

MOBILITÉS DURABLES & RESPONSABLES

sur le Pôle métropolitain Loire Angers



LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT LOIRE ANGERS



- **Espace de dialogue citoyen ouvert**, le Conseil de développement Loire Angers apporte une aide à la décision des élus, avec des idées et des propositions issues d'un débat permanent entre les acteurs du territoire. Le Conseil de développement contribue à l'animation du débat public et à la valorisation d'initiatives et de projets citoyens.
- **Instance de concertation commune** à la Communauté urbaine Angers Loire Métropole et aux Communautés de communes Anjou Loir et Sarthe et Loire Layon Aubance, réunies au sein du Pôle métropolitain Loire Angers. Le Conseil est constitué d'acteurs économiques, sociaux, associatifs, culturels et de l'enseignement, du territoire des 3 intercommunalités.



conseil-dev-loire.angers.fr

MOBILITÉS DURABLES ET RESPONSABLES

1. INTRODUCTION P5-13

- 1.1 CONTEXTE INTRODUCTIF
- 1.2 L'IMPACT DES MOBILITÉS
- 1.3 ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS

2. VERS LA MUTATION P14-31

- 2.1 L'ORGANISATION DU TERRITOIRE, UN LEVIER ESSENTIEL
- 2.2 RENDRE LES MOBILITÉS ALTERNATIVES CONVAINCANTES

3. COMMENT FAVORISER L'ADHÉSION P32-34

- 3.1 LE RÔLE ET LES ACTIONS DES ENTREPRISES
- 3.2 LA MOBILISATION DU MONDE ASSOCIATIF
- 3.3 LA SÉCURITÉ
- 3.4 IMPLIQUER LES CITOYENS

4. PRÉCONISATIONS

P35-37

GLOSSAIRE Stratégie régionale des mobilités Adoptée en session plénière du 31 mars 2021, cette stratégie cadre la politique régionale des transports pour la période 2021-2030. Elle fixe l'orientation régionale en tant que chef de file des mobilités, en conformité avec la loi d'orientation des mobilités (LOM).	Autosolisme Utilisation d'une voiture par une seule personne (sans passager) généralement pour des trajets quotidiens comme le domicile-travail. 	COM Contrat opérationnel de mobilité Les contrats opérationnels de mobilité visent à structurer le développement des solutions de transport pour l'ensemble de la population, en accordant une attention particulière aux territoires ruraux et périurbains.
BAM Bassin angevin de mobilité Un bassin de mobilité est l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent.	GES Gaz à effet de serre Les gaz à effet de serre sont des gaz qui absorbent une partie des rayons solaires en les redistribuant sous la forme de radiations au sein de l'atmosphère terrestre, phénomène appelé effet de serre. 	LOM Loi d'orientation des mobilités Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif clair : rendre les déplacements du quotidien plus accessibles, plus économiques et plus respectueux de l'environnement.
MODES ACTIFS Formes de déplacement nécessitant l'utilisation de la force musculaire de l'usager, par exemple la marche à pied ou la pratique du vélo. 	PCAET Plan Climat Air Energie Territorial Outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux Établissements Publics Intercommunaux d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire. 	PMLA Pôle métropolitain Loire Angers Le Pôle métropolitain Loire Angers a pour objet d'exercer la mise en œuvre de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). De même, il mène des activités d'études, d'animation, de coordination, de communication et de contractualisation d'intérêt métropolitain articulées autour d'axes stratégiques.
ZFE-m Zone à Faibles Émissions - mobilité Les zones à faibles émissions mobilité sont des territoires dans lesquels la circulation de certains véhicules peut être restreinte afin de réduire la pollution de l'air. Les véhicules y circulant doivent disposer d'une vignette Crit'Air attestant qu'ils ont l'autorisation de circuler. <i>Edit : la suppression des ZFE est en cours de débat parlementaire (sept 25).</i>	Vélo-route Itinéraire de moyenne ou longue distance pour les cyclistes, devant être linéaire, continu, jalonné, adapté à la pratique des usagers, sûr et incitatif. Les autres véhicules peuvent y rouler mais les vélos y sont prioritaires. 	SCoT Schéma de Cohérence Territoriale Le schéma de cohérence territoriale est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un territoire ou d'un bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement. <i>Les mots sont indiqués en rose dans le document.</i>

Partie 1

Introduction



CONTEXTE INTRODUCTIF

En 2019, le Conseil de développement a rédigé la contribution « Déplacements et mobilités » dont il ne renierait aujourd’hui aucune des réflexions et propositions.

Pourquoi en reproposer une 4 ans plus tard ?

En 2023, des échanges avec la présidence d'Angers Loire Métropole avaient envisagé la saisine du Conseil de développement sur la perspective de mise en place d'une **Zone à Faibles Émissions - mobilités**. Si cette démarche a été différée, le Bureau du Conseil de développement a estimé que ce sujet important méritait une réflexion plus large sur les objectifs de la ZFE-m et ses interrogations légitimes pour la population et l'environnement de notre territoire.

Depuis 2019, plusieurs évènements ont sensiblement modifié le contexte :

- La crise dite des « gilets jaunes » a posé dans toute la France la question de la mobilité et a révélé au grand jour un clivage entre l'urbain et le rural, en particulier sur ce sujet
- En 2021, la pandémie de COVID19, qui a entraîné des périodes de confinement inédites, a généré des pratiques tout à fait nouvelles dans tous les domaines, en particulier concernant la mobilité des personnes actives : la mise en place du télétravail en a été un exemple
- Parallèlement, le changement de perception sur des sujets de société s'est accéléré. Sans être nouveaux, ils sont devenus plus sensibles, notamment ceux de l'évolution climatique et plus largement de la transition écologique.

Le contexte national a aussi connu des évolutions importantes : la **Loi d'Orientation des Mobilités** de décembre 2019 a transformé en profondeur la politique des mobilités quotidiennes, visant la diminution de leur empreinte carbone. La Région a établi en 2021 la **Stratégie régionale des mobilités**, qui se décline sur notre territoire depuis 2023 au travers du **Contrat Opérationnel de Mobilité** avec de nouvelles règles du jeu concrètes.

La situation locale des mobilités s'est également enrichie : ALM a plus que doublé son réseau de tramway avec les lignes B et C. Un nouveau plan de mobilité a modifié le réseau de transports en commun et développé plusieurs services de mobilités alternatives (voir plus loin).

Le contexte démographique a également évolué et l'attractivité du territoire s'est accentuée, notamment par l'accroissement du nombre d'étudiants. Il convient de distinguer dans leur mobilité les résidents, les actifs, les étudiants ou les touristes.

La prise en compte du **cadre budgétaire** n'est pas négligeable, tant au niveau national que local. Il apparaît devenir durablement un paramètre plus contraignant des actions publiques.

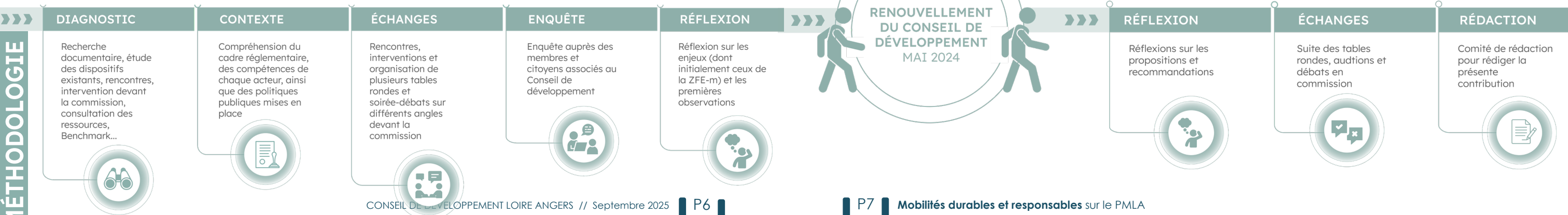
LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Le territoire du **Pôle métropolitain Loire Angers**, au croisement de complexes géologiques, a une topographie bosselée avec d'importantes dénivellations jusqu'à plus de 60 mètres, d'où des circulations parfois plus émettrices de pollutions comme au cœur d'Angers et parfois exigeantes pour les modes actifs. Il est segmenté par de vastes zones inondables qui ont limité l'étalement urbain et favorisé le regroupement en polarités.

En raison de son histoire, la voirie du centre métropolitain est souvent étroite. Il en résulte des circulations souvent malaisées qui limitent les possibilités d'élargissement ne facilitant pas la création de voies réservées en ville, et contraignant la coexistence des stationnements résidents et passagers.

ET L'IA?

Le Conseil est bien conscient du développement et de l'importance croissante de l'Intelligence Artificielle (IA) dans les mobilités, il s'agit d'un outil très important pour construire la société de demain (exemple des véhicules autonomes ou de la sécurité routière). Toutefois, les enjeux qu'elle soulève vont au-delà des premières discussions que la commission a pu avoir. C'est pourquoi le Conseil a décidé de ne pas aborder cette thématique dans cette contribution.



L'IMPACT DES MOBILITÉS

sur l'environnement, la santé et la vie des populations



Un lourd poids environnemental

Les déplacements sont un facteur majeur de dégradation de l'environnement sur notre territoire.

Les **gaz à effet de serre** (GES), et notamment le dioxyde de carbone (CO₂), principal responsable du réchauffement climatique, sont émis en grande quantité par les véhicules thermiques. A l'échelle du PMLA, **les transports représentent 47% des émissions de GES** en 2021, avec une croissance de 2 points entre 2008 et 2021. Le rejet de CO₂ lié aux mobilités est toutefois plus important sur les territoires d'ALM (50%) et de LLA (48%) que sur ALS (41%)¹.

En Maine-et-Loire, les émissions de GES et la consommation d'énergie par les transports sont supérieures aux moyennes nationale et régionale².

L'usage de la voiture individuelle est le premier responsable de ces chiffres, rendant indispensable l'action à son égard.



La qualité de l'air, un enjeu de santé

Selon Santé publique France en 2021³ : « **La mortalité liée à la pollution de l'air ambiant reste un risque conséquent en France avec 40 000 décès attribuables chaque année aux particules fines (PM_{2.5})** », soit **7% de la mortalité annuelle**. La qualité de l'air est clairement **un enjeu majeur de santé publique**.

