

DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉS Des solutions durables pour tous sur les territoires ruraux et urbains du Pôle métropolitain Loire Angers septembre 2019

sommaire

1° partie – LA VOITURE INDIVIDUELLE, 1° PLACE!	p. 04
 La place prépondérante de la voiture dans les déplacements quotidiens Les alternatives à la voiture existantes peu utilisées 	
Les politiques publiques et initiatives locales	
2° partie – FIXER EN COMMUN DES OBJECTIFS POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS	p. 09
 La mobilité : un enjeu social, économique, environnemental et de santé Quelle stratégie pour une mobilité durable ? 	
3° partie – PLAN D'ACTION POUR UNE MOBILITÉ DURABLE	p. 11
1 ^{er} pilier – aménager le territoire	
 Concentrer les services sur des pôles Rénover les centres-bourgs et zones d'activités 	
 2º pilier – développer des offres attractives Un Plan de développement de l'offre de transport collectifs inter-communautés 	
▶ Un Plan Vélo par Communauté	
▶ Un plan piéton par commune	
Soutenir et expérimenter des solutions alternatives	
3º pilier – accompagner les changements d'habitude	
 Impliquer les communes, entreprises, organisations locales et citoyens Informer les citoyens sur les mobilités durables 	
 Accompagner les entreprises : pour des Plans de Mobilité d'Entreprise 	
 Créer une plate-forme commune d'accès à l'ensemble des offres 	
4º partie - CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION	p. 27
► Mutualiser et coordonner	
Animer et impliquer les usagersFinancer	
Orientations pour l'action par niveau territorial	p. 30

introduction

La présente contribution résulte d'une saisine de la Communauté de communes Anjou Loir et Sarthe (CCALS). Située en zone périurbaine de l'agglomération angevine et sur sa partie nord à proximité des pôles intermédiaires de La Flèche et de Sablé/Sarthe, le territoire de la Communauté de communes est certes accessible (il est en effet desservi par 2 autoroutes, 3 haltes ferroviaires, présence d'Angers Loire Aéroport à Marcé), néanmoins les habitants rencontrent des freins à la mobilité et aux déplacements :

- ▶ absence de voie structurante ouest-est reliant les différents pôles ;
- recours à la voiture quasi exclusif et axes routiers engorgés;
- un temps d'accès aux services et aux soins plus importants sur le territoire qu'à l'échelle du Pôle métropolitain Loire Angers (PMLA).

À l'échelle de l'ensemble du PMLA, la mobilité est devenue un enjeu social, économique, environnemental majeur pour les collectivités. Elles doivent aujourd'hui prendre des orientations nouvelles, qu'elles devront notamment traduire dans les années à venir dans leurs documents de planification (PLUi, SCOT, PCAET), mais aussi dans leurs nouvelles politiques publiques – en particulier pour les Communautés de communes Anjou Loir et Sarthe et Loire Layon Aubance (Projet de loi d'orientation sur les mobilités).

La Communauté de communes Anjou Loir et Sarthe souhaite proposer aux habitants rencontrant des difficultés de déplacements et plus largement à tous, des solutions alternatives à l'usage individuel des véhicules motorisés.

Deux priorités apparaissent en particulier aux élus de la Communauté de communes comme à ceux des autres Communautés du Pôle métropolitain Loire Angers :

- ▶ développer la mobilité au sein d'un bassin de vie et entre deux polarités permettant aux habitants l'accès aux services et aux loisirs ;
- **améliorer la desserte des principales zones d'activités** pour les salariés et personnes en recherche d'emploi, une réelle difficulté pour les entreprises pour leurs recrutements.

Cette contribution est le résultat d'une réflexion conduite par une commission constituée d'une trentaine de membres, enrichie de témoignages d'experts et d'acteurs, de la parole de jeunes habitants recueillie par 5 volontaires en service civique pour le Conseil de développement et également nourrie par la réflexion conduite par les membres de l'Atelier « Projet de territoire Loire Layon Aubance », sur l'organisation territoriale de cette grande intercommunalité. Elle rassemble des pistes d'amélioration pour une « mobilité durable » à destination des élus d'Anjou Loir & Sarthe, mais également des élus d'Angers Loire Métropole et de Loire Layon Aubance.

Le Conseil de développement identifie en effet des leviers pour parvenir, sur le territoire d'Anjou Loir et Sarthe ainsi que ceux d'Angers Loire Métropole et Loire Layon Aubance, à répondre aux besoins et au droit des habitants de se déplacer, tout en cherchant à diminuer l'impact des moyens de transport utilisés sur la qualité de l'air, l'environnement, la santé et le budget des ménages.

¹ Méthodologie : cf. Annexes

partie 1

LA VOITURE INDIVIDUELLE, 1º PLACE!



LA PLACE PRÉPONDÉRANTE DE LA VOITURE DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ²

Dans la Région Pays de la Loire comme dans le reste de la France, la voiture reste le principal mode de déplacement utilisé en France et ce, quel que soit le motif de déplacement³, le lieu de résidence et de travail ou encore la durée du trajet.



SE RENDRE AU TRAVAIL

La voiture privilégiée, en campagne comme en ville!

Dans les Pays de la Loire, 1 déplacement sur 5 sert à effectuer un trajet domicile/travail. Avec les achats (1/5) et les loisirs (1/5), le travail est un des trois principaux motifs de déplacement.



SALARIÉS UTILISANT LEUR VOITURE

selon le lieu d'habitation en %

Pays de la Loire Zone rurale Zone périurbaine	80 % 89 % 87 %
Angers	60 %
Anjou Loir & Sarthe	

Loire Layon Aubance 85 %



MODES DE DÉPLACEMENT UTILISÉS ⁴ par les habitants d'Angers en %

Voiture individuelle	60 %
Transports en commun	18 %
Vélo	9 %
Marche	12 %

Près de 9 actifs sur 10 résidant dans le Pôle métropolitain Loire Angers travaillent sur le territoire.



DISTANCE DOMICILE/TRAVAIL 5 selon le lieu d'habitation

moyenne parcourue en km

Pays de la Loire		12 km
Angers	>	6 km
Anjou Loir & Sarthe Loire Layon Aubance	·	16 km



LE CAS DES JEUNES ACTIFS

habitant ou travaillant surtout à Angers enquête UnisCité - Conseil de développement 2019

Voiture individuelle	32 %
Transports en commun	36 %
Vélo	14 %

² Sources/références : Cf. Annexes

³ Cf. Annexes

⁴ Nantes (voiture 50% / TC 29% / vélo 9%, marche 9%), Tours (voiture 55% / TC 21% / vélo 9%, marche 13%)

⁵ Source: INSEE Analyse Pays de la Loire – n°74 – mai 2019



1970 80% des enfants vont à l'école à pied



2019 10% des enfants vont à l'école à pied





UN TAUX D'ÉQUIPEMENT ÉLEVÉ Ménages ayant au moins une voiture selon le lieu d'habitation en %

Pays de la Loire 2º région française en taux d'équipement en véhicule



Angers Loire Métropole

Anjou Loir & Sarthe Loire Layon Aubance 92% 93%

79%



LES ALTERNATIVES À LA VOITURE EXISTANTES PEU UTILISÉES

LA MARCHE À PIED, MINORITAIRE MÊME EN VILLE

Avec des avantages indéniables en termes de coût, de santé, d'impact environnemental, la marche à pied, le plus ancien et le plus simple des moyens de locomotion devrait logiquement être la solution de déplacements la plus fréquente pour les petites distances. Or, la marche a cédé sa place à la voiture, notamment du fait de l'étalement des villes et villages. Ainsi, en France, 58% des trajets domicile-travail de 1km ou moins se font en voiture. Les jeunes sont ceux qui se déplacent le plus à pied.⁶

LE VÉLO. MINORITAIRE

Sa part modale sur Angers Loire Métropole est de 3,1%, y compris dans la ville centre, où seulement 5,9% des actifs résidant sur Angers vont travailler en vélo. Le territoire est maillé par de grands itinéraires à vocation touristique, mais les aménagements vélos dédiés à une pratique quotidienne sont encore trop peu développés en dehors d'Angers et sa 1ère couronne, qui a vu son réseau et ses équipements de stationnement se développer ces dernières années.

