

# PLAN DE MOBILITÉ INTERCOMMUNAL 2025-2028

Améliorer les services de mobilités  
dans les Vallées du Haut-Anjou



TOME 1

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE





COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DES VALLÉES DU HAUT-ANJOU  
Place Charles de Gaulle  
49220 LE LION D'ANGERS  
T. 02 41 95 31 74  
contact@valleesduhautanjou.fr  
www.valleesduhautanjou.fr



<b>1. INTRODUCTION</b> .....	4	5.1. Les consommations d'énergie.....	42
1.1. Le Mot de l'élu .....	4	5.2. Les émissions de gaz à effet de serre .....	43
1.2. Le préambule .....	4	5.3. Les émissions de polluants atmosphériques.....	44
<b>2. L'ORGANISATION DU TERRITOIRE</b> .....	5	<b>6. LA SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS</b> .....	46
2.1. L'organisation géographique.....	5	6.1. La synthèse de la demande et de l'offre de déplacement.....	46
2.2. L'organisation démographique .....	7	6.2. L'analyse des forces et des faiblesses du territoire.....	48
2.3. L'organisation économique .....	10	<b>7. LA STRATÉGIE DES MOBILITÉS</b> .....	49
2.4. L'organisation sociale .....	12	<b>9. ANNEXES</b> .....	50
<b>3. LES DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE</b> .....	15	<b>2. BIBLIOGRAPHIE</b> .....	78
3.1. Les flux de déplacements .....	15		
3.2. La typologie des déplacements.....	19		
3.3. L'Enquête Mobilité Certifiée du CEREMA.....	20		
<b>4. L'OFFRE DE DÉPLACEMENT DU TERRITOIRE</b> .....	22		
4.1. Les services de mobilité collective.....	22		
4.2. Les services de mobilité partagée .....	28		
4.3. Les services de mobilité solidaire .....	30		
4.4. Les services de mobilité électrique.....	32		
4.5. Les services de mobilité active .....	34		
4.6. Les services de mobilité individuelle .....	36		
4.7. Les services de mobilités loisirs et touristiques .....	38		
<b>5. L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE</b> .....	42		

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Le Mot de l'élue

**Virginie GUICHARD** (Vice-Présidente en charge du Projet de territoire, de la Responsabilité Sociétale des Organisations, de la Transition énergétique et des Mobilités, CCVHA) :

« La capacité de nos concitoyens à se déplacer est **une des préoccupations majeures** des élus locaux, tant elle est liée à leur qualité de vie !

Sur notre territoire rural à la fois éloigné, attiré et influencé par la métropole angevine, il nous faut **continuer à accompagner les déplacements vers Angers mais aussi et surtout trouver des solutions alternatives pour mieux vivre en proximité près de chez soi.**

C'est dans cette logique d'équilibre entre « ville et campagne » que nous orientons notre politique en faveur de la mobilité durable et solidaire.

L'urgence climatique et les attentes sociétales, nous obligent à **agir vite mais toujours de manière ordonnée pour proposer des solutions de mobilité les plus efficaces, sobres et inclusives pour nos habitants.**

Nous vous livrons ici le plan de mobilité simplifié (PdMS) qui orientera au plus juste les actions de la collectivité pour les cinq prochaines années (2025-2028). »

### 1.2. Le préambule

La Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA) est devenue « **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** » depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021 sur son territoire.

Cette nouvelle compétence intervient dans un contexte de planification très structuré à l'échelle régionale, départementale et territoriale. Les orientations pour la mobilité méritent désormais de rentrer dans une phase opérationnelle. **Le Plan de Mobilité Simplifiée (PdMS) est l'outil adapté pour agir. Il s'agit d'un plan d'actions volontariste, non réglementaire, souple et pratique,** créé par la Loi Orientation des Mobilités (LOM) et définit dans l'article L1214-36-1 du Code des Transports. A terme, le PdMS constituera également le volet « mobilité » du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Les actions retenues sont articulées avec un **Contrat Opérationnel de Mobilités (COM) à l'échelle du Bassin Angevin de Mobilité (BAM)**. Ce contrat est l'outil de coordination des politiques locales de mobilité entre la Région Pays de la Loire (AOM Régionale), le Département de Maine-et-Loire et les 5 EPCI (AOM locales : CU Angers Loire Métropole, CC Loire Layon Aubance, CC Anjou Loir et Sarthe, CC Anjou Bleu Communauté, CC Vallées du Haut-Anjou).

Ce premier tome constitue la phase « **Diagnostic** » du PdMS. Il s'appuie sur des données quantitatives ouvertes, accessibles et consolidées avec les acteurs de la mobilité. L'objectif du diagnostic est de faire ressortir les grands enjeux du territoire qui définiront la stratégie d'intervention sur la mobilité.



**Précaution:** Le Diagnostic du PdMS a été réalisé avant le regroupement de la commune de Saint-Sigismond avec la commune d'Ingrandes-Le Fresnes, et la Communauté de communes du Pays d'Ancenis au 1<sup>er</sup> janvier 2024. Les données présentées dans le diagnostic intègrent les chiffres de la commune de Saint-Sigismond. D'autre part, l'ensemble des données INSEE « Mobilités professionnelles » exploitées pour le diagnostic sont disponibles uniquement à la maille des communes nouvelles.

## 2. L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Ce chapitre présente l'organisation géographique, démographique, économique et social du territoire.

### 2.1. L'organisation géographique

La CCVHA se situe en France, dans la Région Pays de la Loire, le Département de Maine-et-Loire (49) et plus localement dans le Pays de l'Anjou Bleu (CARTE 1).

Sa superficie est de 658 km<sup>2</sup> pour 16 communes (30 historiques). Son territoire présente la particularité d'être étiré selon un axe Sud-Ouest / Nord-Est. La distance entre le point le plus au Nord et le plus au Sud est d'environ 50 km à vol d'oiseau, et de 25 km entre le point le plus à l'Ouest et le plus à l'Est.

La CCVHA est bordé par la Communauté urbaine d'Angers Loire métropole ainsi que les Communautés de communes d'Anjou Bleu Communauté, du Pays de Château-Gontier, d'Anjou Loir et Sarthe, du Pays d'Ancenis et de Loire Layon Aubance.

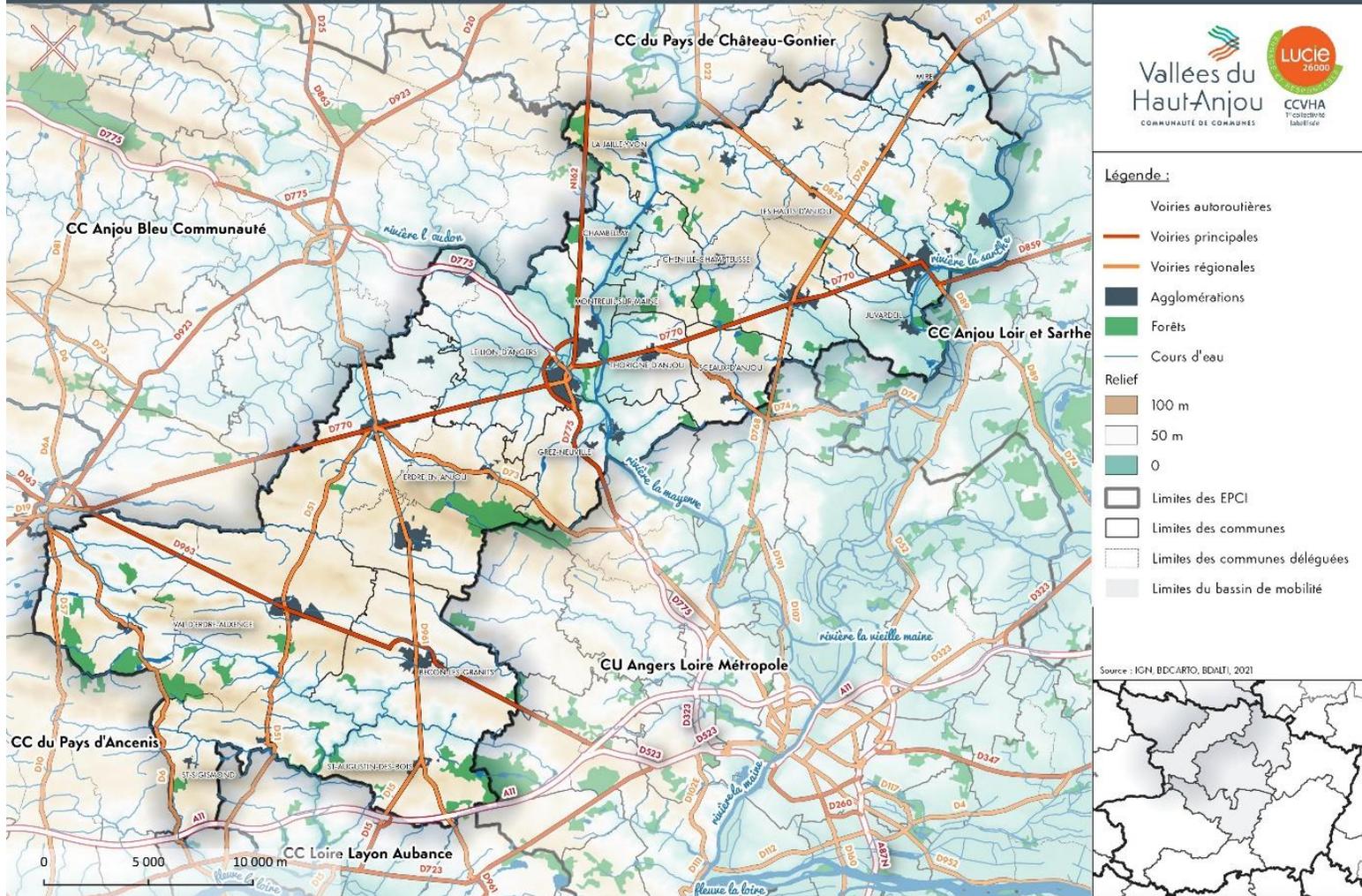
Il s'agit d'un **territoire rural à péri-urbain** avec 3 bassins de vie : Ouest-Anjou, Région du Lion d'Angers et Haut-Anjou. Les centralités principales sont Le Lion d'Angers, Châteauneuf-sur-Sarthe, le Louroux-Béconnais, Bécon-les-Granits Champigné et Vern d'Anjou. **Son relief armoricain est faiblement plissé et peu contraignant pour les déplacements** en dehors du franchissement des grands cours d'eau de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Oudon.

**Le réseau routier est en forme de « râteau »** avec une grande voie transversale (D770) qui permet une desserte Est-Ouest du territoire, et des voies radiales orientés vers l'agglomération angevine et les autres villes périphériques (D775 (2x2), D859, D768, D963, D961, N162). **Le Lion d'Angers est un nœud routier important** en direction d'Angers, Segré, Château-Gontier, Sablé-sur-Sarthe et Candé. L'autoroute A11 borde le sud du territoire.

### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire qui présente la particularité d'avoir **une forme allongée** avec des distances à parcourir entre ses extrémités qui peuvent atteindre jusqu'à 50 km ;
- Un territoire **périphérique à l'agglomération angevine** mais organisé en **3 bassins de vie** avec un réseau de **6 petites villes centralités** ;
- Un territoire **peu contraignant pour les déplacements en voiture**, qui présente **un maillage équilibré des infrastructures de transport** et orienté pour **faciliter la desserte de l'agglomération angevine** ;
- Un territoire avec une **commune, Le Lion d'Angers, qui a une position de carrefour routier important** dans la distribution des échanges vers les grandes métropoles périphériques : Rennes, Angers, Laval, Nantes, Le Mans.

# Organisation du territoire



CARTE 1 : Organisation du territoire

## 2.2. L'organisation démographique

La population totale de la CCVHA est de 36 409 habitants (RGP 2018, INSEE). **Cinq communes de plus de 2000 habitants concentrent 75% de la population** : Les Hauts d'Anjou (8762), Le Lion d'Angers (4974), Erdre-en-Anjou (5763), Val d'Erdre-Auxence (4897) et Bécon-les-Granits (2796). **La moitié des communes (8) représentent 15% de la population.** La Jaille-Yvon est la plus petite commune du territoire. Elle recense 326 habitants. Le poids de la population intercommunale est de 4% à l'échelle départementale.

La CCVHA présente une croissance démographique (+ 0,7%) sur les 5 dernières années recensées (RPG 2013-2018, INSEE). Le solde naturel (naissance) tire la croissance de la population. Les communes autour du Lion d'Angers, le long de l'axe « Mayenne », ont un taux de croissance plus fort que le reste du territoire (Montreuil-sur-Maine, Chambellay, La Jaille-Yvon, Thorigné d'Anjou, Sceaux d'Anjou) (ANNEXE 1). Trois communes seulement ont perdu des habitants sur la période (Miré, Chenillé-Champteussé et Grez-Neuville). **La croissance démographique du territoire est supérieure à celle du département (+ 0,4%).**

L'organisation spatiale de la population est assez caractéristique de l'Ouest de la France. Une population organisée autour de centres-bourgs, avec un habitat dispersé parfois ponctué de hameaux (ANNEXE 2). **Les principaux noyaux de population se trouvent sur des grands carrefours routiers.** Le territoire présente deux zones de concentration de population un peu plus importante. Un premier « halo » : Le Lion d'Angers, Montreuil-sur-Maine, Thorigné d'Anjou, Sceaux d'Anjou et Grez-Neuville. Un second « halo » : Châteauneuf-sur-Sarthe, Champigné, Juvardeil, Brissarthe.

<sup>1</sup> L'indice de jeunesse est le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle des 60 ans et plus.

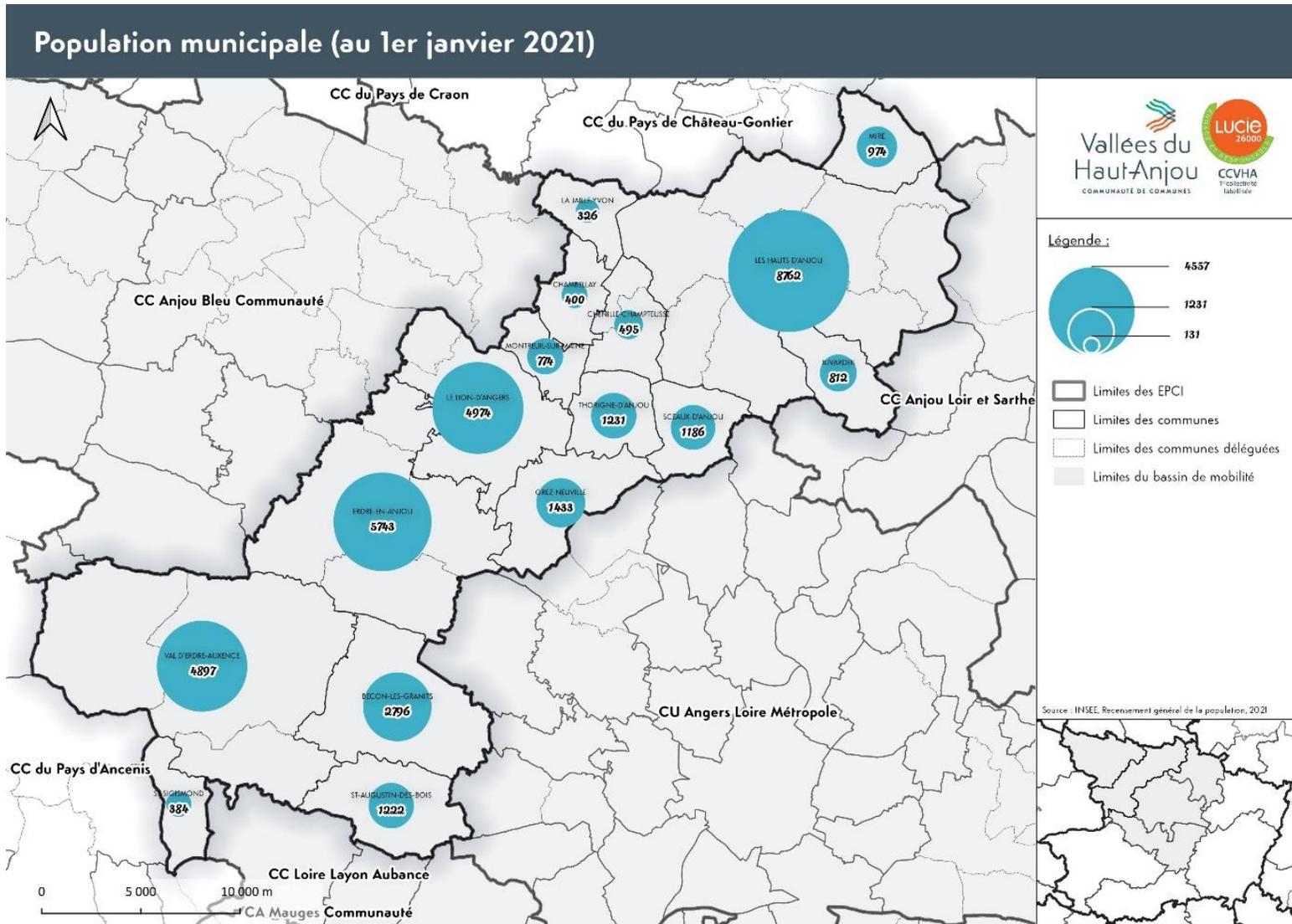
**Une particularité de la CCVHA est la jeunesse de sa population.** Les jeunes de moins de 25 ans représentent 34% des habitants du territoire (12 244) contre 32% à l'échelle départementale (ANNEXE 3). C'est surtout l'indice de jeunesse<sup>1</sup> qui marque cette originalité avec un nombre de jeunes de moins de 20 ans près de deux fois supérieur au nombre de personnes âgées de plus de 60 ans (ANNEXE 4).

La CCVHA est concernée par **5 cartes scolaires et 8 collèges** (5 publics et 3 privés) (ANNEXE 5). **5 collèges se trouvent directement sur le territoire de la CCVHA** (3 publics et 2 privés) : Collège Camille Claudel (Le Louroux-Béconnais, public), Collège Val d'Oudon (Le Lion d'Angers, public), Collège François d'Assise (Le Lion d'Angers, privé), Collège Jacques Prévert (Châteauneuf-sur-Sarthe, public), Collège Saint François (Châteauneuf-sur-Sarthe, privé). L'effectif des collégiens est de **2536 élèves** au 1<sup>er</sup> janvier 2021, soit près de 7% de la population totale. **La CCVHA est également concernée par 40 écoles primaires** publiques ou privées, soit un effectif de **4262 écoliers** représentant près de 12% de la population totale (ANNEXE 6). Ces publics scolaires représentent 19% de la population de la CCVHA.

En ce qui concerne les personnes âgées, la part des 65 ans et plus représente 16,2% de la population sur le territoire, contre 19,6% à l'échelle départementale. Les plus de 75 ans représentent 7,9% de la population. **Une autre singularité de la CCVHA est un vieillissement plus important de sa population sur le secteur du Haut-Anjou** : Miré (26,5%), Chenillé-Champteussé (29,2%), Juvardeil (19,0%) et Les Hauts d'Anjou (18,7%).

### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec une **concentration de la population principalement sur les petites villes centralités**, puis un nombre d'habitants moins important sur les autres communes ;
- Un territoire qui présente l'originalité d'avoir **une population jeune surreprésentée, souvent non motorisée** et présentant des besoins de déplacement spécifique pour se rendre sur les lieux d'étude, d'apprentissage, de temps extrascolaires ou encore d'activités sportives et récréatives ;
- Un territoire avec **une population âgée importante, et de manière plus prégnante sur le secteur du Haut-Anjou**, et présentant des besoins de déplacement particulier pour se rendre sur les lieux de loisirs, de vie sociale et familiale ou encore de commerces et de santé.



CARTE 2 : Population municipale du territoire

### 2.3. L'organisation économique

La CCVHA recense 8493 emplois sur son territoire pour une population active de 22 018 habitants (CARTE 3). Autrement dit, **les emplois du territoire couvrent 34% de la population active du territoire**. Le territoire est donc plutôt résidentiel, même si le Lion d'Angers s'affirme comme « pôle d'emploi ».

**Les 5 centralités concentrent plus de 80% des emplois du territoire**, et la moitié des communes (8), en intégrant Miré, Grez-Neuville et Saint-Augustin-des-Bois, plus de 90% des emplois.

**Les zones d'activités économiques concentrent 2717 salariés, soit 32% des emplois du territoire** (ANNEXE 7). Deux complexes d'activités se répartissent 75% de ces emplois. Le complexe autour du Lion d'Angers (47%) : Actiparc de la Sablonnière, La Grosse Pierre / la Coudère, La Grée et Grioul. Le complexe autour de Châteauneuf-sur-Sarthe (28%) : Les Groies, Acti-parc Saint-Jean, La Fontaine, La Louvarderie.

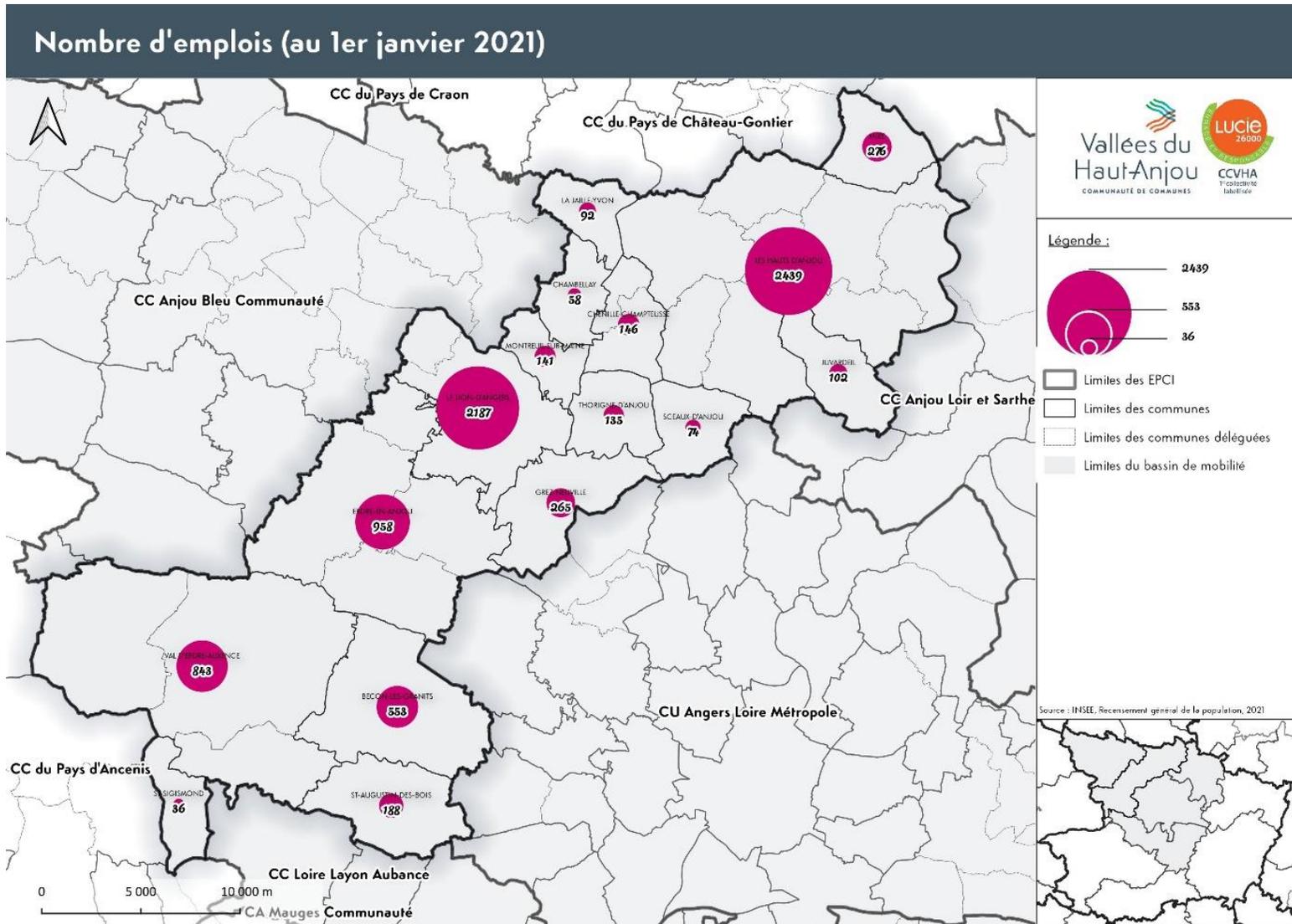
Sur la période 2013 à 2018, la CCVHA présente un déficit du nombre d'emploi (-2,8%) qui ne correspond pas à la tendance départementale (+0,6%) (ANNEXE 8). Ceci pourrait s'expliquer par la fermeture d'entreprise importante sur le territoire (Ex : Ets Bonnel à Champigné). La commercialisation des zones d'activité n'a pas connu de ralentissement significatif sur la période. Le poids des emplois intercommunaux est de 3% à l'échelle départementale.

En ce qui concerne les activités et services du territoire (commerces, enseignements, santé et actions sociale, services aux particuliers, sports, loisirs, cultures et tourisme), on observe un écart important de niveau de services entre les centralités et les autres communes (ANNEXE 9 et 10).

Le temps d'accès moyen en voiture à ces services d'usage courant est fonction de l'éloignement aux centralités du territoire. Le temps d'accès moyen aux services est de 9 minutes à l'échelle départementale (SDAASP, 2018). **Les communes dites « déficitaires » (à plus de 9 minutes) représentent 34,3% de la population** (ANNEXE 27). La CCVHA est le territoire du département où le temps moyen d'accès aux services est le plus important (PST, 2020).

#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire plutôt **résidentiel**, **sauf à considérer le bassin d'emplois sur la commune du Lion d'Angers**, c'est-à-dire que le nombre d'emplois proposés sur cette commune est équivalent au nombre d'actifs résidents.
- Un territoire avec une **concentration des emplois et services d'usage courant sur les petites villes centralités** mais un éloignement de certaines communes pour l'accès à ces centralités ;
- Un territoire avec **des zones d'activités économiques** qui se répartissent seulement un tiers des emplois, principalement sur les complexes d'activités autour du Lion d'Angers et Châteauneuf-sur-Sarthe.



CARTE 3 : Nombre d'emplois du territoire

## 2.4. L'organisation sociale

La CCVHA présente un revenu médian (21 213 €) légèrement supérieur à la moyenne départementale (21 110 €) (ANNEXE 11). Les taux de chômage (8,5%) et taux de précarité énergétique<sup>2</sup> (19,6%) sont également inférieures à la moyenne départementale (respectivement de 11,9% et 21,8%) (ANNEXE 12 et CARTE 4). Toutefois, il faut signifier un taux de chômage très important (20,5%) des jeunes de 15 à 24 ans en âge de travailler. D'autre part, près de 18% des actifs occupent un emploi à temps partiel, dont 49% chez les femmes. **Un ensemble de communes à l'est du territoire, notamment les Hauts d'Anjou et Miré, présentent un écart de niveau de vie avec le reste du territoire.**

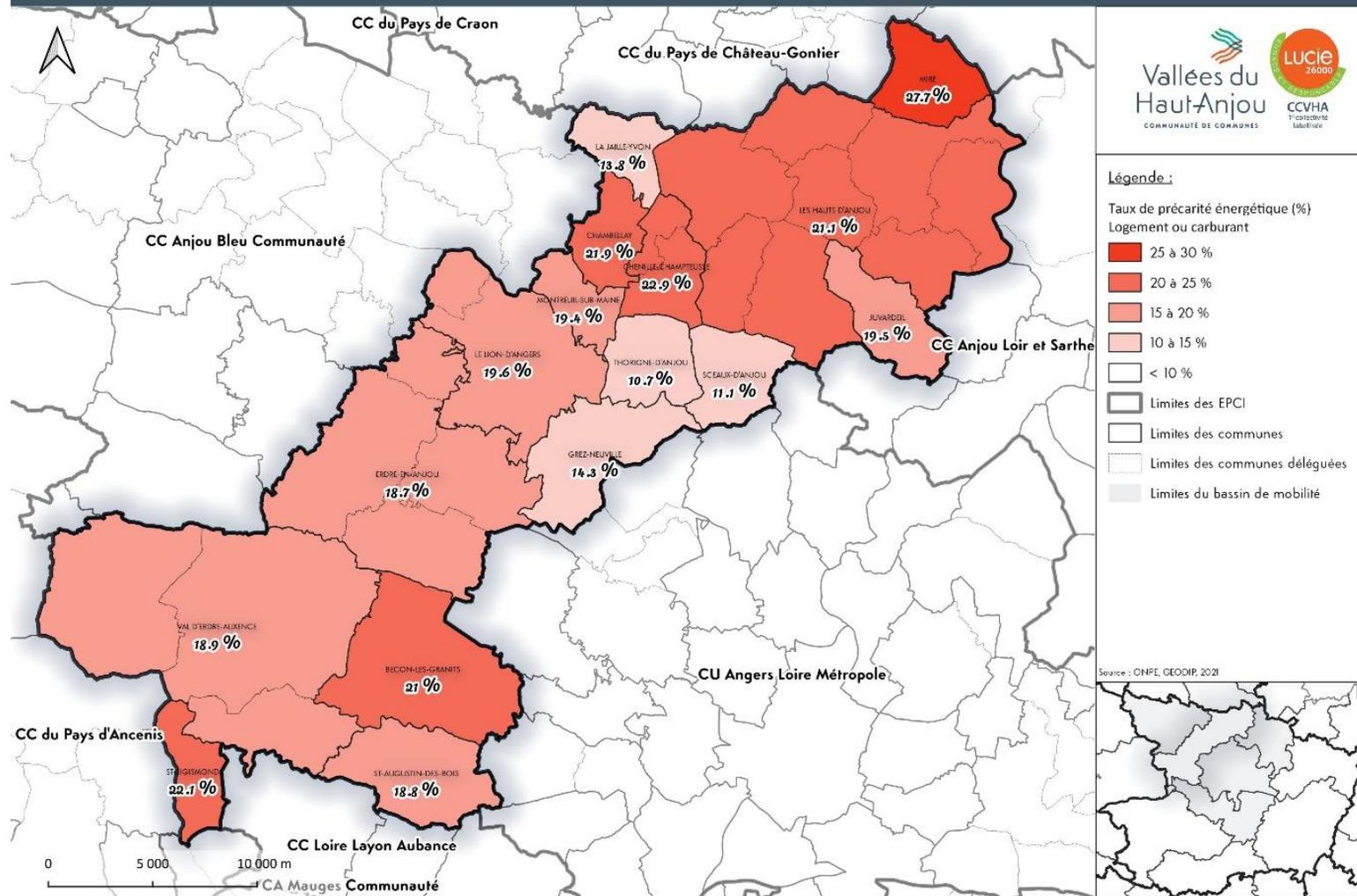
En ce qui concerne le handicap, 443 personnes bénéficient de l'allocation adulte handicapée selon le Projet Social de Territoire des Vallées du Haut-Anjou (2020), soit 2,3% de la population âgée de 20-64 ans.

### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec **une part non négligeable de personnes en situation de fragilité** liée à la recherche d'emploi, à l'insertion professionnelle, au handicap, au temps partiel subi, aux coûts de la vie, de l'énergie et des déplacements.

<sup>2</sup> Les ménages sont considérés en situation de précarité énergétique lorsque les dépenses énergétiques liées au logement sont supérieures à 8% des ressources ménages, ou lorsque les dépenses énergétiques liées au déplacement sont supérieures à 4,5% des ressources des ménages.

# Taux de précarité énergétique (au 1er janvier 2021)



CARTE 4 : Taux de précarité énergétique (liés aux déplacements et logements)

## CE QU'IL FAUT RETENIR SUR L'ORGANISATION DU TERRITOIRE



### Les chiffres clés



5 communes / 16

=

75 % de la population  
80% des emplois  
et services



32 % des emplois

=

En zone d'activité



1/3 de la population

=

Jeunes de moins  
de 25 ans



20% des ménages

=

Précarité énergétique  
logement / déplacement



34% de la population

=

A plus de 9 mn des  
services d'usages courants

### 3. LES DEPLACEMENTS DU TERRITOIRE

Ce chapitre présente les flux de déplacement domicile-travail-étude, ainsi que les principaux modes de déplacements du territoire.

#### 3.1. Les flux de déplacements

Les flux de déplacements domicile-travail du territoire se répartissent comme suit : 55% de flux sortants (10 658 navettes), 28% de flux internes (5513) et 17% de flux entrants (3349) (CARTE 5). Autrement dit, **66% des actifs résidents travaillent à l'extérieur du territoire, et 34% à l'intérieur.**

**La CU Angers Loire Métropole (ALM) attire 66% des actifs qui travaillent à l'extérieur du territoire.** La CC Anjou Bleu Communauté (ABC) capte 10% de ces actifs, et la CC Anjou Loir et Sarthe (ALS) en attire 5%. Ces territoires cumulent, à eux seuls, 81% des flux domicile-travail sortants de la CCVHA (CARTE 6). Pour certaines communes du territoire limitrophes de l'agglomération angevine, plus de 70% des actifs résidents travaillent dans la métropole : Juvardeil (74%), Sceaux d'Anjou (84%), Thorigné d'Anjou (72%), Grez-Neuville (73%), Bécon-les-Granits (75%). Les actifs sortants proviennent à près de 75% des communes des Hauts d'Anjou (19%), Erdre-en-Anjou (16%), du Lion d'Angers (15%), de Val d'Erdre-Auxence (12%) et Bécon-les-Granits (11%). Ces actifs se rendent principalement sur les communes d'Angers (34%), Segré-en-Anjou Bleu (7%), Beaucozéz (6%) et Avrillé (5%) (ANNEXE 13 et 14).

**Les actifs qui viennent travailler sur le territoire sont géographiquement plus dispersés, avec 36% en provenance de la CU ALM, 22% de la CC ABC et 14% de la CC ALS.** Pour le reste, ces flux viennent de nombreux autres territoires à l'échelle départementale et régionale. Les flux domicile-travail entrants sont donc moins dominés que les flux sortants par le rayonnement de la CU ALM.

Ces EPCI limitrophes fournissent, à eux seuls, 72% des actifs entrants sur le territoire de la CCVHA. Certaines communes du territoire attirent fortement les travailleurs angevins. C'est le cas de Bécon-les-Granits (57% des flux entrants) et du Lion d'Angers (47%). Les actifs entrants se rendent à près de 90% sur les communes du Lion d'Angers (40%), des Hauts d'Anjou (21%), de Bécon-les-Granits (13%), d'Erdre-en-Anjou (9%) et de Val d'Erdre-Auxence (6%). Ces actifs proviennent principalement des communes de Segré-en-Anjou Bleu (15%) et d'Angers (14%) (ANNEXE 15 et 16).

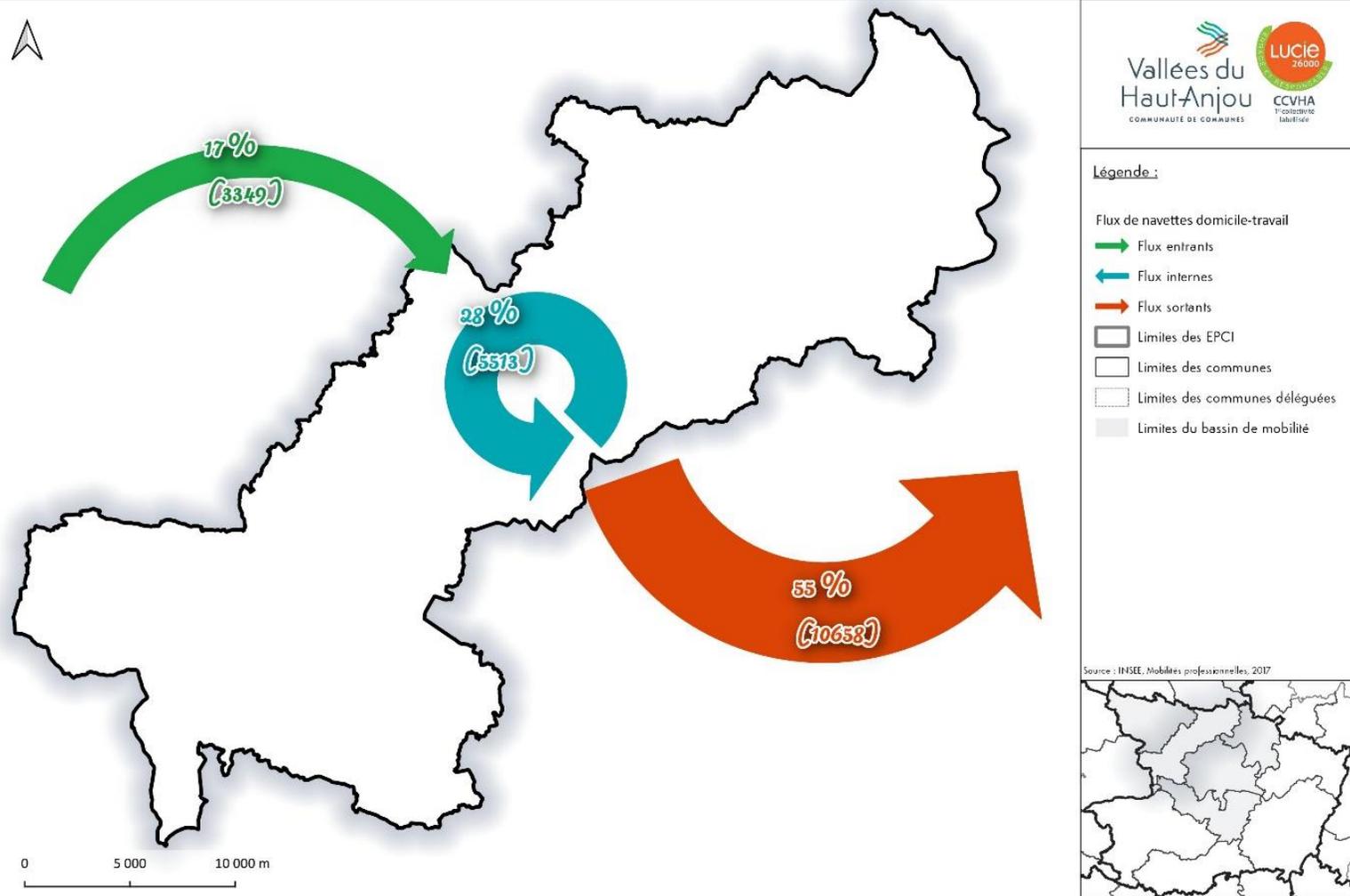
Les flux internes domicile-travail se font majoritairement à l'intérieur des communes. En effet, **73% des déplacements à l'intérieur de la CCVHA sont « intra-commune », et 27% entre les communes du territoire « inter-communes »** (ANNEXE 17). Les communes des Hauts d'Anjou, du Lion d'Angers, de Val d'Erdre-Auxence, d'Erdre-en-Anjou et de Bécon-les-Granits représentent plus de 80% des déplacements intra-commune. Le Lion d'Angers capte 34% des actifs qui se déplacent à l'intérieur du territoire intercommunal, suivi majoritairement des Hauts d'Anjou (14%), d'Erdre-en-Anjou (12%), de Val d'Erdre-Auxence (7%), de Bécon-les-Granits (7%) et Grez-Neuville (6%). Pour les autres communes, les actifs captés sont très diffus.

