

Florian Bercault : Nous passons à l'avenant numéro 3, à la délégation de service public de transports urbains qui nous a permis de mettre en place au mois de septembre des nouveautés sur le réseau. Isabelle Fougerray.

CC81 - DSP TRANSPORTS URBAINS – AVENANT N° 3 À LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORTS URBAINS

Rapporteur : Isabelle Fougerray

I - Présentation de la décision

La convention de délégation de service public, conclue en novembre 2022, entre Laval Agglomération et RATP Dev, définit les conditions d'exploitation du réseau de transport public de Laval Agglomération.

Les évolutions, modifications du contrat initial donnent lieu à la passation d'un avenant au contrat de DSP.

Il vous est proposé de valider l'avenant 3 à la DSP.

Le présent avenant a pour objet :

- d'acter les évolutions de l'offre de transport mises en place à compter du 1^{er} septembre 2025 et de leurs incidences financières,
- de formaliser les conséquences financières des modifications des conditions d'exploitation (location temporaire toilettes, location d'un véhicule articulé supplémentaire, prise en charge des investissements relatifs aux batteries VELA et à leur stockage, location du parking LABADIS).

1. Les adaptations majeures à partir de septembre 2025

➤ Lignes régulières

- Ligne H : passage à une fréquence de 35 minutes du lundi au vendredi en période scolaire et petites vacances scolaires
- Ligne M : création d'une ligne entre L'Huisserie Perrine et Laval Tassigny

➤ TULIB

- TAD Zone 5 : ajout d'un véhicule permettant d'assurer un rabattement sur 2 communes (Laval et St Berthevin).

2. Adaptation des temps de parcours

Comme prévu à l'avenant 2, un audit des temps de parcours a eu lieu, ce travail a mené à une adaptation des temps de parcours sur un certain nombre de ligne afin d'assurer la continuité de service et le bon fonctionnement du réseau TUL

➤ Lignes régulières

- Ligne A : sans incidence sur le circuit de la ligne
- Ligne B : desserte 1 course sur 2 de l'arrêt Parc Cérès
- Ligne D : modification de la desserte du terminus de l'Espace Mayenne, ainsi que la modification de l'itinéraire par la rue Léo Lagrange à la place de la rue Félix Faure dans le sens vers l'Espace Mayenne
- Ligne E : déplacement de l'arrêt Blancherie
- Ligne J : modification de certains horaires et de l'itinéraire pour la desserte partielle de l'arrêt Volney

- Ligne F : renforcement de la fréquence à 25 min du lundi au vendredi en période scolaire et petites vacances scolaires
- Ligne G : renforcement de la fréquence à 25 min du lundi au vendredi en période scolaire et petites vacances scolaires

3. Ajout de la desserte scolaire de la Marpaudière

4. Évolution des recettes suite à la nouvelle offre de septembre 2025

Application de l'article 3 de l'avenant 2 qui prévoyait qu'en cas de km commerciaux supplémentaires, il y aurait des recettes afférentes.

Objectif de recettes	unité	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RT1n (post avenant 2)	€	2 005 993 €	2 122 978 €	2 244 151 €	2 321 128 €	2 346 671 €	2 372 064 €	2 397 698 €	2 423 373 €
RT1n suppl. Ligne H et M Delta KMC LR/LS x Rm/KMC x 0,3	€	- €	- €	7 615 €	20 084 €	20 305 €	20 525 €	20 747 €	20 969 €
RT1n suppl. TULIB Delta KMC LR/LS x Rm/KMC x 0,3	€	- €	- €	873 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €

5. Conséquences financières des modifications d'exploitation

Divers articles de l'avenant traitent des conséquences financières des modifications d'exploitations, à savoir :

- l'ajout d'un véhicule articulé supplémentaire
- la mise à jour du PPI par rapport au parc de véhicule
- les surcoûts de maintenance
- la location d'un parking supplémentaire
- la location des toilettes provisoires
- l'investissement des batteries et d'armoire de stockage de batterie vela

II - Impact budgétaire et financier

L'impact sur l'engagement de recettes est le suivant

	Exercice 1 2023 année pleine	Exercice 2 2024	Exercice 3 2025	Exercice 4 2026	Exercice 5 2027	Exercice 6 2028	Exercice 7 2029	Exercice 8 2030
RT1n	2 005 993 €	2 122 978 €	2 252 639 €	2 343 612 €	2 369 377 €	2 394 989 €	2 420 845 €	2 446 742 €
RT2n	57 790 €	59 448 €	61 155 €	62 911 €	64 718 €	66 578 €	68 492 €	70 462 €
RT3n	35 284 €	35 028 €	34 701 €	34 378 €	33 738 €	32 796 €	31 884 €	30 998 €
RFn	6 659 €	7 517 €	8 473 €	9 385 €	10 162 €	11 002 €	11 910 €	12 893 €
RAn	22 856 €	23 273 €	25 698 €	26 132 €	28 575 €	29 027 €	31 487 €	31 957 €
Objectif de recettes (ORn)	2 128 582 €	2 248 244 €	2 382 666 €	2 476 419 €	2 506 570 €	2 534 391 €	2 564 618 €	2 593 052 €

Le montant de l'objectif de recette global est donc augmenté sur la durée de la DSP de 153 643 €.

