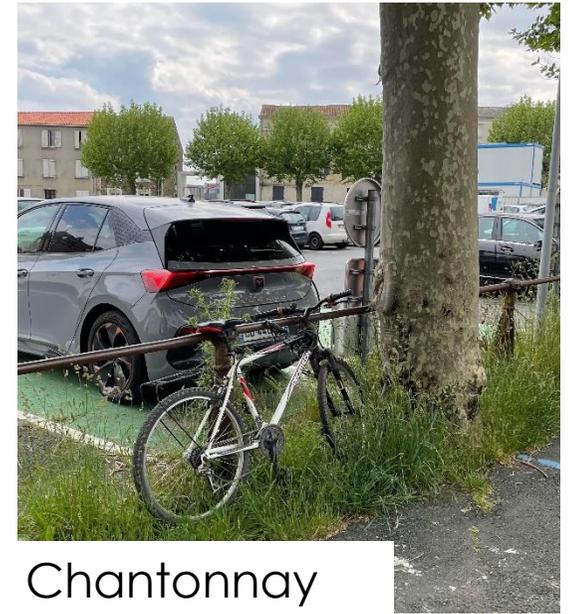
Le jalonnement et le stationnement

Quelques équipements identifiés :

- ➔ Plusieurs modèles d'arceaux vélos existent dans les communes de la CCPC ;
- ➔ Il n'y a pas à ce jour de politique globale d'implantation des stationnements vélos à l'échelle de la collectivité ;
- ➔ Le jalonnement cyclable de « La Vendée à Vélo » est très important sur le territoire.



Chantonnay



Chantonnay



CCPC

Quelques arceaux dans les bourgs permettent aux cyclistes de stationner leur vélo, mais leur présence reste marginale. Le jalonnement spécifique à la « Vendée à Vélo » est quant à lui bien déployé.

Diagnostic de mobilité

Les aménagements vélo

Quelques équipements identifiés :

- ➔ Plusieurs aménagements cyclables sont recensés dans les bourgs, notamment à Chantonnay ;
- ➔ Les aménagements en place sont diversifiés : pistes cyclables, bandes cyclables, chaucidous, trottoirs partagés ;
- ➔ Des situations pouvant entraîner par endroit des conflits d'usage, notamment sur des trottoirs trop étroits.



Chantonnay



Chantonnay



Chantonnay

Les aménagements cyclables sur le Pays de Chantonnay sont plutôt nombreux et diversifiés, et concentrés dans les bourgs. Quelques situations apparaissent cependant dangereuses ou conflictuelles.

Diagnostic de mobilité

L'offre globale de stationnement

Les problématiques de stationnement au sein du territoire :

- ➔ Une offre de stationnement globalement satisfaisante à l'échelle de la CC du Pays de Chantonnay ;
- ➔ Des problématiques propres à la commune de Chantonnay :
 - Une situation de chalandise accentuée par la forte circulation sur le réseau départemental et la concentration commerciale dans la commune ;
 - Une surcharge sur la Place Jeanne d'Arc à proximité des établissements scolaires ;
 - Des événements ponctuels pouvant poser problème (marché hebdomadaire, événements culturels, etc)

Il n'y a pas aujourd'hui de problématique majeure de stationnement sur le territoire.

Les réglementations de stationnement :

- ➔ Quelques secteurs de Chantonnay sont concernés par une réglementation particulière de type Zone Bleue avec un stationnement à durée limitée ;



Diagnostic de mobilité

La mobilité électrique

- **Un territoire bien équipé en IRVE :**
- ➔ Les communes de Chantonnay (2) et Bournezeau (1) sont aujourd'hui équipées avec un total de 3 stations de recharge électrique ;
- ➔ Une moyenne de 20,7 sessions par mois et par borne sur la CC du Pays de Chantonnay ;



Le territoire dispose de premiers équipements permettant la recharge de véhicules électriques sur deux communes.

Enquête *Mobilité*

Construisons ensemble les mobilités de demain !

Du 13.06 au 15.09



Concertation

Enquête en ligne



Localisation des répondants

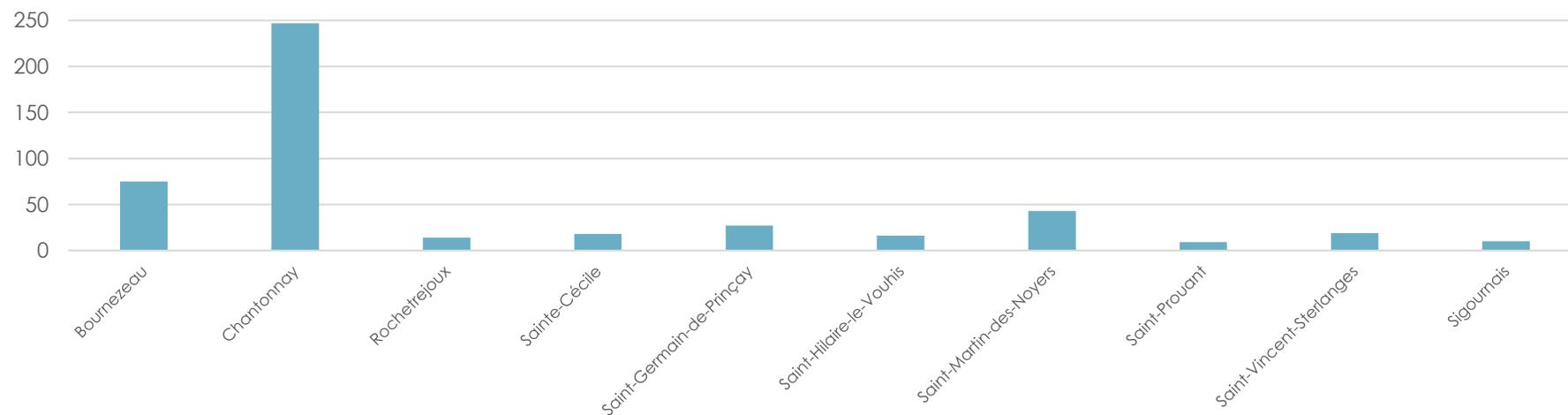


Points saillants

Caractéristiques des répondants:

- Une enquête mise en ligne du 13 juin au 15 septembre 2022 ;
- 507 participations complètes** ont été enregistrées ;
- Parmi les répondants, 94,3% habitent une des communes de la CC du Pays de Chantonnay ;
- Parmi les répondants, **48,7%** sont domiciliés à **Chantonnay** ;
- Bournezeau (14,8%), Saint-Martin-des-Noyers (8,5%) et Saint-Germain-de-Prinçay (5,3%) sont les communes les plus représentées après Chantonnay.

Dans quelle commune habitez-vous ?