Concernant les flux domiciles-études, les déplacements à l'intérieur du territoire représentent 63% des trajets, alors que les déplacements vers le territoire sont de 27%, et les déplacements à l'extérieur du territoire de 10%. (ANNEXE 18 et 19).

### La synthèse en matière de mobilité :

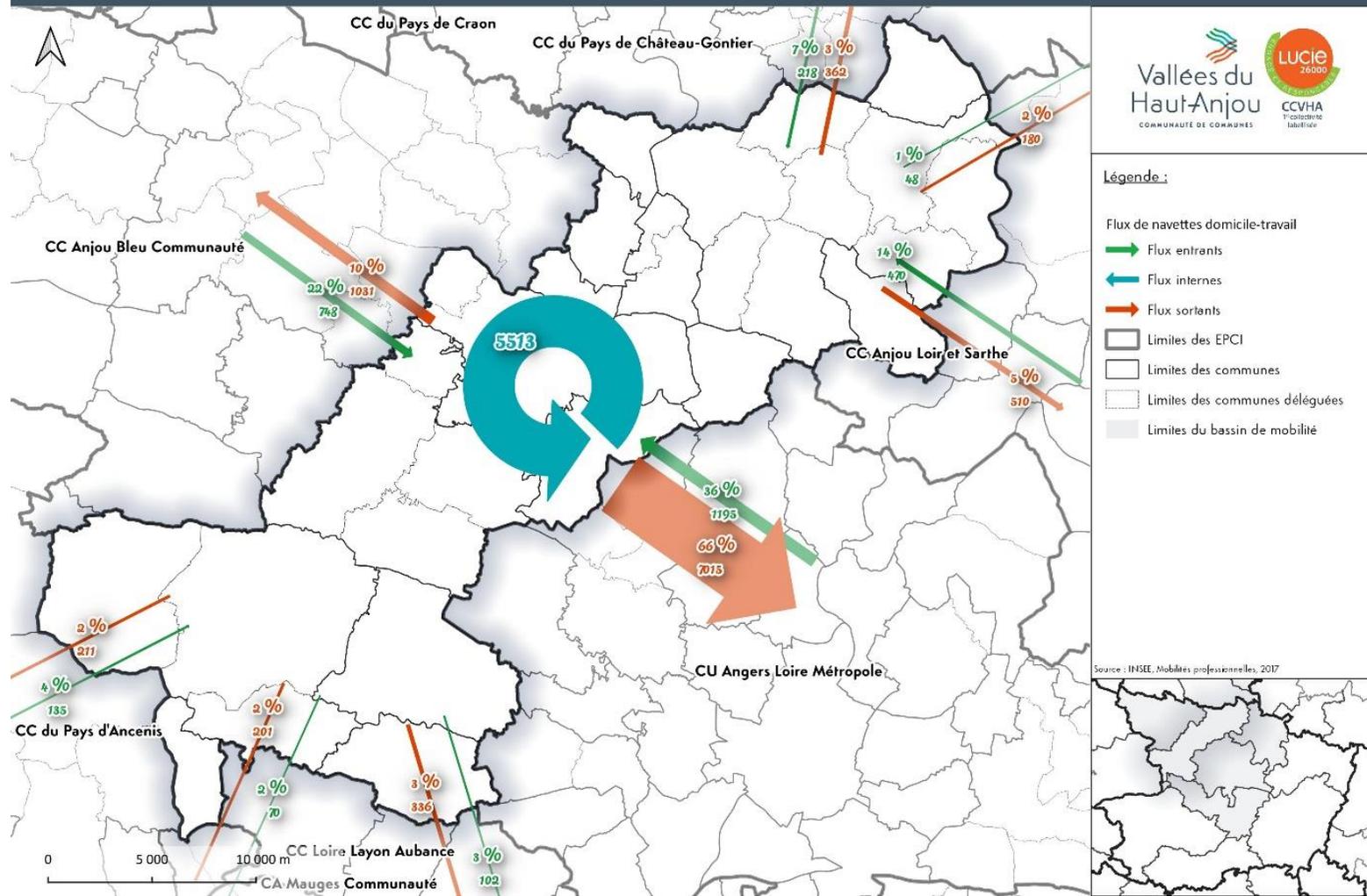
- Une **population active qui travaille pour les deux tiers à l'extérieur du territoire, principalement sur l'agglomération angevine (1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne)**, et dans une moindre mesure vers les zones d'emploi de l'agglomération segréenne ;
- Des actifs résidents **qui travaillent pour un tiers à l'intérieur du territoire, essentiellement au sein de leurs communes de résidence.**

## Flux de navettes domicile-travail du territoire (au 1er janvier 2021)



CARTE 5 : Flux de navettes domicile-travail du territoire

## Répartition des navettes domicile-travail avec les territoires limitrophes (au 1er janvier 2021)



CARTE 6 : Flux de navettes domicile-travail entre EPCI

### 3.2. La typologie des déplacements

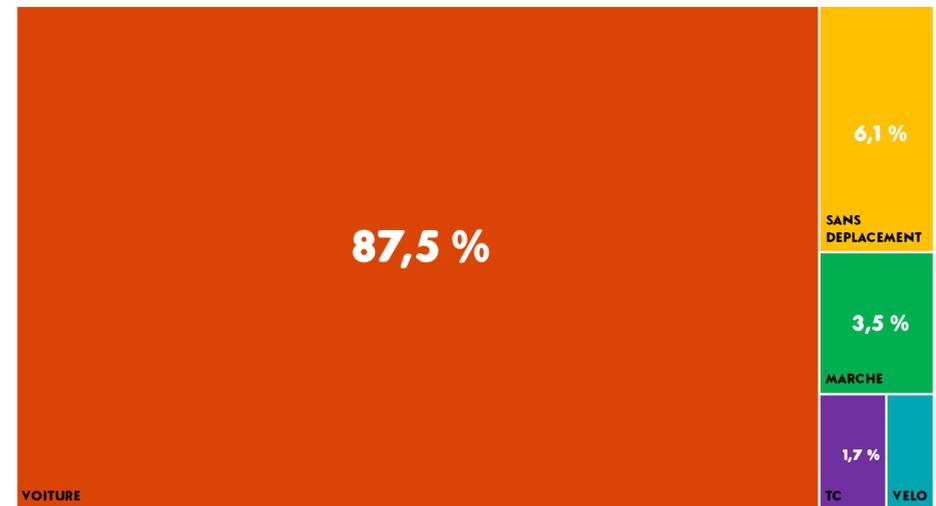
Sur le territoire de la CCVHA, **la part des déplacements en voiture (87,5%) est très supérieure aux autres modes de transport réunis (12,5%)** : sans déplacement (6,1%), marche (3,1%), transport en commun (1,7%) et vélo (1,2%). Cette dépendance à la voiture individuelle est caractéristique des territoires ruraux et péri-urbains. L'utilisation de la voiture est d'ailleurs de 81,5% à l'échelle départementale. La part modale des déplacements actifs (marche et vélo) est 4,7% sur le territoire. Cette part est deux fois plus importante à l'échelle départementale (8,2%) (ANNEXE 20 et 21). Dans le cadre de son Stratégie Régionale de Mobilité (2021), la Région Pays de la Loire s'est fixé comme objectif de passer de 8% à 12% d'usage des transports collectifs (urbains, interurbains et régionaux) à l'horizon 2030. Pour le vélo, l'objectif est de passer de 3% à 12% d'usage du vélo. Ces objectifs régionaux montrent un écart significatif avec les parts modales actuelles recensées sur le territoire.

**Le taux de motorisation des ménages (1 à 2 voitures par ménage) est de 95% sur l'ensemble du territoire**, sauf sur le secteur des Hauts d'Anjou (89%). Ce taux reste supérieur à celui du département (86%). Le nombre de ménage avec une seule voiture (56%) est supérieur aux ménages possédant deux voitures (38%).

**Le temps de déplacement moyen des actifs résidents entre le domicile et le travail est de 24 minutes** sur le territoire, contre 21,2 minutes à l'échelle départementale (OBSERVATOIRE DES TERRITOIRES, 2022). Près de **30% des actifs du territoire se trouvent à plus de 30 minutes de leur lieu de travail**, contre 19% à l'échelle départementale. La **distance moyenne est de 24,2 km** sur la CCVHA, contre 22,3 km à l'échelle du département.

#### L'impact en matière de mobilité :

- Un territoire **dépendant de la voiture**, et qui peine à se reporter sur les autres modes de déplacement alternatif (transport en commun, vélo et marche) ;
- Un territoire où **les travailleurs doivent effectuer des distances souvent longues** entre leurs domiciles et lieux d'embauche.



GRAPHIQUE 1 : Part modale des déplacements

### 3.3. L'Enquête Mobilité Certifiée du CEREMA

De septembre 2021 à janvier 2022, une enquête sur le thème de la mobilité a été menée auprès des habitants d'Angers Loire Métropole (ALM) et des communautés de communes de Loire Layon Aubance (LLA), Baugeois Vallée (BV), Anjou Loir et Sarthe (ALS), **Vallées du Haut Anjou (VHA)** et Anjou Bleu Communauté (ABC).

Cette démarche, lancée par les 6 intercommunalités, a bénéficié d'une participation financière de l'Etat, de la Région des Pays de la Loire et du Syndicat Intercommunal d'Énergie du Maine et Loire (SIEM). Un accompagnement technique était assuré par les services de l'État (Cerema) et par l'Agence d'Urbanisme de la Région Angevine (AURA).

L'opération a permis de **mesurer les habitudes quotidiennes de déplacements des habitants**, du lundi au vendredi : nombre de déplacements par jour, modes utilisés (marche à pied, vélo, bus, train, voiture, ...), motifs, distance et durée des déplacements, origine et destination, etc Cette enquête a été menée auprès de 8 000 personnes âgées de 5 ans et plus. Cet échantillon de population est représentatif des 475 000 habitant de la grande région angevine.

Sur le territoire de la CCVHA, ce sont **640 personnes qui ont été interrogées par entretien téléphonique**, soit 2 % de la population du territoire.

On recense sur le territoire **86 véhicules pour 100 habitants** et **73 vélos pour 100 habitants**. **104 000 déplacements** sont réalisés chaque jour sur le territoire. Le nombre de déplacements quotidien, est de **2,92 par personne et par jour**. Il est à noter que **55 % de déplacements sont réalisés à l'intérieur du territoire**, contre 45% vers l'extérieur. Le temps journalier moyen alloué aux déplacements par personne s'établit autour de **46 minutes**. La distance journalière moyenne dédiée aux déplacements est de **33 km**.

Si l'on s'intéresse aux modes de déplacements des personnes enquêtées, les parts modales sont les suivantes : **voiture (70%), marche (19%), transports en commun (6%), et vélo (1%)**.

**Ce sont 80% des déplacements qui ont pour origine ou destination le domicile**, et seulement **25% des déplacements concernent le motif travail et 15% le motif étude**. Cela signifie que près des deux tiers des déplacements ont un autre motif, comme **les achats (19%)**. Les modes de transports privilégiés dépendent aussi du motif : les déplacements concernant le motif travail se font principalement en voiture (74%), tandis que les déplacements en lien avec le motif études supérieures se font beaucoup en transports en commun (25%) ou à pied (33%), et moins en voiture (33%).

## CE QU'IL FAUT RETENIR SUR LES DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE



**66% des actifs  
résidents**

=

Se déplacent et travaillent  
à l'extérieur du territoire, dont  
les 2/3 sur l'agglomération  
angevine



**34% des actifs  
résidents**

=

Se déplacent et travaillent  
à l'intérieur du territoire, dont  
les 3/4 à l'intérieur de leurs  
communes de résidence



**88% des  
déplacements  
domicile-travail**

=

En voiture individuelle



**6% des  
déplacements  
domicile-travail**

=

En modes alternatifs, dont  
3% en marche, 2% en  
transports en commun et  
1% en vélo



**30 mn de  
déplacements  
domicile-travail**

=

Pour près de 30% des  
actifs du territoire

## 4. L'OFFRE DE DEPLACEMENT DU TERRITOIRE

Ce chapitre présente les services de transport existants, ainsi que les projets de mobilité en cours sur le territoire.

### 4.1. Les services de mobilité collective

#### 4.1.1. Le train

La Région Pays de la Loire est gestionnaire du service de transport en commun (Aléop), et notamment des Trains Express Régionaux (TER). L'exploitation est ouverte progressivement à la concurrence. A l'échelle régionale, ce service représente 18 millions de voyageurs par an, 561 trains en circulation par jour avec 131 gares ferroviaires. La Région s'est fixée comme objectif « **1 train / heure / gare / sens / entre 6h et 20h** » à l'horizon 2030, et souhaite doubler son offre TER d'ici 2050. La poursuite de la mise en accessibilité des gares, et des points routiers, est un autre objectif fort.

Le territoire de la CCVHA n'est pas directement concerné par le réseau ferré. **5 gares se trouvent à proximité immédiate du territoire** sur les lignes 4 (Angers – Nantes) et 21 (Angers – Le Mans) (CARTE 7). Les distances entre les gares et les communes les plus proches du territoire sont les suivantes : Gare d'Etriché-Châteauneuf (3,6 km, 5 mn de Châteauneuf-sur-Sarthe), Gare de Morannes-sur-Sarthe (7,6 km, 10 mn de Miré), Gare de Tiercé (7,6 km, 10 mn de Juvardail), Gare de Champocé-sur-Loire (7,8 km, 11 mn de Saint-Augustin-des-Bois), Gare d'Ingrandes-Le Fresnes-sur-Loire (7,6 km, 13 mn de Val d'Erdre-Auxence, Villemoisan).

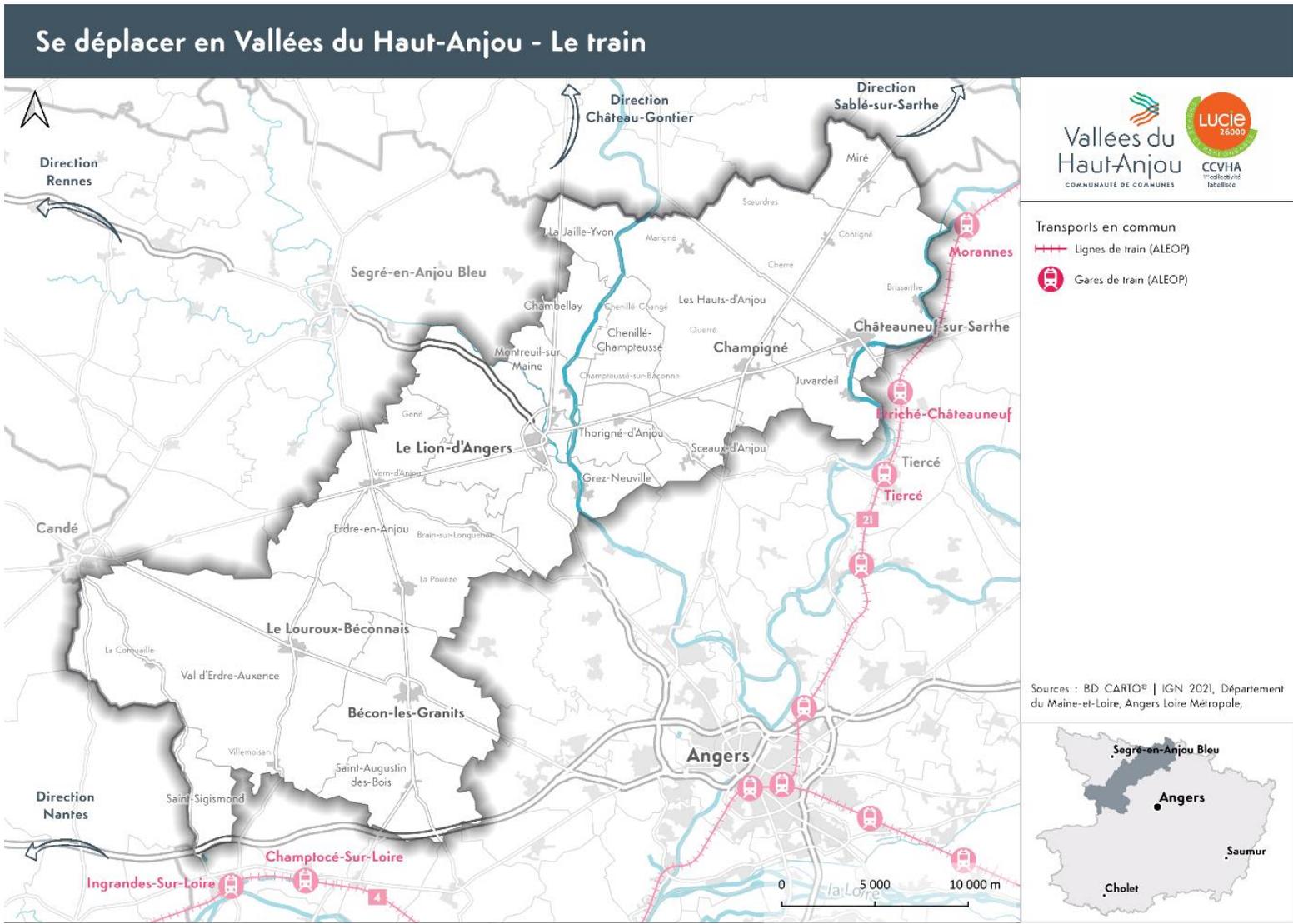
La fréquence de passage est de l'ordre de 10 trains par jour dans les deux sens en semaine sur les gares de proximité de la ligne Angers - Nantes. Concernant, la ligne Angers – Le Mans, la fréquence de passage est de l'ordre de 8 trains

par jours. La fréquentation des gares de proximité est d'environ 400 000 montées et descentes par an, soit 1095 par jour. Cette fréquentation est assez inégale entre les gares d'intérêts régionales et locales : Gare de Morannes-sur-Sarthe (169), Gare de Châteauneuf-sur-Sarthe-Etriché (251), Gare de Tiercé (366), Gare d'Ingrandes-sur-Loire (217) et Gare de Champocé-sur-Loire (98).

Pour la gare d'Etriché-Châteauneuf, une enquête client a été commandée par la Région Pays de la Loire et réalisée par la société BVA. Cette étude indique que 81% des personnes interrogées en gare se rendent ou proviennent de la gare d'Angers (BVA, 2021). Seulement, 13% ont une origine-destination en direction du Mans. Ces personnes utilisent à 44% les modes actifs pour venir en gare (marche et vélo), à 28% la voiture et à 15% les transports en commun. Ces mêmes personnes utilisent à 55% les modes actifs pour quitter la gare, à 30% la voiture et 10% les transports en commun. Le manque de capacité de stockage des vélos en gare, et la peur du vol, ne semble pas être une préoccupation importante de ces voyageurs. En effet, le vélo est souvent embarqué en train pour faciliter l'intermodalité entre la gare de départ et d'arrivée.

### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire non concerné par le train mais avec **5 gares à proximité, notamment la gare fréquentée d'Etriché-Châteauneuf à moins de 4 km de la centralité de Châteauneuf**, située sur la commune d'Etriché ;
- Des **voyageurs de la gare Etriché-Châteauneuf qui se rendent principalement à Angers et utilisent essentiellement le vélo** et la voiture pour venir ou repartir de la gare



CARTE 7 : Le train

#### 4.1.2. Le car

La Région Pays de la Loire est également gestionnaire du service de transport de voyageurs en car (Aléop). A l'échelle régionale, ce service représente 14 millions de voyageurs par an, 2292 cars en circulation par jour sur 125 lignes. La Région s'est fixé comme objectif **de multiplier par 2 l'offre de cars sur les lignes principales et de basculer sur une motorisation 100% électriques ou GNV à l'horizon 2030. L'expérimentation de transport à hydrogène est également envisagée.**

La CCVHA possède **7 lignes de cars commerciales sur son territoire, et 21 arrêts** (CARTE 8). Ces lignes sont organisées en radiales vers l'agglomération angevine et les agglomérations périphériques. L'exploitation est actuellement confiée aux sociétés STAO Pays de la Loire et Transports Voisin, et en cours de consultation pour la nouvelle délégation de service public pour les 8 prochaines années.

La fréquence de passage est comprise entre 2 et 16 cars par jour en semaine en fonction des lignes. Les fréquences sont les suivantes en semaine : ligne 412 : Angers – Tiercé – Juvardeil (3), ligne 411 : Angers – Champigné - Châteauneuf-sur-Sarthe - Contigné - Miré (7), ligne 401 : Angers – Grez-Neuville - Le Lion d'Angers - Andigné - Segré (16), ligne 401-B : Le Lion d'Angers – Château-Gontier (2), ligne 425 : Angers – La Pouëze – Vern d'Anjou – Brain-sur-Longuenée (2), ligne 409 : Angers – Bécon-les-Granits – Le Louroux-Béconnais – Candé (5), ligne 424 : Angers – Saint-Augustin-des-Bois – Saint-Georges-sur-Loire – Saint-Florent-le-Vieil (2).

La fréquentation des lignes est d'environ 175 000 voyageurs par an, soit 480 par jour. Cette fréquentation est assez inégale entre les lignes principales et locales : ligne 411 : Angers – Tiercé – Juvardeil (6), ligne 412 : Angers – Champigné - Châteauneuf-sur-Sarthe - Contigné - Miré (72), ligne 401 :

Angers – Grez-Neuville - Le Lion d'Angers - Andigné - Segré (291), ligne 401-B : Le Lion d'Angers – Château-Gontier (pas de données), ligne 425 : Angers – La Pouëze – Vern d'Anjou – Brain-sur-Longuenée (12), ligne 409 : Angers – Bécon-les-Granits – Le Louroux-Béconnais – Candé (97), ligne 424 : Angers – Saint-Augustin-des-Bois – Saint-Georges-sur-Loire – Saint-Florent-le-Vieil (10).

Le Région est également gestionnaire des transports scolaires vers les lycées et collèges. Le Département assure toujours un service de transport scolaire pour les élèves en situation de handicap (primaire, secondaire et supérieur).

D'autres initiatives de transports extrascolaires existent, notamment sur les ALSH d'Anjou Sport Nature (la Jaille-Yvon), du Bois-enchanté (Saint-Augustin-des-Bois), de Val d'Erdre-Auxence et l'accueil jeune (Les Hauts d'Anjou).

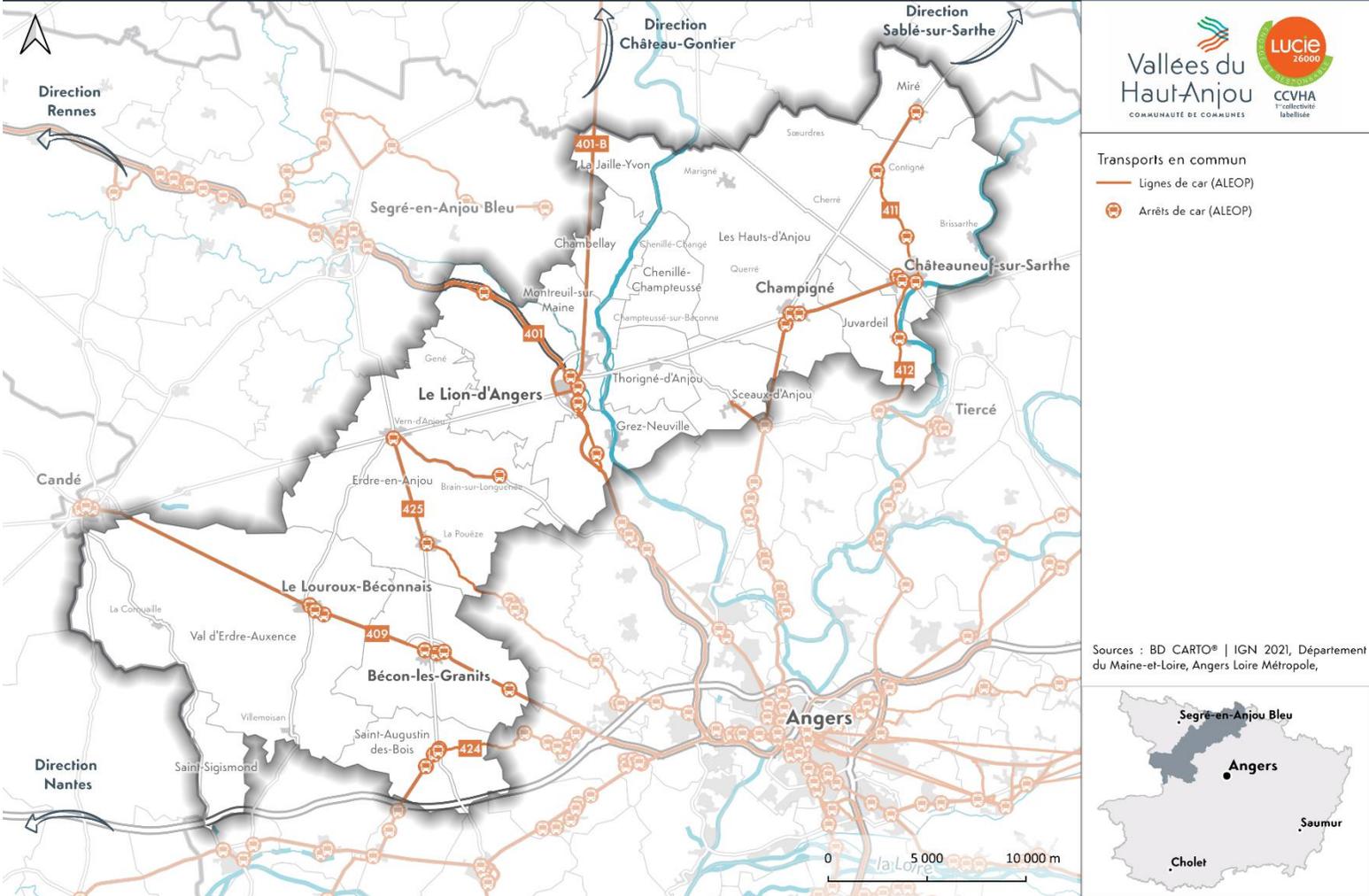
#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec **un maillage de 7 lignes de cars en radiale** vers l'agglomération angevine, dont **3 lignes principales** (411, 401, 409) qui desservent plusieurs centralités et sont très utilisées et **4 lignes de cars secondaires** (412, 401-B, 425, 424) avec un niveau de service plutôt faible et peu utilisée ;

- Un territoire **dépourvu de ligne de car interne** pouvant mettre en relation les bassins de vie et centralités ;

- Un territoire avec un **ramassage scolaire organisé pour les lycées et collèges de secteur**, et dépourvu de transport scolaire pour les écoles primaires. Des **initiatives locales de transports extra-scolaires** sur certains accueils de loisirs et de jeunes.

# Se déplacer en Vallées du Haut-Anjou - Le car



Transports en commun  
 — Lignes de car (ALEOP)  
 □ Arrêts de car (ALEOP)

Sources : BD CARTO® | IGN 2021, Département du Maine-et-Loire, Angers Loire Métropole,

CARTE 8 : Le car

#### 4.1.3. Le transport à la demande

La Région Pays de la Loire est le gestionnaire du transport à la demande (TAD). A l'échelle régionale, ce service représente 1450 arrêts de TAD. La Région s'est fixée comme objectif de **couvrir l'ensemble du territoire à l'horizon 2030**.

La CCVHA possède une couverture totale avec 2 secteurs, 18 arrêts et 6 véhicules de TAD (CARTE 9). MonAmiligo et Titi Floris exploitent le service de TAD (Aléop) sur le territoire. Secteur 1 : Miré, Les Hauts d'Anjou, Juvardeil, Sceaux d'Anjou, Thorigné d'Anjou, Le Lion d'Angers, La Jaille-Yvon, Chambellay, Chenillé-Champteussé, Montreuil-sur-Maine, Grez-Neuville, Erdre-en-Anjou ; Secteur 2 : Val d'Erdre-Auxence, Bécon-les-Granits, Saint-Augustin-des-Bois et Saint-Sigismond.

Le service est ouvert à tous les habitants du territoire, du lundi au vendredi de 7h à 19h (sauf les jours fériés). Pour utiliser ce service, il suffit de réserver avant 16h, la veille du déplacement. Un véhicule est alors affrété et passe prendre les habitants sur l'arrêt de TAD souhaité pour rejoindre ensuite une commune centrale, un arrêt de car ou une gare ferroviaire. Ce service peut être utilisé pour tous les besoins en dehors des transports scolaires (se rendre au travail, faire ses courses, etc). Pour les personnes à mobilité réduite ou âgées de plus de 75 ans, la prise en charge peut s'effectuer au domicile.

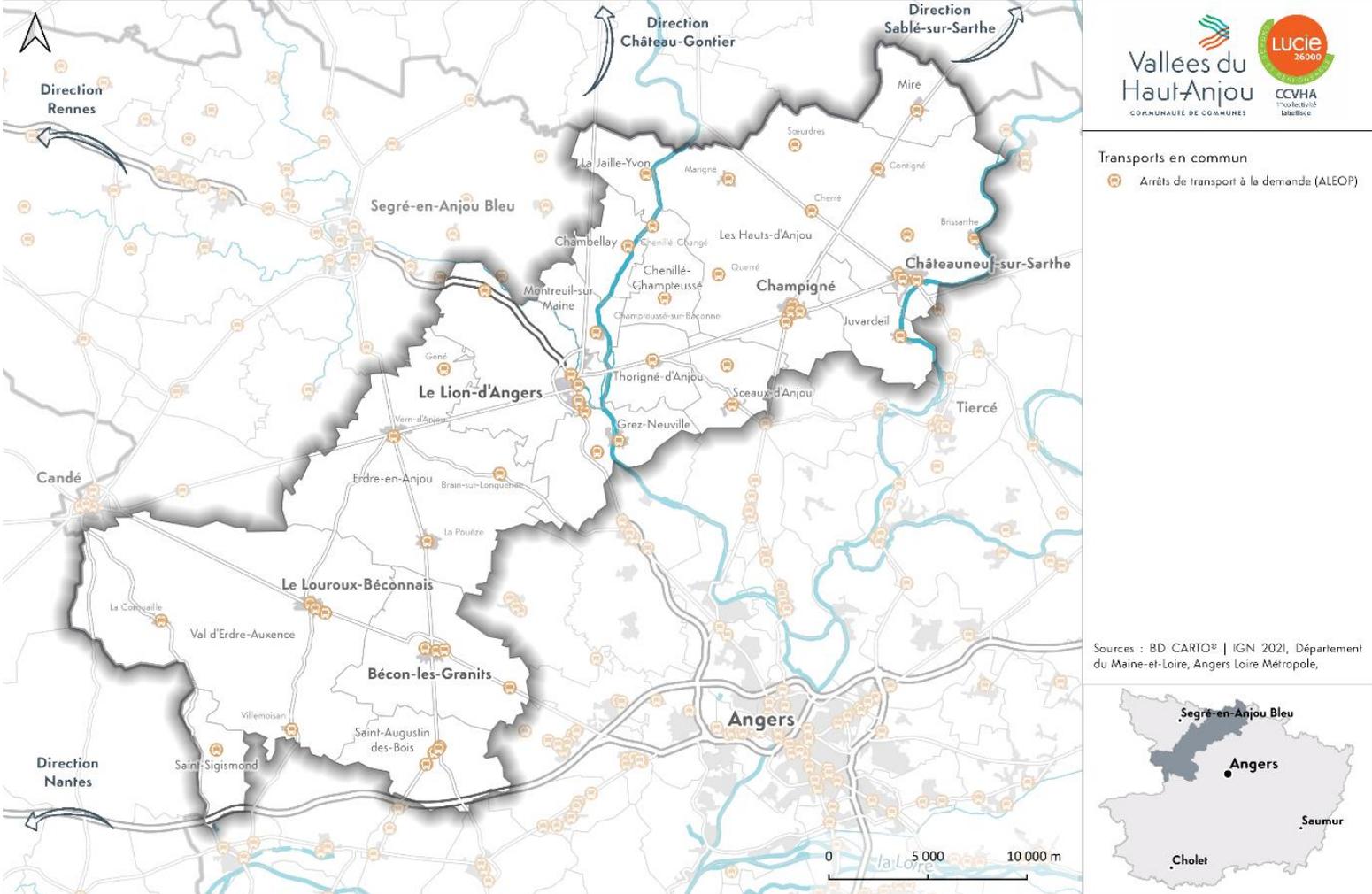
Pour l'instant, la fréquentation du TAD est de 3224 trajets (entre janvier et décembre 2022). Cette fréquentation est très inégale, et pénalisée par l'imperméabilité des trajets, entre le secteur 1 (2867 trajets) et 2 (357 trajets). La problématique de la desserte des centralités, gares et premiers arrêts du réseau

de transport IRIGO à l'extérieur du territoire est également suggérée pour améliorer le service, ainsi que la desserte plus fine à l'intérieur du territoire, notamment la possibilité de ramassage sur les hameaux.

#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec **une couverture total et récente du service de transport à la demande (TAD) mais divisé en deux secteurs de ramassage cloisonnés, inégalement utilisés, avec une desserte à améliorer et ouverts uniquement en semaine ;**

# Se déplacer en Vallées du Haut-Anjou - Le transport à la demande



Transports en commun  
 Arrêts de transport à la demande (ALEOP)

Sources : BD CARTO® | IGN 2021, Département du Maine-et-Loire, Angers Loire Métropole,

CARTE 9 : Le transport à la demande

#### 4.2. Les services de mobilité partagée

La Région Pays de la Loire (Aléop) rémunère les trajets de covoiturage domicile-travail via plusieurs opérateurs de covoiturage organisé : Klaxit, Karos, BlaBlaCar Daily et Mobicoop. Une subvention de 0,75€ par trajet et par personne transportée est versée au conducteur. Pour les trajets de plus de 17 km, une indemnité supplémentaire de 0,10 € par km est offerte jusqu'à un plafond de 2 €. Ce service est limité à 6 trajets passagers par conducteur et par jour. A l'échelle régionale, l'observatoire des preuves de covoiturage fait état en 2021 de 117 705 passagers transportés, 90 063 véhicules partagés, 4 millions de kilomètres parcourus, avec un taux d'occupation de 2,27 passagers par véhicule. Ces chiffres étaient en augmentation forte pour l'année 2022. Dans le cadre du Stratégie Régionale Mobilité (2021), la Région Pays de la Loire s'est fixée comme objectif de passer de 1% à 2,5% d'usage du covoiturage en 2030.

La Région avec les Départements se sont fixés comme objectif de **développer un Schéma des aires de covoiturage**. La CCVHA dispose de **5 aires de covoiturage avec une capacité d'occupation de stationnement de 133 places** (et 4 aires en dehors du territoire mais à proximité immédiate) (CARTE 10) : Aire de l'Europe (Bécon-les-Granits) : 18 places ; Aire de la Grange (Le Lion d'Angers) : 20 places ; Aire de Durval (Le Lion d'Angers) : 25 places ; Aire de la Roche aux Fées (Le Lion d'Angers) : 43 places ; Aire de la Salle (Les Hauts d'Anjou, Cherré) : 20 places ; Aire du Porage (Etriché) : 30 places ; Aire de la Croix de Bauvais (Feneu) : 18 places ; Aire du Tertre (Longuenée-en-Anjou) : 30 places ; Aire de la Haie (Saint-Germain-des-Prés) : 18 places.

