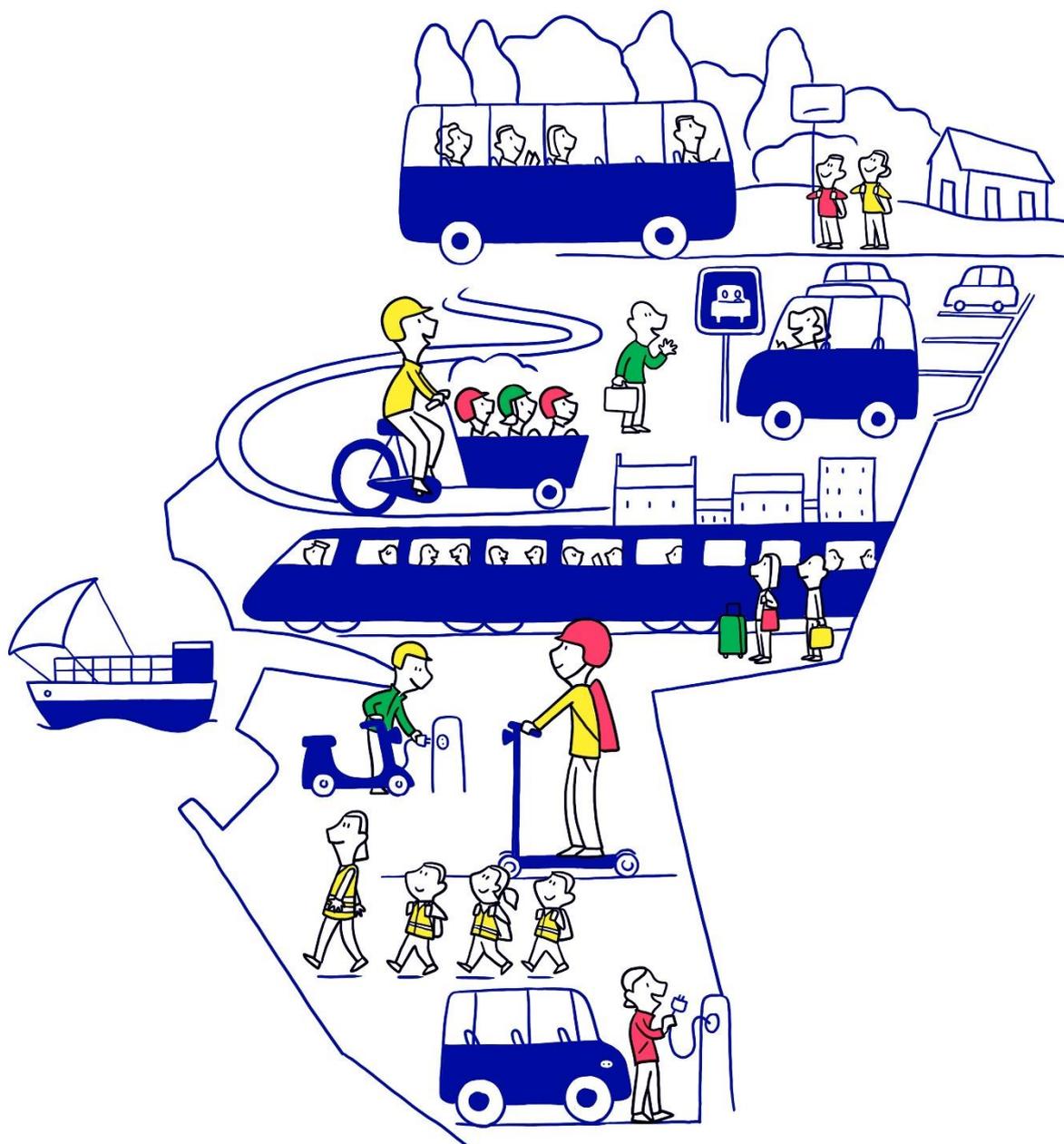


# CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE



**BASSIN ANGEVIN DE MOBILITE**

**2023-2028**



REGION PAYS DE LA LOIRE



DEPARTEMENT DU  
MAINE-ET-LOIRE



Syndicat intercommunal  
d'énergies de Maine-et-Loire  
SIÉML



COMMUNAUTE URBAINE  
ANGERS LOIRE METROPOLE



COMMUNAUTE DE COMMUNES  
ANJOU BLEU COMMUNAUTE



COMMUNAUTE DE COMMUNES  
ANJOU LOIR ET SARTHE



COMMUNAUTE DE COMMUNES  
LOIRE LAYON AUBANCE



COMMUNAUTE DE COMMUNES  
VALLEES DU HAUT ANJOU



SNCF GARES & CONNEXIONS



MOVEO

# BASSIN ANGEVIN DE MOBILITE

## CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE

### SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>3</b>
<b>1. LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES EN PAYS DE LA LOIRE</b> .....	<b>6</b>
1.1.    UNE DEMARCHE DE COOPERATION ENTRE COLLECTIVITES .....	6
1.2.    L'ORIENTATION REGIONALE DE LA DEMARCHE.....	8
1.3.    LA CONSTRUCTION DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE.....	8
<b>2. LES CARACTERISTIQUES DU BASSIN ANGEVIN DE MOBILITE</b> .....	<b>10</b>
2.1.    FICHE D'IDENTITE DU BASSIN .....	10
2.1.1.    Indicateurs socio-économiques.....	10
2.1.2.    Exercice de la compétence mobilité.....	11
2.1.3.    Flux pendulaires.....	11
2.1.4.    Répartition modale.....	13
2.2.    SERVICES DE MOBILITE EXISTANTS .....	15
2.2.1.    Offre urbaine de transport collectif.....	15
2.2.2.    Offre interurbaine de transport collectif .....	15
2.2.3.    Services de mobilité actives, partagées et solidaires .....	17
2.3.    INFRASTRUCTURES SUR LE BASSIN .....	18
2.4.    COOPERATIONS TARIFAIRES.....	18
2.5.    INFORMATION MULTIMODALE ET SITUATIONS DEGRADEES .....	18
<b>3. FEUILLE DE ROUTE DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE</b> .....	<b>19</b>
3.1.    ORIENTATIONS PRIORITAIRES DE TRAVAIL .....	19
3.1.1.    Transports collectifs (TC).....	19
3.1.2.    Intermodalité et accessibilité.....	19
3.1.3.    Mobilités partagées.....	20
3.1.4.    Mobilités cyclables.....	21
3.1.5.    Accompagnement au changement.....	21
3.1.6.    Mobilités solidaires.....	21
3.1.7.    Chantier Décarbonation et sobriété.....	22
3.1.8.    Chantier Partage et Mutualisation de données.....	22
3.2.    FICHES ACTIONS EMBLEMATIQUES .....	23
3.3.    COOPERATIONS INTERBASSINS .....	23
3.4.    MATRICE DE RESPONSABILITES.....	23
<b>4. SUIVI ET EVALUATION DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE</b> .....	<b>25</b>
4.1.    DUREE .....	25
4.2.    MODALITES DE PILOTAGE .....	25
4.2.1.    Comité de pilotage.....	25
4.2.2.    Comité technique.....	25
4.3.    MODALITES D'EVALUATION.....	25
4.4.    MODALITES DE REVISION .....	27
<b>ANNEXES</b> .....	<b>29</b>
5.1.    CARTOGRAPHIES DES DYNAMIQUES.....	29
5.2.    ORIENTATIONS PROSPECTIVES (DOCUMENT NON CONTRACTUEL) .....	34
5.3.    CARTE DES LIGNES REGULIERE ALEOP DU BAM.....	35
5.4.    FICHES ACTIONS .....	36
<b>GLOSSAIRE</b> .....	<b>63</b>

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L4221-1 et suivants,  
Vu le code des transports et notamment l'article L1215-1 et suivants,  
Vu la délibération du Conseil régional des 16 et 17 décembre 2020 approuvant la carte des bassins de mobilité,  
Vu la délibération du Conseil régional du 31 mars 2021 approuvant la Stratégie Régionale des Mobilités,  
Vu la délibération du Conseil régional du 17 décembre 2021 approuvant le SRADDET Pays de la Loire,  
Vu la délibération de la commission permanente du 7 juillet 2023 et approuvant le présent contrat opérationnel de mobilité,

Entre les soussignés :

**La Région des Pays de La Loire**, dont le siège social est 1 rue de la Loire – 44200 Nantes, représentée par Mme Christelle MORANCAIS, Présidente,  
ci-après dénommée « **la Région** »,

**Le Département du Maine et Loire**, dont le siège social est 48B Boulevard Foch – 49100 ANGERS, représenté par Mme Florence DABIN, Présidente,  
ci-après dénommé « **le Département** »,

**La communauté urbaine Angers Loire Métropole**, dont le siège social est 83 rue du Mail – 49000 ANGERS, représentée par Jean-Marc VERCHERE, Président,

**La communauté de communes Anjou Bleu Communauté**, dont le siège social est Place du Port – 49500 SEGRÉ-EN-ANJOU-BLEU, représentée par Gilles GRIMAUD, Président,

**La communauté de communes Anjou Loir & Sarthe**, dont le siège social est 103 rue Charles Darwin – 49125 TIERCÉ, représentée par Jean-Jacques GIRARD, Président,

**La communauté de communes Loire Layon Aubance**, dont le siège social est 1 rue Adrien Meslier – 49170 ST GEORGES SUR LOIRE, représentée par Marc SCHMITTER, Président,

**La communauté de communes Vallées du Haut-Anjou**, dont le siège social est Place Charles de Gaulle - 49220 LE LION D'ANGERS, représentée par Etienne GLEMOT, Président,

Ci-après dénommés « **les EPCI** »

**Le Syndicat intercommunal d'Énergie de Maine-et-Loire (SIÉML)**, dont le siège social est 9 route de la Confluence – ZAC de Beuzon – Écouflant – 49001 Angers, représentée par Jean-Luc DAVY, Président,  
Ci-après dénommé « **le SIÉML** »,

**SNCF Gares et connexions**, dont le siège social est 27 bd de Stalingrad – 44000 NANTES, représentée par Gaëlle LE ROUX, Directrice Régionale,

**Movéo**, dont le siège social est 6 rue du Maine – 49100 ANGERS, représentée par Philippe VOISIN, Gérant

Ci-après dénommés « **les gestionnaires de gares** »

*Il a été convenu ce qui suit :*

Les différentes parties s'engagent à :

- mettre en œuvre le contrat opérationnel de mobilité sur la période 2023-2028 afin de créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités,
- prendre part à la mise en œuvre des actions, dans les rôles définis par le contrat, et associer les partenaires et acteurs compétents,
- collaborer dans une logique d'amélioration continue et d'expérimentation, au service des usagers,
- contribuer à l'évaluation des actions inscrites au contrat opérationnel de mobilité et au partage des données,
- communiquer et rendre compte de l'avancement des actions en mentionnant la contribution de l'ensemble des parties prenantes.

# 1. La mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités en Pays de la Loire

## 1.1. Une démarche de coopération entre collectivités

Dès 2019, en tant que chef de file des mobilités, la Région a souhaité engager le dialogue avec toutes les collectivités pour considérer les évolutions engendrées par la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Les Présidents et les Vice-Présidents des intercommunalités et des Départements, les représentants des associations des Maires de France, des communes rurales et d'Intercommunalités de France ont été réunis dans chaque Département. L'objet de ces rencontres était de partager les réflexions et attentes des collectivités sur la prise de compétence mobilité et de construire collectivement les bases d'une nouvelle coopération.

A l'automne 2020, la **concertation** a été reconduite avec toutes les intercommunalités et a permis de dessiner les contours des bassins de mobilité, dont la cartographie a été adoptée en Conseil Régional de décembre 2020. Les bassins de mobilité ont été définis à partir des flux de déplacements domicile-travail, domicile-étude, au sein desquels des convergences d'intérêt se manifestent. La carte des bassins de mobilité est inscrite dans la Stratégie Régionale des mobilités adoptée en juillet 2021, elle-même centrée sur les besoins des Ligériens, et dont la finalité est de faciliter leurs déplacements, leur proposer des modes de transport plus sobres, plus respectueux de l'environnement, au meilleur coût.

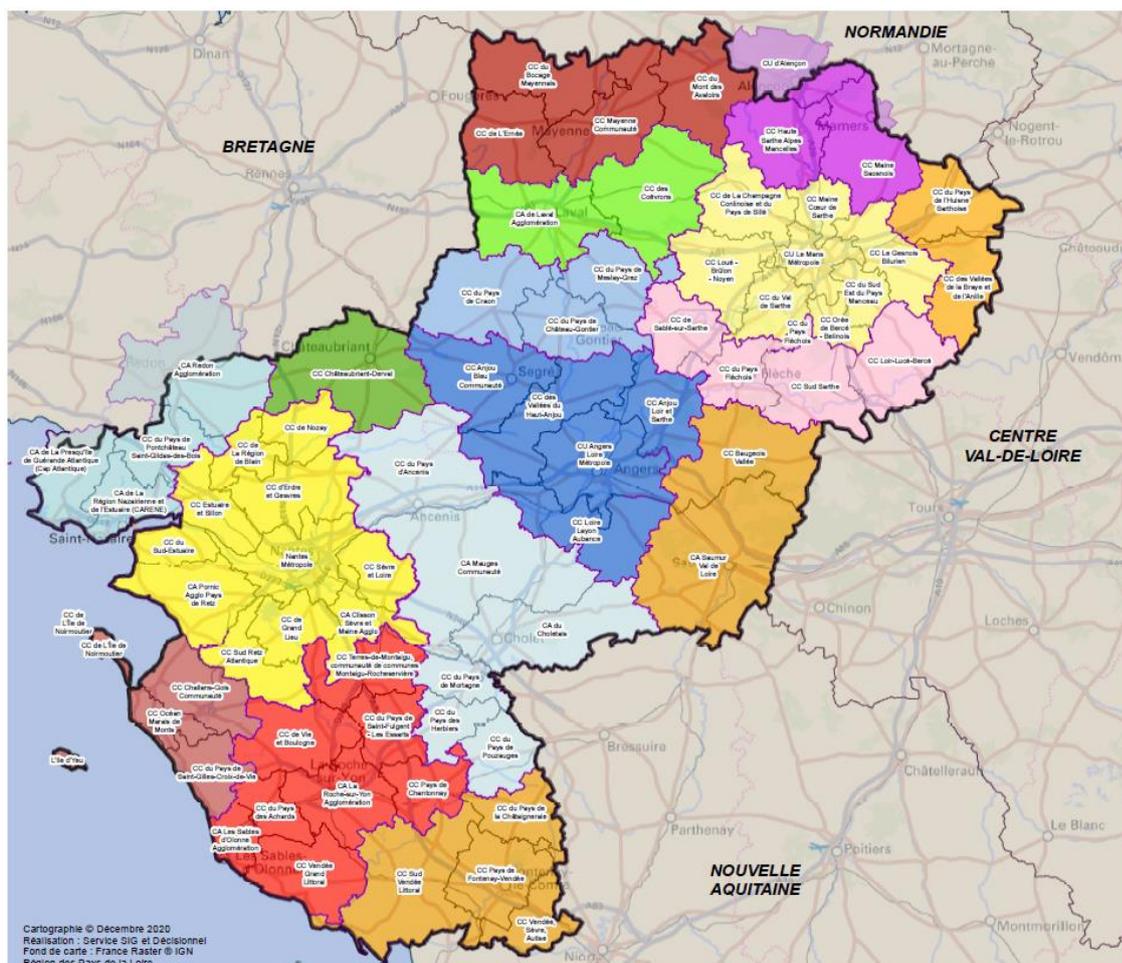


Figure 1 : Présentation des 16 bassins de mobilité Régionaux

En 2021, 54 communautés de communes ligériennes sur 56 ont choisi de devenir Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), c'est-à-dire compétentes pour le développement de nouveaux services de mobilité. Dès lors, la Région peut compter sur des territoires moteurs pour la mise en œuvre des services dont les Ligériens ont besoin, des territoires volontaires pour conduire des expérimentations.

Dans le cadre renouvelé de la LOM, une **nouvelle articulation des compétences se dessine** :

- En tant que chef de file des mobilités et autorité organisatrice de la mobilité Régionale, la **Région** est compétente pour organiser des services réguliers de transport public d'intérêt Régional, le transport à la demande, des services relatifs aux mobilités actives, partagées ou solidaires, et pour contribuer au développement de tels services. Elle est aussi AOM de substitution dans les 2 communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité (Maine Saosnois ; Pays de Saint-Fulgent-les-Essarts) ;
- Tout comme la Région, les **EPCI** sont compétents pour organiser des services réguliers de transport public, de transport à la demande, pour organiser des services relatifs aux mobilités actives, partagées ou solidaires, à condition toutefois que ces services soient inclus dans leur ressort territorial.
- Du fait de leurs compétences en matière de voirie départementale, d'accompagnement social et de développement des solidarités, les **Départements** conservent un rôle essentiel pour le développement des mobilités durables, solidaires et inclusives sur leur territoire.
- Les **Syndicats d'Energie** sont compétents en matière d'infrastructures d'avitaillement électrique, gaz et hydrogène (hors Départements de la Sarthe, Nantes Métropole, villes de Saint-Nazaire et de La Baule)
- **SNCF Gares & Connexions**, gestionnaire des gares ferroviaires, est compétent en matière d'exploitation, de projets d'investissement et de valorisation des bâtiments voyageurs dont elle est propriétaire
- **Movéo**, gestionnaire de la gare routière d'Angers, est compétent en matière d'information et conseil des usagers dans leur mobilité, d'optimisation du site de la gare routière et de commercialisation des titres du réseau Aléop,

La LOM et la loi 3DS permettent aussi d'envisager assez largement la mise en place de conventions de délégation de compétence quand cela s'avère pertinent. Les modalités financières de ces conventions de délégation de compétence seront librement négociées entre les parties prenantes.

Ainsi, chaque acteur du contrat peut jouer un rôle défini dans le cadre des actions mises en place par le COM :

- **Animateur** : entité qui a la responsabilité de faire vivre l'action, d'assurer sa cohérence d'ensemble, de relancer les partenaires si nécessaire. Ce rôle n'implique pas nécessairement la maîtrise d'ouvrage ni même la participation financière
- **Porteur** : entité qui assure le pilotage opérationnel du projet, de son calendrier et du budget consacré à ce projet (sous réserve du vote des crédits par les assemblées délibérantes)
- **Partenaire** : collectivité/ agence d'urbanisme / EPCI intéressé au projet, parce qu'on attend d'elle / de lui une action / contribution
- **Financeur** : entité qui prend en charge tout ou partie du coût de l'action

Ces rôles sont déclinés pour chaque action afin d'en préciser la mise en œuvre.