Enquête en ligne



Profil des répondants

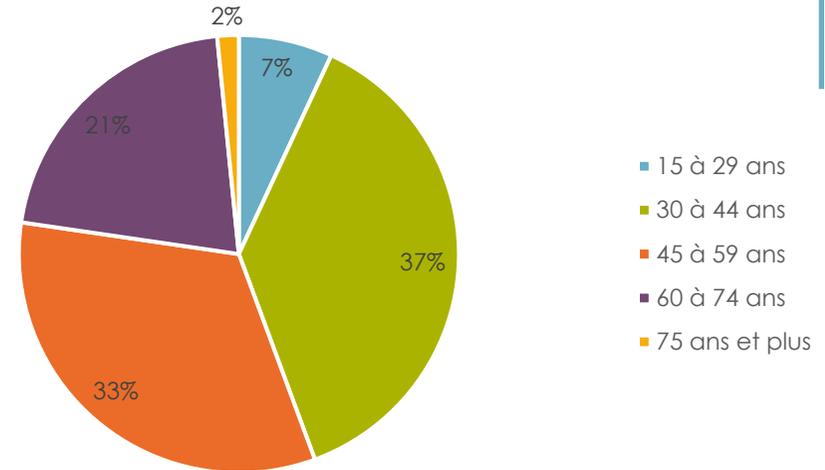


Points saillants

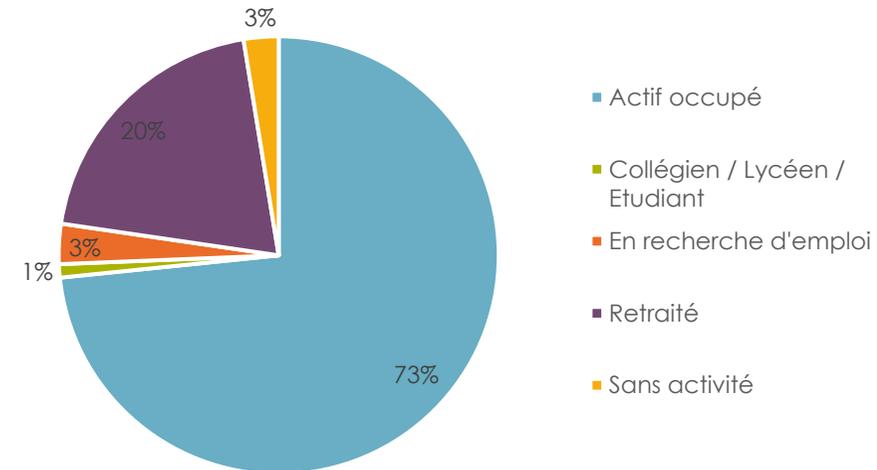
Caractéristiques des répondants:

- La répartition des profils des répondants :
 - 70,4% des répondants ont entre 30 et 59 ans ;
 - 22,7% des répondants ont plus de 60 ans ;
 - Les moins de 30 ans ne représentent que 6,9% des répondants.
- La situation personnelle des répondants :
 - 73,4% sont des actifs ;
 - 20,1% sont retraités ;
 - Une faible représentation des scolaires et étudiants (1%).

Quelle est votre tranche d'âge ?



Vous êtes ?



Enquête en ligne



Lieux de travail / d'étude



Points saillants

Lieu de travail / d'étude :

- 372 répondants actifs ou étudiants ;
- 57,8% des répondants travaillent au sein du territoire de la CCPC, dont 43,5% à Chantonnay ;**
- 11% des répondants travaillent à La Roche-sur-Yon ;**
- De nombreuses autres communes sont citées en bien moindre importance ;
- Notons que **8,9% des répondants indiquent être plus souvent en télétravail** depuis le début de la crise de la COVID-19, 5,7% des répondants en font davantage en raison de l'inflation (hausse du coût du carburant).

Pouzauges

La Chaize-le-Vicomte Les Essarts

Bournezeau Saint-Germain-de-Prinçay

Chantonnay

Sainte Cécile **La Roche-sur-Yon** Les Herbiers

Fontenay-le-Comte Saint-Martin-des-Noyers

Saint-Fulgent Saint-Hilaire-le-Vouhis

La Chataigneraie

Enquête en ligne



Équipement des ménages en véhicules



Points saillants

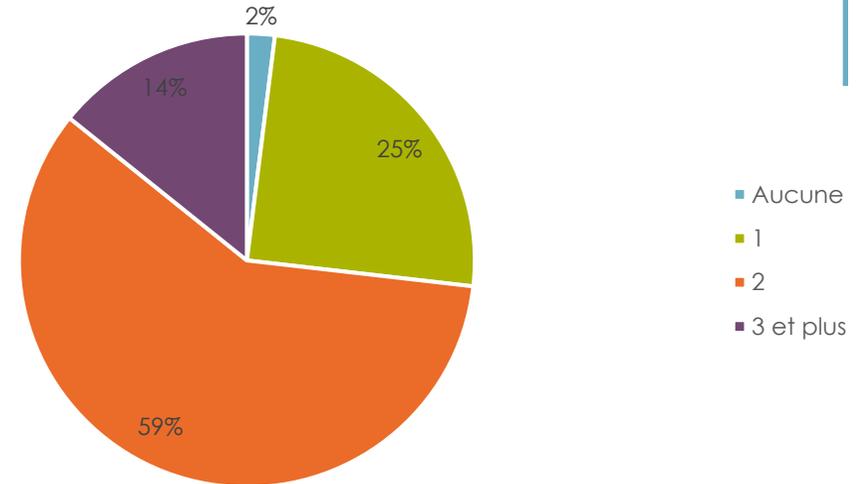
Équipement des ménages en voiture individuelle :

- 98 % des répondants ont au moins une voiture dans leur foyer ;
- Ils sont 73 % à en posséder au moins 2 par foyer ;

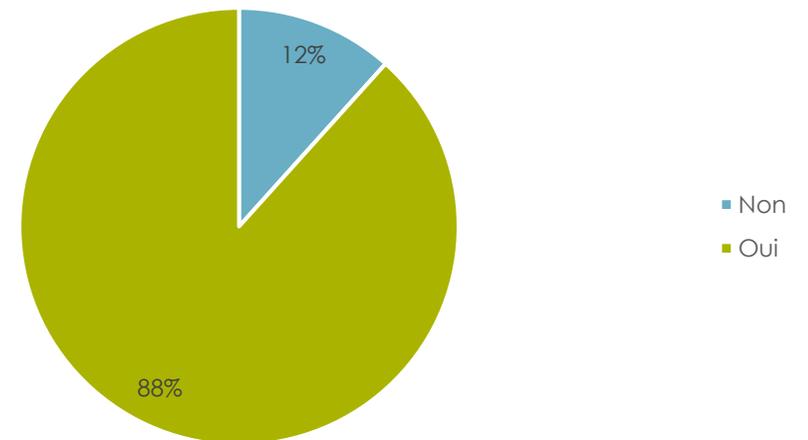
Équipement des ménages en vélo :

- 88,4% des répondants ont au moins 1 vélo dans leur foyer ;
- 1 foyer sur 10 n'a pas de vélo aujourd'hui.

Combien de voitures possédez-vous au sein de votre foyer ?



Possédez-vous 1 ou plusieurs vélo(s) ?



Enquête en ligne



Parts modales dans les déplacements du quotidien



Points saillants

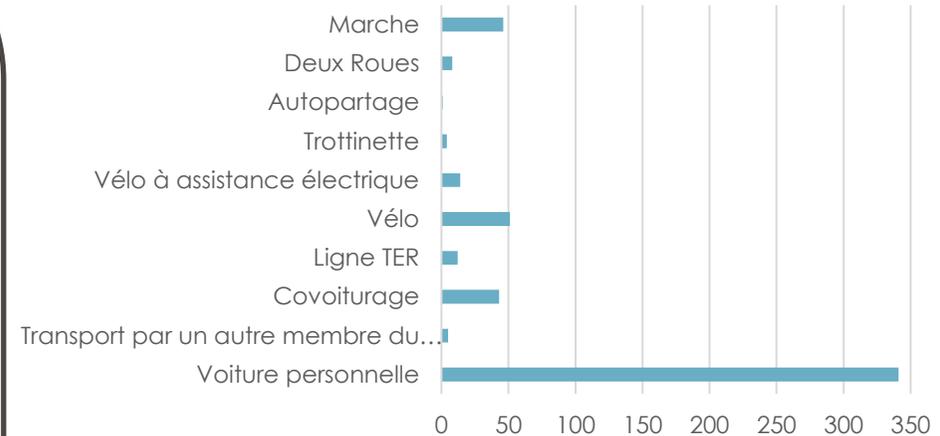
Parts modales :

