
Rapport de stage individuel

5^{ème} année

**Appui à l'élaboration du Contrat
Opérationnel de Mobilité**

Communauté de Communes Aunis sud
45 Av. Martin Luther King, 17700 Surgères



Tuteur entreprise :
Pauline MENANT-CHAVATTE
Responsable du service mobilité

Tuteur académique :
Mindjid MAIZIA

Samy ZAHIRI
UIT
2024-2025

Table des matières

Remerciements	3
1 Présentation de la structure d'accueil	5
2 La mission	6
2.1 Contexte	6
2.2 Présentation	7
3 Déroulé de la mission	9
3.1 Diagnostic	10
3.1.1 Offre de Transport	11
3.1.2 Flux pendulaires	12
3.1.3 Enquête mobilité	13
3.1.4 Séminaire mobilité	16
3.2 Fiches Actions	17
3.3 Mise en œuvre des fiches actions confiées	20
3.3.1 Itinéraires cyclables	20
3.3.2 Schéma de stationnement vélo	21
3.3.3 Inventaire des véhicules légers communaux	23
4 Bilan réflexif sur l'expérience	24
4.1 Analyse critique des résultats produits	24
4.2 Ajustements et apprentissages	25
Références	26
Annexes	28

Remerciements

Je tiens à remercier en premier lieu mon maître de stage, Pauline MENANT-CHEVATTE, responsable du service transport et mobilité de la Communauté de Communes Aunis Sud, ainsi que l'élue déléguée aux politiques de mobilité pour l'intercommunalité Christelle GRASSO, qui ont accepté de m'accueillir au sein de la collectivité en tant que stagiaire pour une durée de 6 mois.

Table des abréviations

AOM = Autorité Organisatrice des mobilités
ASI = Avoid-Shift-Improve
CA = Communauté d'Agglomération
CdC ou CC = Communauté de Communes
CEE = Certificats d'économies d'énergie
CIAS = Centre Intercommunal d'Action Sociale
COM = Contrat Opérationnel des Mobilités
COPIL = Comité de Pilotage
CSV = Comma-Separated Value
DETR = Dotation d'Équipements des Territoires Ruraux
EPCI = Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GES = Gaz à Effet de Serre
GPS = Global Positioning System
IRVE = Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique
KML = Keyhole Markup Language
LOM = Loi d'Orientation des Mobilités
PCAET = Plan Climat Air Énergie Territorial
PLUI-H = Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat
SIG = Système d'Information Géographique
SRADDET = Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
TAD = Transport A la Demande
VAE = Vélo à Assistance Electrique

1 Présentation de la structure d'accueil

J'ai effectué mon stage au sein de la Communauté de Communes (CdC) Aunis Sud. Son territoire se situe au nord du département de la Charente Maritime (17) entre des espaces ruraux, zones humides, et pôles urbains. Elle regroupe 24 communes pour environ 33 000 habitants (INSEE, 2022) à proximité des Communautés d'Agglomérations de Rochefort, La Rochelle et Niort.

La *figure 1* illustre les communes membres de la CdC Aunis Sud. Le territoire s'organise autour de deux pôles principaux : Surgères (environ 7000 habitants), qui concentre les fonctions de centralité (gare TGV, équipements de santé, établissements scolaires, services publics), et Aigrefeuille-d'Aunis (environ 4500 habitants), qui joue également un rôle structurant à l'ouest du territoire.

Créée le 1er janvier 2014, la CdC Aunis Sud est un Établissement Public de Coopération Communale (EPCI), issue de la fusion de plusieurs territoires : La CdC de Surgères, la CdC de la Plaine d'Aunis, la CdC Val de Trézence et d'autres communes en périphérie (CdC Aunis Sud, n.d.).



FIGURE 1 – Communes de la CdC Aunis Sud

La CdC Aunis Sud s'étend sur une large superficie de 463,5 km² pour une faible densité de population de 71.6 hab/km² (INSEE, 2022). La population du territoire est croissante depuis le début du siècle, avec une augmentation de 38% depuis 1999.

La CdC Aunis Sud est actuellement présidée par Mr. Jean GORIOUX, maire de la commune de Saint-Georges-du-Bois, et par neuf vice-présidents. Quarante autres élus en sont membres, dont Mme Christelle Grasso, maire de Landrais et conseillère déléguée aux politiques de mobilité pour l'intercommunalité.

La CdC emploie une centaine d'agents répartis dans 4 pôles : attractivité du quo-

tidien, développement et transition, le Centre Intercommunal d'Actions Sociales (CIAS), et les ressources internes.

J'ai effectué mon stage au sein du pôle Développement et Transition au service mobilité, sous la direction de Mme Pauline MENANT-CHAVATTE, responsable de service, ainsi que Mme Christelle GRASSO.

Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, l'entière responsabilité du territoire est nécessairement couverte par une Autorité Organisatrice de la Mobilité (République Française, 2019). Ce statut se caractérise par le fait que cette autorité est responsable de gérer tout ce qui est en lien avec le transport régulier, transport à la demande, transport scolaire, mobilités actives, mobilités partagées, mobilité solidaire (République Française, 2019). Par défaut, cette compétence est détenue par les régions, sauf si l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI) décide de prendre la compétence (choix politique).

En délibération du 16 mars 2021, le conseil communautaire de la Communauté de communes Aunis Sud a décidé de ne pas exercer la compétence AOM, notamment en raison d'un risque financier jugé à l'époque trop élevé, d'un manque de données et de temps pour établir un diagnostic, et parce que les besoins en mobilité dépassent son territoire, rendant une action à l'échelle d'un bassin de mobilité plus pertinente (CdC Aunis Sud, 2021a).

Néanmoins la CdC s'est engagée dans une politique de mobilité durable et solidaire avec la volonté de développer des solutions innovantes. La mise en œuvre d'un « environnement préservé gage de qualité de vie et d'adaptation au changement climatique » est un axe majeur des orientations du projet de territoire d'Aunis Sud (CdC Aunis Sud, 2021b) avec pour objectif entre autres de palier des offres insuffisantes en termes de mobilité en proposant des mobilités douces et alternatives à la voiture.

2 La mission

2.1 Contexte

La mobilité est à la fois un besoin essentiel pour le fonctionnement des territoires et un enjeu majeur pour la transition écologique.

L'extension urbaine et l'aménagement des routes, souvent pensés pour la vitesse automobile, ont progressivement éloigné les villes d'une échelle accessible à pied ou à vélo, au détriment des mobilités douces et des transports collectifs (Schipper et al., 2020).

Ainsi, la mobilité permet d'un côté l'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs et aux interactions sociales, cependant elle reste aujourd'hui fortement dépendante de la voiture individuelle. Cette dépendance entraîne une consommation énergétique importante et des émissions élevées de gaz à effet de serre, tout en renforçant les inégalités pour les personnes qui ne peuvent pas se déplacer en voiture (Holden et al., 2020).

Le secteur des transports reste alors le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, représentant 32% des émissions, et plus de

la moitié d'entre elles sont produites par les voitures particulières (Commissariat général au développement durable, 2023).

Dans ce contexte, la transition vers des modes de déplacement plus durables et inclusifs est un enjeu clé, particulièrement dans les territoires ruraux comme celui de la CdC Aunis Sud, où l'offre de transport collectif est limitée et où l'usage de la voiture reste quasi incontournable.

2.2 Présentation

Conformément aux mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019, la Région Nouvelle-Aquitaine a été désignée cheffe de file en matière d'intermodalité. À ce titre, elle coordonne l'action des acteurs de la mobilité locale à travers la mise en place de Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) sur chacun des 54 bassins de mobilité identifiés par celle-ci (Région Nouvelle-Aquitaine, 2025b).

