

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Reçu en préfecture le 30/06/2022



Affiché le 30/06/2022



CONSEIL DÉPARTEMENTAL

RÉUNION DU 29 JUIN 2022

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

VI - Commission Attractivité et Équilibre territorial : promouvoir l'attractivité et l'équilibre du territoire

N° 2022 06 CD 0068

Rapporteur: Monsieur Gilles Piton

DÉLIBÉRATION

Objet: 3 - ETRE UN DÉPARTEMENT ACTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉQUITABLE DES TERRITOIRES

3.1 - Réseau routier 3.5 - Développement

Stratégie des mobilités, schémas routier et cyclable

Présent(e)s: Florence Dabin, Philippe Chalopin, Marie-Josèphe Hamard, Jean-François Raimbault, Régine

Brichet, Gilles Piton, Françoise Damas, Xavier Testard, Marie-Pierre Martin, Yann Semler-Collery, Roselyne Bienvenu, Gilles Leroy, Marie-Paule Chesneau, Gilles Grimaud, Véronique Goukassow, Guy Bertin, Véronique Maillet, Nooruddine Muhammad, Franck Poquin, Corinne Bourcier, Richard Cesbron, Brigitte Guglielmi, Bruno Cheptou, Jocelyne Martin, Aglaé de Beauregard, Jeanne Behre-Robinson, Patrice Brault, Aline Bray, Emmanuel Capus, Odile Corbin-Magda, Isabelle Devaux, Vincent Guibert, Sophie Lebeaupin, Florence Lucas, Jean-Luc Rotureau,

Didier Rousseau, Richard Yvon

Natacha Poupet-Bourdouleix pouvoir à Xavier Testard, Grégory Blanc pouvoir à Jean-Luc Absent(e)s

excusé(e)s: Rotureau, François Gernigon pouvoir à Véronique Goukassow, Alain Maingot pouvoir à Marie-

Paule Chesneau, Marie-France Renou pouvoir à Jocelyne Martin

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire et notamment son article 6 applicable à compter de la promulgation de la loi n° 2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment sa troisième partie consacrée aux départements,

Vu l'arrêté de la Présidente n° 2021 07 AR 0844 du 1^{er} juillet 2021 conférant délégation de signature à M. Florent Poitevin, Directeur général des services départementaux,

Vu le rapport - cité en objet - de la Présidente du Conseil départemental,

Après en avoir délibéré et, à l'unanimité des suffrages exprimés,



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- approuve la stratégie départementale des mobilités (annexes 1-2-3) ;
- approuve le schéma routier départemental (annexe 4) ;
- approuve le plan routier 2022-2028 avec le principe d'un point d'étape en 2025 permettant des adaptations éventuelles en fonction du contexte socio-économique, de l'avancement des études et concertation locales, de la transition écologique des financements (annexe 4);
- approuve le plan d'action du schéma départemental des liaisons cyclables (annexe 5) ;
- approuve le règlement financier du dispositif de soutien aux projets d'infrastructures cyclables des collectivités locales (annexe 6).

Pour la Présidente et par délégation, le Directeur général des services départementaux Florent Poitevin



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Stratégie départementale des mobilités –

Annexe 1 : diagnostic









Table des matières

Introduction	2
I. Cadrage	3
A. Origine de la démarche	3
B. Méthodologie	3
C. Cadre règlementaire	4
1. Loi NOTRe	4
2. La loi de transition énergétique pour la croissance verte	4
3. La loi d'orientation des mobilités	5
4. La loi Climat et Résilience	6
II. Diagnostic	7
A. Infrastructures, intermodalité et mobilité durable : entre maillage déséquilibre environnementale	_
1. Réseaux et intermodalité	9
2. Mobilités partagées	13
3. Les modes actifs : un réseau à mettre en cohérence	16
B. Les initiatives locales : un dynamisme sur lequel s'appuyer et à soutenir	20
C. L'écosystème de la mobilité : un champ en cours de structuration	25
1. Une pluralité d'acteurs	25
2. Rôle attendu et potentiel du Département	28
3. Répondre aux attentes ou le traitement de la mobilité au sein du conseil dép	
D. Des dispositifs de financements incomplets et complexes	31
Annexe 1 : Cartes	34
Annexe 2 : Classification des initiatives locales	41

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Introduction

En ouvrant un dictionnaire à l'entrée « mobilité », on trouve une définition relative à la capacité de se mouvoir, de se déplacer, de changer de place ou de position. Parler de *mobilité* en matière de déplacement, ce n'est donc plus seulement parler des moyens de transport, de la technique pour y parvenir, mais c'est aussi parler d'aptitude, de compétence, de savoir. Le sociologue Alain Bourdin reprend ces éléments dans sa définition de la mobilité : « La mobilité est l'ensemble des techniques et comportements qui permettent l'accès à des ressources sociales désirées¹ ». Ce changement de notion permet une acception plus large de la politique en matière de déplacements. Il s'agit désormais de prendre en compte la manière dont les personne utilisent - ou pas - les moyens de transport individuels ou collectifs à leur disposition.

Cette manière de faire, renvoie à des mythes : celui du voyageur, de l'explorateur, celui de la liberté, celui de la réussite individuelle permettant l'accès à la voiture. Elle renvoie aussi comme tout comportement, au contexte social, économique, sociétal, politique, et désormais sanitaire, dans lequel elle s'inscrit. Or la tendance actuelle *est* à la mobilité, parfois plus subie que choisie, voire vécue comme une injonction. En effet, qui n'est pas mobile accèdera moins facilement à de la formation – au cours de laquelle une partie sera éventuellement réalisée à l'étranger -, à un logement – en témoigne la périurbanisation croissante des espaces -, à du travail pour lequel les actifs parcourent de plus en plus de distance entre leur domicile et leur lieu d'embauche. Ce phénomène a pris une telle ampleur que le terme « navetteur » a été créé pour qualifier ces usagers pendulaires des transports.

De manière paradoxale pourtant, la numérisation de notre quotidien vient à la fois bousculer et renforcer cette tendance : la dématérialisation des services, allant de la déclaration d'impôts à la consultation médicale, le déploiement du télétravail, accéléré par la crise sanitaire, permettent de s'éloigner des centralités économiques et administratives, et donc de réduire le nombre de déplacements, voire d'habiter plus loin. Mais alors, ces mêmes déplacements s'allongent dès lors qu'ils deviennent nécessaires, et dans un souci de rationalisation, les personnes inscrivent leurs activités dans des *chaines de déplacements*, offrant peu de souplesse d'organisation, ne favorisant pas le changement d'habitudes et la multimodalité.

La mobilité touche donc au quotidien, à la gestion du temps, à un ensemble d'actions individuelles, à la reconnaissance sociale, voire à l'intime. Ainsi, mettre en place une politique de mobilité revient à amener des éléments de réponses en matière d'accès aux droits, d'urgence climatique, d'aménagement équilibré des territoires, d'inclusion sociale et d'insertion professionnelle, de développement économique et de gestion du budget des ménages, d'appropriation et de connaissance de leurs lieux de vie et d'activités par les habitants – qui plus est dans un contexte départemental particulier qui a vu fusionner nombre de communes et intercommunalités, désormais en quête de recréation d'une identité locale.

¹ Alain Bourdin, « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie* n° 118, n° 1 (2005): 5-21.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

I. Cadrage

A. Origine de la démarche

La perspective d'une stratégie départementale des mobilités s'inscrit dans la recherche continue de territorialiser les enjeux du Département et de promouvoir le développement durable, dont les élus départementaux ont fait une priorité, à travers l'adoption du projet stratégique développement durable et de son quatrième axe « les mobilités »².

Le Département, en se posant en échelon de proximité garant de l'équité territoriale, a pris la mesure des besoins des territoires - notamment ruraux et périurbains, et vise à réduire la fracture sociale sur les questions des mobilités et de l'accessibilité des services.

Aussi, en parallèle de son chef de file en matière de routes départementales, d'action sociale et d'insertion, la stratégie départementale des mobilités s'inscrit dans une logique volontariste d'accompagnement territorial et de soutien aux actions locales. Elle vise à animer une politique de mobilité au sein des politiques sectorielles impactées par la question, à intégrer la nouvelle organisation de cette compétence (détaillée au point suivant), et à répondre aux ambitions collectives posées par la stratégie nationale bas carbone.

B. Méthodologie

La méthodologie retenue pour l'élaboration de cette stratégie s'est appuyée sur une approche qualitative, favorisant les échanges bilatéraux auprès des directions départementales concernées par la question des mobilités et des partenaires institutionnels et associatifs. Cette approche a privilégié la participation des parties prenantes à la réflexion, du diagnostic à la concrétisation du plan d'actions. Elle a ainsi fait émerger les enjeux locaux de développement et les attentes des territoires et partenaires vis-à-vis du Département en matière de mobilité.

Cela conduit à :

- Caractériser et cartographier l'écosystème de la mobilité, en cours de structuration : le cadre juridique, les acteurs, les initiatives locales, les financeurs ;
- Préciser le diagnostic à l'échelle EPCI afin de prendre en compte les réalités variées des territoires en Maine-et-Loire.

Le cadre d'analyse utilisé a été structuré autour de quatre axes aux limites parfois poreuses, mais ce parti pris a garanti une démarche holistique et transversale, tout en privilégiant l'analyse des éléments sur lesquels le conseil départemental de Maine-et-Loire est légitime à intervenir au regard de ses compétences :

Un comité de suivi transversal

Réunissant les directions:

- Action sociale territoriale,
- Routes,
- Insertion,
- Développement durable,
- Coopération territoriale,
- Education, jeunesse et sports
- Ingénierie territoriale et environnement (pilotage)

Objectif: définir une vision partagée de la mobilité et des actions à mener

² Les trois autres axes portent sur le changement climatique, l'alimentation, la santé, l'environnement.

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- Les infrastructures et la mobilité durable, comprenant les réseaux routiers, cyclables et ferroviaires, les aires de covoiturage, les pôles d'échange multimodaux;
- La mobilité solidaire est à travers elle les actions permettant de lever les freins à la mobilité, quel que soit le public visé;
- Les modes actifs et plus précisément, les actions de promotion et de soutien à cette pratique, l'offre de service attenante ;
- Le changement de pratiques, incluant notamment les pratiques de mobilité partagée, les actions de promotion globale d'une offre de mobilité alternative à l'autosolisme.

Ainsi, un certain nombre de sujets ne seront pas traités dans ce diagnostic : l'organisation des services de transports en commun, les nouveaux engins motorisés, ni des systèmes informatiques de traitement des données « Mobility as a service » (MAAS) ou encore des motorisations à base d'énergies renouvelables. Néanmoins une veille pourra être mise en place en fonction des orientations retenues suite à ce diagnostic.

C.Cadre règlementaire

1. Loi NOTRe

Promulguée le 7 août 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) a redéfini les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale. Elle a d'une part conforté les départements dans leurs rôles de chef de file en matière d'action sociale, y compris en matière de transport scolaire pour les élèves en situation de handicap, de gestionnaires de la voirie départementale et de garants de la solidarité et de l'équité entre les territoires ; d'autre part, elle a transféré la compétence transports interurbains et scolaires aux régions, les promulguant autorités organisatrices des transports (AOT). Cette compétence est également laissée aux communes (mobilité durable, de voirie communale), aux communautés urbaines et d'agglomération (transports urbains, plans de déplacements, voirie le cas échéant), laissant des zones sans action dédiée à la mobilité, faute de moyens communaux.

2. La loi de transition énergétique pour la croissance verte

Depuis 2015 et la loi de transition énergétique pour la croissance verte (dite loi TEPCV) visant notamment « le développement des transports propres », les engagements de la France en matière de transition écologique se sont mutlipliés en réponse aux objectifs mondiaux et européens, jusqu'à préciser un calendrier opérationnel au sein de la stratégie nationale bas carbone (dite SNBC)³. Elle vise une baisse progressive des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des consommations d'énergie et prévoit des scenarios thématiques pour les filières polluantes et les filières « ressources » sur lesquelles s'appuyer pour atteindre la neutralité carbone en 2050⁴. Pour ce faire, elle fixe entre autre :

³ La stratégie nationale bas carbone a révisé par décret du 21 avril 2020 la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015.

⁴ Neutralité carbone : équilibre entre les émissions de carbone et l'absorption du carbone de l'atmosphère par les puits de carbone, à savoir tout système absorbant plus de carbone qu'il n'en émet. (Définition du Parlement Européen :

https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20190926STO62270/qu-est-ce-que-la-neutralite-carbone-et-comment-l-atteindre-d-ici-2050)

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- Une augmentation significative des parts modales vélo et transports en commun pour atteindre respectivement 15% et 23% des déplacements quotidiens d'ici à 2050 ;
- Une interdiction à la vente des véhicules thermiques à horizon 2040.



Figure 1: Chronologie et perspectives règlementaires françaises depuis 2015, CD49/DITE, juin 2021

3. La loi d'orientation des mobilités

Plus récemment, la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 est venue achever la réorganisation des compétences entre les collectivités touchant aux déplacements instaurée par la loi NOTRe, et préciser le volet transports de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

Elle élargit et remplace la notion de « transport » à la notion de « mobilité » et conforte le rôle de chefs de file des régions sur cette compétence rénovée. Elle étend également la possibilité de devenir autorité organisatrice de mobilité (AOM) locale à tous les établissements coopération intercommunale publics souhaitant se saisir de cette compétence. En Maine-et-Loire, tous les EPCI ont délibéré en ce sens. Ces AOM font désormais partie de bassins de mobilité, dépassant les limites administratives des intercommunalités, manière à coordonner les actions des collectivités en fonction des bassins de vie et flux de déplacements domicile-travail. Cette coordination doit garantir à terme la continuité des dispositifs et itinéraires, le fléchage de financements optimisés et le déploiement l'intermodalité. Pour autant, les intercommunalités et en particulier les communautés de communes n'ont pas d'obligation de mise en œuvre de cette compétence. En effet, la loi ne prévoit pas de moyens affairant hormis le prélèvement optionnel d'un versement mobilité auprès des entreprises du territoire. Basé sur des taux de taxation

Les nouveaux mots de la LOM

Autorité organisatrice des mobilités: Collectivités locales ayant pris la compétence « mobilité ». Elles peuvent agir sur tous les sujets couverts par cette compétence. La voierie ne fait pas partie de cette compétence.

Bassin de mobilité: instance de concertation couvrant un périmètre donné, généralement basée sur les flux de déplacements domiciletravail. Le bassin de mobilité n'a pas de valeur statistique au regard de l'Insee.

Contrat opérationnel de mobilité: Cadre juridique d'une durée de 6 ans organisant l'action menée par les autorités organisatrices de mobilité au sein des bassins de mobilité.

fixés par la loi, il concerne les entreprises de plus de onze salariés, et est conditionné à la mise en œuvre d'un service de mobilité en direction des salariés. Néanmoins, ce versement pose une fois de plus la question de l'équilibre et de l'équité des territoires au regard du tissu économique et des moyens humains et financiers préexistants, très variables d'un EPCI à l'autre.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Enfin, la loi introduit la notion de mobilité *solidaire*, faisant référence aux freins économiques, physiques et cognitifs à lever pour une partie de la population et réaffirme le rôle des employeurs dans la facilitation du report modal des salariés lors de leurs déplacements. En conséquence, les départements sont identifiés d'une part comme co-porteurs des plans de mobilité solidaire, aux côtés des régions et en partenariat étroit avec Pôle Emploi, d'autre part comme employeurs devant mettre en place des plans de mobilité employeur. Le département de Maine-et-Loire souhaite dépasser cette acception orientée vers l'insertion professionnelle pour inclure une réponse à l'ensemble des publics vulnérables au sein de son plan de mobilité solidaire.

4. La loi Climat et Résilience

Suite aux recommandations de la Convention Citoyenne pour le Climat, la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite Loi Climat et Résilience, réaffirme voire renforce certaines dispositions de la LOM sur la tarification solidaire des transports, la création de zones à faibles émissions, l'abandon progressif des véhicules à moteurs thermiques, ou encore la mise à jour de plans de déplacements employeurs. Elle rappelle la possibilité pour les Départements, de définir durant certaines plages horaires des voies réservées au covoiturage, au titre de leur compétence voierie, lorsque celles-ci conduisent à des zones à faibles émissions. En Maine-et-Loire, la communauté urbaine d'Angers est concernée.

La loi prévoit notamment une réduction progressive de l'avantage fiscal à destination des transporteurs routiers de marchandises, *via* la suppression progressive de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) entre 2023 et 2030, qui revenait à subventionner les énergies fossiles. Cet élément pourrait accélérer le renouvellement du parc de transports, qui nécessitera alors d'un solide réseau de bornes de recharges électriques, GNV, voire hydrogène, si cette solution se développait largement. Cette loi offre en outre la possibilité aux régions et départements de mettre en place une taxe sur le transport de marchandise, pouvant représenter demain une source de financement pour des actions de mobilité. Une concertation avec la Région Pays de la Loire sera cependant nécessaire.

D'autres mesures touchant au déploiement des énergies renouvelables, à la consommation des sols ou encore à la protection des espaces ont un effet indirect sur la mobilité, mais ne seront pas développés présentement.

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

II. Diagnostic

A. Infrastructures, intermodalité et mobilité durable : entre maillage déséquilibré et urgence environnementale

Avec 86,5%, des ménages possédant au moins une voiture⁵, le Maine-et-Loire est un des départements ligériens les plus équipés. Cela s'explique par l'augmentation globale du niveau de vie de la population, mais aussi par la multiplication du nombre de véhicules au sein d'un même foyer, pouvant monter à quatre ou cinq voitures dans le cas d'un couple biactif, hébergeant des enfants majeurs. Or, ce taux d'équipement présente de nombreuses externalités négatives, dont :

- L'encombrement des rues par les véhicules de chacun, ne pouvant être garés dans l'enceinte du logement cet élément est accentué par une pratique de plus en plus observée de transformation des garages en pièce de vie, repoussant à nouveau les voitures en extérieur;
- L'organisation du stationnement dans les centres-bourgs;
- La congestion des voies de circulation à heure de pointe ;
- La pollution de l'air et la consommation d'énergies.
- L'impact sur l'environnement lié à la fabrication des véhicules (prélèvement de ressources naturelles et pollutions liées à ces prélèvements, émissions de gaz à effet de serre générées lors de la production et du transport des matériaux et pièces détachées, etc.)

En effet le dernier rapport d'Air Pays de la Loire⁶ indique tout d'abord que les produits pétroliers représentent l'équivalent de 40,6 TWh⁷ dans les consommations d'énergies, dont 31,6 TWh sont réalisées par le transport routier, premier consommateur d'énergies, tous domaines confondus (transports routiers et non routiers, tertiaire, agriculture, résidentiel, branche énergie, industrie/déchets/ BTP). Or, le Maine-et-Loire y est cité comme étant le seul département dont la consommation d'énergies (tous types confondus : produits pétroliers, électricité, gaz, etc.) a été en augmentation entre 2008 et 2018 (graphique n°1) dans ce secteur, pour atteindre une part de 37% de l'ensemble des consommations, contre 34% en Pays de la Loire. Il est aussi possible d'en conclure que cette augmentation concerne majoritairement les produits pétroliers. La pondération des données en fonction du nombre d'habitants rend les départements comparables entre eux. Ainsi, durant la même période, la Loire-Atlantique, département connaissant pourtant une

 $^{^{5}}$ « Observatoire des territoires - ANCT - Indicateurs : cartes, données et graphiques », Insee, RP , exploitation principale 2017, https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/.

⁶ Cibick, Jouanny, et Schmidt, « Rapport Basemis : inventaire 2008 à 2018, consommations d'énergie, production d'énergie renouvelable, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en Pays de la Loire », 2021.

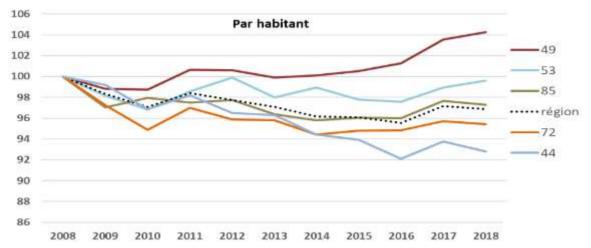
⁷ TWh = milliards de kilowatt/heure. Unité de mesure de la production d'électricité. Par comparaison, la production nucléaire française annuelle équivalait en 2018 à un peu moins de 400 TWh (source : Agence de Sureté Nucléaire).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

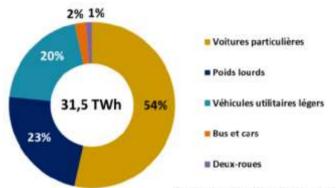
ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

croissance démographique plus forte, a réussi à baisser ses consommations de 7,5%, malgré un rebond en 2017.



Graphique 1 : Evolution de la consommation d'énergie pondérées par habitant, dans le secteur du transport routier sur une base 100, de 2008 à 2018, par département, en Pays de la Loire. Basemis, Air Pays de la Loire, 2021

Ce même rapport démontre **également** prépondérance de la particulière dans la consommation d'énergie fossile, avec une part de 54%, alors que les poids lourds, bus et cars inclus ne représentent quant à eux « que » 25% des consommations d'énergie de ce secteur (graphique n°2). Par conséquent, la voiture particulière est le premier poste de consommation de produits pétroliers en Maine-et-Loire.



Graphique 2 : Répartition de la consommation d'énergie par le secteur routier en milliards de KWh, en 2018 en Pays de la Loire.

Enfin, la part des émissions de gaz à effet de serre des transports routiers s'élève à 33 % dans en Maine-et-Loire contre 28% à l'échelle régionale, tous domaines confondus.

Une réponse de premier niveau est apportée par l'émergence de nouvelles motorisations (gaz naturel pour véhicules, électricité, hydrogène, hybride essence ou gazole, rechargeable ou non). Ainsi en 2018 en Pays de la Loire, on recensait 7,8% d'immatriculations neuves à motorisation alternative⁸, avec une large majorité d'hybrides essence et 0,2% de véhicules électiques parmi les voitures particulières. Ces chiffres, pourtant en nette progression depuis 2014/2015, restent encore très faibles. Cela s'explique par le coût encore élevé de ces véhicules malgrél les aides existantes, lemaillage encore aléatoire en France en points de recharge et les modèles technico-économiques à des stades plus ou moins avancés. De plus, le sujet de la motorisation électrique reste controversé quant à sa réelle durabilité, notamment concernant la production et le recyclage des batteries et la production électrique. Pour soutenir le déploiement de ce type de flotte et contribuer à l'atteinte

⁸ Cibick, Jouanny, et Schmidt, « Rapport Basemis : inventaire 2008 à 2018, consommations d'énergie, production d'énergie renouvelable, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en Pays de la Loire ».

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

des objectifs de la stratégie nationale bas carbone (pour rappel, 2040 : interdiction à la vente de voitures à motorisation thermique), le Syndicat intercommunal d'énergie du Maine-et-Loire (SIéML) a notamment déployé et entretient un réseau de bornes électriques de recharges. Ce réseau compte à ce jour 186 bornes dites « normales » et 10 bornes rapides. Le SIéML assure également une veille en matière de gaz naturel pour véhicules (GNV) et d'hydrogène, motorisation sur laquelle la Région Pays de la Loire souhaite investir durant les années à venir, *via* sa feuille de route Hydrogène et la société d'économie mixte Croissance Verte.

Réduire l'autosolisme, via le développement des alternatives à la voiture individuelle, favoriser le report modal et faciliter le déploiement des nouvelles motorisations sont aujourd'hui les trois piliers sur lesquels s'appuyer pour ralentir et même inverser ces courbes et répondre à la situation d'urgence climatique que nous vivons.

1. Réseaux et intermodalité

La première réponse souvent apportée pour réduire les flux routiers est d'inciter les habitants à prendre les transports en commun. Ces réseaux existent depuis des décennies et ces pratiques sont donc connues et reconnues. Pour autant la part modale de ce mode de déplacement est très variable selon que l'on se situe sur un territoire urbain ou rural. De 16,5% à Angers, elle descend à 5,4% à l'échelle départementale⁹.

Cela est permis notamment par un réseau composé de 31 lignes départementales, deux lignes régionales de cars interurbains et les réseaux de transports scolaires¹⁰. Certains transports urbains assurent également des connexions vers quelques communes rurales du territoire intercommunal. Ce réseau doit être complété à horizon 2030 par un service de transport à la demande organisé par le conseil régional des Pays de la Loire en partenariat avec les autorités organisatrices de mobilité, via sa stratégie régionale des mobilités.

Transport à la demande ou solidaire?

Le transport à la demande ou TAD est un service public de transport proposé par une autorité organisatrice de mobilité. C'est une prolongation du réseau de transport en commun dans des zones où le déploiement d'une ligne régulière ne serait pas rentable. Son tarif, souvent proche d'un ticket de bus, est fixé par le transporteur quelle que soit la distance parcourue. Le service est réalisé par des taxis conventionné, durant des plages horaires fixes, autour d'arrêts diffus mais définis, circonscrits aux limites administratives de l'AOM. Il s'adresse à tous.

Le transport solidaire ou transport d'utilité sociale est une alternative de mobilité généralement proposée par une association ou un CCAS. Il est réalisé bénévolement, moyennant un défraiement kilométrique et s'adresse à des publics âgés et/ou à faibles revenus. Une forte dimension de lien social voire d'accompagnement y est associée, tant pour la personne transportée que pour le bénévole. Le transport solidaire est organisé de porte à porte et ne tient pas compte des limites administratives. Le décret relatif aux transports d'utilité sociale (TUS) du 20 août 2019 est venu encadrer cette pratique informelle parfois perçue comme concurrentielle. Néanmoins ce décret pénalise les associations et la dimension de lien social en limitant certains transports.

^{9 «} Observatoire des territoires - ANCT - Indicateurs : cartes, données et graphiques ».

¹⁰ Ce-dernier est souvent compté à part dans les transports en commun, pourtant la problématique de l'accès à la scolarité se poserait s'ils n'existaient pas. De même que la question de l'intermodalité aujourd'hui et depuis longtemps, pour les élèves éloignés des arrêts.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Au regard de la carte n°1 p.11, le réseau interurbain couvre une vaste partie du territoire, y compris avec quelques lignes transversales, bien que les parties nord-ouest, nord-est et sud-vihiersois soient moins desservies. L'analyse ne permet pas à ce jour une approche qualitative tenant compte du cadencement, des temps de trajet, des possbilités d'intermodalité. Pour autant et à titre indicatif, les retours des élus et techniciens locaux sont relativement unanimes sur le nombre de « cars vides » traversant les territoires. Pour faciliter le report modal vers les transports en commun, il s'agit non seulement d'améliorer la desserte et le cadencement mais aussi les services à bords, afin de proposer un temps qualitatif permettant le repos ou le travail comme dans un train. Ces éléments sont à la charge des AOM. Le déploiement de bus à haut niveau de service visant à améliorer sensiblement la qualité du temps passé dans ce type de transport n'est à ce jour pas prévu par la Région Pays de la Loire en Maine-et-Loire.

Par ailleurs, en complément de ces transports routiers, le département est traversé par quatre voies de chemin de fer d'intérêt national (Angers-Nantes, Angers-Paris, Angers-Tours *via* Saumur) et régional (Angers-Cholet) au départ d'Angers, mais peu de lignes mineures. Néanmoins les lignes existantes relient de nombreuses gares, desservies *a minima* pour correspondre aux horaires de pointe des déplacements domicile-travail, voire de façon plus cadencée. Ces lignes permettent de rejoindre Nantes, préfecture régionale, en direct depuis les pôles secondaires du département que ce sont Cholet et Saumur. En revanche une correspondance est nécessaire pour gagner Paris depuis ces deux villes. Par ailleurs, la Région Pays de la Loire prévoit d'ici à 2030 un cadencement minimum d'un train par heure et par gare.

L'absence de chemin de fer dans les territoires non desservis est souvent perçue par les acteurs locaux, publics ou privés, comme un facteur d'éloignement du territoire des centres d'activités économiques et culturelles et une faiblesse majeure du territoire en question, quant aux leviers à disposition pour développer des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme. Bien que l'essor du vélo puisse répondre partiellement à ce manque, il n'est pas envisagé comme une option pouvant se démocratiser sur des trajets longs (ex : Angers-Segré).

Au-delà de la qualité de service des transports en commun, l'enjeu consiste également à garantir les possibilités d'intermodalité entre différents moyens de transports. Cette pratique, plus connue sur les trajets longues distances, souvent assimilée à l'utilisation des transports collectifs, jouit d'une image parfois négative renvoyant à la complexité de l'organisation du trajet et l'augmentation potentielle du temps de parcours. Pour autant, l'intermodalité a été multipliée par trois en vingt ans. Tout l'enjeu réside dans l'établissement d'une gouvernance adaptée et efficiente autour de ces lieux regroupant généralement de nombreux acteurs du transports et des collectivités. Cette gouvernance doit permettre de limiter les ruptures entre les différents modes de transports et mise en complémentarité organisationnelle et informationnelle, différenciés, à plusieurs échelles et portée par cette pluralité d'acteurs.

Intermodalité, de quoi parle-t<u>-on ?</u>

Trois définitions pour trois niveaux de de politiques plus ou moins intégrées.

Plurimodalité : existence d'un choix entre au moins deux modes de transports pour effectuer un déplacement.

Multimodalité: cheminement du voyageur ni organisé ni balisé par les opérateurs, où l'interconnexion n'est alors pas garantie.

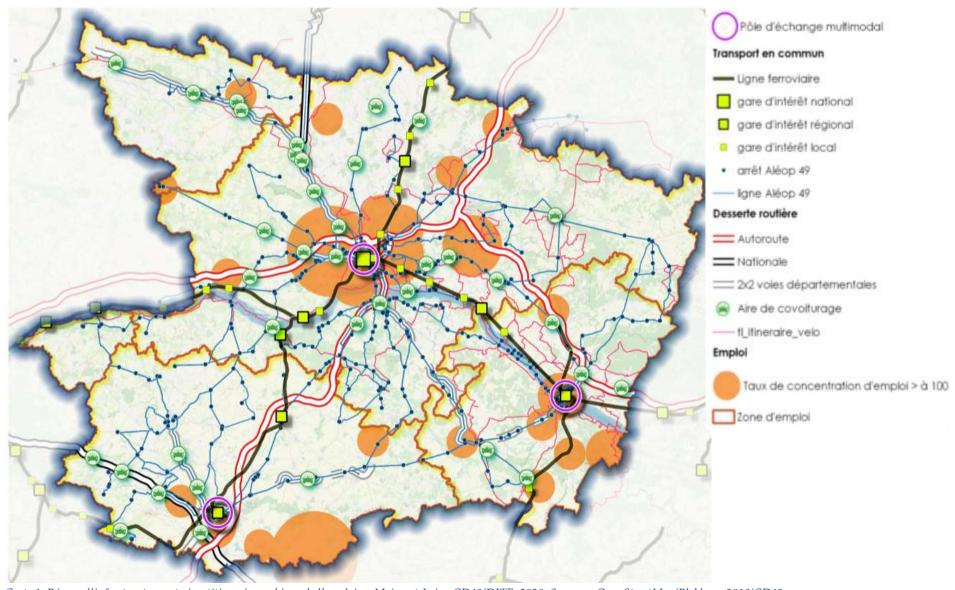
Intermodalité: aptitude d'un système de transports à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacements.

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



Carte 1: Réseau d'infrastructures et répartition géographique de l'emploi en Maine-et-Loire. CD49/DITE, 2020. Sources : OpenStreetMap/Blablacar 2018/CD49

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

D'après la carte précédente, le Maine-et-Loire est constitué d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) d'intérêt stratégique à Angers, et de deux PEM structurants à Saumur et Cholet. La Région Pays de la Loire a en effet catégorisé ces infrastructures en fonction du niveau de desserte et de services présents.

	D'intérêt territorial	Structurants	Stratégiques	
Equipement polarisant	Définis en concertation avec les collectivités locales.	Autour d'une gare ferroviaire, routière (ou maritime), en lien avec une ligne structurante interurbaine ou urbaine.	Autour d'une gare ferroviaire desservie par le réseau national. (offre de transport continue en heures creuses et pleines, 7j/7)	
Services connexes	* Aménagements en fonction des besoins et des potentiels de développement * Recherche de la meilleure articulation des aménagements : covoiturage, dessertes de lignes routières et de liaisons cyclables.	* Accessibilité personnes à mobilité réduite (PMR), * Espace de covoiturage et de stationnement: emplacements de courte durée de type dépose minute, transport à la demande (TAD), etc. * Abris vélos (sécurisés ou non) * Informations des voyageurs adaptée au niveau de service et à la fréquentation.	* Transport collectif en site propre et/ou une gare ou halte routière * Informations en temps réel * Gouvernance fluidifiant et améliorant les connexions entre les divers modes et réseaux de transports présents sur le pôle, équipements, facilités de services.	

Tableau 1 : Nomenclature des pôles d'échanges multimodaux, Fascicule p.32-34, Sraddet Pays de la Loire – 2020-2050

D'après ce tableau, un maillage de pôles d'intérêt territorial pourrait être envisagé à l'échelle départementale, en s'appuyant notamment sur le réseau d'aires de covoiturage déjà présent et en améliorant leur niveau de services. Au regard de ses compétences voirie et aménagement, le Département de Maine-et-Loire aurait alors un rôle à jouer :

- en matière d'aménagements cyclables reliant les infrastructures de transports en commun, quel que soit le niveau d'équipement présent, dès lors que cela touche à la voirie d'intérêt départemental;
- en matière d'aménagements de pôles d'échanges multimodaux d'intérêt territorial, *via* l'exploitation et la gestion des aires de covoiturage dont il a la charge, ou bien encore par le déploiement de nouveaux points.

Faciliter l'intermodalité des ligériens amène ainsi à analyser la politique départementale en matière de mobilités partagées que sont notamment le covoiturage et l'autopartage.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



2. Mobilités partagées

Les réseaux routier et ferroviaire sont organisés de façon similaire. Les tracés, même s'ils ne sont pas complètement parallèles, desservent globalement les mêmes secteurs du territoire. Le réseau secondaire complète partiellement le réseau dit primaire, offrant ainsi des conditions de circulation propices aux flux quotidiens des automobilistes pendulaires, représentant 80% de la part modale des déplacements. Et ce, bien que 40% des actifs du département travaillent sur leur commune de résidence¹¹.

Certains axes sont régulièrement ponctués d'aires de covoiturage aménagées et exploitées par les équipes techniques. Ces aménagements présentent un intérêt départemental par leur positionnement stratégique sur des axes structurants du territoire (Angers-Segré, Angers-Nantes, Angers-Saumur, Cholet-Ancenis), et à proximité des flux majeurs. Ce maillage **d'une**

Mobilités partagées

Les mobilités partagées consistent en la mise à disposition du public de moyens de transport classiquement individuels (...). Elles peuvent avoir différentes formes [notamment]:

- L'autopartage: voitures partagées en boucle (on ramène la voiture à son point de départ après utilisation) ou en « free floating » (on laisse sa voiture à son point d'arrivée, dans la rue ou en station).
- Le covoiturage : partage du véhicule où le conducteur choisit sa destination et peut être indemnisé partiellement des frais d'usage du véhicule
- Les vélos, trottinettes ou scooters en libre-service, avec stations (on prend et on dépose le vélo dans une station) ou en « free floating ».

France mobilités, 2021

quarantaine d'aires (voir carte n°1 p.11), résulte des schémas départementaux de covoiturage 2010 et 2012. D'autres aires de covoiturage d'intérêt communal, non répertoriées ; existent, sans compter les usages spontanés de certains lieux progressivement identifiés par les covoitureurs (parkings, aire de repos, rond-points,), pour lesquelles un recensement aurait toute son utilité. Ainsi il serait possible de vérifier l'équilibre de ce maillage et de penser sa complétion éventuelle.

La politique départementale n'a pas été actualisée depuis 2012, et ne tenait pas compte à cette époque du besoin important d'animation en complément des aménagements. Or l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)¹² préconise précisément une animation importante de la politique de covoiturage pour :

- Rendre visible les points de rencontre, grâce à une signalisation adaptée afin d'identifier facilement les aires et de rappeler régulièrement aux automobilistes l'existence de cette possibilité de déplacement ;
- Equiper les aires en aménagements et services connexes assurant la sécurité des personnes et des véhicules : éclairage, bancs, abris, bornes de recharges électriques et/ou gaz naturel,
- Offrir des possibilités d'arrêts de bus, abris vélos sécurisés, cheminements piétons et cyclistes sécurisés vers le bourg le plus proche...;
- Développer des pratiques complémentaires telles que de l'autostop organisé ou des lignes de covoiturage, (voir graphique ci-dessous);
- Organiser une campagne de sensibilisation : évènements, défis intégrant les employeurs ;
- Faire vivre une plateforme de réservation adaptée aux trajets du quotidien ;
- Favoriser l'accompagnement des publics éloignés du numérique dans l'utilisation des sites et applications et garantir une possibilité d'utilisation non-numérique (plateforme téléphonique, guichet).

^{11 «} Observatoire des territoires - ANCT - Indicateurs : cartes, données et graphiques ».

¹² Sébastien Bourcier et al., « Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, guide méthodologique », Guide méthodologique, Les clés pour agir (Angers: Ademe, 2017).

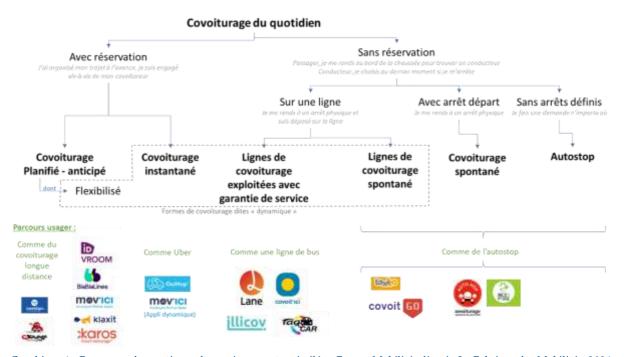
Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Le covoiturage tend à s'institutionnaliser : longtemps confidentiel, utilisé ponctuellement au sein du cercle de connaissances, il s'est développé depuis une dizaine d'années sur les trajets longue distance. Aujourd'hui cette pratique continue de se développer et vient même réinventer l'autostop en y adjoignant un cadre organisationnel afin de sécuriser les adaptes potentiels : installation de points d'arrêts nécessitant une logistique et des moyens humains et financiers, création d'une application pour s'inscrire en qu'autostoppeur ou conducteur, indemnisation des conducteurs par l'autostoppeur, voire par les AOM en vue d'amorcer de nouvelles habitudes, et normalisation du nom telle que « covoiturage spontané », « autostop organisé », en vue d'une plus grande acceptabilité sociale. Le nuancier du covoiturage s'étoffe en fonction du type de trajet réalisé, du public ciblé, à tel point qu'une clarification est désormais nécessaire (voir graphique n°3).



Graphique 1 : Panorama des pratiques de covoiturage et assimilées, France Mobilités d'après La Fabrique des Mobilités, 2021.

Au-delà de la facilitation d'une pratique, le covoiturage et l'autostop sont donc de plus en plus considérés par les collectivités comme des *services* de transports collectifs à part entière pour les trajets du quotidien. Ainsi, certains territoires (Angers Loire Métropole, Agglomération du choletais) intègrent la mise en relation des covoitureurs dans leur offre de transports en commun, jusqu'à créer des lignes de covoiturage, garantissant un niveau de service et de desserte équivalent à une ligne de bus (inexistant en Maine-et-Loire; par exemple, le Val d'Oise, le parc naturel régional du Vercors, Rennes Métropole).

Ainsi le département de Maine-et-Loire a d'abord créé sa propre plateforme de covoiturage, Covoiturage49, puis a rejoint la plateforme coopérative Ouest Go afin d'atteindre plus facilement une masse critique minimale et nécessaire au bon fonctionnement de la plateforme. Cette adhésion n'incluant pas d'animation de la plateforme, la communication et la sensibilisation auprès du grand public, des acteurs économiques et sociaux revient aux adhérents. Cette animation a jusqu'à présent peu été investie par le Département. Parallèlement, d'autres plateformes, basées sur des modèles économiques plus classiques, telles que Karos et Klaxit ont contractualisé avec respectivement l'Agglomération du choletais et Angers Loire Métropole. La Région Pays de la Loire a quant à elle adhéré à Ouest Go, tout en collaborant aussi avec Blablalines (filiale de Blablacar spécialisée sur le covoiturage du quotidien). Cette multiplication des acteurs possède

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLO

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

un biais majeur, celui de disperser les covoitureurs potentiels et donc la viabilité de chacune de ces plateformes. De plus des interrogations subsistent sur la pérennité d'un modèle économique commercial alors que des personnes réalisant quotidiennement le même trajet peuvent ensuite s'organiser seules et gratuitement. L'interopérabilité des données – ici portant sur la publicité des trajets proposés – et des plateformes devient donc un enjeu majeur de développement du covoiturage (au sens large du terme) et d'organisation des mobilités. Cela passe par la communication et la coordination des choix stratégiques opérés par les AOM.

La réservation de voies de covoiturage en expérimentation sur d'autres territoires a par ailleurs été votée par le législateur au sein de la loi Climat et Résilience le 20 juillet 2021. Ce dispositif fonctionnant comme une voie de bus incite à la pratique du covoiturage en permettant un gain de temps en heures de pointe, ce qui peut contrebalancer un risque éventuel de perte de temps lors des arrêts pour embarquer et déposer des covoitureurs.

Le covoiturage devient ainsi un élément de réponse à la gestion des flux de véhicules, sans pour autant renoncer à la voiture individuelle, encore trop perçue comme indispensable hors agglomération.

En réponse à ce constat et en parallèle du covoiturage, l'autopartage vient compléter ce que l'on appelle désormais un *bouquet de solutions* de mobilité répondant aux attentes et besoins propres à chacun. Ce système de voiture de location en libre-service est surtout présent dans les grandes villes (Angers, Paris, Lyon, etc.). Cependant, cette option tend à se mettre également en place dans les territoires dits peu denses, afin de pousser les ménages à réduire le nombre de voiture dont ils sont propriétaires. Cela part du postulat qu'une voiture est très peu utilisée en journée et pourrait être mise à disposition de plusieurs personnes. Cette option pourrait également éviter et/ou différer l'obligation d'achat d'un véhicule par les personnes disposant de faibles revenus, ne permettant pas un tel investissement ou d'endosser les frais attenants. Pour mette ce type de service en place, il est nécessaire de :

- Dédier des places de parking et/ou des bornes de recharge électriques afin de faciliter le stationnement et le retour des véhicules, facilement trouvables par ce biais ;
- Installer un boitier verrouillé pour rendre les clés du véhicule accessibles ;
- Développer une application mobile et/ou internet facilitant la réservation d'un véhicule, son paiement, l'identification d'un véhicule libre, la récupération et la remise des clés.

Là-encore ce type de dispositif nécessite plus qu'un simple aménagement, puisqu'il est recommandé de le faire connaitre, de former les professionnels et d'accompagner les personnes dans la prise en main de l'application.

Ce bouquet de solutions de mobilité composé des transports en commun et des mobilités partagées est complété par les modes actifs sur de plus courtes distances.

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

3. Les modes actifs : un réseau à mettre en cohérence

Selon l'Ademe, « les modes actifs désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc. »¹³. Ce diagnostic se concentre uniquement sur le vélo et la marche. Dans les deux cas, il s'agit de revoir la place de la voiture dans l'urbanisme pour ne plus penser l'aménagement du territoire exclusivement par ce prisme. Le Maine-et-Loire comporte 815 kilomètres de voies cyclables répartis entre 12 boucles et 8 véloroutes nationales et régionales (voir carte n°2¹⁴), tous gestionnaires et tous types d'aménagements confondus. Il n'existe pas à ce jour d'observation permettant de qualifier plus précisément ce recensement (type d'aménagement, état, domanialité) ni de le comparer à d'autres départements. Jusqu'à présent, ces voies avaient pour vocation première de soutenir le cyclotourisme, ce qui explique le déploiement important d'itinéraires proches des cours d'eau majeurs (la Loire, la Mayenne, la Sarthe) et dans des zones plus fréquentées touristiquement. Ces voies sont aussi partiellement utilisées pour effectuer des déplacements quotidiens, en complément de la voirie cyclable développée par les municipalités et agglomérations, pour autant leurs tracés ne recherchent pas la même efficacité dans les temps de trajets.



Carte 2 : Itinéraires cyclables et boucles touristiques en Maine-et-Loire. Anjou Tourisme, 2021

Ainsi, le Département a expérimenté des aménagements (bandes dérasées multifonctionnelles, Chaucidou, pistes cyclables sur accottement) dont le bilan en termes de sécurité et d'attractivité devra être consolidé. Le manque de liaisons cyclables efficaces et structurantes à cette échelle, combiné à un manque de cohérence entre les différents réseaux et à des disparités dans la répartition des infrastructures, des services et des équipements dédiés aux vélos génèrent des

¹³ Stéphanie Le Dantec, « Développer les modes actifs sur les territoires. Cahier ressources à l'usage des collectivités » (Ademe Pays de la Loire, avril 2016).

¹⁴ Toutes les cartes présentées dans ce chapitre sont à retrouver au format A4 en annexe 1 p.34.

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



discontinuités pénalisantes pour la pratique quotidienne du vélo et rend inopérant le potentiel d'intermodalité vélo – transports en commun. Cela explique **la part**

modale de ce mode de déplacement limitée à moins de 3% à l'échelle du Maine-et-Loire, encore très faible, bien que plus importante dans les centralités d'agglomération.

Il est donc nécessaire de permettre la créations de liaisons répondant aux besoins des territoires en lien avec les enjeux de l'institution sur et vers les routes départementales hors agglomération, afin de faciliter les trajets du quotidien, de relier des équipements générateurs de flux (gares et PEM, collèges, aires de covoiturage, etc.), des bourgs – qui plus est dans un contexte de fusion communale au sein duquel les municipalités cherchent à recréer un sentiment d'appartenance et d'unité auprès des habitants. Cela passe notamment par la façon dont on circule et s'approprie un (nouveau) territoire.

Or, avec un réseau routier de près de 4 900 kms structurant la mobilité quotidienne, le Département a un rôle important à jouer dans l'amélioration des conditions de déplacements de l'ensemble des modes. Une réflexion sur la mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable pour les déplacements utilitaires a été engagé en 2020. Son élaboration s'appuie sur les démarches en cours sans attendre leur achèvement. Il s'agit d'une méthode itérative permettant de dégager des priorités et thèmes d'interventions d'intérêt départemental, tout en se nourrissant des réflexions locales actuelles. Parmi celles-ci, certaines communes et EPCI travaillent sur la priorisation d'itinéraires cyclables, via des démarches de planification allant du plan vélo (plus léger) au schéma directeur (plus intégré) : Saumur Val de Loire, Doué-en-Anjou, l'agglomération du choletais, Loire Layon Aubance, Bellevigne-en-Layon, Angers Loire Métropole, Baugeois Vallée, Mauges sur Loire, Beaupréau en Mauges.

Dans le cadre de la consultation menée en 2020-2021 auprès des blocs communaux, quatre types de liaisons hors agglomération ont été retenus comme étant d'intérêt départemental :

- Les liaisons vers les gares
- Les liaisons d'accès aux collèges
- Les liaisons entre bourgs
- Les liaisons structurantes inter-EPCI

De la même manière qu'une politique de covoiturage, un aménagement cyclable ne se suffit pas à lui-même pour être utilisé : il s'agit aussi de considérer la pertinence du tracé prenant en compte la géographie locale, de créer des itinéraires sécurisés (éclairages, points étapes, etc.) évitant ou pacifiant les points noirs tout au long d'un itinéraire (carrefours, passages à niveau, etc.), et de proposer un jalonnement et une signalisation uniformisée afin de gagner en lisibilité. Ces itinéraires doivent enfin être pensés de manière à pouvoir s'inscrire en continuité des chaines de déplacements des habitants. Cela sous-entend **une nécessaire coordination des acteurs** en matière d'aménagement. Tous ces éléments sont constitutifs d'une offre de services adaptée à la pratique quotidienne du vélo. **Il est d'ailleurs utile de s'inspirer de l'offre proposée aux cyclotouristes et de la porter à la connaissance des « vélotafeurs », grâce à un recensement intégré et régulièrement mis à jour des services existants le long des itinéraires (loueurs, vélocistes, stationnement, points gonfleurs, recharges électriques)**.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

L'aménagement et la proposition d'une offre de services adaptés sont certes des conditions sine qua non pour la réussite d'une politique cyclable, mais une fois de plus, **l'accompagnement de la population est fondamental**. Pour être efficient, il doit être adapté à la diversité des publics visés, ce qui génère un système d'acteurs concernés de plus en plus variés.

Apprendre et réapprendre à faire du vélo, se réapproprier la route et les gestes de sécurité constituent un premier pallier que le législateur a jugé important d'inscrire dans la loi et dans les savoirs socles que dispense l'école primaire. Ainsi tout enfant entrant au collège doit désormais savoir rouler à vélo. Face à ce vœu pieux, la mise en œuvre d'une telle ambition suppose :

- De pouvoir s'appuyer sur un réseau associatif et professionnel de formateurs habilités, encore peu nombreux en France ;
- D'actualiser et de pérenniser cet apprentissage régulièrement, en l'étoffant au fur et à mesure que l'enfant grandit et s'autonomise.

Au-delà du public mineur, cette volonté politique forte s'applique à tous les citoyens, actifs en emploi ou non, seniors encore autonomes, personnes en situation de handicap, gens du voyage. Il est donc nécessaire de soutenir ce besoin massif de formation et de mise à niveau de la pratique cycliste. En ce sens, la Région Pays de la Loire développe actuellement un Label Pro Vélo à destination des entreprises, afin de les inciter à soutenir les déplacements en vélo de leurs salariés, via des aménagements en stationnement et sanitaires adaptés. Les employeurs ont de manière générale un rôle crucial à jouer en matière de mobilité, puisque les trajets domicile-travail représentent les plus gros flux de déplacements. Pourtant beaucoup d'entre eux sont encore récalcitrants à envisager d'autres moyens de transport que la voiture individuelle comme étant valables, fiables et garantissant la ponctualité des salariés.

