



ÉLABORATION DU PLUi

RAPPORT DE PRÉSENTATION – TOME 1 DIAGNOSTIC TERRITORIAL : MOBILITÉ

Élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal :

Prescrite par délibération du Conseil communautaire le 24/11/2022

Vu pour être annexé à
Le Président :



L'ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	4
1. Les déterminants territoriaux de la mobilité.....	4
1.1. Un territoire organisé autour de 3 bassins de vie en périphérie d'Angers et à une heure des villes régionales.....	4
1.2. Un territoire avec une population en croissance relativement jeune et regroupée près des villes et villages	4
1.3. Un territoire plutôt résidentiel avec un bassin d'emplois qui s'affirme au Lion d'Angers.....	6
LES DEPLACEMENTS DU TERRITOIRE	7
2. Les déplacements tous motifs confondus.....	7
2.1. Un territoire d'abord générateur de déplacements en proximité puis vers l'agglomération angevine et de Segré	7
2.2. Un territoire dépendant de la voiture pour les longues distances mais également des marcheurs pour les plus petits trajets	7
2.3. Un territoire avec des chaînes de déplacement complexes et encore peu combinées pour aller vers l'intermodalité	7
3. Les déplacements professionnels / étudiants	9
3.1. Un territoire avec une migration pendulaire significative des travailleurs vers l'agglomération angevine et de Segré	9
L'OFFRE DE DEPLACEMENT DU TERRITOIRE	13
4. La mobilité collective	13
4.1. Un territoire non concerné par le réseau ferroviaire mais du rabattement à organiser vers les gares proches.....	13
4.2. Un territoire avec des lignes de car structurantes à renforcer et des lignes de maillage à interroger	15
4.3. Un territoire avec un TAD à deux vitesses et une desserte locale à consolider	17
5. La mobilité partagée	19
5.1. Un territoire avec un maillage des aires de covoiturage à rééquilibrer et à requalifier pour l'intermodalité.....	19
6. La mobilité solidaire.....	21
6.1. Un territoire avec des solutions pour les publics fragilisés mais avec une nécessité de pérennisation des dispositifs	21
7. La mobilité électrique	23

7.1. Un territoire avec un réseau IRVE sous-dimensionné à renforcer sur les secteurs urbains denses et de transits	23
8. La mobilité active	25
8.1. Un territoire avec un schéma planificateur des liaisons vélo mais un « coût / efficacité » des aménagements à trouver	25
9. La mobilité routière	27
9.1. Un territoire avec un réseau viaire équilibré et circulé, et des projets de sécurisation de traversée d'agglomération.....	27
10. La synthèse des mobilités	29
ANNEXES	30
BIBLIOGRAPHIE	40

L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

1. Les déterminants territoriaux de la mobilité

1.1. Un territoire organisé autour de 3 bassins de vie en périphérie d'Angers et à une heure des villes régionales

Le territoire des Vallées du Haut-Anjou présente une forme allongée selon un axe Sud-Ouest / Nord-Est, générant des **distances importantes entre ses extrémités (50 km à vol d'oiseau)** et des temps de déplacement relativement élevés.

Il s'organise autour de **3 bassins de vie ruraux et péri-urbains**, structurés par 6 villes centralités, en lien étroit avec l'agglomération angevine. Sa position de « **carrefour** » à **proximité de grandes villes régionales** (Angers, Nantes, Rennes, Le Mans, Laval), accessibles en environ une heure, le rend attractif.

Le **maillage routier en « râteau »**, combinant un axe interne transversal (D770) et des axes rayonnants vers les pôles extérieurs, facilite les déplacements automobiles, notamment à partir des axes structurants suivants :

- D775 (2X2) : Renne <> Segré <> Le Lion d'Angers <> Angers
- D962 : Mayenne <> Château-Gontier <> Le Lion d'Angers
- D768 : Le Mans <> Sablé-sur-Sarthe <> Champigné <> Avrillé
- D963 : Châteaubriant <> Candé <> Le Louroux-Béconnais <> Angers
- D859 : Durtal <> Châteauneuf-sur-Sarthe <> Craon

Cette organisation rend les **déplacements en voiture fluides et peu contraints**, favorisant leur usage dominant.

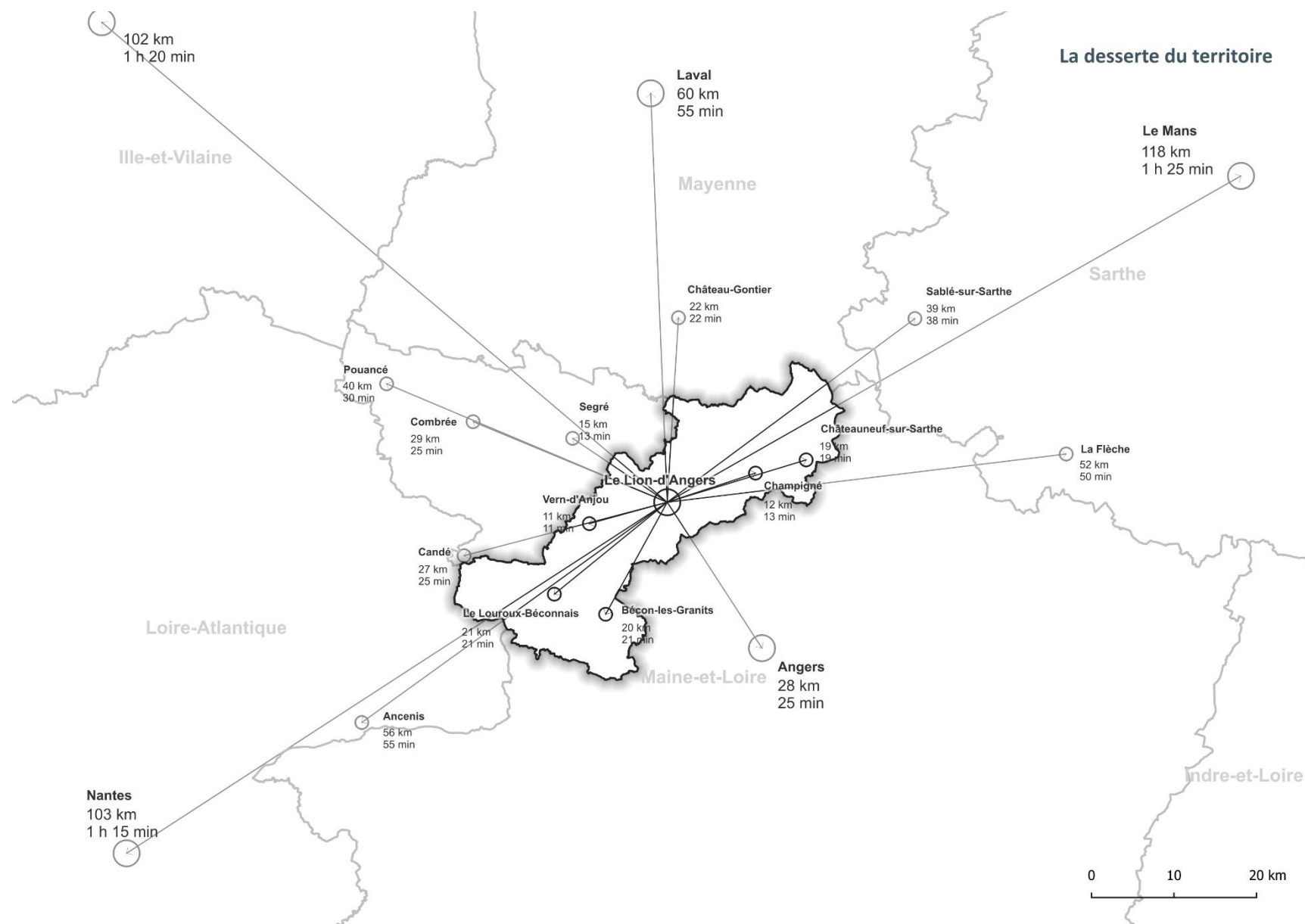


Synthèse :

- Un territoire avec une forme allongée et une distance de déplacement importante entre ses extrémités
- Un territoire peu contraignant pour les déplacements en voiture et un maillage équilibré des infrastructures routières
- Un territoire rural et péri-urbain organisé autour de 3 bassins de vie et de déplacements en périphérie de l'agglomération angevine
- Un territoire « carrefour » à près d'une heure de déplacement des villes régionales de Rennes, Nantes, Le Mans et Laval.

1.2. Un territoire avec une population en croissance relativement jeune et regroupée près des villes et villages

Le territoire compte un peu plus de 36 000 habitants avec une densité faible. La **population est concentrée dans quelques villes centralités**, qui constituent des polarités, tandis que les communes plus rurales présentent **un habitat dispersé et ponctué de quelques hameaux**.





Près de 73% de la population habite dans les zones agglomérées contre 27% dans les zones rurales ([INSEE, Recensement de la population](#)).

La croissance démographique, portée par le solde naturel, génère de nouveaux besoins de déplacements. La **population est relativement jeune**, avec une forte proportion de moins de 20 ans, souvent **dépendants de solutions de mobilité adaptées**.

Parallèlement, **certains secteurs connaissent un vieillissement plus marqué**, comme sur la commune des Hauts-d'Anjou, posant **des enjeux d'autonomie**. Cette double réalité implique des besoins différenciés en matière de mobilité selon les publics et les particularités du territoire.

Enfin, **des disparités socio-économiques et des situations de fragilité** renforcent les enjeux d'accessibilité et d'accompagnement à la mobilité : 14% de la population se trouve en situation de précarité énergétique liée à la mobilité ([ADEME, Observatoire national de la précarité énergétique](#))



Synthèse :

- Un territoire avec une population qui augmente, notamment liée à la natalité, et qui engendre de nouveaux déplacements
- Un territoire avec des villes centralités qui accueillent plus des trois quarts de la population et agissent comme des pôles de déplacements structurants
- Un territoire avec une population jeune, souvent non motorisée, et des besoins de déplacements particuliers
- Un territoire avec une population plus âgée sur le secteur du Haut-Anjou, et des besoins sur l'autonomie des déplacements
- Un territoire avec des écarts de niveau de vie, et des besoins d'accompagnement à la mobilité pour les publics plus fragiles

1.3. Un territoire plutôt résidentiel avec un bassin d'emplois qui s'affirme au Lion d'Angers

Le territoire apparaît comme **majoritairement résidentiel**, avec un nombre d'emplois insuffisant pour les actifs locaux, générant des **déplacements pendulaires vers les pôles extérieurs**, notamment Angers.

Un bassin d'emploi se structure toutefois autour du Lion d'Angers, jouant un rôle de centralité. Les emplois et services sont concentrés dans les principales villes centralités, traduisant un **fonctionnement multipolaire et générant des flux internes importants** mais aussi des écart dans l'accès à l'emploi et aux services : 34 % de la population se trouve à plus 9 mn de ces services de proximité ([CCVHA, Projet social de territoire](#)).

Les **zones d'activités économiques, fortement polarisées**, constituent également des générateurs majeurs de déplacements.



Synthèse :

- Un territoire résidentiel avec des déplacements pendulaires
- Un territoire avec un bassin d'emploi qui s'affirme autour du Lion d'Angers et entraîne aussi des déplacements en proximité
- Un territoire multipolaire qui pose la question de l'accès aux emplois et services pour une partie éloignée de la population
- Un territoire avec des ZAE qui regroupent 1/3 des emplois, dont 2 grands complexes d'activités générateurs de déplacements

LES DEPLACEMENTS DU TERRITOIRE

2. Les déplacements tous motifs confondus

2.1. Un territoire d'abord générateur de déplacements en proximité puis vers l'agglomération angevine et de Segré

D'après l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (AURA, EMC²) réalisée en 2021 sur un échantillon de 600 habitants des Vallées du Haut-Anjou, il a été estimé que **101 000 déplacements de toute nature sont réalisés chaque jour**. En moyenne, un habitant se déplace près de 3 fois par jour pour une distance cumulée de 33 km et un temps de parcours de 46 mn.

Plus de **la moitié de ces déplacements (55%) sont effectués en proximité à l'intérieur du territoire**. Les flux de déplacement restants sont orientés vers l'extérieur du territoire. L'agglomération angevine (ALM) et segréenne (ABC) représentent respectivement 17% et 6% des flux. Le poids des déplacements vers les autres territoires périphériques est plus anecdotique avec environ 3% vers Anjou Loir et Sarthe (ALS), 2% vers le Pays de Château-Gontier (CCPCG), 2% vers le Pays d'Ancenis (COMPA) et 1% vers Loire Layon Aubance (CCLLA).

2.2. Un territoire dépendant de la voiture pour les longues distances mais également des marcheurs pour les plus petits trajets

L'utilisation de la voiture individuelle est prédominante avec 72% des trajets réalisés. Pour 3 déplacements sur 4, un seul passager occupe le véhicule. **La marche est de manière significative le deuxième moyen de déplacement des habitants (19%).** La part modale des autres vecteurs de déplacement est de 7% pour les transports collectifs et 1 % pour le vélo.