La Ville d'Angers propose aux personnes habitant ou travaillant sur Angers – sous certaines conditions – un prêt gratuit de 4 mois renouvelables une fois de 3 000 vélos. Par ailleurs 2 entreprises privées proposent de la location de vélos et trottinettes en libre-service qui semblent rencontrer du succès, tout en amenant des besoins de régulation.

^{6 20%} des jeunes interrogés se déplacent à pied (tous jeunes confondus, avec une majorité d'étudiants habitant Angers). Enquête 2019 Unis-Cité/Conseil de développement Loire Angers

LE COVOITURAGE, POUR LES LONGUES DISTANCES

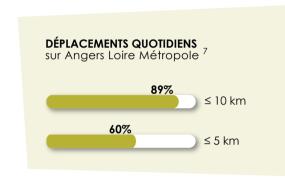
Le covoiturage se généralise pour les longues distances, mais encore peu sur les trajets quotidiens comme le domicile-travail, malgré de forts potentiels et de nouveaux aménagements (16 aires de covoiturage recensées sur le pôle métropolitain) mais inégalement proposés sur le territoire. Par exemple, le territoire d'Anjou Loir et Sarthe a peu d'aires de covoiturage.

L'AUTO-PARTAGE ET LE TRANSPORT SOLIDAIRE, EN PROGRESSION

Le partage de véhicules se développe également, sous forme commerciale (à Angers principalement avec Citiz) ou à des fins sociales, en ville comme en secteur rural (ex: transport solidaire, garages solidaires, auto-écoles solidaires).

LA MULTIMODALITÉ. UNE PRATIQUE CROISSANTE

L'utilisation de modes de transports différents d'un trajet à l'autre évolue favorablement au détriment de la monomodalité. Mais l'intermodalité – l'utilisation de plusieurs modes pour un même trajet – progresse quant à elle très peu, voire pas du tout.



LES TRANSPORTS EN COMMUN. UNE UTILISATION INÉGALE

EN VILLE : une fréquentation en hausse constante du réseau de transport en commun urbain

Dans l'agglomération, la fréquentation s'est renforcée avec la 1ère ligne de tramway : 45% de voyages en plus depuis 2010, 37 300 voyageurs, mais seulement 8% des déplacements des habitants de l'agglomération sont réalisés en bus ou tramway.

EN PÉRI-URBAIN ET RURAL : une offre de transports en commun interurbains (bus et TER) inégale

La fréquentation est significative sur les lignes TER reliant le territoire aux territoires voisins de Ancenis, Nantes, Le Mans, Saumur, Cholet. En revanche, elle est marginale sur les autres lignes TER et les lignes de bus :

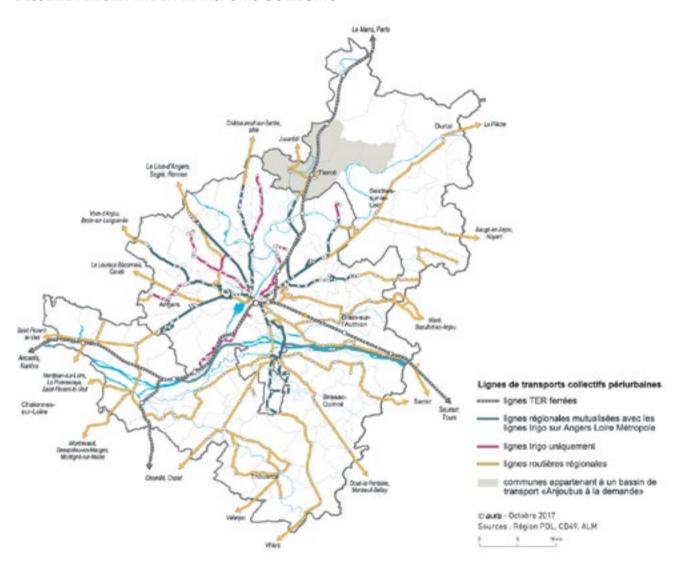
reliant les principales polarités des Communautés de communes en interne Exemples Inter-polarités : 0 liaison Chalonnes⊃Thouarcé-Brissac / 1 liaison Seiches⊃Durtal / 0 liaison Tiercé⊃Seiches

vers Angers et les villes voisines

Exemples d'Angers vers les pôles d'emploi extérieurs : 0 départ Angers Cornillé-les-Caves le matin / 1 départ Cornillé Angers à 6h46 (Arrivée 7h40) / 2 départs le matin Angers Beaulieu-sur-Layon et 2 retours Beaulieu-sur-Layon Angers en fin de journée.

⁷ Source - INSEE - 2015

DESSERTE PÉRIURBAINE EN TRANSPORTS COLLECTIFS



L'offre est en effet structurée en étoile, conçue principalement pour amener vers Angers notamment, mais pas pour se rendre vers les pôles d'emploi extérieurs depuis Angers. Elle ne permet pas non plus de desservir les polarités internes à chaque communauté.

Anjou Loir et Sarthe

▶ 8 communes n'ont aucune desserte en transports collectifs, mais sont couvertes par une offre de transport à la demande.

Loire Layon Aubance

▶ **5 communes** n'ont aucune desserte en transport collectif, ni transport à la demande.

Les 3 Communautés

▶ 33 communes ont entre 0 et 5 dessertes quotidiennes, dont 6 sur Angers Loire Métropole.



LES POLITIQUES PUBLIQUES ET INITIATIVES LOCALES

L'offre de déplacement alternative à la voiture individuelle est principalement proposée par les deux autorités organisatrices de transport compétentes sur le territoire du Pôle Métropolitain aujourd'hui : la Région et la Communauté urbaine, en partenariat avec le Département et les communes et intercommunalités gestionnaires des routes départementales et communales. Diverses autres initiatives sont portées par des acteurs publics et privés, mais sans liens entre elles et sans organisation collective en raison notamment des disparités de compétences entre les acteurs publics.



partie 2

FIXER EN COMMUN DES OBJECTIFS POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS



LA MOBILITÉ: UN ENJEU SOCIAL, ÉCONOMIQUE, ENVIRONNEMENTAL ET DE SANTÉ



La part budgétaire dédiée aux carburants des **ménages ruraux les plus pauvres** est **4X supérieure** à celle des ménages urbains les plus riches.



émissions de CO2 générées par les transports



La voiture est responsable de + de 90% des émissions issues de la mobilité locale, loin devant les autobus et le train.

L'IMPÉRATIF: PERMETTRE UNE MOBILITÉ « DURABLE »

Permettre une mobilité durable, c'est proposer des solutions de déplacement adaptées aux habitants en fonction de leurs capacités physique, psychologique et financière, en prenant en compte les enjeux économiques (emploi, formation, attractivité économique – notamment des territoires péri-urbains et ruraux dépourvus d'offre alternative de transport), sociaux (accès aux droits et services, lutte contre l'isolement), environnementaux sans sous-estimer les enjeux de santé (qualité de l'air, activité physique) et de sécurité.

DES CHANGEMENTS SOCIÉTAUX ET TECHNOLOGIQUES RAPIDES

Les jeunes sont moins nombreux que leurs aînés au même à âge à considérer la possession d'une voiture comme une évidence, dès lors qu'ils disposent d'alternatives plus intéressantes là où ils vivent – notamment du point de vue budgétaire et de temps.