- Résultat sur 377 répondants, plusieurs réponses possibles ;
- La **voiture** représente 65% des réponses totales, et **90,5%** par rapport au nombre de répondants, ce qui signifie que plus de **9 actifs sur 10 utilisent leur voiture pour tout ou partie de leurs déplacements domicile – travail** ;
- Le **vélo/VAE** représente 12,4% du total des réponses et **17,2%** par rapport au nombre de répondants ;
- La **marche** affiche une part modale à 8,8% du total des réponses et **12,2%** par rapport au nombre de répondants ;
- Une faible utilisation du train, du covoiturage ou encore des transports collectifs ;

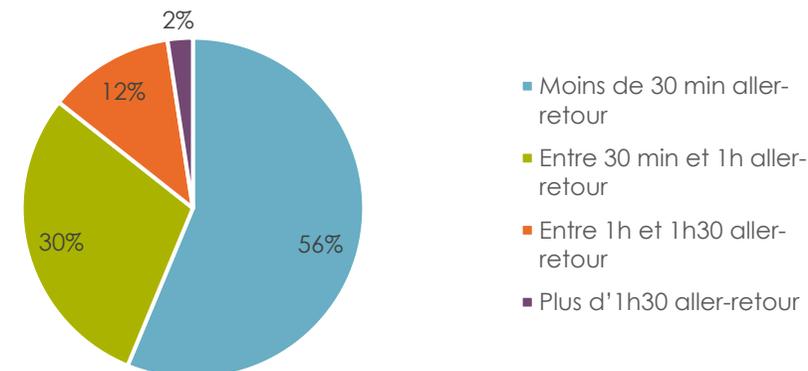
Temps de déplacement :

- 85,7% des répondants mettent moins d'1h aller-retour pour se rendre au travail,

Si vous êtes actif, comment vous rendez-vous à votre lieu de travail ?



Combien de temps de transport avez-vous quotidiennement pour vous rendre sur votre lieu d'étude ou au travail ?



Enquête en ligne



Pratiques des répondants



Points saillants

Achats du quotidien :

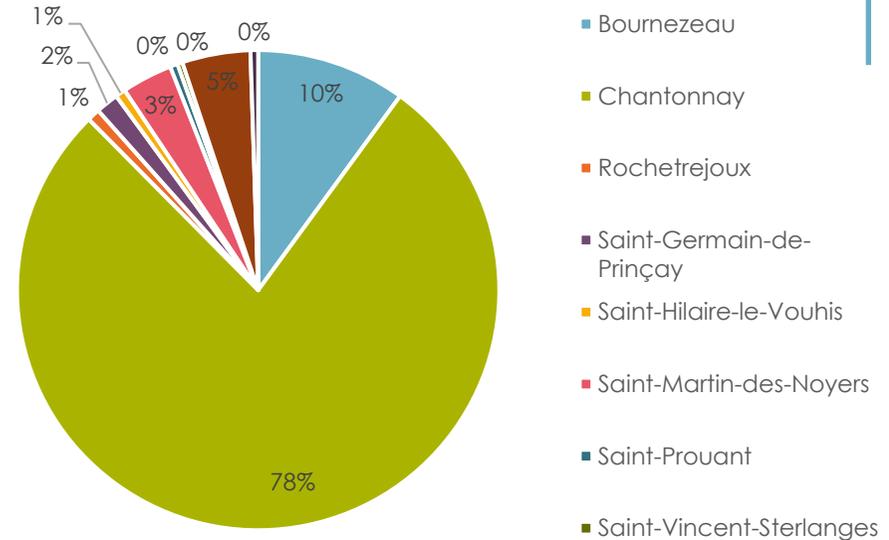
- 90,1% des répondants indiquent **faire leurs achats du quotidien à Chantonnay** (77,6% du total des réponses) ;
- 11,6% des répondants se rendent à **Bournezeau** pour leurs achats du quotidien (10% du total des réponses) ;
- Ils sont **7,7% des répondants à se rendre également à La Roche-sur-Yon**.

Moyen de transport :

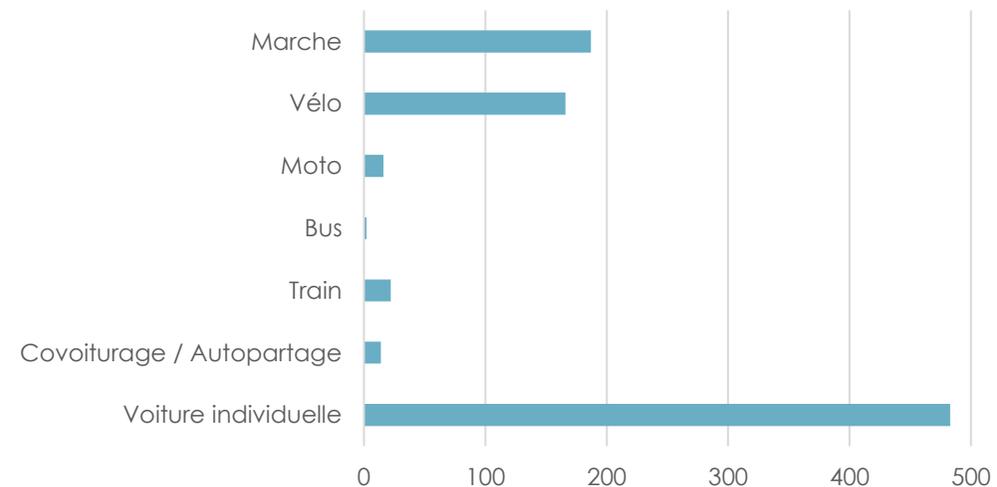
- 95,3% des répondants indiquent **faire leurs achats du quotidien en voiture individuelle** (54,3% du total des réponses) ;
- Le vélo et la marche à pied sont également utilisés par respectivement 32,7% et 36,9% des répondants.

Le choix du mode de déplacement dépend de la distance et des conditions de mobilité de chacun. Les habitants sont plus disposés à utiliser des modes doux pour de courts trajets.

Dans quelle commune du Pays de Chantonnay effectuez-vous vos achats du quotidien ?



Quels moyens de transport utilisez-vous dans vos déplacements du quotidien, hors étude/travail (pour les courses, les rdv médicaux, les loisirs etc) ?



Enquête en ligne



Pratiques des répondants



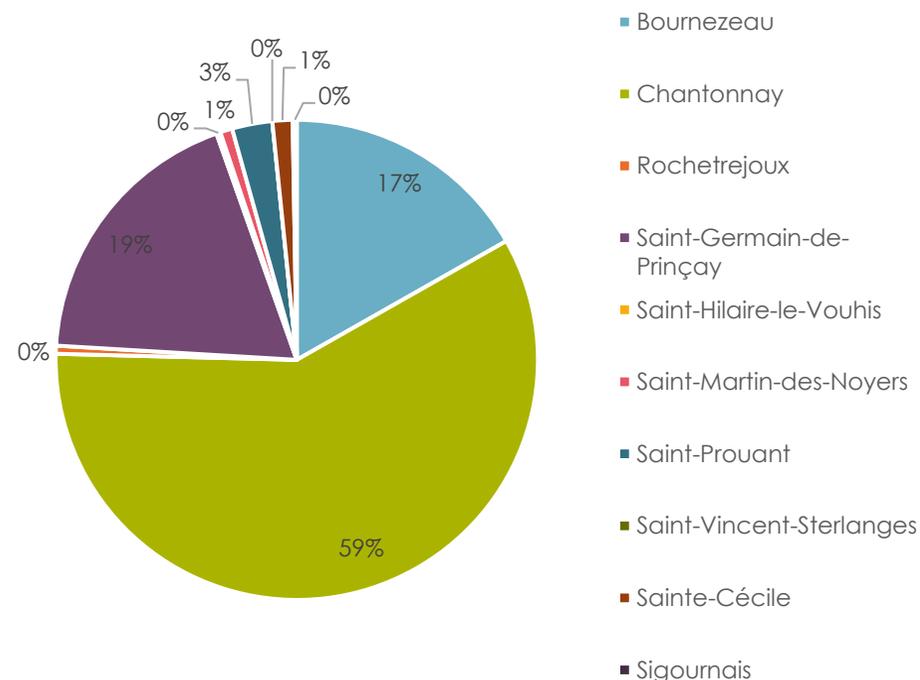
Points saillants

Accès à la santé :

