



# **ÉLABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ**

## **COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LAVAL**

## Table des matières

Article 1 : Contexte et Enjeux du Plan de Mobilité Simplifié pour Laval Agglomération.....	3
Le territoire de Laval Agglomération.....	3
Les mobilités sur le territoire de Laval Agglomération.....	4
Les compétences de Laval Agglomération en matière de mobilités.....	5
Les compétences des autres collectivités en matière de mobilités.....	6
Le plan de mobilité simplifié, un outil stratégique multidimensionnel pour Laval Agglomération.....	7
Enjeux.....	7
Objectifs.....	8
Article 2 : Contenu de la mission.....	9
Phase 1 : Diagnostic .....	9
Phase 2 : Élaboration des scénarii et validation .....	12
Phase 3 : Rédaction des fiches actions opérationnelles et du PPI.....	13
Réalisation d'un Programme pluriannuel d'investissement .....	13
Tranche optionnelle 1 : Réalisation du Schéma de circulation .....	14
Tranche Optionnelle 2 : Réalisation du Schéma de stationnement.....	15
Les études et documents mobilisables .....	16
Article 3 : Concertation et pilotage de l'étude.....	16
La concertation.....	16
Pilotage de l'étude.....	17
Article 4 : Compétences de l'équipe et délais.....	18
Article 5 : Moyens fournis au titulaire du marché .....	18
Article 6 : Documents remis par le titulaire du marché .....	18
ANNEXE au PROGRAMME.....	21
Le réseau TUL .....	21
Le service Mobitul.....	22
Le réseau ALEOP.....	22
Les aires de covoiturage.....	22
L'accompagnement à la pratique du vélo .....	23
Les circulations douces piétonnes et cyclables.....	23
Les projets de contournement routier.....	23
// .....	23



# Article 1 : Contexte et Enjeux du Plan de Mobilité Simplifié pour Laval Agglomération

## Le territoire de Laval Agglomération

Depuis le 1er janvier 2019, LAVAL Agglomération est constituée de 34 communes :



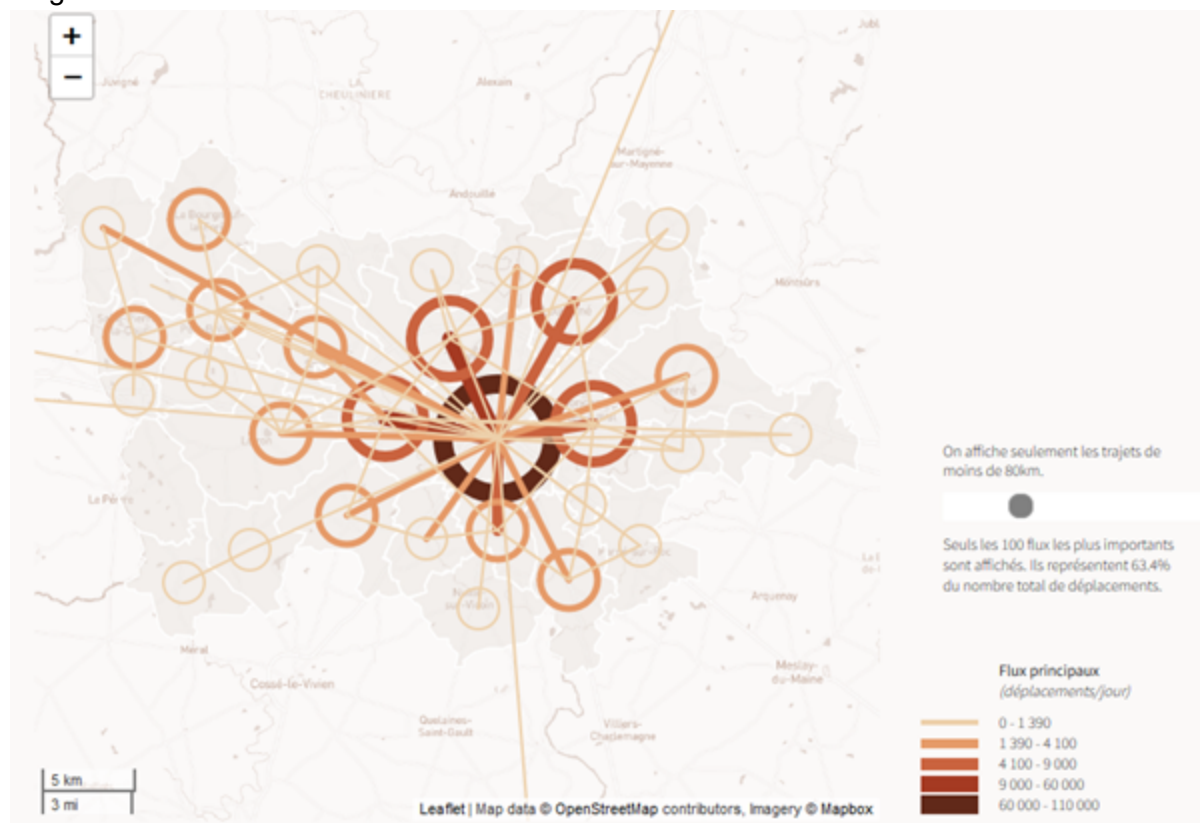
- **20 issues de l'ex-communauté d'agglomération de Laval** : Laval, St-Berthevin, Change, Bonchamp-les-Laval, L'Huisserie, Louverné, Entrammes, Montigné-le-Brillant, Ahuillé, St-Germain-le-Fouilloux, St-Jean-sur-Mayenne, Montfours, La Chapelle Anthenaise, Châlons du Maine, Argentré, Soulgé-sur-Ouette, Louvigné, Forcé, Nuillé-sur-Vicoin et Parné-sur-Roc.
- **14 issues de l'ex-communauté de communes de Loiron** : Loiron-Ruillé, St Cyr le Gravelais, Beaulieu-sur-Oudon, Montjean, La Gravelle, St Pierre la Cour, Bourgon, Le Bourgneuf la Forêt, Launay-Villiers, Olivet, St Ouën des Toits, Le Genest st Isle, Port Brillet et la Brûlatte.

Laval Agglomération compte une population de 113 854 habitant.es répartie sur une superficie de 686 km<sup>2</sup>. La ville centre compte environ 50 000 habitants.