## 1.2. L'orientation Régionale de la démarche

Dans un contexte de fortes tensions qui affectent l'ensemble du secteur des transports (pénurie de conducteurs, crise sanitaire, augmentation du prix des carburants), il est essentiel de proposer aux citoyens des services de mobilités qui répondent à la diversité des usages.

Les signataires du COM posent comme seule boussole **l'efficacité des politiques publiques**. La répartition des compétences entre Région, Département et Intercommunalités doit permettre de proposer des offres et services de transport adaptés aux différents besoins. La convergence entre les démarches de planification Régionale, départementale, locale est recherchée et s'exprime dans les actions retenues dans le contrat opérationnel de mobilité.

La Région a adopté en 2021 la stratégie Régionale des mobilités (2021-2030) posant une vision ambitieuse pour le développement des transports publics, des infrastructures et des services de mobilité en Pays de la Loire :

- Un développement au bénéfice de chaque territoire, qu'il soit urbain, périurbain ou rural,
- Une offre de transports et de mobilités de qualité qui contribue à un développement plus durable, sobre et décarboné des activités
- Une offre de transports et de mobilités qui apporte un meilleur service, au meilleur coût et au plus grand nombre de ses habitants.

L'amélioration attendue des services de mobilités en Pays de la Loire ne peut être le fruit que d'un travail collectif. La Région s'y emploie en fédérant les acteurs et en veillant à prendre en compte les besoins de tous les publics, en particulier les jeunes, les personnes en situation de précarité ou en situation de handicap.

La Région intervient en soutien des projets des territoires, que ce soit dans le cadre de sa politique contractuelle territoriale ou dans les politiques sectorielles comme la mobilité. La Région a la volonté d'accompagner les territoires ayant pris la compétence « mobilité » de manière volontaire. Les règlements d'intervention de la Région offrent un cadre pour accompagner les projets intermodaux et notamment d'aménagements des abords de gares et de points d'arrêts routiers, la réalisation des infrastructures cyclables, les mises en accessibilité PMR, l'animation de communautés de covoitureurs ou la création de lignes de covoiturage... Sous réserve des possibilités juridiques et de ses capacités financières, la Région s'attachera, en complément, à soutenir les expérimentations mises en œuvre par les EPCI.

Au travers de multiples partenariats instaurés, la Région collabore avec les EPCI, en particulier ceux qui disposent de réseaux de transports collectifs urbains, autour des thématiques suivantes : tarification ; distribution ; information multimodale ; interconnexions... dans l'objectif de faciliter les parcours usagers.

## 1.3. La construction du Contrat Opérationnel de Mobilité

La première conférence ligérienne des AOM (en novembre 2021) a marqué le lancement du processus d'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité à l'échelle régionale.

Sur le bassin angevin de mobilité, des échanges techniques ont été engagés à partir de janvier 2022 entre les 5 EPCI, le Département du Maine-et-Loire, l'Agence d'Urbanisme de la Région Angevine (AURA) et la Région des Pays de la Loire. Ces rencontres techniques ont permis de consolider l'analyse (diagnostic, offres de mobilité) sur le bassin et de dégager des orientations prioritaires de travail. Les

démarches de planification territoriale des mobilités menées par la plupart des intercommunalités du bassin ont servi de guide à l'identification des enjeux du Contrat Opérationnel de Mobilité.

En mai 2022, un premier comité de pilotage a permis de valider politiquement ces orientations prioritaires de travail. Les partenaires du COM se sont ensuite réunis en comité technique au 2<sup>e</sup> semestre 2022 et début 2023 pour poursuivre la réflexion sur chacune des orientations, dégager des pistes d'actions potentielles et affiner le contenu des fiches actions constituant la dorsale du COM. Des réunions territorialisées ont permis d'affiner les projets d'actions et les modalités possibles de mise en œuvre.

Le comité de pilotage réuni le 13 mars et le 5 mai 2023 a validé le contenu du COM et son déroulé prévisionnel sur les 5 années (2023 à 2028).

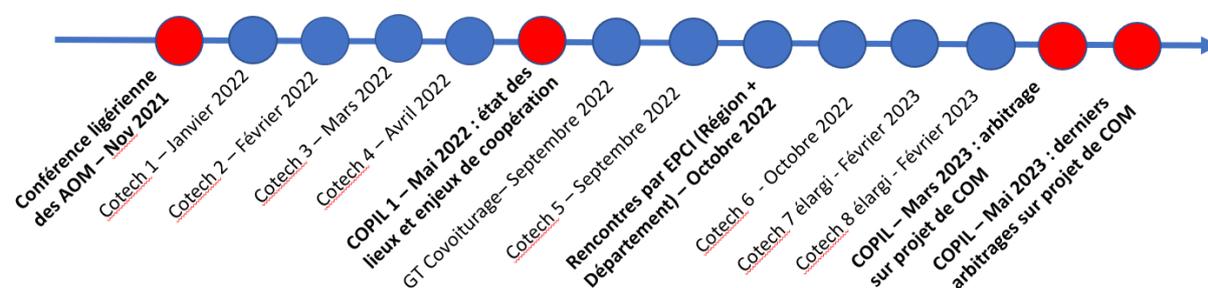


Figure 2. Frise synthétique de l'élaboration du COM du Bassin Angevin de Mobilité

## 2. Les caractéristiques du bassin angevin de mobilité

### 2.1. Fiche d'identité du bassin

Fort de 450 000 habitants, le BAM est constitué de 5 EPCI : la communauté urbaine d'Angers Loire Métropole, pour laquelle la compétence mobilité est obligatoire, et 4 communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité depuis 2021. Le BAM compte 92 communes dans son périmètre, dont une partie non négligeable de communes nouvelles.



Figure 3 : Schéma de situation des 5 EPCI du Bassin Angevin de Mobilité

#### 2.1.1. Indicateurs socio-économiques

Indicateurs	Valeur
Population	454 503 habitants
Part relative de la population Régionale	12.0 %
Part relative de la population départementale	54,6%
Densité moyenne de population du BAM	151,31 habitants/ km <sup>2</sup>
Densité moyenne en Maine et Loire	117,87 habitants/km <sup>2</sup>
Densité moyenne en Pays de la Loire	114,81 habitants/km <sup>2</sup>
Nombre d'actifs sur le bassin	209 494
Taux d'équipement des ménages	83,7%

### 2.1.2. Exercice de la compétence mobilité

Pour exercer leur compétence « mobilité », les EPCI se sont dotés ou se dotent progressivement de documents visant à fixer leurs orientations politiques. Ainsi, si Angers Loire Métropole a mis en place un plan des déplacements urbains en 2018, la communauté de communes Anjou Loire et Sarthe a validé son Plan de mobilité simplifié fin 2022 ; la communauté de communes Vallées du Haut-Anjou construit actuellement son PdMS et la communauté de communes Loire Layon Aubance souhaite s'engager dans un PdMS. Quant à la communauté de communes Anjou Bleu Communauté, elle a défini un plan d'action relatif à la mobilité.

Les EPCI ont aussi élaboré des documents de planification dédiés aux modalités actives. Ainsi, Angers Loire Métropole dispose d'un plan vélo 2027 (adopté en 2019) et la communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou a validé en 2022 son schéma cyclable. La communauté de communes Anjou Loir et Sarthe dispose d'un « schéma vélo ». La communauté de communes Loire Layon Aubance finalise son schéma directeur des modes cyclables et Anjou Bleu Communauté son schéma directeur cyclable, qui s'inscrit dans le projet ABC A BiCyclette, retenu dans le cadre de l'appel à projets Avélo 2 de l'ADEME.

De plus, le Département de Maine-et-Loire a adopté en 2022 une Stratégie départementale des mobilités, un Schéma des liaisons cyclables et élabore actuellement un Schéma départemental du covoiturage.

Enfin, les communautés de communes se sont dotées d'une ingénierie des mobilités pour mieux assumer leur compétence, ingénierie dédiée ou multi-thématique selon les cas.

Ces éléments de planification et d'ingénierie témoignent de la montée en compétence des communautés de communes.

### 2.1.3. Flux pendulaires

#### 2.1.3.1. Analyse des flux pendulaires

L'analyse des déplacements domicile-travail (INSEE) démontre que la plupart des flux pendulaires sont concentrés à l'intérieur du BAM (77%) et particulièrement à l'intérieur d'Angers Loire Métropole. Le BAM est attractif pour les actifs en provenance de Baugeois Vallée, Mauges Communauté et l'agglomération de Saumur Val de Loire.

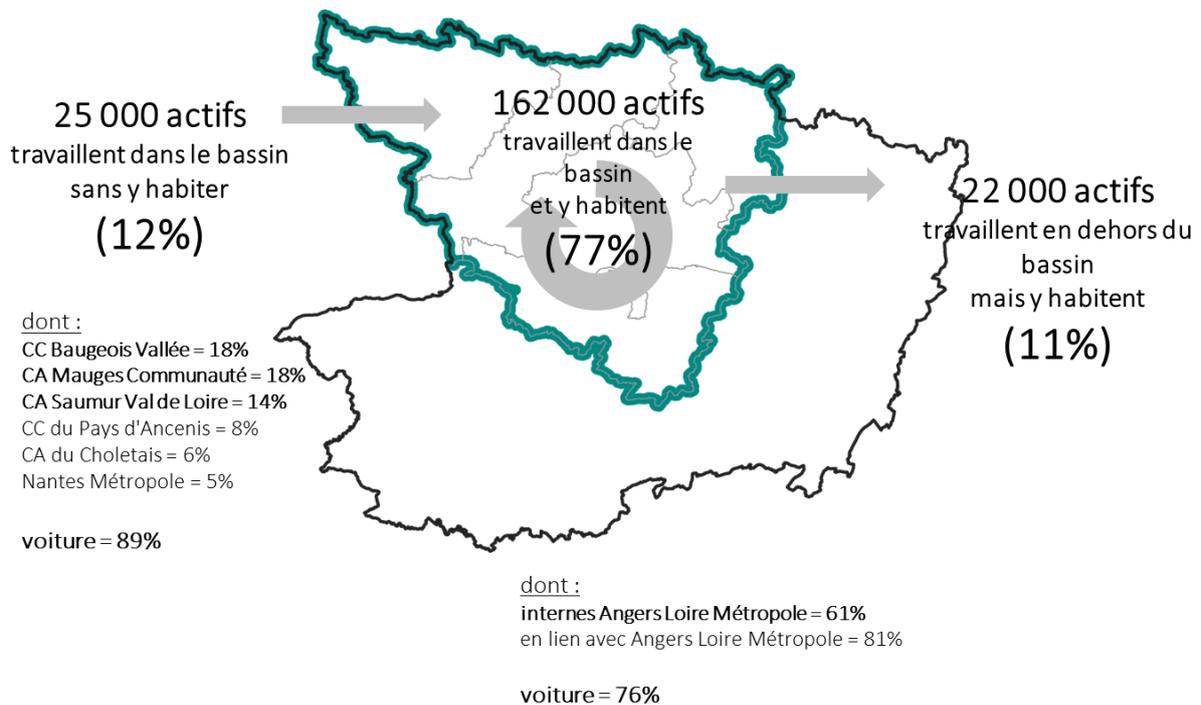


Figure 4 : Flux des actifs réalisés en lien avec le bassin (réalisation AURAN, source INSEE 2018)

Les déplacements de proximité représentent un enjeu important sur le bassin. Les déplacements domicile-travail se font majoritairement vers Angers Loire Métropole. Toutefois, près d'un quart des déplacements domicile travail sont intra-communautaires, quel que soit l'EPCI ; ce chiffre monte même à 42% pour Angers Loire Métropole et 48% pour Anjou Bleu Communauté.

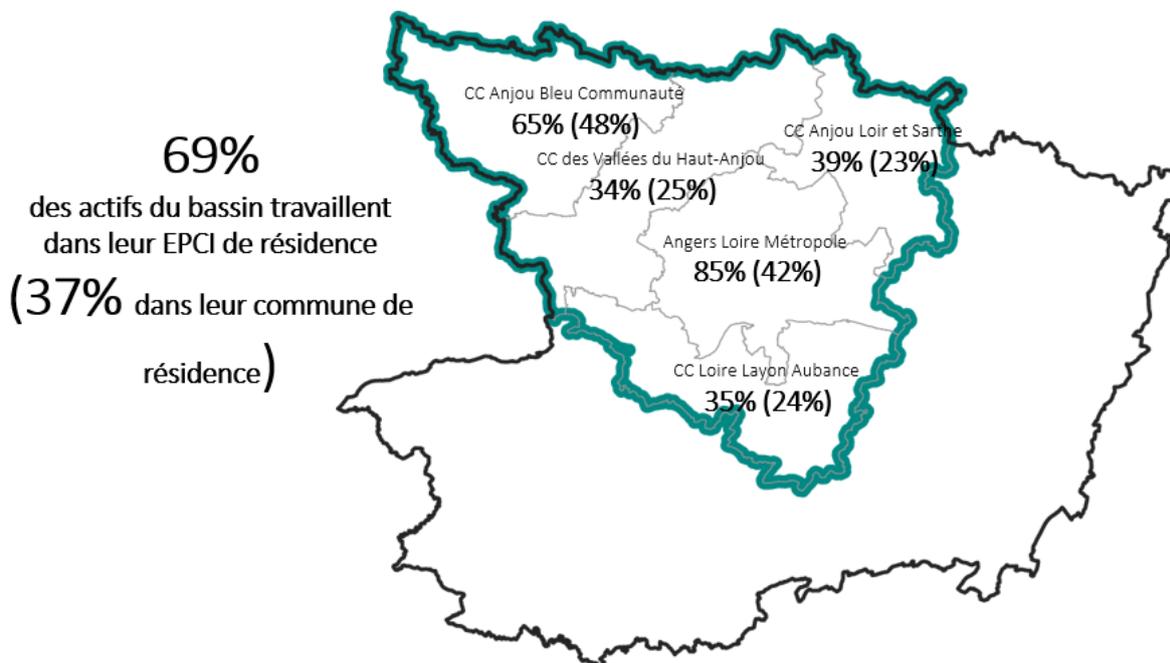


Figure 5 : Part des navettes des actifs internes aux EPCI (et aux communes) (réalisation AURAN, source INSEE 2018)

Mais les déplacements domicile – travail ne représentent qu'un tiers des déplacements. D'autres catégories de trajet doivent être prises en compte. Les habitudes des non-actifs doivent aussi être prises

en compte : ainsi, les Français de 65 ans et plus font environ 195 millions de km par jour (13 % du total) dont 167 millions en voiture (13 % du total en voiture).

L'enquête Ménages Certifiée CEREMA effectuée en 2022 à l'échelle du grand territoire angevin (BAM + Communauté de communes Baugeois Vallées) concerne quant à elle l'ensemble des déplacements, quel que soit leur motif. Elle vient donc compléter utilement les données figurant ci-dessus.

Cette étude permet de tirer un certain nombre d'enseignements quant aux habitudes de déplacement des habitants du bassin angevin. Parmi ces enseignements :

- Des flux internes très hétérogènes en fonction des EPCI : si les résidents d'Angers Loire Métropole réalisent 92% de leurs déplacements à l'intérieur de leur EPCI, les habitants des communautés de communes péri-urbaines n'en réalisent qu'une bonne moitié dans le périmètre de leur EPCI. Anjou Bleu Communauté présente une situation intermédiaire puisque les trois quarts des déplacements sont réalisés au sein de l'EPCI (voir ci-dessous).
- Les habitants des communautés de communes réalisent environ 3 déplacements quotidiens (le nombre moyen de déplacements quotidiens est compris entre 2,88 sur la CC Anjou Loir et Sarthe et 3,05 sur la CC Loire Layon Aubance). Pour les habitants d'Angers Loire Métropole, ce nombre est un peu plus important, il s'élève à 3,27 ; il est toutefois en nette diminution par rapport à l'étude précédente de 2012 (3,91). L'AURA donne plusieurs pistes d'explications à cette baisse de la mobilité : vieillissement de la population, impact de la crise sanitaire, développement du télétravail... A noter que les déplacements dits « contraints » (en lien avec le travail et les études) représentent entre 35% (Angers Loire Métropole) et 41% (Anjou Loir et Sarthe) des déplacements.
- Un taux de personnes non mobiles compris entre 10% et 16% en fonction des EPCI.

	Part des flux internes à l'EPCI	Nombre de déplacements quotidiens en moyenne	Part des personnes non mobiles
<b>CU Angers Loire Métropole</b>	92%	3,27	10%
<b>CC Anjou Loir et Sarthe</b>	54%	2,88	13%
<b>CC Loire Layon Aubance</b>	53%	3,05	15%
<b>CC Anjou Bleu Communauté</b>	74%	2,99	14%
<b>CC Vallées du Haut-Anjou</b>	55%	2,92	16%

#### 2.1.4. Répartition modale

L'usage de la voiture particulière reste le mode principal de déplacement sur le bassin et au sein de chaque EPCI le composant. Les données INSEE de 2018, qui portaient uniquement sur les déplacements domicile – travail, témoignaient d'un recours important à la voiture, notamment sur le territoire des communautés de communes.

Echelle de territoire	Part modale (INSEE 2018)					
	Aucun	Marche	Vélo	Deux-roues motorisés	Voiture particulière	Transports collectifs
Région Pays de la Loire	4,8%	4,5%	3,0%	1,6%	78,9%	7,1%
Département du Maine-et-Loire	4,8%	5,2%	3,0%	1,6%	80,0%	5,3%
Bassin Angevin de mobilité	4,3%	5,8%	3,9%	1,4%	76,7%	7,9%
CU Angers Loire Métropole	3,4%	7,0%	5,2%	1,4%	71,6%	11,3%
CC Anjou Bleu Communauté	7,6%	5,3%	1,8%	1,2%	83,2%	0,8%
CC des Vallées du Haut-Anjou	6,1%	3,5%	1,2%	1,3%	86,2%	1,7%
CC Loire Layon Aubance	5,1%	3,0%	1,3%	1,3%	86,5%	2,8%
CC Anjou Loir & Sarthe	5,1%	3,1%	1,7%	1,7%	86,0%	2,3%

L'Enquête Ménages Certifiée Cerema (EMC2) témoigne d'une évolution des pratiques en faveur des mobilités actives, notamment pour ce qui concerne Angers Loire Métropole : en 2021, la marche à pied y représente 32% des déplacements (+ 6 points en 10 ans). L'augmentation du recours à la marche est un phénomène qui touche aussi les communautés de communes. Le vélo connaît quant à lui une dynamique importante : son utilisation a quasiment doublé en 10 ans sur Angers Loire Métropole (6% des déplacements). L'usage du vélo est soutenu aussi sur Anjou Bleu Communauté (3% des déplacements).