Sur le territoire, la fréquentation en 2021 est de 1700 passagers transportés, 1674 véhicules partagés, 54 913 de kilomètres parcourus, avec un taux d'occupation de 2,05 passagers par véhicule. Entre 2021 et 2022, le nombre

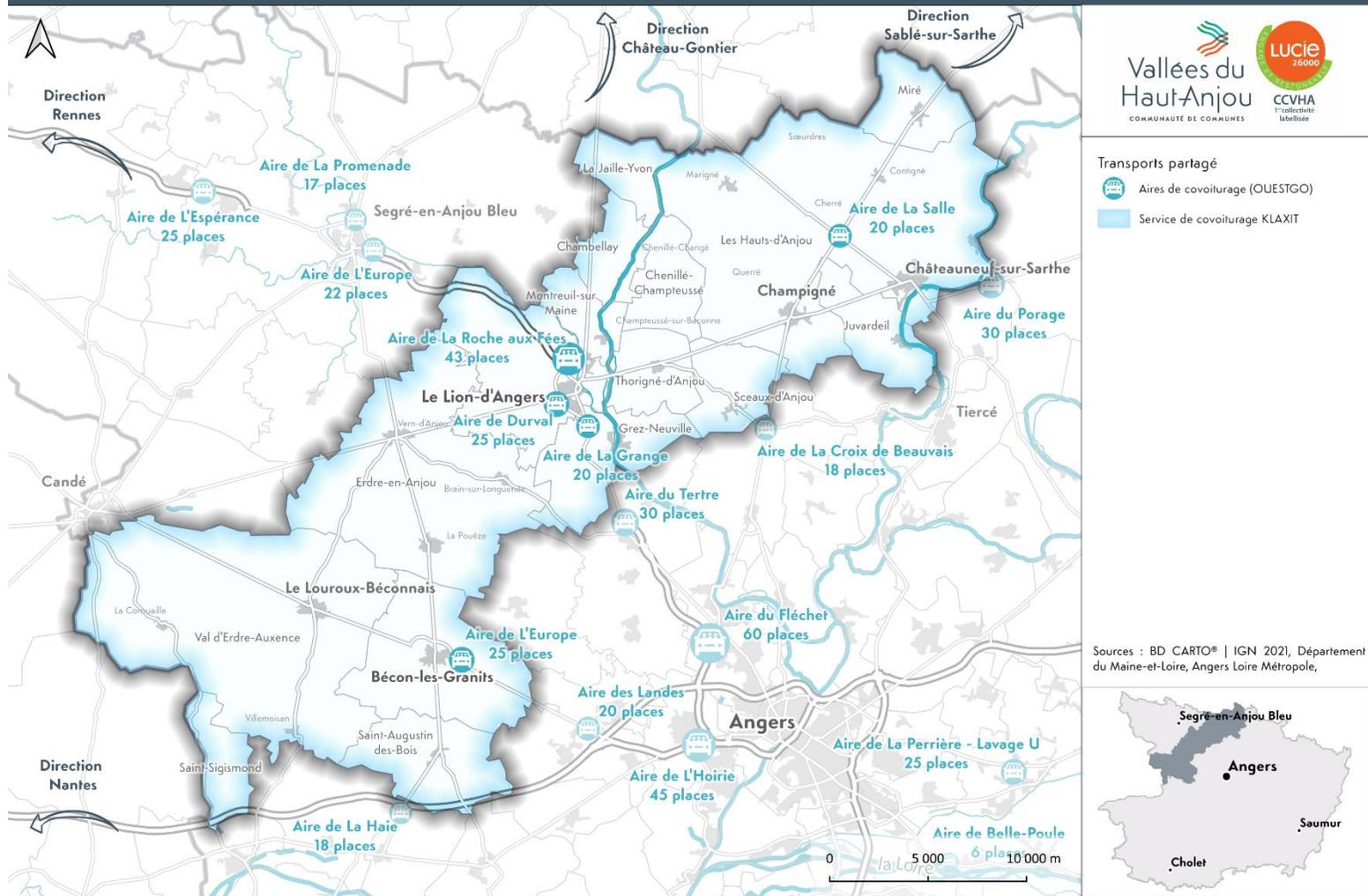
de trajets de covoiturage recensés sur le territoire a été multipliée par plus de 10. Ces chiffres ne tiennent pas compte du covoiturage informel non mesuré par les opérateurs. En 2021, plus de 70% des trajets covoiturés proviennent ou se rendent vers l'agglomération angevine (ANNEXE 22). Le Lion d'Angers est l'origine et destination de 64 % des trajets covoiturés sur le territoire, suivi par Grez-Neuville (9%), Bécon-les-Granits (4%), Saint-Augustin-des-Bois (4%) et Erdre-en-Anjou (3%).

La CCVHA a mis en place une plateforme de covoiturage sur son territoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023 avec l'opérateur BlaBlaCar Daily. Elle finance la gratuité des trajets des covoitureurs « passagers » qui ont pour origine ou destination son territoire. Grâce à ce service, la collectivité souhaite amorcer une communauté de covoitureurs suffisantes pour proposer des trajets réguliers sur les axes structurants du territoire.

#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec **un maillage de 5 aires de covoiturage mais inégalement réparties et très peu accessibles** pour s'y rendre en dehors de l'accès en voiture ;
- Un territoire avec **3 axes principaux de covoiturage** qui empruntent les routes structurantes vers l'agglomération angevine ;
- Un territoire **couvert par une plateforme incitative de covoiturage**.

# Se déplacer en Vallées du Haut-Anjou - Le covoiturage



CARTE 10 : Le covoiturage

#### 4.3. Les services de mobilité solidaire

Le Centre Intercommunal d'Action Social (CIAS) des Vallées du Haut-Anjou coordonne les structures organisatrices du Transport solidaire sur le territoire : CCAS, Familles Rurales, Voitur'âgeS. Ce service couvre l'intégralité des communes de la CCVHA, excepté Saint-Sigismond (CARTE 11).

Un règlement d'intervention encadre la pratique. Il peut être utilisé ponctuellement par les habitants se trouvant en difficulté pour se déplacer. Les motifs de demande de transport peuvent être variés : faire des courses, aller à un rendez-vous médical, réaliser une démarche administrative ou encore rendre visite à de la famille ou des amis. Ce service fonctionne grâce à un réseau important de conducteurs bénévoles. Le conducteur est indemnisé par le passager (2€ pour les déplacements inférieurs à 5km, et 0,40 € par km au-delà de 5km, stationnement et péage). Une inscription annuelle de 5€ (individuel) ou 8€ (famille) est prévue auprès de la structure gestionnaire. Les transports peuvent être effectués tous les jours en fonction des disponibilités des conducteurs bénévoles. Une réservation plusieurs jours avant le déplacement est nécessaire. Les trajets est pris en charge du domicile au lieu de rendez-vous.

En 2021, le nombre de bénévoles « voituriers » était de 116 pour 699 bénéficiaires « voiturés », soit environ 1 bénévole pour 6 bénéficiaires. La fréquentation s'élevait à 1742 trajets pour 60 188 kilomètres parcourus. A noter, que près de 90% des bénéficiaires du service sont âgés de 70 ans et plus.

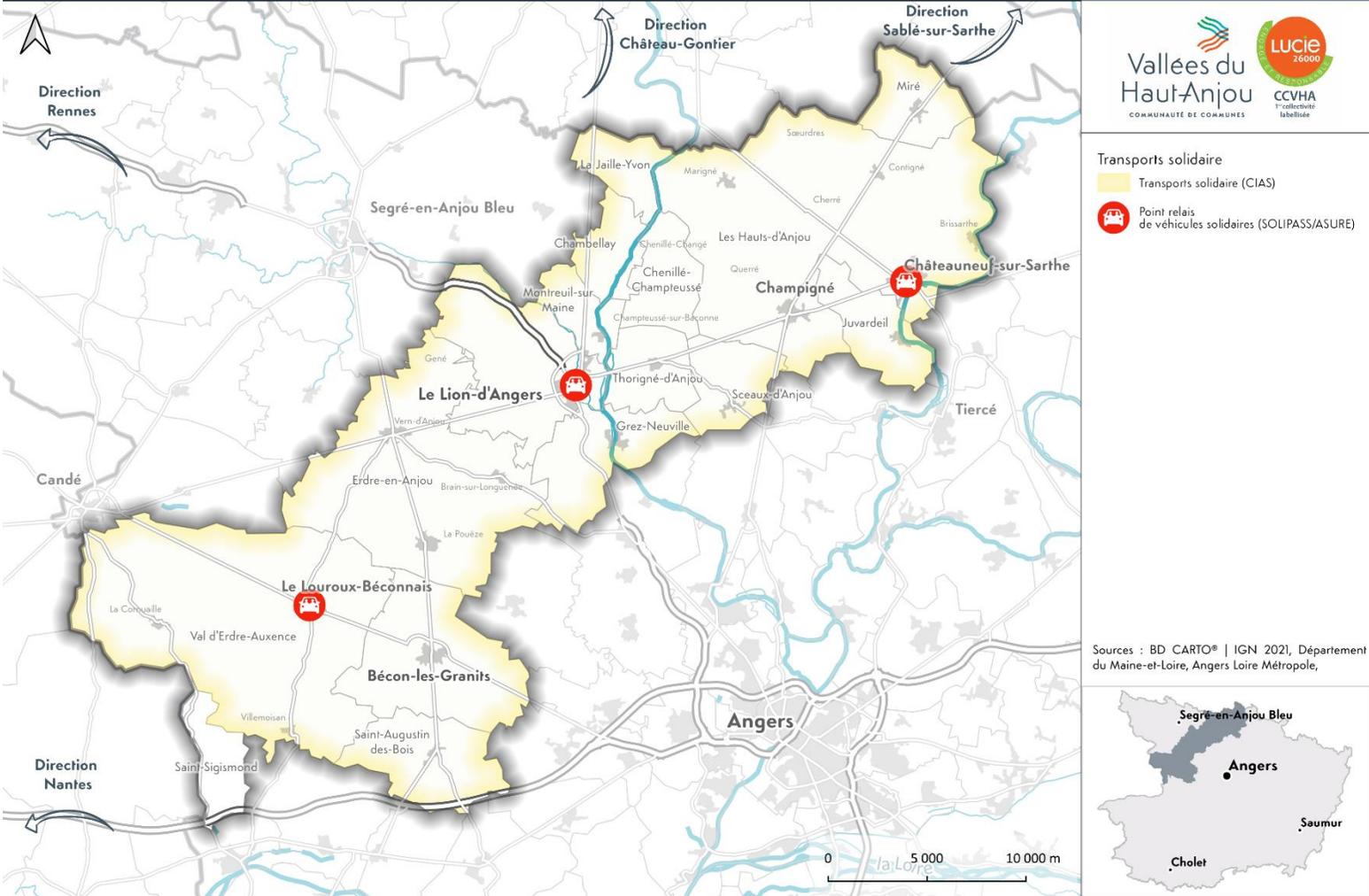
Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, d'autres initiatives existent en faveur de la mobilité solidaire. Les associations SOLIPASS/ASURE/OSE déploient un maillage de points de mise à disposition de véhicules (vélos, vélos électriques,

scooters, véhicules sans permis) pour les personnes en insertion professionnelle et en situation de fragilité. Le CIAS réalise également des animations régulières pour accompagner les personnes âgées dans leurs mobilités du quotidien. Ces animations sont aujourd'hui amplifiées par l'association WIMOOV sur l'ensemble du territoire communautaire.

#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire **avec une couverture presque totale du transport solidaire** qui est **majoritairement utilisé par des personnes âgées**, qui fonctionne grâce **une coordination intercommunale** des structures locales organisatrices ainsi qu'un **engagement de nombreux bénévoles** ;
- Un territoire avec **un projet de mise à disposition de véhicules pour des personnes en situation d'insertion professionnelle ou en situation de fragilité** (vélos, vélos électriques, scooters, véhicules sans permis, véhicule classique) ;
- Un territoire avec **un dispositif d'animation plus spécifique sur la mobilité des seniors**.

# Se déplacer en Vallées du Haut-Anjou - Le transport solidaire



CARTE 11 : Le transport solidaire

#### 4.4. Les services de mobilité électrique

Le Syndicat Intercommunal d'Énergies de Maine et Loire (SIEML) est le gestionnaire des bornes publiques de recharge électrique « Ouest Charge ». La société SPIE CityNetworks exploite l'infrastructure de recharge des véhicules électriques. A l'échelle départemental, ce service représente 196 bornes publiques (dont 10 bornes rapides), avec 12 052 recharges et 182 MWh de consommation électrique en 2021. Le SIEML s'est fixé comme objectif de mettre en œuvre son **schéma directeur des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (SDIRVE), ainsi que pour les stations d'avitaillement Bio-GNV**. Les résultats du SDIRVE font état de 640 points de charge (PdC) existants en Maine-et-Loire, avec 81% des PdC de puissance comprise entre 22 et 150 kVA. Le besoin est estimé à 2563 PdC en 2030, dont 1368 pour le résidentiel public (lents), 1099 pour les destinations (accélérés à rapides), et 96 pour le transit (ultra-rapides). Le reste à faire sur le territoire de la CCVHA est 64 PdC supplémentaires en 2030. Le Siéml devrait procéder par appel à projet auprès des EPCI et communes pour l'installation des bornes à venir (sous maîtrise d'ouvrage Siéml). Le SIEML imagine, également, **tester l'autopartage de véhicules sur ses bornes de recharge électrique**. Dans le Stratégie Régional des Mobilités (2021), la région Pays de la Loire s'est fixé comme objectif **d'accompagner les collectivités dans le déploiement de nouvelles bornes de recharge ultra-rapides et le développement des motorisations alternatives**.

La CCVHA possède **8 bornes de recharges lentes (de 3 à 18 KVA) à moins de 15 km les unes des autres** (CARTE 12) : Les Hauts d'Anjou (Châteauneuf-sur-Sarthe) : Place Robert Lefort ; Les Hauts d'Anjou (Champigné) : Rue du Muguet ; Le Lion d'Angers : Place du Champs de Foire ; Erdre-en-Anjou (Vern d'Anjou) : Place des Halles ; Erdre-en-Anjou (La Pouëze) : Place de l'Union ; Val d'Erdre-Auxence (Le Louroux-Béconnais) : Rue Noël Pinot ; Val d'Erdre-Auxence (Villemoisan) : Place Flandres-Dunkerque ; Bécon-les-Granits : Chemin des Tilleuls.

La capacité de recharge est de 16 places de véhicule sur le territoire. Les bornes sont en accès libre tous les jours de la semaine et 24h/24. Le moyen de paiement (badge, smartphone, carte bancaire sans contact) et tarifs (0,22 € / kWh + 1 € par recharge pour les non-inscrits sur les bornes normales) sont identiques sur l'ensemble du réseau régional « Ouest Charge ».

Sur le territoire, la fréquentation des bornes était de 986 recharges avec 17 MWh de consommation électrique (équivalent à 4 foyers). Le taux d'utilisation des bornes est de 8%. L'utilisation est plus forte sur les communes de Châteauneuf-sur-Sarthe (28%) et du Lion d'Angers (20%). L'utilisation est très faible (<1%) sur les communes de Bécon-les-Granits, La Pouëze et Villemoisan. Ceci pourrait en partie s'expliquer par des implantations de bornes sur des secteurs résidentiels ou les personnes peuvent se recharger à la maison.

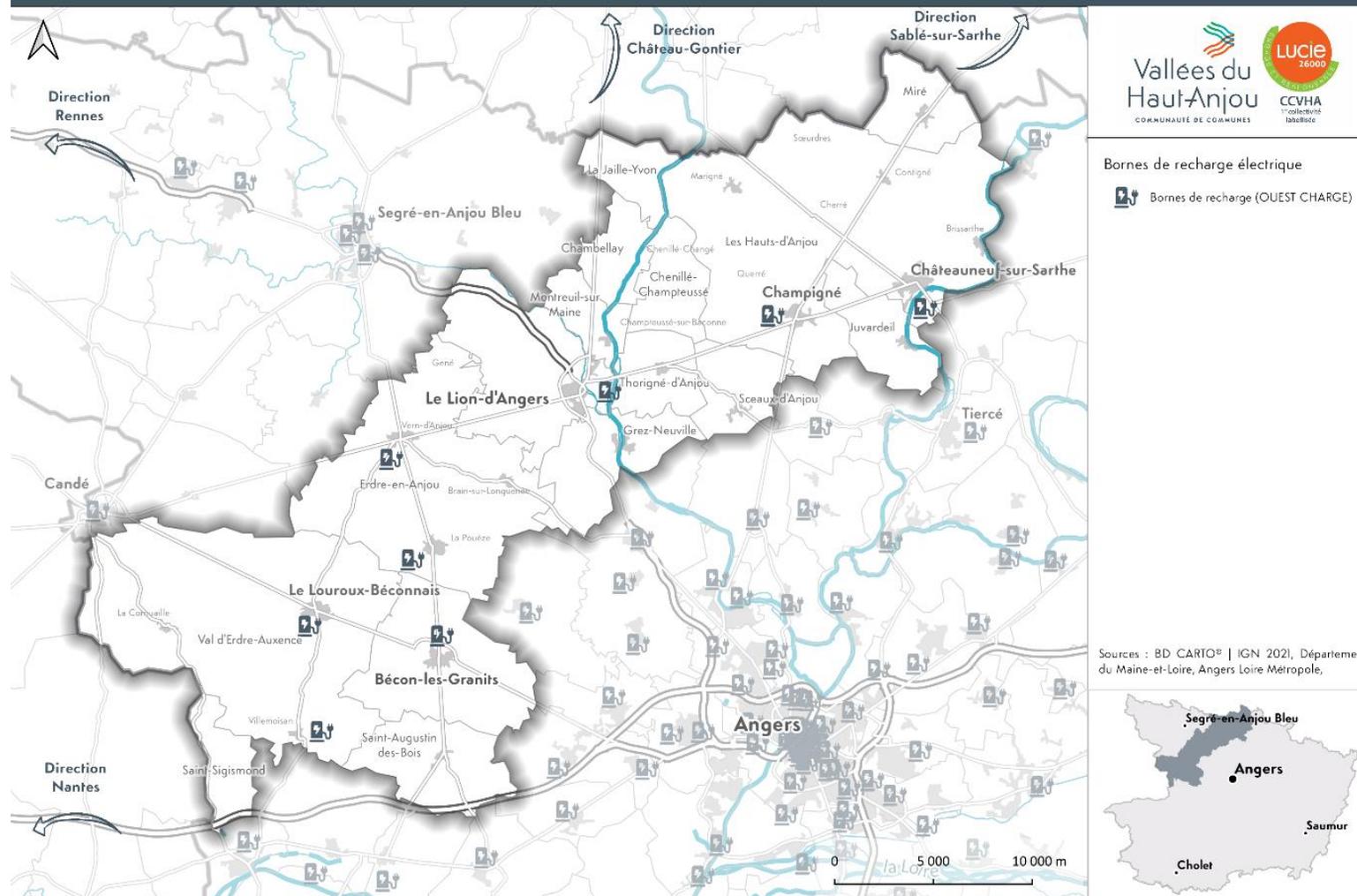
D'autres initiatives existent en faveur de l'électromobilité et des motorisations alternatives. Un première borne rapide est en cours d'installation au Lion d'Angers dans la zone d'activité de la Grée. Une autre réflexion avance sur l'installation d'une station d'avitaillement Bio-GNV sur le même secteur.

#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec **seulement 8 bornes de recharge (lente)** mais un nombre de points de charge public et privée qui devrait augmenter dans les prochaines années, notamment **sur les secteurs résidentiels qui ne disposent pas de stationnement à la maison**, sur les secteurs à destination des commerces et services de proximité, et sur les zones de transit ;

- Un territoire qui **encourage le développement de station d'avitaillement alternative**, notamment pour valoriser localement le biogaz produit sur le territoire.

## Se déplacer en Vallées du Haut-Anjou - La voiture électrique



CARTE 12 : La voiture électrique

#### 4.5. Les services de mobilité active

La **voie verte en rive droite de la Mayenne** (V43), autrement appelée « Vélo Francette » (CARTE 13), est aménagée et traverse le territoire entre la Jaille-Yvon et Grez-Neuville (20km). Elle connecte le territoire avec les agglomérations de Château-Gontier et Angers en passant par le Lion d'Angers. Cette voie est inscrite au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V). Elle est balisée sur près 600 km entre Ouistreham (Normandie) et La Rochelle (Poitou-Charentes). Cette liaison est aujourd'hui très utilisée en période touristique (41 516 passages à Grez-Neuville en 2021).

La **voie verte en rive droite de l'Oudon** entre Le Lion d'Angers et Segré (13 km), inscrite au SR3V, est en cours d'étude de faisabilité et réglementaire. Elle connectera le territoire avec Segré et Angers, via la V43 au niveau du bec de l'Oudon au Lion d'Angers. En attendant les travaux de la voie verte, une voie mixte dite « Véloroute de l'Oudon » a été installée sur les petites routes entre le Lion d'Angers et Segré (18 km).

La **voie verte de la Sarthe** est également en projet, entre Contigné et Juvardeil (15km). Elle connectera le territoire avec Sablé-sur-Sarthe, Tiercé puis Angers. A noter qu'une boucle cyclable locale, autrement appelée « Circuit vélo des Mariniers », existe déjà entre Juvardeil et Cheffes-sur-Sarthe (14 km).

D'autres **liaisons « utiles » d'intérêt communautaire et départemental** (Schéma cyclable intercommunal adopté en décembre 2022) (CARTE 13) sont programmées pour relier les plus petites communes aux centralités, aux arrêts de transport en commun et aux gares (**14 liaisons, 75 km**).

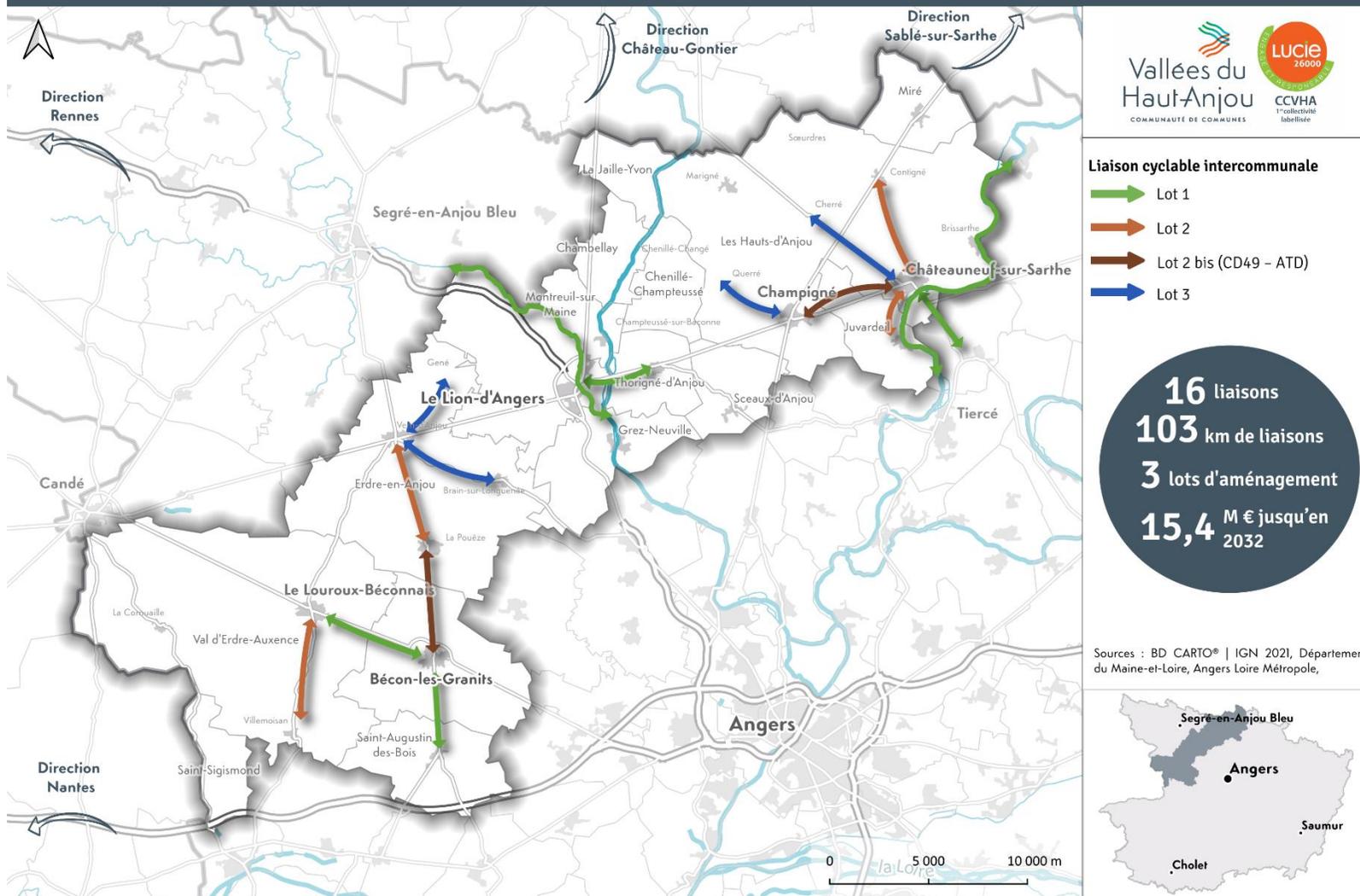
Dans le Stratégie Régionale des Mobilités (2021), la région Pays de la Loire s'est fixé comme objectif d'**accompagner les collectivités dans la sécurisation des itinéraires et du stockage des vélos**.

Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, d'autres initiatives existent en faveur du vélo. Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » est encouragé dans les écoles par l'association Anjou Sport Nature (La Jaille-Yvon). A titre d'exemple, les enfants de l'école de Champigné bénéficient de ces animations.

#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec **une artère cyclo-touristique principale « La Vélo Francette », 2 projets d'itinéraires régionaux à l'étude** le long des voies navigables de la Sarthe et de l'Oudon et un potentiel de développement en direction de la Loire à vélo.
- Un territoire qui dispose **d'un schéma cyclable intercommunal, notamment pour les liaisons cyclables inter-bourgs vers les centralités ;**
- Un territoire avec **une structure animatrice du « Savoir Rouler à vélo ».**

## Schéma cyclable intercommunal des Vallées du Haut-Anjou



CARTE 13 : Le vélo

#### 4.6. Les services de mobilité individuelle

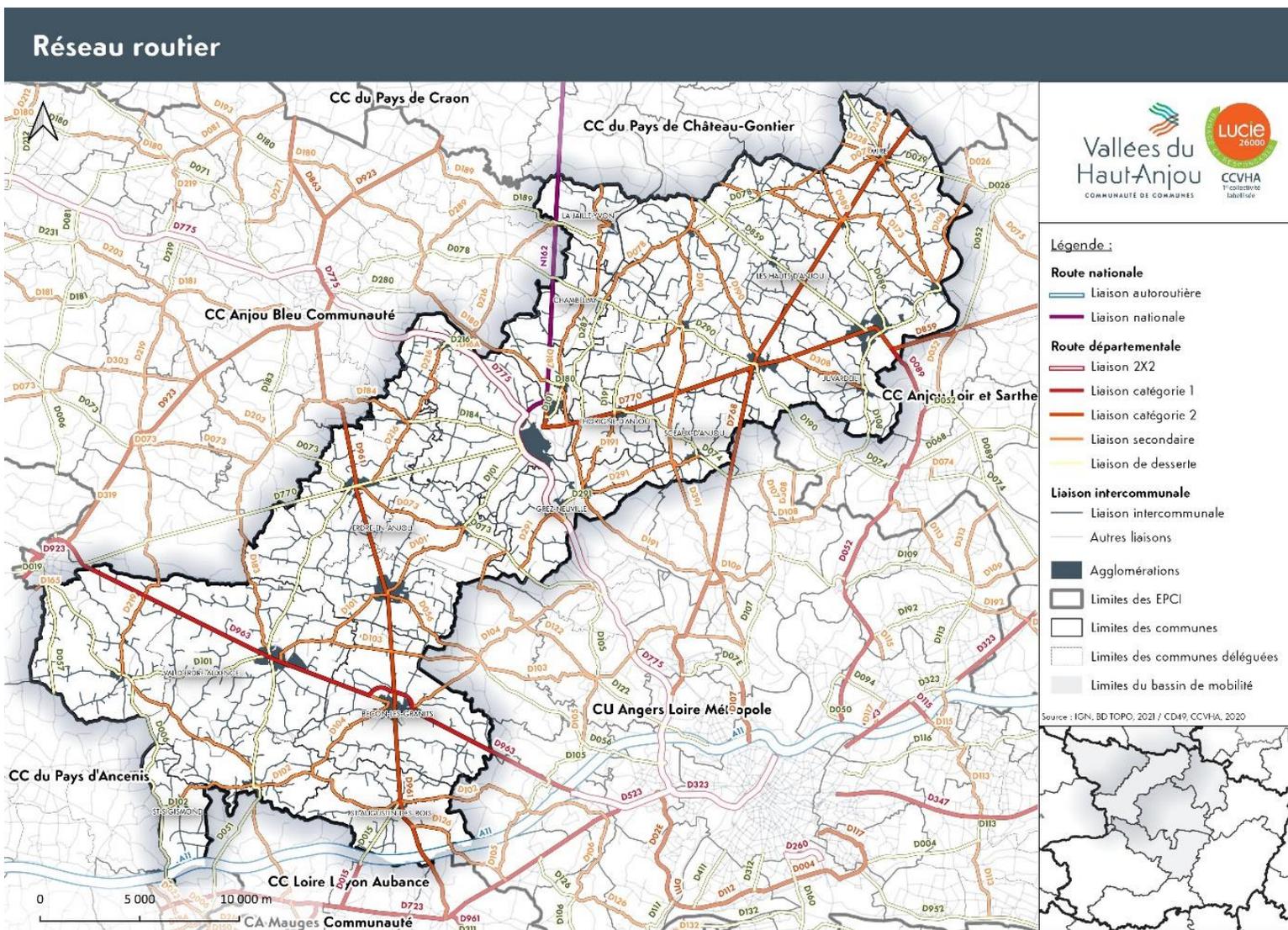
Le réseau routier est organisé par plusieurs gestionnaires sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou (CARTE 14). L'Etat est compétent sur le réseau autoroutier. Le Département sur le réseau départemental. La CCVHA sur le réseau des voiries communales hors-bourg, et parfois localement en bourg. Pour le reste, les communes restent compétentes en bourg.

Sur le territoire, **le réseau de voiries représente 1234 km** réparti comme suit : Etat (13 km, 1,1%), Département (466 km, 37,8%), la Communauté de communes (755 km hors bourg, 61,2%). La fréquentation des routes est plus importante sur les voies départementales (ANNEXE 23). La 2X2 (D775) est l'axe routier le plus emprunté entre Segré, Le Lion d'Angers et Angers (> 20 000 véhicules / jour). Viennent ensuite, les routes N162 (Le Lion d'Angers – Château-Gontier-sur-Mayenne), D768 (Sablé – Champigné - Angers), D963 (Candé - Le Louroux-Béconnais - Bécon-les-Granits - Angers) et D859 (Château-Gontier - Châteauneuf-sur-Sarthe - Tiercé-Angers) avec plus de 4000 véhicules / jour. Ces voies sont les plus utilisées par les poids lourds (ANNEXE 24).

Des initiatives existent pour faciliter la circulation des voitures, et l'accessibilité aux services. Le Département de Maine-et-Loire a inscrit dans son plan routier 2022-2028 les opérations suivantes : étude d'itinéraire entre Le Lion d'Angers et Château-Gontier, les travaux de contournement du Louroux-Béconnais (D963) et du Lion d'Angers (D770).

#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec un réseau viaire dense, équilibré et **avec des trafics importants (> 4000 véhicules / jour) sur les principaux axes de circulation ;**
- Un territoire **avec quelques projets routiers**, avec notamment l'étude d'itinéraire entre le Lion d'Angers et Château-Gontier, et les travaux de contournements du Louroux-Béconnais et du Lion d'Angers.



CARTE 14 : Les routes

#### 4.7. Les services de mobilités loisirs et touristiques

La CCVHA est gestionnaire des circuits de randonnées d'intérêt touristique. Elle possède **500 km de sentiers pédestres, dont 23 sentiers touristiques représentant 273 km** (CARTE 15). L'offre de randonnées touristiques est décomposée comme suit : 13 circuits de moins de 15 km à la demi-journée, 6 circuits de plus de 15 km à la journée, et 4 circuits de moins de 8 km pour les familles. Depuis plusieurs années, la CCVHA réhabilite ses circuits : diagnostic, révision des itinéraires, mise en conformité, actualisation du balisage, uniformisation de la signalétique et des mobiliers, conception de rando-fiches, inscriptions au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR).

D'autres sentiers de « grandes itinérances » existent sur le territoire : la voie des Plantagenêts qui emprunte l'itinéraire de Saint-Jacques de Compostelle entre Le Mont Saint-Michel et L'Aulnay de Saintonge, et également le projet en cours de nouveau GR des Basses Vallées Angevines. La CCVHA s'est fixé comme objectif de poursuivre la qualification de l'offre de randonnée pédestre, d'adapter l'offre aux profils de randonneurs, de renforcer les services aux abords des sentiers, et **d'assurer le maillage des liaisons inter-sentiers.**

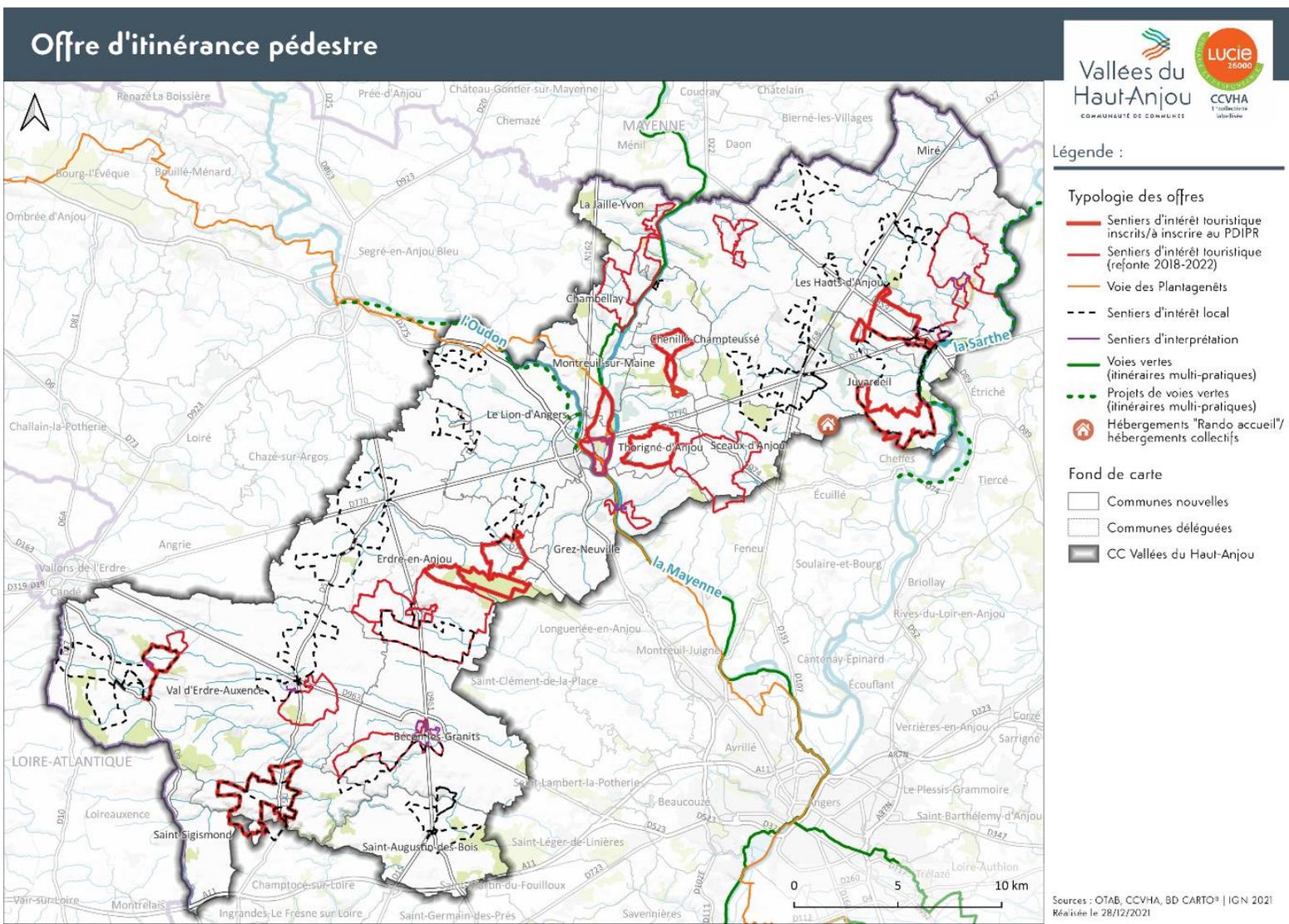
En ce qui concerne la pratique équestre, un seul itinéraire existe sur le chemin de halage de la Mayenne. Le Comité régional de tourisme équestre ambitionne de développer des boucles équestres sur le territoire (ANNEXE 25).

Enfin, l'itinérance fluviale (bateau-promenade, activités nautiques, location de bateaux habitables) existe mais reste sous développée sur le territoire (ANNEXE 26). La CCVHA est co-gestionnaire du bateau électrique « la Gogane » sur la

Sarthe. Le développement de l'offre de tourisme / loisirs « fluvestres » est un enjeu important pour le territoire.