86% des 51 343 ménages de l'agglomération sont à ce jour motorisés, ainsi sur les 406 831 déplacements réalisés chaque jour sur Laval Agglomération 63,6% se font en voiture, suivi par la marche pour 24% des trajets et les transports en commun avec 9,4%. Le vélo, dont l'usage a vocation à augmenter, ne représente qu' 1,6% des déplacements.

Les déplacements au départ ou à l'arrivée du travail représentent  $\frac{1}{3}$  des déplacements et sont les principaux trajets réalisés en voiture (84%). Un travail est à mener sur ce motif de déplacement.

Au-delà du motif domicile-travail, on note une part importante des trajets réalisés sur des distances courtes à l'échelle de la commune (cf. carte ci-dessous). La prise en compte d'un maillage fin pour trouver des alternatives à la voiture sera donc essentielle dans le diagnostic.



## Les mobilités sur le territoire de Laval Agglomération

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la communauté d'agglomération de Laval est en charge des politiques de mobilité sur son territoire. Forte d'un Plan Global de Déplacement (PGD, 2016) et d'un Schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC, 2019), Laval Agglomération officie sur un territoire élargi à 34 communes depuis 2019. Afin de répondre aux enjeux actuels tant sur le volet social, qu'économique et écologique, les élus de Laval Agglomération souhaitent se doter d'un document de planification opérationnel permettant de synthétiser l'état actuel des déplacements, les enjeux à venir et de se projeter dans la réalisation des objectifs qui seront définis.

La présente consultation porte sur le choix d'une assistance à maîtrise d'ouvrage en matière de coordination et assistance à la gestion de projet complexe dans le cadre de l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) de Laval Agglomération (Laval Agglo). La consultation s'adresse à des assistants à maîtrise

d'ouvrage spécialisés, expérimentés en matière de mobilité et plus particulièrement de documents de planification (PdMS, PDM), maîtrisant les problématiques spécifiques à l'échelle de collectivités de taille moyenne ou établissements de même nature (Laval Agglo : 34 communes). Elle donnera lieu à l'attribution d'un marché en 3 phases :

- Phase 1 : Diagnostic
- Phase 2 : Élaboration des scénarii et validation
- Phase 3 : Rédaction des fiches actions opérationnelles et du PPI
- Tranche optionnelle 1 : Élaboration d'un schéma de circulation
- Tranche optionnelle 2 : Élaboration d'un schéma de stationnement

La démarche s'appuie notamment sur une équipe de pilotage au sein de la Direction Mobilité qui souhaite confier une mission globale à un prestataire unique de la constitution des éléments nécessaires au lancement du projet jusqu'à son élaboration, voire son suivi la première année. Il est donc attendu :

- Une expertise forte pour une assistance administrative et technique complémentaire à la construction du projet en matière de : pilotage (coordination, assistance juridique, évaluation), concertation, communication, étude technique en matière de voirie et d'accessibilité;
- Ainsi qu'une réelle aptitude au travail en équipe, coordonnée avec différents intervenants issus du maître d'ouvrage ;

La démarche s'inscrit dans la continuité du Plan Global de Déplacement, adopté en 2016 par le Conseil Communautaire. Celui-ci constitue un document de référence de la mobilité et sera une base importante du travail à effectuer.

## Les compétences de Laval Agglomération en matière de mobilités

Laval Agglomération est compétente en matière d'aménagement de l'espace et, plus particulièrement, de l'organisation de la mobilité : elle est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) à l'intérieur de son ressort territorial.

À l'heure actuelle, Laval Agglomération exerce sa compétence « mobilités » via les services suivants :

- Le réseau de transport collectif (lignes de bus régulières, lignes scolaires et transport à la demande) actuellement objet de la DSP,
- Le service transport pour les personnes à mobilité réduite (mobitul) dans le cadre d'un marché public (inclus dans la DSP),
- Un service vélo en location de courte durée : 6 stations existent sur la ville de Laval avec un parc de 70 vélos à assistance électrique, équipés de batteries amovibles, (inclus dans la DSP),
- Un service de location longue durée de vélos à assistance électrique avec un parc de 300 vélos, (inclus dans la DSP),
- Un réseau de 5 abris vélos sécurisés est en place auxquels s'ajoutent deux consignes à vélos sur les P+R d'Octroie et Jaunaie,

- Des abris vélos individuels sont prévus sur chaque PEM du territoire,
- 275 km d'aménagements cyclables sur la base du Schéma Directeur approuvé,
- Un réseau de covoiturage de 10 000 covoitureur/euses lancé en 2021,
- Un service de conseils aux entreprises dans le cadre des Plans de Mobilité Employeur (PDM-E),
- Une expérimentation de voie bus-vélo;

La DSP transport a été renouvelée au 1<sup>er</sup> janvier 2023. L'ensemble du réseau de transport en commun et les services annexes sont voués à évoluer en septembre 2023.

Le service mobilité a vocation à gérer l'ensemble de son ressort territorial et toutes les mobilités et modes de déplacements, tout en respectant l'équité territoriale et le principe de soutenabilité financière pour la collectivité.

Il est précisé que le versement mobilité n'était mis en place que pour les communes de l'ex-agglomération. L'ensemble des communes est concerné au 1<sup>er</sup> janvier 2023 avec un taux de 0.6% qui sera amené à évoluer en juillet à 0.8% et qui pourrait encore évoluer dans les années à venir.

## Les compétences des autres collectivités en matière de mobilités

**La ville de Laval** mène elle aussi un certain nombre d'action en faveur de la mobilité :

- Une expérimentation de pistes cyclables,
- Une expérimentation de trottinettes en libre-service via l'opérateur Bird,
- DSP stationnement;

**Communes** : Bien que n'ayant pas la compétence mobilité les communes du territoire sont des acteurs majeurs de la mobilité via notamment les missions et compétences suivantes :

- Gestionnaire de voirie communale

**Les EPCi voisins** : Bien que n'ayant pas de compétence sur notre territoire ils sont AOM sur leurs périmètres et leurs choix de mobilités influenceront sur le nombre, les motifs et les moyens des déplacements entrant et sortant de notre territoire. Ils seront donc des interlocuteurs à prendre en compte et questionner.

**Conseil Départemental** : Bien que n'ayant pas la compétence mobilité le Département de la Mayenne est un acteur important des mobilités sur notre territoire via notamment les missions et compétences suivantes :

- Gestionnaire des voiries départementales,

- Aide financière à la réalisation d'infrastructures cyclables
- Aide à l'achat vélo électrique,
- Aide aux collectivités sur l'animation et le covoiturage;

Le Département sera un partenaire important sur les questions de mobilités liées au PdMS notamment sur les questions des études routières prévues en phase diagnostic.