Un bassin de mobilité désigne un territoire cohérent sur lequel les habitants réalisent l'essentiel de leurs déplacements quotidiens (France Mobilités, 2025). La CdC Aunis Sud est incluse dans le bassin "La Rochelle Agglomération Île de Ré Aunis" [figure 2]

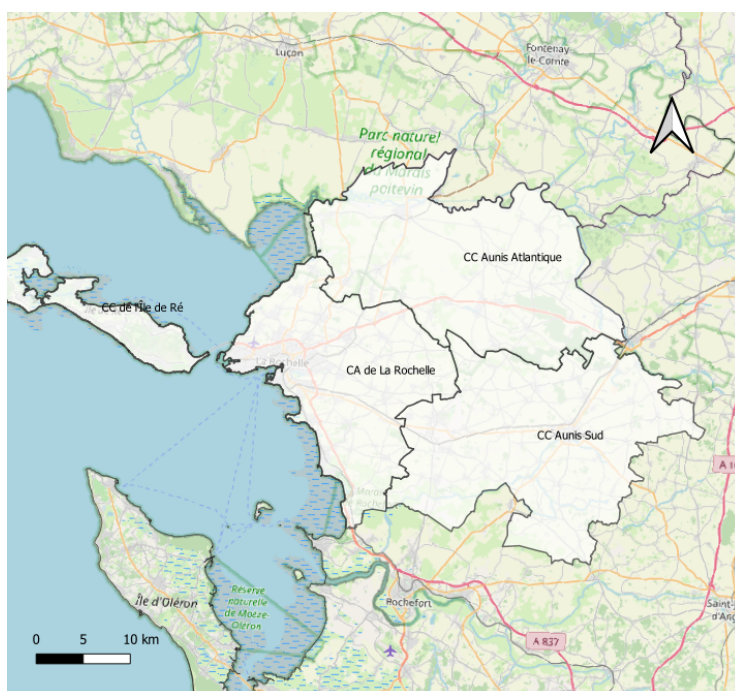


FIGURE 2 – Bassin de mobilité La Rochelle Agglomération Île de Ré Aunis

Le COM est un document stratégique qui s'étend sur six ans, visant à organiser la gouvernance territoriale de la mobilité, structurer une feuille de route partagée entre les différents échelons institutionnels, et faciliter la mise en œuvre de projets concrets.

Il comprend trois volets principaux :

- un diagnostic partagé des besoins de mobilité,

- une feuille de route opérationnelle organisée en axes d'intervention et fiches actions (services, aménagements, communication, etc.) ,
- et une boîte à outils listant les dispositifs réglementaires et financiers mobilisables (Région Nouvelle-Aquitaine, 2025a).

N'étant pas AOM, la Communauté de Communes Aunis Sud ne finance pas directement les services de transport. Ce rôle revient alors à la Région, à l'exception du Transport À la Demande (TAD), délégué localement à l'intercommunalité. Néanmoins, la CdC Aunis Sud conserve un rôle de facilitateur et de co-constructeur, en exprimant les besoins de son territoire et en portant des propositions d'actions adaptées, en partenariat avec la Région.

C'est dans ce contexte que s'inscrit mon stage, dont la mission centrale a d'abord été de mettre à jour le diagnostic mobilité du territoire d'Aunis Sud, afin de disposer d'un état des lieux précis et actuel des pratiques, besoins et services existants. Ce travail a impliqué la collecte et l'analyse de données, la conduite d'une concertation locale pour faire émerger les besoins exprimés par les habitants et partenaires, ainsi que l'identification des enjeux prioritaires pour le territoire. À partir de ce socle, j'ai participé à l'élaboration de fiches actions opérationnelles, conçues pour répondre à ces enjeux et guider les choix de la collectivité, puis j'ai engagé la mise en œuvre concrète de deux d'entre elles, retenues comme réalisables à court terme.

3 Déroulé de la mission

En début de mission, j'ai assisté à deux visioconférences réunissant le service Mobilité de la Communauté de Communes Aunis Sud et d'autres intercommunalités. Ces échanges portaient sur les actions déjà mises en œuvre sur leurs territoires respectifs, leur efficacité et les enseignements tirés. Ils m'ont permis de mieux cerner le rôle et l'articulation des différents acteurs locaux, ainsi que les spécificités du territoire d'Aunis Sud au regard d'autres contextes.

Parallèlement, j'ai consacré un temps d'appropriation au contenu et à la structure d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM). Cette phase préparatoire visait à clarifier les attendus et le cadre de travail, afin de positionner mes missions en cohérence avec les objectifs stratégiques du projet.

Afin de donner une vue d'ensemble, le calendrier en *figure 3* retrace les principales missions réalisées au cours de mon stage. Chacune de ces étapes sera explicitée dans le rapport : d'une part en présentant la méthodologie mise en œuvre (ce que j'ai fait et dans quel intérêt/objectif), et d'autre part en illustrant le propos par quelques résultats significatifs. Le reste des éléments détaillés sera regroupé en Annexe, afin d'éviter un développement trop descriptif dans le corps du rapport.

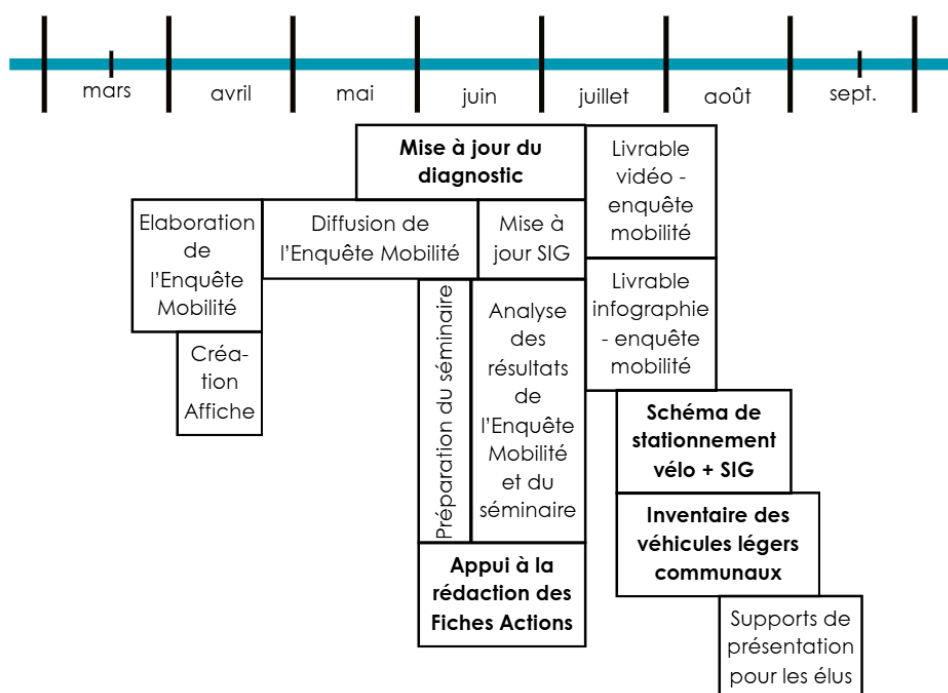


FIGURE 3 – Calendrier des tâches réalisées

3.1 Diagnostic

Afin de définir les éléments à intégrer dans le diagnostic, j'ai consulté plusieurs documents produits sur d'autres territoires. Ce benchmark m'a permis d'identifier des approches concrètes en termes de structure, de types d'indicateurs mobilisés ou encore de présentation cartographique, tout en adaptant ces éléments aux spécificités du territoire d'Aunis Sud.

La première étape du travail de diagnostic a consisté en une analyse des documents cadres à l'échelle régionale, départementale et intercommunale, afin de situer l'action de la CdC Aunis Sud dans une logique de cohérence stratégique. Cette revue a permis d'identifier les objectifs déjà formulés en matière de mobilité ainsi que les actions entreprises ou envisagées par les différentes institutions.