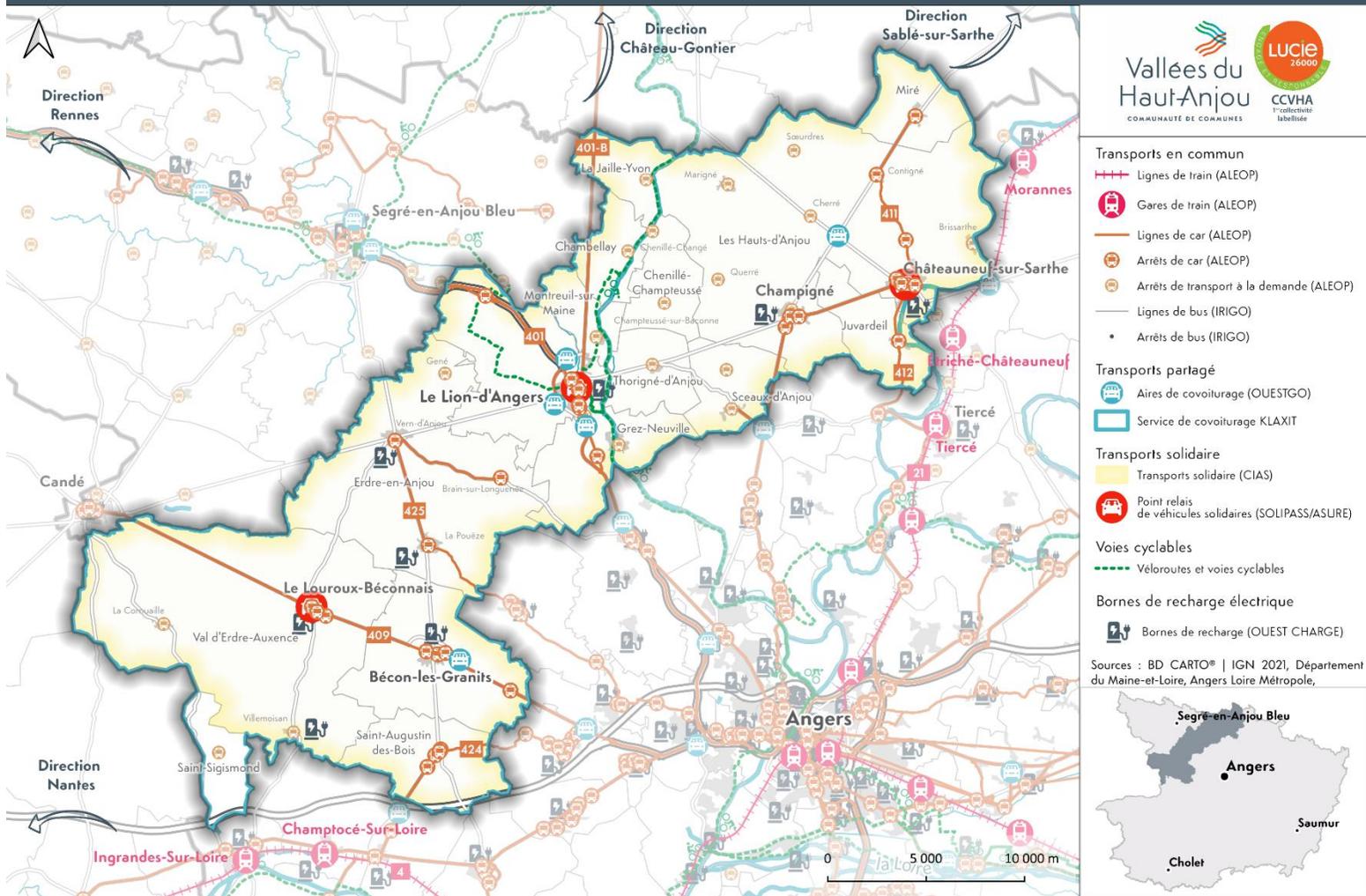
#### La synthèse en matière de mobilité :

- Un territoire avec **une offre touristique de 23 circuits de randonnées (273 km) mais qui ne sont pas reliés entre eux ;**
- Un territoire avec **un potentiel de développement touristique sur la randonnée équestre et fluviale.**



**CARTE 15 : L'offre d'itinérance pédestre (SDETA, 2022)**

# Se déplacer en Vallées du Haut-Anjou



CARTE 16 : L'offre de services de déplacement

## CE QU'IL FAUT RETENIR SUR L'OFFRE DE DÉPLACEMENT DU TERRITOIRE



### Les chiffres clés



**2 lignes de train  
et 5 gares ferroviaires  
à proximité du territoire**

=

1095 voyages / jour, dont  
23% (251) sur la gare  
d'Etriché-Châteauneuf



**7 lignes de car  
et 21 points d'arrêts  
sur le territoire**

=

480 voyages / jour, dont  
60% (290) sur la ligne 401  
(Angers - Segré)



**2 secteurs de  
transport à la  
demande  
et 18 points d'arrêts  
sur le territoire**

=

9 voyages / jour, dont  
90% (8) sur le secteur 1 (Le  
Lion d'Angers -  
Châteauneuf-sur-Sarthe -  
Champigné)



**5 aires de covoiturage  
et 133 places de  
stationnements  
dédiées sur le  
territoire**

=

5 voyages / jour, dont 64%  
(3) avec pour origine-  
destination la commune du  
Lion d'Angers



**1 structure  
coordinatrice du  
transport solidaire et  
116 bénévoles  
"voitureurs" sur le  
territoire**

=

5 voyages / jour, dont 90%  
des bénéficiaires ont 70  
ans et plus

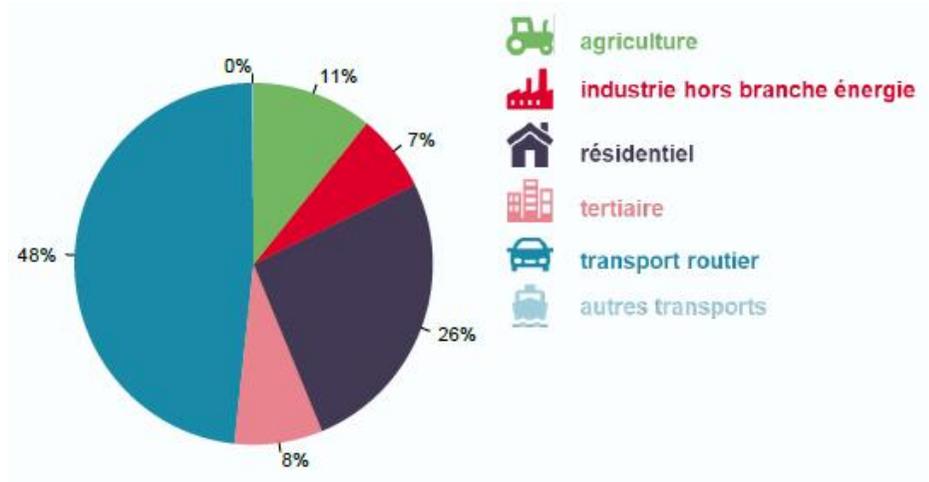
## 5. L'IMPACT DES DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

### 5.1. Les consommations d'énergie

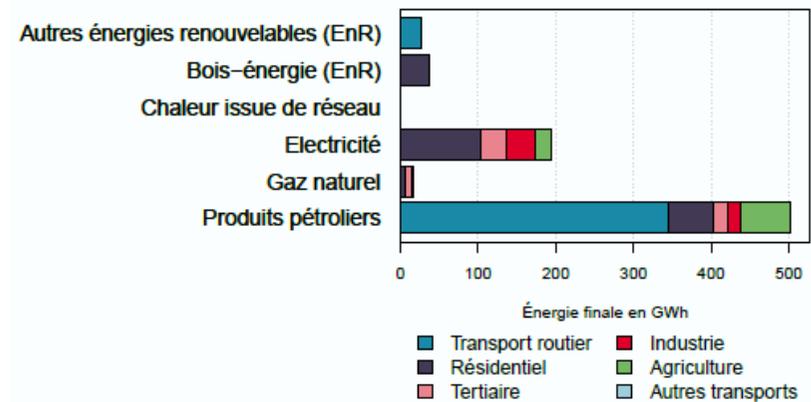
La consommation d'énergie finale est de 777 GWh (21,4 MWh / hab) sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou (2018), soit 0,8% de la consommation régionale. Entre 2008 et 2018, la consommations d'énergie du territoire a augmenté de 3,1%.

**Le secteur des transports routiers représente 48% (378 GWh) des consommations énergétiques du territoire**, contre 35% à l'échelle des Pays de la Loire (GRAPHIQUE 2). C'est le premier poste énergétique, loin devant le secteur résidentiel.

Les produits pétroliers constituent l'énergie la plus consommée, à plus de 90%, dans ce secteur (GRAPHIQUE 3).



GRAPHIQUE 2 : Consommation d'énergies finales par secteur d'activité

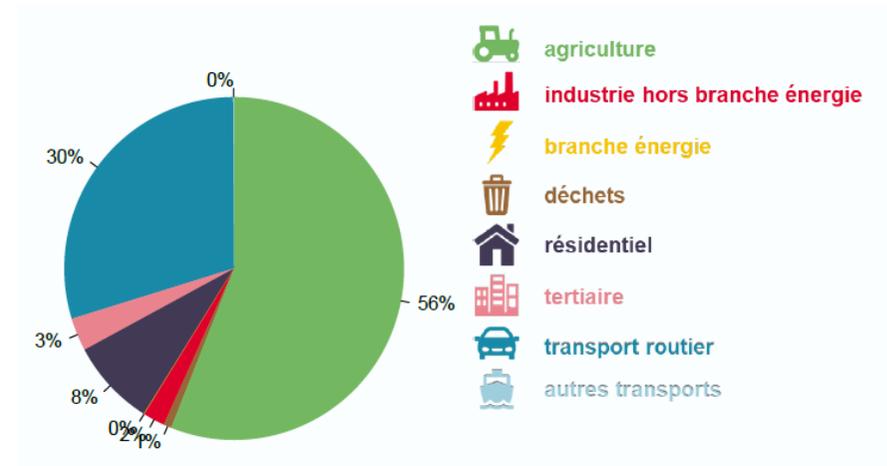


GRAPHIQUE 3 : Consommation d'énergies finales par type de produit énergétique

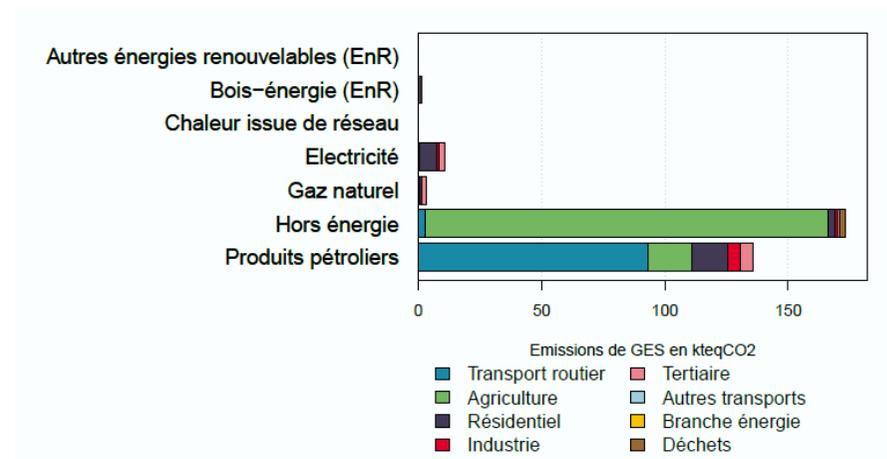
5.2. Les émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) s'élèvent à 324 kilotonnes équivalent CO2 (8,9 teqCO2 / hab) sur le territoire des vallées du Haut-Anjou (2018), soit 1% des émissions régionales. Entre 2008 et 2018, les émissions de GES du territoire ont diminué de 7,5%.

**Le secteur des transports routiers représente 30% (97 kteqCO2) des émissions du territoire**, contre 28% à l'échelle des Pays de la Loire (GRAPHIQUE 4 et 5). C'est le second poste d'émissions après le secteur agricole (56%).



GRAPHIQUE 4 : Emissions de GES par secteur d'activité

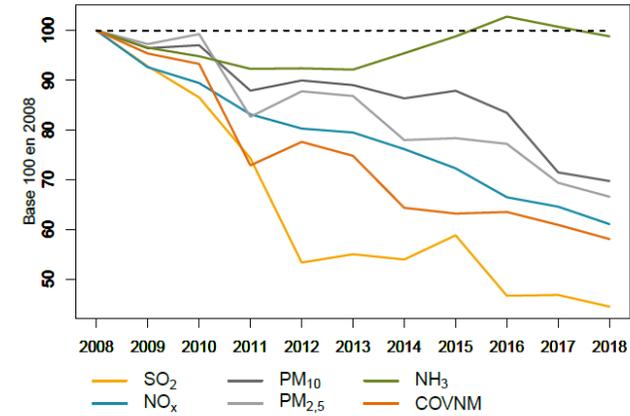


GRAPHIQUE 5 : Emissions de GES par type de produit énergétique

### 5.3. Les émissions de polluants atmosphériques

Les émissions de polluants atmosphériques s'élevaient à 17 tonnes (0,5 kg / hab) de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), 437 tonnes (12,1 kg / hab) pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), 225 tonnes (6,2 kg / hab) pour les particules fines avec un diamètre inférieur à 10 µm (PM<sub>10</sub>), 103 tonnes (2,9 kg / hab) pour les particules fines avec un diamètre inférieur à 2,5 µm, 1208 tonnes (33,3 kg / hab) pour l'ammoniac (NH<sub>3</sub>) et 220 tonnes (6,1 kg / hab) pour les Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM). Entre 2008 et 2018, les émissions ont globalement diminué pour tous les composants (GRAPHIQUE 6). La part d'émissions de chaque secteur varie en fonction du polluant considéré (GRAPHIQUE 7).

**Le secteur des transports représente 71% des émissions de NO<sub>x</sub>, 14% des PM<sub>2.5</sub>, 11 % des COVNM, 9% des PM<sub>10</sub>, et 4% des SO<sub>2</sub>.**



GRAPHIQUE 6 : Evolution des émissions de polluants atmosphériques



GRAPHIQUE 7 : Emissions de polluants atmosphériques

## CE QU'IL FAUT RETENIR SUR LES IMPACTS DES DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE



### Les chiffres clés



**48 % des consommations énergétiques du territoire liées aux transports routiers**

=

1er poste énergétique, devant le secteur résidentiel (26%)



**30% des émissions de gaz à effet de serre du territoire liées aux transports routiers**

=

2ème poste d'émission, après le secteur agricole (56%)



**71% des émissions d'oxydes d'azote liées aux transports routiers**

=

1er poste d'émission, devant le secteur agricole (17%)

## 6. LA SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS

### 6.1. La synthèse de la demande et de l'offre de déplacement

Demande de déplacement	Offre de déplacement
<p>Un territoire avec <b>5 communes principales génératrices de déplacement</b> : 75% des habitants, et 80% des emplois et services de proximité ;</p> <p>Un territoire plutôt <b>résidentiel</b> avec 66% des actifs résidents qui travaillaient majoritairement sur l'agglomération angevine, et les 34% restants qui travaillent surtout en grande proximité sur leurs communes de résidence. Des déplacements pour le travail très limités entre les communes du territoire ;</p> <p>Une population en croissance, <b>particulièrement jeune</b> (1/3) mais aussi plus vulnérable face à l'insertion dans le monde du travail et aux dépenses liées aux déplacements. Un secteur du territoire avec une population plus vieillissante qui nécessite une attention spécifique. Une population non négligeable en situation de précarité (20%) notamment lié aux déplacements et à l'éloignement des services ;</p> <p>Un territoire <b>rural et péri-urbain qui s'est développé, et se développe toujours grâce à la voiture</b> : 95% des ménages motorisés, et 88% des déplacements en voiture. Seulement, 5% des ménages sont sans voiture et 56% avec une seule voiture ;</p> <p>Un territoire <b>fragilisé par son éloignement aux bassins d'emplois et de services</b> : 30% des actifs à plus de 30 minutes de leurs travaux, et 34% de</p>	<p>Un territoire avec <b>un réseau viaire « en râteau »</b> qui facilite les déplacements en voiture vers l'agglomération angevine, notamment par les routes départementales principales qui desservent les centralités (RD775, D963, N162, D768, D859). Un carrefour routier important à la croisée du territoire. Des traversées de bourgs, avec des trafics parfois importants, à repenser ;</p> <p>Un territoire <b>dépourvu de gare ferroviaire</b> mais qui bénéficie d'un potentiel de rabattement sur les territoires proches concernés par le train, notamment sur la gare d'Etriché-Châteauneuf ;</p> <p>Un territoire avec <b>un maillage « en radiale » des lignes de car commerciales</b> vers la métropole angevine. Aucune desserte transversale du territoire. Un niveau de service très inégal entre les lignes. Un potentiel de développement important sur les lignes principales pour les déplacements pendulaires des centralités ;</p> <p>Un territoire <b>intégralement couvert par les services de transport à la demande</b> mais largement sous-utilisé et méconnu. Aucune perméabilité des déplacements sur les 2 bassins de transport du territoire. Un potentiel d'évolution à faire valoir, notamment pour les jeunes. Un service de <b>transport solidaire qui couvre la quasi-entièreté du territoire et fonctionne très bien</b> pour les séniors, entre autres, grâce à la mobilisation de nombreux bénévoles et à l'animation sociale. La mise à disposition de véhicules pour permettre l'autonomie des publics en insertion professionnelle ou en situation de fragilité est en cours de déploiement ;</p>

<p>la population à plus de 9 minutes des premiers services d'usages courants. La distance moyenne des trajets domicile-travail est de 24 km.</p>	<p>Un territoire avec <b>une dynamique de covoiturage qui est amplifiée</b> grâce à la rémunération des trajets mais qui nécessite une coordination entre les territoires, une animation locale renforcée, et des infrastructures de stationnement mieux réparties, multimodales et accessibles ;</p> <p>Un territoire avec une <b>voie cyclable touristique</b> aménagée et d'autres études en cours. Un schéma cyclable pour le vélo de tous les jours qui projette de nombreuses liaisons cyclables en rabattement vers les centralités. L'utilisation du vélo doit s'accompagner d'un bouquet de services ;</p> <p>Un territoire avec <b>des bornes de recharges électriques essentiellement sur les centralités</b>. Un potentiel de déploiement de bornes rapides « de destinations » sur les services de proximité des centralités et de bornes lentes « résidentielles » sur les secteurs urbains avec moins de stationnement individuel ;</p> <p>Un territoire avec <b>des sentiers de randonnées touristiques de qualité</b> qui participent au sentiment de bien vivre près de chez soi, et évitent certains déplacements ailleurs. Un potentiel de développement sur de nouveaux modes de déplacement « identitaires » du territoire : hippomobile, navette fluviale, etc.</p>
--	--

## 6.2. L'analyse des forces et des faiblesses du territoire

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un territoire <b>multipolaire</b> qui concentre les activités ;</li> <li>- Une population <b>en croissance et particulièrement jeune</b> ;</li> <li>- Une <b>offre de transports en commun</b> déjà existante ;</li> <li>- Une <b>diversité de services de mobilités</b> alternatives ;</li> <li>- Une <b>identité propice</b> à de nouvelles formes de mobilités.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un territoire <b>résidentiel</b> tourné vers la métropole ;</li> <li>- Une population <b>non négligeable en situation de précarité</b> ;</li> <li>- Une <b>inégalité de l'offre</b> de transport en commun ;</li> <li>- Une <b>animation de proximité inexistante</b> sur les mobilités alternatives ;</li> <li>- Une <b>dépendance</b> à la voiture.</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des <b>initiatives et projets</b> de mobilité en cours ;</li> <li>- Des <b>acteurs</b> de la mobilité présents sur le territoire ;</li> <li>- De <b>nombreux financements</b> sur la mobilité ;</li> <li>- Des <b>coopérations</b> entre les territoires sur la mobilité ;</li> <li>- De <b>l'ingénieries</b> au service des collectivités sur la mobilité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une <b>conjoncture géopolitique</b> mondiale qui fragilise le territoire ;</li> <li>- Une <b>zone à faible émission</b> qui pourrait impacter le territoire ;</li> </ul>

## 7. LA STRATEGIE DES MOBILITES

## LA SYNTHÈSE DES ENJEUX DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE



### Mieux se déplacer à l'extérieur du territoire

- 1.1. Renforcer l'offre sur les lignes de car principales
- 1.2. Améliorer l'accès aux gares ferroviaires les plus proches
- 1.3. Développer l'écosystème du covoiturage quotidien



### Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire

- 2.1. Développer l'écosystème du vélo et de la marche
- 2.2. Organiser et sécuriser l'auto-stop en proximité
- 2.3. Amplifier l'offre des mobilités solidaires
- 2.4. Expérimenter des solutions locales de mobilité



### Mieux transiter sur le territoire

- 3.1. Créer un maillage de pôles d'échanges multimodaux
- 3.2. Elargir l'offre intermodale de transport à la demande
- 3.3. Déployer les infrastructures pour l'électromobilité et autres



### Mieux s'informer pour se déplacer sur le territoire

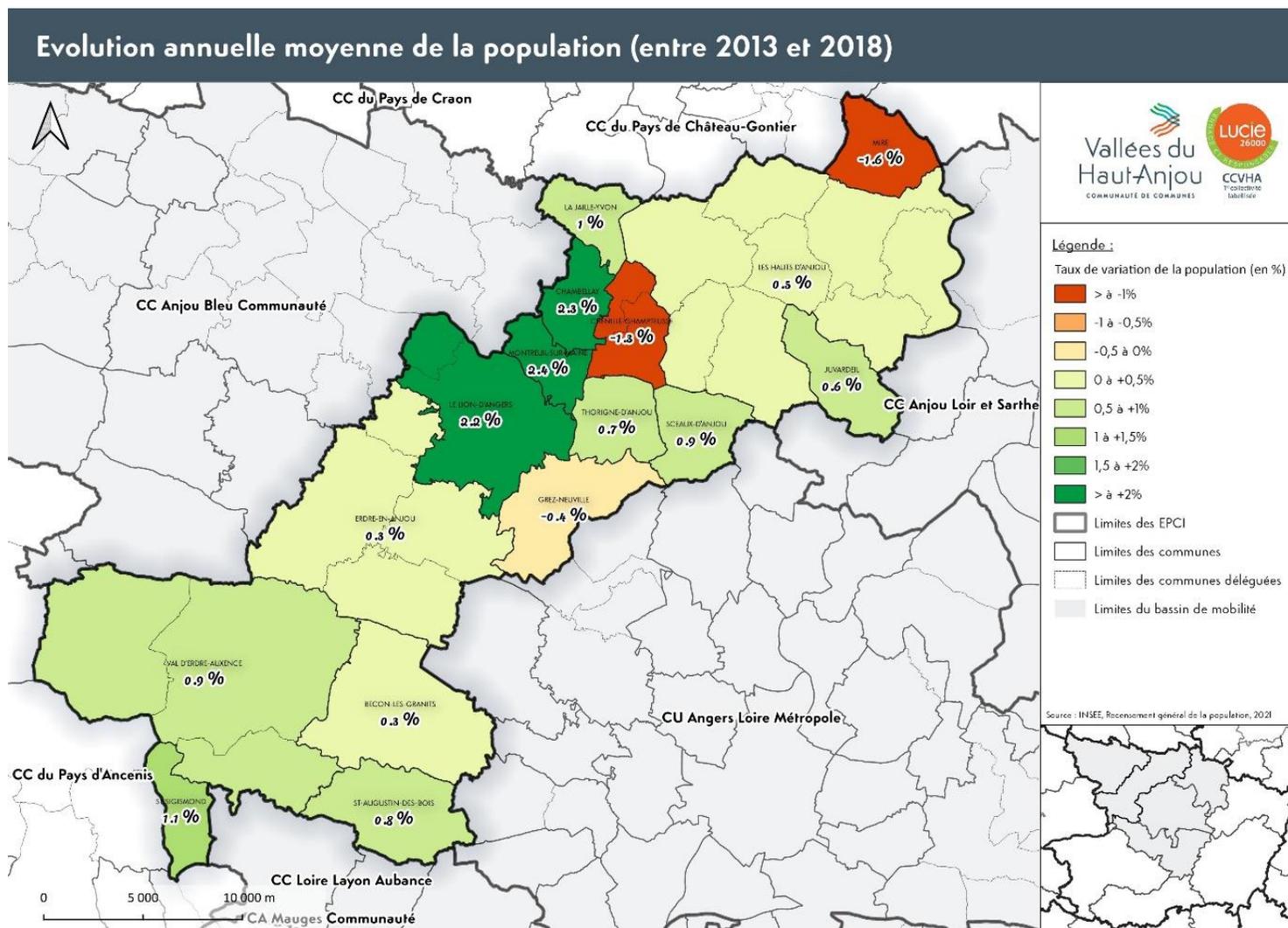
- 4.1. Communiquer et accompagner sur l'offre de mobilité
- 4.2. Former un réseau local de conseils en mobilité



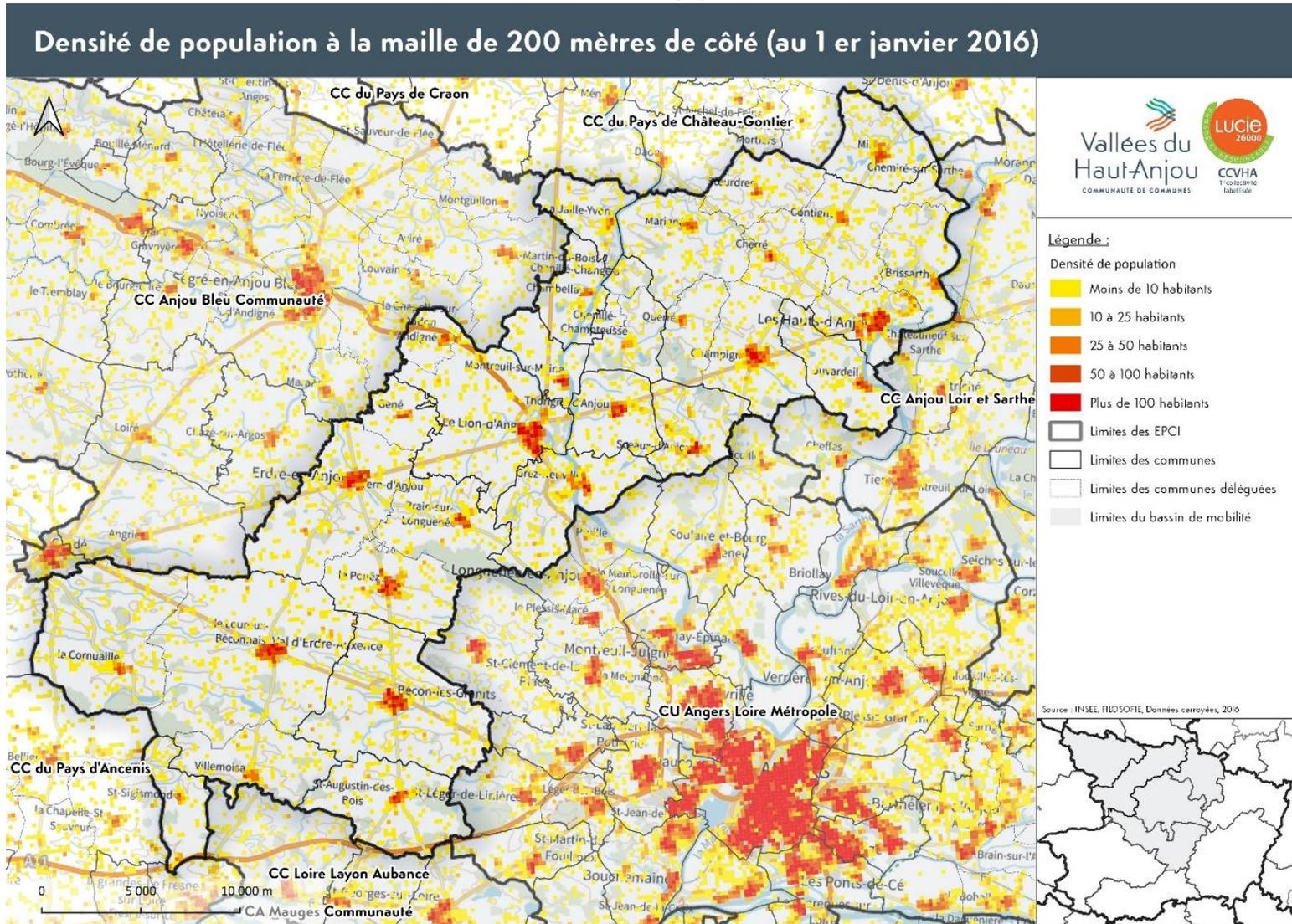
### Mieux organiser la mobilité sur le territoire

- 5.1. Participer à la planification des mobilités
- 5.2. Impliquer les citoyens dans les projets de mobilité
- 5.3. Evaluer la politique de mobilité de la collectivité
- 5.4. Financer les actions de mobilité

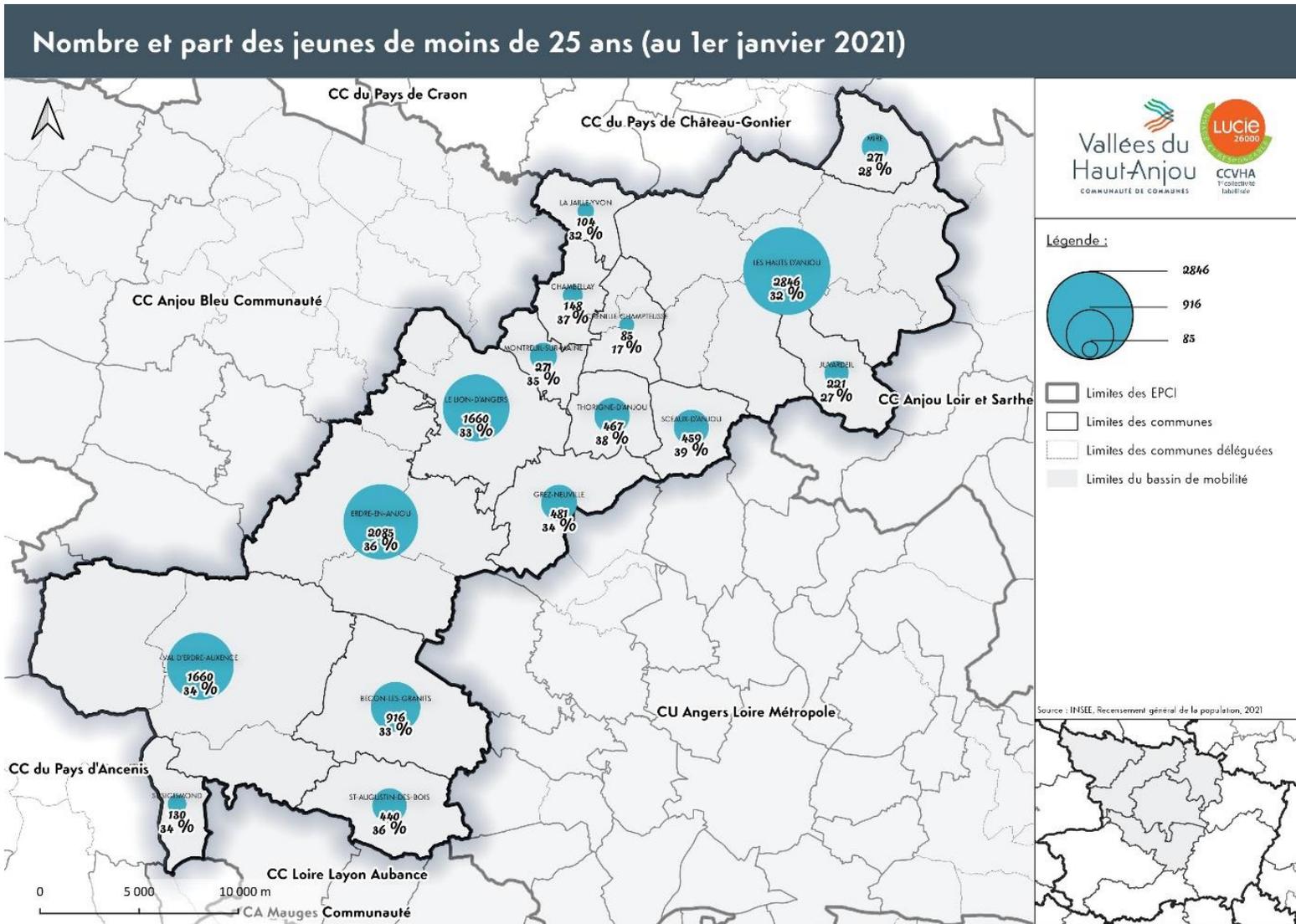
## 9. ANNEXES



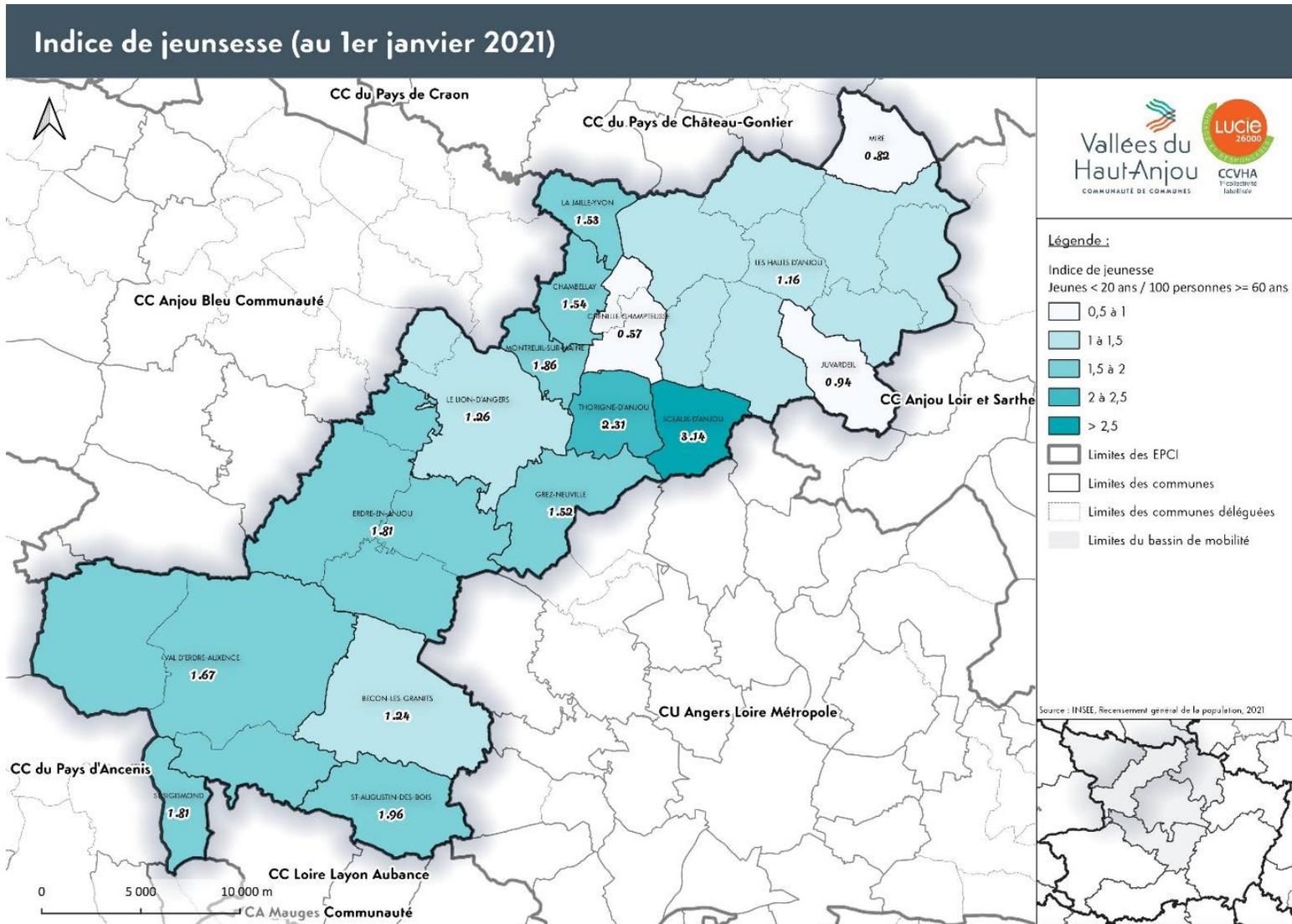
ANNEXE 1 : Evolution de la population du territoire