Les impacts du présent avenant sur le forfait de charges sont les suivants :

en €2022 (remise offre)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Forfait de charges (FCn) AVENANT 2	16 119 834 €	16 513 814 €	16 493 840 €	16 427 778 €	16 386 182 €	16 331 896 €	16 360 459 €	16 332 618 €
Offre sept 2025 - adaptations majeures (art.2)			217 286 €	571 934 €	568 628 €	566 482 €	567 742 €	566 969 €
Offre sept 2025 - Hausse des temps de parcours (art.3)			55 662 €	131 609 €	130 981 €	130 574 €	130 813 €	130 666 €
Offre sept 2024 - Offre scolaire (art.4)			3 985 €	10 028 €	9 970 €	9 932 €	9 954 €	9 940 €
Ajout véhicule articulé supplémentaire (art. 7)			29 782 €	3 000 €				
Location parking (art.10)			19 107 €	14 330 €	14 330 €	14 330 €	14 330 €	14 330 €
Location sanitaires provisoires (art.11)			23 466 €					
Investissement batteries et armoire stockage (art.12)			7 382 €					
Forfait de charges (FCn) post AVENANT 3	16 119 834 €	16 513 814 €	16 850 509 €	17 158 679 €	17 110 091 €	17 053 213 €	17 083 298 €	17 054 523 €
écart	-		356 670	730 901	723 909	721 318	722 839	721 905

Isabelle Fougeray : Un réseau qui évolue encore en 2025 et donc, comme toute évolution ou modification du contrat initial, donne lieu évidemment à un avenant. Dans cet avenant numéro 3, deux points importants : c'est à la fois d'acter les évolutions de l'offre et de formaliser aussi les conséquences financières des modifications des conditions d'exploitation.

Sur les lignes régulières, la ligne H voit une évolution de sa fréquence puisqu'elle passe à 35 minutes au lieu de 45 minutes en période scolaire et petites vacances scolaires. De plus, la ligne M a été créée entre l'Huisserie-Perrine et Laval-Tassigny.

Une autre évolution a eu lieu au niveau du transport à la demande sur la zone 5, où nous injectons un nouveau véhicule. Cela permet d'avoir deux lieux de rabattement pour cette zone : un sur Saint-Berthevin, déjà existant, et la création d'un nouveau rabattement sur Laval au niveau de l'Octroi. Rappelons que ce rabattement se fait sur la ligne B, qui est une ligne structurante à 12 minutes.

Dans cet avenant, nous actons aussi des adaptations de temps de parcours sur un certain nombre de lignes afin d'assurer la continuité de service et le bon fonctionnement du réseau TUL. Des adaptations ont eu lieu sur les lignes A, B, D, E, J, F, G. Je vous laisserai voir le détail, s'il y a besoin, je peux y revenir. Nous avons aussi contractualisé, dans cet avenant, l'ajout de la desserte scolaire de la Marpaudière.

Nous avons aussi acté, puisqu'il y a une augmentation d'offres, l'évolution des recettes en lien avec ces kilomètres commerciaux injectés et nous avons aussi régularisé certaines conséquences financières des modifications d'exploitation, notamment l'ajout d'un véhicule articulé supplémentaire, ce qui décline la mise à jour du PPI par rapport au parc de véhicules. Nous avons aussi acté avec RATP-DEV de différer des surcoûts de maintenance dans cet avenant.

Nous actons aussi la location d'un parking supplémentaire, parce que, bien évidemment, plus nous faisons d'acquisitions de véhicules et plus nous manquons de places pour accueillir l'ensemble de nos véhicules; la location des toilettes provisoires et l'investissement des batteries et d'armoires de stockage pour les batteries des vélos à assistance électrique.

Concernant l'impact financier de cet avenant, les engagements de recettes pour notre délégataire évoluent avec une augmentation sur la durée de la DSP d'un peu plus de 153 000 €. Du côté Laval Agglomération, c'est le forfait de charge qui évolue lui en moyenne à 724 000 € par an, et cela sur le reste de la durée de la DSP.

Florian Bercault : Merci. Est-ce qu'il y a des questions ou remarques sur cet avenant ? Je vous propose donc de voter.

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 6 OCTOBRE 2025

DSP TRANSPORTS URBAINS – AVENANT N° 3 À LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORTS URBAINS

Rapporteur : Isabelle Fougeray

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29 et L5211-1,

Vu la délibération n° 56/2022 du conseil communautaire du 12 septembre 2022 approuvant le choix du délégataire de service public des transports urbains de l'agglomération lavalloise,

Vu la délibération n° 131/2024 du conseil communautaire du 30 septembre 2024 approuvant l'avenant n° 1 au contrat de délégation de service public des transports urbains,

Vu la délibération n° 132/2024 du conseil communautaire du 30 septembre 2024 approuvant l'avenant n° 2 au contrat de délégation de service public des transports urbains,

Considérant les évolutions, modifications de l'exploitation du réseau des transports urbains de l'agglomération lavalloise depuis cette date,

Qu'il est donc nécessaire de conclure un avenant n° 3 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation du réseau des transports urbains de voyageurs,

Considérant le projet d'avenant n° 3 en annexe,

Après avis de la commission mobilité,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le conseil communautaire approuve les termes de l'avenant n° 3 au contrat de délégation de service public des transports urbains joint à la présente délibération.