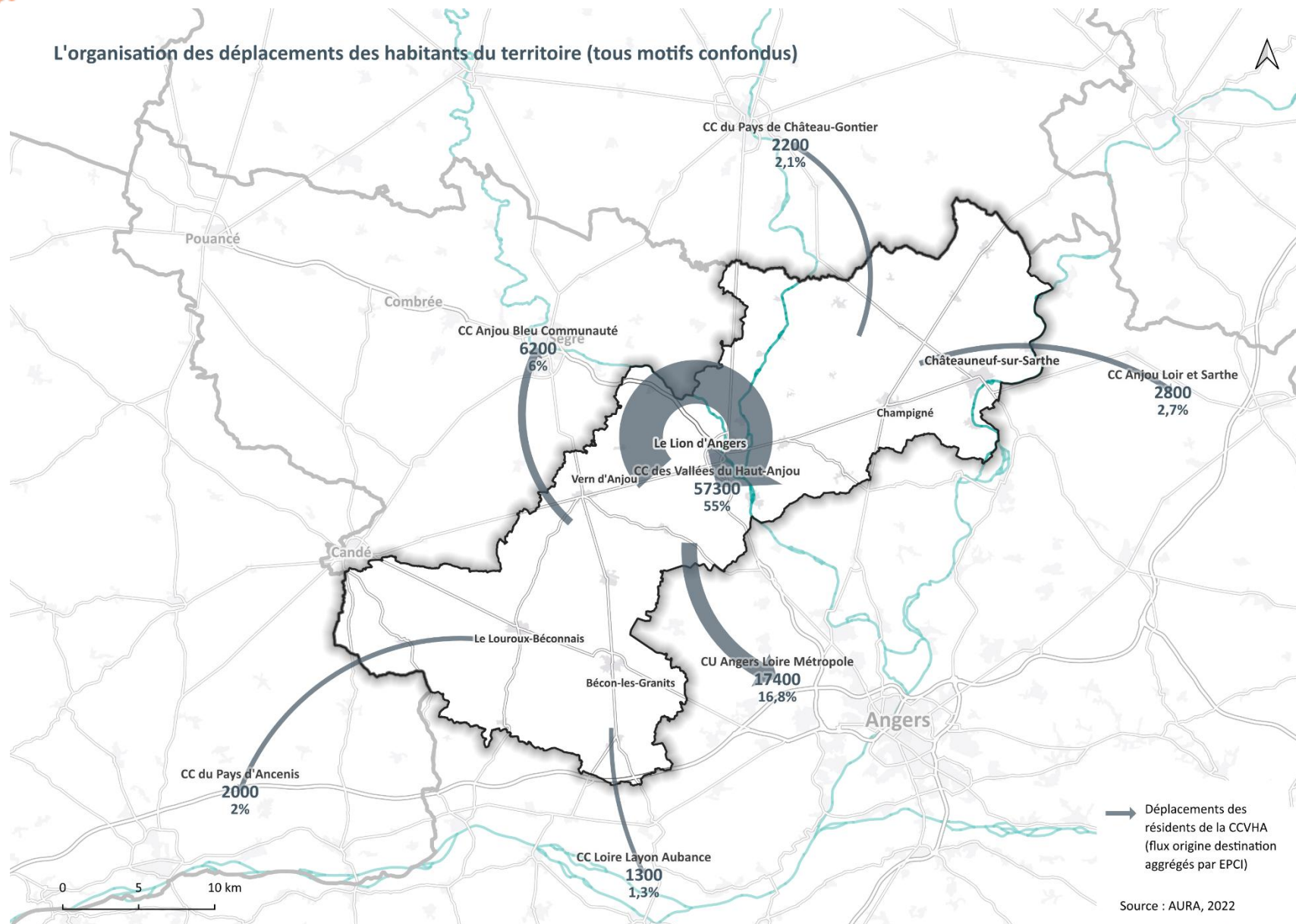
Cette répartition des modes de déplacement se traduit par un fort taux de motorisation des ménages. Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, on recense 86 véhicules pour 100 habitants. Une part significative (55%) des ménages possèdent 2 véhicules ou plus. Il faut ici signaler que 4% des ménages en sont toutefois dépourvus. Le parc automobile est à 95% thermique (diesel et essence) et plutôt vieillissant puisque 61% des véhicules sont immatriculés depuis plus de 10 ans (avant 2014). Seulement 1% du parc de véhicules est électrique.

Pour les déplacements de plus d'un kilomètre, c'est la marche qui est la plus utilisée dans 89% des cas. **Au-delà, l'utilisation de la voiture reprend le dessus**, et sa part augmente avec la distance : 25% entre 1 et 2 km, 81% entre 2 et 3 km, et 86% pour les trajets de 3 km et plus. Le vélo est, quant à lui, le plus utilisé sur les distances inférieures à 10 km avec une part modale qui atteint néanmoins difficilement les 3%. **Avec 55% des déplacements qui font moins de 5 km, les modes actifs restent néanmoins pertinents à développer.**

Dans la majorité des situations (80%), les déplacements sont liés au domicile et **la part des déplacements dît « contraints » (en lien avec le travail) est de seulement 40%**. Les déplacements non contraints (achats, visites, accompagnements, loisirs, etc) représentent donc l'essentiel de la mobilité des personnes (en valeur absolue).

2.3. Un territoire avec des chaînes de déplacement complexes et encore peu combinées pour aller vers l'intermodalité

L'organisation des déplacements des habitants du territoire (tous motifs confondus)



Un des enseignements de l'enquête : **la mobilité des personnes est aujourd'hui très peu combinée avec seulement 2% des déplacements intermodaux** (usages successifs de modes de déplacement). Dans près de 45% des cas, les boucles de déplacement ont plus de 3 motifs, ce qui rend le partage de la voiture plus difficile.



Synthèse :

- Un territoire avec environ 100 000 déplacements par jour (tous motifs confondus)
- Un territoire avec une part plus importante des déplacements réalisés en proximité autour des secteurs de résidence
- Un territoire avec une part des déplacements également polarisés par l'agglomération angevine et de Segré
- Un territoire avec une part des déplacements pour aller au travail à nuancer dans l'ensemble des flux journaliers
- Un territoire avec une part prédominante des motifs de déplacement pour aller vers les activités secondaires
- Un territoire d'abord utilisateur de la voiture, surtout de manière individuelle, mais également marcheur pour les petites distances
- Un territoire avec des chaînes de déplacement complexes et encore peu combinées

3. Les déplacements professionnels / étudiants

3.1. Un territoire avec une migration pendulaire significative des travailleurs vers l'agglomération angevine et de Segré

Les flux de déplacements professionnels

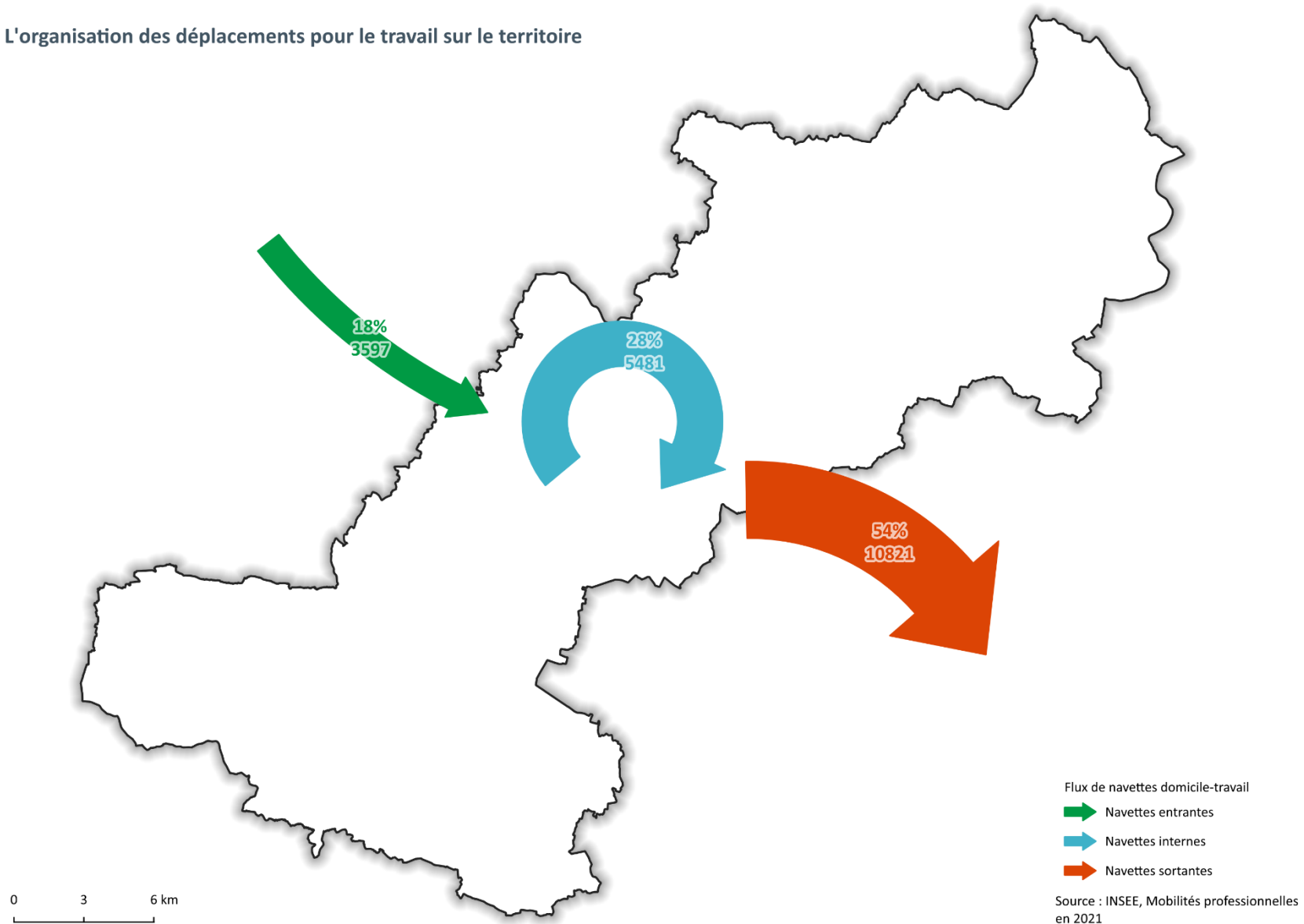
Parmi tous les motifs de déplacement au quotidien, **la mobilité pendulaire pour aller au travail représente près de 20 000 navettes (AR) par jour**, soit 40% de l'ensemble des flux (INSEE, Mobilités professionnelles).

Ces flux domicile-travail se répartissent comme suit : 54% de flux sortants du territoire (10 821 navettes), 28% de flux internes (5481) et 17% de flux entrants (3597). **Autrement dit, 66% des actifs résidents travaillent à l'extérieur du territoire**, contre 34% à l'intérieur.

La CU Angers Loire Métropole (ALM) attire 66% des actifs qui travaillent à l'extérieur du territoire. Ce chiffre confirme que la CC VHA est polarisée par l'aire d'attractivité angevine. Les territoires d'Anjou Bleu Communauté (ABC) et Anjou Loir et Sarthe (ALS) captent quant à eux respectivement 9% et 5%. Ces 3 territoires cumulent 81% des flux professionnels sortants.

Pour **certaines communes péri-urbaines du territoire, plus de 70% des actifs résidents travaillent dans la métropole** : Bécon-les-Granits (79%), Sceaux d'Anjou (78%), Montreuil-sur-Maine (78%), Juvardeil (76%), Thorigné d'Anjou (75%) et Grez-Neuville (73%). Les principales communes de destination de ces actifs sont Angers, Beaucouzé, Longuenée-en-Anjou et Avrillé. Ces observations nous invitent à nous questionner sur le maintien et la revitalisation des commerces, services et activités de proximité (culturelles, sociales,

L'organisation des déplacements pour le travail sur le territoire



sportives) pour **éviter de devenir uniquement un territoire résidentiel ou « villages-dortoir »**.

Concernant les actifs qui viennent travailler sur le territoire, leur provenance géographique est plus équilibrée et dispersée : 35% proviennent de la CU ALM, 28% de la CC ABC et 13% de la CC ALS. Ces EPCI limitrophes fournissent, à eux seuls, 76% des actifs entrants sur le territoire. Pour le reste, ces flux viennent de nombreux autres territoires à l'échelle régionale.

Certaines communes du territoire attirent dans une proportion plus importante les travailleurs angevins : Bécon-les-Granits (48% des flux entrants), de Val d'Erdre-Auxence (41%) et Le Lion d'Angers (40%).

Les déplacements à l'intérieur de la CC VHA sont dominés par les flux « intra-communes » : 3 déplacements sur 4. Pour ce qui reste des échanges entre les communes du territoire, le bassin d'emploi autour du Lion d'Angers catalyse une part significative des déplacements pour le travail.

Les flux de déplacements étudiants

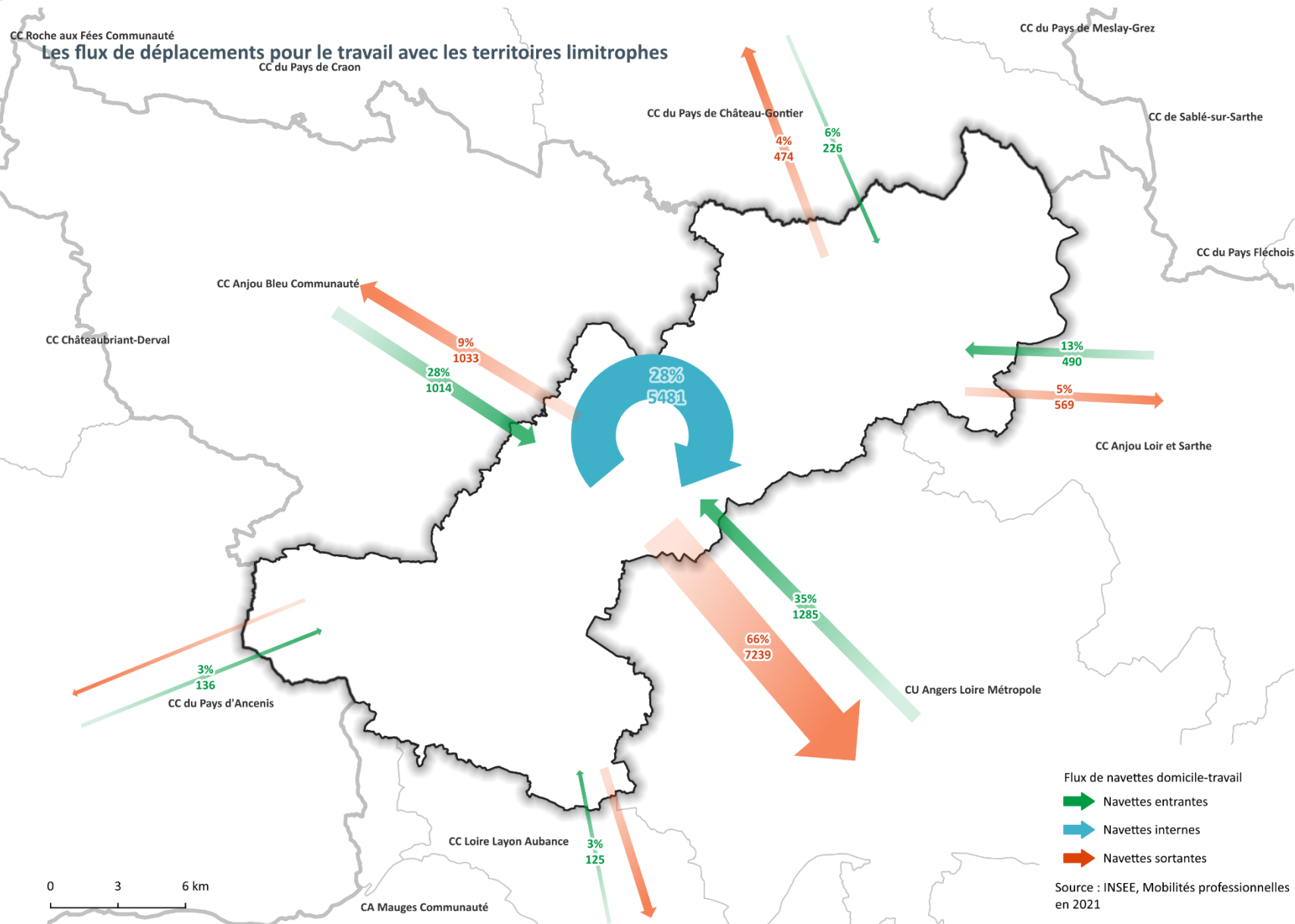
Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, près de **10 000 personnes se déplacent pour aller vers des lieux d'études** (depuis le primaire jusqu'aux études supérieures ou l'apprentissage).