**Région** : Autorité organisatrice des mobilités à l'échelle régionale, la Région est un acteur important des mobilités sur notre territoire via notamment les compétences suivantes :

- Offre TER,
- Offre Aléop, transport en commun,
- Accompagnement au covoiturage,
- Contrat de projets régionaux à l'échelle des bassins de mobilité;

## Le plan de mobilité simplifié, un outil stratégique multidimensionnel pour Laval Agglomération

### Enjeux

Laval Agglomération dispose d'infrastructures routières satisfaisantes et attractives pour les habitants. Pour autant, des points de congestion existent : les caractéristiques rurales du territoire cumulées à un tissu économique fort sont ainsi marquées par des déplacements automobiles importants.

Cela génère des dysfonctionnements d'ordre :

- Environnementaux : Utilisation excessive de l'espace, contribution au réchauffement climatique, émissions de polluants atmosphériques, sonores et visuels
- Économiques : Dépendance aux dépenses énergétiques importées, risque de raréfaction des énergies fossiles, impact sur le budget des ménages en raison des coûts liés à la mobilité
- Sociaux : Diminution de la qualité du cadre de vie en raison de la congestion routière, accidents de la route et leurs conséquences, dévalorisation des autres modes de déplacements, ce qui entraîne une perte de mobilité pour les personnes non motorisées.

Il est important de mettre en œuvre des mesures visant à remédier à ces dysfonctionnements, notamment en adoptant des solutions durables de mobilité, en favorisant l'intermodalité et la multimodalité, et en encourageant des alternatives à l'usage exclusif de la voiture, tout en préservant l'environnement, en assurant une économie soutenable et en améliorant la qualité de vie des habitants.

Afin de remédier à la dégradation de la qualité de l'air, de contribuer aux économies d'énergie et, en fin de compte, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il est



essentiel de contenir le volume du trafic. Dans cette optique, la mise en place d'un plan de mobilité simplifié permet à tous les acteurs de se fixer des objectifs communs en matière de mobilité sur le territoire. Ce plan vise également à assurer une autonomie, une cohérence et une optimisation entre les différents modes de transport, dans le but de maximiser la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment grâce au covoiturage, au transport en commun, au transport à la demande et aux transports en commun régionaux (TER). Laval Agglomération souhaite renforcer ses actions de lutte contre l'usage exclusif de la voiture en menant une réflexion globale sur la mobilité, l'intermodalité et la multimodalité, avec une attention particulière accordée aux mobilités partagées, à la logistique urbaine et au transport scolaire.

## Objectifs

Le PdMS est élaboré par Laval Agglomération qui en est le maître d'ouvrage. Ses objectifs sont les suivants :

- Construire une approche globale et ancrée au territoire de la politique des mobilités sur Laval Agglomération, en prenant en compte les zones urbaines, rurales et les bassins d'emplois, à destination de tous les publics (actifs, seniors, jeunes...) et pour tous les types de déplacements (domicile-travail, loisirs, logistiques, professionnels, tourisme...) par une approche multimodale et intermodale (covoiturage, vélos, voitures, transport urbain, gares ferroviaires...).
- Définir une stratégie budgétaire en faveur de la politique des mobilités (tarification, fonds propres, fiscalité...) et évaluer les possibilités financières pour la réalisation de nouvelles actions.
- Inscrire réglementairement la mobilité dans le nouveau cadre législatif (LOM) et évaluer la mise en œuvre des nouveaux outils sur le territoire.
- Inscrire la mobilité dans la planification et l'aménagement du territoire (PCAET, PLUi, SCoT).
- Optimiser et harmoniser la gestion actuelle des modes de transport de manière intermodale.
- Organiser la gouvernance et l'animation territoriale de la politique des mobilités (bassins de mobilités, comité de partenariat...).
- Intégrer les nouveaux enjeux des mobilités tels que les modes partagés, le transport de marchandise, les mobilités de tous les publics, et l'accompagnement au changement.

Des objectifs chiffrés devront être inscrits dans le document afin de répondre aux enjeux du réchauffement climatique. Les fiches actions du PdMS de Laval Agglomération devront être précises, détaillées, cohérentes avec les objectifs du plan, et prévoir les moyens, les délais et les partenaires nécessaires pour leur mise en œuvre. Elles joueront un rôle clé dans la concrétisation des actions envisagées dans le cadre du PdMS et dans la transition vers une mobilité plus durable sur le territoire de Laval Agglomération.