Or, 40% des actifs du Maine-et-Loire travaillent sur leur commune de résidence et la distance médiane des trajets domicile-travail s'élève à 9,4 km aller-retour. Cela signifie que ces personnes réalisent des trajets le plus souvent inférieurs à 5 km, distance pour laquelle l'utilisation du vélo est encore tout à fait envisageable. Bien que le potentiel de déplacement à vélo dans les territoires peu denses soit difficle à évaluer, cela représente un gisement théorique important de déplacements à vélo.

Pour encourager cette pratique, les intercommunalités et les villes proposent de plus en plus de location longue durée de vélos et vélos à assistance électrique, allant d'un mois à un an, afin de mettre le pied au pédalier de leurs habitants, de les inciter à passer à l'acte et à acheter leur propre équipement. Une aide à l'achat est parfois proposée, notamment pour les vélos à assistance électrique, ou encore un tarif solidaire de location, dans le cadre des politiques sociales et d'insertion. En Maine-et-Loire certaines villes telles qu'Angers, Segré-en-Anjou-Bleu¹⁵, ainsi que les quatre communautés d'agglomérations (Angers Loire Métropole, Saumur Val de Loire, Agglomération du choletais et Mauges Communauté) ont mis ou souhaitent mettre ce type de service en place. Les communautés de communes Baugeois Vallée et Loire Layon Aubance ont inscrit cette action dans leurs documents programmatiques, et ce point sera abordé lorsque Vallées du Haut Anjou et Anjou Loir et Sarthe lanceront leurs réflexions en matière de mobilité. Certains points de location solidaire, portés par des centres sociaux ou des structures d'insertion proposent également ce service. Ce dernier point sera abordé ultérieurement.

 $^{^{\}rm 15}$ Désormais repris par Anjou Bleu Communauté pour Segré-en-Anjou-Bleu suite à la promulgation de la LOM

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Le Département de Maine-et-Loire a donc un rôle à jouer comme porteur d'une démarche provélo utilitaire sur l'ensemble du territoire à travers le déploiement d'un système vélo complet constitué à la fois des infrastructures, de l'offre de services et de l'accompagnement, via:

- L'initiation d'une dynamique sur l'ensemble des EPCI pour accompagner et ampifier les démarches de planification des politiques vélo;
- L'identification avec les territoires de maillons cyclables manquants sur les routes départementales sous sa gestion;
- L'accompagnement de ces-derniers dans la création d'un réseau cyclable cohérent et performant, en interface des différents réseaux de transport ;
- L'accompagnement des publics vers de nouvelles pratiques de déplacement à travers le soutien aux acteurs locaux, publics ou privés.

La marche concerne quant à elle des trajets plus réduits. Elle représente 10% de part modale dans les trajets quotidiens. On observe une importante demande des communes en matière d'ingénierie afin de rendre leurs bourgs non seulement plus cyclables, mais aussi plus marchables. En effet pour être promue, la marche, action naturelle par excellence, suppose tout de même l'installation de mobiliers urbains, la sécurisation des cheminements, le fléchage d'itinéraires pacifiés, la réduction de la vitesse autorisée. La création de pédibus – ramassage scolaire à pied -, de rues scolaires fermées à la circulation aux heures d'entrée et sortie des élèves, sensibilisent dès le plus jeune âge et incitent tout un chacun à réfléchir sur ses pratiques.

Toutefois, dans les territoires peu denses, cette « passification » des itinéraires doit être mise en lien avec d'autres politiques de développement, notamment économique. En effet, le fait de limiter fortement voire fermer certaines voies aux voitures peu parfois faire peur ou décourager les habitants, finalement peu habitués à la marche, aux contraire des personnes habitant en ville. Ainsi il s'agit de faire attention à ne pas générer une forme de renoncement à certains achats ou démarches et d'évaluer l'acceptabilité sociale de telles mesures, via notamment la consultation des habitants, commerçants et autres professionnels.

Ces premiers éléments de cadrage permettent de dégager les champs d'intervention dans lesquels le Département de Maine-et-Loire peut œuvrer en matière de mobilité :

- Réduire l'impact environnemental et budgétaire des transports individuels ;
- Réduire l'autosolisme par la promotion et le développement des mobilités partagées, durables et la mise en place de dispositifs permettant le report modal.

Cependant, il est désormais communément admis que l'adaptation des infrastructures en vue d'un changement de pratiques est nécessaire mais peu impactant s'il n'est pas assorti d'une animation territoriale et d'un accompagnement des habitants vers ce changement de pratiques, et ce, quel que soit le bouquet de solutions retenues. Cela passe par la création de services attenant aux infrastructures, comme évoqués pour le covoiturage, mais aussi valables pour la pratique du vélo et de la marche, le déploiement de points intermodaux et a fortiori, la réduction de l'autosolisme. Autrement dit, il est utile de les coordonner à une politique sociale facilitant l'accessibilité physique, cognitive et tarifaire à ces infrastructures et services.

Cela conduit à analyser et cartographier les actions locales de sensibilisation, d'accompagnement et autres services mis en œuvre en vue d'améliorer la mobilité des personnes.

B. Les initiatives locales: un dynamisme sur lequel s'appuyer et à soutenir

Un recensement des initiatives locales a été mené auprès des structures associatives et publiques, de manière à qualifier ces actions en fonction de leur nature, de leur portage, du public visé et du territoire couvert. Réalisé à partir d'une enquête diffusée aux CCAS et centres sociaux du département, il tient également compte des informations disponibles sur les sites des EPCI, du recensement des associations de promotion de la pratique du vélo au quotidien effectué par le collectif vélo Pays de la Loire¹⁶ et des points de location solidaire soutenus *via* le plan départemental pour l'insertion. Les données ne sont donc pas exhaustives, ont vocation à être régulièrement actualisées et donnent plutôt une tendance générale. Ce recensement, une fois cartographié, permet de visualiser les zones dynamiques en matière de mobilité et de soutien au report modal. Une première analyse à l'échelle départementale est présentée ici et un focus par EPCI en complément est en cours de réalisation.

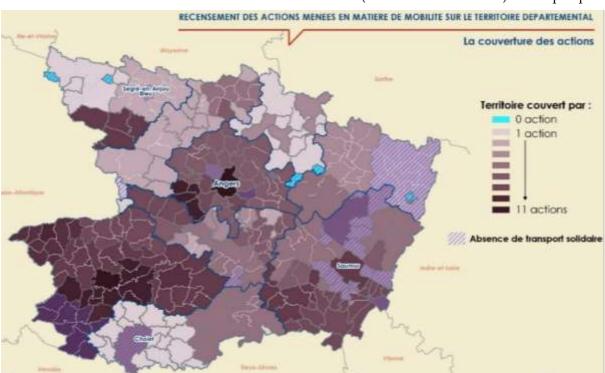
Dernier kilomètre

Terme logistique.

Trajet prédéfini par un individu, dont la dernière portion n'est pas desservie par un transport collectif ou un mode pour assurer son déplacement à partir de la dernière station jusqu'à la destination finale.

Ballo, 2017

Selon la carte n°3, seules quelques petites communes ne sont couvertes par aucune action de mobilité qu'elle soit associative, communautaire ou communale. Encore quelques zones manquent de transport solidaire (Noyant-Villages, Saumurois, sud des Mauges, Cholet notamment), or le déploiement à venir du transport à la demande (TAD) ne pourra pas pallier complètement ce manque (cf. : encadré p.10). En effet le TAD est un service de transport en commun, conçu comme une prolongation des lignes de bus, organisé autour de points de rabattement et d'arrêts permettant l'intermodalité et de répondre à la question récurrente du « dernier kilomètre » (voir encadré ci-contre). Il n'a pas pour



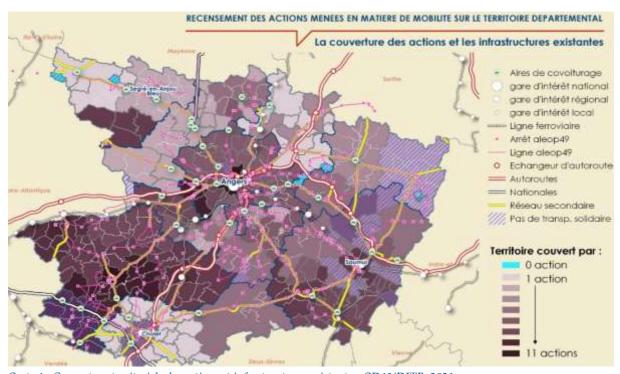
Carte 3 : Recensement des actions menées en matière de mobilité, CD49/DITE, 2021

¹⁶ Les clubs sportifs et les associations de cyclotourisme ne sont pas comptabilisés.

vocation première de créer du lien social, ne permet pas d'être pris et déposé à un endroit choisi, et son coût équivalent à un ticket de bus, bien que moindre par rapport à un taxi, reste plus élevé que celui d'un transport solidaire. En revanche, le transport solidaire n'est pas épargné par l'essoufflement associatif constaté par les acteurs de ce secteur depuis quelques années. Le renouvellement des bénévoles, la plupart jeunes retraités, est un élément essentiel de la pérennité de ces actions relevant d'un service public. La mise en relation de ces réseaux bénévoles susciterait échanges de pratiques, formations (éco-conduite, posture bénévole) voire mutualisation de certains coûts (d'assurance par exemple).

Enfin, cette carte nous montre une dynamique territoriale corrélée à l'existence de structures de l'animation de la vie sociale (centres sociaux, régies de quartiers, espaces de vie sociale), à la présence ou non de CCAS structurés dotés d'agents dédiés et à la répartition géographique des agglomérations. Le nord-Loire hors Angers est globalement moins dynamique.

Le croisement de cette carte des initiatives avec celle des infrastructures existantes comme cidessous (carte n°4), met en lumière des déséquilibres entre d'une part des territoires présentant peu d'équipements structurants, de services publics de transports et d'actions locales pouvant compenser ce manque, et d'autre part, des territoires présentant un taux d'équipement relativement bon et des actions locales pouvant faciliter l'utilisation de ces infrastructures. A noter cependant que cette carte ne tient pas compte du cadencement des lignes présentées, or l'existence d'un équipement ne signifie pas qu'il soit utilisé de façon efficiente.



Carte 4 : Couverture territoriale des actions et infrastructures existantes, CD49/DITE, 2021

Une analyse qualitative de ce recensement montre tout d'abord des actions en majorité portées par des associations et des CCAS/ CIAS (carte n°5 page suivante). Ces structures sont plus facilement fragilisées puisque largement dépendantes de financements extérieurs et de partenariats pluriels pour assurer leur action. Les EPCI sont encore peu présents dans cet écosystème, hormis les communautés d'agglomération et urbaines déjà compétentes en matière de mobilité. L'avenir devrait montrer une montée en puissance de ces structures suite au renforcement de leur rôle d'autorité organisatrice des mobilités et à la prise de compétence par l'ensemble des communautés

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

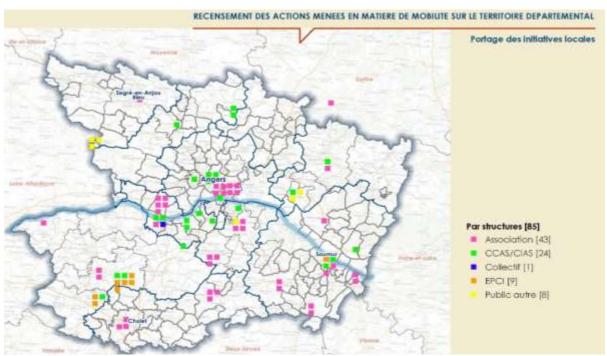
Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

de communes. Par ailleurs, on note la présence d'établissements publics « autres », correspondant à un hôpital local multi sites (le Centre hospitalier Loire Aubance), des centres sociaux communaux, et Carbur'Pera, une structure basée hors territoire à la Flèche, dont le champ d'action se situe sur la communauté de communes d'Angers Loir et Sarthe.

Il convient ensuite de s'interroger sur la nature des actions en question. En effet, elles ne visent pas toutes les mêmes problématiques et proposent des solutions variées. Ces actions sont réparties dans neuf catégories¹⁷. Chacune de ces catégories sont regroupées dans un ou plusieurs des cinq axes ayant servis de cadre d'analyse (mobilité solidaire, infrastructures et intermodalité, changement de pratiques modes actifs, mobilité évitée¹⁸).



Carte 5 : Recensement des initiatives locales, classées par type de porteurs, CD49/DITE, 2021

Il en ressort, selon la carte n°6 page suivante ; une majorité d'actions à vocation solidaire. Malgré des volontés locales entendues lors des entretiens, il existe encore peu d'évènements locaux de sensibilisation et de communication sur les offres existantes et surtout promouvant l'évolution de nos habitudes. Encore peu d'actions visent à démocratiser l'usage du vélo, faciliter l'accès à l'information, hormis, là-encore, dans quelques polarités et centres d'agglomérations.

Or l'accès à l'information sur l'offre locale publique ou privée de mobilité représente le premier niveau de sensibilisation des habitants en vue d'un changement de pratiques. L'offre de mobilité recouvre ici à la fois l'offre de transport (absence de guichet ou d'interlocuteur pour effectuer des réservations de trains, de cars, ou de covoiturage), les animations et ateliers attenants, l'existence d'un réseau cyclable sécurisé et sa connaissance par le grand public, mais aussi la possibilité d'obtenir une information neutre avant achat, à la manière des points info énergie, notamment en matière de motorisation des véhicules ou de vélos à assistance électrique. Cette absence de maillage pourrait être palliée en s'appuyant sur le réseau France Services. C'est notamment ce que souhaite réaliser la Région Pays de la Loire avec la création de « maison des mobilités », qui s'appuieront

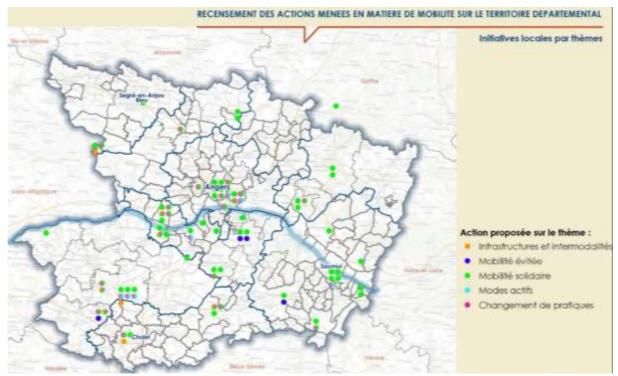
¹⁷ Voir annexe 2 p41.

¹⁸ Voir définition p.27

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



Carte 6 : Recensement des initiatives locales, classées par thèmes, CD49/DITE, 2021

sur des dispositifs déjà existants. Les détails de mise en œuvre de cette action sont encore inconnus à l'heure de la rédaction de ce document.

On constate également que le changement de pratiques est le corollaire des actions de promotion des modes actifs, mais concerne peu la mobilité solidaire. Autrement dit, les publics spécifiques sont orientés vers des actions favorisant l'accès au permis de conduire et à un véhicule

motorisé, malgré le poids des dépenses de mobilité sur le budget des ménages. En effet, les problèmes de mobilité touchent d'abord les personnes en manque d'autonomie et/ou percevant de faibles revenus. Selon une étude de l'Insee¹⁹ datant de janvier 2015, 12,4% en moyenne des ménages résidant en Pays de la Loire étaient considérés comme étant en situation de vulnérabilité énergétique carburant, en consacrant au moins 4,5% de leur budget aux dépenses de transport. Selon le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, « 20% des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés de mobilité »²⁰. Ces difficultés de mobilité touchent à tous les déplacements du quotidien, à commencer par les déplacements dits « contraints »: travail, études, alimentation (26%), démarches administratives (36%), santé (30%), mais aussi lien familiaux et amicaux, culture et loisirs (41%),

Définitions

«Le taux d'effort énergétique correspond au ratio des dépenses énergétiques « contraintes » (travail, santé, études, achats, démarches administratives) rapportées aux ressources du ménage. »

«Un ménage est considéré comme énergétiquement vulnérable si son taux d'effort est supérieur à 4,5 % pour le carburant automobile [par convention les ménages aisés sont exclus].»

Ex: un ménage d'une personne dont le revenu disponible est de 1500€ est vulnérable si ces dépenses en carburant dépassent 67,50 € par mois.

Insee

 $^{^{19}}$ « Face aux factures d'énergie, 340 000 foyers vulnérables - Insee Analyses Pays de la Loire - 9 ». Consulté le 28 avril 2021. https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285827#consulter

²⁰ Danièle Licata, « Mobilité inclusive, de quoi parle-t-on ? », *Mobilite inclusive* (blog), 2019, https://www.mobiliteinclusive.com/mobilite-inclusive-de-quoi-parle-t-on-2/., 2019, https://www.mobiliteinclusive.com/

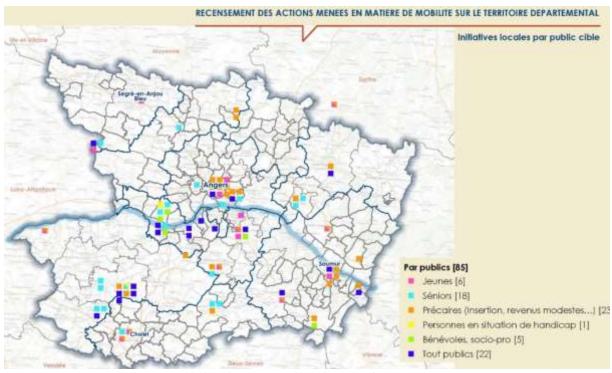
Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

premiers sacrifiés dans l'ordre de priorité de la dépense. L'accès à l'information, l'accompagnement à la mobilité, l'accès aux moyens de transport existants facilité par ces initiatives locales relèvent donc de l'accès aux droits fondamentaux du citoyen.



Carte 7: Recensement des initiatives locales, classées par public cible, CD49/DITE, 2021

Enfin les actions recensées s'adressent, d'après la carte n°7 ci-dessus, principalement aux seniors et aux personnes précaires, *via* une entrée *mobilité solidaire* : ce sont des animations socio-culturelles pour les uns et des aides matérielles et financières pour les autres. **Pourtant, chaque public, nécessite à la fois des animations socio-culturelles, de l'accompagnement voire d'une aide financière ponctuelle, adaptés à ses spécificités. Le cloisonnement d'un type d'action en fonction des publics en limite l'impact.**

Motilité

Ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d'être mobile, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunications existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc.

Kaufmann, 2014

On recense par ailleurs peu d'actions pour les jeunes en parcours scolaire « classique ». Or il est important de pouvoir former les citoyens de demain dès leur plus jeune âge à la mobilité, comme cela a été fait en matière de développement durable ou de gestion des déchets. C'est aussi limiter les risques de décrochage scolaire que de « dédramatiser » l'éloignement du lieu d'apprentissage par rapport à la résidence principale. Au-delà des freins économiques, les freins cognitifs sont aussi à l'origine du renoncement ou du non-recours aux droits. Cela recouvre notamment le fait de savoir se déplacer en transports en commun (lire un plan, des horaires, etc.), de pouvoir obtenir le permis de conduire, d'oser aller en ville sans avoir peur de se perdre. L'accompagnement et le conseil en milieu rural méritent ainsi un maillage plus important, notamment via

le déploiement de la plateforme mobilité d'Afodil vers d'autres publics et par l'intermédiaire de

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

5 .

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

permanences plus localisées, actuellement réservée aux bénéficiaires du RSA, aux migrants et concentrée sur les quatre pôles du territoire (Segré, Angers, Cholet, Saumur).

Enfin, les associations proposent plutôt des aides matérielles, des animations socio-culturelles et un peu d'accompagnement individuel. Les CCAS/CIAS proposent presque uniquement des aides financières, prenant ainsi en compte une seule composante des freins à la mobilité. Or ces aides financières, ou même matérielles comme proposées par les associations sont des réponses ponctuelles, souvent d'urgence, à des situations demandant un accompagnement social dans le temps, de manière à ce que la personne gagne en autonomie et puisse s'approprier les options de mobilité existantes. Ces deux types d'interventions sont finalement complémentaires.

En réponse aux problématiques de mobilité des habitants, la loi d'organisation des mobilités préconise la réalisation de plans de mobilité solidaire co-portés par les régions et départements. La loi s'arrête à l'insertion professionnelle, certes essentielle, mais insuffisante pour garantir l'accès aux droits à chacun.

De même qu'il existe désormais un bouquet de solutions de mobilité, l'animation territoriale et l'accompagnement des publics doivent aussi être pensés de façon complémentaire et décloisonnée. Cette notion de *parcours* de la personne va de la simple information à l'apprentissage de l'utilisation des transports en commun. Cela facilite ainsi la prise en compte des besoins de tous les publics, y compris actifs en activité sans problème de revenus, et la promotion de tous les modes de transport.

Il est important de proposer une réponse intégrée, favorisant à la fois la mise en réseau et le soutien aux acteurs locaux en vue de pérenniser leurs actions et de les renforcer.

Le recensement des initiatives locales a relevé un certain nombre d'acteurs œuvrant dans le champ de la mobilité, pour lesquels il est préconisé une mise en réseau. Le préalable à cette organisation est la compréhension des places et rôles de chacun, par une étude exhaustive du secteur de la mobilité.

C.L'écosystème de la mobilité : un champ en cours de structuration

1. Une pluralité d'acteurs

L'écosystème de la mobilité voit de plus en plus d'acteurs intervenir sur ce champ. On distingue **plusieurs modes d'intervention** (voir graphique n°4 page suivante) :

- L'information et le soutien en ingénierie technique ;
- L'accompagnement;
- Le déploiement de solutions de mobilité dont une part notable portée par des start-up ;
- Le plaidoyer en faveur de mobilités durables et/ou solidaires ;
- Le financement ;
- La planification politique et l'organisation stratégique des services.





Graphique 2: Cartographie des acteurs de la mobilité en Maine-et-Loire selon le type et le champ d'intervention, CD49/DITE, 2021.





Mobilité évitée

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Ces interventions se répartissent selon deux publics cibles : **les usagers** *via* des actions de mobilité solidaire et de changement de pratiques et les **socioprofessionnels et/ou élus**, pour planifier des travaux d'infrastructures et mettre en place des services permettant le report modal. Elles sont portées de manière relativement équilibrée entre les secteurs publics et privés.

Mobilité évitée

La mobilité évitée, parfois citée sous les termes de « mobilité inversée » ou « démobilité », regroupe l'ensemble des actions publiques ou d'initiative privée, visant à limiter déplacements individuels et/ou de longue distance. Concrètement, cela englobe la déconcentration des services et permanences vers le milieu rural, les actions dites «d'aller vers» ou «hors les murs» des associations qui visent à aller à la rencontre des habitants, les commerces et services itinérants. Corrélativement, la mobilité évitée est une conséquence du déploiement de services à distance (ex: télémédecine) et de la dématérialisation des démarches. En ce sens, une personne peu mobile et peu connectée verra augmentée d'autant sa situation d'isolement et de non-recours à ses droits.

Les têtes de réseaux sont constituées à l'échelle départementale ou nationale, mais encore peu à un niveau régional. Des tendances commencent pourtant à se dégager avec la récente création du collectif pro vélo Pays de la Loire et des rapprochements entre acteurs de la mobilité solidaire en vue de créer une plateforme régionale de réseau Mob'In. Le champ de la mobilité évitée est vaste, puisqu'il couvre aussi bien l'action publique que l'initiative privée, associative ou entrepreneuriale (camions épiceries, ludothèques mobiles...). En la matière, l'Etat et le Département et certaines communes sont les principaux acteurs locaux, via la création de France Services intégrant une notion de mise en réseau et de maillage.

Au-delà des projets règlementaires, les acteurs publics agissent principalement sur l'aide sociale et la structuration des réseaux (transports en commun, Cerema, Ademe...). Cette compétence, est aujourd'hui bousculée par la montée en puissance de structures

privées (start-up, associations) bénéficiant des financements importants *via* les certificats d'économie d'énergie (voir analyse des dispositifs de financements p.32). **Transformer cette concurrence en complémentarité et maitriser le développement de ces services est un enjeu pour les AOM en termes d'urbanisme, de sécurité et de planification.**

Comme évoqué précédemment, les intercommunalités sont encore peu présentes dans cet écosystème et l'on sent un positionnement progressif de la région Pays de la Loire au fur et à mesure qu'elle se structure et se dote des moyens nécessaires à la mise en œuvre de sa compétence. Cela explique certainement pourquoi l'item « animation » n'existe pas encore sur ce schéma. Elle répondrait pourtant à la problématique soulevée par le recensement des initiatives locales de mise en réseau des acteurs favorisant les coopérations et un bon niveau de réponse à toutes les échelles pour l'ensemble des publics. En effet la multiplication des interlocuteurs s'engouffrant dans ce champ nouvellement assumé comme prioritaire entraine une perte de lisibilité et de compréhension du rôle et du champ d'intervention de chacun. Cela s'observe surtout sur l'offre d'ingénierie que chacun souhaite promouvoir, à défaut d'octroyer des financements pour ce qui concerne les acteurs publics, ou de les recevoir pour les acteurs privés cherchant d'autres moyens de se financer.

Ce diagramme permet enfin de bien comprendre l'articulation actuelle entre les institutions :

- Une région ordonnant les orientations en matière de mobilité, liées aux enjeux climatiques et urbanistiques dont elle a la charge ;
- Un niveau intercommunal développant des réponses locales en fonction des enjeux observés, plus en lien avec le secteur privé, apporteur de ces solutions ;
- Un niveau départemental intervenant sur ses propres politiques sectorielles.

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

	Commune	Intercommunalité	Département	Région
Obligatoire	Voierie communale Urbanisme	SCOT PCAET	Voierie départementale Action sociale	Mobilité SRADDET
Optionnelle		Mobilité Voierie d'intérêt intercommunal Urbanisme		

*Tableau 2 : Répartition entre les collectivités territoriales des compétences en lien avec la mobilité, CD49/DITE, 2021

2. Rôle attendu et potentiel du Département

Le Département est encore largement présent au sein de cet écosystème, par son rôle historique d'aménageur et d'autorité organisatrice des transports. La prise de compétence mobilité par la Région en 2014, renforcée en 2020 et par les intercommunalités en 2021 est encore peu visible. L'enjeu ici est donc de définir une place pertinente pour le Département au regard des évolutions règlementaires. De fait, les entretiens menés auprès des EPCI ont fait ressortir des attentes prévisibles :

- L'aménagement de voies cyclables et routières et d'infrastructures multimodales ;
- La prise en charge de la mobilité solidaire.

Ces collectivités sont par ailleurs en attente de l'animation régionale des bassins de mobilité prévue par la LOM et matérialisée dans contrats opérationnels de mobilité à venir (COM). contrats doivent Ces définir au sein des bassins de mobilité, les grands chantiers et les modalités de financement liées. En Maine-et-Loire. trois bassins de mobilité ont été définis par la région en collaboration avec les collectivités locales, comme le montre la carte n°8. Ces bassins regroupent:



Carte 8 : Bassins de mobilité en Maine-et-Loire, Région Pays de la Loire, 2021

- Anjou Bleu Communauté, Vallées du Haut Anjou, Anjou Loir et Sarthe, Angers Loire Métropole et Loire Layon Aubance;
- Baugeois Vallée et Saumur Val de Loire ;
- Mauges Communauté et l'Agglomération du choletais, ainsi que le Pays d'Ancenis en Loire-Atlantique, et les Pays de Mortagne, des Herbiers et de Pouzauges en Vendée.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE Le Département de Maine-et-Loire sera associé à la rédaction des contrats opérationnels de

mobilité, de même qu'il sera co-pilote des plans de mobilité solidaire avec la Région Pays de la Loire et Pôle Emploi. Pour autant la question de l'animation de ces bassins reste encore en suspens. La loi prévoit que soient intégrés non seulement les acteurs publics, mais aussi les acteurs privés du transport intervenant sur un territoire, et des habitants usagers de toutes les mobilités précédemment décrites.

La présence ou non de ligne ferroviaire a un effet clivant sur le sentiment d'éloignement et de capacité d'agir. Cela s'accompagne également d'une polarisation des actions de mobilité sur les villes centres des agglomérations. Sans disconvenir de l'importance de travailler sur ces communes centralisatrices de flux afin d'optimiser la dépense et les impacts attendus, il est tout aussi important d'agir en territoire péri-urbain et rural et de travailler plus largement sur les déplacements dits contraints (santé, démarches administratives, alimentation, etc.). Ces territoires sont confrontés à la double contrainte de la faiblesse des flux de déplacements – sur lesquels il est difficile de proposer des actions pérennes sans atteindre un seuil critique minimum – et du peu de moyens mobilisables via le versement mobilité, alors que les politiques de transports sont par essence déficitaires. L'acceptabilité sociale de ce « nouvel impôt » dans un contexte sanitaire et économique complexes pourrait de surcroît être compromise.

Le bon fonctionnement des bassins de mobilité, la préservation de l'équité entre les intercommunalités au sein des contrats opérationnels est donc un enjeu majeur de développement territorial équilibré, pour lequel le conseil départemental, doit conserver au minimum une veille, voire définir une démarche proactive.

Parallèlement, les acteurs institutionnels et privés, conscients de sa connaissance fine des territoires et des acteurs, voient le Département comme un potentiel ensemblier, favorisant l'harmonisation des pratiques, la mise en relation d'acteurs pertinents et l'animation de ces réseaux.

Bien que la loi identifie désormais les EPCI comme chefs de file locaux de la mobilité, la plupart ne sont pas parés à porter une politique mobilité, encore souvent abordée sous l'angle infrastructurel principalement. Cela nécessitera une montée en compétences de professionnels, avec l'apparition de nouveaux métiers allant du chargé de mission vélo à l'animateur de transport solidaire. Des moyens humains et financiers supplémentaires, sont également nécessaires, dans la mesure où le versement mobilité prévu par la loi n'est pas une réponse suffisante, particulièrement sur le territoire possédant un faible tissu économique.

3. Répondre aux attentes ou le traitement de la mobilité au sein du conseil départemental

Comme tout sujet transversal, la question de la mobilité traverse nombre de politiques sectorielles du Département. Cependant, l'acception reste principalement orientée vers la mise en place d'un service de transport en commun et/ou d'infrastructures, sans travailler la notion de pratiques multiples et récentes. Il convient pourtant d'accompagner ces nouvelles pratiques et de garantir à chacun la possibilité de s'en saisir par l'adaptation des services, voire la création de nouveaux. Par ailleurs, certaines approches peuvent paraitre contradictoires et mériteraient d'être pensées de façon complémentaires:

- Volonté d'harmonisation vs priorisation des spécificités locales ;
- Démarches partenariales *vs* actions indépendantes ;
- Logique d'aménagement vs logique d'accompagnement des personnes.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

SLOW

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Au regard de la transversalité de la thématique, il convient d'organiser l'action et les services départementaux en conséquence. Cela permettra en tout premier lieu un bon niveau d'information des directions sur les enjeux et projets des uns et des autres, puis de faciliter le travail inter-direction. La composition du comité de suivi de cette stratégie (voir encadré p.3) en est une première réponse.

Focus sur les actions départementales

<u>A destination des usagers :</u>

- Financement de la plateforme de mobilité à destination des bénéficiaires du RSA, portée par l'association AFODIL;
- Soutien au permis des jeunes sujvis en mission locale et des bénéficiaires du RSA:
- Délivrance ponctuelle de bons d'urgence via l'aide sociale territorialisée :
- Financement d'actions de prévention de la perte d'autonomie en lien avec la mobilité;
- Transport scolaire d'enfants en situation de handicap et d'enfants sous protection;
- Déploiement de voies cyclables touristiques ;
- Gestion, entretien, exploitation et mise en sécurité de la voirie départementale
- Construction ponctuelle d'aires de covoiturage
- Soutien à l'expérimentation de covoiturage solidaire en zone d'activité « Eco Mob'In » ;
- Soutien financier à destination des personnes en situation de handicap en matière d'aides techniques (prothèses auditives, fauteuils roulants...), de transports et d'adaptation du véhicule.

A destination des collectivités

- Accompagnement des collectivités dans leurs projets d'aménagement et de planification de la mobilité;
- Adhésion à la plateforme de covoiturage OuestGo
- Soutien financier à la création de voies douces dans le cadre de contrats de territoires ;
- Déploiement d'un schéma cyclable départemental :
- Soutien technique et financier aux aménagements en faveur du vélotourisme (voies cyclables, passerelles, bacs, sécurisation, jalonnement, etc.)

A destination des agents

- Mise en place et actualisation d'un plan de déplacement employeur :
- Mise à disposition de véhicules de services électriques, de vélos et de vélos à assistance électrique.

De cette transversalité découle un **important potentiel de structuration de l'action départementale** et a fortiori **de soutien aux initiatives locales**. Cette structuration vise à combler petit à petit des angles morts des politiques sectorielles. Voici quelques exemples :

- L'accompagnement à la mobilité de publics spécifiques (seniors, personnes en situation de handicap et/ou de précarité, jeunes, gens du voyage) ex : s'assurer d'un accès à l'information en matière d'offre de mobilité, (ré)apprendre à faire du vélo ou prendre les transports en commun, savoir utiliser les services numériques de la mobilité;
- Le covoiturage et l'autopartage ex : structurer un maillage, établir des règles/normes d'aménagement en lien avec les projets des collectivités, mettre en œuvre des services inter-EPCI, animer un réseau ;
- Le soutien de la pratique vélo au-delà de l'aménagement de la voirie ex : promouvoir le changement de pratiques par l'évènement et l'expérimentation, faciliter la mutualisation entre les collectivités (box, vélos à assistance électrique...).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Les initiatives locales portées par les associations, les communes et EPCI, ou tout autre organisation, pourraient ainsi être mieux soutenues, voire les initiées.

Ex: sensibilisation à la mobilité au collège, plateforme et points mobilité pour tous, point informations en maison départementale des solidarités, favorisation de la démobilité à l'image des Frances Services ou des tiers-lieux...

Par ailleurs, la capitalisation des données et connaissances générées au travers de ce diagnostic aurait tout intérêt à se pérenniser et à être régulièrement mise à jour. Cette démarche de collecte et de production de données d'observation géographique dédié aux mobilités durables - voies cyclables, aires de covoiturage -, aux pratiques, aux dispositifs est évolutive et nécessite un suivi.

Le Département de Maine-et-Loire a toute sa place en matière de mobilité au sein de la répartition des compétences entre le binôme EPCI/Région. Sa légitimité se fonde sur sa connaissance fine des territoires et des réseaux, lui conférant un regard à la fois global et en proximité. Cela peut en faire un relai de la Région Pays de la Loire au sein des bassins de mobilité.

Ses enjeux résident dans l'inévitable mise en réseau des acteurs de la mobilité encore trop cloisonnés et dans l'intégration de cette thématique au sein de ses politiques sectorielles. Cette intégration, si elle est choisie, doit désormais privilégier une approche holistique équilibrant l'équipement en infrastructures et l'accompagnement des collectivités, des partenaires, et surtout des habitants dans la prise en main des services mis en oeuvre. L'impulsion de projets communs innovants favorisera leur acceptation sociale et leur adaptation au plus juste des besoins et attentes locales.

D. Des dispositifs de financements incomplets et complexes

De même que l'écosystème de la mobilité a vu ces dernières années un nombre croissant d'acteurs se saisir du sujet, on observe une multiplication des financements, pouvant perdre en lisibilité. Il est donc apparu utile de les analyser²¹ et d'en clarifier la source, les potentiels bénéficiaires et les objets et types de dépenses éligibles. Là-encore, de grandes tendances se dégagent permettant d'envisager une action départementale adaptée et ciblée sur les *angles morts* des financements publics et privés.

Un premier niveau d'analyse révèle que les financements disponibles portent avant tout sur de l'investissement avec 37 aides recensées sur 57 (18 ne sont pas précisées). Parmi elles, 25 sont portées par des acteurs publics et 32 par des acteurs privés dont 7 sont portées par des structures de l'économie sociale et solidaire. Ce sont non seulement des fondations, mais aussi – et c'est un fait nouveau - des associations, têtes de réseau et leur objet porte essentiellement sur la mobilité solidaire, peu ciblée par les autres acteurs privés ni les acteurs publics. Cela est possible grâce à la mobilisation des certificats d'économies d'énergies²² (CEE).

²¹ L'analyse porte sur les financements recensés par la plateforme Aides-territoires.gouv.fr et a été réalisée en mars-avril 2021. Ils étaient au nombre de 57.

²² Les certificats d'économies d'énergies reposent sur une obligation triennale de réalisation d'économies d'énergie imposée par l'Etat à tous les acteurs de secteur de l'énergie – les « obligés » - allant du producteur au distributeur. Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



Outre la manne financière, **cela pose la question de la place de l'acteur privé et de son influence sur l'orientation de l'action publique** en fonction de ce qu'il est prêt à financer ou non.

Une analyse plus fine montre un fort engagement **des aides publiques** en matière d'investissement pour des infrastructures de mobilité durable (voies cyclables, aires de covoiturage, etc.) *via* un système de subventions ponctuelles. **Les financeurs privés** interviennent par des aides récurrentes ou permanentes, avec en tout premier lieu la mobilisation des certificats d'économie d'énergie. Cela concerne l'investissement sur les modes actifs et le changement de pratiques.

Les collectivités sont les premières financées, les communes en tout premier lieu, bien que les entreprises privées et les particuliers soient aussi régulièrement visés. Le format subvention reste encore largement utilisé (23/57), mais une majorité d'aides se traduit par du soutien en ingénierie (technique, juridique, financière) avec 43 aides. A noter cependant un nombre important de financements (33/57) ont été enregistrées sous la typologie « autre », ne permettant pas de qualifier la méthode de financement. Par ailleurs, assez peu d'appels à projets ou à manifestation d'intérêt (7) ont été recensés.

Il existe peu d'aides pour la mobilité solidaire, majoritairement soutenue par l'ingénierie technique. Les dépenses de fonctionnement sont également peu prises en charge, alors que le critère d'innovation revient de manière récurrente. En filigrane il est donc demandé de monter des projets avec peu de moyens pour les animer et accompagner les habitants. Cela est notamment valable pour la mobilité solidaire et le changement de pratiques, venant toucher aux habitudes des personnes, alors qu'il est important de pouvoir penser ces projets sur le temps long.

Le Département de Maine-et-Loire n'ayant pas encore conventionné avec la plateforme aidesterritoires, ses dispositifs n'y sont pas présentés. Aujourd'hui l'institution propose :

- Un soutien financier en matière d'aménagements d'itinéraires dédiés au vélo-tourisme7;
- Un soutien en ingénierie sur la planification de politiques publiques de mobilité ;
- Un soutien en ingénierie sur la réalisation de travaux sur les voies départementales.

Cette analyse ne permet pas de déterminer le taux d'utilisation de ces dispositifs et encore moins de le qualifier (quelles structures candidatent ? A quels dispositifs ? Sont-elles retenues et si non, pourquoi ?). Il n'existe pas à ce jour de recensement compilant ces données. L'Ademe a cependant réalisé une évaluation de son dispositif AVELO finançant des démarches de planification de politiques cyclables. Il en ressort notamment une vigilance accrue à porter sur l'engagement des porteurs de projets et sur la gouvernance du projet, influençant largement leur concrétisation ou non. Cela passe par exemple par le conditionnement de tout ou partie du financement à la production de délibérations et/ou d'un plan pluriannuel d'investissements. Bien que ces données ne soient pas généralisables à tous les dispositifs de financements, elles représentent une base de réflexion.

énergétique auprès des consommateurs d'énergie : ménages, collectivités ou entreprises. Ils représentent donc une compensation de la part des obligés auprès de l'Etat pour équilibrer leurs émissions de gaz à effet de serre. Les CEE sont attribués, sous certaines conditions, par les services du

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

De plus, malgré le foisonnement actuel de financements, la question de leur temporalité se pose et est régulièrement soulevée par les élus et techniciens. En effet, ces dispositifs sont publiés simultanément à la prise de compétence ; or les collectivités n'étant pas dotées d'une politique mobilité peinent à se positionner sur des appels à projets et autres subventions sans se baser sur une analyse minimale des besoins et des enjeux de leur territoire. Et ce, malgré l'existence de documents programmatiques abordant partiellement le sujet (SCOT, PCAET, projets de territoire etc.). Qui plus est, la multiplication des dispositifs – objet, échéances, règlement - et des financeurs génèrent un certain flou face auquel le sentiment d'être perdu a plusieurs fois été cité par les acteurs interviewés. Cela entraine du découragement, du non-recours, conduisant les acteurs à ne pas candidater et à attendre une éventuelle enveloppe complémentaire, quite à prendre le risque qu'un financement ne soit pas renouvelé.

Au regard des éléments financiers, de l'analyse des actions développées en territoire, des attentes des acteurs locaux et des compétences du Département, ce-denier pourrait renforcer sa double posture de :

- Financeur en matière de mobilité solidaire et de changement de pratiques incluant une part non négligeable de dépenses de fonctionnement;
- Soutien aux structures publiques et partenaires locaux dans la captation des dispositifs financiers existants, via de l'ingénierie financière, complémentaire de l'ingénierie technique et territoriale déjà mise à disposition.

Ainsi l'offre existante de financements serait complétée et optimisée.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Annexe 1: Cartes



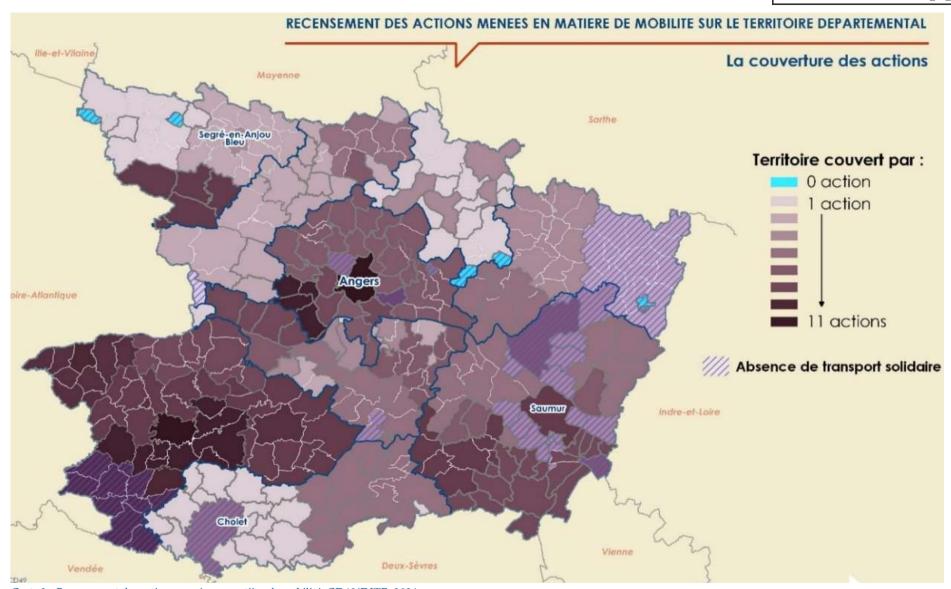
Carte 2 : Itinéraires cyclables et boucles touristiques en Maine-et-Loire. Anjou Tourisme, 2021

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



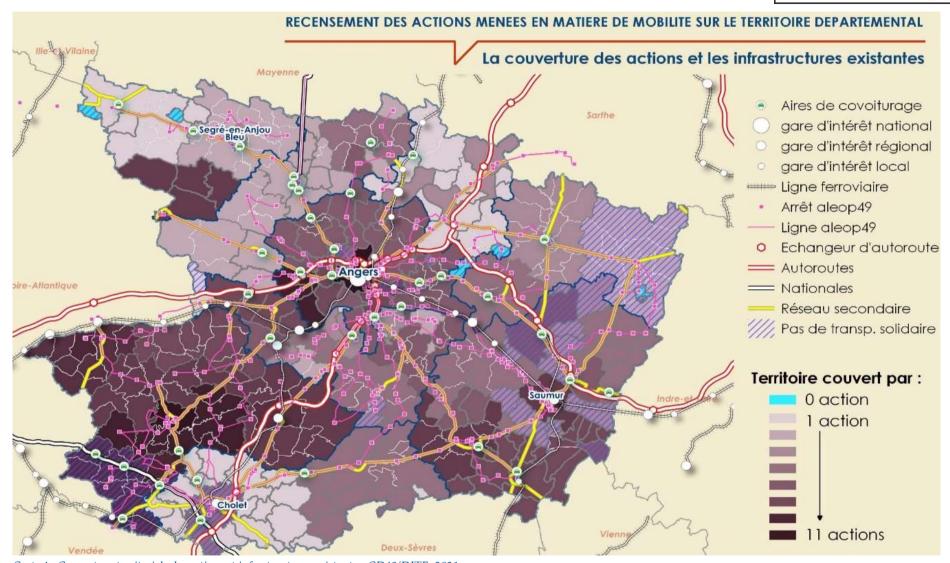
Carte 3 : Recensement des actions menées en matière de mobilité, CD49/DITE, 2021

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

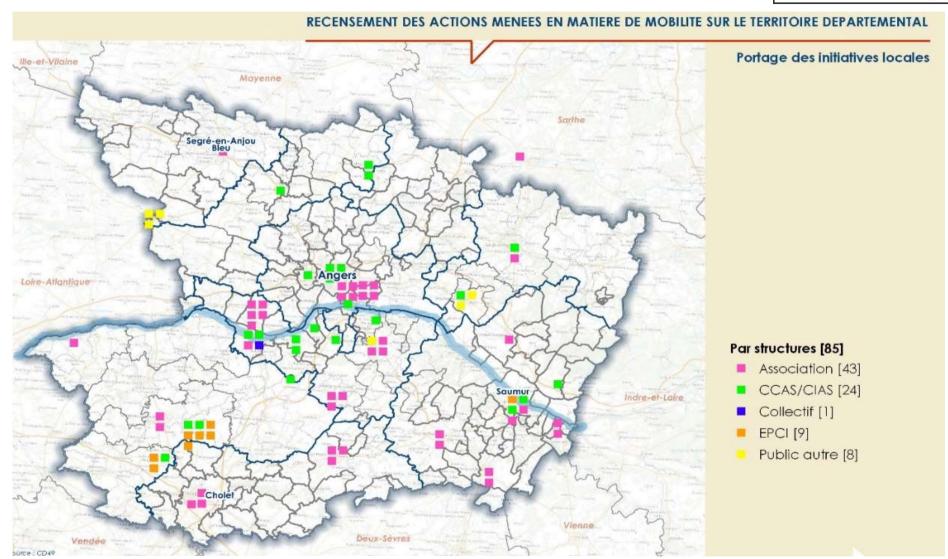


Carte 4 : Couverture territoriale des actions et infrastructures existantes, CD49/DITE, 2021

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



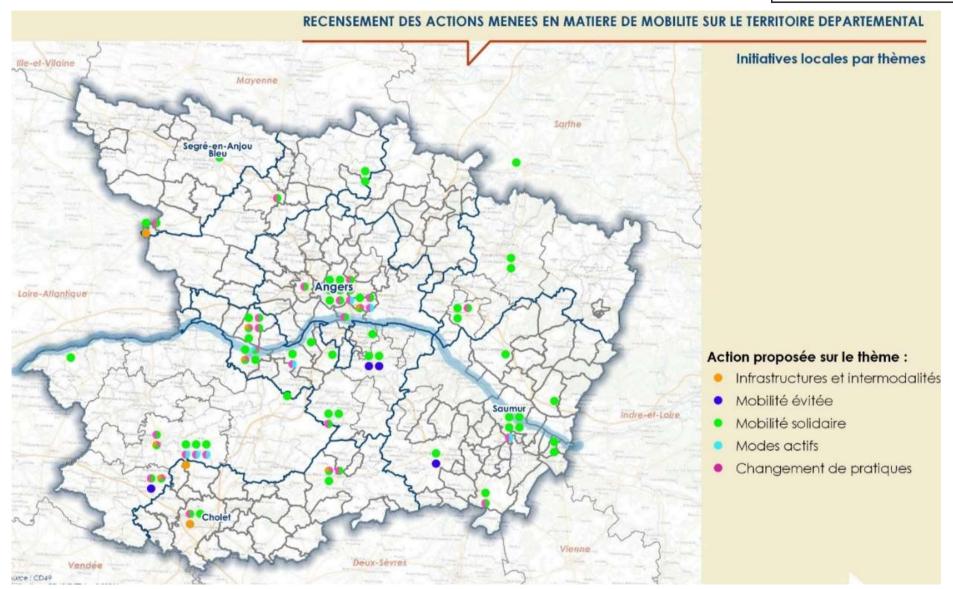


Carte 5 : Recensement des initiatives locales, classées par type de porteurs, CD49/DITE, 2021

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022





Carte 6 : Recensement des initiatives locales, classées par thèmes, CD49/DITE, 2021

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



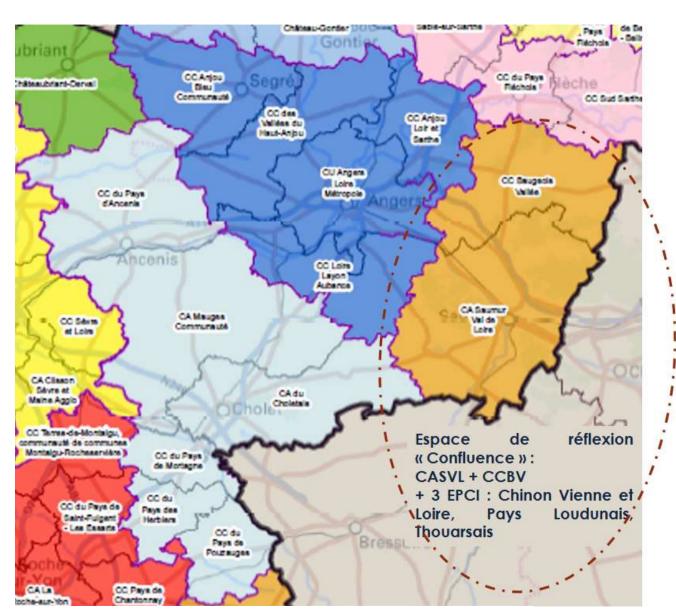
RECENSEMENT DES ACTIONS MENEES EN MATIERE DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DEPARTEMENTAL Initiatives locales par public cible Ille-et-Vilaine Mayenne Sarthe Segré-en-Anjou Bleu Angers Loire-Atlantique Saumur Par publics [85] Jeunes [6] Séniors [18] Précaires (Insertion, revenus modestes...) [23 Personnes en situation de handicap [1] Bénévoles, socio-pro [5] ■ Tout publics [22] Vienne

Carte 10 : Recensement des initiatives locales, classées par public cible, CD49/DITE, 2021

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022





Carte 8 : Configuration des bassins de mobilité en Maine-et-Loire, Région Pays de la Loire, 2021

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Annexe 2: Classification des initiatives locales

Catégories d'actions	Exemples d'actions
Accompagnement	Apprentissage des transports en commun
	Diagnostic mobilité et ré-autonomisation de la personne
	Aide aux transports (bons, tickets,)
Aide financière	Aide au permis, Permis citoyen
	Aide à l'achat de vélo et vélo à assistance électrique
	Réparation solidaire de véhicule (tarifs sur quotient familial)
Aide matérielle	Location solidaire de véhicule (tarifs sur quotient familial, prescripteurs
	sociaux)
	Don/prêt gratuit de vélo
	Accueil mobile camping-car
Animation socio-culturelle	Ateliers code de la route et sécurité routière
	Ludothèque mobilité
Evènementiel	Semaine de la mobilité
Informations	Informations sur l'offre de transports en commun
	Guichet SNCF
Promotion des modes actifs	Remise en selle, Vélo école,
	Location ou prêt de vélos et vélos à assistance électrique
Réseaux professionnels	Echanges entre professionnels du social et du médico-social pour répondre
	aux problèmes locaux de mobilité des publics accompagnés
Autro typo do transport solidairo	Transport solidaire collectif, en triporteur, à vocation d'insertion/emploi,
Autre type de transport solidaire	covoiturage local

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



CS 94104 - 49 941 ANGERS CEDEX 9



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Stratégie départementale des mobilités -Annexe 2 : analyse territorialisée









Table des matières

A. Structuration locale de la compétence : des dynamiques locales de convergentes malgré un portage hétérogène	
B. Construction d'un indice de robustesse mobilitaire	3
C. Focus EPCI	7
1. Anjou Bleu Communauté	8
2. Vallées du Haut Anjou	10
3. Anjou Loir et Sarthe	12
4. Baugeois Vallée	14
5. Saumur Val de Loire	16
6. Angers Loire Métropole	18
7. Loire Layon Aubance	20
8. Agglomération du choletais	22
9. Mauges communauté	24
Annexe 1 : Tableau d'analyse des dynamiques locales (janvier 2022)	26
Annexe 2 : Classification des initiatives locales et liste par territoire et portage	27
Annexe 3 : Construction d'un indice de dispersion de l'habitat	33



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

A. Structuration locale de la compétence : des dynamiques locales de planification convergentes malgré un portage hétérogène

Les dynamiques s'observent par les documents programmatiques finalisés, en cours ou à venir au sein des différents EPCI, voire à l'échelle communale (voir tableau en annexe $n^{\circ}1$)

Les schémas de cohérence territoriale et plans climat air énergie territoriaux ne sont pas indiqués, puisque ces documents sont obligatoires et comportent tous au moins une action portant sur la mobilité – dont certaines renvoient vers l'élaboration d'une démarche de planification de type « schéma directeur ».

