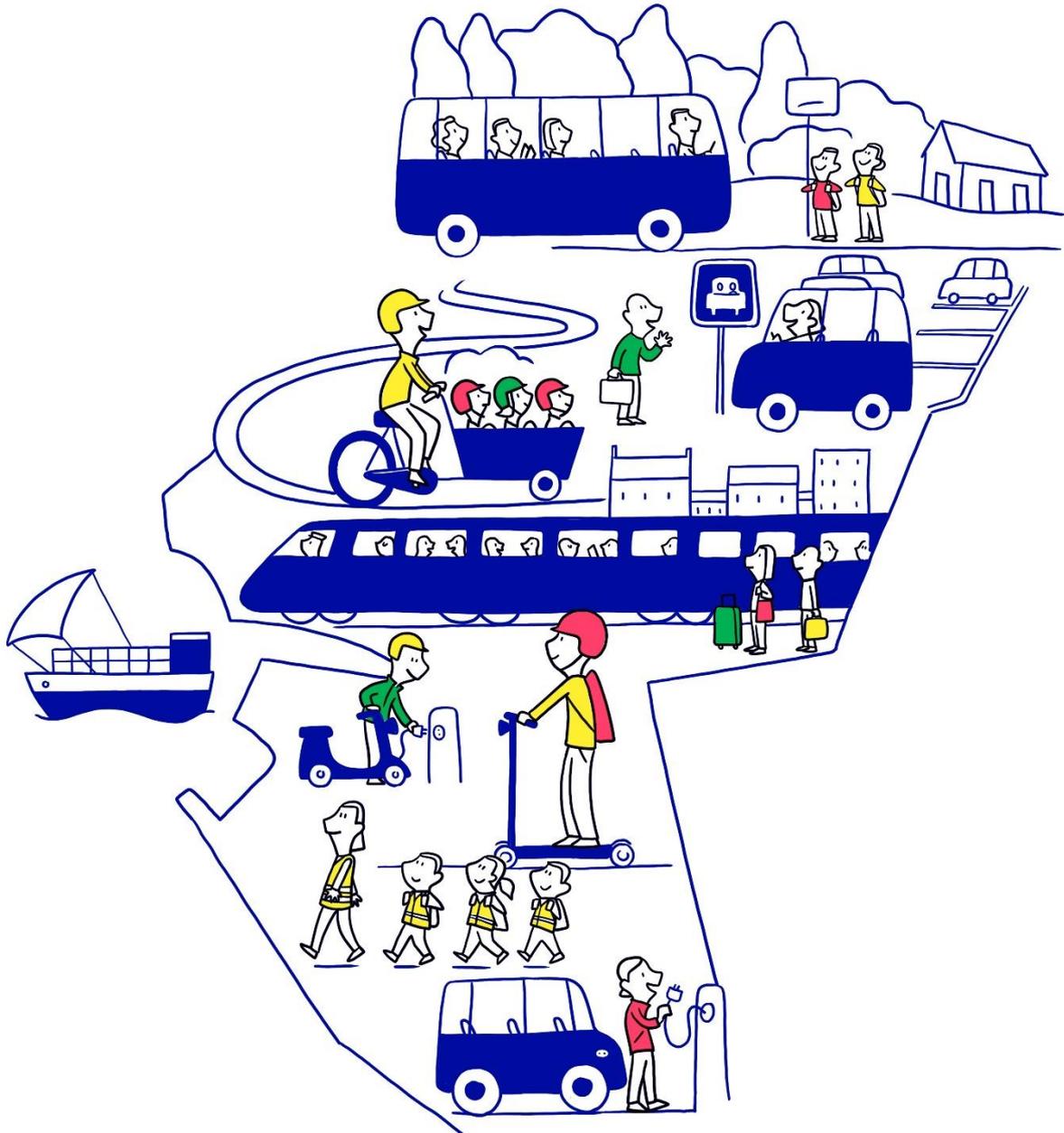


CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE



BASSIN SARTHE CENTRE
2023-2028



REGION PAYS DE LA LOIRE



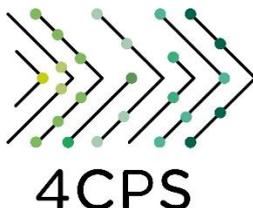
DEPARTEMENT DE LA SARTHE



POLE METROPOLITAIN MOBILITES
LE MANS SARTHE



COMMUNAUTE URBAINE
LE MANS METROPOLE



COMMUNAUTE DE COMMUNES
DE LA CHAMPAGNE CONLINOISE
ET DU PAYS DE SILLE (4CPS)



COMMUNAUTE DE COMMUNES
MAINE CŒUR DE SARTHE



COMMUNAUTE DE COMMUNES LE
GESNOIS BILURIEN



COMMUNAUTE DE COMMUNES
DU SUD-EST MANCEAU



COMMUNAUTE DE COMMUNES
OREE DE BERCE BELINOIS



COMMUNAUTE DE COMMUNES DU
VAL DE SARTHE



LBN COMMUNAUTE



SNCF GARES & CONNEXIONS

BASSIN SARTHE CENTRE

CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
1. LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES EN PAYS DE LA LOIRE.....	6
1.1. UNE DEMARCHE DE COOPERATION ENTRE COLLECTIVITES	6
1.2. L'ORIENTATION REGIONALE DE LA DEMARCHE	8
1.3. LA CONSTRUCTION DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE.....	9
2. LES CARACTERISTIQUES DU BASSIN SARTHE CENTRE	9
2.1. FICHE D'IDENTITE DU BASSIN	9
2.1.1. <i>Indicateurs socio-économiques</i>	10
2.1.2. <i>Exercice de la compétence mobilité</i>	11
2.1.3. <i>Flux pendulaires</i>	11
2.1.4. <i>Répartition modale</i>	13
2.2. SERVICES DE MOBILITE EXISTANTS	14
2.2.1. <i>Offre urbaine de transport collectif</i>	14
2.2.2. <i>Offre interurbaine de transport collectif</i>	15
2.2.3. <i>Services de mobilité actives, partagées et solidaires</i>	16
2.3. INFRASTRUCTURES SUR LE BASSIN	19
2.4. COOPERATIONS CONVENTIONNELLES	19
2.5. INFORMATION MULTIMODALE ET SITUATIONS DEGRADEES	20
3. FEUILLE DE ROUTE DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE.....	20
3.1. ORIENTATIONS PRIORITAIRES DE TRAVAIL.....	20
3.1.1. <i>Transports collectifs (TC)</i>	20
3.1.2. <i>Intermodalité et accessibilité</i>	21
3.1.3. <i>Mobilités partagées</i>	21
3.1.4. <i>Mobilités actives</i>	22
3.1.5. <i>Accompagnement au changement</i>	22
3.1.6. <i>Mobilités solidaires</i>	22
3.1.7. <i>Motorisations alternatives</i>	23
3.1.8. <i>Chantier Partage et Mutualisation de données</i>	23
3.2. FICHES ACTIONS EMBLEMATIQUES.....	24
3.3. COOPERATIONS INTERBASSINS.....	24
3.4. MATRICE DE RESPONSABILITES	24
4. SUIVI ET EVALUATION DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE	26
4.1. DUREE.....	26
4.2. MODALITES DE PILOTAGE	26
4.2.1. <i>Comité de pilotage</i>	26
4.2.2. <i>Comité technique</i>	26
4.3. MODALITES D'EVALUATION	26
4.4. MODALITES DE REVISION	27
5. ANNEXES.....	27
ANNEXES.....	29
5.1. CARTOGRAPHIES DES DYNAMIQUES	29
5.2. CARTE DES LIGNES REGULIERE ALEOP DU BASSIN SARTHE CENTRE	34

5.3. FICHES ACTIONS.....	35
GLOSSAIRE.....	55

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L4221-1 et suivants,
Vu le code des transports et notamment l'article L1215-1 et suivants,
Vu la délibération du Conseil régional des 16 et 17 décembre 2020 approuvant la carte des bassins de mobilité,
Vu la délibération du Conseil régional du 31 mars 2021 approuvant la Stratégie Régionale des Mobilités,
Vu la délibération du Conseil régional du 17 décembre 2021 approuvant le SRADDET Pays de la Loire,
Vu la délibération de la **Commission Permanente du 7 juillet 2023** approuvant le présent contrat opérationnel de mobilité,

Entre les soussignés :

*La **Région des Pays de La Loire**, dont le siège social est 1 rue de la Loire – 44200 Nantes, représentée par Mme Christelle MORANCAIS, Présidente, ci-après dénommée « **la Région** »,*

*Le **Département de la Sarthe**, dont le siège social est Place Aristide Briant – 72072 LE MANS, représenté par Dominique LE MENER, Président, ci-après dénommée « **le Département** »,*

*Le **Pôle Métropolitain Mobilités Le Mans Sarthe (P3MS)**, dont le siège social est 15 rue Gougard – 72000 LE MANS, représenté par Stéphane LE FOLL, Président ci-après dénommé « **Le P3MS** »,*

*La **Communauté Urbaine Le Mans Métropole**, dont le siège social est CS 40010 – 72039 LE MANS Cedex 9, représentée par Stéphane LE FOLL, Président*

*La **Communauté de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé**, dont le siège social est 4 rue de Gaucher – 72240 CONLIE, représentée par Valérie RADOU, Présidente,*

*La **Communauté de Communes Maine Cœur de Sarthe**, dont le siège social est ZA « Les Petites Forges » - 918 rue des Petites Forges – 72380 JOUÉ-L'ABBÉ, représentée par David CHOLLET, Président,*

*La **Communauté de Communes Le Gesnois Bilurien**, dont le siège social est Parc des Sittelles – 72450 MONTFORT-LE-GESNOIS, représentée par André PIGNE, Président,*

*La **Communauté de Communes du Sud-Est du Pays Manceau**, dont le siège social est rue des Ecoles – 72250 PARIGNÉ-L'ÉVÊQUE, représentée par Nicolas ROUANET, Président,*

*La **Communauté de Communes Orée de Bercé-Bélinois**, dont le siège social est 1 rue Sainte-Anne – 72220 ECOMMOY, représentée par Nathalie DUPONT, Présidente,*

*La **Communauté de Communes du Val de Sarthe**, dont le siège social est 27 rue du Onze Novembre, 72210 LA SUZE-SUR-SARTHE, représentée par Emmanuel FRANCO, Président,*

La Communauté de Communes LBN Communauté, dont le siège social est 27 rue Rémy Lambert – 72540 LOUÉ, représentée par Daniel COUDREUSE, Président,

ci-après dénommés « **Les EPCI** »,

SNCF Gares et connexions, dont le siège social est 27 bd de Stalingrad – 44000 NANTES, représentée par Gaëlle LE ROUX, Directrice Régionale,

Il a été convenu ce qui suit :

Les différentes parties s'engagent à :

- mettre en œuvre le contrat opérationnel de mobilité sur la période 2023-2028 afin de créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités,
- prendre part à la mise en œuvre des actions, dans les rôles définis par le contrat, et associer les partenaires et acteurs compétents,
- collaborer dans une logique d'amélioration continue et d'expérimentation, au service des usagers,
- contribuer à l'évaluation des actions inscrites au contrat opérationnel de mobilité et au partage des données,
- communiquer et rendre compte de l'avancement des actions en mentionnant la contribution de l'ensemble des parties prenantes.

En 2021, 54 Communautés de Communes ligériennes sur 56 ont choisi de devenir Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), c'est-à-dire compétentes pour le développement de nouveaux services de mobilité. Dès lors, la Région peut compter sur des territoires moteurs pour la mise en œuvre des services dont les Ligériens ont besoin, des territoires volontaires pour conduire des expérimentations.

Dans le cadre renouvelé de la LOM, une **nouvelle articulation des compétences se dessine. Sur le territoire du bassin Sarthe Centre, l'articulation est la suivante :**

- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité :
 - o En tant que chef de file des mobilités et autorité organisatrice de la mobilité Régionale, la **Région** est compétente pour organiser des services réguliers de transport public d'intérêt Régional, le transport à la demande, des services relatifs aux mobilités actives, partagées ou solidaires, et pour contribuer au développement de tels services. Elle est aussi AOM de substitution dans les 2 Communautés de Communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité (Maine Saosnois ; Pays de Saint-Fulgent-les-Essarts) ;
 - o Tout comme la Région, les **EPCI** sont par principe compétents pour organiser des services réguliers de transport public, de transport à la demande, pour organiser des services relatifs aux mobilités actives, partagées ou solidaires, à condition toutefois que ces services soient inclus dans leur ressort territorial. Néanmoins, sur le territoire du P3MS, les EPCI ont transféré leurs compétences en matière de mobilité au P3MS, qui devient AOM pour leur compte. **Sur le bassin Sarthe Centre, les AOM locales sont donc : le P3MS** (pour le compte des Communautés de Communes adhérentes), **Le Mans Métropole et LBN Communauté**
- Les autres collectivités ou établissements publics :
 - o Du fait de leurs compétences en matière de voirie départementale, d'accompagnement social et de développement des solidarités, les **Départements** conservent un rôle essentiel pour le développement des mobilités durables, solidaires et inclusives sur leur territoire.
 - o Les Communautés de Communes adhérentes au P3MS ont des compétences en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de voirie, compétences parfois partagées avec les communes selon une répartition qui peut varier d'un EPCI à l'autre. Dans le cadre de leurs statuts, elles peuvent intervenir via leurs compétences sur des questions relatives aux transports et mobilités.
 - o Les communes conservent un rôle important en matière notamment d'urbanisme, de voirie, d'action sociale. A ce titre, elles ont aussi un rôle en matière de mobilité.
- **SNCF Gares & Connexions**, gestionnaire des gares ferroviaires, est compétent en matière d'exploitation, de projets d'investissement et de valorisation des bâtiments voyageurs dont elle est propriétaire

La LOM et la loi 3DS permettent aussi d'envisager assez largement la mise en place de conventions de délégation de compétence quand cela s'avère pertinent. Les modalités financières de ces conventions de délégation de compétence seront librement négociées entre les parties prenantes.

Ainsi, sous réserve d'en avoir la compétence statutaire, chaque acteur du contrat peut jouer un rôle défini dans le cadre des actions mises en place par le COM :

- **Animateur** : entité qui a la responsabilité de faire vivre l'action, d'assurer sa cohérence d'ensemble, de relancer les partenaires si nécessaire. Ce rôle n'implique pas nécessairement la maîtrise d'ouvrage ni même la participation financière

- **Porteur** : entité qui assure le pilotage opérationnel du projet, de son calendrier et du budget consacré à ce projet (sous réserve du vote des crédits par les assemblées délibérantes)
- **Partenaire** : collectivité/ agence d'urbanisme / EPCI intéressé au projet, parce qu'on attend d'elle / de lui une action / contribution
- **Financeur** : entité qui prend en charge tout ou partie du coût de l'action

Ces rôles sont déclinés pour chaque action afin d'en préciser la mise en œuvre.

1.2. L'orientation Régionale de la démarche

Dans un contexte de fortes tensions qui affectent l'ensemble du secteur des transports (pénurie de conducteurs, crise sanitaire, augmentation du prix des carburants), il est essentiel de proposer aux citoyens des services de mobilité qui répondent à la diversité des usages.

Les signataires du COM posent comme seule boussole **l'efficacité des politiques publiques**. La répartition des compétences entre Région, Département et Intercommunalités doit permettre de proposer des offres et services de transport adaptés aux différents besoins. La convergence entre les démarches de planification Régionale, départementale, locale est recherchée et s'exprime dans les actions retenues dans le contrat opérationnel de mobilité.

La Région a adopté en 2021 la stratégie Régionale des mobilités (2021-2030) posant une vision ambitieuse pour le développement des transports publics, des infrastructures et des services de mobilité en Pays de la Loire :

- Un développement au bénéfice de chaque territoire, qu'il soit urbain, périurbain ou rural,
- Une offre de transports et de mobilités de qualité qui contribue à un développement plus durable, sobre et décarboné des activités
- Une offre de transports « solidaire et accessible » qui apporte un meilleur service, au meilleur coût et au plus grand nombre de ses habitants.

L'amélioration attendue des services de mobilités en Pays de la Loire ne peut être le fruit que d'un travail collectif. La Région s'y emploie en fédérant les acteurs et en veillant à prendre en compte les besoins de tous les publics, en particulier les jeunes, les personnes en situation de précarité ou en situation de handicap.