- Les répondants sont nombreux à **devoir sortir du territoire et se rendre à La Roche-sur-Yon pour accéder à un service ou un professionnel de santé (18,9 % des répondants)** ;
- Ils sont **58,6% à se rendre à Chantonnay** ;
- Saint-Germain-de-Prinçay et Bournezeau concentrent respectivement 18,6% et 16,8% des réponses ;
- Parmi les réponses hors du territoire de la CCPC, ils sont **9,7% à se rendre à Les Essarts et 4,9% à se rendre à Les Herbiers**.

L'accès à la santé apparaît problématique sur le territoire, si beaucoup de personnes peuvent avoir accès à un professionnel de santé à Chantonnay, Saint-Germain-de-Prinçay ou Bournezeau, ils sont également nombreux à devoir se rendre notamment à La Roche-sur-Yon.

Dans quelle commune du Pays de Chantonnay vous déplacez-vous pour vos visites aux professionnels de santé ?



Enquête en ligne



Pratiques du covoiturage



Points saillants

Pratiques de covoiturage :

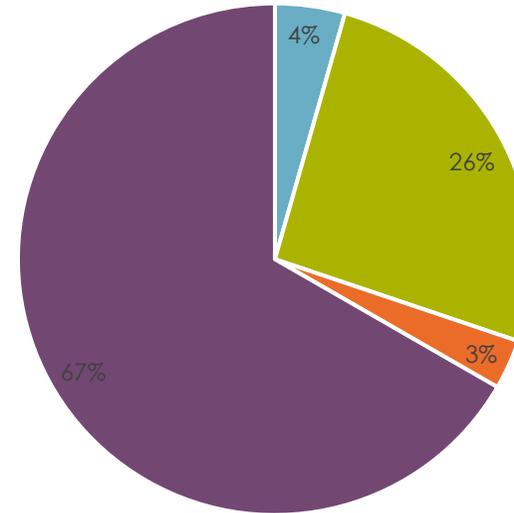
130 répondants pour 201 réponses, question à choix multiple.

- 25,6% des répondants ont récemment pratiqué du covoiturage;
- 53,8% des répondants covoiturent pour le travail / les études ;**
- Les déplacements pour les loisirs représentent 23,4% des réponses et concerne 36,2% des répondants ;
- Les déplacements pour transporter un proche et pour faire de longues distances représentent respectivement 20,4% et 16,9% des réponses.

Mise en relation :

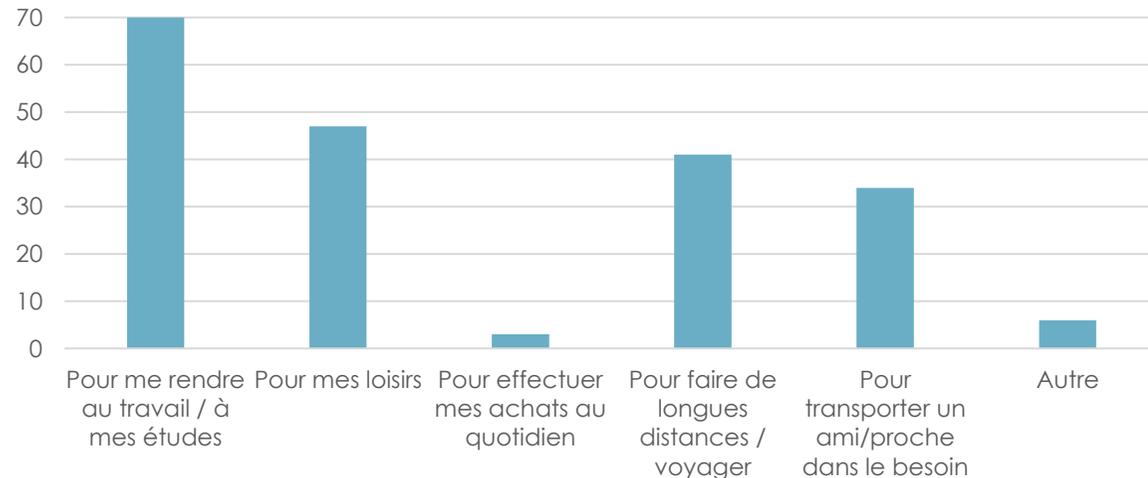
- 66,7% des répondants covoiturent de manière informelle ;**
- 25,8% utilisent une plateforme privée.

Si vous pratiquez le covoiturage, par quel moyen de mise en relation passez-vous habituellement ?



- Plateforme de covoiturage institutionnelle (Ouestgo...)
- Plateforme de covoiturage privée (Blablacar, klaxit ...)
- Les réseaux sociaux (facebook, whatsapp...)
- De manière informelle (par connaissances)

Pour quel(s) motif(s) pratiquez-vous le covoiturage ?



Enquête en ligne



Pratiques du covoiturage



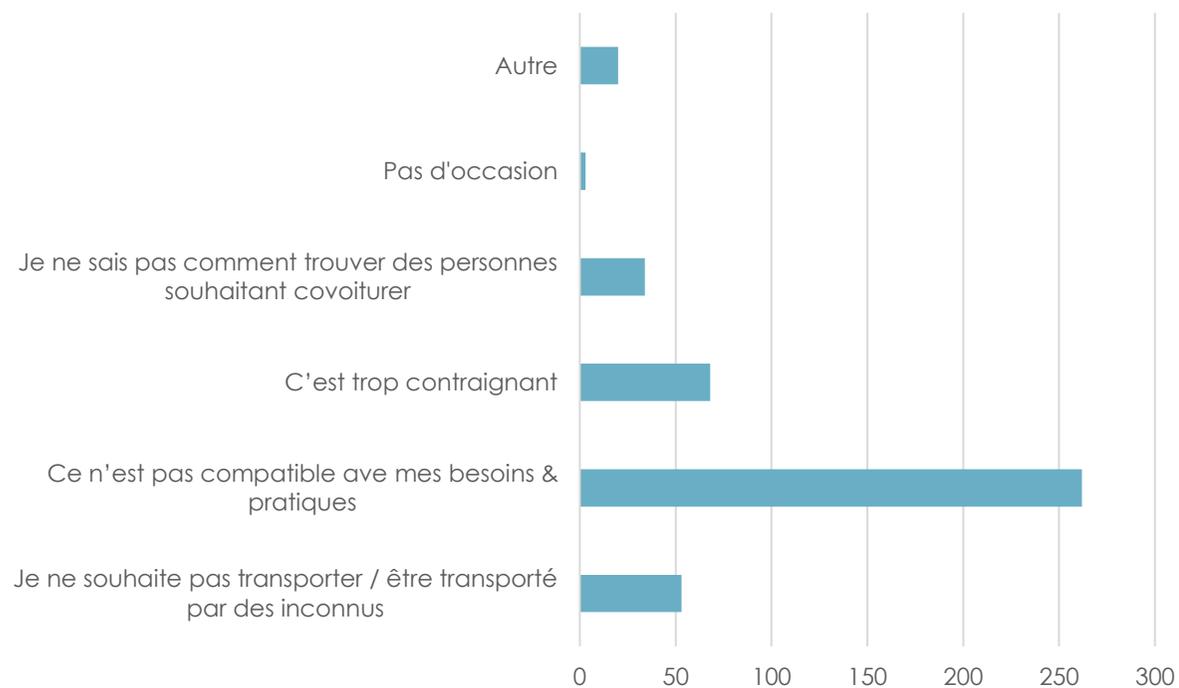
Points saillants

Freins au covoiturage :

377 répondants pour 440 réponses, question à choix multiple.