On constate que la mobilité est politiquement rattachée à l'aménagement et l'urbanisme dans la plupart des EPCI. Seules les agglomérations se sont dotées de commissions et vice-présidents entièrement dédiés au sujet mobilité. Cette organisation se reflète également dans le suivi technique, puisque ce thème est souvent porté par des agents aux profils d'urbanistes et ayant une perception majoritairement axée sur les infrastructures de prime abord. Ainsi les premières actions d'amélioration de la mobilité engagées par les collectivités portent sur la réalisation de schémas cyclables et plans de déplacements ou de mobilité simplifiés. La plupart des agents rencontrés concèdent une méconnaissance ou une connaissance partielle des acteurs de la mobilité solidaire, puisque la réalisation de leurs missions ne nécessitait pas ce type de réseau jusqu'à présent. Les enjeux sociaux et sociétaux de la mobilité sont globalement identifiés, de même que certains éléments de réponse, grâce à la littérature désormais abondante sur le sujet, mais les partenaires potentiels ne le sont pas encore. La mobilité solidaire est ainsi souvent circonscrite au transport solidaire.

L'analyse montre également la place notable des communes nouvelles, qui grâce à leur structuration récente, peuvent porter des démarches de planification à leur échelle. La mobilité et la pratique du vélo sont alors perçues comme des politiques favorisant la cohésion territoriale entre les villages composant ces communes nouvelles. Cela est possible au titre de la compétence voierie, environnement, ou plus simplement de la clause générale de compétences laissées aux communes.

B. Construction d'un indice de robustesse mobilitaire

L'indice de robustesse mobilitaire a été construit spécifiquement pour ce diagnostic et prend en compte les critères suivants :

- 1. La part des moins de 15 ans
- 2. La part des 80 ans et plus
- 3. La part des familles monoparentales
- 4. Le taux de précarité énergétique carburant
- 5. La part des allocataires dépendants de 75%
- à 100% de la CAF

- 6. La part des actifs occupés en dehors de la commune de résidence
- 7. La part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail
- 8. Le taux de motorisation des ménages
- 9. L'indice de concentration de l'emploi
- 10. La dispersion de l'habitat

Les critères **1 et 2** visent à identifier les publics a priori moins autonomes dans leurs déplacements. Le critère **3** a été retenu pour les contraintes organisationnelles et budgétaires que sous-tend régulièrement une situation familiale monoparentale.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Les critères **4 et 5** représentent également les éléments de contraintes budgétaires de la mobilité sur les ménages.

Les critères **6 à 9** illustrent à la fois les habitudes de déplacements des habitants et la dépendance à la voiture individuelle sur les flux de déplacements les plus nombreux : le domicile-travail.

Enfin, le critère 10 vise à catégoriser les communes en fonction de la densité de l'habitat. Connaître l'implantation de la population sur le territoire est essentiel afin de cerner les enjeux communaux. En effet, que la population soit majoritairement regroupée au sein du bourg ou qu'elle soit majoritairement disséminée dans l'espace rural n'aura pas les mêmes conséquences en terme d'organisation des mobilités. Cette catégorisation permet alors de recenser les communes du Maine-et-Loire présentant les mêmes problématiques en terme d'accessibilité à la population. L'accessibilité est ici exprimée en termes de desserte des transports en commun ou encore de diffusion du service public vers le lieu de résidence de l'habitant.

Dans un premier temps, l'indicateur de dispersion compte le nombre d'habitants présents dans chacun des trois types d'agrégats dits « clusters », répartis comme suit (voir carte n°2 page suivante) :

- Cluster « isolé » : regroupant 1 à 22 individus au carreau
- Cluster « village » : 23 à 200 individus
- Cluster « pôle » : plus de 200 individus

Plus la population d'une commune est contenue au sein d'un ou plusieurs pôles, plus l'organisation des services de mobilité est facilitée. A l'inverse, plus la population habite au sein de clusters « isolés » plus il est difficile d'organiser des services touchant l'ensemble des habitants.

Ensuite, quatre types de communes sont identifiés en fonction de la répartition de la population au sein de ces différents clusters :

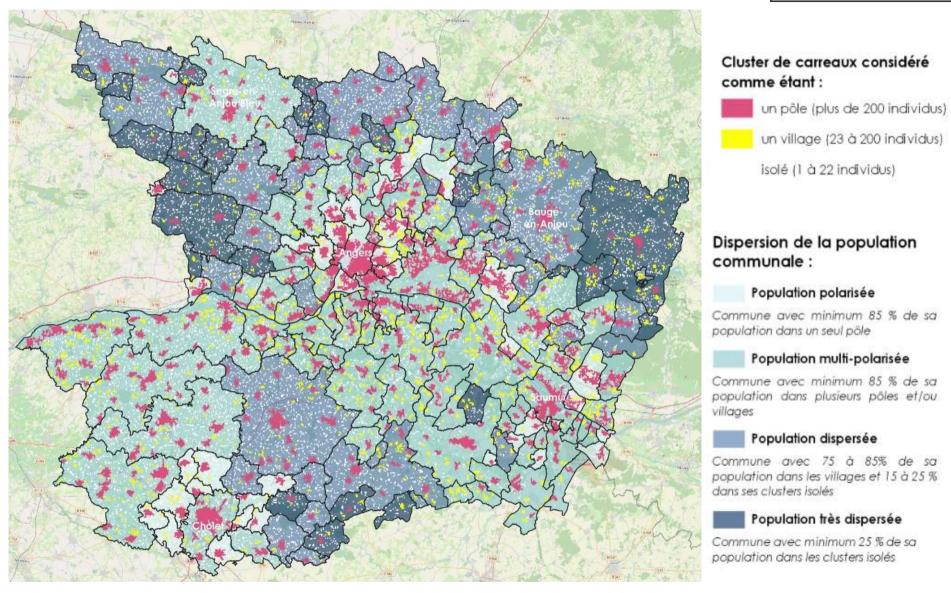
- **Population polarisée**: Commune dont <u>minimum 85 %</u> de la population vit dans <u>un seul pôle</u>. La commune peut avoir des villages et des clusters « isolés » mais ils ne contiennent que 15% de la population au maximum.
- Population **multipolarisée**: Commune dont <u>minimum 85 %</u> de la population dans <u>plusieurs pôles et/ou villages.</u>
- Population **dispersée** : Commune dont <u>75 à 85 %</u> de la population vit dans des <u>pôles et/ou villages et 15 à 25 % dans des clusters isolés</u>.
- Population très dispersée : Commune dont <u>minimum 25 %</u> de la population vit dans des <u>clusters isolés</u>. La commune peut présenter un ou plusieurs pôles ou villages mais ceux-ci ne contiennent que 75 % de la population maximum.

La méthodologie complète ayant servi à construire cet indice est détaillée en annexe 3.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022





Carte 1: Indice de dispersion de la population angevine, INSEE 2018, CD49,@Open Street Map, 2021

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Ces dix critères permettent de regarder à la fois les contraintes pesant sur les déplacements longs (liés au travail ou aux études, aux démarches administratives, etc.) et de proximité (centre bourg, école, boulangerie...), et à la potentielle organisation des transports en commun qui en découle.

Pour chaque critère, les résultats ont été répartis en quartiles afin de limiter le poids des extrêmes et d'ordonner les communes entre elles. Chaque quartile distribue les communes en quatre quarts égaux, ce qui permet de leur attribuer une robustesse en comparaison des autres communes du département. En revanche, la répartition en quartile ne tient pas compte de la signification des valeurs représentées : sur certains critères, il est possible que l'ensemble des communes présente une fragilité importante (par rapport à la moyenne départementale ou régionale par exemple).

CRITERES	Valeur mini.	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3	Valeur maxi.
Part des moins de 15 ans	9,0	18,6	20,6	22,5	29,7
Part des 80 ans et plus	1,2	3,9	5,7	7,1	18,9
Part des familles monoparentales		6,4	8,5	10,8	22,0
Part des ménages en situation de précarité énergétique carburant	4	12	15	17	28
Part des allocataires dépendants à 75%-100% de la Caf	0,0	5,9	8,6	13,1	58,8
Part des actifs occupés en dehors de la commune de résidence	31,8	73,3	80,8	84,6	95,5
Part des actifs se déplaçant en transport en commun	16,6	2,7	1,5	0,8	0,0
Taux de motorisation des ménages	71,6	90,58	93,7	96,26	100,0
Indice de concentration d'emploi	3,4	0,80	0,5	0,35	0,1
Indicateur de dispersion de la population	0	1	2	3	4

Tableau 1: Valeurs des quartiles pour chaque critère. Lecture : un quart des communes ont entre 9 et 18,6% de moins de 15 ans, un quart entre 18,6 et 20,6%, un quart entre 20,6 et 22,5% et un dernier quart entre 22,5 et 29,7%. Les territoires se situant entre le quartile 3 et la valeur maximale sont les plus fragiles, DITE/CD49, 2021

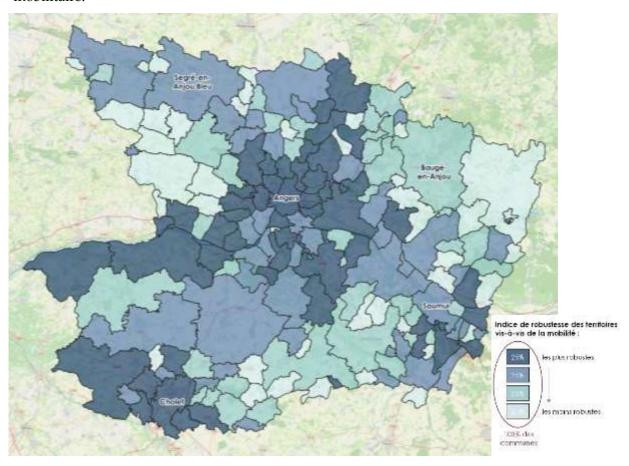
Hormis pour le taux de concentration de l'emploi et le taux de motorisation des ménages, ce tableau permet de constater un écart souvent important entre les valeurs minimum et maximum des critères présentés. Ces écarts se retrouvent également au sein du premier ou du dernier quartile. Cela témoigne d'un taux exceptionnel observable sur quelques communes seulement. Par exemple, parmi les actifs occupés travaillant en dehors de sa commune de résidence, le premier quartile regroupe des communes dont 31,8 à 73,3% de la population est dans cette situation. En revanche, la progression est assez homogène entre les quartiles. Le taux de motorisation des ménages présente une valeur minimum forte, ce qui sous-entend que l'ensemble des communes du département est habité par une population a priori autonome dans ses déplacements. Cependant la lecture de la part des allocataires dépendant des aides de la Caf et de la part des ménages en situation de précarité énergétique carburant montre qu'une partie importante de la population est particulièrement soumise aux aléas économiques (hausse des prix du carburant, coût des véhicules) et techniques (pannes, accidents). Face à ces aléas, l'utilisation des transports en commun n'est pas envisagée, puisque la part des actifs se déplaçant par ce mode chute de 16,6 à 2,7%, montrant ainsi des pratiques très variables entre milieu urbain et rural.

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

C. Focus EPCI

Dans chacun des focus EPCI, l'indice de robustesse représenté par un nuancier pourra être décrypté critère par critère, afin de dégager les enjeux propres à chaque territoire. A titre d'exemple, la carte suivante n°2 présente l'indice de robustesse mobilitaire à l'échelle départementale. Selon cette carte, le Baugeois, l'est d'Anjou Loire et Sarthe, les extrémités Nord et Sud du Saumurois, le Choletais et le Candéen élargi présentent les plus faibles taux de robustesse mobilitaire.



Carte 2 : Indice de robustesse en Maine-et-Loire, CD49, 2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

1. Anjou Bleu Communauté

Anjou Bleu Communauté est un territoire assez peu robuste, particulièrement au Sud. L'EPCI présente un habitat dispersé voire très dispersé, hormis à Segré-en-Anjou-Bleu, multipolarisée car commune nouvelle. Il ressort trois enjeux spécifiques à cette intercommunalité.

Développer des solutions peu couteuses

Le territoire présente une part élevée de moins de 15 ans (21 à 27%) et de familles monoparentales (11 à 16%) au Sud et à Armaillé. Bouillé-Ménard, Loiré et Challain-la-Potherie cumulent quant à elles une part importante de moins de 15 ans et plus de 80 ans (6,5-7%).

La majorité des communes a un taux élevé de précarité énergétique carburant (15 à 21%) au sein de la population et/ou de dépendance aux aides de la CAF (13 à 31%). Seules Armaillé, Chazé-sur-Argos et Angrie sont plus robustes sur ces deux points.

Développer une offre de mobilité adaptée à la faible densité de population

La part modale des transports en commun est très faible (inférieure à 2% hors Armaillé), alors même que le taux de motorisation y est le plus faible du Département (88%) et que l'habitat y est dispersé. Cela pourrait s'expliquer par un éventuel lien de corrélation entre la plus faible part des actifs occupés hors de leur commune de résidence (41-71%) en comparaison des autres communes du Maine-et-Loire et l'indice de concentration de l'emploi supérieur ou égal à 1% à Candé et Segréen-Anjou.

En termes d'infrastructures et d'offre de services, il existe peu de transports en commun : les lignes de car Aleop traversent la partie Nord du territoire à une fréquence peu élevée. Le transport à la demande existant depuis quelques années sur la partie Nord et récemment mis en place sur l'ensemble de l'EPCI doit pallier ce manque et répondre à la question du dernier kilomètre.

Le maillage de bornes électriques et d'aires de covoiturage est également peu dense, concentré le long de la 2x2 voies. Adapté aux besoins jusqu'à présent, il s'agit désormais de réinterroger ce maillage pour en vérifier la pertinence.

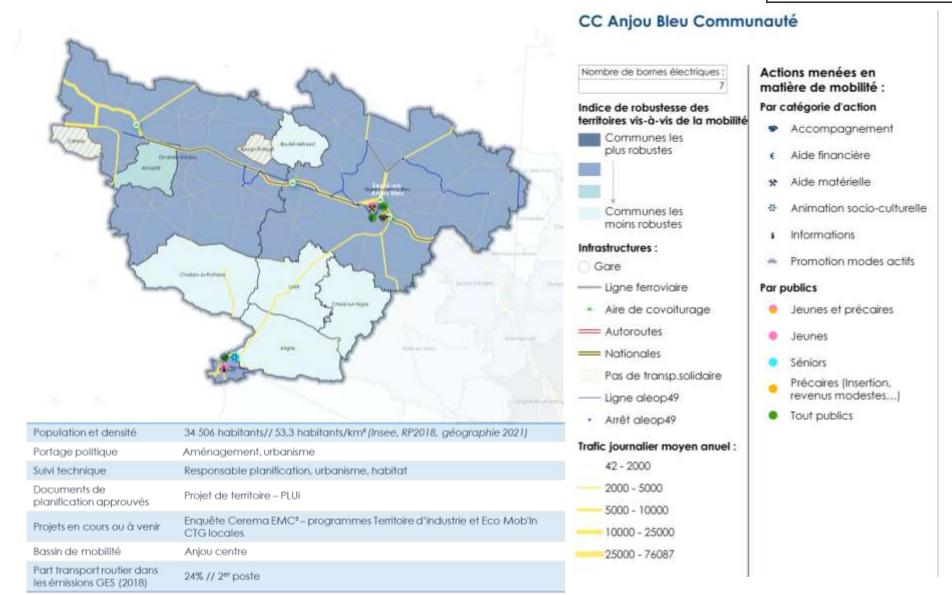
Soutenir et développer les initiatives locales

Enfin, plusieurs initiatives locales listées en annexe n°2 (tableau 3) méritent d'être consolidées et développées, de manière à couvrir l'ensemble de l'EPCI et des publics (jeunes, seniors, personnes précaires, etc.).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022





Carte 3: Indice de robustesse mobilitaire et carte d'identité d'Anjou Bleu Communauté, DITE/CD49, 2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

2. Vallées du Haut Anjou

Les territoires les plus robustes se situent autour du Lion d'Angers et des Hauts d'Anjou. L'habitat est dispersé à très dispersé, indépendamment de la création de communes nouvelles. Il ressort trois enjeux spécifiques à cette intercommunalité.

Développer une offre de mobilité adaptée au public jeune

L'EPCI compte le plus de jeunes de moins de 15 ans en Maine-et-Loire (20 à 30% hors Juvardeil et Chenillé-Champteussé) et un taux supérieur à 8,5% de familles monoparentales sur la moitié des communes. De façon corrélée, les habitants de certaines communes (La Jaille-Yvon, des Hauts d'Anjou et de Chambellay) ont aussi un fort taux de dépendance aux aides de la CAF (12 à 20%). Or, le taux de précarité énergétique carburant est plus élevé sur la moitié Nord (15-21%) hormis Thorigné d'Anjou et Sceaux d'Anjou.

Faciliter les déplacements depuis/vers les polarités du SCOT

La forme très allongée de la communauté de communes, organisée autour de plusieurs bassins de vie peut être perçue comme un handicap pour les déplacements internes, alors même que les flux et les réseaux de transport en commun se polarisent vers Angers et son agglomération. Pour autant, l'indice de concentration de l'emploi, autour de 1% au Lion d'Angers et à Chenillé-Champteussé, un peu plus faible, mais encore notable à Miré et aux Hauts d'Anjou induit des déplacements transversaux ou issus d'EPCI voisins. Or, on observe plus d'actifs occupés sur leur commune de résidence (64-76%) au Nord. Cette donnée restant à nuancer dans le cas des communes nouvelles, cela concerne néanmoins des déplacements de courte distance, pouvant par exemple être effectués en vélo. Sur ce point, il existe encore peu de voies cyclables incitant à cette pratique. Par ailleurs, il existe des aires de covoiturage adaptées aux besoins jusqu'à présent, nécessitant d'être réinterrogées dans leur maillage et leur dimensionnement.

Enfin, malgré la forte polarisation angevine, il est à prévoir un développement des services dans les trois pôles de la communauté de commune, et a minima au Lion d'Angers, constituant un pivot entre le Nord et le Sud de l'EPCI: en effet, l'une des orientations retenues au sein du projet de territoire consiste à limiter les besoins en mobilité d'une part, via le déploiement de lieux de coworking et de tiers-lieux, d'autre part, par la reconcentration d'un certain nombre de services, y compris administratifs et de santé.

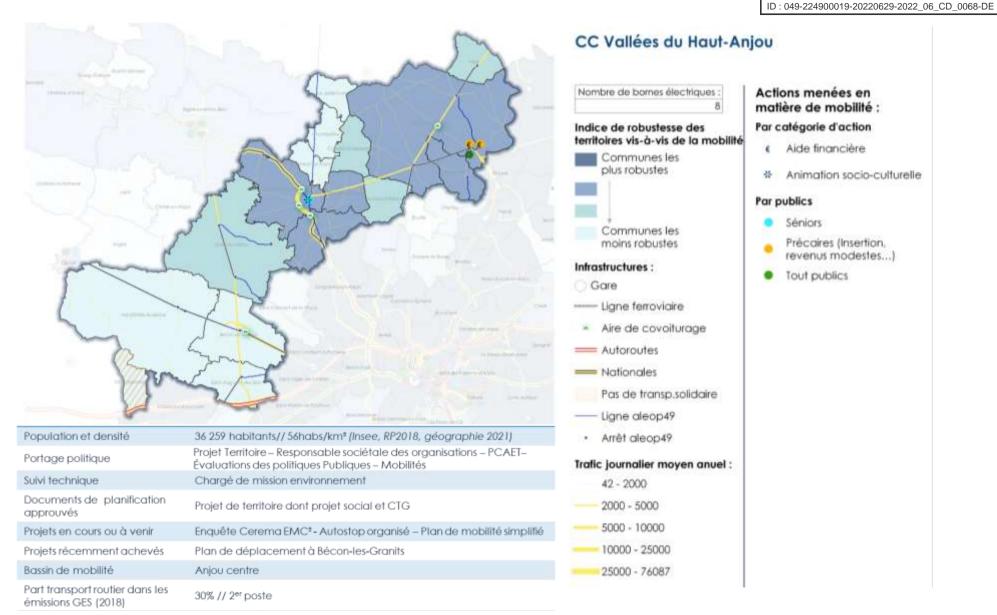
Soutenir le déploiement d'initiatives locales, particulièrement à destination des jeunes

La communauté de communes Vallées du Haut Anjou a la double particularité d'avoir pris la compétence action sociale au travers de la constitution d'un centre intercommunal d'action sociale (CIAS) et de bénéficier d'une expérimentation ciblée sur la commune des Hauts d'Anjou en matière de mobilité inclusive, portée par l'association Wimoov. Cependant, les initiatives locales sont encore relativement discrètes, particulièrement en direction des jeunes, alors même que cette population est surreprésentée en comparaison des autres intercommunalités ligériennes (voir tableau 4 annexe n°2).

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



Carte 4: Indice de robustesse mobilitaire et carte d'identité des Vallées du Haut Anjou, DITE/CD49, 2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

3. Anjou Loir et Sarthe

Les communes de l'Ouest semblent moins robustes, bien qu'il soit difficile de dégager des tendances car l'EPCI présente des caractéristiques communales très disparates. Seul point commun, l'habitat est majoritairement dispersé. Il ressort trois enjeux spécifiques à cette intercommunalité.

Faciliter les déplacements depuis/vers les polarités du SCOT pour unifier le territoire tout en respectant les bassins de vie

Tiercé, Morannes sur Sarthe-Daumeray, Durtal, Jarzé-Villages et Seiches sur le Loir comptent une population plus vieillissante avec 6 à 8% de plus de 80 ans. A l'inverse, Étriché, Corzé, La Chapelle-Saint-Laud, Cheffes, Montigné-lès-Rairies, Montreuil-sur-Loir, Baracé et Sermaise comptent une part importante de personnes âgées de moins de 15 ans (23 à 28%). Jarzé-Villages a la particularité de présenter à la fois une part importante de personnes âgées de moins de 15 ans (22%) et de plus de 80 ans (6%).

Les trajets domicile-travail se polarisent vers Angers, bien que l'on observe des flux, bien plus faibles, vers Baugé et La Flèche. De manière générale, peu de flux existent en interne de l'EPCI. De fait, la précarité énergétique carburant est globalement importante (15-22%) hormis sur les communes les plus proches d'Angers. Cependant, Durtal et Morannes sur Sarthe-Daumeray sont plutôt pourvoyeuses d'emplois occupés par les habitants : l'indice de concentration de l'emploi y est de 1,23 et 0,90 respectivement, et seuls 67% et 65% des actifs travaillent hors de leur commune de résidence, alors que la médiane s'établit à 81% en Maine-et-Loire.

Soutenir le renforcement des gares comme pôles multimodaux

On observe peu de lignes de car et un faible cadencement des TER. Pour autant, la part modale d'utilisation des transports en commun est largement influencée par la présence de gares, elle s'établit entre 2% et 5% à Morannes sur Sarthe-Daumeray, Etriché, Cheffes, Tiercé et Baracé, contre 1% ou moins sur les autres communes. Cela entraine une nette division entre l'est et l'Ouest de l'EPCI, accentuée par la présence de l'axe autoroutier.

Par ailleurs, il existe des aires de covoiturage adaptées aux besoins jusqu'à présent, nécessitant d'être réinterrogées dans leur maillage et leur dimensionnement.

Soutenir le déploiement d'initiatives locales

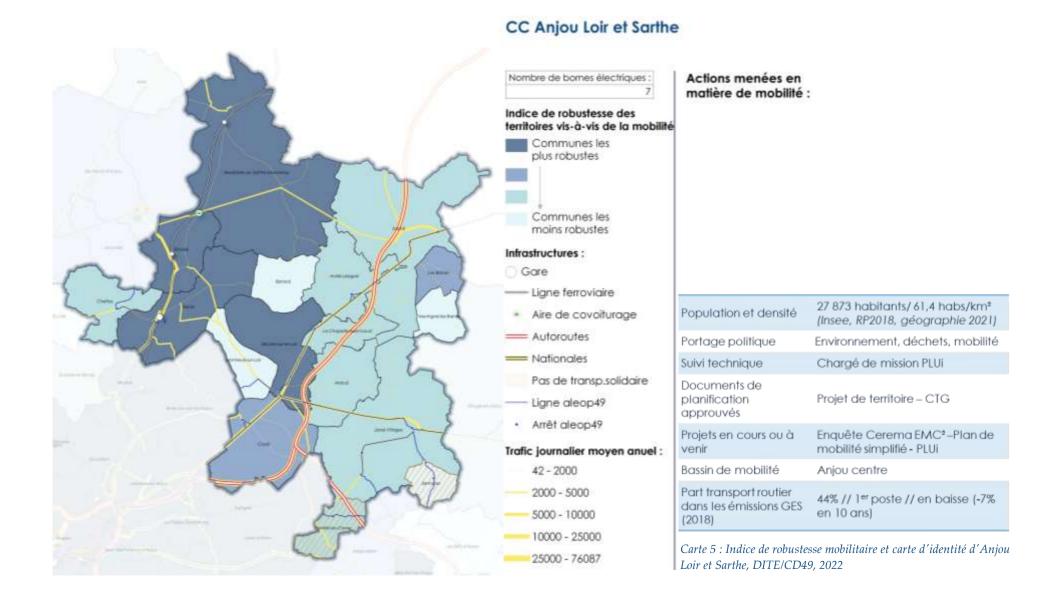
Le recensement des initiatives locales effectué durant le diagnostic a permis d'identifier une seule action en matière de mobilité¹, hors transports solidaires : il s'agit du point de location solidaire de deux roues motorisés, mais par une association dont le siège se situe à La Flèche.

¹ Il est fort probable que les CCAS soient ponctuellement sollicités pour la délivrance de bons carburants, mais aucun retour n'a permis de vérifier cette information.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022





ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



4. Baugeois Vallée

Les communes du Sud, proches de la Loire semblent plus robustes. L'habitat est dispersé à très dispersé. Il ressort trois enjeux spécifiques à cette intercommunalité.

Développer des solutions peu couteuses

Le territoire présente un vieillissement important (supérieur ou égal à 6%) hormis à Mazé-Milon et Les Bois d'Anjou qui affichent au contraire un taux plus important de jeunes de moins de 15 ans. On observe également un taux notable de familles monoparentales (8 à 11% hormis Mazé-Milon et Bois d'Anjou), mais cette donnée semble décorrélée du taux de moins de 15 ans.

Baugeois Vallée comptabilise un taux élevé de précarité énergétique carburant (13 à 22%) et de foyers dépendants aux aides de la CAF (10 à 18% hormis Mazé-Milon et Bois d'Anjou et jusqu'à 59% à La Pellerine).

Développer une offre de mobilité adaptée à la faible densité de population et à des flux multipolarisés

Les flux quotidiens sont multipolarisés en interne et en externe de l'EPCI, en direction d'Angers, de Baugé, de Longué-Jumelles, de Beaufort-en-Anjou, de Seiches sur Loir, Jarzé-Villages ou encore La Flèche.

Alors même que les dépenses de carburant pèsent fortement sur des revenus peu élevés, le taux de motorisation est plus « faible » à Noyant-Villages et Baugé-en-Anjou (88%), et ce malgré une faible desserte en transports en commun. Or, la dispersion de l'habitat complexifie l'organisation d'un tel service, ce à quoi le transport à la demande doit amener des éléments de réponse.

La gare de La Ménitré est également un point d'appui important puisque plus de 8% de la population communale se déplace en transport en commun, et dans une moindre mesure, celle de Saint-Mathurin sur Loire (Loire-Authion) située sur le territoire d'Angers Loire Métropole.

Le territoire est faiblement couvert en bornes de recharge électrique et aires de covoiturage. Ce maillage était adapté aux besoins jusqu'à présent et nécessite la remise à jour du diagnostic. Enfin l'autoroute marque un effet frontière Nord/Sud en termes d'habitudes de déplacements.

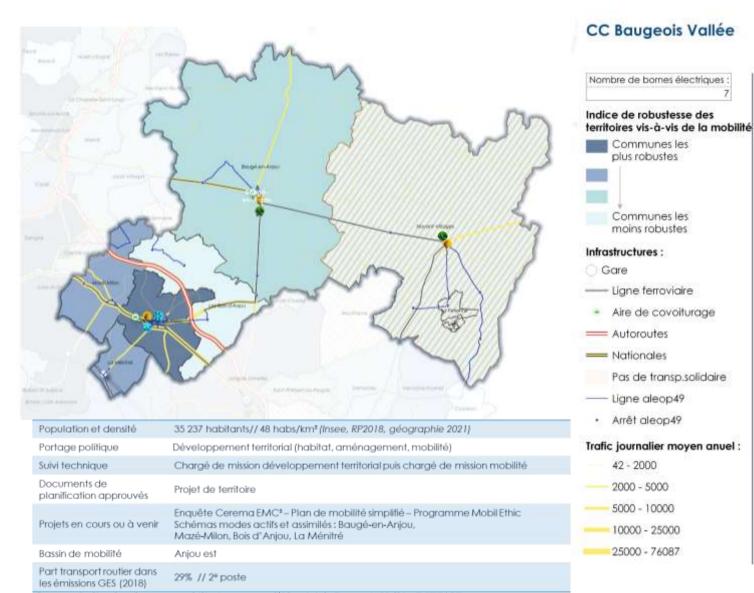
Soutenir et développer les initiatives locales

Les animations existant sur le territoire sont majoritairement tournées vers les seniors, population fortement représentée, répondant ainsi à un besoin de maintien de l'autonomie dans les déplacements. Sur ce point, Noyant-Villages n'est pas couverte. Les deux points de location solidaire répondent également à un besoin, mais il serait utile de vérifier le calibrage de l'offre (voir tableau 5 annexe n°2).

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022 SLOW

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



Carte 6: Indice de robustesse mobilitaire et carte d'identité de Baugeois Vallée, DITE/CD49, 2022

Actions menées en matière de mobilité :

Par catégorie d'action

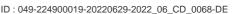
- Aide financière
- Aide matérielle
- Animation socio-culturelle
- Autre type de transport solidaire

Par publics

- Séniors
- Précaires (Insertion, revenus modestes...)
- Tout publics

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



5. Saumur Val de Loire

Le territoire est globalement moins robuste sur les parties Nord-Est et Sud-Ouest de l'agglomération. L'habitat est essentiellement multipolarisé, y compris au sein des communes historiques.

Développer des solutions peu couteuses

Brossay, Tuffalun, Dénezé-sous-Doué, Brain-sur-Allonnes, Antoigné, Saint-Macaire-du-Bois et Turquant cumulent un taux élevé de moins de 15 ans (supérieur ou égal à 21%) et de plus de 80 ans (supérieur ou égal à 6%) laissant supposer un renouvellement de la population en cours.

La précarité énergétique carburant est observable sur la majorité des communes : trente communes se situent dans la médiane (15%) ou au-dessus (22,7% au maximum), alors que seules cinq d'entre elles se situent dans le premier quartile et comptent 8% à 12% de leur population en précarité énergétique carburant. C'est également le cas, et de façon cumulative, pour le taux de dépendance aux aides de la CAF: trente-sept communes se situent au-dessus de la médiane départementale et six d'entre elles comptent plus de 20% de leur population en situation de dépendance aux aides de la CAF.

Développer une offre de mobilité adaptée à la faible densité de population

Saumur Val de Loire présente la caractéristique d'être une agglomération en territoire peu dense et couvrant une vaste superficie.

L'indice de concentration de l'emploi est supérieur ou égal à 1% sur les polarités du SCOT maillant le territoire. Il est corrélé aux flux de déplacements quotidiens principaux : la majorité des déplacements s'effectue en interne de l'agglomération, non seulement vers Saumur, mais aussi vers ces mêmes polarités (Longué-Jumelles, Doué-en-Anjou, Gennes-Val de Loire, Montreuil-Bellay). Tout comme sur Baugeois Vallée, ces polarités sont multipolarisées, complexifiant ainsi l'optimisation et le calibrage de l'offre de transport en commun. Les flux depuis et vers Angers sont également importants, alors que les échanges de navetteurs avec les départements voisins sont plutôt faibles, hormis en direction d'Avoine.

Ces éléments poussent à réévaluer le réseau d'aires de covoiturage, afin de s'assurer qu'il correspond encore aux besoins de la population.

Soutenir et développer les initiatives locales

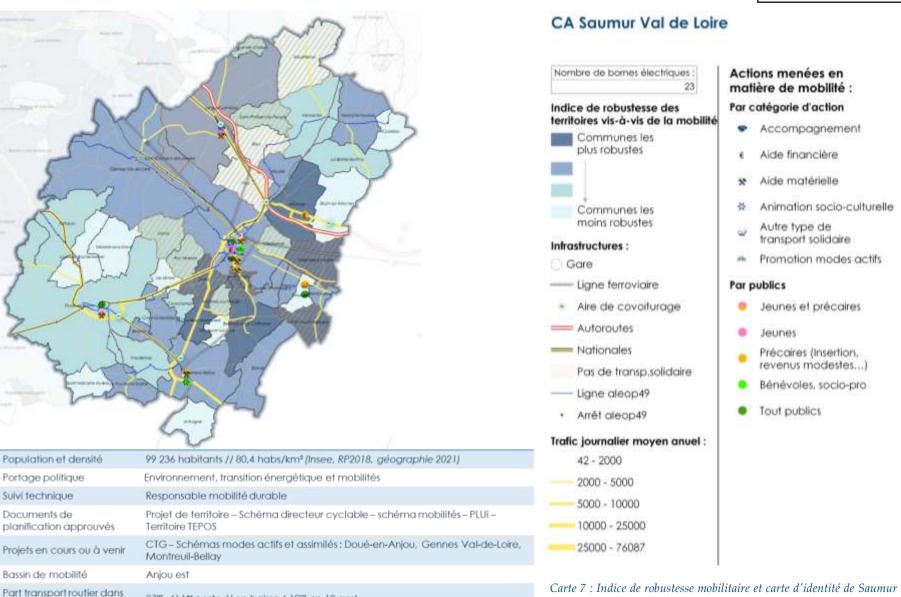
Le public précaire est a priori plutôt bien identifié par les structures sociales et d'animations, notamment au travers du projet récent visant à déployer des points relais de location solidaire afin de mailler le territoire. Qui plus est, l'agglomération saumuroise prévoit de renforcer l'accompagnement et l'accès à l'information pour les personnes en situation de précarité. En revanche, les seniors et les jeunes sont peu concernés par les actions recensées ci-dessous. Ainsi on note peu d'actions d'animations ou d'accompagnement au changement de pratiques. Enfin la particularité du territoire est de compter encore une dizaine de communes sans transports solidaires (voir tableau 6 annexe n°2).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



Carte 7 : Indice de robustesse mobilitaire et carte d'identité de Saumus Val de Loire, DITE/CD49, 2022

37% // 1er poste // en baisse (-12% en 10 ans)

les émissions GES (2018)

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



6. Angers Loire Métropole

L'agglomération angevine semble plutôt robuste a priori, mais des points de fragilité existent. L'habitat est polarisé sur la commune centre et la première couronne, puis se disperse plus en deuxième et troisième couronne.

Les deuxième et troisièmes couronnes comptent un faible taux de dépendance aux aides de la CAF et un plus faible taux de précarité énergétique carburant (en comparaison des autres communes du département) hormis Angers, Saint-Barthélemy d'Anjou et Les Ponts-de-Cé avec 15 à 19% de leur population en situation de précarité énergétique carburant. Cette précarité semble décorrélée de la présence et du taux d'utilisation des transports en commun.

Défocaliser les aménagements et les actions d'Angers pour mieux desservir les communes des trois couronnes

Avrillé, Angers, St-Barthélemy d'Anjou, Montreuil-Juigné., Trélazé, Les Ponts-de-Cé, Sainte-Gemmes sur Loire, Savennières, Beaucouzé, Mûrs-Erigné dépassent les 5% de part modale transports en commun, eux-mêmes concentrés et centralisés sur la ville d'Angers. De manière générale, la part modale des transports en commun est plus importante que sur les autres EPCI du département, puisque seules Ecuillé, Saint-Martin-du-Fouilloux, Béhuard et Soulaine-sur-Aubance.

Les gares, réels points d'appui pour les communes ligériennes, participent largement à ces chiffres. Malgré ces éléments et un maillage intéressant des aires de covoiturage, le réseau routier connait des pics de saturation aux horaires de travail.

Les flux sont polarisés vers Angers en tout premier lieu, mais plusieurs pôles secondaires notables situés en première couronne, sont multipolarisés entre eux : Trélazé, Beaucouzé, Les Ponts-de-Cé, Saint-Barthélemy d'Anjou, Verrières en Anjou, Loire-Authion. Ces flux vers les communes périphériques pourvoyeuses d'emplois étant un peu moins conséquents et plus dispersés sont rendus invisibles par le trafic en direction d'Angers. Or, ces communes sont moins desservies en transports en commun, que ce soit en termes de lignes ou de cadencement. De fait, Angers est également multipolarisée et émettrice de flux vers les communes voisines et le reste du département.

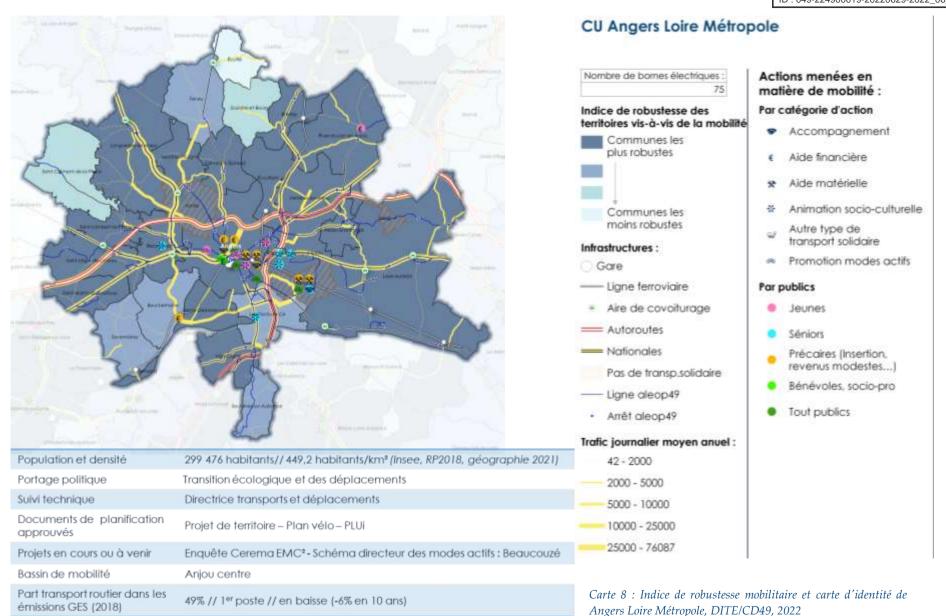
Développer les initiatives locales portées sur les communes périphériques de l'agglomération angevine

En matière d'animation des mobilités, la majorité des actions sont portées par les communes centres ou les pôles et l'aire du centre social de St-Georges sur Loire, mais peu sur les communes plus éloignées. Ainsi il existe par exemple peu d'actions pour les jeunes et peu d'actions vélos hors Angers (voir tableau 7 annexe n°2). Or, les jeunes de moins de 15 ans représentent une part élevée de la population (21-30%) en dehors d'Angers et de sa première couronne. Les familles monoparentales sont également nombreuses avec les deux-tiers des communes de l'agglomération présentant un taux supérieur à la médiane départementale. Il s'agit donc de pouvoir soutenir le déploiement d'initiatives locales adaptées aux besoins des différents segments de population.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

7. Loire Layon Aubance

Le territoire est globalement plus robuste que les autres EPCI de Maine-et-Loire.

L'habitat est majoritairement multipolarisé, surtout dû aux communes nouvelles.

De nombreuses communes présentant un taux élevé de moins de 15 ans (20 à 23%) et de plus de 80 ans (6 à 9%).

La précarité énergétique carburant est un peu plus faible que sur les autres EPCI mais reste comprise entre 10% et 16% de la population. Le taux de dépendance aux aides de la CAF est inférieur à 10% hormis à Chalonnes sur Loire et La Possonnière (11-12%).

Faciliter les déplacements depuis/vers les polarités du SCOT

La majorité des flux quotidiens s'effectuent en direction de l'agglomération angevine, mais les communes principales sont multipolarisées (Chalonnes, Brissac Loire Aubance, Bellevigne-en-Layon, Val du Layon, Saint-Georges sur Loire, ainsi que Terranjou) notamment vers les Mauges. Cette multipolarisation complexifie l'organisation de services de mobilité, mais ces déplacements transversaux sont le fruit de configurations historiques et constituent cumulativement un stock important de déplacements sur lesquels travailler. Enfin la transversalité des déplacements constitue également un enjeu pour les communes nouvelles et l'EPCI afin de créer une unité de territoire.

Optimiser l'usage des transports en commun

La part des transports en commun dans les déplacements quotidiens est légèrement supérieure aux autres EPCI ruraux ou périurbains, grâce à la présence de gares (3 à 11%) et de lignes de car express (2%). C'est un point d'appui pour favoriser le changement de pratiques. Par ailleurs, il existe des aires de covoiturage adaptées aux besoins jusqu'à présent, nécessitant d'être réinterrogées dans leur maillage et leur dimensionnement.

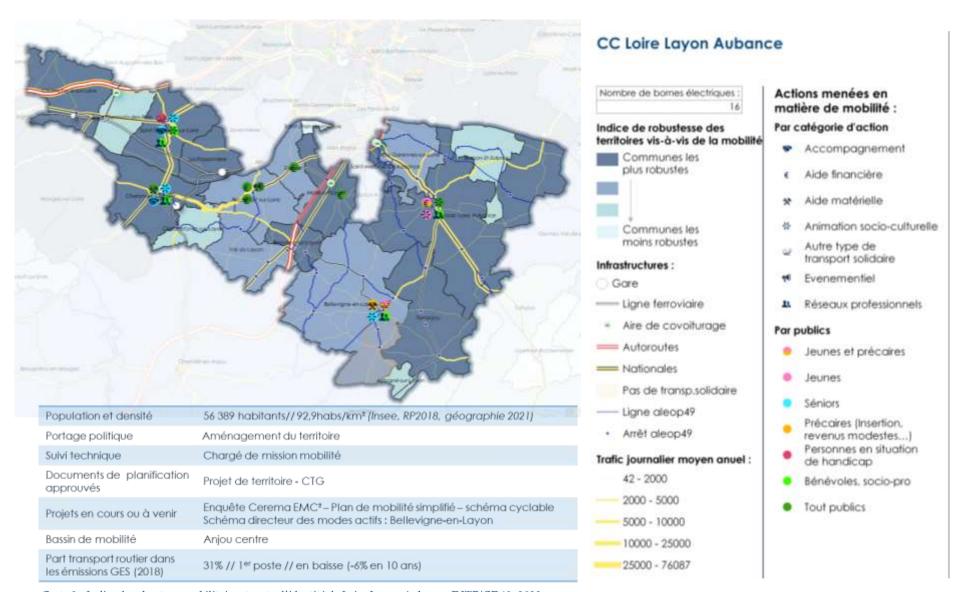
Soutenir les initiatives locales afin que tous les publics soient couverts

Les structures d'animation de la vie sociale sont particulièrement présentes sur le territoire. C'est un élément important sur lequel s'appuyer, mais la répartition des animations seniors et grand public à l'Ouest et jeunes et précaires à l'Est. Bien que répondant à un besoin, elles ne sont pas systématiquement corrélées à des caractéristiques saillantes des territoires couverts par lesdites actions. Cela ne permet pas de couvrir l'ensemble des besoins du territoire. Qui plus est, on note peu d'actions de promotion des modes actifs et d'aides techniques de type location ou réparation solidaire (voir tableau 8 annexe n°2).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022





Carte 9: Indice de robustesse mobilitaire et carte d'identité de Loire Layon Aubance, DITE/CD49, 2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

8. Agglomération du choletais

Au centre et à l'est de l'EPCI, ainsi qu'à Bégrolles en Mauges le territoire présente une robustesse mobilitaire moins importante.

L'habitat est globalement dispersé à très dispersé hormis à Cholet et les communes limitrophes.

Mobiliser les centres sociaux autour du sujet mobilité, développer les actions vers les jeunes et l'accompagnement

Le territoire présente un nombre important de centres sociaux facilitant ainsi l'animation de la vie sociale mais en proportion, peu d'actions autour de la mobilité y sont portées.

Saint-Léger-sous-Cholet, Les Cerqueux, Mazières-en-Mauges, Lys-Haut-Layon, Bégrolles-en-Mauges, La Plaine et Cernusson présentent une population jeune plus élevée (23% à 28%), or peu d'actions ont été recensées pour ce public.

C'est également le cas en matière d'accompagnement, là encore, peu développé sur le territoire, malgré une population présentant un taux de précarité énergétique carburant élevé (20%): la majorité de communes sont concernées, et Cholet, Lys Haut Layon, Cléré sur Layon et Cernusson présentent aussi des taux élevés de dépendance aux aides de la CAF (12 à 30%).

En revanche, les animations en direction des seniors recensées à l'est du territoire répondent aux caractéristique de la population (voir tableau 9 annexe n°2).

Répondre à la multipolarisation des flux domicile-travail et relier l'Est de l'agglomération dans un souci de coopération interdépartementale

Cholet, La Séguinière, Montilliers, Les Cerqueux et Maulévrier présentent un indice de concentration de l'emploi supérieur ou égal à 1%, mais seules Cholet et La Séguinière polarisent les flux, dont l'origine est multiple : au-delà des territoires choletais et maugeois, ils proviennent d'Angers, de Nantes, mais aussi dans une moindre mesure, du Nord Vendée et du Nord des Deux-Sèvres. A l'autre extrémité du territoire, la commune nouvelle de Lys Haut Layon est également tournée vers d'autres communes d'EPCI voisins.

L'utilisation et l'organisation des transports en commun, des aires de covoiturage est donc primordiale pour canaliser ces flux, or les nombreuses échelles administratives trouvant leurs frontières dans cette zone (3 Départements, 2 Régions) nécessitent une coopération fine.

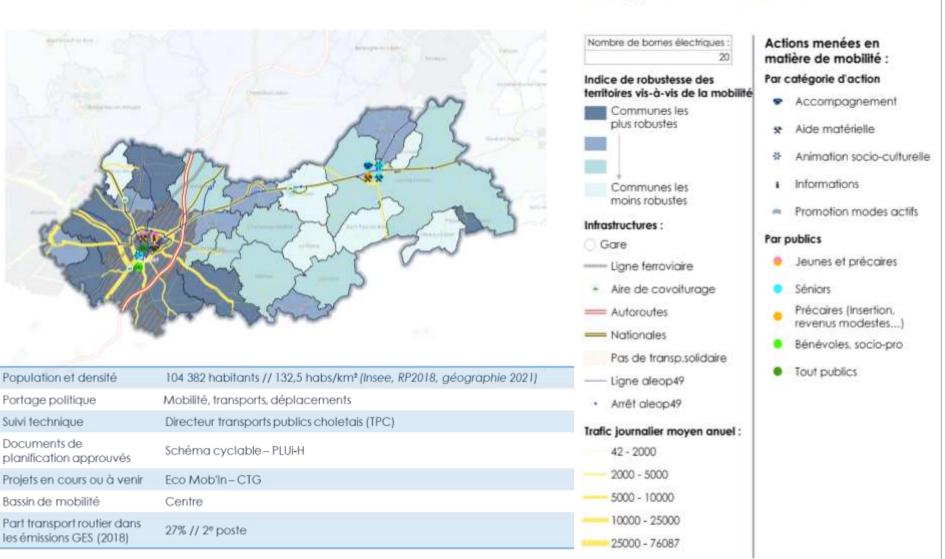
Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

CA Agglomération du Choletais



Carte 10 : Indice de robustesse mobilitaire et carte d'identité de l'Agglomération du Choletais, DITE/CD49, 2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

9. Mauges communauté

De manière générale, la robustesse mobilitaire est plus importante dans les Mauges que dans les autres EPCI. L'habitat y est multipolarisé, notamment dû aux communes nouvelles, hormis à Chemillé en Anjou, où la population y est plus dispersée.