Selon le bilan de la concertation réalisé par ALM dans le cadre de la mise en place de la ZFE⁴, **la qualité de l'air sur le territoire de la communauté urbaine est en moyenne assez bonne. Elle est cependant préoccupante lors des pics de pollution** en fonction du climat et des périodes de congestion de circulation.



Chaque jour,
je consomme...

1 kg
D'ALIMENTS

2 kg
D'EAU

20 kg
D'AIR

Basé sur une infographie d'Air Pays de la Loire

Les véhicules ont un impact majeur sur la pollution atmosphérique, principalement à cause des émissions de gaz et de particules fines issues de la combustion des carburants fossiles (essence et diesel).

Voici les principaux polluants émis et leurs effets :

GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

DIOXYDE DE CARBONE (CO₂) : principal responsable du réchauffement climatique, il est émis en grande quantité par les véhicules thermiques.

MÉTHANE (CH₄) ET PROTOXYDE D'AZOTE (N₂O) :

moins abondants que le CO₂, mais avec un potentiel de réchauffement global bien plus élevé.

POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES TOXIQUES :

OXYDES D'AZOTE (NO_x) : irritants pour les voies respiratoires, ils contribuent à la formation de l'ozone troposphérique (O₃) et des pluies acides.

MONOXYDE DE CARBONE (CO) : gaz toxique pouvant provoquer des intoxications en milieu clos.

HYDROCARBURES IMBRÛLÉS (HC) : responsables de la formation de l'ozone et de certains composés cancérogènes.

PARTICULES FINES (PM₁₀, PM_{2.5}) : issues principalement des moteurs diesel, elles pénètrent profondément dans les poumons et sont liées à des maladies respiratoires et cardiovasculaires.



¹ Pôle métropolitain Loire Angers, (2023). Plan Climat Air Energie Territorial Loire Angers. Rapport d'évaluation à mi-parcours. Tome 1, p.11.

² Département de Maine-et-Loire, (2022). Stratégie des mobilités 2022-2028. Synthèse, p. 4.

³ Santé Publique France (2021). « Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français » <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>

⁴ Angers Loire Métropole (2024). Bilan de la concertation. [En ligne, consulté le 13/03/25].

NO₂

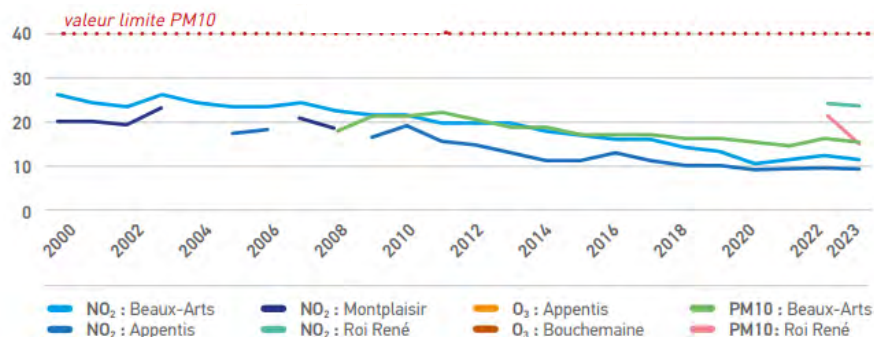
Dioxyde d'azote

O₃

Ozone troposphérique

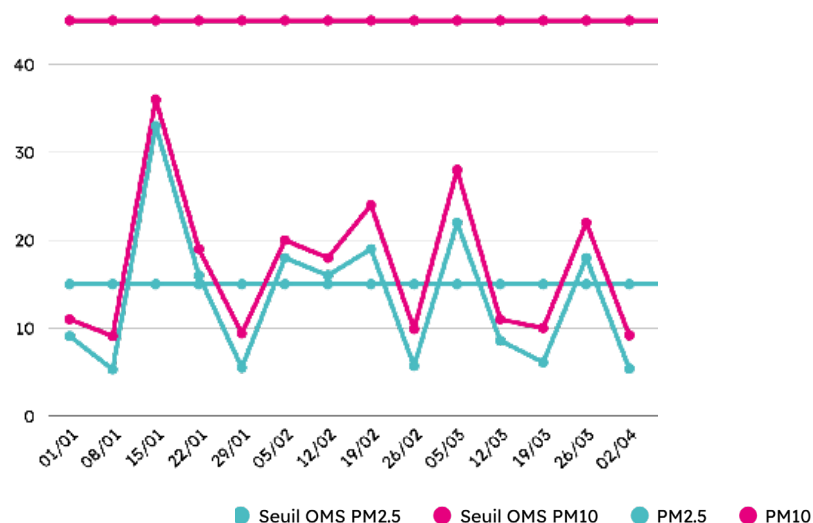
PM₁₀&PM_{2.5}

Particules fines



Historique des niveaux moyens annuels de PM₁₀, NO₂, O₃ dans l'agglomération angevine

Moyenne journalière PM2 et PM10 à Angers, Station Beaux-Arts



À RETENIR

- Entre 2000 et 2022, on constate une diminution constante des niveaux de NO₂ et PM10. Le niveau d'O₃ est plus stable, avec de légères fluctuations.
- Si, en 2022, tous les sites analysés sont en dessous de la limite européenne actuelle, ils dépassent encore les seuils OMS et sont souvent au-dessus de la future limite européenne (2030).
- Les taux de PM2.5 analysés entre janvier et avril 2025 montrent des pics de dépassement du seuil OMS, atteignant plus de 30 µg/m³, soit le double du seuil. Ce dépassement indique une exposition non négligeable à la pollution fine.

Le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** Loire Angers a fixé comme objectif au territoire une diminution de 75% des GES et de 50% de consommation d'énergie à l'horizon 2050⁵.

Le facteur de la **pollution sonore** doit aussi être pris en compte. Elle est générée essentiellement par la densité et la vitesse de circulation. Dans les secteurs qui ont limité la vitesse, l'effet positif est net.

PRÉCONISATIONS

Il est donc nécessaire que l'effort soit poursuivi :

- En agissant sur le nombre de voitures circulant sur le territoire pour diminuer les effets de congestion
- En séparant, lorsque c'est possible, le trafic automobile des secteurs résidentiels denses et en isolant les espaces publics, piétons, et cyclistes des circulations automobiles
- En évitant les aménagements accentuant les émissions de particules fines ou le bruit



Un coût élevé pour les familles, de surcroît accentué chez les plus modestes

La mobilité constitue le deuxième poste de dépense après le logement. Elle pèse plus lourd pour les ménages à faibles revenus, car c'est un poste peu compressible. Elle constitue un handicap pour les résidents éloignés, notamment en territoire rural, mais aussi pour les demandeurs d'emploi, les jeunes, les étudiants et les personnes à mobilité réduite.

L'augmentation du prix des voitures⁶ et la perspective de disparition progressive des véhicules à moteur thermique rendent la voiture individuelle en pleine

propriété de moins en moins accessible, et accentuent le clivage social dans le domaine de la mobilité. Ce dernier tend aussi à s'élargir à une part plus grande de la population, rendant de plus en plus nécessaires les alternatives à la voiture individuelle telle que nous la connaissons.

La commission est consciente qu'il s'agit là d'un sujet très sensible. Outre son poids social, la voiture individuelle constitue pour beaucoup un symbole de liberté (souvent aussi un plaisir) et touche profondément au mode de vie. **L'adhésion par les citoyens aux évolutions est essentielle.**

AUSSI FAUT-IL COMBINER 3 ENJEUX QUE LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT NE SOUHAITE PAS HIÉRARCHISER



ÉCONOMIQUE



ENVIRONNEMENT



SOCIAL

La commission n'a pas retenu l'alternative de motorisation électrique comme thème de réflexion, estimant que celle-ci ne résout pas en soi toutes les questions de pollution (particules fines liées aux frottements mécaniques), ni d'encombrement, de sécurité, de coût et de facture énergétique, telles qu'elles se posent au niveau local.

⁵ PMLA, (2020). « Stratégie territoriale ». Plan Climat Air Énergie Territorial Loire Angers. Angers, 2, p. 16.

⁶ Augmentation de 50%, passant de 24 448€ en 2014 à 36 712€ en 2024 selon AAA Data

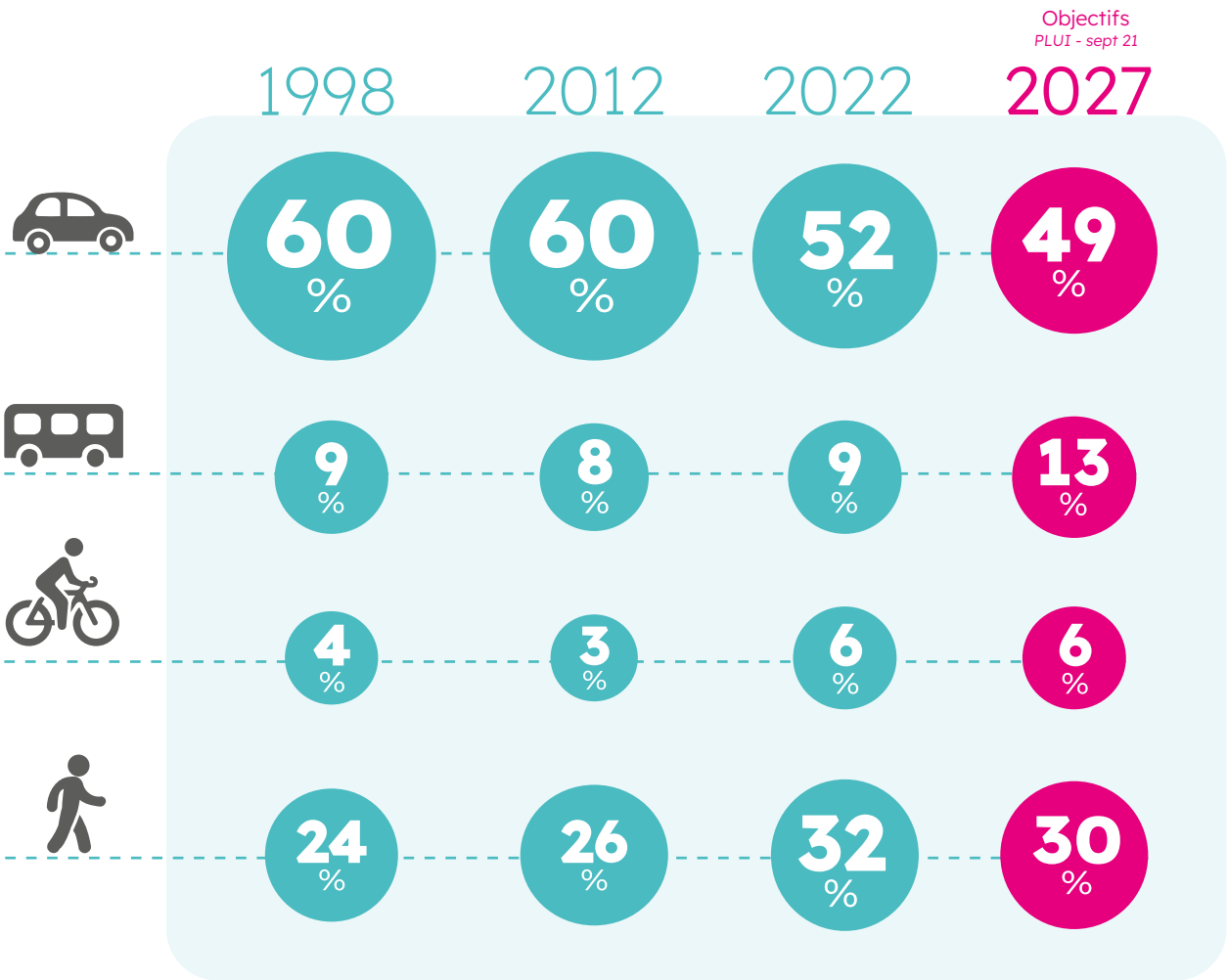
ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS

