



Projet de Plan de Mobilité Simplifié (PDMs)  
Loire Layon Aubance  
2025-2030





# Sommaire

---

- ① Introduction
- ② Diagnostic
- ③ Enjeux, objectifs
- ④ Fiches actions

Créé pour les **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)**, non soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (PDM)

- Destiné à répondre aux enjeux de mobilité des villes moyennes et territoires ruraux
- Piloté par des communautés de communes ou ayant pris la compétence mobilité en 2021
- Procédure d'élaboration du document allégée :
  - participation publique prévue lors de l'élaboration
  - Pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme

## Pour quoi faire ?

- Disposer d'un document de référence valorisant les actions engagées et illustrant le droit à la mobilité pour tous
- Ouvrir de nouvelles réflexions en matière de mobilité pour répondre aux enjeux de transitions écologique, climatique et sociétales
- Avancer de manière coordonnée avec les autres politiques en cours sur le territoire

## Pour qui ? Quel public visé ?

- Pour tous

# ► Etapes du Plan de Mobilité Simplifié

- 5 & 11 décembre 2024

Partage et définition des besoins et des enjeux du territoire (élus, associations locales)

- 10 mars 2025

Définition des ambitions de parts modales et des thématiques prioritaires (élus)

- 6, 12 & 15 mai 2025

Concertation sur les propositions d'actions (élus, habitants, entreprises, associations)

- 20 juin 2025

Arrêt du programme d'actions (élus)

- 1<sup>er</sup> juillet 2025

Débat en Bureau des Maires (élus)

- 10 juillet 2025

Arrêt de projet de Plan en Conseil communautaire (élus)

- juillet – novembre 2025

Phase de consultation (conseils communaux, conseil départemental, conseil régional et grand public)

- décembre 2025

Approbation du Plan de Mobilité Simplifié (élus)



# Sommaire

---

- ① Introduction
- ② **Diagnostic**
- ③ Enjeux, objectifs
- ④ Fiches actions



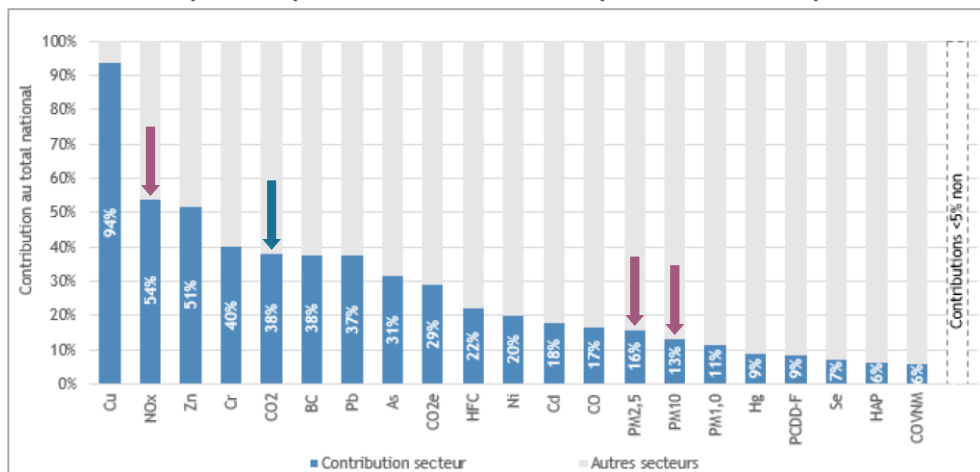
## Diagnostic

---

- A** L'urgence environnementale et climatique, un défi au cœur des enjeux de mobilité
- B Le plan de mobilité simplifié de LLA : leviers d'action et partenaires
- C Les pratiques de déplacements des résidents de LLA



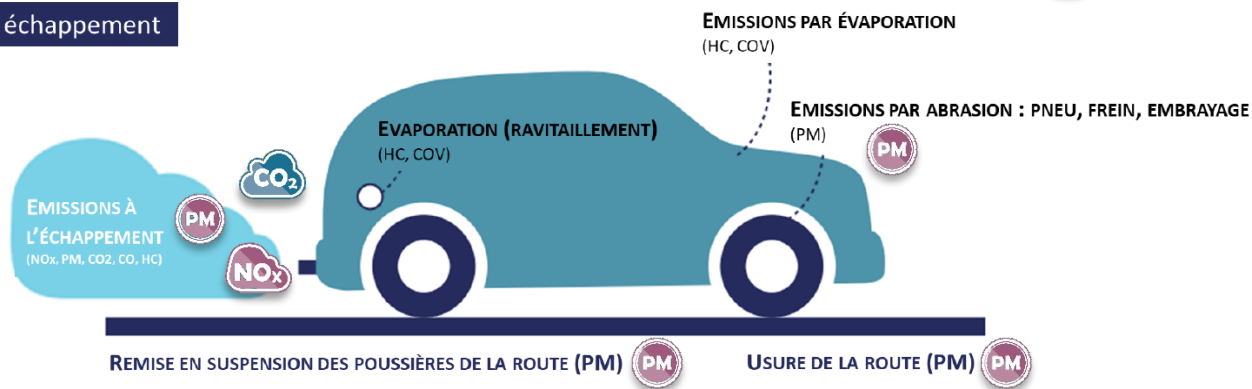
## Les substances pour lesquelles le secteur des transports contribue le plus aux émissions



source : Citepa, 2022 (Rapport Edition Secten)

A l'échappement

Hors échappement



NO<sub>x</sub> : oxydes d'azotes ; PM : particules fines ; HC : hydrocarbures ; COV : Composés organiques volatiles ; CO : monoxyde de carbone ; CO<sub>2</sub> : dioxyde de carbone;

source : CEREMA, 2022 (d'après EEA report Explaining road transport emissions – a non technical guide, 2016)



## Emissions de Gaz à effet de serre

- Plus de 30% des émissions issues du secteur des transports
- 97% des émissions constituées de CO2 provenant de la combustion de carburants
- Plus de 50% des émissions proviennent des voitures particulières, plus 25% des poids-lourds, 15% des véhicules utilitaires

## Principaux polluants atmosphériques émis par les transports



- **Oxydes d'azote** : émis par la combustion des carburants fossiles

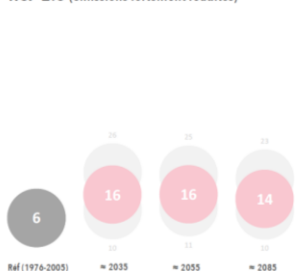


- **Particules** : entités solides de petite taille émises principalement par abrasion

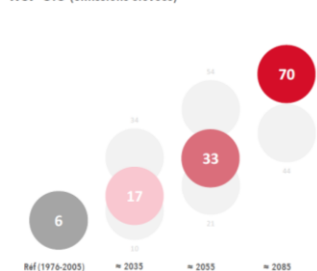


## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VAGUES DE CHALEUR SUR LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LOIRE LAYON AUBANCE (sur un rayon de 30 km autour de la ville de Beaulieu-sur-Layon - point GPS: N:47°18'38.88" - O:0°35'21,119")

RCP 2.6 (émissions fortement réduites)



RCP 8.5 (émissions élevées)



©GIEC Pays de la Loire/ Comité 21, 2023

source : GIEC Pays de la Loire/ Comité 21, 2023

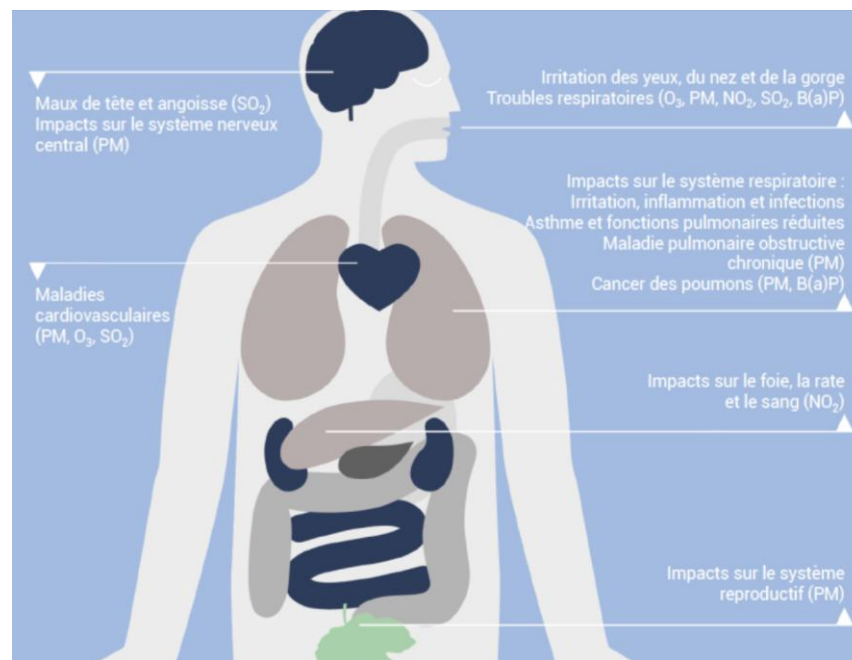
### ■ Nombreux impacts négatifs du réchauffement climatique :

- Hausse des températures moyennes et des vagues de chaleurs
- Répartition hétérogène des précipitations sur l'année
- Assèchement des sols l'été
- Baisse de la recharge des nappes d'eau souterraine
- Augmentation de l'exposition aux risques d'inondation et de feu de végétation
- Impact financier : hausse du coût des sinistres liés aux catastrophes naturelles
- ...



### ■ Nombreux impacts sur la santé :

- Maladies (respiratoires et cardiovasculaires notamment)
- Hospitalisation, Mortalité prématurée
- Absentéisme
- Aspect psychologique
- ...



source : Air Pays de la Loire, Agence européenne pour l'environnement



## Objectifs de réduction tous secteurs (par rapport à 2012)

		2030	2050
Echelle nationale		↘ 40%*	↘ 50%**
Echelle PMLA		↘ 30%	↘ 55%

sources : Ademe (échelle nationale), PMLA (échelle locale)

\* de la consommation énergétique primaire des énergies fossiles, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre (objectif de 30% à l'origine dans la LTECV 2015 - transition énergétique pour la croissance verte)

\*\* de la consommation énergétique finale (objectif identique à la LTECV)

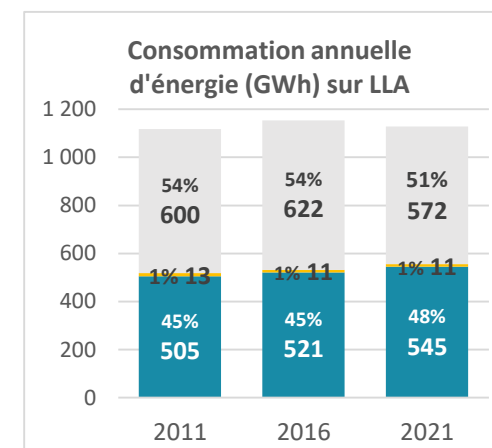


## Bilan sur LLA (entre 2011 et 2021)

**Transports routiers**  
(voitures particulières, poids lourds...)

**Autres transports**  
(trains, avions, bateaux...)

**Autres secteurs réunis**  
(agriculture, industrie, résidentiel...)



© AURA - source : BASEMIS7, 2023

- **Consommation d'énergie 2011 à 2021 :**
  - 556 GWh (gigawatt-heure) consommées sur l'année 2021
  - En hausse (+7%) pour les transports, en légère baisse dans les autres secteurs (réunis)



## Objectifs de réduction, secteur des transports

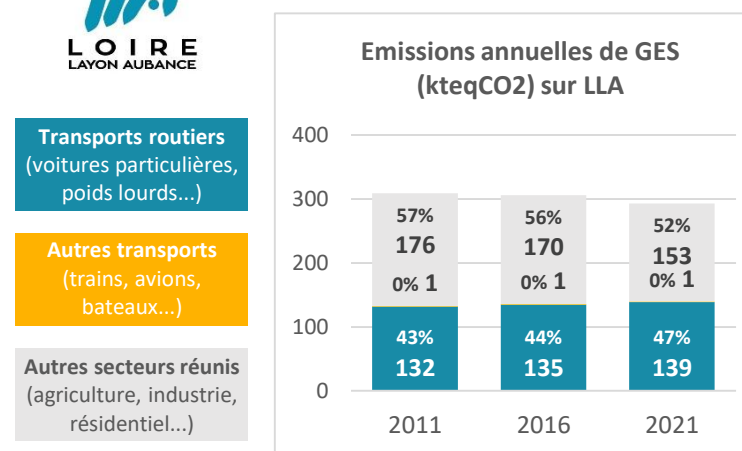
	2030	2050
Stratégie nationale bas carbone (SNBC)* 	↘ 36%	↘ 70%
Echelle PMLA** 	↘ 40%	↘ 75%

\* Par rapport à 2013

\*\* Par rapport à 1990



## Bilan sur LLA (entre 2011 et 2021)



© AURA - source : BASEMIS7, 2023

### ■ Emissions de GES 2011 à 2021 :

- Les secteurs des transports responsables de près de 50% des émissions sur le PMLA (contre un peu plus de 30% à l'échelle nationale)
- **140** kteqCO<sub>2</sub> (kilotonnes équivalent CO<sub>2</sub>) émis en 2021
- En **légère hausse (+5%)** pour les transports, au contraire des autres secteurs réunis



## Objectifs de réduction tous secteurs, (par rapport à 2005)

2020-2024      À partir de 2030

Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)



↘ 50%      ↘ 69%

Echelle PMLA



-      ↘ 69%

- Une baisse constatée à l'échelle nationale qui s'explique par les évolutions techniques et technologiques (en lien avec la réglementation européenne sur les émissions des véhicules) au fur et à mesure du renouvellement du parc (performance des moteurs, pots catalytiques)

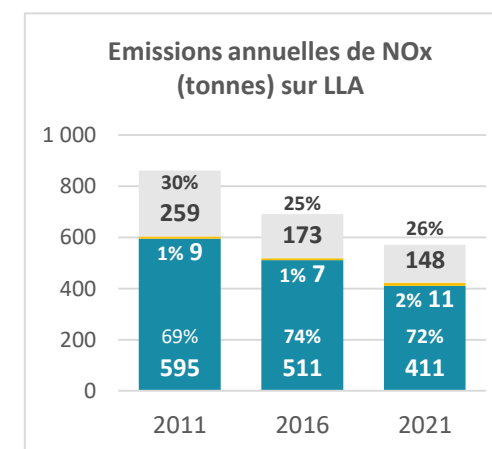


## Bilan sur LLA (entre 2011 et 2021)

Transports routiers  
(voitures particulières, poids lourds...)

Autres transports  
(trains, avions, bateaux...)

Autres secteurs réunis  
(agriculture, industrie, résidentiel...)