ANNEXE 2 : Densité de la population du territoire

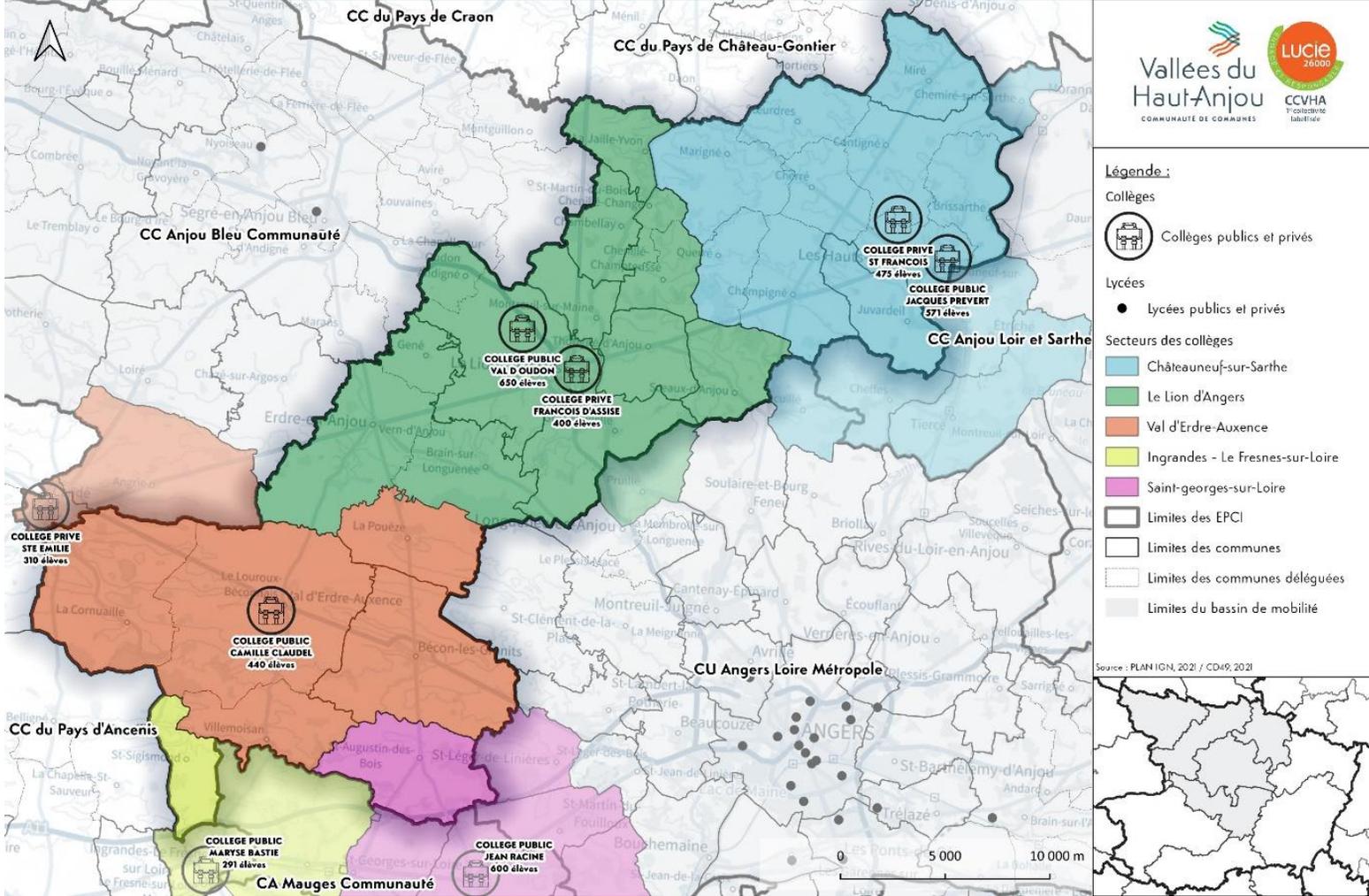


ANNEXE 3 : Part des jeunes de moins de 25 ans dans la population du territoire

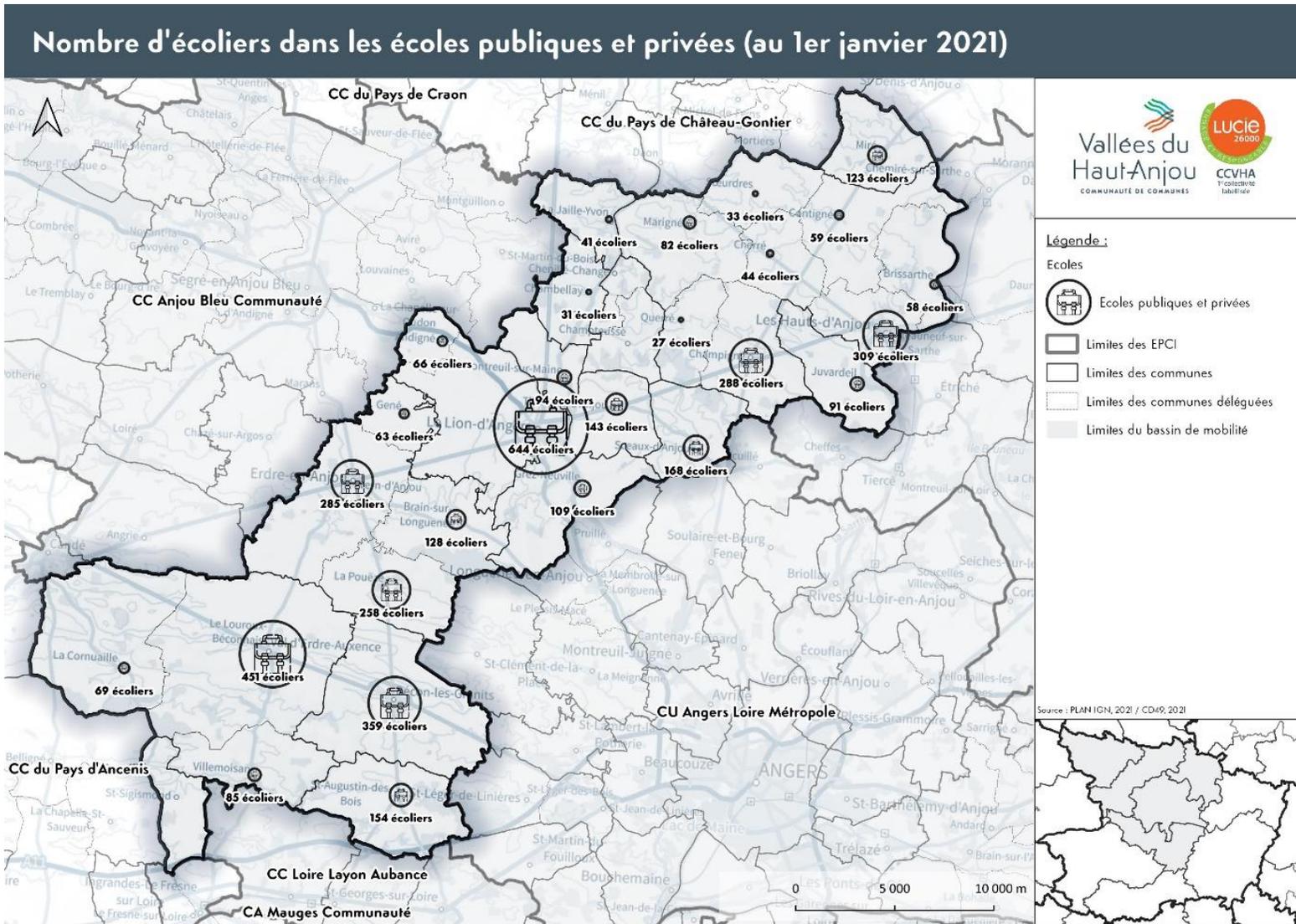


ANNEXE 4 : Indice de jeunesse de la population du territoire

# Nombre de collégiens dans les établissements publics et privés (au 1er janvier 2021)

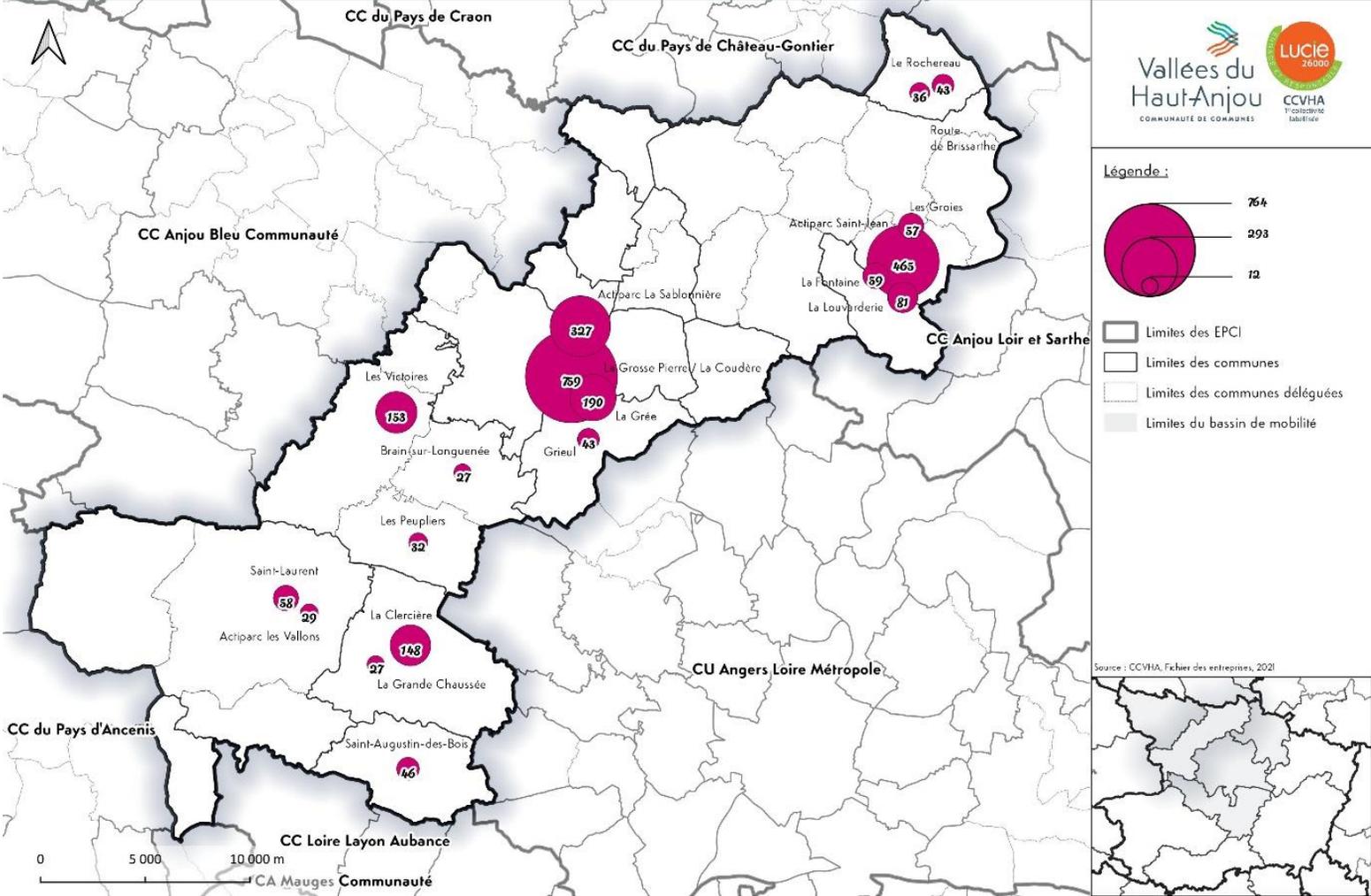


ANNEXE 5 : Collèges et cartes scolaires du territoire

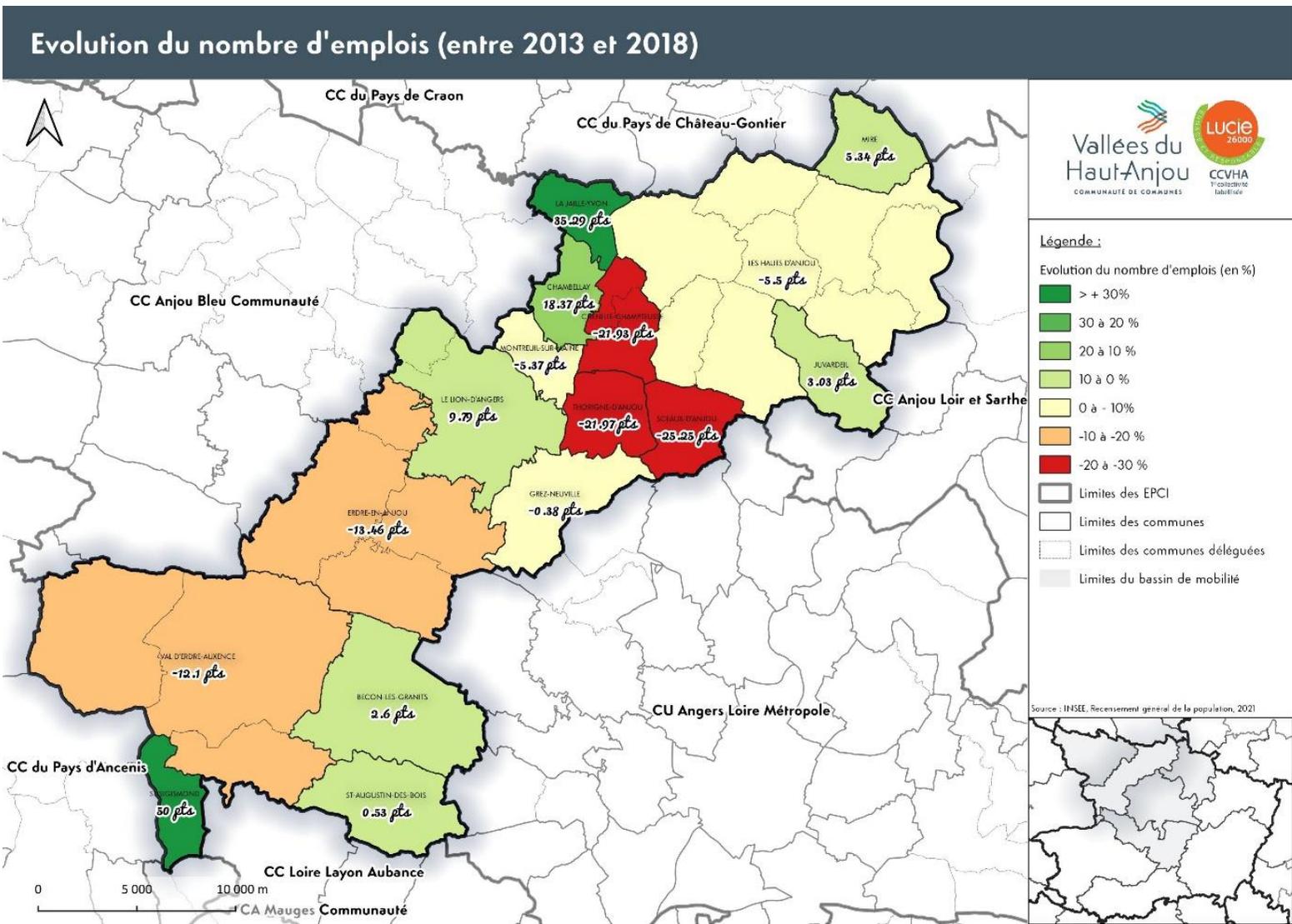


ANNEXE 6 : Ecoles du territoire

# Nombre d'emplois dans les zones d'activités (au 1er janvier 2021)



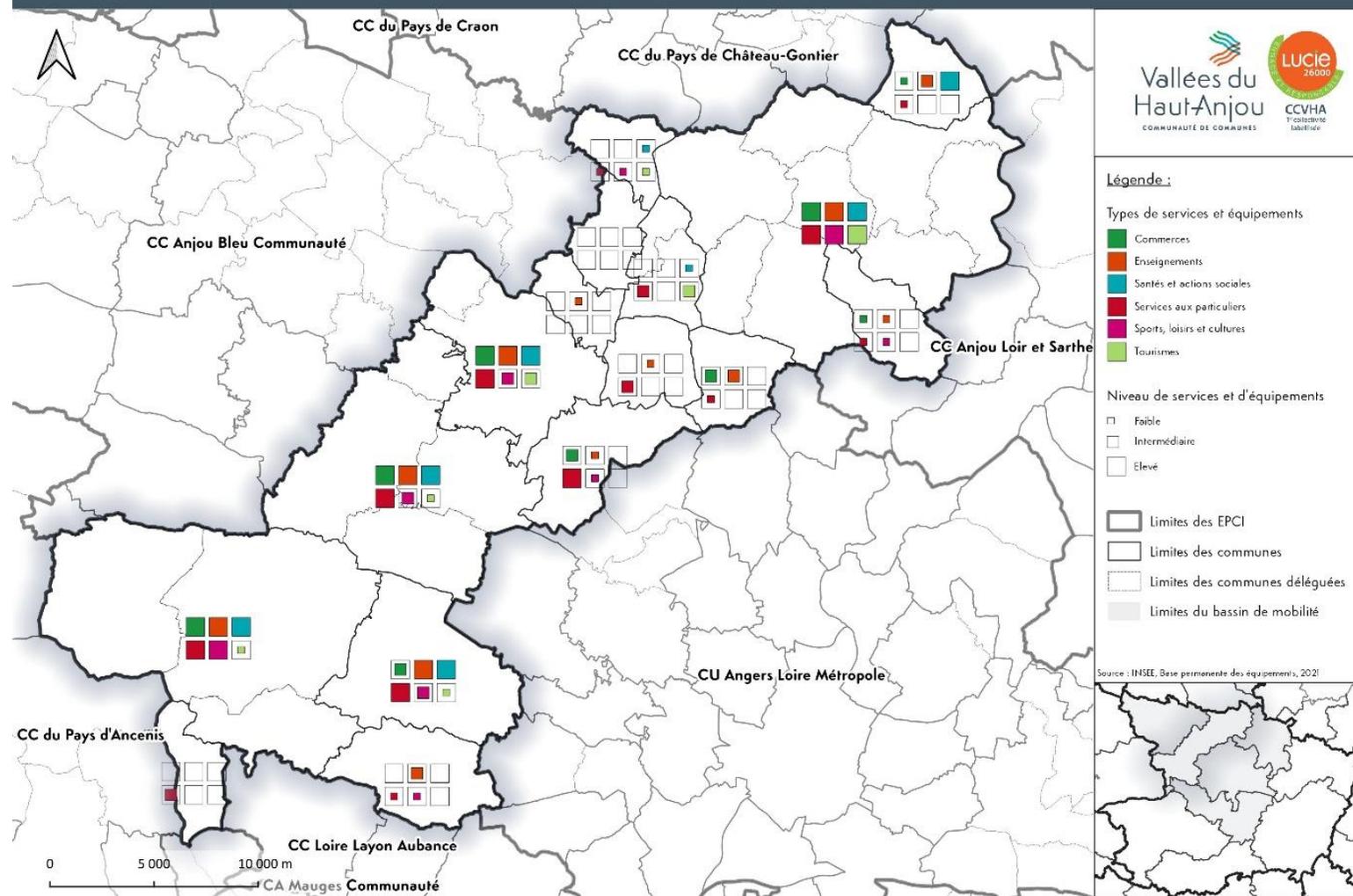
ANNEXE 7 : Nombre d'emplois du territoire



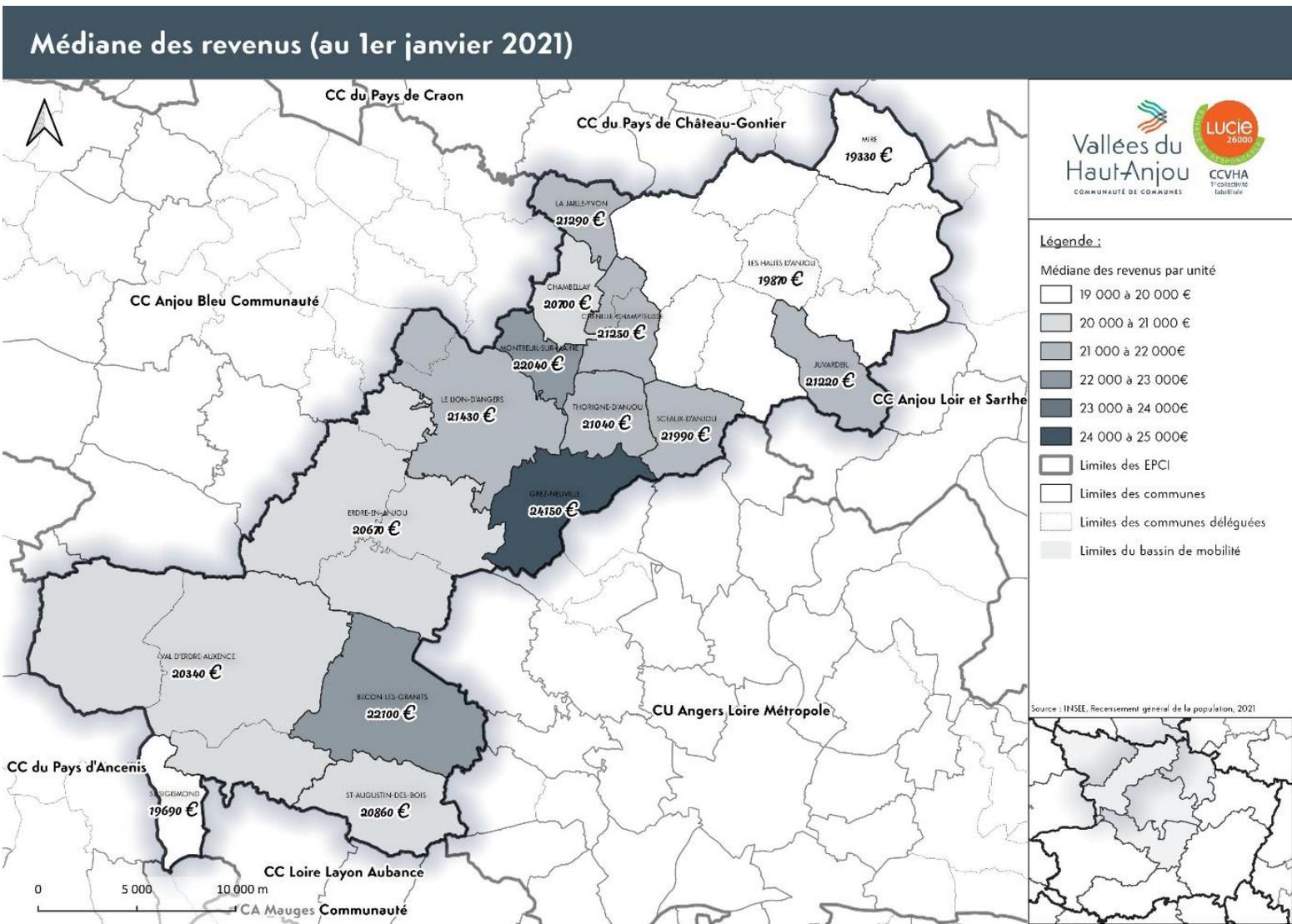
ANNEXE 8 : Evolution du nombre d'emplois du territoire



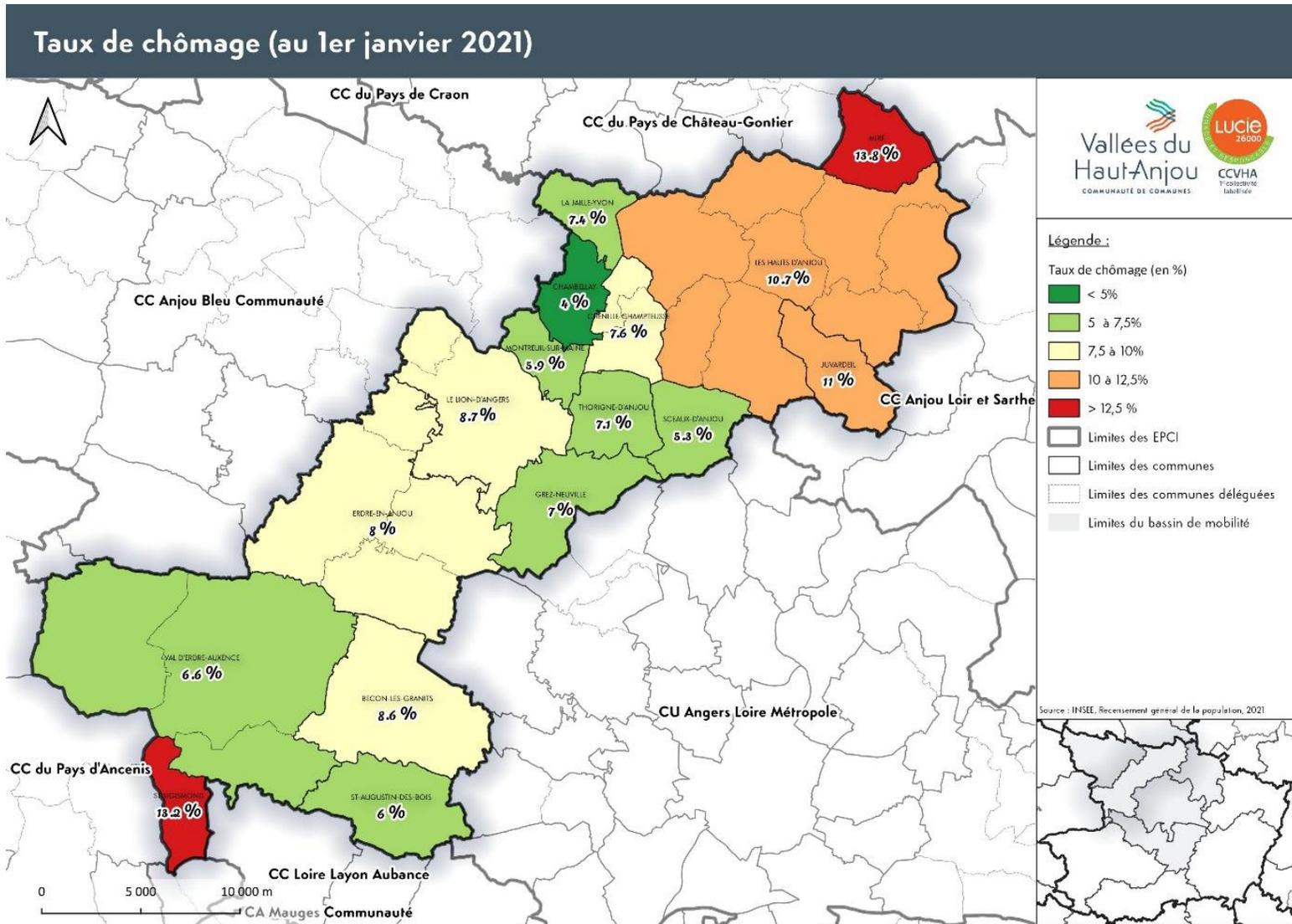
## Niveau des services et équipements de proximité (au 1er janvier 2021)



ANNEXE 10 : Niveau des services et équipements du territoire

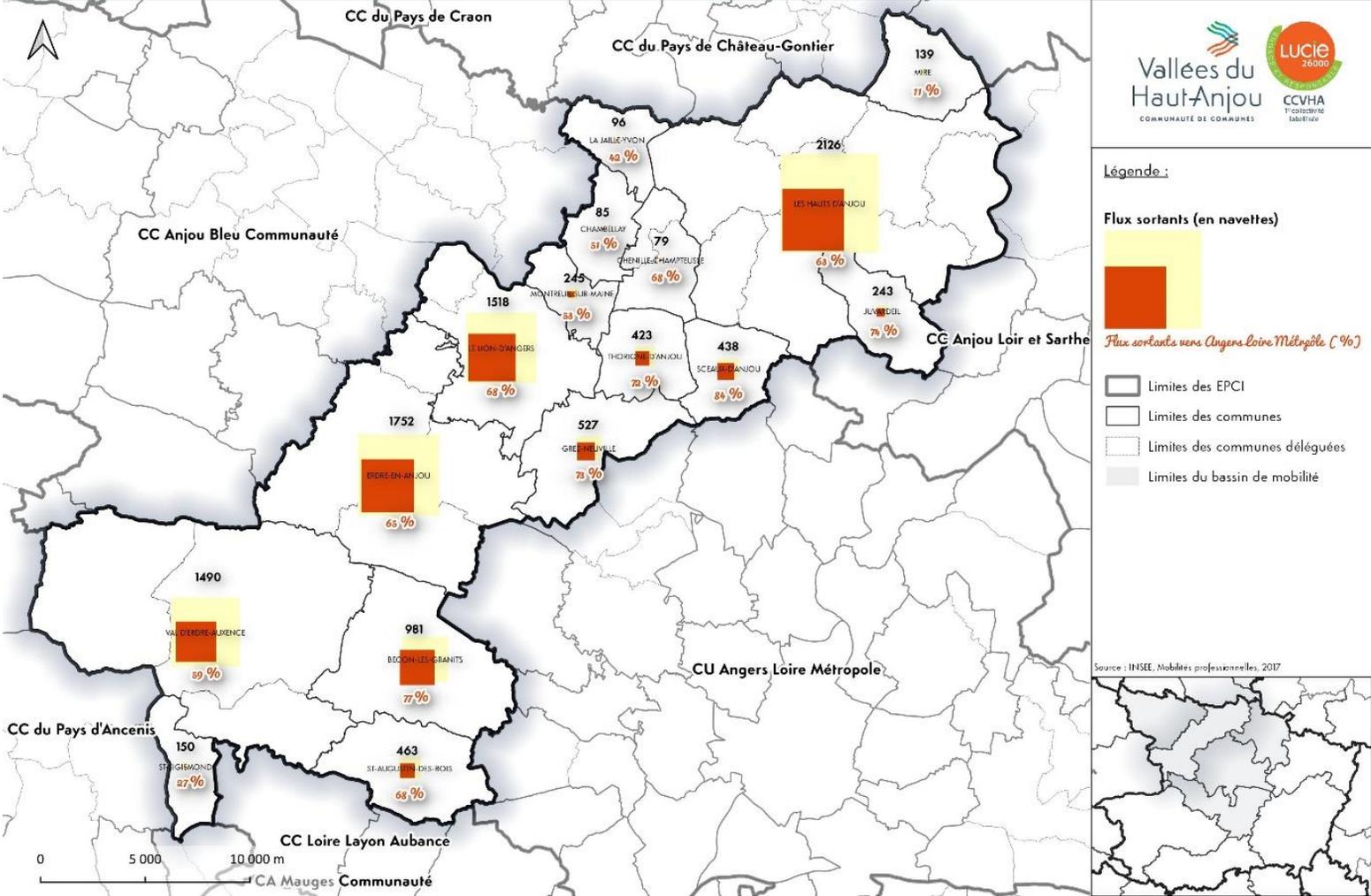


ANNEXE 11 : Médiane des revenus du territoire



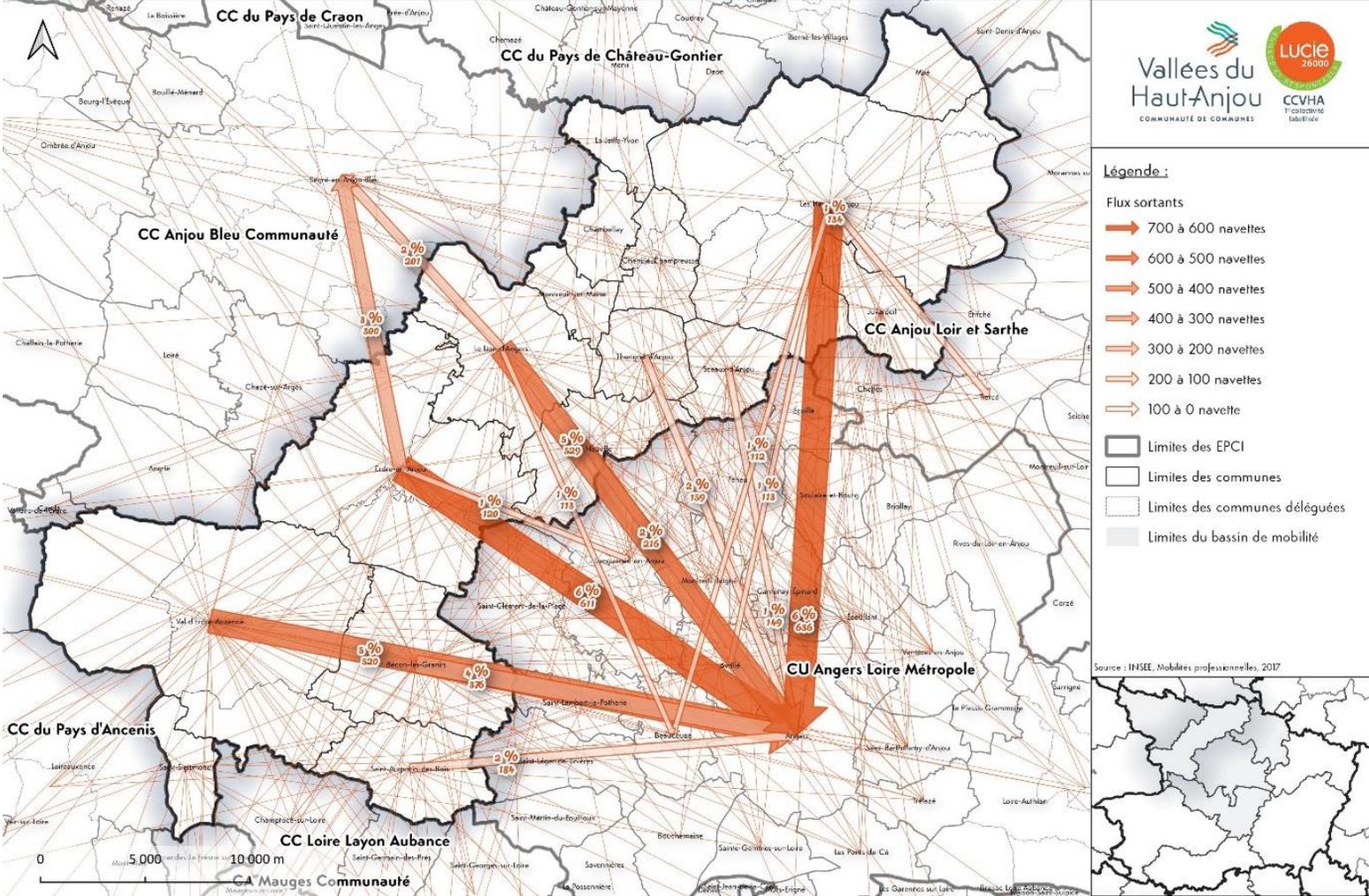
ANNEXE 12 : Taux de chômage du territoire

# Flux sortants des navettes domicile-travail vers Angers Loire Métropole (au 1er janvier 2021)



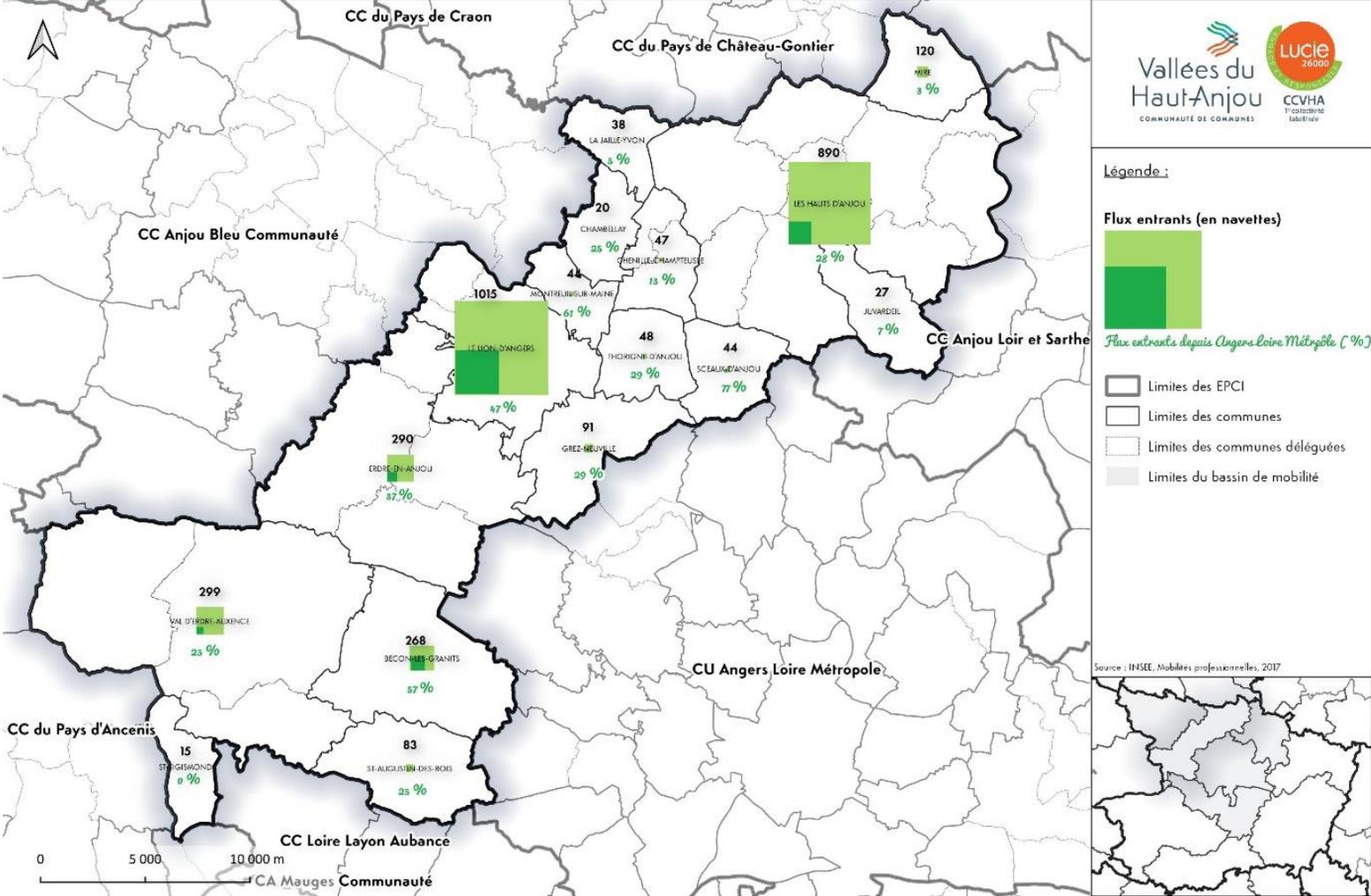
ANNEXE 13 : Part communale des flux sortants de navettes domicile-travail