sur le Pôle métropolitain Loire Angers



Des évolutions réelles

Les changements des dernières années ont provoqué des évolutions réelles, que l'on constate en ville : progression sensible du vélo, de la marche, des transports en commun après la mise en service du tram et du nouveau plan de transports d'ALM à partir de 2022-2023... La voiture reste cependant toujours largement dominante, sa baisse se traduisant plus en proportion qu'en chiffres absolus.



EVOLUTIONS DES PARTS MODALES POUR LES RÉSIDENTS D'ALM (Source enquête Cerema 2022- d'après un graphique ALM)



Des nouvelles orientations encourageantes

La **stratégie régionale des mobilités** 2021-2030 vise un développement au bénéfice de l'ensemble des territoires, urbains, périurbains et ruraux. Elle donne comme orientation que les mobilités et les offres de transports contribuent à un développement plus durable, sobre et décarboné⁷.

Le **Contrat Opérationnel de Mobilité**, conclu avec la Région, a donné vie il y a 2 ans à un **bassin de mobilité angevin**, cadre concret des orientations et des actions soutenues sur un périmètre adapté, puisqu'il comprend tout le PMLA, auquel s'ajoute Anjou Bleu. Cadre de cohérence pertinent, il affiche une volonté forte de développement de l'offre de transports alternatifs à l'**autosolisme** et vise une réelle transition dans les mobilités : doublement de la part modale du transport collectif, développement de la variété des

modes alternatifs, des coopérations en matière de tarifs, d'information, et de services.

Le **Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)** affiche des priorités nouvelles dans le développement durable en inscrivant la transition écologique comme enjeu qui prédomine dans les documents d'urbanisme dans tous les domaines. Ces objectifs et orientations restent toutefois à traduire concrètement dans de vraies remises en question de la priorité automobile, toujours en vigueur dans les PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) avant leur révision à venir.

Mais ces nouvelles données sont encore peu connues de la population, qui de ce fait n'anticipe pas toujours suffisamment les changements.

⁷ AURA, (2023). *Contrat Opérationnel de Mobilité, Bassin Angevin de Mobilité 2023-2028*, p.8.

Partie 2

Vers la mutation

...

LES ENJEUX DE SOBRIÉTÉ

La diminution des pollutions, des nuisances et des coûts passe immanquablement par un mode plus sobre qui repose sur deux paramètres :

- **Diminuer les besoins de déplacements**, ce qui est directement lié à l'organisation et à l'aménagement du territoire
- **Proposer des mobilités alternatives**, mais en les rendant plus convaincantes que l'usage de la voiture individuelle

La commission a donc identifié 3 enjeux :



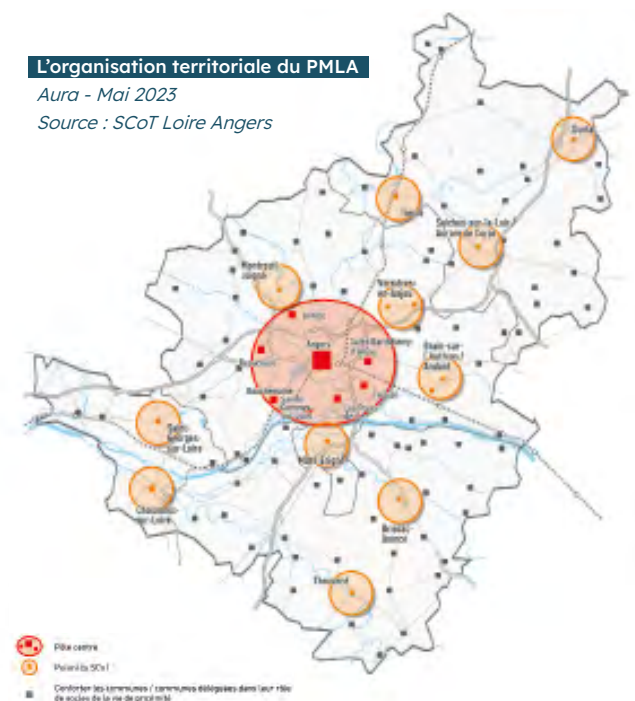
2.1 L'ORGANISATION DU TERRITOIRE EST UN LEVIER ESSENTIEL

L'organisation du territoire a déjà été identifiée comme levier prioritaire par le Conseil de développement dans sa contribution de 2019. La commission réaffirme aujourd'hui sa nécessité. Elle vise à faire diminuer le « besoin de déplacement » à la source.

2.1.1- Un rôle majeur pour les polarités périphériques

Les polarités périphériques, parce qu'elles génèrent des navettes quotidiennes sur de longues distances, génèrent les kilomètres de déplacements les plus conséquents.

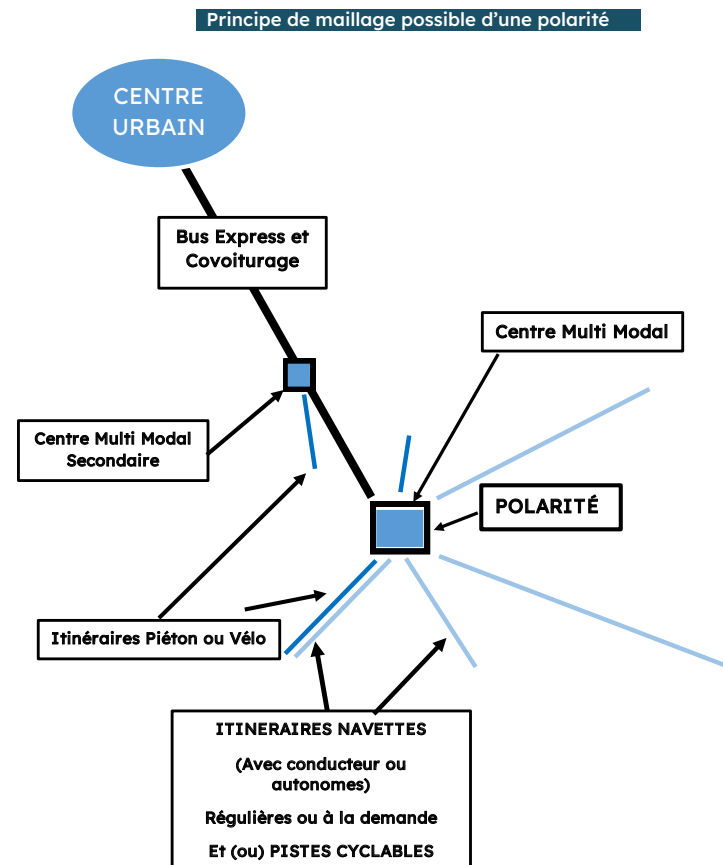
Rappelons que la stratégie des polarités périphériques a été créée en 2002, dans le cadre du projet d'agglomération, afin de maîtriser l'étalement urbain, en structurant le développement périphérique et les services autour de quelques pôles (11 aujourd'hui : Andard-Brain, Brissac Loire Aubance, Chalonnes-sur-Loire, Durtal, Montreuil-Juigné, Mûrs-Erigné, Saint-Georges-sur-Loire, Seiches, Thouarcé, Tiercé, Verrières-en-Anjou). Ces polarités sont complétées par un réseau de pôles secondaires autour de chacune.



Encore faut-il que ces polarités soient suffisamment attractives, au regard de quelques critères principaux, comme :

- Rapprocher les lieux de travail des lieux de vie
- Réimplanter des services de proximité, commerces, ainsi que des équipements structurants à l'échelle des polarités
- Redynamiser les centre-bourgs par un habitat attractif et diversifié
- Proposer des espaces publics de qualité

... et mailler les territoires entre les zones d'influence de chaque polarité et entre la polarité et le cœur métropolitain, en assurant en cœur de polarité les liaisons et le stationnement tous modes, ainsi que les informations nécessaires à leur usage.



2.1.2- LA NÉCESSAIRE ADAPTATION DE L'AGGLOMÉRATION CENTRALE...

pour diminuer fortement la part de la voiture individuelle : confrontée à l'impératif de densification et de réduction de l'artificialisation des sols (loi "Climat et résilience" du 22 août 2021 définissant un objectif de zéro artificialisation nette des sols) tout en poursuivant le développement de son territoire, la ville-centre doit réduire également l'espace consacré à la circulation automobile, et faire le choix clair de **prioriser les mobilités alternatives sur l'autosolisme.**

APAISSER LES NUISANCES EN COEUR URBAIN

La mise en place des ZFE vise à protéger des pollutions et nuisances les secteurs les plus exposés des villes. En sélectionnant les usagers selon leurs véhicules, elle est cependant porteuse de nouveaux facteurs de différenciations sociales difficiles à accepter au regard des objectifs du vivre ensemble. ALM a choisi une formule minimale permettant de minorer ces dernières. Mais ce choix ne règle en revanche pas suffisamment les objectifs environnementaux et sanitaires, tant en centre-ville engorgé que dans les quartiers.