Article 2

Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer l'avenant n° 3 au contrat et tout document s'y rapportant.

Article 3

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

AVENANT N°3
À LA CONVENTION DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE MOBILITÉS DE LAVAL AGGLOMÉRATION

Entre

Laval Agglomération, domiciliée 1 place du général Ferrié CS 60809 53008 LAVAL Cedex représentée par son Président, Florian BERCAULT, agissant conformément à une délibération du conseil communautaire du 6 octobre 2025.

Ci-après dénommée « l'Autorité Organisatrice » ou « Laval Agglomération »

D'une part,

La société **RD Laval Agglomération**, société par actions simplifiée, au capital de 414 230 euros domiciliée 63 rue Henri Batard 53 000 Laval, représentée par son Président, Olivier VELTER dûment habilité Ci-après désignée « le Déléataire »

D'autre part,

Le Déléataire et l'Autorité Organisatrice sont ci-après dénommés individuellement une « Partie » et collectivement les « Parties ».

PRÉAMBULE

En 2022, l'Autorité Organisatrice a lancé une procédure de mise en concurrence afin de déléguer le service public des transports urbains.

À l'issue de celle-ci, RATP Développement a été désignée attributaire par l'Autorité Organisatrice par délibération du conseil communautaire du 12 septembre 2022 et un contrat de délégation de service public a été signé le 28 novembre 2022 (ci-après désigné « Contrat »). Conformément à l'article 2.3 du contrat, la société RD LAVAL Agglomération, dédiée à l'exploitation du réseau TUL et à l'exécution du Contrat, lui a été substituée.

Un avenant n°1 au Contrat portant notamment sur l'intégration des services non prévus initialement dans le Contrat et sur la formalisation des modifications de conditions d'exploitation a été signé le 13 février 2025.

Un avenant n°2 au Contrat portant notamment sur la mise en œuvre d'adaptations majeures à compter de septembre 2024 a été signé le 13 février 2025.

Dans le cadre du développement de son réseau de transport, l'Autorité Organisatrice a souhaité faire évoluer son offre de transport à partir du 1er septembre 2025.

Conformément à l'article 53.2 du Contrat et aux articles L3135-1 et R3135-1 du code de la commande publique, les Parties ont convenu d'acter des conséquences de la modification d'offre appliquée au 1^{er} septembre 2025.

Par ailleurs, les Parties ont convenu d'acter des conséquences de la modification des conditions d'exploitation.

ARTICLE 1. OBJET

Le présent avenant a pour objet :

- D'acter les évolutions de l'offre de transport mises en place à compter du 1er septembre 2025 et de leurs incidences financières.
- De formaliser les conséquences financières des modifications des conditions d'exploitation (location temporaire toilettes, location d'un véhicule articulé supplémentaire, prise en charge des investissements relatifs aux batteries VELA et à leur stockage, location du parking LABADIS)

ARTICLE 2. ADAPTATIONS MAJEURES A PARTIR DE SEPTEMBRE 2025

Les Parties conviennent de mettre en place, à compter du 1^{er} septembre 2025, une offre de transport renforcée prenant en compte les adaptations majeures suivantes :

➤ Lignes régulières

- Ligne H : passage à une fréquence de 35 minutes du lundi au vendredi en période scolaire et petites vacances scolaires (représentant une augmentation de 50 117 kms commerciaux par an)
- Ligne M : Création d'une ligne entre L'Huisserie Perrine et Laval Tassigny permettant de desservir notamment les pôles générateurs de mobilité que sont l'hôpital et le quartier Ferrié (représentant une augmentation de 34 651 kms commerciaux par an)

➤ TULIB

- TAD Zone 5 : Ajout d'un véhicule supplémentaire mis à disposition par le délégataire sur la zone 5 du TAD permettant d'assurer un rabattement sur 2 communes (Laval Octroi en plus de St Berthevin Dunkerque) (représentant une augmentation 40 000 kms commerciaux par an)

Ces adaptations majeures représentent 124 768 kms commerciaux supplémentaires par an.

ARTICLE 3. ADAPTATIONS DE L'OFFRE SUITE A LA MODIFICATION DES TEMPS DE PARCOURS A PARTIR DE SEPTEMBRE 2025

Comme prévu par l'article 4 de l'avenant 2, un audit des temps d'exploitation a été réalisé par le cabinet TTK sur le premier trimestre 2025. Un rapport d'audit a été remis le 25 mars 2025 aux Parties mettant en avant la nécessité d'adapter et d'allonger les temps de parcours, adapter les feux de signalisation, réaliser des aménagements de voiries pour assurer la continuité de service et le bon fonctionnement du réseau TUL. Pour donner suite aux conclusions de cet audit, les Parties conviennent de mettre en place, à compter du 1^{er} septembre 2025, une modification des temps de parcours sur plusieurs lignes du réseau notamment en heure de pointe et d'adapter l'offre de transport en conséquence :

➤ Lignes régulières

Des modifications avec une baisse de l'offre kilométrique prévue en annexe 1 de l'avenant n° 2 « offre à compter du 1^{er} septembre 2024 », tout en maintenant les heures de conduite afin d'ajuster la vitesse commerciale pour correspondre à la réalité des lignes comme suit :