En témoigne l'accroissement des modes de déplacement partagés (locations de vélos, trottinettes pour les trajets courts, co-voiturage) dans l'ensemble des déplacements, en ville en particulier. Par ce développement des « mobilités servicielles » – concept de Mobility as a Service (MaaS) – on entend la capacité à passer de la voiture individuelle à un bouquet de services à la mobilité à travers une interface unique (ex: smartphone, carte) proposés par des acteurs très divers (ex: promoteurs immobiliers développant une offre de services mobilité auprès des futurs acquéreurs; constructeurs automobiles, collectivités locales).

UN CADRE RÈGLEMENTAIRE EN PLEINE ÉVOLUTION

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a pour ambition de réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités afin d'améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports plus efficaces, plus propres et accessibles. Il prévoit notamment que l'ensemble du territoire national soit couvert par des Autorités Organisatrices de la Mobilité – les Régions, Métropoles, Communautés urbaines et d'Agglomération, mais désormais aussi et si elles le souhaitent, les Communautés de communes pour coordonner les modes de déplacements.

2.

QUELLE STRATÉGIE POUR UNE MOBILITÉ DURABLE?

UNE POLITIQUE TRANSVERSALE ET GLOBALE À L'ÉCHELLE PERTINENTE

Bâtir une stratégie partagée à l'échelle des 68 communes du Pôle et transversale entre toutes les Directions et services concernés – bien au-delà de la voirie et des transports (action sociale, tourisme, développement économique, environnement) – permettrait d'amplifier l'effet des politiques publiques à l'œuvre et les initiatives publiques et privées engagées. Ainsi, les solutions de déplacement proposées aux habitants pourraient être plus adaptées à leurs besoins et aux impératifs sociaux, environnementaux et économiques associés.

Une stratégie partagée doit en effet nécessairement être élaborée à l'échelle pertinente, c'est-à-dire celle de l'aire urbaine ou du territoire administratif le plus proche du périmètre géographique de vie des habitants. Pour les habitants de la région angevine, cette échelle pertinente est celle du Pôle métropolitain Loire Angers, en lien avec les territoires voisins. Les élus des 3 Communautés urbaine et de communes, partageant déjà les mêmes objectifs sur la stratégie d'Aménagement du territoire (SCOT) et sur la stratégie pour le Climat (PCAET), devraient également parvenir à partager les mêmes ambitions en matière de mobilité. Développer des modes de déplacement accessibles à tous et partout (accessibilité physique, psychologique et financière) permettrait en effet de :

- Lutter contre les inégalités territoriales de mobilité particulièrement entre zones rurales et urbaines
- Lutter contre l'exclusion et l'isolement des publics en priorité les plus vulnérables
- Améliorer la santé des habitants
- Réduire la consommation d'énergie et les émissions de GES imputables aux déplacements
- Rééquilibrer les usages de l'espace public au profit des transports collectifs et des modes actifs pour améliorer la qualité de vie en ville et dans les bouras et dynamiser les commerces de proximité

UNE POLITIQUE COHÉRENTE FORMALISÉE DANS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

La stratégie doit se traduire dans les documents de planification urbaine (SCOT, PLUi, PLU), mais également dans un Plan de mobilité durable favorisant l'utilisation des transports collectifs et des « modes doux » pour vivre et accéder aux services présents dans des centres villes et centres bourgs conviviaux et dynamiques.

Des Plans de mobilité durable

Le Conseil de développement propose l'élaboration par chaque Communauté urbaine et de communes d'un Plan de mobilité durable (PMD),⁸ coordonné à l'échelle du PMLA. Il s'agit de définir les conditions, pour les 380 000 habitants du PMLA, d'une réduction de l'utilisation de la voiture individuelle responsable de la part la plus importante de consommation d'énergie et d'émission de GES. Chaque communauté, en tant qu'autorité organisatrice de transport actuelle ou future, devrait ainsi inscrire dans les priorités de son plan d'action Climat Energie l'élaboration d'un plan de mobilité durable, comprenant notamment des objectifs chiffrés de changement de part modale. La Communauté urbaine, qui dispose déjà d'un volet Déplacements dans son PLUi, pourrait ainsi réviser sa stratégie, en concertation avec les deux Communautés de communes.

Un PMD intégré aux documents d'urbanisme

Les Plans de mobilité durable devraient être intégrés aux documents d'urbanisme (ex : SCOT, PLUi) pour être contraignants et opposables et garantir des changements de comportements massifs sur l'ensemble du Pôle métropolitain.

8 Cf. Annexes

partie 3

PLAN D'ACTION POUR UNE MOBILITÉ DURABLE



Le Conseil de développement propose un Plan d'action reposant sur 3 piliers indissociables :

1er PILIER : Aménager le territoire pour raccourcir les distances parcourues au quotidien

2º PILIER: Développer des offres attractives de modes de déplacement alternatifs à la voiture

3e PILIER: Accompagner les changements d'habitude en matière de mobilité

Il identifie en particulier un levier majeur pour parvenir à des résultats significatifs sur les 2 premiers piliers : mutualiser et coordonner les politiques de développement de modes de transports alternatifs et d'accompagnement aux changements de pratiques entre les 2 Communautés de communes et la Communauté urbaine avec leurs principaux partenaires en matière de transport.

aménager le territoire



CONCENTRER LES SERVICES SUR DES PÔLES ACCESSIBLES

+ DE SERVICES ET - DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE INDIVIDUELLE

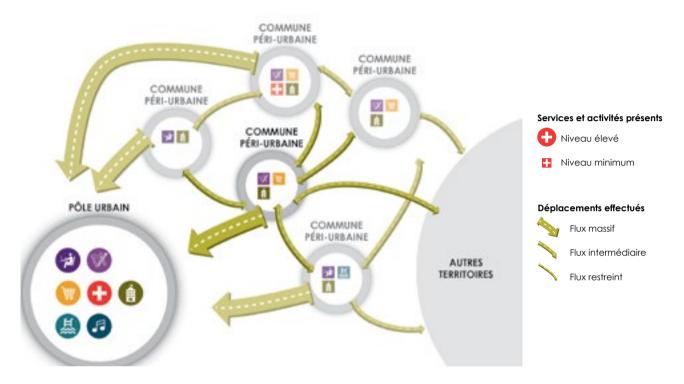
Pour limiter les déplacements et proposer aux habitants une alternative à leur coûteuse voiture individuelle, il faut poursuivre les efforts entrepris sur le territoire pour rapprocher les logements des services et des emplois. Le Conseil de développement estime qu'il faut réaffirmer, dans le futur schéma de cohérence territorial (SCOT) Loire Angers, les orientations des précédents SCOT, qui prévoyaient le développement de polarités. Alors que l'étalement urbain qui s'est poursuivi ces 20 dernières années a eu pour conséquence d'éloigner les habitants des services et des emplois, une nouvelle organisation territoriale autour de pôles de différents niveaux doit permettre de :

- ▶ Raccourcir les distances à parcourir au quotidien par les habitants
- Éviter le recours systématique à la voiture
- L'utilisation sécurisée de modes de déplacements alternatifs à la voiture

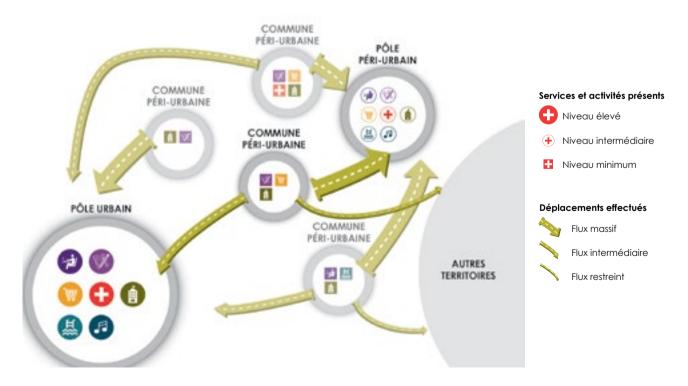
Structurer des pôles de services complets et de bon niveau permettrait d'éviter des déplacements en tous sens vers les services et équipements disséminés au sein des bassins de vie ou concentrés sur les centres urbains d'Angers/La Flèche/Saumur/Cholet. Grâce à la concentration des déplacements sur quelques axes autour de la polarité, le déploiement des offres alternatives à la voiture devient possible. Pour chaque bassin de vie, il s'agit de regrouper et de mutualiser dans une zone géographiquement restreinte, les services publics et privés et les équipements les plus structurants, les logements et zones d'activités.