L'usage des transports collectifs résiste bien malgré la crise sanitaire et représente 9% des déplacements à Angers Loire Métropole, et entre 4 et 7% dans les communautés de communes.

La part modale de la voiture est assez homogène sur le territoire des communautés de communes et y représente plus des deux tiers des trajets (68 à 70%). Elle est logiquement plus faible sur Angers Loire Métropole ; les chiffres témoignent d'une baisse importante du recours à la voiture sur ce territoire (-9% en 10 ans) même si elle représente néanmoins toujours un peu plus de la moitié des déplacements (52%).

Tous déplacements – Données Enquête (EMC2 2022)	Marche à pied	Vélo	TC	Voiture	Autres
CU Angers Loire Métropole	32%	6%	9%	52%	2%
CC Anjou Loir et Sarthe	21%	2%	6%	68%	3%
CC Loire Layon Aubance	21%	1%	7%	68%	1%
CC Anjou Bleu Communauté	22%	3%	4%	68%	2%
CC Vallées du Haut-Anjou	19%	1%	6%	70%	2%

L'étude révèle enfin que seuls 2% des déplacements sont « intermodaux », au sens où ils utilisent successivement plusieurs modes mécanisés différents dans un même déplacement.

## 2.2. Services de mobilité existants

### 2.2.1. Offre urbaine de transport collectif

Sur le BAM, un réseau de transport collectif urbain est en place sur le territoire d'Angers Loire Métropole : le réseau Irigo, porté par Angers Loire Métropole, dessert les 29 communes de la communauté urbaine sur la base de 26 lignes de bus et 3 lignes de tramway. L'organisation du réseau évolue fortement en juillet 2023 avec la mise en service de la deuxième ligne de tramway.

Il comprend aussi une offre de transport à la demande.

### 2.2.2. Offre interurbaine de transport collectif

ALEOP est la marque Régionale des services de transport collectif comprenant :

- Les transports ferroviaires Régionaux (TER) : le BAM est couvert par le réseau ALEOP ferroviaire dont le point central est la gare d'Angers-Saint Laud ; il représente 7 lignes TER et dessert 13 gares ferroviaires ;
- Les lignes régulières de transport routier, qui rayonnent en étoile autour de la ville d'Angers (figure 4) ; le réseau comprend 25 lignes et une ligne autocar express Régionale ; 3 lignes régulières fonctionnent à la demande.

Il s'agit des lignes :

<b>04</b>	Nantes - Angers (À partir du 13/2/2023)	<b>412</b>	ANGERS -TIERCE-JUVARDEIL
<b>18</b>	Angers - Châteaubriant	<b>414</b>	ANGERS-BOIS D'ANJOU
<b>19</b>	Nantes - Angers - Saumur	<b>417</b>	ANGERS-JUIGNE-GENNES-SAUMUR
<b>20</b>	Angers - Cholet	<b>418</b>	ANGERS-SAINT MELAINE-AUBANCE- MARTIGNE-BRIAND-VIHIERS
<b>21</b>	Nantes - Angers - Le Mans	<b>419</b>	ANGERS-THOUARCE-FAVERAYE-MACHELLES
<b>23</b>	Le Mans - Nogent-le-Rotrou - Paris	<b>420</b>	ANGERS-BEAULIEU SUR LAYON-VALANJOU
<b>28</b>	Nantes - Angers - Laval - Rennes	<b>422</b>	ANGERS-CHALONNES-BEAUPREAU- MONTIGNE SUR MOINE
<b>IC-NL</b>	Intercité Nantes - Lyon	<b>423</b>	ANGERS-CHALONNES SUR LOIRE
<b>401</b>	ANGERS-SEGRE-CHATEAUBRIANT	<b>424</b>	ANGERS-SAINT AUGUSTIN DES BOIS-SAINT FLORENT LE VIEIL
<b>401-B</b>	LE LION D'ANGERS - AZE	<b>425</b>	ANGERS-VERN D'ANJOU-BRAIN SUR LONGUENEE
<b>401-M</b>	SEGRE - ST MARTIN DU BOIS	<b>443-AD</b>	GARE de CHALONNES SUR LOIRE / A LA DEMANDE
<b>402</b>	ANGERS-SEICHES-LA FLECHE	<b>101</b>	Angers - Château-Gontier - Laval
<b>402-B</b>	ANGERS NOYANT	<b>101-AD</b>	Angers - Château-Gontier - Laval / A la demande
<b>403</b>	ANGERS-BEAUFORT EN ANJOU	<b>118</b>	Sablé-sur-Sarthe - Meslay-du-Maine - Château- Gontier-sur-Mayenne - Segré
<b>404</b>	ANGERS-SAINT MATHURIN-GENNES-SAUMUR	<b>118-AD</b>	Sablé-sur-Sarthe - Meslay-du-Maine - Château-Gontier-sur-Mayenne - Segré / A la demande
<b>405</b>	ANGERS-DOUE LA FONTAINE-MONTREUIL BELLAY	<b>140</b>	Châteaubriant - Craon - Cossé-le-Vivien - Laval
<b>407</b>	ANGERS-CHEMILLE-CHOLET		
<b>409</b>	ANGERS-BECON LES GRANITS-CANDE		
<b>410</b>	ANGERS-SAINT GEORGES SUR LOIRE-LA POMMERAYE		
<b>411</b>	ANGERS-CHATEAUNEUF-MIRE		

A ces lignes régulières et à la demande il faut ajouter :

- Les services de transport à la demande zonal : le BAM est concerné par les bassins St-Georges-Chalonnais, Brissac-Thouarcé-Juigné, Pouancé-Combrée-Segré-Candé, Le Lion-Châteauneuf-Champigné, Le Louroux-Béconnais-Bécon-les-Granits et Durtal-Seiches-Tiercé.
- Les services de transport scolaire

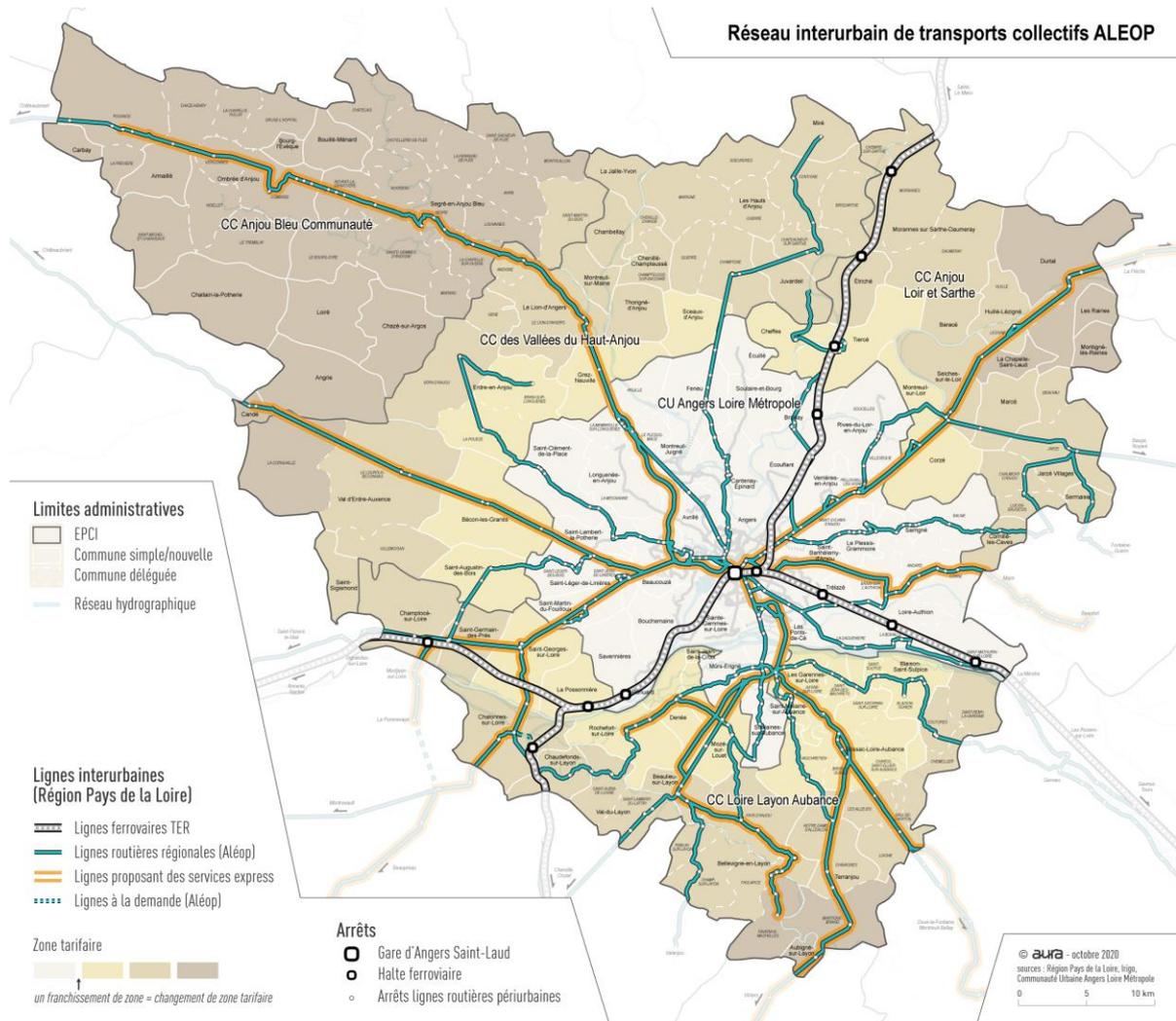


Figure 6 : Carte de l'offre de service ALEOP (réalisation AURA - 2022).

### 2.2.3. Services de mobilité actives, partagées et solidaires

Au-delà de l'offre de transport collectif, qu'il s'agisse de lignes régulières ou de transport à la demande, il est important de citer l'ensemble des services de mobilités et initiatives mis en place par les collectivités et qui permettent d'offrir des alternatives à l'autosolisme :

- les services de vélopartage, les stationnements sécurisés cyclables, les incitations à l'acquisition de vélos...
- les initiatives en matière de mobilités partagées : partenariat avec un opérateur de covoiturage pour la mise en place d'animations et le développement de communautés de covoitureurs, mise en place d'incitations financières au covoiturage, création de stations d'autopartage...
- les nombreuses initiatives en matière de transport solidaire.

L'offre de service de mobilité illustrée ci-dessous est relativement importante sur le territoire, témoignage d'une antériorité d'actions des collectivités sur ce sujet des mobilités avant la LOM.

## // Services de mobilités



Figure 7 : Services de mobilité présents sur le territoire des EPCI du BAM

#### 2.2.3.1. Mobilités partagées

Si le dispositif d'incitation régionale Aléop Covoiturage couvre les communautés de communes du bassin, Angers Loire Métropole dispose de son propre dispositif incitatif au covoiturage. Angers Loire Métropole, Anjou Loir et Sarthe et plus récemment les communautés de communes Loire Layon Aubance et Vallées du Haut Anjou ont mis en place un partenariat avec une plateforme afin de favoriser le développement du covoiturage ainsi qu'un dispositif incitatif.

De plus, Angers Loire Métropole a développé une offre d'autopartage (14 stations Citiz à Angers) actuellement en cours de déploiement sur la première couronne de l'agglomération. De son côté, le SIÉML déploie un service d'autopartage en partenariat avec les communautés de communes de Maine-et-Loire.

#### *2.2.3.2. Mobilités cyclables*

Au-delà des aides à l'acquisition de vélos / VAE mises en place par Angers Loire Métropole et les communautés de communes Loire Layon Aubance, Anjou Bleu Communauté, Angers Loire Métropole a mis en place un service de prêt gratuit de vélos (Vélo Cité) et Anjou Bleu Communauté un service de VAE en location.

#### *2.2.3.3. Mobilités solidaires*

Enfin, de multiples actions de mobilités solidaires sont mises en place, souvent portées par des associations, missions locales ou par des CCAS : transport solidaire, location et réparation solidaire de véhicules, covoiturage solidaire, diagnostics de mobilité, aides personnalisées à la mobilité... Les plateformes départementales exercent, sur ce sujet, un rôle essentiel et structurant.

### **2.3. Infrastructures sur le bassin**

Le bassin angevin de mobilité compte les principales infrastructures suivantes :

- 447 points d'arrêt Aléop, dont l'un est aménagé comme PEM routier,
- 13 gares, dont 4 sont aménagées comme PEM : Angers, Chalonnes, Tiercé et Trélazé
- 6 PEM interfaces entre les réseaux urbains et interurbains hors gares ferroviaires,
- 44 aires de covoiturage référencées sur le site de l'observatoire du covoiturage, dont 5 aménagées en P+R situées sur Angers Loire Métropole

### **2.4. Coopérations tarifaires**

Il existe entre Angers Loire Métropole et la Région Pays-de-la-Loire deux conventions de tarifications combinées : l'une concerne le train (tutti combiné), l'autre le car (Aléop en car en 49).

Les Anjou Pass sont des titres de transport (limités aux seuls abonnements mensuels et annuels) permettant à un usager de bénéficier d'un seul titre de transport pour sa ligne régulière Aléop et le réseau urbain Irigo et d'une réduction de 25% du coût.

### **2.5. Information multimodale et situations dégradées**

En 2004, la Région a initié une démarche pour mettre en place un site d'information multimodale en partenariat avec plusieurs collectivités et organismes de la région. Le Système d'Information Multimodale (SIM) Destineo a ouvert en septembre 2006 et rassemble aujourd'hui 12 partenaires au sein d'une convention multi partenariale pluriannuelle.

Ce service disponible sur Internet, applications mobiles et via des modules réutilisables et des webservices, vise à faciliter la préparation et l'aide au déplacement en cours de trajet des voyageurs dans le périmètre de la région des Pays de la Loire.

Il tend ainsi à renforcer la connaissance des offres de mobilités durables pour en développer l'usage. Les modes suivants sont intégrés au service : TER, car, bus urbains, vélo, covoiturage, bateau. Il est alimenté par les bases de données et informations transmises par les partenaires et leurs opérateurs.

Sur la base des remontées des Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) de chaque partenaire, Destinéo centralise et consolide une information trafic à destination des usagers favorisant la connaissance des situations dégradées. L'utilisateur peut également s'abonner pour recevoir des alertes propres à sa ou ses lignes habituelles de transport.

## 3. Feuille de route du Contrat Opérationnel de Mobilité

### 3.1. Orientations prioritaires de travail

Les signataires retiennent les huit chantiers suivants :

#### 3.1.1. Transports collectifs (TC)

Aujourd'hui, la part des transports collectifs dans les déplacements internes à la Région est de 8,4% en Pays de la Loire. L'ambition de la Région est de contribuer au doublement (16,8%) de la part modale des transports collectifs (urbains, interurbains, Régionaux) d'ici 2050.

Afin de rendre plus attractifs les transports collectifs, les signataires décident de mener trois actions :

*FA 1 - Faire évoluer l'offre sur le réseau structurant et consolider la desserte sur les lignes de maillage.*

*FA 2 - Lancer une étude d'opportunité pour expérimenter un/des aménagement(s) d'axe(s) routier(s) pour porter des solutions dédiées aux transports collectifs et partagés*

*FA 3 - Adapter l'offre de transport à la demande*

#### 3.1.2. Intermodalité et accessibilité

Les pôles d'échanges multimodaux sont des espaces de report modal et de correspondance des usagers des transports publics. Leur configuration, leur accessibilité et leur niveau d'équipement sont des facteurs clé pour la montée en charge des réseaux de transport public et pour la fluidité des déplacements en transport collectif. En premier lieu, les pôles d'échange multimodaux stratégiques sont construits autour d'une gare ferroviaire desservie par le réseau national. En second lieu, les PEM structurants sont construits autour d'une gare ferroviaire ou routière en lien avec une ligne structurante interurbaine ou urbaine.

Dans le BAM, des pôles d'échanges multimodaux sont ainsi identifiés à :

- Angers (défini comme pôle stratégique au SRADDET)
- Chalonnes-sur-Loire (défini comme pôle structurant au SRADDET)
- Tiercé (défini comme pôle structurant au SRADDET)

Les pôles d'échanges multimodaux d'intérêt territorial constituent une troisième catégorie à définir en lien avec les territoires. Ils doivent présenter un potentiel de développement des mobilités actives en recherchant la meilleure articulation des aménagements liés au covoiturage, aux rabattements cyclables et aux dessertes de lignes routières.

Sur la base des travaux entamés par l'AURA, il s'agira pour les territoires du bassin de s'accorder sur les PEM d'intérêt territorial et d'établir des priorisations. L'intermodalité devra bien-entendu être questionnée et améliorée plus largement, au-delà des PEM qui entrent dans les trois catégories ci-dessus.

Afin de faciliter le parcours usager, ces dynamiques devront tendre vers une plus grande interopérabilité, vers une évolution de la billettique et une intégration tarifaire.

De plus, l'accessibilité universelle est à la fois un droit et la condition d'une société inclusive. Afin de favoriser l'autonomie à l'utilisation des transports en commun, le COM fixe un objectif d'améliorer l'accessibilité du réseau de transport Régional.

Dans le but de développer les PEM et l'accessibilité PMR du réseau Aléop, les acteurs du contrat s'engagent à :

*FA 4.1 - Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du BAM et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants*

*FA 4.2 - Mettre en place des aménagements cyclables et rabattements vers les gares, les pôles d'échanges multimodaux (PEM) et les points d'arrêt routier*

*FA 5 - Rendre accessibles les points d'arrêt routiers prioritaires*

*FA 6 - Simplifier le parcours usager*

### 3.1.3. Mobilités partagées

L'usage de la voiture reste très prégnant dans les territoires ligériens. Construire à partir de ce mode, de nouvelles habitudes de déplacement basées sur le partage est un objectif fondamental.

Le covoiturage s'est considérablement développé sur le bassin angevin mais son potentiel de progression reste très important compte tenu à la fois du volume de places vides disponibles dans les véhicules en circulation et de la dispersion de l'habitat dans les secteurs ruraux. Il s'agit de mettre en cohérence les politiques des acteurs publics favorisant le développement du covoiturage et d'avancer dans une gouvernance à l'échelle du bassin de mobilité. Les différents aspects du covoiturage (infrastructures / services / animation territoriale) doivent être envisagés.