Pour 63% des étudiants (5929), les déplacements se font à l'intérieur du territoire vers les écoles primaires et collèges de secteur. Pour le reste des étudiants (3174), 32% se déplacent à l'extérieur du territoire vers les établissements secondaires (lycées) et supérieurs / professionnels.



Synthèse :

- **Un territoire avec une part significative des actifs résidents qui se déplacent pour travailler sur les agglomérations d'Angers et Segré**
- **Un territoire avec des communes péri-urbaines concernées par des déplacements pendulaires plus importants avec le bassin d'emploi angevin : le risque des « villages-dortoirs »**



L'OFFRE DE DEPLACEMENT DU TERRITOIRE

4. La mobilité collective

4.1. Un territoire non concerné par le réseau ferroviaire mais du rabattement à organiser vers les gares proches

Le train

Le territoire de la CCVHA n'est pas directement concerné par le réseau ferré. Cinq gares se trouvent néanmoins à proximité immédiate du territoire sur les lignes 4 (Angers – Nantes) et 21 (Angers – Le Mans). 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 Juvardeil)
- Gare de Champtocé-sur-Loire (7,8 km, 11 mn de Saint-Augustin-des-Bois)
- Gare d'Ingrandes (7,6 km, 13 mn de Val d'Erdre-Auxence, Villemoisan)

La fréquence de passage est de l'ordre d'une quinzaine de 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 d'une dizaine de trains par jour. 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. La gare de proximité la plus fréquentée est celle de Tiercé (366). Quant à la

gare de Châteauneuf-sur-Sarthe-Etriché, qui est la plus proche du territoire, elle comptabilise en moyenne 251 voyageurs par jour. La gare la moins fréquentée est celle de Champtocé-sur-Loire (98).

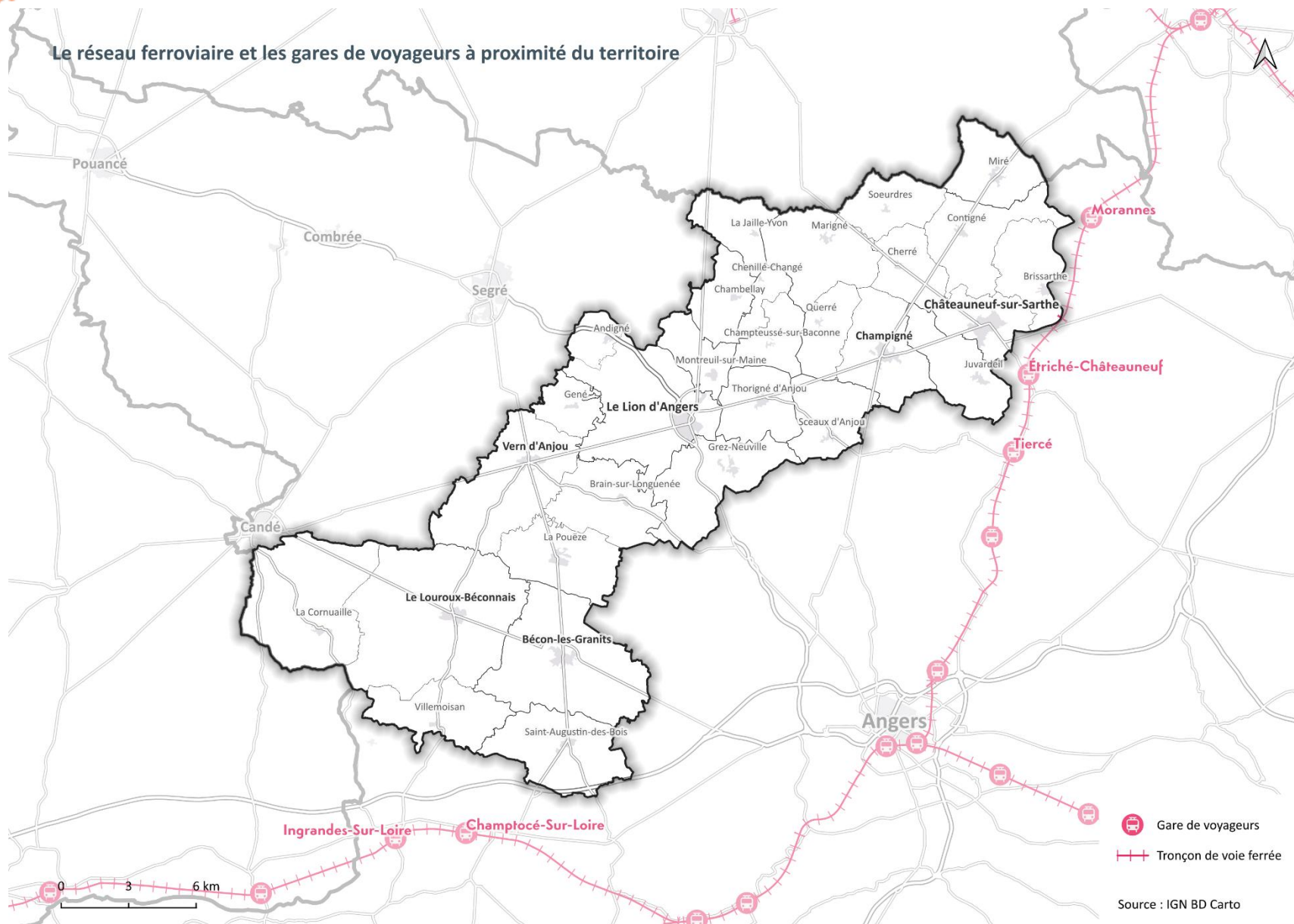
Pour la gare d'Etriché-Châteauneuf, une enquête client a été commandée par la Région Pays de la Loire et réalisée par la société BVA. Cette dernière indique que 81% des personnes interrogées en gare se rendent ou proviennent de la gare d'Angers ([BVA, 2021](#)). Seulement, 13% ont une origine-destination en direction du Mans.

Synthèse :

- **Un territoire non concerné par le train mais avec 5 gares à proximité, notamment la gare fréquentée d'Etriché-Châteauneuf**

Enjeu :

- **Développer des infrastructures ou services de rabattement vers les gares de proximité pour encourager le report modal vers le train**



4.2. Un territoire avec des lignes de car structurantes à renforcer et des lignes de maillage à interroger

Le car

La CCVHA est desservie par 7 lignes de cars commerciales sur son territoire :

- ligne 412 : Angers – Tiercé – Juvardeil
- ligne 411 : Angers – Champigné - Châteauneuf-sur-Sarthe –Miré
- ligne 401 : Angers – Grez-Neuville - Le Lion d'Angers - Segré
- ligne 401-B : Le Lion d'Angers – Château-Gontier
- ligne 425 : Angers – La Pouéze – Vern d'Anjou – Brain-sur-Longuenée
- ligne 409 : Angers – Bécon-les-Granits – Le Louroux-Béconnais – Candé
- ligne 424 : Angers – Saint-Augustin-des-Bois –Saint-Florent-le-Vieil

Ces lignes sont organisées en radiales vers l'agglomération angevine et les agglomérations périphériques. **A noter que le territoire ne possède pas de ligne de cars interne pouvant mettre en relation les bassins de vie et centralités.**

La fréquence de passage est comprise entre 2 et 16 cars par jour en semaine en fonction des lignes. La ligne 401 bénéficie d'un cadencement élevé avec une quinzaine de navettes par jour (dans les deux sens). Les lignes 408 et 411 ont également un niveau de service structurant avec une dizaine de navettes. Les autres lignes de maillage sont très peu desservies.

Par conséquent, la fréquentation est assez inégale entre ces lignes. A l'échelle du territoire, ce sont environ 145 000 voyageurs qui montent à bord des cars chaque année, soit environ 400 personnes par jour. La ligne 401 est la plus utilisée avec en moyenne 255 voyageurs par jour. En l'absence de renforcement de l'offre, la faible fréquentation de certaines lignes peut poser la question de leurs viabilités dans le temps.

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 ainsi que les accueils jeune (Les Hauts d'Anjou, Bécon-les-Granits).

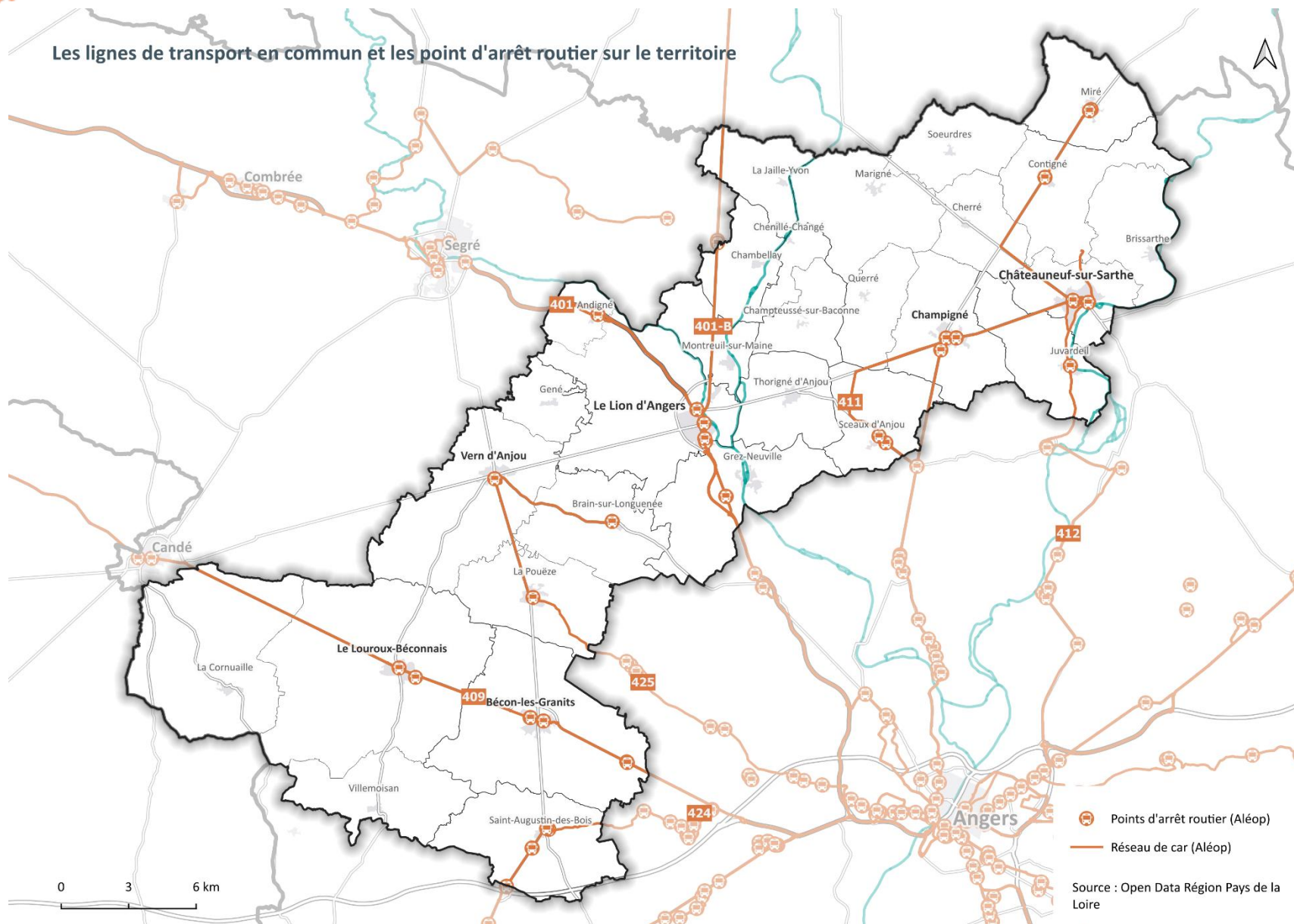
Synthèse :

- **Un territoire avec un maillage de 7 lignes de cars en radiales vers l'agglomération angevine, dont 3 lignes structurantes (401, 408, 411) qui desservent plusieurs centralités et relativement utilisées**

Enjeu :

- **Renforcer les lignes de cars structurantes pour amplifier le report modal, notamment des actifs, vers les transports en commun (réduction des temps de trajet, augmentation du cadencement, adaptation des horaires, aménagement de pôles d'échanges, etc)**

Les lignes de transport en commun et les point d'arrêt routier sur le territoire



4.3. Un territoire avec un TAD à deux vitesses et une desserte locale à consolider

Le transport à la demande

La CCVHA est entièrement couverte par un service de Transport à la Demande (TAD) : 45 arrêts et 6 véhicules en circulation.

Les principes de fonctionnement de ce service sont les suivants :

- ouverture à tous les habitants du territoire
- du lundi au vendredi de 7h à 19h (sauf les jours fériés)
- réservation avant 16h, la veille du déplacement
- embarquement des personnes sur les points d'arrêt de proximité du TAD
- prise en charge à domicile pour les personnes âgées ou à mobilité réduite
- desserte des centralités (auprès des arrêts de cars) et des gares ferroviaires
- utilisation en priorité pour le rabattement vers les transports en commun

Pour l'instant, la fréquentation du TAD est de 4462 trajets (en 2023). **Cette fréquentation est très inégale en fonction des bassins de vie du territoire.** Le bassin du « Lion d'Angers – Hauts d'Anjou » recense 4125 voyageurs par an contre seulement 337 pour le bassin du Louroux-Béconnais - Bécon les Granits.