- Les répondants ont cité l'incompatibilité avec leurs besoins et pratiques (69,5% des répondants, 59,5% des réponses) ;
- 14,1% des répondants ne souhaitent pas covoiturer avec une personne inconnue ;
- 18% des répondants trouvent le covoiturage trop contraignant ;
- Notons que 9% des réponses relèvent d'une méconnaissance de solution de mise en relation des covoitureurs entre eux ou d'une méconnaissance des emplacements d'aires de covoiturage.

Si vous ne pratiquez pas le covoiturage, quelles en sont les raisons ?



Enquête en ligne



Pratiques du vélo



Points saillants

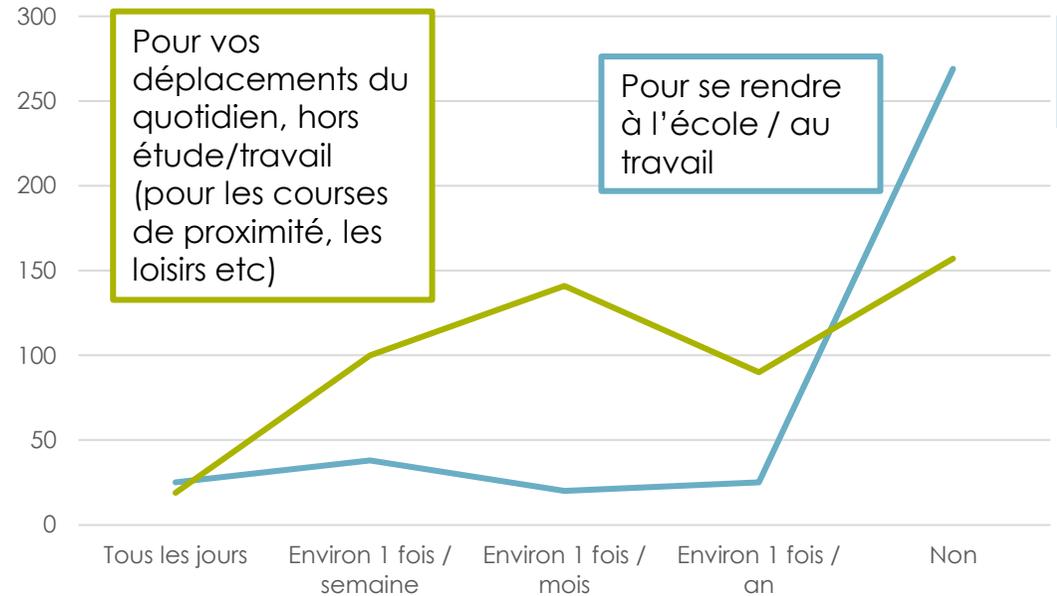
Pratiques du vélo :

- Le vélo est davantage **utilisé pour les loisirs et à un rythme occasionnel** ;
- Pour les loisirs, **27,8% des répondants ont utilisé leur vélo environ 1 fois par mois**, 19,7% 1 fois par semaine ;
- Ils sont 6,6% à utiliser le vélo tous les jours pour le travail/les études, et 3,7% pour les loisirs ;
- 7% des répondants indiquent faire davantage de vélo depuis le début de la crise de la Covid-19, et **18,1% font du vélo plus souvent en raison de l'inflation** (hausse du prix du carburant).

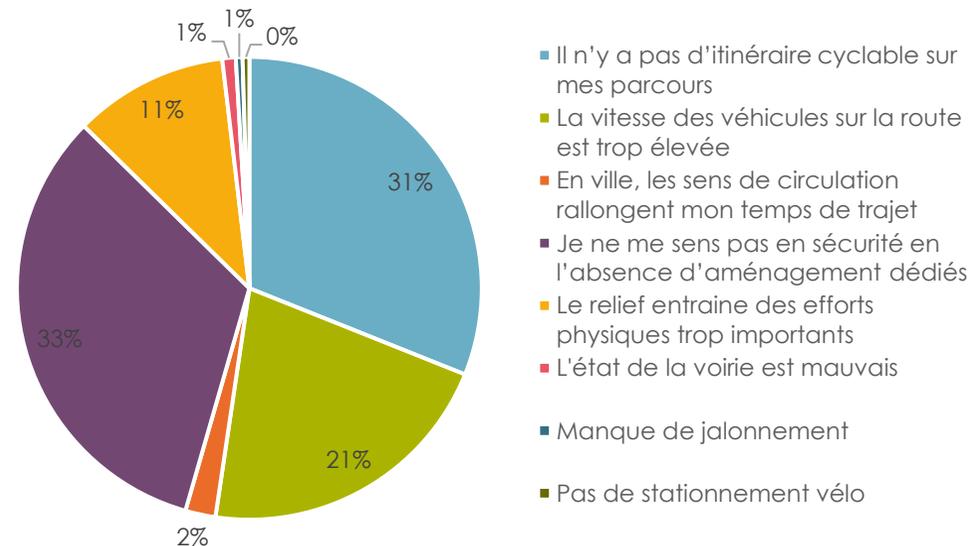
Conditions de déplacements :

- 54,5% des répondants se disent non satisfaits des conditions de déplacement sur le territoire** ;
- Le **sentiment d'insécurité** (32,9%) et **l'absence d'itinéraire cyclable** (31,1%) sont les causes les plus indiquées ;
- La vitesse des autres véhicules est également très relevée (21,3%).

Avez-vous déjà pris le vélo sur le territoire lors de ces 2 dernières années ?



Pour quelles raisons principales n'êtes-vous pas satisfait par les conditions de mobilité en vélo sur le territoire ?



Enquête en ligne



Pratiques du vélo



Points saillants

Stationnement du vélo :

- 62,8% des cyclistes **stationnent leur vélo dans la rue** ;
- Ils sont respectivement 15,9% et 12,1% à stationner leur vélo dans un parking privé ou dans un parking public sécurisé.

Pistes d'amélioration :

- 67,1% des répondants **souhaitent des pistes cyclables sécurisées** ;
- L'aide à l'achat d'un vélo (classique ou électrique) est souhaitée par 33,1% des répondants ;
- Le stationnement vélo sécurisé (30,8%) et pratique (bien situés, non occupés par d'autres véhicules) (32,5%) sont très plébiscités.

Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à davantage utiliser votre vélo sur le territoire ?