MOUVEMENTS DES HABITANTS DES COMMUNES PÉRIURBAINES

Aujourd'hui, sans pôle périurbain constitué



Demain, avec un pôle périurbain constitué



Les communes situées dans l'aire du pôle de services doivent toutefois garder une possibilité d'extension raisonnée des logements dans les communes.

Le regroupement des services sur un pôle ne doit pas être exclusif. En parallèle, les services pourraient être encouragés à aller vers les habitants via une offre mobile (tournées, permanences déconcentrées, drives mobiles) et via une offre numérique accessible et ergonomique.

DES CHEMINEMENTS DOUX INTERNES AUX PÔLES DE SERVICES

Au niveau de la commune pôle, tous les services devraient se trouver sur des axes de circulation accessibles à tous en toute sécurité : à pied, à vélo, en transports collectifs, en voiture.

DES OFFRES DE TRANSPORTS ENTRE COMMUNES ET PÔLES DE SERVICES

Les habitants des communes voisines devraient pouvoir utiliser un mode alternatif à la voiture individuelle pour rallier les services regroupés dans les pôles voisins, grâce à des offres de déplacements attractives proposées (ex: navettes rapides, voies vélo sécurisées, voitures partagées). La faisabilité économique de l'offre de transport alternative serait assurée par le volume de déplacements générés des communes du bassin de vie vers le pôle de services principal, le pôle périurbain.



RÉNOVER LES CENTRES-BOURGS ET ZONES D'ACTIVITÉS

RÉNOVER L'HABITAT ET LES COMMERCES

Plutôt qu'étendre les zones d'habitat et les zones d'activités, et éloigner toujours plus les habitants et activités, les collectivités locales et aménageurs doivent mobiliser des capacités d'ingénierie et financières pour conduire des projets de rénovation des logements individuels et collectifs, des locaux commerciaux et de bureaux des centres-bourgs et zones artisanales et d'activités. Les politiques doivent s'infléchir sur cet axe, nécessaire pour permettre à tous – mobiles ou peu mobiles – d'accéder aux services et aux droits, ainsi que pour le développement durable.

RECRÉER DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS SÉCURISÉS ET CONVIVIAUX 9

Il s'agit d'engager des démarches d'accompagnement des communes visant à :

- restructurer l'espace, en concertation avec les habitants de la commune, du quartier
- reconfigurer les espaces publics pour les rendre agréables et confortables, permettant une bonne accessibilité de proximité en transports collectifs et modes actifs (la marche et le vélo) et l'amélioration de la qualité de vie dans la commune, le quartier.

RÉALISER DES ACCÈS PIÉTONS ET VÉLOS SÉCURISÉS AUX ZONES D'ACTIVITÉS

Les zones artisanales et d'activités doivent être réinvesties et rénovées, en particulier leurs accès, exclusivement prévus pour les voitures et les camions. Des cheminements vélo et piéton sécurisés, de même que des espaces dédiés à l'intermodalité (ex: arrêt de bus, box vélos, parking de co-voiturage) peuvent être créés sur les espaces privés ou publics disponibles.





⁹ Cf. Annexes - Exemples

SYSTÉMATISER LA PROCÉDURE DES ÉCO-QUARTIERS ET DES ÉCO-ZONES D'ACTIVITÉ

Les communes et intercommunalités doivent désormais intégrer les engagements prévus par la labellisation nationale Eco Quartier, pour tout nouveau quartier ou lotissement 10, avec notamment des aménagements permettant l'accès sécurisé à vélo et à pied / l'intermodalité vélo/bus ou vélo/marche à pied des points d'accès aux transports collectifs, des pistes cyclables, liaisons piétonnes, des services du quotidien à proximité. La même action doit être conduite pour les nouvelles zones d'activités. Il s'agit en effet, au-delà des accès sécurisés, d'intégrer des services aux entreprises et aux salariés sur la zone d'activités pour éviter des déplacements vers la ville (ex: restauration du midi, points relais livraisons). En outre, en proposant à leurs employés ou habitants la possibilité de se rendre sur leur lieu de travail autrement qu'en voiture, les entreprises et les communes qui les accueillent deviennent plus attractives.

RÉALISER DES PÔLES D'ÉCHANGE MULTI-MODAUX

Les PEM¹¹ sont des lieux où l'on peut passer facilement d'un mode de transport à un autre. Les entrées/sorties de bourgs, centre-villes, zones d'activités devraient être dotés de parkings gratuits, d'aires de covoiturage, de box vélos, sécurisées sur les axes routiers les plus utilisés, à proximité immédiate des gares et arrêts de bus et accessibles aux piétons et aux vélos.

La rénovation des centres-bourgs et zones d'activités devrait aussi permettre de réaménager les axes routiers pour un meilleur partage de l'espace camions/voitures/piétons/vélos (parkings relais en entrée de bourg/ville; plateformes logistiques intermédiaires avec relais légers pour la livraison sur le dernier kilomètre ou box de livraison).

¹⁰ Préconisation issue de la contribution Affrontons l'urgence climatique ! Contribution au programme d'actions - juin 2019

¹¹ Cf. Annexes

développer des offres attractives

Un plan de mobilité durable élaboré de manière coordonnée par les 3 Communautés permettrait de développer des offres alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer à l'intérieur de chaque Communauté vers des centres villes et centres bourgs accessibles, conviviaux et dynamiques et entre les 2 Communautés voisines. Le PMD devrait permettre d'organiser et rendre accessibles à tous des moyens de déplacements adaptés aux particularités des 3 Communautés.



UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS INTER-COMMUNAUTÉS

EN MILIEU URBAIN ET PÉRI-URBAIN

Il s'agit d'optimiser les transports collectifs urbains (trams, bus) pour assurer la complémentarité entre modes, en particulier les trains, en ayant soin de mettre en place une tarification attractive, y compris pour les usagers occasionnels. L'enjeu est de rendre les modes actuels plus attractifs du point de vue des amplitudes et des fréquences horaires, de la facilité d'accès (ex : carte unique d'accès, informations sur les correspondances tous modes en temps réel), comme de la sécurité dans les bus/tramway et sur les parkings-relais. Des projets s'appuyant sur les technologies du numérique pourraient être développés en ce sens dans le cadre du projet de **Territoire Intelligent**. ¹²

La gratuité d'accès aux transports collectifs doit aussi être étudiée, notamment pour lever un frein pratique pour les urbains n'ayant pas recours quotidiennement au bus, pour les ruraux ayant toujours l'habitude de rejoindre le centre-ville avec leur véhicule ou encore pour les touristes.

Après le tramway, Angers Loire Métropole doit investir dans le développement de voies réservées à la circulation de modes de déplacements collectifs (navettes rapides) en priorité vers le centre-ville et les principales zones d'activités (voies de circulation dédiées en permanence ou à certaines heures).

EN MILIEU RURAL / PÉRI-URBAIN

RÉINVESTIR LE TRAIN

Lorsqu'il existe une ligne ferroviaire, il s'agit de donner la priorité à la densification de la desserte en exerçant un lobbying constant sur la Région et la SNCF pour une desserte attractive tant pour les déplacements domicile-travail que pour l'accès aux services métropolitains. Cette densification doit concerner les villes et haltes ferroviaires où le potentiel de clientèle est le plus important.

RENDRE PLUS ATTRACTIVE L'OFFRE DE BUS

En l'absence de train, il s'agit de conclure des partenariats avec la Région et le Département pour développer les dessertes, les fréquences et temps de parcours des lignes de bus départementales et régionales.