© AURA - source : BASEMIS7, 2023

- Emissions de NOx 2011 à 2021 :
  - Les secteurs des transports très fortement représenté (> 70%)
  - 422 tonnes émises en 2021
  - Des émissions en forte baisse néanmoins (-30%), à l'instar des autres secteurs



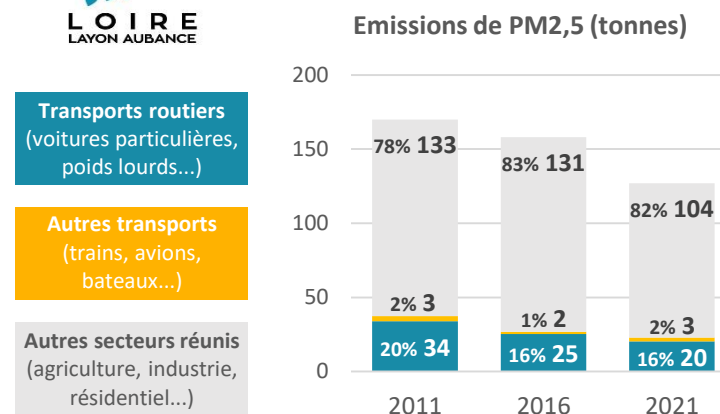
## Objectifs de réduction tous secteurs, (par rapport à 2005)

	2020-2024	À partir de 2030
Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) 	↘ 27%	↘ 57%
Echelle PMLA 	-	↘ 57%

- Une baisse constatée à l'échelle nationale qui s'explique par les évolutions techniques et technologiques (en lien avec la réglementation européenne sur les émissions des véhicules) au fur et à mesure du renouvellement du parc
- Des progrès néanmoins limités par l'intensification du trafic, l'augmentation du parc et surtout les émissions par abrasion et liées à l'usure de la route



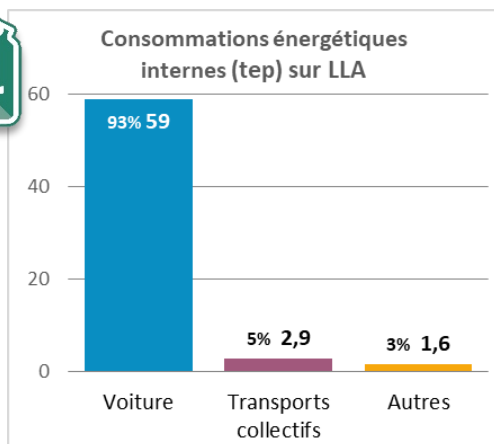
## Bilan sur LLA (entre 2011 et 2021)



© AURA - source : BASEMIS7, 2023

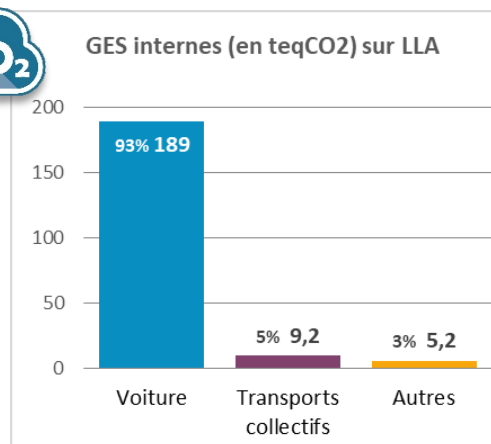
- Emissions de PM<sub>2,5</sub> 2011 à 2021 :
  - 18% des émissions de PM liées aux transports
  - 23 tonnes émises en 2021
  - Des émissions en forte baisse néanmoins (-39%), à l'instar des autres secteurs

## Impact environnemental des flux des résidents de LLA



Consommations (éq pétrole)	Total (tep)	%	Par habitant (kep)
5 à 17 ans	2	3%	0,2
18 à 24 ans	4	6%	1,0
25 à 34 ans	9	15%	2,0
35 à 49 ans	26	40%	2,1
50 à 64 ans	16	26%	1,4
65 ans et +	6	10%	0,7
<b>Total LLA</b>	<b>64</b>	<b>100%</b>	<b>1,2</b>

Consommations (éq pétrole)	Total (teqCO2)	%	Par habitant (keqCO2)
Travail, Formation	47	75%	2,0
Etudiant	2	3%	1,1
Scolaire	2	3%	0,2
Retraité	9	14%	0,7
Autres	3	5%	0,9
<b>Total LLA</b>	<b>64</b>	<b>100%</b>	<b>1,2</b>

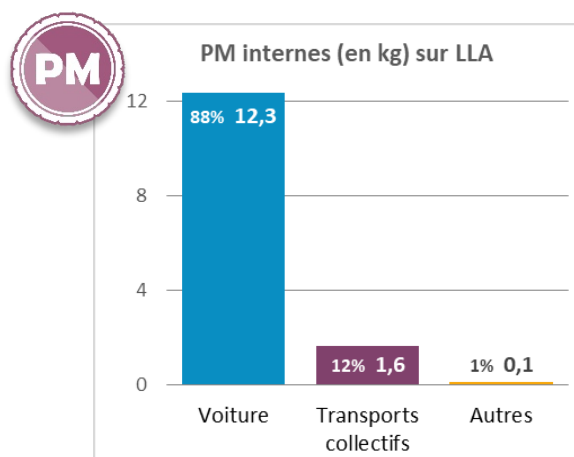
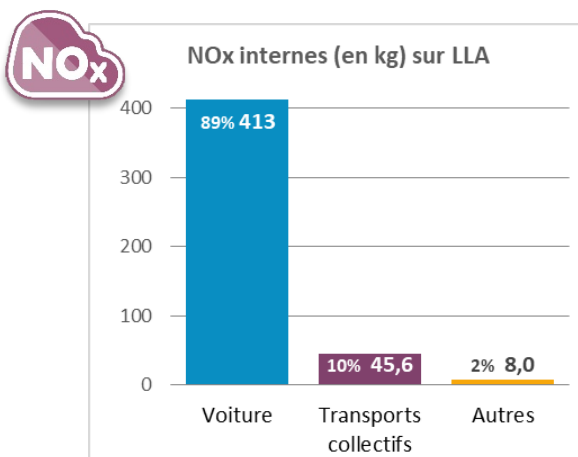


GES (équivalent CO2)	Total (teqCO2)	%	Par habitant (keqCO2)
5 à 17 ans	7	3%	0,6
18 à 24 ans	12	6%	3,3
25 à 34 ans	30	15%	6,5
35 à 49 ans	82	40%	6,7
50 à 64 ans	52	26%	4,5
65 ans et +	21	10%	2,2
<b>Total LLA</b>	<b>203</b>	<b>100%</b>	<b>3,9</b>

GES (équivalent CO2)	Total (teqCO2)	%	Par habitant (keqCO2)
Travail, Formation	151	74%	6,3
Etudiant	6	3%	3,7
Scolaire	6	3%	0,6
Retraité	29	14%	2,3
Autres	10	5%	2,7
<b>Total LLA</b>	<b>203</b>	<b>100%</b>	<b>3,9</b>

- La voiture à l'origine de 93% des consommations et émissions de GES
- Les actifs occupés nettement surreprésentés dans les consommations et les émissions de GES

## Impact environnemental des flux des résidents de LLA



NOx	Total (kg)	%	Par habitant (g)
5 à 17 ans	33	7%	3,2
18 à 24 ans	32	7%	8,8
25 à 34 ans	72	16%	15,6
35 à 49 ans	179	38%	14,7
50 à 64 ans	119	25%	10,2
65 ans et +	31	7%	3,3
<b>Total LLA</b>	<b>467</b>	<b>100%</b>	<b>9,0</b>

PM	Total (kg)	%	Par habitant (g)
5 à 17 ans	1	6%	0,1
18 à 24 ans	1	10%	0,4
25 à 34 ans	2	17%	0,5
35 à 49 ans	5	34%	0,4
50 à 64 ans	4	28%	0,3
65 ans et +	1	5%	0,1
<b>Total LLA</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>	<b>0,3</b>

NOx	Total (kg)	%	Par habitant (g)
Travail, Formation	336	72%	14,1
Etudiant	21	5%	12,3
Scolaire	33	7%	3,3
Retraité	51	11%	4,1
Autres	25	5%	6,7
<b>Total LLA</b>	<b>467</b>	<b>100%</b>	<b>9,0</b>

PM	Total (kg)	%	Par habitant (g)
Travail, Formation	10	69%	0,4
Etudiant	1	9%	0,7
Scolaire	1	5%	0,1
Retraité	1	11%	0,1
Autres	1	6%	0,2
<b>Total LLA</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>	<b>0,3</b>

- La voiture largement majoritaire dans les émissions de polluants
- Un poids des TC supérieurs dans les émissions de polluants par rapport aux émissions de GES
- Les actifs occupés nettement surreprésentés dans les émissions de NOx et, dans une moindre mesure, de PM



## Diagnostic

---

- A L'urgence environnementale et climatique, un défi au cœur des enjeux de mobilité
- B Le plan de mobilité simplifié de LLA : leviers d'action et partenaires**
- C Les pratiques de déplacements des résidents de LLA



## La mobilité, un sujet multiforme

- Diversité des besoins : selon motifs, âge, horaires, période, contraintes externes...
- Diversité des solutions :

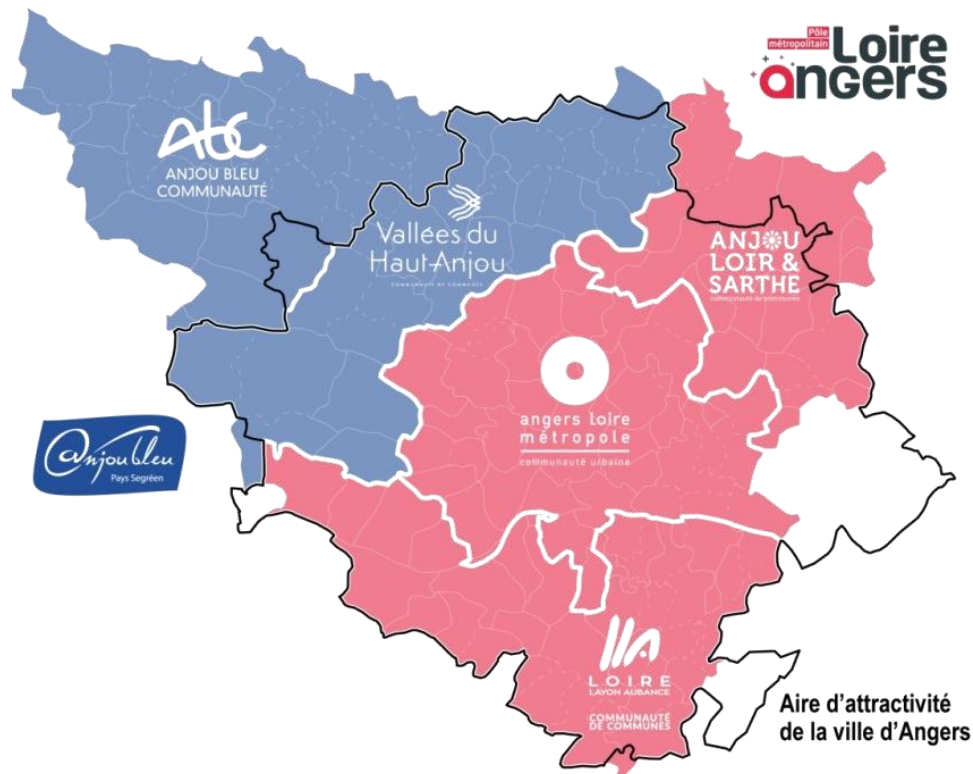


- Diversité des acteurs institutionnels : Etat, Région, Département, EPCI, communes



- Diversité des partenaires publics/privés/associatifs





## ■ La Région des Pays de la Loire : un rôle de chef de file de la mobilité

- « Chef de file » : rôle de coordination afin de gérer de manière commune une compétence qui nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales ou groupements de celles-ci
- Autorité organisatrice de la mobilité régionale : réseau de transports collectifs interurbains (lignes intercommunautaires, intermodalité...)
- Vers la création d'une SPL (société publique locale) régionale en 2025 ? (contours, rôle et degré d'intervention encore à préciser)

## ■ Bassin angevin de mobilité angevin

- Périmètre
  - 5 EPCI
  - 2 périmètres de SCoT
- Signature du premier **Contrat opérationnel de mobilité (COM) 2023-2028**
  - But : une coordination opérationnelle de l'action commune des Régions, des AOM et des autres partenaires, à l'échelle d'un bassin de mobilité.
  - Signataires : Région (pilote) / 5 EPCI / Département / SIEML / Gestionnaires gares ferroviaires et routières
  - 23 actions regroupées dans 8 chantiers : TC, Intermodalité, Mobilité partagée, Modes cyclables, Accompagnement au changement, Mobilité solidaire, Décarbonation et sobriété, Mutualisation des données



- **Objectif : accélérer la mise en œuvre des transitions pour répondre aux enjeux du changement climatique**
- **7 actions sur la thématique mobilité pour proposer des alternatives à la voiture individuelle et accompagner aux changements des modes de déplacement d'ici 2026.**

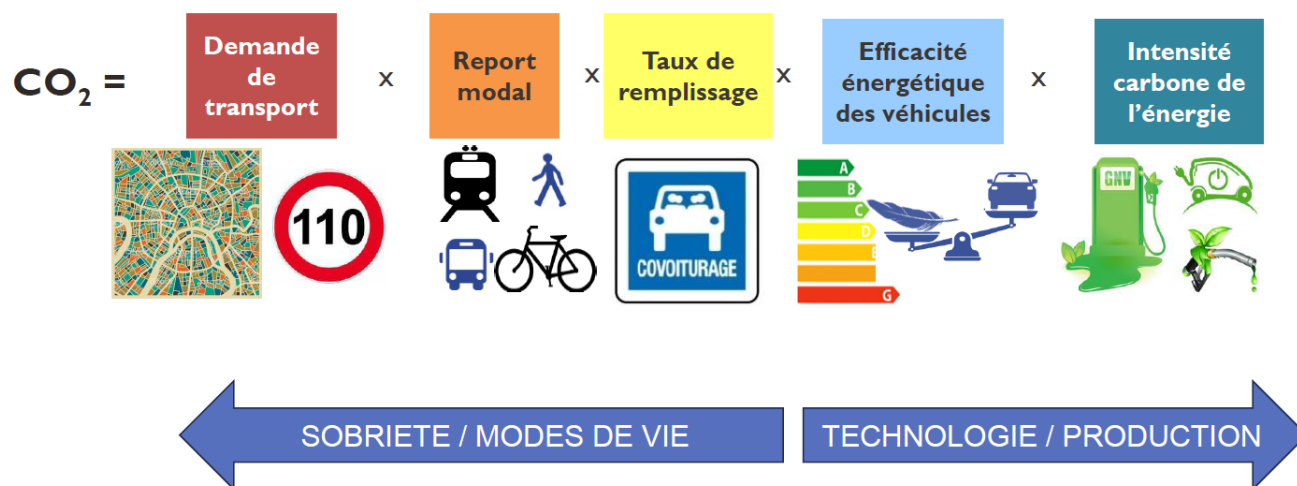


**Acte 2**  
2024-2026

- **Volet : Accélérer la transition énergétique**
  - Action 9 : Accompagnement financier des communes au déploiement de bornes de recharges électrique au sein du territoire
- **Volet : Préserver et améliorer qualitativement et quantitativement les ressources (air, eau, sol)**
  - Action 10 : Réalisation de 11 liaisons cyclables d'intérêt communautaire
  - Action 11 : Expérimentation d'une offre de location de vélos à assistance électrique (VAE) pour promouvoir une mobilité plus durable.
  - Action 12 : Soutien financier aux communes pour développer les modes actifs
  - Action 13 Développement du covoiturage pour tous les motifs de déplacements
  - Action 14 : Expérimentation d'une offre d'autopartage de véhicules électriques pour promouvoir une mobilité plus durable
- **Volet : Développer les partenariats et les collaborations entre les acteurs locaux**
  - Action 45 : Soutien aux initiatives citoyennes accélératrices de la transition écologique



## Leviers pour décarboner les transports et limiter le recours aux CCS



5 leviers : la modération de la demande de transport, le report modal, le remplissage des véhicules, l'efficacité énergétique des véhicules et la décarbonation de l'énergie

CCS : carbon capture and storage (captage et stockage du dioxyde de carbone)

## 3 volets d'intervention

### Infrastructure

Aménagements cyclables, espaces publics, aires multimodales, stations d'autopartage...

### Service

Lignes de transport, location de vélos électriques, transport solidaire, covoiturage spontané...

### Accompagnement (au changement)

Information sur les infrastructures et services existants, apprentissage à l'utilisation des solutions, incitation à l'usage des services alternatifs...