Agir sur le comportement des automobilistes et les vitesses excessives

Je ne peux pas faire de vélo / Je ne fais pas de vélo

Une possibilité de location vélo longue durée

Des stationnements vélo pratiques (bien situés, non occupés pas d'autres véhicules etc)

Rien / Trop contraignant

Des pistes cyclables sécurisées

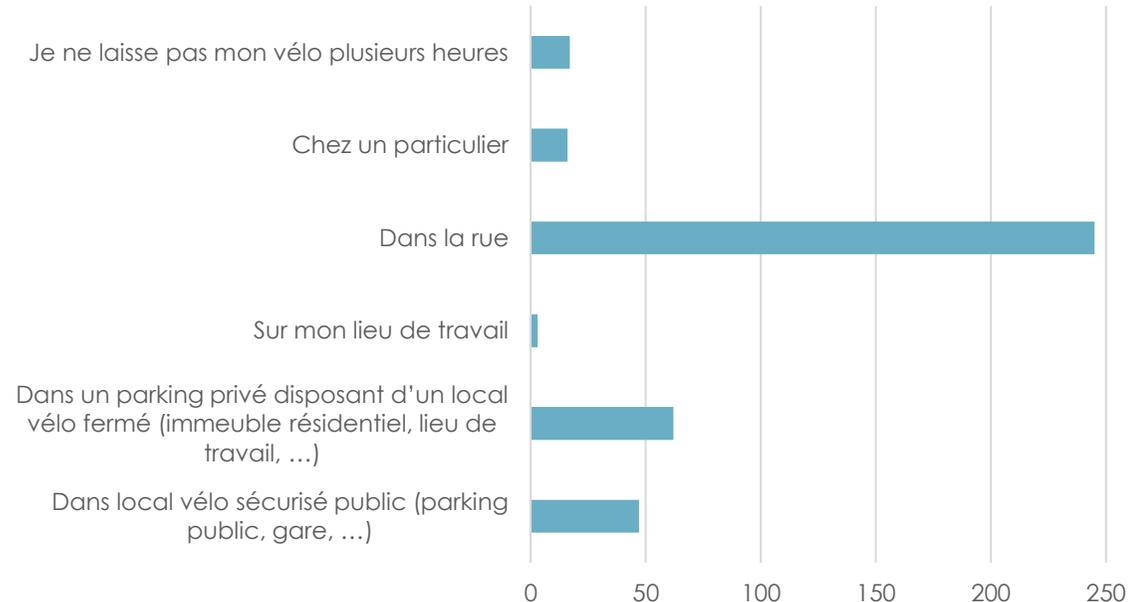
Des stationnements vélo sécurisés Les distances sont trop importantes

Une aide à l'achat d'un vélo Un vélo en bon état

J'utilise déjà mon vélo régulièrement et ne rencontre pas de difficultés

Un vélo à assistance électrique (VAE)

Où stationnez-vous habituellement votre vélo pour de longues périodes (plusieurs heures) ?



Enquête en ligne



Le train



Points saillants

Les gares du territoire :

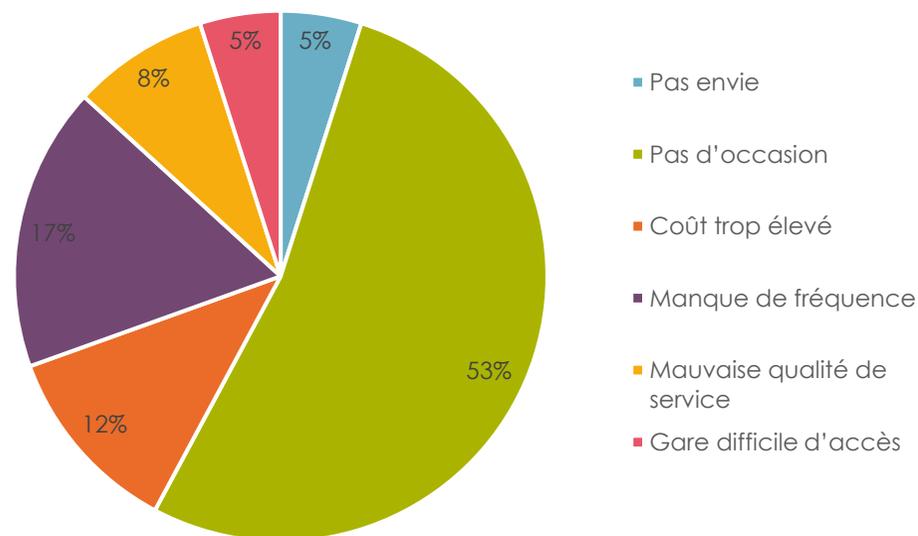
- 26,4% des répondants ont pris le train depuis une gare du territoire ou de la Vendée au cours de ces 2 dernières années ;
- 56,7% de ces personnes sont satisfaites du service offert.

Les freins à l'utilisation du train :

- 57,8% des personnes ne prenant pas le train indique ne pas en avoir envie ou l'occasion ;
- 17,3% des répondants relèvent le manque de fréquence des trains ;
- Le coût trop élevé du train est relevé par 11,7% des répondants ;

Le manque d'occasion souligné par la majorité des répondants peut se justifier par les possibilités de destinations réduites et la difficulté de combiner plusieurs modes de déplacements pour un trajet.

Pour quelle raison n'avez-vous pas pris le train au cours des 2 dernières années ?



Enquête en ligne



Le train

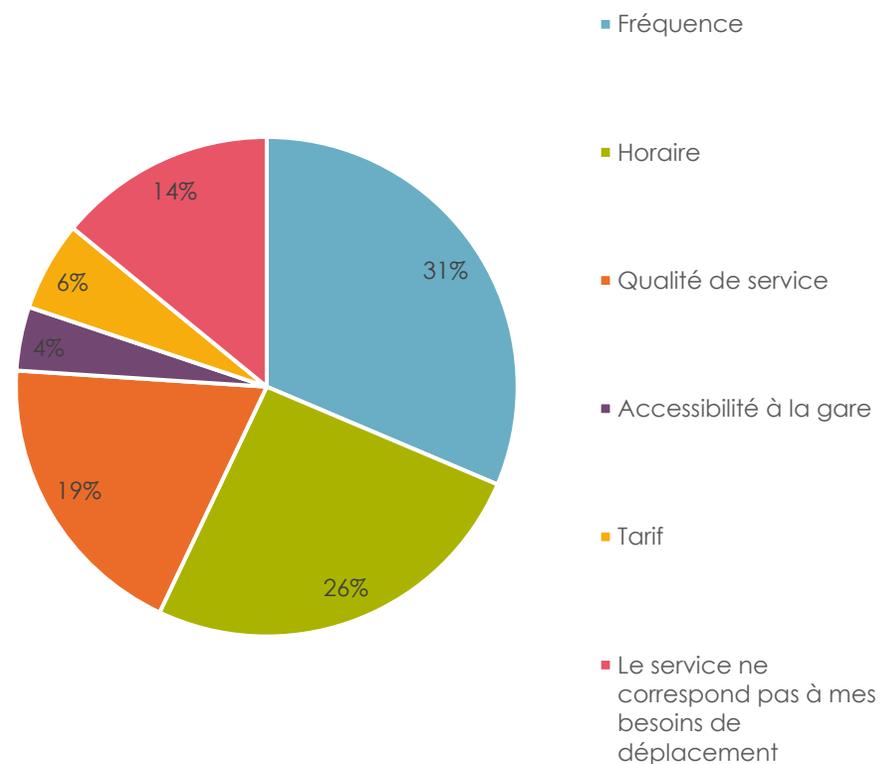


Points saillants

Insatisfaction des utilisateurs du train :

- Les fréquences des trains constituent la principale source d'insatisfaction des usagers du train (31,4%) ;
- Les horaires des trains constituent la 2^e source d'insatisfaction avec 25,6% des votes ;
- La qualité de service constitue également une cause importante avec 19% des votes.

Quels éléments vous ont procuré le plus d'insatisfaction lorsque vous avez pris le train ?