# Article 2 : Contenu de la mission

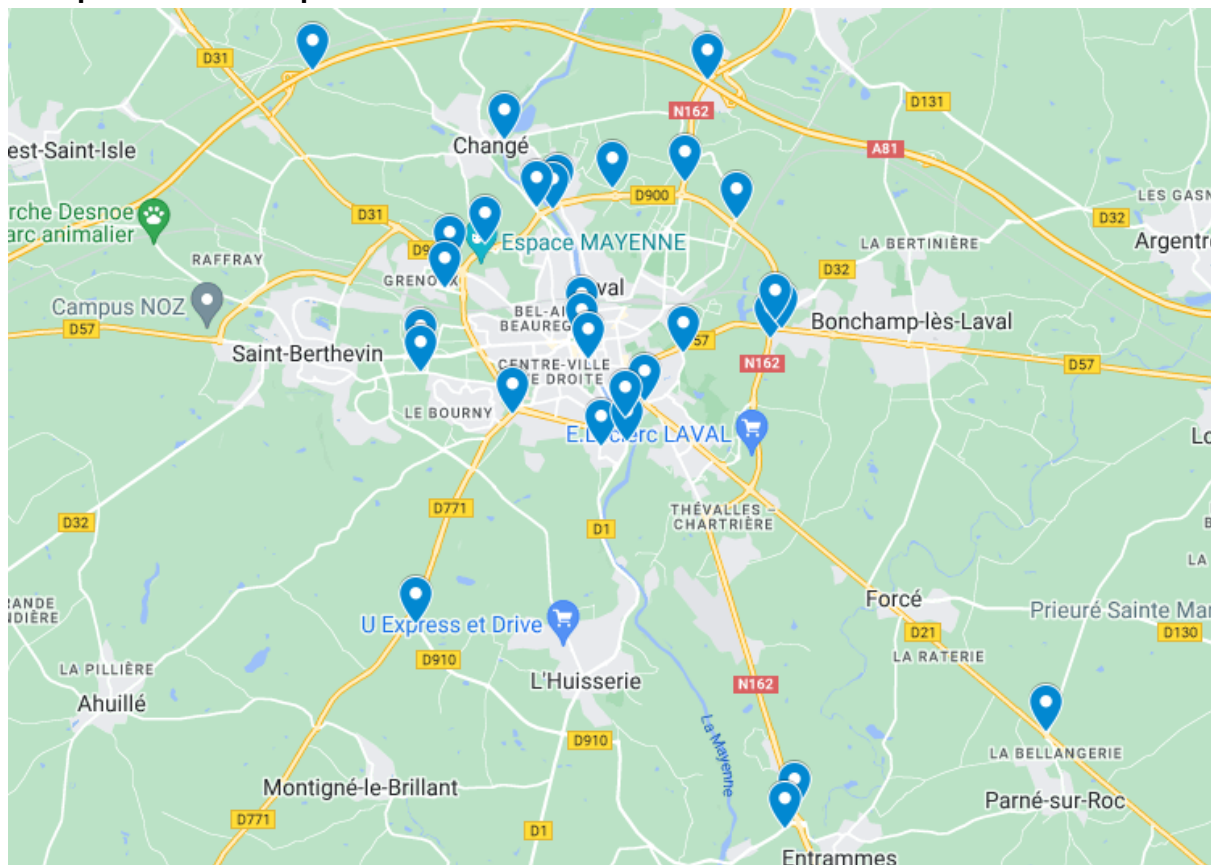
## Phase 1 : Diagnostic

Le diagnostic initial du Plan de Mobilité Simplifié sera réalisé à l'aide de différentes sources de données, notamment les données de l'Insee, du SDAC et du PGD de Laval Agglomération. Il reprendra également les éléments du PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) et du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) déjà en place sur le territoire, ainsi que les attentes prévues au PRD. D'autres éléments spécifiques aux transports en commun et au covoiturage, ainsi que toute autre pièce jugée pertinente par Laval Agglomération, seront également annexés au dossier de consultation.

### 1. Étude origine-destination sur la rocade de Laval :

Dans le cadre du diagnostic initial, une étude origine-destination sera menée sur la rocade de Laval afin de qualifier et quantifier les flux de transit. Cette étude permettra de mieux comprendre les mouvements de trafic sur cet axe majeur du territoire, d'identifier les origines et les destinations des déplacements, et de recueillir des données essentielles pour la planification de la mobilité dans la zone étudiée.

#### L'enquête devra comporter a minima :



- Comptages automatiques à tube 30 axes unidirectionnels ou bidirectionnels (sur 7 jours avec répartition des flux par 1/4heure, cf. repères bleu sur la carte),

- Enquête origine destination, en cohérence avec les points de comptages automatiques;

**L'enquête pourra comporter :**

- Des comptages complémentaires sur l'autoroute (cf. trait bleu sur la carte),
- Des comptages complémentaires sur la rocade sud (cf. trait rouge sur la carte);

**Utilisation des données :**

Les données issues de l'enquête devront alimenter le diagnostic et permettre de quantifier l'impact des différents scénarii proposés sur les flux routiers à chaque point de comptage à échéance.

**2. Enquête web sur les habitudes de déplacement des habitants du territoire :**

Une enquête web sera réalisée auprès des habitants du territoire dans le cadre du diagnostic initial. Cette enquête visera à recueillir des informations sur les habitudes de déplacement des résidents, notamment les modes de transport utilisés, les motifs de déplacement, les distances parcourues, les fréquences de déplacement, etc. Il serait souhaitable que cette enquête soit compatible, dans la mesure du possible, avec les études EMC<sup>2</sup> (Enquêtes Mobilité Certifiée Cerema) afin de faciliter la comparaison des résultats avec d'autres territoires et d'avoir une vision globale des mobilités internes.

**L'enquête devra comportée a minima :**

- Des questions permettant de déterminer le profil socio-économique des répondant(e)s,
- Des questions sur le type de trajets effectués : motif, mode, nombre, durée, distance,
- Des questions propres aux déplacements domicile-travail/étude;

**3. Concertation auprès des parties prenantes :**

La concertation sera un élément clé du diagnostic initial du Plan de Mobilité Simplifié. Une démarche de concertation active sera mise en place auprès des maires du territoire, du comité de partenaires, des citoyens, des entreprises et des collectivités avoisinantes. Des réunions, des ateliers participatifs, des consultations publiques ou toute autre méthode jugée pertinente seront utilisés pour recueillir les avis, les besoins, les attentes et les suggestions des parties prenantes en matière de mobilité sur le territoire. La concertation permettra d'assurer une prise en compte des différentes perspectives et de favoriser l'adhésion et la participation des acteurs locaux à l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié. L'élaboration du PdMS doit servir d'outil de discussion afin d'initier les prémices des futurs partenariats nécessaires au déploiement d'une mobilité durable sur Laval Agglomération. La concertation devra a minima respecter la procédure de participation du public définie par le Paragraphe II de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement.

**1. Campagne d'information préliminaire :**

- Diffusion d'informations sur le projet de plan de mobilité simplifié à travers différents canaux de communication : site web, réseaux sociaux, bulletins municipaux, etc.
- Organisation de réunions publiques dans différentes communes pour présenter le projet et répondre aux questions des citoyens.

## **2. Ateliers participatifs (10 ateliers divisés par zone TAD) :**

- Organisation d'ateliers thématiques dans différentes communes pour discuter de sujets spécifiques liés à la mobilité, tels que les transports en commun, les infrastructures cyclables, les zones piétonnes, etc.
- Participation ouverte à tous les habitants, avec des groupes de travail animés par des experts et des représentants de la collectivité.

## **3. Consultations en ligne :**

- Création d'une plateforme en ligne dédiée à la consultation publique, permettant aux habitants de donner leur avis, de partager leurs idées et de poser des questions sur le plan de mobilité simplifié.
- Publication régulière de mises à jour sur la plateforme pour maintenir l'engagement des participants et favoriser la transparence.

## **4. Groupes de travail des partenaires :**

- Invitation des partenaires intéressés à participer à des groupes de travail spécifiques chargés d'examiner des aspects clés du plan de mobilité simplifié, tels que l'accessibilité, la sécurité routière, les solutions de transport durable, etc.
- Les groupes de travail pourront s'appuyer sur le Comité des Partenaires mis en place par Laval Agglomération en 2023 et la Commission mobilité du Conseil de Développement. Les EPCI limitrophes seront associés afin d'apporter leurs enjeux pour une prise en compte dans le PdMS. Territoire Energie Mayenne sera intégré sur les questions de mobilité électrique. Les chambres consulaires pourront être sollicitées.