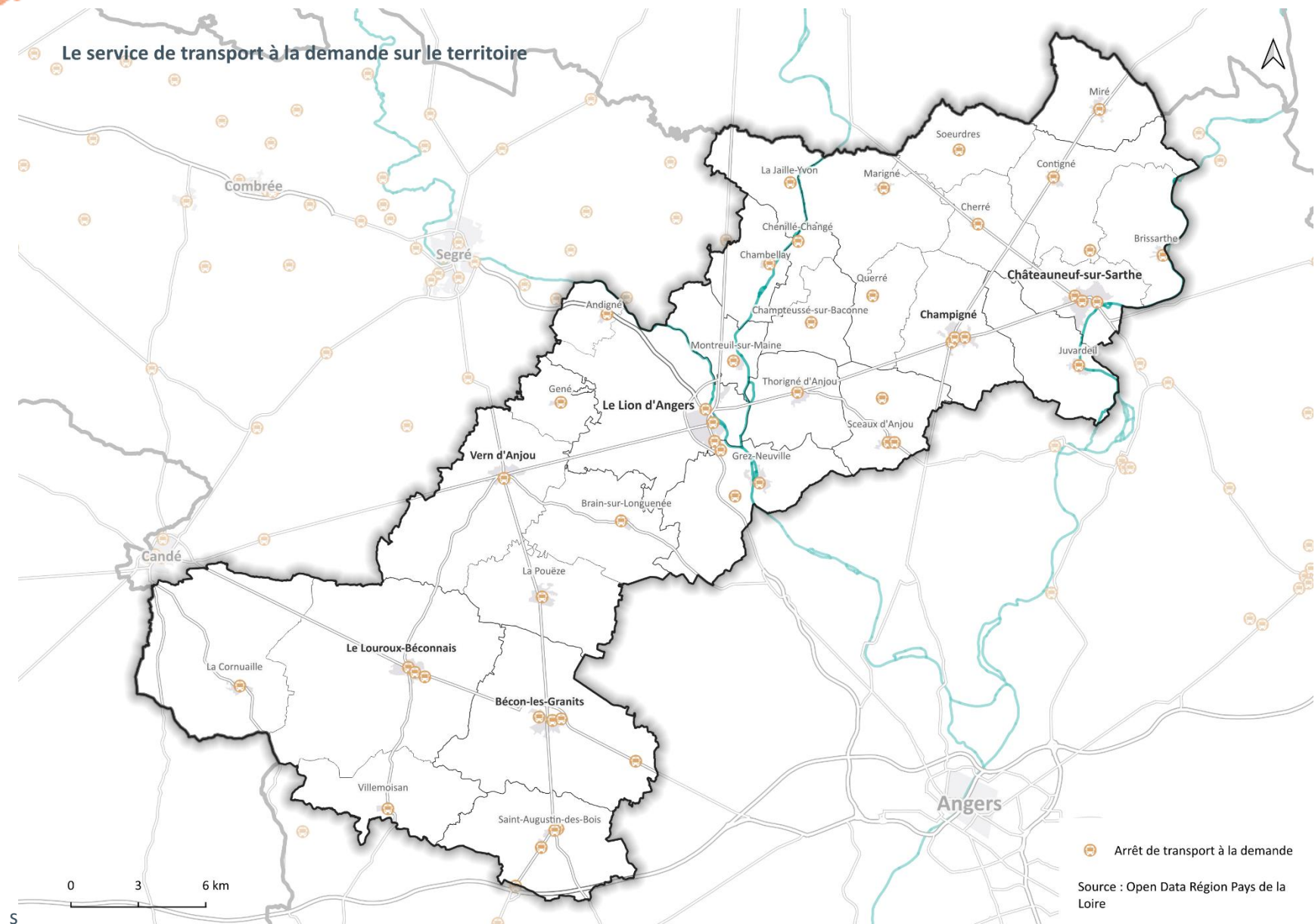
Concernant la question qui est souvent évoquée de la complémentarité entre le service de TAD et le transport solidaire. Le transport solidaire accueille un public différent du TAD, très majoritairement âgé de plus de 65 ans. Il permet de s'affranchir des limites administratives, d'accompagner les personnes en porte à porte et de participer au lien social.

Synthèse :

- Un territoire avec une couverture total et récente du service de transport à la demande (TAD) mais avec des habitudes d'utilisation différenciées entre les bassins de vie

Enjeux :

- Améliorer la desserte locale pour faciliter l'intermodalité (gares, aires de covoiturage, arrêts des transports urbains)
- Renforcer l'offre de services, notamment le week-end, pour permettre les correspondances avec les transports en commun qui fonctionnent le samedi



5. La mobilité partagée

5.1. Un territoire avec un maillage des aires de covoiturage à rééquilibrer et à requalifier pour l'intermodalité

Dans le cadre de la Stratégie Régionale Mobilité (2021-2030), la Région Pays de la Loire s'est fixée comme objectif de passer de 1% à 2,5% de part modale du covoiturage dans les déplacements professionnels, d'ici à 2030.

A l'échelle régionale, l'observatoire des preuves de covoiturage montre une progression significative de la pratique du covoiturage en lien avec les dispositifs locaux d'incitation financière. Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, qui a mis en place une campagne d'incitation financière au covoiturage, on note une progression de 1800 à 36 000 personnes transportées sur la période 2021-2024, soit un multiple de 20 (Registre des Preuves de Covoiturage). Ces chiffres ne tiennent pas compte du covoiturage informel non mesuré par les opérateurs.

Les principaux axes de covoiturage concernent le réseau routier structurant. Le covoiturage à l'intérieur du territoire représente seulement 6% des trajets.

Concernant les infrastructures de covoiturage, le territoire des Vallées du Haut-Anjou dispose de 5 aires de covoiturage départementale avec une capacité de stationnement de 133 places :

- 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

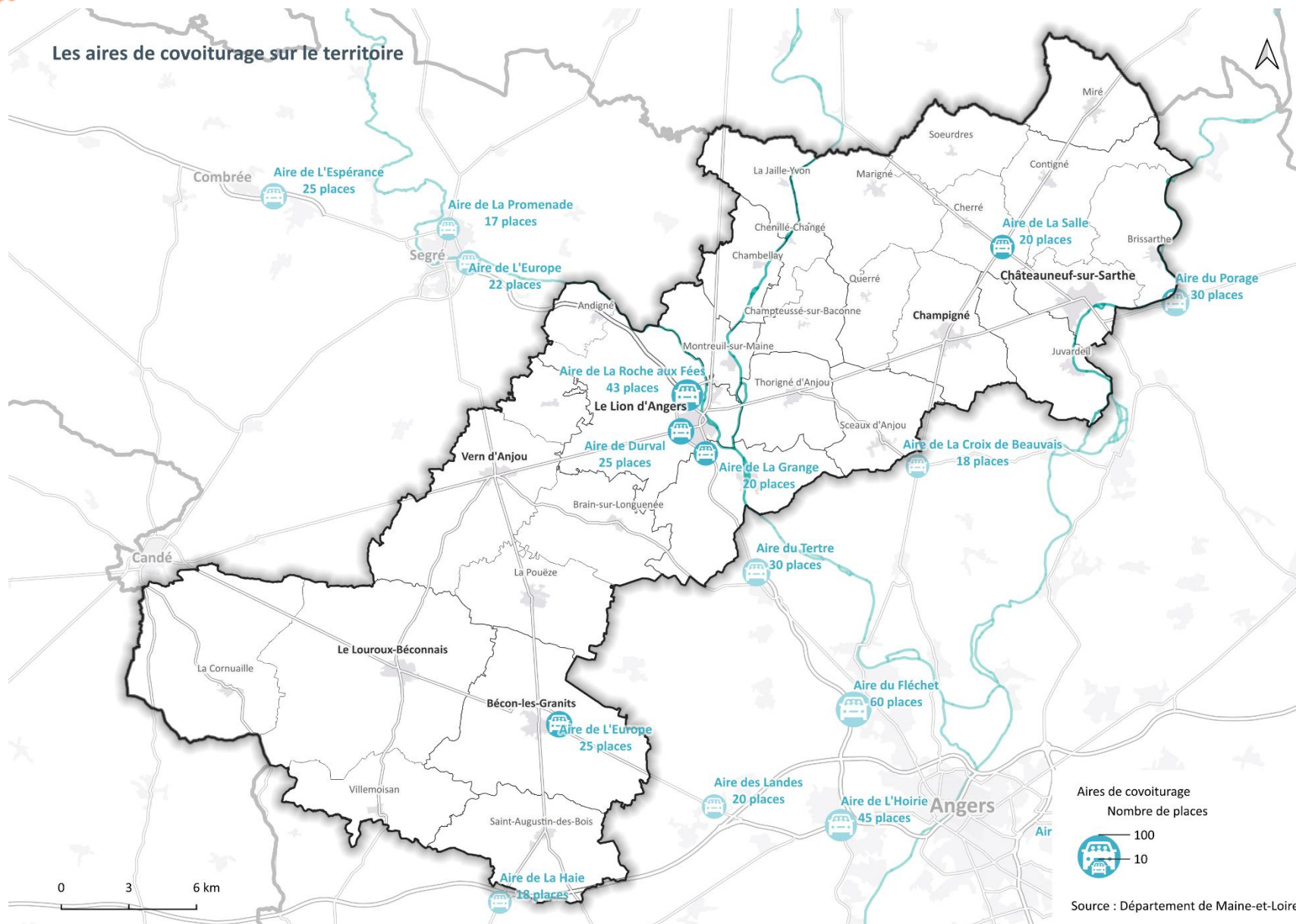
- Aire de la Roche aux Fées (Le Lion d'Angers) : 43 places
- Aire de la Salle (Les Hauts d'Anjou, Cherré) : 20 places

Synthèse :

- **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**

Enjeux :

- **Améliorer et requalifier le maillage des aires de covoiturage en sites multimodaux pour faciliter le rapprochement des conducteurs et passagers covoitureurs (accès piéton et vélo, stationnement vélo sécurisé, abris d'attente, borne de recharge...)**
- **Expérimenter le déploiement de lignes de covoiturage sur les axes routiers structurants pour rendre visible la pratique et capter de nouveaux publics**



6. La mobilité solidaire

6.1. Un territoire avec des solutions pour les publics fragilisés mais avec une nécessité de pérennisation des dispositifs

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.

Les principes de fonctionnement de ce service sont les suivants :

- ouverture à tous les habitants se trouvant en difficulté pour se déplacer
- tous les jours en fonction des disponibilités des conducteurs bénévoles
- réservation au minimum 4 jours avant le déplacement
- prise en charge du domicile au lieu de rendez-vous
- utilisation du service pour tous les motifs de la vie courante

En 2023, le nombre de bénévoles « voituriers » était de 121 pour 723 bénéficiaires « voiturés », soit environ 1 bénévole pour 7 bénéficiaires. La fréquentation s'élevait à 2636 trajets pour 72 900 kilomètres parcourus. Près de 90% des bénéficiaires du service sont âgés de 70 ans et plus.

Synthèse :

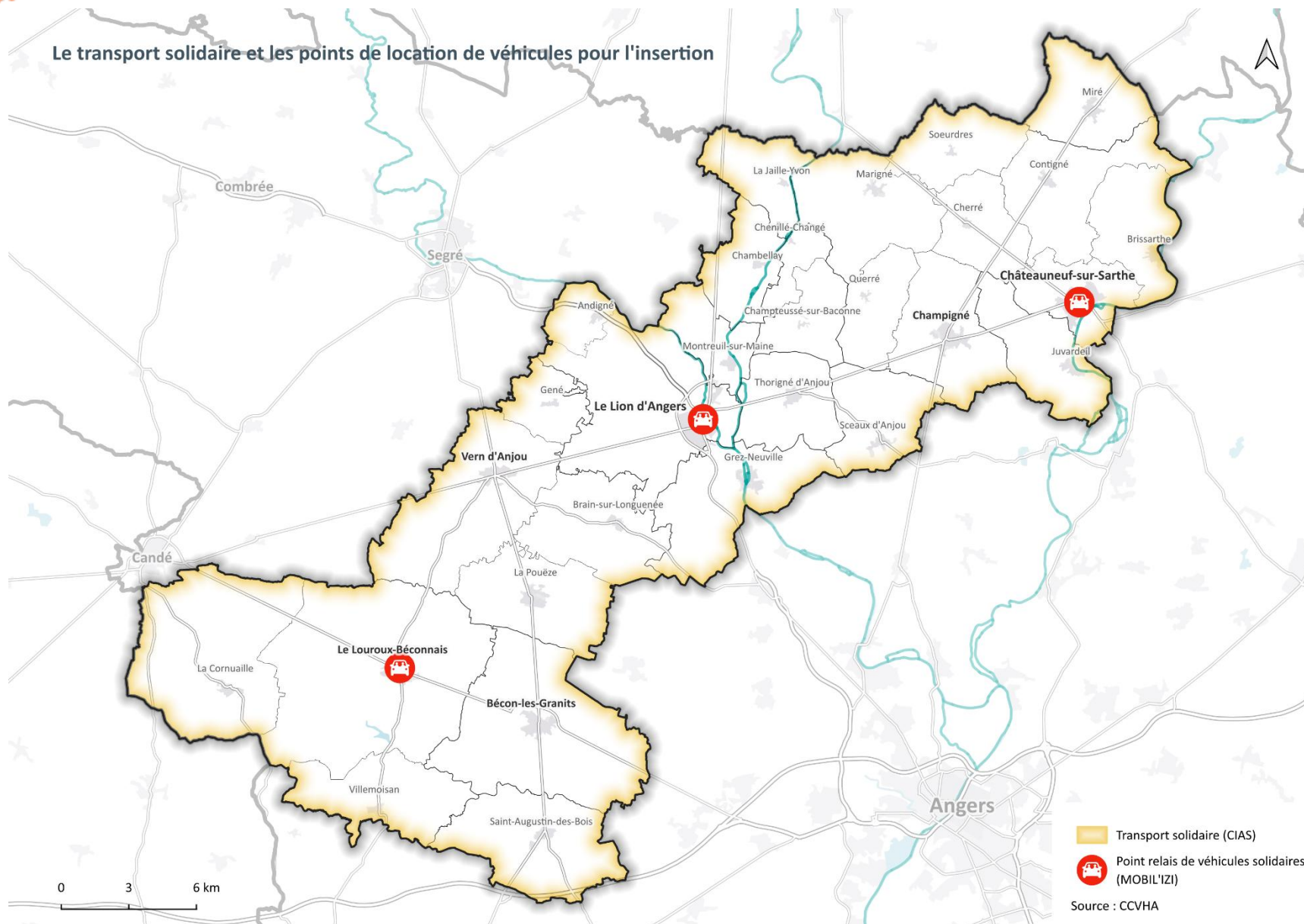
- Un territoire avec un éventail de solutions de mobilité pour les publics en situation de fragilité : transport solidaire et location de véhicules à tarifs avantageux

D'autres initiatives existent en faveur de la mobilité solidaire. Les associations d'insertion SOLIPASS et ASURE coordonnent et opèrent un service de location de véhicules, dénommée Mobil'Izi Nord Anjou, pour accompagner le retour à l'emploi et la formation (8 vélos électriques, 4 scooters, 2 voiturettes, 1 voiture classique). Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, 3 Points Relais Mobilité sont interfacés avec les France Services pour l'accueil, l'information et la mise à disposition des véhicules : Châteauneuf-sur-Sarthe, Le Lion d'Angers et Le Louroux-Béconnais. En 2024, 26 utilisateurs différents ont emprunté un véhicule (1532 jours cumulés de location).