Les principaux documents pris en compte étaient :

- **Région Nouvelle-Aquitaine**
 - Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) – 2019
 - Schéma régional des véloroutes – 2020-2030
- **Département de la Charente-Maritime**
 - Plan du vélo au quotidien – 2023
- **Communauté de Communes Aunis Sud**
 - Schéma directeur vélo – 2023
 - Projet de territoire – 2021-2030
 - Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) – 2024
 - Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat (PLUi-H) – 2020

Dans un second temps, un diagnostic socio-démographique a été mené afin de caractériser les dynamiques de population, les profils de ménages, la structure par âge ou encore les indicateurs d'activité. Cette phase a été utile pour appréhender les besoins différenciés de mobilité en fonction des publics et des contextes de vie (pôles urbains, secteurs ruraux isolés, zones d'activité...).

Enfin, une analyse des flux de mobilité pendulaires (domicile-travail) et un état des lieux de l'offre de transport existante (transport public, mobilités actives, solutions alternatives...) ont été conduits, dans l'objectif d'identifier les principales discontinuités, points de tension ou leviers d'amélioration.

Un travail important de mise en forme cartographique via un SIG (QGIS) a permis de spatialiser ces informations de manière lisible et opérationnelle, facilitant à la fois leur appropriation et leur mobilisation lors des phases suivantes de la mission (concertation, définition des enjeux, fiches actions...).

L'ensemble des données a été recueilli principalement via des sources nationales de référence (INSEE, IGN, etc.) ainsi que des bases internes à la collectivité.

3.1.1 Offre de Transport

La desserte par cars régionaux constitue le principal service de transport collectif sur le territoire [figure 4].



3 lignes traversent la Communauté de Communes :

- Ligne 143 : La Rochelle – Surgères
- Ligne 154 : St Denis d'Oléron – Surgères
- Ligne 175 : Matha – Surgères

FIGURE 4 – Offre de transport régionale (CdC Aunis Sud, 2025)

Trois lignes structurantes permettent donc de relier Surgères aux pôles de La Rochelle, Rochefort ou encore Matha. Cependant, seules 8 communes de la CdC sur 24 bénéficient directement de ces lignes, ce qui souligne une couverture partielle du territoire. Cette situation limite donc l'impact potentiel du réseau sur la réduction des émissions ou sur l'accessibilité sociale.

La desserte ferroviaire, assurée par la gare TGV de Surgères (7 TGV vers Paris quotidiennement) et la halte TER d'Aigrefeuille-Le Thou, constitue un atout majeur pour le territoire, notamment pour les déplacements longue distance.

Les infrastructures cyclables sont encore largement tournées vers un usage récréatif : 200 km d'itinéraires touristiques ont été identifiés, contre seulement 20 km dédiés aux déplacements du quotidien. Le schéma directeur vélo vise néanmoins à structurer une offre utilitaire à moyen terme, à travers la mise en œuvre de 31 itinéraires cyclables structurants [figure 5].

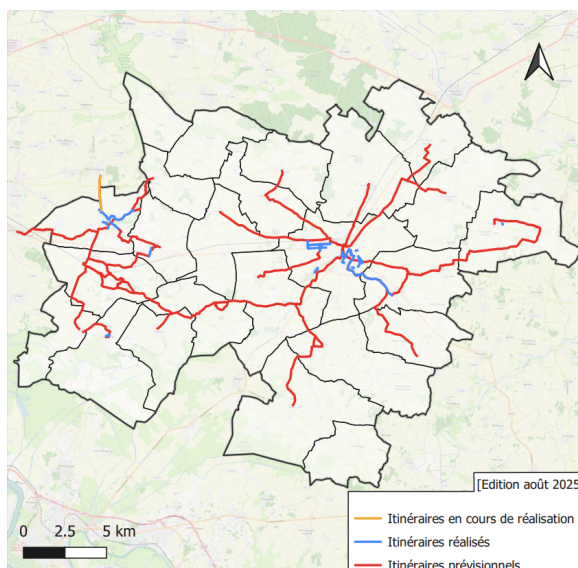


FIGURE 5 – Itinéraires cyclables structurants

Le Transport à la Demande (TAD) permet de desservir des points d'intérêt locaux (gares, équipements publics...) à Surgères et Aigrefeuille d'Aunis.

Le territoire compte 6 aires de covoiturage totalisant 105 places, réparties à proximité des centralités et axes structurants.

Les bornes de recharge électrique (IRVE) restent très peu nombreuses (seulement 8 recensées), concentrées autour de quelques communes.

Dans l'ensemble, si le territoire dispose d'infrastructures structurantes (gare TGV, lignes régionales, réseau cyclable touristique), celles-ci ne suffisent pas encore à constituer une alternative crédible à la voiture individuelle pour la majorité des habitants, aspect que vise à corriger la mise en œuvre d'actions, évoquée dans la section 3.2.

3.1.2 Flux pendulaires

La voiture est le mode de transport principal de 86.2% des actifs de la CdC Aunis Sud (INSEE, 2022)

La CdC Aunis Sud est un territoire beaucoup plus émetteur que récepteur, où les flux pendulaires sortants du territoire représentent près de la moitié des flux totaux, tandis que les flux entrants n'en représentent que moins d'un cinquième (INSEE, 2021).

Les données initiales, issues des fichiers de l'INSEE, recensaient l'ensemble des flux domicile-travail entre toutes les communes françaises.

Pour recentrer l'analyse sur Aunis Sud, un premier filtrage a été opéré afin de ne conserver que les trajets comportant au départ ou à l'arrivée une commune du territoire.

Dans un second temps, ces flux ont été agrégés à l'échelle des EPCI limitrophes. Ce choix méthodologique visait à améliorer la lisibilité et à mettre en évidence les grands pôles d'attraction autour d'Aunis Sud, tout en acceptant une perte de précision sur les flux très fins (ex. : agrégation des flux vers plusieurs communes de la CA La Rochelle en un flux unique vers l'EPCI).

Les flux entre Aunis Sud et les EPCI non limitrophes, représentant moins de 8% du total, et répartis sur plusieurs destinations plus éloignées, ont été écartés afin de recentrer la lecture sur les interactions structurantes avec les territoires voisins.

La cartographie finale des flux pendulaires distingue trois catégories :

- Flux sortants : départs d'Aunis Sud vers un autre EPCI ;
- Flux entrants : arrivées depuis un autre EPCI vers Aunis Sud ;
- Flux internes : déplacements réalisés au sein d'une même commune d'Aunis Sud.

La symbologie repose sur une largeur de trait proportionnelle au volume du flux, permettant une visualisation rapide des trajets les plus fréquents.

A titre d'exemple, la *figure 6* met en avant les flux sortants.

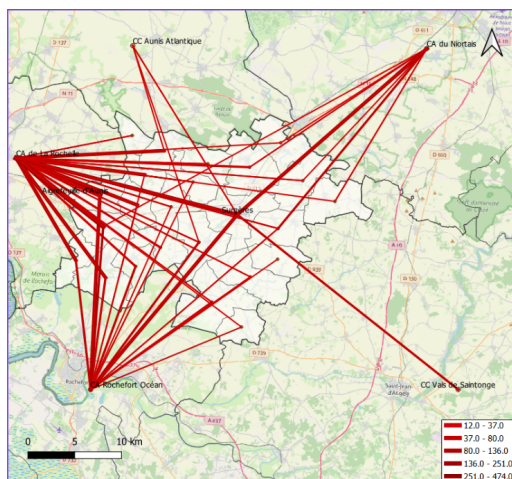


FIGURE 6 – Flux domicile-travail sortants de la CdC Aunis Sud

8328 actifs sortent quotidiennement du territoire d'Aunis Sud pour travailler, soit 49.3% des flux domicile-travail (INSEE, 2021).