De plus, les actions initiées autour de l'autopartage par Angers Loire Métropole et par les EPCI en collaboration avec le SIÉML concourent à une nouvelle forme basée sur l'usage du véhicule et non systématiquement sa possession.

Afin de développer l'usage de la voiture en partage, les signataires s'engagent sur les actions suivantes :

*FA 7 – Elaborer une feuille de route « covoiturage » pour le BAM*

*FA 8 – Favoriser le développement des services d'autopartage*

### 3.1.4. Mobilités cyclables

Ce chantier vise à développer le vélo à l'échelle du bassin, à favoriser son usage en intermodalité avec les transports collectifs et le covoiturage, et à faire du vélo un véritable mode de déplacement du quotidien en s'appuyant sur les services vélos et la culture vélo au plus près des habitants du territoire.

Afin de faciliter cette proximité et l'usage du vélo dans les déplacements du quotidien, le COM liste trois actions complémentaires :

*FA 9 – Coordonner et faciliter la réalisation des itinéraires cyclables inter-EPCI*

*FA 10 – Promouvoir les modes actifs aux collèges et lycées*

*FA 11 – Développer les services vélo sur le territoire*

### 3.1.5. Accompagnement au changement

Le développement des mobilités durables requiert à la fois un travail sur l'offre de services de transport et de mobilités déployés sur le territoire mais aussi un travail essentiel sur la demande de transport via l'accompagnement au changement de pratiques.

Améliorer la notoriété des services de mobilités existants auprès du grand public et des structures génératrices de déplacements et accompagner au changement de pratiques de déplacements en s'appuyant sur des actions d'animation sont au cœur de ce chantier. Les signataires s'engagent à travailler ce chantier en distinguant trois cibles :

#### **Cible « Grand Public »**

*FA 12.1 – Renforcer la communication Mobilités sur le bassin*

*FA 12.2 - Développer les lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable*

*FA 12.3 – Accompagner les habitants du BAM vers la mise en place d'une ZFE à Angers*

#### **Cible « Salariés »**

*FA 13. Faciliter le report modal pour les mobilités domicile – travail*

#### **Cible « Elus / Techniciens des collectivités »**

*FA 14 – Mettre en place des journées départementales sur des thématiques liées aux mobilités durables*

### 3.1.6. Mobilités solidaires

7 millions de Français font face à des difficultés en termes de mobilité (source : Laboratoire de la Mobilité Inclusive). Une inégalité d'accès qui touche un large spectre de citoyens, les plus fragiles au premier plan, et qui impacte le développement économique et social des territoires. La mobilité solidaire permet de lutter contre l'exclusion liée à l'absence de mobilité et créer du lien social.

Les AOM sont tenues d'agir, aux côtés des acteurs sociaux (Département, service public de l'insertion et de l'emploi...), en faveur des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés à se déplacer, en particulier pour l'accès ou le retour à l'emploi. Les signataires du COM se donnent pour objectifs :

*FA 15 – Réaliser le Plan d'Action Commun en faveur de la Mobilité Solidaire prévu par l'article 18 – L.1215-3 du code des transports*

*FA 16 – Mailler le territoire en services de location et réparation solidaire*

### 3.1.7. Chantier Décarbonation et sobriété

Les transports représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre. La décarbonation des transports et mobilités est à la fois un enjeu essentiel pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le Climat et un défi complexe qui nécessite une approche multidimensionnelle, notamment :

- une politique d'aménagement du territoire qui doit encourager la densification, l'accessibilité à pied et à vélo pour réduire la nécessité de se déplacer ;
- une politique d'incitation à l'utilisation de carburants alternatifs et plus largement, de modes de transport plus propres
- la promotion de l'efficacité énergétique des transports, par exemple en encourageant l'utilisation de véhicules plus économes en carburant et une conduite écologique

La sobriété des mobilités implique une réduction de la dépendance aux véhicules individuels motorisés, c'est un élément essentiel pour encourager des modes de vie plus durables.

Dans le BAM, trois actions ont été pensées en conformité avec les politiques du bassin de mobilité :

*FA 17 – Co-construire le maillage d'IRVE et de stations d'avitaillement GNV / BioGNV*

*FA 18 – Décarboner progressivement la flotte de transports collectifs*

*FA 19 – Rechercher la sobriété dans l'articulation des modes de transports et de mobilité*

De plus, la politique de mobilité ne peut se réduire au développement illimité de solutions de transport. Elle doit intégrer l'impossibilité à augmenter de manière infinie les déplacements. Tous les outils qui permettent une limitation des déplacements doivent être mis en œuvre : le télétravail, le coworking sont des pistes. Les politiques d'urbanisme qui visent à permettre aux employés d'habiter au plus proche de leurs entreprises doivent être favorisées...

Les signataires du contrat mettront en place une veille sur les outils juridiques, administratifs, fiscaux, outils d'aménagement du territoire (...) qui permettent de limiter les besoins de déplacements.

### 3.1.8. Chantier Partage et Mutualisation de données

En tant qu'AOM, les collectivités se mettent en mesure de produire, mettre à jour et partager les données suivantes :

- Les horaires des lignes régulières et lignes scolaires : données théoriques, temps réel et info trafic dans des formats normalisés (format GTFS, GTFS-RT, NETEX, SIRI)
- Les lieux de mobilité (point de location vélo / scooter / P+R / covoiturage...)
- Les offres de mobilité solidaires
- Les aménagements cyclables (a minima autour des PA ou des gares)

Les gestionnaires de voirie doivent quant à eux se mettre en mesure de partager les éléments concernant l'accessibilité de la voirie dans les 200m autour des points d'arrêt (PMR).

La Région collecte et agrège les offres de mobilité sur toute la Région et les collectivités disposent des services développés par la Région pour alimenter les médias des EPCI (site internet ; affichage sur écran).

Afin de suivre l'avancement des actions du COM et ses impacts sur la mobilité, les signataires proposent de mettre en place les actions suivantes :

*FA 20 - Evaluer le contrat opérationnel de mobilité*

### 3.2. Fiches actions emblématiques

Les partenaires du Bassin Angevin de Mobilité se sont mis d'accord pour mettre en lumière plusieurs actions **emblématiques** du Contrat Opérationnel de Mobilité 2023-2028.

4 actions clés ont été identifiées :

*FA 1 - Faire évoluer l'offre sur le réseau structurant et consolider la desserte sur les lignes de maillage.*

*FA 7 – Elaborer une feuille de route « covoiturage » pour le BAM*

*FA 9 – Coordonner et faciliter la réalisation des itinéraires cyclables inter-EPCI*

*FA 12.1 – Renforcer la communication Mobilités sur le bassin*

### 3.3. Coopérations interbassins

Comme précisé dans le paragraphe 2.1.3 (Flux pendulaires), le Bassin Angevin de Mobilité est en interaction forte avec les bassins voisins. De ce fait, la mise en œuvre opérationnelle de plusieurs actions inscrites au Contrat Opérationnel de Mobilité sera examinée dans une logique interbassins afin de garder une cohérence d'ensemble en matière de mobilité.

Les principales interactions pour les territoires du bassin Bassin Angevin de Mobilité se situent avec :

- Le bassin Anjou Est
- Le bassin Ancenis Mauges Bocage Vendéen,
- Le bassin Mayenne Sud
- Le bassin Sarthe Sud

### 3.4. Matrice de responsabilités

La matrice des responsabilités affecte un rôle à tous les acteurs du contrat de l'**Animateur (A)** au **Porteur (Po)** en passant par les **Partenaire (Pa)** et le **Financeur (F)**.

En fonction de la répartition des compétences propre à chaque EPCI, le rôle affecté à un EPCI dans la présente matrice peut, dans les faits, être exercé par une ou plusieurs communes membres.

	Région	Département	Communes de communes	Angers Loire Métropole	SIEML	Gestionnaires de gares
<b>Chantier Réseaux de transports collectifs</b>						
FA 1 – Faire évoluer l’offre sur le réseau structurant et consolider la desserte sur les lignes de maillage	A – Po - F	Pa	Pa	Po - F		Pa
FA 2 – Lancer une étude d’opportunité pour expérimenter un/des aménagement(s) d’axe(s) routier(s) pour porter des solutions dédiées aux transports collectifs et partagés	A – Po - F		Po - F	Po - F		
FA 3 – Adapter l’offre de transport à la demande	A – Po - F		Po - F			
<b>Chantier Intermodalité et accessibilité</b>						
FA 4.1 - Etablir un schéma global des PEM à l’échelle du BAM et renforcer le potentiel d’intermodalité des PEM existants	A – Po - F	Po - Pa - F	Po - F	Po - F		Pa
FA 4.2 – Mettre en place des aménagements cyclables et rabattements vers les gares et PEM	A – F	Pa - F	Po - F	Po - F		Pa
FA 5 – Rendre accessibles les points d’arrêt routiers prioritaires	A – F	Pa	Po - F			
FA 6 - Simplifier le parcours usager	A – Po	Pa	Po - F	Po - F		Pa
<b>Chantier Mobilités partagées</b>						
FA 7 – Elaborer une feuille de route « covoiturage » pour le BAM	Pa - F	A – Po - F	Pa	Pa		Pa
FA 8 – Favoriser le développement des services d’autopartage	Pa	Pa	Po	A - Po	A - Po	
<b>Chantier Mobilités cyclables</b>						
FA 9 - Coordonner et faciliter la réalisation des itinéraires cyclables inter-EPCI	Pa – F	A – Po - F	Po - F	Po - F		
FA 10 – Promouvoir les modes actifs aux collèges et lycées	A – Po - F	A – Po - F	Po - F	Po - F		
FA 11 – Développer les services vélo sur le territoire	Pa	Pa – F	A – Po - F	A – Po - F		
<b>Chantier Accompagnement au changement</b>						
<i>Cible Usagers</i>						
FA 12.1 - Renforcer la communication Mobilité sur le bassin	A – Po - F	Po	Po - F	Po - F		Pa
FA 12.2 - Développer les lieux d’information, de vente et de conseil pour une mobilité durable	Pa	A - Pa - F	Po - F	Po - F		Pa
FA 12.3 – Accompagner les habitants du BAM vers la mise en place d’une ZFE-m	Pa	Pa	Po - F	A		
<i>Cible Salariés</i>						
FA 13 – Faciliter le report modal pour les mobilités domicile – travail	Pa - F	Pa - F	A - Po	A - Po	Pa - F	
<i>Cible Elus et techniciens des collectivités</i>						
FA 14 – Mettre en place des journées départementales sur des thématiques liées aux mobilités durables	Pa	A – Po - F	Pa	Pa		
<b>Chantier Mobilités solidaires</b>						
FA 15 – Réaliser le PAMS	A – Po - F	A – Po - F	Pa	Pa		
FA 16 – Mailler le territoire en services de location et réparation solidaire	Pa - F	A – Po - F	Po - F	Po - F		Pa
<b>Chantier décarbonation et sobriété</b>						
FA 17 – Co-construire le maillage d’IRVE et de stations d’avitaillement GNV / BioGNV	Pa	Pa	Pa - F	Pa - F	A – Po - F	Pa
FA 18 – Décarboner progressivement la flotte de transports collectifs	A – Po - F			Po - F	Pa	Pa
FA 19 – Rechercher la sobriété dans l’articulation des modes de transports de mobilité	A – Po - F	Pa	Po - F	Po - F	Pa	
<b>Chantier partage et mutualisation des données</b>						
FA 20 - Evaluer le contrat opérationnel de mobilité	A – Po - F	Pa	Pa	Pa	Pa	Pa

## 4. Suivi et évaluation du contrat opérationnel de mobilité

### 4.1. Durée

Le contrat opérationnel est conclu **pour une durée de 5 ans** à compter de sa signature par l'ensemble des parties.

### 4.2. Modalités de pilotage

#### 4.2.1. Comité de pilotage

Le pilotage du contrat de mobilité est animé par la Région. Il est composé des représentants politiques des signataires, assistés des techniciens.

Il exerce les missions suivantes :

- Prendre connaissance du bilan annuel de l'avancement des actions prévues dans le COM
- Examiner l'atteinte des objectifs de ces actions, contribuer à l'évaluation des actions ;
- Arbitrer les points qui le nécessitent et fixer les orientations pour l'année qui vient ;
- Le cas échéant, décider de nouvelles actions à ajouter au COM.

Le comité de pilotage se réunit tous les ans.

Des points d'avancement sur les contrats opérationnels de mobilité pourront être proposés en Comité des partenaires, à l'échelle régionale comme à l'échelle locale.

#### 4.2.2. Comité technique

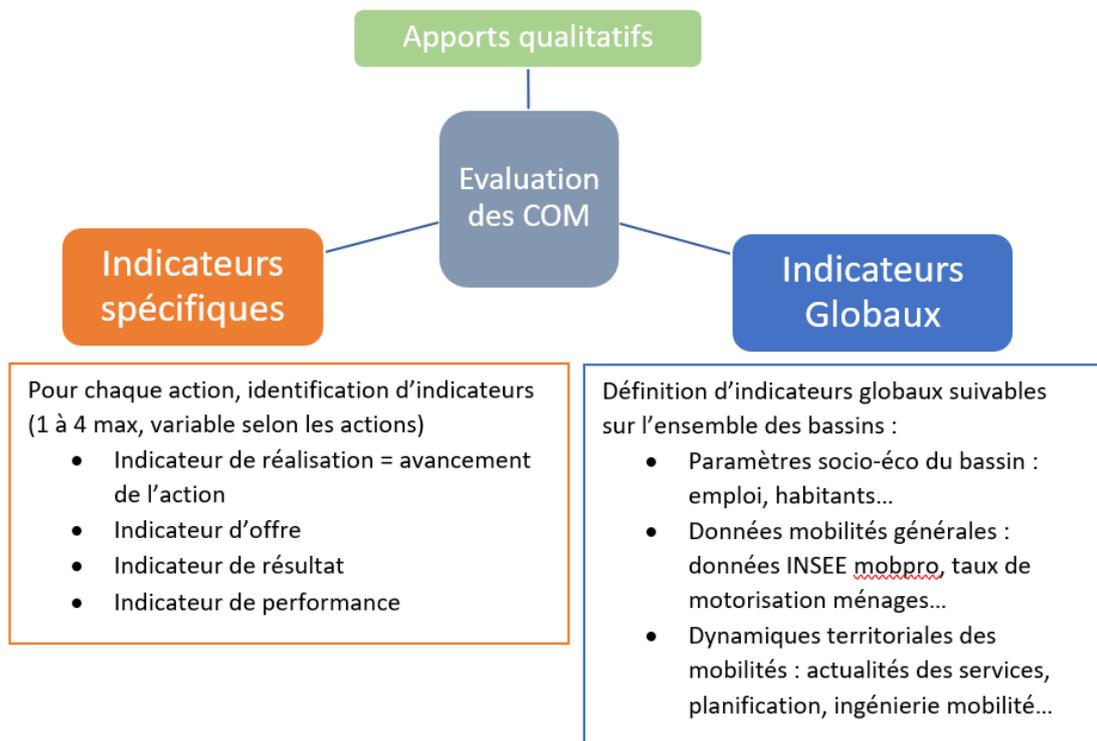
Le pilotage technique du contrat de mobilité est animé par la Région. Il est composé de représentants techniques des signataires. Il exerce les missions suivantes :

- Faire un bilan régulier de l'avancement des actions prévues dans le COM
- Examiner l'atteinte des objectifs de ces actions, contribuer à l'évaluation des actions ;
- Faire toutes propositions au comité de pilotage concernant les actions en cours et d'éventuelles nouvelles actions.

Le comité technique pourra intégrer les apports de partenaires tels les agences d'urbanisme ou les syndicats d'énergie. Le comité technique se réunira selon les besoins avec a minima une réunion annuelle.

### 4.3. Modalités d'évaluation

Il est prévu une évaluation du COM à mi-parcours (2025) ainsi qu'en fin de démarche (2027/2028). Cette évaluation s'appuiera sur trois composantes complémentaires :



Une méthode robuste et homogène de tableau de bord mobilité sur chacun des bassins sera construite par la Région en coopération avec les agences d'urbanisme du territoire (AURA, AURAN, ADDRN).

Les actions emblématiques énoncées plus haut (point 3.2.), feront l'objet d'une **première évaluation un an après signature du contrat**, sur la base des critères suivants :

**FA 1 – Faire évoluer l'offre sur le réseau structurant et consolider la desserte sur les lignes de maillage**

- Nombre de demandes d'évolution de desserte sur les lignes inter-urbaines prises en compte dans l'offre régionale, à détailler :
  - o Lignes structurantes / lignes de maillage
  - o Type d'évolution : prolongement de ligne / modification de l'itinéraire / modification des fréquences de passage / nombre de lignes et services en coopération entre Région et ALM

**FA 7 – Elaborer une feuille de route « covoiturage » pour le BAM**

- Réalisation de la feuille de route 1 an après la signature du contrat
- Niveau d'opérationnalité de la feuille de route : définition précise de la gouvernance, calendrier, budget, lancement d'une action au moins

**FA 9 – Coordonner et faciliter la réalisation des itinéraires cyclables inter-EPCI**

- Réalisation de la planification des itinéraires cyclables inter-EPCI / linéaire concerné (en km)
- Nombre de projets validés par les organes délibérants / engagés + linéaire concerné (en km)
- Liste de ces projets et des projets à l'arrêt, analyse des causes

**FA 12.1 – Renforcer la communication Mobilités sur le bassin**

- Nombre de structures impliquées dans le Défi Mobilité à l'échelle du bassin angevin et par EPCI
- Présentation par chaque EPCI d'une action emblématique de communication menée dans l'année

#### 4.4. Modalités de révision

Comme le stipule l'article L1215-2 du code des transports, le contrat opérationnel de mobilité pourra être révisé au vu notamment de son évaluation à mi-parcours.

Ainsi, les parties se rapprocheront le cas échéant afin de conclure un avenant au présent contrat opérationnel de mobilités.

### 5. Annexes

Les annexes font partie intégrante du contrat opérationnel de mobilité.