La population compte une part importante de jeunes (20 à 23%).

Le taux de précarité énergétique carburant y est dans la moyenne, autour de 14 à 15% et peu foyers présentent une dépendance aux aides de la CAF (moins de 10%)

Faciliter les déplacements depuis/vers les polarités du SCOT

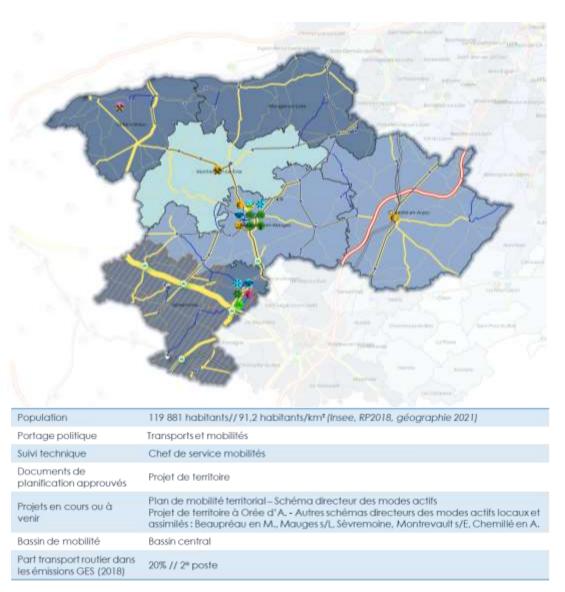
Les communes sont relativement pourvoyeuses d'emplois : les actifs occupés hors de leur commune ne dépassent pas les 72%. Cependant, l'effet « communes nouvelles » y est important et peu biaiser l'analyse : il est difficile de tracer précisément l'origine/destination des flux quotidiens. Par ailleurs, chaque commune est multipolarisée y compris avec la Vendée et la Loire-Atlantique. La part modale de transports en commun est de 3%. Bien que faible, elle est non négligeable au regard de la ruralité du territoire. Cela pourrait s'expliquer par l'existence de lignes de transports en commun intercommunales, portées par le Mooj, service de mobilité de l'EPCI et la présence de gares limitrophes, sur le Nord-Loire.

Enfin, une coordination reste à préciser entre l'échelle communale et intercommunale quant à la planification de la mobilité.

Soutenir les initiatives locales de manière à ce que tous les publics soient couverts, dont le Mooj

Le Mooj a repris et développe de nombreux services (transport solidaire, location de vélos, transports en commun, ramassage scolaire, etc.) qui nécessitent néanmoins une harmonisation à l'échelle intercommunale, en vue d'une couverture complète du territoire. Ce service mérite donc d'être soutenu dans cette démarche.

Les actions de mobilité sont tournées vers les seniors et le grand public, les modes actifs, mais peu envers les jeunes et les publics précaires (voir tableau 10 annexe n°2). Il s'agit de pouvoir répondre à l'ensemble des besoins du territoire.



Carte 11: Indice de robustesse mobilitaire et carte d'identité de Mauges Communauté, DITE/CD49, 2022

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022 SLOW

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

CA Mauges Communauté



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Annexe 1 : Tableau d'analyse des dynamiques locales (janvier 2022)

	PORTAGE POLITIQUE	Suivi technique	DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET PROGRAMMES
ALM	Transition écologique et des déplacements	Directrice transports et déplacements	Plan de mobilité – Plan vélo En cours de réalisation : enquête Cerema EMC ²
LLA	Aménagement	Chargée de mission mobilité	Projet de territoire – Schéma des modes actifs à Bellevigne-en-Layon En cours de réalisation : enquête Cerema EMC ² À venir : Plan de mobilité simplifié
SVL	Environnement, transition énergétique et mobilités	Responsable mobilité durable	Projet de territoire – PLUi – Schéma mobilité – Schéma directeur cyclable – Territoire TEPOS - CTG En cours de réalisation : Schémas modes actifs et assimilés : Doué-en-Anjou, Gennes Val-de-Loire, Montreuil-Bellay
ALS	Environnement, déchets, mobilité	Chargé de mission PLUi	Projet de territoire – PLUi - CTG En cours de réalisation : enquête Cerema EMC² – Plan de mobilité simplifié
BV	Développement territorial (habitat, aménagement, mobilité)	Chargé de mission mobilité	Projet de territoire En cours de réalisation : enquête Cerema EMC² – programme Mobil Ethic À venir : Plan mobilité simplifié – Schéma des modes actifs à Baugé-en-Anjou, Mazé-Milon et Bois d'Anjou
VHA	Territoire responsabilité sociétale des organisations (RSO)	Chargé de mission environnement	Projet de territoire En cours de réalisation : enquête Cerema EMC² – plan de déplacement à Bécon- les-Granits – Expérimentation Wimoov aux Hauts d'Anjou
ABC	Aménagement, urbanisme	Responsable planification, urbanisme, habitat	En cours de réalisation : enquête Cerema EMC ² – programmes Territoire d'industrie et Eco Mob'In
MC	Mobilités	Chef de service mobilités	En cours : Schémas des modes actifs Chemillé-en-Anjou, Mauges-sur-Loire, Montrevault-sur-Evre À venir : Schéma mobilité – Schémas des modes actifs Beaupréau-en-Mauges, Sèvremoine
CA	Mobilité, transports, déplacements	Directeur transports publics choletais (TPC)	Schéma cyclable En cours de réalisation : programme Eco Mob'In

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Annexe 2 : Classification des initiatives locales et liste par territoire et portage

Tableau 2 : Classification des initiatives locales, DITE/CD49, mars 2022

Catégories d'actions	Exemples d'actions
Accompagnement	Apprentissage des transports en commun
	Diagnostic mobilité et ré-autonomisation de la personne
Aide financière	Aide aux transports (bons, tickets,)
	Aide au permis, Permis citoyen
	Aide à l'achat de vélo et vélo à assistance électrique
Aide matérielle	Réparation solidaire de véhicule (tarifs sur quotient familial)
	Location solidaire de véhicule (tarifs sur quotient familial, prescripteurs sociaux)
	Don/prêt gratuit de vélo
Animation socio-culturelle	Accueil mobile camping-car
	Ateliers code de la route et sécurité routière
	Ludothèque mobilité
Evènementiel	Semaine de la mobilité
Informations	Informations sur l'offre de transports en commun
	Guichet SNCF
Promotion des modes actifs	Remise en selle, Vélo école,
	Location ou prêt de vélos et vélos à assistance électrique
Réseaux professionnels	Echanges entre professionnels du social et du médico-social pour répondre aux problèmes locaux de mobilité
	des publics accompagnés
Autre type de transport solidaire	Transport solidaire collectif, en triporteur, à vocation d'insertion/emploi, covoiturage local

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Tableau 3: Identification des initiatives locales à Anjou Bleu Communauté, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée	Territoire couvert	Structure porteuse	Détail action
Candé		Espace socioculturel du Candéen	Minibus 9 places
Candé	Angrie, Candé, Challain la Potherie, Chazé sur Argos, Loiré	Espace socioculturei du Candeen	Ateliers code de la route et sécurité routière
Candé		SIC Candéen - France Services - PIJ	Informations transport
Segré	Segré-en-Anjou-Bleu, Champigné	Mission Locale du pays Segréen	Location solidaire de véhicule
Segré	Segré-en-Anjou-Bleu	Segré-en-Anjou-Bleu	Transport à coût réduit
Segré	ZI Etriché	AFODIL, Alisée	Covoiturage solidaire
Segré	Anjou Bleu Communauté	AFODIL	Diagnostic mobilité et accompagnement des personnes
Segré	Anjou Bleu Communauté	Anjou Bleu communauté	Location longue durée vélo électrique
Segré	Anjou bleu Communaute	Anjou Bleu communauté	Aide à l'acquisition d'un vélo électrique

Tableau 4 : Identification des initiatives locales à Vallées du Haut Anjou, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée	Territoire couvert	Structure porteuse	Détail action
Vallées du Haut Anjou		CIAS Vallées du Haut Anjou	Ateliers code de la route et sécurité routière
Châteauneuf sur Sarthe	Les Hauts d'Anjou	CCAS Châteauneuf sur Sarthe	Aide aux transports
		CCA3 Chateauneur sur 3arthe	Aide au permis
		Wimoov	Expérimentation pôle de mobilité inclusive

Tableau 5 : Identification des initiatives locales à Baugeois Vallée, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée	Territoire couvert	Structure porteuse	Détail action
Beaufort	Beaufort en Anjou, La Ménitré, les Bois	Centre social Entente-Vallée	Ateliers code de la route et sécurité routière
Beaufort	d'Anjou, Mazé-Milon	Centre social Entente-vanee	Transport solidaire doux
Beaufort	Beaufort en Anjou	CCAS Beaufort	Aide aux transports
Baugé	Baugé en Anjou	CCAS Baugé	Aide aux transports
Baugé	Baugé en Anjou	Centre social Espace Baugeois	Location solidaire de véhicule
Noyant Villages	Noyant Villages	CCAS Noyant Villages	Aide aux transports
Noyant Villages	Noyant Villages	Solutiv' Emploi	Location solidaire de véhicule

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Tableau 6 : Identification des initiatives locales à Saumur Val de Loire, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée	Territoire couvert	Structure porteuse	Détail action
Turquant	Souzay-Champigny, Parnay, Turquant, Montsoreau, Candes-Saint-Martin, Fontevraud l'abbaye	Limániama da consu	Transport solidaire collectif
Turquant	Čandes-Ŝaint-Martin, Fontevraud l'abbaye	Ligériens de cœur	Covoiturage local
Saumur	Saumur Val de Loire	Place au vélo en Saumurois	Changement de pratiques et plaidoyer
Saumur	Saumur Val de Loire	AFODIL	Diagnostic mobilité et accompagnement de la personne
Saumur	Saumur Val de Loire	CA Saumur Val de Loire	Location vélo électrique
Saumur	C	CCAS Saumur	Location solidaire de véhicule
Saumur	Saumur	CCAS Saumur	Permis citoyen
Saumur	Saumur Val de Loire	A anima A air	Réparation solidaire de véhicule
Saumur	Saumur vai de Loire	Aspire Agis	Location solidaire de véhicule
Longué-Jumelles	Longué-Jumelles	Impact Services	Location solidaire de véhicule
Doué-la-Fontaine	Doué-en-Anjou	AIED	Location solidaire de véhicule
Doué-la-Fontaine	Doué en Anjou, Dénezé sous Doué, Louresse- Rochemenier	CSC du Douessin Jean Dima	Ludothèque Mobile
Montreuil-Bellay	Montreuil-Bellay, Cizay-la-Madeleine, Courchamps, Le Coudray-Macouard, Saint-Just s/Dive, Bellevigne-les-		Point relais Aspire Agis: location solidaire
Montreuil-Bellay	Châteaux, Epieds, Antoigné, St-Macaire-du-Bois, Le Puy Notre Dame, Vaudelnay, Brossay	CSC Rolland Charrier	Ateliers code de la route et sécurité routière
Allonnes	Allonnes	CCAS Allonnes	Aide aux transports

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Tableau 7 : Identification des initiatives locales à Angers Loire Métropole, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée Territoire couvert		Structure porteuse	Détail action
Trélazé	Angers Loire Métropole	Solidar'auto 49	Réparation solidaire de véhicule
Beaucouzé	Beaucouzé	CCAS de Beaucouzé	Ateliers code de la route et sécurité routière
Angers	Angers	CCAS Angers	Permis citoyen
Angers	Angers	CCAS Angers	Aide aux transports
Trélazé	Angers Loire Métropole	Solidar'auto 49	Location solidaire de véhicule
Trélazé	Trélazé	Association Vivre Ensemble Trélazé	Remise en selle
Trélazé	Trélazé	Association Vivre Ensemble Trélazé	Apprentissage transports en commun
Les Ponts-de-Cé	Les Ponts de Cé	CCAS Les Ponts de Cé	Ateliers code de la route et sécurité routière
Angers	Angers Loire Métropole	Angers Mob Services	Réparation solidaire de véhicule
Angers	Angers Loire Métropole	Angers Mob Services	Location solidaire de véhicule
Angers	Angers	CCAS Angers	Apprentissage transports en commun
Angers	Quartier des Banchais	Association des Habitants du Quartier du Haut des Banchais	Ateliers code de la route et sécurité routière
Angers	Quartiers Madeleine, Saint-Léonard, Justices	Centre social Les Trois Mâts	Vélo école
Angers	Quartier Grand Pigeon	Centre social Marcelle Menet	Ateliers code de la route et sécurité routière
Bouchemaine	Bouchemaine	CCAS Bouchemaine	Aide aux transports
Angers	Angers Loire Métropole, Anjou Loir et Sarthe, Loire Layon Aubance	AFODIL	Diagnostic mobilité et ré-autonomisation de la personne
Rives du Loir en Anjou	Rives du Loir en Anjou	CCAS Rives du Loir en Anjou	Bourse citoyenne
Angers	Angers	La tête dans le guidon	Promotion de la culture et l'utilisation de la bicyclette
Angers	Angers	Place au vélo	Incitation au changement et à la sécurisation des pratiques. Plaidoyer
Angers	Angers	SCO Cyclisme Angers	Remise en selle, savoir rouler
Angers	Angers	Via Nova	Remise en selle
Saint Barthélemy d'Anjou	Saint Barthélemy d'Anjou	Village Pierre Rabhi	Transport collectif solidaire
Saint Barthélemy d'Anjou	Saint Barthélemy d'Anjou	Village Pierre Rabhi	Transport Individuel Solidaire accompagné
Saint Barthélemy d'Anjou	Saint Barthélemy d'Anjou	Village Pierre Rabhi	Seniors, Restez mobile (projet en cours) semaine bleue
Angers	Angers	Ville d'Angers	Prêt gratuit de vélos "Vélocité"
Angers	Angers Loire Métropole	Angers Loire Métropole	Aide à l'achat de vélo neuf, avec ou sans assistance électrique, ou vélo cargo

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Tableau 8 : Identification des initiatives locales à Loire Layon Aubance, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée	Territoire couvert	Structure porteuse	Détail action
Brissac-Quincé	Brissac Loire Aubance	CH Layon Aubance	Aide au permis
Brissac-Quincé	Brissac Loire Aubance	Contro social Enjoy	Accueil mobile camping-car
Brissac-Quincé		Centre social Enjeu	Minibus jeunes
Brissac-Quincé	Brissac Loire Aubance, Les Garennes s/Loire, Blaison-St-Sulpice, St-Melaine s/Aubance	Centre social Enjeu	Groupe de réflexion mobilité
Thouarcé	Bellevigne en Layon, Terranjou, Aubigné s/Layon, Beaulieu s/Layon	Centre socio-culturel	Groupe de réflexion mobilité
Thouarcé	benevigne en Layon, Terranjou, Aubigne s/Layon, beauneu s/Layon	Coteaux du Layon	Ateliers code de la route et sécurité routière
Chalonnes s/Loire	Chalonnes s/Loire	CCAS de Chalonnes	Don de vélo
Chalonnes s/Loire	Chalonnes s/ Lone	CCA5 de Chalonnes	Ateliers code de la route et sécurité routière
Chalonnes s/Loire	Chalonnes s/Loire, Chaudefonds s/Layon	EVS Le Tintamarre	Apprentissage transports en commun
Denée	Denée	CCAS de Denée	Aide aux transports
Mozé s/Louet	Mozé s/Louet	CCAS de Mozé	Aide aux transports
Rochefort s/Loire	Rochefort s/Loire	CCAS de Rochefort	Aide au permis (transfert CCLLA en cours)
Rochefort s/Loire			Semaine de la mobilité
Chalonnes s/Loire	Chalonnes s/Loire, Chaudefonds s/ Layon, Denée, Mozé s/ Louet, Rochefort s/Loire, Val du Layon	Collectif pros Chalonnes	Groupe de réflexion mobilité
St-Georges s/Loire			Transport solidaire adapté
St-Georges s/Loire			Ateliers code de la route et sécurité routière
St-Georges s/Loire	Savennières, La Possonnière, Béhuard, St-Georges s/Loire, St-Martin du	CSI L'Atelier	Apprentissage transports en commun
St-Georges s/Loire	Fouilloux, St-Léger de Linières, St-Germain des Prés, Champtocé s/Loire		Ateliers code de la route et sécurité routière (bénévoles)
St-Georges s/Loire			Groupe de réflexion mobilité

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Tableau 9 : Identification des initiatives locales à l'Agglomération du Choletais, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée	Territoire couvert	Structure porteuse	Détail action	
Vihiers	Cernusson, Cléré s/Layon, Coron, La Plaine, Lys		Apprentissage transports en commun	
Vihiers	Haut Layon, Montilliers, St-Paul du Bois,	CSC Le coin de la rue	Ateliers code de la route et sécurité routière	
Vihiers	Somloire		Location solidaire de véhicule	
Vihiers	Lys Haut Layon	CCAS Lys Haut Layon	Prêt gratuit de véhicules éléctriques	
Cholet	Agglomération du choletais	Choletbus	Location vélo électrique	
Cholet	Agglomération du choletais	Tous à vélo! Cholet-Agglomération	Promotion de la pratique du vélo à Cholet et dans l'agglomération	
Cholet	Cholet, Orée d'Anjou, Chemillé en Anjou, Beaupréau en Mauges, Montrevault sur Evre	Mission Locale du Choletais	Informations transports en commun	
Cholet	Cholet	Centre social Horizon	Ateliers code de la route et sécurité routière	
Cholet	Agglomération du choletais	AFODIL	Diagnostic mobilité et accompagnement de la personne	

Tableau 10 : Identification des initiatives locales à Mauges Communauté, DITE/CD49, mars 2022

Commune déléguée	Territoire couvert	Structure porteuse	Détail action
Beaupréau-en-Mauges	Mauges Communauté	Mooj! Aide à l'achat vélo électrique	
Beaupréau-en-Mauges	Mauges Communauté	Mooj!	Guichet SNCF délocalisé
Mauges s/Loire	Mauges s/Loire	Cyclopède	Changement de pratiques, plaidoyer, remise en selle
Sèvremoine	Sèvremoine	La chevauchée des Mauges	Aménagement de voies douces et cavalières
Sèvremoine	Sèvremoine	CCAS Sèvremoine	Aide aux transports
Montrevault s/Evre	Montrevault s/Evre	CCAS Montrevault s/Evre	Location de scooter
Chemillé-en-Anjou	Chemillé en Anjou	CCAS Chemillé en Anjou	Aide aux transports

Annexe 3 : Construction d'un indice de dispersion de l'habitat

Objectif

L'indicateur de dispersion de la population a été créé dans le cadre du diagnostic du Schéma des Mobilités. Connaître l'implantation de la population sur le territoire est essentiel afin de cerner les enjeux communaux. En effet, que la population soit majoritairement regroupée au sein du bourg ou qu'elle soit majoritairement éparpillée dans l'espace rural n'aura pas les mêmes conséquences en terme d'organisation des mobilités.

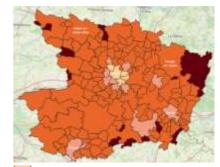
L'objectif principal est alors de catégoriser les communes du Maine-et-Loire présentant les mêmes problématiques en terme d'accessibilité à la population. L'accessibilité est, ici, exprimée en terme d'accessibilité du service public vers le lieu de résidence de l'habitant. Par exemple, si un message communal devait être passé à tous les habitants en porte-à-porte, quelles seraient les difficultés rencontrées ?

Recherches

Un travail de recherche des indicateurs existants n'a pas permis de trouver une méthode permettant de répondre à l'objectif fixé. Par exemple, certains indicateurs prennent en compte le relief, ce qui n'est pas pertinent sur notre territoire de plaine.

La méthodologie de l'indicateur de l'INSEE « grille communale de densité » a servit de base à la construction de l'indicateur départemental mais n'a pas été repris tel quel pour plusieurs raisons :

- Construit à un niveau européen, la maille utilisé est celle des 1 km² (nombre d'habitants / km²) ce qui est une maille peu adaptée à un niveau départemental. Les seuils de population au sein des agrégats de carreaux sont également trop élevés pour définir une typologie révélatrice des différents fonctionnements communaux :
 - « Centres urbains »: agrégats de carreaux dont la population est > à 50 000 hab.
 - « Clusters urbains »: agrégats de carreaux dont la population est > à 5 000 hab.
 - « Mailles rurales intermédiaires » : agrégats de carreaux dont la densité est >= 25 hab/km² et dont la population est d'au moins 300 hab.
- L'indicateur ne prend pas en compte le nombre de « clusters » par commune ce qui ne permet pas de prendre en compte l'effet de dispersion recherché. Par exemple, les



commune densément peuplée commune de densité intermédiaire commune peu dense commune très peu dense

Figure 1 : Illustration de la grille communale de densité de l'INSEE

en compte l'effet de dispersion recherché. Par exemple, les communes nouvelles disposant de plusieurs bourgs ont les mêmes critères que les communes historiques.



Méthode détaillée de l'indicateur construit Données utilisées

Données carroyées à 200m

Le carroyage est une technique de quadrillage consistant à découper le territoire en carreaux pour y diffuser de l'information statistique à un niveau faiblement agrégé. Le maillage du territoire qui en résulte est plus ou moins fin selon la taille de carreau choisie. Le carroyage nécessite de disposer initialement de données pour lesquelles on connaît précisément la position géographique de chaque observation.

Les carreaux permettent de s'affranchir des limites administratives habituelles et peuvent être assemblés pour construire ou approcher n'importe quel zonage à façon. L'information statistique sur un tel zonage

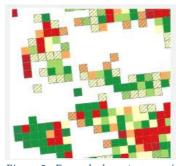


Figure 2 : Exemple de carte carroyée à 200 m

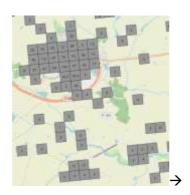
peut ensuite être facilement retrouvée en rassemblant les données des carreaux qui le constituent. Les carreaux ont également l'avantage d'être stables au fil du temps.

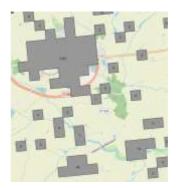
La grille de niveau 200 mètres correspond à un pavage du territoire français par des carreaux de 200 mètres de côté. (...)

Ces données proviennent du dispositif sur les revenus localisés sociaux et fiscaux (FiLoSoFi). La base contient 26 variables sur la structure par âge des individus, sur les caractéristiques des ménages et des logements et sur les revenus perçus au cours de l'année 2015. Le champ géographique est constitué de la France métropolitaine, de la Martinique et de La Réunion. (Source : INSEE 2015)

Étape 1 : Constitution des « clusters »

Les carreaux limitrophes sont agrégés pour ne former qu'un seul cluster et le nombre d'individus au carreau est additionné.

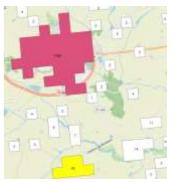




Étape 2 : Qualification des « clusters »

Selon le nombre d'individus qu'il comporte, chaque cluster est qualifié :

- Cluster « isolé » : de 1 à 22 individus le seuil de 22 a été défini afin de compter un agglomérat de 10 ménages * 2,2 personnes par ménage (taille moyenne des ménages en Maine-et-Loire en 2018)
- Cluster « village » : de 23 à 200 individus Le seuil de 200 individus (soit environ 90 ménages) a été défini suite à l'observation des tailles moyennes des clusters des bourgs des communes et communes déléguées



isolé (moins de 22 individus) un village (de 22 à 200 individus) un pôle (plus de 200 individus)



• Cluster « pôle » : plus de 200 individus

Étape 3 : Qualification de la commune

Quatre typologies de dispersion de l'habitat ont été définies :

1. Commune présentant un habitat polarisé

- Critère : Commune avec minimum 85 % de sa population dans un seul pôle
- Explications: La grande majorité de la population vit dans le pôle unique. Cela induit qu'elle est contenue et donc facilement accessible. La commune peut avoir des villages et des clusters « isolés » mais ils ne contiennent que 15% de la population au maximum. NB: la commune de Béhuard a été intégrée à cette catégorie puisque sa population est regroupée dans un « village ».
- Exemples : Angers et Bégrolles-en-Mauges





2. Commune présentant un habitat multipolarisé

- **Critère :** Commune avec minimum <u>85 % de sa population dans plusieurs pôles et/ou</u> villages
- Explications: La grande majorité de la population vit dans des pôles ou des villages. Cela induit qu'elle est facilement accessible, car regroupée en entités urbaines, mais qu'elle est tout de même répartie sur le territoire.
- Exemples: Bellevigne-en-Layon et Montreuil-Bellay





3. Commune présentant un habitat dispersé

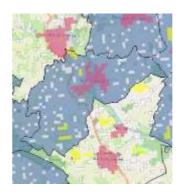
• Critère : Commune avec <u>75 à 85 % de sa population dans les pôles et villages et de 15 à</u> 25 % dans ses clusters isolés



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- Explications: A minima, ¾ de la population de ces communes vit dans des pôles et / ou villages et au maximum, un quart de la population vit dans des espaces isolés. Cela induit que la population est moyennement accessible, car elle est diffuse sur le territoire.
- Exemples : Chemillé-en-Anjou et Grez-Neuville





4. Commune présentant un habitat très dispersé

- Critère : Commune avec minimum 25 % de sa population dans les clusters isolés
- Explications: Plus d'1/4 de la population vit dans les clusters « isolés ». La population est donc très dispersée sur le territoire communal et donc plus difficile d'accès. La commune peut présenter un ou plusieurs pôles ou villages mais ceux-ci ne contiennent que 75 % de la population maximum.
- Exemples: Val- d'Erdre-Auxence et Somloire





Récapitulatif des critères

CRITERES	Nb de pôles	Nb de villages	Nb de "isolé"	Pop° mini dans pôles	Pop° mini dans villages	Pop° mini isolée
1. Population polarisée	1 s	eul	1	plus de 85%	-	moins de 15 %
2. Population multipolarisée	plus de 1		1	plus de 85%		moins de 15 %
3. Population dispersée			1	entre 75	et 85%	entre 15 et 25 %
4. Population très dispersée	-	-	-	-	-	plus de 25%

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



CS 94104 - 49 941 ANGERS CEDEX 9

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Stratégie départementale des mobilités –

Annexe 3: plan

d'actions







Un plan d'actions flexible et dynamique

A travers le plan d'actions du schéma des mobilités, le Département de Maine-et-Loire poursuit trois objectifs :

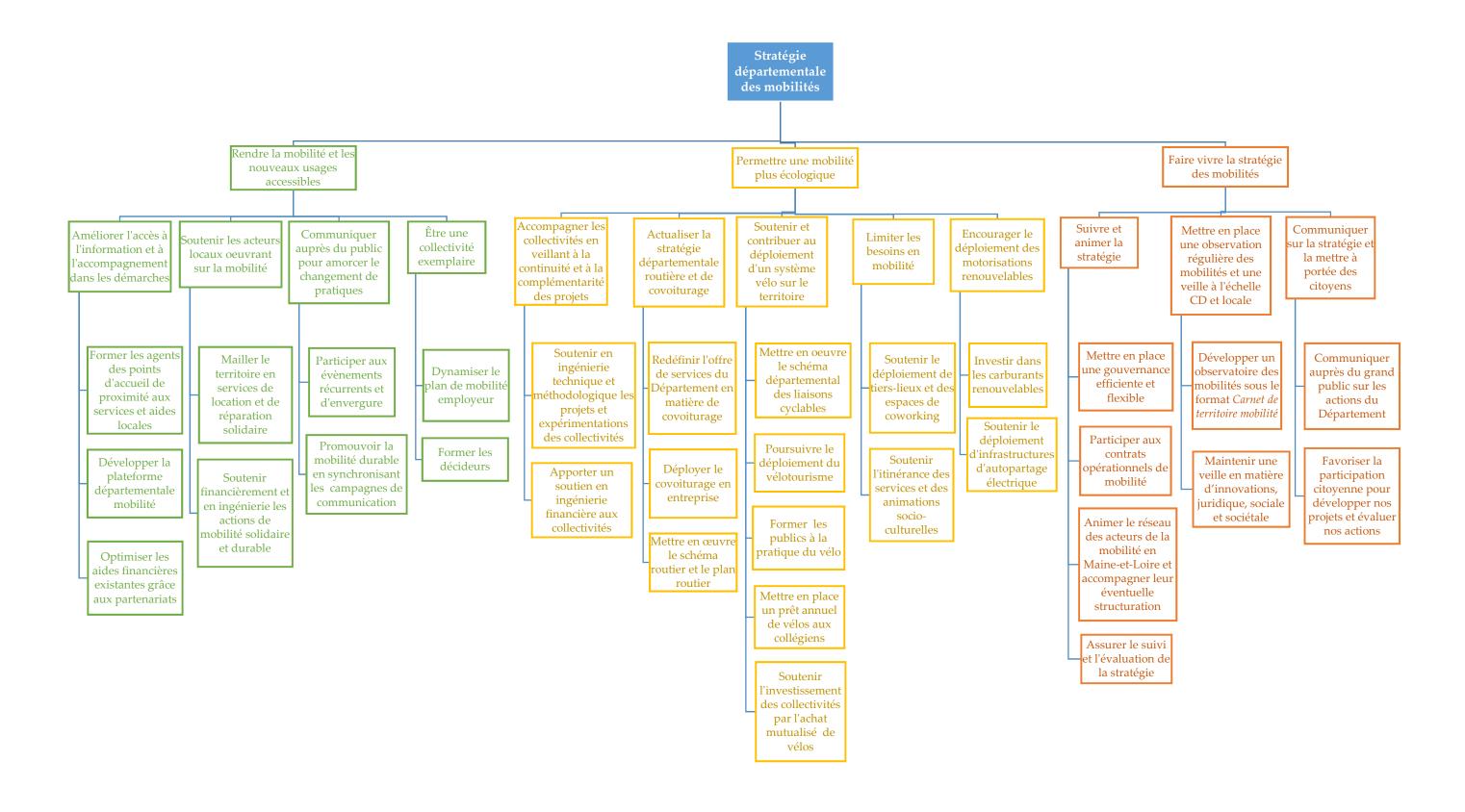
- Préciser la posture du Département de Maine-et-Loire en matière de mobilité et ainsi circonscrire son action. Cette posture est variable selon les sous-sujets de la mobilité et se décline donc de trois manières :
 - o *piloter* les actions pour lesquelles le Département est compétent et nécessitant un travail en régie ;
 - o soutenir, les actions pour lesquelles le Département est compétent mais n'a pas vocation à les piloter en direct ou qui facilitent l'exercice de sa compétence ;
 - o *être exemplaire*, et piloter des actions à destination des agents départementaux.
- Se doter d'une feuille de route précise et concrète, assorties de moyens, pour les années à venir,
- Etre saisi par les acteurs du territoire au travers de ses orientations et objectifs, afin de rester flexible et de saisir les opportunités lorsqu'elles se présentent.

Ainsi le plan d'actions n'a pas vocation à être exhaustif et sera évalué à mi-parcours et pourra être éventuellement réorienté.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE





Orientation 1 : Rendre la mobilité et les nouveaux usages accessibles

Objectif 1 : Améliorer l'accès à l'information et à l'accompagnement dans les démarches

1.1.1. FORMER LES AGENTS DES POINTS D'ACCUEIL DE PROXIMITE AUX SERVICES ET AIDES LOCALES

RAPPEL DES ENJEUX

L'accès à l'information sur les aides budgétaires et l'offre locale publique ou privée de mobilité représente le premier niveau d'accès aux droits et de sensibilisation des habitants en vue d'un changement de pratiques. Or ces points d'informations existent peu et de manière confidentielle, ne permettant pas un maillage du territoire. De plus, nombre de services et/ou aides sont encore sous-utilisés, faute d'information, de communication et d'orientation des habitants .

La formation des agents d'accueil à l'offre de mobilité recouvre à la fois l'offre de transport et l'achat de titre, y compris des infrastructures notamment cyclables et sécurisé, l'information neutre à la manière des points info énergie, notamment en matière de motorisation des véhicules ou de vélos à assistance électrique.

Les formations pourront également comprendre l'offre d'animations et d'ateliers autours des sujets de la mobilité

DESCRIPTION DE L'ACTION

La formation s'adressera aux agents d'accueil de France Services, de CCAS, de centres sociaux, de mairies, de MDS ou tout autre espace d'accueil et d'information de proximité. A partir des besoins des agents et en partenariat avec Afodil, présentation de l'ensemble des actions (ex: réparation solidaire, vélo-école, etc.) et partenaires existants sur les différents territoires et leur articulation entre eux.

PILOTAGE DE L'ACTION						
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas			
DITE	Afodil, France Services	Soutenir	SDAASP			
Caler	ndrier	Niveau d'a	vancement			
Dès	2022	O	ns un programme de n existant			

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de formations organisées, nombre d'agents d'accueil formés, taux de satisfaction sur l'information obtenue.



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

1.1.2. DEVELOPPER LA PLATEFORME DEPARTEMENTALE MOBILITE

RAPPEL DES ENJEUX

La plateforme mobilité a été créée pour accompagner les bénéficiaires du RSA pour qui la mobilité à été identifié comme au moins un des freins à un retour à l'emploi.

La plateforme permet aujourd'hui des actions d'accompagnement dans les villes pôles du Département (Angers, Cholet, Segré, Saumur) et des temps d'informations sur sollicitation des partenaires sociaux.

La présente action consiste à affiner le maillage des territoires et ouvrir la plateforme à d'autres publics ayant besoin de gagner en autonomie de déplacement, indépendemment de leurs revenus.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Levée du critère "insertion" pour ouverture de la plateforme au grand public, aux seniors, etc. Orientation des publics par les travailleurs sociaux maintenue dans certains cas. Création de partenariats entre la plateforme mobilité et les structures locales (France Services, MDS, etc.) et/ou communes pour utiliser des espaces partagés, afin de développer des permanences locales, des ateliers, des cours de l'auto-école solidaire, diagnostics et accompagnements.

PILOTAGE DE L'ACTION					
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas		
A définir	Afodil (pilote), France Services, RMDS Région, EPCI, État (cofinanceurs)	Soutenir	PDI		
	Calendrier	Niveau	d'avancement		
2023		Plateforme existante, action déjà préfigurée			

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre et typologie des personnes suivies: Age, CSP, publics cibles département? Nombre et localisation des nouveaux ateliers et permanences proposées.

1.1.3. OPTIMISER LES AIDES BUDGETAIRES EXISTANTES GRACE AUX PARTENARIATS

RAPPEL DES ENJEUX

En Maine-et-Loire, 14,6% des ménages sont considérés comme étant en situation de vulnérabilité énergétique carburant, en consacrant au moins 4,5% de leur budget aux dépenses de transport.

L'accès à l'information, l'accompagnement à la mobilité, l'accès aux moyens de transport existants facilité par ces initiatives locales relèvent de l'accès aux droits du citoyen. La mobilisation des partenaires instutionnels et de structures privées doit permettre d'abonder l'information dispensée dans les points d'accueil de proximité (action 1.1.1) et de couvrir l'ensemble des besoins.

DESCRIPTION DE L'ACTION

(Re)penser un système de soutien au budget des ménages par la mobilisation partenariale (lien à établir avec les CCAS, CAF/Carsat/MSA, les fondations, les banques/ assurances/ mutuelles (RSE),...) pour :

- * passer le permis,
- * entretenir et assurer son véhicule,
- * faire le plein
- * bénéficier d'un transport

PILOTAGE DE L'ACTION						
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas			
DITE, DAST	Afodil	Piloter				
Calendrier Niveau d'avancement						
20)23	Action 1	nouvelle			

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Etablir une enquête annuelle auprès des structures identifiées sur la mobilisation des financements existants.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 2 : Soutenir les acteurs locaux oeuvrant sur la mobilité

1.2.1. MAILLER LE TERRITOIRE EN SERVICES DE LOCATION ET DE REPARATION **SOLIDAIRE**

RAPPEL DES ENJEUX

En Maine-et-Loire, 14,6% des ménages sont considérés comme étant en situation de vulnérabilité énergétique carburant, en consacrant au moins 4,5% de leur budget aux dépenses de transport.

Par ailleurs, seul le Solidarauto propose une solution de réparation des véhicules à tarif solidaire. Des points de location solidaire existent sur le territoire, mais ne permettent pas un maillage complet et leur modèle économique et organisationnel sont parfois instables. L'action consiste à renforcer les strucutres existantes et à proposer des solutions de mobilité solidaire géographiquement proches des habitants.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Soutenir la création de service de location (y compris avec option d'achat type "leasing")/réparation solidaire de manière à ce que chaque polarité identifiées dans les schémas de cohérence territoriale (SCOT) soit couverte.

Ces services pourront être soit des nouvelles actions portées par des acteurs existants, soit l'ouverture d'un point-relais local d'un service déjà existant. Un travail en réseau des acteurs présents est nécessaire.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE, DI	Région, EPCI, État, Structures de l'insertion, Afodil, point relais potentiels : centres sociaux, missions locales, acteurs privés, etc.	Soutenir	PDI	
Calendrier		Nivea	u d'avancement	
Préparation 2022 pour lancement 2023		Ac	tion en cours	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de bénéficiaires/ structures (issu des rapports d'activité), nombre de conventions partenariales signées ou renouvelées.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

1.2.2. SOUTENIR FINANCIEREMENT ET EN INGENIERIE LES ACTIONS DE MOBILITE SOLIDAIRE ET DURABLE

RAPPEL DES ENJEUX

Les actions portées par les collectivités locales et le monde associatif constituent une réponse de proximité, adaptées aux besoins des habitants et contribuent à l'animation de la vie sociale. L'existence de ces actions réduit la fragilité mobilitaire de la population. L'objectif de cette action consiste à conforter les projets existants et de favoriser le déploiement de nouvelles initiatives afin que l'ensemble des besoins et du territoire soient couverts.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Création d'un dispositif de financement à destination des organismes privés, des communes et EPCI et associations, portant sur des actions de mobilité solidaire et/ou durable, à destination des habitants.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	Potentiellement collectivités locales concernées par les projets déposés	Soutenir		
Calendrier		Nivear	ı d'avancement	
2022		Act	ion nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Mobilisation du financement (nombre de dossiers déposés, lauréats et montant en investissement et en fonctionnement), n+1 pour investissement et évaluation action durant l'année.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



Objectif 3: Communiquer auprès du public pour amorcer le changement de pratiques

1.3.1. PARTICIPER AUX EVENEMENTS RECURRENTS ET D'ENVERGURE

RAPPEL DES ENJEUX

La communication, la possibilité de tester des solutions sont des éléments essentiels de la sensibilisation et du passage à l'acte dans le changement de pratiques.

L'action consiste à participer à des évènements déjà existants pour étoffer les programmes, afin de concentrer les efforts et de ne pas concurrencer les démarches en cours.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Inscription à- et animation forte du Défi mobilités, y compris dans les collèges pour les sensibiliser à la mobilité durable, organisation d'ateliers réparations/de démonstrations d'équipements (etc.) lors de Mai à Vélo/ la Fête du Vélo, familles à mobilité positive, etc.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DPDD, DITE		Soutenir		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Inscriptions et participations déjà réalisées, action à déployer		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de participations à des évènements (pilote ou invité), ateliers proposés.



1.3.2. PROMOUVOIR LA MOBILITE DURABLE EN SYNCHRONISANT LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION

RAPPEL DES ENJEUX

La communication, la possibilité de tester des solutions sont des éléments essentiels de la sensibilisation et du passage à l'acte dans le changement de pratiques. La mutualisation de campagnes de communication permet de renforcer leur impact tout en ciblant un plus grand nombre de personnes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Être en soutien des collectivités voisines en relayant leurs campagnes de communication sur nos canaux de communication. Accorder les agendas et programmer les campagnes pour une meilleure couverture.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	DIRCOM	Soutenir		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2023		Action 1	nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de réalisation communes (affichage, supports de communication, evenements).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 4 : Être une collectivité exemplaire

1.4.1. DYNAMISER LE PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR

RAPPEL DES ENJEUX

Le Département de Maine-et-Loire s'est doté depuis plusieurs années d'un plan de mobilité employeur. Aujourd'hui, l'article 82 de la Loi d'Organisation des Mobilités (LOM) prévoit la mise en place obligatoire d'un forfait mobilité pour les employeurs privés et publics de plus de 50 salariés/agents. Enfin, le plan stratégique de développement durable du Département a retenu la mobilité comme étant l'un des piliers sur lequel travailler pour participer à la limitation du réchauffement climatique.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le plan de mobilité employeur (PDME) est un outil indispensable. L'animation, la sensibilisation, mais aussi l'adaptation des bâtiments et la gestion de l'indemnisation des déplacements domicile-travail des agents nécessitent d'être actualisés pour mieux accompagner et promouvoir les nouvelles pratiques des agents départementaux.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DPDD		Être une collectivité exemplaire	PDME	
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Action en cours, en phase de finalisation		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Voir plan d'actions PDME + résultats d'enquête MelBornes.

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

1.4.2. FORMER LES DECIDEURS

RAPPEL DES ENJEUX

Nouvelle compétence pour les communautés de communes, conception nouvelle du déplacement, la notion de mobilité et l'ensemble des actions pouvant être mises en place représentent un chantier nouveau pour lequel une montée en compétence technique et théorique est nécessaire. Le Département, au titre de la solidarité avec les territoires, peut proposer des temps de formation/informations concrets et adpatés aux enjeux propres au Maine-et-Loire

DESCRIPTION DE L'ACTION

Organisation dans le cadre du réseau Anjou Ingénierie Territoriale de journées techniques, dédiées aux thématiques de la mobilité : politiques cyclables, covoiturage, mobilité solidaire, etc. L'objectif est de permettre une montée en compétences des agents et des élus, du Département et des collecitivtés locales.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	Membres du réseau AIT Collectivités et acteurs de la mobilité	Être une collectivité exemplaire		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Action en cours		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de temps organisés, participants, enquêtes de satisfaction.



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Orientation 2: Permettre une mobilité plus écologique

Objectif 1 : Accompagner les collectivités en veillant à la continuité et à la complémentarité des projets

2.1.1. SOUTENIR EN INGENIERIE TECHNIQUE ET METHODOLOGIQUE LES PROJETS ET EXPERIMENTATIONS DES COLLECTIVITES

RAPPEL DES ENJEUX

Nouvelle compétence pour les communautés de communes, conception nouvelle du déplacement, la notion de mobilité et l'ensemble des actions pouvant être mises en place représentent un chantier nouveau pour lequel une montée en compétence technique et théorique est nécessaire. Le Département, au titre de la solidarité avec les territoires, peut accompagner les collectivités locales dans leurs projets de mobilités.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Soutien en ingénierie méthodologique pour réaliser des schémas directeurs des modes actifs, des plans de mobilité simplifiés, et/ou de dispositifs innovants et expérimentations de type rue scolaires, pédibus, hippobus, voie cyclables type coronapistes, mettre en place une politique de covoiturage (etc.). Soutien en ingénierie technique via les agences techniques départementales pour prioriser, définir puis réaliser les aménagements retenus. Possibilité de contractualiser avec les organismes financeurs (Ademe, Cerema, Région, etc) pour une action intégrée

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	Agences de l'État, Aides- territoires, Collectivités	Piloter		
Calendrier		Niveau (d'avancement	
2022		Action en cours		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Missions d'ingénierie (SIT/ATD).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

5/2022 ==

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

2.1.2. APPORTER UN SOUTIEN EN INGENIERIE FINANCIERE AUX COLLECTIVITES

RAPPEL DES ENJEUX

La multiplication des dispositifs financiers, leurs conditions d'éligibilité et temporalités variées, ainsi que leur articulation entre eux génèrent un manque de lisibilité et freinnent le passage à l'acte des collectivités. Celles-ci ne disposent pas toujours des ressources nécessaires pour candidater à ces dispositifs, passant ainsi à côté d'effets leviers importants et facilitant la mise en oeuvre de projets de mobilité. Il y a donc un enjeu à les accompagner en vue d'une meilleure mobilisation des fonds disponibles.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Aide au repérage, à l'articulation et à la candidature à des dispositifs financiers (appels à projets, subventions) pour financer des projets de mobilité. Le Département pourra également apporter un soutien financier direct via ses propres dispositifs (contrats de territoire, le schéma cyclable, soutien à la mobilité solidaire et durable, etc). Possibilité de contractualiser avec les organismes financeurs (Ademe, Cerema, Région, etc) pour une action intégrée

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	Agences de l'État, Région, Aides-territoires, collectivités	Piloter		
Calendrier		Niveau d'avancement		
2022		Actio	n nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de projets déployés grâce à cette ingénierie Nombre de sollicitations des collectivités.

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 2: Actualiser la stratégie départementale routière et de covoiturage

2.2.1 Redefinir l'Offre de services du Departement en matiere de covoiturage

RAPPEL DES ENJEUX

En 2016, la compétence transport et plus généralement les aspects mobilités ont été transférés à la Région. Le Département est en charge des aires de covoiturage liées au réseau routier structurant départemental.

Le développement des aires au droit des principaux points d'échanges routier a permis de répondre au besoin de covoiturage de moyenne et longue distance. L'enjeu est dorénavant de développer des services et d'accompagner le développement des pratiques de covoiturage selon les objectifs mobilités des intercommunalités, particulièrement lors des déplacements pendulaires quotidiens afin de réduire le phénomène d'autosolisme.

Cela suppose donc une réflexion sur les déplacements de plus grande proximité (10 à 30 km) complémentaires à l'offre de transport. Au regard de cette évolution, l'action consiste à actualiser la stratégie pour répondre aux attentes des habitants tout en clarifiant la posture nouvelle du Département.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- 1/ Définir une nouvelle stratégie, articulée avec les compétences mobilités des AOM et s'appuyant sur les infrastructures départementales liées au développement du covoiturage.
- 2/ Elaborer un nouveau référentiel d'aménagement et d'équipement des aires de covoiturages. Soutenir les investissements sur les aires et le développement de parkings relais aux entrées de ville.
- 3/ Proposer d'intervenir en copilotage sur une ou deux expérimentation de ligne de covoiturage d'une intercommunalité ou d'un bassin de mobilité (contrat opérationnel de mobilité).

Les réflexions en matière d'offre de service de covoiturage pourront donner lieu à des échanges dans le cadre du réseau des acteurs de la stratégie départementales des mobilités et de l'animation territoriale des mobilités (DITE).

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DRD (infrastructures)	DREAL, Région, EPCI communes,	Piloter,		
DITE (animation)	SIéML (selon choix stratégiques)	Soutenir		
Calendrier		Nive	au d'avancement	
Mi-2023 : stratégie covoiturage 2023-2028 : mise en œuvre, animation, suivi		Ac	ction nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Identification d'un groupe de travail et d'un pilote

Existence d'une stratégie départementale

Taux de fréquentation des aires

Aménagements permettant la multimodalité

Définition du soutien départemental (financements et/ou soutien technique)



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

2.2.2. DEPLOYER LE COVOITURAGE EN ENTREPRISE

RAPPEL DES ENJEUX

La mobilité est un des freins majeurs sur le retour à l'emploi. De nombreuses offres sont déclinées par les demandeurs d'emploi, faute de moyens pour se rendre sur le lieu d'embauche. La mise en lien de ces personnes avec des salariés de l'entreprise visées pour sécuriser les premiers trajets constitue une solution parmi un bouquet plus large. Cette mise en lien peut être effectuée soit en direct par les personnes sur une plateforme de covoiturage dédiée soit par téléphone lorsque ces personnes sont également éloignées du numérique.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste dans le "recrutement" de salariés possiblement intéressés par le fait de covoiturer à moindre coût pour faciliter le retour à l'emploi de demandeurs d'emploi: Prise de contact avec des entreprises d'une zone d'activité, organisation de temps d'animation/sensibilisation pour inciter les salariés à covoiturer et les employeurs à accepter cette pratique, communiquer sur la pratique et les dispositifs, créer des communautés de covoitureurs, faire le lien avec les EPCI et les plans de mobilité employeurs, mettre en place un service téléphonique de mise en relation..

Cela peut aller jusqu'à l'accompagnement d'entreprises dans la mise en place de plan de mobilité employeur.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE (suivi)	Alisée/Afodil (pilote), EPCI, communes, Région	Soutenir	PDME, Eco Mob'In	
Calendrier		Niveau d	l'avancement	
2021/2022 : expérimentation 2023 : déploiement		Action en cours		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de zones d'activités, d'entreprises, de salariés, touchés par le programme d'animations

Nombre d'accompagnement sur des plans de déplacement employeurs Nombre de trajets réalisés en covoiturage solidaire.

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

2.2.3. METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DEPARTEMENTAL ROUTIER ET LE PLAN ROUTIER

RAPPEL DES ENJEUX

Le Département a en charge l'aménagement, la gestion et l'entretien d'un réseau routier de 4 754 km. L'enjeu principal est lié à l'entretien de ce réseau et à la sécurité des aménagements pour garantir de bonnes conditions de circulation aux usagers.

Le schéma routier répond à l'enjeu d'assurer la cohérence des aménagements routiers du réseau structurant pour répondre aux besoins des différents territoires.

Le plan routier détermine les investissements prioritaires qui visent à répondre aux évolutions des besoins de déplacements et de développement équilibré du territoire.

Ces aménagements s'inscrivent dans un objectif de sobriété en terme de consommation de ressources et de matériaux, de moindre impact sur l'environnement et sur l'artificialisation des sols.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Développer et entretenir le réseau routier, adapter les aménagements aux flux, sécuriser et fluidifier les déplacements.