### Leviers pour décarboner les transports

3 volets d'intervention

	Modérer la demande de transport	Favoriser le report modal	Augmenter le taux de remplissage des véhicules	Améliorer de l'efficacité énergétique des véhicules et l'intensité carbone de l'énergie
Infrastructure	<i>Planification territoriale (territoire du ¼ d'heure...), localisation des générateurs de déplacements</i>	<i>Aménagements cyclables, espaces publics, pôle d'échange multimodal</i>	<i>Aires de covoiturage, stations d'autopartage</i>	<i>Bornes de recharge, ombrières</i>
Service	<i>Mobilité inversée (services itinérants), Télétravail, Coordination des temps</i>	<i>Lignes de transports collectifs, location de vélos, incitations à l'achat</i>	<i>Plateforme de covoiturage programmé, covoiturage spontané</i>	<i>Autopartage électrique, conversion de la flotte de véhicules</i>
Accompagnement (au changement)	<i>Information sur les équipements et services à proximité du domicile, du lieu de travail</i>	<i>Apprentissage à l'usage des modes alternatifs (SRAV...)</i>	<i>Plan de mobilité employeur</i>	<i>Communication et formation à l'écoconduite</i>



## Diagnostic

---

- A** L'urgence environnementale et climatique, un défi au cœur des enjeux de mobilité
- B** Le plan de mobilité simplifié de LLA : leviers d'action et partenaires
- C** Les pratiques de déplacements des résidents de LLA

Les pratiques de déplacements des résidents selon le mode (hors flux externes) :

## Plus de 1 déplacement sur 2 réalisés en voiture chez les adultes, quel que soit l'âge



	Déplacements quotidiens		Parts modales					Total
	Total	Par personne	Marche	Vélo	Transports collectifs	Véhicule particulier	Autres	
5 à 17 ans	30 600	2,82	26%	4%	30%	39%	NS	100%
18 à 24 ans	7 860	2,36	18%	NS	10%	52%	NS	100%
25 à 34 ans	16 600	3,54	18%	NS	NS	79%	NS	100%
35 à 49 ans	48 610	3,99	14%	1%	NS	83%	1%	100%
50 à 64 ans	35 260	3,08	19%	2%	2%	77%	NS	100%
65 ans et +	22 820	2,40	39%	3%	NS	58%	NS	100%
Travail	85 940	3,68	13%	1%	1%	82%	2%	100%
Scolaire, étudiant, formation	35 350	2,72	25%	4%	29%	41%	NS	100%
Retraité	30 680	2,45	35%	3%	NS	62%	NS	100%
Autres	9 800	3,13	39%	NS	NS	59%	NS	100%
1,5 km et moins	34 250		85%	NS	NS	13%	NS	100%
1,5 à 4,5 km	38 610		13%	7%	3%	77%	NS	100%
4,5 à 7,5 km	15 350		NS	4%	4%	87%	NS	100%
7,5 à 10 km	11 600		NS	NS	15%	82%	NS	100%
10 km et plus	61 960		NS	NS	12%	85%	2%	100%
<b>Total LLA</b>	<b>161 760</b>	<b>3,11</b>	<b>21%</b>	<b>2%</b>	<b>7%</b>	<b>68%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

■ Une mobilité individuelle (nombre de déplacements quotidiens) assez différente selon l'âge ou l'activité du résident

■ La voiture, mode majoritaire

- Quel que soit l'âge
- Dès que le déplacement dépasse le kilomètre

■ Un usage des modes alternatifs plus fréquent chez les jeunes et les retraités

■ Les distances : une variable déterminante dans le choix modal

- Marche : jusqu'à 1,5 km
- Vélo : de 1,5 à 4,5 km
- TC : au-delà de 7,5 km
- Voiture : dès le 2<sup>e</sup> km

© Aura - source : EMC² GRA 2022 // NS = non significatif  
Les déplacements externes ne sont pas pris en compte ici (contrairement à la partie 3)



Les pratiques de déplacements des résidents selon le motif (hors flux externes) :

## Au moins 50% de déplacements contraints pour les scolaires/étudiants et les actifs occupés



	Déplacements quotidiens	Parts modales							Total
		Domicile - Travail	Domicile - Etudes	Domicile - Accompagnement	Domicile - Achats	Domicile - Loisirs	Domicile - Autres	Secondaires	
5 à 17 ans	30 600	NS	60%	4%	4%	11%	4%	17%	100%
18 à 24 ans	7 860	24%	21%	NS	NS	NS	NS	38%	100%
25 à 34 ans	16 600	22%	NS	22%	9%	NS	10%	29%	100%
35 à 49 ans	48 610	28%	NS	22%	9%	8%	6%	27%	100%
50 à 64 ans	35 260	28%	NS	7%	20%	14%	10%	20%	100%
65 ans et +	22 820	1%	NS	NS	30%	28%	25%	13%	100%
Travail	85 940	33%	NS	17%	9%	8%	6%	27%	100%
Scolaire, étudiant, formation	35 350	NS	57%	4%	3%	10%	5%	20%	100%
Retraité	30 680	NS	NS	4%	31%	28%	23%	14%	100%
Autres	9 800	NS	NS	23%	22%	17%	20%	18%	100%
1,5 km et moins	34 250	5%	10%	7%	16%	16%	13%	33%	100%
1,5 à 4,5 km	38 610	8%	11%	22%	15%	15%	8%	21%	100%
4,5 à 7,5 km	15 350	16%	9%	11%	16%	14%	10%	26%	100%
7,5 à 10 km	11 600	12%	18%	11%	15%	13%	9%	21%	100%
10 km et plus	61 960	33%	14%	8%	9%	8%	9%	18%	100%
<b>Total LLA</b>	<b>161 760</b>	<b>18%</b>	<b>12%</b>	<b>12%</b>	<b>13%</b>	<b>12%</b>	<b>10%</b>	<b>23%</b>	<b>100%</b>

Des déplacements contraints (travail, études, accompagnement) très impactant chez les actifs occupés et les scolaires

Importance des déplacements sans lien avec le domicile (secondaires) pour les jeunes adultes

Un poids des motifs achats et loisirs élevé pour les retraités et les personnes « inoccupées »

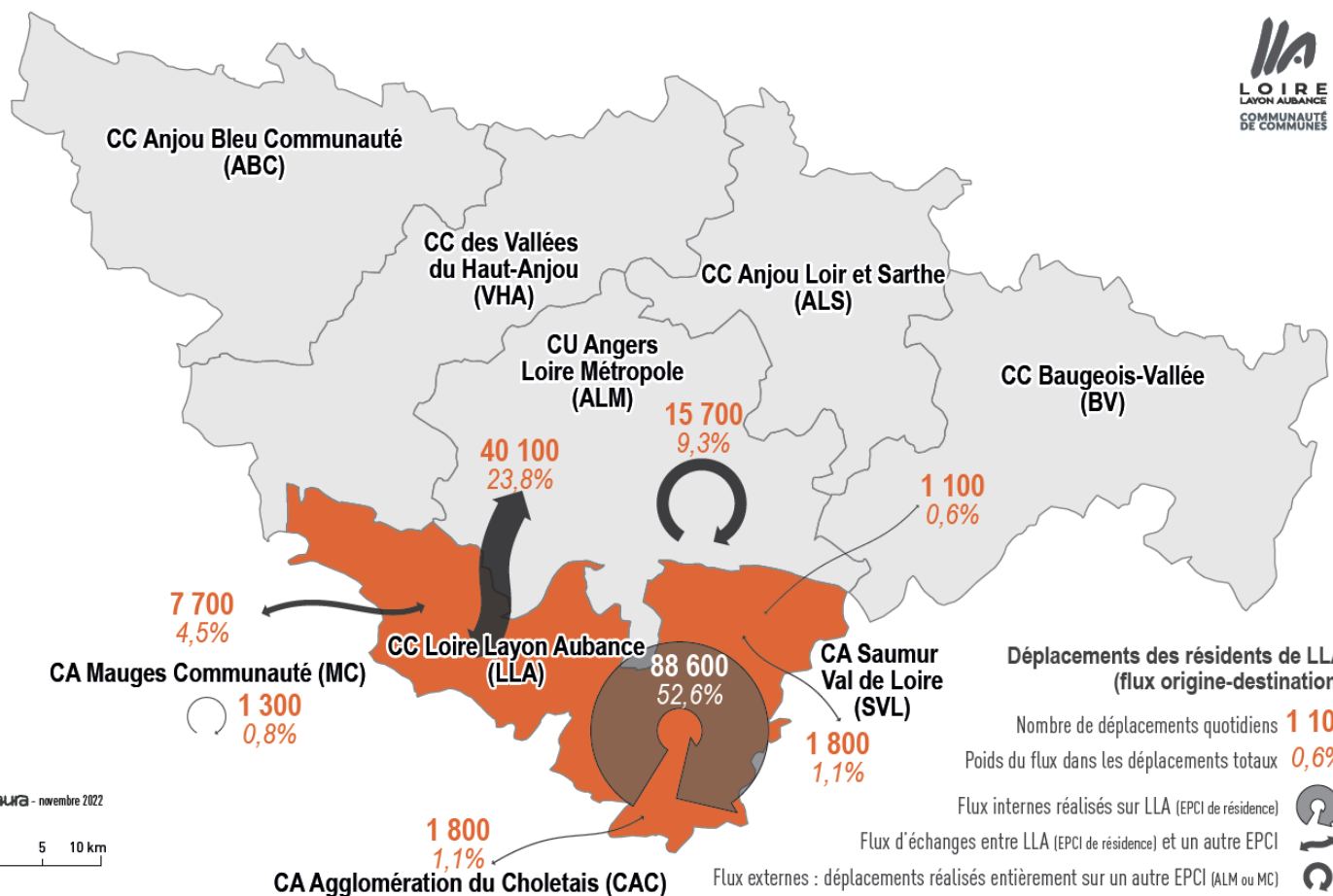
Des motifs très différents selon la distance du déplacement :

- Petites distances : poids des flux secondaires
- Grandes distances : importance des domicile-travail

© Aura - source : EMC<sup>2</sup> GRA 2022 // NS = non significatif  
 Les déplacements externes ne sont pas pris en compte ici (contrairement à la partie 3)

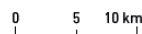
# Importance des flux internes à LLA et forte attraction d'Angers Loire Métropole

Principaux flux de déplacements réalisés quotidiennement par les résidents de Loire Layon Aubance



- Un peu de plus de 50% des flux réalisés entièrement à l'intérieur de LLA
- Importance des déplacements en lien avec Angers Loire Métropole
  - Plus de 30% des flux des résidents de LLA ont pour origine et/ou destination ALM
- Des relations plus limitées avec les EPCI voisins situés au sud du département
  - Plus de 5% en lien avec Mauges Communauté notamment

© AURA - novembre 2022



© Aura - EMC² GRA 2022

# Une majorité des kilomètres parcourus par les résidents réalisés en voiture et avec les EPCI voisins (dont ALM)



		Flux internes LLA	Flux d'échanges	dont échanges ALM	Flux externes	dont externes en lien avec ALM	Flux totaux résidents LLA
<b>Total</b>	Déplacements réalisés	88 600	56 500	40 100	23 300	16 200	168 400
	Kilomètres parcourus	355 100	1 583 100	876 100	248 000	109 800	2 186 200
<b>%</b>	Déplacements réalisés	53%	34%	24%	14%	10%	100%
	Kilomètres parcourus	16%	72%	40%	11%	5%	100%
<b>Motifs</b>	M02-Travail	6%	13%	9%	4%	3%	24%
	M03-Ecole	8%	4%	3%	NS	NS	12%
	M04-Université	NS	1%	1%	NS	NS	2%
	M06-Accompagnement	11%	5%	3%	2%	2%	18%
	M05-Achats	9%	4%	3%	1%	1%	14%
	M07-Visite	3%	2%	1%	1%	NS	6%
	M08-Autre motif	15%	5%	3%	4%	3%	24%
	<b>Modes</b>	Marche	18%	NS	NS	4%	3%
Vélo		2%	NS	NS	NS	NS	2%
Transports collectifs		3%	4%	3%	NS	NS	7%
Véhicule particulier		30%	29%	21%	9%	6%	67%
Autre		NS	NS	NS	NS	NS	2%

▪ Une répartition selon le type de flux très différente entre le nombre de déplacements et les kilomètres parcourus :

- Flux internes à LLA : 53% des déplacements des résidents mais seulement 16% des distances parcourues
- Flux d'échanges : 34% des trajets mais 72% des kilomètres parcourus

▪ Importance des flux en lien avec ALM, en nombre comme en distance cumulée :

- 34% des déplacements
- 45% des kilomètres parcourus

▪ Déplacements internes (53% des flux), poids assez élevé des déplacements

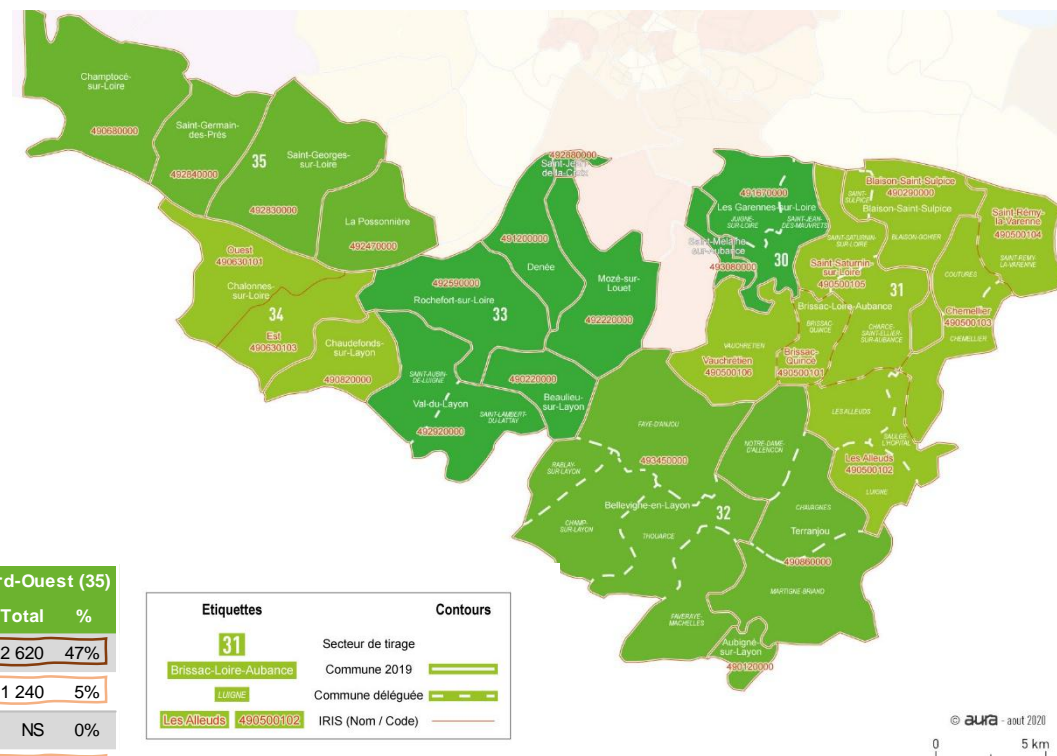
- pour « autres motifs » (loisir notamment) et « accompagnement »
- Réalisés en voiture (30%) et à pied (18%)

▪ Flux d'échange (34%), poids assez élevé des déplacements

- pour le motif travail (13%)
- réalisés en voiture (29% des flux globaux)