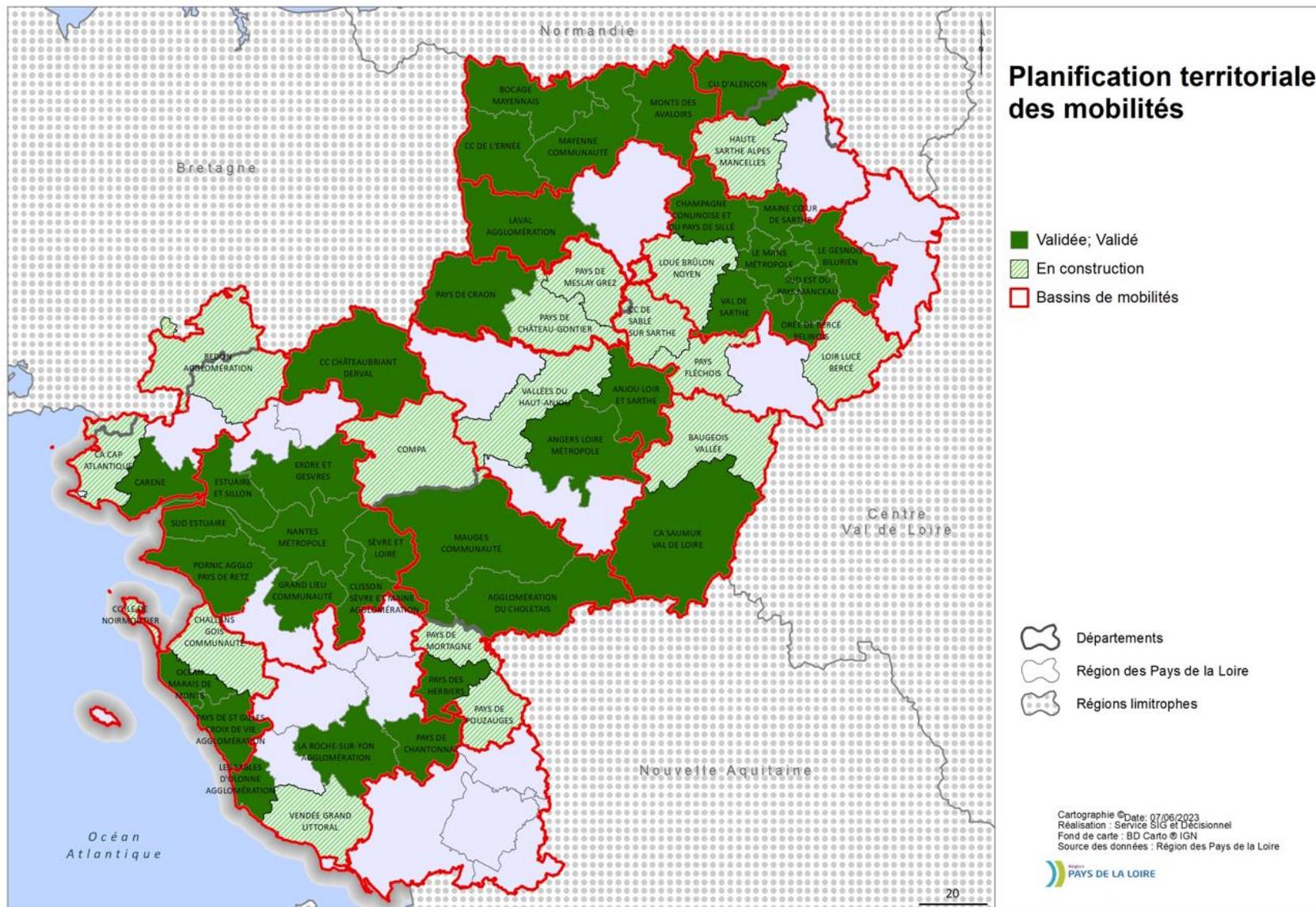
<b>VISAS</b>		
<b>REGION PAYS DE LA LOIRE</b>	<b>DEPARTEMENT MAINE ET LOIRE</b>	<b>SIÉML</b>
<b>ANGERS LOIRE METROPOLE</b>	<b>CC ANJOU BLEU COMMUNAUTE</b>	<b>CC ANJOU LOIR &amp; SARTHE</b>
<b>CC LOIRE LAYON AUBANCE</b>	<b>CC VALLEES DU HAUT-ANJOU</b>	<b>SNCF GARES &amp; CONNEXIONS</b>
<b>MOVEO</b>		

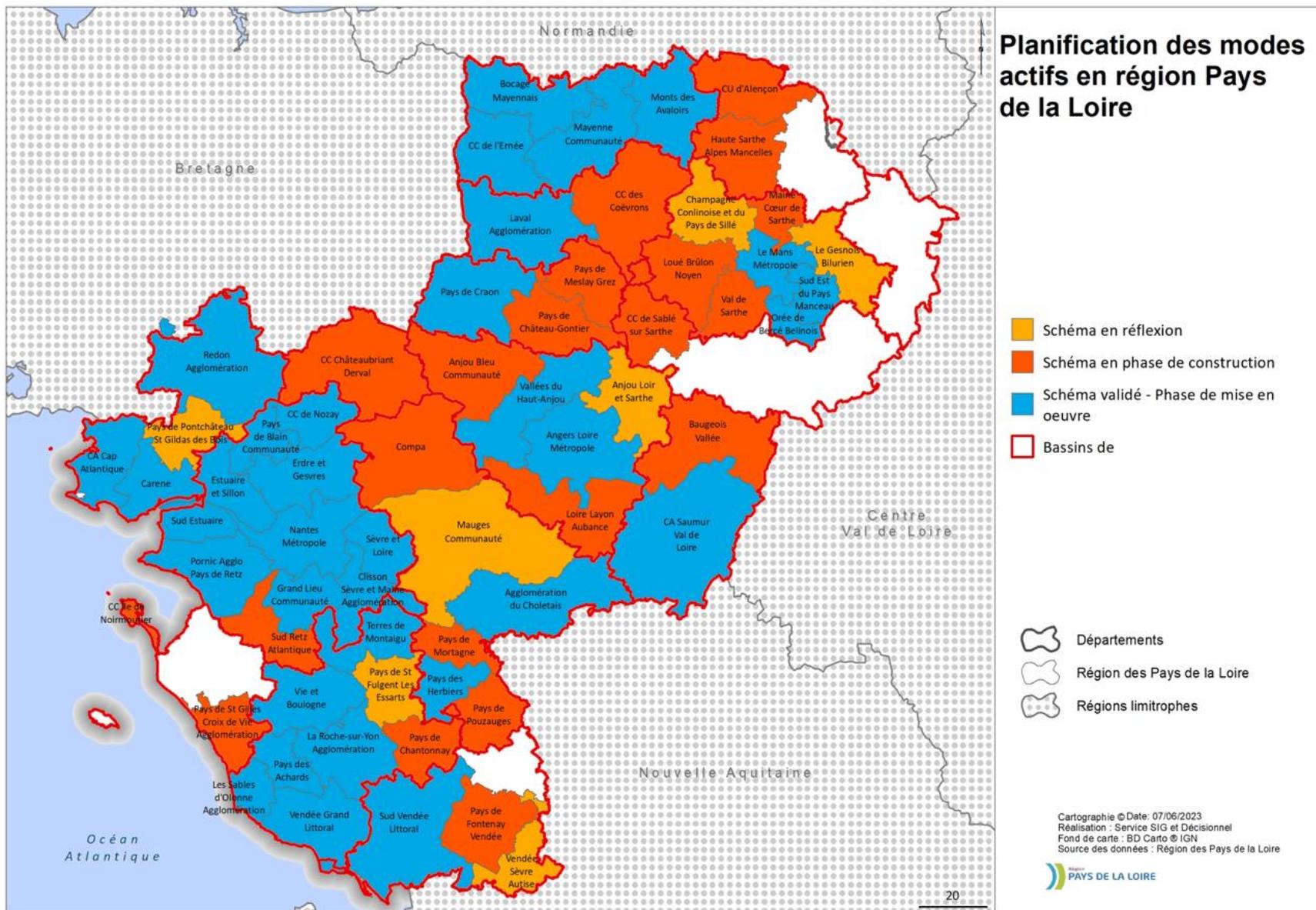
## Annexes

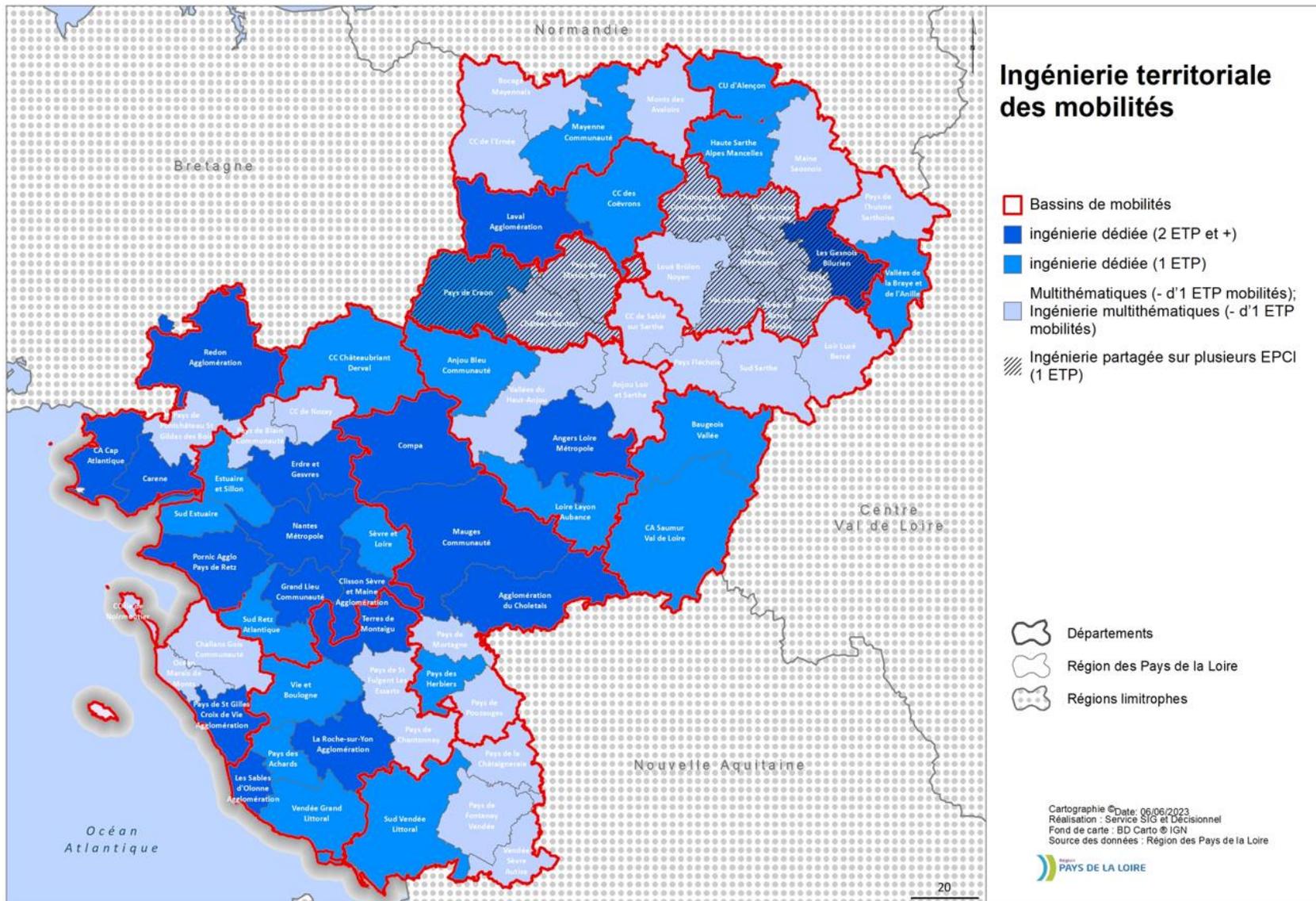
### 5.1. CARTOGRAPHIES DES DYNAMIQUES

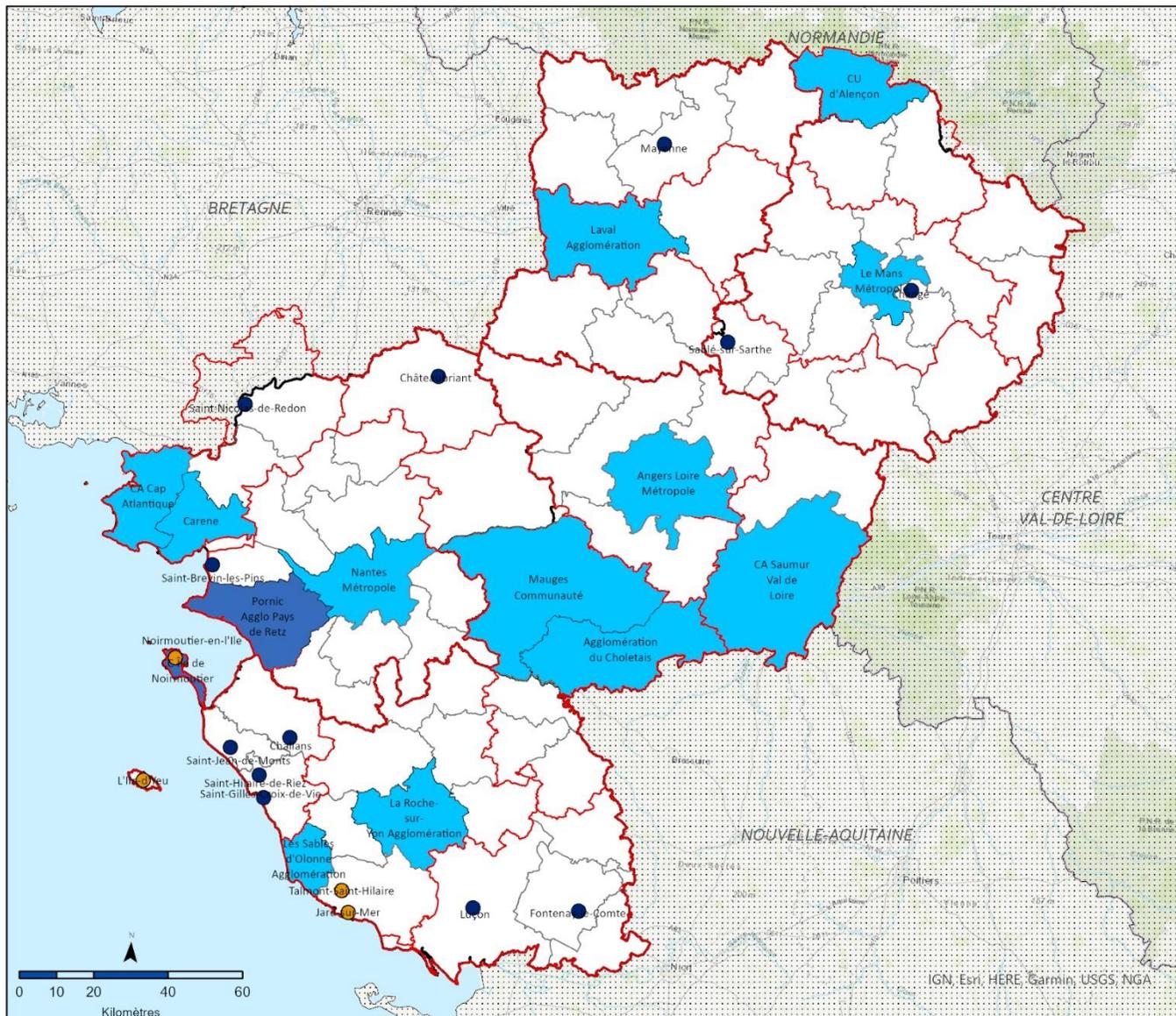
Cartes de situation des dynamiques intercommunales en matière de :

- Planification territoriale des mobilités (réglementaires et volontaires),
- Planification des mobilités actives,
- Ingénierie mobilité au sein des collectivités
- Réseaux de transports collectifs urbains.









## Transports Collectifs Urbains en Région Pays de la Loire

- Navettes estivales intercommunales
- Navettes estivales communales
- Réseau intercommunal
- Réseau à périmètre communal
- Bassins de Mobilités
- EPCI

Réalisation : Service Pilotage et analyse des données/Pôle Exploitation des données du territoire  
 Date d'enregistrement : 05/01/2023

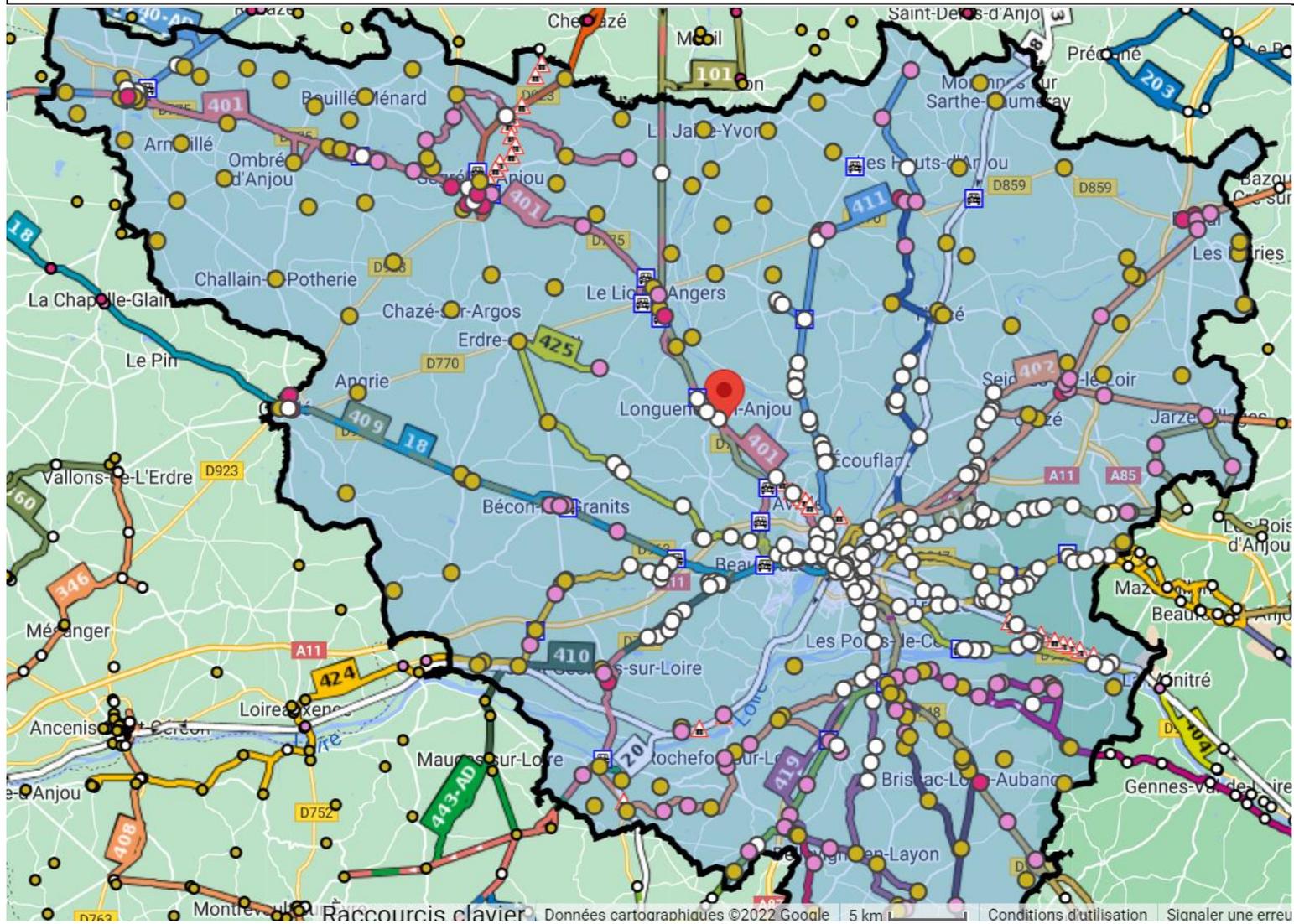


## 5.2. Orientations prospectives (document non contractuel)



Ces orientations prospectives n'ont pas été validées à l'échelle Régionale ; cette intention ne saurait donc engager la Région et les autres partenaires ferroviaires au titre du présent COM.