La Région intervient en soutien des projets des territoires, que ce soit dans le cadre de sa politique contractuelle territoriale ou dans les politiques sectorielles comme la mobilité. La Région a la volonté d'accompagner les territoires ayant pris la compétence « mobilité » de manière volontaire. Les règlements d'intervention de la Région offrent un cadre pour accompagner les projets intermodaux et notamment d'aménagements des abords de gares et de points d'arrêts routiers, la réalisation des infrastructures cyclables, les mises en accessibilité PMR, l'animation de communautés de covoitureurs ou la création de lignes de covoiturage... Sous réserve des possibilités juridiques et de ses capacités financières, la Région s'attachera, en complément, à soutenir les expérimentations mises en œuvre par les EPCI.

Au travers de multiples partenariats instaurés, la Région collabore avec les EPCI, en particulier ceux qui disposent de réseaux de transports collectifs urbains, autour des thématiques suivantes : tarification ; distribution ; information multimodale ; interconnexions... dans l'objectif de faciliter les parcours usagers.

1.3. La construction du Contrat Opérationnel de Mobilité

La première conférence ligérienne des AOM (en novembre 2021) a marqué le lancement du processus d'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité à l'échelle régionale.

Sur le bassin de mobilité Sarthe Centre, des échanges techniques ont été engagés à partir de janvier 2022 avec les 8 EPCI, le Pôle Métropolitain, le Département de la Sarthe et la Région des Pays de la Loire. Ces rencontres techniques ont permis de consolider l'analyse (diagnostic, offres de mobilité) sur le bassin et de dégager des orientations prioritaires de travail. Les démarches de planification territoriale des mobilités menées par la plupart des intercommunalités du bassin ont servi de guide à l'identification des enjeux du Contrat Opérationnel de Mobilité.

En mai 2022, un premier comité de pilotage a permis de valider politiquement ces orientations prioritaires de travail. Les partenaires du COM se sont ensuite réunis en comité technique au 2^e semestre 2022 et début 2023 pour poursuivre la réflexion sur chacune des orientations, dégager des pistes d'actions potentielles et affiner le contenu des fiches actions constituant la dorsale du COM. Des réunions territorialisées ont permis d'affiner ce projet de fiches actions et les modalités possibles de mise en œuvre.

Le comité de pilotage du 30 mai 2023 est venu valider le contenu du COM et son déroulé prévisionnel sur les 5 années (2023 à 2028).

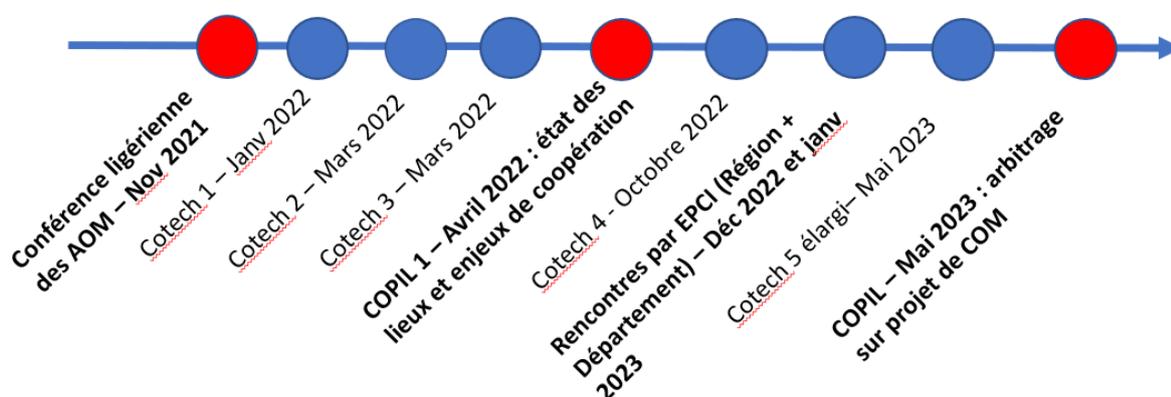


Figure 2. Frise synthétique de l'élaboration du COM du Bassin Sarthe Centre

2. Les caractéristiques du bassin Sarthe Centre

2.1. Fiche d'identité du bassin

Fort de ses 367 000 habitants, le bassin Sarthe Centre est composé d'une Communauté Urbaine, le Mans Métropole, et de 7 Communautés de Communes qui ont choisi de prendre la compétence « mobilité » et de devenir ainsi autorités organisatrices de la mobilité :

- La Communauté de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé
- La Communauté de Communes Maine Cœur de Sarthe
- La Communauté de Communes du Gesnois Bilurien
- La Communauté de Communes du Sud-Est Manceau

- La Communauté de Communes de l'Orée de Bercé-Béinois
- La Communauté de Communes du Val de Sarthe
- La Communauté de Communes LBN Communauté

La Communauté Urbaine et les Communautés de Communes du bassin, à l'exception de LBN Communauté, ont décidé d'adhérer au syndicat mixte « Pôle Métropolitain Mobilités Le Mans Sarthe », créé le 27 mai 2015 et transformé en syndicat de mobilités le 19 avril 2022. Les Communautés de Communes adhérentes lui ont transféré leur compétence d'autorité organisatrice de la mobilité.

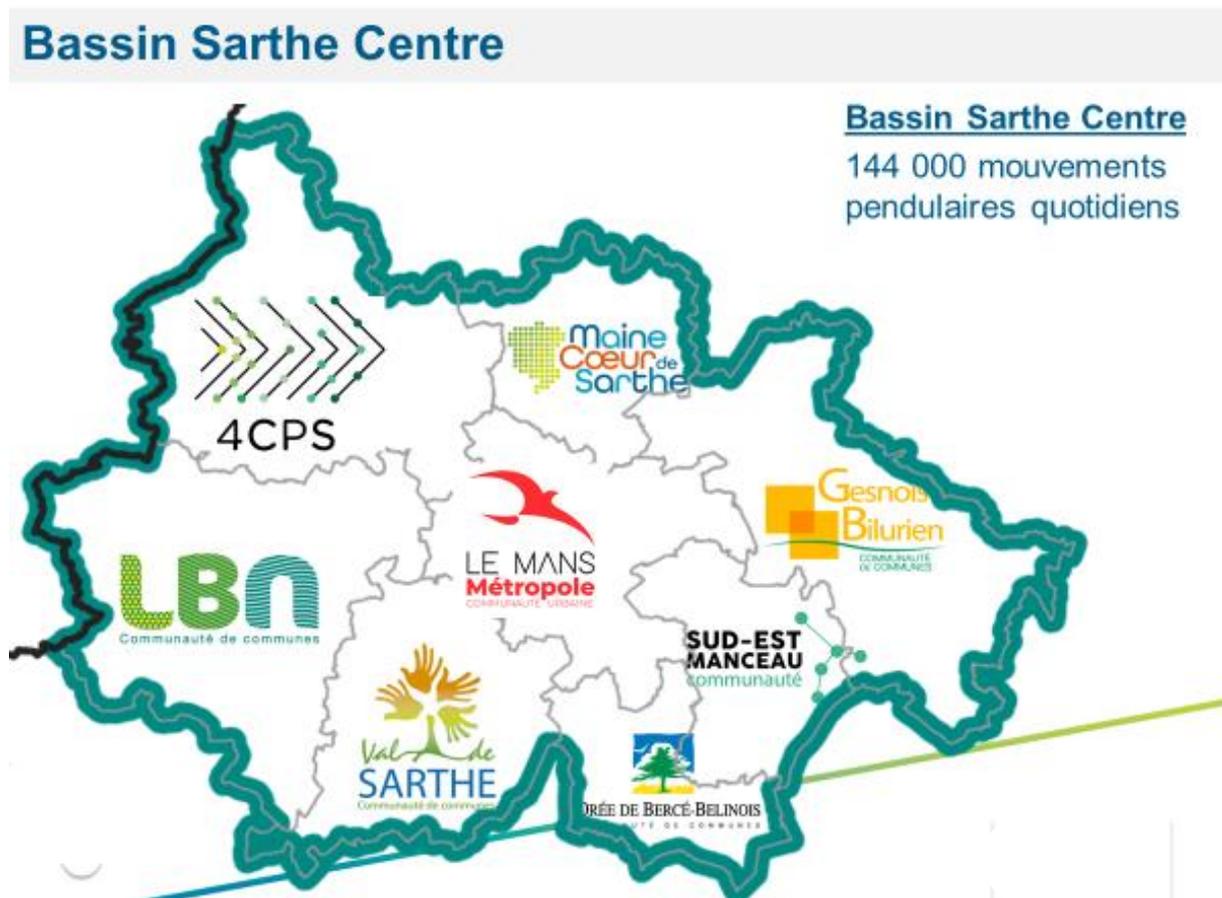


Figure 3 : Schéma de situation du Bassin Sarthe Centre

2.1.1. Indicateurs socio-économiques

Indicateurs	Valeur
Population	363 529 habitants
Part relative de la population régionale	9.6%
Part relative de la population départementale	64.6%
Densité moyenne de population du bassin Sarthe Centre	153,51 habitants/ km ²
Densité moyenne en Sarthe	91,3 habitants/km ²
Densité moyenne en Pays de la Loire	118,6 habitants/km ²

Nombre de Communes	137
Nombre d'emplois sur le bassin	144 562
Nombre d'actifs	164 823
Taux d'équipement des ménages	83,7%

2.1.2. Exercice de la compétence mobilité

Pour la mise en œuvre de sa compétence « mobilités », le Mans Métropole s'appuie sur un **Plan de Déplacements Urbains** validé en 2019.

Le Pôle Métropolitain Mobilités Le Mans-Sarthe a lancé dès 2021 une démarche de **plan de mobilité simplifié** à l'échelle de chacune des Communautés de Communes adhérentes. Cela a abouti à l'élaboration d'une Stratégie Mobilités 2023-2026 dont les premières actions ont été déployées début 2023.

Concernant les **modes actifs**, un schéma directeur des modes actifs a été élaboré :

- Pour Le Mans Métropole, en 2019 ;
- Pour la Communauté de Communes du Sud-Est Manceau en 2020 ;
- Pour la Communauté de Communes de l'Orée de Bercé-Belinois en 2022.

Ce type de schéma est par ailleurs en cours de construction ou de réflexion au sein de :

- La Communauté de Communes Maine Cœur de Sarthe depuis 2022 ;
- La 4CPS, qui va confier son élaboration à un bureau d'étude en 2023 ;
- La Communauté de Communes Le Gesnois Bilurien en 2023.

Au sein de la Communauté de Communes du Gesnois Bilurien, la commune de Connerré réalise son propre schéma directeur des modes actifs à échelle communale. De même, au sein de la 4CPS, la commune de Sillé-le-Guillaume vient de lancer son étude « schéma des modes actifs » pour les aménagements intérieurs de sa commune.

Enfin, le Pays Vallée de la Sarthe a élaboré un schéma cyclable à l'échelles des 3 CDC qui le composent : LBN communauté, Communauté de Communes du Val de Sarthe et Communauté de Communes du Pays Sabolien. Ce schéma vise les déplacements quotidiens (domicile/travail et accès aux commerces, services et écoles) dans un rayon de 10 km autour des pôles du territoire.

L'adhésion au P3MS permet aux EPCI de bénéficier d'une ingénierie partagée en matière de mobilité. En plus de son chargé de mission Mobilités, le Pôle a recruté fin 2022 une conseillère en mobilité. Le Mans Métropole dispose bien entendu d'un service Mobilités Transports.

Ces éléments de planification et d'ingénierie témoignent de la montée en compétence du territoire.

2.1.3. Flux pendulaires

2.1.3.1. Analyse des flux pendulaires

L'analyse des déplacements domicile-travail (INSEE) démontre que plus des trois quarts des flux pendulaires sont concentrés à l'intérieur du bassin Sarthe Centre (77%) et particulièrement à l'intérieur

de Le Mans Métropole (83%). Le bassin Sarthe Centre est attractif pour les habitants des autres EPCI de la Sarthe, puisque la grande majorité des 19 000 actifs qui travaillent dans le bassin sans y habiter sont issus des Communautés des Communes des trois autres bassins de mobilité de la Sarthe.

Presque aussi nombreux que les actifs qui travaillent dans le bassin sans y habiter, 18 000 actifs quittent chaque jour le bassin Sarthe Centre pour aller travailler à l'extérieur ; les destinations sont multiples : 15% d'entre eux vont travailler sur le territoire de la Communauté de Communes de Sablé-sur-Sarthe, 12% se dirigent vers la région parisienne, 10% vers la Communauté de Communes du Pays de l'Huisne Sarthoise. Les autres destinations représentent au plus 6% des destinations de travail.

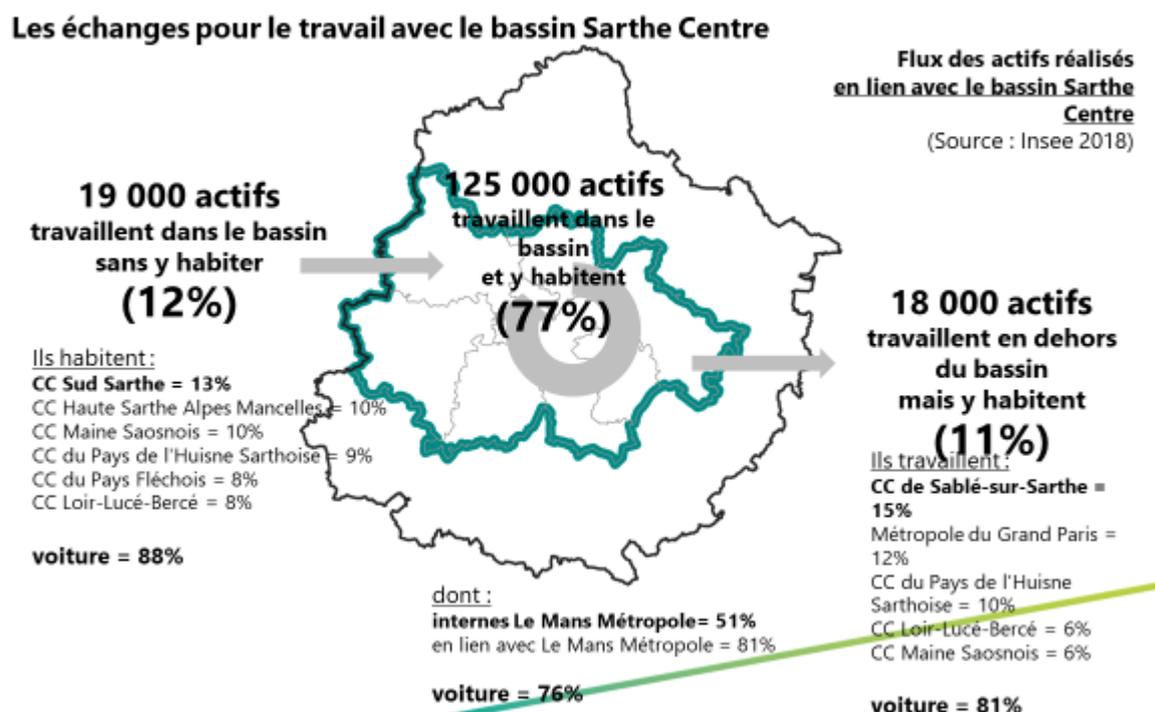


Figure 4 : Flux des actifs réalisés en lien avec le bassin (réalisation AURAN, source INSEE 2018)

Les déplacements de proximité représentent un enjeu important sur le bassin, mais assez disparate en fonction des EPCI : si 83% des actifs du Mans Métropole travaillent effectivement au sein de la métropole, ce chiffre tombe entre 20 et 25% pour les Communautés de Communes. Il est plus important dans les Communautés de Communes du Gesnois Bilurien (32%), la 4CPS (37%) et LBN Communauté (42%).

Sur le Mans Métropole, plus d'un actif sur deux (55%) travaille dans la commune où il habite ; ce chiffre se situe entre 15 et 25% des actifs pour les Communautés de Communes.