La commission a estimé que des dispositifs égaux pour tous les usagers sans discrimination devraient être privilégiés. Les secteurs concentrant les émissions les plus nuisibles se situent notamment dans l'hypercentre. Angers a très peu étendu son secteur piétonnier depuis plus de 40 ans. La commission préconise d'étendre les secteurs réservés aux piétons ou plus généralement aux modes non carbonés. Cette extension devrait par exemple inclure le secteur du carrefour Rameau, identifié comme secteur particulièrement chargé et symbolique.

À une autre échelle, ces zones sans voiture sont également efficaces dans les quartiers résidentiels, en étendant les espaces décarbonés au détriment de la voirie automobile.

DES MOYENS D'INTÉRÊT COMMUN

Depuis 2019, les territoires du PMLA ont évolué. Le développement multipolaire notamment a continué à se traduire dans la réalité. Le Conseil de développement relève toutefois combien le mouvement est lent. En 20 ans, les polarités définies dans le bassin angevin n'ont pas encore réellement émergé dans leur fonction de rééquilibrage du territoire. **Aussi est-il nécessaire d'accentuer et d'accélérer le mouvement.** C'est l'intérêt commun du PMLA, qui justifierait d'un engagement peut-être plus fort de sa part (actions foncière, d'équipement, de desserte...).

LA MOBILITÉ, CONDITION DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

L'accessibilité conditionne l'attractivité de l'habitat, la crédibilité des services et les valeurs foncières. Les moyens de la mobilité sont donc moins un service qu'un levier de l'organisation des territoires. La commission estime qu'il faut les réaliser en amont, comme investissement du développement du territoire, pour le soutenir.



2.1.3 - UN ENJEU SOCIAL MAJEUR...

...qui doit se traduire dans les choix d'aménagement et de développement du territoire :

La question des mobilités est un **facteur d'accentuation des inégalités**, créant même de réelles marginalisations : inégalité des territoires, paupérisation en fonction de l'éloignement. Elle est un facteur de plus grande difficulté d'accès à l'emploi, aux services, à la qualité de la vie quotidienne, et au vivre ensemble. Ainsi, la marginalisation de banlieues pourrait se reproduire dans les périphéries rurales. On peut estimer que la desserte active par tous moyens alternatifs à la voiture individuelle devrait viser en priorité les périphéries rurales socialement les plus fragiles.

À l'inverse, faciliter les mobilités est un **facteur essentiel d'intégration sociale**.

Il faut prendre en compte la part de plus en plus importante des personnes à mobilité réduite : deux catégories de personnes sont confrontées à une limitation physique de leur mobilité, les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. En 2019, la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques estimait à 22% la population adulte subissant des restrictions fonctionnelles de mobilités. Ce chiffre pourrait avoisiner les 40% à échéance 2035.

Ce public est le plus impacté par les problèmes de mobilité, y compris pour les imperfections dans les détails des aménagements (espace public et trottoirs, accès aux transports en commun et aux établissements recevant du public, etc.). Il est aujourd'hui très dépendant de la voiture individuelle.

➡ LA MOBILITÉ DES SÉNIORS¹⁰

Les seniors composent une population très particulière pour les déplacements : 70% à 80% de leurs déplacements sont consacrés au commerce et aux loisirs, donc hors des heures de pointe. Aussi, le plus grand nombre d'entre eux utilise la voiture plutôt que les transports en commun. Pourtant, réduire la dépendance à la voiture serait une nécessité.

Ils sont également utilisateurs de la marche, en distance courte, mais sont particulièrement sensibles aux rugosités de l'espace public (trottoirs, marches, rampes, traversées de voirie, sans oublier les toilettes publiques). Ainsi, les obstacles à la voiture, y compris son coût, sont un facteur majeur d'isolement.

Pour les seniors, le rapprochement des services quotidiens est donc un enjeu majeur. Les mobilités alternatives (marche, vélo, transport en commun, transport à la demande) sont l'autre levier essentiel. Il faut insister sur l'importance du paramètre sécurité et des besoins générés : sécurité des espaces, sécurité contre les agressions, pertinence de l'information pour les horaires des transports en commun, importance de la renaturation liée au réchauffement climatique.

➡ LE HANDICAP ET LA MOBILITÉ

La loi de 2005 consacrée au handicap a défini des objectifs concrets pour adapter les transports et l'espace public. Ces objectifs concernent plus globalement toutes les personnes en difficulté de mobilité. Le Conseil de développement constate qu'il s'agit d'un guide indispensable, et que sa mise en œuvre implique des moyens importants et parfois complexes.

La Ville d'Angers a mis en place un service qui intervient dans tous les projets susceptibles de concerner les personnes à mobilité réduite (PMR), notamment en matière de voirie et des transports, service qui assure des échanges avec les associations représentatives. Il serait nécessaire qu'un tel service concerne tout le territoire de mobilité.

➔ Le Conseil de développement attire l'attention sur 4 thèmes prioritaires

- **L'accès aux transports**, en insistant sur la chaîne de l'accessibilité dans laquelle elle s'insère (ceci concerne tout le traitement de l'espace public accessible aux piétons).
- **L'information sûre et facilement accessible**, permettant à l'utilisateur d'organiser ses déplacements. L'information numérique est insuffisante, parce qu'elle est inaccessible aux personnes en situation d'illectronisme (nombreux chez les seniors), et parce qu'elle n'est pas facile à appréhender par les utilisateurs occasionnels
- **La concertation en amont** des projets d'aménagement chaque fois que cela est possible
- **Le besoin d'étendre le service** dédié à l'insertion de la problématique PMR dans les projets à tout le territoire du PMLA

¹⁰D'après les données de l'enquête du Gérontopôle : la mobilité des personnes âgées en Pays de la Loire - 2022.

LA MOBILITÉ DES ÉTUDIANTS¹¹

Dans une ville aussi dense en étudiants que l'est Angers, il semble nécessaire de proposer un dispositif qui libère à la fois les étudiants de l'impératif de la voiture et les quartiers de l'invasion automobile.

C'est un enjeu pour le présent et pour l'avenir dont les étudiants devraient devenir les ambassadeurs. L'expérience montre que l'engagement des responsables pédagogiques est nécessaire et efficace pour conduire les étudiants à modifier leurs pratiques (cf. l'exemple du plan de mobilités vélo réalisé par l'ESA).

Le campus étudiant à Belle-Beille : un quartier pilote d'une mobilité durable

Les 48 000 étudiants d'Angers bénéficient des infrastructures locales et sont les citoyens de demain. Il paraît indispensable de les inviter à ne pas entrer dans le système du véhicule individuel et de privilégier les mobilités douces ou partagées, au moins sur les trajets du quotidien. Le taux d'équipement en voiture individuelle augmente avec l'âge des étudiants. Les jeunes générations créeront leurs propres normes de liberté grâce à une offre locale de services au quotidien.

Le campus de Belle-Beille, avec ses 15 000 usagers environ, profite actuellement d'un cadre agréable et d'une offre de transport résolument augmentée depuis peu par l'arrivée du tramway. Dans cette zone étudiante, tout concourt à créer un quartier pilote d'éco-campus. Actuellement, cette zone connaît un trafic routier élevé aux heures de pointe, avec les problèmes classiques de circulation, de stationnement irrespectueux et de pollution.

L'utilisation des transports en commun pour les étudiants du campus est passée de 37% d'usagers en 2019 à 47% en 2024. La mise en place de la nouvelle ligne de tramway a-t-elle vraiment atteint toute sa potentialité ? En 2024, ce sont encore 29% des étudiants du campus qui viennent en voiture chaque matin. Qu'en est-il des salariés du campus ?

Un éco-campus moderne, favorisant les déplacements sans voiture, doit contribuer à l'attractivité étudiante, et aux efforts de décarbonation du territoire, à l'image de l'agglomération.

Pour cela, il nous paraît pertinent notamment de :

► **Fédérer** et organiser une démarche de plan de mobilité étudiant en impliquant les acteurs concernés, - étudiants, responsables pédagogiques - de tous les organismes présents sur le campus et en s'appuyant sur les structures existantes

► **Adapter** l'offre de transport en commun pour attirer les automobilistes d'aujourd'hui et répondre aux besoins spécifiques de la vie étudiante (par exemple aux heures de pointe et en soirée)

► **Faciliter** toutes les formes de mobilité douce en sécurisant vraiment les circulations, en particulier les voies d'accès vélo, exemple de l'accès vélo insatisfaisant au boulevard Patton - et les stationnements, notamment pour les vélos

► **Limiter la place consacrée au parking quotidien ou conditionner expressément son existence et l'emploi de fonds publics à des objectifs de baisse de l'usage quotidien de la voiture.** Cette stratégie implique de garantir l'utilisation des parkings relais P+r pour les seuls usagers des transports en commun. Elle implique de protéger le stationnement des résidents et d'envisager d'avoir une zone avec un accès réglementé sur tout ou partie du campus

► **Accompagner** le changement de comportement pour assurer l'adhésion des usagers. L'appui d'une structure impliquant tous les acteurs concernés sur le campus (comme le Groupement d'Intérêt Scientifique Angers Loire Campus) permettrait d'impliquer les usagers dans leur choix de mobilité

► Enfin, **déployer** l'éco-campus de Belle-Beille revient à enrichir les services offerts sur le campus et sa densification

Le développement d'une telle démarche devrait être impulsé par la collectivité.

Elle pourrait être reproduite dans d'autres secteurs étudiants de la ville (par exemple l'école de médecine).

2.2 RENDRE LES MOBILITÉS ALTERNATIVES CONVAINCANTES

Le développement de l'offre en mobilités alternatives s'est traduit par les progrès des pratiques constatés sur le territoire, preuve que cet effort paie : 20% de voyageurs en plus sur la période 2022/2024 (transport en commun), forte croissance de l'usage du vélo, développement du transport à la demande...¹² Pour atteindre leur pleine efficacité, ces pratiques devraient primer plus souvent sur l'autosolisme. Le Conseil de développement estime qu'il existe des marges de progression importantes.

Si les progrès des pratiques des usagers peuvent être motivés par des choix pour leur santé ou par un effort citoyen pour la qualité de l'environnement, **le moteur déterminant est cependant surtout pratique** : il faut que les alternatives de mobilité soient aussi ou plus performantes en temps et en coût que la voiture individuelle (cf. *enquête interne du Conseil de développement en annexe*).