### 5.3. Carte des lignes régulières ALEOP du BAM



## 5.4. FICHES ACTIONS

### **A// Chantier réseaux de transports collectifs**

FA 1 – Faire évoluer l’offre sur le réseau structurant et consolider la desserte sur les lignes de maillage

FA 2 – Lancer une étude d’opportunité pour expérimenter un/des aménagement(s) d’axe(s) routier(s) pour porter des solutions dédiées aux transports collectifs et partagés

FA 3 – Adapter l’offre de transport à la demande

### **B// Chantier intermodalité et accessibilité**

FA 4.1. - Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du BAM et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants

FA 4.2. – Mettre en place des aménagements cyclables et rabattements vers les gares, PEM et points d’arrêt routier

FA 5 – Rendre accessibles les points d’arrêt routiers prioritaires

FA 6 – Simplifier le parcours usager

### **C// Chantier mobilités partagées**

FA 7 – Elaborer une feuille de route « covoiturage » pour le BAM

FA 8 – Favoriser le développement des services d’autopartage

### **D// Chantier mobilités cyclables**

FA 9 – Coordonner et faciliter la réalisation des itinéraires cyclables inter-EPCI

FA 10 – Promouvoir les modes actifs aux collèges et lycées

FA 11 – Développer les services vélo sur le territoire

### **E// Chantier Accompagnement au changement**

#### **Cible « Grand Public »**

FA 12.1 – Renforcer la communication Mobilités sur le bassin

FA 12.2 - Développer les lieux d’information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

FA 12.3 – Accompagner les habitants du BAM vers la mise en place d’une ZFE à Angers

### **Cible « Salariés »**

FA 13 - Faciliter le report modal pour les mobilités domicile – travail

### **Cible « Elus / Techniciens des collectivités »**

FA 14 – Mettre en place des journées départementales sur des thématiques liées aux mobilités durables

### **F// Chantier mobilités solidaires**

FA 15 – Réaliser le Plan d’Action Commun en faveur de la Mobilité Solidaire prévu par l’article 18 – L.1215-3 du code des transports

FA 16 – Mailler le territoire en services de location et réparation solidaire

### **G/ Chantier Décarbonation et sobriété**

FA 17 – Co-construire le maillage d’IRVE et de stations d’avitaillement GNV / BioGNV

FA 18 – Décarboner progressivement la flotte de transports collectifs

FA 19 – Rechercher la sobriété dans l’articulation des modes de transports et de mobilité

### **H// Partage et mutualisation des données**

FA 20 – Evaluer le contrat opérationnel de mobilité

# Faire évoluer l'offre sur le réseau structurant et consolider la desserte sur les lignes de maillage

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Coopérer entre AOM pour définir les évolutions de l'offre de transports sur les lignes régulières urbaines et interurbaines</i></p> <p><i>Définir les besoins en termes de renforcement d'offre sur le réseau structurant et en termes de liaison avec les agglomérations périphériques / pôles extérieurs</i></p> <p><i>Etudier les solutions envisageables et leur faisabilité technique et économique</i></p>		
<b>CONTENU</b>	<p>Il s'agit de prendre en compte la montée en compétence des EPCI en matière de mobilité et de mettre en place une coopération permettant une définition partagée de l'offre de services de lignes régulières routières, urbaines et péri-urbaines et ferroviaires. Les échanges permettront :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De relever les besoins auxquels l'offre actuelle ne répond pas ou répond insuffisamment ; d'identifier notamment les besoins de mobilité qu'engendrent les pôles secondaires (ex : segréen) ou extérieurs au bassin (ex : centre hospitalier de Château-Gontier...) ; pour ce travail, les partenaires pourront utiliser la cartographie réalisée par l'AURA, et reprenant les besoins exprimés par les EPCI ;</li> <li>- D'examiner les possibilités d'optimisation possible des lignes existantes (ex : lignes Aléop 401 et 425), et plus généralement les pistes d'évolution de l'offre suggérées par les EPCI : utilisation du réseau autoroutier, ouverture du transport scolaire aux actifs, optimisation de certains trajets, redéfinition d'arrêts...</li> <li>- De favoriser la coopération et la recherche de complémentarité entre les offres urbaines (réseau Irigo) et interurbaines</li> </ul> <p>Concrètement, la méthode suivante sera mise en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réunion en mai 2023 : elle permettra notamment de relever les besoins exprimés par les EPCI : les besoins relatifs aux lignes interurbaines seront soumis à l'AMO ; sous réserve d'arbitrages régionaux, ils seront retranscrits dans les documents d'appel à candidature ;</li> <li>- Réunion en mars 2024 : elle permettra notamment à la Région de présenter la nouvelle DSP, ce qui a été retenu, les évolutions à venir</li> <li>- Réunion annuelle de mars 2025 à mars 2028 : l'objet sera de dresser un bilan de la desserte et faire des propositions d'évolution, dans le cadre du contrat en cours avec le transporteur</li> <li>- Pour faciliter les prises de décision, une attention sera portée à la production et à la diffusion de données statistiques : mise en place de données quantitatives sur la fréquentation des lignes par arrêt (montée/descente et origine / destination) et des données qualitatives sur le service des lignes régulières (prévoir des enquêtes de satisfaction). Les données disponibles seront transmises aux EPCI concernés.</li> </ul> <p>Seront invités à ces différentes réunions les membres du comité de pilotage des COM.</p>		
<b>CIBLES</b>	Usagers actuels et potentiels des réseaux de TC		
<b>ECHELLE</b>	Bassin angevin de mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	Dès le début du contrat et en continu jusqu'à 2028		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Concertation – Etude – Arbitrages		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Temps d'ETP + Coûts de fonctionnement dépendant des solutions retenues		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evolutions projetées et mises en œuvre au cours du COM</li> <li>- Nombre de services par jour</li> <li>- Fréquentation des services TC (nb montées/jour = nb voyages/jour)</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	EPCI	Région
		Département	

# Lancer une étude d'opportunité pour expérimenter un/des aménagement(s) d'axe(s) routier(s) pour porter des solutions dédiées aux transports collectifs et partagés

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Faciliter la circulation des modes de transport les plus durable : augmenter la vitesse de circulation des transports collectifs et covoitureurs et permettre une plus grande fiabilité des temps de parcours</i></p> <p><i>Réduire la congestion routière sur certains axes</i></p> <p><i>Encourager le recours aux transports collectifs et au covoiturage</i></p> <p><i>Optimiser l'usage des infrastructures existantes dans une optique de sobriété (ZAN, ZEN)</i></p>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<p>Comme indiqué sur la cartographie prospective réalisée par l'AURA (voir 5.2.), certains axes routiers ont été repérés comme étant susceptibles de porter à moyen ou long terme des solutions partagées ou dédiées aux transports collectifs et/ou au covoiturage : couloirs d'approche, lignes de covoiturage, voies réservées aux transports collectifs (VRTC) et au covoiturage (VR2+), affectation dynamique d'une voie, etc.</p> <p>Il s'agit, pendant la durée du contrat, de lancer une étude d'opportunité pour mettre en place au moins une expérimentation de voie réservée aux transports collectifs et au covoiturage sur le périmètre du bassin angevin.</p>		
<b>CIBLES</b>	Usagers du transport collectif et co-voitureurs		
<b>ECHELLE</b>	Bassin de mobilité, avec enjeux spécifiques sur le territoire d'Angers Loire Métropole		
<b>ECHEANCE</b>	2028		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etude, expérimentation		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Coût étude.		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation de l'étude</li> <li>- Réalisation de l'expérimentation</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région		Région
	Angers Loire Métropole / Autres EPCI		Angers Loire Métropole / Autres EPCI

# Adapter l'offre de transport à la demande

<b>OBJECTIF</b>	<i>Identifier les situations de blocage / limites du service de TAD</i> <i>Faire en sorte que le TAD réponde à un maximum de besoins pour les personnes qui n'ont pas accès à des lignes régulières ou d'autres services</i>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partager la connaissance des données statistiques disponibles sur le TAD</li> <li>- Examiner les situations problématiques rencontrées par les usagers du TAD liées aux limites géographiques des zones : accès impossible à telle gare ou tel pôle d'échange multimodal (PEM), à telle centralité, problématiques spécifiques aux personnes à mobilité réduite... Examiner en particulier les limites internes aux EPCI</li> <li>- Etudier les solutions possibles à ces problématiques, leur faisabilité technique et économique / Identifier les souhaits de mise en œuvre d'une offre complémentaire à l'offre socle, notamment le samedi (ex : CC VHA)</li> <li>- Mettre en œuvre les solutions envisageables à court terme et prendre date pour le prochain marché des évolutions qui remettraient en cause l'économie générale du marché en cours</li> <li>- Etablir les conventionnements nécessaires à la mise en œuvre de l'offre complémentaire de TAD</li> <li>- Travailler localement sur la complémentarité TAD / Transport solidaire</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Habitants		
<b>ECHELLE</b>	Bassin angevin de mobilité hors Angers Loire Métropole		
<b>ECHEANCE</b>	2 ans		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etude pouvant donner lieu à des évolutions du service		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	A chiffrer en fonction des évolutions envisagées		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Calendrier et géographie de la mise en œuvre de services de TAD : offre socle / offre complémentaire / adaptations de l'offre pré-existante</li> <li>- Evolution de l'offre au cours du COM / coût global</li> <li>- Nombre de personnes inscrites au service de TAD, nombre de courses réalisées (par personne et par commune), carte des origines et destinations</li> <li>- Taux de groupage</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	EPCI	Région
	EPCI intéressés par l'offre complémentaire	Communes	EPCI intéressés par l'offre complémentaire

# Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du BAM et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants

<b>OBJECTIF</b>	<i>Améliorer les sites pour développer les pratiques intermodales entre transports collectifs (route et fer) / covoiturage / vélo / marche / voiture.</i>		
<b>CONTENU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travail de concertation afin de recenser les coups partis et projets mûrs de sites d'intermodalité pouvant être déployés sur le bassin d'ici 2025.</li> <li>- Doter le bassin d'un schéma global sur l'intermodalité : définir les emplacements des aires multimodales du bassin de manière cohérente, en précisant la typologie et les fonctions des PEM sur les territoires, les PEM prioritaires à créer ou renforcer (Ségré, Durtal...)</li> <li>- Identifier les études préalables lancées sur certaines interfaces et concrétiser la mise en œuvre de plusieurs opérations sur le territoire.</li> <li>- Être attentif à la lisibilité du parcours piétons dans ces espaces</li> <li>- Etudier l'opportunité de l'AAP Place de la Gare proposé par SNCF Gares et Connexions (valorisation de m<sup>2</sup> bâtiment voyageur). Potentiel identifié par G&amp;C sur Chalonnes.</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés, scolaires		
<b>ECHELLE</b>	Bassin angevin de mobilité		
<b>ECHÉANCE</b>	Définition du schéma global : 1 an NB : action prioritaire pour le traitement d'autres fiches actions		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etude + Investissements		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<p>A préciser au terme de la première année</p> <p>Cofinancement Régional possible de 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 300 000€ d'aide par projet, sous réserve d'éligibilité et d'une instruction technique concertée au préalable</p> <p>Possibilité de cofinancement départemental des aires de covoiturage « labellisées » PEM</p>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de PEM développés sur le bassin</li> <li>- Evolution du pré-acheminement sur les sites en matière modale : marche à pied / vélo / TC / covoiturage / véhicules particuliers</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	Département	ECPI, Commune
AURA	Département (si aires de covoit à vocation multimodale)	Gestionnaires de gares	Région
	EPCI		Département (si aires de covoiturage à vocation multimodale)

# Mettre en place des aménagements cyclables et rabattements vers les gares, PEM et points d'arrêt routier

<b>OBJECTIF</b>	<i>Développer l'usage du vélo en intermodalité en jouant sur plusieurs leviers : rabattement cyclable, stationnements sécurisés, expérimentation d'emport, services vélos du premier/dernier kilomètre.</i>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolider l'existant sur le bassin et disposer de données sur les pratiques</li> <li>- Recenser les projets engagés (murs) pouvant être déployés sur le bassin d'ici 2028 : rabattement et stationnement vélos sécurisés (se donner une visibilité collective de ces projets pour favoriser les coopérations)</li> <li>- Identifier les sites (gares, arrêts TC, aires de covoiturage) à fort potentiel de rabattement cyclable, croiser avec les projets d'aménagement des schémas directeurs vélos communaux et intercommunaux.</li> <li>- Identifier les pistes de réalisation dans la durée du COM (2028) en matière de stationnement et de rabattement cyclable sécurisés.</li> <li>- Expérimenter des solutions innovantes d'emports de vélo (ex : emport par rack vélos à l'arrière des cars)</li> <li>- Travailler sur le vélo pliant : faire connaître les aides à l'achat ; tester du vélo pliant dans les offres de vélopartage.</li> <li>- Déployer des abris vélos sécurisés dans les gares</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés, scolaires		
<b>ECHELLE</b>	Bassin		
<b>ECHÉANCE</b>	en continu jusqu'à l'échéance du contrat (2028)		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Investissement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Financements possibles : Région (RI Accès Réseau) / FMA CC de l'Etat / Département / Programme CEE Alvéole + (FUB)		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avancement de l'action</li> <li>- Nombre de sites traités : stationnement / rabattement</li> <li>- Part modale Vélo en pré-acheminement / taux d'utilisation des stationnements sécurisés vélo</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	EPCI	Région	Etat / CEE
	Communes	Gestionnaires de gares	Région / Département
	Département		EPCI / Communes

## Rendre accessibles les points d'arrêts routiers

<b>OBJECTIF</b>	<i>Mettre en accessibilité les points d'arrêts routiers desservis par le réseau Régional de transport, en donnant une priorité aux points d'arrêts prioritaires</i>		
<b>CONTENU</b>	<p>Dans chaque commune de plus de 1000 habitants, au moins un arrêt doit être accessible. Un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes</p> <p>1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;  2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;  3° Il constitue un pôle d'échanges ;  4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.</p> <p>Plusieurs points sur le territoire des communautés de communes ne sont pas accessibles (<i>voir tableau page suivante</i>).</p> <p>Les communes / EPCI sont invités à réaliser les travaux nécessaires. Une programmation sera mise en place dès 2023 pour un achèvement de la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires avant avril 2025 (obligation réglementaire)</p> <p>En ce sens, la Région va signer une convention avec la communauté de communes Loire Layon Aubance en janvier 2023 pour la mise en accessibilité de tous ses points d'arrêt routiers prioritaires.</p> <p>Pour des transports plus inclusifs, il est pertinent d'envisager aussi la mise en accessibilité des points d'arrêt routier non prioritaires.</p>		
<b>CIBLES</b>	Personnes à Mobilité Réduite		
<b>ECHELLE</b>	Communautés de communes du Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHÉANCE</b>	Avril 2025		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Investissement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<p>Coût moyen d'un aménagement de PAR mis en accessibilité : 12 900€  Financement Régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Point d'arrêt prioritaire : 70% du montant HT des travaux, hors mobilier et chemins d'accès au point d'arrêt, plafonné à 9 000€ de subvention</li> <li>- Point d'arrêt non prioritaire : 35% du montant HT des travaux, plafonné à 4 500€ de subvention</li> </ul>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de PAR prioritaires mis en accessibilité sur le bassin</li> <li>- Taux de mise en accessibilité des PAR prioritaires sur le bassin</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financeur</b>
Région	EPCI	Département	Région
	Communes	EPCI	EPCI
	Département		Communes