- Ligne A : hausse des temps de parcours compensée par une réduction des temps de battements (sans impact sur les kilomètres commerciaux).
- Ligne B : hausse des temps de parcours compensée par la desserte par seulement 1 course sur 2 de l'arrêt Parc Cérès (représentant une diminution de 10 660 kms commerciaux par an).
- Ligne D : hausse des temps de parcours compensée par la modification de l'itinéraire par la rue Léo Lagrange à la place de la rue Félix Faure dans le sens vers l'Espace Mayenne , ainsi que la modification temporaire de la desserte du terminus de l'Espace Mayenne (représentant une diminution de 653 kms commerciaux par an).
- Ligne E : hausse des temps de parcours compensée par le déplacement de l'arrêt Blancherie permettant de simplifier l'itinéraire (représentant une diminution de 3 795 kms commerciaux par an).
- Ligne J : hausse des temps de parcours compensée par la modification de certains horaires et de l'itinéraire pour la desserte partielle de l'arrêt Volney (représentant une diminution de 4 222 kms commerciaux par an)

Ces modifications sont sans impact sur les moyens mis en œuvre en termes de matériel roulant.

Des modifications avec hausse de l'offre kilométrique prévue en annexe 1 de l'avenant n° 2 « offre à compter du 1^{er} septembre 2024 » incluant une hausse des moyens mis en œuvre permettant tout à la fois d'injecter des temps de parcours et des kilomètres supplémentaires :

- Ligne F : hausse des temps de parcours accompagnée d'un renforcement de la fréquence à 25min du lundi au vendredi en période scolaire et petites vacances scolaires (représentant une augmentation de 20 235 kms commerciaux par an)

- Ligne G : hausse des temps de parcours accompagnée d'un renforcement de la fréquence à 25min du lundi au vendredi en période scolaire et petites vacances scolaires (représentant une augmentation de 22 791 kms commerciaux par an)

Ces adaptations d'offres représentent 23 696 kms commerciaux supplémentaires net par an. Ces kilomètres étant injectés en heure de pointe, ils ne génèrent pas de HLP et sont donc équivalents à des kilomètres totaux.

ARTICLE 4. AJOUT DESSERTE SCOLAIRE SEPTEMBRE 2025

Les Parties conviennent de mettre en place, à compter du 1er septembre 2025, une offre de transport scolaire entre le hameau de la Marpaudière et l'arrêt TILLEULS à Saint Germain du Fouilloux chaque matin permettant d'assurer la correspondance avec le car scolaire à destination de Jules Renard (2FR01), ainsi que le retour le mercredi midi (2FR02) et les autres soirs de la semaine après l'arrivée au terminus Marollières (2FR03).

Cette adaptation d'offre scolaire représente 2 187 kms commerciaux supplémentaires par an.

ARTICLE 5. OFFRE DE REFERENCE KILOMETRIQUE

Le tableau ci-dessous présente l'offre kilométrique prévisionnelle du réseau de transport (en comparaison avec l'offre contractuelle prévue en annexe 1 de l'avenant 2) à partir de septembre 2025 :

		2025 (4 mois)	2026	2027	2028	2029	2030
Offre de référence (post Avenant 2)	LR	849 374	2 464 286	2 464 286	2 464 286	2 464 286	2 464 286
	Scolaire	148 314	363 909	363 909	363 909	363 909	363 909
	Tulib	111 286	368 079	386 483	398 078	406 039	414 160
	Mobitul	131 352	378 250	371 474	361 513	351 851	342 479
	TOTAL	1 240 327	3 574 523	3 586 151	3 587 785	3 586 085	3 584 833
Offre Avenant 3	LR	891 811	2 572 750	2 572 750	2 572 750	2 572 750	2 572 750
	Scolaire	149 177	366 096	366 096	366 096	366 096	366 096
	Tulib	125 832	408 079	426 483	438 078	446 039	454 160
	Mobitul	131 352	378 250	371 474	361 513	351 851	342 479
	TOTAL	1 298 171	3 725 175	3 736 803	3 738 436	3 736 736	3 735 485
écart		57 844	150 651	150 651	150 651	150 651	150 651

ARTICLE 6. ÉVOLUTION DES RECETTES SUITE À LA MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE OFFRE DE SEPTEMBRE 2025

Conformément à l'article 3 de l'avenant 2, la modification d'offre implique une évolution des recettes commerciales sur la durée du contrat.

➤ Élasticité des recettes aux évolutions pérennes d'offre :

L'article 3 de l'avenant 2 précise la formule appliquée :

Recette Ajustée année N = Recette année N + ((Recette moyenne mode/KMC) * (delta KMC année N) * K)

K étant le coefficient d'élasticité fixé à 0,3.