¹² Projet actuellement porté par Angers Loire Métropole

Le Conseil départemental ou la commune concernée peuvent notamment aménager des voies réservées – en permanence ou à certaines heures – aux bus / navettes vers la ville voisine et les principales zones d'activités. De plus, le Conseil régional peut améliorer l'attractivité de ses bus en poursuivant ses efforts de promotion et de tarification.

EXPÉRIMENTER UNE OFFRE DE NAVETTES ROUTIÈRES

L'une des communautés de communes pourrait expérimenter, avec les partenaires publics et privés compétents, un service de navettes routières vers la polarité depuis les communes de son bassin de vie.



UN PLAN VÉLO PAR COMMUNAUTÉ

Il s'agit de développer, dans chacune des Communautés de communes et au sein de la Communauté urbaine, des voies et stationnements cyclables continus, sécurisés, des stations de prêts / location de vélos / vélos électrique, aides à l'achat de vélos électriques pour les particuliers. A défaut de voies dédiées, des voies partagées pourraient être développées à l'intérieur des quartiers et communes, mais également des communes vers les polarités et pôles d'échanges multimodaux (arrêts de bus / gare).

DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES

Angers bénéficie d'un réseau de voies cyclables propres ou partagées qui se développe progressivement, ainsi que d'arceaux et box vélos. Les Plans Vélo adoptés récemment par la Ville et la Communauté urbaine d'Angers vont non seulement le renforcer, mais aussi interconnecter les voies, afin d'accroître la sécurité des cyclistes et autres conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés.





La mise en place systématique de Sas vélos aux feux au fur et à mesure des réaménagements ou encore l'élargissement de la signalisation au sol permettraient de favoriser ce partage de l'espace public.

En partenariat avec le Département, les Communautés de communes Anjou Loir et Sarthe et Loire Layon Aubance doivent elles aussi créer un réseau de voies cyclables continues et sécurisées, ¹³ ainsi que de places et box de stationnement sécurisés pour vélos et tri-porteurs.

Ces aménagements serviraient en priorité pour :

- les déplacements quotidiens de proximité: à l'intérieur de chacune des communes, des zones d'habitat vers les équipements sportifs, les commerces et services de proximité et vers les arrêts de bus, aires de covoiturage et arrêts **Rézo Pouce**¹⁴ à créer. Un effort particulier doit être fait sur la signalisation sur ces voies, qui permettent aussi de faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite.
- les déplacements réguliers: des communes vers la polarité la plus proche (10 km max.), des pistes cyclables sécurisées le long des routes départementales ou sur des chemins agricoles pouvant être partagés et stabilisés doivent être créées pour rejoindre des services manquant sur les communes et des emplois.
- les déplacements domicile-travail / domicile-lycée entre polarités et d'une polarité vers centre-urbain d'Angers : le vélo électrique permet de parcourir des distances importantes. Compte tenu du développement de sa pratique, des voies cyclables structurantes d'intérêt intercommunal devraient être expérimentées et développées. Certaines voies existantes ont une vocation de tourisme et loisirs, mais peuvent être adaptées pour les trajets quotidiens domicile-travail/ et domicile/étude réalisés en début et fin de journée.

ACCOMPAGNER POUR FAIRE CHANGER LES PRATIQUES

Les habitants, équipés ou non, devraient aussi être encouragés à tester la pratique du vélo, comme mode de déplacement régulier ou quotidien. Les 3 Communautés de communes et urbaine pourraient expérimenter, en partenariat avec quelques employeurs engagés dans des Plans de mobilité d'entreprise, le prêt ou la location de vélos pour les trajets courts (moins de 5 km) et de vélos à assistance électrique pour les déplacements périurbains et interurbains, aujourd'hui seulement proposés partiellement sur Angers – en s'appuyant notamment sur des fonds européens.

¹³ Zones à circulation apaisée lorsqu'il n'existe pas d'espace disponible (ex: chaucidou), optimisation des pistes cyclables dédiées au tourisme qui par certains prolongements pourraient être utilisées pour les déplacements dans le cadre des trajets domicile-travail ou pour l'accès aux services et aux droits.

¹⁴ Rézo Pouce : un réseau d'auto-stop local implanté à la demande des collectivités par la SCIC Rezo Pouce, avec des arrêts « Rezo Pouce » signalisés en bord de route.

3.

UN PLAN PIÉTON PAR COMMUNE

Les communes doivent poursuivre la reconquête de l'espace public au profit de la marche à pied. Il s'agit de sécuriser et rendre attractifs des cheminements piétons afin de permettre à tous – y compris les jeunes enfants et personnes à mobilité réduite, de parcourir des petites distances autour du domicile, de l'école, de l'entreprise. Une attention particulière doit être portée à la visibilité de la signalétique, tant pour les voies piétonnes que cyclables – notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Dans les centres-bourgs et les zones d'activités, il s'agit d'améliorer les cheminements existants, de sécuriser/élargir les trottoirs ou encore de créer des cheminements entre chaque équipement de la polarité, vers les pôles d'échanges multimodaux.



la seule façon de rejoindre l'arrêt de façon sécurisée est de se faire déposer par un tiers.





SOUTENIR ET EXPÉRIMENTER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Il faut encourager l'expérimentation de solutions permettant de se déplacer sans avoir recours à la voiture individuelle, non seulement en milieu urbain mais également en secteur rural. La création d'une interface unique d'information et de billettique proposant un bouquet de services à la mobilité serait à privilégier en particulier. Dans l'ensemble, les solutions expérimentées devraient viser en priorité les ménages en précarité économique ou sociale et utiliser une énergie non fossile.

L'ACCÈS À L'INFORMATION EN TEMPS RÉEL SUR L'OFFRE DISPONIBLE

Il existe actuellement une offre alternative à la voiture individuelle, mais elle est méconnue, surtout lorsqu'elle est proposée hors centre urbain. Sur Angers Loire Métropole, le projet de **Territoire intelligent** devrait faire émerger des projets publics ou privés pour connecter toutes les offres entre elles et les rendre accessibles via des applications numériques ¹⁵ (avec affichage en temps réel des solutions accessibles pour un trajet, de la durée du déplacement et options de paramétrage du trajet : le moins de marche, le plus rapide, le moins de changements, le moindre coût financier ou carbone, etc.). Il faut veiller à ce que cet accès à l'information soit rapidement connecté aux offres existantes sur les Communautés de communes Anjou Loir et Sarthe et Loire Layon Aubance.

LE PARTAGE DE MATÉRIELS - VÉHICULES MOTORISÉS ET NON MOTORISÉS

Prochainement investies de compétences dans le domaine de la mobilité, les Communautés de communes devraient étudier la mise en place d'offres alternatives aux transports collectifs, peu adaptés aux territoires les moins peuplés sur des courtes distances – pour les trajets des communes vers les principaux pôles de services en particulier. Le partage de matériels permet de répondre aux besoins des personnes ne disposant pas de véhicule personnel, voire de faire tester à d'autres la possibilité de se passer d'un unique ou d'un 2° véhicule dans le foyer.

Le co-voiturage

Outre le développement d'aires de co-voiturage à poursuivre, les collectivités locales peuvent par exemple initier et/ou accompagner le développement de projets d'applications numériques de co-voiturage de proximité, notamment pour les trajets domicile-travail. ¹⁶

Bien qu'il existe diverses formes do co-voiturage en France, peu sont présentes sur le territoire du PMLA. Elles sont à encourager et tester.

¹⁵ Cf. Annexes – Exemple : Moovit disponible à Bordeaux, Toulouse et d'autres grandes villes

¹⁶ Cf. Annexes – Exemple : Klaxit avec Nantes Métropole, Sodexo, etc.

Les véhicules en auto-partage

Le partage de véhicules répond aux besoins d'habitants qui n'ont pas l'usage d'un véhicule au quotidien, qui sont temporairement privés de véhicule malgré un besoin au quotidien ou surtout, qui n'ont pas les moyens financiers suffisants pour en assumer les charges.