Commune	Nom de l'arrêt	Sens
ABC - CANDE	EGLISE	sens 1
ABC - CANDE	Candé GENDARMERIE	Vers Angers
		Vers Châteaubriant
ABC - COMBREE	PLACE DE L'HOTEL DE VILLE fait probleme bordures	sens 1
		sens 2
ABC - NOYANT LA GRAVOYERE	CENTRE BOURG	sens 1
		sens 2
ABC - SEGRE	AIRE DE COVOITURAGE EUROPE discussion ??	1 sens
ABC - SEGRE	BOULEVARD RENIER	sens 1
		sens 2
ABC - SEGRE	HALTE ROUTIERE RUE ERNEST RENAN	sens 1
ALS - DURTAL	35 AVENUE D'ANGERS	sens 1
		sens 2
ALS - DURTAL	CENTRE	sens 1
		sens 2
ALS - DURTAL	GOUIS	sens 1
		sens 2
ALS - SEICHES SUR LE LOIR	1 rue henri régnier	sens 1
		sens 2
ALS - SEICHES SUR LE LOIR	TENNIS	sens 1
		sens 2
LLA - BEAULIEU SUR LAYON	RUE ST VINCENT	1 SENS VERS ANGERS
	RUE ST VINCENT	
LLA - BLAISON GOHIER	CENTRE	sens 1
		sens 2
LLA - BRISSAC	rue de l'Aubance déplacé et en cours projet	sens 1
		sens 2
LLA - BRISSAC	PLACE DU GENERAL DE GAULLE en projet	1 sens
LLA - CHALONNES SUR LOIRE	(HAUT) RUE DU 11 NOVEMBRE	1 sens
LLA - CHALONNES SUR LOIRE	(HAUT) RUE DU 11 NOVEMBRE	
LLA - CHAMPTOCE SUR LOIRE	CENTRE	sens 1
		sens 2
LLA - CHAVAGNES	CENTRE	sens 1
		sens 2
LLA - COUTURES	ROUTE D'ANGERS	1 sens
LLA - COUTURES	ROUTE D'ANGERS	
LLA - DENEÉ	CIMETIERE	sens 1
		sens 2
LLA - FAVERAYE MACHELLES	FAVERAYE	
LLA - JUIGNE SUR LOIRE	MONGILET	sens 1
		sens 2
LLA - LES ALLEUDS	CENTRE	sens 1
		sens 2
LLA - MARTIGNE BRIAND	CENTRE	sens 1

		sens 2
LLA - MOZE SUR LOUET	RD POINT RD 160	1 sens
	RD POINT RD 160	1 sens
LLA - NOTRE DAME D'ALENCON	ROUTE DE VAUCHRETIEN	sens 1
		sens 2
LLA - SAULGE L'HOPITAL	CENTRE	sens 1
		sens 2
LLA - ST AUBIN DE LUIGNE	CENTRE	sens 1
		sens 2
LLA - ST GEORGES SUR LOIRE	PLACE JUMILLY	sens 1
		sens 2
LLA - ST JEAN DES MAUVRETS	DEVANT COMMERCE	sens 1
		sens 2
LLA - THOUARCE	MAIRIE	1 sens
LLA - SAINT GERMAIN DES PRES	RUE DE LA BOULAIRIE ECOLE	
VHA - BRAIN SUR LONGUENEE	ABRIBUS	1 sens
VHA - CHATEAUNEUF SUR SARTHE	PLACE R. LEFORT	sens 1
		sens 2
VHA - CHATEAUNEUF SUR SARTHE	Ma Campagne	1 sens
VHA - CONTIGNE	EGLISE	sens 1
		sens 2
VHA - JUVARDEIL	PLACE DES AMANDIERS (EGLISE)	1 SENS
VHA - LA POUZEZE	PLACE DE L'UNION	1 sens
VHA - LE LOUROUX BECONNAIS	ESPACE CULTUREL L'ARGERIE en projet	1 sens
VHA - ST AUGUSTIN DES BOIS	salle de sport	sens 1
		sens 2
Département - JUIGNE	ZA DE LANSERRE	sens 1
		sens 2

## Simplifier le parcours usager

<b>OBJECTIF</b>	<b>Améliorer la coopération entre acteurs pour rendre plus simple et lisible l'accès aux réseaux de transports collectifs urbains et interurbains (avec la finalité d'un billet unique)</b>		
<b>CONTENU</b>	<p>Le parcours usager se décomposant de la manière suivante, il s'agit d'identifier et mettre en oeuvre les leviers disponibles pour faciliter son parcours (informations croisées ; outils interopérables ; outils communs) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amont : information sur l'offre (Destineo), connaissance de la gamme tarifaire, canaux de communication et vecteurs facilitant l'obtention de ces informations</li> <li>- Acte d'achat : circuits physiques et digitaux ; supports de titres</li> <li>- Pendant le voyage : validation ; information temps réel ; perturbation</li> <li>- Après voyage : service après vente, réclamations, retours usagers</li> </ul> <p>Montée en compétence collective sur les formats d'interopérabilité possible Précisions à apporter sur les évolutions structurelles à venir : harmonisation tarifaire routière ; stratégie de distribution. Quel impact sur interopérabilité ? Définir des pistes d'actions à court terme : partage et rapprochement des seuils / catégories de gammes tarifaires par exemple...</p>		
<b>CIBLES</b>	Usagers actuels et potentiels des réseaux TC		
<b>ECHELLE</b>	Bassin		
<b>ECHÉANCE</b>	en continu jusqu'à l'échéance du contrat (2028)		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Fonctionnement		
<b>ELEMENTS FINANCIERS</b>	Temps humain : Information sur la gamme, relais médias digitaux des territoires A préciser selon les leviers identifiés		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Calendrier d'interopérabilité et d'évolution des dispositifs Destinéo, systèmes billettique, points de distribution (billettique physique), modalités de paiement, amélioration / élargissement du service (ex : ouverture du transport scolaire aux actifs)</i></li> <li>- <i>Volume de réclamations</i></li> <li>- <i>Mise en œuvre des leviers identifiés</i></li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteurs</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	Département	Région
	EPCI	Gestionnaires de gares	EPCI

# Elaborer une feuille de route « Covoiturage » pour le BAM

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Donner une cohérence à l'action des EPCI du BAM en matière de covoiturage, en avançant vers une gouvernance plus partagée</i></p> <p><i>Améliorer le maillage en aires de covoiturage en repérant les aires spontanées, en adaptant les services et équipements des aires</i></p> <p><i>Animer la thématique du covoiturage dans les EPCI</i></p> <p><i>Réfléchir à la mise en œuvre de lignes de covoiturage « dorsales »</i></p> <p><i>Participer à la mise en place d'un schéma départemental de covoiturage</i></p>		
<b>CONTENU</b>	<p>Dans le cadre du schéma départemental de covoiturage, il s'agit de mettre en place un groupe de travail qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recense les initiatives et les besoins de chaque EPCI en matière de covoiturage, la manière dont les EPCI assurent la promotion des plateformes et outils de covoiturage (notamment auprès des personnes âgées)</li> <li>- Etudie la pertinence de propositions à l'échelle du bassin : créations d'aires ? lignes de covoiturations ? autostop organisé ?... <ul style="list-style-type: none"> <li>o S'appuyer notamment sur Gares et connexions : les parkings pourraient permettre d'identifier des sites potentiels</li> <li>o Le cas échéant, il s'agira de mettre en place de nouvelles actions issues de cette réflexion</li> </ul> </li> <li>- Détermine la gouvernance de ces futures actions sur les volets : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Infrastructures (études, réalisations, exploitation, gestion) : entre gestionnaires de voirie, en fonction de l'emplacement des aires/points d'arrêts</li> <li>o Services et animations : entre AOM</li> </ul> </li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés		
<b>ECHELLE</b>	Bassin angevin de mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	Réalisation de la feuille de route 1 an après la signature du contrat		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Ingénierie, animation, développement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<p>Coût à estimer en fonction du coût des projets</p> <p>La Région cofinancera à hauteur de 50% HT les opérations de mise en place de lignes de covoiturage (aide plafonnée à 15 000 € d'aide par projet) dans les communautés de communes</p> <p>Accompagnement financier par le Département à déterminer</p> <p>Fonds CNSA / Villes amies des aînés / Banque des Territoires pour les actions destinées aux personnes âgées</p>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation de la feuille de route / avancement de l'action</li> <li>- Enveloppe incitative versée sur le bassin</li> <li>- Nombre de trajets covoiturage réalisés sur le bassin / nombre de bénéficiaires</li> <li>- Taux de remplissage des véhicules</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Département	Département	EPCI	Département
		Région	Région / Etat
		Gestionnaires de gares	EPCI

# Favoriser le développement des services d'autopartage

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Favoriser la connaissance par le public de l'offre d'autopartage d'Angers Loire Métropole (Citiz), déployer cette offre</i></p> <p><i>Dès sa mise en œuvre, favoriser la connaissance par le public de l'offre d'autopartage déployée par les communautés de communes en lien avec le SIÉML, pour que celle-ci trouve son public</i></p>		
<b>CONTENU</b>	<p>Les EPCI souhaitant mettre en place une offre d'autopartage sur leur territoire se sont rapprochés du Siéml afin d'étudier la possibilité d'utiliser le réseau de bornes de recharge existantes pour l'autopartage. Ces échanges ont mis en avant l'intérêt de mutualiser une solution au niveau départemental afin d'optimiser le nombre d'interlocuteurs impliqués comme la pertinence que le syndicat assure l'interface entre bornes de recharge et solution d'autopartage pour les EPCI concernés.</p> <p>Le Siéml envisage donc de venir en soutien de ses membres compétents en matière d'autopartage (EPCI) et travaille à la définition des modalités de mise en œuvre d'une expérimentation.</p> <p>Il faudra veiller à l'articulation entre cette nouvelle offre et celle d'Angers Loire Métropole (Citiz).</p> <p>Les critères de choix du véhicule devront intégrer la prise en compte des personnes à mobilité réduite : hauteur de « marche » pour entrer dans le véhicule, type de siège, coffre permettant le transport d'un fauteuil roulant plié...)</p>		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés		
<b>ECHELLE</b>	Bassin angevin de mobilité, en distinguant ALM / Communautés de communes		
<b>ECHEANCE</b>	2024		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Communication		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<p>Montant des investissements à définir</p> <p>Financement par les EPCI</p> <p>Mise à disposition des bornes de recharge par le Siéml</p>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avancement de l'action</li> <li>- Nombre de stations / véhicules en autopartage</li> <li>- Nombre de locations / usagers</li> <li>- Impacts mobilités</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
SIÉML	EPCI	Région	SIÉML
Angers Loire Métropole		Département	EPCI

# Coordonner et faciliter la réalisation des itinéraires cyclables inter-EPCI

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Développer un réseau cyclable sur tout le territoire en assurant des liaisons cyclables entre les EPCI du bassin et vers les EPCI des bassins voisins.</i></p> <p><i>Identifier les enjeux d'interconnexion cyclable entre EPCI</i></p> <p><i>Travailler sur les aménagements de ces interconnexions</i></p>		
<b>CONTENU</b>	<p>Si chaque EPCI décide des aménagements cyclables prioritaires à réaliser dans le cadre de son périmètre, le bassin de mobilité est le cadre pertinent pour travailler sur les interconnexions cyclables entre ces EPCI.</p> <p>Sur les franchissements de Loire, le Département est maître d'ouvrage.</p> <p>Dans le cadre du schéma départemental des liaisons cyclables, il s'agit de coordonner les projets d'itinéraires cyclables entre EPCI pour faciliter leur réalisation et de réaliser une planification partagée à l'échelle du bassin.</p> <p>Un groupe de travail sera mis en place pour la réalisation de cette action.</p> <p>Exemples de sujets qui concernent plusieurs EPCI :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anjou Bleu Communauté / CC Vallées du Haut Anjou : liaison touristique Segré – Le Lion d'Angers</li> <li>- Discussions au niveau du CD44 pour relier Candé à St Mars la Jaille</li> <li>- Lancement d'une étude de faisabilité Candé – Segré</li> <li>- Liaison Etriché – Châteauneuf – Tiercé</li> <li>- Liaisons LLA / ALM : Rochefort-Savennière, Denée-Mûrs, Mozé-Mûrs, Brissac -Mûrs/Les Ponts-de-Cé, St Remy-St-Mathurin</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés, scolaires		
<b>ECHELLE</b>	Bassin angevin de mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	en continu jusqu'à l'échéance du contrat (2028)		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etude + Investissements		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<p>A préciser</p> <p>Plusieurs dispositifs existants émanent des acteurs suivants : Etat, Europe, Région, Département...</p>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avancement de l'action</li> <li>- Nombre de liaisons inter-EPCI / Km linéaire proposés</li> <li>- Comptages</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Département	Département	Région	Etat (FMA)
	EPCI	Etat	Région/Département
	Communes	EPCI	EPCI/Communes

# Promouvoir les modes actifs aux collèges et lycées

<b>OBJECTIFS</b>	<p><i>Favoriser le report modal des collégiens et lycéens</i></p> <p><i>Sensibiliser les collégiens et lycéens, voire le personnel, aux différents modes de déplacement alternatifs</i></p>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<p>A partir d'une expérimentation sur 2 à 3 collèges / lycées, mettre en place les conditions pour favoriser le report modal des élèves, voire du personnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Animer des groupes de travail multipartenaires au sein de chaque établissement retenu</li> <li>- Améliorer la sécurisation des accès aux établissements</li> <li>- Equiper les établissements en stationnements sécurisés en fonction des besoins</li> <li>- Accompagner les établissements d'enseignement dans les démarches d'ecomobilité scolaire. Capitaliser sur les démarches réalisées.</li> <li>- Animer des temps autour du savoir rouler à vélo, de la sécurité routière et des autres modes de transports pour sensibiliser les élèves, personnels encadrants, parents aux mobilités durables</li> <li>- Définir la maîtrise d'ouvrage et les participations financières de chacun en fonction des compétences.</li> </ul> <p>Lien à effectuer avec le Collectif Vélo Pays-de-la-Loire</p>		
<b>CIBLES</b>	Scolaires		
<b>ECHELLE</b>	Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	Année scolaire 2023-2024 comme première année d'expérimentation		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etude, animation, investissement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sollicitation possible du dispositif Alvéole + programme Générations vélos (valable au collège)</li> <li>- + dispositif initiatives locales pour une mobilité solidaire et durable (CD49)</li> </ul>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avancement de l'action</li> <li>- Nombre d'établissements engagés</li> <li>- Part modale Vélo parmi les scolaires</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Département	Département	Rectorat	EPCI / Communes
Région	Région	Associations de parents d'élèves	Programmes CEE
	EPCI - communes	Collectif Vélo PdL / Associations	Département / Région

# Développer les services Vélo sur le territoire

<b>OBJECTIF</b>	<i>Développer la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien</i>		
<b>CONTENU</b>	<p>Le développement de services «vélo» peut recouvrir des aspects divers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Primes à l'acquisition de vélos / VAE</li> <li>- Mise en place de services de location de vélo : vélos en libre service, location longue durée</li> <li>- Massification de ces services lorsqu'ils sont déjà en place (ex : Anjou Bleu Communauté)</li> <li>- Réalisation de stationnements sécurisés dans des lieux stratégiques</li> </ul> <p>Lien à effectuer avec le Collectif Vélo Pays-de-la-Loire</p> <p>Attention particulière à avoir sur les services ouverts aux personnes âgées, et notamment sur la question de la formation à ces services</p>		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés, scolaires		
<b>EHELLE</b>	Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHÉANCE</b>	Mise en place et massification progressives pendant les 5 années		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Fonctionnement (services), Investissement (stationnements sécurisés)		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Financement CD49 Initiatives Locales : le Département soutient le financement de flottes vélo et lance un groupement de commande sur les consignes vélo.		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre de l'action</li> <li>- Offres mises en place ou étendues : parc vélo en partage, ...</li> <li>- Nombre de bénéficiaires des services vélo sur le territoire</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financeur</b>
EPCI	EPCI	Région	EPCI / Communes
	Communes	Département	Programmes CEE
		Collectif Vélo PdL / Associations	Département

## Renforcer la communication Mobilité sur le bassin

<b>OBJECTIF</b>	<b>Développer la notoriété des services, faciliter le parcours usager, en travaillant la communication collective des offres de mobilité sur le bassin</b>		
<b>CONTENU</b>	<p>Définir un niveau d'Information socle devant être disponible aux habitants du bassin. Relais par les médias des collectivités (web, support physique, affiches) et mise à jour régulière à prévoir.</p> <p>Engager collectivement les partenaires du bassin Bassin Angevin de Mobilité dans le « défi Mobilité en Pays de la Loire » pour mobiliser les employeurs et établissements d'enseignement de leur territoire respectif.</p> <p>Réfléchir à la question du « Aller vers » : pertinence de la mise en place d' « ambassadeurs de la mobilité » auprès de la population, et notamment des personnes âgées</p> <p>Se fixer collectivement des objectifs de communication chaque année.</p> <p>Etudier l'opportunité de l'AAP Place de la Gare proposé par SNCF Gares et Connexions (valorisation de m<sup>2</sup> bâtiment voyageur) pour stimuler les services dans certaines gares du bassin. Possibilité de travailler la question de la signalétique.</p>		
<b>CIBLES</b>	Tous publics		
<b>ECHELLE</b>	Bassin de mobilité		
<b>ECHANCE</b>	en continu jusqu'à l'échéance du contrat (2028)		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Communication		
<b>ELEMENTS FINANCIERS</b>	<p>Financement du défi Mobilité par la Région. Mobilisation de temps humain pour mettre en service le niveau d'information socle sur les différents médias.</p> <p>Autres volets à déterminer</p>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- % des collectivités relayant l'information socle sur ses médias</li> <li>- Nombre d'EPCI partenaire du défi mobilité en Pays de la Loire ; nombre de structures et personnes participantes</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteurs</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	Opérateurs mobilités	Région
	Département	EPCI/Département	EPCI
	EPCI	Gestionnaires de gares	

# Développer des lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Maintien et développement de points d'information et de vente, multimodaux, permettant avec les transporteurs, les gestionnaires de gares et AOM, de maintenir un service de proximité sur les territoires, au bénéfice de tous les usagers</i></p> <p><i>Développement des lieux de conseils pour une mobilité durable</i></p> <p><i>Accueil de 1er niveau et orientation vers les acteurs de la mobilité solidaire pour un accompagnement spécialisé le cas échéant.</i></p>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identification de structures existantes susceptibles d'apporter information, conseil et accompagnement en matière de mobilité : maisons France Services, EPCI / Mairies, Maisons départementales des Solidarités, Tiers lieux...</li> <li>- Déploiement de services nouveaux ou existants dans les structures existantes, en fonction des besoins et selon des modalités adaptées au territoire (points fixes, itinérance, etc.)</li> <li>- Collaboration avec les gestionnaires de transports pour le développement de points de vente</li> <li>- Etude de l'opportunité de l'AAP Place de la Gare proposé par SNCF Gares et Connexions (valorisation de m<sup>2</sup> bâtiment voyageur). Potentiel identifié par G&amp;C sur Chalennes.</li> <li>- Faire apparaître les offres de mobilité accessibles aux PMR sur le territoire.</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Tous habitants		
<b>ECHELLE</b>	Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	2028		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Investissement + Fonctionnement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Financement CD49 Initiatives Locales		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre de l'action</li> <li>- Nb points d'accès / Amplitude horaire sur une semaine (guichet)</li> <li>- Fréquentation (nb visiteurs) / Nb de titres délivrés</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Département	Bloc communal	Etat	EPCI / Communes
	Département	Gestionnaires de gares	Département
		UDCCAS, fédération des centres sociaux	
		Région	