## **5. Restitution et validation :**

- Organisation d'une réunion publique de restitution pour présenter les résultats de la concertation et les propositions du plan de mobilité simplifié élaborées en tenant compte des contributions des habitants.
- Invitation à tous les participants de la concertation pour donner leur avis final et valider le plan de mobilité simplifié.

- Deux instances de suivi seront créées pour l'occasion, un comité technique et un comité de pilotage dont la composition reste à définir. Le comité technique comportera a minima le service mobilité de Laval Agglo, le conseil départemental et le conseil régional.

En mettant en avant les enjeux de mobilité liés à la diminution de la pollution, le diagnostic initial du Plan de Mobilité Simplifié permettra de poser les bases d'une stratégie de mobilité durable et respectueuse de l'environnement sur le territoire de Laval Agglomération. Il servira de référence pour les phases ultérieures de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié, notamment pour l'identification et l'évaluation des différentes solutions et scénarios de mobilité à mettre en œuvre.

## Phase 2 : Élaboration des scénarii et validation

Cette phase consiste à construire le projet de Plan de Mobilité Simplifié de Laval Agglomération à partir d'au moins 3 scénarii, déclinés en fonction de plusieurs échelles (communale, intercommunale, Bassin de Mobilité, voisinage). Ce projet s'appuiera sur les enjeux identifiés dans le diagnostic, tout en prenant en considération les projets en cours de réalisation et le PGD.

La stratégie opérationnelle sera l'occasion d'interroger les élus sur leurs visions des mobilités dans l'avenir et les actions qu'ils mènent au quotidien. L'objectif sera de proposer des actions concrètes et réalisables pour améliorer la mobilité sur le territoire de Laval Agglomération et contribuer à la diminution de la pollution à l'échelle la plus fine possible.

Lister les thématiques à aborder :

### **Le développement des transports collectifs, du vélo et de la marche**

- Transport collectif
- Vélo
- EDPM
- Marche

### **L'usage du réseau principal de voirie**

- Voiture
- Covoiturage

### **Le stationnement**

- Stationnement voirie/couvert
- Autopartage

**Thématiques spécifiques :**

- La logistique urbaine et de marchandise
- Le Conseil en mobilité
- La tarification et d'une billettique intégrées
- Bornes de recharge électrique

Le document devra énoncer clairement des objectifs chiffrés de réduction de la part de la voiture ainsi que les augmentations visées sur l'usage des autres modes de transports. Les scénarii devront être en adéquation avec les objectifs visés.

## Phase 3 : Rédaction des fiches actions opérationnelles et du PPI

En plus du diagnostic initial, le Plan de Mobilité Simplifié devra également inclure un Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) qui permettra de planifier et de hiérarchiser les investissements sur une période de plusieurs années. Enfin Laval Agglomération se laisse la possibilité de compléter l'élaboration du PdMS avec deux schémas complémentaires, un schéma de circulation et un schéma de stationnement.

## Réalisation d'un Programme pluriannuel d'investissement

Les fiches opérationnelles du programme d'investissement triennal du Plan de Mobilité Simplifié de Laval Agglomération permettront de détailler de manière explicite les modalités d'opération pour chaque projet identifié, en renseignant les éléments suivants :

- **Nom de l'opération** : Il s'agit du nom ou de l'intitulé de l'action.
- **Localisation** : Indication précise du lieu où l'opération sera réalisée, en mentionnant la commune, le secteur ou tout autre élément géographique pertinent.
- **Maîtrise(s) d'ouvrage** : Mention des acteurs ou des entités responsables de la réalisation du projet, qu'il s'agisse d'une collectivité, d'un organisme public ou privé, ou d'une entreprise.
- **Description et contexte** : Présentation détaillée du projet, en expliquant son objectif, son contenu, et son contexte au sein du Plan de Mobilité Simplifié de Laval Agglomération.
- **Objectifs** : Énoncé clair des objectifs poursuivis par l'opération, qu'ils soient de nature technique, économique, sociale, environnementale, ou autre.
- **Coût** : Estimation du coût total de l'opération, en précisant les différents postes de dépenses prévus, tels que les investissements, les études, les frais de maîtrise d'œuvre, etc.
- **Partenaires techniques** : Identification des partenaires techniques impliqués dans la réalisation de l'opération, tels que les bureaux d'études, les prestataires techniques, etc.
- **Partenaires financiers** : Mention des partenaires financiers qui participent au financement de l'opération, qu'il s'agisse de l'Agglomération, d'autres collectivités, de l'État, de partenaires privés, etc.
- **Financement de l'opération** : Description détaillée du plan de financement de l'opération, en indiquant les différentes sources de financement, les montants prévus, les modalités de contribution des partenaires financiers, etc.

- **Phasage proposé** : Éventuel phasage du projet, en indiquant les différentes étapes de réalisation, les délais prévus, et les conditions de mise en œuvre de chaque phase.
- **Indicateurs de faisabilité** : Identification de mesures à utiliser pour évaluer la possibilité pratique et la viabilité de l'action. Il permet de déterminer si les conditions nécessaires sont réunies pour sa mise en œuvre et sa réussite (les contraintes techniques, les aspects financiers, les compétences nécessaires, les délais, le public cible).
- **Indicateurs d'évaluation et de résultat de l'opération** : Définition des indicateurs qui permettront d'évaluer la performance et les résultats de l'opération, en fonction des objectifs fixés, afin d'assurer un suivi et une évaluation pertinente de l'avancement et des impacts du projet.

Ces fiches opérationnelles seront hiérarchisées et priorisées en fonction des besoins et des ressources disponibles, afin de dégager des opérations à court terme (0 à 3 ans), à moyen terme (3 à 6 ans) et à long terme (6 à 12 ans), en tenant compte des contraintes et des enjeux spécifiques du territoire de Laval Agglomération.

## Tranche optionnelle 1 : Réalisation du Schéma de circulation

L'élaboration d'un schéma de circulation efficace nécessite une approche holistique qui prend en compte les études réalisées dans le diagnostic du Plan de Déplacements de Mobilité et qui est complétée par des collectes de données complémentaires. Le prestataire chargé de cette tâche sera chargé de proposer des actions concrètes à différentes échelles, à la fois communales et intercommunales, afin de répondre aux enjeux spécifiques du territoire.