Les communautés peuvent ainsi proposer un service de partage de véhicules existants utilisés à temps partiel par leurs propriétaires ou investir dans un parc de véhicules propres.¹⁷ Dans le premier cas, il peut notamment s'agir d'expérimenter l'auto-partage intergénérationnel ou entre particuliers et collectivités, mais aussi encourager l'autopartage entre entreprises sur les ZA. Dans le deuxième cas, les Communautés de communes pourraient tester la mise à disposition de véhicules en auto-partage, à l'image du parc Citiz présent sur la ville d'Angers. La Communauté urbaine pourrait d'ailleurs déployer ce service également sur les polarités de son territoire. Ces parcs de véhicules devraient privilégier, lorsqu'ils sont motorisés, les énergies renouvelables (ex: énergie solaire, air comprimé, hydrogène, électrique). Ils pourraient être localisés prioritairement sur des zones multimodales et de services notamment pour l'entretien et la réparation.



Le prêt temporaire et la location longue durée de vélos, vélos électriques, voitures

Des offres de prêt et de location sont développées depuis plusieurs années, à l'initiative de villes comme Angers, avec VéloCité, ou encore d'associations, comme Solidarauto (offre réservée aux personnes en précarité économique) et depuis peu, par des entreprises privées sur la Ville d'Angers avec des vélos et trottinettes en libre-service. Il s'agit de favoriser le développement de ces services d'aide à la mobilité en particulier sur les communes péri-urbaines et rurales de la Communauté urbaine et des communautés de communes, à condition d'en réguler l'utilisation (incivilités).

LE TRANSPORT SOLIDAIRE

Une offre de transport solidaire est proposée sur l'ensemble du territoire des 3 Communautés : les habitants bénéficiaires du service, sous conditions, sont transportés par des bénévoles dans leur véhicule personnel. Proposée par plusieurs associations, ce service reste insuffisamment connu. En recensant et promouvant l'ensemble des offres existantes, les habitants pourraient y recourir davantage.

¹⁷ Cf. Annexes – Expérience de la Communauté de communes de Tinchebray-Bocage

LA MARCHE À PIED

Pour permettre aux enfants de se rendre à l'école à pied ou à vélo, sans leurs parents mais de façon sécurisée, il faut poursuivre et développer en secteur rural des initiatives telles que le pédi-bus, le vélo-bus ou autre innovation permettant de retrouver la marche – dès lors que des cheminements piétons auront été créés.

L'INNOVATION POUR D'AUTRES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DURABLE

Les Communautés urbaine et de communes doivent, avec l'appui de leurs principaux partenaires, soutenir et accompagner les **expérimentations** sur le territoire portées par des citoyens et entreprises, et les aider à bénéficier des financements nationaux de l'innovation : véhicules propres (ex : véhicules à air comprimé) ; solutions numériques (ex : applications avec nouveaux services via mise à disposition de données **Territoire Intelligent**).

Le Plan de mobilité durable devrait organiser et permettre le développement de plusieurs modes de déplacements (mutlimodalité) et la pratique de l'intermodalité au quotidien (ex : vélo + train ou bus).

L'intermodalité devrait être au cœur du PMD. Il s'agit de développer les **bases multimodales de mobilités** Voiture/TC/vélo: box à vélos sécurisés et accessibles pour le dernier kilomètre, parking gratuit en entrée de ville avec arrêts transport en commun, des services sur les zones intermodales pour les rendre plus attractives et incontournables.

accompagner les changements d'habitude

Pour atteindre ses objectifs de réduction de la fracture sociale et économique et de la facture écologique, le Plan de mobilité durable doit impérativement s'appuyer sur des moyens conséquents en ingénierie d'accompagnement et d'animation. Ces moyens humains seraient mis à la disposition des communes, des organisations et des entreprises dans le but de promouvoir et de rendre accessibles à leurs administrés / salariés – physiquement, socialement, financièrement – les offres alternatives qui seront déployées. Ces moyens pourraient et devraient être partagés, non seulement pour des raisons financières, mais aussi pour assurer la cohérence des propositions à l'échelle de l'aire urbaine.



IMPLIQUER LES COMMUNES, ENTREPRISES, ORGANISATIONS LOCALES ET CITOYENS

Pour parvenir à déclencher de nouvelles pratiques, les Communautés urbaine et de communes doivent associer les usagers à l'élaboration du Plan de Mobilité, ainsi qu'à la conception des nouveaux services. ¹⁸ Une concertation d'envergure peut donner un véritable coup d'accélérateur aux modes actifs de déplacement, avant même tout investissement.



INFORMER LES CITOYENS SUR LES MOBILITÉS DURABLES

Le Conseil de développement propose de construire et mettre en œuvre un Plan de formation et de communication partagé entre les 3 Communautés. Il s'agit de construire des outils adaptés à chaque territoire et chaque public cible, proposant une information complète sur les offres disponibles sur le territoire de vie (travail/étude, domicile, services) du Pôle métropolitain Loire Angers.

ORGANISER DES ATELIERS D'INFORMATION ET D'ÉVÈNEMENTS

A l'occasion d'ateliers et d'événements particuliers, des temps d'information spécifiques permettraient de faire connaître les offres et leurs conditions d'accès et de pratique, comme la mise en service des nouvelles pistes vélo sécurisées.

Exemples : accueil des nouveaux arrivants avec ateliers, visites en bus et à vélo de la commune et de la polarité, organisé en partenariat avec des organisations hôtes (ex : associations, entreprises, clubs de sport, cafés)

Le jeu peut en particulier servir de support à l'information et à l'échange autour des pratiques de déplacement, des alternatives possibles et de leurs avantages.

Pour ces missions, les 3 Communautés pourraient recourir à des ambassadeurs/coachs (ex : **Mois sans tabac)**, des conseillers en économie sociale et environnementale ¹⁹, ou encore à des services civiques, étudiants en mission de bénévolat, réseau de voisins.

¹⁸ Cf. 4^e partie – Condition de mise en œuvre du Plan d'action

¹⁹ Proposition du Conseil de développement issue de la contribution Affrontons l'urgence climatique! Contribution au programme d'actions - juin 2019

Des sessions de formation à l'éco-conduite devraient également être proposées vers des publics sans alternative à la voiture et avec des faibles revenus.

Par ailleurs, le plan de communication doit prévoir des évènements mobilisant très largement sur les 3 Communautés (Assises/semaine de la mobilité; défis « mobilité alternative »).

METTRE À DISPOSITION DES SUPPORTS D'INFORMATION « CONVAINCANTS » POUR UN PASSAGE À L'ACTE

La diversité des publics et de leur niveau de connaissance et de conscience sur les mobilités alternatives au tout voiture doit conduire à développer plusieurs types de supports, privilégiant au besoin une approche pratique, sensitive ou éducative.

Ex: tout nouvel habitant ou employé d'entreprise reçoit un kit d'accueil « Mobilité sur le territoire ».

Ces supports rappellent systématiquement le sens des changements de pratiques proposés (Pourquoi?/Qu'estce que ça change pour moi et pour les autres si je fais autrement?) et être positifs.

Je Plaque ma caisse, opération de communication grand public menée par la société de transports en commun de l'aggloméartion grenobloise, Grenoble Alpes Métropole et l'ADEME. Initiée en 2017, la campagne vise la réduction de l'usage des véhicules les plus polluants au profit de mobilités alternatives.



PROPOSER DES OFFRES TARIFAIRES / PROMOTIONS PONCTUELLES DE DÉCOUVERTE

Pour encourager à essayer un autre mode de déplacement, des offres pourraient par exemple proposer la gratuité ou des prix très modestes sur un type de trajet; coupler des offres culturelles/touristiques avec les écomobilités; proposer des offres chez les commerçants ou 1 mois de gratuité des modes de transport alternatifs en partenariat avec les acteurs privés présents sur le territoire; offrir des « pass mobilité durable » pour les nouveaux arrivants.