# Accompagner les habitants du BAM vers la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFE-m)

<b>OBJECTIF</b>	<i>Identifier les impacts d'une Zone Faible Emission Mobilité selon les scénarios de périmètre retenus, anticiper les effets de sa mise en place. Accompagner les habitants et usagers concernés dans la recherche de solutions alternatives, au-delà de la communauté urbaine</i>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<p>La mise en œuvre d'une ZFE est une mesure réglementaire d'interdiction qui, pour garantir son bon fonctionnement et son efficacité, nécessite d'une part la mise en place d'un contrôle et de sanctions, et d'autre part son acceptabilité sociale. En effet, comme l'indique le Cerema, « l'effectivité des politiques publiques est conditionnée à cette acceptabilité, qui est elle-même fortement dépendante de la justice sociale des politiques concernées. »</p> <p>Il s'agit de mettre en place un groupe de travail chargé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De préparer de manière collective la mise en place de la ZFE en identifiant les problématiques économiques et sociales engendrées, selon les scénarii de périmètres retenus</li> <li>- D'intégrer le sujet ZFE dans l'animation territoriale des mobilités auprès des employeurs, zones d'activités du bassin et des principaux pôles générateurs de trafic et des habitants pour la mise en œuvre d'actions</li> </ul> <p>Le cas échéant, certaines mesures mises en œuvre au profit des habitants d'Angers Loire Métropole pourront être étendues aux EPCI du BAM intéressés lorsque ces derniers le souhaitent.</p> <p><b>Les partenaires s'engagent à réunir le COFIL du BAM sur la question de la ZFE au plus tard au premier trimestre 2024 (réunion à l'initiative de la Région).</b></p>		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés, scolaires		
<b>ECHELLE</b>	Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHÉANCE</b>	2025, année de mise en place des premières mesures		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Consultation / Communication / Accompagnement social		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Possible mobilisation du Fonds Vert		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre de l'action</li> <li>- Leviers mis en œuvre</li> <li>- Nombre de personnes accompagnées</li> <li>- Evolution du parc roulant sur le bassin</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Angers Loire Métropole	EPCI	Département	EPCI
		Région	Etat (aides)
		EPCI	

## Faciliter le report modal pour les mobilités domicile - travail

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Renforcer l'information et la communication sur les services de mobilité auprès des employeurs du territoire</i></p> <p><i>Sensibiliser les acteurs économiques aux enjeux et leviers de la mobilité durable</i></p> <p><i>Identifier les leviers d'actions et freins</i></p> <p><i>Permettre aux salariés de tester des solutions alternatives de mobilité</i></p> <p><i>Accompagner les salariés et leurs entreprises vers un changement de comportement</i></p>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etat des lieux et diagnostic de mobilité sur des ZA / groupes d'entreprises</li> <li>- Mise en place d'animations spécifiques, participation à des animations type Défi Mobilité</li> <li>- Mise en place d'animations pour favoriser le développement de solutions alternatives à l'autosolisme</li> <li>- Accompagnement des entreprises et administrations dans la mise en place de plans de mobilité des entreprises / administrations – Réfléchir à la mutualisation des outils de mise en place des plans de mobilité (Irigo Pro à l'échelle du BAM ?)</li> <li>- Actions à mener en lien avec les services de développement économique des EPCI</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Salariés		
<b>ECHELLE</b>	Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	2028		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Animation / Structuration		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<p>SIÉML : appel à projet MobiPro</p> <p>Financement CD49 Initiatives Locales</p> <p>La Région financera les études de mise en place de communautés de covoitureurs à hauteur de 50% du montant HT de l'opération avec un plafond de 7 500 € d'aide par projet.</p>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre de l'action</li> <li>- Nombre d'employeurs accompagnés / salariés concernés</li> <li>- Evolution des pratiques : évolution des modes dans la durée, baisse de l'usage de la voiture particulière</li> <li>- € dépensés / points de part modale gagnés</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
EPCI	EPCI	Département	Département
		SIÉML	SIÉML
		Région	Région

# Mettre en place des journées départementales sur des thématiques liées aux mobilités

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Construire une culture commune de la mobilité</i>  <i>Accompagner la montée en compétences des agents et des élus</i>  <i>Animer le réseau de la mobilité et favoriser les échanges d'expériences</i></p>		
<b>CONTENU</b>	<p>- Organiser des journées intégrant des témoignages et des apports théoriques sur des sous-sujets de la mobilité: politique cyclable, politique de covoiturage, mobilité solidaire, mobilité électrique, mobilités et handicap (liste non exhaustive)                  - Format variable</p>		
<b>CIBLES</b>	Elus et techniciens des collectivités, EPCI		
<b>ECHELLE</b>	Département		
<b>ECHEANCE</b>	2023 – 2 journées / an		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Animation		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Environ 3 000 € par journée		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de journées réalisées,</li> <li>- Participation</li> <li>- Retours enquêtes de satisfaction</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Département	Département	EPCI	Département
		Réseau Anjou Ingénierie Territoriales	
		Région	

# Elaborer un Plan d'Action Commun pour la Mobilité Solidaire (PAMS)

<b>OBJECTIF</b>	<p>Favoriser la mobilité des publics les plus fragiles,</p> <p>Inciter les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi, de l'insertion et les AOM à se concerter pour clarifier la gouvernance et simplifier les parcours usagers,</p> <p>Mieux articuler les actions et assembler les forces pour proposer un parcours d'accompagnement efficace en particulier en matière d'accès à l'emploi.</p>		
<b>CONTENU, ACTIONS A MENER</b>	<p>Etablir un Plan d'Action commun Mobilité Solidaire à l'échelle du bassin angevin de mobilité avec les parties prenantes associées du secteur des mobilités solidaires et des organismes du service public de l'insertion et de l'emploi.</p> <p>Travailler sur la lutte contre l'isolement et l'accès aux services pour tous.</p> <p><u>Méthode de travail proposée :</u></p> <p>Identifier les parties prenantes et clarifier la gouvernance.  Recenser les initiatives,  Etablir un plan d'actions collectif  Valider et mettre en œuvre</p> <p>-</p>		
<b>CIBLES</b>	Tous publics		
<b>ECHELLE</b>	Bassin de mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	2028		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Démarche stratégique avec plan d'actions		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Mobilisation en temps humain nécessaire à la construction du PAMS		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	- Établissement du PAMS		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	EPCI / communes	Région
Département	Département	CLEFOP	Département
	Etat	Service public de l'emploi, Etat	<b>Liste non exhaustive</b>
		UDCCAS, Fédération des centres sociaux, caisses institutionnelles...	<b>Liste non exhaustive</b>

# Mailler le territoire en services de location et réparation solidaire

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Favoriser l'interconnaissance des acteurs de la mobilité solidaire au niveau du BAM</i></p> <p><i>Contribuer au développement de services de location et réparation solidaire à destination des personnes en insertion et plus généralement de vulnérabilité économique et/ou sociale</i></p> <p><i>Mailler le territoire en services structurants assortis de points-relais</i></p>		
<b>CONTENU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Clarification de ce qui relève des missions droit commun / de mobilités solidaires</li> <li>- Identification des acteurs concernés de la mobilité solidaire, des besoins prioritaires (NB : Gares et Connexions fait partie de ces acteurs, dans le cadre de Place de la Gare)</li> <li>- Accompagnement et soutien financier aux services de location et réparation solidaire</li> <li>- Exemple : en partenariat avec les associations ASURE et OSE, l'association SOLIPASS développe un projet de location solidaire de véhicules sur les territoires des communautés de communes Anjou Bleu Communauté, Vallées du Haut-Anjou et Anjou Loir et Sarthe. Ce projet qui a démarré fin 2022 est soutenu, en plus des EPCI, par l'Etat, le Département et la Région. Il s'agit donc de porter ce projet et suivre ses effets dans la durée.</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Demandeurs d'emploi, personnes en insertion, habitants, salariés		
<b>ECHELLE</b>	Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHÉANCE</b>	Location : 2023 / Réparation : 2025		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etude + Financement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	<p>Location solidaire : 120 à 200 000€/ an selon nombre de relais et taille du parc de véhicules</p> <p>Réparation : étude de faisabilité à réaliser</p> <p>Financement CD49 Initiatives Locales</p>		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Action réalisée</li> <li>- Evolution de l'offre en location / réparation solidaire de véhicules</li> <li>- Publics concernés</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Département	Structures de l'insertion	Région	Département
	EPCI + communes /	Etat	EPCI + Communes
	Gares et Connexions	Structures de l'insertion	Région / Etat (DETS)
	Département		

# Co-construire le maillage d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) et de stations d'avitaillement GNV / BioGNV

<b>OBJECTIF</b>	<i>Développer les motorisations alternatives aux motorisations thermiques Faire en sorte que le maillage en infrastructures de recharge de véhicules électriques soit le plus adapté possible aux besoins des habitants du bassin angevin et propice à favoriser le basculement vers la mobilité électrique. Favoriser l'implantation de bornes GNV/BioGNV</i>		
<b>CONTENU</b>	Alors qu'un manque d'IRVE est constaté dans certaines centralités (ex : segréen), le SIÉML construit son schéma départemental des IRVE. Il s'agit de mettre en place et poursuivre la démarche participative initiée par le SIÉML pour que les choix effectués soient les plus pertinents au regard des réalités des territoires. Le groupe de travail sera chargé aussi d'étudier les motorisations GNV / BioGNV, il intégrera une réflexion sur le souhait d'Anjou Bleu Communauté et de la communauté de communes Vallées du Haut-Anjou de disposer d'une station GNV ou Bio-GNV.		
<b>CIBLES</b>	Habitants, salariés		
<b>ECHELLE</b>	Bassin Angevin de Mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	2025		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etude + Investissement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Temps humain + Frais AMO Siéml		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre de l'action</li> <li>- Nb d'équipements installés (IRVE, GNV, H2)</li> <li>- Fréquentation des équipements d'avitaillement</li> <li>- Evolution du parc roulant sur le bassin</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
SIÉML	SIÉML	EPCI	SIÉML
		Région / Département	Bloc communal
		Alter Energies	Alter Energies
		Gares et connexions	

# Décarboner progressivement la flotte de transports collectifs

<b>OBJECTIF</b>	<p><i>Réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air</i>  <i>Encourager l'utilisation des transports collectifs</i>  <i>Favoriser l'innovation et le développement de nouvelles technologies bénéfiques pour l'environnement</i></p>		
<b>CONTENU</b>	<p>La Région Pays de la Loire et Angers Loire Métropole ont engagé une politique de décarbonation de la flotte de transports collectifs et partagent un objectif d'arrêt total du diesel avant 2035 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conformément à la Stratégie Régionale des Mobilités, la Région Pays de la Loire déploie progressivement les motorisations alternatives dans les cars du réseau Aléop (lignes régulières), en priorité sur les lignes structurantes (Bio-GNV en particulier) et en tenant compte des possibilités d'approvisionnement existantes à proximité. Aujourd'hui, la solution de moteurs décarbonés est préconisée dans l'ensemble des cahiers des charges de délégations de service public et marchés publics.</li> <li>- Angers Loire Métropole a engagé une conversion de ses bus et cars vers le bio gaz avec achat de la production de l'usine de traitement des eaux (potentiel correspondant à 70 véhicules). Une dizaine de bus articulés fonctionnent aujourd'hui au biogaz et le dépôt de st Barthélémy est équipé d'une station d'avitaillement. Une étude est aussi en cours sur l'hypothèse de passer une partie de la flotte en électrique ou en hydrogène.</li> </ul> <p>Il s'agit donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de poursuivre et d'amplifier cette action de part et d'autres dans les 5 années du COM</li> <li>- de coordonner cette action pour les lignes suburbaines qui font circuler les mêmes cars sur les réseaux Irigo et Aléop, en engageant une conversion au fil de l'eau au bio-gaz sur ces lignes.</li> </ul>		
<b>CIBLES</b>	Usagers des transports collectifs		
<b>ECHELLE</b>	Bassin angevin de mobilité		
<b>ECHÉANCE</b>	en continu jusqu'à l'échéance du contrat (2028)		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Investissement		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Surcoût d'un car GNV par rapport à un car diesel d'environ 25% en moyenne (mais coût de fonctionnement généralement inférieur)		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evolution de l'inventaire de véhicules par type de motorisation pour les transports urbains / suburbains / interurbains</li> </ul>		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	SIÉML	Région
	Angers Loire Métropole	Gestionnaires de gares	Angers Loire Métropole

# Rechercher la sobriété dans l'articulation des modes de transports et de mobilité

<b>OBJECTIF</b>	<i>Réduire les émissions de gaz à effet de serre</i> <i>Optimiser et articuler les modes entre eux pour plus de cohérence et de sobriété</i>		
<b>CONTENU</b>	<p>Réfléchir au développement de solutions de mobilité paraît insuffisant au regard de l'urgence écologique. La question de l'offre de mobilité durable doit impérativement intégrer la question des économies d'énergie et, plus largement, de sobriété. Cela peut se traduire par les réflexions et actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articulation entre les modes : en fonction du bilan carbone par passager, voir si dans certains cas, des solutions moins coûteuses et plus écologiques peuvent être mises en œuvre en passant d'un mode à l'autre (mise en place d'une ligne régulière sur des itinéraires très fréquentés en TAD, inversement substitution du TAD à des lignes régulières peu fréquentées, substitution de trajets réguliers de TAD par le covoiturage...)</li> <li>- Optimisation des transports collectifs via une coordination des horaires des établissements scolaires et entreprises : repérer les moments de tension du réseau urbain et inter-urbain (lignes concernées, horaires...), prendre contact avec les chefs d'établissements scolaires, entreprises, pour étudier les possibilités d'aménagement des horaires scolaires et horaires de travail, mettre en place des partenariats pour aménager les temps</li> <li>- Autres réflexions possibles en lien avec la sobriété (ex : consommation d'énergie de la billettique via les applications...)</li> </ul> <p>Ce sujet devra figurer à l'ordre du jour d'une réunion annuelle. Il pourra donner lieu à des actions qui seront ajoutées à la feuille de route. Le chargé de coordination Aléop de la Région sera associé aux réflexions.</p>		
<b>+CIBLES</b>	Habitants, salariés, scolaires		
<b>ECHELLE</b>	Bassin de mobilité, avec enjeux spécifiques sur le territoire d'Angers Loire Métropole		
<b>ECHEANCE</b>	en continu jusqu'à l'échéance du contrat (2028)		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Etudes – Sensibilisation – Mise en place d'actions spécifiques		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Ces mesures peuvent être sources potentielles d'économies.		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	- Actions mises en place au titre de cette fiche		
<b>Animateur</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	Département	Région
Angers Loire Métropole	Angers Loire Métropole	Communautés de communes	Angers Loire Métropole
	Communautés de communes intéressées		Communautés de communes intéressées

# Evaluer le contrat opérationnel de mobilité

<b>OBJECTIF</b>	<i>Suivre l'évolution des mobilités à l'échelle du bassin. Evaluer la mise en œuvre des actions du Contrat Opérationnel de Mobilité.</i>		
<b>CONTENU</b>	<p>À l'échelle du bassin, il s'agit de suivre la mise en œuvre des actions du COM et d'évaluer les impacts sur la mobilité. Deux pas de temps sont définis : 2,5 ans après la signature et à la fin du COM.</p> <p>L'évaluation s'appuiera sur l'architecture suivante et le suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'indicateurs globaux sur le bassin <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paramètres socio-éco du bassin : emploi, habitants...</li> <li>• Données mobilités générales : données INSEE mobpro, taux de motorisation ménages...</li> <li>• Dynamiques territoriales des mobilités : actualités, planification, ingénierie</li> </ul> </li> <li>- d'indicateurs spécifiques propres à chaque fiche actions. Typologie d'indicateurs suivables : réalisation / offre / résultats / performance</li> </ul> <p>Cette évaluation ne constituera pas une évaluation des mobilités propres à chaque EPCI mais à une échelle de bassin.</p> <p>L'évaluation tirera parti de l'enquête EMC2 « grand territoire » réalisée en 2022 et qui sera exploitée au cours des prochaines années : mise en place d'une plateforme de restitution des résultats, approches territorialisées, approche énergétique et climatique... L'enquête simplifiée qui pourrait être réalisée à la fin de la période du COM permettra, le cas échéant, de mesurer les évolutions des pratiques de mobilité.</p>		
<b>CIBLES</b>	Collectivités, institutionnels		
<b>ECHELLE</b>	Bassin de mobilité		
<b>ECHEANCE</b>	Evaluation à mi-parcours : mi 2025 Evaluation du COM : 2028		
<b>TYPE D'ACTION</b>	Suivi et évaluation		
<b>ELEMENTS BUDGETAIRES</b>	Temps humain Région/Agences d'urbanisme (AURA). Temps humain partenaires.		
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	- Fourniture d'une évaluation à mi-parcours et à la fin du COM		
<b>Animateurs</b>	<b>Porteur</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Financier</b>
Région	Région	EPCI	Région
AURA		Département,	
		Gestionnaires de gares	

## GLOSSAIRE

**AAP** : Appel A Projets

**AOM / AOMR** : Autorité Organisatrice des Mobilités / Autorité Organisatrice des Mobilités Régionale

**Fiches ou Programmes CEE** : Certificat d'Economie d'Energie

**COM** : Contrat Opérationnel de Mobilité

**DSP** : Délégation de Service Public

**EMC<sup>2</sup>** : Enquête Mobilité Certifiée Cerema

**EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

**FMA** : Fond Mobilités Actives (Etat)

**FUB** : Fédération des Usagers de la Bicyclette

**Loi 3DS** : Loi relative à la Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification

**Loi LOM** : Loi d'Orientation des Mobilités

**P+R** : Parking Relais

**PAMS** : Programme d'Actions Commun Mobilité Solidaire

**PAR** : Points d'Arrêts Routiers Prioritaires (au titre de l'accessibilité)

**PDU** : Plan de Déplacements Urbains

**PdM** : Plan de Mobilité

**PdMS** : Plan de Mobilité Simplifié

**PEM** : Pôle d'Echanges Multimodal

**PMR** : Personne à Mobilité Réduite

**SAEIV** : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur

**SDAP** : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé

**SEM** : Service Express Métropolitain

**SIM** : Système d'Information Multimodale

**SRADDET** : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

**SRAV** : Savoir Rouler A Vélo

**TAD** : Transport A la Demande

**TC** : Transport Collectif

**TER** : Train Express Régional

**VL** : Véhicule Léger

**VRTC** : Voirie Réservée aux Transports Collectifs

**VR2+** : Voirie Réservée aux véhicules avec deux personnes et plus (covoiturage)

**ZFE-m** : Zone Faible Emission de Mobilité