PILOTAGE DE L'ACTION			
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas
DRD	EPCI, communes	Piloter	
Calendrier		Niveau d'a	vancement
2022-2030		Réactualisat	ion en cours

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Voir schéma routier.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 3 : Soutenir et contribuer au déploiement d'un système vélo sur tout le Département

2.3.1. METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES LIAISONS CYCLABLES

RAPPEL DES ENJEUX

La pratique cyclable connait un essor majeur depuis quelques années. Le report modal sur les modes actifs est un enjeu national et international de réduction des gaz à effet de serre générés par les déplacements, pour lequel la France vise une part modale de 12% à horizon 2030. Les collectivités locales reprennent pour la plupart cet objectif. Pour y parvenir, il s'agit de résorber les discontinuités cyclables et de sécuriser les itinéraires.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le Département a déterminé une stratégie d'accompagnement des communes et des intercommunalités pour la réalisation de liaisons cyclables : élaboration de schémas locaux, soutien en matière d'ingénierie, financement des liaisons notamment celles qui s'inscrivent dans les priorités départementales : liaison à fort potentiel de transfert modal, accès gares et aires multimodales, établissements scolaires, liaisons entre centralité, liaisons structurantes en agglomérations ainsi que les interconnexions pour constituer l'armature d'un maillage départemental.

Une action sera entreprise en parallèle avec un futur programme d'investissement pour les grands ouvrages notamment de Loire pour favoriser le franchissement en vélo.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DRD	EPCI, communes, Anjou Tourisme	Piloter		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Schéma finalisé		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Approbation du schéma, kilomètres des réseaux structurants réalisés, montant de subvention annuelle par territoire, fréquentation des itinéraires, demandes de financements des projets vélos utilitaires/tourisme loisirs examinées par le comité de suivi des mobilités.



2.3.2. POURSUIVRE LE DEPLOIEMENT DU VELOTOURISME

RAPPEL DES ENJEUX

Le vélotourisme a été la première action menée par le Département de Maine-et-Loire en matière cyclable, posant ainsi les jalons de sa montée en compétences techniques. Ce réseau constitue un point d'appui majeur sur lequel s'appuyer pour développer les itinéraires du quotidien. Le vélotourisme est également un levier sur lequel s'appuyer pour favoriser le changement de pratiques et développer un écosystème favorable au vélotaf (réparateurs, loueurs, aménagements et sécurisation, etc.).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Soutenir la création d'itinéraires touristiques, de l'étude au jalonnement.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
Anjou Tourisme	EPCI, communes	Piloter	Schéma Touristique	
Calendrier		Niveau	d'avancement	
2022		Schéma finalisé		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Voir schéma touristique

Mise en place d'une commission d'instruction commune Anjou tourisme/DRD pour les demandes de financements vélo, nombre de réunions de cette commission.

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

2.3.3. FORMER LES PUBLICS A LA PRATIQUE DU VELO

RAPPEL DES ENJEUX

Le déploiement d'un système vélo et la réussite du changement de pratiques passe par l'accompagnement des publics. Or, cette pratique peut s'avérer insécurisante ou difficile à acquérir si les personnes ne maitrisent pas les codes routiers nécessaires, ne connaissent pas les itinéraires dédiés. Le Département a donc vocation à faciliter au mieux ce changement de pratiques pour les publics dont il a la responsabilité, oeuvrant en même temps pour l'allègement du budget mobilité, l'entrée et le maintien dans l'autonomie, la prévention santé.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Financer des ateliers d'apprentissage et/ou de remise en selle, intégrant la mise en situation. Les publics prioritairement visés sont : les bénéficiaires du RSA, les seniors, les personnes en situation de handicap, les gens du voyage, les collégiens (réactualiser les apprentissages de l'école primaire et retarder la motorisation des jeunes). Cependant ces ateliers pourront s'adresser à tous les habitants.

Attention, je crois me rappeler qu'il avait été question d'ouvrir les ateliers à « tous les publics »... (Cf. dernier COPIL)

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE : coordination avec les autres directions	DSDEN, associations vélo/ collectif vélo Pays de la Loire, sécurité routière, préscripteurs sociaux, Afodil, EHPAD/ Résidences Autonomie/ Service, Udccas, centres sociaux, etc.	Piloter	Schéma départemental des liaisons cyclables	
Calendrier		Niveau a	l'avancement	
2022-2023 : collégiens 2e semestre 2023 : prépa pour autres publics 2024 : autres publics		Action	n nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de formations organisées,

Nombre de participants,

Qualité des publics ciblés par les formations.

n6/2022 *=*



2.3.4. METTRE EN PLACE UN PRET ANNUEL DE VELOS AUX COLLEGIENS

RAPPEL DES ENJEUX

Le changement de pratiques passe par l'incitation et la facilitation du passage à l'acte. En complément de l'amélioration des infrastructures cyclables et de leur sécurisation, le prêt de vélo au collège permet de soutenir le budget des familles à une période où le renouvellement du matériel de l'enfant et fréquent et coûteux à termes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Prêt annuel nécessitant une évaluation et quelques cours si besoin (voir action précédente), entretien de la flotte à charge du Département.

PILOTAGE DE L'ACTION					
Chef de projet	Directions associées	2 20		Posture	Lien autres schémas
DITE/ DEJS	DRD, DPI	DSDEN collèges, SI	<i>'</i>	Piloter	Schéma départemental des liaisons cyclables
Calendrier		Niveau d'avancement			
Préparation 2e semestre 2022 pour lancement 2023		Action nouvelle			

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de vélos mis à disposition, nombre de prêts, nombre d'établissements participants.



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

2.3.5. SOUTENIR L'INVESTISSEMENT DES COLLECTIVITES PAR L'ACHAT MUTUALISE DE VELOS EN VUE D'UNE MISE A DISPOSITION DES HABITANTS

RAPPEL DES ENJEUX

Le changement de pratiques passe par l'incitation et la facilitation du passage à l'acte. En complément de l'amélioration des infrastructures cyclables et de leur sécurisation, le prêt ou la location de vélos spécifiques (à assistante électrique, pliables, cargos, etc.) est un service reconnu et apprécié des usagers, permettant de tester avant achat. Or la constitution de ces flottes représente un investissement important pour les collectivités qui peut être réduit par des économies d'échelle, et une aide à la décision sur le type de vélo choisi.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Création d'un dispositif de financement à destination des communes et EPCI portant sur la constitution d'une flotte de vélo mise à disposition des habitants et du logiciel de gestion de cette flotte le cas échéant.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	EPCI, communes, structures "délégataires"	Soutenir		
Calendrier		Niveau d'avancement		
Préparation 2e semestre 2022 pour lancement 2023		Action nouvelle		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de dossiers déposés et de collectivités soutenues Qualification des projets.



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 4 : Limiter les besoins en mobilité

2.4.1. SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DE TIERS-LIEUX ET ESPACES DE COWORKING

RAPPEL DES ENJEUX

La mobilité est le corollaire de l'accès aux droits. Or, aujourd'hui en France, 30% de la population ne recourt pas à ces droits, notamment faute de moyen de déplacement. Qui plus est, le nombre de navetteurs est en augmentation constante depuis une quinzaine d'années, favorisé par l'étalement urbain, l'éloignement du lieu de résidence du lieu de travail et la concentration des emplois dans les pôles urbains. Il y a donc un enjeu à réduire les besoins en mobilité en favorisant les démarches de relocalisation des services, la création d'espaces de coworking ou encore de tiers-lieux.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Création d'un dispositif financier à destination des des organismes privés, des associations, des communes et EPCI, intégrant un volet accompagnement à la gestion de projet.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	Iresa	Soutenir	SDAASP	
Calendrier		Niveau d'avancement		
voir SDAASP		Action en cours		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de tiers-lieux soutenus et de dossier déposés dans la cadre du dispositif de financements

Enquête mobilité auprès des tiers-lieux.

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

2.4.2. SOUTENIR L'ITINERANCE DES SERVICES ET DES ANIMATIONS SOCIO-CULTURELLES

RAPPEL DES ENJEUX

La mobilité est le corollaire de l'accès aux droits. Or, aujourd'hui en France, 30% de la population ne recourt pas à ces droits, notamment faute de moyen de déplacement. Qui plus est, le nombre de navetteurs est en augmentation constante depuis une quinzaine d'années, favorisé par l'étalement urbain, l'éloignement du lieu de résidence du lieu de travail et la concentration des emplois dans les pôles urbains. Il y a donc un enjeu à réduire les besoins en mobilité en favorisant les démarches de relocalisation et d'itinérance des services.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Création d'un dispositif de financement à destination des organismes privés, des associations, des communes et EPCI portant sur les démarches "d'aller vers" en matière de services de santé, administratifs, socio-culturels, etc.

PILOTAGE DE L'ACTION			
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas
DITE	Associations, CCAS, bibliothèques, entreprises, maisons de santé, etc.	Soutenir	
Calendrier		Niveau d'avancement	
2022		Action nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de projets soutenus et de dossier déposés dans la cadre du dispositif de financements

Qualification du projet (dont publics visés, typologie du porteur de projets) Territoire d'intervention.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 5: Encourager le développement des motorisations renouvelables

2.5.1. INVESTIR DANS LES CARBURANTS RENOUVELABLES

RAPPEL DES ENJEUX

Les déplacements effectués par des véhicules personnels constituent le premier poste d'émission de gaz à effet de serre et de consommation d'énregie en Maine-et-Loire. Ces taux sont également les plus élevés en Pays de la Loire. La durabilisation des déplacements passe par le changement de motorisation. il s'agit pour cela, d'organiser de nouveaux réseaux de production et d'avitaillement de carburants renouvelables pour les véhicules.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Investissement via la SEM Alter Énergies dans des projets de méthanisation sous réserve de durabilité du processus, de production d'hydrogène, d'électricité renouvelable, et promotion du réseau d'avitaillement attenant.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DD	SIEML, SEM Alter Energies	Soutenir	PSDD	
Calendrier		Niveau d'avancement		
2022		Action en cours		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de stations d'avitaillement en énergies alternatives aux produits pétroliers financées par la SEM Alter Énergies.



2.5.2. SOUTENIR LE DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES D'AUTOPARTAGE ELECTRIQUE

RAPPEL DES ENJEUX

Le taux de motorisation en Maine-et-Loire avoisine les 90% et la multimotorisation des foyers les 80%. Afin de réduire cette forte motorisation et l'autosolisme, l'autopartage, qui se déploie dans les grands centres urbains, apparait comme un élément d'un bouquet de solutions à déployer en milieu rural.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Déploiement de bornes d'autopartage s'appuyant sur le réseau de bornes de recharge pour voitures électriques.

Action portée par le Siéml, soutien du Département en ingénierie, en animation et dans la concertation avec les collectivités.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE (suivi)	SIéML (pilote)	Soutenir		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022 : lancement des études 2023: mise en œuvre		Action préfigurée avec le Siéml		

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre stations d'autopartage déployées

Nombre de locations/véhicule.

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Orientation 3 : Faire vivre la stratégie Objectif 1 : Suivre et animer la stratégie

3.1.1. METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE EFFICIENTE ET FLEXIBLE

RAPPEL DES ENJEUX

L'écosystème de la mobilité est en pleine restructuration suite à l'approbation de la loi d'organisation des mobilités et en expension au regard des enjeux écologiques, sociaux et économiques qu'elle comporte. Il y a donc un enjeu d'adaptation et de flexibilité pour garantir la pertinence de cette stratégie et de ce plan d'actions. Au sein du Département de Maine-et-Loire, la mobilité est un sujet transversal à de nombreuses directions: la coordination des démarches, des projets et des budgets est donc nécessaire.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Intégration des représentants techniques et politiques des différentes compétences du Département, voire de partenaires à terme.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE		Piloter		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Action 6	en cours	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de réunions de comité de suivi et de comités de pilotage.

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

3.1.2. PARTICIPER AUX CONTRATS OPERATIONNELS DE MOBILITE

RAPPEL DES ENJEUX

La loi d'organisation des mobilités introduit la signature de contrats opérationnels de mobilité, cosignés par les Régions, les EPCI autorités locales organistrices des mobilités et les Départements. Le Département, au regard de ses compétences et la présente stratégie a donc un enjeu à participer à ces contrats.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Porter les intérêts départementaux dans les contrats opérationnels de mobilité, faire le lien en interne du Département sur les échanges au sein des groupe de travail afin de garantir l'applicabilité des décisions prises par les AOM.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet Partenaires associés Posture Lien autres schém				
DITE	AOM	Soutenir		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Action	en cours	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Signature des contrats opérationnels de mobilité.

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

3.1.3. Animer le reseau des acteurs de la mobilite en Maine-et-Loire et accompagner leur eventuelle structuration

RAPPEL DES ENJEUX

L'écosystème de la mobilité est en pleine restructuration suite à l'approbation de la loi d'organisation des mobilités et en expension au regard des enjeux écologiques, sociaux et économiques qu'elle comporte, multipliant ainsi les acteurs sur ce champ. Il y a un enjeu de coordination de ces acteurs et d'animation d'un réseau thématique.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Proposer des temps d'échanges de pratiques, faire émerger des projets communs, garantissant ainsi un développement équilibré des territoires.

PILOTAGE DE L'ACTION			
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas
DITE	AOM, acteurs de la mobilité	Animer	
Calendrier		Niveau d'avancement	
2022		Action nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de réunions du réseau, formations AIT.

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

3.1.4. Assurer le suivi et l'evaluation de la strategie

RAPPEL DES ENJEUX

Cette nouvelle politique du Département et la structuration en cours du champ de la mobilité nécessitent de se doter d'outils de suivi flexibles et adaptables.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit ici de suivre l'ensemble des actions inscrites au plan d'actions, quel que soit le pilote, en vue d'une évaluation à mi-parcours et d'une éventuelle adaptation.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE		Piloter		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Action 1	nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre d'actions réalisées, évaluation annuelle.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 2 : Mettre en place une observation régulière des mobilités et une veille à l'échelle départementale et locale

3.2.1. DEVELOPPER UN OBSERVATOIRE DEPARTEMENTAL DES MOBILITES SOUS LE FORMAT CARNET DE TERRITOIRE MOBILITE

RAPPEL DES ENJEUX

L'écosystème de la mobilité est en pleine restructuration suite à l'approbation de la loi d'organisation des mobilités et en expension au regard des enjeux écologiques, sociaux et économiques qu'elle comporte, multipliant ainsi les acteurs et les innovations sur ce champ. La définition de la stratégie départementale et du plan d'actions s'appuie notamment sur des données quantitatives et qualitatives, des innovations, des retours d'expérience pour lesquels il est utile d'avoir une information actualisée et adaptée à l'échelle du Maine-et-Loire et infra.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Définition d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs, actualisation régulière des données, recensement des actions en territoire, partage interne des données

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet Partenaires associés Posture Lien autres schén				
DITE		Piloter	Démarche carnets	
Calendrier		Niveau d'avancement		
2022		Action 6	en cours	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Edition d'un carnet de territoire mobilité à l'échelle du Maine-et-Loire et déclinaison EPCI.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

3.2.2. Maintenir une veille en matiere d'innovations, juridique, sociale et societale

RAPPEL DES ENJEUX

L'écosystème de la mobilité est en pleine restructuration suite à l'approbation de la loi d'organisation des mobilités et en expension au regard des enjeux écologiques, sociaux et économiques qu'elle comporte, multipliant ainsi les acteurs et les innovations sur ce champ. La définition de la stratégie départementale et du plan d'actions s'appuie notamment sur des données quantitatives et qualitatives, des innovations, des retours d'expériences pour lesquels il est utile d'avoir une information actualisée et adaptée à l'échelle du Maine-et-Loire et infra.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Evolution des métiers, expérimentations/dispositifs déployés dans d'autres territoires, évolutions règlementaires, veille d'outils financiers, etc.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE	Afodil	Piloter		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Action 6	en cours	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

En lien avec nos capacités d'innovation en matière d'ingénierie financière et en lien avec les collectivités.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif 3: Communiquer sur la stratégie et la mettre à portée des citoyens

3.3.1. COMMUNIQUER AUPRES DU GRAND PUBLIC SUR LES ACTIONS PORTEES PAR LE **DEPARTEMENT**

RAPPEL DES ENJEUX

Le changement de pratiques s'inscrit sur le temps long et passe par de nombreuses étapes. Parmi elles, la communication sur les actions menées et sur l'exemplarité des institutions est un point crucial.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Communication institutionnelle portant sur l'action du Département en matière de transition écologique liée à la mobilité et à l'amélioration de l'autonomie de ses publics.

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE/ DIRCOM		Animer		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2022		Action 1	nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre de publications.

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Affiché le 30/06/2022

3.3.2. S'APPUYER SUR LA PARTICIPATION CITOYENNE POUR DEVELOPPER NOS PROJETS ET EVALUER NOS ACTIONS

RAPPEL DES ENJEUX

Outre le suivi et l'évaluation, la participation citoyenne à des moments clés de la stratégie garantit son adaptation aux attentes sociétales et l'impact des actions portées.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Définir le niveau de participation souhaité Intégration de ce critère dans les dispositifs de financement départementaux

PILOTAGE DE L'ACTION				
Chef de projet	Partenaires associés	Posture	Lien autres schémas	
DITE/ Citoyenneté		Animer		
Calendrier		Niveau d'a	vancement	
2024		Action 1	nouvelle	

INDICATEURS DE REALISATION ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Nombre d'actions ayant une composante citoyenne Nombre de dispositifs intégrant cette composante.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



Annexe 4

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

SCHÉMA ROUTIER DÉPARTEMENTAL DE MAINE-ET-LOIRE

PLAN ROUTIER

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

INTRODUCTION

Le Département de Maine-et-Loire est gestionnaire d'un réseau routier de 4854 kms sur lequel les usagers parcourent chaque jour 12,5 millions de kms à travers tout le territoire.

Depuis 2020, une réflexion a été engagée pour élaborer une stratégie départementale de mobilité qui s'articule autour de 3 orientations :

- Rendre la mobilité et les nouveaux usages accessibles,
- Permettre une mobilité plus écologique,
- Faire vivre la stratégie des mobilités.

Cette stratégie intègre la recomposition territoriale des compétences introduites par la Loi n°2019-1428 portant sur l'organisation des mobilités et désignant d'une part les Régions en tant qu'autorité organisatrices des mobilités régionales, d'autre part les EPCI autorités organisatrices des mobilités locales.

Le Département est donc amené à redéfinir sa politique d'investissement routier pour tenir compte de ces orientations et intégrer une nécessaire évolution des comportements de déplacement, répondre aux enjeux de la transition écologique, de la maitrise des attentes environnementales et la consommation d'énergie.

Concernant les voies et infrastructures, le Département présente en parallèle d'un schéma des liaisons cyclables qui doit favoriser le moindre retour à la voiture dans les déplacements du quotidien, un nouveau schéma routier et plan routier départemental qui actualisent la stratégie d'aménagement du réseau routier structurant pour la période 2022-2030.

L'élaboration du schéma et du plan d'actions sont le fruit d'une démarche de concertation avec les collectivités territoriales (EPCI/Communes) ayant permis une priorisation des opérations et un partage des enjeux d'aménagement à l'échelle du département. Cette démarche de concertation s'est achevée en avril 2022 à l'issue de rencontres organisées avec les 9 EPCI composant le Maine et Loire.

Après une première partie décrivant le **réseau routier de Maine-et-Loire**, le document comprend 2 parties avec **le schéma routier départemental** qui précise les orientations d'aménagement sur les grandes liaisons et **le plan routier** qui précise les objectifs prioritaires d'étude et d'investissement sur le réseau.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

I. LE RESEAU ROUTIER EN MAINE-ET-LOIRE

I.1 Le réseau routier national

Le Département de Maine-et-Loire est traversé par plusieurs axes autoroutiers :

- A11 Paris Le Mans Angers Nantes
- A87 Angers La Roche-sur-Yon (A83)
- A85 Angers Saumur Tours Lyon

ainsi qu'une grande liaison d'aménagement du territoire à 2x2 voies à caractéristique autoroutière :

- RN 249 Nantes – Cholet – Bressuire qui constitue un arc de la route Centre Europe Atlantique et une transversale entre la façade atlantique (Nantes – Cholet – Poitiers) et l'est de la France.

Le réseau national est complété par la RN162 qui relie Mayenne – Laval à Angers en rejoignant l'axe Angers – Rennes au Lion d'Angers. La RN162 est une route bidirectionnelle ordinaire (8000 véhicules/jour et 11% de PL) avec des accès directs et des carrefours qui desservent plusieurs bourgs entre le Lion d'Angers et la limite départementale de la Mayenne.

Il est à noter que dans le cadre de la loi 3DS, l'Etat propose le transfert de 10 000 kms de routes nationales aux collectivités (Région, Métropole et Département).

Le Département de Maine-et-Loire est donc concerné par deux routes :

- RN 162 Mayenne Laval Château Gontier Le Lion d'Angers : 12,3 kms
- RN 249 Nantes Cholet Bressuire Poitiers : 34 kms

I.2 Le réseau routier départemental

Les fonctionnalités du réseau routier départemental sont très variées entre des routes circulées par 100 véhicules/jour pour les moins utilisées et des routes qui dépassent 25 000 véhicules/jour sur les rocades urbaines (Angers, Cholet, Saumur) et différentes voies à l'approche d'Angers.

Sur les 4754 kms de réseau routier départemental, il existe un réseau structurant (1043 kms) qui d'une part, complète le réseau autoroutier pour les échanges interrégionaux et régionaux et d'autre part, assure l'accès aux pôles de proximité.

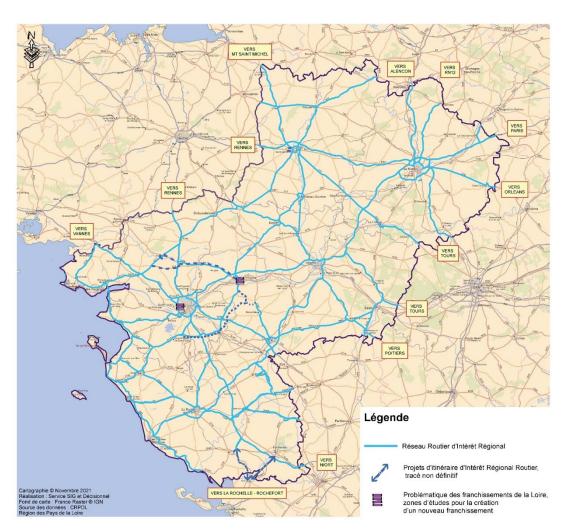
ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



I.2.1 Le réseau d'intérêt régional



Source : Région des Pays de la Loire, novembre 2021

Le Schéma Régional d'Aménagement et Développement Durable et d'Egalité des Territoires approuvé en 2020 par la Région, a déterminé des itinéraires routiers d'intérêt régional qui ont vocation à assurer la fonction de désenclavement et de connexion des territoires.

Ce réseau vient compléter le maillage autoroutier du territoire départemental avec notamment deux grandes liaisons interrégionales qui traversent le département de Maine-et-Loire et viennent compléter le maillage autoroutier :

- Rennes Angers au nord-ouest du département
- Angers (A87) Niort / Poitiers au sud-est du département

Il constitue un maillage du territoire qui offre des itinéraires performants et sécurisés pour les principales liaisons d'échelle régionale avec les axes suivants :

- Cholet (RN 249) Saumur (A85 Tours)
- Angers Le Lion d'Angers Laval
- Cholet Beaupreau Ancenis (A11)
- St-Philbert-de-Grandlieu (A83) Clisson Vallet Ancenis (A11)
- Franchissement de Loire à Ancenis

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- Saumur (A85) Montreuil-Bellay Niort/Poitiers
- Laval Pouancé Châteaubriant St-Nazaire
- Château-Gontier (RN 162) Segré Ancenis (A11)

I.2.2 Le réseau structurant départemental

Le réseau structurant départemental intègre le réseau routier d'intérêt régional. Il est considéré comme stratégique pour assurer les échanges économiques et le développement du territoire.

Ce réseau structurant reçoit le flux les plus importants, notamment de poids lourds, et comprend 2 catégories de route :

- Niveau 1 qui correspond à des axes de plus de 5000 véhicules par jour ou 500 poids lourds par jour
- Niveau 2 qui correspond à des axes de plus de 3000 véhicules par jour ou 300 poids lourds par jour



Le réseau d'intérêt régional Le réseau structurant niveau 1 Le réseau structurant niveau 2



Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

I.2.3 Les autres routes départementales

Le reste du réseau départemental est hiérarchisé en 2 niveaux :

- Le réseau des liaisons départementales et de desserte principale des bourgs (1629 kms) qui assure le maillage équilibré du territoire et permet de relier chaque bourg au réseau structurant ou à un pôle de proximité de son bassin de vie,
- Le réseau secondaire (2082 kms) qui constitue les liaisons de bourg à bourg sur lequel le Département intervient au titre de la solidarité envers les territoires ruraux.

Une partie de ces dernières n'assurent plus que des fonctions d'intérêt local, voire riveraines et ont perdu les fonctions départementales :

- Restrictions de circulation poids lourds,
- Liaisons départementales empruntant un itinéraire de substitution mieux aménagé.

Ces voies d'intérêt local peuvent faire l'objet de proposition de déclassement dans la voie communale.

Les enjeux sur les liaisons départementales et secondaire sont principalement des enjeux d'entretien et de sécurité.

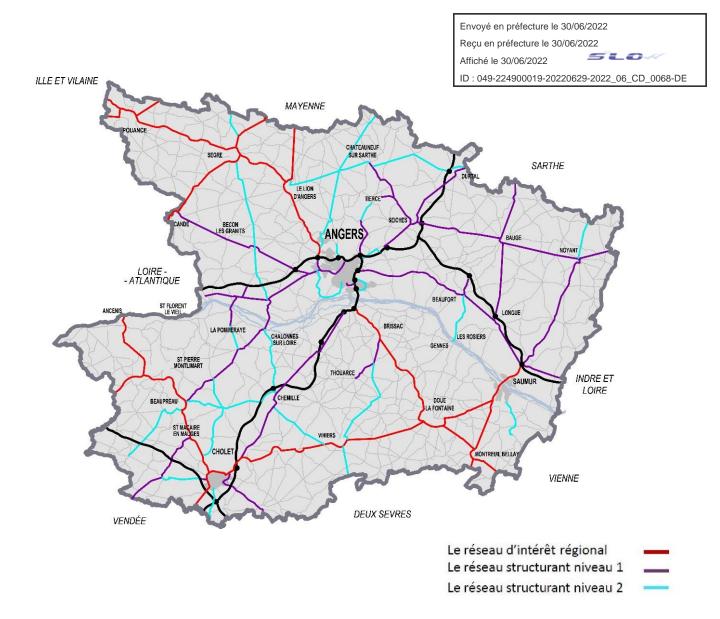
1.2.4 Les adaptations à venir du réseau structurant

Le réseau structurant a vocation à évoluer par rapport à la situation actuelle sur le secteur de Tiercé/Châteauneuf et sur les Mauges avec l'aménagement de futures liaisons de substitution.

La liaison économique Châteauneuf-sur-Sarthe/Tiercé – Seiches (A11) – Angers (RD 89 et RD 74) deviendra effective à la mise en service de la déviation de Seiches. Elle sera une alternative à la RD 52 Châteauneuf – Tiercé – Briollay qui traverse une zone urbanisée entre Tiercé et Briollay.

Le réseau structurant des Mauges entre St-Laurent-des-Autels et Montrevault est conditionné à l'aménagement de la future liaison Cœur des Mauges – Vallet (RN 249) qui constituera une alternative à la RD 17 St-Rémy-en-Mauges – Le Fuilet et la RD 752 St-Pierre-Montlimart – St-Florent.

D'autres adaptations ponctuelles sont liées à des modifications d'itinéraire poids lourds (La Séguinière, Verrières en Anjou). Le réseau structurant évolue donc tel que représenté sur la carte suivante :



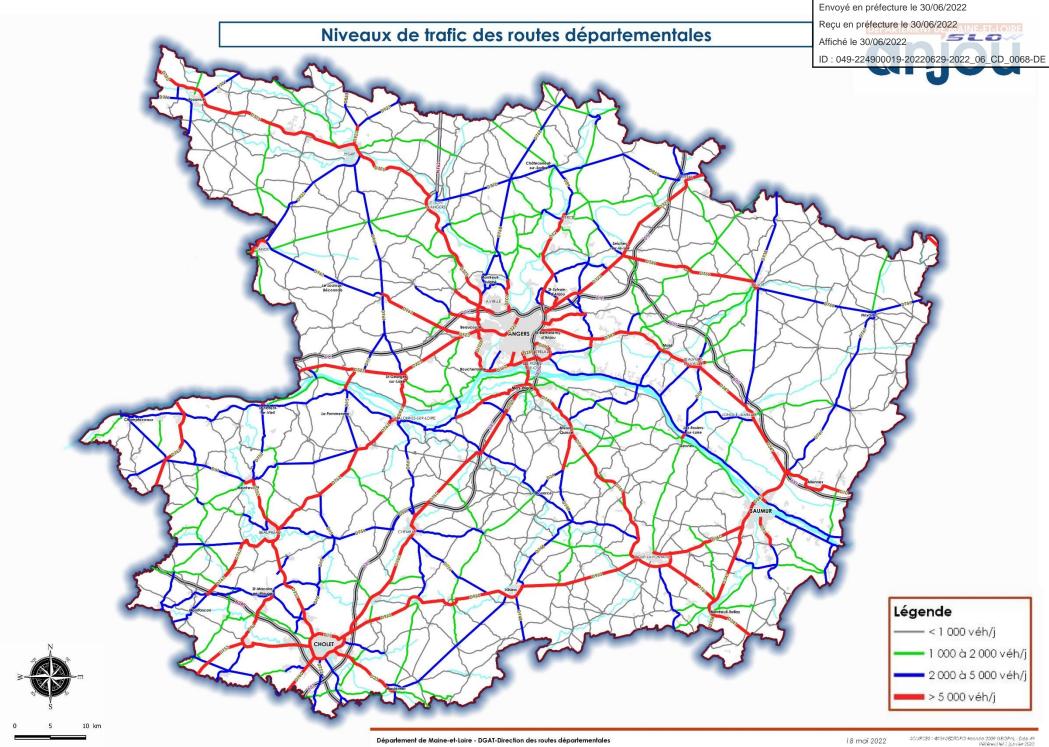
1.3 Fréquentation et accidentologie du réseau routier départemental

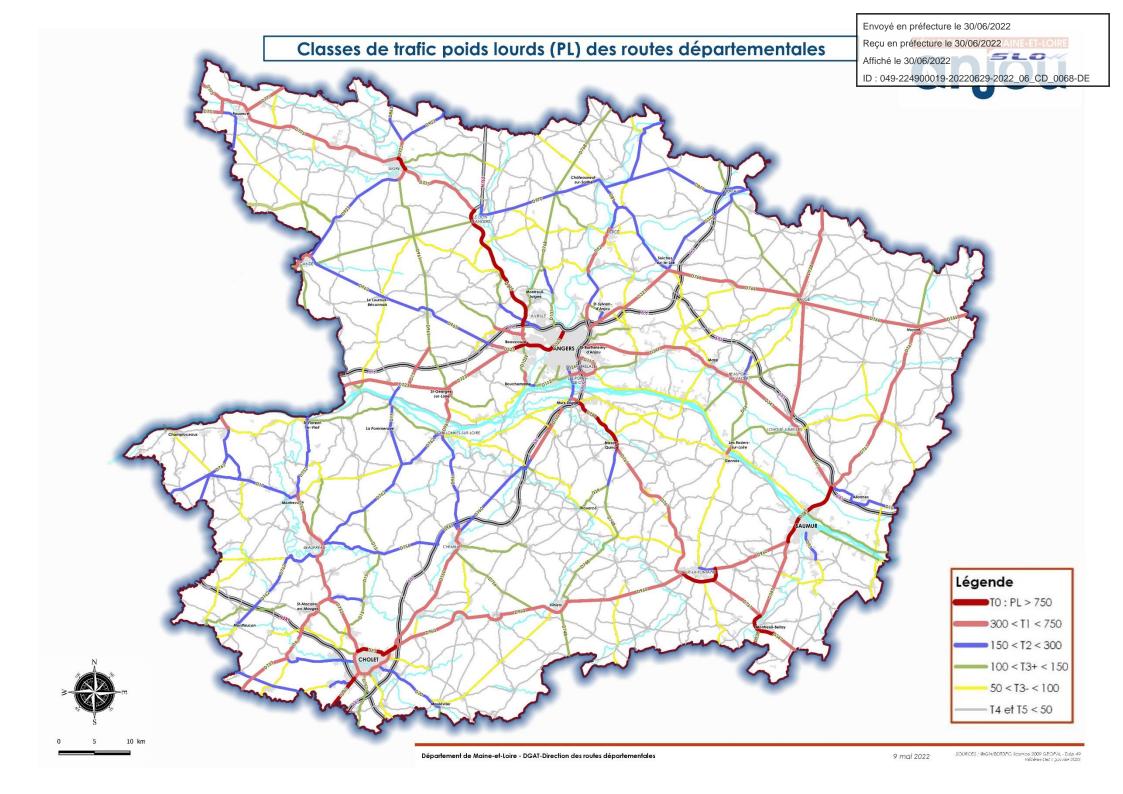
Les 4754 km de routes départementales qui parcourent le Maine-et-Loire demeurent le support de la grande majorité des déplacements. L'analyse de leur fréquentation et de leur accidentologie permet d'orienter les différentes politiques d'aménagement et d'entretien.

I.3.1 Le trafic sur les routes départementales

Le trafic est un indicateur déterminant dans les politiques d'aménagement d'infrastructures routières notamment pour une chaussée : le trafic lourd dimensionne la structure et le trafic général détermine ses caractéristiques géométriques.

Dans le cadre du plan de comptage départemental, les données de trafic et leurs évolutions sont recueillies en 528 points de comptages répartis sur l'ensemble des routes.





Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

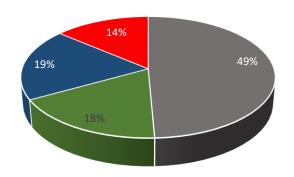


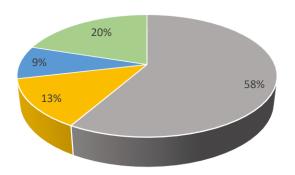
Niveaux du trafic :

Tous Véhicules (TV)			
Classe de trafic	Linéaire de RD(km)	%	
< 1000 V/jour	2344 km	49%	
Entre 1000 et 2000 V/jour	837 km	18%	
Entre 2000 et 5000 V/jour	915 km	19%	
>5000 V/jour	657 km	14%	

Répartition du trafic PL:

Poids lourds (PL)			
Classe de trafic	Linéaire de RD(km)	%	
< 50 PL/jour	2772 km	58%	
Entre 50 et 100 PL/jour	618 km	13%	
Entre 100 et 150 PL/jour	413 km	9%	
>150 PL/jour	950 km	20%	

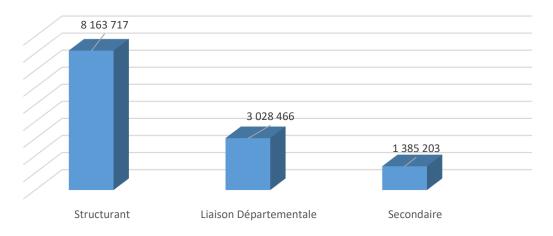




On constate que les 2/3 du réseau départemental supporte un trafic inférieur à 2000 véhicules/jour et que près de 60 % présente un trafic inférieur à 50 poids lourds/jour.

Fréquentation du réseau en 2021:

Kilomètres parcourus tous véhicules



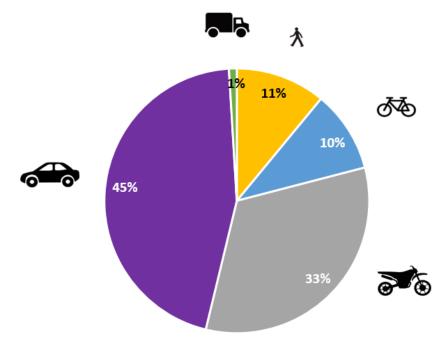
En 2021, 12,5 millions de kilomètres ont été parcourus sur le réseau routier départemental.

I.3.2 Sécurité du réseau

En 2021, 686 accidents se sont produits en Maine et Loire causant 26 tués, 243 blessés hospitalisés (plus de 24 heures) et 576 blessés légers. Ces chiffres ne subissent que de faibles fluctuations annuelles.

La part de victimes graves selon le mode de déplacement en Maine-et-Loire :

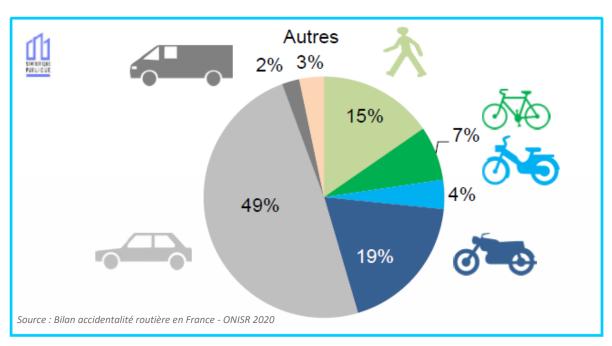
Les victimes graves sont les individus tués à 30 jours et ceux hospitalisés plus de 24 heures.



Données 2016-2020 - tous réseaux 49

La voiture de tourisme est le principal mode de déplacement utilisé et représente la part de victimes la plus élevée.

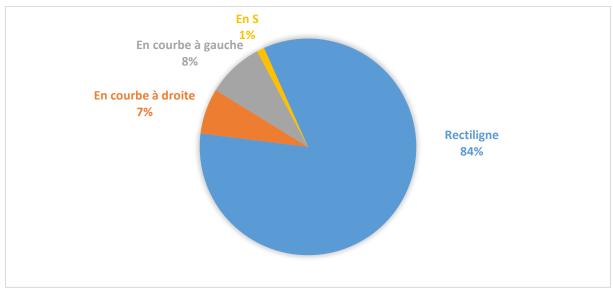
Au niveau national, le nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement :



Plus des 3/4 des cyclistes et cyclomotoristes sont tués dans des accidents impliquant 2 véhicules. En revanche, la moitié des automobilistes tués le sont dans des accidents sans tiers.

Part des accidents selon la configuration de la voie :





La plupart des accidents se produisent en ligne droite sans intersection.

1/3 des accidents en Maine-et-Loire surviennent sur route départementales et représente 1/3 des victimes et 2/3 des victimes graves.

La moitié des accidents avec victimes graves se produit sur réseau structurant bien qu'il supporte 66% des flux de circulation

Les 2 principaux indicateurs utilisés pour évaluer la sécurité des routes sont le **taux d'accident et la densité d'accident.**

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

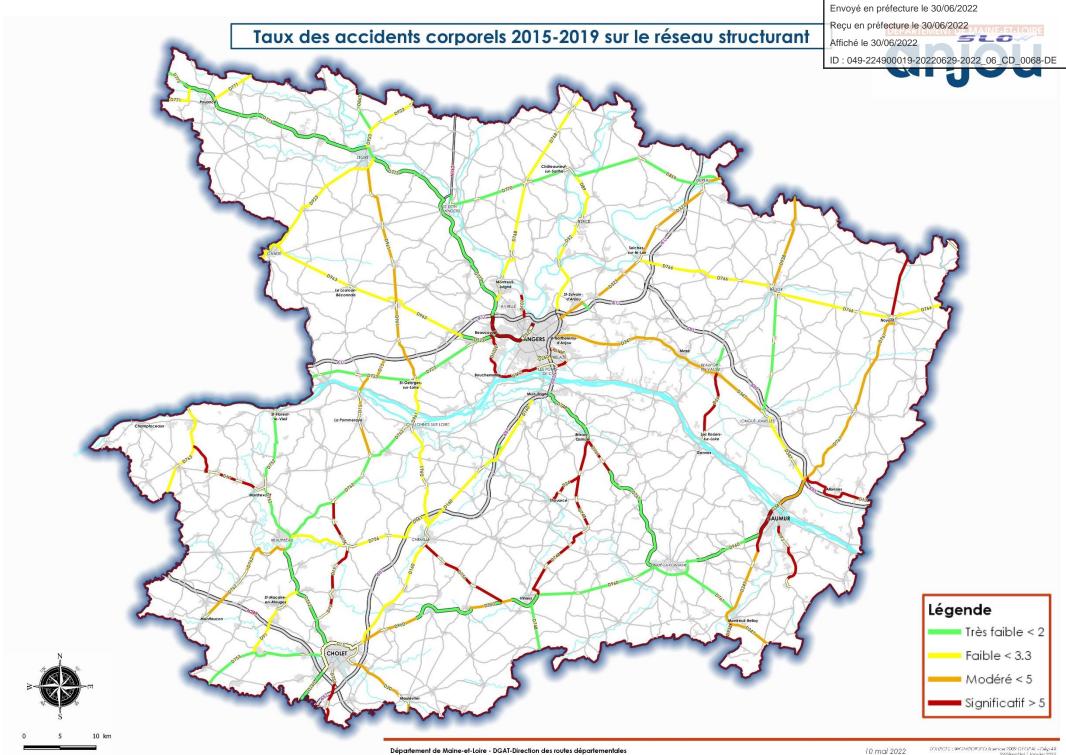
La **densité d'accidents** permet d'évaluer l'enjeu que représentent les accidents sur une route. C'est le nombre d'accidents corporels par km et par an. La connaissance des densités d'une route par rapport à la moyenne qui peut être globale ou d'un réseau similaire, est un premier indicateur.

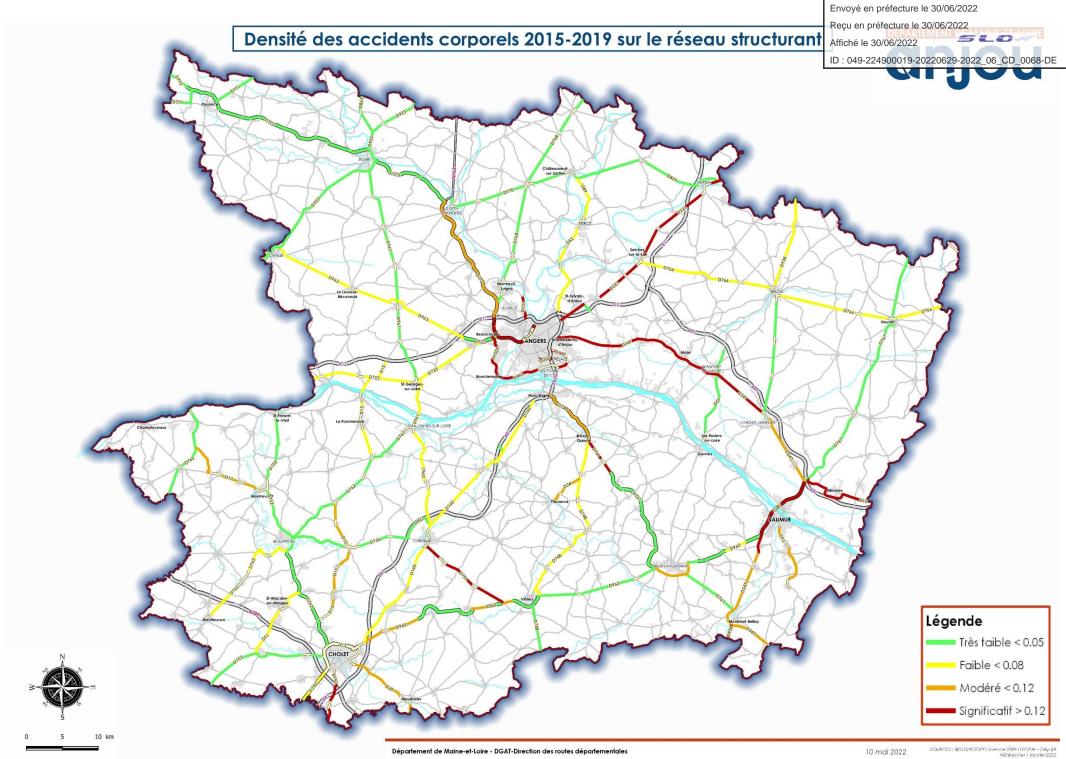
Le **taux d'accidents** est le nombre d'accidents par an pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il permet d'évaluer le risque d'avoir un accident individuellement. Il pondère en effet ce risque par la fréquentation du réseau. Ainsi une route très circulée aura statistiquement plus de probabilités de voir survenir un accident.

Sur le réseau structurant, le taux est de 3,3 accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus et la densité de 0,08 accident par kilomètre. Pour mémoire ce taux était de 9.5 en 2001 sur les routes principales du Maine-et-Loire et la densité sur certaines routes comme la N23 allait jusqu'à 1 accident par kilomètre.

En conclusion:

Ces éléments d'analyse de sécurité sont systématiquement étudiés pour les études d'aménagement. A grande échelle, l'analyse des taux et de la densité d'accidents par section a par exemple permis une sélection des axes pouvant être relevés à 90 km/h en 2019. Au niveau local, la connaissance détaillée des accidents corporels appuyée par les relevés d'accidents matériels par les agents du département permettent une réponse précise à des dysfonctionnements ponctuels (programme des zones potentiellement dangereuses).





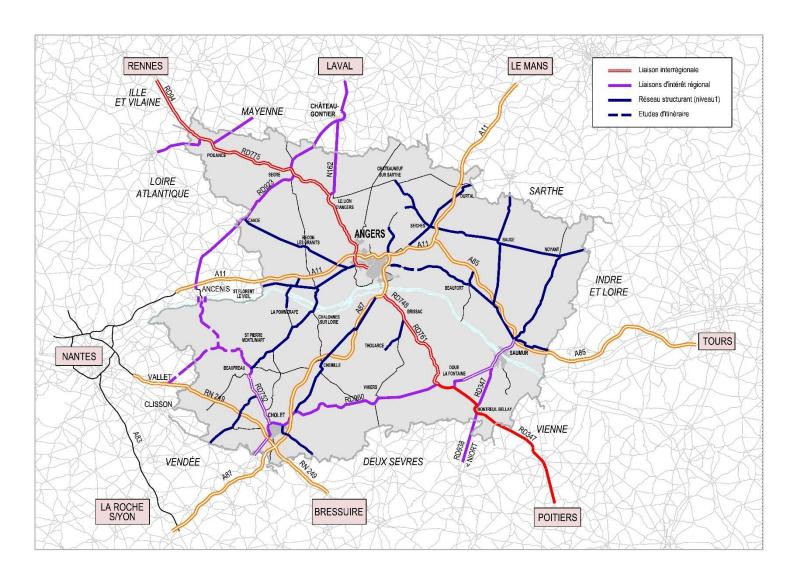
II LE SCHEMA ROUTIER DEPARTEMENTAL

II.1 Les objectifs du schéma

Le schéma routier départemental est un document d'orientation qui détermine la stratégie d'aménagement des grandes liaisons structurantes.

Il doit permettre l'inscription des enjeux d'aménagements routiers dans les réflexions de territoires pour être intégré dans les documents de planification (PLU, SCOT) et aussi constituer des réserves foncières.

La planification sur le long terme permet en fonction des enjeux de mobilité et de leur évolution, d'anticiper les impacts parfois importants sur l'environnement, le cadre de vie des habitants et la consommation d'espaces agricoles inhérents aux grandes infrastructures. Cette anticipation doit aussi permettre de rechercher le moindre impact et d'anticiper les mesures compensatoires.



Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

II.2 Stratégie d'aménagement par itinéraire

II.2.1 Deux axes interrégionaux

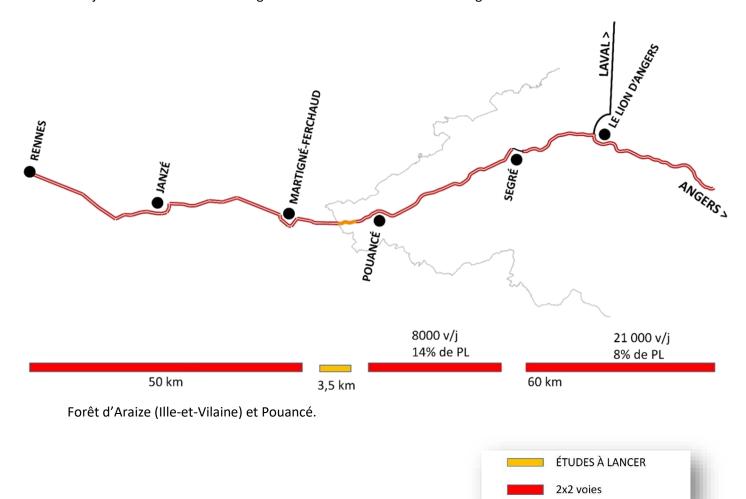
Ces deux axes ont fait l'objet d'investissement massifs en Maine-et-Loire au cours des dernières décennies et ont vocation à compléter le réseau de 2x2 voies sur les sections Angers – Rennes et Angers (A87 Haute Perche) – Niort Poitiers.

Axe Angers - Rennes:

L'axe relie la Bretagne à l'Anjou et permet de rejoindre le centre de la France et l'autoroute A85 en direction de Lyon.

Cet itinéraire de 110 km fait l'objet depuis près de 30 ans d'investissements lourds des deux départements d'Ille-et-Vilaine et de Maine-et-Loire dans le but d'aménager l'itinéraire à 2x2 voies et donc rapprocher les métropole Rennes et Angers mais aussi les régions Bretagne, Pays de la Loire et Centre Val de Loire. Elle constitue une liaison économique majeure déterminante entre l'Anjou et la Bretagne permettant le développement des territoires qu'elle traverse (Pays de la Roche-aux-Fées, Anjou Bleu Communauté).

L'objectif est d'achever l'aménagement de cette 2x2 voies en aménageant la dernière section entre la



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Axe Angers – Niort – Poitiers :

La Département a adopté en 1990, un programme d'aménagement routier qui favorise le développement de toute la partie sud-ouest du territoire du Maine et Loire (Angers, Cholet, Saumur) par le développement d'un réseau structurant:

A 87 (Mûrs-Erigné) – Doué-la-Fontaine – Montreuil Bellay sur l'itinéraire interrégional Angers- Niort / Poitier.

L'objectif de cet itinéraire est double avec d'une part la liaison de transit interrégionale Angers -Niort/Poitiers et d'autre part le développement sud-est du département de Maine-et-Loire.