L'une des priorités sera de proposer des solutions pour diminuer la congestion sur les points sensibles du réseau routier. Cela peut inclure la mise en place de mesures telles que l'optimisation de la gestion des feux de circulation, la création de voies dédiées pour les transports en commun, les véhicules partagés et les modes actifs, ainsi que la reconfiguration des intersections pour apaiser le trafic.

Un autre enjeu important sera le rééquilibrage de la place de la voiture sur la voirie. Cela peut impliquer la création de zones piétonnes, de pistes cyclables sécurisées et de voies réservées aux modes de transport durables.

La prise en compte des modes de déplacements durables, tels que le covoiturage, l'autopartage, les transports en commun et les modes actifs comme les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), le vélo et la marche, sera également un aspect clé de la proposition d'actions.

Enfin, la logistique urbaine durable pourra être également prise en compte dans le schéma de circulation. Cela peut impliquer la création de zones de livraison dédiées, l'optimisation des itinéraires de livraison pour minimiser les impacts environnementaux, la promotion de véhicules de livraison propres et l'encouragement de la mutualisation des livraisons pour réduire le nombre de véhicules circulant en ville.

L'ensemble de ces actions proposées dans le schéma de circulation visera à améliorer la mobilité urbaine, à réduire la congestion, à favoriser les modes de déplacement durables et à promouvoir une logistique urbaine plus durable, tout en répondant aux besoins spécifiques du territoire concerné.

## Tranche Optionnelle 2 : Réalisation du Schéma de stationnement

En se basant sur les études réalisées dans le cadre du diagnostic du stationnement et en complétant ces données par des collectes d'informations complémentaires, le prestataire chargé de cette tâche proposera des actions concrètes à différentes échelles (communales et intercommunales) pour répondre aux enjeux du territoire en matière de stationnement.

Parmi les éléments clés de ce schéma de stationnement, on peut citer la gestion de l'offre de stationnement en fonction de la demande. Cela peut impliquer la création de zones de stationnement adaptées, en tenant compte des besoins spécifiques des différents usagers (résidents, travailleurs, visiteurs, etc.), ainsi que la mise en place de politiques de tarification et de contrôle du stationnement pour encourager une rotation optimale des véhicules.

Un autre enjeu important sera la promotion de solutions alternatives au stationnement en voirie, notamment le développement de parkings de dissuasion en périphérie des zones urbaines, l'encouragement du stationnement partagé (tel que le covoiturage), ainsi que la promotion de modes de déplacement alternatifs au véhicule individuel motorisé, tels que les transports en commun, les modes actifs (vélo, marche) et les mobilités douces (trottinettes électriques, etc.).

La prise en compte de la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) sera également un aspect clé du schéma de stationnement. Cela peut inclure la création d'emplacements de stationnement réservés aux PMR, la mise en place de politiques d'accessibilité et d'aménagements spécifiques pour faciliter leur déplacement et leur stationnement.

Enfin, la promotion de pratiques de stationnement durables sera également abordée dans le schéma de stationnement. Cela peut impliquer la promotion de solutions de stationnement favorisant l'utilisation de véhicules propres et d'énergies alternatives, ainsi que la sensibilisation des usagers aux enjeux environnementaux liés au stationnement.

L'ensemble de ces actions proposées dans le schéma de stationnement visera à optimiser l'offre de stationnement notamment vis-à-vis des Pôles d'échange multimodaux, à encourager l'utilisation de modes de déplacement alternatifs, à prendre en compte les besoins spécifiques des usagers et à promouvoir des pratiques de stationnement durables, tout en répondant aux défis spécifiques des différentes communes concernées.



## Les études et documents mobilisables

Laval Agglomération fournira à l'AMO les documents suivants :

- PGD
- SCOT
- SDAC
- PLUi
- PLH
- PCAET en cours
- EDVM
- OD MD 2014 transport en commun
- Fréquentation TC 2019
- Rapport d'activité du délégataire des transports en commun
- Rapport d'activité Klaxit
- Baromètre des villes cyclables
- Registre des preuves de covoiturage
- Fiches actions cœur de ville
- Projet de rénovation Place du 11 Novembre (Action cœur de ville)
- SRADDET
- PRD
- Étude des voies de contournement
- Études et comptages ville de Laval
- Données INSEE
  
- ...

Deux outils en lignes permettent une première visualisation du contexte de Laval Agglomération :

<https://sig-agglo.laval.fr/portail/apps/webappviewer/index.html?id=58ad99a24d6845e197577133eecf21e5>

<https://mobam.fr/diagnostic-mobilite/laval-agglo/>

## Article 3 : Concertation et pilotage de l'étude

### La concertation

Laval Agglomération souhaite inscrire l'étude dans le cadre d'une démarche participative. Le bureau d'études proposera les modalités de mise en œuvre d'actions de concertation et de communication adaptées tout au long du projet. Elles feront l'objet d'une validation par la maîtrise d'ouvrage.

L'information et l'association de la population et des entreprises du territoire, ainsi que la concertation avec le comité de partenaire, aux étapes clés de l'élaboration du projet constituent l'un des gages de sa réussite et de son acceptation.

De plus, pour être opérationnelle, la démarche nécessite également un portage politique fort qui nécessitera une concertation importante auprès des maires des 34 communes.

Ces deux conditions de la démarche impliquent des échanges réguliers entre le prestataire retenu et la maîtrise d'ouvrage ainsi que des échanges entre la maîtrise d'ouvrage, les maires et la population locale. Le Bureau d'études devra proposer une méthode d'association de la population et des principales entreprises du territoire, des associations, au regard du contexte et des enjeux soulevés. Il devra également détailler dans sa note méthodologique les étapes clés de validation et d'échanges avec la maîtrise d'ouvrage et les partenaires institutionnels.

### **Auprès de la population locale :**

La concertation, dont le candidat aura en charge l'organisation et l'animation, se déroulera au cours des différentes phases de l'étude et devra comprendre a minima :

- La rédaction d'articles dans la presse locale et sur les supports de communication de la (des) collectivité(s) maître d'ouvrage informant la population du lancement et du déroulement de la démarche
- Des propositions d'actions de sensibilisation et d'animation qui permettront de participer à la communication du projet auprès d'un public le plus large possible et ce tout au long de l'étude
- Des ateliers participatifs impliquant la population locale pouvant être mises en œuvre seront mis en place.
- Des moyens d'enquêtes et de communication auprès des principales entreprises du territoire
- A l'issue de l'étape d'esquisse des scénarii : une réunion publique de présentation des résultats de la démarche, et une exposition sous forme de panneaux avec mise à disposition d'un registre d'observations

### **Étapes de validation de la démarche :**

La réussite de la démarche dépend de sa bonne appropriation par la maîtrise d'ouvrage et la population locale. Les étapes de dialogue entre les collectivités maîtres d'ouvrage et le prestataire de la mission sont donc particulièrement importantes.