Au-delà de l'offre ponctuelle, l'hypothèse de la gratuité devrait être étudiée pour les usagers réguliers, en comparant les effets négatifs (son coût public notamment) et les positifs (impact sur la mobilité, impact sur les budgets des ménages, impacts sociaux, effets économiques, impacts environnementaux et sur la santé).²⁰

²⁰ Expériences en cours sur Dunkerque et à l'étude sur de nombreuses agglomérations

3.

ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES : POUR DES PLANS DE MOBILITÉ D'ENTREPRISE

Alors que la tendance était jusqu'ici à la construction d'infrastructures routières toujours plus larges, grandes et nombreuses pour endiguer les bouchons aux heures de pointe, les Communautés de communes et la Communauté urbaine doivent saisir le levier des trajets domicile-travail pour faciliter l'accès aux emplois et réduire la facture économique, sociale et environnementale des trajets domicile-travail par des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés, ²¹ peu de Plans de mobilité d'entreprises/interentreprises (PME, PMi) ont été réalisés (14 % des entreprises en France). Les entreprises de cette taille sont plus d'une centaine dans l'aire du Pôle métropolitain et emploient 24 000 personnes : en adoptant le ratio national, seules 15 entreprises (avec 3 300 salariés) possèderaient un Plan de Mobilité. Les PME doivent permettre d'optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés – facteur d'attractivité de l'entreprise lors des recrutements – mais aussi diminuer la pollution et réduire le trafic routier. L'incitation à la réalisation de tels Plans devra concerner tous les employeurs : entreprises, administrations, établissements publics, collectivités, etc.

Une cellule dédiée à l'accompagnement des entreprises dans l'élaboration de Plans de mobilité entreprise (PME) et inter-entreprises devrait être créée. Cette cellule, qui pourrait également venir en appui à la mise en place d'actions pour accompagner les salariés dans leurs choix de modes de déplacements, devrait être mise à disposition des entreprises volontaires mais ne disposant pas de l'ingénierie nécessaire.

Cette cellule pourrait accompagner par exemple le déploiement d'applications co-voiturage dédiée sur une zone d'activité / un secteur, l'étude de solutions de tiers-lieux avec les communes/intercommunalités concernées pour une offre de télétravail hors domicile.

3 ZONES ÉXPÉRIMENTALES À ACCOMPAGNER ²²

- Belle-Beille, ANGERS
- → INRA, Agro Campus, ISTOM, ESSCA, Université d'Angers
- 2. BEAUCOUZÉ
- → avec le Club d'entreprises Angers Ouest
- 3. SEICHES-MARCÉ
- → DASCHER

MISSIONS DE LA CELLULE :

- Organiser les rencontres
- ► Effectuer un état des lieux et des statistiques des pratiques existantes
- Analyser les besoins et définition d'une stratégie
- ► Suivre les dossiers technique et financier
- Accompagner les entreprises dans leurs démarches internes et collectives
- Dresser les bilans

²¹ Depuis le 1^{er} janvier 2018 selon l'article 51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)

²² Zones proposées suite à la rencontre des acteurs concernés sur les 3 secteurs

4.

CRÉER UNE PLATE-FORME COMMUNE D'ACCÈS À L'ENSEMBLE DES OFFRES

Il s'agit de proposer à l'échelle du Pôle métropolitain une plate-forme permettant d'accéder à l'ensemble des offres publiques et privées et aux conditions de leur accès, sur les 3 Communautés urbaine et de communes. A terme, une telle plate-forme pourrait être régionale et proposer également une carte d'accès unique à un certain nombre de ces offres rassemblées sur la plateforme (ex: Korrigo en Bretagne)²³.

En Bretagne, une seule carte suffit pour effectuer ses déplacements (train, bus, tramway et vélo) sur tous les réseaux bretons : TER BreizhGo ; ILLENOO (Ille et Vilaine) ; MAT (St Malo Agglomération) ; STAR (Rennes Métropole) ; BIBUS (Brest Métropole Océane) ; TRL (Lorient Agglomération) ; QUB de Quimper Communauté ; TUB de Saint Brieuc.



²³ Cette offre existe partiellement à l'échelle d'ALM avec la carte Atout (Bus Irigo, Vélo Cité, Auto-partage Citiz).

partie 4

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTIONS

mutualiser et coordonner

UNE COORDINATION / UN PILOTAGE POLITIQUE

Il semble indispensable, dans une même aire urbaine, de **mutualiser et coordonner les politiques de développement de modes de transports alternatifs, d'intermodalité et d'accompagnement aux changements de pratiques** afin de les rendre plus efficientes.

Les habitants des villes et des campagnes du Pôle métropolitain Loire Angers changeront leurs habitudes de déplacement si des moyens conséquents en ingénierie sont déployés, non seulement pour améliorer l'offre coordonnée de modes alternatifs et développer de nouvelles offres, mais aussi et surtout pour informer, mobiliser les habitants pour qu'ils testent, puis utilisent toutes les offres alternatives existantes.

La mutualisation des informations, des ressources, des moyens à l'échelle du PMLA et de chaque Communauté permettrait d'informer en temps réel les habitants et entreprises sur l'ensemble des offres alternatives publiques et privées et d'accompagner au changement (ex : formation éco conduite, récompenses de l'attitude « éco conduite » ; lecture d'horaires, de plans).

UNE CELLULE OPÉRATIONNELLE / UNE AGENCE DES MOBILITÉS ²⁴

Pour ce faire, le Conseil de développement propose la création d'une cellule/agence des mobilités portée par le PMLA pour les 3 EPCI – associant les acteurs publics et privés compétents/intéressés²⁵ et la mise en place de relais de transport alternatifs. Elle pourrait être intégrée au Syndicat Mixte du PMLA ou aux directions Déplacements/Transports des Communautés ou déléguée à une structure extérieure et constituée à partir des moyens humains existants sur les diverses communautés et leurs partenaires. La cellule permettrait aussi de faciliter la coordination des politiques sectorielles et les interventions publiques d'aménagement du territoire : les maîtrises d'ouvrage des projets urbains et de transport doivent coopérer au-delà de leurs préoccupations et champs de compétence habituels, et prendre en compte les différentes fonctions de la ville.

Cette agence des mobilités mutualisant les informations, les ressources, les moyens en ingénierie à l'échelle du PMLA pourrait :

- accompagner les 3 Communautés et les communes dans le développement de l'offre et prendre en charge l'ingénierie des projets initiés en matière de mobilités, rechercher les financements, réaliser les dossiers dans le cadre d'Appel à Projets ADEME, UE, etc.

²⁴ Exemples : Agence Eco-mobilité Savoie Mont-Blanc, Grenoble Alpes Métropole Cf. Annexes

²⁵ Sur le modèle de l'Agence Locale de l'Energie - entreprises, assureurs, associations, etc.

- **informer les habitants, associations, entreprises**: information exhaustive mise à jour en temps réel sur l'ensemble des offres alternatives publiques et privées sur le périmètre de l'ensemble du Pôle métropolitain par trajet demandé (ex:TC, prêt/location/partage de voitures et vélos, co-voiturage, transport solidaire, Rézo Pouce)
- accompagner les habitants au changement : ateliers d'informations, supports de communication, évènements, offres tarifaires, défis, etc.
- **observer l'évolution des pratiques et des offres et évaluer** l'impact des actions menées dans le cadre du PMD, mais aussi de la déclinaison concrète des choix d'aménagement opérés dans le SCOT et les PLUi, afin d'ajuster les choix.

L'Agence des mobilités s'appuierait sur **des relais de transport alternatifs dont elle soutiendrait la mise en place**, tels que préconisés dans le schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public du Maine-et-Loire, situés dans les pôles de service des différents territoires. Il s'agirait en quelque sorte d'élargir à tout public et toutes offres les missions des Points Relais mobilité existants.