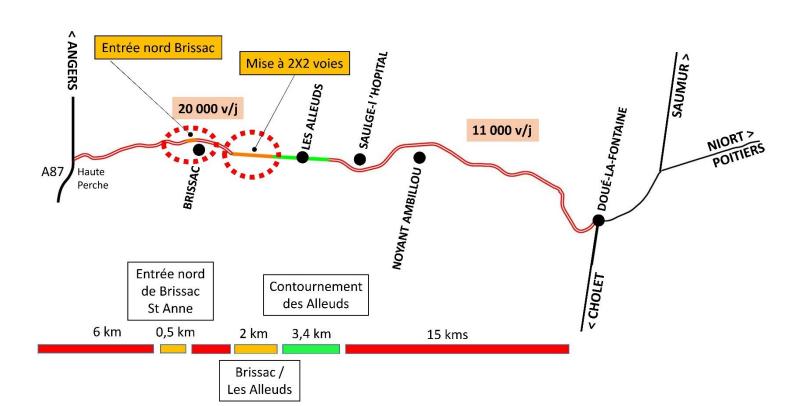
Cet axe avec l'itinéraire Cholet - Saumur répond à un objectif d'aménagement du territoire du Vihiersois, du Douessin et du sud Saumurois.

Le programme d'aménagement de l'axe Angers – Niort/Poitiers constitue un axe interrégional inscrit au SRADDET qui vient compléter, avec l'axe Angers-Rennes, le réseau autoroutier qui dessert le Département.

Le schéma routier départemental de 2012 a retenu le principe d'aménager à 2X2 voies la section A 87 (Mûrs-Erigné au sud d'Angers) à Doué-la-Fontaine de l'itinéraire Angers Niort Poitiers. La circulation est de 10 000 à 20 000 véhicules/jour à l'approche d'Angers.

La partie A 87 (Mûrs-Erigné) – Brissac a été aménagé progressivement à 2X2 voies depuis les années 80 avec notamment la déviation de Brissac-Quincé et s'est achevée en 2014, avec l'aménagement à 2X2 voies du raccordement de Haute Perche à l'autoroute A87.

Au sud, la RD 761 a été aménagée par tronçons successifs à partir de 2000 depuis Doué la Fontaine à revenir vers Angers avec un contournement de toutes les agglomérations : Doué la Fontaine, Louresse Rochemenier, Ambillou, Noyant la Plaine, Saulgé-l'Hôpital.



Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022 Affiché le 30/06/2022 ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Pour assurer la continuité de la 2X2 voies, il reste à aménager la RD 761 entre l'extrémité de la déviation de Saulgé l'Hôpital et l'entrée sud de Brissac soit environ 5 kilomètres qui comprennent le contournement du bourg des Alleuds.

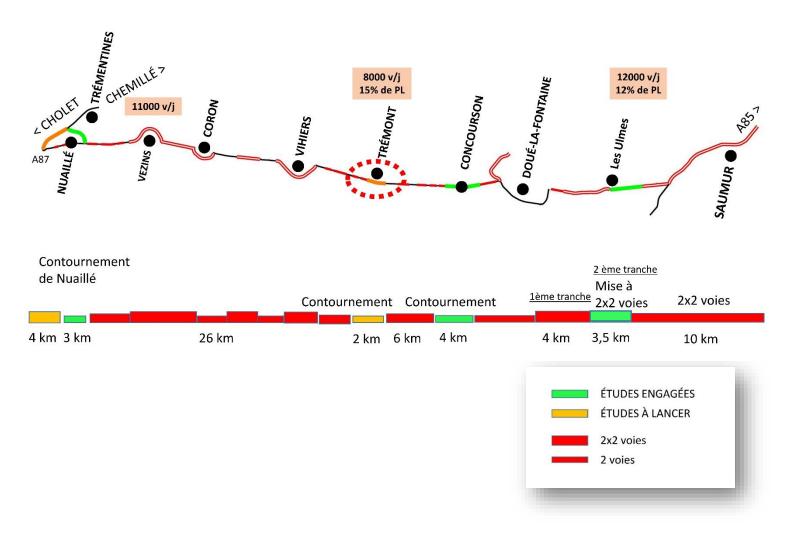
II.2.2 Les axes d'intérêt régional

RD 960: Cholet - Saumur

Cet axe constitue une liaison entre la Vendée (A87) et Tours (A85). Elle permet de relier le bassin économique Vendéen/Choletais au centre et à l'est de la France.

Cet itinéraire est emprunté par 7 000 à 12 000 véhicules par jours avec une très forte intensité de poids lourds (entre 1 100 et 1 400/jour). Il contribue également au désenclavement et au développement des polarités et secteur du Vihiersois et du Douessin.

L'objectif d'aménagement est le contournement des bourgs, la sécurisation avec l'aménagement des principaux points d'accès et la réalisation de zones de dépassement régulières à 3 voies ou 2x2 voies tout le long de l'itinéraire. La section à l'approche de Saumur sera terminée à 2x2 voies avec le dernier tronçon entre les Ulmes et Presle entre Saumur et Doué.



Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

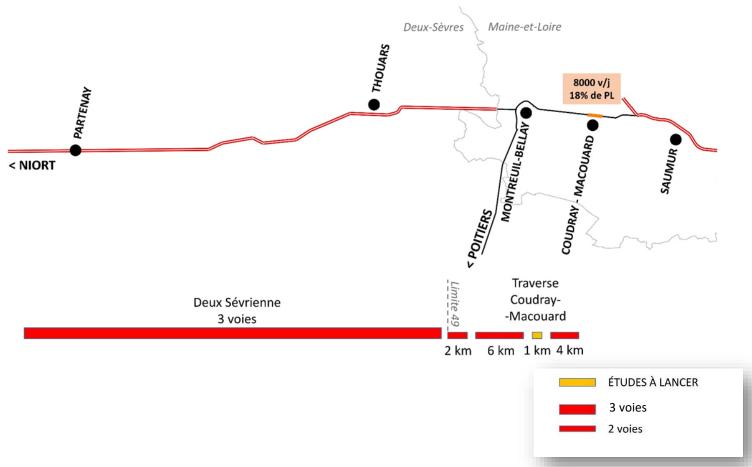
RD 347 Saumur – Montreuil Bellay

Cet itinéraire prolonge la Deux Sévriennes (3 voies) qui parcours le département des Deux-Sèvres du nord au sud en reliant notamment Niort, Partenay, Thouars puis Montreuil-Bellay et Saumur (jonction A85).

La circulation est d'environ 8000 véhicules/jour avec une circulation poids lourds très intense (1500 PL/jour).

Il y a un objectif de sécurisation :

- Aménagement du carrefour principal RD 162/RD 347 Coudray-Macouard avec un renforcement du traitement des abords de la RD 347,
- Réaliser des zones de dépassement à 3 voies entre Distré et Montreuil-Bellay pour faciliter le dépassement des poids lourds.



RD 923 : Château-Gontier - Segré - Candé - Ancenis (A11)

Cet itinéraire constitue la liaison Laval – Nantes en permettant depuis Laval ou Château-Gontier de rejoindre l'autoroute A11 Paris – Nantes à l'échangeur d'Ancenis.

Il est circulé par 4000 véhicules par jour avec 11% de poids lourds. Le département de Maine-et-Loire s'inscrit dans un objectif d'assurer la continuité de l'itinéraire en sécurisant la route (carrefours, largeur d'accotement, calibrage). Le Département achève la sécurisation des 7 kms au nord de Segré entre les

Rendez-vous des Chasseurs et St-Sauveur-de-Flée. Des réservations de bandes d'emprises seront à prévoir de chaque côté (4 mètres de part et d'autre) pour pouvoir achever la sécurisation entre Segré et Candé.

RN 162: Angers - Le Lion d'Angers - Laval

La RN162 relie Laval à Angers. Elle est circulée en Maine-et-Loire par 8000 véhicules par jour dont 11% de poids lourds. L'enjeu est de rapprocher Laval d'Angers voir également de Nantes (via autoroute A11).

Les Départements de Maine-et-Loire et de Mayenne ont convenu d'engager une étude d'opportunité qui devra permettre de comparer, au moyen d'une analyse socioéconomique, différents scénarios et conduira à organiser une concertation publique présentant différentes parties d'aménagements de l'itinéraire.

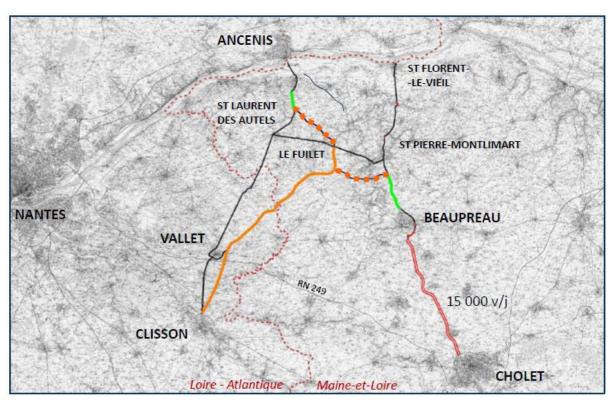
Cœur des Mauges - Nantes

Traversée de Loire

Le principe d'un nouveau franchissement de Loire à Ancenis est inscrit au SRADDET.

Il existe un enjeu d'échange régional entre les bassins économiques de la région d'Ancenis au nord de la Loire, le Choletais et les Mauges au sud de la Loire ainsi qu'un bassin de désenclavement du Cœur des Mauges (Beaupreau-en-Mauges et Montrevault-sur-Evre) avec l'agglomération Nantaise.

Au-delà de l'étude d'une nouvelle liaison entre Montrevault et Vallet (RN249 Nantes – Cholet), cela nécessite de conduire une réflexion plus large d'une dorsale économique des Mauges entre Cholet et Ancenis et la liaison entre le Cœur des Mauges et l'agglomération Nantaise (vers la RN249 Nantes – Cholet au sud et l'autoroute A11 Nantes – Angers au nord).



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

II.2.3 Autres axes

RD 347 Est d'Angers – Beaufort

L'entrée Est d'Angers pose des problèmes de saturation pendulaire tout particulièrement à l'heure de pointe du matin en direction d'Angers avec un trafic atteignant 20 000 véhicules/jour à l'approche d'Angers et au franchissement de giratoires.

Cela pose des questions de mobilités avec un enjeu de maitrise des flux routiers sur le domicile-travail avec différents enjeux :

- Mode de déplacement et évolution des pratiques de mobilité quotidienne
- Cohérence avec des développements urbains (première couronne, Loire Authion) et de futurs équipements (centre pénitentiaire, parc Océane)

Une réflexion conjointe entre Angers Loire Métropole, le Département de Maine-et-Loire, les communes du territoire devra conduire à inscrire une stratégie d'aménagement dans les futures SCOT et PLU.

RD 766 Angers – Baugé – Indre-et-Loire

Cet axe relie Angers à Blois et constitue une alternative à l'autoroute A87 pour rejoindre Tours. Il traverse un secteur peu peuplé.

Le trafic varie de 4000 véhicules/jour entre Baugé et Noyant à 8 000 véhicules/jour entre Jarzé et Seiches. 25% du trafic entre Baugé et Noyant est constituée de trafic poids lourds.

Cet itinéraire comprend plusieurs zones de dépassement à 3 voies dont celle récemment aménagée à l'est de Baugé.

L'objectif est donc d'améliorer les possibilités de dépassement sécurisés en lien notamment avec le développement des flux de poids lourds en lien avec l'unité de valorisation énergétique de Lassé et de la zone de la Salamandre.

Le principe est donc d'aménager des zones de dépassement à 3 voies entre Lassé et Noyant ainsi qu'entre Jarzé et Marcé.

III LE PLAN ROUTIER 2022-2030

Dans le cadre de son Plan Anjou 2021 Réinventons l'avenir, le Département a décidé en 2016 d'un plan d'investissement qui arrive à son terme.

La réflexion sur le schéma routier et la concertation menée avec les élus locaux et les partenaires depuis 2020 permet de dégager des listes de projets prioritaires.

Les réflexions sur les études routières répondent à un processus très long dont la durée est le plus souvent de 5 ans (pour les projets les plus simples) voire 10 ans et plus (pour les projets les plus complexes tels que les contournements, ect...) en fonction de la nature de l'aménagement et de ses impacts.

Il peut s'appréhender en différentes phases qui dépendent de l'opération :

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- études préliminaires d'itinéraires,
- définition de programme d'aménagement, réflexion d'opportunité,
- analyse des contraintes : bâti, environnementales, économiques foncières et agricoles qui conduit à une analyse multicritère des différentes variantes,
- constitution de réserves foncières, détermination des mesures compensatoires,
- concertation publique sur l'opportunité de l'opération et sur les choix d'aménagement,
- élaboration des dossiers réglementaires (DUP, autorisations environnementales, avis réglementation) et procédures,
- enquêtes publiques,
- acquisitions foncières et libération des emprises.

Compte tenu de ces échelles de temps, les projets peuvent aussi parfois conduire à des ajustements de programme et des processus liés à l'évolution des besoins, aux évolutions des enjeux de société (mobilité, transition écologique), les évolutions réglementaires et les contraintes financières.

Le Département réalise aussi en parallèle de ces grandes opérations sur le réseau structurant, différents investissements qui visent à améliorer le réseau routier départemental :

- des aménagements localisés de sécurité,
- les grosses réparations de chaussées avec le cas échéant, des adaptations des voiries existantes (continuité des aménagements cyclables, modification de voies de circulation, ...) pour maintenir un bon niveau d'usage,
- les ouvrages d'art : rénovation, continuité cyclable sur les grands ponts.

Le Département intervient aussi en soutien financier des communes et intercommunalités lorsque ces dernières réalisent des liaisons cyclables (cf. : schéma départemental des liaisons cyclables).

Compte tenu de l'état d'avancement des réflexions préalables disponibles, du contexte et des enjeux propres à l'opération, le processus doit être adapté à chaque opération.

III.1 Les principaux objectifs du plan routier

L'objectif du plan routier est :

- Achever les axes Angers Rennes et Angers Niort/Poitiers à 2x2 voies avec notamment le contournement des Alleuds,
- Poursuivre l'aménagement de l'axe A87 (Cholet) Doué Saumur (A85) avec l'achèvement de la 2x2 voies entre Doué et Saumur, les déviations de Nuaillé et Concourson ainsi qu'un créneau de dépassement entre Trémentines et Cholet,
- Sécuriser les réseaux structurants par :
 - → Le contournement des bourgs sur les axes structurants (Seiches-sur-le-Loir, Martigné-Briand, Saint-Georges-sur-Loire et le Lion d'Angers en lien avec le développement de ZA Sablonnière),
 - → Améliorer la sécurité et la fluidité de certains axes : RD766 Angers Baugé Indre et Loire, RD 347 Le Coudray Macouard/Montreuil Bellay et la RD 763 Liré/Les Couronnières.

Le plan se décompose en 4 grandes parties selon l'avancement et les perspectives des opérations :

- Les opérations engagées et en cours de procédure sur la période 2022-2025 (Chapitre III.2),
- Les opérations à étudier avec une perspective d'engagement des travaux sur la période 2025-2028 (Chapitre III.3),

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- Etudes de faisabilité pour évaluer le rapport impact/avantage dans la perspective d'aménagement à envisager au-delà de l'horizon 2028/2030 dans le cadre de plans routiers futurs (Chapitre III.5),
- Les réflexions d'itinéraires et études de définition de programme d'aménagement (Chapitre III.4).

III.2 Financement du plan routier

Ce plan s'accompagne de nouvelles modalités de financement des opérations non engagées.

Au-delà du Département, le principal financeur est la Région des Pays de Loire avec une participation de 40 % du montant hors taxe dans le cadre du Plan Routier d'Intérêt Régional de 2017. La participation de la Région reste à déterminer pour le plan régional 2022-2028.

La participation de la Région concerne exclusivement les axes d'intérêts interrégionaux inscrits au SRADDET (cf. chapitre II).

Il est proposé, par ailleurs, un principe de participation des Communes ou EPCI pour :

- les opérations des aires urbaines (Angers, Cholet, Saumur),
- les déviations d'agglomérations.

Le principe de participation des Communes/EPCI est de 50 % pour les opérations sans participation Région et 20 % pour les opérations sur les axes avec participation Région.

Cela se traduit de la manière suivante :

- RD 347 entrée est d'Angers St-Barthélémy, Brain sur l'Authion 50 %
- RD 960 Cholet-Trémentines (axe Cholet-Saumur) 20 %
- RD 960 Les Ulmes-Presles (axe Cholet-Saumur) 20 %
- traverses d'agglomérations : Martigné-Briand, Seiches-nord, St-Georges-sur-Loire 50 %

Ces participations des collectivités ne concernent pas les opérations d'achèvement des itinéraires à 2x2 voies (Angers-Rennes et Angers-Doué) qui seront entièrement financées par le Département et la Région.

Ces principes de financement sont applicables aux nouvelles opérations du présent plan (voir fiches).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

III.3 Les travaux 2022-2025 : un programme d'environ 45 M€

III.3.1 Les travaux engagés sous le mandat 2015-2021

Chaque opération fait l'objet d'une fiche qui figure dans les pages suivantes :

RD 74/RD 766 Déviation sud de Seiches-sur-le-Loir

RD 766 Créneau à 3 voies à Baugé

RD923 Sécurisation Segré - La Mayenne

RD 960 Déviation de Nuaillé

RD 752 Beaupreau – St-Pierre Montlimart

RD 963 Contournement du Louroux-Béconnais

RD 74 / RD 766 Déviation sud de Seiches-sur-le-Loir

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le projet s'inscrit dans l'objectif de constituer une liaison économique Châteauneuf-sur-Sarthe/Tiercé – Seiches (A11) – Angers qui constitue une alternative complémentaire à la RD 52 Châteauneuf-sur-Sarthe – Tiercé – Briollay qui traverse une zone urbanisée en continue entre Tiercé et Briollay.

Il s'inscrit aussi dans un objectif de contournement de l'axe est-ouest qui traverse le centre bourg de Seiches (3000 habitants). Il permet aussi l'évitement du bourg par la liaison Angers – Baugé (RD 766) – Tours/Blois.

DESCRIPTIF TECHNIQUE:

Longueur: 2,2 kms

4 giratoires : 1 à chaque point de raccordement.

- RD 74 route de Montreuil à l'entrée du bourg
- RD 766 / RD 74 route de Baugé/route de Bauné côté accès autoroute A11 et aéroport
- RD 323 côté Angers
- 1 giratoire permettant la desserte d'une future zone commerciale

Aménagement d'une voie latérale de desserte.

Rétablissement de la liaison vélo Seiches – Corzé et d'un accès autour

2 ouvrages de rétablissement de La Suette.

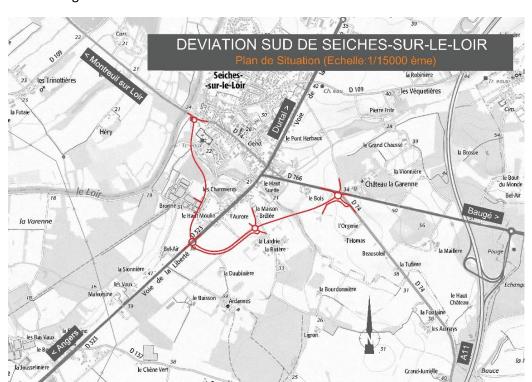
FINANCEMENT:

Département 100% : 8,5 M€ TTC (valeur juin 2022)

AVANCEMENT:

DUP: 5 octobre 2016

Travaux : démarrage en 2020 mise en service en fin 2023.



RD 766 Créneau à 3 voies Baugé

CONTEXTE ET ENJEUX:

La RD 766 Seiches – Baugé – Indre-et-Loire constitue l'axe Angers – Blois/Tours (alternative à l'autoroute). Le trafic est de 4000 véhicules/ jour avec un taux élevé de poids lourds (25%) et se densifie à l'approche de Seiches à 8000 véhicules/jour.

L'aménagement de l'itinéraire prévoit la réalisation de créneaux de dépassement à 3 voies pour disposer régulièrement de zones de dépassement.

DESCRIPTIF TECHNIQUE:

Largueur: 2,3 kms

Giratoire à l'entrée de Baugé (accès golf de Baugé et rétablissement d'accès)

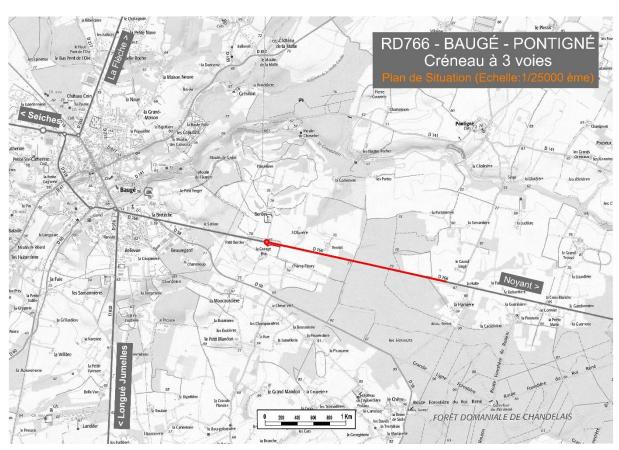
FINANCEMENT:

Département 100% : 1,8 M€

AVANCEMENT:

Travaux: juillet 2021 - mars 2022

Mise en service avril 2022



Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 923 Sécurisation Segré – La Mayenne

CONTEXTE ET ENJEUX:

La RD 923 est un axe de déplacement permettant la desserte sud de la Mayenne avec le Segréen.

La RD 923 constitue la liaison Laval / Nantes via Ancenis (A11). C'est également un axe de déplacement permettant la desserte sud de la Mayenne avec le Segréen. Le trafic sur cette section de la RD 923 est de 4500 véhicules/jour dont plus de 13% de poids lourds.

Cette liaison est aménagée entre Château-Gontier et la limite de Maine-et-Loire et entre le rendezvous des Chasseurs et Segré. De même, une section plus au sud est aménagée entre Candé et Ancenis.

L'aménagement porte sur une section de 6 km en dehors des parties agglomérées (St-Sauveur-de-Flée, La Ferrière-de-Flée).

L'axe actuel, de par son étroitesse, engendre de nombreux accidents de poids lourds notamment. Le projet de recalibrage vise, par un élargissement de la chaussée et des accotements, à offrir des conditions de circulation plus sécuritaires pour l'ensemble des usagers.

ELEMENTS TECHNIQUES:

L'élargissement de la chaussée est à 7,6 mètres.

FINANCEMENT:

Montant du projet : 2,7 M€.

Région Pays-de-la-Loire 40% du montant HT : 0.9 M€

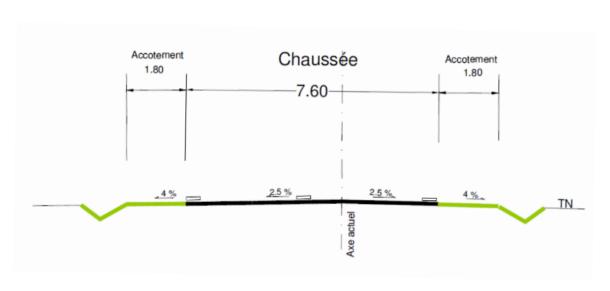
Département : 1,8 M€

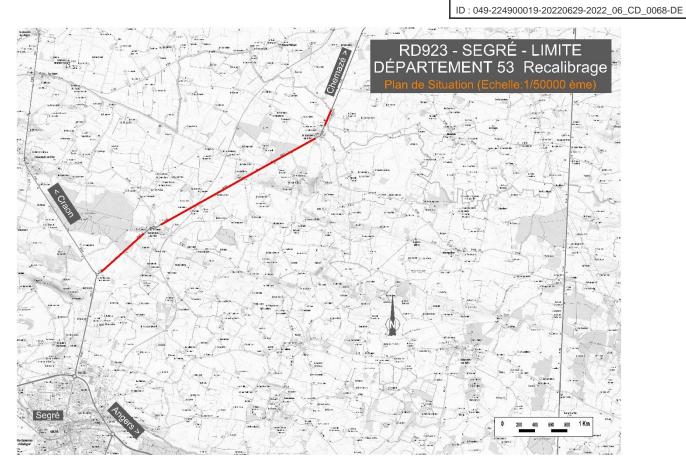
AVANCEMENT:

DUP: 06 septembre 2021

Travaux : septembre 2021 – juin 2022

Mise en service : juin 2022





Affiché le 30/06/2022



RD 960 Déviation de Nuaillé

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le projet de contournement de Nuaillé s'inscrit dans l'aménagement de l'axe interrégional A 87 La Roche sur Yon / Cholet / Saumur / A85 Tours. Les principes d'aménagement de cet itinéraire sont les suivants :

- Sécurité (Contournement des bourgs, carrefours principaux, accès)
- Amélioration des conditions de dépassement : mises à 2X2 sur certains tronçons, créneaux de dépassement.

Le bourg de Nuaillé reste avec Concourson, les seuls centres bourgs encore traversés entre Vihiers et Cholet avec plus de 11 000 véhicules/jours dont 1400 PL dans la traversée de Nuaillé. Le projet permettra d'améliorer le confort et la sécurité des usagers en déviant l'itinéraire des poids lourds et assurera une meilleure qualité de vie aux riverains. Il facilitera également l'accès aux commerces.

Le tracé de la déviation au nord du bourg permettra d'assurer la jonction entre la RD 960 et la RD 160 entrée nord de Cholet sur un itinéraire de 2.4 kms.

ELEMENTS TECHNIQUES:

Une déviation à 2 voies d'une largeur de 7 mètres et d'une longueur de 2.4 kms, obligatoire pour les poids lourds.



Le projet prévoit la réalisation de deux giratoires en complément de celui déjà réalisé sur la RD 960 déviation à 2 voies.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 3,5 M€ TTC

Région Pays de la Loire 40% montant HT : 1,168 M€

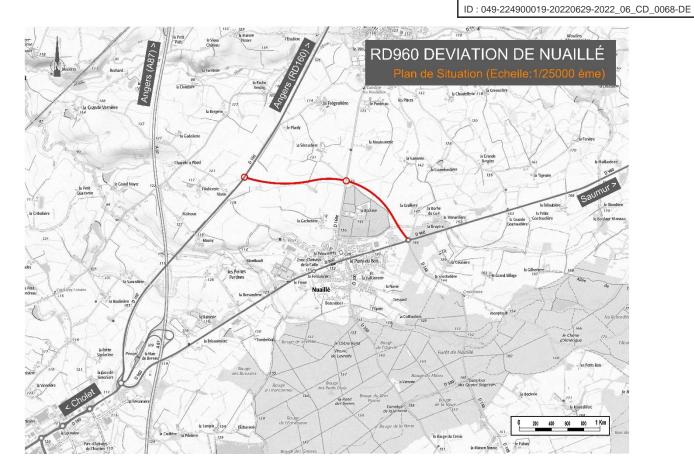
Département : 2,332 M€

AVANCEMENT:

DUP et autorisation environnementale : 07 septembre 2021

Démarrage des travaux : Mars 2022

Mise en service prévue : Eté 2023



Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 752 Beaupreau – Saint Pierre Montlimart

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le projet vise à sécuriser la section entre Beaupreau et St Pierre qui s'inscrit dans l'amélioration de l'itinéraire régional entre Cholet et Ancenis.

Le projet, d'une longueur de 3.9 kms prévoit la réalisation d'un créneau de dépassement à 2X2 voies sur une longueur de 1800 mètres, la création de voies latérales et vélo d'un giratoire.

Le projet intègre le maintien de la route actuelle entre Saint Paul et le carrefour de la Gerfaudière sur une longueur de 1300 mètres avec suppression des accès directs.

Une partie des voies parallèles seront traitées en « chaucidou » pour sécuriser les cycles. Le projet a fait l'objet d'adaptations pour mieux prendre en compte les enjeux environnementaux

ELEMENTS TECHNIQUES:

- La réalisation d'un créneau de dépassement à 2x2 voies sur 1 800 ml entre la sortie de Beaupréau et le lieu-dit « Saint-Paul ».
- Maintien de la route existante dans son état actuel entre Saint Paul et le carrefour giratoire de la Gerfaudière, soit une longueur de 1 300 ml, tout en supprimant les accès directs.
- Réalisation d'un giratoire sur la RD 752 à 4 branches au droit de la Gerfaudière pour sécuriser les accès vers la Gerfaudière et le Chillou.
- Aménagements de sécurité aux intersections et voies latérales.
- Liaison cyclable et voie agricole pour relier Beaupreau et Montrevault.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 5,3 M€

Région Pays-de-la-Loire 40 % du montant HT: 2,225 M€

Département : 3,07 M€

ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION:

DUP et les autorisations environnementales le : 07 septembre 2021

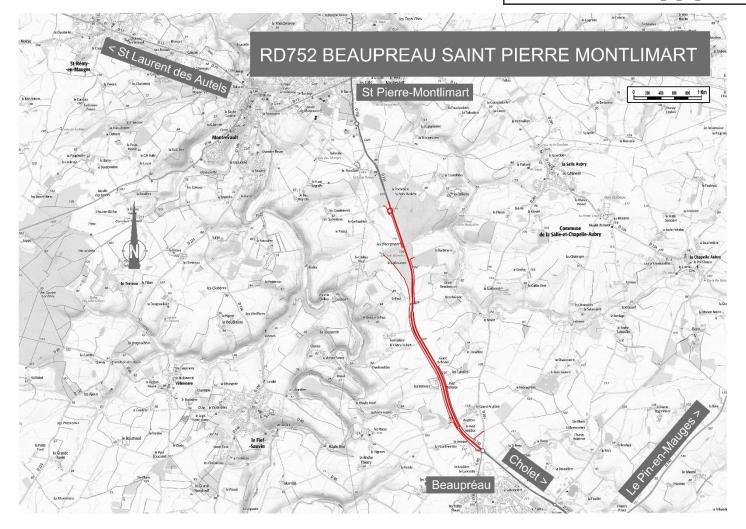
Démarrage travaux : fin septembre 2021

Achèvement des travaux : 2023

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



RD 923 Déviation du Louroux-Béconnais

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le bourg du Louroux-Béconnais est la dernière agglomération non contournée sur l'axe Candé / Angers. La déviation de Candé réalisée en 1993 a été poursuivie par la déviation de Bécon-les-Granits en 2012.

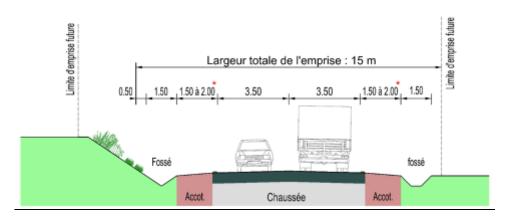
L'entrée sud Est du bourg du Louroux-Béconnais a été aménagé avec un giratoire en 2007.

Le projet vise à aménager un contournement nord du bourg à 2 voies. Il s'agit d'apaiser le cœur du bourg en déviant le trafic de transit et notamment le trafic poids lourds. Sur la section entre Béconles- Granits et Le Louroux-Béconnais, la RD 963 est ainsi fréquentée par 5800 véhicules/jour dont 6% de poids lourds.

ELEMENTS TECHNIQUES:

Une nouvelle voie bidirectionnelle d'une largeur de 7 mètres sur une longueur de 2.3 kms.

La création de 3 giratoires



FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 3,5 M€

100 % Département

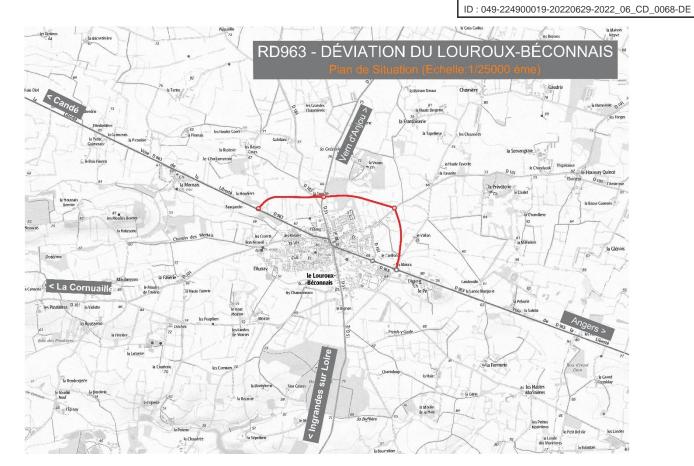
ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION:

Marché attribué à l'entreprise Hervé-Courant-Durand.

DUP obtenue le 02 septembre 2020

En attente des autorisations environnementales de la part des services de l'Etat (dossier en cours d'instruction).

Travaux: 2022-2024



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



III.3.2 Les opérations autorisées ou en cours de procédure

Chaque opération fait l'objet d'une fiche qui figure dans les pages suivantes :

RD 761 Déviation des Alleuds 2x2 voies

RD 748 Brissac Carrefour Ste-Anne

RD 323 Déviation nord de Seiches-sur-le-Loir

RD 960 Doué-la-Fontaine – Saumur – Les Ulmes-Presle

RD 960 Contournement de Concourson-sur-layon

RD 763 /66 Sécurisation Liré – Les Couronnières

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

)2 **5** ...

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 761 Déviation des Alleuds

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le programme d'aménagement de l'axe Angers – Poitiers / Niort constitue un axe interrégional du SRADDET qui vient compléter avec l'axe Angers- Rennes le réseau autoroutier qui dessert le Département :

- A 11 Paris- Angers Nantes
- A 87 Angers La Roche sur Yon
- A 85 Angers Tours Lyon

Le Département a adopté en 1990, un programme d'aménagement routier qui favorise le développement de toute la partie sud-ouest du territoire du Maine et Loire (Angers, Cholet, Saumur) par le développement d'un réseau structurant comprenant deux axes majeurs :

- A 87 (Mûrs-Erigné) Doué-la-Fontaine Montreuil Bellay sur l'itinéraire interrégional Angers-Niort / Poitiers.
- Cholet –Saumur qui constitue un maillon de la liaison Vendée La Roche sur Yon A 83 (Nantes Niort) Cholet (A 87) Tours (A 85).

Le schéma routier départemental de 2012 a retenu le principe d'aménager à 2X2 voies la section A 87 (Mûrs-Erigné au sud d'Angers) à Doué la Fontaine de l'itinéraire Angers Niort Poitiers.

La partie A 87 (Mûrs-Erigné) – Brissac a été aménagé progressivement à 2X2 voies depuis les années 80 avec notamment la déviation de Brissac-Quincé et s'est achevée en 2014, avec l'aménagement à 2X2 voies du raccordement de Haute Perche à l'autoroute A87.

Au sud, la RD 761 a été aménagée par tronçons successifs à partir de 2000 depuis Doué la Fontaine à revenir vers Angers avec un contournement de toutes les agglomérations : Doué la Fontaine, Louresse Rochemenier, Ambillou, Noyant la Plaine, Saulgé-L'Hôpital.

Pour assurer la continuité de la 2X2 voies, il reste à aménager la RD 761 entre l'extrémité de la déviation de Saulgé l'Hôpital et l'entrée sud de Brissac les Fontenelles soit environ 5 kilomètres en assurant le contournement du bourg des Alleuds.

ELEMENTS TECHNIQUES:

Il s'agit de la création d'une voie nouvelle en 2x2 voies, sur 3,3 km, qui viendra se raccorder au nord et au sud dans le prolongement de l'actuelle RD761.

L'opération comprend :

- Un giratoire au nord du raccordement de la déviation à la route existante permettant les échanges avec les voies de dessertes.
- Des liaisons avec le bourg qui seront assurées :
 - En venant d'Angers / Brissac par le giratoire Nord,
 - **En venant d'Angers / Brissac** par le giratoire Nord et le demi-échangeur de la route de Chemellier,
 - En venant de Doué-en-Anjou par le demi-échangeur de la route de Chemellier,
 - En direction de Doué-en-Anjou par la bretelle d'insertion depuis la route existante au raccordement sud de la déviation.
- Le rétablissement et l'aménagement de voies assurant la desserte locale, les continuités agricoles et les deux roues.

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 10,5 M€.

Département : 100 %

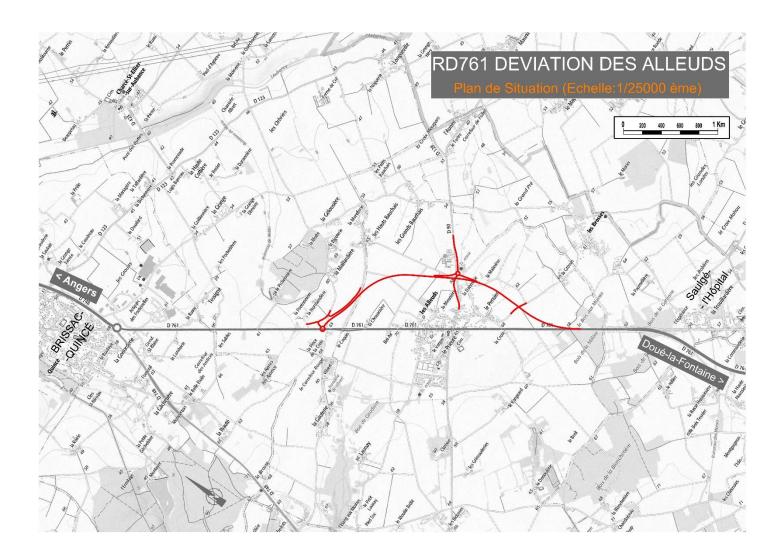
ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION:

Le projet de DUP a fait l'objet d'un premier avis de synthèse des services de l'Etat en date du 21 juillet dernier.

Une procédure foncière a été engagée.

L'objectif est l'obtention de la DUP en 2022 pour un début de travaux en 2023.

Travaux durée: 3 ans



RD748 Brissac Carrefour Ste Anne

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le Département a pour objectif d'achever l'aménagement de l'itinéraire Angers (échangeur Haute Perche A87) Niort / Poitiers avec la mise à 2x2 voies de la section comprise entre l'échangeur de l'A87 et Doué-la-Fontaine.

Le trafic au droit de Brissac est de 20000 véhicules/jour.

La 2x2 voies est interrompue sur 700 ml et le carrefour de Ste Anne présente une configuration délicate qui peut être dangereuse.

Cela interroge aussi l'organisation des échanges au nord du bourg de Brissac avec la RD 748 (en direction d'Angers) ou depuis la RD 55 (route de St Mathurin) vers Doué-la-Fontaine.

DESCRIPTIF TECHNIQUE:

Sécurisation des échanges Brissac, RD 55 et RD 748 en prenant en compte les circulations de desserte entre Brissac et les hameaux de l'autre côté de la RD 748.

FINANCEMENT:

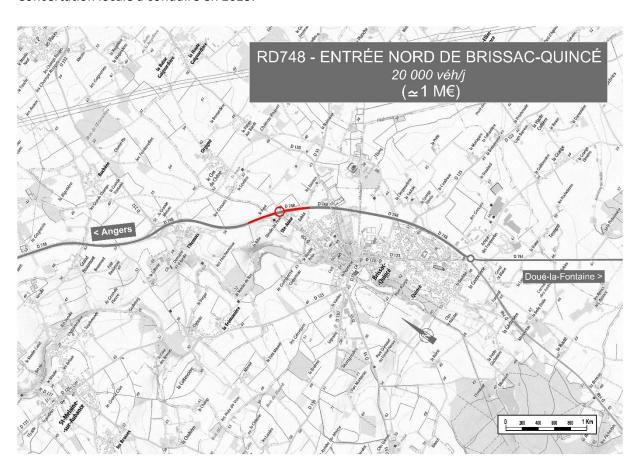
Le montant indicatif des aménagements est de l'ordre de 1M€ et ce montant sera à préciser en fonction des hypothèses qui seront retenues.

Une participation de la Région sera sollicitée.

AVANCEMENT DE L'OPERATION:

Engagement d'une compagne de comptage et d'une étude des exploitations viticoles.

Concertation locale à conduire en 2023.



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 323 Déviation nord de Seiches-sur-le-Loir

CONTEXTE ET ENJEUX:

La déviation Sud de Seiches-sur-le-Loir (en cours de réalisation), permettra de répondre en partie à la problématique en permettant d'externaliser les flux de transit importants enregistrés entre l'A11 et Tierce/Etriché/ Châteauneuf-sur-Sarthe (Est <-> Ouest et Sud <-> Est/Ouest).

Toutefois les échanges Nord <-> Sud et Nord <-> Est/Ouest restent très importants. Compte-tenu de ces problématiques de circulation et desserte, il résulte un véritable frein au développement économique et résidentiel de la commune vers l'Est de l'agglomération, sachant que ce développement est très contraint ailleurs, du fait de la présence du Loir à l'Ouest, de la Suette au Sud et du développement déjà très important vers le Nord.

La construction en cours du contournement Sud de Seiches-sur-le-Loir va permettre de libérer le centre-ville de Seiches-sur-le-Loir d'une partie du trafic Est —Ouest.

Le contournement Nord de Seiches-sur-le-Loir s'inscrit dans la continuité de la déviation sud et assurera la déviation complète de la commune en sortant les flux Nord-Sud et notamment les poids-lourds du centre-ville.

Il a pour objectif principal:

- De relier les zones d'activité principales situées au Nord de la commune directement à l'entrée de l'autoroute A11.
- D'assurer le contournement complet des flux Nord/Sud de la traversée de Seiches en réalisant la continuité du contournement Sud-Est.

De cette manière, le projet doit permettre d'assurer la jonction entre la RD 766 au Sud (Route de Buné, Contournement sud) et la zone d'activité de la Suzerolle au Nord pour rejoindre la RD 323.

La concrétisation de déviation globale de Seiches-sur-le-Loir garantira alors une fluidification du trafic, une amélioration du cadre de vie du centre-bourg (réduction des nuisances acoustiques, de qualité de L'air, de sécurité), l'amélioration de la desserte des zones économiques de la polarité intermédiaire que représente la commune et qui vise à se développer.

L'emprise de la déviation Nord-Est de Seiches-sur-le-Loir concerne des parcelles actuellement privées dont la maitrise foncière est nécessaire pour la réalisation du projet.

Cette opération est inscrite au plan routier 2022-2028 pour la réalisation des études et procédures réglementaires.

ELEMENTS TECHNIQUES:

Le projet comprend :

- Une voie nouvelle (bidirectionnelle) d'une longueur de 1km400 avec raccordement sur le giratoire de la RD766 (déjà réalisé dans le cadre de l'opération de Seiche sud).
- La création d'un carrefour en « T » au niveau de la ZA de Suzerolle,
- La création d'un giratoire sur la RD109 route de Marcé,
- La compensation d'environ 4000 m² de zones humides,

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

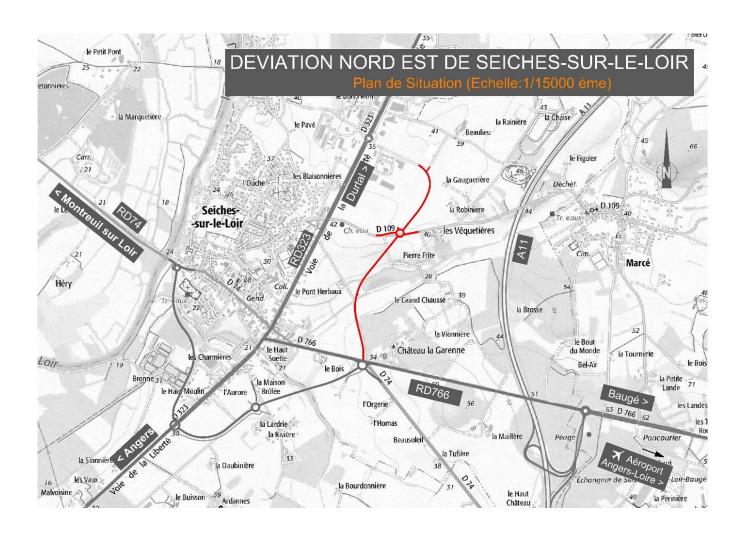
FINANCEMENT:

Le coût des travaux est estimé à 3 M€ TTC.

Département : 100 %

ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION:

L'opération est en phase d'études règlementaires (conception AVP et études d'impact). La DUP a été déposée en avril 2022 avec une perspective d'enquête publique à l'automne.



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 960 Mise à 2x2 voies Les Ulmes – Presle

CONTEXTE ET ENJEUX:

Cet axe constitue un axe structurant du réseau routier départemental entre l'A87 (La Roche sur Yon) - Cholet - Saumur et l'A85 Tours. La RD 960 entre Cholet et Saumur est un itinéraire stratégique pour le développement du sud-ouest du territoire départemental.

La partie d'aménagement consiste d'une part à dévier les villes et bourgs traversés (Vihiers, Doué, Coron, Vezins) et prochainement Nuaillé et Concourson. D'autre part, de donner des possibilités de dépassement sécurisé régulière (créneau à 3 voies ou 2 voies).

Les communes de Doué-en-Anjou (11 000 habitants) et Saumur (27 500) habitants sont séparées de 11 km et cette section à l'approche de Saumur est la plus circulée avec 120 000 véhicules jour. Aussi, le Département a décidé de réaliser cette section à 2X2 voies.

La première partie entre Montfort et Les Ulmes a été mise en service le 26 juin 2013.

Le projet porte sur la section restant à aménager en 2X2 voies entre Saumur et Doué-en-Anjou. Il s'agit de doubler la route existante entre le giratoire de Presle et le giratoire des Ulmes sur environ 3 kilomètres. Il intègre la création de deux ouvrages d'art permettant de rétablir les RD 205 et RD 175. Il permettra de gagner en sécurité et en fluidité pour les usagers de cet axe emprunté par 12 000 véhicules/jours dont 13% de poids lourds.

DESCRIPTIF TECHNIQUE:

L'aménagement de la section entre le Moulin Cassé et le giratoire de Presles comprend :

- Un aménagement à 2X2 voies sur environ 3 kilomètres.
- Un échangeurs au « Moulin Cassé » pour le raccordement de la RD 175 route de Courchamps et du bourg des Ulmes.
- Un demi échangeur partiel au raccordement avec la RD 205 assurant les liaisons vers les Ulmes et vers le hameau de « Chétigné » vers le Sud et le raccordement du Moulin Cassé vers Saumur.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 8.6 M€

Région pays de la Loire : Participation à définir dans le cadre du plan régional.

Communauté d'agglomération Saumur Val de Loire : 20 % du montant HT

ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION:

La DUP et les autorisations environnementales ont déjà été obtenues en avril 2005.

Marché de travaux en cours d'attribution.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE



RD 960 Contournement de Concourson-sur-Layon

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le bourg de Concourson est situé sur l'axe d'intérêt régional Saumur / Cholet. Il est actuellement traversé par un trafic de transit d'environ 7 500 véh/jour avec 15% de poids lourds. Le projet s'inscrit dans la continuité des contournements déjà réalisés sur cet axe : Vezin / Coron / Vihiers.

ELEMENTS TECHNIQUES:

Le projet est désormais envisagé sous la forme d'une déviation bidirectionnelle à 2 voies. Il sera étudié l'opportunité d'un créneau de dépassement dans le sens Vihiers-Doué La Fontaine, rampe de la partie Est du projet. Il existe par ailleurs des zones de dépassement dans chaque sens de part et d'autre de Concourson.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 10 M€.

Région Pays de la Loire : Participation à définir dans le cadre du plan régional.

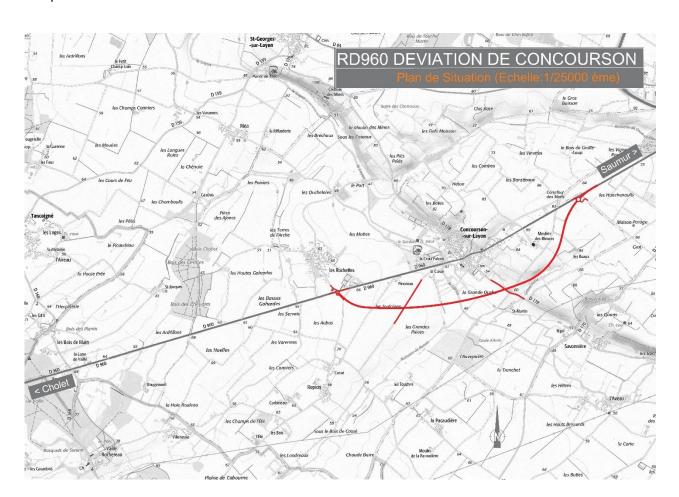
ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION:

DUP / Autorisations environnementales : Novembre 2003

Reprise des études de conception : 2021

Etude environnementale pour définir des mesures compensatoires : 2022

Perspective travaux: 2022-2026



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID : 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 763 Sécurisation Liré - Les Couronnières

CONTEXTE ET ENJEUX:

La RD 763 entre Liré et Les Couronnières constitue la jonction entre la liaison Ancenis – Clisson (RD763) et la liaison Montrevault – Le Fuilet – Ancenis (RD67) avec respectivement un trafic de 4800 véhicules/jour et 3000 véhicules/jour.

Ce tronçon dessert une zone d'activité et est parcouru par un trafic poids lourds assez dense (10%).

Cette section est rectiligne et dégagée. Les nombreux accès directs et le mélange de circulation locale et de transit induisent des problèmes de sécurité.

DESCRIPTIF TECHNIQUE:

Construction d'un giratoire du carrefour principal (RD 67 / RD 763) avec raccordement de la voie communale de Ste Marie.

Adaptation du giratoire de Liré pour sécuriser le raccordement de la voie communale du Plantis et une éventuelle prolongation de la zone d'activité.

Voies de rétablissement d'accès riverains supprimés.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 1,5 M€

Région Pays de la Loire (40% montant HT) : 0,420 M€ (sur première tranche)

Département : 0,90 M€

AVANCEMENT DE L'OPERATION:

Acquisition d'une habitation.