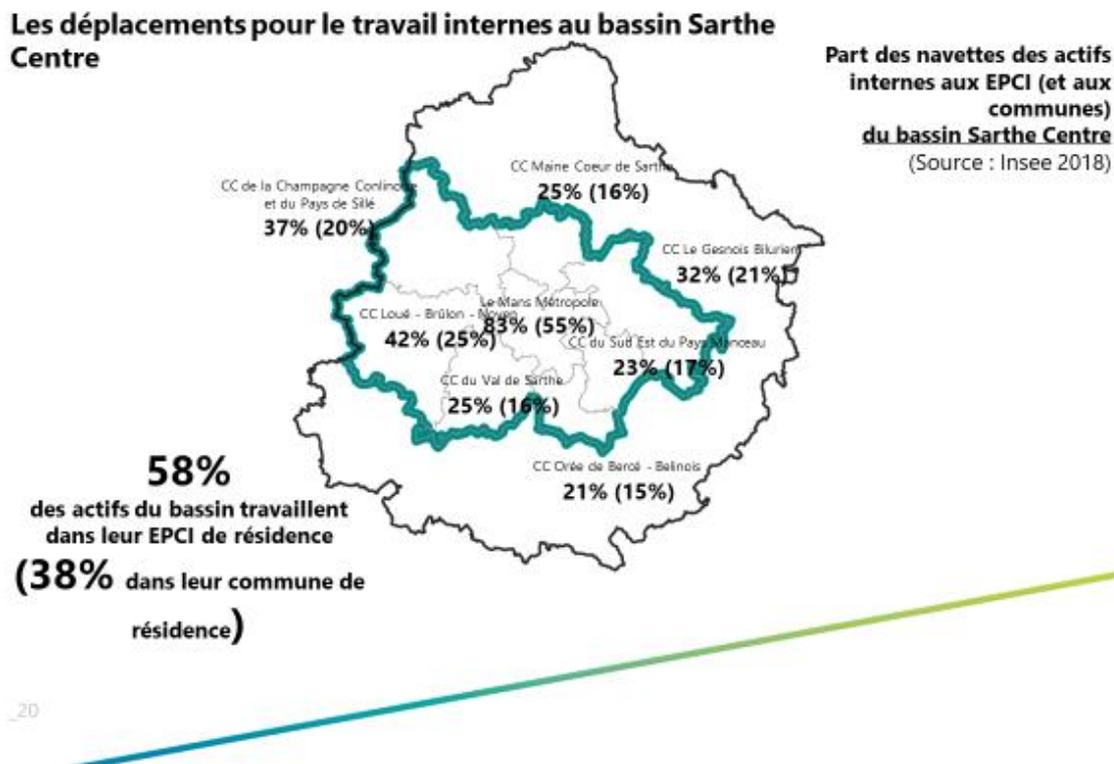


Figure 5 : Part des navettes des actifs internes aux EPCI (et aux Communes) (réalisation AURAN, source INSEE 2018)

2.1.4. Répartition modale

La part modale de la voiture est assez homogène sur le territoire des Communautés de Communes et y représente 84 à 90% des trajets. Elle est logiquement plus faible sur Le Mans Métropole (66,8%) où sont plus nombreux les déplacements en transports collectifs (16,6%, contre 1,7% à 3% dans les Communautés de Communes) et les modes actifs (11,3%, contre 3,1% à 4,8% dans les Communautés de Communes).

Parts modales sur le bassin Sarthe Centre

- Mode de déplacement principal utilisé pour le motif travail

- Volume de 144 206 déplacements quotidiens



Région	4,8%	4,5%	3,0%	1,6%	78,9%	7,1%
Sarthe	5,1%	5,1%	2,2%	1,6%	78,9%	7,1%
Bassin Centre Sarthe	4,4%	5,1%	2,5%	1,6%	76,5%	9,9%
CC Le Gesnois Bilurien	4,8%	2,7%	0,9%	1,3%	88,3%	1,9%
4CPS	7,5%	3,6%	0,4%	1,4%	84,1%	3,0%
CU Le Mans Métropole	3,5%	7,3%	4,0%	1,7%	66,8%	16,6%
CC du Sud Est du Pays Manceau	4,1%	1,8%	0,9%	1,6%	89,4%	2,2%
CC Orée de Bercé - Belinois	4,4%	2,0%	1,0%	1,4%	88,5%	2,7%
CC du Val de Sarthe	4,4%	2,2%	0,9%	1,4%	88,5%	2,6%
CC Maine Cœur de Sarthe	4,6%	2,2%	0,9%	1,3%	88,4%	2,5%
CC Loué - Brûlon - Noyen	8,1%	3,9%	0,9%	1,2%	84,1%	1,7%

2.2. Services de mobilité existants

2.2.1. Offre urbaine de transport collectif

Sur le bassin Sarthe Centre, le réseau SETRAM dessert la ville du Mans et sa périphérie. Il propose plusieurs modes de transport, notamment le tramway et le bus. Il comprend plus de 20 lignes de bus, 2 lignes de tramway et une ligne de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). A ce jour, toutes les communes du Mans Métropole sont desservies par une ligne régulière d'une fréquence d'à peu près toutes les demi-heures en heure de pointe. Le réseau SETRAM est accessible aux personnes à mobilité réduite, avec des bus et des tramways équipés de rampes d'accès et des emplacements réservés. Il utilise un système de tarification à l'unité ou à l'abonnement, avec des tarifs réduits pour les enfants, les étudiants et les personnes âgées.

Le Mans Métropole a engagé récemment 60 millions d'euros pour allonger les rames de tramway ; cet allongement des tramways est prévu pour 2025-2026. 60% des bus fonctionnent au GNV et 10 bus à hydrogène vont être ajoutés prochainement à celui qui est déjà en circulation.

Le Transport à la Demande est une solution de mobilité adaptée aux territoires moins denses. Ainsi, Le Mans Métropole a mis en place du TAD sur ligne et du TAD zonal en rabattement - dynamique (possibilité de réserver 20' avant) sur le sud de la métropole. Le dimanche, c'est l'intégralité des lignes urbaines de périphérie qui passe en transport à la demande.

De son côté, la Région déploie un vaste service qui a pour objectif de couvrir les Communautés de communes d'une offre socle de TAD du lundi au vendredi de 7h à 19h. Un assistant à maîtrise d'ouvrage accompagne la Région sur la définition de ce service en Sarthe (secteurs, points de centralité...) en vue d'une mise en place en 2025.

2.2.2. Offre interurbaine de transport collectif

ALEOP est la marque régionale des services de transport collectif interurbains comprenant :

- Les transports ferroviaires régionaux (TER) : le bassin, qui comprend 18 gares, est desservi par 6 lignes TER desservant un réseau en étoile :
 - **21** Nantes - Le Mans - Le Mans
 - **22** Le Mans - Laval
 - **23** Le Mans - Nogent-le-Rotrou - Paris
 - **24** Le Mans - Alençon - Caen
 - **25** Le Mans - Château-du-Loir - Tours
 - **27** Laval - Rennes

A partir du mois de septembre 2023, l'offre de service de la ligne Le Mans-Laval, qui transporte près de 2200 voyageurs par jour, est renforcée, notamment sur le territoire de la 4CPS. La gare de Domfront-en-Champagne bénéficie de 2 arrêts de plus par jour et la halte du Mans Hôpital/Université est créée avec 9 arrêts. En décembre 2023, les gares de Conlie, Domfront-en-Champagne Sillé-le-Guillaume et Le Mans Hôpital, verront leur desserte augmenter avec 4 arrêts de plus par jour.

Pour permettre la mise en place de plus de trains et des arrêts plus fréquents sur la ligne Laval - Le Mans, la Région substitue aux deux haltes ferroviaires du territoire de la 4CPS où la fréquentation est très faible (moins de 5 voyageurs par jour), à savoir, Crissé et Rouessé-Vassé, un service de transport à la demande (voir plus bas).

- Une ligne express régionale à haut niveau de service :
 - **26** Le Mans - La Flèche - Saumur
- Les lignes régulières de transport routier : le bassin est desservi par 16 lignes régionales d'autocar Aléop :

➤ 206 La Flèche - Le Mans	➤ 214 Montmirail - Le Mans
➤ 207 St Denis d'Orques - Le Mans	➤ 215 Bessé sur Braye - Le Mans
➤ 208 Sablé - Le Mans	➤ 216 E Ruillé sur Loir - Le Mans
➤ 209 Rouez - Le Mans	➤ 217 Ecommoy - Le Mans
➤ 210 Fresnay - Le Mans	➤ 218 Le Lude - Le Mans
➤ 211 Marolles - Le Mans	➤ 219 Tuffé - Le Mans
➤ 212 E Mamers - Le Mans	

- Les services de transport scolaire

Il existe 820 circuits scolaires aller et retour sur le réseau Aléop en Sarthe avec 2300 points d'arrêts scolaires au total. Sur l'année scolaire 2022-2023, 25 114 élèves sont bénéficiaires de ce service.

En plus de l'offre régionale, le Département de la Sarthe assure le transport des élèves en situation de handicap.

- Les services de transport à la demande

Il existe à ce jour un service de transport à la demande (TAD) à la 4CPS, le mercredi uniquement, avec une offre l'été le mercredi sur les zones touristiques. Pour compenser la fermeture des gares de Rouessé-Vassé et Crissé, un service de Transport à la demande (TAD) est ajouté en septembre 2023. Celui-ci permet aux voyageurs d'accéder directement aux gares de Conlie et Sillé qui offrent un nombre d'arrêts plus important sur la ligne Le Mans – Laval.

Une offre socle de transport à la demande devrait être déployée par la Région courant 2025, sur le territoire des Communautés de Communes, du lundi au vendredi de 7h à 19h. Elle sera complétée par les AOM locales qui le souhaitent par une offre complémentaire le week-end et/ou en soirée. La Région a missionné une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage qui travaille actuellement en lien avec les EPCI pour définir le service le plus approprié.

Au total, les services ALEOP desservent 350 arrêts sur le territoire du bassin Sarthe Centre.

- L'offre du P3MS

De son côté, le P3MS a mis en place depuis le 2 janvier 2023 une nouvelle offre de transport collectif qui remplace le Vaotram de la ville de Changé et propose un service pour l'ensemble des habitants de la Communauté de Communes du Sud-Est Manceau (Illygo). Le P3MS a la volonté de lancer d'autres offres de transports collectifs en 2025 dont des lignes express périurbaines.

2.2.3. Services de mobilité actives, partagées et solidaires

Au-delà de l'offre de transport collectif, qu'il s'agisse de lignes régulières ou de transport à la demande, il est important de citer l'ensemble des services de mobilités et initiatives mis en place par les

collectivités ou des organismes privés, souvent associatifs, et qui permettent d'offrir des alternatives à l'autosolisme :

- les services de vélopartage, les stationnements sécurisés cyclables, les incitations à l'acquisition de vélos...
- les initiatives en matière de mobilités partagées
- les nombreuses initiatives en matière de transport solidaire

L'offre de service de mobilité est illustrée ci-dessous :

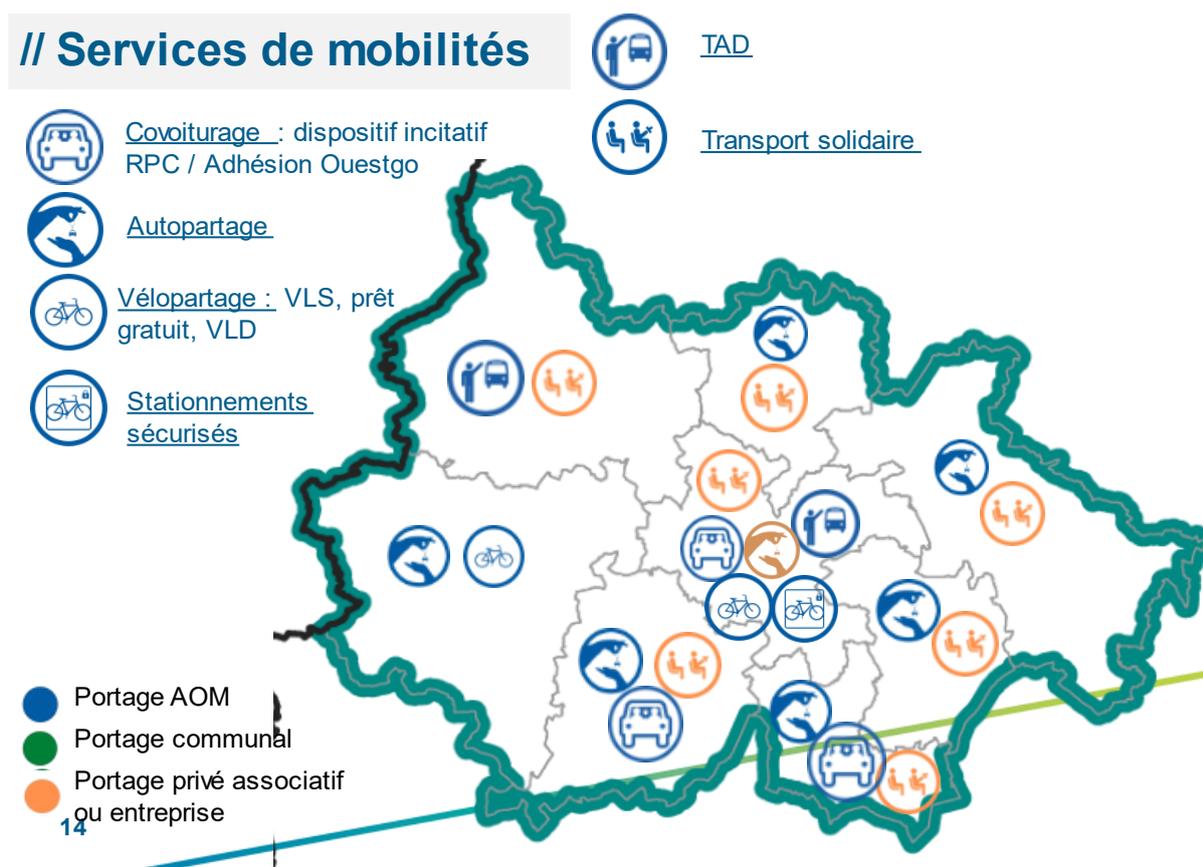


Figure 6 : Services de mobilité présents sur le territoire des EPCI du bassin Sarthe Centre

2.2.3.1. Mobilités partagées

Sur le Mans Métropole, en complément de l'offre de transports collectifs de la Setram, l'application de covoiturage Setram Covoit' permet la mise en place d'un réseau de covoiturage entre habitants.

Si le dispositif d'incitation régionale Aléop Covoiturage couvre les Communautés de Communes du bassin, le P3MS réfléchit actuellement à la mise en œuvre d'une politique visant à dynamiser la pratique du covoiturage qui reste assez faible sur le bassin au regard des dynamiques observées dans les autres métropoles de la Région. Un partenariat avec une plateforme de covoiturage a été formalisé récemment par le P3MS pour la mise en place d'actions d'animation et de sensibilisation auprès des employeurs.

Le P3MS a construit un service d'autopartage Mouv'nGo qui consiste à mettre à disposition des habitants, au sein de 14 communes du bassin (et 20 communes au total en Sarthe), des véhicules électriques en location de courte durée (au plus à la journée). Ces communes disposent chacune d'une

station d'autopartage comprenant une borne de recharge et un ou deux véhicules électriques en autopartage.

2.2.3.2. Mobilités actives

Le Mans Métropole met en œuvre entre 2020 et 2028 la première tranche d'un grand plan Chronovélo qui prévoit 20 millions d'euros d'investissements et vise la mise en place d'un réseau cyclable structurant hiérarchisé (315 km au total) : un réseau armature avec 4 axes structurants en premier niveau, et des connexions qui rabattent sur les lignes d'armature. Les études préliminaires sont réalisées et des rencontres ont eu lieu avec les territoires voisins. Avec 3 000 VAE en location et un objectif de 5000 en 2025, Le Mans Métropole a la volonté de répondre à la totalité des demandes des habitants.

Le P3MS a la volonté de développer les services à destination des habitants et des salariés de l'ensemble de son périmètre, notamment des services de location de vélo.

LBN Communauté a mis en place un service de location de VAE. 15 VAE sont proposés à ce jour à la location ainsi que 3 vélos cargo.

Le Département a, quant à lui, initié sa politique vélo par la création d'axes d'itinérance à vélo pour relier le territoire aux grands axes nationaux existants à proximité (notamment la Vélobuissonnière et la Vallée du Loir à vélo connectant la Sarthe à la Véloscénie et La Loire à Vélo), lançant ainsi la dynamique de maillage de la Sarthe. Il finance la liaison La Suze – La Flèche, qui a une vocation touristique mais qui servira aussi aux mobilités du quotidien.