Enquête en ligne



Le réseau interurbain Aléop



Points saillants

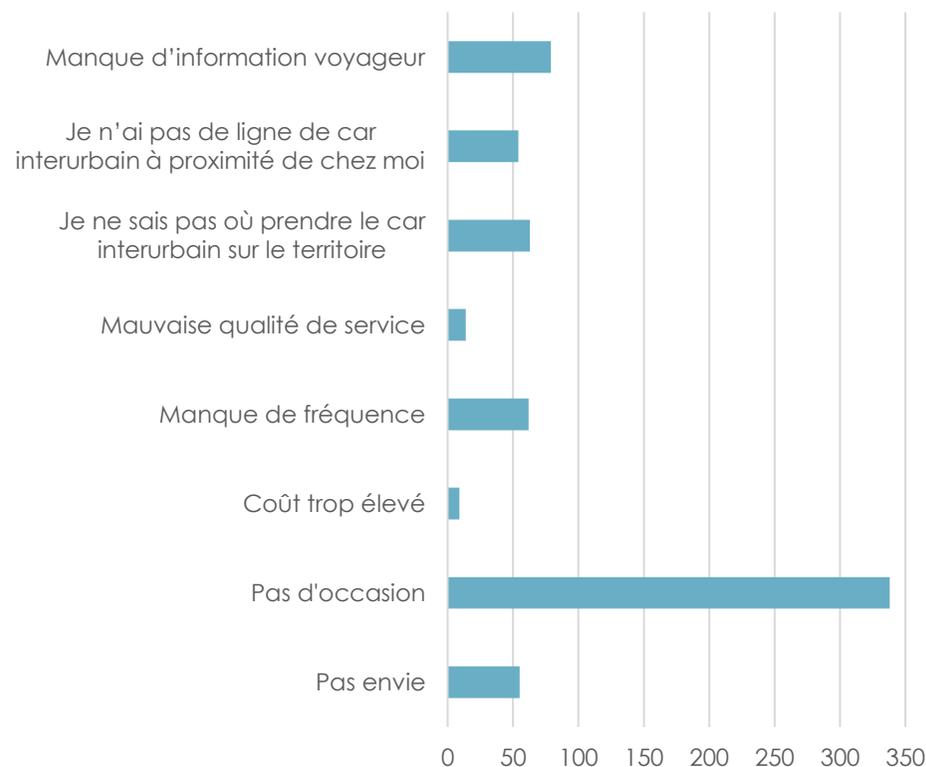
Utilisateurs du Aléop :

- 7,1% des répondants ont utilisé une ligne Aléop au cours des 2 dernières années (36 personnes) ;

Pistes d'amélioration :

- Les répondants n'ayant pas utilisé une ligne Aléop sont 50,1% à indiquer ne pas en avoir l'occasion ;
- Le manque de fréquence, le manque d'information voyageur et le manque d'envie représentent respectivement 9,2%, 11,7% et 8,2% des raisons de non utilisation du Aléop ;

Pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas utilisé le Aléop au cours des 2 dernières années ?



Enquête en ligne

Les attentes des répondants



Points saillants

Les attentes des répondants :

- La principale attente des répondants est **l'investissement en faveur des aménagements vélo**, cité par **71,2%** des répondants et représentant 14,4% des votes ;
- Créer des itinéraires agréables en centre bourg pour les piétons** est cité par 52,3% des répondants, soit la 2^e plus forte attente (10,6% des votes) ;
- 44,8% des répondants souhaitent que soit **facilité l'accès à la mobilité pour les personnes les plus fragiles (Personnes à Mobilité Réduite, personnes âgées dépendantes...)** (9,1% des votes).



Concertation

Enquête en ligne : synthèse

Enquête grand public réalisée du
13 juin au 15 septembre 2022
507 participations complètes
enregistrées

68



Les points saillants

- **Des ménages très fortement motorisés** (98%)
- **Des déplacements domicile-travail effectués essentiellement en voiture individuelle** et un trajet quotidien majoritairement inférieur à 1h
- **Des achats du quotidien essentiellement effectués au sein de la CCPC**, notamment à Chantonay, en moindre mesure à La Roche-sur-Yon
- **L'accès à la santé se fait essentiellement à Chantonay** (42,8% des répondants) ou hors du territoire, notamment Le Roche-sur-Yon (18,9% des répondants) et Les Essarts (9,7% des répondants)
- **Une utilisation du vélo ou de la marche marginale**, essentiellement **consacrée aux loisirs ou aux achats de proximité**
- **54,5% des répondants sont insatisfaits des conditions de déplacement à vélo** sur le territoire de la CCPC
- **Le covoiturage est pratiqué par 1 répondant sur 4**, et essentiellement de manière informelle
- **Le réseau de cars interurbains Aléop est peu utilisé**
- **L'offre de train satisfait globalement les usagers**, mais des améliorations sont attendues



Les attentes exprimées

Par ordre d'importance...

- **Investir en faveur des aménagements et services vélo :**
 - Aménager des pistes cyclables sécurisées
 - Proposer des itinéraires cyclables jalonnés entre les bourgs et en rabattement vers les gares
- **Créer des itinéraires agréables et sécurisés pour les modes doux dans les bourgs** (vélo & marche)
- **Faciliter l'accès à la mobilité pour les personnes les plus fragiles** : personnes âgées, demandeurs d'emploi, jeunes, etc
- **Améliorer l'offre de TER** : fréquence, horaires, qualité de service
- **Offrir un service de transport pour relier les services et équipements de loisirs du territoire** (stade, centre aquatique, etc)
- **Faciliter l'accès aux gares de Bournezeau et Chantonay**
- **Développer l'offre de cars interurbains Aléop**
- **Développer les bornes de recharge électrique sur le territoire**

Entretiens

Concertation auprès des partenaires institutionnels et acteurs locaux

Rappel : dans le cadre de la mission, nous avons mené 11 entretiens (+ Mme MOINET & Mr DREUX)

- Région Pays de la Loire, M Sébastien BOURCIER (21/06/22)
- Département de Vendée, M Erwan DESBORDES (15/06/22)
- SYDEV, M Guillaume BARDIN (09/06/22)
- Maison de l'emploi, Mme Myriam TRICOT (09/06/22)
- CC St Fulgent Les Essarts, Mme Laëtitia LAMOUREUX (15/06/22)
- CC du Pays de Pouzauges, Mme Claire BATY (26/06/22)
- CC du Pays de la Chataigneraie, Mme Mégane CAPEL (17/06/22)
- CC Sud Vendée Littoral, M Geoffroy LEMETOUR (15/06/22)
- CC du Pays des Herbiers, Mme Sophie FEYRY (10/06/22)
- Fleury Michon, M Fabien EPAUD (10/06/22)
- Gautier, M David SOULARD (05/07/22)

Forces et faiblesses du territoire :

Forces :

- Des offres de transport existantes et desservant le territoire ;
- Des services complémentaires proposés : TAD, transport solidaire
- Un réseau viaire performant répondant aux besoins de déplacements des habitants ;

Faiblesses :

- Une forte dépendance à la voiture individuelle ;
- Une vulnérabilité des personnes ne disposant pas de véhicule personnel ;
- Peu d'offres de transport public performantes ;
- Peu d'aménagements cyclables et piétons, et des discontinuités d'aménagements.