Avec les Recettes Moyennes par mode suivantes :

	unité	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recette moyenne/KMC									
LR/LS	€/KMC	0,76	0,76	0,78	0,79	0,80	0,81	0,82	0,82
TULIB / MOBITUL	€/KMC	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

KMC = kilomètres commerciaux de l'offre de référence

Delta KMC année N = delta des kilomètres commerciaux nouvelle offre contractuelle sur l'année N vs offre de kilomètres commerciaux référence

➤ Application à l'évolution d'offre

Le tableau suivant rappelle les évolutions d'offre pérennes sur les services Lignes Régulières et Lignes Scolaires (delta LR/LS) et TULIB. Les évolutions d'offres relatives aux adaptations de temps de parcours ne sont pas prises en compte dans ce delta kilométrique.

	unité	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Delta KMC LR/LS (Ligne H et M)	KMC	-	-	32 480	84 768	84 768	84 768	84 768	84 768
Delta KMC TULIB	KMC	-	-	14 545	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000

➤ Nouvel engagement de recettes

L'évolution d'offre génère un objectif de recette supplémentaire

Objectif de recettes	unité	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RT1n (post avenant 2)	€	2 005 993 €	2 122 978 €	2 244 151 €	2 321 128 €	2 346 671 €	2 372 064 €	2 397 698 €	2 423 373 €
RT1n suppl. Ligne H et M									
Delta KMC LR/LS x Rm/KMC x 0,3	€	- €	- €	7 615 €	20 084 €	20 305 €	20 525 €	20 747 €	20 969 €
RT1n suppl. TULIB									
Delta KMC LR/LS x Rm/KMC x 0,3	€	- €	- €	873 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €

L'article 36 du Contrat est modifié comme suit :

« [...] Sur la base du service tel que défini par le présent contrat et l'avenant 3, le Déléataire s'engage sur le niveau d'objectif de recettes suivant (euros HT mai 2022 – derniers indices connus à la date de remise des offres finales) :

	Exercice 1 2023 année pleine	Exercice 2 2024	Exercice 3 2025	Exercice 4 2026	Exercice 5 2027	Exercice 6 2028	Exercice 7 2029	Exercice 8 2030
RT1n	2 005 993 €	2 122 978 €	2 252 639 €	2 343 612 €	2 369 377 €	2 394 989 €	2 420 845 €	2 446 742 €
RT2n	57 790 €	59 448 €	61 155 €	62 911 €	64 718 €	66 578 €	68 492 €	70 462 €
RT3n	35 284 €	35 028 €	34 701 €	34 378 €	33 738 €	32 796 €	31 884 €	30 998 €
RFn	6 659 €	7 517 €	8 473 €	9 385 €	10 162 €	11 002 €	11 910 €	12 893 €
RAn	22 856 €	23 273 €	25 698 €	26 132 €	28 575 €	29 027 €	31 487 €	31 957 €
Objectif de recettes (ORn)	2 128 582 €	2 248 244 €	2 382 666 €	2 476 419 €	2 506 570 €	2 534 391 €	2 564 618 €	2 593 052 €

Les autres dispositions de l'article 36 non modifiées par les présentes demeurent applicables dans leur intégralité.

ARTICLE 7. AJOUT VEHICULE ARTICLE SUPPLEMENTAIRE

Face à la fréquentation constatée en heure de pointe sur la ligne A du réseau, les Parties ont convenu en décembre 2024 d'accroître le parc articulé d'1 unité, passant de 8 à 9 véhicules articulés.

Le parc de véhicules étant mis à disposition, l'Autorité Organisatrice s'est engagée à acquérir ce véhicule supplémentaire pour une mise à disposition du Déléataire au plus tard au 1^{er} mars 2026.

Durant la phase transitoire, le Déléataire a proposé une solution de location d'un véhicule articulé. Ce véhicule a été convoyé vers LAVAL, puis a été équipé pour respecter les conditions d'exploitation du réseau (notamment l'installation d'une rampe UFR électrique). Ce véhicule a été mis en exploitation à compter du 1^{er} mars 2025. La location prendra fin lors de la mise en service du nouveau bus articulé commandé par LAVAL Agglomération.

Les coûts supportés par le Déléataire pour la mise en service de ce véhicule (détaillés dans le tableau en annexe 1 de l'avenant) sont pris en charge par l'Autorité Organisatrice pour une valeur de 14 781.51 € HT sur présentation de justificatifs, ils sont intégrés dans la facture de régularisation du forfait de charges prévue par l'article 43.

De plus, le coût mensuel de location sera pris en charge par l'Autorité Organisatrice à compter du 1^{er} mars 2025 pour une valeur de 1500€ HT/mois. Chaque mois entamé étant dû.

ARTICLE 8. : MISE A JOUR DU PPI

Les modifications d'offre du présent avenant impliquent une évolution du nombre de véhicules nécessaires en heure de pointe :

Parc contractuel Avenant 2				Parc prévisionnel septembre 2025			
		Pointe	réserve			Pointe	réserve
Lignes régulières	Total ARTI	7	1	Lignes régulières	Total ARTI	8	1
	Total STD	29	3		Total STD	30	7
	Total MINI	1	1		Total MINI	1	1
	Total CAR	3	1		Total CAR	3	0
	Total LE	11	0		Total LE	12	0
Lignes scolaires	Total CAR	56	4	Lignes scolaires	Total CAR	51	5
	Total V LR	51			Total V LR	54	
	Total V LR+LS	107	10		Total V LR+LS	105	14
	TOTAL	117			TOTAL	119	

Les explications des écarts en heure de pointe (hors réserve) sont les suivantes :

Parc mis à disposition par LAVAL Agglomération

➤ Parc bus articulés (passage de 7 à 8)

+1 véhicule pour faire face à la fréquentation accrue en heure de pointe sur la ligne A (cf. article 7) dont la date de mise à disposition est prévue au 1/03/2026.

➤ Parc bus standard (passage de 29 à 30)

+1 véhicule pour exploiter la ligne H renforcée en termes de fréquence (cf. article 2) dont la date de mise à disposition est prévue au 1/01/2027.