La CA de La Rochelle concentre plus de la moitié des flux sortants, traduisant une forte attractivité de proximité partagée avec les autres EPCI limitrophes (92% des flux), parmi lesquels viennent ensuite la CA de Rochefort Océan et la CA de Niort.

[Le diagnostic complet du territoire est consultable en Annexe].

3.1.3 Enquête mobilité

Conception

Dans le but de mieux cerner les pratiques de déplacement et les besoins spécifiques des usagers du territoire, la concertation de la population a été identifiée comme une étape clé. Cette approche visait à fonder le diagnostic de mobilité sur une connaissance fine des usages réels, et non seulement sur des hypothèses générales ou des données datées.

En effet, si les données de l'INSEE ont constitué une base utile pour identifier certaines tendances de fond, elles sont parfois soit trop anciennes, soit incomplètes sur plusieurs aspects (types de trajets effectués, intermodalité, contraintes perçues, etc.). Dès lors, il s'est révélé important de les compléter par des données qualitatives et quantitatives issues directement des usagers du territoire.

Parmi les différents outils envisageables, l'enquête en ligne a été retenue comme le moyen le plus adapté pour maximiser la portée de la consultation tout en maîtrisant les contraintes de temps et de ressources humaines. Elle permettait également de cibler différents profils d'usagers en laissant une certaine liberté dans le moment de réponse, ce qui favorisait la participation.

Pour la conception de l'enquête, je me suis appuyé sur des enquêtes similaires réalisées dans d'autres territoires, ce qui m'a permis d'identifier des formulations efficaces et des thématiques pertinentes.

Parallèlement, j'ai également sollicité des agents d'autres services de la Communauté de Communes ainsi que des membres de la commission mobilité afin de recueillir leurs avis sur le questionnaire et d'identifier d'éventuels besoins spécifiques en données pour leurs travaux, la mobilité étant un sujet transversal.

Par exemple, le service environnement qui envisageait un travail sur l'accessibilité

aux espaces naturels du territoire, a exprimé un intérêt pour des données concernant les cheminements cyclables. Cela a conduit à l'intégration de questions spécifiques sur l'intérêt des usagers pour la création d'itinéraires doux ou la création de point de stationnement vélo vers ces espaces, ainsi que sur les sites à privilégier.

Ainsi, l'enquête a permis de recueillir des données sur plusieurs thématiques :

- Les équipements de mobilité possédés et utilisés
- Les trajets domicile-travail
- L'intermodalité
- Le covoiturage
- L'usage des trains
- Les cars régionaux
- Le transport à la demande (TAD)
- Les déplacements à vélo
- La marche à pied

Le questionnaire combinait des questions fermées, à visée principalement quantitative (fréquentation, niveau de satisfaction des services, pratiques déclarées), et des questions ouvertes permettant aux répondants d'exprimer librement leurs remarques, besoins ou suggestions.

Cette double approche visait à obtenir à la fois des indicateurs chiffrés exploitables statistiquement et des éléments qualitatifs, notamment sur les ressentis, les freins perçus ou les attentes non couvertes par les items prédéfinis. Les réponses libres ont ainsi permis d'identifier certaines récurrences utiles pour affiner l'analyse.

[L'ensemble des questions posées est consultable en Annexe].

Diffusion

Le questionnaire a été diffusé pendant un mois et demi, du 28 avril au 15 juin 2025. Malgré certaines réticences exprimées par quelques élus de la commission mobilité, notamment sur l'accessibilité du format numérique pour certains publics, le choix a été fait de proposer uniquement une version en ligne de l'enquête, via l'outil Tally.

Cette décision a été motivée par des considérations pratiques : la simplicité de création et de diffusion du questionnaire, la rapidité de collecte des réponses et la possibilité d'un traitement automatisé facilitant l'analyse des données.

Ce choix comportait néanmoins une limite : il excluait potentiellement une partie (bien que minoritaire) de la population n'ayant pas accès au numérique, en particulier certaines personnes âgées ou en situation de précarité. Pour limiter ce risque d'exclusion, une prise de contact a été établie avec l'association A2Mains, qui accompagne notamment les seniors dans l'apprentissage des outils numériques. Cette démarche visait alors à offrir un appui ponctuel à ces publics sans remettre en question le format exclusivement en ligne.

Pour accompagner la diffusion, j'ai conçue une affiche dédiée [figure 7].



FIGURE 7 – Affiche de l'enquête mobilité

Pour assurer à la fois une large participation et une diversité de profils, la diffusion du questionnaire a reposé sur plusieurs canaux de communication complémentaires. La campagne de communication a d'abord mobilisé les outils institutionnels existants (intranet, site web, application mobile Intramuros, page Facebook de la CdC), permettant de toucher rapidement les agents et les habitants déjà connectés aux canaux numériques de la collectivité. Facebook, notamment, a été privilégié en raison de son usage répandu localement.

Une coordination avec les services de la CdC et les mairies a aussi été engagée dès le lancement, pour assurer un relais via leurs propres supports de communication : bulletins municipaux, réseaux sociaux, sites internet, etc. Cette démarche visait à s'appuyer sur la légitimité locale des mairies pour renforcer la visibilité du questionnaire dans toutes les communes.

Conscient des limites d'une diffusion exclusivement numérique, une communication de terrain a aussi été mise en place, via des affiches distribuées dans les mairies et diffusées par la chargée de navette documentaire dans les bibliothèques du territoire.

Une diffusion ciblée a été menée dans les lieux à forte fréquentation (commerces, cabinets médicaux, agences d'intérim, etc.), avec une attention particulière portée aux communes disposant de nombreux services de proximité. L'objectif était ici de toucher des publics moins captifs des canaux numériques.

Certains relais ont été mobilisés de façon plus ciblée, selon les publics visés : familles via les écoles et le relais assistantes maternelles, jeunes via les établissements fréquentés (conservatoire, gare, fast-foods), certains publics en insertion ou accompagnés via le CIAS...

Enfin, la participation à plusieurs événements locaux (marchés, fêtes, réunions associatives) a permis de promouvoir directement le questionnaire auprès des habitants, en instaurant un contact plus informel et propice à l'échange. Des

relances régulières ont également été effectuées sur les réseaux sociaux des communes pour maintenir la dynamique de participation sur la durée.

Il n'a pas été possible d'identifier avec précision les canaux par lesquels les répondants ont eu connaissance du questionnaire. Toutefois, une analyse a posteriori de l'évolution du nombre de réponses a permis d'estimer l'efficacité relative des différentes actions de diffusion. Les canaux numériques (réseaux sociaux, application Intramuros, Pronote) se sont révélés les plus performants, en particulier lorsqu'ils ont permis un ciblage direct (ex. : établissements scolaires). À l'inverse, les actions de diffusion physique, bien que utiles pour la visibilité générale, ont eu un impact plus limité sur le taux de réponse effectif.

Cela peut permettre de tirer des enseignements utiles pour d'éventuelles démarches futures, notamment en matière de ciblage, de temporalité des actions, et d'évaluation des retombées.

Analyse des résultats

L'enquête mobilité a permis de recueillir 780 réponses exploitables.

Bien que l'échantillon suffise à dégager plusieurs tendances intéressantes, aucun test statistique n'a été appliqué. En effet, si l'échantillon global se prêtait à une analyse descriptive, les croisements de variables réduisaient fortement la taille des sous-échantillons, rendant toute inférence peu fiable. Le choix a donc été fait d'adopter une approche combinant lecture quantitative et analyse qualitative.

Le fichier CSV a été exploité à l'aide de filtres croisés sur Excel, pour observer des corrélations simples entre données sociodémographiques (âge, commune, situation professionnelle) et pratiques de mobilité. Ce traitement a permis d'identifier certains profils types selon les usages ou les besoins exprimés.