C'est dans le prolongement de cette stratégie et dans une recherche d'actualisation de l'offre que le Département de la Sarthe porte le développement de Voies Vertes structurantes répondant autant aux enjeux de développement touristique qu'à ceux des mobilités du quotidien en offrant des liaisons en site propre entre des pôles de centralité des territoires.

La question des stationnements sécurisés est au cœur des préoccupations des acteurs locaux.

2.2.3.3. Mobilités solidaires

Enfin, de multiples actions de mobilités solidaires sont mises en place, souvent portées par des associations, missions locales ou par des CCAS : transport solidaire, location et réparation solidaire de véhicules, covoiturage solidaire, diagnostics de mobilité, aides personnalisées à la mobilité...

Sur le bassin Sarthe Centre, les acteurs s'appuient essentiellement sur les associations Carbur'Péra et Réso'Ap. Le P3MS affiche parmi ses objectifs la volonté de soutien à ces associations.

Le Schéma départemental unique d'organisation sociale et médico-sociale 2022-2026, validé par l'Assemblée départementale, comprend des actions en lien avec les mobilités solidaires. Certaines actions sont déjà effectives :

- Mise en place d'un garage solidaire en Sarthe, en associant les garages locaux pour une réponse locale : le garage solidaire porté par Carbur Péra au Mans prend la forme d'un chantier d'insertion : il s'agit d'un garage accessible à tout public qui a un quotient familial inférieure à 1 100 € pour des réparations de voiture. Le chantier d'insertion compte 8 places RSA. Il est financé par le Département de la Sarthe à hauteur de 90 000 € en 2023.

- L'accès des différents publics à la plateforme mobilité départementale : ont été créées 400 places pour des bénéficiaires du RSA (Financement du Conseil Départemental à hauteur de 180 000 € en 2023), 180 places pour les stagiaires de la formation professionnelle (Financement Région) et 30 places pour les publics QPV (financement Etat) ;

D'autres actions restent en projet :

- Dotation d'un vélo électrique pour chaque service d'aide et d'accompagnement à domicile (SAAD), hors SAAD intégrés dans une résidence services, soit 54 structures. L'objectif est de favoriser l'embauche de personnes confrontées à des problématiques de mobilité et affectées sur des tournées courtes en zone urbaine ou rurale
- Participation financière, à raison de 60€ par mois sur 3 ans, à la location de véhicules électriques sans permis (AMI Citroën), à l'attention de SAAD, hors SAAD intégrés dans une résidence services. L'objectif est de favoriser l'embauche de personnes confrontées à des problématiques de mobilité et affectées sur des tournées longues en zones urbaine ou rurale.

2.3. Infrastructures sur le bassin

Le bassin Sarthe Centre compte les principales infrastructures suivantes :

- 350 points d'arrêt Aléop
- 19 gares, dont 7 sont en intermodalité avec des lignes routières interurbaines : Le Mans (pôle d'échange multimodal stratégique identifié au SRADDET), Conlie, Champagné, la Suze-sur-Sarthe, Saint-Gervais-en-Belin, Connerré-Beillé et Le Mans Université
- 27 aires de covoiturage référencées sur le site de l'observatoire du covoiturage

2.4. Coopérations conventionnelles

La Région Pays de la Loire a signé une convention avec le Département de la Sarthe sur les modalités de coopération et de partenariat après transfert des compétences transports du Département à la Région. Elle aborde notamment les questions de la sectorisation des collèges publics, la prise en charge des élèves et étudiants en situation de handicap, l'aménagement des points d'arrêts ou aires multimodales sur le domaine public départemental. Elle est signée pour 5 ans à compter d'octobre 2022.

Deux conventions de coopération ont été signées entre la Région et le Mans Métropole :

- Une convention d'affrètement de services scolaires dans le ressort territorial de Le Mans Métropole : cet affrètement par le Mans Métropole permet, sur les services non urbains concernés, le cabotage au sein du ressort territorial. Cette convention a pris effet le 2 septembre 2021 pour une période de 6 ans.
- Une convention d'affrètement des services de lignes régulières de la Région dans le ressort territorial de Le Mans Métropole signée à la même date et pour la même durée

Deux autres conventions sont signées entre la Région, le Mans Métropole, la SNCF et la SETRAM :

- Une convention pour l'intégration tarifaire entre les réseaux SETRAM, Aléop en TER, qui permet de voyager sur Aléop en TER avec un titre SETRAM ;
- Une convention relative à la tarification combinée Aléop en TER et SETRAM, qui concerne les titres achetés auprès de SNCF qui incluent un droit à circulation sur le réseau SETRAM.

Une convention entre la Région et la SETRAM a aussi été renouvelée en 2022 pour 5 ans. Elle concerne certains cars de Lignes Régulières qui, quand ils arrivent au Mans, basculent en navettes scolaires pour desservir les lycées du Mans. Certains établissements scolaires excentrés sur Le Mans et Le Mans Métropole sont desservis avec une carte SETRAM.

De plus, la Région a signé avec le P3MS une convention de délégation relative à la gestion d'un service public de transport régulier et d'usage des points d'arrêt de transport Aléop sur le ressort territorial du syndicat (la ligne desservant le Sud-Est Manceau, IllyGo, ex-VaoTram).

2.5. Information multimodale et situations dégradées

En 2004, la Région a initié une démarche pour mettre en place un site d'information multimodale en partenariat avec plusieurs collectivités et organismes de la région. Le Système d'Information Multimodale (SIM) Destineo a ouvert en septembre 2006 et rassemble aujourd'hui 12 partenaires au sein d'une convention multi partenariale pluriannuelle.

Ce service disponible sur Internet, applications mobiles et via des modules réutilisables et des webservices, vise à faciliter la préparation et l'aide au déplacement en cours de trajet des voyageurs dans le périmètre de la région des Pays de la Loire.

Il tend ainsi à renforcer la connaissance des offres de mobilités durables pour en développer l'usage. Les modes suivants sont intégrés au service : TER, car, bus urbains, vélo, covoiturage, bateau. Il est alimenté par les bases de données et informations transmises par les partenaires et leurs opérateurs.

Sur la base des remontées des Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) de chaque partenaire, Destinéo centralise et consolide une information du trafic à destination des usagers favorisant la connaissance des situations dégradées. L'utilisateur peut également s'abonner pour recevoir des alertes propres à sa ou ses lignes habituelles de transport.

3. Feuille de route du Contrat Opérationnel de Mobilité

3.1. Orientations prioritaires de travail

Les signataires retiennent les huit chantiers suivants :

3.1.1. Transports collectifs (TC)

Aujourd'hui, la part des transports collectifs dans les déplacements internes à la région est de 8,4% en Pays de la Loire. L'ambition de la Région est de contribuer au doublement (16,8%) de la part modale des transports collectifs (urbains, interurbains, régionaux) d'ici 2050.

Afin de rendre plus attractif les transports collectifs, les signataires décident de mener quatre actions :

FA 1 – Faire évoluer l'offre sur le réseau structurant ferroviaire et routier de l'étoile mancelle

FA 2 - Expérimenter une ou plusieurs lignes express

FA 3 – Coopérer pour la mise en service de lignes de proximité

FA 4 – Coopérer pour un large service de transport à la demande

3.1.2. Intermodalité et accessibilité

Les pôles d'échanges multimodaux sont des espaces de transit et de report modal des usagers. Leur configuration est clé pour la montée en charge des réseaux de transport et la fluidité des déplacements des usagers.

En premier lieu, les pôles d'échange multimodaux stratégiques sont construits autour d'une gare ferroviaire desservie par le réseau national. En second lieu, les PEM structurants sont construits autour d'une gare ferroviaire ou routière en lien avec une ligne structurante interurbaine ou urbaine. Enfin, les pôles d'échanges multimodaux d'intérêt territorial sont à définir avec les EPCI. Ils doivent présenter un potentiel de développement des mobilités actives en recherchant la meilleure articulation des aménagements liés au covoiturage, aux rabattements cyclables et aux dessertes de lignes routières.

Le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) du Mans est identifié comme PEM stratégique au SRADDET. Il permet la connexion de plusieurs modes de transport, notamment les trains, les bus urbains et interurbains, les tramways et les cars régionaux. Il dispose pour cela d'une infrastructure moderne, avec des quais d'embarquement et de débarquement pour les différents modes de transport, des abris pour les passagers, des espaces de stationnement pour les vélos et les voitures, ainsi que des services pour les personnes à mobilité réduite. Les différents modes de transport sont synchronisés pour permettre des correspondances fluides, avec des fréquences de départs régulières tout au long de la journée. Le PEM du Mans propose également toute une gamme de services pour les passagers.

La gare routière du Mans Métropole, adossée à la gare du Mans, est intégrée au PEM (intermodalité train / tramway). De plus, la nouvelle gare de Le Mans Université qui ouvrira fin août 2023 est desservie par le tramway et constitue, de fait, un lieu important de l'intermodalité.

L'accessibilité universelle est à la fois un droit et la condition d'une société inclusive. Afin de favoriser l'autonomie à l'utilisation des transports en commun, le COM fixe un objectif d'améliorer l'accessibilité du réseau de transport régional.

Dans le but de développer l'intermodalité et l'accessibilité PMR du réseau Aléop, les acteurs du contrat s'engagent à :

FA 5 –Doter le bassin d'une feuille de route collective sur l'intermodalité

FA 6 –Rendre accessibles les points d'arrêt routier prioritaires

FA 7 – Simplifier le parcours usager

3.1.3. Mobilités partagées

L'usage de la voiture reste très prégnant dans les territoires ligériens. Construire à partir de ce mode, de nouvelles habitudes de déplacement basées sur le partage est un objectif fondamental.

Le covoiturage se développe sur le bassin Sarthe Centre mais son potentiel de progression reste très important compte tenu à la fois du volume de places vides disponibles dans les véhicules en circulation et de la dispersion de l'habitat dans les secteurs ruraux. Il s'agit de mettre en cohérence les politiques des acteurs publics favorisant le développement du covoiturage et d'avancer vers une gouvernance du covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité. Les différents aspects du covoiturage (infrastructures / services / animation territoriale) doivent être envisagés.

Ainsi, sur le bassin, 48 aires de covoiturage ont été équipées de signalétique et des lignes Coup d'Pouce (covoiturage spontané) ont été mises en place.

De plus, les actions initiées autour de l'autopartage concourent à une nouvelle formule basée sur l'usage du véhicule et non systématiquement sa possession. Ces actions doivent être confortées et développées.

Afin de développer l'usage de la voiture en partage, les signataires s'engagent sur les actions suivantes :

FA 8 - Dynamiser le covoiturage dans le bassin Sarthe Centre

FA 9 –Consolider et étendre le service Mouv'nGo

3.1.4. Mobilités actives

Ce chantier vise à développer le vélo à l'échelle du bassin, à favoriser son usage en intermodalité avec les transports collectifs et le covoiturage, et à faire du vélo un véritable mode de déplacement du quotidien en s'appuyant sur les services vélos et la culture vélo au plus près des habitants du territoire.

Afin de faciliter cette proximité et l'usage du vélo dans les déplacements du quotidien, le COM liste quatre actions complémentaires :

FA 10 –Etablir des schémas des modes actifs à l'échelle des EPCI du bassin et mettre en place progressivement un réseau métropolitain des mobilités actives

FA 11 – Mettre en place des aménagements cyclables et rabattements vers les gares, PEM et points d'arrêt routier

FA 12 - Développer les services vélo sur le territoire

FA 13 - Promouvoir les modes actifs auprès des scolaires

3.1.5. Accompagnement au changement

Le développement des mobilités durables requiert à la fois un travail sur l'offre de services de transport et de mobilités déployés sur le territoire mais aussi un travail essentiel sur la demande de transport via l'accompagnement au changement de pratiques.

Améliorer la notoriété des services de mobilités existants auprès du grand public et des structures génératrices de déplacements et accompagner au changement de pratiques de déplacements en s'appuyant sur des actions d'animation sont au cœur de ce chantier. Les signataires s'engagent à travailler ce chantier en distinguant trois actions :

FA 14 - Renforcer la communication Mobilité sur le bassin

FA 15 - Développer des lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

FA 16 - Massifier l'accompagnement au changement en mutualisant l'animation territoriale

3.1.6. Mobilités solidaires

7 millions de Français font face à des difficultés en termes de mobilité (source : Laboratoire de la Mobilité Inclusive). Une inégalité d'accès qui touche un large spectre de citoyens, les plus fragiles au premier plan, et qui impacte le développement économique et social des territoires. La mobilité solidaire permet de lutter contre l'exclusion liée à l'absence de mobilité et créer du lien social.

Les AOM sont tenues d'agir, aux côtés de la sphère sociale (département), en faveur des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés en matière de mobilité, en particulier pour l'accès ou le retour à l'emploi. Les signataires du COM se donnent pour objectifs :

FA 17 – Réaliser le Plan d'Action Commun en faveur de la Mobilité Solidaire prévu par l'article 18 – L.1215-3 du code des transports

3.1.7. Motorisations alternatives

Les transports représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre. La décarbonation des transports et mobilités est à la fois un enjeu essentiel pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le Climat et un défi complexe qui nécessite une approche multidimensionnelle, notamment :

- une politique d'aménagement du territoire qui doit encourager la densification, l'accessibilité à pied et à vélo pour réduire la nécessité de se déplacer ;
- une politique d'incitation à l'utilisation de carburants alternatifs et plus largement, de modes de transport plus propres
- la promotion de l'efficacité énergétique des transports, par exemple en encourageant l'utilisation de véhicules plus économes en carburant et une conduite écologique

Pour le moment, seul Le Mans Métropole a élaboré un schéma de mobilité décarbonée à l'échelle du bassin. La période du COM devra voir se préciser les besoins en infrastructures de recharges de véhicules électriques.

3.1.8. Chantier Partage et Mutualisation de données

Les collectivités compétentes se mettent en mesure de produire, mettre à jour et partager les données suivantes :

- Les horaires des lignes régulières et lignes scolaires : données théoriques, temps réel et info trafic dans des formats normalisés (format GTFS, GTFS-RT, NETEX, SIRI)
- Les lieux de mobilité (point de location vélo / scooter / P+R / covoiturage...)
- Les offres de mobilité solidaires
- Les aménagements cyclables (a minima autour des PA ou des gares)

Les gestionnaires de voirie doivent quant à eux se mettre en mesure de partager les éléments concernant l'accessibilité de la voirie dans les 200m autour des points d'arrêt (PMR).

La Région collecte et agrège les offres de mobilité sur toute la Région et les collectivités disposent des services développés par la Région pour alimenter les médias des EPCI (site internet ; affichage sur écran).

Afin de suivre l'avancement des actions du COM et ses impacts sur la mobilité, les signataires proposent de mettre en place les actions suivantes :

FA 18 – Evaluer le contrat opérationnel de mobilité

3.2. Fiches actions emblématiques

Les partenaires du Bassin Sarthe Centre se sont mis d'accord pour mettre en lumière plusieurs actions **emblématiques** du Contrat Opérationnel de Mobilité 2023-2028.

6 actions clés ont été identifiées :

- FA 1 – Faire évoluer l'offre sur le réseau structurant ferroviaire et routier de l'étoile mancelle
- FA 4 – Coopérer pour un large service de transport à la demande
- FA 5 – Doter le bassin d'une feuille de route collective sur l'intermodalité
- FA 7 – Simplifier le parcours usager
- FA 11 - Mettre en place de nouveaux aménagements cyclables
- FA 14 - Renforcer la communication Mobilité sur le bassin

3.3. Coopérations interbassins

Comme précisé dans le paragraphe 2.1.3 (Flux pendulaires), le Bassin Sarthe Centre est en interaction forte avec les bassins voisins. De ce fait, la mise en œuvre opérationnelle de plusieurs actions inscrites au Contrat Opérationnel de Mobilité sera examinée dans une logique interbassins afin de garder une cohérence d'ensemble en matière de mobilité.

Les principales interactions pour les territoires du bassin Bassin Sarthe Centre se situent avec :

- Les autres bassins sarthois : Sarthe Sud, Sarthe Est et Sarthe Nord
- Le bassin Mayenne Centre

3.4. Matrice de responsabilités

La matrice des responsabilités affecte un rôle à tous les acteurs du contrat de l'**Animateur (A)** au **Porteur (Po)** en passant par les **Partenaire (Pa)** et le **Financeur (F)**.