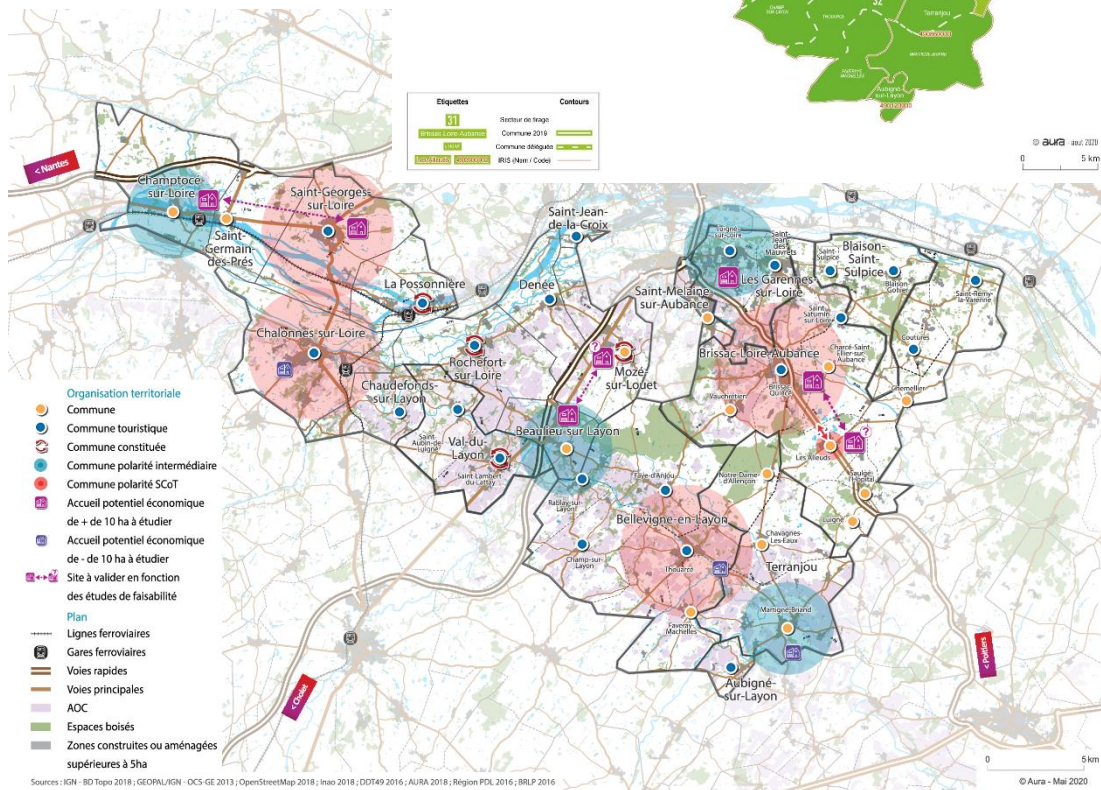
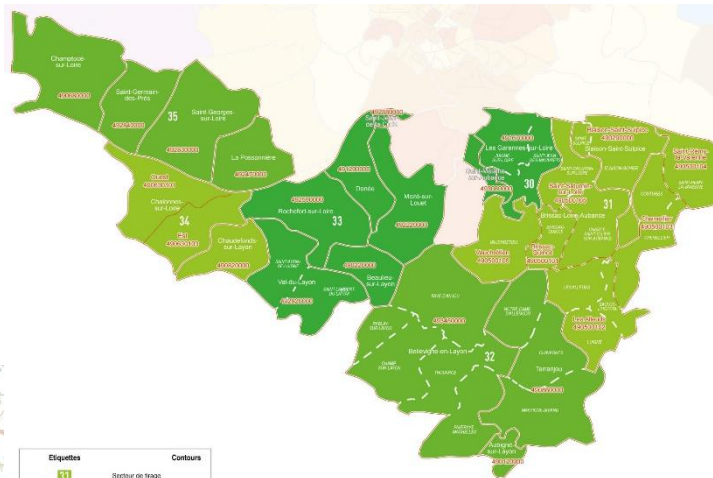
© Aura - source : EMC² GRA 2022 // Motifs = approche Cerema (SESAME), différente des motifs combinés avec le domicile (cf. partie 2)

- Au moins 50% des flux internes à LLA pour les 6 secteurs / bassins
  - 83% de ces flux sont intra-bassins
- Une répartition des flux assez similaire pour la majorité des secteurs
  1. Flux internes au secteur de résidence (34 à 50%)
  2. Angers Loire Métropole (23 à 43%)
  3. Reste de LLA ou Mauges Communauté



Type de flux		Est 1 (30)		Est 2 (31)		Sud (32)		Centre (33)		Sud-Ouest (34)		Nord-Ouest (35)	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Internes LLA	Internes secteur	7 820	37%	16 610	48%	13 670	46%	11 350	34%	11 510	50%	12 620	47%
	En lien avec reste LLA	2 920	14%	870	3%	3 490	12%	5 160	16%	1 360	6%	1 240	5%
Echanges autres EPCI	CA Agglo. du Choletais	NS	0%	0	0%	850	3%	NS	2%	NS	1%	NS	0%
	CA Mauges Comm.	0	0%	NS	1%	930	3%	1 840	6%	2 380	10%	1 980	7%
	CA Saumur Val de Loire	NS	1%	800	2%	670	2%	NS	0%	0	0%	0	0%
	CC du Pays d'Ancenis	NS	0%	0	0%	0	0%	0	0%	NS	0%	1 190	4%
	CU Angers Loire Métro.	6 720	32%	9 770	28%	5 040	17%	8 100	24%	3 630	16%	6 160	23%
	Autres EPCI	420	2%	1 290	4%	480	2%	600	2%	440	2%	470	2%
Externes	Internes ALM	2 240	11%	3 840	11%	2 860	10%	3 390	10%	1 700	7%	1 620	6%
	Autres	630	3%	1 140	3%	1 610	5%	2 120	6%	1 730	8%	1 560	6%
Total		21 010	100%	34 690	100%	29 600	100%	33 210	100%	22 960	100%	26 960	100%

© Aura - EMC<sup>2</sup> GRA 2022 // NS = non significatif



## ■ Caractérisation de chaque secteur / bassin

- Est 1 (St-Melaine / Les Garennes) 30 :
  - moyennement autonome
  - tourné fortement vers ALM et aussi vers le secteur Est 2 31
- Est 2 (BLA + B-Sts) 31 :
  - assez autonome
  - tourné fortement vers ALM
- Sud (BeL + Ter + AsL) 32 :
  - assez autonome
  - multipolarisé (attraction principalement d'ALM, des secteurs Est 1 et Centre)
- Centre (StJC + Den + MsL + RsL + BsL + VdL) 33 :
  - moyennement autonome
  - tourné vers ALM
  - multipolarisé (secteur Sud-Ouest, Mauges et secteur Sud)
- Sud-Ouest (CsL + CsL) 34 :
  - assez autonome
  - multipolarisé (attraction principalement d'ALM et aussi des Mauges )
- Nord Loire Ouest (LP + StGsL + StGdP + CsL) 35 :
  - assez autonome
  - tourné principalement vers ALM et aussi vers les Mauges



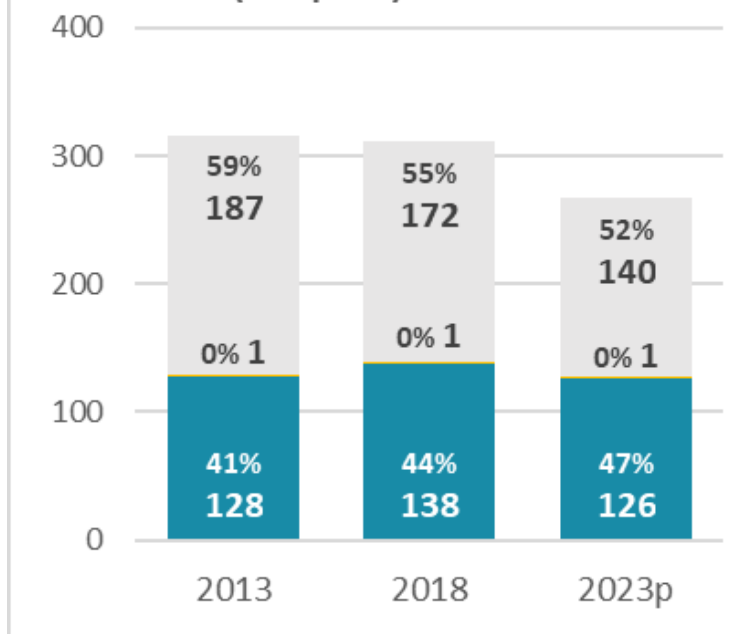
# Sommaire

---

- ① Introduction
- ② Diagnostic
- ③ Enjeux, objectifs**
- ④ Fiches actions



## Emissions annuelles de GES (kteqCO2) sur le LLA



© Aura - source : BASEMIS v8, Air Pays de la Loire, 2025

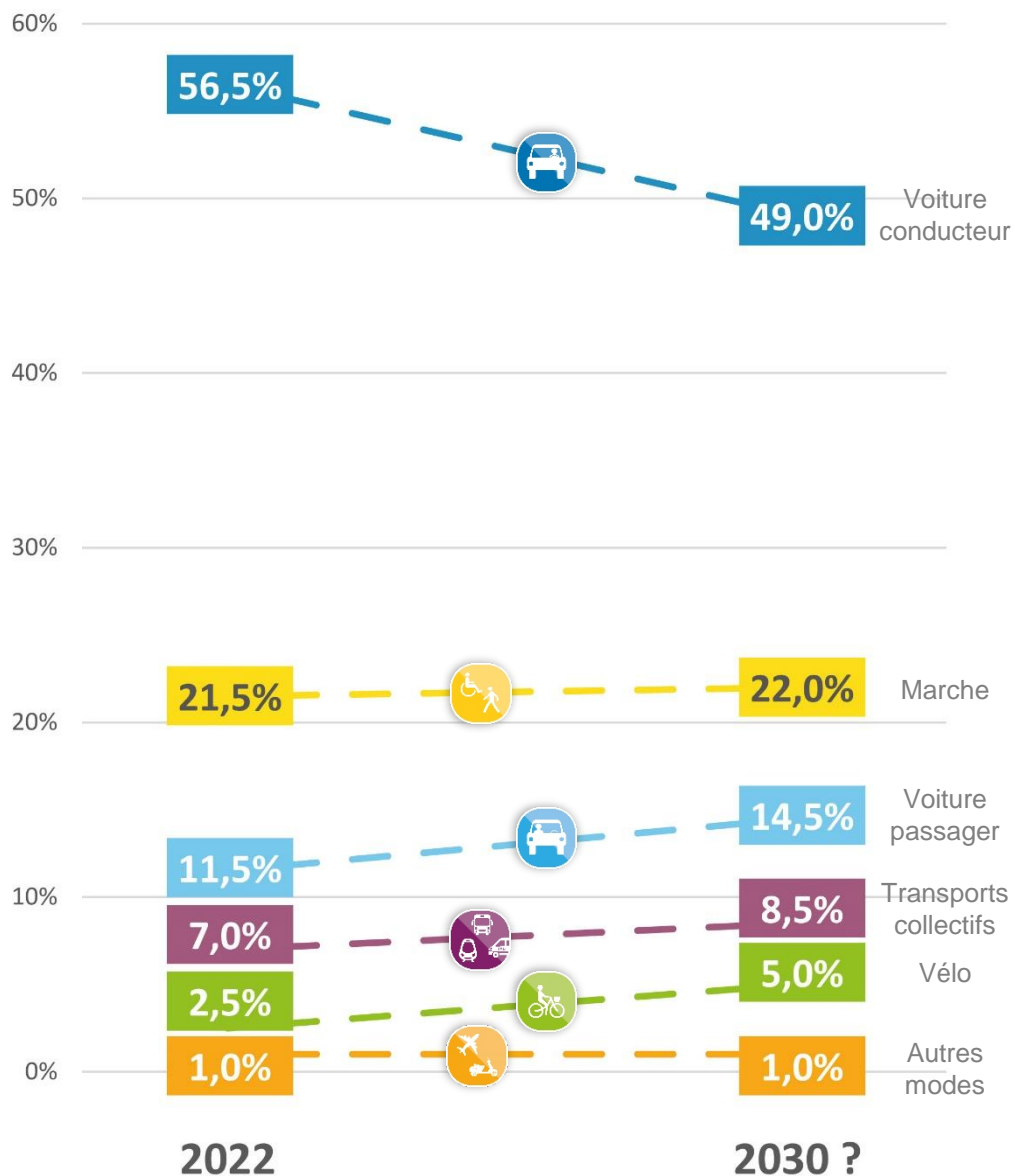
- Transports routiers**  
(voitures particulières, poids lourds...)
- Autres transports**  
(trains, avions, bateaux...)
- Autres secteurs réunis**  
(agriculture, industrie, résidentiel...)

## ■ Pourquoi un Plan de mobilité simplifié (PDMS) sur LLA ?

- LLA = Autorité Organisatrice de la Mobilité locale (AOM)
- Disposer d'un **document de référence** valorisant les actions engagées et proposant des actions complémentaires en matière mobilité durable
- Répondre aux enjeux de **transitions écologique et climatique : réduction de la part modale voiture conducteur** pour les déplacements du quotidien

# Pratiques de déplacements par mode : objectifs chiffrés pour 2030

Parts modales des déplacements des résidents de LLA en 2022 et objectifs 2030



- Des **objectifs de parts modales** qui répondent :
  - aux **enjeux climatiques et écologiques**
  - à la **stratégie communautaire** en matière de services publics de mobilité



**x2** *doublement du vélo*



**↗** *hausse des véhicules partagés et des transports collectifs*



**=** *stabilité de la marche*



**< 50%** *baisse de la voiture en tant que conducteur*



# Sommaire

---

- ① Introduction
- ② Diagnostic
- ③ Enjeux, objectifs
- ④ **Fiches actions**

# 18 actions pour répondre au défi de la mobilité durable

## Modes actifs



1

Réalisation de **176 km de liaisons cyclables d'intérêt communautaire**



2

Soutien financier aux communes pour développer **des liaisons cyclables communales**



3

Dispositif de **subvention pour l'achat d'un vélo** auprès des habitants



4

Expérimentation d'un **service de location de vélos** (à assistance électrique)

## Véhicules partagés

nouveau



5

Mise en œuvre d'une **plateforme de covoiturage** unique pour les déplacements réguliers et événementiels

nouveau



6

Expérimentation d'un service d'**autostop organisé** (covoiturage spontané)



7

Expérimentation d'une offre d'**autopartage publique** de véhicules électriques

nouveau



8

Mise en place de conditions facilitant l'**autopartage entre particulier**

## Accompagnement aux changements de pratiques



9

Campagnes d'**information, de communication et de sensibilisation** sur les mobilités durables

nouveau



10

Accompagnement de la population à **l'usage des différents modes et services de mobilité**

nouveau



11

Accompagnement **des employeurs** pour encourager les pratiques alternatives à l'autosolisme auprès des salariés

## Solidarité et Innovation écologique

nouveau



12

Etude et évaluation des services de **transport d'utilité sociale** déployés sur le territoire

nouveau



13

Etude sur les besoins de **mobilité solidaire** des publics précaires



14

Accompagnement financier des communes au déploiement de **bornes de recharges électrique**

nouveau



15

Etude sur l'expérimentation de **nouveaux modes de déplacements**

## Transports collectifs, Intermodalité et Partenariat



16

Partenariat **entre LLA et la Région** concernant l'offre régionale de **transports collectifs**



17

Connexion des différents **services de mobilité avec les territoires voisins**

nouveau



18

Soutien technique et financier pour le déploiement et l'équipement des **pôles d'échanges multimodaux\***



Actions en cours, à évaluer : MA1, MA2, MA3, AC1, TC1, TC2



Actions validées mais non engagées : MA4, VP3, SI3

nouveau

Nouvelles actions proposées : VP1, VP2, VP4, AC2, AC3, SI1, SI2, SI4, TC3

### Quelques explications sur la présentation suivante des fiches actions

- Chacune des 18 actions (recto) déclinées de la même façon :
  - Objectifs
  - Public cible
  - Modalités de mise en œuvre
  - Coûts/budgets et subventions possibles
  - Rôle de LLA
  - Partenaires
  - Localisation (quand précision possible/nécessaire) et Calendrier
  - Indicateur d'impact (= usage ) et de suivi (= offre)
- Certaines fiches actions complétées par des éléments « pour aller plus loin » au verso :
  - Précisions sur des modalités techniques et opérationnelles
  - Cartographie
  - Précisions sur le rôle des partenaires...
- Les indicateurs d'impact de chaque fiche action font l'objet d'un travail complémentaire dans le cadre de la démarche de suivi-évaluation engagée en parallèle par la CC LLA. Ils seront identifiés dans un second temps.