Les réponses libres issues des champs « Autre » ont quant à elles fait l'objet d'un traitement semi-automatisé, basé sur des filtres textuels afin d'en extraire les termes récurrents. Les commentaires plus développés ont été analysés manuellement, permettant de faire ressortir des propositions concrètes, des critiques sur les services existants, ou encore des attentes non couvertes par les questions fermées.

[L'ensemble des résultats de l'enquête est consultable dans la partie 4 du diagnostic du territoire en Annexe].

3.1.4 Séminaire mobilité

Dans le prolongement de la phase de concertation citoyenne, un séminaire partenarial a été organisé le 19 juin 2025 au siège de la Communauté de communes, réunissant une trentaine d'acteurs du territoire autour des enjeux de mobilité en milieu rural.

L'objectif était à la fois de compléter le diagnostic en cours et de commencer à faire émerger des pistes d'action concrètes, en s'appuyant sur l'intelligence collective des participants. Si les premiers résultats de l'enquête mobilité ont été

évoqués en introduction, les ateliers étaient avant tout orientés vers l'analyse qualitative des besoins et la co-construction de solutions adaptées au contexte local (en vue de l'élaboration des fiches actions).

La structuration du séminaire et la définition des ateliers ont été portées par ma tutrice Mme MENANT-CHAVATTE, qui a construit des formats d'échange adaptés aux spécificités du territoire. J'ai ensuite été chargé de mettre en œuvre l'événement dans ses différentes dimensions pratiques : conception de l'affiche, mobilisation des partenaires, préparation des outils d'animation (cartes, fiches profils, etc.), coordination logistique et appui sur place le jour J.

Deux ateliers ont été proposés aux participants afin d'aborder de manière complémentaire les principaux défis de la mobilité en territoire rural à court et moyen terme. Le premier, centré sur l'inclusivité, visait à faire émerger des solutions concrètes pour répondre aux besoins spécifiques des publics les plus vulnérables (jeunes, seniors, personnes sans permis, etc.), dans un contexte marqué par la dépendance à la voiture individuelle et des inégalités d'accès persistantes.

Le second portait sur l'attractivité du territoire et les connexions entre les lieux de vie, de services et d'activités. C'est un enjeu particulièrement important pour Aunis Sud, certes non AOM, mais se situant entre plusieurs grandes agglomérations (La Rochelle, Rochefort, Niort), ce qui rend les déplacements complexes et parfois mal coordonnés, malgré l'existence de services de transport au sein du territoire. Ce découpage thématique a ainsi permis d'articuler deux dimensions complémentaires de la mobilité : les besoins de justice sociale d'un côté, et ceux d'aménagement territorial de l'autre.

Plusieurs pistes opérationnelles ont émergé de l'atelier 1, comme la mise en place de services de covoiturage solidaire, d'ateliers mobilité, ou encore l'expérimentation de vélos en libre-service adaptés aux besoins de ces publics.

L'atelier 2, centré sur la cartographie des lieux de vie, a mis en évidence les carences de desserte fine, notamment vers les zones d'activités et les espaces naturels. Les participants ont insisté sur l'importance de sécuriser les itinéraires cyclables et de renforcer l'intermodalité, en particulier autour des gares et des arrêts structurants de transport collectif. Ces échanges ont contribué à préciser les attentes locales en matière d'aménagements et de services.

Ce séminaire a alors apporté une certaine plus-value au diagnostic, en apportant des enseignements complémentaires à ceux de l'enquête mobilité, qui ont ainsi permis de consolider les quatre axes stratégiques retenus dans les fiches actions, explicités dans la sous-section suivante.

[Le compte-rendu complet du séminaire, ainsi qu'un résumé dans le diagnostic du territoire, sont consultables en Annexe]

3.2 Fiches Actions

Lors du comité de pilotage (COPIL) du 27 juin 2025 annonçant le lancement officiel du COM La Rochelle – Ré – Aunis, un calendrier resserré a été fixé, visant à aboutir à un COM "global" validé dès le dernier trimestre 2025. Cette échéance

rapprochée a conduit à engager plus rapidement que prévu la rédaction des fiches actions, afin de disposer d'un contenu exploitable et directement intégrable à la future feuille de route du contrat. Ce calendrier resserré répondrait également à des contraintes institutionnelles liées à la période de réserve électorale prévue à l'automne 2025, durant laquelle certaines décisions et contractualisations ne peuvent être finalisées (Ministère de l'Intérieur (France), 2021). Un tel report aurait repoussé la mise en œuvre du COM à l'année suivante, alors même que le projet est attendu depuis plusieurs années (comm. pers.).

Un travail de formalisation des pistes d'action a ainsi été engagé avec ma tutrice Mme MENANT-CHAVATTE. L'objectif était de traduire les constats issus de l'analyse, qu'ils proviennent des données statistiques, de la concertation citoyenne ou des échanges partenariaux, en propositions opérationnelles, adaptées aux réalités du territoire.

Ce travail a pris la forme de fiches actions, structurées par grands axes stratégiques, servant à la fois de feuille de route locale et de support pour le dialogue avec les partenaires institutionnels, notamment dans la perspective de contractualisation avec la Région.

Ces fiches s'articulent autour de quatre grands axes :

- Axe 1 : Favoriser la mobilité de chacun sur le territoire en proposant des formes de déplacement diversifiées, afin de répondre à la diversité des profils, des besoins et des contraintes de mobilité.
- Axe 2 : Développer le transport en commun vers les principaux pôles et équipements, dans une logique de désenclavement et de réduction de la dépendance à la voiture individuelle.
- Axe 3 : Rendre les mobilités actives (modes doux) accessibles et concrètes pour tous, en agissant sur les infrastructures, la sécurité, et la continuité des itinéraires.
- Axe 4 : Rendre visible l'offre de mobilités et encourager sa pratique, à travers une meilleure communication, de l'accompagnement au changement, et des outils d'information adaptés.

Chaque axe regroupe un ensemble de fiches actions concrètes. Cette phase a permis de passer d'un diagnostic partagé à une programmation ciblée, articulant enjeux sociaux, environnementaux et territoriaux.

Les fiches devront ensuite être validées en conseil communautaire à l'automne 2025.

Le tableau de bord (consultable en Annexe) met en évidence des fiches actions à mettre en œuvre. Elles sont au nombre de 18 et chacune comprend les éléments suivants :

- Un diagnostic : rappel du contexte et des constats issus des documents stratégiques, du diagnostic global du territoire et de la concertation citoyenne;

- Des enjeux et objectifs : formulation claire des priorités à atteindre, articulant dimensions sociales, économiques et environnementales ;
- Des mesures : déclinaison opérationnelle des actions concrètes à mettre en œuvre ;
- Une cible : publics visés par l'action ;
- Des acteurs et partenaires à mobiliser dans la mise en œuvre de l'action ;
- Des indicateurs de suivi : outils d'évaluation pour mesurer l'efficacité des mesures.

Cette structuration commune assure ainsi une lecture homogène des actions, ce qui facilite à la fois la comparaison entre fiches et leur hiérarchisation par les élus.

Pour illustrer la diversité des fiches et leur articulation avec le diagnostic, en voici quelques exemples :

La fiche action « Faciliter l'usage et promouvoir les services de mobilité existants en améliorant la lisibilité de l'offre » s'appuie directement sur les constats du diagnostic et plus particulièrement sur les résultats de l'enquête mobilité. En effet, cette dernière a mis en évidence un manque significatif de connaissance des services existants (TAD, lignes de car, etc.) de la part des habitants.