En fonction de la répartition des compétences propre à chaque EPCI, le rôle affecté à un EPCI dans la présente matrice peut, dans les faits, être exercé par une ou plusieurs communes membres.

	Région	Département	P3MS	LMM	CC (P3MS)	LBN	Gares et connexions
Chantier Réseau de transports collectifs							
FA 1 –Faire évoluer l’offre sur le réseau structurant ferroviaire et routier de l’étoile mancelle	A – Po - F	Pa	Po - F	Po - F	Pa	Pa	
FA 2 – Expérimenter une ou plusieurs lignes express	Pa - F	Pa	A – Po - F	Po - F	Pa	Pa - F	
FA 3 –Coopérer pour la mise en service de lignes de proximité	Pa	Pa	A – Po - F	Pa	Pa	Pa	
FA 4 – Coopérer pour un large service de transport à la demande	A – Po - F	Pa	Po - F	Pa	Pa	Po - F	
Chantier Intermodalité et accessibilité							
FA 5 –Doter le bassin d’une feuille de route collective sur l’intermodalité	A – Po - F	Pa	Po - F	Po - F	Pa	Po - F	Pa
FA 6 –Rendre accessibles les points d’arrêt routier prioritaires	A – F	Pa	Pa	Po - F	Po - F	Po - F	
FA 7– Simplifier le parcours usager	A – Po - F	Pa	Po - F	Po - F		Po - F	Pa
Chantier Mobilités partagées							
FA 8 -Dynamiser le covoiturage dans le bassin Sarthe Centre	Pa - F	Pa	A – Po - F	Po - F	Pa	A – Po - F	Pa
FA 9 –Consolider et étendre le service Mouv’nGo	Pa		A – Po - F	Po - F	Pa	A – Po - F	
Chantier Mobilités cyclables							
FA 10 –Etablir des schémas des modes actifs à l’échelle des EPCI du bassin et mettre en place progressivement un réseau métropolitain des mobilités actives	Pa	Pa - F	A	A – Po - F	Po - F	A – Po - F	
FA 11 - Mettre en place de nouveaux aménagements cyclables	Pa - F	Pa - F	Pa - F	A – Po - F	A – Po - F	A – Po - F	Pa
FA 12 –Développer les services vélo sur le territoire	Pa	Pa	Po - F	A – Po - F	A – Po - F	A – Po - F	
FA 13 - Promouvoir les modes cyclables auprès des scolaires	A – Po - F	A – Po - F	Pa	Po - F	Po - F	Po - F	
Chantier communication et accompagnement au changement							
FA 14 - Renforcer la communication Mobilité sur le bassin	A – Po - F	Pa	Po - F	Po - F	Po - F	Po - F	Pa
FA 15 - Développer des lieux d’information, de vente et de conseil pour une mobilité durable	A – Pa	Pa	Po - F	A – Po - F	Pa	Po - F	Pa
FA 16 - Massifier l’accompagnement au changement en mutualisant l’animation	Pa	Pa	A – Po - F	Po - F	Pa	A – Po - F	
Chantier Mobilités solidaires							
FA 17 – Réaliser le Plan d’Action Commun en faveur de la Mobilité Solidaire prévu par l’article 18 – L.1215-3 du code des transports	A – Po - F	A – Po - F	Pa	Pa	Pa	Pa	Pa
Chantier partage et mutualisation des données							
FA 18 – Evaluer le contrat opérationnel de mobilité	A – Po - F	Pa	Pa	Pa	Pa	Pa	Pa

4. Suivi et évaluation du contrat opérationnel de mobilité

4.1. Durée

Le contrat opérationnel est conclu **pour une durée de 5 ans** à compter de sa signature par l'ensemble des parties.

4.2. Modalités de pilotage

4.2.1. Comité de pilotage

Le pilotage du contrat opérationnel de mobilité est animé par la Région. Il est composé des représentants politiques des signataires, assistés des techniciens.

Il exerce les missions suivantes :

- Prendre connaissance du bilan annuel de l'avancement des actions prévues dans le COM
- Examiner l'atteinte des objectifs de ces actions, contribuer à l'évaluation des actions ;
- Arbitrer les points qui le nécessitent et fixer les orientations pour l'année qui vient ;
- Le cas échéant, décider de nouvelles actions à ajouter au COM.

Le comité de pilotage se réunit tous les ans.

Des points d'avancement sur les contrats opérationnels de mobilité pourront être proposés en Comité des partenaires, à l'échelle régionale comme à l'échelle locale.

4.2.2. Comité technique

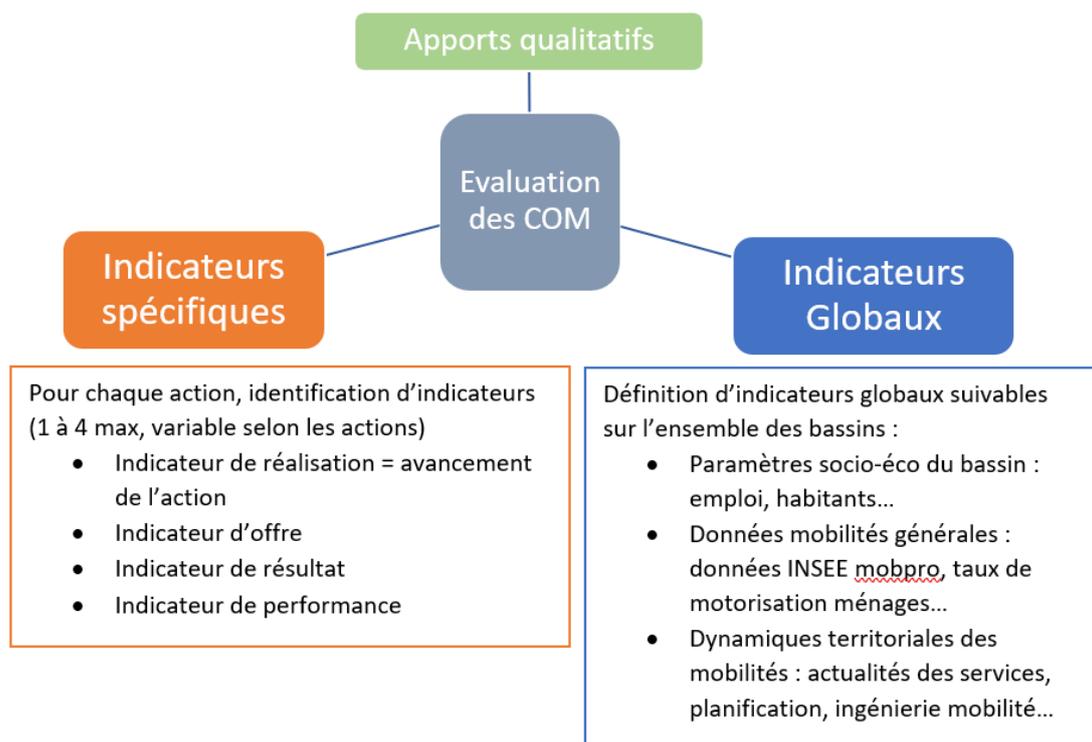
Le pilotage technique du contrat de mobilité est animé par la Région. Il est composé de représentants techniques des signataires. Il exerce les missions suivantes :

- Faire un bilan régulier de l'avancement des actions prévues dans le COM
- Examiner l'atteinte des objectifs de ces actions, contribuer à l'évaluation des actions ;
- Faire toutes propositions au comité de pilotage concernant les actions en cours et d'éventuelles nouvelles actions.

Le comité technique pourra intégrer les apports de partenaires tels les agences d'urbanisme ou les syndicats d'énergie. Le comité technique se réunira selon les besoins avec a minima une réunion annuelle.

4.3. Modalités d'évaluation

Il est prévu une évaluation du COM à mi-parcours (2025) ainsi qu'en fin de démarche (2027/2028). Cette évaluation s'appuiera sur trois composantes complémentaires :



Une méthode robuste et homogène de tableau de bord mobilité sur chacun des bassins sera construite par la Région en coopération avec les agences d'urbanisme du territoire (AURA, AURAN, ADDRN).

4.4. Modalités de révision

Comme le stipule l'article L1215-2 du code des transports, le contrat opérationnel de mobilité pourra être révisé au vu notamment de son évaluation à mi-parcours.

Ainsi, les parties se rapprocheront le cas échéant afin de conclure un avenant au présent contrat opérationnel de mobilités.

5. Annexes

Les annexes font partie intégrante du contrat opérationnel de mobilité.

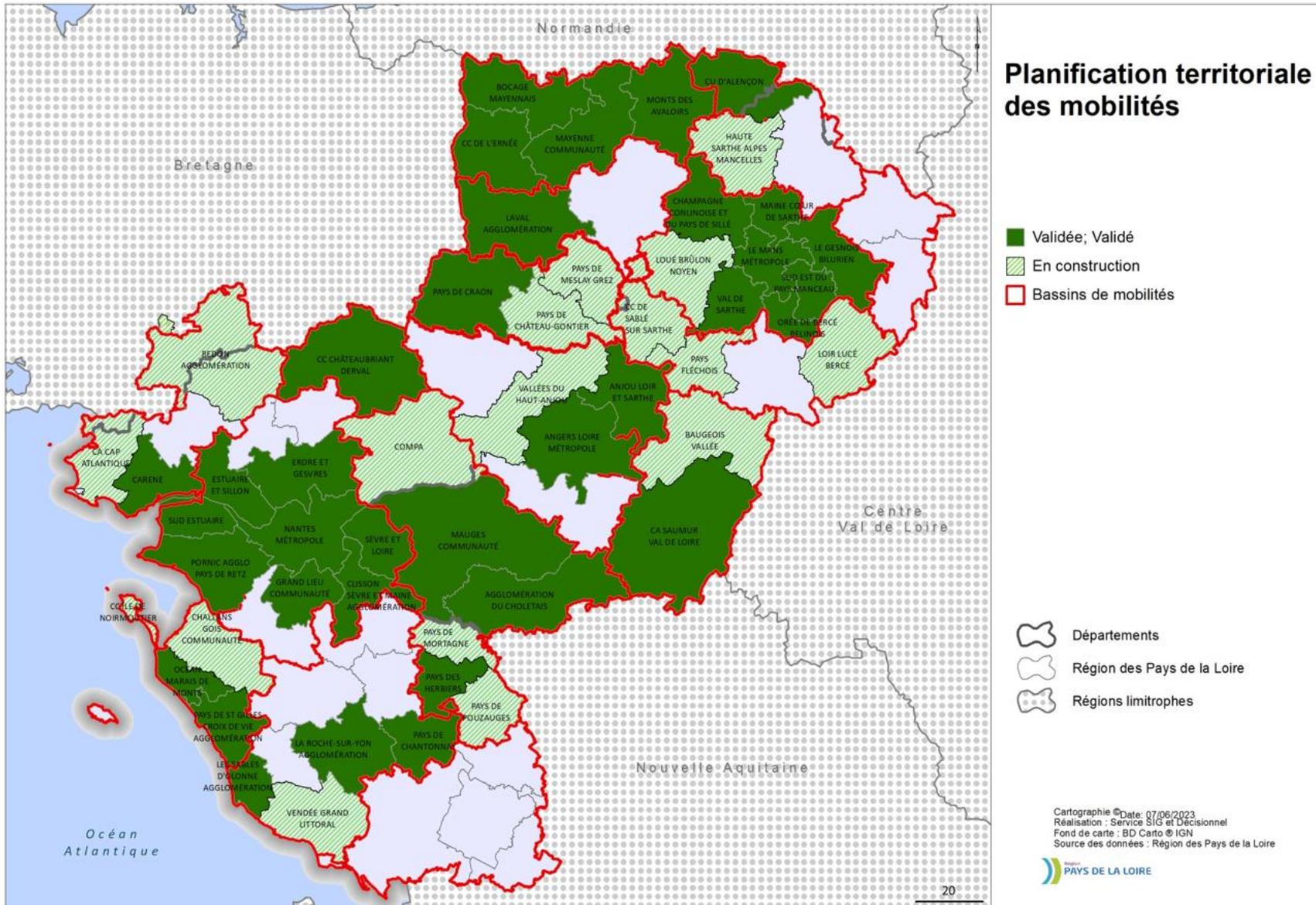
VISAS		
REGION PAYS DE LA LOIRE	DEPARTEMENT DE LA SARTHE	POLE METROPOLITAIN MOBILITES LE MANS SARTHE (P3MS)
LE MANS METROPOLE	CC DE LA CHAMPAGNE CONLINOISE ET DU PAYS DE SILLE (4CPS)	CC MAINE CŒUR DE SARTHE
CC LE GESNOIS BILURIEN	CC DU SUD-EST MANCEAU	CC OREE DE BERCE BELINOIS
CC DU VAL DE SARTHE	LBN COMMUNAUTE	SNCF GARES & CONNEXIONS