# Flux sortants des navettes domicile-travail (au 1er janvier 2021)



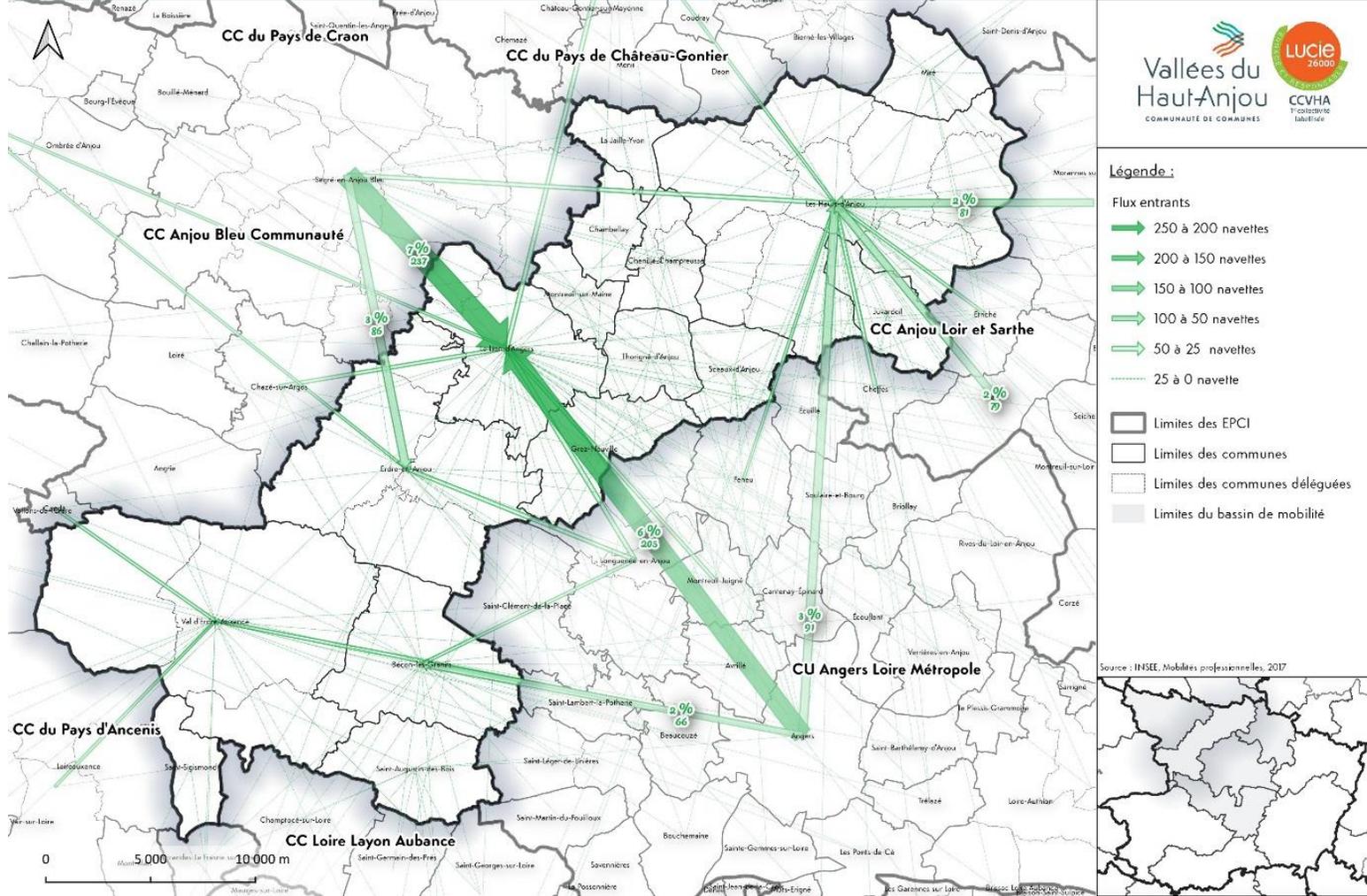
ANNEXE 14 : Flux sortants de navettes domicile-travail

# Flux entrants des navettes domicile-travail depuis Angers Loire Métropole (au 1er janvier 2021)



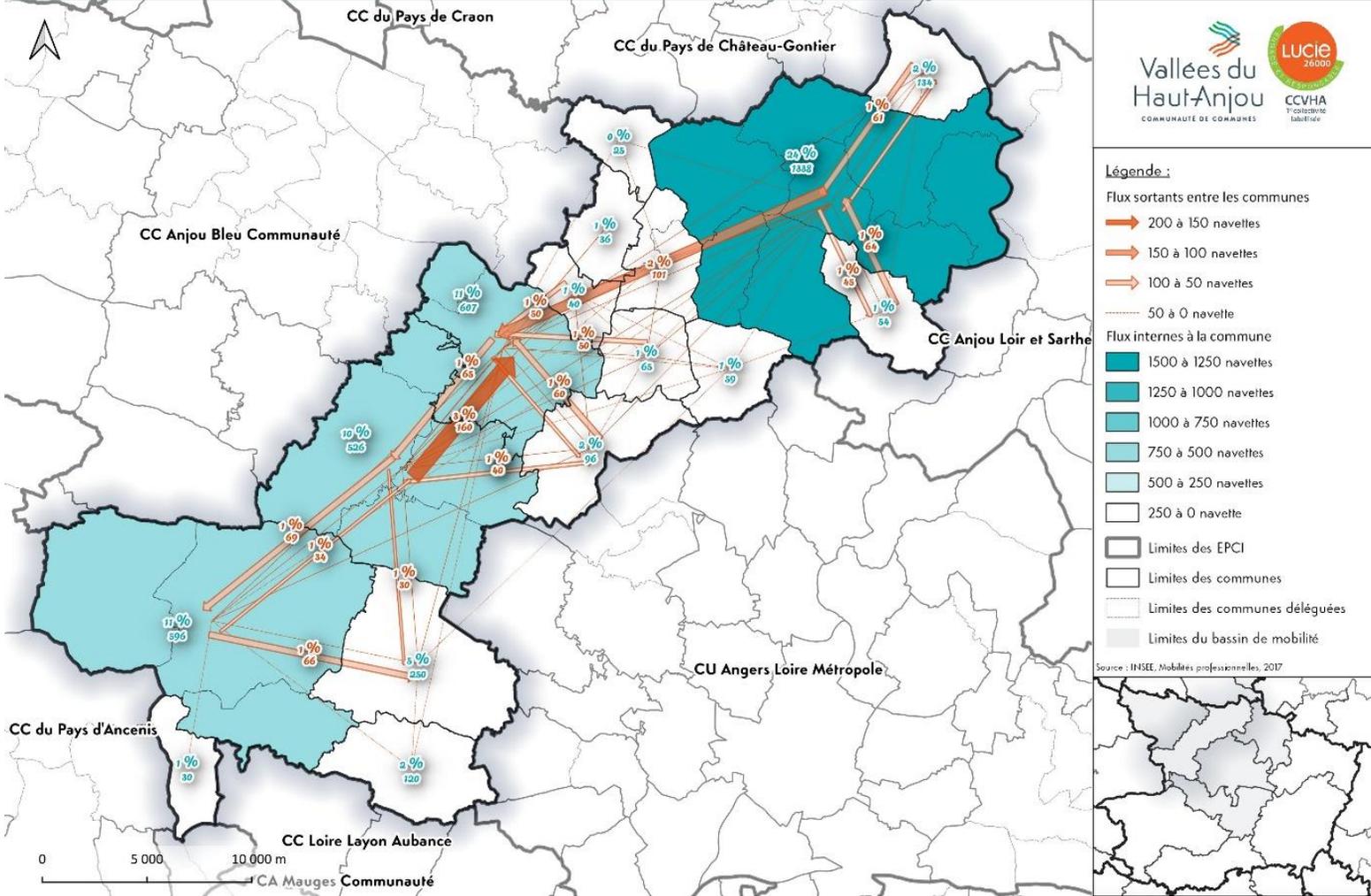
ANNEXE 15 : Part communale des flux entrants de navettes domicile-travail

# Flux entrants des navettes domicile-travail (au 1er janvier 2021)



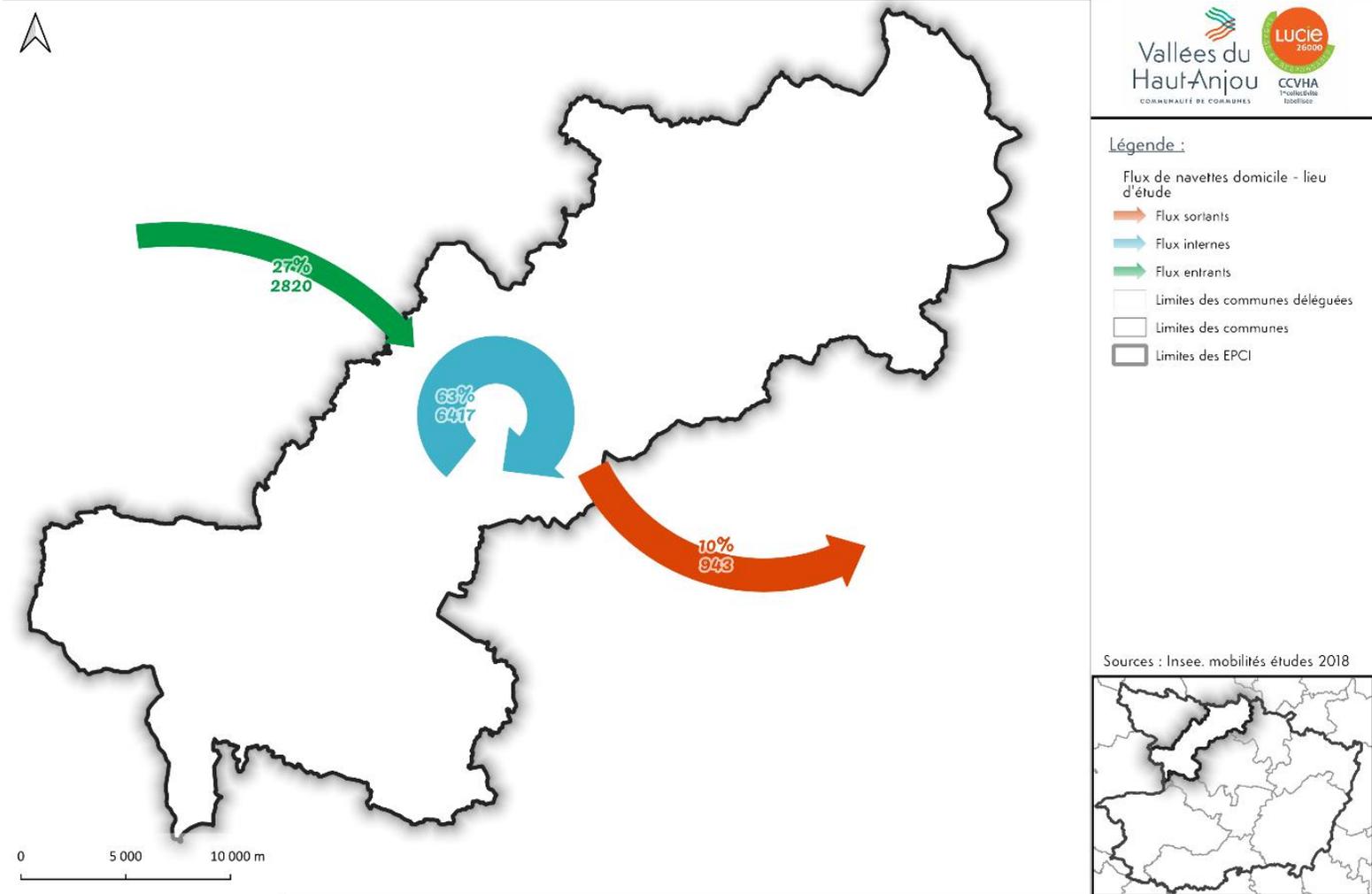
ANNEXE 16 : Flux entrants de navettes domicile-travail

# Flux internes des navettes domicile-travail (au 1er janvier 2021)

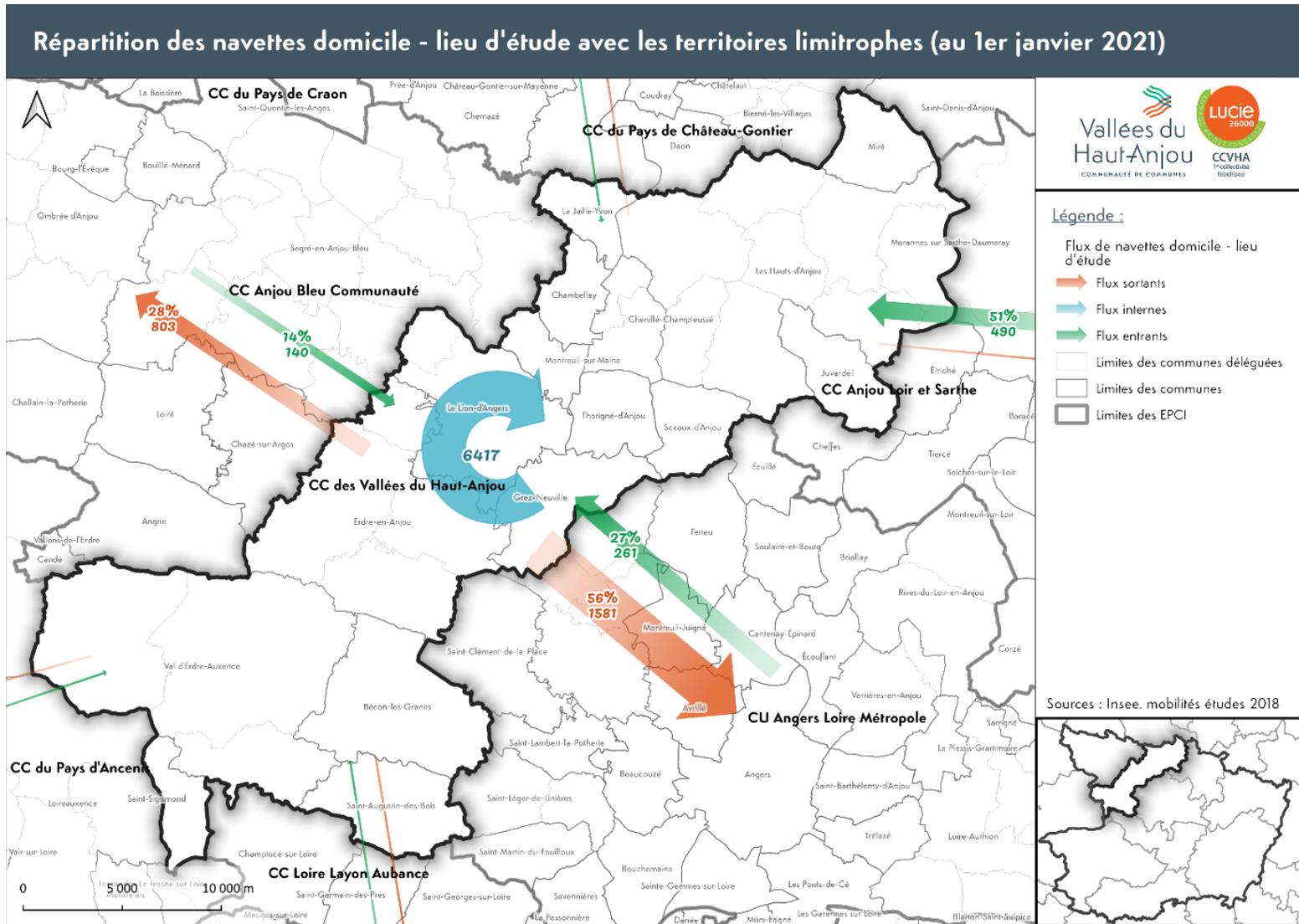


ANNEXE 17 : Flux internes de navettes domicile-travail

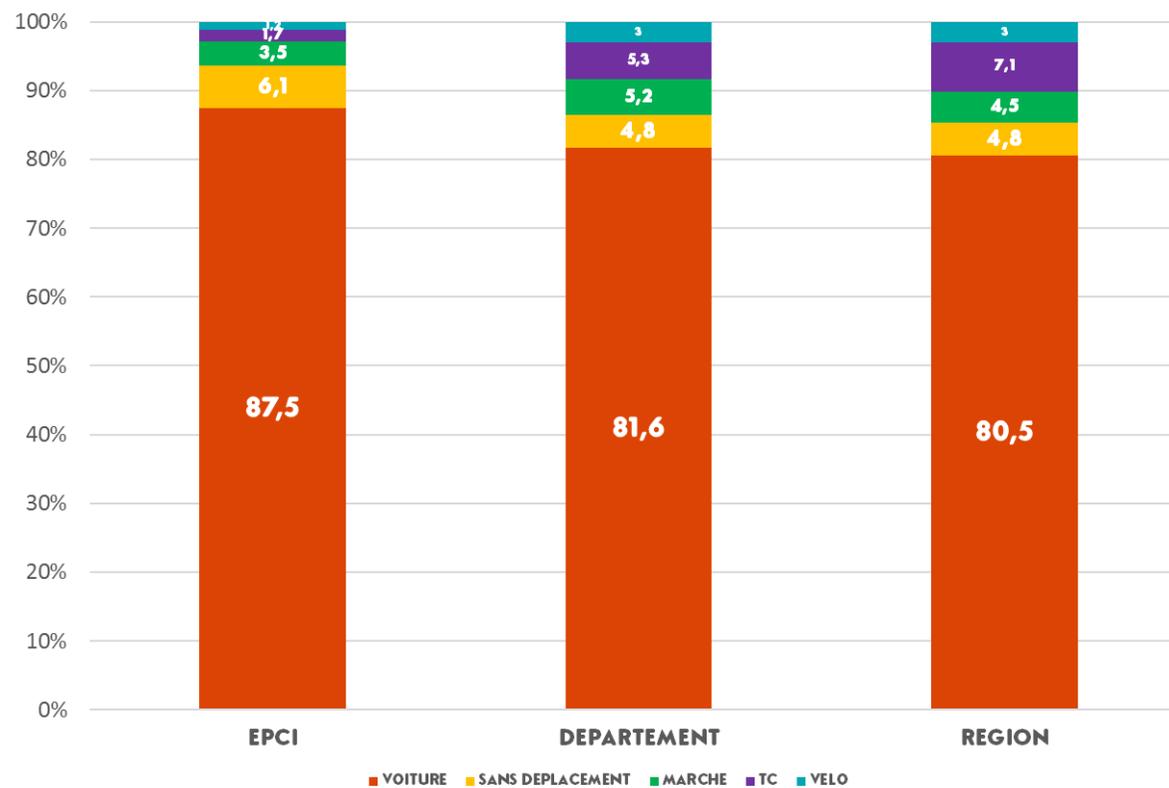
## Flux de navettes domicile - lieu d'étude du territoire (au 1er janvier 2021)



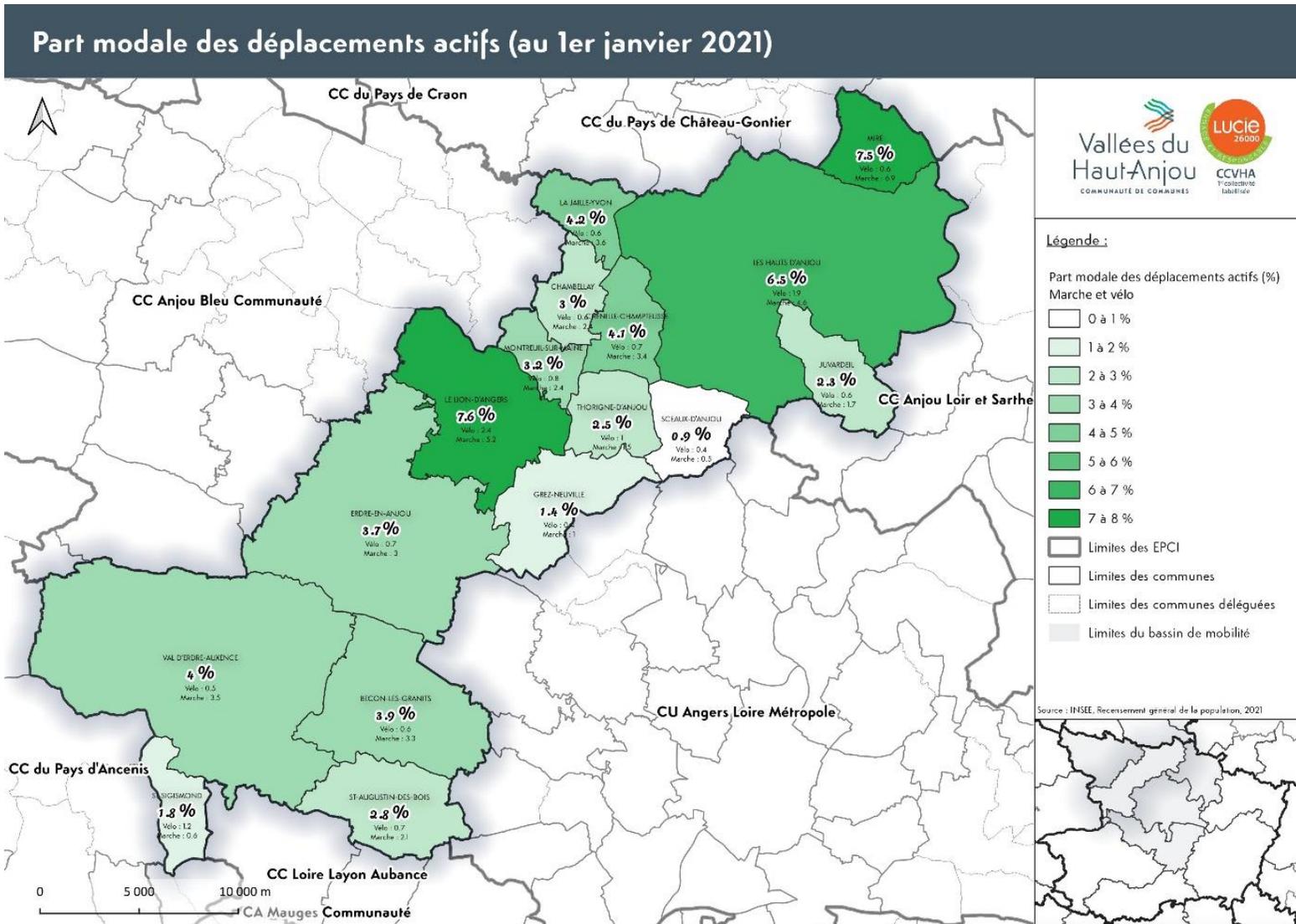
ANNEXE 18 : Flux de navette domicile-étude du territoire



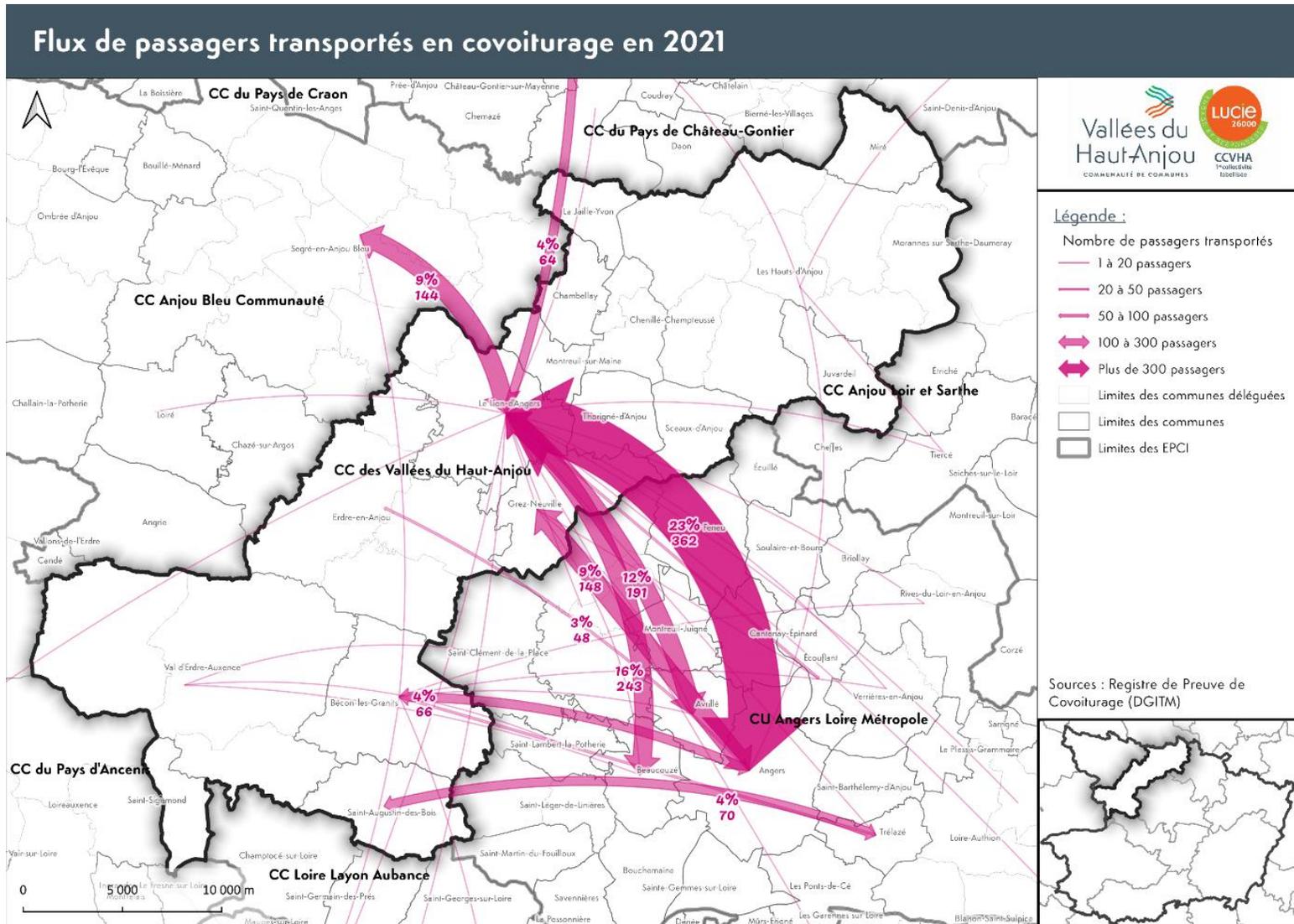
ANNEXE 19 : Flux de navette domicile-étude du territoire



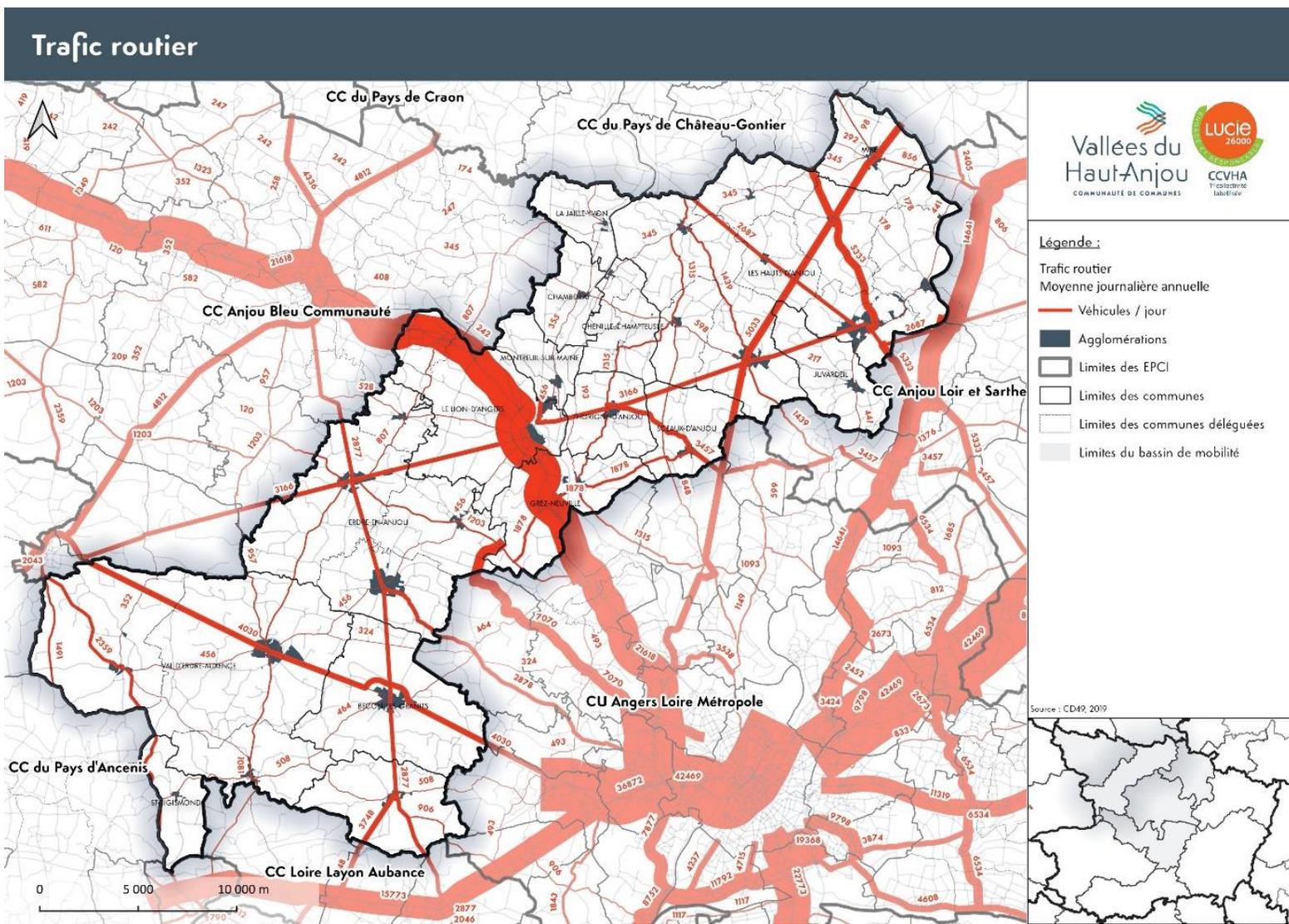
ANNEXE 20 : Part modale des déplacements du territoire