Pour contribuer à cette action, j'ai produit plusieurs livrables spécifiques (consultables en Annexe) :

- Une infographie récapitulative de l'enquête mobilité, synthétisant visuellement les principaux résultats et points d'attention ;
- Une vidéo à destination du grand public, rappelant à la fois les services de mobilité disponibles sur le territoire et les principaux enseignements de l'enquête, tout en valorisant la prise en compte de l'avis des habitants dans l'élaboration du plan d'actions.

En complément de ces supports, j'ai participé à plusieurs événements locaux (Fête de la Nature, Soirée des Extras, et prochainement Cycle and Sound en septembre) afin de promouvoir directement les services de mobilité auprès du public. Ces actions de terrain visent à renforcer la visibilité des dispositifs existants et à créer un lien plus direct avec les usagers, conformément à l'objectif de rendre l'offre plus lisible et accessible.

Pour situer ces actions dans une approche plus large, il est intéressant de mobiliser le paradigme de la mobilité durable Avoid – Shift – Improve (ASI) proposé par (Banister, 2008). Ce cadre permet de penser les politiques de mobilité selon trois leviers complémentaires :

- Avoid (éviter) : réduire le besoin même de se déplacer, par exemple en rapprochant les services des habitants, en favorisant les quartiers à usage mixte ou en encourageant le télétravail. Cela rejoint la notion de « sociétés à faible mobilité » décrite par (Holden et al., 2020), où l'objectif est de réduire les volumes globaux de déplacements ;
- Shift (transférer) : orienter les déplacements restants vers des modes plus durables comme la marche, le vélo, les transports collectifs, le covoiturage ou les services partagés.

- Improve (améliorer) : renforcer l'efficacité environnementale des modes existants, notamment par l'innovation technologique et la transition énergétique

Dans le cadre des actions proposées, le pilier *avoid* reste peu mobilisé à ce stade. En revanche, plusieurs fiches s'inscrivent dans les logiques de *shift* et d'*improve*.

Par exemple, une action proposée relevant du *shift* consiste à mettre en place un service de vélos en libre-service (VLS) dédié aux salariés. En effet, au-delà des trajets domicile-travail, certains déplacements professionnels ponctuels (réunions inter-sites, visites clients, démarches administratives locales), aujourd'hui réalisés en voiture par automatisme ou faute d'options, pourraient potentiellement être effectués à vélo. Ainsi, la mise à disposition de VLS, reposant sur une flotte de vélos et VAE implantée à proximité des zones d'activités ou directement dans les entreprises partenaires, représenterait une réponse concrète à ces enjeux.

Toutefois, certaines mobilités resteront difficilement substituables et nécessiteront un véhicule motorisé (par exemple pour causes de trajets longs ou de contraintes de temps). C'est sur cette part résiduelle qu'intervient le pilier *improve*. C'est dans cette logique d'électromobilité que s'inscrit le renouvellement des véhicules communaux, qui passe par le recensement de l'ensemble de ceux-ci, démarche qui a aussi fait l'objet d'une de mes missions.

Au-delà de ce cadre théorique, d'autres fiches traduisent directement la mise en œuvre de documents stratégiques. C'est le cas des fiches action de l'axe 3, faisant suite au 'Schéma Directeur vélo' (2023).

L'enquête mobilité a révélé que plus de 4 usagers sur 5 possédaient un vélo, mais que son usage restait majoritairement récréatif (59%) ou limité par des freins persistants : 22% des possesseurs de vélo ne l'utilisent pas du tout, ce qui traduit une demande latente.

Parmi ces fiches actions visant à y pallier, le déploiement des stationnements vélo, dont la mise en œuvre a fait l'objet d'une de mes missions (explicitée dans la section suivante), et le déploiement des itinéraires structurants, dont j'ai été chargé d'actualiser le SIG.

3.3 Mise en œuvre des fiches actions confiées

3.3.1 Itinéraires cyclables

Un obstacle rencontré au cours de la mission a concerné l'accès limité aux éléments cartographiques réalisés par d'anciens stagiaires dans le cadre du Schéma Directeur Vélo. Bien que certaines données soient encore présentes sur la plateforme de système d'information géographique (SIG) de la collectivité, celles-ci étaient incomplètes, non modifiables, et donc difficilement exploitables.

Face à cette situation, il m'a été confié la mission de reprendre les données disponibles, de les vérifier, de les compléter et de les structurer à nouveau, et j'ai ainsi reconstitué et mis à jour les itinéraires cyclables structurants identifiés dans

le Schéma Directeur Vélo.

Cette démarche visait à produire une cartographie à double vocation : un support clair, à destination du public, permettant de valoriser les itinéraires cyclables existants et projetés ; et un outil de travail pour les services, facilitant la planification et la mise en œuvre d'aménagements potentiels futurs.

D'autres éléments, tels les emplacements de stationnement vélo, comportaient des erreurs ou étaient absents dans le SIG, rendant leur usage incertain tant pour l'analyse que pour la communication. J'ai donc été chargé d'également mettre à jour ces données dans le cadre du schéma de stationnement vélo.

3.3.2 Schéma de stationnement vélo

Comme évoqué précédemment, parmi les premières actions identifiées comme directement mobilisables, la mise en place d'un schéma de stationnement vélo a été retenue. Cette fiche action a été conçue comme une réponse concrète à plusieurs constats issus du diagnostic, notamment ceux issus de la concertation citoyenne. En effet, un quart des répondants à l'enquête ont indiqué ne pas utiliser le vélo dans leurs déplacements quotidiens en raison d'un manque de stationnement adapté, sécurisé ou suffisamment visible.

Le déploiement d'un schéma de stationnement vélo vise ainsi plusieurs objectifs complémentaires.

D'abord, il répond à un besoin exprimé par les usagers en levant un frein majeur à la pratique du vélo : l'absence d'espaces de stationnement adaptés, sécurisés et facilement identifiables. En améliorant le confort et la sécurité, il contribue directement à rendre le vélo plus attractif comme mode de déplacement quotidien.

Au-delà de cet aspect utilitaire, le schéma joue également un rôle stratégique dans le développement de l'intermodalité. Le positionnement réfléchi des stationnements à proximité des gares ou pôles d'échange facilite les trajets combinant vélo et transport public. Ce « rabattement » vers les lignes de train permet ainsi d'élargir l'aire de desserte de ces services, en offrant aux habitants situés en dehors de leur zone de couverture directe une alternative crédible à l'usage exclusif de la voiture.

En facilitant ces connexions, on peut alors améliorer la performance du réseau existant et son attractivité. L'intermodalité devient ainsi un levier pour accroître la fréquentation des services collectifs, réduire la dépendance à la voiture individuelle et, in fine, soutenir les objectifs de transition énergétique inscrits dans le PCAET et les politiques régionales de mobilité.

Le plan d'action prévoit à la fois l'équipement de sites ciblés dès 2025 (consignes connectées dans les gares, abris ouverts à proximité des complexes sportifs), et l'élaboration d'un schéma global de déploiement pour les années suivantes. Il a donc été conçu pour être opérationnelle à court terme, tout en s'inscrivant dans une vision plus large de structuration territoriale de l'offre cyclable.

Le livrable associé prend la forme d'un fichier Excel, décliné par commune, recensant pour chaque emplacement proposé un ensemble d'informations techniques et stratégiques destinées à faciliter la mise en œuvre :

- L'objectif précis de l'action, en lien avec des potentiels besoins;
- L'emplacement recommandé, avec description du site, coordonnées GPS et photo de l'emplacement préconisé;
- Le type et le nombre d'équipements proposés (arceaux, pinces-roues, consignes, etc.);
- Un calendrier prévisionnel hiérarchisant les priorités d'installation;
- Une estimation budgétaire intégrant l'achat des équipements, les travaux/pose, et éventuellement la communication associée;
- Les financements potentiels mobilisables (DETR, aides régionales ou départementales, Certificats d'Économie d'Énergie, autofinancement communal, etc.).