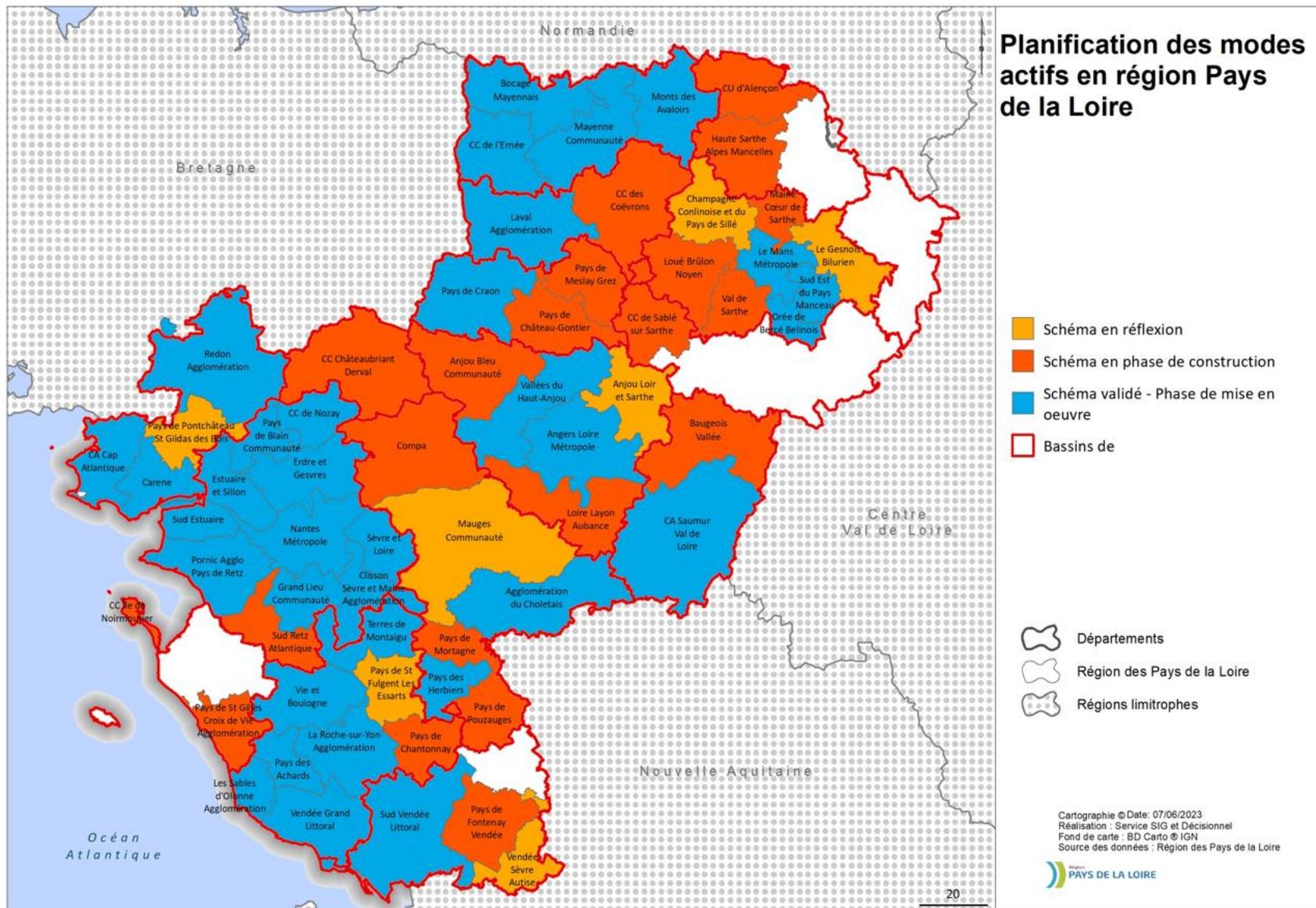
Annexes

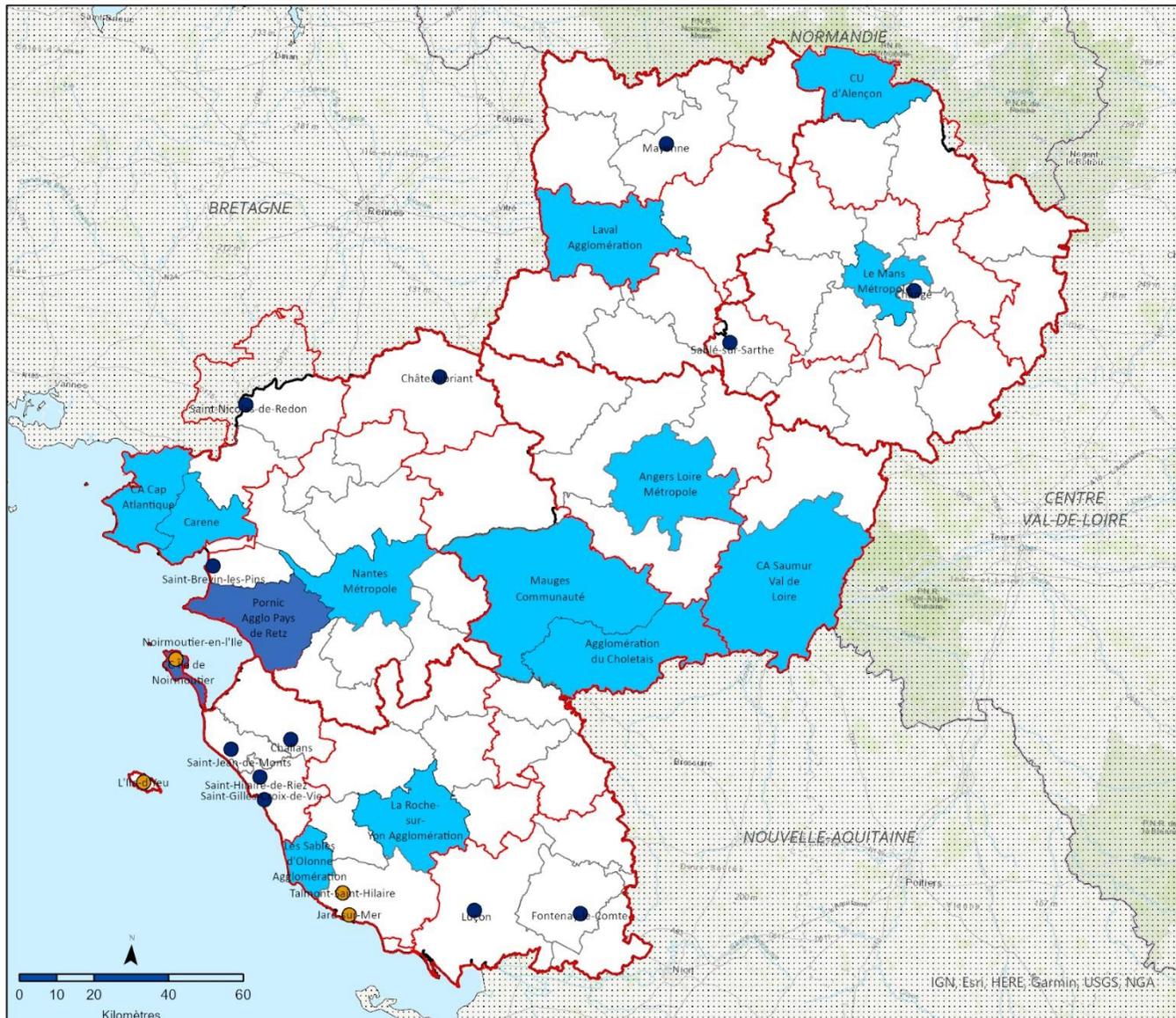
5.1. CARTOGRAPHIES DES DYNAMIQUES

Cartes de situation des dynamiques intercommunales en matière de :

- Planification territoriale des mobilités (réglementaires et volontaires),
- Planification des mobilités actives,
- Ingénierie mobilité au sein des collectivités,
- Réseaux de transports collectifs urbains.







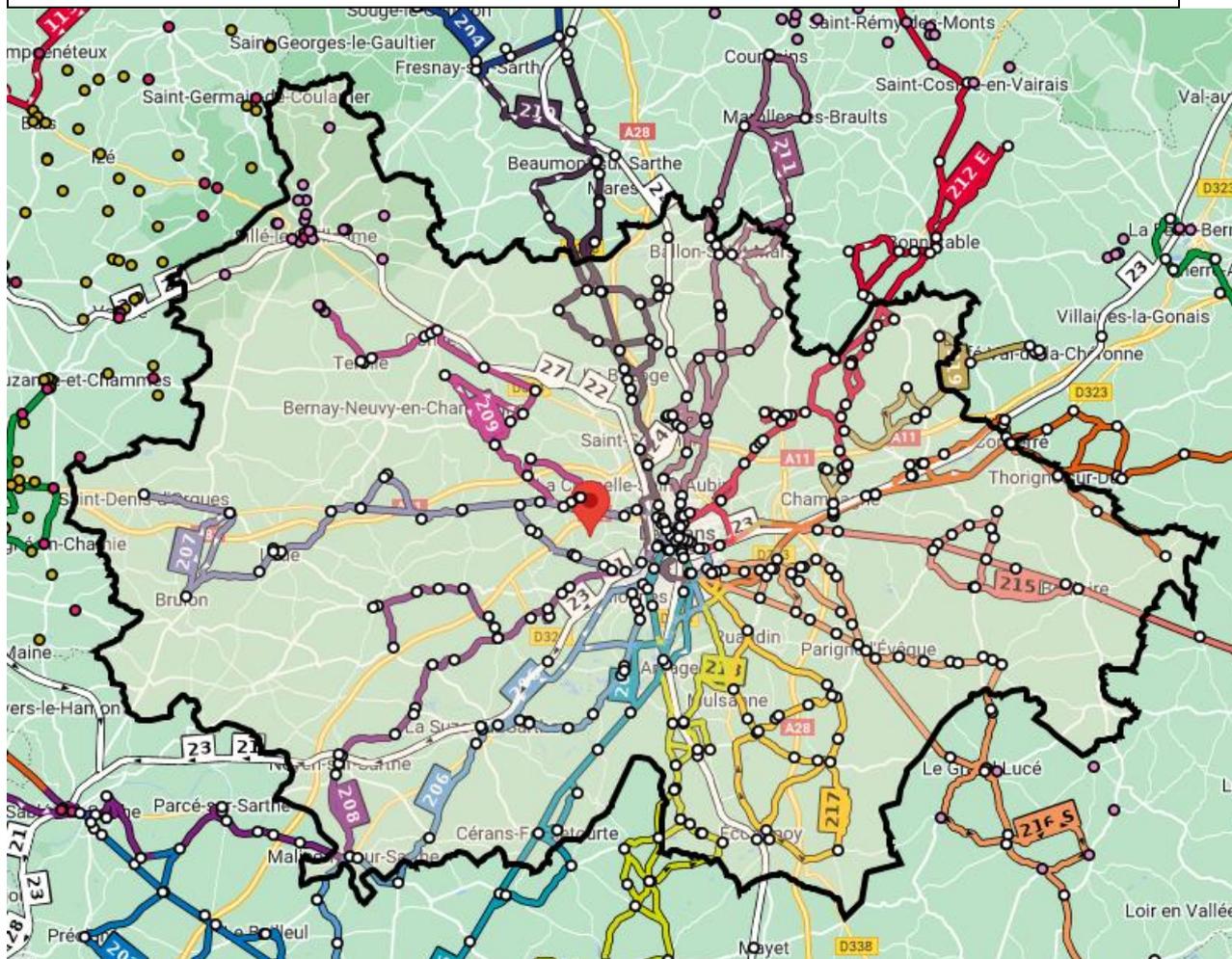
Transports Collectifs Urbains en Région Pays de la Loire

- Navettes estivales intercommunales
- Navettes estivales communales
- Réseau intercommunal
- Réseau à périmètre communal
- Bassins de Mobilités
- EPCI

Réalisation : Service Pilotage et analyse des données/Pôle Exploitation des données du territoire
 Date d'enregistrement : 05/01/2023



5.2. Carte des lignes régulières ALEOP du bassin Sarthe Centre



- | | |
|--|--|
| • 21 Nantes - Le Mans - Le Mans | • 209 Rouez - Le Mans |
| • 22 Le Mans - Laval | • 210 Fresnay - Le Mans |
| • 23 Le Mans - Nogent-le-Rotrou - Paris | • 211 Marolles - Le Mans |
| • 24 Le Mans - Alençon - Caen | • 212 E Mamers - Le Mans |
| • 25 Le Mans - Château-du-Loir - Tours | • 214 Montmirail - Le Mans |
| • 26 Le Mans - La Flèche - Saumur | • 215 Bessé sur Braye - Le Mans |
| • 27 Laval - Rennes | • 216 E Ruillé sur Loir - Le Mans |
| • 206 La Flèche - Le Mans | • 217 Ecommoy - Le Mans |
| • 207 St Denis d'Orques - Le Mans | • 218 Le Lude - Le Mans |
| • 208 Sablé - Le Mans | • 219 Tuffé - Le Mans |

5.3. FICHES ACTIONS

A// Chantier réseaux de transports collectifs

FA 1 –Faire évoluer l’offre sur le réseau structurant ferroviaire et routier de l’étoile mancelle

FA 2 - Expérimenter une ou plusieurs lignes express

FA 3 –Coopérer pour la mise en service de lignes de proximité

FA 4 – Coopérer pour un large service de transport à la demande

B// Chantier Intermodalité et accessibilité

FA 5 –Doter le bassin d’une feuille de route collective sur l’intermodalité

FA 6 –Rendre accessibles les points d’arrêt routier prioritaires

FA 7 – Simplifier le parcours usager

C// Chantier Mobilités Partagées

FA 8 -Dynamiser le covoiturage dans le bassin Sarthe Centre

FA 9 –Consolider et étendre le service d’autopartage Mouv’nGo

D// Chantier Mobilités actives

FA 10 –Etablir des schémas des modes actifs à l’échelle des EPCI du bassin et mettre en place progressivement un réseau métropolitain des mobilités actives

FA 11 - Mettre en place de nouveaux aménagements cyclables

FA 12 –Développer les services vélo sur le territoire

FA 13 - FA 13 - Promouvoir les modes cyclables auprès des scolaires

E// Chantier communication et accompagnement au changement

FA 14 - Renforcer la communication Mobilité sur le bassin

FA 15 - Développer des lieux d’information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

FA 16 - Massifier l’accompagnement au changement en mutualisant l’animation territoriale

F// Chantier mobilités solidaires

FA 17 – Réaliser le Plan d’Action Commun en faveur de la Mobilité Solidaire prévu par l’article 18 – L.1215-3 du code des transports

G// Partage et mutualisation des données

FA 18 – Evaluer le contrat opérationnel de mobilité

Chantier Réseaux de transports collectifs			FA.01.
Faire évoluer l'offre sur le réseau structurant ferroviaire et routier de l'étoile mancelle			
OBJECTIF	<p><i>Coopérer entre AOM pour définir les évolutions de l'offre de transports sur les lignes régulières urbaines et interurbaines</i></p> <p><i>Définir les besoins en termes de renforcement d'offre sur les réseaux structurants routier et ferré</i></p> <p><i>Etudier les solutions envisageables et leur faisabilité technique et économique</i></p> <p><i>Expérimenter et installer de nouvelles solutions de transport en commun</i></p>		
CONTENU	<p>Il s'agit de prendre en compte la montée en compétence des EPCI en matière de mobilité et de mettre en place une coopération permettant une définition partagée de l'offre de services de lignes régulières routières, urbaines et péri-urbaines, et ferroviaires. Les échanges permettront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De travailler sur l'évolution prévue de l'offre ferroviaire : 2024 : Le Mans / Laval 2025 : Le Mans / Château-du-Loir – Le Mans / Alençon 2028 : Etoile du Mans (reste à confirmer) - De relever les besoins auxquels l'offre actuelle ne répond pas ou répond insuffisamment ; - D'examiner les possibilités d'optimisation des lignes existantes, de renforcement du cadencement (notamment pour le sud de l'agglomération) et fiabilisation de l'offre du nord de l'agglomération, travailler la localisation des arrêts, faciliter l'accès aux gares et points d'arrêt... Une attention devra être portée à la gare routière, pour éviter son engorgement, ce qui exige une coordination entre AOM ; - De favoriser la coopération et la recherche de complémentarité entre les offres urbaines (réseau Setram) et interurbaines, interconnexions et prolongements de réseaux - D'étudier l'ouverture au cas par cas du transport scolaire à des usagers réguliers <p>Une réunion annuelle sera organisée pour travailler ces sujets.</p>		
	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Dès le début du contrat et en continu pendant 5 ans		
TYPE D'ACTION	Concertation – Etude – Arbitrages – Expérimentation		
ELEMENTS BUDGETAIRES	<p>Coûts d'investissement et fonctionnement dépendants des solutions retenues</p> <p>Financement possible via les AOM régionale et locale / Fonds Européens</p>		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Evolutions projetées et mises en œuvre au cours du COM - Nombre de services par jour - Fréquentation des services TC (nb montées/jour = nb voyages/jour) 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	Région	LBN	Région
	P3MS	Département	P3MS
	LMM	CC (P3MS)	LMM

Chantier Réseaux de transports collectifs			FA.02.
Expérimenter une ou plusieurs lignes express			
OBJECTIF	<p><i>Proposer des offres de transports collectifs plus rapides, donc plus attractives</i></p> <p><i>Etudier les solutions envisageables et leur faisabilité technique et économique</i></p> <p><i>Expérimenter et installer de nouvelles solutions de transport en commun</i></p>		
CONTENU	<p>Dans le cadre des évolutions envisagées (FA 1), il s'agit d'expérimenter une ou plusieurs lignes express.</p> <p>En parallèle de l'évolution des 3 principales lignes de bus en Chronolignes par Le Mans Métropole, des réflexions devront être menées sur la mise en place de lignes express périurbaines.</p> <p>La réflexion pourra notamment interroger les lignes 207, 210, 211 et 215 du réseau Aléop :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opportunité d'une ligne express ? Potentiel ? - Conditions techniques et financières ? - Modalités de prise en charge financière ? 		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Expérimentation d'une première ligne express en 2025		
TYPE D'ACTION	Concertation – Etude – Arbitrages – Expérimentation		
ELEMENTS BUDGETAIRES	<p>Coûts d'investissement et fonctionnement dépendants des solutions retenues</p> <p>Financement à déterminer entre les AOM signataires du COM</p>		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Lignes express mises en oeuvre au cours du COM - Nombre de services par jour - Fréquentation des services TC (nb montées/jour = nb voyages/jour) 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
P3MS	P3MS	Région	P3MS
	LMM	Département	Région
		LBN	LMM / LBN
		CC (P3MS)	

Chantier Réseaux de transports collectifs			FA.03.
Coopérer pour la mise en service de lignes de proximité			
OBJECTIF	<p><i>Coopérer entre AOM pour permettre de réaliser des lignes de proximité connectées au réseau structurant</i></p> <p><i>Etudier les solutions envisageables et leur faisabilité technique, juridique et économique</i></p> <p><i>Expérimenter et installer de nouvelles solutions de transport en commun</i></p>		
CONTENU	<p>En complémentarité du réseau structurant, des lignes de proximité doivent être mises en place afin de connecter les principaux pôles d'activité aux pôles de vie. Ces lignes doivent être envisagées en rabattement vers le réseau structurant et les polarités du territoire. Il s'agit ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'évaluer et installer dans le temps la ligne Illygo (Changé – Le Mans), qui constitue une première ligne de proximité portée par le P3MS ; - D'étudier la pertinence d'autres lignes de proximité (ex: autour de la Suze, Sillé-le-Guillaume...) et/ou en rabattement avec des zones d'activités, et de lancer une ou plusieurs expérimentations. <p>Pour chaque service expérimenté, une stratégie de communication devra être élaborée afin de rendre lisibles ces nouvelles offres.</p> <p>Pour les lignes qui traversent plusieurs ressorts territoriaux de différentes AOM, une convention de délégation de compétence pourra être signée avec la Région, à l'identique de ce qui est pratiqué pour la ligne Illygo.</p>		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Dès le début du contrat et en continu jusqu'à 2028		
TYPE D'ACTION	Concertation – Etude – Arbitrages		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Temps d'ETP + Coûts de fonctionnement dépendant des solutions retenues		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Evolutions projetées et mises en œuvre au cours du COM - Nombre de services par jour - Fréquentation des services TC (nb montées/jour = nb voyages/jour) 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
P3MS	P3MS	Région	P3MS
	LBN	Département	LBN
		LMM / CC (P3MS)	