## **Pilotage de l'étude**

**Comité technique :** Bureau d'études, Vice-Présidente en charge des mobilités, techniciens de Laval Agglomération (Pôle mobilité, Pôle Urbanisme, Pôle Communication, Pôle environnement), Conseil Départemental, Conseil Régional, État.

**Comité de pilotage :** élus communautaires (Mobilité, Aménagement-urbanisme), représentants des communes des 10 zones TAD, commission mobilités, Conseil Départemental, Conseil Régional, État;

Le comité de pilotage aura la charge de valider chaque phase de l'étude.

Le comité de pilotage pourra en outre associer d'autres acteurs le cas échéant.

Il se réunira a minima à 6 reprises (chaque phase du projet) afin de valider le travail accompli et délibérer sur l'opportunité de le poursuivre, le réorienter ou l'approfondir. Le comité technique se réunira a minima à 6 reprises durant chaque phase du projet afin d'orienter le prestataire dans son travail.

## Article 4 : Compétences de l'équipe et délais

1. L'entreprise sélectionnée pour mener l'étude devra disposer de compétences variées et solides dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de l'aménagement technique, des financements publics et **de la communication et juridique concernant les compétences des collectivités**
2. Le chef de projet sera clairement identifié et jouera un rôle clé dans l'étude en étant l'interlocuteur privilégié de la maîtrise d'ouvrage, en réalisant une part importante de l'étude et en étant présent lors des réunions de présentation des travaux au Comité de pilotage.
3. Le titulaire du marché devra respecter la composition de l'équipe telle qu'elle figure dans sa proposition et s'engager à se rendre disponible pour assurer le bon déroulement de la mission et réaliser un important travail de terrain.
4. La durée maximale de l'étude est fixée à 24 mois, incluant le délai d'approbation de chacune des phases. Si un avenant prolonge la durée de l'étude, le prestataire retenu devra proposer une mise à jour de l'échéancier en conséquence.

## Article 5 : Moyens fournis au titulaire du marché

Laval Agglomération et les partenaires qui l'accompagnent mettront à disposition du titulaire du marché les documents dont ils disposent.

Le titulaire du marché devra s'engager formellement, par la signature d'un acte d'engagement, à n'utiliser les données transmises que dans le cadre strict de l'étude et en conformité avec les règles de protection des données définies par la RGPD.

## Article 6 : Documents remis par le titulaire du marché

Le titulaire du marché remettra en 4 exemplaires papiers et en version numérique le rapport d'études comprenant notamment :

- Les documents de présentation et d'animation des réunions publiques et comités de pilotage
- Les comptes-rendus des comités
- Le rapport final comprenant l'ensemble des rendus des trois phases
- Le schéma de circulation (optionnel)
- Le schéma de stationnement (optionnel)

Le titulaire du marché remettra le rapport d'étude sous deux formes :

- une forme papier en 4 exemplaires
- une forme numérique écrite et une forme numérique SIG

Constitution des données : Tous les documents textes ou tableurs seront fournis a minima en format modifiable word/excel pour microsoft ou writer/calc pour openoffice ainsi qu'en PDF. Sur les tableurs toute donnée travaillée à la commune se verra attribuer son code INSEE.

La forme numérique SIG sera utilisée dès le commencement de l'étude, les différentes cartes produites seront donc conçues directement à partir des données SIG.

Les couches graphiques réalisées par le prestataire seront livrées en .shp avec le système de géoréférencement Lambert 93 CC48 (EPSG 3948).

Les données se verront attribuer dès que nécessaire le code INSEE de la commune. La saisie des informations se fera au 1/1 000 à partir de l'ortho 2017.

La structuration des données descriptives sera étudiée en amont avec le service SIG.

Chaque couche d'informations fournie sera renseignée obligatoirement (cf. directive INSPIRE publiée au JOCE le 25 avril 2007) en respectant les normes ISO19115

**Règles de nommages des fichiers** : l'ensemble des fichiers (couches, projets, images...) doivent avoir des noms explicites. Le nom des fichiers ne doit pas comprendre d'espaces, de caractères spécifiques ou d'accents. Les projets pour la réalisation des cartes, les données thématiques (hors fonds de plan) utilisées et le ou les cartes produites par ce projet devront avoir des noms similaires pour permettre à l'administrateur de connaître rapidement les liens existants entre eux. Les couches des projets auront dans la légende une appellation similaire à leurs noms dans l'explorateur Windows.

**Analyse cartographique** : pour permettre à Laval Agglomération de reconstituer facilement les analyses cartographiques produites, le prestataire mettra à sa disposition un fichier tableur décrivant le ou les analyses contenues par projet ainsi que les champs (et le nom de la table correspondant dans le cas de jointure, en indiquant le nom des champs servant pour la jointure) utilisés pour la création des analyses. Si besoin, le prestataire mettra à disposition les informations concernant la sémiologie utilisée pour la réalisation des cartes (couleur RVB...)

**Rangements thématiques** : dans le cas, où le nombre de fichiers est important (>10 couches), le prestataire proposera un premier niveau de regroupement thématique, en cohérence par exemple avec l'étude restituée. Concernant des données utilisées dans plusieurs thématiques (exemple des fonds de plans), pour éviter la redondance des informations, un répertoire « fonds\_de\_plan » sera créé à la racine des fichiers. Dans le cas de données chronologique un répertoire par année pourra être proposé.

Restitution des données : les données seront restituées dans les répertoires suivant selon le besoin :

- un répertoire [projet] : contenant éventuellement les projets (format .MXD) créés pour l'exploitation et la représentation des données ;
- un répertoire [données] : comprenant les couches géographiques créées ;
- un répertoire [docW] : comprenant éventuellement des documents descriptifs utiles à la compréhension de la création et/ou de l'exploitation des données ;

- 1 répertoire [IMAGE] : contenant éventuellement les cartes finalisées (format JPEG ou PDF) dans le cadre de la prestation ;
- 1 répertoire [LEGEND] : contenant éventuellement les analyses thématiques (format .LYR) utilisées éventuellement pour la représentation des données ;
- 1 répertoire [META] : comprenant les métadonnées liées aux couches d'informations contenues dans [DATA]. Attention : il y aura autant de métadonnées que de couches d'informations stockées sous [DATA] (+ éventuellement de tables externes créées) et les noms des fichiers de métadonnées porteront les mêmes noms que les couches (ou les tables) ;
- 1 répertoire [TABLE] : contenant éventuellement des tables externes (non géographiques mais géolocalisables) possibles à associer par jointure à des couches géographiques (ex. : table géolocalisable à partir des code INSEE des communes).  
Dressé par le Maître d'Ouvrage.