Giratoire: travaux mai – août 2022

Projets de modifications et reprises d'accès en cours d'étude

Réflexion extension zone activité (Mauges Communauté)



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

III.4 Etudes et perspectives travaux 2025/2028

Chaque opération fait l'objet d'une fiche qui figure dans les pages suivantes :

RD 775 Angers – Rennes

Mise à 2x2 voies Pouancé/Forêt d'Araize

RD 761 Angers – Niort – Poitiers

Mise à 2x2 voies Les Alleuds – Brissac

RD 748 Contournement de Martigné - Briand

RD723 Contournement de Saint-Georges-sur-Loire

RD 960 Cholet – Saumur

Trémentines – Entrée de Cholet

RD 347 Entrée Est d'Angers

RD 766 Angers - Baugé - Indre-et-Loire

Créneau de dépassement à 3 voies entre Lasse et Auverse

RD 347 Saumur – Niort/Poitiers

Traverse du Coudray-Macouard Créneau de dépassement Distré – Montreuil-Bellay

RD 770 Le Lion d'Angers

ZA Sablonnières - L'Isle Briand

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 775 Angers – Rennes

Mise à 2x2 voies entre Pouancé et la Forêt d'Araize

CONTEXTE ET ENJEUX:

L'itinéraire entre Angers – Rennes (110 kms) a été entièrement aménagé à 2x2 voies au fil des années. Il reste dorénavant un dernier tronçon de 37 kms à 2 voies entre Pouancé depuis la jonction de RD 775 en direction de Châteaubriant/st Nazaire et la Forêt d'Araize en limité d'Ille-et-Vilaine.

Cette section est la moins circulée de toute l'itinéraire avec environ 6000 véhicules/jour avec environ 1300 poids lourds et le trafic concerne quasi exclusivement un trafic de transit.

L'objectif est d'aller au terme de la logique d'aménagement de l'itinéraire avec un objectif de continuité d'une voie grande distance aménagée en 2x2 voies. L'opération devra permettre de traiter et sécuriser les échanges au droit du lieu-dit « La Touche » avec les raccordements de la RD 180.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES:

- Longueur : 3,7 kms de route à doubler
- 1 point d'échange
- Voies de rétablissement de la desserte locale
- Acquisition d'une construction

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 10 M€

Participation de la Région des Pays de la Loire (à définir dans le cadre du plan régional)

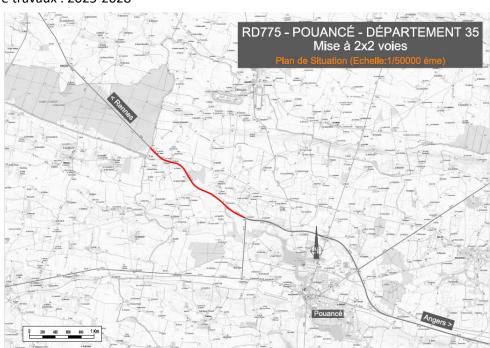
AVANCEMENT:

Etude environnementale engagée en 2021

Etude agricole engagée en 2021

DUP et autorisation environnementale : 2023

Perspective travaux: 2025-2028



Angers – Niort / Poitiers

Mise à 2x2 voies Les Alleuds - Brissac

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le projet s'inscrit dans le programme d'aménagement de l'itinéraire Angers – Niort / Poitiers et la mise à 2x2 voies entre l'A87 (Haute Perche) et Doué-la-Fontaine.

La section porte sur l'aménagement de la route existante entre le raccordement de la future déviation des Alleuds et Brissac (giratoire du parc d'activité des Fontenelles).

L'objectif est d'assurer la poursuite de l'aménagement dans la continuité des travaux du contournement des Alleuds.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES:

Longueur : 2.2 kms à doubler côté nord de la route actuelle

Raccordement dans la continuité de la déviation des Alleuds

Conservation du giratoire des Fontenelles sur lequel se raccordent les 2x2 voies

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 6M€

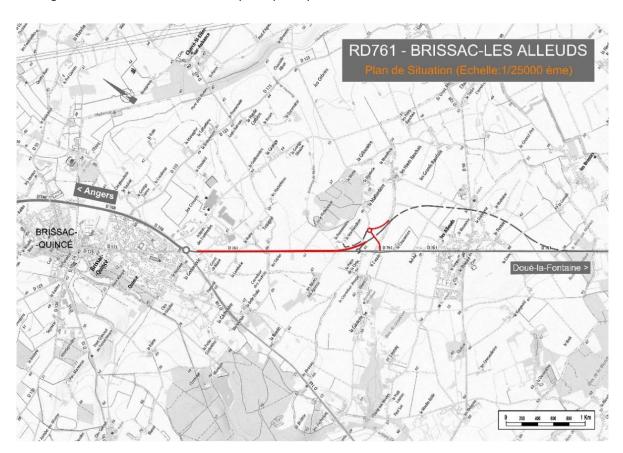
Région Pays de la Loire : participation à définir dans le cadre du plan régional

AVANCEMENT:

Réserves foncières disponibles

Etude agricole conjointe déviation des Alleuds

Montage dossier DUP à l'issue de l'enquête publiques des Alleuds



RD 723 Contournement de Saint-Georges-sur-Loire

CONTEXTE ET ENJEUX:

Bien que doublée par l'autoroute A11, la RD 723 à l'ouest d'Angers connait un trafic de transit de l'ordre de 10 000 véhicules/jour en traversée de St-Georges-sur-Loire. Le schéma routier départemental prévoit donc la mise en place d'une déviation à 2 voies de l'agglomération de St-Georges-sur-Loire.

ELEMENTS TECHNIQUES:

L'opération consiste en la création d'une voie structurante à 2 voies bidirectionnelles sur un linéaire de 2,4 km. Un giratoire est prévu avec la RD 961 venant de Bécon-les-Granits.

Aux deux extrémités de la déviation des carrefours giratoires permettant le raccordement à la RN 23.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 4,5 M€.

Commune/CCLLA 50% du montant HT: 2.25 M€

Département : 2.25 M€

ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION:

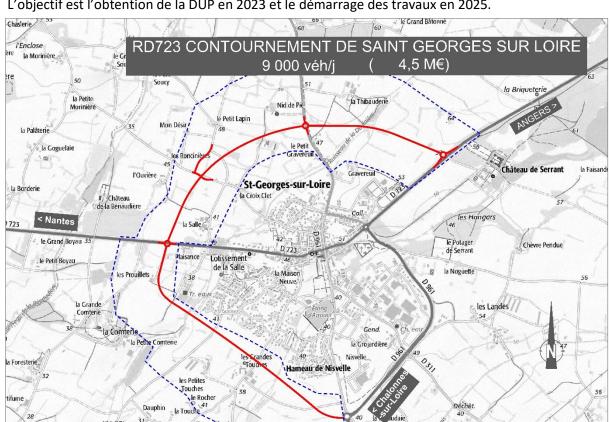
Le projet a fait l'objet d'une concertation menée par le Département, la Commune et le bureau d'étude Médiation & Environnement avec les habitants de St-Georges et des communes avoisinantes, sur les enieux de mobilité à l'échelle de leur bassin de vie.

Une enquête agricole a été engagée en 2021 en partenariat avec la Chambre d'agriculture.

Etude environnementale engagée en mai 2022 sur le périmètre d'étude.

Détermination des différents tracés à analyser.

L'objectif est l'obtention de la DUP en 2023 et le démarrage des travaux en 2025.



RD 748 Contournement de Martigné-Briand

CONTEXTE ET ENJEUX:

Le bourg de Martigné-Briand (1900 habitants) est situé sur la route Angers – Vihiers circulée par 3600 véhicules/jour (dont 8% de PL).

La problématique est liée à l'exiguïté du centre bourg qui ne permet pas le croisement des poids lourds. D'autre part, le passage des poids lourds induit des problèmes de sécurité et est incompatible avec la vie locale (commerces, écoles, maison médicale, ...)

L'objectif est de proposer une déviation pour permettre le passage des poids lourds

OBJECTIF:

Les poids lourds dans le sens Angers – Vihiers sont déviés par une voie interne au bourg, la rue Chanoine Colonel Panaget. La réalisation d'un barreau de liaison entre la RD 748 route d'Angers et la RD 125 Route de Thouarcé n'ayant pas pu aboutir, la sécurisation de la traves suppose d'engager une nouvelle procédure.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 1,5 M€ (projet 2015)

Commune de Terranjou/CCLLA 50 % du montant HT : 0.75 M€

Département : 0.75 M€

AVANCEMENT:

- Etudes environnementales sur un périmètre d'étude élargie ; lancement été 2021

- Etude agricole : lancée fin 2021

- Etude de circulation : programmée en juin 2022

- Analyse des variantes : fin 2022

- Réflexion de la commune sur la révision du PLU : 2022-2023

- Concertation/inscription PLU/Dossier DUP: 2023

Perspective DUP: 2023-2024Perspective travaux: 2025-2028



CHOLET – SAUMUR

RD 160 Trémentines – Entrée de Cholet

CONTEXTE ET ENJEUX:

La circulation sur l'axe Cholet – Saumur se densifie à l'approche de Cholet. Avec l'aménagement du contournement de Nuaillé et la jonction avec la RD 160 Chemillé- Cholet, le trafic à l'entrée de Cholet va atteindre 15000 véhicules/jour et 1750 poids lourds/jour entre Trémentines et l'entrée nord de Cholet (échangeur A87).

Cela se conjugue avec un trafic pendulaire domicile-travail aux heures de pointes.

La route Trementines – Cholet a été conçue pour pouvoir être doublée à 2x2 voies (emprises).

OBJECTIF:

Dans la logique d'aménagement de la liaison Cholet – Saumur, l'objectif est de sécuriser et maintenir une circulation fluide, d'où l'objectif d'aménager des zones de dépassement à 3 voies à l'approche de Cholet. Il permettra notamment le dépassement des poids lourds entre le contournement de Nuaillé à 2 voies et Cholet.

FINANCEMENT:

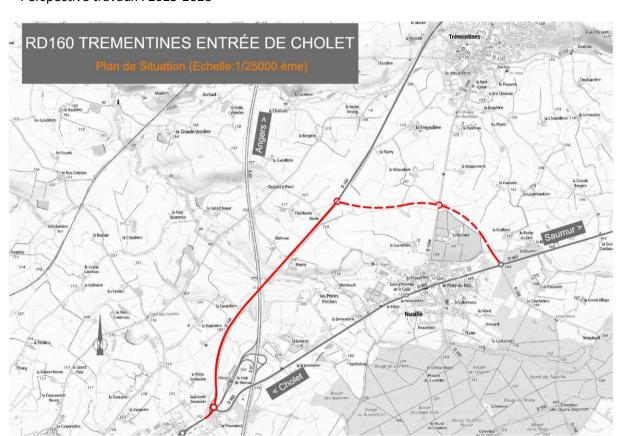
Montant de l'opération : 3 M€ (2 créneaux d'1,3 kms un par sens)

Région Pays de la Loire : participation à définir dans le cadre du plan régional

Agglomération du Choletais : participation 20 % du montant HT

AVANCEMENT:

- Emprises disponibles (hors ouvrages de retenue des eaux)
- Procédure d'examen cas par cas (code de l'environnement)
- Etude technique non réalisée
- Perspective travaux : 2025-2028



RD 347 Entrée Est d'Angers

Angers – Loire Authion

CONTEXTE ET ENJEUX:

Dans la logique de la réflexion sur la liaison Angers – Beaufort décrite au 2.2.3 du schéma routier, un programme d'aménagement sera établi à l'horizon 2024.

OBJECTIF:

L'objectif sera de mettre en œuvre une première phase d'aménagements qui peuvent avoir une efficacité sur les conditions de circulation aux heures de pointes.

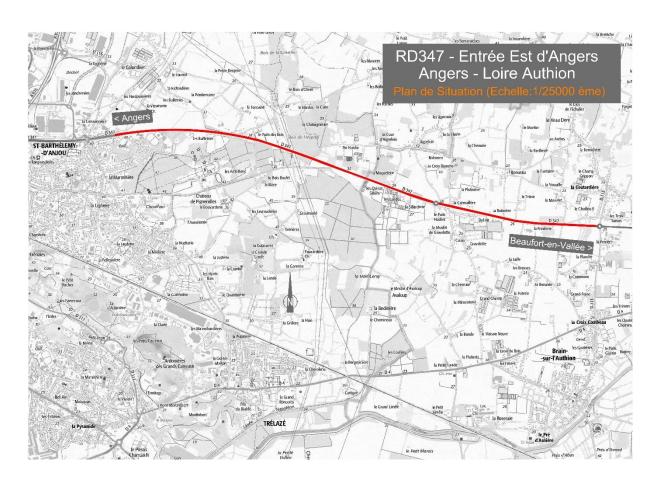
En fonction de l'évolution du projet du centre pénitentiaire, cette première phase pourra intégrer la réalisation de voie de desserte et l'aménagement de voie de raccordement.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : non déterminé

Département/Angers Loire Métropole : 50 %/50%

Etat : desserte du centre pénitentiaire



RD 766 Angers – Baugé – Indre-et-Loire

Créneau de dépassement à 3 voies entre Lasse et Auverse

CONTEXTE ET ENJEUX:

La réalisation de ce créneau s'inscrit dans l'objectif d'amélioration de l'axe, en tenant en compte le développement du site de Lassé. La section entre Baugé et Noyant est très chargée en poids lourds (25% du trafic).

OBJECTIF:

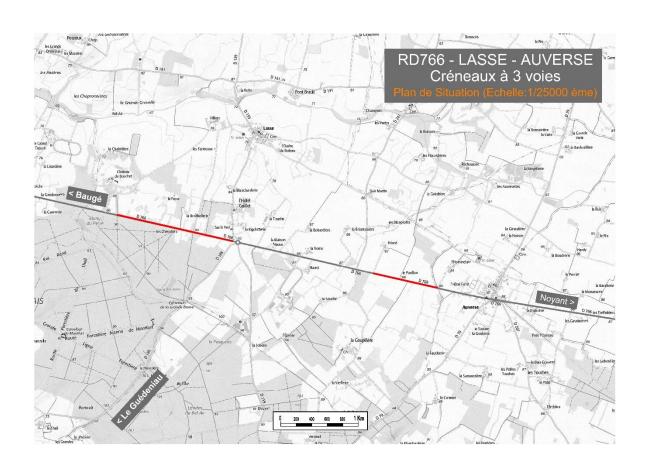
Aménagement d'une zone de dépassement dans chaque sens.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : environ 2 M€ entièrement financé par le Département

AVANCEMENT:

- Etude de l'emplacement des zones de dépassement à faire
- Dosser d'examen cas par cas (code de l'environnement)
- Perspective travaux : 2026-2028



RD 347 Distré – Montreuil-Bellay

CONTEXTE ET ENJEUX:

L'aménagement dde la RD 347 entre Distré au sud de la déviation de Saumur et Montreuil-Bellay s'inscrit dans les objectifs de sécurisation de l'itinéraire Saumur – Niort/Poitiers.

Le point le plus sensible est le carrefour du Coudray-Macouard au croisement de la RD 162 qui rejoint Brézé/St Cyr d'un côté et Courchamps d'autre part (2700 véhicules/jour).

OBJECTIF:

L'objectif prioritaire est d'aménager le carrefour entre la RD 347 / RD 162 au Coudray-Macouard (double giratoire ou giratoire allongé).

Le traitement de la partie urbanisée le long de la RD 34 devra en parallèle être renforcée pour mieux maitriser les vitesses et revaloriser le hameau.

Dans un deuxième temps, il est pour l'aménagement de créneau à 3 voies pour faciliter et sécuriser les dépassements.

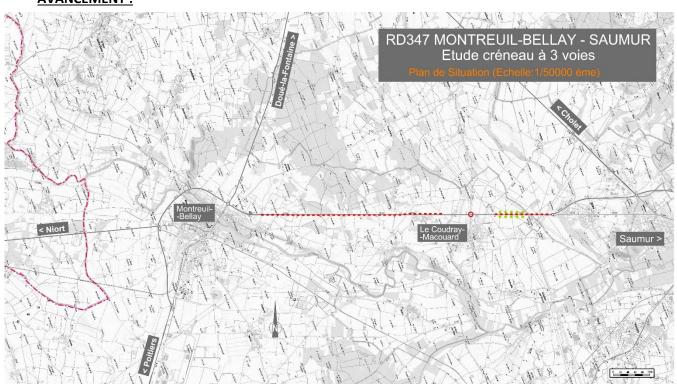
FINANCEMENT:

Sécurisation du carrefour : environ 1 M€

Créneau de dépassement Saumur – Montreuil : 3 à 5 M€

Région Pays de la Loire : participation à définir dans le cadre du plan régional

AVANCEMENT:



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

Envoyé en préfecture le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Carrefour RD 162 / RD 34 Coudray-Macouard:

- Etude: 2023

- Réflexion aménagement de la traverse : 2024-2025

- Perspective travaux : 2024-2025

Créneau de dépassement à 3 voies :

- Etude des accès et réflexion sur la localisation : 2023-2024

- Etude d'impact et autorisations : 2024-2025

- Emprises foncières : 2025-2026 - Perspective réalisation : 2027-2029

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLO

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 770 ZA Sablonnière – L'Isle-Briand au Lion d'Angers

CONTEXTE ET ENJEUX:

La liaison Durtal – Châteauneuf – Le Lion d'Angers représente environ 3000 véhicules/jour. Elle arrive au Lion d'Angers au droit du Parc de l'Isle-Briand puis est relie à la déviation du Lion d'Angers par la route de Château-Gontier bordée de quelques habitations.

La Communauté de communes a aussi un projet d'extension de la ZA des Sablonnières dans le prolongement de la zone actuelle. Le principe de la déviation s'inscrit dans le double objectif de desservir l'extension de la zone d'activité et d'assurer une jonction entre la RD 770 et la déviation nord du Lion d'Angers.

Ce projet est conditionné par la protection du captage de Chauvon existant.

Ces voies nouvelles seront aussi de nature à faciliter les accès au zone de dépassement de stationnement lors des grandes manifestations sur le parc départemental de l'Isle-Briand.

L'enjeu de réalisation de l'opération est associé au développement de la zone d'activité, le projet doit donc être conduit sous maitrise d'ouvrage CCVHA.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES:

Tracé 1300 ml.

Une étude de faisabilité réalisée en 2018 pour le compte de la CCVHA a mis en évidence plusieurs hypothèses de tracé.

FINANCEMENT:

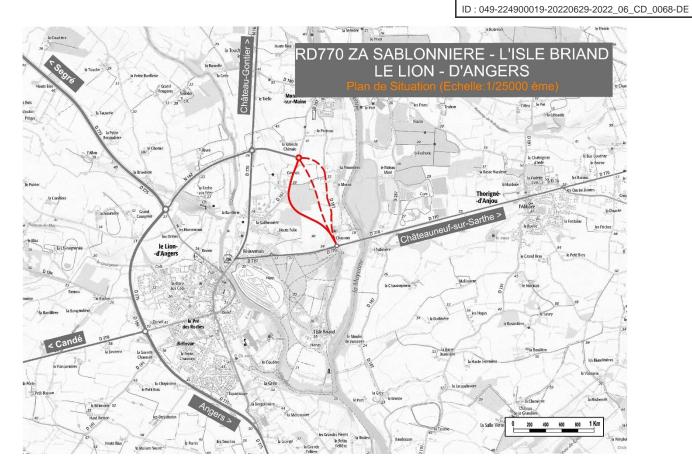
Montant de l'opération : 2M€

Maitrise d'ouvrage CCVHA

Département : participation à 50% du montant HT des travaux

AVANCEMENT:

- Dossier d'étude d'impact à prévoir
- Principe de la déviation à inscrire au PLU



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

III.5 Etudes de faisabilité

Chaque opération fait l'objet d'une fiche qui figure dans les pages suivantes :

RD 160 Déviation sud de Chemillé

RD 960 Cholet – Saumur Déviation du pont de Trémont

RD 766 Angers – Baugé – Indre-et-Loire Créneau de dépassement entre Marcé et Jarzé

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLO

inche le 30/06/2022

RD 160 déviation sud-ouest de Chemillé

CONTEXTE ET ENJEUX:

Chemillé-Melay se trouve sur la RD 160 Angers-Cholet qui est dorénavant doublée par l'autoroute A87.

La commune de Chemillé est traversée par 10 000 véhicules jour qui empruntent le boulevard urbain constitué par l'avenue du général De Gaulle qui dessert des équipements (lycée, équipements sportifs, théâtre Foirail, des zones commerciales, des zones d'habitation et d'activités). Cette avenue assure la jonction de la route de Vihiers pour rejoindre l'autoroute A87 vers Angers.

Il existe des zones très sensibles au nord (vallée de l'hyrôme) et des contraintes environnementales (zones humides) et agricoles au sud-ouest.

Le projet n'entre pas dans les priorités de réalisation du présent plan routier.

Objectif:

L'avancement de la réflexion suppose d'évaluer de manière plus précise le rapport bénéfice/impact d'un projet de contournement.

Cela suppose l'expertise de plusieurs aspects :

- Pertinence d'un contournement sur le report de flux de circulation
- Évaluation des impacts environnementaux et fonciers
- Analyse de rapports intérêt et bénéfice de projet.

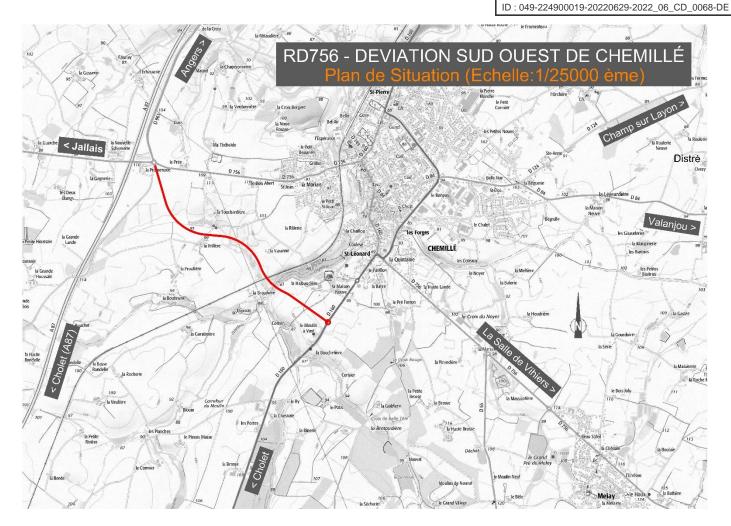
En cas de réponse favorable, le projet pourra être inscrit dans les documents d'urbanisme pour garantir la faisabilité ultérieure de la réalisation.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 6,4 M€

Participation de la Mauges Communauté/commune : 50% du montant HT soit 3,2 M€

Département : 3,2 M€



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

RD 960 déviation du pont de Trémont

CONTEXTE ET ENJEUX:

L'itinéraire Cholet-Saumur traverse sur 500 mètres de longueur le hameau du pont de Trémont.

Dans la mesure où il n'est pas envisagé de déviation, ce hameau restera un point singulier à l'échelle de l'itinéraire par rapport au principe d'aménagement.

Dans la mesure où il n'est pas envisagé de déviation, ce hameau restera un point singulier à l'échelle de l'itinéraire par rapport au principe d'aménagement.

Un contournement, aurait un impact significatif sur l'espace agricole ainsi que des impacts sur des secteurs viticoles et des zones humides et pourrait être aussi coûteux en fonction de l'amplitude contournement.

Le projet n'entre pas dans les priorités de réalisation du présent plan routier.

Objectif:

L'avancement de la réflexion suppose d'évaluer de manière plus précise le rapport bénéfice/impact d'un projet de déviation.

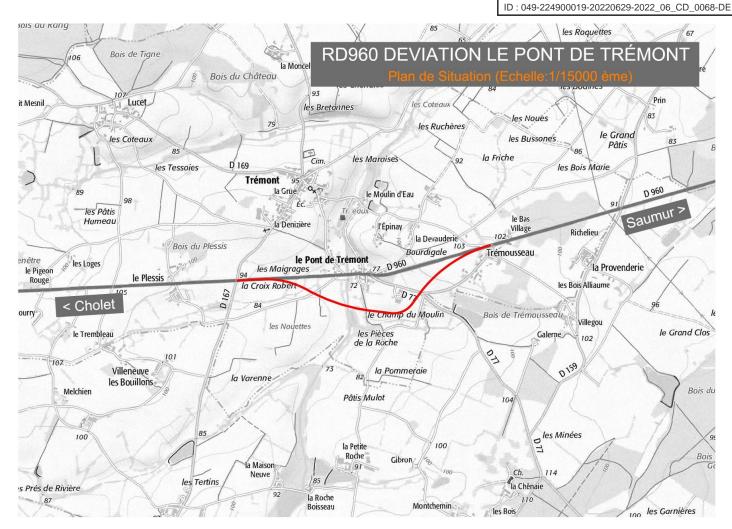
Cela suppose l'expertise de plusieurs aspects, notamment :

- Analyse des impacts environnementaux
- Évaluation des incidences foncières et agricoles

Si l'intérêt d'un contournement est confirmé, l'objectif sera de pouvoir inscrire ce tracé dans les documents d'urbanisme, pour ainsi garantir la faisabilité ultérieure du projet.

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 6 M€



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

510~

RD 766 Angers Baugé Indre-et-Loire

Créneau de dépassement à 3 voies entre Marcé et Jarzé.

CONTEXTE ET ENJEUX:

La réalisation de créneau de dépassement s'inscrit dans l'objectif d'amélioration de l'axe (voir 2-2-3 Schéma routier).

Cette section entre Jarzé et l'aéroport d'Angers-Marcé atteint 8000 véhicules par jour dont 13% de poids lourds.

Un projet étudié en 2012 conjuguait la création d'un nouvel accès à la zone d'activité de l'aéroport à l'aménagement de zone de dépassement.

Les enjeux sont à ré analyser au regard du contexte d'évolution de l'aéroport.

Le raccordement de la voie communale de Chaumont d'Anjou et le traitement des accès d'habitations riveraines méritent une attention particulière.

Le projet n'entre pas dans les priorités de réalisation du présent plan routier.

Objectif:

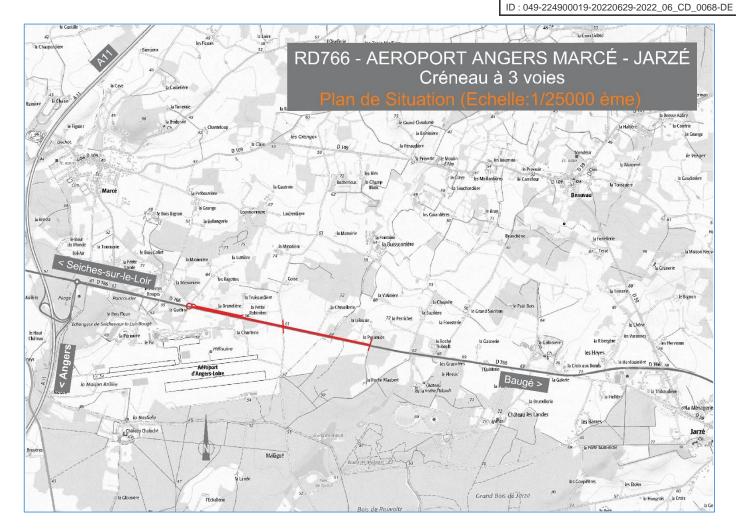
- Aménagement d'une zone de dépassement dans chaque sens
- Traitement des accès

FINANCEMENT:

Montant de l'opération : 3 M€

Département 100 %

Envoyé en préfecture le 30/06/2022
Reçu en préfecture le 30/06/2022
Affiché le 30/06/2022



Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

III.6 Réflexions et études de définition de programme d'aménagement

Les études et réflexions sur des itinéraires inscrit au schéma routier (chapitre 2) s'inscrivent dans des perspectives de concertation et d'engagement reprises dans le tableau suivant :

Opérations	Objectif	Proposition
RN 162 Le Lion d'Angers –	Etudes socioéconomiques	Participation 20% étude
Laval	Etude d'opportunité	préalable
		Concertation publique 2025-
		2027
Cœur des Mauges – Nantes	Stratégie CD49/CD44	Concertation publique 2023-
Traversée de Loire	Cœur des Mauges – RN 249	2024
	Cœur des Mauges - Ancenis	DUP horizon 2025-2026
		Engagement de travaux 2028-
		2032
RD 347 Est d'Angers	Stratégie d'aménagement	Inscription au SCOT 2023
Angers – Brain-sur-l'Authion	ALM/CD49/communes	
	Programme d'aménagement	Concertation 2024
	Planification des opérations	DUP 2024-2025



PLAN D'ACTION DU SCHEMA DEPARTEMENTAL

DES LIAISONS CYCLABLES

1 - INTRODUCTION	3
2 - VOLET STRATEGIE : BATIR UNE INFRASTRUCTURE CYCLAB SECURISEE FAVORISANT L'USAGE DU VELO POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN	
2.1 - Développer des liaisons cyclables d'intérêt départementa	l 6
2.1.1 - Schéma directeur modes actifs	7
2.1.2 - Les marqueurs du Département	8
2.1.2.0 - Liaisons à fort potentiel	8
2.1.2.1 - Desserte des gares et des aires multimodales	9
2.1.2.2 - Desserte des établissements scolaires	9
2.1.2.3 - Liaisons entre centralités	10
2.1.2.4 - Connexion inter-EPCI	10
2.1.2.5 - Liaisons structurantes en agglomération	10
2.1.2.6 - Présentation du réseau cyclable structurant au niveau départemental	10
(hors liaisons structurantes en agglomération)	10
2.1.3 - Méthode d'analyse des potentialités d'usage d'une liaison	10
2.2 - Favoriser l'équipement des itinéraires cyclables	11
2.2.1 - Jalonnement des liaisons cyclables	11
2.2.2 - Stationnement vélo sur les liaisons cyclables	12
2.2.3 - Mesure de la pratique cycliste quotidienne	13
2.3 - Traiter les franchissements cyclables sur les grands ponts	
Loire	
2.4 - Améliorer des aménagements existants suivant les	
opportunités	16
3 - VOLET OPERATIONNEL- DISPOSITIF DE SOUTIEN AUX COLLECTIVITES MAITRES D'OUVRAGE DES PROJETS DE LIAISO CYCLABLES REPONDANT AUX ENJEUX DU SCHEMA ET AUTRE PROJETS VELO UTILITAIRE A ENJEUX LOCAUX	S
3.1 - Accompagner en ingénierie territoriale les études d'itinéraires	16

	_		_ •	<i>c</i> •		•	-	
27	Annorto	M IIIM	COLITION	tinanciar	SHIV	DEOLO	tc CI	10
3.2 -	 Apporte 	ı un	Soutien	IIIIaiiciei	aux	DIUIE	L5 L1	VLIC
	pp				01 01 2 2	P 1 -		

3.2 - Apporter un soutien financier aux projets cycla ID: 049-224900019-20220629-2	022_06_CD_0068-DE
3.3 - Organiser la gestion de l'infrastructure1	8
3.4 - Diffuser le guide des aménagements cyclables hors agglomération1	9
4 - VOLET SUIVI ET ANIMATION - CREER LES CONDITIONS D'UNE ACTION COORDONNEE ET PERENNE	
4.1 - Développer les outils de suivi et d'évaluation des actions du schéma2	1
4.1.1 - Référencement de l'infrastructure cyclable2	:1
4.1.2 - Observatoire départemental de suivi des fréquentations cyclables2	:1
4.1.3 - Réalisation de bilans réguliers2	.2
4.2 - Promotion et animation du schéma2	3
4.2.1 - Actions de communication accompagnant la mise en œuvre du plan d'actions2	3
4.2.2 - Développer et fédérer un réseau d'acteurs institutionnels prescripteurs du développement de l'usage du vélo utilitaire2	4
4.3 - Développer la pratique cyclable auprès des collégiens 2	5

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



1 - INTRODUCTION

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Le Département du Maine et Loire a engagé en 2020 une réflexion visant à l'élaboration d'un document d'orientation stratégique en matière de mobilité : la stratégie départementale des mobilités. Ce document doit permettre de poser une stratégie et un plan d'actions s'articulant avec les compétences mobilités de la Région Pays de la Loire et des EPCI.

Cette proposition est le fruit d'une concertation avec les EPCI et Communes qui s'est achevée en avril 2022. La série d'échanges organisée avec les élus des territoires a permis de clarifier les attentes, de s'entendre sur les priorités, de partager les objectifs et la méthodologie de soutien aux projets que le Département propose.

Il s'agit de positionner le Département dans un rôle de coordination des acteurs et de pilotage d'actions en lien avec les compétences départementales (solidarité, attractivité territoriale, transition énergétique).

Dans ce cadre, il sera proposé des actions recouvrant l'ensemble des leviers permettant de s'inscrire dans une logique de mobilité durable (covoiturage, mobilité solidaire, développement de la pratique du vélo).

La démarche de schéma des mobilités s'articule ainsi autour de plusieurs orientations :

- Contribuer aux enjeux environnementaux et sociétaux actuels par une démarche transversale de promotion et de soutien de la mobilité durable et solidaire à l'échelle du Département
- Soutenir et accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de la compétence mobilité et les acteurs locaux dans leurs projets mobilité

3 orientations pour un traitement transversal et complet de la mobilité

- Un volet mobilité solidaire
- Un volet infrastructures et soutien aux politiques publiques (dans lequel s'inscrit le schéma directeur des liaisons cyclables
- Un volet gouvernance, veille et communication

En matière de développement de la pratique du vélo, le Département du Maine et Loire dispose déjà d'une stratégie et d'un dispositif de soutien au territoire en matière de cyclo tourisme et de vélo loisir.

En complément de cette politique touristique, il a été décidé début 2020 d'élaborer un schéma directeur des liaisons cyclables.

Ce schéma a pour objectif de développer la pratique du vélo utilitaire et constitue un élément de stratégie qui s'intègre dans le schéma des mobilités.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



Le développement de la pratique du vélo dans les territoires pérille de la pratique du vélo dans les territoires pérille de la pratique du vélo dans les territoires pérille de la pratique en agglomération.

Dans son plan vélo national, l'Etat a fixé un objectif de triplement d'ici 2024 de la pratique du vélo en passant de 3% à 9%. Ces niveaux de pratique ne peuvent, bien évidemment, être atteints que dans les centres urbains. Cependant, le vélo peut aussi répondre à des enjeux de déplacements quotidiens dans des territoires peu denses. La démocratisation de l'usage du vélo à assistance électrique permet notamment d'allonger les distances de parcours et de lisser l'effort en cas de relief accidenté. Le vélo représente également une alternative économique intéressante pour les ménages dont le budget déplacement ne cesse d'augmenter.

Afin d'accélérer le développement de la pratique quotidienne du vélo dans les territoires peu denses, la démarche d'élaboration du schéma directeur cyclable s'est appuyée sur plusieurs éléments :

- Une identification des "marqueurs" de l'intervention départementale en matière cyclable
- Un diagnostic du territoire et des projets portés par les EPCI et les communes.

Il apparait que des réalisations localisées initiées par des collectivités répondent pour certaines à un besoin spécifique, d'autres sont de conception anciennes, hors des standards garant d'un confort d'usage et s'interrompent brutalement.

Pour permettre l'émergence de projets d'infrastructures cyclables structurantes permettant de développer la pratique quotidienne, le Département du Maine et Loire a donc engagé en 2020 une démarche de concertation avec les EPCI permettant de faire émerger des priorités en termes d'aménagements d'itinéraire à fort potentiel.

Les EPCI s'étant inscrits dans la logique de pilotage de la compétence mobilité ont activement participé à la co-construction de ce schéma départemental des infrastructures cyclable du quotidien.

Le schéma cyclable départemental vise donc à accompagner les EPCI et communes dans la définition de leur stratégie de prise en compte du vélo, à favoriser la coopération entre collectivités compétentes dans ce domaine et soutenir la concrétisation des projets d'aménagements cyclables en apportant une aide en matière d'ingénierie et un soutien financier aux projets.

Le dispositif proposé permet donc à la fois l'émergence et le financement de projets de proximité d'intérêt local, et la mise en œuvre de projets structurants permettant de relier des pôles générateurs de flux à l'échelle des EPCI ou du Département.

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



des territoires et dans le cadre de sa compétence réaffirmée par la loi NOTRE en matière de solidarité et de cohésion territoriale.

Affiché le 30/06/2022



2 - VOLET STRATEGIE: BATIR UNE INFRASTRUCTUR ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE SECURISEE FAVORISANT L'USAGE DU VELO POUR LES **DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN**

2.1 - Développer des liaisons cyclables d'intérêt départemental

Enjeux

Proposer un soutien aux territoires dans le développement de leurs projets au nom d'un enjeu d'équilibre territorial et pour un renforcement de l'attractivité des territoires.

Bâtir une offre de mobilité à vélo pour répondre aux enjeux sociaux, environnementaux et économiques que posent le défi de la transition vers un système de mobilité durable.

Objectif

Mettre en œuvre les différentes compétences du Département (routes, insertion, collèges, environnement) en déterminant et en contribuant au développement d'une infrastructure cyclable aux impacts positifs sur la dynamisation des centres-villes, sur le commerce de proximité, sur l'accès aux emplois, sur l'écomobilité scolaire, sur le développement local que revêt une pratique massifiée du vélo.

S'assurer de la mise en œuvre d'aménagements adaptés, sans discontinuités, à bon niveau de confort et de sécurité pour garantir une fréquentation par les cyclistes quotidiens.

Détail de l'action

Mettre à disposition des communes et des EPCI disposant de peu de moyens techniques de l'ingénierie du Département pour conduire des études d'itinéraires visant à la définition de tracés et à la préconisation d'aménagement. Ces études permettront d'orienter les collectivités porteuses des projets dans leurs choix de réalisation, et précédemment les études de maitrise d'œuvre, qui ne seront pas conduites par le Département.

Compléter cette aide à la décision par la diffusion de recommandations sur les aménagements et sur le jalonnement des itinéraires cyclables.

Instruire les projets d'aménagements proposés par les communes et EPCI et établir des conventions de financement, en application du règlement d'aide.

Pilotage

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des projets d'aménagements :

Communes et EPCI. Association du Département pour l'appui technique et financier

Services impliqués au Département : Direction des Routes Départementale - Agences Techniques Départementales - Service Etudes et Travaux - Service Exploitation Sécurité Déplacements

Coût

Montant des subventions allouées selon taux et modalités défini dans le règlement financier

Planning prévisionnel

2022:

Pré instruction des dossiers déposés dans le cadre de l'aide aux communes fin 2021.

Attribution de subventions aux dossiers déposés au 30/09/2022

Début des études d'itinéraires selon les demandes formalisées par les territoires

2023-2028:

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement en ingénierie territoriale et d priorités d'investissements et d'études portées par les communes et EPCI

2.1.1 - Schéma directeur modes actifs

Enjeux

Répondre à une demande citoyenne de développement d'une offre d'itinéraires cyclables sécurisés pour les déplacements utilitaires

Coordonner et optimiser l'action des différents acteurs compétents en matière de mobilité cyclable dans un souci d'équilibre de la répartition des infrastructures cyclables dans les territoires

Mettre cette stratégie en faveur du développement d'infrastructures cyclables au service d'une politique globale de mobilité durable structurée sur un bassin de déplacement

Objectif

Promouvoir l'émergence de démarches concertées de planification cyclable au niveau des EPCI et complétées au niveau communal.

Intégrer les priorités du Schéma départemental des liaisons cyclables dans ces démarches de planification locales pour privilégier les projets structurants

Faire émerger des besoins locaux de liaisons cyclables priorisés

Définir une programmation opérationnelle des projets ainsi que leurs montages financiers et étapes de réalisation

Détail de l'action

Apporter un soutien financier aux études de schéma cyclable (prestation portant uniquement sur l'élaboration des orientations concernant l'infrastructure cyclable : aménagements cyclables et stationnement vélo. Les volets services, animation, communication, souvent proposés pour planifier une stratégie complète de promotion des modes actifs, ne seront pas financés dans ce cadre)

Privilégier les démarches de planification au niveau intercommunal et celles menées au niveau communal dans une optique d'articulation avec les orientations de l'EPCI

Apporter un appui dans la définition du programme de ces études

Participer aux instances de suivi des études de schéma cyclable

Pilotage

Maîtrise d'ouvrage des études de schéma cyclable : Communes et EPCI.

Association du Département pour l'appui financier et l'aide à la définition

Services impliqués au Département : Direction des Routes Départementales - Agences Techniques Départementales - Service Etudes et Travaux - Direction de l'Ingénierie Territoriale et Environnement

Cout

Montant des subventions allouées selon taux et modalités définis dans le règlement financier

Planning prévisionnel

2022-2028

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement en ingénierie territoriale et d priorités d'investissements en études portées par les communes et EPCI

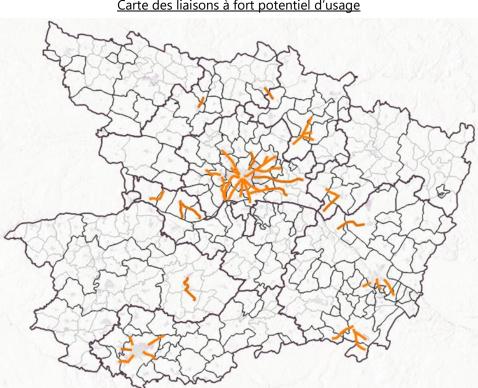
2.1.2 - Les marqueurs du Département

L'une des ambitions de la politique cyclable départementale sera d'encourager la pratique du vélo, en particulier pour les déplacements utilitaires en développant un réseau de liaisons cyclables locales cohérentes à l'échelle des communes ou des intercommunalités et déclinées des priorités départementales, ainsi qu'en facilitant leur articulation avec d'autres modes de déplacement.

Afin de cibler l'usage utilitaire, du quotidien, le Département a identifié 6 "marqueurs" permettant d'identifier des dessertes majeures en adéquation avec les enjeux d'équilibre et d'attractivité des territoires soutenus au niveau départemental.

2.1.2.0 - Liaisons à fort potentiel

Un travail préalable de recensement des besoins de liaisons cyclables a été mené auprès des territoires. Afin de mettre en avant parmi ces liaisons cyclables celles susceptibles de générer le plus fort flux de déplacements à vélo, une analyse multicritère a été réalisée combinant les volumes de flux tous modes existants (issus du recensement de l'INSEE - base de données déplacements domicile-travail et domicile-étude), les distances et le type de desserte assurée (correspondant aux marqueurs ciblés par le Département : gare, aire de covoiturage, établissements scolaires, zone d'activité).



Carte des liaisons à fort potentiel d'usage

Sans surprise, cette approche permet de mettre en évidence un potentiel cyclable très fort sur des axes de rabattement vers les villes (Angers, Cholet, Saumur) et vers les principales gares, porteur de mobilité vers le travail et vers le lieu d'études. La démarche a été complétée d'une approche à plus fine échelle permettant de prioriser les besoins de liaisons cyclables non liées à des flux de déplacements de volume important, et de mettre en évidence d'autres besoins d'infrastructure cyclable à vocation utilitaire pour relier des territoires moins structurés par les flux pendulaires ou par une offre de mobilité existante.

Affiché le 30/06/2022



2.1.2.1 - Desserte des gares et des aires multimodales

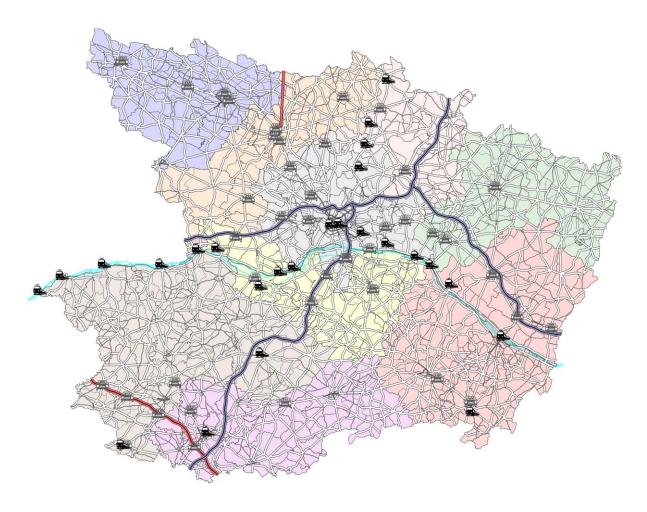
De nombreux usagers du vélo pratiquent l'intermodalité dans leurs déplacements, qu'ils soient :

- Quotidiens, dans une logique domicile travail train/P+R +vélo notamment
- Loisirs, sur une sortie à la journée incluant un aller ou un retour en transports en commun
- Touristiques, en termes de déplacements longue distance pour rejoindre son lieu de séjour.

En assurant une desserte cyclable des gares et des aires multimodales (aires de covoiturage desservies par une ligne du réseau de transport régional), on permet d'assurer des continuités entre les lieux d'habitat et les destinations des usagers, notamment sur des moyennes et longues distances en interconnexion avec le train ou le covoiturage.

L'ensemble des gares ont été identifiées avec un objectif de desserte cyclable, et pour les aires de covoiturage, il y a eu une priorisation vers les aires qui sont également desservies par des lignes de transport collectif régionales à forte fréquence.

Carte de localisation des gares et aires de covoiturage :



2.1.2.2 - Desserte des établissements scolaires

Les établissements scolaires présentent des enjeux très sensibles en matière de mobilité douce. On observe sur ces établissements des potentiels de reports modaux particulièrement élevés lorsque des aménagements cyclables sont réalisés et des possibilités de stationnement sécurisés mises en place.

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

L'ensemble des collèges et lycées du Département ont été identifiés, en

localisation des établissements en et hors périmètre urbain. Un premier niveau d'analyse a permis d'identifier un certain nombre de rabattement cyclable compte tenu essentiellement des distances raisonnables pour un déplacement domicile-études. Une évaluation du potentiel cyclable devra compléter l'analyse de la liaison en tenant compte du nombre d'élèves dans l'établissement et du poids de population à l'origine de la liaison. (Voir 2.1.3 - Méthode d'analyse des potentialités d'usage)

Le Schéma aura vocation à soutenir tout itinéraire desservant un ou plusieurs établissements scolaires, y compris les écoles et autres centres de formation spécifiques.

2.1.2.3 - Liaisons entre centralités

Pour permettre de créer une offre cyclable dans les territoires ruraux et périurbains, en complément de la route, des liaisons entre bourgs ou de zones résidentielles vers des zones d'emploi, des pôles de services et d'équipement ont été identifiées au niveau départemental. Ces liaisons de proximité correspondent aux besoins d'un bassin de vie priorisés par les collectivités locales. Cette catégorie de liaison reflète les différentes stratégies portées par les territoires pour le développement du réseau cyclable. Elle rassemble en conséquence à la fois des liaisons de petite distance entre bourgs à faible poids de population (exemple : Vernantes – Vernoille-Fourrier), mais aussi des liaisons structurantes au niveau des communes nouvelles ou des intercommunalités de plus longue distance (exemple : Le Louroux-Béconnais - Candé).

2.1.2.4 - Connexion inter-EPCI

Des liaisons cyclables reliant des pôles situés dans différents EPCI ont été mises en avant. Ces besoins cyclables s'expliquent par le fait que les bassins de déplacements ne se cantonnent pas aux périmètres des EPCI. Ces liaisons ont une pertinence au niveau départemental pour promouvoir les synergies entre les territoires en créant les articulations entre réseaux cyclables intercommunaux.

Afin de favoriser une bonne coordination entre EPCI dans leur mise en œuvre, l'ensemble de ces connexions représentant les plus forts besoins ont été identifié et partagé avec chaque intercommunalité.

L'objet des schémas directeurs cyclables sera notamment de projeter le besoin pour ce type de connexion audelà des limites administratives du commanditaire de l'étude.

2.1.2.5 - Liaisons structurantes en agglomération

Il s'agit de la création d'aménagements cyclables structurants en agglomération en site propre (voies vertes, pistes cyclables) ou sur des voies urbaines faiblement circulées sur une liaison cyclable desservant les fonctions principales du territoire aggloméré (accès aux zones d'emplois, de services, aux équipements générateurs de déplacements à vélo). Le repérage préalable de ces liaisons n'a pas pu être réalisé car l'identification de ces besoins nécessite une approche locale.

Le Département soutiendra la création de ces aménagements de manière privilégié en site propre.

2.1.2.6 - Présentation du réseau cyclable structurant au niveau départemental

(hors liaisons structurantes en agglomération)

	MARQUEURS DEPARTEMENTAUX					
	fort potentiel	gare	établissements scolaires	entre centralités	inter EPCI	TOTAL
TOTAL	160 km	140 km	190 km	380 km	80 km	950 km

2.1.3 - Méthode d'analyse des potentialités d'usage d'une liaison

L'infrastructure ne suffit pas à générer une pratique ou un report modal. L'effet levier s'opère dès lors que, l'environnement dans lequel s'insère l'infrastructure est favorable. Une analyse de cet environnement est donc nécessaire pour vérifier la pertinence de l'investissement.

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

Pour les liaisons vers les sites d'études (établissements scolaires), ainsi que contra de la contra del contra de la contra del la méthode est proposée permettant d'évaluer le potentiel d'usagers cyclistes pour des déplacements quotidiens et objectiver l'intérêt d'investir dans une infrastructure cyclable.

Les déplacements à identifier sont ceux partant du domicile pour se rendre vers un lieu d'étude, de travail, ou une polarité permettant de faire des achats, des démarches administratives et personnelles.

Les critères pris en considération dans cette méthode vont donc porter sur :

- La répartition des équipements et services générateurs de ce type de déplacements
- Le poids de la population dans les polarités à relier :

Un flux cycliste peut commencer à émaner d'une centralité dès 500 habitants. Le bâti étant parfois diffus dans les territoires périurbains et ruraux, il est important de considérer également les populations sur la liaison.

- Le nombre d'emplois et/ou de scolaires à destination pour mesurer l'attractivité d'un équipement ou d'une zone économique
- Le flux de déplacements tous mode existant entre les deux polarités (source INSEE, information disponible pour les communes nouvelles)
- La distance:

Considérant les observations sur la répartition modale des déplacements par tranche de distance, il est admis que passé un seuil de distance de 7-10km, le potentiel de déplacements à vélo quotidien devient faible. Jusqu'à 2km, au contraire, tout déplacement peut être réalisable à vélo. Entre ces deux seuils, le potentiel varie en fonction des autres critères.

Pour les liaisons en rabattement vers les gares ou les aires multimodales, les données nécessaires au calibrage de l'offre de déplacement à destination : fréquence des départs de train, fréquence des lignes de transport en commun, taille de l'aire de covoiturage, cohérence des destinations par rapport au besoin du bassin de déplacement

2.2 - Favoriser l'équipement des itinéraires cyclables

2.2.1 - Jalonnement des liaisons cyclables

Enjeux:

Sécurité et valorisation des itinéraires départementaux :

Le jalonnement est l'une des mesures d'accompagnement qui facilite les déplacements des cyclistes et influence donc, de façon importante, l'usage du vélo. Son objectif est d'assurer la continuité entre les aménagements existants et de contribuer à rappeler aux automobilistes la présence de cyclistes.