➤ Parc Low Entry (passage de 11 à 12)

+1 véhicule pour exploiter la ligne M créée en septembre 2025 (cf. article 2) dont la date de mise à disposition est prévue au 1/01/2027.

Parc mis à disposition par le délégataire

➤ Parc cars lignes scolaires et régulières (passage de 59 à 54)

-5 véhicules résultant de l'optimisation des circuits scolaires par le délégataire

Les Parties conviennent que le PPI de l'Autorité Organisatrice prévu en annexe 5 du Contrat est modifié pour prendre en compte la modification de parc mis à disposition par cette dernière.

ARTICLE 9. : SURCOUT DE MAINTENANCE ET CARBURANT

Dans l'attente de la mise à disposition des véhicules neufs commandés par l'Autorité Organisatrice (articulé ligne A, standard ligne H et car low entry ligne M), les Parties conviennent de prolonger la durée de vie de véhicules prévus en sortie.

Le maintien en exploitation de véhicules gazole de norme Euro5 sur le réseau TUL implique des surcoûts de maintenance et de carburant.

Ces surcoûts de maintenance et d'énergie seront pris en charge par le délégataire pour la période allant jusqu'à la mise en service des véhicules neufs, conformément au calendrier défini dans l'article 8 :

- 1er mars 2026 : mise en service du bus articulé électrique pour la ligne A ;
- 1er janvier 2027 : mise en service du bus standard électrique pour la ligne H et du véhicule Low Entry pour la ligne M.

Dans l'éventualité où l'Autorité Organisatrice ne respecterait pas ses engagements de livraison dans les délais mentionnés ci-dessus, un avenant ultérieur de régularisation sera établi afin de traiter ces surcoûts.

ARTICLE 10. LOCATION PARKING SUPPLEMENTAIRE

Le nombre de véhicules nécessaires au service qui sont remisés sur le dépôt TUL s'élève au 1^{er} septembre 2025 à 72 unités (9 articulés, 37 standards, 7 low entry, 17 cars scolaires et 2 minibus).

Or, le plan de remisage actuel du dépôt mis à disposition par l'Autorité Organisatrice permet d'accueillir au maximum 65 véhicules. Le Délégataire a pris en charge depuis le 1^{er} septembre 2023 la location d'un parking juxtaposé au dépôt, dans le cadre d'un bail avec la société LABADIS (SCI LA BOISLA-DIERE), voisine du dépôt.

L'écart entre les 72 unités à remiser et la capacité du dépôt (65 véhicules) est dû aux besoins en véhicules supplémentaires (articulé ligne A, véhicules supplémentaires des adaptations majeures) nécessaires pour les modifications d'offre ainsi que le projet d'électrification du dépôt qui a réduit le nombre de places disponibles.

Les Parties conviennent que l'Autorité Organisatrice prend en charge le financement de la location du parking « LABADIS » à compter du 1^{er} septembre 2024.

Pour la période du 1^{er} septembre 2024 au 31 août 2025, les coûts supportés par le Délégataire (détaillés dans le tableau en annexe 2 de l'avenant) sont refacturés à l'Autorité Organisatrice pour une valeur de 14 330 € HT dans la facture de régularisation du forfait de charges prévue par l'article 43 du Contrat. Ce coût annuel est également intégré dans le forfait de charges défini à l'article 35 du Contrat et modifié par l'article 16 de l'avenant n°1 et article 8 de l'avenant n°2 à compter du 1^{er} septembre 2025.

ARTICLE 11. LOCATION DES TOILETTES PROVISOIRES

À compter de la mise en œuvre du réseau restructuré au 1^{er} septembre 2023, le Délégataire a installé 6 toilettes provisoires sur certains terminus des lignes. L'article 5 de l'avenant 1 encadrait la prise en charge des coûts supportés par le Délégataire et refacturés à l'Autorité Organisatrice jusqu'au 31 août 2024.

Pour la période du 1^{er} septembre 2024 au 31 août 2025, les coûts supportés par le Délégataire (détaillés dans le tableau en annexe 3 de l'avenant) sont refacturés à l'Autorité Organisatrice pour une valeur de 23 466€ HT dans la facture de régularisation du forfait de charges prévue par l'article 43 du Contrat.

ARTICLE 12. INVESTISSEMENTS BATTERIES ET ARMOIRES STOCKAGE BATTERIES VELA

Au cours de l'année 2024, le Délégataire a dû procéder en urgence à l'acquisition de batteries VELA pour remplacer les batteries hors services. Conformément à l'annexe 5 du Contrat (plan pluriannuel d'investissement), les renouvellements de batteries de VELA sont à la charge de l'Autorité Organisatrice et sont intégrés dans son plan pluriannuel d'investissements.

Les coûts d'acquisition des 7 batteries VELA sont refacturés à l'Autorité Organisatrice pour une valeur de 3247 € HT dans la facture de régularisation du forfait de charges prévue par l'article 43 du Contrat.