# Sommaire

---

① Enjeux, objectifs et calendrier du PDMS

② **Fiches actions**



Modes actifs

- Véhicules partagés
- Accompagnement aux changements de pratiques
- Solidarité et Innovation écologique
- Transports collectifs, Intermodalité et Partenariat

③ Annexe



# Fiche action 1 : Réalisation de 176 km de liaisons cyclables d'intérêt communautaire

## Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien et prioritairement domicile-travail
- Sécuriser les déplacements à vélo entre les lieux d'habitat et lieux de services / emplois



## Public cible

- Actifs pour le domicile travail
- Tous les publics pour les déplacements du quotidien



## Rôle de la CCLLA

- Maître d'ouvrage (détermination des liaisons d'intérêt communautaire, études pré-opérationnelles, études de maîtrise d'œuvre, réalisation des travaux, entretien)



## Modalités de mise en œuvre

- Réaliser, à horizon 10 ans, les deux phases du Schéma cyclable, 60 km (phase 1) et 116 km (phase 2), selon la méthode ci-dessous.
  - Réaliser les études de maîtrise d'œuvre, en associant les représentants d'utilisateurs :
    - instances décisionnaires techniques et politiques pour les 2 phases d'études
    - rencontres intermédiaires sur l'application des réglementations en vigueur le cas échéant et l'inclusion des piétons le cas échéant
    - concertation des habitants et professionnels si un changement de réglementation de voirie est proposé
  - Exécuter les travaux
- Evaluer la fréquentation par la mise en place de compteurs et observer les changements de pratiques opérés. Faire évoluer les aménagements si besoin.
- Communiquer avant, pendant et après les travaux sur la réalisation des liaisons :
  - informer sur le programme et répondre aux demandes des usagers
  - intégrer les itinéraires aux cartes grand public et aux applications spécialisées
  - communiquer sur l'usage des infrastructures, en partenariat avec les partenaires locaux



## Partenaires principaux

- Communes du territoire et Département de Maine-et-Loire
- Angers Loire Métropole : co-maîtrise d'ouvrage pour 5 liaisons intercommunales
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine, Direction Départementale des Territoires (DDT), Cerema
- Association Changeons de Braquet



## Localisation

- Maillage du territoire (cf. carte)



## Calendrier

- Phase 1 : 11 liaisons (60 km) à lancer en maîtrise d'œuvre au plus tard fin 2025
- Phase 2 : 20 liaisons (116 km) à réaliser au plus tard pour 2035



## Coût / Budget

- Investissement phase 1 : 13,5 millions €
- Investissement phase 2 : 11,5 millions €
- 2,3 ETP (estimation)



## Subventions

- Etat (appel à programmes Territoires cyclables) = 6,75 millions d'euros
- Contrats Région Pays de la Loire 2026 et suivants
- Autres fonds, jusqu'à 70% du montant total du programme



## Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /



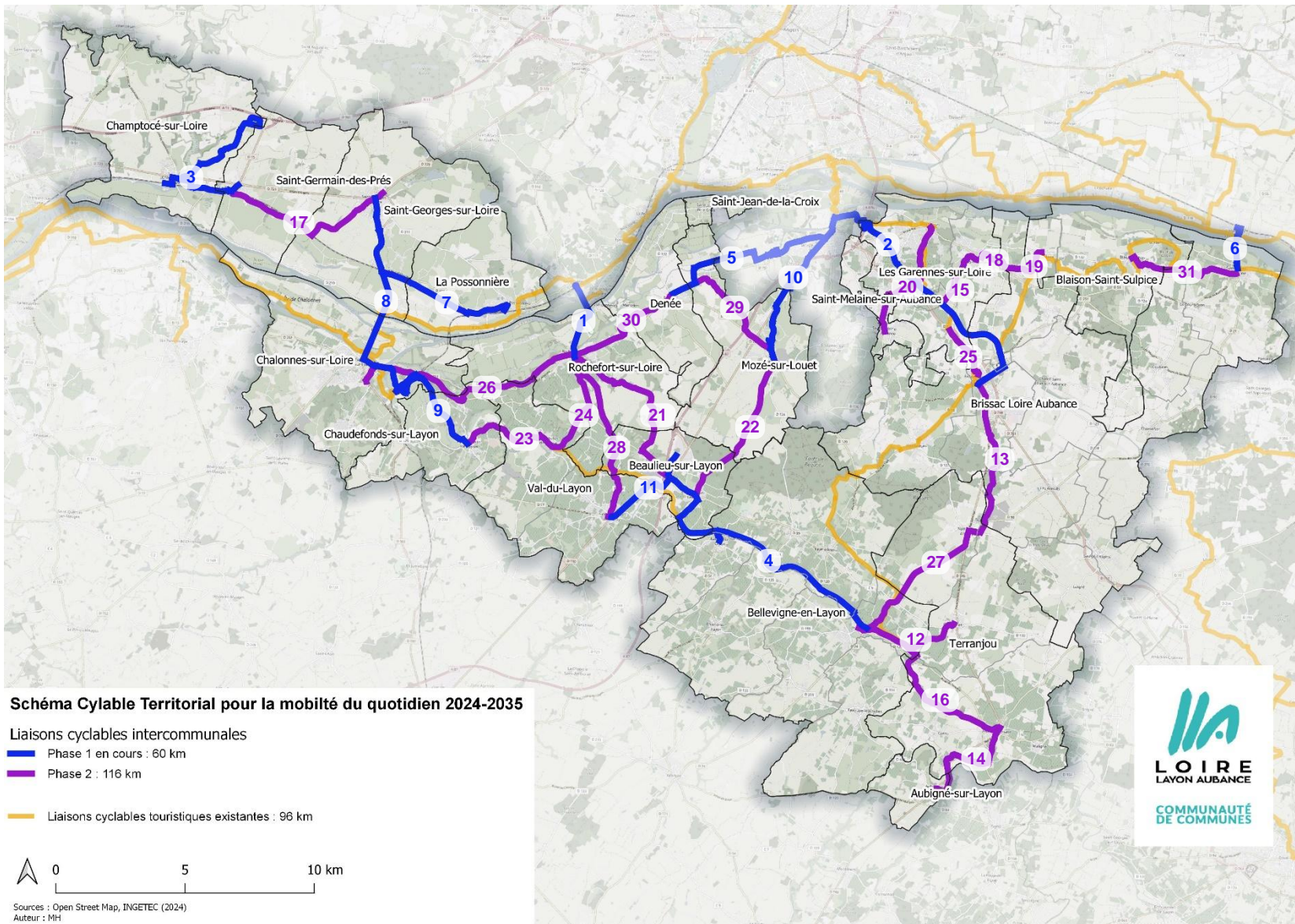
## Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de liaisons réalisées (objectif de 4 par an)
- Nombre de km réalisés (objectif de 20 par an)



## 🔍 Pour aller plus loin

- Schéma cyclable territorial : cartographie de synthèse des liaisons cyclables intercommunales



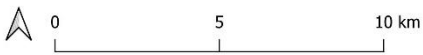
### Schéma Cyclable Territorial pour la mobilité du quotidien 2024-2035

#### Liaisons cyclables intercommunales

■ Phase 1 en cours : 60 km

■ Phase 2 : 116 km

■ Liaisons cyclables touristiques existantes : 96 km



Sources : Open Street Map, INGETEC (2024)  
Auteur : MH



### 11 liaisons prioritaires :

1. Rochefort-sur-Loire – Savennières
2. Brissac-Quincé – Mûrs-Erigné – Les Ponts-de-Cé
3. Champtocé-sur-Loire – Saint-Germain-des-Prés – Actiparc Anjou Atlantique
4. Thouarcé – Rablay-sur-Layon – Beaulieu-sur-Layon
5. Denée – Mûrs-Erigné
6. Saint-Rémy-la-Varenne – Saint-Mathurin-sur-Loire
7. Saint-Georges-sur-Loire – La Possonnière
8. Saint-Georges-sur-Loire – Chalonnes-sur-Loire
9. Chalonnes-sur-Loire – Chaufonds-sur-Layon
10. Mozé-sur-Louet – Mûrs-Erigné
11. Saint-Lambert-du-Lattay – Beaulieu-sur-Layon

### 20 liaisons complémentaires :

12. Chavagnes – Thouarcé
13. Notre-Dame-d'Allençon – Brissac-Quincé
14. Aubigné-sur-Layon – Martigné-Briand
15. Saint-Jean-des-Mauvrets – Brissac-Quincé
16. Martigné-Briand – Thouarcé
17. Saint-Germain-des-Prés – Saint-Georges-sur-Loire
18. Saint-Jean-des-Mauvrets – Saint-Saturnin-sur-Loire
19. Saint-Saturnin-sur-Loire – Saint-Sulpice
20. Saint-Melaine-sur-Aubance – Juigné-sur-Loire
21. Rochefort-sur-Loire – Beaulieu-sur-Layon
22. Mozé-sur-Louet – Beaulieu-sur-Layon
23. Chaufonds-sur-Layon – Saint-Aubin-de-Luigné
24. Rochefort-sur-Loire – Saint-Aubin-de-Luigné
25. L'Homois – Brissac-Quincé
26. Chalonnes-sur-Loire – Rochefort-sur-Loire
27. Notre Dame d'Allençon – Thouarcé
28. Saint-Lambert-du-Lattay – Rochefort-sur-Loire
29. Denée – Mozé-sur-Louet
30. Denée – Rochefort-sur-Loire
31. Blaison-Gohier – Saint-Rémy-la-Varenne



## Fiche action 2 : Soutien financier aux communes pour développer des liaisons cyclables communales

### Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien et prioritairement domicile-travail
- Sécuriser les déplacements à vélo entre les zones d'habitats

### Public cible

- Actifs pour le domicile travail
- Tous pour les déplacements du quotidien...

### Rôle de la CCLLA

- Etudes et validation des dossiers éligibles
- Cofinancement et maîtrise d'ouvrage

### Partenaires principaux

- Communes de LLA
- Association Changeons de Braquet

### Modalités de mise en œuvre

- Inciter financièrement à la mise en œuvre de liaisons complémentaires des liaisons inter-communales (entre centres-bourgs dans les communes nouvelles ou entre hameau et centre-bourg), pour les déplacements du quotidien
  - Instruire deux à trois dossiers par an conformément aux conditions d'éligibilité définies dans la Charte Voirie.
  - Communiquer sur les projets soutenus via le site internet de la Communauté de communes
- Zoom sur les conditions d'éligibilité :
  - Type d'aménagement : Le respect des recommandations du CEREMA (séparation ou mixité) selon le volume de trafic et les vitesses de circulation autorisée (cf. tableau au verso), est obligatoire pour l'éligibilité à cette aide financière. L'inclusion des piétons est donc prise en compte le cas échéant.
  - En cas de questionnement sur les solutions d'aménagements à adopter, la Communauté de communes pourra saisir, pour avis, les associations partenaires et/ou locales, bénéficiant ainsi de leur expertise d'usage

### Localisation

- Cf. liaisons intra-communales identifiées au schéma cyclable et/ou autres liaisons identifiées par les communes

### Calendrier

- 2 à 3 dossiers éligibles chaque année à partir de mi-2025

### Coût / Budget

- Budget annuel max : 150 000 € TTC, dans la limite de 50 000€TTC /projet et 50% du coût de réalisation de la liaison
- 0,1 ETP (instruction des dossiers)

### Subventions possibles

- Autres fonds, jusqu'à 70% du montant total du programme (aides régionales et départementales complémentaires selon pôle générateur desservi...)

### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /

### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de projets soutenus (2 à 3 par an)
- Nombre de km réalisés (objectif de 10 par an)

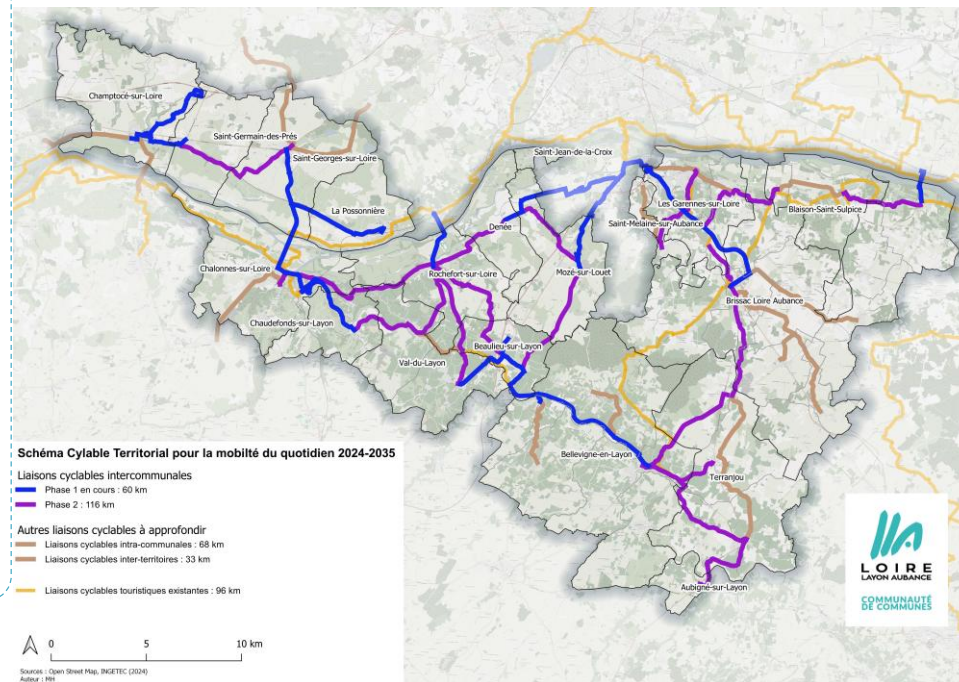


## Pour aller plus loin

- Type d'aménagement : tableau d'aide à la décision inspiré des recommandations néerlandaises en fonction de trois critères (trafic motorisé, vitesse automobile, trafic cycliste)

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

© Cerema – source : Design Manual for bicycle traffic – CROW - 2016





## Fiche action 3 : Dispositif de subvention pour l'achat d'un vélo auprès des habitants



### Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour tous types de déplacements
- Permettre aux habitants du territoire de posséder un vélo pour se déplacer



### Public cible

- Les habitants aux revenus modestes
- Les jeunes (16-25 ans)



### Rôle de la CCLLA

- Instruction des dossiers (étude des conditions d'éligibilités et versement de l'aide le cas échéant)
- Communication (site internet, réseaux sociaux, Mag LLA)



### Partenaires principaux

- Associations locales promouvant la pratique du vélo



### Modalités de mise en œuvre

- Poursuivre le dispositif lancé en 2022, en adaptant dès 2026 les modalités d'éligibilité en vigueur en 2024, concernant les :
  - Conditions d'éligibilité
  - Equipements éligibles
  - Montants et plafonnement de la subvention
- Communiquer sur le nouveau dispositif auprès des habitants
- Réaliser un bilan annuel du dispositif et l'évaluer au regard des objectifs chiffrés assignés afin d'arbitrer sur sa reconduite



### Localisation

- Maillage du territoire



### Calendrier

- 2026 et au-delà (selon bilan annuel)



### Coût / Budget

- Enveloppe maximum : 30 000€ par an
- 0,25 ETP (estimation)



### Subventions possibles

- /



### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /



### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de demandes accordées (au moins 50 par an)
- Consommation de l'enveloppe financière allouée (100%)



## Fiche action 4 : Expérimentation d'un service de location (longue durée) de vélos à assistance électrique (VAE)

### Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour tous types de déplacements et permettre aux habitants du territoire de tester le vélo pour se déplacer (VAE, vélo cargo...)