Le Conseil de développement estime que l'action doit prioritairement porter sur les deux modes alternatifs les plus populaires : **les transports en commun et les modes actifs.**

2.2.1- TRANSPORTS EN COMMUN

Les gains de fréquentation récents mettent en évidence l'attractivité qu'apportent les améliorations du service rendu par les transports en commun. L'offre des bus, cars et du tramway s'est enrichie de manière élargie et diversifiée (2ème et 3ème ligne de tramway, cars cadencés et directs vers certaines polarités, réforme du réseau de bus, amélioration de l'information notamment numérique).

Tout porte à penser que des gains encore plus importants peuvent être obtenus en agissant sur les faiblesses subsistant dans le réseau de transports en commun. Il faudrait :

Élargir les plages horaires : la desserte de l'agglomération est prioritairement organisée pour les usages scolaires et domicile-travail, sur une tranche assez étroite des heures de pointe du matin et d'après-midi (7h-9h, puis 16h-18h), rendant attractif le réseau pour la fonction travail et la fonction scolaire. Il n'est en revanche pas attractif pour les usages du soir, du week-end, des congés scolaires, pour les loisirs et le commerce, ainsi que pour les horaires décalés d'activité. Or, de nombreux services sont assurés en horaires décalés : entretien, restauration, santé... **L'élargissement du cadencement** sur ces tranches horaires est une demande forte (cf. *enquête interne du Conseil de développement*).



¹¹ Données issues de l'enquête « Vies mobiles n°12 » sur les déplacements des étudiants de Belle-Beille publiée par l'AURA en février 2025

¹² Cf. bilan de la 1ère année de fonctionnement du plan de transport d'ALM, présenté à la Commission le 22 octobre 2024

En outre, la concentration horaire des transports en commun alimente celle des lieux de travail et l'uniformité du temps de la ville qui elle-même alimente les effets pendulaires de congestion. Un fonctionnement plus sobre du territoire demanderait au contraire **un étalement dans le temps des activités des entreprises et des services.**

Par comparaison, le tramway de l'agglomération du Mans, de taille comparable à ALM, propose des dessertes à haute fréquence (6 à 12 par heure selon les lignes) de 7h à 21h, assurant 302 liaisons par jour pour 2 lignes (cf. tableau de comparaison des dessertes en annexe), contre 280 liaisons pour 3 lignes à Angers, sur des fréquences en journée de 5 à 7 tramways par heure (printemps 2024). Cette différence illustre deux conceptions différentes de l'usage des transports en commun entre un service de mobilité et un mode structurant de la vie du territoire, offrant une solution permanente de mobilité alternative à la voiture.

Une plus grande amplitude permettrait de diversifier les usages des transports en commun. Le succès du tramway angevin, confirmé à l'ouverture de la 3ème ligne, laisse penser qu'il génèrera une fidélisation d'une part importante de la population actuellement encore utilisatrice de la voiture individuelle en ville sur ces plages horaires.

L'élargissement des amplitudes horaires est tout aussi important pour les lignes périphériques



de l'agglomération, en particulier les lignes expresses. En arrêtant les transports autour de 19h, le service prive les résidents périphériques de cette formule d'accès aux services urbains centraux et des activités commerciales, associatives, et de loisirs, diminuant l'attractivité des polarités extérieures.

Le train aussi fait partie de la continuité des déplacements en particulier chez les actifs se déplaçant couramment à Nantes, le Mans, Tours, Paris, ou autre. L'absence de service ferroviaire en soirée ou à certaines heures de la journée est une source de choix du mode automobile.

Dans les relations avec la capitale régionale nantaise notamment, la **billettique unique** entre transports en commun locaux et ferroviaire, comme la rareté des trains acceptant la prise en charge du vélo, sont perçues comme des obstacles à la mobilité aisée et décarbonée.

Metrocéane, par exemple, est un ticket unique et multimodal permettant de voyager entre Nantes, Saint-Nazaire et la Presqu'île guérandaise, en utilisant les TER, Aléop et les transports en commun des 3 intercommunalités.

Voici 3 pistes de réflexion:

→ **Une tarification par paliers** : il existe aujourd'hui deux tarifs proposés par Irigo l'un ordinaire (47€/mois), l'autre très social (7€ pour un coefficient fiscal de 750€ maximal). Pour atteindre les catégories sociales intermédiaires, le Conseil de développement estime nécessaire que soit instaurée une tarification par paliers. Elle permettrait un accès plus aisé à des catégories captives malgré elles de la voiture individuelle : jeunes, seniors, ménages en difficultés économiques, etc.

→ **Lignes expresses, voies réservées** : l'ouverture de lignes de cars cadencées entre des polarités et la métropole a bien répondu aux attentes des usagers. Cette ouverture a créé une alternative réelle aux résidents des polarités. L'objectif de compétitivité des lignes expresses doit être

comparé à l'usage de la voiture : pour atteindre un haut niveau de service, il serait intéressant de faire bénéficier les bus d'un site propre en libérant une voie qui lui serait affectée et réservée (en permanence ou à certaines heures particulièrement chargées), quitte à réduire les voies disponibles aux automobiles. La liaison autoroutière entre la polarité de Brissac-Quincé et le cœur métropolitain, ou la RD 347 à l'est en seraient de bons exemples.

→ **L'information des usagers** a connu des évolutions significatives ces dernières années avec les sites internet Irigo et Aleop et les tableaux des stations. Des usagers déplorent le manque d'information en temps réel et le manque d'information brute, telle que la liste des horaires.

LA QUESTION DU TRANSPORT EN COMMUN GRATUIT

La commission a souhaité se pencher sur la question du transport en commun gratuit.

Elle a pris bonne note du coût élevé de cette option. Cependant, elle a aussi relevé l'intérêt élargi d'une telle mesure : outre son attractivité envers les usagers potentiels, elle a considéré son impact social à l'égard des personnes fragiles et plus généralement des "invisibles" de la vie sociale ; elle a souligné sa capacité à effacer les distances - ennemi n°1 des nuisances de la mobilité -, à favoriser le rééquilibrage de la valeur foncière des territoires, enfin à favoriser l'accoutumance de la population, essentielle pour faire adopter la transition par tous. De ces points de vue, la gratuité semble porteuse d'effets d'entraînement intéressants.

Les impacts cumulés de ces avantages nous sembleraient justifier une évaluation plus complète prenant en compte les gains apportés sur nos territoires tant d'un point de vue économique que social, au regard de son volet financier.

Une première expérience de gratuité ciblée sur certains jours (comme à Nantes) ou à des événements culturels, sportifs ou commerciaux de la ville-centre pourrait constituer un test et permettre d'évaluer le soulagement apporté à la circulation automobile (lors des Accroche-cœur par exemple).



2.2.2- FAVORISER LES MODES ACTIFS - PIÉTONS, VÉLO

La marche à pied est devenue au fil du temps accessoire par rapport aux autres modes. C'est pourtant le modèle le plus intéressant pour l'environnement, pour la santé, et pour les budgets... L'espace public en ville est d'abord conçu pour la voiture. Le piéton a besoin de sa relecture, avec des parcours attractifs offrant continuité, sécurité, attrait environnemental et paysager, et la diminution des conflits avec la voiture. La création de haltes piétonnes avec des bancs confortables et ombragés devrait aider à envisager la marche comme une alternative possible et agréable.

La sécurité est un critère essentiel. L'aménagement des trajets piétonniers doit notamment prendre en compte deux publics qui en sont des utilisateurs privilégiés, les seniors et les enfants qui, l'un comme l'autre, doit pouvoir l'utiliser sans assistance.

Le vélo : l'intérêt particulier du vélo est qu'il concurrence directement la voiture en autosolisme en ville et partiellement en secteur rural.

Le territoire a renforcé le réseau vélo ces dernières années, que ce soit en ville (notamment en accompagnement des travaux du tramway) ou pour créer un réseau interurbain sur le territoire. Ce développement s'est accompli grâce à la concertation avec les partenaires représentatifs, indispensable pour réussir. En outre, ALM annonce le doublement de ses investissements à partir de 2025, et les autres intercommunalités engagent les projets aidés par le Contrat Opérationnel de Mobilité.

De son côté, le vélo a permis de nouvelles fonctions qui offrent des alternatives intéressantes pour diminuer les nuisances en ville (logistique commerciale des livraisons et

vélo familial pour conduire les petits enfants à l'école).

La circulation sur les grands axes : sur une partie des tronçons, le contexte permet de séparer voirie automobile et pistes vélo, ce qui est la meilleure situation tant pour la sécurité que pour la santé. Sur d'autres, qui concernent notamment des liaisons stratégiques, la configuration des lieux obligera à combiner les circulations vélo et automobile sur le même axe (trouées étroites, franchissement de rivières ou d'infrastructures lourdes...) ce qui, compte-tenu des coûts d'infrastructure concernés, implique des compromis. Ce sera le cas sur des axes (Ponts-de-Cé, Mûrs-Erigné, Bouchemaine, ou à l'est) où le confort et la sécurité des vélos doivent primer. Il faudra alors accepter de limiter la vitesse des voitures, de sécuriser les voies cyclables, de rétrécir la chaussée, voire de réaliser des **vélo-routes** où le cycliste impose sa priorité.

Il est indispensable que dans tous les cas de chevauchement auto-vélo, le tabou de la priorité automobile disparaisse au profit de la priorité du vélo. La commune des Ponts-de-Cé a anticipé le mouvement en instaurant la limitation générale à 30 km/h, comme c'est aussi le cas dans de larges secteurs urbains d'Angers. Encore faudra-t-il que les règles soient admises et respectées.

Les axes périphériques cumulent en outre les réseaux fonctionnels et les réseaux touristiques (Loire à vélo, Vélo Francette, circuits touristiques, etc.). Le schéma cyclable territorial de LLA intègre ainsi avec pertinence certains de ces derniers dans son réseau. La commission estime cependant nécessaire de bien privilégier les aménagements pour les axes fonctionnels afin de limiter prioritairement l'autosolisme quotidien...

Le développement du vélo est concomitant de l'apaisement des centres-villes et centres-bourgs et repose sur des actions globales. Il peut s'appuyer sur la combinaison de nombreux facteurs complémentaires :

- L'augmentation des espaces sans voiture
- Le développement des vélos-rue apaisant le partage vélos/voitures
- Les limitations de vitesse à 30 km/h voire 20 km/h
- L'apaisement des abords des écoles, collèges et lycées
- La gestion du stationnement qui intègre le vélo (parkings abrités et sécurisés), dans les endroits stratégiques
- Le développement de la cyclo-logistique qui permet d'améliorer les livraisons sans camion dans les centres-villes.