Chantier Réseaux de transports collectifs			FA.04.
Coopérer pour un large service de transport à la demande			
OBJECTIF	<p><i>Accompagner le déploiement de l'offre socle régionale de TAD</i></p> <p><i>Mettre en place des offres complémentaires le samedi</i></p> <p><i>Faire en sorte que le TAD réponde à un maximum de besoins pour les personnes qui n'ont pas accès à des lignes régulières ou d'autres services de mobilité</i></p>		
CONTENU	<p>Il s'agit de mettre en place l'offre socle régionale de transport à la demande du lundi au vendredi de 7h à 19h, de communiquer sur cette offre pour la faire connaître auprès des habitants des Communautés de Communes du bassin. Il s'agit aussi, le cas échéant, de compléter cette offre par une offre complémentaire de transport à la demande le samedi, dont les contours sont définis par le P3MS et ses EPCI membres et par LBN Communauté en fonction des besoins des habitants, en établissant les conventionnements nécessaires. Il s'agit enfin d'être à l'écoute des retours de terrain, d'étudier les évolutions souhaitables à moyen et long terme et de mettre en œuvre les solutions envisageables à court terme.</p>		
CIBLES	Habitants		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Mise en œuvre du TAD en 2025		
TYPE D'ACTION	Déploiement d'un nouveau service public de transport		
ELEMENTS BUDGETAIRES	A chiffrer en fonction des contours du service		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> • Calendrier et géographie de la mise en œuvre de services de TAD : offre socle / offre complémentaire / adaptations de l'offre pré-existante • Evolution de l'offre au cours du COM • Nombre de personnes inscrites au service de TAD, nombre de courses réalisées par personne et par commune, carte des origines et destination • Taux de groupage, coût global 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	Région	CC (P3MS)	Région
	P3MS	Département	P3MS
	LBN	LMM	LBN

Chantier Intermodalité et accessibilité		FA.05	
Doter le bassin d'une feuille de route collective sur l'intermodalité			
OBJECTIF	<i>Améliorer les sites pour développer les pratiques intermodales entre transports collectifs (route et fer) / covoiturage / vélo / marche / voiture.</i>		
CONTENU	<ul style="list-style-type: none"> - Travail de concertation afin de recenser les projets lancés pour des sites d'intermodalité pouvant être déployés sur le bassin - Doter le bassin d'un schéma global sur l'intermodalité : définir les emplacements des aires multimodales du bassin de manière cohérente, en précisant la typologie et les fonctions des PEM sur les territoires, les PEM prioritaires à créer ou renforcer ; ex : rôle de la nouvelle gare Le Mans / Université, renforcement du potentiel d'intermodalité de la gare de Noyen-sur-Sarthe - Identifier les études préalables lancées sur certaines interfaces et concrétiser la mise en œuvre de plusieurs opérations sur le territoire. - Être attentif à la lisibilité du parcours piétons et cyclistes dans ces espaces 		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Définition du schéma global : 1 an NB : action prioritaire pour le traitement d'autres fiches actions		
TYPE D'ACTION	Etude + Investissements		
ELEMENTS BUDGETAIRES	A préciser au terme de la première année Cofinancement Régional possible de 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 300 000€ d'aide par projet, sous réserve d'éligibilité et d'une instruction technique concertée au préalable		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PEM développés sur le bassin - Evolution du pré-acheminement sur les sites en matière modale : marche à pied / vélo / TC / covoiturage / véhicules particuliers 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
Région	Région	Département	Région
	P3MS	Gares et connexions	P3MS
	LMM	CC (P3MS)	LMM
	LBN		LBN

Chantier Intermodalité et accessibilité			FA.06.
Rendre accessibles les points d'arrêts routiers prioritaires			
OBJECTIF	<i>Mettre en accessibilité les points d'arrêts routiers desservis par le réseau Régional de transport, en donnant une priorité aux points d'arrêts prioritaires</i>		
CONTENU	<p>Au-delà de la mise en accessibilité du quai A de la gare du Mans, dans chaque commune de plus de 1000 habitants, au moins un arrêt doit être accessible. Un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes</p> <p>1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;</p> <p>2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;</p> <p>3° Il constitue un pôle d'échanges ;</p> <p>4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.</p> <p>Plusieurs points d'arrêt sur le territoire du bassin Sarthe Centre ne sont pas accessibles (voir tableau page suivante).</p> <p>Les communes / EPCI sont invités à réaliser les travaux nécessaires. Une programmation sera mise en place dès 2023 pour un achèvement de la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires avant avril 2025 (obligation réglementaire)</p> <p>Pour des transports plus inclusifs, il est pertinent d'envisager aussi la mise en accessibilité des points d'arrêt routier non prioritaires.</p>		
CIBLES	Personnes à Mobilité Réduite		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Avril 2025		
TYPE D'ACTION	Investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	<p>Coût moyen d'un aménagement de PAR mis en accessibilité : 12 900€</p> <p>Financement Régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Point d'arrêt prioritaire : 70% du montant HT des travaux, hors mobilier et chemins d'accès au point d'arrêt, plafonné à 9 000€ de subvention - Point d'arrêt non prioritaire : 35% du montant HT des travaux, plafonné à 4 500€ de subvention 		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PAR prioritaires mis en accessibilité sur le bassin - Taux de mise en accessibilité des PAR prioritaires sur le bassin 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	LMM ou communes membres	Département	Région
	CC (P3MS) ou communes membres	P3MS	LMM ou communes
	LBN ou communes membres		CC (P3MS) ou communes
			LBN ou communes

EPCI	Commune	PAR 1
CC "Le Gesnois Bilurien"	Connerré	Verdun (*2)
CC "Le Gesnois Bilurien"	Le Breil-sur-Mérize	Tisserands (*2)
CC de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé	Conlie	gare (*2)
CC de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé	Tennie	église (*2)
CC de l'Orée de Bercé Bélois	Laigné-en-Belin	Place de la Chantrerie (*2)
CC de l'Orée de Bercé Bélois	Marigné-Laillé	salle des fêtes
CC de l'Orée de Bercé Bélois	Saint-Ouen-en-Belin	la Fouquellerie/mairie
LBN Communauté	Brûlon	maison de retraite (*2)
LBN Communauté	Saint-Denis-d'Orques	rue de la libération (*2)
LBN Communauté	Vallon-sur-Gée	place du marché aux bœufs (*2)
CC du Sud Est Manceau	Brette-les-Pins	Lycée Agricole
CC du Sud Est Manceau	Changé	Maison de retraite (*2)
CC du Sud Est Manceau	Saint-Mars-d'Outillé	place Victor Hugo
CC du Val de Sarthe	Cérans-Fouilletourte	église (*2)
CC du Val de Sarthe	Guécélard	église (*2)
CC du Val de Sarthe	La Suze-sur-Sarthe	Gare SNCF (*2)
CC du Val de Sarthe	Malicorne-sur-Sarthe	mairie (*2)
CC du Val de Sarthe	Spay	groupe scolaire (*2)
CC Maine Coeur de Sarthe	Ballon-Saint Mars	rue d'orne/gendarmerie
CC Maine Coeur de Sarthe	La Bazoge	Rue nationale (*2)
CC Maine Coeur de Sarthe	Neuville-sur-Sarthe	Eglise et mairie
CC Maine Coeur de Sarthe	Sainte-Jamme-sur-Sarthe	maison de retraite (*2)
CC Maine Coeur de Sarthe	Saint-Pavace	Les Blinières (*2)/mairie
CU Le Mans Métropole	Le Mans	Viaduc et boulevard Lefauchaux

Chantier Intermodalité et accessibilité			FA.07
Simplifier le parcours usager			
OBJECTIF	<p>Améliorer la coopération entre acteurs pour rendre plus simple et lisible l'accès aux réseaux de transports collectifs urbains et interurbains (avec la finalité d'un billet unique)</p> <p>Faciliter l'accès physique aux titres de transport</p> <p>Faciliter l'intermodalité réseau urbain / interurbain</p>		
CONTENU	<p>Le parcours usager se décomposant de la manière suivante, il s'agit d'identifier et mettre en oeuvre les leviers disponibles pour faciliter son parcours (informations croisées ; outils interopérables ; outils communs) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amont : information sur l'offre (Destineo), connaissance de la gamme tarifaire, canaux de communication et vecteurs facilitant l'obtention de ces informations - Acte d'achat : circuits physiques et digitaux ; supports de titres. - Pendant le voyage : validation ; information temps réel ; perturbation - Après voyage : service après vente, réclamations, retours usagers <p>Montée en compétence collective sur les formats d'interopérabilité possible : coordination des AOM</p> <p>Précisions à apporter sur les évolutions structurelles à venir : harmonisation tarifaire routière ; stratégie de distribution. Quel impact sur interopérabilité ?</p>		
CIBLES	Usagers actuels et potentiels des réseaux TC		
ECHELLE	Bassin		
ECHEANCE	2028, en continu		
TYPE D'ACTION	Fonctionnement et investissement dans les systèmes billettiques		
ELEMENTS FINANCIERS	Temps humain : Information sur la gamme, relais médias digitaux des territoires A préciser selon les leviers identifiés		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Calendrier d'interopérabilité et d'évolution des dispositifs Destinéo, systèmes billettique, points de distribution</i> - <i>Volume de réclamations</i> - <i>Mise en œuvre des leviers identifiés</i> 		
Animateur	Porteurs	Partenaire	Financier
Région	Région	Opérateurs de transports	Région
	LMM	Gares et connexions	P3MS
	P3MS	Département	LMM
	LBN		LBN

Chantier Mobilités partagées			FA.08.
<h1>Dynamiser le covoiturage dans le bassin Sarthe Centre</h1>			
OBJECTIF	<p><i>Favoriser la pratique du covoiturage sur le bassin Sarthe Centre</i> <i>Améliorer le maillage en aires de covoiturage en repérant les aires spontanées, en adaptant les services et équipements des aires</i> <i>Animer la thématique du covoiturage sur le bassin</i> <i>Réfléchir à la mise en œuvre de lignes de covoiturage « dorsales »</i></p>		
CONTENU	<p>Le covoiturage présente pour les usagers un grand nombre d'avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il permet aux conducteurs de partager les coûts liés à l'utilisation de leur voiture ; les passagers, quant à eux, économisent sur les coûts de transport en partageant les coûts de trajet avec les autres passagers. - Il réduit le nombre de voitures sur la route, ce qui contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique. - Développé à une échelle suffisante, le covoiturage réduit la congestion routière et améliore la circulation dans les zones urbaines. - Il renforce les liens sociaux et peut contribuer à améliorer la qualité de vie en réduisant le stress et les temps de trajet. <p>Au regard d'une dynamique plus faible à ce jour que dans les autres agglomérations de la Région, en s'appuyant sur le dispositif régional (applicable sur le bassin hors Le Mans Métropole), il s'agit de mettre en place des actions qui dynamisent le covoiturage sur différents aspects :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures (études, réalisations, exploitation, gestion) : mise en signalétique et référencement d'aires de covoiturage (S'appuyer notamment sur Gares et connexions : les parkings pourraient permettre d'identifier des sites potentiels) - Services et animations : promotion des plateformes et outils de covoiturage <p>Le cas échéant, il s'agira de mettre en place de nouvelles actions issues de cette réflexion : lignes de covoiturage, autostop organisé...</p>		
CIBLES	Habitants, salariés		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Tout au long du contrat		
TYPE D'ACTION	Ingénierie, animation, développement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	<p>Coût à estimer en fonction du coût des projets</p> <p>La Région cofinancera à hauteur de 50% HT les opérations de mise en place de lignes de covoiturage (aide plafonnée à 15 000 € d'aide par projet) par les AOM locales</p> <p>Fonds CNSA / Villes amies des aînés / Banque des Territoires pour les actions destinées aux personnes âgées</p>		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de la feuille de route / avancement de l'action - Enveloppe incitative versée sur le bassin - Nombre de trajets covoiturage réalisés sur le bassin / nombre de bénéficiaires - Taux de remplissage des véhicules 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
P3MS	P3MS	Région	Région
LBN	LMM	Département	P3MS
	LBN	CC (P3MS)	LMM
		Gares et Connexions	LBN

Chantier Mobilités partagées			FA.09.
Consolider et étendre le service d'autopartage Mouv'nGo			
OBJECTIF	<i>Favoriser la connaissance par le public de l'offre d'autopartage Mouv'nGo, notamment par les personnes à faibles ressources Encourager l'utilisation de véhicules plus propres</i>		
CONTENU	<p>Le service d'autopartage Mouv'nGo consiste à mettre à disposition des habitants, des véhicules électriques en location de courte durée (au plus à la journée). En 2023, ce sont 20 communes, dont 14 au sein du bassin Sarthe Centre, qui disposent chacune d'une station d'autopartage comprenant une borne de recharge et un ou deux véhicules électriques en autopartage.</p> <p>Il s'agit d'évaluer ces services en étudiant les facteurs de succès ou de difficultés, de faire évoluer et consolider le service en place, et de l'étendre à de nouvelles communes, y compris sur Le Mans Métropole.</p> <p>Les critères de choix du véhicule devront intégrer la prise en compte des personnes à mobilité réduite : hauteur de « marche » pour entrer dans le véhicule, type de siège, coffre permettant le transport d'un fauteuil roulant plié...)</p>		
CIBLES	Habitants, salariés		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Tout au long du contrat		
TYPE D'ACTION	Etude / Investissement, fonctionnement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Montant et répartition des investissements à définir		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Avancement de l'action - Nombre de stations / véhicules en autopartage - Nombre de locations / usagers - Impacts mobilités 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
P3MS	P3MS	Région	P3MS
LBN	LMM	CC (P3MS)	LMM
	LBN	Communes	LBN

Chantier Mobilités cyclables			FA.10.
Etablir des schémas directeurs modes actifs à l'échelle des EPCI du bassin et mettre en place progressivement un réseau métropolitain des mobilités actives			
OBJECTIF	<i>Développer la pratique des modes actifs pour les déplacements du quotidien Accompagner les EPCI dans la mise en place de schémas</i>		
CONTENU	Il s'agit de mettre en place progressivement une gouvernance partagée des mobilités cyclables : <ul style="list-style-type: none"> - Chaque EPCI constitue son schéma directeur des modes actifs - La question des interconnexions entre EPCI est traitée. - Le P3MS accompagne techniquement la démarche de mise en place du réseau métropolitain des mobilités actives Lien à effectuer avec le Collectif Vélo Pays-de-la-Loire Attention particulière à avoir sur les services ouverts aux personnes âgées, et notamment sur la question de la formation à ces services		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHANANCE	Mise en place et massification progressives pendant les 5 années		
TYPE D'ACTION	Planification		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Accompagnement financier du Département au titre du dispositif Petites Villes de Demain (mise en œuvre depuis 2021 / 29 communes lauréates) en accompagnement potentiel des schémas des modes actifs. % d'aide calculé en lien avec la Banque des Territoires.		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de l'action - Offres mises en place ou étendues : parc vélo en partage, ... - Nombre de bénéficiaires des services vélo sur le territoire 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
P3MS	CC (P3MS)	Région	CC (P3MS) / LMM / LBN
LMM	LMM	Département	Département
LBN	LBN	Collectif Vélo PdL	Etat
		Associations	Programmes CEE