Les inscriptions des destinations et des distances composant ces panneaux de jalonnement incitent les cyclistes à se rabattre sur ces itinéraires cyclables sécurisés. Ce dispositif d'incitation peut aussi s'exercer sur les autres usagers de la route et favoriser ainsi le report modal vers le vélo.

Ces panneaux permettront de renforcer l'attractivité du maillage cyclable qui sera peu à peu mis en place et valoriseront la stratégie du schéma départemental cyclable à travers la signalisation spécifique des équipements et polarités générant un flux cycliste qui constituent les marqueurs : établissements scolaires, aires de covoiturages, gares, zones d'emplois, bourgs.

Le jalonnement du réseau cyclable national fait l'objet de normes établies pour garantir une homogénéité, une lisibilité et le rendre fonctionnel. Un logo apposé sur ces panneaux marquera une identité commune à chacun de ces itinéraires. Ce sera une façon de distinguer ces itinéraires, support d'une offre cyclable utilitaire et ciblant un usage spécifique, des autres itinéraires cyclables de balade et de découverte touristique, actuellement jalonnés sur le territoire.

Objectif

■ Donner des recommandations aux maitres d'ouvrage pour la mise en place d'une signalétique directionnelle sur les liaisons cyclables conforme aux prescriptions officielles et aux spécificités portées

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



par le Département : plan de jalonnement, composition des paidentification des itinéraires et matérialisation d'une identité "Anjou"

■ Mettre en place l'appui en ingénierie et la participation financière du Département aux études de jalonnement pour les dessertes correspondantes aux marqueurs départementaux

Détail de l'action

Elaborer un cahier de recommandations techniques de signalisation et d'implantation de panneaux de jalonnement pour les liaisons cyclables cofinancées par le Département

Elaborer une marque sous forme de logo et/ou slogan à apposer sur les panneaux de jalonnement permettant d'identifier et de donner une identité commune aux liaisons structurantes de niveau départemental

Pilotage

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des projets d'aménagements :

Communes et EPCI. Association du Département pour l'appui technique et financier

Services impliqués au Département : Direction des Routes Départementales - Agences Techniques Départementales - Service Etudes et Travaux - Service Exploitation Sécurité Déplacements

Cout

Montant des subventions allouées selon taux et modalités des projets de liaisons cyclables présentés

Planning prévisionnel

2022-2028

Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement en ingénierie territoriale et de financement continu selon les priorités d'investissements et d'études portées par les communes et EPCI

2.2.2 - Stationnement vélo sur les liaisons cyclables

Enjeux

L'usage du vélo est autant déterminé par ses facilités d'accès au point de départ, que par les conditions d'utilisation sur le parcours et les possibilités de stationnement aux lieux de destination. En conséquence, une politique cyclable centrée sur les itinéraires doit impérativement être complétée par une offre de stationnement vélo adaptée aux différents besoins et usages des cyclistes.

Objectif

- Inciter les collectivités locales à mettre en place des dispositifs de stationnement pour les vélos sur les espaces publics, à proximité des pôles et équipements générateurs de flux
- Faciliter le choix et l'achat en élaborant un marché en groupement de commande pour la fourniture et la pose de dispositifs de stationnement vélos
 - Homogénéiser, garantir des modèles adaptés et obtenir des conditions commerciales intéressantes grâce au regroupement des besoins

Détail de l'action

Etablir un recensement des besoins auprès des territoires qui se sont manifestés intéressés par cette action. Estimer les besoins et ainsi bâtir un cahier des charges décrivant les différents types d'équipements nécessaires

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

et leurs spécificités. Ce recensement portera sur la typologie de stationne le leurs spécificités. Ce recensement portera sur la typologie de stationne le leurs spécificités. couverts, box individuels, consignes collectives ...), sur les spécificités esthétiques et fonctionnelles attendues, sur la quantité, sur les délais de mise en œuvre...

Lancement d'une procédure en vue d'établir un marché public mutualisé avec les intercommunalités intéressées

Pilotage

Département : Direction des Routes Départementales - Service Etudes et Travaux

Coût

Pas de budget spécifique pour la mise en place de cette action

Planning prévisionnel

2022:

Recensement des besoins

2023:

Lancement du groupement de commande pour un objectif de notification en septembre 2023

2.2.3 - Mesure de la pratique cycliste quotidienne

Enjeux

Pallier au manque de données sur la pratique utilitaire du vélo

Identifier et analyser la pratique réalisée sur les infrastructures cyclables créées (l'évolution, les spécificités locales, les usages, les besoins...)

Valoriser les actions du Département et le travail collaboratif avec les collectivités locales en mesurant leur effet Contribuer au réajustement de la stratégie cyclable

Aujourd'hui les seuls compteurs implantés sur le territoire du Maine-et-Loire sont disposés sur les itinéraires de vélo-loisirs et touristiques. Ils sont au nombre de neuf et permettent de connaître les tendances des fréquentations, les effets de saisonnalité, les taux de croissance, les caractéristiques en fonction du lieu de comptage et de comparer au niveau de pratique national.

Il est important de compléter ce parc de compteurs avec un déploiement ciblant l'usage utilitaire. Ainsi pourra s'observer l'effet levier que vont générer les liaisons cyclables mises en place dans le cadre du schéma départemental cyclable. Ces nouveaux dispositifs permettront de recueillir des données de fréquentation, de les centraliser et de les exploiter à travers un observatoire départemental de la pratique cyclable.

Objectif

Inciter les maitrises d'ouvrage locales à intégrer des dispositifs de comptages cyclistes dès la conception des opérations d'aménagements cyclables

Soutenir et accompagner les porteurs de projets dans le déploiement des compteurs et le traitement des données

Obtenir un maillage de compteurs sur le territoire qui permette d'analyser à l'échelle départementale les fréquentations et l'évolution de la pratique du vélo utilitaire dans le Maine-et-Loire

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Détail de l'action

Diffuser de la connaissance technique sur les dispositifs de comptages cyclistes (type d'équipement, choix des implantations, choix des aménagements à équiper, fournisseurs...)

Financer le déploiement de compteurs automatiques prioritairement sur les liaisons correspondantes aux marqueurs départementaux

Transmettre les spécificités techniques et fonctionnelles à soumettre aux maitrises d'ouvrage pour permettre la remontée des données à l'interface du Département

Assurer le recueil et l'exploitation des données de fréquentation

Rendre compte aux territoires des analyses issues du traitement de ces données

Pilotage

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des projets d'aménagements :

Communes et EPCI. Association du Département pour l'appui technique et financier

Services impliqués au Département : Direction des Routes Départementales - Agences Techniques Départementales - Service Etudes et Travaux

Coût

Ressources pour la collecte et l'exploitation des données de comptage à évaluer

Planning prévisionnel

2022:

Elaboration de l'interface et des spécificités de transmission de données

Premières subventions attribuées pour la mise en place de compteurs cyclistes

2023-2028

Déploiement des compteurs et alimentation de l'observatoire

Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement en ingénierie territoriale et de financement continu selon les priorités d'investissements et d'études portées par les communes et EPCI

2.3 - Traiter les franchissements cyclables sur les grands ponts de Loire

Enjeux

Les itinéraires cyclables subissent le plus souvent des points de rupture au niveau des ouvrages de franchissements conçus originellement sans intégration d'aménagements dédiés à la circulation des cyclistes. Or ces points de franchissement structurent les territoires traversés par le fleuve et les rivières. La cohabitation entre modes y est d'autant plus difficile que la convergence des axes de communication engendre des trafics importants, notamment en heures de pointe. Les relations de proximité entre ces territoires dépendent des conditions de circulation sur leur franchissement. Le traitement cyclable des ponts doit donc se faire dans la logique d'un maillage territorial cohérent.

Suivant la Loire, la ligne de train Nantes-Tours dessert les villes en rive droite et propose ainsi des opportunités de déplacements intermodaux pour rejoindre les grands pôles urbains. La ligne Angers-Le Mans longe également l'axe de la Sarthe et permet des rabattements en train vers Angers depuis le nord du territoire. On comprend ainsi que la continuité cyclable au niveau des ponts donnant accès à ces gares représentent un enjeu d'intermodalité et d'usage vélo important.

L'enjeu est particulièrement en Maine-et-Loire pour les grands ponts de Loire (16 ouvrages gérés par le Département).

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectifs

Le Département souhaite intervenir sur l'aménagement de ces franchissements (complexité technique, importance des coûts, enjeux environnement, enjeu patrimonial) au titre de la solidarité territoriale.

Analyser l'environnement de chaque franchissement de Loire pour en déterminer le potentiel de fréquentation vélo.

Définir les modalités d'aménagements à prescrire sur chaque franchissement pour sécuriser les déplacements des cyclistes selon l'usage ciblé.

Prioriser les besoins et définir un programme d'études de faisabilité à engager dès 2022 par le Département.

Etablir un programme d'investissement pluriannuel en études et travaux d'ici fin 2022.

Définir les actions à engager pour les réalisations de court terme (2022-2025) ainsi que les projets structurants de plus long terme nécessitant des études et des procédures et qui s'engageront au-delà de 2028.

Les aménagements d'autres ouvrages en particulier sur les grands cours d'eau (Sarthe, Mayenne, Loir) intégrés à des liaisons cyclables seront traités à travers le dispositif d'aide financière.

Détail de l'action

Le Département s'est engagé dans un diagnostic des différents franchissements de Loir portant sur :

- -l'identification des potentialités de fréquentation vélo, pour définir le besoin
- -les conditions de circulation et de partage de l'espace public entre les différents usagers (voiture, PL, vélo, piéton)
- -les données d'usage et géométriques actuelles, pour définir les contraintes et les opportunités d'amélioration

Définition des besoins et priorisation des études

Réalisation d'études de faisabilité

Préparation des éléments d'arbitrage budgétaire et des consultations pour les prestations d'études opérationnelles

Concertation avec le Département de Loire-Atlantique et avec les territoires

Pilotage

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre pour les études préalables : Département - Direction des Routes Départementale - Service Etudes et Travaux - Service Ouvrages et Gestion Entretien Routier

Coût

Définition du montant des investissements à porter objet de l'action

Planning prévisionnel

2022:

Diagnostic / Définition du besoin / Identification des franchissements prioritaires / Concertation / Elaboration d'un programme d'investissement.

2023 - 2025:

Demandes de financement (dispositif Etat ou Européen)

Etudes de faisabilité et études opérationnelles

2025-2028:

Objectif de premières réalisations d'aménagements cyclables spécifiques sur ouvrage

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



2.4 - Améliorer des aménagements existants suivant les

Enjeux

Volonté d'exemplarité du Département dans la mise à niveau de son réseau routier, en cohérence avec la politique cyclable départementale promue auprès des collectivités locales.

Développer une logique de gestionnaire routier intégrant l'ensemble des usagers.

Objectif

Améliorer la sécurité et le confort des aménagements cyclables existants pour augmenter leur utilisation par les cyclistes du quotidien.

Détail de l'action

Répertorier les aménagements cyclables existants sur le réseau de routes départementales hors agglomération Mener une analyse critique selon leur type, leur environnement routier, leur état, les continuités cyclables, leur niveau de sécurité et d'adéquation à la voie.

Etablir des fiches détaillant par tronçon aménagé les prescriptions techniques permettant de remettre à niveau l'infrastructure cyclable

Mettre en œuvre les remises à niveau en cohérence avec la programmation de l'entretien des chaussées.

Pilotage

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre : Département - Direction des Routes Départementale - Service Etudes et Travaux - Service Ouvrages et Gestion Entretien Routier – Service Exploitation Sécurité Déplacements

Coût

Définition du montant des investissements à porter dans le cadre des programmes d'aménagements de sécurité

Planning prévisionnel

2022

Démarche à mener en priorité sur les sections visées par une réfection en 2022/2023

2023

Diagnostic complet à mener et élaboration des prescriptions opérationnelles

3 - VOLET OPERATIONNEL- DISPOSITIF DE SOUTIEN AUX COLLECTIVITES MAITRES D'OUVRAGE DES PROJETS DE LIAISONS CYCLABLES REPONDANT AUX ENJEUX DU SCHEMA ET AUTRES PROJETS VELO UTILITAIRE A ENJEUX LOCAUX

3.1 - Accompagner en ingénierie territoriale les études d'itinéraires

Enjeux

Impulser le développement des projets de liaisons cyclables auprès des collectivités locales Garantir un déploiement équilibré de l'infrastructure cyclable sur le territoire

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif

Venir en appui privilégié des structures communales et intercommunales qui ne disposent pas de moyens suffisants pour assurer une prestation d'étude d'itinéraire cyclable nécessitant une technicité et une ingénierie particulière

Aider à la décision dans la définition du projet d'aménagement

Détail de l'action

Réaliser un programme d'études vélo priorisé par le Département au regard de l'ensemble des demandes des territoires

Prise en charge des études d'itinéraires auprès des maitrises d'ouvrage locales consistant en :

- L'identification de scénarios de tracés potentiels, leur critérisation et leur comparaison pour aider au choix de l'itinéraire
- La préconisation d'aménagements cyclables à privilégier selon les différentes sections de l'itinéraire
- La prospection de financement à mobiliser

Mener des réunions de cadrage et de partage au cours de l'étude entre le porteur de projet et le Département Capitaliser sur une méthodologie technique commune de conduite des projets.

Préparer les arbitrages

Pilotage

Coordination et suivi : Département - Direction des Routes Départementale - Service Etudes et Travaux Réalisation de l'ingénierie : Département - Direction des Routes Départementales - Agences Techniques Départementales et Service Etudes et Travaux.

Coût

Mise à disposition de cet accompagnement à titre gracieux en privilégiant les structures publiques à faible moyen d'étude et ce en fonction des moyens humains disponibles au sein des services du Département.

Planning prévisionnel

2022-2028:

Début des premières études d'itinéraires pour le compte de collectivités locales en 2022.

Dispositif d'accompagnement disponible tout au long de la mise en œuvre du présent schéma.

3.2 - Apporter un soutien financier aux projets cyclables

Enjeux

Inciter au développement des projets de liaisons cyclables par les collectivités locales en optimisant les montages financiers des opérations

Garantir un déploiement équilibré de l'infrastructure cyclable sur le territoire

Contribuer à la mise en œuvre de projets qualitatifs intégrant les équipements valorisant l'opération (jalonnement, compteurs, stationnement...)

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif

Répartir de manière optimale et équilibrée l'enveloppe budgétaire annuelle dédiée aux territoires pour le soutien aux projets de liaisons cyclables à vocation utilitaire, selon les modalités de participations financières prévues au règlement financier.

Veiller à l'intégration dans les projets présentés des conditions et recommandations techniques pour garantir une infrastructure homogène et efficace.

Détail de l'action

Promouvoir le dispositif de soutien financier auprès des territoires et repérer les projets éligibles à venir

Assurer le processus d'instruction des projets sollicitant le dispositif

Valider le versement des subventions selon le suivi opérationnel des projets

Elaboration d'une convention d'attribution de subvention type à faire voter par les élus départementaux pour alléger les procédures administratives d'octroi de financement

Pilotage

Coordination et suivi : Département - Direction des Routes Départementales - Service Etudes et Travaux - Agences Techniques Départementales - Unité comptabilité

Coût

Subventions d'investissement : 4 à 5M d'€ par an

Planning prévisionnel

2022

Dès entrée en vigueur du dispositif financier, vote des premières subventions allouées au titre du schéma départemental cyclable.

Fin 2022 : attribution des subventions aux projets déposés au 30/09/2022

2023-2028

Dispositif financier disponible tout au long du mandat (Dépôt des dossiers au 30 juin)

Application du planning de dépôt des dossiers et d'instruction prévu au règlement financier

3.3 - Organiser la gestion de l'infrastructure

Enjeux

L'entretien est une des clés pour maintenir la qualité des aménagements cyclables sur la durée. Les cyclistes sont aussi sensibles à la qualité du revêtement sur lequel ils roulent qu'à la qualité générale de l'itinéraire. Un itinéraire non entretenu deviendra moins attractif à cause de trous, d'une végétation mal taillée, de panneaux dégradés... Il en est de même pour les équipements complémentaires.

Il s'agit donc de :

- > définir les modalités de gestion afin de s'assurer de la fonctionnalité, du maintien et de la pérennité de l'infrastructure pour les usagers dans le temps.
- > rendre durables les investissements consacrés à l'infrastructure cyclable
- > maintenir à niveau l'infrastructure en intégrant les innovations et les nouveaux besoins

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectifs

Définir les responsabilités d'entretien et de maintenance selon les choix d'itinéraires et d'aménagements cyclables

Intégrer ces modalités dès la conception du projet pour permettre au gestionnaire d'anticiper les moyens humains, matériels et financier, et décider en fonction des capacités

Détail de l'action

Communiquer aux porteurs de projet les modalités de gestion prévues par le Département pour les aménagements cyclables impactant une route départementale

Sensibiliser à cet enjeu dans le cadre des études d'itinéraires

En partenariat avec les collectivités locales, établir les conventions d'entretien entre le Département et le gestionnaire en fonction des projets

Organiser et coordonner les missions de gestion qui incomberont au Département selon les modalités définies dans les conventions d'entretien

Examiner les conditions de gestion de tronçons de voies vélo existants réalisés sous maitrise d'ouvrage du Département en vue d'assurer une cohérence des interventions pour l'usager à l'échelle de la liaison

Pilotage

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des projets d'aménagements :

Communes et EPCI.

Appui technique:

Département - Direction des Routes Départementale - Agences Techniques Départementales - Service études et travaux - Service Ouvrages et Gestion Entretien Routier - Service Exploitation Sécurité Déplacements - Service foncier domaine public

Coût

Investissement pour le Département à estimer selon les choix de gestion opérés dans le cadre des projets mis en œuvre

Planning prévisionnel

2022 - 2028

Définition et mise en œuvre des modalités de gestion selon les projets cyclables initiés

3.4 - Diffuser le guide des aménagements cyclables hors agglomération

Enjeux

Développer dans le Département une culture technique autour de la conception d'aménagements cyclables performants en donnant accès à une information synthétique

Aider à la décision

Fédérer les acteurs de l'infrastructure cyclable autour du partage de ce référentiel technique et en échangeant sur les retours d'expériences pratiques

Garantir la mise en œuvre d'une infrastructure sécurisant l'ensemble des déplacements, et présentant une certaine homogénéité dans la qualité du traitement sur l'ensemble du territoire

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

SLO

Objectifs

Diffuser ce guide aux porteurs de projet

Maintenir une instruction technique et sécuritaire du Département pour chaque projet cyclable impactant des voiries départementales qui assurera une prise en compte au cas par cas de certaines recommandations du guide.

Assurer une mise à niveau du référentiel dans le temps

Détail de l'action

Se référer au guide des études d'itinéraires réalisées par le Département

En faire un document de référence dans les cahiers des charges des études de maitrise d'œuvre co-financées par le Département

Accompagner les porteurs de projet dans son application, et veiller au respect des préconisations a minima dans le cadre des itinéraires impactant des voiries départementales

Réaliser une veille régulière règlementaire, technique et une prospection des réalisations pour actualiser le guide

Pilotage:

Elaboration et diffusion du quide assurées par le Département.

Appui technique:

Département - Direction des Routes Départementale - Agences Techniques Départementales - Service études et travaux – Service Exploitation Sécurité Déplacements

Coût

Cette action ne présente pas de budget spécifique pour le Département.

Planning prévisionnel

2022

Elaboration, partage du guide et diffusion à travers des réunions techniques avec les territoires 2023-2028

Diffusion, application, actualisation du guide tout au long de la mise en œuvre du schéma

4 - VOLET SUIVI ET ANIMATION - CREER LES COND **ACTION COORDONNEE ET PERENNE**

4.1 - Développer les outils de suivi et d'évaluation des actions du schéma

4.1.1 - Référencement de l'infrastructure cyclable

Enjeux

Suivi de l'impact de la politique cyclable départementale sur la réalisation de l'infrastructure cyclable.

Amélioration de la connaissance des aménagements cyclables et de leur usage sur le territoire.

Objectif

- Mettre en place un outil permettant de recueillir des informations sur l'infrastructure cyclable existante et recensant les liaisons mises en œuvre
- En tirer des analyses pour les bilans du schéma
- Améliorer la culture technique en matière d'aménagements cyclables

Détail de l'action

- Référencer dans une base de données SIG deux types d'informations :
 - o Les itinéraires cyclables réalisés avec un co-financement départemental au titre du schéma cyclable avec pour informations à recueillir : tracé, maitrise d'ouvrage, montants, type d'aménagements ...
 - Les aménagements cyclables préexistants en se focalisant sur le réseau de routes départementales avec pour informations à recueillir : les choix techniques d'aménagement, la qualité de l'aménagement, le type de route, les détails géométriques, la nature du trafic..., dans une perspective de consolidation des recommandations du Guide des aménagements cyclables hors agglomération. Une source d'information OSM servira de référentiel à consolider au fur et à mesure des repérages terrain.

Coût

Moyens humains pour la saisie, l'exploitation des données, et pour l'organisation et la tenue de l'instance mise en place. Pas de budget spécifique pour le Département.

Planning prévisionnel

Court terme : Mise en place du tableau de suivi et cartographie des itinéraires existants et projets de l'année.

4.1.2 - Observatoire départemental de suivi des fréquentations cyclables

Enjeux

Pallier au manque de données sur la pratique utilitaire du vélo

Identifier et analyser la pratique réalisée sur les infrastructures cyclables créées (l'évolution, les spécificités locales, les usages, les besoins...)

Valoriser les actions du Département et le travail collaboratif avec les collectivités locales en mesurant leur effet Contribuer au réajustement de la stratégie cyclable

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Objectif

Développer et animer une interface traitant le recueil d'une diversité de données issues de l'ensemble des compteurs permanents implantés sur les liaisons cyclables utilitaires et des campagnes de comptages menées ponctuellement.

Mettre en place et animer un partenariat avec les collectivités autour des données de fréquentation Sensibiliser sur les enjeux d'une mesure de la pratique cyclable

Détail de l'action

- Mettre en place l'interface et élaborer les spécificités techniques et fonctionnelles à imposer pour la bonne remontée des informations
- Assurer le suivi des données et faire les exploitations qui permettent d'analyser les fréquentations
- Réaliser et diffuser des bilans auprès des élus du Département et des territoires dans le cadre d'une dynamique rassemblant autour de ces enjeux de connaissance des pratiques
- Assurer une veille technique sur les dispositifs de comptages

Pilotage

Pilotage de l'observatoire assuré par le Département à partir des données fournies par le territoire (EPCI et Communes).

Coût

Pas de budget spécifique pour la mise en place de cette action

Planning prévisionnel

2022:

Travail sur l'interface et sur les spécificités de transmission de données

2023-2028

Déploiement des compteurs, alimentation et animation de l'observatoire

4.1.3 - Réalisation de bilans réguliers

Enjeux

Suivi de la réalisation des objectifs du schéma et de l'impact de la politique cyclable départementale Contribuer au réajustement de la stratégie cyclable

Objectif

Elaborer des documents de suivi synthétiques présentant l'avancée de la démarche et les perspectives permettant d'évaluer l'impact global des actions mises en place et d'envisager les réajustements nécessaires.

Détail de l'action

Assurer un suivi régulier de l'ensemble des actions engagées sous l'égide du schéma (études et travaux) en répertoriant l'ingénierie territoriale mise au service des territoires, les études vélo lancées par les territoires sans sollicitation directe des moyens du Département, et les autres actions menées en propre par le Département

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Évaluer le rythme d'avancement des liaisons inscrites au réseau struct

Mettre en perspective l'état d'avancement des actions par rapport aux objectifs fixés

- Établir des bilans financiers et chiffrés des subventions allouées
- Se coordonner régulièrement avec les référents vélo des EPCI pour assurer un suivi des actions menées localement
- Articuler ces avancées au niveau de la stratégie départementale des mobilités pour obtenir une vision globale de la politique départementale au service du développement du vélo du quotidien

Pilotage

Bilan sur la mise en œuvre du schéma réalisé par le Département

Coût

Pas de budget spécifique pour la mise en place de cette action

Planning prévisionnel:

Fin 2022 : premier bilan du schéma des liaisons cyclables

2023-2028

Suivi régulier à présenter lors des instances départementales.

4.2 - Promotion et animation du schéma

4.2.1 - Actions de communication accompagnant la mise en œuvre du plan d'actions

Enjeux

Informer sur les actions menées dans le cadre de la politique cyclable du Département en lien avec la stratégie globale de mobilité et les valoriser

Valoriser des réussites de coopération territoriale

Sensibiliser aux enjeux que revêt la mobilité à vélo

Objectifs

Accompagner la mise en œuvre du schéma d'un ensemble d'actions de communication et de sensibilisation

Détail de l'action

Communiquer sur les opérations réalisées en cofinancement sur le Département

Elaborer une planification annuelle des actions de communication et d'animation du schéma qui seront prises en charge par la Direction de la Communication

Elaborer une marque sous forme de logo et/ou slogan visant à valoriser les actions du Département pour promouvoir le vélo utilitaire en Anjou

Créer un panneau d'information de chantier à fournir aux maitrises d'ouvrage informant du concours financier du Département pour la réalisation des travaux d'aménagements cyclables

Alimenter par des éléments contextualisés les contenus en préparation (articles, site, inauguration d'itinéraires...)

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Pilotage

Services impliqués au Département : Direction des Routes Départementales - Service Etudes et Travaux Direction de la Communication

Coût

Pas de budget spécifique pour la mise en place de cette action

Planning prévisionnel:

2022-2028

Actions régulières d'information et de communication sur la mise en œuvre du schéma départemental des liaisons cyclables.

4.2.2 - Développer et fédérer un réseau d'acteurs institutionnels prescripteurs du développement de l'usage du vélo utilitaire

Enjeux

Inscrire durablement la dynamique favorable aux mobilités actives sur le territoire

Faire progresser et soutenir les ambitions de chaque territoire

Privilégier un développement soutenu et homogène

Objectif

Créer les conditions institutionnelles propices au développement d'une infrastructure cyclable coordonnée et au partage de bonnes pratiques

Partager les connaissances pour diffuser une culture vélo parmi les aménageurs et gestionnaire de voirie Fédérer au niveau technique et politique

Détail de l'action

Organiser des rencontres régulières avec les représentants techniques vélo des EPCI

Objectifs du réseau technique :

- Partager les avancées sur le schéma départemental et sur les politiques cyclables menées dans les territoires,
- Échanger sur les points de difficultés,
- Se coordonner sur des projets de connexions inter-EPCI,
- Échanges de bonnes pratiques,
- o Échanges autour du Guide des aménagements cyclables hors agglomération,
- o Donner un cap pour l'année à venir,
- Aider le Département à identifier les besoins en accompagnement en ingénierie et les projets à cofinancer

Animer des thématiques tournées vers les actions d'une politique cyclable au sein du réseau Anjou Ingénierie Territoriale

Organiser des rencontres entre élus des collectivités locales sur le thème du vélo utilitaire pour partager les avancées, les enjeux, et favoriser les coopérations sur les projets

Consulter les collectivités (EPCI) et les associations d'usagers vélo lors de l'élaboration des bilans sur la mise en œuvre du schéma et pour identifier les perspectives d'adaptation du présent schéma

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Pilotage

Services impliqués au Département : Direction des Routes Départementales - Service Etudes et Travaux, Direction de l'Ingénierie des Territoires et Environnement

Coût

Pas de budget spécifique pour la mise en place de cette action

Planning prévisionnel:

2022-2028

Constitution et animation d'un réseau institutionnel technique en lien avec les EPCI et Communes.

4.3 - Développer la pratique cyclable auprès des collégiens

Enjeux

Au-delà des aménagements des liaisons cyclables vers les établissements, il y a un enjeu à faire évoluer les pratiques locales de mobilités (transition écologique, santé...), notamment à l'entrée au collège et à favoriser la pratique du déplacement à vélo auprès des collégiens et des parents d'élèves.

Cette sensibilisation peut aborder les questions de sécurité routière et d'apprentissage du vélo ; elle ne doit pas occulter les bénéfices du vélo sur la santé et l'environnement. Elle doit aussi lever les craintes de certains parents en les rassurant sur la sécurité d'un trajet en vélo emprunté par leur enfant. Elle est un élément essentiel pour capitaliser sur le potentiel élevé des déplacements à vélo domicile-collège dans certains établissements, afin d'augmenter le nombre de collégiens venant à vélo.

Les enjeux sont pédagogiques (former des futurs citoyens écomobiles, rendre les collégiens plus autonomes), économiques (diminuer l'impact des coûts de transport pour les familles), environnementaux (économiser du carburant et de l'énergie, agir sur le changement climatique en diminuant les émissions de gaz à effet de serre), de sécurité et de santé publique.

Objectifs

Conduire une mission d'apprentissage spécifique portant sur le déploiement d'actions coordonnées et complémentaires visant la promotion de l'usage du vélo auprès des collégiens

Accompagner la mise en œuvre de liaisons cyclables sécurisées vers les collèges d'une incitation à la pratique dans des conditions favorables

Détail de la mission

Orienter la démarche vers les collèges bénéficiant d'une accessibilité à vélo existante ou en projet

Elaborer un diagnostic des sites sélectionnés sur la prise en compte de l'écomobilité scolaire

Planifier, dans une démarche pluri-acteurs, une série d'actions portant sur l'amélioration des conditions de stationnement dans les établissements, et sur la sensibilisation à la sécurité des cyclistes et au changement de pratique

Pilotage

Services impliqués au Département : Direction des Routes Départementales - Service Etudes et Travaux Direction de l'Ingénierie des Territoires et Environnement - Direction de l'Éducation, de la Jeunesse et des Sports – Direction du Patrimoine Immobilier

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Coût

Moyen humain: un(e) apprenti(e)

Planning prévisionnel :

Année scolaire 2022-2023 : Recrutement d'un(e) apprenti(e) pour animer la mission

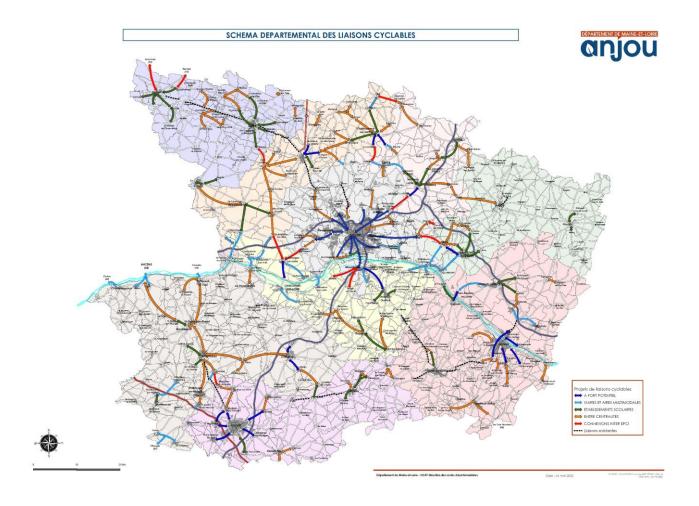
2023 – 2028 : mise en œuvre des actions planifiées

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

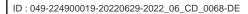
SLOW

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE





Affiché le 30/06/2022



Dispositif départemental de soutien

aux projets d'infrastructures cyclables des collectivités locales

Règlement d'aide

1. Contexte:

Le potentiel d'utilisation du vélo pour des motifs dits « utilitaires » est réel, surtout sur les déplacements de courte distance qui se font encore majoritairement en voiture individuelle, phénomène bien présent dans les territoires ruraux et périurbains. Le vélo à assistance électrique aplanit et raccourcit les parcours, et facilite d'autant mieux le recours au vélo sur des trajets interurbains d'une distance supérieure à 3 km.

Les enjeux de santé publique et de réduction de la dépendance énergétique sont prégnants et engagent aujourd'hui les collectivités à collaborer pour développer une offre de mobilité alternative sur des liaisons adaptées.

Déjà bien identifié comme acteur des projets vélo-loisirs et du tourisme, le Département souhaite engager une démarche favorisant la pratique quotidienne du vélo pour faire du département du Maine et Loire un territoire adapté à la diversité des usages du vélo.

Cette démarche se concentre sur le développement de l'infrastructure cyclable indispensable au développement de ce mode de déplacements pour les trajets du quotidien (domicile vers le lieu de travail, d'études, d'activités, d'achat, de services ...). La stratégie portée par le Département est de se positionner en appui aux collectivités pour étudier les itinéraires cyclables et pour co-financer les investissements portant sur la mise en œuvre de cette infrastructure.

Elle complète le soutien accordé aux territoires au titre de la stratégie départementale des mobilités pour les accompagner dans l'organisation de la compétence mobilité et dans la mise en œuvre d'actions facilitant l'accès à une offre de déplacements adaptée au public en insertion.

Seront donc ciblés par ce dispositif la réalisation d'études et de travaux d'aménagement d'itinéraires offrant aux cyclistes des parcours sécurisés et continus entre pôles structurants générateurs de flux.

Le schéma départemental des infrastructures cyclables, auquel se rattache ce règlement, détaille les liaisons et leurs critères qui rentrent dans les priorités départementales selon six marqueurs.

Le département souhaite également soutenir les investissements portant sur des aménagements de proximité visant l'amélioration de l'accessibilité à vélo ainsi que les itinéraires structurants en agglomération.

2. Objectifs:

Développer un maillage d'itinéraires cyclables structurants et sécurisés répondant aux conditions d'une offre de mobilité pour les trajets utilitaires

Accompagner les territoires dans la mise en œuvre des liaisons cyclables identifiées au schéma départemental, des projets cyclables d'intérêt local (entrées de bourgs, maillon complémentaire d'un réseau cyclable, desserte ponctuelle...)

Assurer les continuités cyclables et sécuriser les points durs au niveau des traversées de carrefours et des franchissements (cours d'eau, voies ferrées, routes...)

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



Rendre lisible les itinéraires par un jalonnement adapté aux cyclistes

Améliorer le suivi des fréquentations de ces itinéraires par le déploiement de compteurs cyclistes

3. Bénéficiaires:

Communes et EPCI

4. Opérations éligibles :

Ce dispositif de financement vient compléter le dispositif d'aides existant pour les itinéraires véloloisirs. En cas de mixité d'usages (loisirs et utilitaire) du projet de liaison, ces deux dispositifs n'étant pas cumulables, il sera proposé, par le Département, une affectation du dossier sur l'un de ces dispositifs en fonction de sa dominante.

Il convient de rappeler que le Département peut mettre à disposition des communes et des EPCI un accompagnement dans les études d'ingénierie pour les études préalables (stratégie, définition de programme, études d'itinéraires), dans la limite de ses moyens, et en privilégiant les collectivités à faible capacité d'études.

Ce dispositif de financement complète cet appui et permet un accompagnement du Département dans toutes les phases des projets en faveur du développement de liaisons cyclables à vocation utilitaire.

Avec le dispositif d'aide régionale sur les liaisons cyclables en rabattement vers une gare ou une aire multimodale, la Région Pays de la Loire agit en qualité de chef de file de la compétence relative à la mobilité et notamment à l'intermodalité. De ce fait, cette aide se veut exclusive de toute autre subvention, y compris émanant du Département.

De manière générale, sauf convention spécifique présentée à l'appui du projet, le maitre d'ouvrage sera réputé gestionnaire de l'ensemble des aménagements réalisés. Des conventions d'entretien et d'autorisation de travaux seront établies entre le Département et la collectivité pour les sections comprises sur le domaine public départemental.

Ainsi les investissements portant sur les projets suivants pourront bénéficier d'un financement départemental :

I. Schéma directeurs locaux des modes actifs

Objectifs:

- > Se munir d'un document de planification et de programmation qui définit l'ensemble des actions que se fixe la collectivité pour développer les modes actifs en usage quotidien.
- > Articuler les démarches de planification cyclable entre le niveau communal et intercommunal
- Faire émerger des priorités locales d'aménagements de liaisons cyclables cohérentes avec le niveau départemental
- Définir la gouvernance des opérations de liaisons cyclables entre communes et EPCI (maitrise d'ouvrage / mode de concertation locale).



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

II. Opération d'aménagement cyclable global

Les études pré-opérationnelles d'opportunité et de faisabilité

<u>Objectif de ces études</u>: réaliser un diagnostic territorial, un repérage foncier mettant en avant des critères techniques et financiers permettant de définir une stratégie et de planifier les investissements en vue de la réalisation de liaisons cyclables à vocation utilitaire.

- Les études de maitrise d'œuvre opérationnelle d'une liaison cyclable

<u>Objectif de ces études</u>: assurer les missions permettant la mise en œuvre d'un projet d'aménagement : des études définissant le cadre fonctionnel jusqu'à la conduite du chantier.

- Les travaux d'aménagements cyclables de la liaison

5. Nature des dépenses subventionnables :

Dépenses en études :

• Frais facturés par un bureau d'études spécialisé (le financement de poste et la valorisation RH et de ressources internes n'est pas éligible au dispositif)

<u>Dépenses en travaux sur la liaison considérée</u>:

- Réalisation d'aménagements cyclables de type voie verte, piste ou bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée, signalétique marquant une mixité avec les modes motorisés, réhabilitation de chemins ruraux, de voie désaffectée.
- Hors travaux d'éclairage public, de mobilier urbain, d'espaces verts et de réseaux non liés directement à l'aménagement cyclable
- Acquisition foncière: uniquement l'acquisition de terrains non bâtis nécessaire à l'implantation des aménagements prévus à l'itinéraire cyclable
- Réalisation des travaux sur un franchissement : élargissement d'un ouvrage ou travaux de passerelle
- Fourniture et pose de la signalétique directionnelle vélo sur l'ensemble de la liaison
- Fourniture et pose de compteurs enregistrant spécifiquement le passage des cyclistes à intégrer sur la liaison
- Pour les liaisons structurantes en agglomération (desserte des fonctions importantes de la polarité), les aménagements de type « site propre cycliste » seront privilégiés dans le financement

6. Modalités de financement :

I. LES SCHEMAS DIRECTEURS LOCAUX :

Études de schéma directeur locaux modes actifs

Il s'agit de la réalisation de schéma directeur à l'échelle locale permettant de prioriser et hiérarchiser les axes à aménager.

Conditions obligatoires:

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Etudes externalisées à un bureau d'études spécialisé

Participation du Département aux comités de suivi technique des études

Dépense maximale subventionnée pour les études de schéma directeur locaux modes actifs :

Etude portée par un EPCI : 100 000 €

Etude portée par une commune de moins de 10 000 habitants : 10 000 €

Etude portée par une commune de plus de 10 000 habitants : 30 000 €

Taux: 40% du montant HT

II. LES LIAISONS STRUCTURANTES FIGURANT AU SCHEMA DEPARTEMENTAL

Description de ces liaisons :

Projet d'itinéraire cyclable visant la pratique quotidienne correspondant aux marqueurs inscrits au schéma départemental des liaisons cyclables :

- Liaison interurbaine à fort potentiel
- Liaison de rabattement vers les gares (dispositif de financement Régional)
- Liaison desservant un établissement scolaire
- Liaison prioritaire entre centralités
- Connexion inter-EPCI
- Liaison structurante en agglomération assurant une desserte des principales fonctions urbaines de la zone agglomérée

La création d'une liaison cyclable constituant une antenne entre les itinéraires vélo-loisirs inscrits au SR3V et les pôles majeurs d'attractivité dotés de services pourra également être éligible à ce taux de subvention si un usage mixte utilitaire et loisirs est démontré.

Nature des projets subventionables :

Études de maitrise d'œuvre :

Il s'agit de la réalisation des études de maitrise d'œuvre sur la base du tracé qui aura été défini à l'issue des études d'itinéraires.

Conditions obligatoires:

Etudes externalisées à un bureau d'études spécialisé

Participation du Département aux comités de suivi technique des études

- Travaux d'aménagements de liaisons

Il s'agit du financement du montant des travaux HT de l'opération.

Conditions obligatoires :

Application des recommandations du « Guide technique des aménagements cyclables hors agglomération » élaboré par le Département.

Conditions facultatives:

Sécurité pour les cyclistes, continuité et lisibilité de l'itinéraire

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

- Confort d'usage avec revêtement adapté aux usages utilitaires (cycles de type urbain, VTC, accessible aux piétons, PMR et EDPM)
- Jalonnement complet de la liaison cyclable dans le respect des spécificités techniques d'implantation et d'inscription détaillées dans le schéma départemental des infrastructures cyclables
- o Cohérence avec la diversité d'usagers sur la liaison pour une bonne cohabitation
- Implantation des compteurs selon les spécificités techniques détaillées dans le schéma départemental des infrastructures cyclables
- Longueur de la liaison : variable selon notamment le rayonnement des équipements et les densités de population desservies. La distance entre deux pôles à relier constitue un élément déterminant dans le potentiel d'usage d'une liaison.
- Intégration de la liaison au maillage cyclable existant et projeté dans le cadre d'un schéma cyclable
- o Maitrise du dénivelé

Il est attiré l'attention des maîtres d'ouvrage sur la nécessité d'assurer une concertation locale sur les projets qui seront portés dans ce cadre.

- Traitement d'un franchissement cyclable

Conditions obligatoires:

Modification d'un ouvrage existant ou création d'un ouvrage spécifique pour le traitement d'un point de traversée d'une infrastructure linéaire (voie ferrée, route) ou d'une barrière naturelle (cours d'eau) dans le cadre d'un projet de liaison cyclable inscrit au schéma départemental avec pour objectif la création d'une continuité cyclable sécurisée.

Taux: 40% du montant HT de l'opération

Plafonds:

a. Plafond des dépenses prises en compte pour les études de maitrise d'œuvre :

5% du montant plafonné des travaux

b. Plafond de dépenses pris en compte pour les travaux d'aménagements de liaisons :

Nature de l'aménagement	Description	Plafond de la dépense éligible au km	
Voie vélo nouvelle	Travaux d'aménagement d'une voie dédiée à la circulation des cyclistes avec création de l'emprise nécessaire (piste, bande cyclable, voie verte)	200 000 €	
Bords de route	Travaux d'aménagement d'une voie dédiée à la circulation des cyclistes sur emprises existantes	100 000 €	
Chemins existants (hors agglomération)	Travaux de recalibrage, restructuration et rénovation de chemins existants pour les adapter à la pratique cycliste quotidienne	60 000 €	
Voie mixte	Aménagement cyclable en cohabitation avec les modes motorisés nécessitant des travaux de signalisation (CVCB, marquage d'une trajectoire matérialisées pour les cycles, etc)	10 000 €	

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Restructuration aménagements existants	Cas d'aménagements cyclables existants retraités dans le cadre de l'aménagement d'une liaison cyclable	100 000 €
Aménagement cyclable d'une liaison structurante en agglomération	Création d'une voie dédiée à la circulation des cyclistes (piste, bande cyclable, voie verte)	200 000 €

c. Plafond de subvention pour les équipements :

Fourniture et pose de jalonnement cyclable : 4 000 € par km jalonné

Fourniture et pose de compteur : 5 000 € par compteur

d. Plafond de subvention pour le traitement d'un franchissement cyclable :

Plafond de subvention à 150 000 € pour les travaux d'aménagements cyclables au niveau d'un franchissement.

L'objectif est d'assurer la continuité d'un itinéraire (existant ou en projet) par le traitement d'un point de rupture.

III. LIAISONS DE PROXIMITE

Description de ces liaisons

Projet d'aménagement cyclable répondant à un enjeu local de déplacement et permettant de créer une liaison sécurisée entre deux zones du territoire communal ou intercommunal.

Projet de traitement ponctuel d'une coupure dans le cadre d'une liaison cyclable de proximité

Nature des projets subventionables

- Études de maitrise d'œuvre

Conditions obligatoires:

Etudes externalisées à un bureau d'études spécialisé

Participation du Département aux comités de suivi technique des études

- Travaux d'aménagements de liaisons

Conditions obligatoires:

Inscription du projet dans une approche globale répondant aux enjeux de développement local et de mobilité quotidienne.

Application des recommandations du « Guide technique des aménagements cyclables hors agglomération » élaboré par le service Sécurité Exploitation Déplacement du Département

Conditions facultatives:

Jalonnement complet de la liaison cyclable dans le respect des spécificités techniques d'implantation et d'inscription détaillées dans le schéma départemental des infrastructures cyclables

Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

360

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Taux: 25% du montant HT

Dès lors qu'un itinéraire cyclable comprendra une section de type : chemin ou ancienne voie ferrée réhabilité, route communale désaffectée du trafic motorisé et convertie en voie douce, un taux de subvention bonifié à 40% sera appliqué.

Plafonds:

Plafond de dépense prise en compte pour les travaux d'aménagements d'une liaison cyclable de proximité : 100 000 € / km

IV. CONDITIONS SUPPLEMENTAIRES POUR TOUS LES PROJETS SUBVENTIONNES :

Enveloppe annuelle par EPCI:

- L'enveloppe annuelle sera gérée avec possibilité de report de crédits non consommés sur 3 ans pour les projets structurants.
- Cumul projet structurant > 2/3 du plafond
- Montant maximum de subvention cumulé annuellement octroyé par territoire intercommunal, quel que soit la structure bénéficiaire (commune ou EPCI) :

ALM 600 000 € Autre EPCI 500 000 €

Cette subvention ne se cumule pas avec les autres aides (subventions au titre des amendes de police et dispositif d'aide issu du Schéma départemental de développement touristique)

Communication au Département du tracé réalisé pour inscription à la base de référencement départemental des aménagements cyclables existant.

Reste à charge : Sauf dérogation liée à la nature du projet, le financement minimal du maître d'ouvrage est de 20% du montant total des financements apportés par des personnes publiques au projet, conformément à l'article L. 1111-10 du Code général des collectivités territoriales

7. Composition du dossier de demande de subvention :

- Courrier de demande de subvention sollicitant une dérogation pour commencement anticipé des travaux le cas échéant
- Délibération de l'organe délibérant de la collectivité
- Formulaire de demande de subvention rempli (en annexe de ce règlement)
- Plan de situation resituant le projet par rapport aux aménagements cyclables existants et aux pôles à desservir
- Un dossier technique distinguant :
 - les sections en voies partagées → Plan du projet de la signalisation horizontale et verticale à une échelle 1/5000e
 - les sections en site propre (voie verte, piste cyclable...) → Plans de l'existant et plan AVP

Recu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022



du projet au 1/500^e pour les points singuliers ou 1/2000^e pour les sections courantes

- le traitement des points particuliers (traversées de carrefour, franchissements de cours d'eau, routes, voie ferrée...): description de la solution d'aménagement + plans de l'existant et AVP au 1/500e ou 1/200e
- Une estimation du projet décomposée par section principale
- Projet du plan de jalonnement
- Note précisant le gestionnaire de l'infrastructure et les modalités d'entretien envisagées avec délibération de la collectivité gestionnaire si différente du maitre d'ouvrage.
- RIB

8. Modalités d'instruction

DEPOT DU DOSSIER:

La date limite de dépôt des dossiers est fixé au 30/09/2022

A compter de 2023 : La date limite de dépôt des dossiers est fixé au 30/06

Auprès de :

Par voie électronique : aidecommunes@maine-et-loire.fr

Par voie postale : Mme la Présidente du Conseil Départemental de Maine-et-Loire

Département de Maine-et-Loire CS 94104 – 49941 Angers Cedex 9

La décision attributive de subvention sera prononcée par délibération de la Commission Permanente du Conseil départemental.

La décision attributive de subvention doit être préalable à tout commencement de travaux, d'études ou à toutes acquisitions faisant l'objet de la demande de subvention.

Les études préalables au projet ne constituent pas un commencement d'exécution, sauf si elles sont Intégrées à la demande d'aide.

En cas de non-respect de cette règle par le bénéficiaire, la Présidente du Conseil départemental retire la décision attributive et procède ainsi à l'annulation de la subvention.

À titre exceptionnel, pour répondre à des motifs techniques impérieux, ou à des situations imprévisibles, l'autorité compétente peut autoriser le commencement des travaux avant l'octroi de la subvention, étant précisé que cette autorisation ne vaut en aucun cas promesse de subvention ultérieure, ni critère de priorité pour une inscription à un programme futur.

Les travaux, études ou acquisitions ayant fait l'objet d'une subvention doivent être engagés dans un délai de deux ans à compter de la décision d'octroi de la subvention.

Si à l'expiration de ce délai, l'opération au titre de laquelle la subvention a été accordée n'a reçu aucun commencement d'exécution, la Présidente du Conseil départemental retire la décision attributive et procède ainsi à l'annulation de la subvention liée.

9. Contact:

Envoyé en préfecture le 30/06/2022 Reçu en préfecture le 30/06/2022

Affiché le 30/06/2022

ID: 049-224900019-20220629-2022_06_CD_0068-DE

Les Agences Techniques Départementales restent les principaux interlocuteurs des communes et intercommunalités sur le plan de la conception technique des projets.

Agence Technique Départementale du Lion et d'Angers 48 avenue Jules Verne 49220 LE LION D'ANGERS Tel: 02 41 76 68 96 at.lelion@maine-et-loire.fr

Agence Technique Départementale de Baugé 4 bis avenue de la petite forêt Baugé 49150 BAUGE-EN-ANJOU Tel: 02 41 82 69 45 at.bauge@maine-et-loire.fr

de Beaupréau 7 rue du Cerisier Zone Dyna Ouest Beaupréau 49600 BEAUPREAU-EN-MAUGES Tel: 02 41 46 20 50

Agence Technique Départementale de Doué-la-Fontaine 220 rue Pascal-Maurice Charbonnier Doué-la-Fontaine 49700 DOUE-EN-ANJOU Tel: 02 41 59 88 91 at.doue@maine-et-loire.fr

Toutes questions relatives à la préparation et au dépôt des demandes de subvention, en application du présent règlement, peuvent être adressées à l'adresse suivante :

aidecommunes@maine-et-loire.fr

Documents de référence : 10.

Schéma départemental des infrastructures cyclables

Règlement budgétaire et financier en cours au moment du dépôt du dossier.

Stratégie départementale des mobilités

Schéma départemental de développement touristique de l'Anjou 2022-2028

Règlement d'intervention régionale pour les investissements en faveur de l'accès au réseau de transport régional

Guide technique des aménagements cyclables hors agglomération, Direction des Routes Départementales

CGCT article L 1111-10