Enjeux :

- Continuer à mobiliser des conducteurs bénévoles dans les communes, notamment chez les jeunes retraités, pour pérenniser le service de transport solidaire
- Trouver une solution de transport, en complément du transport solidaire, pour répondre aux demandes grandissantes et régulières des petits trajets alimentaires (< 5 km)
- Accompagner les personnes en amont de la location des véhicules solidaires pour les inscrire dans un cadre plus sécurisé et dans un processus d'autonomie à long terme
- Trouver un modèle économique pour maintenir le service de location de véhicules solidaires en incluant les acteurs économiques, associatifs et publics

Le transport solidaire et les points de location de véhicules pour l'insertion



7. La mobilité électrique

7.1. Un territoire avec un réseau IRVE sous-dimensionné à renforcer sur les secteurs urbains denses et de transits

Dans le cadre de son Schéma directeur des infrastructures de recharges électriques (SDIRVE), le SIEMl s'est fixé comme objectif de déployer 500 points de charge supplémentaires en 2025 et 800 d'ici 2030. Ces bornes seront installées à la fois sur des recharges dites « résidentielles », de « destinations » ou de « transits ».

Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, le Siéml prévoit un déploiement de 64 bornes supplémentaires (publiques et privées), d'ici 2030. Le syndicat ciblera en priorité les zones résidentielles ou les centres-bourgs, là où les foyers ne disposent pas d'espaces privatifs pour la recharge.

La CCVHA dispose de 9 bornes de recharges publiques (de 3 à 18 KVA) à moins de 15 km les unes des autres :

- 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
- Le Lion d'Angers : Rue du Courgeon
- 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 (Villemoisson) : Place Flandres-Dunkerque
- Bécon-les-Granits : Chemin des Tilleuls

A noter que deux nouvelles bornes sont en projet sur les communes de Thorigné d'Anjou et de Bécon-les-Granits. D'autres bornes sont également en cours de repositionnement pour améliorer leurs utilisations.

La capacité de recharge est de 20 places de véhicule sur le territoire. Les bornes sont en accès libre tous les jours de la semaine et 24h/24. Les moyens de paiement et tarifs sont identiques sur l'ensemble du réseau local « Ouest Charge » (badge, smartphone, carte bancaire sans contact et tarifs de 0,35 € / kWh avec majoration au-delà de 5 heures de charge).

En 2024, Le taux d'occupation varie fortement d'une implantation à l'autre mais est partout supérieur à 8%. L'utilisation est plus forte sur la commune du Lion d'Angers (20%).

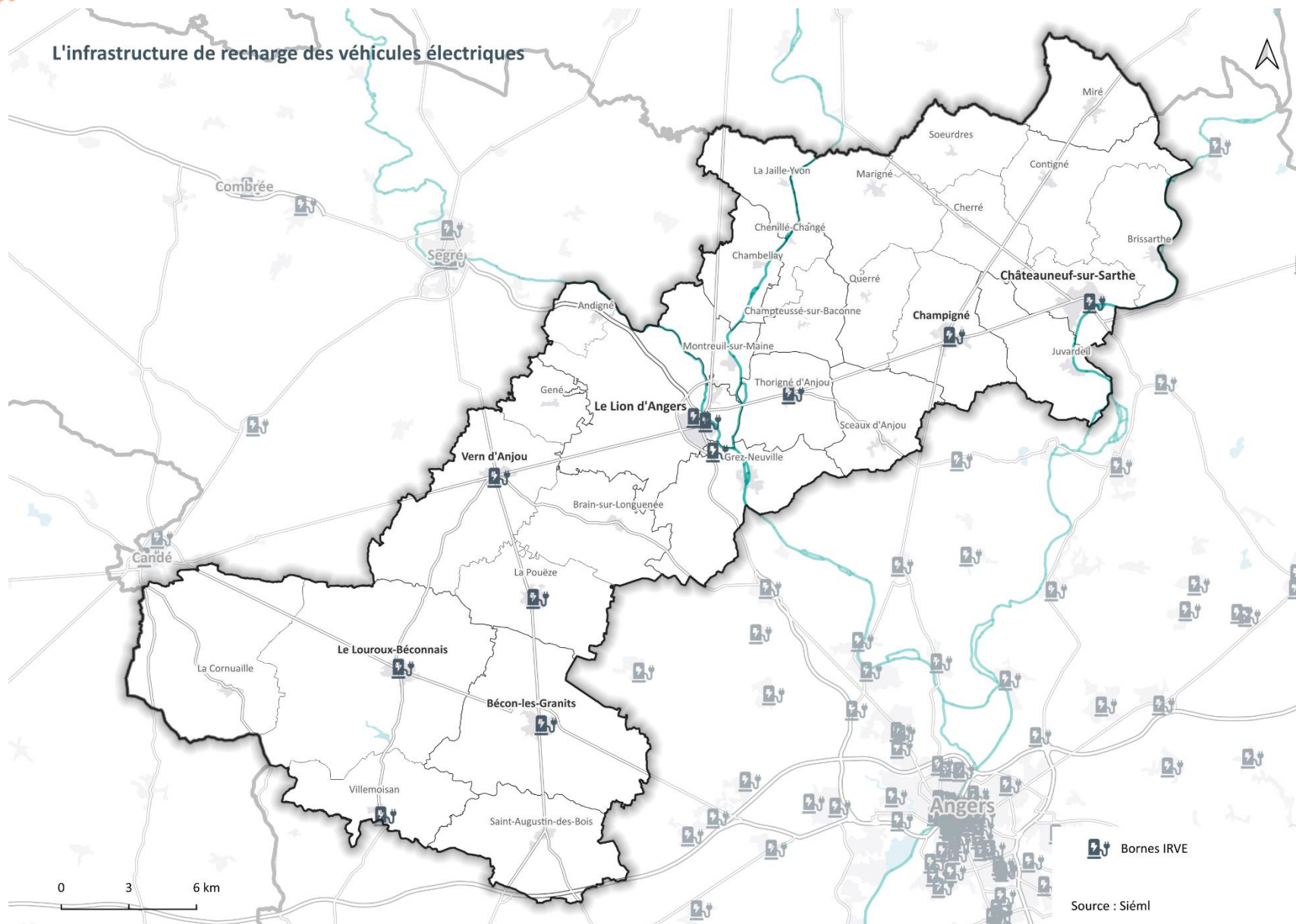
D'autres initiatives existent en faveur de l'électromobilité. Une première borne rapide a été installée à Grez-Neuville dans la zone d'activité de la Grée.

Synthèse :

- **Un territoire avec seulement 9 bornes de recharge (lentes) mais un nombre de points de charge publics et privés qui devrait augmenter dans les prochaines années**

Enjeux :

- **Développer un maillage capacitaire, équilibré et diversifié des bornes de recharges sur les secteurs résidentiels (sans parkings) et les zones de transit (pôles et aires multimodales)**
- **Repositionner les bornes peu utilisées au plus près des usages**



8. La mobilité active

8.1. Un territoire avec un schéma planificateur des liaisons vélo mais un « coût / efficacité » des aménagements à trouver

Plusieurs grands itinéraires cyclotouristiques sont déjà ouverts ou en projet. La voie verte en rive droite de la Mayenne (V43), autrement appelée « Vélo Francette » est aménagée entre la Jaille-Yvon et Grez-Neuville (20km). Elle connecte le territoire avec les agglomérations de Château-Gontier et Angers.

La voie verte en rive droite de l'Oudon entre Le Lion d'Angers et Segré (13 km), également inscrite au SR3V, est à l'étude. Elle connectera Segré à Angers en passant par la V43 au niveau du bec de l'Oudon au Lion d'Angers. En attendant les travaux de la voie verte, une voie partagée dite « Véloroute de l'Oudon » a été installée sur les routes secondaires entre le Lion d'Angers et Segré (18 km).

Plus à l'est, il existe une boucle cyclotouristique locale entre Juvardeil et Cheffes-sur-Sarthe (située sur la CC ALS), dénommée « Circuit vélo des Mariniers » (14 km).

Concernant la sécurisation des déplacements à vélo au quotidien, la Communauté de communes s'est dotée d'un schéma cyclable. Ce schéma prévoit de relier les communes aux centralités du territoire (14 liaisons, 75 km). A ce jour, la CCVHA s'est fixée comme objectif d'étudier progressivement

la faisabilité de l'ensemble des liaisons, et d'aménager uniquement celles qui seront considérées pertinentes.

A ce jour, 6 liaisons ont été étudiées, dont il a été acté que trois d'entre elles seront engagées en études de maîtrise d'œuvre :

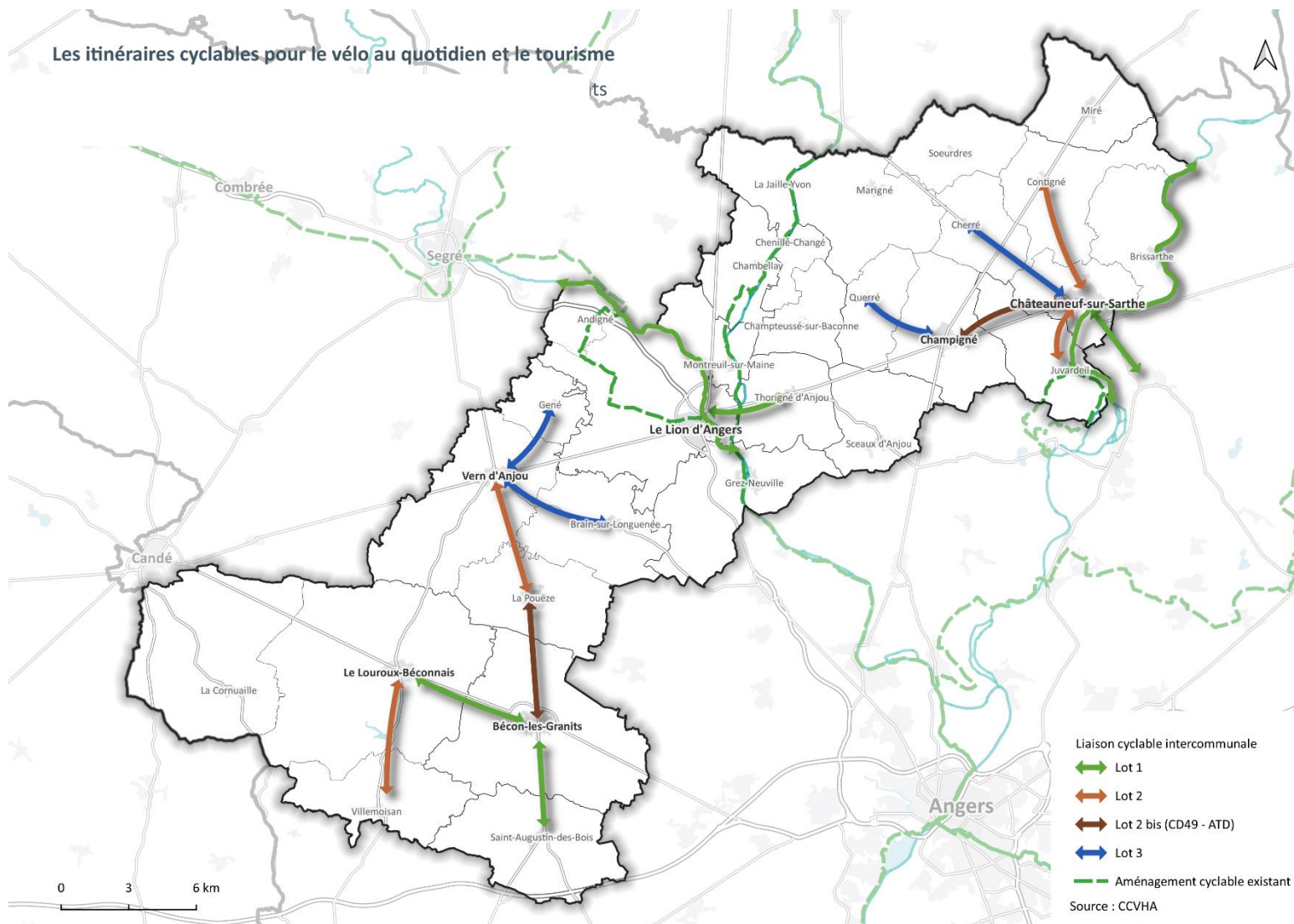
- Le Louroux-Béconnais <> Bécon-les-Granits
- Thorigné-d'Anjou <> Le Lion-d'Angers
- Châteauneuf-sur-Sarthe <> Champigné

Synthèse :

- **Un territoire avec une artère cyclable « La Vélo Francette » et un autre projet d'itinéraire d'envergure régionale. Un potentiel de développement à signifier vers « la Loire à Vélo »**
- **Un territoire qui dispose d'un schéma cyclable intercommunal pour les liaisons cyclables inter-bourgs vers les centralités**

Enjeux :

- **Déployer des infrastructures cyclables dites « légères » grâce au partage des routes secondaires peu circulées (voies partagées), y compris des chemins ruraux, pour accélérer la sécurisation des vélos sur les itinéraires de rabattement vers les villes centralités**
- **Aménager des infrastructures cyclables « en site propre », lorsque cela est possible, pour relier les villes centralités entre elles.**



9. La mobilité routière

9.1. Un territoire avec un réseau viaire équilibré et circulé, et des projets de sécurisation de traversée d'agglomération

Le réseau routier dépend de plusieurs gestionnaires sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou. L'Etat est compétent sur le réseau autoroutier. Le Département est compétent sur le réseau départemental. La CCVHA sur le réseau des voiries communales en dehors des bourgs, et parfois localement en bourg. Pour le reste, les communes restent compétentes en bourg.