ANNEXE 21 : Part modale des déplacements actifs du territoire

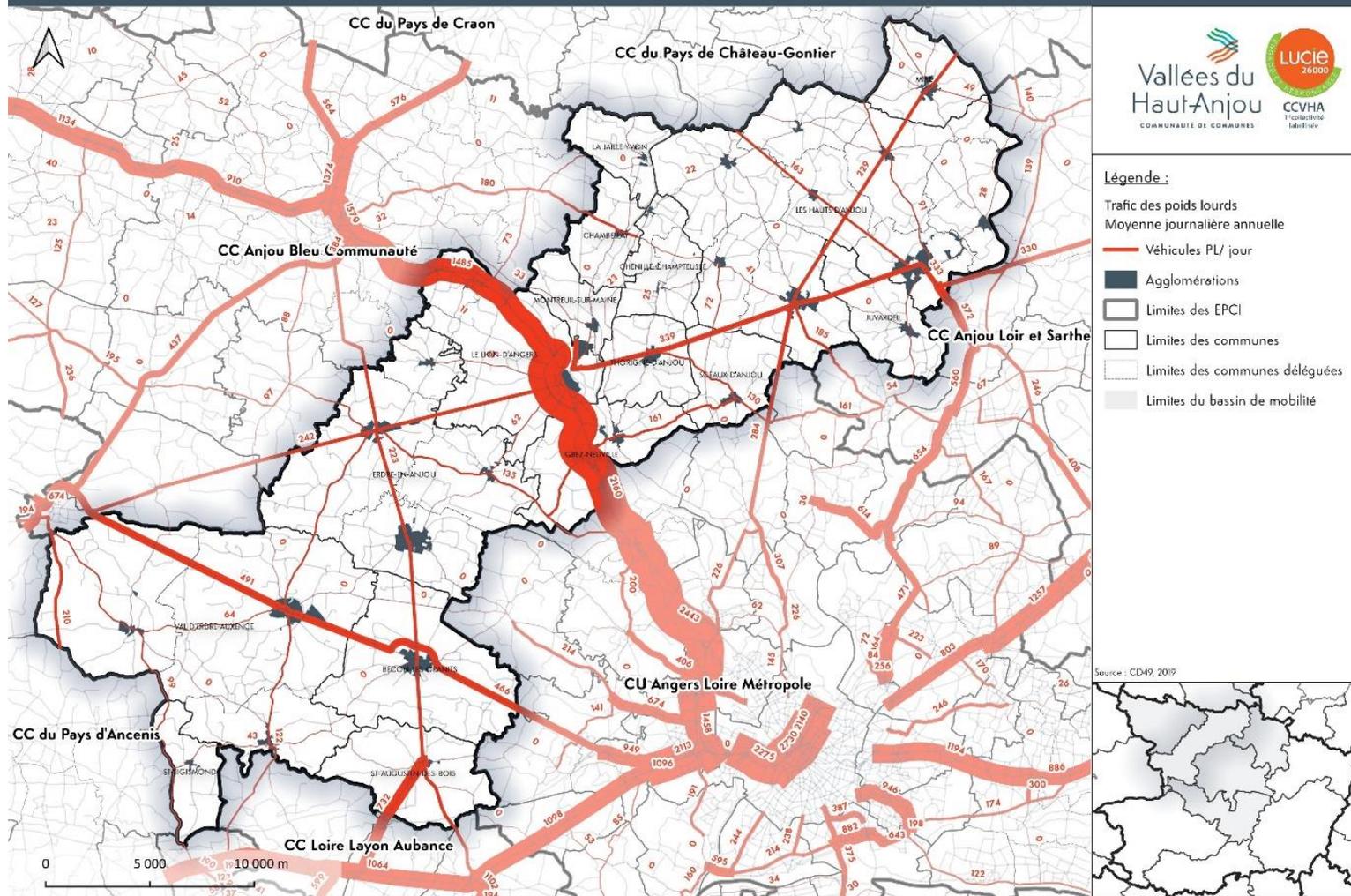


ANNEXE 22 : Flux de passagers transportés en covoiturage sur le territoire

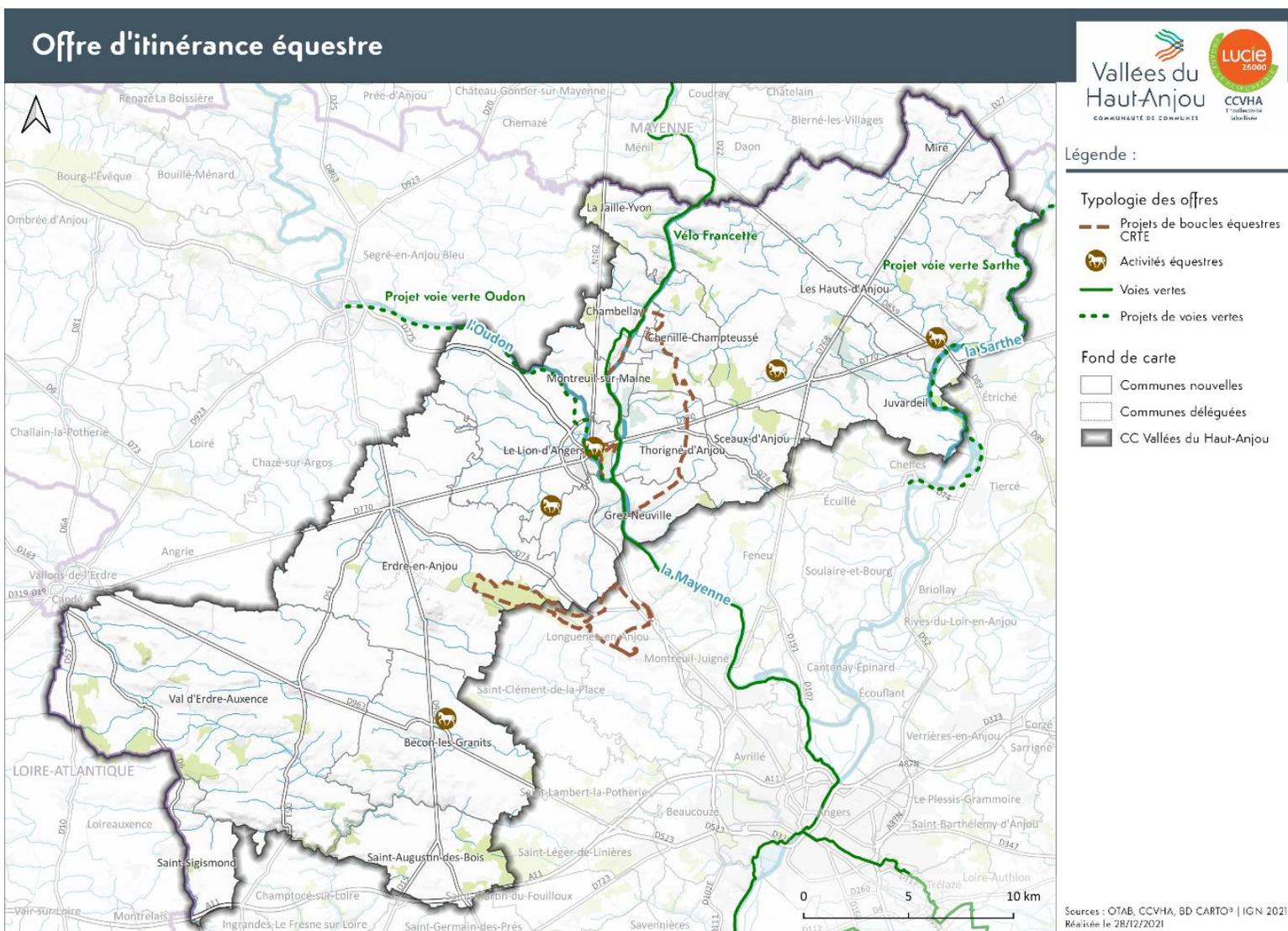


ANNEXE 23 : Trafic routier du territoire

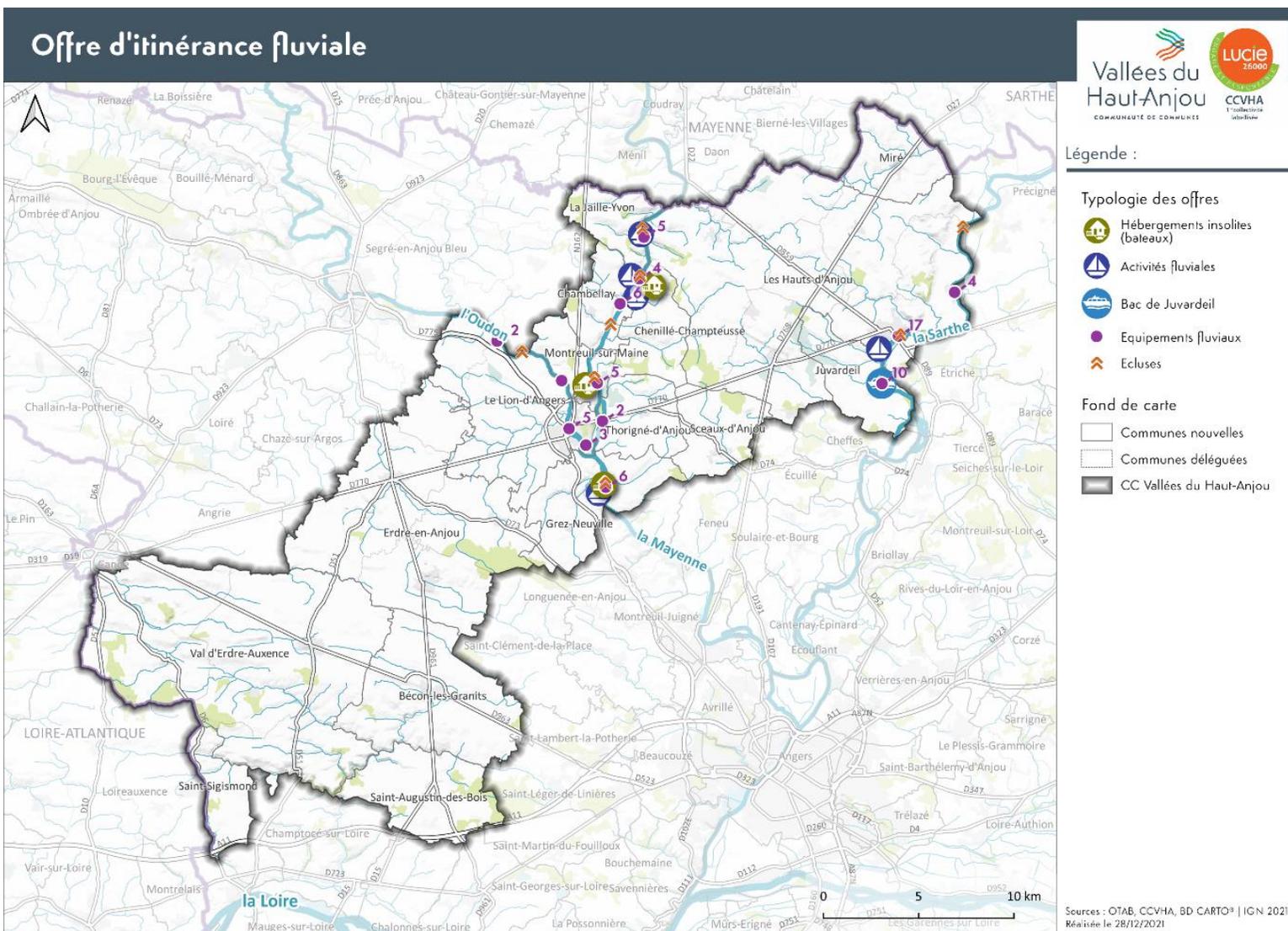
## Trafic des poids lourds



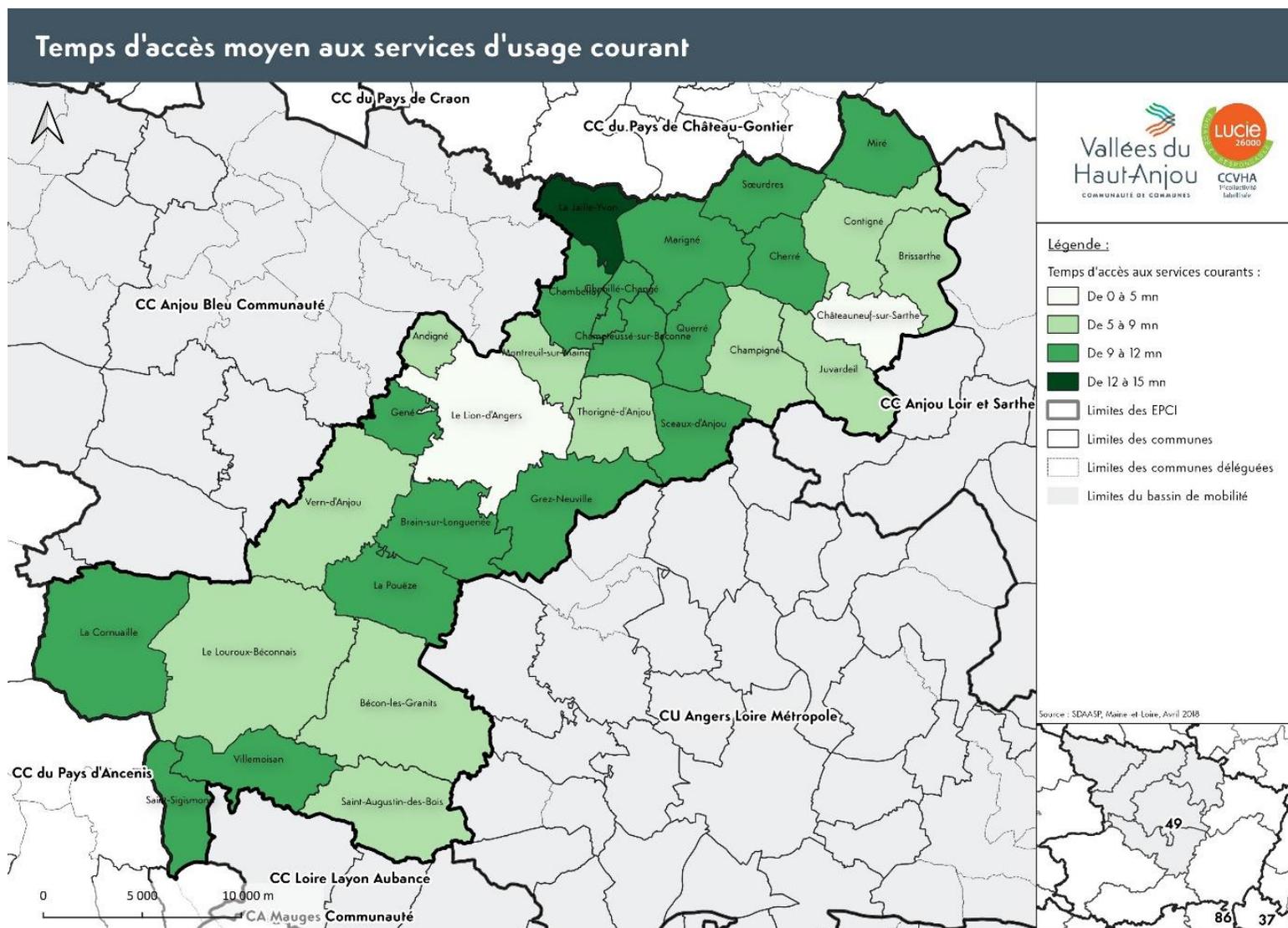
ANNEXE 24 : Trafic des poids lourds sur le territoire



**ANNEXE 25 : Offre d'itinérance équestre du territoire**



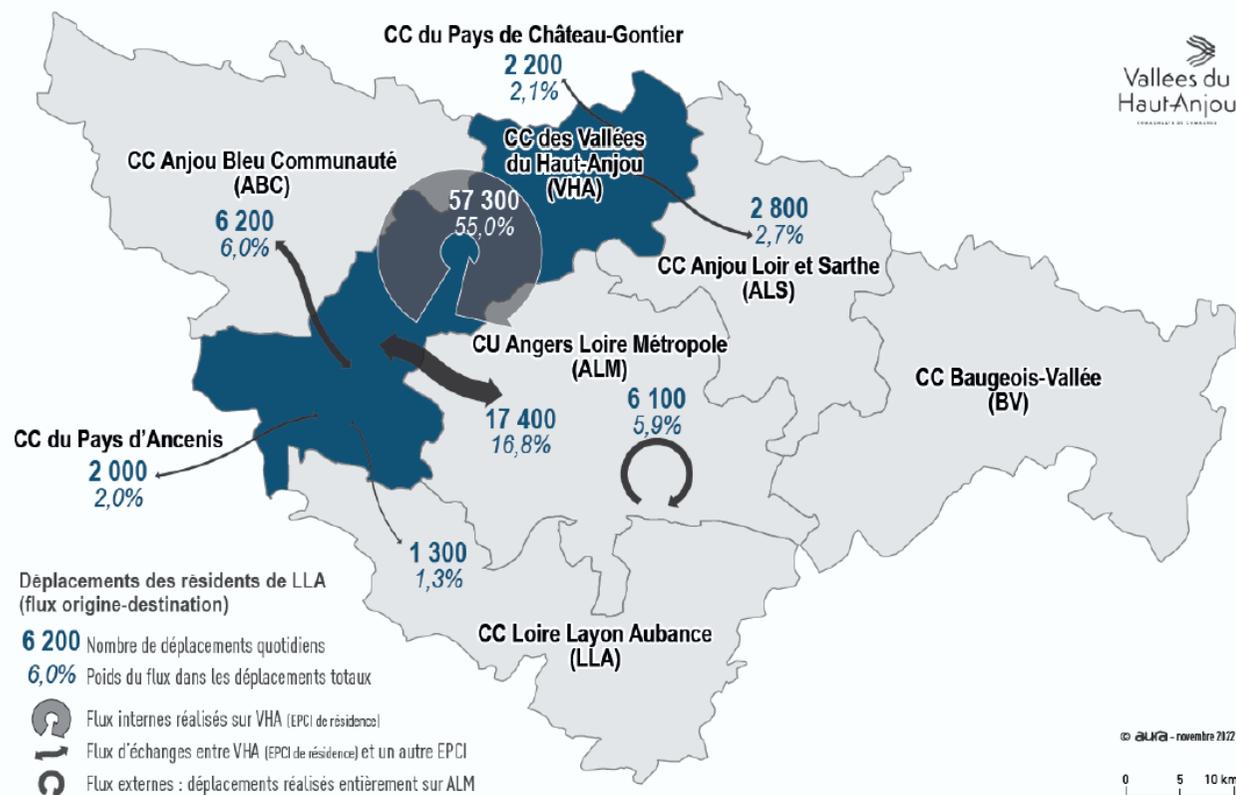
**ANNEXE 26 : Offre d'itinérance fluviale du territoire**



ANNEXE 27 : Temps d'accès moyen aux services d'usage courant

## Principaux flux des résidents

Principaux flux de déplacements réalisés quotidiennement par les résidents des Vallées du Haut-Anjou



aura

Déplacements des habitants de la grande région angevine - Principaux résultats EMC\* 2022 - Janvier 2023

ANNEXE 28 : Principaux flux de déplacements réalisés quotidiennement par les résidents des Vallées du Haut-Anjou

## 2. BIBLIOGRAPHIE

INSEE, 2021, Mobilités professionnelles : déplacements domicile – lieu de travail

REGION, 2021, Stratégie régionale des mobilités, 74 pages

CD49, 2022, Stratégie départementale des mobilités, 24 pages

TEO, 2021, Fiche territoriale de la CC des Vallées du Haut-Anjou, BASEMIS V6, 8 pages

CCVHA, 2020, Projet social de territoire, une action au plus près des besoins du territoire, 103 pages

AURA, 2018, Portrait de territoire, Chiffres-Clés, 48 pages

BVA, 2021, Comptages et enquêtes, gare d'Etriché-Châteauneuf, Les 2 sens, 11 pages

AURA, 2023, Vies mobiles n°10, Les déplacements des habitants de la grande région angevine, 11 pages

CESE, 2023, Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ? 112 pages

# PLAN DE MOBILITÉ INTERCOMMUNAL 2025-2028

Améliorer les services de mobilités  
dans les Vallées du Haut-Anjou



TOME 2

PROGRAMME D' ACTIONS





COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DES VALLÉES DU HAUT-ANJOU  
Place Charles de Gaulle  
49220 LE LION D'ANGERS  
T. 02 41 95 31 74  
contact@valleesduhautanjou.fr  
www.valleesduhautanjou.fr



1. INTRODUCTION .....	3
1.1. Le Mot de l'élu .....	3
2. LE PLAN D' ACTIONS DES MOBILITES .....	5
3. LA PROGRAMMATION FINANCIERE DES MOBILITES .....	46

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Le Mot de l'élu

**Virginie GUICHARD** (Vice-Présidente en charge du Projet de territoire, de la Responsabilité Sociétale des Organisations, de la Transition énergétique et des Mobilités, CCVHA) :

« La capacité de nos concitoyens à se déplacer est **une des préoccupations majeures** des élus locaux, tant elle est liée à leur qualité de vie !

Sur notre territoire rural à la fois éloigné, attiré et influencé par la métropole angevine, il nous faut **continuer à accompagner les déplacements vers Angers mais aussi et surtout trouver des solutions alternatives pour mieux vivre en proximité près de chez soi.**

C'est dans cette logique d'équilibre entre « ville et campagne » que nous orientons notre politique en faveur de la mobilité durable et solidaire.

L'urgence climatique et les attentes sociétales, nous obligent à **agir vite mais toujours de manière ordonnée pour proposer des solutions de mobilité les plus efficaces, sobres et inclusives pour nos habitants.**

Nous vous livrons ici le plan de mobilité simplifié (PdMS) qui orientera au plus juste les actions de la collectivité pour les quatre prochaines années (2025-2028).



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DES VALLÉES DU HAUT-ANJOU  
Place Charles de Gaulle  
49220 LE LION D'ANGERS  
T. 02 41 95 31 74  
contact@valleesduhautanjou.fr  
www.valleesduhautanjou.fr



## 2. LE PLAN D' ACTIONS DES MOBILITES

Programme d'actions - Plan de mobilité intercommunal - 2025 / 2028	
<b>Axe 1 Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire</b>	
<b>1.1 Renforcer l'offre sur les lignes de car principale</b>	
	<i>FICHE 1 Etudier les possibilités d'amélioration de l'offre de cars</i>
<b>1.2 Améliorer l'accès aux gares ferroviaires les plus proches</b>	
	<i>FICHE 2 Réaliser une étude d'amélioration de l'accessibilité aux gares ferroviaires</i>
<b>1.3 Développer l'écosystème du covoiturage au quotidien</b>	
	<i>FICHE 3 Elaborer un schéma des pôles d'échanges et aires de covoiturage multimodales</i>
	<i>FICHE 4 Lancer une étude d'opportunité de lignes de covoiturage structurantes</i>
	<i>FICHE 5 Déployer une plateforme de covoiturage et de financement incitatif</i>
	<i>FICHE 6 Accompagner et animer le covoiturage</i>
<b>Axe 2 Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire</b>	
<b>2.1 Développer l'écosystème du vélo et de la marche</b>	
	<i>FICHE 7 Mettre en oeuvre un schéma des liaisons cyclables inter-bourgs</i>
	<i>FICHE 8 Elaborer un schéma de stationnements sécurisés des vélos</i>
<b>2.2 Organiser et sécuriser l'autostop en proximité</b>	
	<i>FICHE 9 Expérimenter un service d'autostop organisé</i>
<b>2.3 Amplifier l'offre des mobilités solidaires</b>	
	<i>FICHE 10 Coordonner un service de transport solidaire</i>
	<i>FICHE 11 Déployer un service de location de véhicules solidaires et d'accompagnement à la mobilité pour les personnes fragilisées</i>
<b>2.4 Expérimenter des solutions locales de mobilité</b>	
	<i>FICHE 12 Valoriser des initiatives locales de mobilité</i>
<b>Axe 3 Mieux transiter sur le territoire</b>	
<b>3.1 Elagier l'offre intermodale de transport à la demande</b>	
	<i>FICHE 13 Etudier les possibilités d'amélioration du transport à la demande</i>
<b>3.2 Déployer les infrastructures pour l'électromobilité et autres</b>	
	<i>FICHE 14 Accompagner le déploiement des infrastructures de recharge électrique et station d'avitaillement Bio-GNV</i>
<b>Axe 4 Mieux s'informer pour se déplacer sur le territoire</b>	
<b>4.1 Communiquer et accompagner sur l'offre de mobilité</b>	
	<i>FICHE 15 Définir une stratégie et des outils de communication sur la mobilité</i>
	<i>FICHE 16 Conseiller sur l'offre de mobilité et inciter au changement d'habitudes</i>
<b>Axe 5 Mieux organiser la mobilité sur le territoire</b>	
<b>5.1 Participer à la planification des mobilités</b>	
	<i>FICHE 17 Contribuer à la définition des documents de planification des mobilités</i>
<b>5.2 Impliquer les citoyens dans les projets de mobilité</b>	
	<i>FICHE 18 Animer un comité des partenaires et consulter les habitants sur les nouveaux projets de mobilité</i>
<b>5.3 Evaluer et financer la politique de mobilité de la collectivité</b>	
	<i>FICHE 19 Définir un plan de suivi-évaluation et de financement des actions en faveur de la mobilité</i>

TABLEAU 1 : Programme d'actions des mobilités (2025 / 2028)

Programme d'actions par thématiques d'intervention - Plan de mobilité intercommunal - 2025 / 2028		
<b>Actions déjà engagées</b>		
<b>Actions sur les infrastructures</b>		
FICHE 7	Mettre en oeuvre un schéma des liaisons cyclables inter-bourgs	-
FICHE 8	Elaborer un schéma de stationnements sécurisés des vélos	-
<b>Actions sur les services</b>		
FICHE 5	Déployer une plateforme de covoiturage et de financement incitatif	-
FICHE 11	Déployer un service de location de véhicules solidaires et d'accompagnement à la mobilité pour les personnes fragilisées	-
FICHE 10	Coordonner un service de transport solidaire	-

Nouvelles actions à réaliser		Priorités
<b>Actions sur la planification</b>		
FICHE 17	Contribuer à la définition des documents de planification des mobilités	-
<b>Actions sur les infrastructures</b>		
FICHE 3	Elaborer un schéma des pôles d'échanges et aires de covoiturage multimodales	PRIORITE 4
FICHE 4	Lancer une étude d'opportunité de lignes de covoiturage structurantes	PRIORITE 3
FICHE 14	Accompagner le déploiement des infrastructures de recharge électrique et station d'avitaillement Bio-GNV	-
<b>Actions sur les services</b>		
FICHE 1	Etudier les possibilités d'amélioration de l'offre de cars	-
FICHE 2	Réaliser une étude d'amélioration de l'accessibilité aux gares ferroviaires	-
FICHE 9	Expérimenter un service d'autostop organisé	PRIORITE 5
FICHE 13	Etudier les possibilités d'amélioration du transport à la demande	-
<b>Actions sur l'animation</b>		
FICHE 6	Accompagner et animer le covoiturage	PRIORITE 6
FICHE 12	Valoriser des initiatives locales de mobilité	-
FICHE 16	Conseiller sur l'offre de mobilité et inciter au changement d'habitudes	PRIORITE 2
FICHE 18	Animer un comité des partenaires et consulter les habitants sur les nouveaux projets de mobilité	-
<b>Actions sur l'information</b>		
FICHE 16	Définir une stratégie et des outils de communication sur la mobilité	PRIORITE 1
<b>Actions sur le monitoring</b>		
FICHE 19	Définir un plan de suivi-évaluation et de financement des actions en faveur de la mobilité	-