Dans la mesure où cette mission est prévue pour l'ensemble du mois d'août, tous les détails ne peuvent être fournis, seul un état de l'avancement est possible.

L'état des lieux des stationnements vélos existants et des besoins potentiels est réalisé à partir de visites dans chaque commune du territoire. Ce choix méthodologique découle des limites des données GPS disponibles : certaines zones ne sont pas accessibles, et les images satellites sont parfois obsolètes, ne reflétant pas les évolutions récentes (nouvelles installations, équipements dégradés, etc.). Sur le terrain, les principaux pôles d'intérêt de chaque commune sont d'abord parcourus. À l'aide de l'application MapMarker, chaque équipement identifié est précisément géolocalisé, complété d'informations sur le nombre de places disponibles, le type de matériel installé, et d'une photographie de l'emplacement. Cette méthode garantit une base de données homogène et exploitable.

Parallèlement, lorsqu'aucun stationnement n'était présent sur un site jugé pertinent, un point a été ajouté dans l'application afin de préconiser l'implantation d'un équipement. Ces choix reposent sur une grille de critères combinant attractivité, faisabilité technique et minimisation des coûts :

- Attractivité et usage potentiel : les lieux retenus correspondent aux espaces du quotidien concentrant les flux internes à la commune (écoles, établissements de santé, mairies, bibliothèques, postes, espaces associatifs, sites de loisirs).
L'objectif est de rapprocher le stationnement des destinations principales, renforçant l'avantage comparatif du vélo par rapport à la voiture (stationnement plus proche et plus direct);
- Insertion et accessibilité : les emplacements sont choisis de manière à ne pas gêner les usages existants (éviter les façades, tampons de regard, obstacles), tout en garantissant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- Minimisation des coûts : chaque fois que possible, les équipements sont positionnés sur des surfaces déjà stabilisées (déjà bétonnées...), afin d'évi-

ter la réalisation de dalles supplémentaires, qui augmenteraient les coûts d'installation ;

- Dimensionnement : le nombre de places proposées dépend de l'affluence et des usages attendus. Par exemple, sur la place de la mairie de Virson, qui concentre mairie, poste, école, maison des associations et aire de jeux, un volume plus important de stationnements a été recommandé au même endroit...

Dans une logique de rabattement et d'intermodalité, les gares de Surgères et d'Aigrefeuille-Le Thou disposant déjà de stationnements vélos ou sont en cours d'équipement, j'ai en complément aussi proposé l'installation de nouveaux équipements sur certaines aires de covoiturage ainsi qu'aux arrêts de bus structurants, afin de faciliter les correspondances et d'encourager l'usage combiné vélo + transport collectif.

Enfin, une fois ce repérage effectué par le biais de l'application, le téléchargement d'un fichier CSV est possible, afin de pouvoir exporter cette carte sur un SIG.

Le repérage étant encore en cours, la question du financement n'a pas encore été étudiée, les fiches et cartes ne seront pas donc pas disponibles en Annexe.

3.3.3 Inventaire des véhicules légers communaux

Dans la continuité du travail engagé sur les fiches actions, une partie de ma mission a porté sur la mise en œuvre opérationnelle de la fiche action visant à accompagner le renouvellement des parcs véhicules des communes, inscrite à l'Axe 1 du plan d'action, et en cohérence avec les objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).

L'objectif à court terme était d'initier une phase de recensement du parc automobile des communes du territoire afin d'identifier les opportunités de conversion vers l'électromobilité ou d'autres carburants alternatifs.

Sur la base du cadrage transmis par ma tutrice Mme MENANT-CHAVATTE, j'ai été chargé de :

- Rédiger un courrier explicatif à destination des communes afin d'expliquer la démarche et poser un cadre clair de collaboration pour obtenir des retours rapides et complets ;
- Concevoir une fiche d'inventaire "véhicules légers", structurée pour garantir l'homogénéité et la comparabilité des données recueillies ;
- Proposer une méthode de collecte souple, offrant aux communes le choix entre un retour direct des fiches pour chaque véhicule ou un entretien sur place, afin de maximiser le taux de réponse tout en limitant la charge pour les services municipaux.

Constituer cette base de données sur le parc automobile communal permettra alors d'accompagner les communes et prioriser les investissements.

4 Bilan réflexif sur l'expérience

4.1 Analyse critique des résultats produits

L'enquête mobilité a constitué un temps fort de la mission. Malgré les efforts déployés pour en faciliter la diffusion auprès de tous les publics, certaines tranches d'âge ou catégories de population sont restées sous-représentées. Cela limite en partie la portée des résultats, qui peuvent apparaître biaisés ou simplifiés dès lors que certains facteurs n'ont pas été suffisamment pris en compte.

Ces limites sont toutefois inhérentes à ce type de démarche : la participation repose toujours sur le volontariat et il n'est pas vraiment possible d'espérer une représentativité parfaite, en particulier à l'échelle d'un territoire comme Aunis Sud. Avec près de 780 réponses recueillies, le bilan reste néanmoins positif. L'enquête a permis de compléter utilement le diagnostic existant et d'identifier des tendances claires dans les pratiques et les besoins de mobilité des habitants.

La production des fiches actions s'est déroulée dans un calendrier particulièrement resserré, fixé par la Région, qui a nécessité une rédaction plus rapide que prévu. Cette contrainte a parfois réduit mon autonomie, puisque ma tutrice Mme MENANT-CHAVATTE a dû m'accompagner plus étroitement dans la formalisation de certains contenus, alors que cela faisait pleinement partie de mes missions initiales. Avec du recul, j'identifie que j'aurais pu anticiper davantage certaines étapes préparatoires (collecte des éléments de diagnostic, structuration type des fiches) afin de limiter ce besoin d'appui. Malgré cela, l'exercice a permis de produire un ensemble cohérent de fiches, répondant aux enjeux identifiés.

L'utilisation d'un SIG a constitué un apport central dans la mission, tant comme outil technique de cartographie, mais aussi comme levier pour appuyer le diagnostic et rendre les constats plus lisibles. Toutefois, cette étape a révélé une difficulté importante : l'obsolescence et l'incomplétude des bases existantes. La nécessité de reconstituer et de fiabiliser l'ensemble des données a représenté un investissement en temps conséquent. Ce constat m'a amené à considérer que la production d'un livrable cartographique ne peut être pleinement pertinente que si elle s'accompagne d'une démarche garantissant sa réutilisation et sa mise à jour régulière. C'est pourquoi j'ai prévu, en complément de la base reconstituée, la réalisation d'un tutoriel pratique sur QGIS, afin de faciliter l'appropriation des données et d'assurer leur actualisation après mon départ.

Dans cette même optique, au-delà des résultats produits, j'ai veillé à ce que mes livrables soient conçus de manière réutilisable et facilement modifiable. Par exemple, l'affiche de l'enquête, le questionnaire en ligne (avec ses logiques conditionnelles parfois longues à paramétrer), ou encore les bases de données et cartes produites sur SIG ont été pensés pour être mis à jour sans repartir de zéro. L'idée était de faciliter les démarches futures : lorsqu'une nouvelle enquête sera lancée ou qu'une mise à jour du diagnostic sera nécessaire, il suffira d'adapter les supports existants, d'actualiser les chiffres ou de modifier les couches de données, plutôt que de tout reconstruire.

4.2 Ajustements et apprentissages

Au cours des premières semaines de mon stage, un malentendu communicationnel a révélé certaines fragilités dans ma manière d'aborder mes missions. Mon manque de prise d'initiative, conjugué à un temps d'adaptation jugé trop long, a pu être perçu comme un désintérêt, suscitant des incompréhensions sur mes priorités et mon engagement. Cette situation a entraîné un recentrage implicite de mes missions autour du questionnaire mobilité, que j'ai alors identifié comme l'axe principal de mon travail à ce stade. J'ai, en conséquence, relégué certaines tâches secondaires, pensant qu'elles étaient moins urgentes. Ce décalage entre les attentes et ma compréhension des priorités a pu engendrer une forme de déception concernant les livrables attendus.