### Public cible

- Tous les publics : actifs et salariés notamment

### Rôle de la CCLLA

- Maîtrise d'ouvrage du service

### Modalités de mise en œuvre

- Acquérir et/ou louer au fur et à mesure des années une flotte diversifiée de VAE :
  - 100 VAE floqués LLA pour fin 2025/début 2026. Selon les retours de cette expérimentation, passer à 300 ou 400 vélos d'ici à 2030 (cf. détail au verso).
  - en complément : mettre à disposition des équipements de sécurité, de confort et d'aide à l'usage et à l'entretien (ex. éclairage de qualité, sacoches, guide d'utilisation...)
- Faciliter le parcours usager en proposant :
  - une tarification dégressive (pour réduire le phénomène d'hivernage des vélos) et une tarification préférentielle pour les bas revenus : cf. détail au verso
  - un temps de formation et d'apprentissage lors d'une première utilisation
  - une dépose / reprise des vélos sur différents points du territoire de façon permanente
  - la vente des vélos âgés de 5 ans (priorité aux structures en insertion, puis aux habitants usagers)
- Faciliter la gestion du service :
  - en acquérant un outil de gestion de la flotte (entrée/sortie, paiement, entretien, réparation, vente...)
  - en étudiant l'opportunité de s'appuyer sur :
    - des commerçants du territoire pour la partie « back office » (déposes-reprises et maintenance préventive et curative) / la CCLLA assurant le volet acquisition des vélos et la partie administrative (gestion des dossiers, appels téléphoniques, facturation...), ainsi que l'hivernage sécurisé des vélos non loués, en partenariat avec les communes.
    - un opérateur privé susceptible de prendre en charge l'intégralité du service, ou une partie.

### Coût / Budget

- Investissement VAE par an ≈ 160 000 € à 200 000 € TTC
- Fonctionnement annuel ≈ de 20 000 € à 70 000 €, en externalisant l'entièreté du service (estimation pour 100 vélos, > avec ↗ flotte)
- Recettes = de 30 à 60% du coût de fonctionnement
- Logiciel ≈ 10 000 € la 1<sup>re</sup> année, 5 000€ par an ensuite
- De 0,1 ETP par an si externalisation complète à 0,5 ETP si partenariat avec des commerçants

### Partenaires principaux

- Opérateur privé et/ou commerçants maillant le territoire
- Communes
- Association Changeons de Braquet

### Localisation

- Dépose/reprise sur plusieurs communes réparties sur le territoire + locaux sécurisés pour hivernage

### Calendrier

- 2025-2026 : acquisition de 100 vélos et lancement du service de location
- 2026 et années suivantes : ajustement du service, acquisition de nouveaux vélos

### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /

### Indicateurs de suivi (objectifs chiffrés)

- Nombre de vélos de la flotte communautaire par type (100 à 2026, 300 à 2030)
- Nombre de bénéficiaires (> à 100% de la flotte)
- Ratio demandes en attente / demandes satisfaites (60%)

### Subventions

- FEADER

# Sommaire

---

① Enjeux et objectifs du PDMS

② **Fiches actions**

- Modes actifs



**Véhicules partagés**

- Accompagnement aux changements de pratiques
- Solidarité et Innovation écologique
- Transports collectifs, Intermodalité et Partenariat

③ Annexe



# Fiche action 5 : Mise en place d'une plateforme de covoiturage unique pour les déplacements réguliers et évènementiels sur le territoire

## Objectifs

- Offrir une alternative à la pratique individuelle de l'automobile, efficace et économe
- Optimiser les flux de déplacements automobiles, moins impactant en matière environnemental

## Public cible

- Déplacements du quotidien (domicile - travail / études)
- Pratiques occasionnelles et déplacements en lien avec un évènement



## Rôle de la CCLLA

- Maitrise d'ouvrage de la plateforme et pilote des outils de communication autour de l'outil



## Partenaires principaux

- Opérateur
- Communes, CCAS, Centres sociaux-culturels du territoire
- Structures associatives locales organisant des évènements (spectacles vivants, forums, fêtes thématiques...)



## Modalités de mise en œuvre

- Contractualiser avec un opérateur pour disposer d'une plateforme de mise en relation des covoitureurs adaptés au besoin du territoire. Un outil :
  - Réactif, adaptatif (page Internet + appli mobile) et intelligible (expérience utilisateur) ;
  - permettant facilement de publier/trouver une annonce, créer/rejoindre une communauté (propre à son association, entreprise, commune...) ou un évènement qui se déroule sur le territoire ;
  - assurant le maintien opérationnel du dispositif d'incitation communautaire ;
  - permettant de capitaliser des données de fréquentation afin de suivre l'évolution des pratiques.
- Mettre en place un dispositif de communication auprès des habitants, des employeurs, des acteurs de la vie locale (associations, CCAS, CSC...) :
  - Faire connaître l'outil afin de partager une seule et même plateforme via les canaux existants (journal et site Internet LLA, création de brèves à destination des communes (relais), aller à la rencontre des habitants pour informer (stands, évènements)
  - Sensibiliser sur les impacts positifs du covoiturage (économique et environnemental) mais aussi sur les volets humains et conviviaux d'une telle pratique
  - S'appuyer sur les 2 conseillers numériques du territoire pour faire connaître et apprendre à utiliser les applications, voire sur d'autres personnes ressources (Maisons France Service...)



## Localisation

- Ensemble de la CCLLA



## Calendrier

- Contractualisation avec un opérateur et mise en place de la plateforme : 2026



## Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /



## Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Recensement des actions de communication réalisées par an selon structure / destinataire
- Nombre de conseillers « formés » à former les publics à l'utilisation de la plateforme



## Coût / Budget

- Budget annuel (fonctionnement ) ≈ env. 12 500€TTC
- Coûts optionnels : actions de communication et d'animation assurées par l'opérateur (≈ 10 000€TTC) ; budget incitation communautaire (à déterminer)
- 0,2 ETP (estimation)



## Subventions possibles

- Fond vert



## Fiche action 6 : Expérimentation d'un service d'autostop organisé et sécurisé autour d'une polarité



### Objectifs

- Encourager les pratiques de covoiturage spontané
- Offrir une solution de mobilité supplémentaire agile et rapide pour se rabattre sur une polarité offrant une diversité d'équipements et services



### Public cible

- Jeunes adultes, pour des déplacements non contraints
- Pratiques occasionnelles



### Rôle de la CCLLA

- Maitrise d'ouvrage du service



### Partenaires principaux

- Opérateur
- Communes, CCAS, Centres sociaux-culturels, Région Pays-de-la-Loire
- Structures associatives locales



### Modalités de mise en œuvre

- Etudier précisément l'opportunité d'expérimenter un service d'autostop organisé :
  - Quel dimensionnement du service pour quel besoin ?
  - Quel territoire le plus adapté au déploiement de l'expérimentation ?
- Lancer l'expérimentation autour d'une polarité principale du territoire :
  - Partenariat Opérateur / Communauté de communes / Communes du bassin
  - Définition des arrêts : localisation des arrêts de rabattement sur les communes environnantes et la polarité, matériels déployés
  - Campagne de communication forte et au long terme pour toucher les publics cibles, en partenariat avec les structures locales
- Evaluer l'expérimentation (via une enquête quantitative et qualitative) afin de définir la suite à donner au service :
  - Pérennisation, ajustements ou arrêt du service en expérimentation
  - Déploiement du service sur l'ensemble du territoire (étude d'opportunité préalable)



### Localisation

- Expérimentation autour de Thouarcé, où la desserte en Transports Collectifs moins efficiente par rapport aux autres polarités. Bellevigne-en-Layon, Terranjou, Aubigné = 10 000 habitants pour 9 communes
- Expérimentation sur l'entiereté du Territoire



### Calendrier

- Etude d'opportunité : 2028
- Mise en place du service : 2029
- Evaluation pour ajustement et développement : 2029-2030



### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /



### Coût / Budget

- Investissement : Quelques milliers d'€ pour le mobilier
- Fonctionnement :
  - < à 4 500 € TTC par an pour l'expérimentation sur un secteur d'environ 10 000 habitants (+ 2 000€ TTC pour 2 animations in situ en option)
  - 10 000 € TTC par an pour un déploiement sur l'ensemble du territoire
- 0,3 ETP (estimation)



### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de bassins proposant un service d'autostop (1 en 2029, 2 en 2030)
- Nombre de communes (délégées) desservies (6 en 2029, 10 en 2030)



### Subventions possibles

- A préciser



## Fiche action 7 : Expérimentation d'un service d'autopartage public (en boucle, avec station)

### Objectifs

- Réduire le niveau de motorisation des ménages tout en garantissant l'accessibilité à une voiture
- Offrir une solution de mobilité souple et décarbonée aux résidents

### Modalités de mise en œuvre

- Mettre à disposition des habitants et salariés des véhicules électriques sur l'espace public via :
  - des stations d'autopartage en boucle qui s'appuient sur les bornes de recharge déjà déployées par le SIEML ou bien à créer.
- Contracter avec un opérateur afin de déployer le système et déléguer la gestion et l'exploitation du service (relation client, gestion de flotte et commerciale, licence et technologie embarquée, assistance, communication, assurance, entretien...).
- Dimensionnement et déploiement du service :
  - Type de véhicules électriques à envisager : petites citadines (type Zoé, Dacia Duster) voire des véhicules 7 places (type Kangoo, Berlingo, Partner)
  - 1 véhicule par station (2 à termes)
  - 1 station déployée sur chacune des polarités (priorisation selon motivation de la commune) : Thouarcé, Saint-Georges-sur-Loire, Brissac-Quincé, Chalonnes-sur-Loire
  - Dans un second temps, selon réussite de l'expérimentation, déploiement d'une station dans les polarités intermédiaires
- Communiquer sur la solution déployée en partenariat avec l'opérateur et mettre en place un dispositif de suivi permettant d'évaluer le service en termes d'usage

### Coût / Budget

- Investissement : 80 000 à 100 000€ TTC pour 4 véhicules + de 3 200€ TTC (sur bornes SIEML existantes) à 80 000 € pour 4 stations
- Fonctionnement : 16 000 à 20 000€ par an pour 4 véhicules (hors recettes ≈ 50%)
- 0,4 ETP

### Public cible

- Jeunes adultes
- Ménages multi-motorisés

### Rôle de la CCLLA

- Maitrise d'ouvrage du service

### Partenaires principaux

- Opérateur + SIEML
- Communes et structures affiliées au service

### Localisation

- Centralités principales (Brissac-Quincé, Thouarcé, Chalonnes-sur-Loire et Saint-Georges-sur-Loire),
- Voire polarités intermédiaires (Champtocé-sur-Loire, Beaulieu-sur-Layon et Juigné-sur-Loire)

### Calendrier

- Contractualisation avec un opérateur : 2029
- Mise en place du service sur 2 ou 4 stations : 2030
- Evaluation pour ajustement et développement : 2031

### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /

### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre d'inscrits (au moins 10 par station la 1<sup>re</sup> année, puis hausse constante les années suivantes)

### Subventions

- FEADER, Fond vert



## Fiche action 8 : Mise en place de conditions facilitant l'autopartage entre particulier



### Objectifs

- Réduire le niveau de motorisation des ménages tout en permettant l'accessibilité à une voiture
- Optimiser l'usage des véhicules particuliers, circulant moins de 5% du temps
- Rassurer le prêteur comme le locataire du véhicule, en assurant un rôle de « tiers de confiance »



### Public cible

- Communauté de voisins pour des déplacements ponctuels



### Rôle de la CCLLA

- Relai d'information de solutions existantes



### Partenaires principaux

- Opérateurs



### Modalités de mise en œuvre

- Sensibiliser à la mise en partage des véhicules personnels :
  - Communiquer sur l'existence de plateformes proposant et sécurisant la mise en relation entre particuliers, pour la location ponctuelle d'un véhicule privé
  - Instaurer une veille technique afin d'accompagner les changements d'habitudes de déplacements des habitants et d'informer des nouvelles solutions disponibles



### Localisation

- Sur l'ensemble du territoire



### Calendrier

- Communication pour faire sensibiliser à l'existence d'outils et encourager l'émergence de petites communautés : 2030



### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- -



### Coût / Budget

- > 0,1 ETP



### Subventions possibles

- /



### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de communautés créées

# Sommaire

---

1 Enjeux, objectifs et calendrier du PDMS

2 **Fiches actions**

- Modes actifs
- Véhicules partagés



Accompagnement aux changements de pratiques

- Solidarité et Innovation écologique
- Transports collectifs, Intermodalité et Partenariat

3 Annexe



## Fiche action 9 : Campagnes d'information, de communication et de sensibilisation à l'usage des modes alternatifs

### Objectifs

- Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle
- Faire connaître les différentes solutions de mobilité proposées sur le territoire

### Public cible

- Tous les publics

### Rôle de la CCLLA

- Maître d'ouvrage de la communication et sensibilisation
- Relai de l'information mise en œuvre par les communes et acteurs partenaires

### Modalités de mise en œuvre

- Réaliser des campagnes d'informations mettant en avant des chiffres clés, les avantages pour le climat, la santé et l'économie des ménages à utiliser les modes alternatifs
- Recenser sur le site Internet de la CCLLA et via un fascicule papier synthétique :
  - l'ensemble des solutions de mobilité déployées par la collectivité et ses partenaires
  - Intégrer l'outil permettant de calculer l'empreinte carbone de son trajet <https://impactco2.fr/outils/transport>
- Organiser des événements de sensibilisation, avec des formats ludiques : festivals, événements mobilités lors des marchés, fêtes locales...
  - Organiser une fois par an, un événement communautaire autour des mobilités durables (festival, conférence), à partir de 2028
- Relayer les outils de communication des services régionaux auprès des habitants en partenariat avec les communes
- Soutenir les campagnes de communication partagées à l'échelle du Bassin Angevin de Mobilité (covoiturage notamment, voire Transports Collectifs)

### Partenaires principaux

- Communes
- Acteurs publics déployant des services de mobilité sur le territoire (Région, Département...)
- Associations et CCAS
- Entreprises du domaine des mobilités pour les événements grand public

### Localisation

- Ensemble du territoire

### Calendrier

- Au long cours

### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- -

### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Recensement des campagnes de communication et des événements

### Coût / Budget

- Fonctionnement : 2 500€/an jusqu'en 2028 / 15 000 €/an à partir de 2028
- De 0,2 à 0,8 ETP en 2028 (estimation)

### Subventions possibles

- /



## Objectifs

- Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle
- « Lever les barrières » empêchant les habitants à tester de nouveaux modes et services de mobilité



## Public cible

Majoritairement des personnes âgées



## Rôle de la CCLLA

- Maître d'ouvrage



## Partenaires principaux

- Associations œuvrant dans le domaine des mobilités durables



## Modalités de mise en œuvre

- Soutenir financièrement (via convention d'objectif) et de manière pérenne, les associations du territoire proposant des ateliers/formations :
  - de « remise en selle » et de « savoir rouler à vélo » (SRAV)
- Encourager l'apprentissage à utiliser les différentes solutions de mobilité (vélopartage, autopartage...) et les applications / plateformes (covoiturage, vélo, transport Aléop, TAD, transport solidaire...)
  - En formant des agents (conseillers numériques)
  - En suivant le travail des partenaires locaux déjà engagés ou susceptibles d'être le relai de cet apprentissage (CCAS, CSC...)
  - En tenant des stands dédiés lors d'évènements thématiques ou généralistes organisés par la Communauté de communes.
- Mettre en place des incitations et des évènements pour faciliter le « passage à l'acte »
  - Etudier l'impact de la mise en place du forfait mobilité durable, à destination des agents de la Communauté de communes et inciter les autres employeurs du territoire.
  - Maintenir/développer les incitations financières proposées par la Communauté de communes auprès des habitants :
    - covoiturage,
    - dispositif d'aide à l'achat de VAE,
    - ...
- Organiser des prix / soutenir les challenges mobilisant largement les acteurs du territoire (collectivités, associations, entreprises...), type « cap ou pas cap », Défi mobilité Pays-de-la-Loire.