Sur le territoire, le réseau de voiries représente 1234 km, dont 755 km gérés par l'intercommunalité et les communes (61%).

Les routes les plus fréquentées se trouvent sur les axes départementaux :

- D775 (2X2) : Segré <> Le Lion d'Angers <> Angers > **15 000 veh. / jour**
- D962 : Château-Gontier <> Le Lion d'Angers > **5 000 veh. / jour**
- D770 : Thorigné d'Anjou <> Le Lion d'Angers > **5000 veh. / jour**
- D963 : Bécon-les-Granits <> Angers > **5000 véh. / jour**
- D859 : Traversée de Châteauneuf-sur-Sarthe > **5000 véh. / jour**

Ces voies sont souvent les plus utilisées par les poids lourds.

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 (D962) et étude du contournement nord-est du Lion d'Angers. Le contournement nord du Louroux-Béconnais a été finalisé récemment.

Plusieurs études conjointes, entre le Conseil départemental et certaines communes, sont en cours avec un objectif de réalisation des aménagements dans les prochaines années :

Sécurisation des entrées de bourgs :

- Miré : direction Sablé (RD768)
- Erdre-en-Anjou (Vern d'Anjou) : direction Marans (RD770)
- Erdre-en-Anjou (La Pouëze) : direction Saint-Clément-de-la-Place (D56)
- Grez-Neuville : direction Sceaux d'Anjou (RD291)
- Chambellay : direction Saint-Martin-du-Bois (RD78)

Aménagement de traversées d'agglomération :

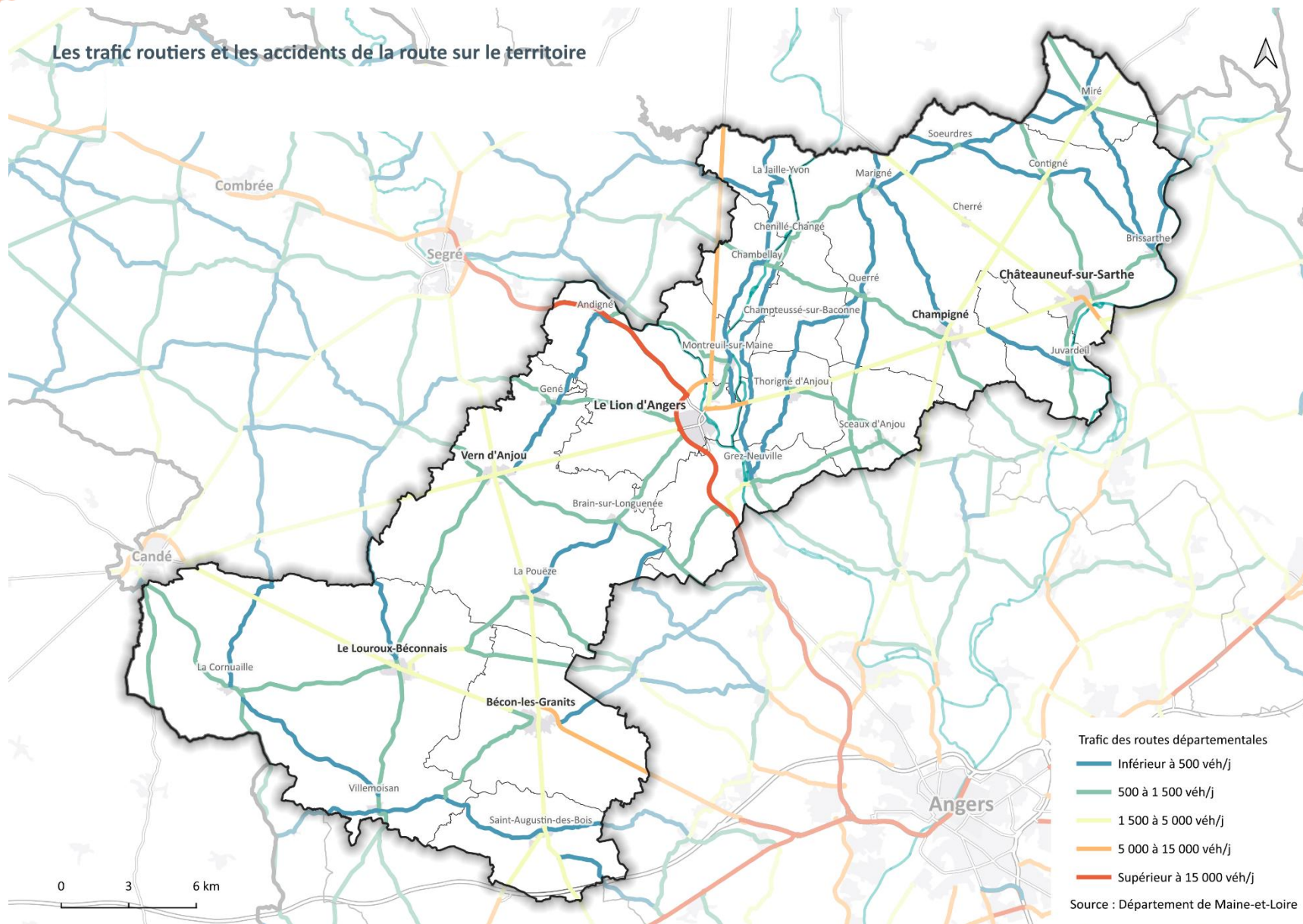
- Les Hauts-d'Anjou (Champigné) : RD768
- Le Lion d'Angers (Andigné) : RD216

Synthèse :

- **Un territoire avec un réseau viaire dense, équilibré et des trafics importants sur les grands axes de circulation (> 5000 véh. / jour)**
- **Un territoire avec des grands projets routiers pour améliorer la circulation de transit régionale et réduire les nuisances locales**

Enjeu :

- **Sécuriser et pacifier la circulation routière dans les zones agglomérées traversées par des routes structurantes pour revitaliser les espaces urbains et améliorer la qualité du cadre de vie locale**



10. La synthèse des mobilités

Sur le territoire des Vallées du Haut-Anjou, l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle est relativement développée :

- Proximité au réseau ferroviaire
- Proximité au réseau de transport urbain
- Maillage de lignes de car inter-urbaines
- Couverture en transport à la demande et transport solidaire
- Infrastructures et services dédiés au covoiturage
- Traversée de grands itinéraires cyclo-touristiques
- Aides multiples pour la mobilité des personnes fragilisées

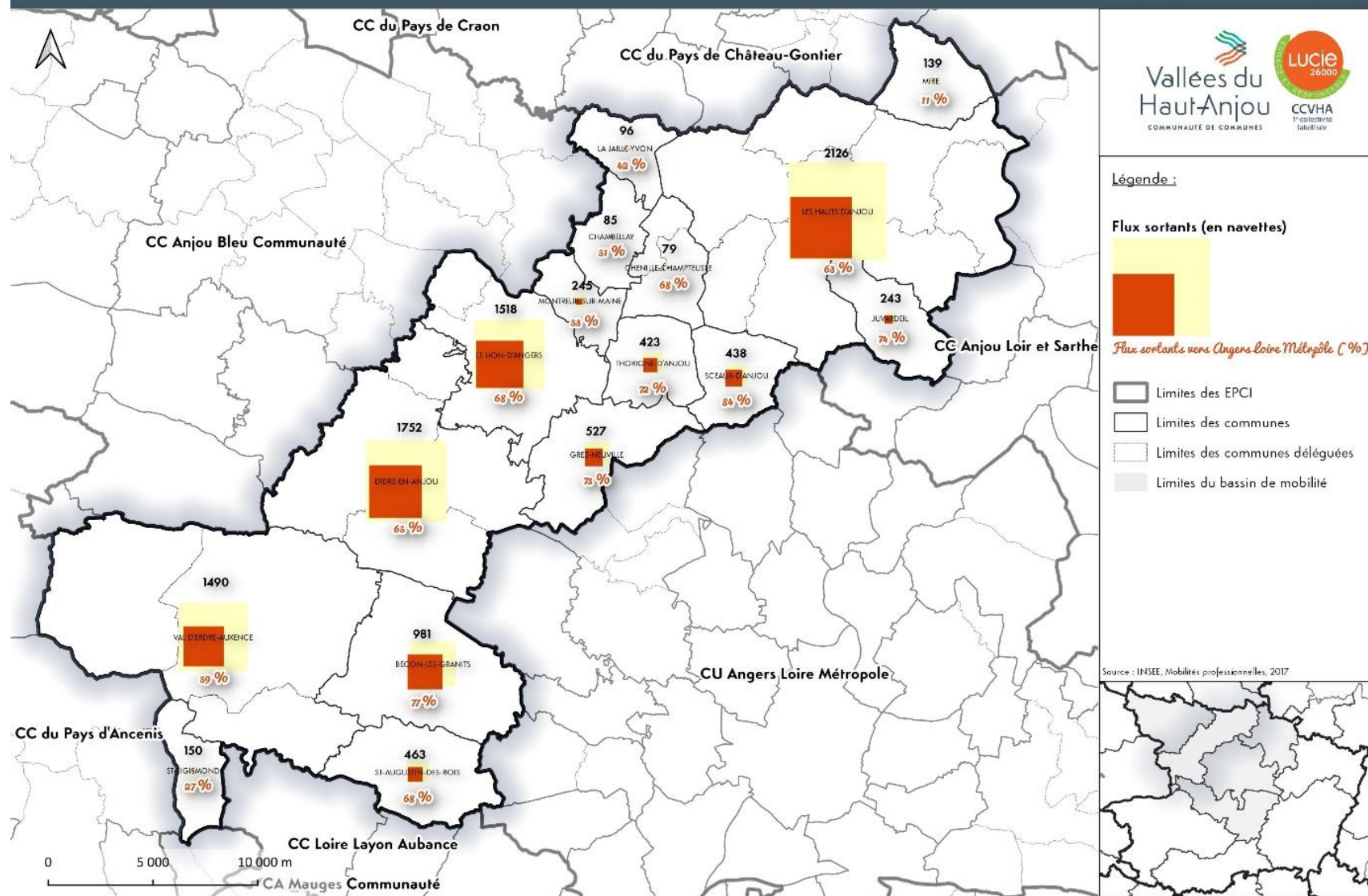
Son amélioration peut néanmoins être envisagée :

- (1) En diversifiant les solutions pour se déplacer en proximité, notamment pour accompagner les petits trajets du quotidien (achats, visites, loisirs) : transport à la demande, transport solidaire, autostop sécurisé, navette régulière, aménagements cyclables, requalifications urbaines redonnant plus de place aux piétons ;
- (2) En augmentant les capacités des services pour se rendre en dehors du territoire, notamment pour accompagner les migrations pendulaires (travail, étude) : lignes de cars à haut niveau de service, lignes de covoitages complémentaires, services de rabattement vers les gares ;
- (3) En interconnectant les infrastructures et services, notamment pour faciliter les chaînes de déplacement : pôles d'échanges et aires multimodales, accessibilités ;