Pour être attractif pour tous les usagers potentiels, le réseau cyclable doit surmonter ses faiblesses : les discontinuités des aménagements qui insécurisent les trajets ; le passage des carrefours et ronds-points ; certaines barrières qui ne sont pas adaptées aux nouvelles fonctions des vélos, comme les vélos cargos et les vélos familiaux ; l'insuffisance de signalétique et d'affichage pédagogique sur les parcours des distances et durées pour inciter aux modes de déplacement cycliste et piéton ; le non-respect en ville de la limite à 30 km insuffisamment signalée et mal connue des automobilistes.

Tout ceci demande une forte volonté politique, que certaines collectivités ont manifestée ; il faudrait qu'elle soit généralisée, le meilleur exemple étant que le réseau départemental s'attèle à la question de la vitesse acceptable sur le réseau interurbain. Il s'agit là d'un véritable problème culturel, mais il est essentiel que les institutions publiques montrent l'exemple.

Il est également nécessaire de renforcer l'éducation routière citoyenne pour faire respecter les limitations de vitesse, le partage des zones entre piétons, vélos et voitures, la possession obligatoire des équipements de sécurité, en particulier l'éclairage de nuit. Tous les acteurs, les conducteurs de voitures, de vélos, de deux-roues motorisés, de trottinettes, et les piétons sont concernés.

Dans le dispositif d'ensemble, **la concertation avec les usagers est essentielle.** Le Conseil de développement observe que la concertation de ces dernières années a entraîné une amélioration des réponses apportées. Il insiste sur l'efficacité de l'écoute accordée aux usagers dès la conception des projets et travaux.



LE PROJET « TERRITOIRE CYCLABLE » DE LOIRE LAYON AUBANCE

LLA est lauréat du programme « Territoire cyclable » du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. Ce projet consiste à créer un réseau vélo entre bourgs et villes sur l'ensemble de son territoire à l'horizon 2035, en créant 31 liaisons cyclistes équipées de 2 à 10 km, dont 11 sont lancées dès 2025. Il s'appuie sur une concertation préalable très concrète sur tous les projets avec les habitants et les associations locales concernées. Il s'inscrit en totale cohérence avec le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) arrêté avec la Région sur le territoire de Mobilité Loire-Angers en 2024.

Le réseau vise à relier les polarités principales, polarités secondaires, gares, et zones d'activité. Tous les types de liaisons sont utilisés : pistes cyclables, chemins ruraux, bords de route, chaussidoux, aménagement des ponts et des voies, etc. Il traite de tous les volets d'un réseau vélo : foncier, aménagements de chaussée, signalétique, information, réglementation, lieux de pause et de services, réduction des vitesses...

Il mobilise une multiplicité de maîtres d'ouvrages selon les tronçons utilisés : communauté de communes, communes, Département... ce qui ne simplifie pas la démarche, celle-ci devant composer avec le millefeuille administratif, de compétences mais aussi de culture.

Il repose sur une forte volonté politique.



L'arrivée de la trottinette pose un incontestable problème aux modes actifs, car elle occupe les mêmes espaces sans règles adaptées. En même temps, elle rend un service de mobilité intéressant. Son développement, ne peut s'effectuer sans introduire de nouvelles règles de comportement et de sécurité sur l'espace public.

PROPOSITIONS



Inverser la conception de l'espace de circulation

Il faut passer d'une conception privilégiant la voiture à une conception privilégiant le confort et la sécurité des modes actifs sur la voiture. Il s'agit de changer le prisme de pensée, c'est à la voiture de s'adapter.



Des réseaux sûrs et attractifs

Les déplacements doux ne peuvent se développer de manière efficiente que sur des réseaux ou des cheminements sûrs et attractifs. Les aménagements doivent chercher à séparer les espaces dédiés aux modes actifs des circulations automobiles par des espaces végétaux. Lorsque des cheminements vélos ou piétons à usage de vie quotidienne traversent des infrastructures de circulation automobile à fréquentation rapide (par exemple le RD 347), des ouvrages doivent permettre ces séparations.



Prioriser les modes actifs

Lorsque la concurrence des modes implique des investissements trop lourds, il faut alors privilégier des solutions en donnant priorité aux modes actifs, comme la vélo-route, la réduction drastique des vitesses ou le rétrécissement des voies auto. Cela demande une évolution profonde de l'état d'esprit concernant la voirie, en particulier départementale, mais la transition est certainement à ce prix.



Concertier avec les usagers

C'est la condition première de réussite de la transition vers les modes actifs : c'est un message prioritaire pour les nouvelles équipes municipales en 2026.



2.2.3- LIMITER L'USAGE QUOTIDIEN DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

La question n'est pas la suppression de la voiture individuelle, mais d'observer que son usage au quotidien dans la ville **a atteint, voire dépassé ses limites dans l'espace urbain et ses accès**. Elle est aussi de constater que **des évolutions importantes sont en cours**, qu'il s'agisse de nouveaux modes de déplacements, des motorisations utilisées ou de la diminution de l'appétence pour la pleine propriété. Il s'agit donc d'intégrer les évolutions en cours, mais aussi d'être attentifs à de nouvelles donnes qui, dans un contexte très mouvant, peuvent se produire dans les années à venir.

L'enjeu est de diminuer surtout l'autosolisme avec des véhicules qui sont peu adaptés à l'usage individuel quotidien. De nouveaux usages se sont développés depuis quelque temps, chacun répondant plus particulièrement à une gamme de besoins qui peuvent se substituer aux pratiques actuelles de la voiture individuelle en pleine propriété.

Le développement de nouvelles mobilités alternatives à l'autosolisme offre des solutions qu'il faut jauger au regard de l'impact sur la diminution du kilométrage carboné économisé.

LE COVOITURAGE

Le Conseil de développement estime qu'il y a un gisement important de progrès dans le regroupement des usagers par le covoiturage, pratique naturellement usitée dans les associations, clubs et populaire chez les jeunes. Elle est d'ores et déjà développée par des plans de mobilité d'entreprises. Cette pratique mérite d'être encouragée. Il serait souhaitable de faciliter aussi le passage à un stade supérieur avec la mutualisation inter-entreprises sur des pôles d'activités.

L'enjeu est aussi de l'étendre aux usages individuels, car elle offre une alternative efficace à l'autosolisme. Le covoiturage est développé avec succès dans certaines villes, à Grenoble, par exemple, avec **les lignes « Ecov »**. Irigo a mis en place un service en partenariat avec **BlaBlaCar Daily** sur le périmètre d'ALM. La commission estime qu'un tel service, aujourd'hui peu connu, a une grande marge de progression, s'il est étendu à l'ensemble du PMLA, rendu très facilement accessible et piloté avec exigence.

L'autopartage, développé sur l'agglomération angevine avec la mise à disposition des véhicules Citiz, est une formule permettant d'échapper à la propriété individuelle du véhicule et avec des modèles se situant dans la gamme classique.

La commission s'est interrogée sur son ouverture à un plus grand public par la mise à disposition de **petits véhicules adaptés à l'espace urbain** et moins coûteux. Les constructeurs développent ces modèles sur le marché privé. Leur intérêt tant pour leur prix que pour l'occupation de l'espace, la consommation d'énergie et les émissions en fait un véhicule bien adapté à la ville et aux petits trajets urbains.

Le transport à la demande déjà développé sur notre territoire avec les services « Irigo-flex » sur le territoire d'ALM et « Aleop » en secteur rural répond aux besoins sur des itinéraires peu ou pas desservis, en opérant un rabattement sur les lignes de transports en commun. Il apporte un service complémentaire au réseau de transports collectifs à des tarifs similaires. Il est malheureusement trop limité aux seuls dimanches dans l'agglomération centrale. Il est tout particulièrement utile à la desserte du secteur santé. Il est de fait complété par **le transport solidaire** à destination des publics fragilisés ou âgés. Mais, malheureusement éclaté entre tous les organismes locaux qui les prennent en charge, il constitue un réseau complexe.

La navette autonome, véhicule de taille moyenne sans chauffeur, pourrait offrir un service alternatif, mais décarboné, plus collectif, bien adapté par exemple à notre modèle de polarités périphériques. Il repose toutefois sur un investissement technologique qui semble au point, mais doit alors être développé autour d'une stratégie précise et nécessite des investissements à évaluer.

2.2.4- UN SYSTÈME GLOBAL DE DESSERTE, QUI DOIT RESTER SIMPLE ET COMPRÉHENSIBLE

L'alternative à l'autosolisme repose sur une chaîne de déplacements, puisqu'il s'agit d'assurer à la fois des relations à distance et des relations de proximité, et des fonctions très diverses et changeantes. Ceci implique un système cohérent, continu et facilement lisible.

LE RÔLE CLÉ DE L'INTERMODALITÉ

Les parkings d'échange intermodal doivent permettre la complémentarité entre véhicules particuliers et transports en commun, en particulier les parkings d'échange en périphérie situés en tête de ligne du tramway aux portes de la ville (P+r). Ils assurent l'accès à la ville-centre entre le secteur rural et l'agglomération centrale ; mais aussi l'accès à Angers des autres villes ou territoires (Angers-Nantes par exemple). Ils sont conçus en fonction des critères essentiels pouvant déterminer leur utilisation : facilité d'accès, gratuité, rapidité, sécurité. Leur efficacité est cependant amoindrie par plusieurs facteurs :

- ▶ Plusieurs P+r sont saturés, rendant aléatoire et parfois difficile leur accès par les utilisateurs légitimes auto-tramway. Or leur crédibilité suppose une garantie d'accès
- ▶ Ce phénomène est aggravé par leur occupation par les résidents ou activités de proximité (voir l'exemple de Belle-Beille en page 20), phénomène qui ne peut que s'amplifier avec la diminution des stationnements sur l'espace public
- ▶ L'accès au centre-ville doit être plus performant et moins coûteux qu'avec la voiture individuelle. C'est le cas pour les heures de pointe, mais pas pour les autres espaces horaires de la journée.