Chantier Mobilités cyclables			FA.11.
<h1>Mettre en place de nouveaux aménagements cyclables</h1>			
OBJECTIF	<i>Développer l'usage du vélo en intermodalité en jouant sur plusieurs leviers : rabattement cyclable, stationnements sécurisés, expérimentation d'emport, services vélos du premier/dernier kilomètre.</i>		
CONTENU, ACTIONS A MENER	<ul style="list-style-type: none"> - Recenser les projets engagés (mûrs) pouvant être déployés sur le bassin d'ici 2028 : aménagements cyclables et notamment rabattement et stationnement vélos sécurisés (se donner une visibilité collective de ces projets pour favoriser les coopérations) : exemple du projet de stationnement Gare Sud du Mans (100 places environ) ; projet de développement de la consigne Gare Nord. - Pour Le Mans Métropole, mise en oeuvre du grand plan Chronovélo pour mettre en place un réseau cyclable hiérarchisé (315 km au total) : réseau armature comprenant 4 axes structurants (pistes de 2m de large) en premier niveau + connexions qui rabattent vers les lignes d'armature. - Identifier les sites (gares, arrêts TC, aires de covoiturage) à fort potentiel de rabattement cyclable, croiser avec les projets d'aménagement des schémas directeurs vélos communaux et intercommunaux. - Identifier les pistes de réalisation dans la durée du COM (2028) en matière de stationnement et de rabattement cyclable sécurisés. - Expérimenter des solutions innovantes d'emports de vélo (ex : emport par rack vélos à l'arrière des cars) - Travailler sur le vélo pliant : faire connaître les aides à l'achat ; tester le vélo pliant dans les offres de vélopartage. - Déployer des abris vélos sécurisés dans les gares 		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin		
ECHEANCE	2028, en continu		
TYPE D'ACTION	Investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	<p>Financement CD72 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au titre du plan vélo : Soutien financier aux initiatives des territoires pour renforcer l'offre d'infrastructures dédiées au vélo : subvention de 25% de la dépense subventionnable HT plafonnée à 50 000 €. • Au titre de l'assistance en ingénierie des communes et EPCI (votée en 2022): aide comprise entre 10 et 50% du montant total HT des dépenses éligibles dans un montant maximal de 25 000 €. • Au titre des voies vertes et pistes cyclables (votée en 2022) portées par les communes ou communautés de commune : Aide de 50% sur le montant HT des travaux prévus (avec un plafond de 200 000€). <p>Région : Soutien à la création d'infrastructures cyclables jusqu'à 9 km en rabattement vers une gare ou un point d'arrêt principal du réseau Aléop</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien à la création d'espace de stationnement sécurisé pour les vélos • Jusqu'à 50% du montant HT de l'opération plafonné à 300 000 € 		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Avancement de l'action - Nombre de sites traités : stationnement / rabattement - Part modale Vélo en pré-acheminement / taux d'utilisation des stationnements sécurisés vélo 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
LMM et communes membres	LMM et communes membres	Région	Etat / CEE
CC (P3MS) et communes membres	CC (P3MS) et communes membres	Département	Région /Département
LBN et communes membres	LBN et communes membres	Gares et connexions	LMM, LBN, CC (P3MS) / Communes membres
		P3MS	P3MS

Chantier Mobilités cyclables			FA.12.
Développer les services Vélo sur le territoire			
OBJECTIF	<i>Développer la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien</i>		
CONTENU	<p>Le développement de services «vélo» peut recouvrir des aspects divers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Primes à l'acquisition de vélos / VAE - Mise en place de services de location de vélo : vélos en libre service, location longue durée : développement du service de location longue durée de VAE au Mans Métropole (objectif 5 000 VAE loués en 2025) / à LBN Communauté - Massification de ces services lorsqu'ils sont déjà en place - Communication sur ces services (ex : faire connaître les offres de location de vélo aux voyageurs qui montent avec leur vélo à bord de leur TER) - Animations via les associations locales de promotion du vélo et autres structures <p>Lien à effectuer avec le Collectif Vélo Pays-de-la-Loire Attention particulière à avoir sur les services ouverts aux personnes âgées, et notamment sur la question de la formation à ces services</p>		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Mise en place et massification progressives pendant les 5 années		
TYPE D'ACTION	Fonctionnement (services), Investissement (stationnements sécurisés)		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Financements européens / Etat		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de l'action - Offres mises en place ou étendues : parc vélo en partage, ... - Nombre de bénéficiaires des services vélo sur le territoire 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
P3MS	P3MS (ou communes membres)	Région	P3MS (ou communes membres)
LMM	LMM (ou communes membres)	Département	LMM (ou communes membres)
LBN	LBN (ou communes membres)	Collectif Vélo PdL / Associations	LBN (ou communes membres)
			Programmes CEE

Chantier Mobilités cyclables			FA.13.
Promouvoir les modes actifs auprès des scolaires			
OBJECTIFS	<p><i>Favoriser le report modal des collégiens et lycéens</i></p> <p><i>Sensibiliser les collégiens et lycéens, voire le personnel, aux différents modes de déplacement alternatifs</i></p>		
CONTENU, ACTIONS A MENER	<p>A partir d'une expérimentation sur 2 à 3 collèges / lycées, mettre en place les conditions pour favoriser le report modal des élèves, voire du personnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Animer des groupes de travail multipartenaires au sein de chaque établissement retenu - Améliorer la sécurisation des accès aux établissements - Equiper les établissements en stationnements sécurisés en fonction des besoins - Accompagner les établissements d'enseignement dans les démarches d'écomobilité scolaire. Capitaliser sur les démarches réalisées. - Animer des temps autour du savoir rouler à vélo, de la sécurité routière et des autres modes de transports pour sensibiliser les élèves, personnels encadrants, parents aux mobilités durables - Définir la maîtrise d'ouvrage et les participations financières de chacun en fonction des compétences. <p>Lien à effectuer avec le Collectif Vélo Pays-de-la-Loire</p>		
CIBLES	Scolaires		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	Année scolaire 2023-2024 comme première année d'expérimentation		
TYPE D'ACTION	Etude, animation, investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	<ul style="list-style-type: none"> - Sollicitation possible du dispositif Alvéole + programme Générations vélos (valable au collège) 		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Avancement de l'action - Nombre d'établissements engagés - Part modale Vélo parmi les scolaires 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Département	Département	Rectorat	Département
Région	Région	Associations de parents d'élèves	Région
	LMM, CC (P3MS), LBN (ou communes membres)	Collectif Vélo PdL / Associations	LMM, CC (P3MS), LBN (ou communes membres)
		P3MS / LMM / LBN / Communes	Programmes CEE

Chantier Communication Accompagnement au changement			FA.14
Renforcer la communication Mobilité sur le bassin			
OBJECTIF	Développer la notoriété des services, faciliter le parcours usager, en travaillant la communication collective des offres de mobilité sur le bassin		
CONTENU	Définir les sujets prioritaires et les objectifs de communication Définir les publics Faire un état des lieux des canaux de communication Adapter le message en fonction de la cible (employeurs, actifs, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...) Fixer un calendrier d'action avec des temps forts Engager collectivement les partenaires du bassin Bassin Sarthe Centre dans le « défi Mobilité en Pays de la Loire » pour mobiliser les employeurs et établissements d'enseignement de leur territoire respectif. Réfléchir à la question du « Aller vers » : pertinence de la mise en place d' « ambassadeurs de la mobilité » auprès de la population, et notamment des personnes âgées Se fixer collectivement des objectifs de communication chaque année.		
CIBLES	Tous publics		
ECHELLE	Bassin de mobilité		
ECHEANCE	2028, en continu		
TYPE D'ACTION	Communication		
ELEMENTS FINANCIERS	Financement du défi Mobilité par la Région. Mobilisation de temps humain pour mettre en service le niveau d'information socle sur les différents médias. Autres volets à déterminer		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - % des collectivités relayant l'information socle sur ses médias - Nombre d'EPCI partenaire du défi mobilité en Pays de la Loire ; nombre de structures et personnes participantes - Espaces mobilité en expérimentation sur le bassin 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
Région	Région	Opérateurs mobilités	Région
	LMM / CC (P3MS) / LBN	Département	LMM / CC (P3MS) / LBN
	P3MS	Gares et connexions	P3MS
			Programmes CEE

Chantier Communication Accompagnement au changement		FA.15	
Développer des lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable			
OBJECTIF	<p><i>Maintien et développement de points d'information et de vente, multimodaux, permettant avec les transporteurs, les gestionnaires de gares et AOM, de maintenir un service de proximité sur les territoires, au bénéfice de tous les usagers</i></p> <p><i>Développement des lieux de conseils pour une mobilité durable</i></p> <p><i>Accueil de 1er niveau et orientation vers les acteurs de la mobilité solidaire pour un accompagnement spécialisé le cas échéant.</i></p>		
CONTENU, ACTIONS A MENER	<ul style="list-style-type: none"> - Identification de structures existantes susceptibles d'apporter information, conseil et accompagnement en matière de mobilité : maisons France Services, EPCI / Mairies, Maisons départementales des Solidarités, Tiers lieux... - Déploiement de services nouveaux ou existants dans les structures existantes, en fonction des besoins et selon des modalités adaptées au territoire (points fixes, itinérance, etc.) - Collaboration avec les gestionnaires de transports pour le développement de points de vente : sur le Mans Métropole, possibilité de s'appuyer sur le réseau de distribution de billets existant - Etude de faisabilité portant sur la création de maison de la mobilité à La Guierche (réflexion engagée il y a quelques années) et au sein d'autres communes du territoire - Etude de l'opportunité de l'AAP Place de la Gare proposé par SNCF Gares et Connexions (valorisation de m² bâtiment voyageur). Potentiel identifié par G&C sur Arnage, Conlie, Connerré, Ecommoy et la Suze-sur-Sarthe 		
CIBLES	Tous habitants		
ECHELLE	Bassin Sarthe Centre		
ECHEANCE	2028		
TYPE D'ACTION	Investissement + Fonctionnement		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de l'action - Nb points d'accès / Amplitude horaire sur une semaine (guichet) - Fréquentation (nb visiteurs) / Nb de titres délivrés 		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	P3MS	Etat	P3MS
LMM	LMM	Gares et connexions	LMM
	LBN	UDCCAS, fédération des centres sociaux	LBN
		Région / Département / CC (P3MS)	

Chantier Communication Accompagnement au changement		FA.16	
Massifier l'accompagnement au changement en mutualisant l'animation territoriale			
OBJECTIF	Déployer une animation territoriale des mobilités auprès des employeurs et des zones d'activité du bassin. Identifier les besoins et créer de nouveaux outils d'animation.		
CONTENU	Massifier l'accompagnement au changement en se dotant d'un service capacitaire permettant d'intervenir à l'échelle du bassin auprès des employeurs pour faire évoluer les pratiques de déplacements pendulaires. <u>Identification des missions possibles :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation et conseil sur les offres de mobilités disponibles sur le bassin (tous publics), - Animation de défi, challenge dans les entreprises, - Accompagnement à l'établissement de plans de mobilité zone d'activité, plans de mobilité employeurs. - Identification des besoins non pourvus, - Lancement d'expérimentations ciblées. 		
CIBLES	Actifs, salariés, employeurs		
ECHELLE	Bassin de mobilité		
ECHEANCE	Tout au long du contrat		
TYPE D'ACTION	Animation		
ELEMENTS FINANCIERS	Charges de fonctionnement pour l'animation : coût ETP / Financement des Prestataires extérieurs (Mobil'Ethic, Programme CEE,...)		
INDICATEURS DE SUIVI	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Nombre d'employeurs accompagnés</i> - <i>Nombre d'actifs sensibilisés / concernés par un plan de mobilité</i> - <i>Evolution des parts modales dans les entreprises accompagnées</i> 		
Animateur	Porteurs	Partenaires	Financier
P3MS	P3MS	Département	P3MS
LBN	LMM	CC (P3MS)	LMM
	LBN	Employeurs	LBN
		Région	ADEME

Chantier Mobilités solidaires		FA.17	
Elaborer un Plan d'Action Commun pour la Mobilité Solidaire (PAMS)			
OBJECTIF	Favoriser la mobilité des publics les plus fragiles, Inciter les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi, de l'insertion et les AOM à se concerter pour clarifier la gouvernance et simplifier les parcours usagers, Mieux articuler les actions et assembler les forces pour proposer un parcours d'accompagnement efficace en particulier en matière d'accès à l'emploi.		
CONTENU, ACTIONS A MENER	Etablir un Plan d'Action commun Mobilité Solidaire à l'échelle du bassin Sarthe Centre avec les parties prenantes associées du secteur des mobilités solidaires et des organismes du service public de l'insertion et de l'emploi, et en cohérence avec le Schéma départemental unique d'organisation sociale et médico-sociale 2022-2026 Travailler sur la lutte contre l'isolement et l'accès aux services pour tous. <u>Méthode de travail proposée :</u> Identifier les parties prenantes et clarifier la gouvernance. Recenser les initiatives, Etablir un plan d'actions collectif Valider et mettre en œuvre		
CIBLES	Tous publics		
ECHELLE	Bassin de mobilité		
ECHEANCE	2028		
TYPE D'ACTION	Démarche stratégique avec plan d'actions		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Mobilisation en temps humain nécessaire à la construction du PAMS		
INDICATEURS DE SUIVI	- Établissement du PAMS		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	Région	P3MS / LMM / LBN	Région
Département	Département	CLEFOP	Département
		Service public de l'emploi, Etat	
		Gares et connexions	
		UDCCAS, Fédération des centres sociaux, caisses institutionnelles...	
		Liste non exhaustive	

Chantier partage et mutualisation des données			FA.18.
Evaluer le contrat opérationnel de mobilité			
OBJECTIF	<i>Suivre l'évolution des mobilités à l'échelle du bassin. Evaluer la mise en œuvre des actions du Contrat Opérationnel de Mobilité.</i>		
CONTENU	<p>À l'échelle du bassin, il s'agit de suivre la mise en œuvre des actions du COM et d'évaluer les impacts sur la mobilité. Deux pas de temps sont définis : 2,5 ans après la signature et à la fin du COM.</p> <p>L'évaluation s'appuiera sur l'architecture suivante et le suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'indicateurs globaux sur le bassin <ul style="list-style-type: none"> • Paramètres socio-éco du bassin : emploi, habitants... • Données mobilités générales : données INSEE mobpro, taux de motorisation ménages... • Dynamiques territoriales des mobilités : actualités, planification, ingénierie - d'indicateurs spécifiques propres à chaque fiche actions. Typologie d'indicateurs suivables : réalisation / offre / résultats / performance <p>Cette évaluation ne constituera pas une évaluation des mobilités propres à chaque EPCI mais à une échelle de bassin.</p>		
CIBLES	Collectivités, institutionnels		
ECHELLE	Bassin de mobilité		
ECHEANCE	Evaluation à mi-parcours : début 2026 Evaluation du COM : 2028		
TYPE D'ACTION	Suivi et évaluation		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Temps humain Région/partenaires.		
INDICATEURS DE SUIVI	- Fourniture d'une évaluation à mi-parcours et à la fin du COM		
Animateurs	Porteur	Partenaires	Financier
Région	Région	P3MS / LMM / LBN	Région
		Département	
		Gares et connexions	

GLOSSAIRE

AAP : Appel A Projets

AOM / AOMR : Autorité Organisatrice des Mobilités / Autorité Organisatrice des Mobilités Régionale

Fiches ou Programmes CEE : Certificat d'Economie d'Energie

COM : Contrat Opérationnel de Mobilité

DSP : Délégation de Service Public

EMC² : Enquête Mobilité Certifiée Cerema

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

FMA : Fond Mobilités Actives (Etat)

FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette

Loi 3DS : Loi relative à la Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification

Loi LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

P+R : Parking Relais

PAMS : Programme d'Actions Commun Mobilité Solidaire

PAR : Points d'Arrêts Routiers Prioritaires (au titre de l'accessibilité)

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PdM : Plan de Mobilité

PdMS : Plan de Mobilité Simplifié

PEM : Pôle d'Echanges Multimodal

PMR : Personne à Mobilité Réduite

SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur

SDAP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé

SEM : Service Express Métropolitain

SIM : Système d'Information Multimodale

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

SRAV : Savoir Rouler A Vélo

TAD : Transport A la Demande

TC : Transport Collectif

TER : Train Express Régional

VL : Véhicule Léger

VRTC : Voirie Réservée aux Transports Collectifs

VR2+ : Voirie Réservée aux véhicules avec deux personnes et plus (covoiturage)

ZFE-m : Zone Faible Emission de Mobilité