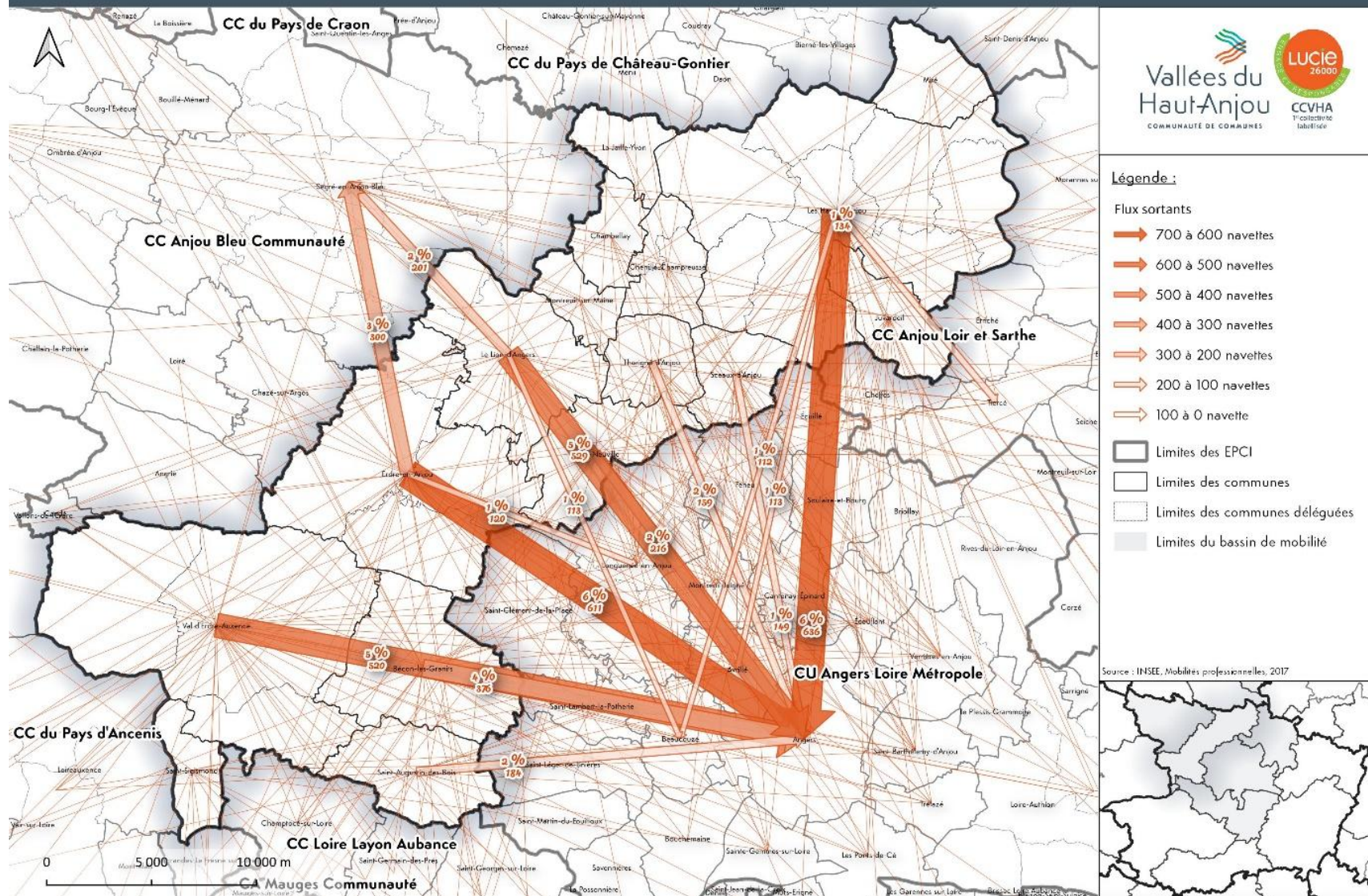


ANNEXES

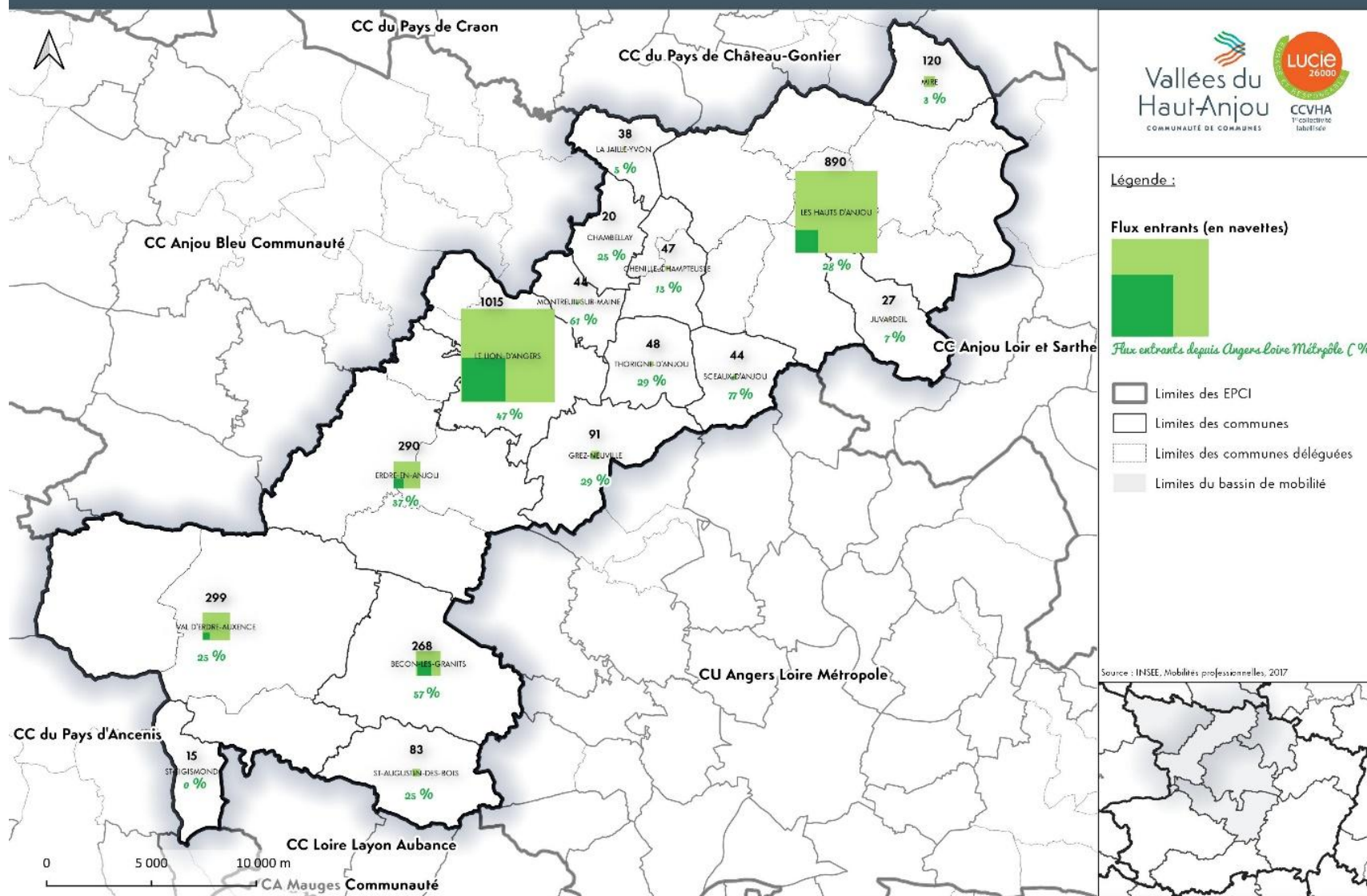
Flux sortants des navettes domicile-travail vers Angers Loire Métropole (au 1er janvier 2021)



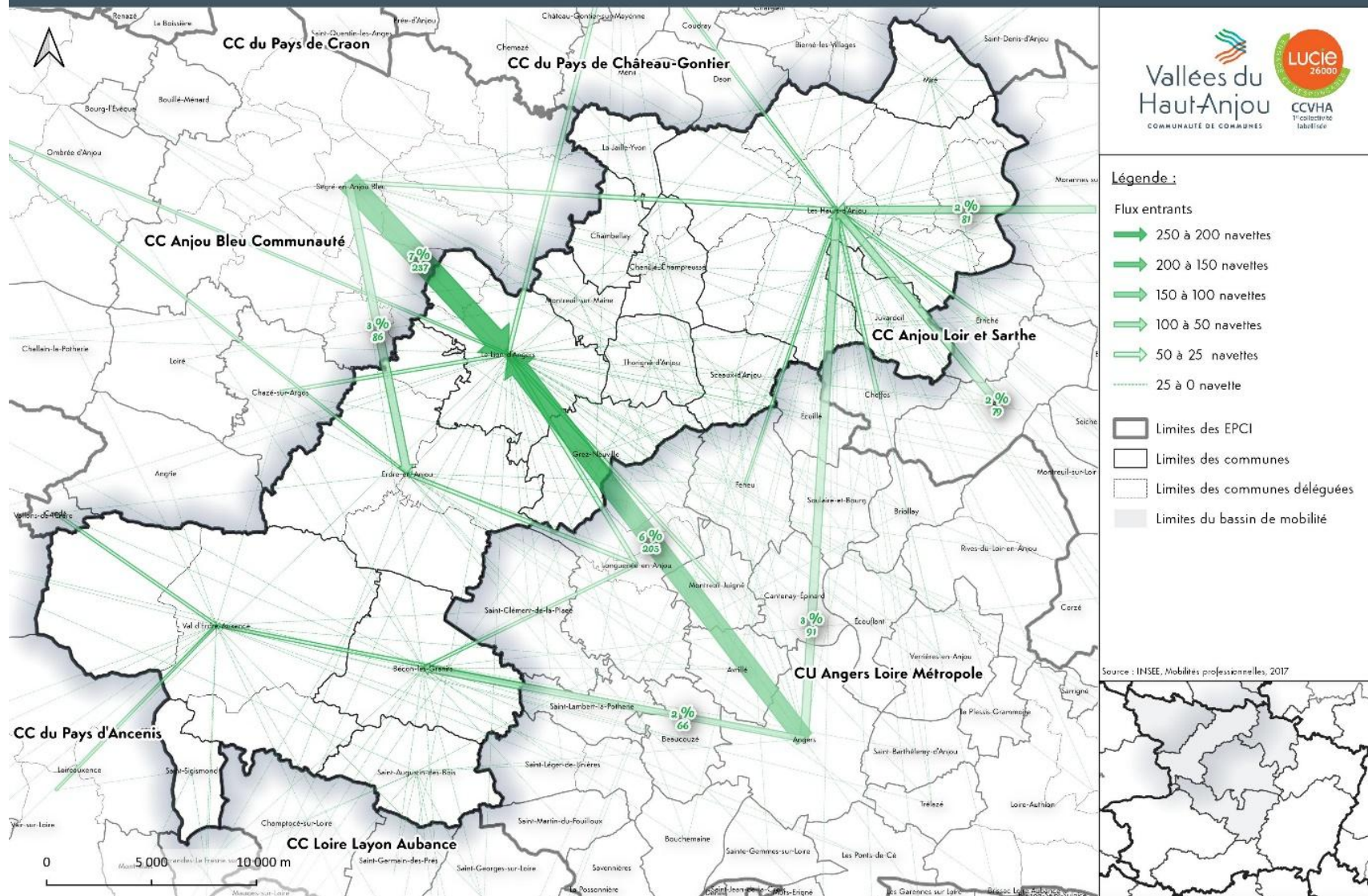
Flux sortants des navettes domicile-travail (au 1er janvier 2021)



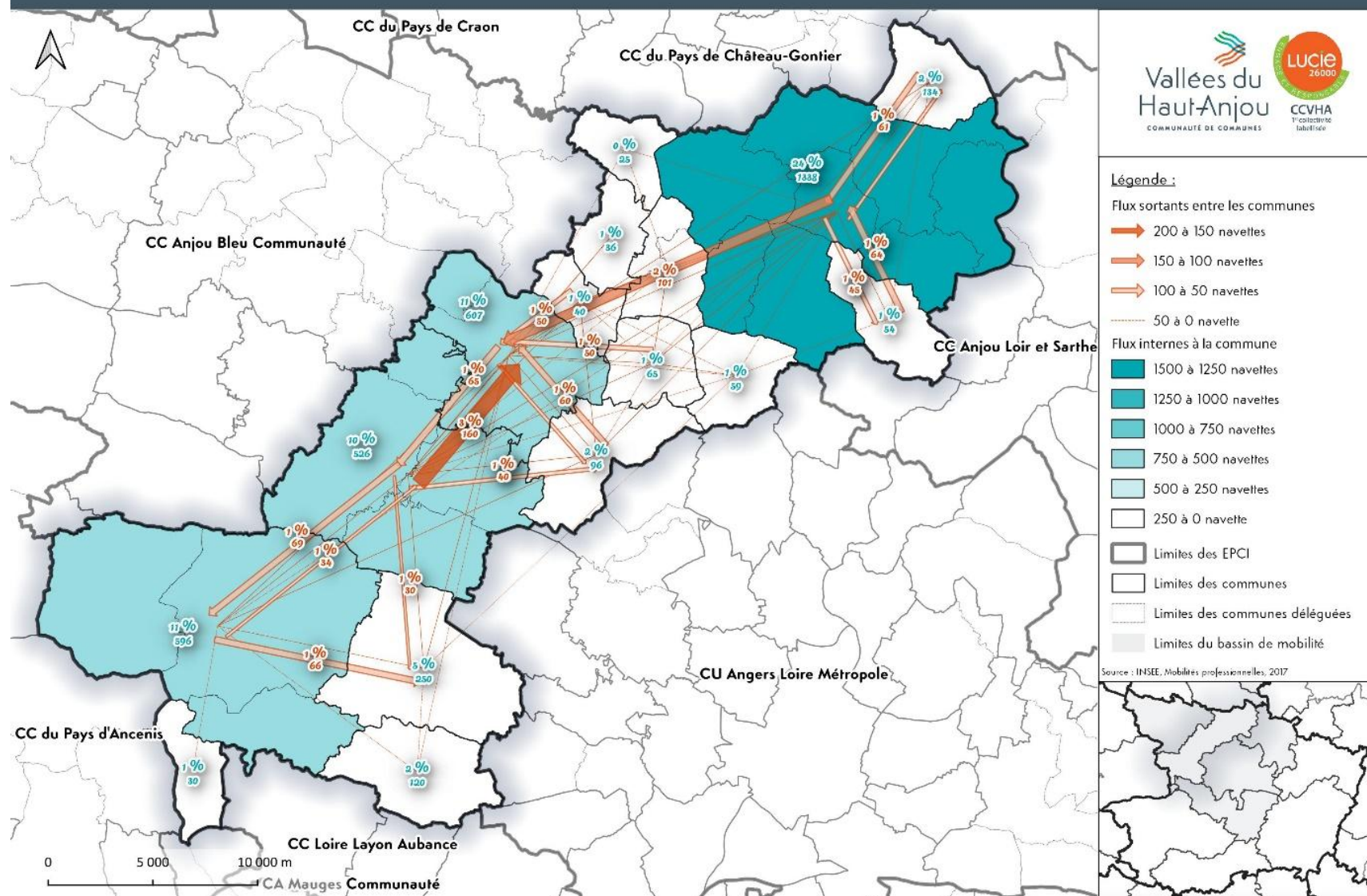
Flux entrants des navettes domicile-travail depuis Angers Loire Métropole (au 1er janvier 2021)