Par ailleurs, en raison des risques d'incendie générés par le stockage de batteries électriques, il est recommandé de les stocker dans une armoire anti-explosion. Le dépôt mis à disposition par l'Autorité Organisatrice ne contient pas d'armoire anti-explosion. Les Parties conviennent donc de procéder à l'acquisition d'une armoire de stockage de ces batteries avec prise en charge financière par l'Autorité Organisatrice. Le Délégataire a procédé à l'acquisition de cette armoire en avril 2025. Conformément aux articles 25 et 26 du Contrat l'armoire anti-explosion constitue un bien de retour et sera inscrit à l'inventaire A de l'annexe 3 du Contrat.

Les coûts supportés par le Délégataire pour l'armoire anti-explosion (détaillés dans le tableau en annexe 4 de l'avenant) sont refacturés à l'Autorité Organisatrice pour une valeur de 4135 € HT dans la facture de régularisation du forfait de charges prévue par l'article 43 du Contrat.

ARTICLE 13. INCIDENCES FINANCIÈRES DES MODIFICATIONS APPORTÉES :

L'ensemble des dispositions du présent avenant a des conséquences financières sur le forfait de charges défini à l'article 35 du Contrat modifié par l'article 16 de l'avenant n°1 et par l'article 8 de l'avenant n°2 dont le détail est le suivant :

en €2022 (remise offre)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Forfait de charges (FCn) AVENANT 2	16 119 834 €	16 513 814 €	16 493 840 €	16 427 778 €	16 386 182 €	16 331 896 €	16 360 459 €	16 332 618 €
Offre sept 2025 - adaptations majeures (art.2)			217 286 €	571 934 €	568 628 €	566 482 €	567 742 €	566 969 €
Offre sept 2025 - Hausse des temps de parcours (art.3)			55 662 €	131 609 €	130 981 €	130 574 €	130 813 €	130 666 €
Offre sept 2024 - Offre scolaire (art.4)			3 985 €	10 028 €	9 970 €	9 932 €	9 954 €	9 940 €
Ajout véhicule articulé supplémentaire (art. 7)			29 782 €	3 000 €				
Location parking (art.10)			19 107 €	14 330 €	14 330 €	14 330 €	14 330 €	14 330 €
Location sanitaires provisoires (art.11)			23 466 €					
Investissement batteries et armoire stockage (art.12)			7 382 €					
Forfait de charges (FCn) post AVENANT 3	16 119 834 €	16 513 814 €	16 850 509 €	17 158 679 €	17 110 091 €	17 053 213 €	17 083 298 €	17 054 523 €
écart	-		356 670	730 901	723 909	721 318	722 839	721 905

L'article 35 du Contrat modifié par l'article 16 de l'avenant n°1 et par l'article 8 de l'avenant n°2 est modifié comme suit :

« L'Autorité Organisatrice acquitte au Déléataire un forfait de charges (FC). Sur la base du service tel que défini par le présent contrat, le Déléataire s'engage sur le niveau de forfait de charges suivant exprimé en €HT mai 2022 (derniers indices connus à la date de remise des offres finales) :

	Exercice 1 2023 année pleine	Exercice 2 2024	Exercice 3 2025	Exercice 4 2026	Exercice 5 2027	Exercice 6 2028	Exercice 7 2029	Exercice 8 2030
forfait de charge (FCn)	16 119 834	16 513 814	16 850 509	17 158 679	17 110 091	17 053 213	17 083 298	17 054 523

Les autres dispositions de l'article 35 du Contrat non modifiées par les présentes demeurent applicables dans leur intégralité.

ARTICLE 14 : ANNEXES A L'AVENANT

Sont annexées au présent avenant :

- Annexe 1 : coûts relatifs au véhicule articulé supplémentaire supportés par le Déléataire
- Annexe 2 : coûts relatifs au parking LABADIS supportés par le Déléataire
- Annexe 3 : coûts relatifs aux sanitaires provisoires supportés par le Déléataire
- Annexe 4 : coûts relatifs aux batteries VELA et à l'armoire de stockage de batterie supportés par le délégataire
- Annexe 5 : Annexes modifiées au contrat
 - o Annexe 1 « Consistance de l'offre applicable à compter du 1^{er} septembre 2025 »
 - o Annexe 5 : programme pluriannuel d'investissement
 - o Annexe 8 : compte d'exploitation prévisionnel

ARTICLE 15 : PRISE D'EFFET

Le présent avenant, dûment signé et paraphé par les Parties, prend effet au 1^{er} septembre 2025.

ARTICLE 16 : AUTRES EFFETS DU PRÉSENT AVENANT

Les clauses du Contrat et des avenants 1 et 2, non contraires ou non modifiées par celles du présent avenant, demeurent applicables dans leur intégralité.

Fait à LAVAL, en deux exemplaires originaux, le

Pour l'Autorité Organisatrice LE PRESIDENT Florian BERCAULT		Pour le Délégué LE PRESIDENT Olivier VELTER

Annexe 1 : coûts relatifs au véhicule articulé supplémentaire supportés par le Délégataire

Tableau détaillé des factures relatives au véhicule articulé supplémentaire

Poste	Entreprise	Présence facture (code)	2025	2026
Location véhicule articulé (1/03/25 - 28/02/26)	RFI	B1	15 000,00 €	3 000,00 €
Remplacement rampe UFR électrique	BESSET	B2	8 913,20 €	
Convoyage Suisse - Laval + A/R Goussainville	CVI	B3	2 160,00 €	
Installation du matériel embarqué	SVT	B4	3 708,51 €	