Le Conseil de développement estime que le service rendu par ces plateformes d'échange peut conquérir un public bien plus important en s'enrichissant et adaptant leur rôle :

- ▶ En privilégiant, voire en réservant, leur usage aux usagers intermodaux (ticket de tram obligatoire...
- ▶ En augmentant la capacité d'accueil des P+
- ▶ En assurant les services rendus par ces plateformes : intermodalité tous modes, information tous modes, sécurité des vélos et autos, etc...
- ▶ En créant de nouvelles plateformes, y compris plus éloignées des pôles de service ou résidentiels, connectées à des lignes de bus rapides

LE STATIONNEMENT

Le stationnement en ville produit un effet attractif contraire aux objectifs recherchés dès lors qu'il s'adresse aux résidents extérieurs au pôle central. En revanche, la diminution du stationnement en ville ne peut être tolérée par les activités, commerces et résidents que si elle est étroitement coordonnée avec les solutions alternatives de desserte.

Le Conseil de développement estime que l'évolution du stationnement en ville devrait s'efforcer de suivre quelques règles aisément compréhensibles par les usagers :

- ▶ Viser une diminution globale du stationnement en ville destiné aux usagers non-résidents
- ▶ Assurer une desserte alternative dans les secteurs concernés et des capacités de stationnement de stockage périphériques
- ▶ Protéger le stationnement des résidents, y compris sur l'espace public lorsque la capacité de stationnement est insuffisante sur l'espace privé

UNE ACTION GLOBALE ET COHÉRENTE ENTRE INTERCOMMUNALITÉS DU BASSIN DE MOBILITÉ

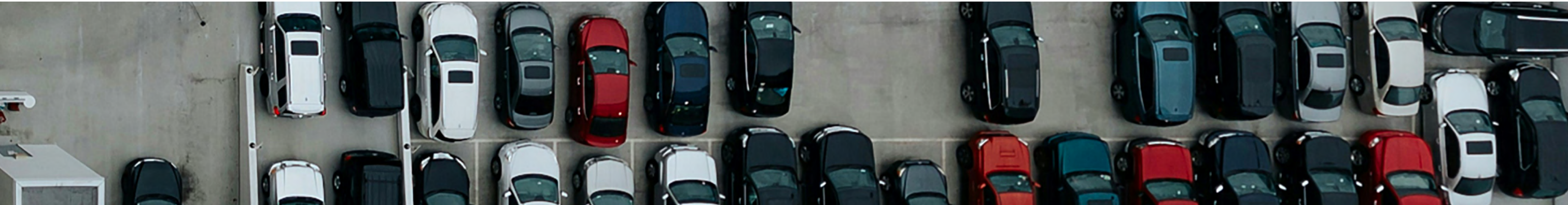
Si la création d'un bassin de mobilité assez vaste ouvre la voie à une cohérence d'action sur l'ensemble du territoire du PMLA, il n'en reste pas moins que l'empilement du millefeuille administratif appliqué aux mobilités (bassin, intercommunalité, communes, département, État) complique la cohérence des actions. Dans ce contexte, le Conseil de développement souligne le besoin de liaisons entre territoires périphériques et la coordination des intercommunalités dans ce sens.

Dans ce registre, la compréhension par le citoyen est très limitée dès lors qu'il sort de son territoire de résidence, ce qui appelle à la mutualisation des informations à disposition du public.

UNE AGENCE DES MOBILITÉS

L'importance de la mutation demanderait un accompagnement des citoyens, ainsi que des élus après leur renouvellement partiel en 2026. Le Conseil de développement renouvelle sa préconisation de 2019 de créer une Agence des mobilités à l'échelle du PMLA, pour :

- ▶ Coordonner les actions à l'échelle du PMLA (voire du bassin de mobilité)
- ▶ Développer l'information à l'échelle du PMLA sur l'offre de mobilité et ses horaires en temps réel pour les transports en commun (site unique d'information ; informations en station ; carte tous modes comme dans la Région Bretagne...)
- ▶ Gérer certaines des offres alternatives qui ont besoin d'un service à l'échelle du PMLA (covoiturage, transport à la demande, transport solidaire...)
- ▶ Accompagner les habitants au changement
- ▶ Évaluer l'impact des actions



Partie 3

Comment favoriser l'adhésion, nécessaire à l'évolution des comportements

La transition est nécessaire, mais elle est contraignante. S'agissant de vraies modifications de comportements, voire de modes de vie, les évolutions en matière de mobilités quotidiennes rendent difficile l'adhésion de la population.

Cette adhésion nécessaire repose d'abord sur l'efficacité et la crédibilité des réponses apportées.



3.1 LE RÔLE ET LES ACTIONS DES ENTREPRISES

La commission a relevé avec intérêt la diversité des initiatives prises par les entreprises dans la mise en œuvre des plans de mobilité rendus obligatoires par la loi LOM. Cela démontre l'efficacité d'alternatives à l'action publique, que ce soit dans les actions de déplacement du personnel (co-voiturage, soutien aux mobilités alternatives...), les mobilités professionnelles (amélioration de la sobriété), les services rendus par les entreprises elles-mêmes (services à vélo, etc...) ou la mutualisation des parkings.

Ces actions sont d'autant plus intéressantes qu'elles reposent sur un dialogue au sein des entreprises avec les personnels ou leurs représentants, susceptibles de générer une diffusion des bonnes pratiques dans la population du territoire. Il semblerait intéressant de mettre en valeur les actions-phares qui peuvent offrir des références pour tous les acteurs du territoire.

La collectivité a tout à gagner à prendre en compte ces démarches dans l'action publique, si l'une et l'autre y trouvent un avantage ; cela peut être le cas pour les horaires et cadencements des transports en commun des grands organismes ou entreprises (CHU, Scania, Université et organismes de formation...), ou pour mutualiser stationnement ou services de mobilité en zones d'activité... Cela peut être le cas aussi pour agir sur la logistique du dernier kilomètre (alternatives décarbonées ou autres).

3.2 LA MOBILISATION DU MONDE ASSOCIATIF

Les activités du temps dit « libre » (loisirs, shopping, culture...) mobilisent une part très large de la population, dans des pratiques de mobilités naturellement sobres dans la plupart des cas. La commission du Conseil de développement a déploré la faiblesse de la desserte par transport en commun à des horaires appropriés.

À défaut, le soutien de la collectivité ciblé sur ce thème peut être efficace, par exemple par la mise à disposition de modes de déplacement sobres dans ces périodes (soirs, weekends, vacances...).

Les associations et les familles tiennent un rôle important dans l'engagement et l'exemplarité autour de la mobilité. La concertation avec ces acteurs permet d'améliorer l'offre de covoiturage, d'adapter les heures de cours ou d'entraînements. La mobilisation du monde associatif est un enjeu souligné lors de la table ronde sur les mobilités du temps libre¹³ et un levier pour l'évolution des comportements, notamment des plus jeunes.



¹³Table ronde « Les mobilités du temps libre » organisée par le Conseil de développement le 12/09/24

3.3 LA SÉCURITÉ

La sécurité s'impose comme condition majeure de l'utilisation des modes actifs (piétons, vélos...). La multiplication des modes de déplacements - on pense notamment aux trottinettes - et surtout la multiplication de l'imbrication de ces modes sur de mêmes sites est une source d'inquiétudes, d'incidents, d'accidents.

La pacification de l'espace public nécessite d'abord de réaliser des aménagements favorisant les modes les plus exposés ; il semble indispensable de la compléter par des règles du jeu adaptées à ce nouveau contexte : un code de la circulation dans l'espace public qui définit les usages à respecter pour tous les modes de mobilité et dans leur rapport aux autres. Une telle règle du jeu citoyenne pourrait utilement s'appuyer sur une participation des différents acteurs concernés : les jeunes (écoles), la police et les auto-écoles, les associations concernées (parents d'élèves, PMR)...

3.4 IMPLIQUER LES CITOYENS

C'est probablement l'enjeu principal, car pour l'accepter, la population doit être un acteur de son propre changement. Cet enjeu devrait susciter de multiples démarches :

- ▶ En associant la population aux changements
- ▶ En impliquant les habitants et usagers dans la définition des projets chaque fois que cela est possible
- ▶ En mobilisant les enfants, qui sont très accessibles aux questions de mobilité et de parcours, dans le cadre des écoles et des accueils de loisirs
- ▶ Par des actions de sensibilisation impliquant la sécurité, la santé, l'environnement
- ▶ Par des campagnes d'information (cf. semaine de la mobilité)

→ En améliorant l'information

Le Conseil de développement a constaté une assez grande méconnaissance par la population de l'offre des modes de mobilité sur le territoire.

Malgré les progrès qui ont été réalisés sur les sites Irigo et

Aleop, l'information reste sectorisée donc incomplète. Elle est aussi parfois erronée.

Pour que l'utilisateur construise sa mobilité selon ses besoins, il doit pouvoir s'appuyer sur une information complète et à l'échelle, au moins, du PMLA.

→ Par des expérimentations grandeur réelle associant les citoyens

L'expérimentation peut être un élément-clé de l'adhésion de la population au changement. Elle se doit d'être bien définie, accompagnée d'une information complète, limitée dans le temps, suivie d'une évaluation crédible, et, selon les résultats, de sa mise en application.

Elle comporte une dimension pédagogique déterminante dans ces conditions.

La plupart des actions justifieraient de telles démarches. Il paraît important, en tout cas, de réaliser les plus symboliques d'entre elles.



PRÉCONISATIONS



PRÉCONISATIONS

L'objectif nécessaire est de diminuer la place de la voiture en ville. Les objectifs de santé et de développement durable devraient être des paramètres incontournables des actions et aménagements. Les préconisations invitent à :

Organiser le territoire

- ▶ **En renforçant et accélérant le développement des polarités extérieures** et de la qualité de desserte en transports en commun en amont, notamment des liaisons avec la métropole
- ▶ **En étendant les zones sans voiture**, en particulier en cœur de métropole
- ▶ **En conditionnant l'investissement public** dans le stationnement à l'objectif de diminution de la voiture en ville
- ▶ **En créant un écocampus** sans voiture.