## Localisation

- Ensemble de la CCLLA



## Calendrier

- Au long cours



## Subventions possibles

- /



## Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- -



## Indicateurs de suivi (objectifs chiffrés)

- Bilan annuel du Défi mobilité (nombre d'employeurs et d'agents participants)
- Crédits alloués aux associations partenaires
- Nombre de partenariats



## Coût / Budget

- Fonctionnement : à partir de 3 000 €TTC/an pour le soutien financier aux associations partenaires
- À partir de 0,1 ETP, selon les actions annuelles envisagées.



# Fiche action 11 : Accompagnement des employeurs pour encourager les pratiques alternatives à l'autosolisme auprès des salariés



## Objectifs

- Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle
- « Lever les barrières » empêchant les salariés à changer leurs pratiques



## Public cible

- Salariés et employeurs



## Rôle de la CCLLA

- Maître d'ouvrage



## Partenaires principaux

- Associations Ligérienne d'Information et de Sensibilisation à l'Energie et à l'Environnement, Changeons de Braquet, Club d'entreprises en Loire Layon Aubance, Conseil de Développement Loire Angers.
- Acteurs publics déployant des services de mobilité sur le territoire (Région, Département...)
- Communes
- Employeurs des zones d'activités concernées



## Modalités de mise en œuvre

- Etendre l'expérimentation en cours sur la Zone de Lanserre, aux Garennes sur Loire, à d'autres zones d'activités situées à proximité d'axes de déplacements structurants.
- Partager, avec les entreprises, les enjeux au sein des zones d'activités identifiées pour cette action d'accompagnement et identifier les besoins en matière de mobilité et d'offre de services :
  - Former un groupe d'acteurs locaux (élus, entreprises, agents communautaires, associations...) sur le changement des modes de vie pour réduire le bilan carbone.
  - Réaliser un diagnostic partagé sur les enjeux de mobilité des salariés des zones d'activités.
- Ajuster et mettre en œuvre un plan d'actions et une éventuelle programmation des aménagements à réaliser, en s'appuyant sur les résultats de l'action menée sur la zone de Lanserre :
  - Diffuser auprès des employeurs la page dédiée aux mobilités sur le site Internet du territoire et le fascicule papier synthétique (cf. action 9)
  - Réaliser des événements et tenir des permanences sur les différentes zones d'activité (ZA) de la CCLLA
- Evaluer la démarche



## Localisation

- Zones d'activités



## Calendrier

- Débuté en 2024, jusqu'en 2030



## Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- -



## Indicateurs de suivi (objectifs chiffrés)

- Recensement des actions déployées chaque année
- Nombre d'entreprises et de salariés ayant participé à la démarche
- Nombre de zones d'activités sur les lesquelles les actions ont été menées



## Coût / Budget

- Fonctionnement : 48 000 €/an et par zone d'activité
- X ETP (à préciser suite à l'expérimentation en cours sur Lanserre)



## Subventions possibles

- Siéml



# Sommaire

---

① Enjeux, objectifs et calendrier du PDMS

② **Fiches actions**

- Modes actifs
- Véhicules partagés
- Accompagnement aux changements de pratiques



**Solidarité et Innovation écologique**

- Transports collectifs, Intermodalité et Partenariat

③ Annexe



## Fiche action 12 : Etude et évaluation des services de transport d'utilité sociale déployés sur le territoire

### Objectifs

- Donner la possibilité à tous les publics de se déplacer
- Soutenir de la meilleure des manières les structures actives dans le domaine des mobilités solidaires, afin de pérenniser les services déployés, voire d'en développer de nouveaux

### Public cible

- Majoritairement personnes âgées

### Rôle de la CCLLA

- Maître d'ouvrage de l'étude et de son évaluation

### Partenaires principaux

- CCAS
- Associations de transports solidaires

### Modalités de mise en œuvre

- Transport solidaire :
- Recenser l'existant et identifier les freins et les difficultés rencontrés
  - Créer un groupe de travail composé d'élus de la Commission Développement social de la Communauté de communes et d'agents de CCAS ou d'associations qui accompagnent les bénévoles : construire un sondage, le soumettre aux structures du transport solidaire, l'analyser et émettre des propositions d'actions
  - Rencontrer les bénévoles et recueillir leurs besoins, difficultés, propositions
- Puis envisager le type de soutien de la collectivité dans l'optique de pérenniser les services (exemples possibles, non exhaustif) :
  - organisation d'une assemblée biannuelle pour favoriser le partage d'expériences entre structures et communes
  - acquisition d'un logiciel commun pour favoriser l'organisation des trajets,
  - campagne de communication pour recruter de nouveaux conducteurs bénévoles,
  - soutien financier aux structures ou aux conducteurs...)
  - ...

### Localisation

- Ensemble du territoire

### Calendrier

- Etude et évaluation : 2025

### Coût / Budget

- Etude réalisée en interne
- X ETP (à déterminer)

### Subventions possibles

- /

### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /

### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

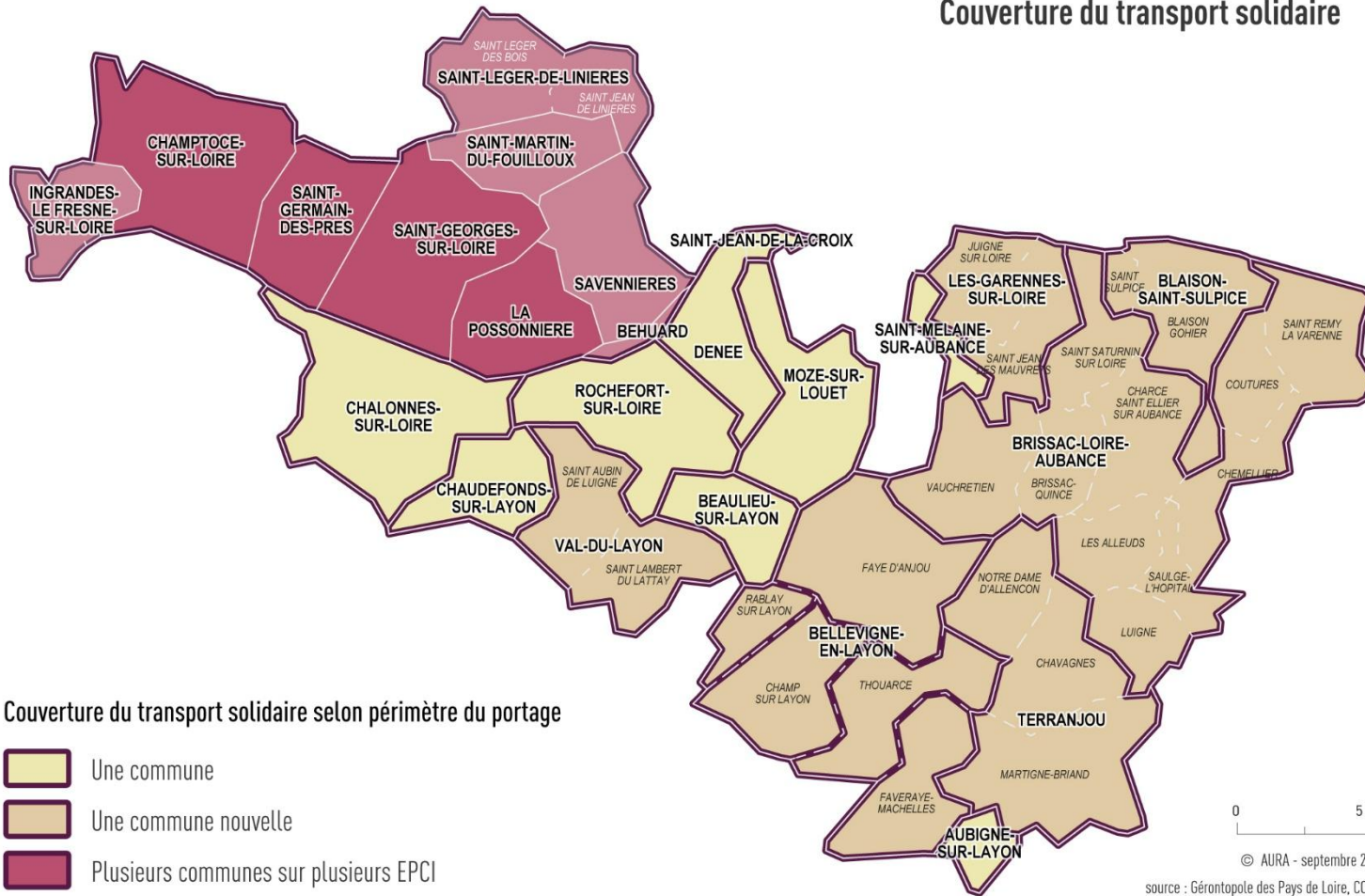
- Nombre de questionnaires administrés auprès des structures assurant le transport solidaire
- Nombre de communes couvertes par le transport solidaire
- Nombre de véhicules solidaires proposés en location



**Pour aller plus loin**

- Cartographie de la couverture du transport solidaire sur Loire Layon Aubance

**Couverture du transport solidaire**





## Fiche action 13 : Etude sur les besoins de mobilité solidaire des publics précaires et en insertion



### Objectifs

- Donner la possibilité à tous les publics de se déplacer
- Définir le type de soutien à mettre en place pour des structures actives dans le domaine des mobilités solidaires, afin de pérenniser les services déployés, voire d'en développer de nouveaux



### Public cible

- Personnes en insertion ou en situation de précarité



### Rôle de la CCLLA

- Maître d'ouvrage de l'étude et de son évaluation



### Partenaires principaux

- CCAS ,Mission locale, association d'insertion professionnelles (Alisée, Initiative emploi)
- Afodil, Envie
- Comité local pour l'emploi



### Modalités de mise en œuvre

- Lancer une étude globale pour évaluer les besoins de déplacements des personnes en insertion ou en situation de précarité, en répondant aux points ci-dessous :
  - Etudier l'opportunité de mettre en œuvre un service de location de véhicule solidaire par Envie, en lien avec Angers Loire Métropole et le Département de Maine-et-Loire.
  - Etudier la mise en place d'une caution solidaire pour les prêts de véhicules, sujet identifié comme frein au prêt et, donc, à l'emploi dans un certain nombre de situations, et retenu comme action par le Comité Local Pour l'Emploi, initié par l'Etat.
  - Répondre aux sollicitations de cofinancement d'Afodil ou d'Angers Mob Service qui accompagnent notamment les publics en recherche d'emplois à trouver une solution pour leurs déplacements professionnels (usage des transports collectifs, prêt de véhicules...) et qui forment les publics précaires à la sécurité routière



### Localisation

- Ensemble de la CCLLA



### Calendrier

- Etude et évaluation : 2026
- Action d'accompagnement de la CCLLA selon les résultats de l'étude : à partir de 2027



### Coût / Budget

- Etude réalisée en interne
- 0,2 ETP (estimation)



### Subventions possibles

- /



### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /



### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- /



## Fiche action 14 : **Accompagnement financier des communes au déploiement de bornes de recharges électriques**



### **Objectifs**

- *Limiter l'empreinte carbone du territoire*
- *Rendre accessible la recharge des véhicules en zone urbanisée dense*



### **Public cible**

- *Tous les publics*



### **Rôle de la CCLLA**

- *Co-financeur*



### **Partenaires principaux**

- *Siéml*
- *Communes*



### **Modalités de mise en œuvre**

- *Elaborer un règlement d'attribution de soutien financier*
  - *Instruire jusqu'à 5 dossiers par an, conformément aux conditions d'éligibilité, définies dans le règlement de cofinancement.*
  - *Communiquer sur les bornes soutenues via le site internet de la communauté de communes*
- *Zoom sur les conditions d'éligibilité :*
  - *S'appuyer sur les états des lieux des potentiels de densification et des futurs projets des communes mentionnés au Programme Local de l'Habitat et au Plan Local d'Urbanisme afin de d'identifier les critères de cofinancements.*
  - *Croiser ces critères avec les besoins identifiés par le Syndicat d'Energie de Maine-et-Loire (Siéml).*



### **Localisation**

- *Maillage du territoire*



### **Calendrier**

- *A partir de 2026*



### **Coût / Budget**

- *Budget annuel max : 25 000€*
- *0,2 ETP (estimation)*



### **Subventions possibles**

- *Siéml*



### **Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)**

- */*



### **Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)**

- *Nombre de bornes cofinancées et mises en service*
- *Nombre de bornes à déployer*



## Fiche action 15 : Etude sur l'expérimentation de nouveaux modes de déplacements



### Objectifs

- Proposer des solutions de mobilités novatrices à la population, intégrant une dimension sociale et/ou écologique
- Positionner le territoire dans une vision d'avenir



### Public cible

- Public aguerrit ou curieux des nouvelles technologies
- Public sensibilisé aux questions d'écologie



### Rôle de la CCLLA

- Maître d'ouvrage ou partenaire d'une expérimentation



### Partenaires principaux

- Fabricants de véhicules intermédiaires
- Cerema, Ademe, Cellule régionale France Mobilité, Agence d'Urbanisme de la Région Angevine



### Modalités de mise en œuvre

- Réaliser des veilles régulières sur les solutions innovantes « high tech » et « low tech » susceptibles d'être expérimentées sur le territoire, en s'appuyant sur les structures d'expertises locales et nationales
- Etudier notamment le potentiel de déployer des solutions autour des véhicules intermédiaires. A ce stade des connaissances, les interventions possibles de LLA dans le domaine :
  - Être un territoire d'expérimentation des Vélis en rejoignant la démarche pilotée par l'ADEME « Extrême défi » ? Possibilité de dépôt de candidature à confirmer.
  - Acquérir certains Vélis déjà homologués et les mettre à disposition de différents usagers et partenaires locaux : [https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/12/2\\_introduction\\_cerema.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/12/2_introduction_cerema.pdf)
    - Vélos cargos protégés des intempéries / Véломobiles (carénés) : à disposition des habitants (via le service vélo LLD, cf. action MA4) et/ou des salariés de LLA voire des employeurs pour les déplacements professionnels (cf. action AC3) ?
    - Quadricycle collectif (type woodybus) : à disposition des CSC ou des communes par roulement ?
    - Voiturette et mini-voiture : à intégrer dans la flotte de véhicules professionnels communautaires et/ou dans le service d'autopartage (cf. action VP3) et/ou aux structures actives dans le domaine social (cf. action SI1) ?
    - Avant toute expérimentation, la sécurité et la cohabitation avec les autres modes sera étudiée : [https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/12/5\\_enjeux\\_de\\_securite\\_et\\_de\\_cohabitation\\_des\\_velis\\_cerema.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/12/5_enjeux_de_securite_et_de_cohabitation_des_velis_cerema.pdf)



### Localisation

- A définir



### Calendrier

- Réflexions à partir de 2028



### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /



### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- /



### Coût / Budget

- /



### Subventions possibles

- /

# Sommaire

---

① Enjeux, objectifs et calendrier du PDMS

② **Fiches actions**

- Modes actifs
- Véhicules partagés
- Accompagnement aux changements de pratiques
- Solidarité et Innovation écologique



Transports collectifs, Intermodalité et Partenariat

③ Annexe



## Objectifs

- Encourager et faciliter l'usage des transports collectifs régionaux auprès des habitants et salariés du territoire
- Améliorer le service offert, qualitativement comme quantitativement

## Public cible

- Tous les publics : scolaires, salariés, personnes sans voitures...