**TABLEAU 2 : Ventilation du programme d'actions par thématiques d'intervention**

FICHE ACTION N°1	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
AXES STRATEGIQUES :	1. Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire	
	1.1 Renforcer l'offre sur les lignes de cars principales	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Etudier les possibilités d'amélioration de l'offre de cars</b>	
OBJECTIFS :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer aux instances d'adaptation de l'offre des lignes de cars régulières du service régional de transport Aléop (horaires, cadencements, itinéraires, etc) et enquêter les usagers, habitants et entreprises du territoire pour faire remonter leurs besoins.</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM), il est prévu que le service régional de transport Aléop se coordonne avec les EPCI « Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) » pour faire évoluer l'offre sur les lignes de cars régulières. D'ici 2030, la Région s'est engagée à doubler l'offre sur les lignes régulières dans le cadre de la Stratégie Régionale des Mobilités (SRM).</p> <p>En Maine-et-Loire, la nouvelle délégation de service public (DSP) des lignes régulières de cars a démarré au printemps 2024 pour une durée de 8 ans. La Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA) a consulté ses communes dans le cadre du COPIL « Mobilité » pour proposer des évolutions du service : augmentation des cadencements, modification des itinéraires, extension de lignes, redéfinition de l'implantation des arrêts, ouverture des transports scolaires aux actifs, correspondance avec les réseaux de transport urbain IRIGO et ferroviaire SNCF.</p> <p>Dans le cadre de ce contrat de délégation, la Région a prévu des possibilités d'adaptation de l'offre « au fil de l'eau ». Un groupe de travail associant la Région et les EPCI du BAM se réunira, une fois par an, pour faire le bilan et proposer des ajustements de l'offre. Ces propositions seront appuyées par des données chiffrées produites par le délégataire (fréquentation du service notamment).</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>participer aux instances régionales portant sur l'évolution des transports en commun (Comité de lignes, Comité régional des partenaires, Comité du suivi du Contrat opérationnel des mobilité) et de réaliser une enquête de satisfaction auprès des usagers sur l'offre de transport du territoire.</b> Ces données qualitatives viendront alimenter les études technico-économiques préalables aux réflexions d'ajustement des services de transport.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, EPCI limitrophes, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Réalisation de l'enquête de satisfaction : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Prise en compte de l'enquête de satisfaction dans l'évolution de l'offre de transport : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°2	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
AXES STRATEGIQUES :	1. Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire	
	1.2 Améliorer l'accès aux gares ferroviaires les plus proches	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Réaliser une étude d'amélioration de l'accessibilité aux gares ferroviaires</b>	
OBJECTIFS :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolider et développer les services de transport et moyens d'accès aux gares ferroviaires du service régional de transport Aléop</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>La Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA) n'est pas immédiatement concernée par le réseau ferré des Transports Express Régionaux (TER). Toutefois, 5 gares ferroviaires se trouvent à proximité du territoire sur les axes Angers-Nantes (ligne 4) et Angers-Le Mans (ligne 21). Il s'agit des gares d'Etriché-Châteauneuf-sur-Sarthe (3,6 km de Châteauneuf-sur-Sarthe), Tiercé (7,6 km de Juvardail), de Champtocé-sur-Loire (7,8 km de Saint-Augustin-des-Bois), d'Ingrandes-sur-Loire (7,6 km de Val d'Erdre-Auxence, Villemoisan) et de Morannes (7,6 km de Miré).</p> <p>A ce jour, seule la gare de Champtocé-sur-Loire est desservie par une ligne de cars régulière (ligne n°424). Le transport à la demande dessert toutes les gares à l'exception de Champtocé-sur-Loire mais assure une correspondance partielle, notamment le week-end.</p> <p>Une étude de faisabilité est en cours pour aménager une liaison cyclable entre la commune déléguée de Châteauneuf-sur-Sarthe et la Gare d'Etriché-Châteauneuf. Le schéma cyclable intercommunal ne prévoit pas, dans l'immédiat, de liaison cyclable de rabattement vers les autres gares.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de réaliser une <b>étude d'opportunité afin d'identifier des solutions pour améliorer l'accès aux gares ferroviaires de proximité</b> (extension ou modification de lignes de cars régulières, optimisation du transport à la demande, développement de lignes de covoiturage, ouverture de navettes régulières, élargissement du schéma cyclable aux liaisons de rabattement vers les gares, etc). Cette étude d'intermodalité sera menée en concertation avec les utilisateurs des différentes gares.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	Bureau d'étude	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, SNCF, EPCI limitrophes, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	30 000 € TTC (source : AURA)		PROJECTION POST-2028 [100 k € ; 200 k € TTC / an] (1 navette régulière)	
<b>TOTAL</b>	<b>30 000 € TTC</b>			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	Etat (Fond vert, <u>sous réserve PLF 2025</u> ), taux de subvention de 50% Région (Soutien à l'ingénierie), taux de 20% limité à 50 000 €			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	<b>9000 € TTC</b> (Autofinancement de 30%)			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Réalisation de l'étude d'accessibilité : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Création de nouvelles infrastructures ou services pour améliorer l'accès aux gares ferroviaires : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°3	NOUVELLE ACTION / PRIORITE : 4	
AXES STRATEGIQUES :	1. Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire	
	1.3 Développer l'écosystème du covoiturage au quotidien	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Elaborer un schéma des pôles d'échanges et aires de covoiturage multimodales</b>	
OBJECTIFS :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un maillage de pôles d'échanges et d'aires de covoiturage multimodales avec différents niveaux d'équipements et de services</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM), il est prévu que le service régional de transport Aléop et le Département de Maine-et-Loire se coordonnent avec les EPCI « Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) » pour définir un maillage des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et d'aires de covoiturage multimodales.</p> <p>Un plan d'actions sur le covoiturage a été adopté par le Département de Maine-et-Loire en septembre 2024. A travers ce plan, le Département prévoit d'accompagner les collectivités dans la création, l'extension et le réaménagement des aires de covoiturations dites structurantes. Le développement de la multimodalité des aires de covoiturage est un objectif de ce plan.</p> <p>Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, 5 aires de covoiturage sont recensées : aire de l'Europe (Bécon-les-Granits), aire de la Grange (Le Lion d'Angers), aire de Durval (Le Lion d'Angers), aire de la Roche aux Fées (Le Lion d'Angers), et aire de la Salle (Les Hauts d'Anjou, Cherré). Les aires de covoiturage du Lion d'Angers et de Bécon-les-Granits sont considérées comme structurantes.</p> <p>A ce jour, certaines centralités situées sur des grands axes routiers ne sont pas pourvues en aire de covoiturage : Le Louroux-Béconnais, Vern d'Anjou, Champigné et Châteauneuf-sur-Sarthe. D'autre part, les communes du Lion d'Angers et Châteauneuf-sur-Sarthe qui sont concernées par plusieurs lignes de transport en commun ne disposent pas de pôle d'échange multimodale. Une réflexion est en cours sur le Lion d'Angers dans le cadre de l'étude de requalification urbaine du CAUE.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé <b>d'élaborer un schéma des pôles d'échanges et des aires de covoiturage multimodales</b>. Ce schéma permettra de définir et programmer, entre autres, les implantations, accès, équipements et services pour faciliter l'intermodalité (arrêt de transport, aire de covoiturage, borne de recharge électrique, stationnement vélo sécurisé, accès piéton et vélo, mobiliers pour l'information et l'accueil des publics, accessibilité PMR, etc). Cette réflexion intégrera le volet mobilité du PLUi pour anticiper les emplacements à réserver.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	Ingénierie (CD49)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Conseil départemental, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-	PROJECTION POST-2028 [540 k € ; 1080 k € TTC] (1 PEM et 8 aires)		
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	4 jours (Responsable Environnement et mobilités) 20 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Réalisation du schéma des pôles et aires de covoiturage : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Création de nouvelles aires de covoiturage : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°4	NOUVELLE ACTION / PRIORITE : 3	
AXES STRATEGIQUES :	1. Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire	
	1.3. Développer l'écosystème du covoiturage au quotidien	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Lancer une étude d'opportunité de lignes de covoiturage structurantes</b>	
OBJECTIFS :	- Démontrer la pertinence de tester une ligne de covoiturage pour renforcer l'offre de transport des lignes de cars régulières	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM), il est prévu que le service régional de transport Aléop et le Département de Maine-et-Loire se coordonnent avec les EPCI « Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) » pour expérimenter des aménagements d'axes routiers dédiés aux transports collectifs et partagés (VR2+, lignes de covoiturage).</p> <p>En tant que gestionnaire du réseau de routes départementales et des aires de covoiturage déjà existantes, le département se positionne en pilote pour l'étude d'une ligne de covoiturage expérimentale entre Angers et Beaufort (27 km).</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de réaliser une <b>étude d'opportunité / faisabilité pour l'expérimentation de lignes de covoiturage sur les axes routiers structurants</b> : RD 963 (Candé &lt;&gt; Le Louroux-Béconnais &lt;&gt; Bécon-les-Granits &lt;&gt; Saint-Léger-des-Linière &lt;&gt; Angers), la RD 775 (Segré &lt;&gt; Le Lion d'Angers &lt;&gt; Angers), la RD 768 (Sablé &lt;&gt; Miré &lt;&gt; Champigné &lt;&gt; Feneu &lt;&gt; Cantenay Epinard &lt;&gt; Angers), la RD 89/52 (Châteauneuf-sur-Sarthe &lt;&gt; Tiercé &lt;&gt; Briollay &lt;&gt; Angers) et la RD 770 (Candé – Châteauneuf-sur-Sarthe). Les lignes de covoiturage couplées aux lignes de cars régulières déjà existantes permettront de renforcer l'offre de transport sur le territoire.</p> <p>L'étude d'opportunité comprends l'analyse multicritères de 5 faisceaux routiers pour sélectionner un axe à étudier en faisabilité pré-opérationnelle. Des données pourront être extraites de la plateforme de covoiturage (de l'opérateur BLABLACARDAILY) pour alimenter la réflexion sur les principaux axes de covoiturage du territoire. Cette étude sera menée en concertation avec des covoitureurs du territoire.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	Prestataire	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Conseil départemental, EPCI limitrophes, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	Etudes : 20 000 € TTC Travaux : 120 000 € TTC (source : ECOV, 1 ligne avec 5 arrêts)			
<b>TOTAL</b>	<b>140 000 € TTC</b>			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	Etat (Fond Vert, <u>sous réserve PLF 2025</u> ), taux de subvention de 50%			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	<b>70 000 € TTC</b> (Autofinancement de 50%)			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Réalisation de l'étude d'opportunité : Oui / non			
<b>INDICATEURS D'EVALUATION :</b>	Création de lignes de covoiturage : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°5	ACTION DEJA ENGAGEE	
AXES STRATEGIQUES :	1. Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire	
	1.3. Développer l'écosystème du covoiturage au quotidien	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Déployer une plateforme de covoiturage et de financement incitatif</b>	
OBJECTIFS :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager et amorcer la pratique du covoiturage grâce à une plateforme de mise en relation des personnes et au financement des trajets covoiturés</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Depuis 2023, la Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA) a engagé une démarche conjointe avec les Communauté de communes Loire Layon Aubance (CCLLA) et Angers Loire Métropole (ALM) en recrutant le même opérateur KLAXIT (2023) puis BLABLACAR DAILY (2024). Les objectifs de cette expérimentation étaient de <b>déployer une plateforme de covoiturage facilitant la mise en relation des personnes et le financement des trajets covoiturés.</b></p> <p>Après deux ans d'amorçage, le bilan est positif avec 4993 inscrits sur la plateforme, dont 2355 inscrits supplémentaires entre 2023 et 2024, soit l'équivalent de 22% de la population active du territoire. Près de 50% des covoitureurs inscrits sont considérés comme des covoitureurs réguliers, soit 2512 covoitureurs actifs. Ces covoitureurs ont réalisé en moyenne près 8 trajets par mois. En 2024, ce sont 40 115 trajets et 968 192 km qui ont été parcourus en covoiturage. Ces trajets représentent 0,76% de l'ensemble des déplacements domicile-travail. La part des flux de covoiturage en provenance ou à destination de l'agglomération angevine est de 68%, et seulement 10% à l'intérieur du territoire. Le top 5 des trajets est le suivant : Le Lion d'Angers &lt;&gt; Angers (15%), Bécon-les-Granits &lt;&gt; Angers (5,3%), Le Lion d'Angers &lt;&gt; Segré-en-Anjou Bleu (5,2%), Le Lion d'Angers &lt;&gt; Beaucozé (5,1%), et Les Hauts d'Anjou &lt;&gt; Angers (4,8%). La distance la plus représentée se trouve entre 20 et 30 km (51% des trajets réalisés). Le covoiturage a permis d'éviter 210 tonnes équivalent CO2 (tCO2eq), soit l'empreinte carbone moyenne de 21 français. En 2025, l'expérimentation se poursuit sur une troisième année avec comme objectif d'atteindre les 1% des trajets quotidiens réalisés en covoiturage.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>poursuivre l'expérimentation de plateforme de covoiturage</b> avec l'opérateur BLABLACAR DAILY (qui a fusionné avec KLAXIT). L'objectif qui a été fixé est que les trajets en covoiturage représentent 1% des trajets domicile-travail en 2025.</p> <p>Une mission d'ingénierie territoriale a été sollicitée auprès du département pour accompagner les EPCI engagés à faire le bilan et la mise en perspective des plateformes de covoiturage existantes à une échelle plus large dans les années à venir.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	Prestataire	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Conseil départemental, EPCI limitrophe, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	19 400 € TTC / an, soit 77 600 € TTC sur la durée du plan (Source : Convention BLABLACAR DAILY, 2024-2025)			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	<b>77 600 € TTC</b>			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	Etat (Fond Vert, <u>sous réserve PLF 2025</u> ), taux de subvention de 50%			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	<b>38 800 € TTC</b> (Autofinancement de 50%)			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 5 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Mise en œuvre d'une plateforme de covoiturage : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Augmentation de la part modale de covoiturage : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°6	NOUVELLE ACTION / PRIORITE : 6	
AXES STRATEGIQUES :	1. Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire	
	1.3. Développer l'écosystème du covoiturage au quotidien	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Accompagner et animer le covoiturage</b>	
OBJECTIFS :	- Déployer un plan d'animations auprès des entreprises, des administrations et du grand public pour promouvoir le covoiturage	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>En 2024, un des enseignements de l'expérimentation de plateforme de covoiturage avec KLAXIT puis BLABLACAR DAILY est que le déploiement d'un service de mobilité quel qu'il soit doit être accompagné par de la communication et surtout de l'animation locale. Plusieurs entreprises du territoire (Ets Mathez et Pomone à Champigné) se sont d'ailleurs manifestées pour bénéficier d'un temps d'information pour leurs salariés sur la plateforme de covoiturage.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>déployer un plan d'animations auprès des entreprises, des administrations et du grand public pour encourager le covoiturage au quotidien (5 par an)</b>. Le plan d'animations devra couvrir les thématiques suivantes : faire connaître la plateforme de covoiturage, diffuser des messages sur les bénéfices du covoiturage, former et conseiller des référents locaux sur le covoiturage, organiser des communautés locales de covoitureurs, proposer des temps forts pour tester les nouveaux services (lignes de covoiturage, autostop organisé), mobiliser les réseaux de professionnel pour continuer à développer le covoiturage, etc.</p> <p>Pour s'assurer d'une animation de qualité et de proximité, et surtout éviter les « stop and go » liés au fonctionnement en prestation, il est proposé d'identifier un chargé de missions en mobilité au sein de la collectivité (cf. FICHE n°16).</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants, salariés des entreprises et agents des collectivités			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (Interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Réseaux d'entreprises, Chambres consulaires, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Elaboration d'un plan d'animations : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'EVALUATION :</b>	Changement de pratiques chez les participants : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°7	ACTION DEJA ENGAGE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	2. Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire	
	2.1 Développer l'écosystème du vélo et de la marche	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Mettre en œuvre le schéma des liaisons cyclables inter-bourgs</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	- Créer un maillage territorial de liaisons cyclables, notamment entre les bourgs et les centralités du territoire	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>La Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou a approuvé son <b>schéma intercommunal des liaisons cyclables inter-bourgs</b>, en décembre 2022. Ce plan s'articule avec le schéma départemental des liaisons cyclables. Il prévoit d'étudier la faisabilité de 14 liaisons cyclables utilitaires pour un linéaire de 75 km d'ici 2032. Le maillage territorial des liaisons cyclables poursuit l'objectif de connecter les communes situées à moins de 7 km des communes centralités du territoire (soit l'équivalent d'un aller-retour en une heure pour un trajet vélo).</p> <p>Ce schéma détaille, également, la répartition financière des aménagements cyclables entre l'EPCI et les communes. L'intégralité des études et acquisitions foncières préalables sont prises en charge par l'EPCI. La maîtrise d'œuvre et les travaux sont pris en charge à 51% par l'EPCI et 49% par les communes concernées. L'entretien est pris en charge à 100% par les communes concernées.</p> <p>En 2024, 4 liaisons cyclables ont été étudiées avec le bureau d'étude SCE : Bécon-les-Granits – Le Louroux-Béconnais (6,9 km), Le Lion d'Angers – Thorigné d'Anjou (5,3 km), Châteauneuf-sur-Sarthe – Gare ferroviaire d'Etriché (1,6 km), Saint-Augustin-des-Bois – Bécon-les-Granits (4,7 km). <b>Les prochaines étapes concernent la réalisation des études de maîtrise d'œuvre et les travaux d'aménagement de la liaison entre Bécon-les-Granits et Le Louroux-Béconnais.</b></p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé <b>de réaliser toutes les études de faisabilité restantes et d'initier les projets pertinents</b> : Juardeil – Châteauneuf-sur-Sarthe, Contigné – Châteauneuf-sur-Sarthe, Villemoisan – Le Louroux-Béconnais, Champigné – Châteauneuf-sur-Sarthe, La Pouëze – Vern d'Anjou, Cherré – Châteauneuf-sur-Sarthe, Brain-sur-Longuenée – Vern d'Anjou, La Pouëze – Bécon-les-Granits, Querré – Champigné, Gené – Vern d'Anjou.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	Prestataire	
<b>PARTENAIRES :</b>	Conseil départemental, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	1 315 739 € TTC sur la durée du plan (source : PPI, 2023-2028)			
<b>TOTAL</b>	<b>1 315 739 € TTC</b>			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	Conseil départemental (Infrastructures cyclables), taux de 40% Autres financeurs (Europe, Etat, Région), taux optimisé à 60%			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	<b>526 295 € TTC</b> (Autofinancement de 40%)			
<b>TEMPS AGENTS</b>	4 jours (Responsable Environnement et mobilités) 20 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Elaboration du schéma des liaisons cyclables : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Création de nouvelles liaisons cyclables : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°8	ACTION DEJA ENGAGEE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	2. Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire	
	2.1 Développer l'écosystème du vélo et de la marche	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Elaborer un schéma de stationnements sécurisés des vélos</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager la pratique du vélo par la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos à destination, notamment sur les équipements et services publics</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Dans le cadre du Schéma départemental des liaisons cyclables, le département de Maine-et-Loire a initié une réflexion avec les EPCI « Autorité organisatrice des mobilités » pour mettre en place un groupement de commandes sur la fourniture et la pose de stationnements sécurisés pour le vélo. De nombreuses collectivités ont fait part de leur intérêt pour ce dispositif qui devrait permettre de réduire les prix unitaires et standardiser les mobiliers vélo sur le territoire.</p> <p>Aussi, la Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA) a démarré un travail de recensement des besoins en stationnements vélo auprès de ses communes membres, en septembre 2023. Ce travail devrait s'achever en 2025 pour restituer les quantités et types de mobiliers qui serviront à dimensionner le marché groupé à l'échelle départementale.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé <b>d'élaborer un schéma intercommunal du stationnement vélo auprès des équipements et services publics</b>. Une note de cadrage de la mission a été partagée aux communes. Cette note précise les lieux à équiper, le type de mobiliers en fonction des services à destination, le dimensionnement des stationnements, les obligations réglementaires, les spécifications techniques pour l'implantation, les coûts et financements estimatifs, etc. A terme, ce schéma détaillera, entre autres, la programmation et la prise en charge financière des stationnements vélo entre les communes et l'EPCI.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Conseil départemental, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	Etude : 6000 € TTC Travaux : 42 000 € TTC (source : Abricyclette, 16 consignes vélo sécurisées)			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Elaboration du schéma de stationnement vélo : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Création de nouveaux stationnements vélo sur les équipements et services publics : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°9	NOUVELLE ACTION / PRIORITE : 5	
AXES STRATEGIQUES :	2. Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire	
	2.2. Organiser et sécuriser l'autostop en proximité	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Expérimenter un service d'autostop organisé</b>	
OBJECTIFS :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'offre de transport par la mise en place d'un service d'autostop local pour les trajets de courtes distances au quotidien</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Le Centre intercommunal d'Actions Sociales (CIAS), avec l'accompagnement de l'ingénierie départementale de Maine-et-Loire, et sur la sollicitation du collectif d'habitants « Demain en mains » situé sur la commune d'Erdre-en-Anjou avait initié, en 2019, un projet de réseau d'autostop organisé à l'échelle du territoire des Vallées du Haut-Anjou. Ce projet a été mis en suspend en attendant la prise de la compétence et la structuration de la politique « mobilité » par la Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA). Une expérimentation avait néanmoins été menée par l'association WIMOOV, pendant l'été 2021, sur la commune des Hauts d'Anjou.</p> <p>Le dispositif dénommé « SOLIPOUCE » prévoyait de créer un réseau d'arrêts d'autostop pour sécuriser et faciliter le covoiturage du quotidien en proximité sur des petites distances. Ce dispositif gratuit, flexible et accessible à tous a fait ses preuves sur de nombreux territoires ruraux. Il permet de compléter les services de mobilité, notamment sur les communes dépourvus de solutions de transport. Ce dispositif peut fonctionner avec ou sans application pour mettre en relation les personnes.</p> <p>Aujourd'hui, l'Enquête Mobilité Certifiée du CEREMA (EMC<sup>2</sup>) sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, révèle que près de 80% des déplacements au quotidien (achats, écoles, visites, accompagnements, etc) sont réalisées sur une distance moyenne inférieure à 10 km. Il y a donc un potentiel important pour l'autostop organisé localement.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>relancer le projet d'autostop organisé avec les parties prenantes historiques</b> de la démarche, de redéfinir les contours du service et de tester son application sur une ou plusieurs communes « pilotes ». Une réflexion sur le portage de cette expérimentation devra également être menée (CCVHA, CIAS, CCAS, Collectif local, autre ?). En fonction des résultats observés, il pourra être étudié une généralisation du dispositif à l'ensemble du territoire des Vallées du Haut-Anjou.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	Prestataire	
<b>PARTENAIRES :</b>	CIAS, Conseil départemental, Communes, Collectif local			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	Expérimentation sur une commune « test » : 10 000 € TTC Généralisation : 60 000 € TTC (source : MOBICOOP, 29 arrêts d'autostop)			
<b>TOTAL</b>	70 000 € TTC			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	Etat (Fond vert), taux de subvention de 50% Conseil départemental (Initiatives), taux de 50% limité à 25 000 €			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	<b>14 000 € TTC</b> (Autofinancement de 20%)			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Mise en œuvre d'un service d'autostop organisé : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Changements de pratiques chez les utilisateurs : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°10	ACTION DEJA ENGAGEE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	2. Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire	
	2.3. Amplifier l'offre des mobilités solidaires	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Coordonner un service de transport solidaire</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuer à fédérer les acteurs du service de transport solidaire pour faciliter les déplacements des personnes en situations de fragilité</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Le <b>Centre intercommunal d'Actions Sociales (CIAS) des Vallées du Haut-Anjou coordonne un service de transport solidaire animé par plusieurs structures locales</b> (CIAS, CCAS, Association Voitur'âgeS du Haut-Anjou, Familles Rurales).</p> <p>L'objectif de ce service est de permettre aux personnes isolées de se déplacer grâce à un conducteur bénévole pour les nécessités de la vie courante. Les motifs de demande de transport peuvent être variés : faire des courses, aller à un rendez-vous médical, réaliser une démarche administrative ou encore rendre visite à de la famille ou des amis, etc. Ce service fonctionne grâce à un réseau de plus d'une centaine de bénévoles sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou.</p> <p>Le CIAS a adopté, avec les structures locales en charge du transport solidaire, un règlement d'intervention qui précise le cadre commun pour le fonctionnement de ce service.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>poursuivre la coordination et gestion du service de transport solidaire</b>, continuer à fédérer les acteurs du transport solidaire, à encourager l'engagement des bénévoles et à promouvoir ce service.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CIAS	<b>OPERATEURS :</b>	CIAS CCAS Associations	
<b>PARTENAIRES :</b>	Conseil départemental, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	20 jours / an (Animateur social)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Coordination du transport solidaire : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Maintien de l'engagement bénévole et bénéficiaire : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°11	ACTION DEJA ENGAGEE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	2. Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire	
	2.3. Amplifier l'offre des mobilités solidaires	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Déployer un service de location de véhicules solidaires et d'accompagnement à la mobilité pour les personnes fragilisées</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	- Offrir un moyen de déplacement temporaire pour les personnes en situation de fragilité	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Le Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA) participe à la mise en œuvre d'un service de mobilité solidaire sur le secteur du Nord Anjou. Ce service prévoit de <b>mettre à disposition des véhicules à des tarifs avantageux (vélos à assistance électrique, scooters, véhicules sans permis et voitures classiques) pour des personnes en situation de fragilité.</b></p> <p>Ce service dénommé « Mobil'Izi » est piloté par l'association d'insertion par le travail SOLIPASS à l'échelle de 3 EPCI (CCALS, ABC, CCVHA). Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, 3 points relais pour l'accueil, le stockage et la mise à disposition de véhicules sont déployés sur les communes des Hauts d'Anjou (Châteauneuf-sur-Sarthe), du Lion d'Angers et de Val d'Erdre-Auxence (le Louroux-Béconnais). Sur les points relais du Lion d'Angers et du Louroux-Béconnais, l'association d'insertion par le travail ASURE gère le service. Sur le point relais de Châteauneuf-sur-Sarthe, SOLIPASS s'occupe directement du service.</p> <p>Un comité territorial des prescripteurs a été mis en place, en décembre 2023, pour faire connaître ce nouveau service, et surtout expliquer la procédure à réaliser pour la prise en charge des demandeurs auprès de SOLIPASS et ASURE. Dans certaines situations, il est prévu que les demandeurs puissent être orientés vers une structure d'accompagnement à la mobilité pour trouver d'autres solutions de déplacement plus adaptées. Aujourd'hui, l'association AFODIL propose, avec sa plateforme Néo Mob'In, un parcours d'accompagnement pour les personnes en situation de fragilité. Ce service est complémentaire du service de mise à disposition de véhicule solidaire « Mobil'Izi ».</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>poursuivre de l'expérimentation de mise à disposition de véhicules solidaires</b> dans le cadre de la convention pluriannuelle d'objectifs conclue avec l'association SOLIPASS et ASURE pour une période de 3 ans (2023-2025). Une étude bilan viendra préciser ou non la poursuite de ce dispositif pour les années qui suivront, avec notamment comme objectif de trouver un modèle économique qui repose à la fois sur les acteurs publics, privés et associatifs.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	SOLIPASS	<b>OPERATEURS :</b>	SOLIPASS ASURE	
<b>PARTENAIRES :</b>	Etat, Conseil départemental, EPCI limitrophes, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	22 000 € TTC / an, soit 88 000 € TTC sur la durée du plan (source : Convention SOLIPASS, 2023-2025)			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>				
<b>TOTAL</b>	<b>88 000 € TTC</b>			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	<b>88 000 € TTC</b>			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 5 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Mise en œuvre de la location de véhicule solidaire : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Retour à l'emploi pour les bénéficiaires : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°12	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	2. Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire	
	2.4. Expérimenter des solutions locales de mobilité	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Valoriser des initiatives locales de mobilité</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valoriser les expériences de mobilité réussies localement pour essayer à une échelle plus large</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>La Commune des Hauts d'Anjou organise, depuis 2009, un service de ramassage scolaire à pied pour emmener les enfants dans les deux écoles primaires de la commune déléguée de Champigné. Ce service communal fonctionne grâce à l'engagement d'une dizaine d'accompagnateurs bénévoles et de familles volontaires. D'autres communes ont également mis en place ce dispositif (Juardeil, APE de l'école primaire de Grez-Neuville).</p> <p>Le pédibus est une alternative à l'usage de la voiture individuelle sur le trajet entre la maison et l'école. Il s'agit d'un accompagnement sécurisé de groupes d'enfants sous la responsabilité d'adultes bénévoles. Plusieurs trajets peuvent desservir l'école selon des itinéraires et horaires différents. Le pédibus contribue à l'éducation routière des enfants, à l'éducation à la citoyenneté et à la mobilité durable, et participe à l'éveil des enfants grâce aux échanges intergénérationnels.</p> <p>Au-delà de l'exemple du pédibus, ce sont toutes les initiatives locales en matière de mobilité qui pourraient être valorisées plus largement (Exemples : Autopartage sur la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire, Ligne de covoiturage entre Angers et Beaufort-en-Anjou, etc).</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé d'étudier les initiatives locales de mobilité (Ex : Pédibus, Autopartage, etc), et de contribuer à l'essaimage de ces services sur les communes volontaires.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Scolaire			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Conseil départemental, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 5 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Mise en valeur d'une expérience locale réussie : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Création de nouveaux services localement : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°13	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	3. Mieux transiter sur le territoire	
	3.1. Elargir l'offre intermodale de transport à la demande	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Etudier les possibilités d'amélioration du transport à la demande</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer le fonctionnement du service de transport à la demande, notamment à l'échelle d'un bassin administratif et de vie cohérent et en articulation avec les territoires et services de transport limitrophes</li> </ul>	
<b>CONTEXTE :</b> <p>Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM), il est prévu que le service régional de transport Aléop se coordonne avec les EPCI « Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) » pour adapter l'offre de transport à la demande (TAD).</p> <p>Le TAD est un service de rabattement des usagers des transports collectifs vers les gares ferroviaires ou points d'arrêt routier du réseau Aléop. Il permet également une desserte des polarités du territoire (Bécon-les-Granits, Le Louroux-Béconnais, Le Lion d'Angers, Champigné et Châteauneuf-sur-Sarthe). Ce service peut être utilisé pour tous les motifs (en dehors des transports scolaires) : aller au travail, aller au marché, aller chez le médecin, pour prendre une correspondance sur un arrêt de car ou de train, etc. Un véhicule est affrété, sur une simple réservation, récupère les personnes au point d'arrêt de TAD et les dépose sur le lieu de destination prédéfini.</p> <p>Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, deux bassins de TAD co-existent : « Le Louroux-Béconnais – Bécon-les-Granits » / « Le Lion d'Angers – Châteauneuf-sur-Sarthe – Champigné ». Aujourd'hui, ce service ne fonctionne pas lorsqu'un usager souhaite se déplacer d'un bassin à un autre. Par exemple, il n'est pas possible de partir de Val d'Erdre-Auxence pour aller au Lion d'Angers.</p>		
<b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b> <p>Il est proposé <b>d'unifier les bassins de TAD à l'échelle du territoire administratif de la CCVHA</b>. D'autres questionnements existent sur la desserte de la gare ferroviaire de Champtocé-sur-Loire, sur les horaires de correspondances avec le service de transport Aléop, sur les possibilités de desserte des premiers arrêts du réseau de transport urbain IRIGO, des aires de covoiturage et de certains hameaux du territoire, sur les possibilités d'ouverture du service le week-end, sur la prise en charge de groupe, et des jeunes de moins de 14 ans, etc. Ces propositions feront l'objet de négociations avec les services de transport régionaux.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 1 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Négociation pour faire évoluer l'offre de TAD : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Evolution de l'offre de TAD : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°14	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	3. Mieux transiter sur le territoire	
	3.2. Déployer les infrastructures pour l'électromobilité et autres	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Accompagner le déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et station d'avitaillement Bio-GNV</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un maillage d'infrastructure de recharge de véhicules électriques équilibrés sur le territoire au regard des objectifs de déploiement définis dans le schéma départemental</li> </ul>	
<b>CONTEXTE :</b> <p>Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM), il est prévu que le service régional de transport Aléop se coordonne avec les EPCI « Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) » pour définir le maillage des infrastructures de recharge de véhicules électriques et d'avitaillement Bio-GNV.</p> <p>Le Syndicat intercommunal d'Energies de Maine-et-Loire (SIEML) a élaboré, en 2023, le schéma départemental des infrastructures de recharge de véhicules électriques (SDIRVE). Ce schéma recense les bornes existantes et prévoit le nombre de bornes à installer par commune en fonction des usages à destination, résidentiel ou en transit.</p> <p>Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, le nombre de points de charge privés et publics supplémentaires à installer serait de 64, d'ici 2030. A l'automne 2023, le Siéml a réalisé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) auprès des communes de Maine-et-Loire pour identifier les besoins de déploiement plus fin à l'échelle départementale.</p> <p>En ce qui concerne le déploiement de station d'avitaillement Bio-GNV, une étude d'opportunité avait été engagée par le SIEML en 2021. Une vingtaine d'entreprises avaient été enquêtées sur le secteur autour du Lion d'Angers, et de l'axe routier Angers – Rennes (RD775). Les résultats de l'étude ont montré un intérêt marqué par l'entreprise Transports VOISIN (Erdre-en-Anjou) tandis que les autres entreprises étaient moins intéressées ou à plus long terme. Aussi, le SIEML avec la SEM ALTER Energies ont engagé des études de faisabilité sur des secteurs du Maine-et-Loire présentant un potentiel plus important et structurant (Ex : Segré). Un maillage de station d'avitaillement intermédiaire pourrait être encouragé dans un second temps en fonction des résultats observés sur les déploiements des stations structurantes à l'échelle départementale.</p>		
<b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b> <p>Il est proposé de <b>relayer chaque année l'appel à manifestation d'intérêt du Siéml auprès de communes</b> et de s'assurer du déploiement équilibré des bornes au regard des objectifs du SDIRVE.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants et usagers			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	SIEML, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 1 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Diffusion de l'appel à manifestation : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Installation de nouvelles infrastructures de recharge : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°15	NOUVELLE ACTION / PRIORITE : 1	
AXES STRATEGIQUES :	4. Mieux s'informer pour se déplacer sur le territoire	
	4.1. Communiquer et accompagner sur l'offre de mobilité	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Définir une stratégie et des outils de communication sur la mobilité</b>	
OBJECTIFS :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendre l'information sur l'offre de mobilité visible, lisible et accessible à tous</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM), il est prévu que le service régional de transport Aléop se coordonne avec les EPCI « Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) » pour communiquer à une échelle large sur les mobilités.</p> <p>A ce jour, la communication de l'offre de transport sur le territoire de la Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou se limite au partage des informations essentielles sur le site internet de l'EPCI : train, car, vélo, transport à la demande, covoiturage, voiture électrique et politique générale en faveur de la mobilité. D'autres communications ponctuelles interviennent pour promouvoir les services déployés par l'intercommunalité, notamment sur la plateforme de covoiturage (conférences et communiqués de presse, réseaux sociaux, spot radiophonique, sponsoring, bâches sur les axes routiers principaux en entrées de bourg des centralités, etc). Toutefois, ces premiers éléments de communication ne sont pas suffisants pour favoriser une appropriation de l'offre de mobilité du territoire, et enclencher des changements de pratiques de mobilité.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>développer une stratégie et des outils de communication pour répondre aux attentes des habitants en termes d'information sur la mobilité</b>. La définition de la stratégie de communication devra s'appuyer sur les retours d'expériences d'autres collectivités : publics cibles, messages déployés, supports utilisés, coûts et retombées sur les usages, etc. L'objectif est de construire une campagne de communication (macro) sur la période du plan, et surtout de développer deux outils pertinents (ex : guide, plan, application). Cette stratégie devra s'intégrer dans un cadre de communication plus large, notamment avec la Région Pays de la Loire et les partenaires du Bassin Angevin de Mobilité (CD49, Siéml, EPCI) qui ont également leurs propres stratégies.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département	<input type="checkbox"/> Bassin	<input checked="" type="checkbox"/> EPCI	<input type="checkbox"/> Commune
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	Prestation	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Conseil départemental, EPCI limitrophes, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	10 000 € TTC (source : estimation des services, Stratégie et conception de 2 outils)			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>				
<b>TOTAL</b>	10 000 € TTC			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	Conseil départemental (Initiatives), taux de 50% limité à 25 000 €			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	<b>5000 € TTC</b> (Autofinancement de 50%)			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Elaboration de la stratégie de communication : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'EVALUATION :</b>	Création de nouveaux outils de communication : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°16	NOUVELLE ACTION / PRIORITE : 2	
AXES STRATEGIQUES :	4. Mieux s'informer pour se déplacer sur le territoire	
	4.1. Communiquer et accompagner sur l'offre de mobilité	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Conseiller sur l'offre de mobilité et inciter au changement d'habitudes</b>	
OBJECTIFS :	- Accompagner le changement de pratiques de mobilité sur le terrain et conseiller sur les solutions en proximité	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM), il est prévu que le service régional de transport Aléop se coordonne avec les EPCI « Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) » pour améliorer le conseil à la mobilité en proximité.</p> <p>Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, il n'existe pas de lieu spécifique pour répondre aux interrogations des administrés sur les problématiques de mobilité, ni même d'animation pour faire connaître et encourager l'utilisation des solutions de mobilité alternatives.</p> <p>A l'automne 2023, une formation a été réalisée par le Conseil départemental de Maine-et-Loire afin de permettre aux agents d'accueil (France Services, Mairies) de répondre aux diverses sollicitations et éventuellement orienter les personnes vers les bons interlocuteurs.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>mobiliser un chargé de missions « mobilité » qui aurait pour missions :</b></p> <p><b>(1) Définir une organisation et assurer un conseil en mobilité (10 permanences / an),</b>  <b>(2) Elaborer un programme d'animations pour favoriser les changements d'habitudes (5 / an)</b>  <b>(3) Mettre en œuvre les nouveaux dispositifs prioritaires du plan de mobilité :</b></p> <p>PRIORITE 1 : Définir une stratégie et des outils de communication sur la mobilité (FICHE 15)  - PRIORITE 2 : Conseiller sur l'offre de mobilité et inciter au changement d'habitudes (FICHE 16)  - PRIORITE 3 : Lancer une étude d'opportunité de lignes de covoiturage structurantes (FICHE 4)  - PRIORITE 4 : Elaborer un schéma des pôles d'échanges et aires de covoiturage multimodales (FICHE 3)  - PRIORITE 5 : Accompagner et animer sur le covoiturage (FICHE 6)  - PRIORITE 6 : Expérimenter un service d'autostop organisé (FICHE 9)</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Habitants, salariés des entreprises et agents des collectivités			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Conseil départemental, EPCI limitrophe, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	2 jours (Responsable Environnement et mobilités) 10 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Recrutement d'un chargé de missions mobilité : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Changement de pratiques des personnes conseillées : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°17	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
<b>AXES STRATEGIQUES :</b>	5. Mieux organiser la mobilité sur le territoire	
	5.1. Participer à la planification des mobilités	
<b>TITRE DE L'ACTION :</b>	<b>Contribuer à la définition des documents de planification des mobilités</b>	
<b>OBJECTIFS :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire valoir les intérêts du territoire lors de l'élaboration des différents documents de planification de la mobilité pour améliorer les services de mobilité du territoire</li> </ul>	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>La CCVHA participe à la construction des politiques de mobilité à différentes échelles. En 2022, la CCVHA a contribué à l'élaboration de la Stratégie départementale des mobilités ainsi qu'au Schéma départemental des liaisons cyclables. En 2023, la CCVHA s'est engagée dans la construction du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM). D'autres documents structurants sont à venir pour les prochaines années.</p> <p>Tout d'abord, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) qui est un levier important pour réduire la demande de déplacements du territoire. Les orientations stratégiques en matière de mobilité devront être traduites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ainsi que les règlements opposables.</p> <p>Ensuite, le Plan d'Actions Commun pour la mobilité Solidaire (PACS) qui a pour finalité de faciliter la coordination entre les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi, de l'insertion professionnelle et les autorités organisatrices des mobilités afin de mieux accompagner les publics en situation de fragilité.</p> <p>D'autre part, la Zone à Faible Emission (ZFE) de l'agglomération angevine qui est une zone réglementaire de restriction de la circulation pour améliorer la qualité de l'air, et qui devrait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Les EPCI situés dans l'aire d'attractivité angevine seront concertés.</p> <p>Enfin, des sollicitations sont à prévoir pour la déclinaison du plan d'actions de la Conférence des Parties (COP) régionale dans le Contrat de Réussite de la Transition Ecologique (CRTE) du territoire, notamment sur le volet décarbonation des mobilités.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé de <b>participer à la construction de l'ensemble des documents de planification en faveur de l'amélioration des infrastructures et services de mobilité du territoire.</b></p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Acteurs de la mobilité			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Conseil départemental, EPCI limitrophes, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 5 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Participation à la planification des mobilités : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Amélioration des services de mobilité : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°18	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
AXES STRATEGIQUES :	5. Mieux organiser la mobilité sur le territoire	
	5.2. Impliquer les citoyens dans les projets de mobilité	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Animer un comité des partenaires de la mobilité et consulter les habitants sur les nouveaux projets de mobilité</b>	
OBJECTIFS :	- Prendre en compte les attentes des habitants et usagers du territoire dans l'évolution de la politique de mobilité	
<p><b>CONTEXTE :</b></p> <p>Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités, autrement appelée loi « LOM », il est prévu que les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) constituent un Comité des partenaires de la mobilité. L'objectif de ce comité est de créer un véritable dialogue territorial dans la construction et l'évolution de la politique mobilité du territoire. La composition et les modalités de fonctionnement du comité sont définis par l'AOM, et intègre bien souvent les représentants d'institutions, d'entreprises, d'associations ou d'usagers. Ce comité devra se réunir à minima une fois par an.</p> <p>Sur le territoire de la Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA), le comité des partenaires n'a pas encore été institué. En effet, jusqu'à ce jour, il a été préféré démarrer certaines actions de mobilité prévues dans le Projet de territoire pour mettre en œuvre la concertation sur la base de premières évaluations.</p>		
<p><b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b></p> <p>Il est proposé <b>d'instaurer le Comité de partenaire dans le cadre de l'élaboration du présent plan de mobilité</b>. L'objectif sera de partager le diagnostic, les enjeux, la stratégie, le programme d'actions dans une version de travail pour consolider la démarche. Les résultats des actions déjà engagées seront également présentées.</p> <p>Enfin, il est proposé de <b>consulter les habitants du territoire sur les nouveaux projets de mobilité</b>. Un premier exemple réussi est la participation d'une vingtaine d'habitants concernés par les projets de liaisons cyclables sur les communes du Lion d'Angers, Thorigné d'Anjou, Les Hauts d'Anjou, Val d'Erdre-Auxence, Bécon-les-Granits et Saint-Augustin-des-Bois.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Acteurs de la mobilité			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Région, Conseil départemental, EPCI limitrophes, Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 5 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Organisation du Comité des partenaires : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Prise en compte des avis du Comité des partenaires dans l'évolution de la politique de mobilité : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			

FICHE ACTION N°19	NOUVELLE ACTION / NON PRIORITAIRE	
AXES STRATEGIQUES :	5. Mieux organiser la mobilité sur le territoire	
	5.3. Evaluer la politique de mobilité de la collectivité	
TITRE DE L'ACTION :	<b>Définir un plan de suivi-évaluation et de financement des actions en faveur de la mobilité</b>	
OBJECTIFS :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'assurer de l'atteinte des objectifs de résultat fixés dans le plan de mobilité et de l'efficacité du service public (coûts / usages)</li> </ul>	
<b>CONTEXTE :</b> <p>La mise en œuvre de la politique de mobilité doit pouvoir être financée, suivie et évaluée.</p>		
<b>DESCRIPTION DE L'ACTION :</b> <p>Dans un premier temps, il est proposé <b>d'organiser une veille financière pour mettre en œuvre le plan de mobilité</b>. Ce suivi permettra de mieux cibler et optimiser le financement des projets.</p> <p>Dans un second temps, il est proposé de <b>définir, pour chacune des actions du plan de mobilité, des indicateurs mesurables dans le temps</b>. Des objectifs pertinents seront préalablement validés pour les actions de mobilité à déployer. Les résultats observés seront présentés chaque année au sein des instances de pilotage et de concertation du plan. Certains indicateurs pourront faire appel à une évaluation du service par les habitants et usagers du territoire.</p>		

<b>PUBLICS CIBLES :</b>	Elus			
<b>ECHELLE TERRITORIALE :</b>	<input type="checkbox"/> Département <input type="checkbox"/> Bassin <input checked="" type="checkbox"/> EPCI <input type="checkbox"/> Commune			
<b>PORTEURS :</b>	CCVHA	<b>OPERATEURS :</b>	CCVHA (interne)	
<b>PARTENAIRES :</b>	Communes			
<b>ECHEANCES (démarrage) :</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
<b>FONCTIONNEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>INVESTISSEMENT ESTIMATIFS :</b>	-			
<b>TOTAL</b>	-			
<b>SUBVENTIONS ESTIMATIVES :</b>	-			
<b>RESTE A CHARGE ESTIMES :</b>	-			
<b>TEMPS AGENTS</b>	1 jours (Responsable Environnement et mobilités) 1 jours (Chargé de missions mobilités)			
<b>INDICATEURS DE SUIVI :</b>	Elaboration d'un outil de suivi et évaluation : Oui / Non			
<b>INDICATEURS D'ÉVALUATION :</b>	Atteinte et ajustement des objectifs : Oui / Non			
<b>PLANS COMPATIBLES :</b>	Contrat Opérationnel des Mobilités : <input checked="" type="checkbox"/>			



## 9. LA PROGRAMMATION FINANCIERE DES MOBILITES

Plan de financement - Plan de mobilité intercommunal - 2025 / 2028	2025	2026	2027	2028	Dépenses estimées	Recettes estimées	Restes à charge estimés	Taux de financement
<b>Axe 1 Mieux se déplacer vers l'extérieur du territoire</b>								
<b>1.1 Renforcer l'offre sur les lignes de car principale</b>								
FICHE 1 Etudier les possibilités d'amélioration de l'offre de cars	-	Régie	-	-	-	-	-	-
<b>1.2 Améliorer l'accès aux gares ferroviaires les plus proches</b>								
FICHE 2 Réaliser une étude d'amélioration de l'accessibilité aux gares ferroviaires	-	30 000 €	-	-	30 000 €	21 000 €	9 000 €	70%
<b>1.3 Développer l'écosystème du covoiturage au quotidien</b>								
FICHE 3 Elaborer un schéma des pôles d'échanges et aires de covoiturage multimodales	Régie	-	-	-	-	-	-	-
FICHE 4 Lancer une étude d'opportunité de lignes de covoiturage structurantes	20 000 €	120 000 €	-	-	140 000 €	70 000 €	70 000 €	50%
FICHE 5 Déployer une plateforme de covoiturage et de financement incitatif	19 400 €	19 400 €	19 400 €	19 400 €	77 600 €	38 800 €	38 800 €	50%
FICHE 6 Accompagner et animer le covoiturage	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
<b>Axe 2 Mieux se déplacer à l'intérieur du territoire</b>								
<b>2.1 Développer l'écosystème du vélo et de la marche</b>								
FICHE 7 Mettre en oeuvre un schéma des liaisons cyclables inter-bourgs	328 935 €	328 935 €	328 935 €	328 935 €	1 315 739 €	789 443 €	526 296 €	60%
FICHE 8 Elaborer un schéma de stationnements sécurisés des vélos	6 000 €	42 000 €	-	-	48 000 €	19 200 €	28 800 €	40%
<b>2.2 Organiser et sécuriser l'autostop en proximité</b>								
FICHE 9 Expérimenter un service d'autostop organisé	10 000 €	60 000 €	-	-	70 000 €	56 000 €	14 000 €	80%
<b>2.3 Amplifier l'offre des mobilités solidaires</b>								
FICHE 10 Coordonner un service de transport solidaire	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
FICHE 11 Déployer un service de location de véhicules solidaires et d'accompagnement à la mobilité pour les personnes fragilisées	22 000 €	22 000 €	22 000 €	22 000 €	88 000 €	-	88 000 €	-
<b>2.4 Expérimenter des solutions locales de mobilité</b>								
FICHE 12 Valoriser des initiatives locales de mobilité	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
<b>Axe 3 Mieux transiter sur le territoire</b>								
<b>3.1 Elagir l'offre intermodale de transport à la demande</b>								
FICHE 13 Etudier les possibilités d'amélioration du transport à la demande	-	Régie	-	-	-	-	-	-
<b>3.2 Déployer les infrastructures pour l'électromobilité et autres</b>								
FICHE 14 Accompagner le déploiement des infrastructures de recharge électrique et station d'avitaillement Bio-GNV	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
<b>Axe 4 Mieux s'informer pour se déplacer sur le territoire</b>								
<b>4.1 Communiquer et accompagner sur l'offre de mobilité</b>								
FICHE 15 Définir une stratégie et des outils de communication sur la mobilité	10 000 €	-	-	-	10 000 €	5 000 €	5 000 €	50%
FICHE 16 Conseiller sur l'offre de mobilité et inciter au changement d'habitudes	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
<b>Axe 5 Mieux organiser la mobilité sur le territoire</b>								
<b>5.1 Participer à la planification des mobilités</b>								
FICHE 17 Contribuer à la définition des documents de planification des mobilités	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
<b>5.2 Impliquer les citoyens dans les projets de mobilité</b>								
FICHE 18 Animer un comité des partenaires et consulter les habitants sur les nouveaux projets de mobilité	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
<b>5.3 Evaluer et financer la politique de mobilité de la collectivité</b>								
FICHE 19 Définir un plan de suivi-évaluation et de financement des actions en faveur de la mobilité	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>416 335 €</b>	<b>622 335 €</b>	<b>370 335 €</b>	<b>370 335 €</b>	<b>1 779 339 €</b>	<b>999 443 €</b>	<b>779 896 €</b>	<b>56%</b>

TABLEAU 3 : Plan de financement du Plan de Mobilité intercommunal (2025 / 2028)



Plan de financement détaillé - Plan de mobilité intercommunal - 2025 / 2028			DEPENSES ESTIMATIVES (€ TTC)						
Actions déjà engagées	Porteur de l'action	2025	2026	2027	2028	Dépenses d'investissement	Dépenses de fonctionnement	Dépenses totales	
									<b>Actions sur les infrastructures</b>
FICHE 7 Mettre en oeuvre un schéma des liaisons cyclables inter-bourgs	-	CCVHA	328 935 €	328 935 €	328 935 €	328 935 €	1 315 739 €	-	1 315 739 €
FICHE 8 Elaborer un schéma de stationnements sécurisés des vélos	-	CCVHA	6 000 €	42 000 €	-	-	48 000 €	-	48 000 €
<b>Actions sur les services</b>									
FICHE 5 Déployer une plateforme de covoiturage et de financement incitatif	-	CCVHA	19 400 €	19 400 €	19 400 €	19 400 €	-	77 600 €	77 600 €
FICHE 11 Déployer un service de location de véhicules solidaires et d'accompagnement à la mobilité pour les personnes fragilisées	-	CCVHA	22 000 €	22 000 €	22 000 €	22 000 €	-	88 000 €	88 000 €
FICHE 10 Coordonner un service de transport solidaire	-	CIAS	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
<b>SOUS-TOTAL Actions déjà engagées (A)</b>	-	-	376 335 €	412 335 €	370 335 €	370 335 €	1 363 739 €	165 600 €	1 529 339 €
<b>Nouvelles actions à réaliser</b>									
	Priorités	Porteur de l'action	2025	2026	2027	2028	Dépenses d'investissement	Dépenses de fonctionnement	Dépenses totales
<b>Actions sur la planification</b>									
FICHE 17 Contribuer à la définition des documents de planification des mobilités	-	CCVHA	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
<b>Actions sur les infrastructures</b>									
FICHE 3 Elaborer un schéma des pôles d'échanges et aires de covoiturage multimodales	PRIORITE 4	CCVHA	Régie	-	-	-	-	-	-
FICHE 4 Lancer une étude d'opportunité de lignes de covoiturage structurantes	PRIORITE 3	CCVHA	20 000 €	120 000 €	-	-	140 000 €	-	140 000 €
FICHE 14 Accompagner le déploiement des infrastructures de recharge électrique et station d'avitaillement Bio-GNV	-	CCVHA	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
<b>Actions sur les services</b>									
FICHE 1 Etudier les possibilités d'amélioration de l'offre de cars	-	CCVHA	-	Régie	-	-	-	-	-
FICHE 2 Réaliser une étude d'amélioration de l'accessibilité aux gares ferroviaires	-	CCVHA	-	30 000 €	-	-	30 000 €	-	30 000 €
FICHE 9 Expérimenter un service d'autostop organisé	PRIORITE 5	CCVHA	10 000 €	60 000 €	-	-	70 000 €	-	70 000 €
FICHE 13 Etudier les possibilités d'amélioration du transport à la demande	-	CCVHA	-	Régie	-	-	-	-	-
<b>Actions sur l'animation</b>									
FICHE 6 Accompagner et animer le covoiturage	PRIORITE 6	CCVHA	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
FICHE 12 Valoriser des initiatives locales de mobilité	-	CCVHA	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
FICHE 16 Conseiller sur l'offre de mobilité et inciter au changement d'habitudes	PRIORITE 2	CCVHA	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
FICHE 18 Animer un comité des partenaires et consulter les habitants sur les nouveaux projets de mobilité	-	CCVHA	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
<b>Actions sur l'information</b>									
FICHE 19 Définir une stratégie et des outils de communication sur la mobilité	PRIORITE 1	CCVHA	10 000 €	-	-	-	-	10 000 €	10 000 €
<b>Actions sur le monitoring</b>									
FICHE 24 Définir un plan de suivi-évaluation et de financement des actions en faveur de la mobilité	-	CCVHA	Régie	Régie	Régie	Régie	-	-	-
<b>SOUS-TOTAL Nouvelles actions à réaliser (B)</b>	-	-	40 000 €	210 000 €	0 €	0 €	240 000 €	10 000 €	250 000 €
<b>SOUS-TOTAL Nouvelles actions prioritaires</b>	-	-	40 000 €	180 000 €	0 €	0 €	210 000 €	10 000 €	220 000 €
<b>TOTAL (C = A + B)</b>	-	-	416 335 €	622 335 €	370 335 €	370 335 €	1 603 739 €	175 600 €	1 779 339 €

RECETTES ESTIMATIVES (€ TTC)				
Recettes d'investissement	Recettes de fonctionnement	Recettes totales	Restes à charges estimés	Taux de financement
789 443 €	-	789 443 €	526 296 €	60%
19 200 €	-	19 200 €	28 800 €	40%
-	38 800 €	38 800 €	38 800 €	50%
-	-	-	88 000 €	-
-	-	-	-	-
808 643 €	38 800,00 €	847 443 €	681 896 €	55%
<b>Actions sur la planification</b>				
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
70 000 €	-	70 000 €	70 000 €	50%
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
21 000 €	-	21 000 €	9 000 €	70%
56 000 €	-	56 000 €	14 000 €	80%
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	5 000 €	5 000 €	5 000 €	50%
-	-	-	-	-
147 000 €	5 000 €	152 000 €	98 000 €	61%
126 000 €	5 000 €	131 000 €	89 000 €	60%
955 643 €	43 800 €	999 443 €	779 896 €	56%

TABLEAU 4 : Plan de financement détaillé par thématique d'intervention du Plan de Mobilité intercommunal (2025 / 2028)