Prioriser les mobilités alternatives

- ▶ **Inverser la conception de l'espace de circulation** : d'une conception privilégiant la voiture, à une conception privilégiant le confort et la sécurité des modes actifs sur la voiture.
- ▶ **Changer le prisme de pensée**, c'est à la voiture de s'adapter :
 - Effectuer des expérimentations de desserte piétons et vélos impliquant les usagers
 - Diminuer le trafic automobile des secteurs résidentiels denses et isoler les espaces publics, piétonniers, et cyclistes des circulations automobiles
 - Développer l'intermodalité, en garantissant à toute heure l'accès aux P+r. Il est nécessaire de réserver les P+r aux usagers du tram, d'étendre les P+r existants et d'en créer de nouveaux
 - Prévoir des aménagements priorisant les modes doux comme des voies réservées
 - Tester et mettre en place un système ambitieux de covoiturage au quotidien
 - Éviter les aménagements accentuant les émissions de particules fines et de bruit.

à la voiture individuelle



Renforcer encore l'offre des transports en commun

- ▶ **Accentuer le cadencement** et élargir les horaires de transports en commun, notamment les soirs et jours fériés
- ▶ Proposer une tarification **par paliers**
- ▶ **Etudier les avantages et inconvénients du transport en commun gratuit** ; effectuer un test sur un évènement ou jour particulier
- ▶ **Mettre en place un billet unique** entre transports en commun locaux et interurbains
- ▶ **Intensifier les lignes expresses**

Favoriser les modes actifs des piétons et des vélos

Développer le maillage piéton et le maillage de voies vélo :

- ▶ **Prioriser continuité et sécurité** et séparer, autant que possible, modes actifs et modes carbonés
- ▶ **Développer la vélo-route** qui privilégie le vélo sur le parcours habituel de la voiture. **Cela demande une évolution profonde de l'état d'esprit en matière de voirie**, mais la transition est certainement à ce prix

Une démarche globale et lisible

- ▶ **Proposer une information** de l'offre de mobilité complète à l'échelle du PMLA
- ▶ **Créer une agence des mobilités pour accompagner la transition** auprès des collectivités et de la population

Faire adhérer la population

- ▶ **Impliquer la population dans les changements** en l'associant en amont à la définition des projets
- ▶ **Effectuer des expérimentations** en coopération avec la population, en s'appuyant en particulier sur les associations

- ▶ **Impliquer les générations futures** (écoles, Universités...)
- ▶ **Regrouper l'information sur tout le territoire**, en misant plus sur l'intelligence et les qualités humaines que sur l'intelligence artificielle
- ▶ **Requérir l'exemplarité** des élites et collectivités
- ▶ **S'appuyer sur les plans de mobilités d'entreprises**, et les aider en négociant l'offre de mobilité de la collectivité
- ▶ **Protéger le stationnement des résidents**
- ▶ **Mettre en œuvre une pédagogie particulière** ciblant la nécessaire évolution des comportements en matière de partage de l'espace public des rues et des routes. Un code de mobilité sur l'espace public doit prendre en compte le monde d'aujourd'hui

La concertation avec les usagers est la condition première de réussite de la transition

Composition de la commission

► **Animateurs**

Jean-Yves LEMERLE, Conseil de l'Ordre des Kinés 49 ; Christophe LESORT, Association des Urbanistes du Grand Ouest

► **Composition :**

Mandat 21-24

Laurence BESSONNEAU, Chambre de Métiers et de l'Artisanat ; Danielle BOISNEAUT, Automobile Club de l'Ouest ; Daniel BRUNET, CFDT ; Jean-François CAILLAT, Membre de droit (Président du Conseil de développement mandat 2021 - 2024) ; Sylvain CHARPENTIER, Maison de Loire en Anjou ; Jean CHAUSSERET, Membre citoyen ; Jean-Claude CHUPIN, Solipass ; Jean-François COCHET, Régie de quartiers d'Angers ; Michel COLAS, Citoyen associé ; Jacques DECREQUY, Membre citoyen ; Jean-Claude DENIS, Membre de droit ; Carolyne DURR, Place au vélo Angers ; Etienne EAS, Citoyen associé ; Jean-Paul FRADIN, Membre citoyen ; Dominique GUYOT, Université Angevine du Temps Libre ; Jacques IZZO, Automobile Club de l'Ouest ; Vic LAMY, Citoyen associé ; Thierry LESAIN, VvV 3 Pays de la Loire ; Huguette MACÉ, Centre social AICLA ; Jean-François MATER, Citoyen associé ; Jérôme MATER, Fédération musicale d'Anjou ; Cristiana PAVIE, Université d'Angers ; Anaïs PELLÉ, Citoyenne associée ; Chantal PERONEAU, Citoyenne associée ; Pascal PETIT, GRDF ; Christian PIHET, GÉrontopôle Pays de la Loire ; Michel PINEAU, Citoyen associé ; Jacques PLANTÉ, Citoyen associé ; Pascal RAIMBAULT, Tremplin Travail ; Jean-Guy ROBIN, Citoyen associé ; Pierre-Marie ROBIN, Fédération des Centres sociaux de Maine-et-Loire ; Mustafa SUMBUL, Citoyen associé ; Jean-Philippe THIERRY, Enedis ; Noëlle ZAMANT, Citoyenne associée.

Mandat 24-27

Claudie BANEVITCH, Le Planty ; Anne CONAN, Association Happy ; Alain COYEAUD, Membre citoyen ; Maelys DEL CORO, Membre citoyen ; Julie DESPLANCHES-POPELIN, France Nature Environnement Anjou ; Wenceslas FLORO, Centre social AICLA ; Anne-Lise GANDON, Boîtes à Vélo Angers ; Benoît GAVREL, Citoyen associé ; Xavier GOMART, Citoyen associé ; Eric GROUD, Chambre de Commerce et d'Industrie ; Sandrine GUIARD, Membre citoyen ; Lionel GUILLEMOT, Citoyen associé ; Gabriel HALLIGON, Mission Locale Angevine ; Baptiste HABONNIER, Changeons de Braquet ; Matthieu LE CARDIEC, Membre citoyen ; Roger LE GUEN, ESA ; Marcel LE MEUT, Citoyen associé ; Hélène LECOMTE, Citoyenne associée ; Jacques LECOUTRE, Citoyen associé ; Rodolphe LEROUGE, Office municipal des sports d'Angers ; Philippe LESCURIEX, APF France Handicap ; Nadine LUCAS, GRDF ; Bernard MADEC, Citoyen associé ; Paul-Roger NIKIEMA, Cinémas et Cultures d'Afrique ; Nathalie PARENT, Angers Mob Services ; Brigitte PELLÉ, Régie de quartiers de Trélazé ; Arnaud POUILLART, CHU d'Angers ; Patricia POUPON, Association Happy ; Émilie REBOUL, Boîtes à vélo Angers ; Claude RENAUDEAU, Angers Mob Services ; Véronique RENOU, La Lyre jarzéenne ; Christelle SALLÉ, Citoyenne associée ; Nicolas SEYNAT, Citoyen associé ; Marilise SIX, Les Lyriades de la langue française ; Baptiste SOULLARD, Citoyen associé ; Gilles TOUROLLE, Les Shifters ; Bastien TRANCHAND, Fédération Étudiante des Associations de l'Anjou ; Bertrand ZERNA, Changeons de Braquet.

► **Appui technique**

Thierry BOCLÉ (Coordinateur du Conseil de développement Loire Angers) ; Pierre COTTREAU (Alternant) ; Lucie CORLAY (Chargée de communication) ; Roxane NOYER (Assistante).

Rencontres, témoignages et visites

11 avril, 25 mai, 26 juin, 6 juillet, 11 septembre, 17 octobre, 28 novembre 2023 / 16 janvier, 6 mars, 8 juillet, 30 septembre, 12 décembre 2024 / 28 janvier, 18 mars et 3 juillet 2025 – Réunions de commission

6 juillet 2023 : Intervention de Stéphane RONDEAU, AURA et Niels KNAPP-ZILLER, GÉrontopôle Pays de la Loire

11 septembre 2023 : Intervention d'Emmanuel LEGUAY, Région Pays de la Loire

12 janvier 2024: présentation du projet BETI de véhicule autonome par Benjamin BEAUDET; intervention de Philippe LESCURIEX sur « Mobilité et handicap »

16 janvier 2024: présentation de l'étude prospective de l'Ademe: « transitions 2050 » par Jean-Paul FRADIN; présentation des résultats de l'enquête auprès des membres du Conseil de développement sur les mobilités par Christophe LESORT

29 janvier 2024 - Table ronde « Mobilités, leurs impacts sur l'environnement et la santé » avec Marion GUITER, Air Pays de la Loire et Daniel RIVIERE, Agence Régionale de la Santé Pays de la Loire

21 février 2024 - Table ronde « Mobilités du temps de travail et organisation des entreprises » avec Christophe FEVRIER, Directeur Général Hemp-it (Beaufort en Vallée), Anne-Lise GANDON, fondatrice de Frais chez Toi (Angers), Julie MEMBOT, référente RSE chez MSD Santé animale (Beaucouzé) et Arnaud POUILLART, Directeur Général adjoint CHU d'Angers

12 septembre 2024 – Table ronde « Mobilités du temps libre » avec Anita BONAMY, co-présidente de l'association EPA (Angers), Jean-Jacques BELLANGER, président de l'association ESAB (Loire-Authion), Guillaume PINEAU, administrateur de l'association Le Quartet, Denis ROY, professeur de l'association Le Quartet et Nathalie BREVET, directrice de l'Office de Tourisme et du développement touristique d'Angers – Destination Angers

22 octobre 2024 – Commission – Intervention de Corinne BOUCHOUX

18 mars 2025 – Présentation du plan des liaisons cyclables inter-communales Loire Layon Aubance et inter-EPCI PMLA par Sylvie SOURISSEAU Vice-présidente LLA déléguée à l'Aménagement du territoire et Mobilité

Un peu +

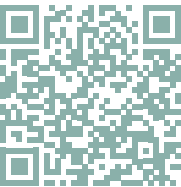
ANNEXE 1 : Rencontres, interventions et organisation de plusieurs tables rondes et soirées-débats sur différents angles devant la commission :

ANNEXE 2 : Synthèse de l'enquête interne du Conseil de développement de 2024

ANNEXE 3 : Comparaison dessertes tramways Angers et le Mans

Retrouvez la contribution et les annexes en ligne :

conseil-dev-loire.angers.fr/publications





CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT
loire angers

83 rue du Mail - BP 80011 - 49020 ANGERS Cedex 02

02 41 05 51 81

conseil-developpement@angersloiremetropole.fr

Retrouvez toutes nos publications sur

conseil-dev-loire.angers.fr