Par ailleurs, malgré les actions mises en place pour en faciliter la diffusion, l'augmentation du taux de réponse au questionnaire est demeuré relativement faible, ajoutant une difficulté supplémentaire à la situation.

Des échanges constructifs avec mon tuteur académique M. Maizia et ma tutrice Mme Menant-Chavatte m'ont alors permis de clarifier les objectifs, de réajuster la hiérarchisation des tâches et de repartir sur des bases plus alignées.

Cette phase m'a ainsi permis de prendre conscience de l'importance d'une communication proactive et continue en milieu professionnel.

À partir de là, j'ai cherché à ajuster ma posture en gagnant progressivement en autonomie, en sollicitant davantage de retours réguliers et en veillant à mieux clarifier les attentes. Cette démarche d'adaptation a permis d'améliorer la coordination et de rendre mon implication plus lisible au sein de l'équipe.

Plus généralement, ce stage m'a amené à évoluer dans des situations professionnelles plutôt nouvelles pour moi, en particulier sur le plan relationnel. J'ai été amené à interagir régulièrement avec des interlocuteurs variés : solliciter et donner des avis, présenter des résultats, organiser des actions, coordonner avec différents services de la CdC ou encore communiquer directement avec le public... Peu familier de ce type d'échanges en début de mission, je pense avoir progressivement gagné en aisance et en capacité d'adaptation. Même si des progrès restent possibles, cette expérience a renforcé une compétence qui me sera sans doute précieuse dans le monde professionnel.

Enfin, ce stage m'a permis de confirmer mon intérêt pour les questions de mobilité. Les compétences acquises, tant techniques que relationnelles, constituent une base solide pour la suite. Cette expérience m'a donné une meilleure vision des enjeux liés à la conduite de projet dans ce domaine et renforce ma volonté de m'orienter.

Références

- David Banister. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15 (2) :73–80, 2008. ISSN 0967-070X. doi : <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>. URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000820>. New Developments in Urban Transportation Planning.
- CdC Aunis Sud. Extrait du registre des délibérations – Séance du 16 mars 2021. PDF publié sur le site officiel de la Communauté de Communes Aunis Sud, March 2021a. URL <https://aunis-sud.fr/wp-content/uploads/2021/07/PV-16032021.pdf>. Consulté en août 2025.
- CdC Aunis Sud. Projet de territoire. PDF publié sur le site de la Communauté de Communes Aunis Sud, October 2021b. URL <https://aunis-sud.fr/wp-content/uploads/2021/10/Projet-de-territoire-VDef.pdf>. Consulté en août 2025.
- CdC Aunis Sud. Guide de la mobilité en aunis sud. Publication numérique sur Calaméo, 2025. URL <https://www.calameo.com/read/004628897242676c1ce93>. Édition 2025, consulté en août 2025.
- CdC Aunis Sud. Création d’aunis sud, n.d. <https://aunis-sud.fr/ma-cdc-aunis-sud/le-territoire/une-cdc-24-communes/>.
- Commissariat général au développement durable. Quel est le niveau des émissions de gaz à effet de serre de nos transports? Brève sur le site Notre-Environnement.gouv.fr, 2023. URL <https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/quel-est-le-niveau-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-de-nos-transports>. Mis à jour le 7 décembre 2023, consulté en août 2025.
- France Mobilités. Coopération : définition du bassin de mobilité. FAQ sur la loi d’orientation des mobilités, 2025. URL <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/cooperation>. Consulté en août 2025.
- Erling Holden, David Banister, Stefan Gössling, Geoffrey Gilpin, and Kristin Linnerud. Grand narratives for sustainable mobility : A conceptual review. *Energy Research Social Science*, 65 :101454, 2020. ISSN 2214-6296. doi : <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>. URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214629620300311>.
- INSEE. Mobilités professionnelles en 2021 : déplacements domicile - lieu de travail, 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8201899>.
- INSEE. Dossier complet intercommunalité-métropole de aunis sud (200041614), 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200041614#chiffre-cle-1>.

Ministère de l'Intérieur (France). Les grands principes encadrant la campagne électorale. Page web du site Élections en France, Ministère de l'Intérieur, 2021. URL <https://www.elections.interieur.gouv.fr/comprendre-elections/comment-sont-encadrees-campagnes-electorales/grands-principes-encadrant-campagne-electorale>. Publié le 17 décembre 2021, mis à jour le 16 juillet 2025, consulté en août 2025.

Région Nouvelle-Aquitaine. Les contrats opérationnels de mobilité. Page web officielle de la Région Nouvelle-Aquitaine, 2025a. URL <https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/la-politique-territoriale/les-contrats-operationnels-de-mobilite>. Modifié le 17 juin 2025, consulté en août 2025.

Région Nouvelle-Aquitaine. Les contrats opérationnels de mobilité. Page web officielle de la Région Nouvelle-Aquitaine, 2025b. URL <https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/la-politique-territoriale/les-contrats-operationnels-de-mobilite>. Modifié le 17 juin 2025, consulté en août 2025.

République Française. Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. JORF n°0299 du 26 décembre 2019, NOR : TRET1821032L, 2019. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574>.

Frank Schipper, Martin Emanuel, and Ruth Oldenziel. Sustainable urban mobility in the present, past, and future. *Technology and Culture*, 61 :307–317, 01 2020. doi : 10.1353/tech.2020.0004.

Annexes

La taille des fichiers étant trop importante, les différents livrables sont disponibles par le biais du lien [ici](#).

Il convient de noter qu'il s'agit encore de documents de travail, qui n'ont pas fait l'objet d'une validation en bureau communautaire.



POLYTECH[®]
TOURS

35 ALLÉE FERDINAND DE LESSEPS
37200 TOURS

Samy ZAHIRI
2024-2025

Stage au service mobilité - Appui à l'élaboration du COM

Résumé : Dans le cadre de l'élaboration du futur Contrat Opérationnel de Mobilité de la Communauté de Communes Aunis Sud, mon stage a consisté à accompagner le service Mobilité dans plusieurs phases du projet. J'ai d'abord contribué à la mise à jour du diagnostic mobilité, à partir de données existantes et d'une enquête en ligne diffusée auprès des habitants. J'ai ensuite participé à l'organisation d'un séminaire partenarial destiné à alimenter la réflexion stratégique, avant de contribuer à la formalisation de fiches actions thématiques, répondant aux enjeux identifiés (mobilités actives, intermodalité, visibilité de l'offre, etc.). Une partie de la mission a également porté sur la reconstitution d'éléments cartographiques dans le SIG, ainsi que sur l'élaboration d'un schéma de stationnement vélo à l'échelle du territoire.

Abstract : As part of the preparation of the future Operational Mobility Contract for the Aunis Sud Community of Municipalities, my internship consisted in providing support to the Mobility Department at different stages of the project. I first contributed to updating the mobility assessment, using existing data and an online survey distributed to residents. I then took part in organizing a stakeholder workshop to feed into the strategic discussion, before helping to draft thematic action sheets addressing the main issues identified (active mobility, intermodality, visibility of the mobility offer, etc.). In addition, part of my mission involved reconstructing cartographic layers in the GIS and designing a bicycle parking plan at the scale of the territory.

Mots Clés : mobilité, diagnostic, fiche action, contrat opérationnel des mobilités

Communauté de Communes Aunis Sud
45 Av. Martin Luther King, 17700 Surgères

Tuteur entreprise :
Pauline MENANT-CHAVATTE
Responsable du service mobilité

Tuteur académique :
Mindjid MAIZIA