DES « RELAIS DE TRANSPORT ALTERNATIFS »

Ces lieux accessibles à tous et à tous les modes de déplacements alternatifs, dans chaque pôle et intégré à une structure multi-services (type mairie ou à une gare dotée d'une présence physique) seraient dotés de :

- **animateurs** qui assureraient une présence dédiée pour accueillir, informer et guider les usagers, en particulier ceux ayant des difficultés avec le numérique (ex : ambassadeurs recrutés dans le cadre d'un dispositif d'aide au retour à l'emploi, avec le soutien ponctuel par exemple de jeunes en service civique);
- un parc de vélos, véhicules en partage, prêt, location ;
- un parc de stationnements suffisant, avec les équipements adaptés: bornes de recharge électrique pour tous véhicules, garage sécurisé pour les vélos, places réservées pour auto-partage et véhicules des covoiturés;
- **une zone d'attente** dotée d'un affichage électronique d'informations, sécurisée, pour les usagers de transports solidaires, co-voiturage, autostop sécurisé, bus, taxis.

En résumé, ce lieu permettrait de déployer, de façon opérationnelle, une offre alternative multimodale. Ces relais seraient également un moyen de mutualiser les ressources sur un même lieu afin de pouvoir optimiser les moyens mis à la disposition des usagers.

animer et impliquer les usagers

Une des conditions essentielles pour la mise en place d'un plan de mobilité durable efficace est l'implication des citoyens. Pas de nouvelles solutions de mobilités durables sans connaître les usages de déplacements des citoyens et les freins aux changements de comportements! Tous les territoires sont différents, il est important de se concentrer sur les besoins réels des usagers d'un territoire. La concertation et l'implication de ces derniers sont la condition incontournable pour parvenir à choisir et adapter les solutions alternatives les plus pertinentes.

financer

Le financement des infrastructures doit s'opérer par redéploiement des fonds dédiés aujourd'hui à la création ou l'élargissement de voies routières pour endiguer les bouchons du matin et du soir. Il résulterait également des éventuelles ressources (dotations, taxes) créées par la Loi d'orientation des Mobilités.

Par ailleurs, de nombreux fonds nationaux et européens existent aujourd'hui et ne sont pas mobilisés sur notre territoire, faute d'une ingénierie dédiée au montage des dossiers.

ORIENTATIONS POUR L'ACTION PAR NIVEAU TERRITORIAL









COMMUNES

Stratégie				
Impulser une démarche commune des 3 territoires pour mutualiser les moyens d'action – AGENCE DES MOBILITÉS	Soutenir/s'impliquer activement dans une démarche commune	Soutenir/s'impliquer activement dans une démarche commune		
Intégrer les objectifs des PLANS DE MOBILITÉ DURABLE (PMD) dans le PLUi et dans le SCOT	Intégrer les objectifs du PMD dans le PLUi et dans le SCOT	Intégrer les objectifs du PMD dans le PLU		
	Plans d'action			
Assurer la cohérence entre les 3 PLANS DE MOBILITÉ DURABLE (PMD)	Elaborer un PMD en lien / appui sur l'agence des Mobilités	Participer activement à la construction du PMD		
Offres				
Elaborer un plan de développement de l'offre de TRANSPORTS COLLECTIFS partenariat Région / CdC / CU	Elaborer un Plan VÉLO Répondre aux appels à projets nationaux Monter avec l'appui de l'agence des Mobilités un plan de financement des voies VÉLOS communales et interco	Mobiliser les habitants et associations locales pour réaliser une programmation de voies et aménagements VÉLO. Mobiliser les habitants et associations locales pour réaliser un Plan PIÉTON		
Expérimentations				
Soutenir / Appuyer les opérations test via l'agence des Mobilités	Mener des opérations tests sur une polarité / bassin de vie : Création d'une navette Communication sur une ligne de bus sous utilisée Définition d'un projet de voie vélo sécurisée avec les asso locales / le Conseil départemental	Participer à l'élaboration des opérations		
Soutenir les projets de mobilité alternative via l'Agence des Mobilités	Valoriser et soutenir les actions menées / portées par les citoyens, entreprises et associations loc	Faire remonter et encourager les projets de mobilité alternative		

Composition de la commission

La présente contribution est le fruit d'une réflexion conduite par une quarantaine de membres du Conseil de développement durant près d'un an.

► Comité d'animation :

Co-animateurs : Ingrid DUMONT (Personne qualifiée), François BLONDEAU (Espace Air Passion) Membres : Jean-François CAILLAT (Président du Conseil de développement), Jean-Claude CHUPIN (Vice-Président), Jean-Paul FRADIN (Vice-Président)

► Membres :

Patrick AUBIN (UNICEM), Bernard AUDOUIN (SOLIPASS), Alain AVRIL (CFTC), Michel CHATELAIS (Personne qualifiée), Gérard CHOUETTE (Personne qualifiée), Alain COUTURIER (Personne qualifiée), Jean-Claude DENIS (Membre de droit), Jean-Patrick GANNON (Place au Vélo), Annie GASNIER (Club de la Presse), Florent GUERIF (Unis-Cité), Jacques IZZO (Automobile Club de l'Ouest), Michel JOUANNET (AMUSIL), Christelle LE BRUN (Familles Rurales), Jean-Yves LEMERLE (Conseil Ordre Kiné et URPSMK), Joseph LEROYER (Association du Camp de César), Nelly LHOTELLIER (UATL), Jacques LORDET (CGT), Jean-Noël MARIONNEAU (Ecole Européenne de Graphisme et Publicité), Claude MENARD (FSU), Marianne PELET (CGT), Pascal PETIT (GRDF), Marc PICARD (COBATY), Danièle PINEAU (Comité féminin 49), Michel PINEAU (PEEP 49), Alain RABEAU (Personne qualifiée), Alain RATOUR (Association du Camp de César), Jean-François SITEAU (Secours Catholique), Claudine THOMAS (Personne qualifiée), Jean-Charles TURC (Cap Handi Forum)

Citoyens associés :

Jean-Marc JAMIN, Didier LEROY, Christophe LESORT, Patrice TOURET

► Appui technique :

Sandrine CASTEL-BIDERRE (Conseil de développement Loire Angers), Christophe GUILLEVIC (Communauté de communes Anjou Loir & Sarthe), Yannick LOCHU (Communauté de communes Loire Layon Aubance)

Annexes

Les annexes de la contribution sont disponibles sur le site web du Conseil de développement : conseil-dev-loire.angers.fr

Crédits photographiques : F. Blondeau (p.17), C. Guillevic (p.14), JP. Fradin (p.17), D.Leroy (p.19) et Conseil de développement Loire Angers (p.14 et p.21)

Création et mise en page : Conseil de développement Loire Angers Impression : Ville d'Angers / Angers Loire Métropole - septembre 2019



83, rue du Mail – CS 80011 – 49020 ANGERS Cedex 02 Tél. 02 41 05 51 81 conseil-developpement@angersloiremetropole.fr

conseil-dev-loire.angers.fr

Le Conseil de développement Loire Angers est l'instance de concertation de la Communauté urbaine Angers Loire Métropole, la Communauté de communes Anjou Loir et Sarthe, la Communauté de communes Loire Layon Aubance et du Pôle Métropolitain Loire Angers.

En avril 2018, il a été saisi par la Communauté de communes Anjou Loir et Sarthe, qui souhaite proposer aux habitants de son territoire des solutions alternatives à l'usage individuel des véhicules motorisés pour accéder aux services et aux emplois. Une commssion constituée d'une trentaine de membres du Conseil de développement et de citoyens associés s'est mobilisée pour répondre à cette saisine.

Cette contribution propose des pistes d'amélioration pour une mobilité durable sur le territoire Anjou Loir et Sarthe, mais également sur tout le Pôle métropolitain Loire Angers.