## ANNEXE au PROGRAMME

### Le réseau TUL

Exploité par Kéolis depuis son lancement en 1947, il est exploité par RATP Dev depuis 2023 pour une durée de 8 ans.

Parmi les principales caractéristiques du service de transport urbain, on peut rappeler :

- 11 lignes régulières : 2 lignes structurantes cadencées à 12 min, 4 lignes urbaines cadencées à 30-45 min sur les communes de la première couronne, 5 lignes à destination de la première couronne et de l'ex-Pays-de-Loiron
- 34 communes desservies
- En complément des lignes régulières et scolaires, il existe un service de transport à la demande. L'ensemble de la gamme tarifaire TUL est valable sur ces services. Le service **TULIB** : fonctionne du lundi au samedi de 6h30 à 20h, sur les 34 communes avec un cadencement toute les 45 minutes.
- **Flexo** : service de soirée qui fonctionne du lundi au samedi, avec 3 départs de la gare TUL vers les quartiers de Laval.
- **VELITUL** : service de location de vélos en libre-service, disponible 7j/7, 24h/24. Ces vélos peuvent bénéficier d'une assistance électrique, ce qui nécessite de louer une batterie (amovible) 6 stations -70 vélos
- **VELA** : service de location longue durée de vélos à assistance électrique composé d'une flotte de 500 vélos dont 50 vélos-cargo. Réservations possibles pour 6 mois ou 1 an.

Le délégataire gère le réseau grâce à :

- 150 conducteurs
- 2 administratifs et 8 agents au service marketing
- 5 agents au service exploitation
- Un comité de direction composé de 4 personnes
- Une agence située à proximité de la gare TUL (mise à disposition par l'AOM)
- Un dépôt avec locaux techniques et administratifs (mise à disposition par l'AOM)
- Une flotte de 100 véhicules dont 63 sont propriété de Laval Agglomération
- Des dépositaires qui assurent la vente des cartes de 10 voyages
- La majeure partie du réseau est gérée en direct par Keolis Laval. Les autres services sont sous-traités à divers prestataires.

## Le service Mobitul

Le service Mobitul a été repris en interne lors de la dernière DSP. La partie administrative (inscription, facturation) est réalisée par Laval Agglomération et la partie exécution (réservation, transport) au moyen d'un marché de prestation. Il est intégré dans la DSP au 1<sup>er</sup> janvier 2023 et étendu aux 34 communes.

Il s'agit d'un service de substitution aux lignes régulières pour les personnes ayant des difficultés de déplacements

Les conditions d'accès sont :

- avoir plus de 80 ans
- ou un taux d'incapacité > 50 %

Le service compte aujourd'hui plus de 1350 inscrits. Il ne couvre que les 20 communes desservies par le réseau des TUL. En 2021, le service a effectué 420 500 km pour 54 818 voyages et concerné en moyenne 213 utilisateurs par mois.

## Le réseau ALEOP

Le réseau Aléop est le réseau du Conseil Régional.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (date de la fusion des 2 intercommunalités), Laval Agglomération est compétente pour le transport collectif régulier et scolaire et le transport à la demande (TAD) sur l'ensemble de son territoire. Néanmoins, les lignes existantes sur le territoire de l'ex-pays de Loiron, ont fait l'objet d'une délégation de compétence à la Région jusqu'au 31 août 2022.

Des lignes de la Région (cars interurbains et réseaux ferrés) circuleront sur le territoire et feront le cabotage vers les pôles multimodaux du territoire. Des conventions ont été passées en ce sens.

## Les aires de covoiturage

21 aires de covoiturage sont réparties sur 15 communes de notre territoire, dont 4 sont des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) équipés de parkings réservés aux covoitureurs, d'arrêts de transports collectifs et de consignes à vélo sécurisées.

Depuis 2021, le covoiturage est soutenu financièrement sur Laval Agglomération grâce à une subvention conjointe de Laval Agglomération (en partenariat avec l'Opérateur Klaxit) et de la Région (Blablacar, Klaxit, Karos). Cette subvention permet aux passagers de se

déplacer gratuitement sur le territoire, ce qui a permis de dépasser les 10 000 trajets mensuels dès le début de l'année 2023.

## L'accompagnement à la pratique du vélo

Depuis 2022, Laval Agglomération s'engage activement dans la promotion du vélo en organisant des animations publiques et en entreprises. Une convention a été signée avec l'association Place au Vélo, permettant la mise en place d'animations de vélo école, de remise en selle et d'apprentissage de la réparation. Cette convention a également permis la création d'un service d'accompagnement à l'apprentissage du vélo-cargo, permet aux habitants de louer un vélo-cargo pour un mois et de bénéficier de conseils dispensés par les bénévoles de l'association.

## Les circulations douces piétonnes et cyclables

Depuis 2019, le SDAC (Schéma Directeur d'Aménagement Cyclable) planifie activement l'évolution du réseau de voies cyclables sur notre territoire. En mars 2023, Laval Agglomération dispose de 275 km d'aménagements dédiés aux modes actifs, tels que les pistes cyclables, les bandes cyclables et les voies partagées. La majorité de ces aménagements sont mixtes, permettant la cohabitation harmonieuse entre les cyclistes et les piétons. De plus, Laval Agglomération expérimente depuis 2021 des aménagements mixtes pour les vélos et les bus en entrée de ville, favorisant ainsi les déplacements intermodaux et la complémentarité des modes de transport. Enfin, la collectivité soutient financièrement la mise en œuvre d'aménagements par les communes de son territoire, afin de répondre aux besoins quotidiens des cyclistes et encourager l'usage du vélo comme moyen de déplacement durable.

## Les projets de contournement routier

//



# ANNEXE Étude de trafic cordon

Synthèse de la proposition d'Alyce avec carte des points à prendre en compte.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

053-200083392-20230605-S05-BC-101-2023-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 13/06/2023

Mise en ligne : 13-06-23