Des attentes partagées entre les acteurs :

- Engager un travail de réflexion sur la mobilité en coopération avec les intercommunalités partageant le même bassin de vie ;
- Développer des offres de transport public performantes (TER & Cars Aléop) ;
- Concevoir des espaces intermodaux facilitant l'utilisation combinée de plusieurs modes de déplacements
- Développer des continuités cyclables au sein de la CC du Pays de Chantonnay et vers les territoires voisins ;
- Porter une politique de covoiturage et les systèmes de mise en relation des usagers pour concentrer les offres en un site unique ;
- Mettre en place des aides à l'achat ou à la location de VAE ou de véhicules motorisés (voiture, scooter, trottinette électrique) ;
- Développer un réseau de bornes de recharge électriques ;
- Une desserte en TER à conserver et à renforcer ;

Les partenaires interrogés dans le cadre de cette concertation partagent des attentes en matière de coopération institutionnelle et de développement de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.



Les freins à la mobilité

- **Absence de solutions alternatives efficaces à la voiture**
- **Manque de solutions de rabattement vers les gares et arrêts de transports en commun**
- **Peu d'aménagements cyclables et/ou piétons, notamment entre les bourgs**
- **Difficultés de partage de la voirie entre les usagers, notamment entre cyclistes et automobilistes**
- **Covoiturage peu pratiqué faute d'aires aménagées et de solutions de mise en relation des usagers**
- **Manque de stationnements sécurisés pour les vélos**
- **Habitude de l'utilisation de la voiture individuelle**
- **Les distances parcourues sont importantes, notamment pour les trajets domicile-travail**
- **Manque de solutions de mobilité alternative pour les personnes fragiles : seniors, jeunes, etc.**
- **Une place trop importante de la voiture en agglomération**
- **Une méconnaissance globale des offres de transport existantes**



Les solutions proposées (non exhaustif)

- **Développer les offres de transports en commun : TER, cars Aléop**
- **Faciliter le rabattement vers les gares ferroviaires du territoire et l'intermodalité**
- **Informier et communiquer sur les offres de transport et services de mobilité existants**
- **Faire des aménagements cyclables sécurisés dans les communes et entre les bourgs**
- **Implanter un réseau de bornes IRVE et de stations multi-énergies**
- **Développer les services de transport à la demande (TAD) et transport solidaire**
- **Encourager à la pratique du covoiturage & autopartage : plateforme de mise en relation**
- **Créer des pédibus et vélobus**
- **Créer des stationnements vélo sécurisés dans les bourgs**
- **Apaiser les centres-bourgs au profit des piétons et cyclistes**
- **Proposer un service de location de vélos, trottinettes & voitures.**
- **Créer un garage solidaire**

Questionnaire élus

Concertation auprès des maires

Questionnaire à destination des maires des 10 communes de la CCPC

Participation à date (27/09/22) :

- 8 communes :
- Manque Saint-Hilaire-le-Vouhis & Sainte-Cécile

Globalement, quelle est votre appréciation sur les possibilités de déplacements sans voiture individuelle offertes aux habitants de votre commune ?

L'offre en transports collectifs est insuffisante dans ma commune

Il faut développer des liaisons cyclables sécurisées dans et vers ma commune

Il faut aménager une aire de covoiturage dans ma commune

Il faut développer le Transport à la Demande dans ma commune

Il faut mettre à disposition un ou plusieurs véhicules en autopartage à destination des habitants de ma commune

Il faut mettre en place une offre de vélos (électriques ou non) en location longue durée à destination des habitants de ma commune

Appréciations globales



Mauvaise



Tout à fait d'accord



Tout à fait d'accord



Plutôt d'accord



Tout à fait d'accord



Pas d'accord



Plutôt d'accord

Questionnaire élus

Concertation auprès des maires

Quels vous semblent être les publics prioritaires à soutenir dans une politique publique de mobilité durable ?

1 Les jeunes non motorisés / Les mineurs

Les personnes âgées

2 Les personnes à mobilité réduite

Les personnes en insertion ou en recherche d'emploi/de formation

3 Les actifs

4 Améliorer l'accès aux emplois et soutenir les entreprises

Questionnaire élus

Concertation auprès des maires

Quelles seraient vos attentes principales quant aux futurs Plan de Mobilité Simplifié ?

1

Diminuer les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire

2

Améliorer l'accès aux emplois et soutenir les entreprises

3

Améliorer l'accès aux gares

Faciliter l'insertion des publics en difficulté

4

Valoriser l'attractivité touristique du territoire

Développer la ligne SNCF

Développer des outils digitaux et/ou l'information digitale



Synthèse et
enjeux

Analyse AFOM

ATOUS

- Un territoire polarisé autour de Chantonnay
- Un territoire desservi en TER via les gares de Chantonnay & Bournezeau
- Une attractivité économique importante
- Des aménagements cyclables structurants déjà en place dans certains secteurs
- Un engagement de la collectivité porteuse d'actions en faveur de la mobilité

FAIBLESSES

- Une très forte dépendance à la voiture individuelle
- Un réseau interurbain Aléop ne desservant pas toutes les communes et méconnu du grand public
- Un maillage cyclable décousu
- Des difficultés de mobilités pour les personnes âgées et les ménages non motorisés
- Des difficultés dans la coordination des offres de transport public

OPPORTUNITES

- La prise de compétence mobilité
- Une vraie attente de la population sur des actions en matière de mobilité
- Une collectivité déjà engagée dans une politique volontariste en matière de mobilité, avec notamment l'implantation d'aménagements cyclables

MENACES

- Une habitude de l'autosolisme très présente
- Des ressources financières à mobiliser
- Une dépendance décisionnelle avec des partenaires institutionnels compétents sur certains aspects de la mobilité (EPCI voisins, Région Pays de la Loire, Département, etc)
- Une multiplication des services et plateformes de mobilité dispersant les offres et entraînant une perte de visibilité, en particulier pour le covoiturage

Les grands enjeux de mobilité sur le territoire

Les enjeux liés aux transports publics

- Comment rendre les offres de transport interurbain et ferroviaire attractives ?
- Comment favoriser le rabattement vers les gares de Chantonnay et Bournezeau ?
- Comment faciliter l'intermodalité ?
- Comment faire évoluer les offres de transport à la demande ?

Les enjeux de mobilité partagée

- Comment limiter l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail ?
- Comment favoriser la pratique du covoiturage ?
- Comment contribuer au développement de l'autopartage ?

Les enjeux liés aux modes actifs

- Comment faciliter la pratique des modes actifs sur le territoire, notamment à visée utilitaire ?
- Comment encourager à la pratique de la marche à pied ?

L'aide aux publics plus fragiles

- Comment faire évoluer des solutions de transport solidaire ?
- Comment faciliter l'accès à l'emploi et/ou une formation ?
- Comment faciliter le quotidien des personnes dépendantes (personnes âgées, jeunes publics en insertion, etc)

Les enjeux de gouvernance de la mobilité

- Comment affirmer la position de la CCPC dans sa stratégie globale de mobilité ?
- Comment associer les entreprises et impliquer les acteurs économiques du territoire ?
- Comment financer les projets de mobilité sur le territoire et en lien avec les territoires voisins ?
- Quelle communication mettre en œuvre pour faire connaître les offres de mobilité ?
- Comment associer l'ensemble des acteurs de la mobilité pour proposer un panel de solutions en cohérence avec les besoins des habitants ?
- Comment associer à la démarche les associations et habitants ? Comment les mobiliser pour assurer le suivi des actions mises en œuvre ?
- Quelle politique en lien avec les bassins de mobilité et les Contrats Opérationnels de Mobilité ?

tecurbis

le conseil technique indépendant

CONTACT :

Vincent PUYAL

Consultant mobilité

vincent.puyal@tecurbis.fr

Tel : 06.83.40.98.08

Vincent BART

Directeur Adjoint

vincent.bart@tecurbis.fr