## Rôle de la CCLLA

- Interlocuteur et expert (connaissance du territoire et des besoins des habitants)
- Financeur éventuellement

## Partenaires principaux

- Région des Pays de la Loire
- SNCF voyageurs

## Modalités de mise en œuvre

- Organiser des points bilatéraux (Région + Communauté de communes) régulièrement afin d'améliorer la desserte en transport collectif (lignes régulières et à la demande).
  - Faire remonter les besoins, manques et dysfonctionnements recensés par la collectivité auprès des communes et usagers
  - Proposer d'éventuels changements de tracés des lignes au regard de l'évolution des territoires (développement urbain, mutations démographiques...)
  - Analyser annuellement les données d'offre et de fréquentation transmises par la Région afin d'envisager des évolutions de niveau de dessertes. Partager ces analyses avec la Région
- Communiquer de manière coordonnée pour mieux faire connaître les services existants
- Participer aux réflexions régionales visant à faciliter le « parcours usager », en travaillant sur des outils et applications « tout en un » (connaissance de l'offre, génération d'itinéraires multimodales, tarification, paiement...)
- Envisager de financer partiellement le service régional en complétant l'offre « socle » (= niveau de service pris en charge financièrement à 100% par la Région) afin d'augmenter le nombre de trajets en transport à la demande

## Localisation

- Ensemble du territoire

## Calendrier

- Au moins une réunion bilatérale par an (davantage si la Communauté de communes participe à termes financiers)

## Coût / Budget

- Investissement : à définir en temps et en heure, si volonté de la Communauté de communes de compléter l'offre socle
- > 0,1 ETP (estimation)

## Subventions possibles

- /

## Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /

## Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de réunions réalisées annuellement
- Suivi annuel du niveau d'offre par ligne régulière



## Fiche action 17 : Connexion des différents services de mobilité avec les territoires voisins



### Objectifs

- Encourager l'usage des transports collectifs régionaux et métropolitains
- Faciliter l'interconnexion des différents services de mobilité



### Public cible

- Tous les publics, en premier lieu les salariés, étudiants et scolaires



### Rôle de la CCLLA

- Participant, expertise
- Financeur éventuellement



### Partenaires principaux

- Région Pays de la Loire
- EPCI du Bassin Angevin de Mobilité
- Département du Maine-et-Loire
- SIEML



### Modalités de mise en œuvre

- Participer aux instances de gouvernance supra-communautaire, en premier lieu celles en place sur le Bassin Angevin de Mobilité (BAM), afin de coordonner les actions et services déployés par les différents partenaires et collectivités voisines
  - Réunions techniques et politiques en lien avec le Contrat opérationnel de mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (cf. verso)
  - Comité des partenaires régionaux / une conférence ligérienne des AOM par an
- Réaliser des actions conjointes avec les collectivités du BAM en faveur des pratiques de mobilité durable (ex : campagne de communication sur le covoiturage en 2025)
- Participer à la recherche d'optimisation des connexions des services de transports collectifs entre eux et avec les autres solutions de mobilité :
  - Accompagner la Région des Pays de la Loire et Angers Loire Métropole dans les différentes réflexions s'apparentant à l'émergence d'un SERM angevin (Services Express Régionaux Métropolitains) : études de définition et d'optimisation de lignes express (TER et car), pour la mise en place de voies réservées, pour le déploiement de lignes de covoiturage spontanée dynamique voire à haut niveau de services...
  - Faciliter l'intermodalité en intervenant plus directement dans le déploiement et l'équipement de hubs multimodaux (cf. action 18)



### Localisation

- /



### Calendrier

- Au moins deux réunions annuelles pour le Bassin Angevin de Mobilité
- Un comité des partenaires régionaux / une conférence ligérienne des Autorités Organisatrices de la Mobilité par an



### Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /



### Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de réunions et comités suivies annuellement
- Recensement des actions conjointes mises en place à l'échelle du BAM
- Recensement des études et des réalisations en faveur de l'intermodalité et de la connexion des différents services



### Coût / Budget

- > 0,1 ETP (estimation)



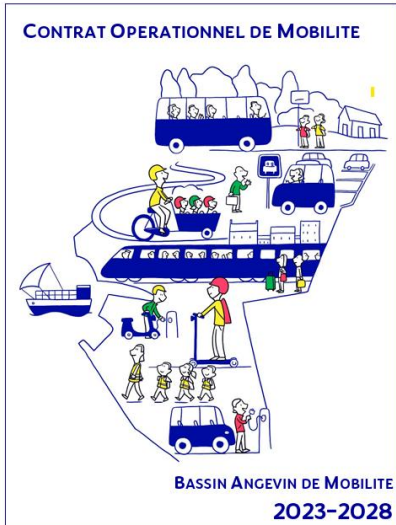
### Subventions possibles

- /



## 🔍 Pour aller plus loin

### ▪ Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin Angevin de Mobilité (BAM)



➤ Le premier COM du BAM a été signé en décembre 2023 par les 5 EPCI du bassin (cf. carte), la Région des Pays de la Loire, le Département du Maine-et-Loire, le SIEML, « SNCF Gares et Connexion » et Movéo (gestionnaire de la gare routière d'Angers).

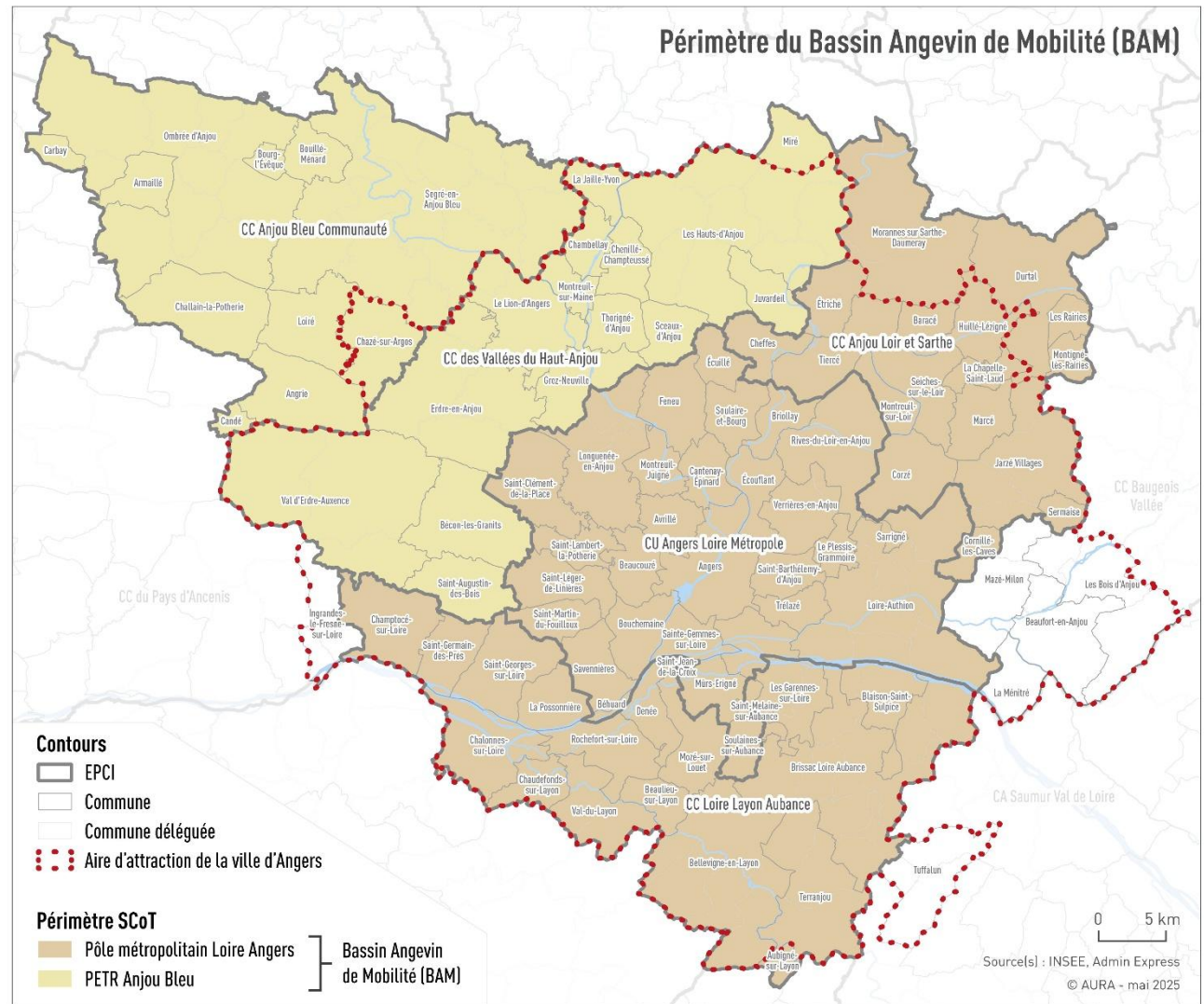
➤ Il vise à mieux coordonner les services de transport et expérimenter collectivement de nouvelles formes de mobilités durables à l'échelle d'un bassin géographique pertinent et cohérent.

➤ Doté d'un plan d'actions, il répond à plusieurs enjeux de mobilité sur le territoire et notamment :

- Rendre plus attractifs les transports collectifs
- Faciliter l'intermodalité
- Conforter le covoiturage
- Favoriser l'usage du vélo
- Agir pour les personnes en précarité en développant des services de mobilité solidaire
- Faciliter l'usage des énergies alternatives, la décarbonation des véhicules, et plus largement la recherche de sobriété dans l'articulation des modes de transport et mobilité

## 🔍 Pour aller plus loin

### ▪ Cartographie du Bassin Angevin de Mobilité (BAM)





## Objectifs

- Encourager l'usage des transports collectifs régionaux et métropolitains
- Encourager le changement de modes de déplacement en facilitant le rabattement sur les principaux points d'arrêts de transport collectifs

## Public cible

- Tous les publics, en premier lieu les salariés, étudiants et scolaires

## Rôle de la CCLLA

- Cofinanceur
- Communes = maîtrise d'ouvrage

## Partenaires principaux

- Communes et Département de Maine-et-Loire : propriétaire du foncier, cofinancement (investissement), entretien (fonctionnement)
- Région des Pays de la Loire et SNCF Réseau : cofinancement

## Modalités de mise en œuvre

- S'appuyer sur les pôles d'échanges multimodaux identifiés (PEM = aires de stationnements à proximité des gares) et aires multimodales (AM = aires de stationnements avec un arrêt structurant de transport collectif) d'intérêt communautaire → cf. cartographie au verso
- Réaliser une fiche « état des lieux annuels quantitatifs et qualitatifs » de ces différentes aires d'intérêt communautaire, recensant :
  - Services de transports / mobilités :
    - Niveau de dessertes en transports collectifs
    - Nombre de places de stationnements voiture, vélo (par type)
    - Stations de vélopartage et d'autopartage (en prévision d'un éventuel déploiement futur)
  - Accessibilité :
    - Qualité des aménagements piétons depuis le cœur de bourg
    - Qualité des infrastructures cyclables
  - Services connexes : abri, panneau d'information, éclairage, aménagement paysager, toilette...
- Définir le règlement de soutien financier de la Communauté de communes pour le développement des pôles d'échanges et aires multimodales, en complément des règlements régionaux et départementaux.

## Localisation

- Cf. cartographie au verso

## Calendrier

- Etat des lieux : 2027
- Mise en place du soutien financier : 2028

## Indicateurs d'impact (avec objectifs chiffrés)

- /

## Coût / Budget

- Budget : à déterminer suite à l'état des lieux
- 0,2 ETP (estimation)

## Subventions possibles

- Cf. verso

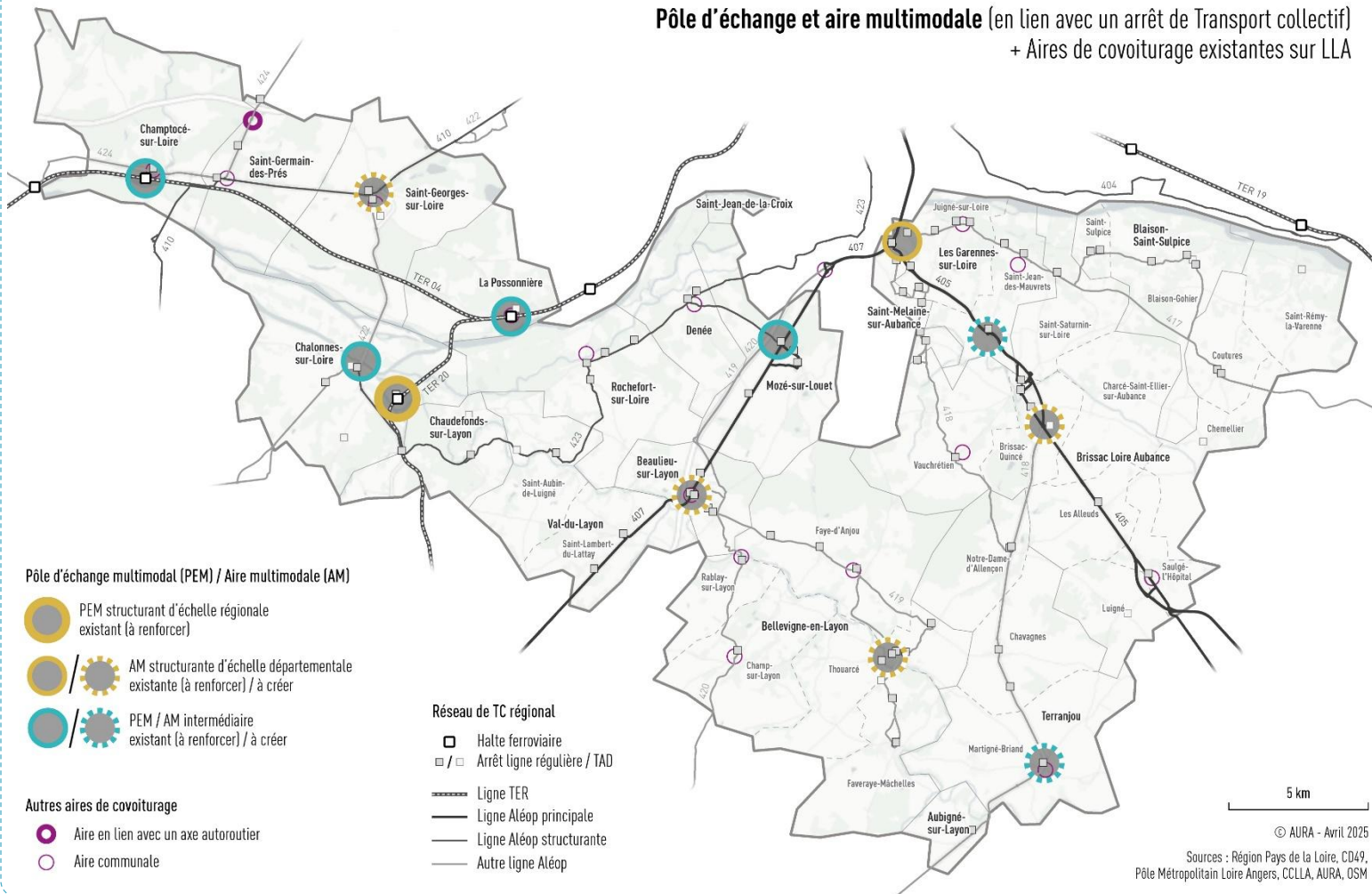
## Indicateurs de suivi (avec objectifs chiffrés)

- Nombre de PEM et recensement des services déployés
- Nombre d'AM et recensement des services déployés



## 🔍 Pour aller plus loin

- Cartographie des pôles d'échanges et aires multimodales structurantes et intermédiaires d'intérêt communautaire



## 🔍 Pour aller plus loin

- Un positionnement de la Région et du Département en tant que soutien technique et financier (la maîtrise d'ouvrage laissée à l'échelon inférieur) via des règlements d'intervention (RI) :
  - Région des Pays de la Loire :
    - RI « accès réseau » : taux de participation jusqu'à 40%, avec un plafond à 300 k€
  - Département de Maine-et-Loire :
    - taux de participation jusqu'à 80% pour la partie voirie / plateforme / stationnement / cheminement des aires structurantes
  - Des subventions possibles pour le déploiement d'équipements et services connexes :
    - stationnement vélo,
    - borne de recharge électrique,
    - autopartage,
    - éclairage, ombrières, abri,
    - point d'information, mobilier, sanitaires...