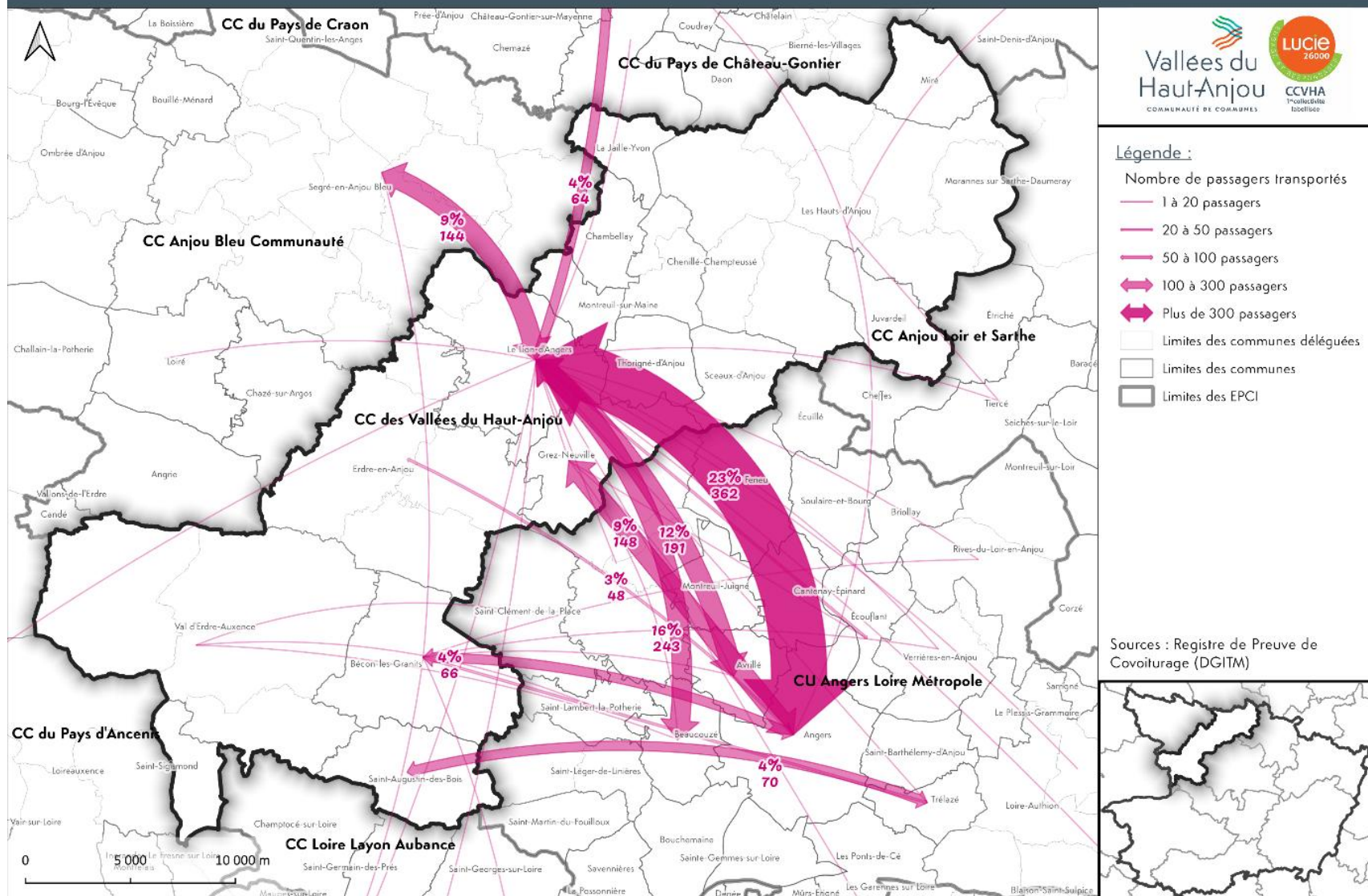
Flux entrants des navettes domicile-travail (au 1er janvier 2021)



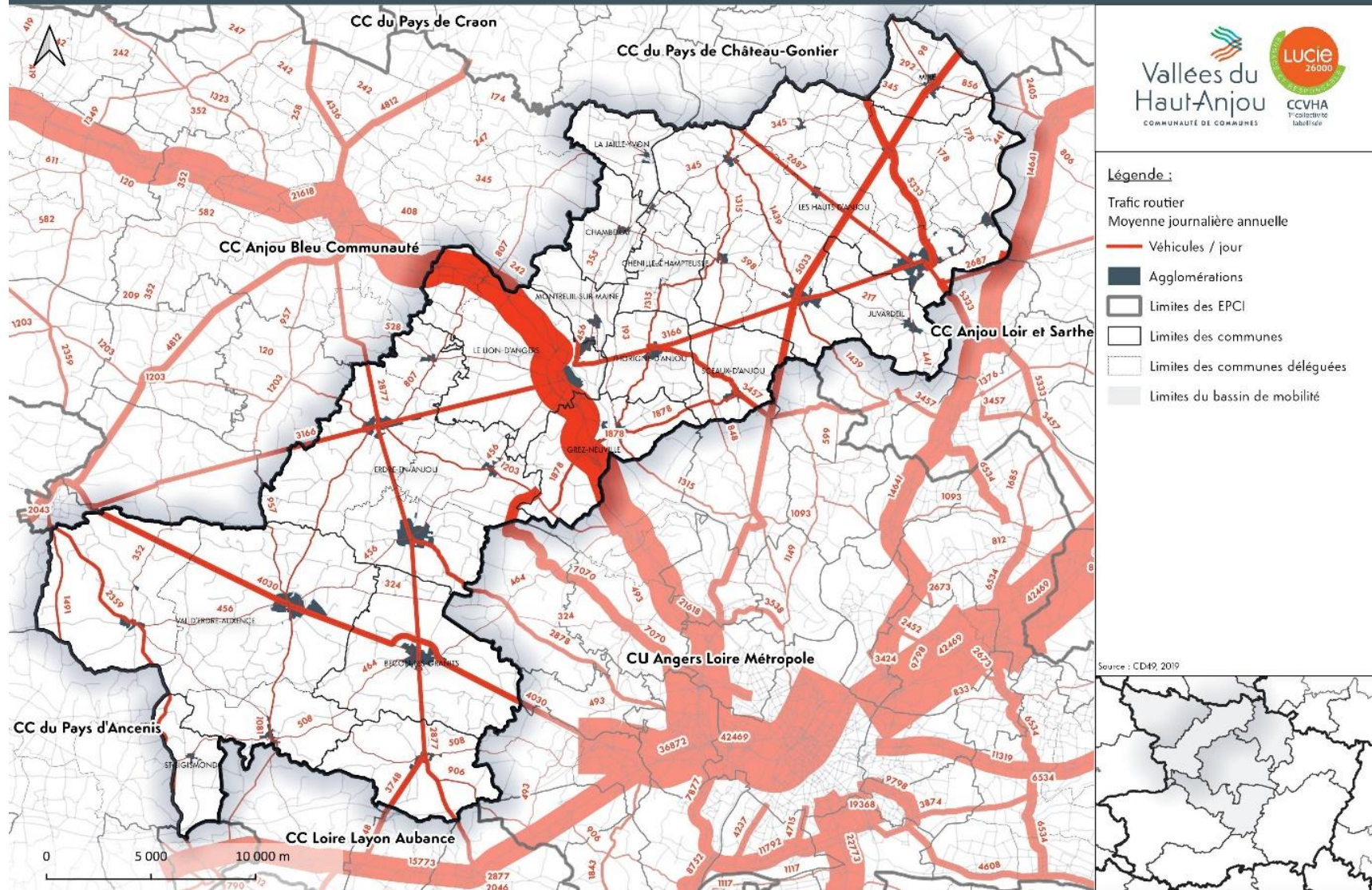
Flux internes des navettes domicile-travail (au 1er janvier 2021)



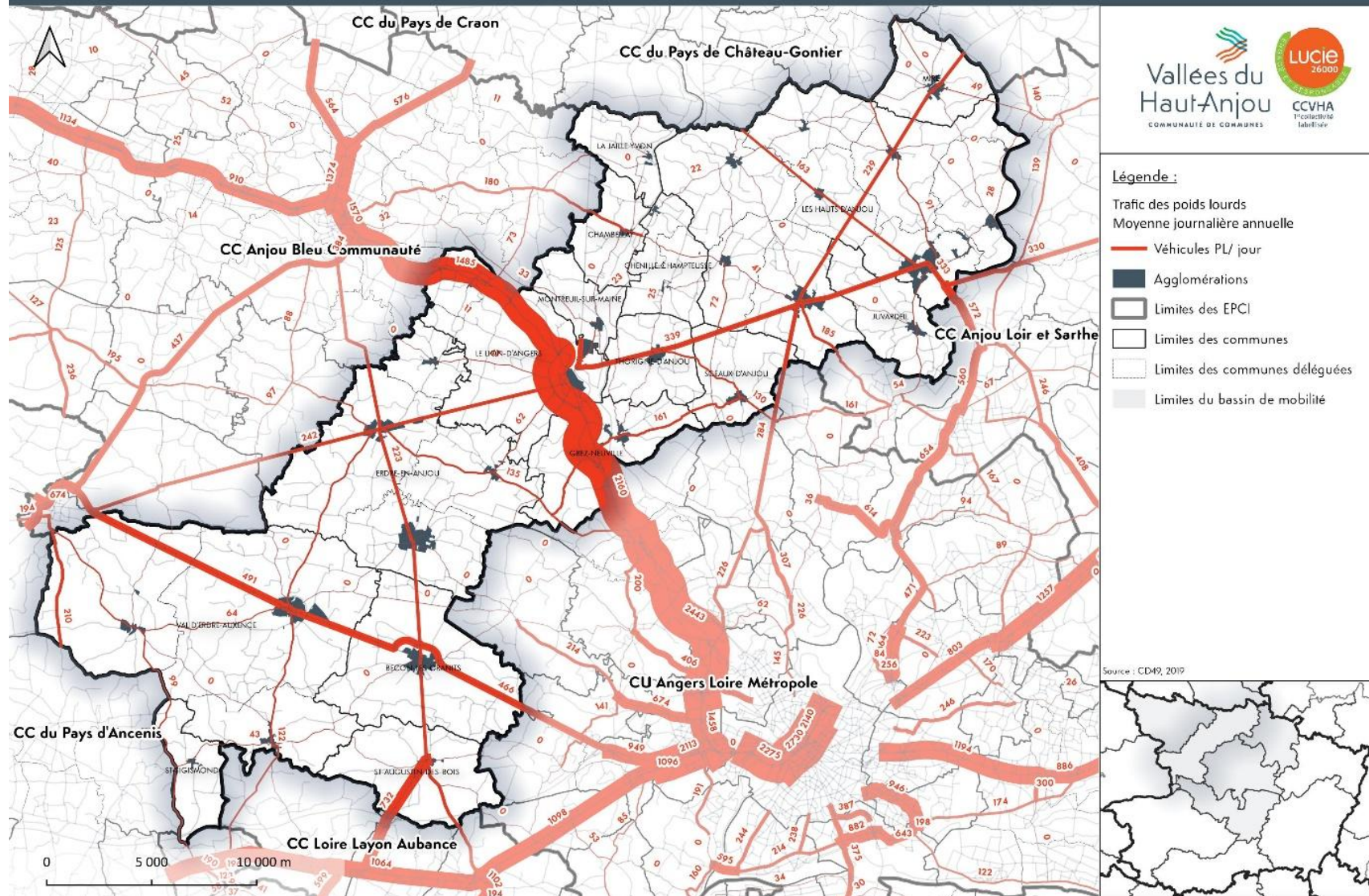
Flux de passagers transportés en covoiturage en 2021



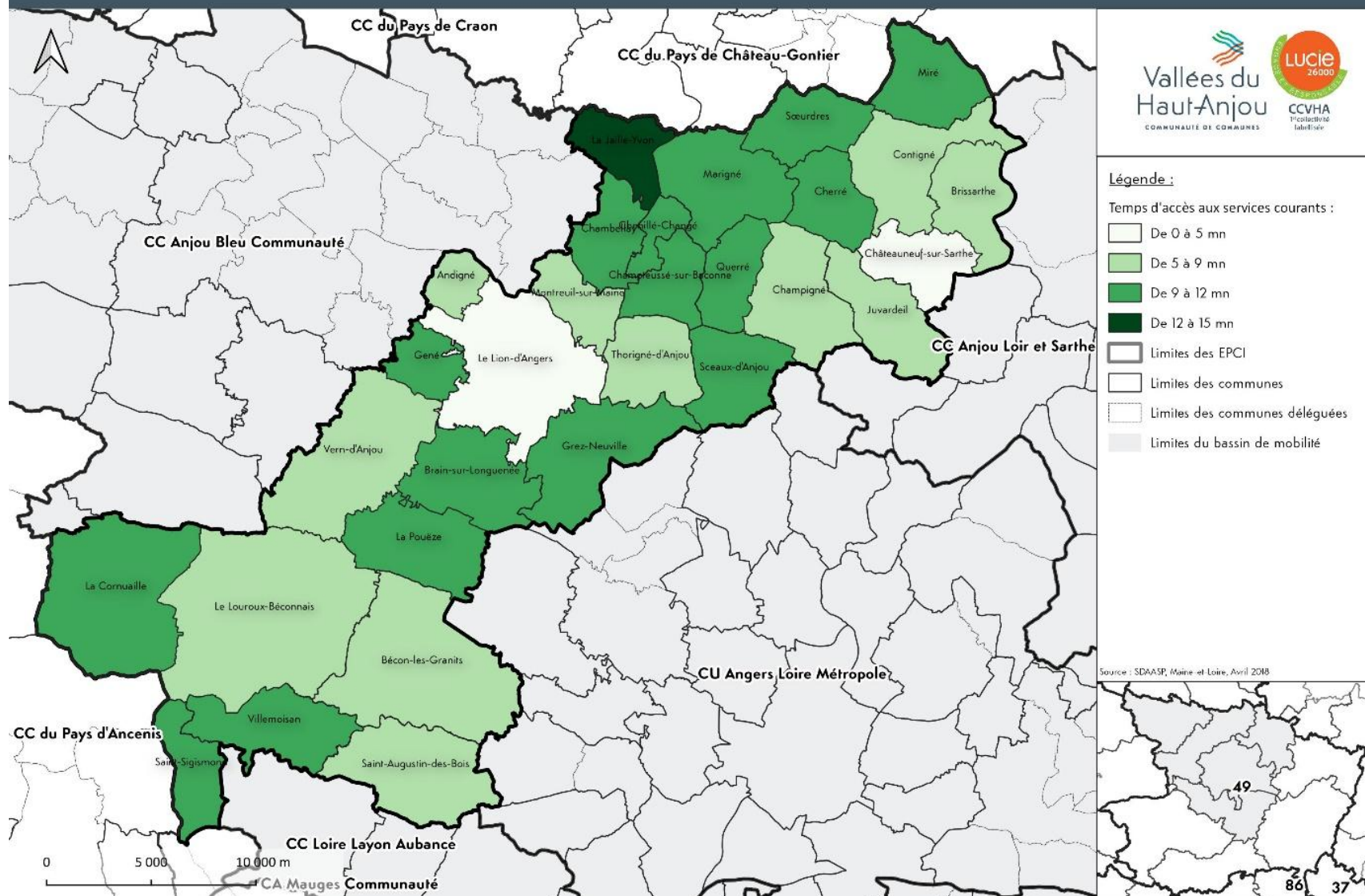
Trafic routier



Trafic des poids lourds



Temps d'accès moyen aux services d'usage courant





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