Annexe 2 : coûts relatifs au parking LABADIS supportés par le Délégataire

Tableau détaillé des factures relatives au parking LABADIS

FR	N°FACTURE	DATE	LOYER HT	TVA	TTC
LA BOISLADIERE	FAC19106	01/07/2024	3 300,00 I	660,00 I	3 960,00 I
LA BOISLADIERE	FAC19113	28/10/2024	3 300,00 I	660,00 I	3 960,00 I
LA BOISLADIERE	FAC19120	16/01/2025	1 130,17 I	226,03 I	1 356,20 I
LA BOISLADIERE	FAC19118	03/01/2025	3 300,00 I	660,00 I	3 960,00 I
LA BOISLADIERE	FAC19123	01/04/2025	3 300,00 I	660,00 I	3 960,00 I

Annexe 3 : coûts relatifs aux sanitaires provisoires supportés par le Délégataire

Tableau détaillé des factures relatives aux sanitaires provisoires

FR	N°FACTURE	DATE	ADRESSE	N° Dossier	Réf	LOCATION CABINE HT/Jour	NB JOUR	LOCATION / CABINE HT	NB MATIERE	TOTAL HT LOCATION CABIN	SERVICE HYGIENE HT	DEPOT ET MISE EN SERVICES	ASSURANCES HT	TRAITEMENT DES DECHETS HT	TVA	TTC
ENYGEA - WC LOC	151184741	31/08/2024	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	5	38.00 I	1	38.00 I	- I	44.00 I	3.04 I	1.43 I	17.29 I	103.76 I
ENYGEA - WC LOC	151165583	30/09/2024	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	30	234.00 I	5	1170.00 I	280.00 I	- I	93.60 I	43.88 I	317.50 I	1504.98 I
ENYGEA - WC LOC	151165588	30/09/2024	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	30	228.00 I	1	228.00 I	57.40 I	- I	18.24 I	8.55 I	62.44 I	374.63 I
ENYGEA - WC LOC	151166453	31/10/2024	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	31	241.80 I	5	1209.00 I	350.00 I	- I	96.72 I	50.78 I	341.30 I	2 047.80 I
ENYGEA - WC LOC	151166454	31/10/2024	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	31	235.60 I	1	235.60 I	71.75 I	- I	18.85 I	9.30 I	67.22 I	403.32 I
ENYGEA - WC LOC	151167310	30/11/2024	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	30	228.00 I	1	228.00 I	57.40 I	- I	18.24 I	9.58 I	62.64 I	375.86 I
ENYGEA - WC LOC	151167308	30/11/2024	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	30	234.00 I	5	1170.00 I	280.00 I	- I	93.60 I	43.84 I	316.55 I	1 511.29 I
ENYGEA - WC LOC	151168119	31/12/2024	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	31	241.80 I	5	1209.00 I	280.00 I	- I	96.72 I	50.78 I	327.30 I	1 963.80 I
ENYGEA - WC LOC	151168120	31/12/2024	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	31	235.60 I	1	235.60 I	57.40 I	- I	18.85 I	9.30 I	64.35 I	386.10 I
ENYGEA - WC LOC	151168305	31/01/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	31	241.80 I	5	1209.00 I	350.00 I	- I	96.72 I	50.78 I	341.30 I	2 047.80 I
ENYGEA - WC LOC	151168304	31/01/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	31	235.60 I	1	235.60 I	71.75 I	- I	18.85 I	9.30 I	67.22 I	403.32 I
ENYGEA - WC LOC	151169687	28/02/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	28	218.40 I	5	1092.00 I	280.00 I	- I	87.36 I	45.86 I	301.04 I	1 806.26 I
ENYGEA - WC LOC	151169688	28/02/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	28	212.80 I	1	212.80 I	57.40 I	- I	17.02 I	8.94 I	59.23 I	355.39 I
ENYGEA - WC LOC	151170551	31/03/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	31	235.60 I	1	235.60 I	57.40 I	- I	18.85 I	9.30 I	64.35 I	386.10 I
ENYGEA - WC LOC	151170552	31/03/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	31	241.80 I	5	1209.00 I	280.00 I	- I	96.72 I	50.78 I	327.30 I	1 963.80 I
ENYGEA - WC LOC	151171469	30/04/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	30	228.00 I	1	228.00 I	71.75 I	- I	18.24 I	9.58 I	65.51 I	393.08 I
ENYGEA - WC LOC	151171470	30/04/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	30	234.00 I	5	1170.00 I	350.00 I	- I	93.60 I	43.84 I	332.55 I	1 995.29 I
ENYGEA - WC LOC	151172480	31/05/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	31	235.60 I	1	235.60 I	57.40 I	- I	18.85 I	9.30 I	64.35 I	386.10 I
ENYGEA - WC LOC	151172481	31/05/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	31	241.80 I	5	1209.00 I	280.00 I	- I	96.72 I	50.78 I	327.30 I	1 963.80 I
ENYGEA - WC LOC	151173632	30/06/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	30	228.00 I	1	228.00 I	57.40 I	- I	18.24 I	9.58 I	62.64 I	375.86 I
ENYGEA - WC LOC	151173631	30/06/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	30	234.00 I	5	1170.00 I	280.00 I	- I	93.60 I	43.84 I	332.55 I	1 925.29 I
ENYGEA - WC LOC	prévisionnel	31/07/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	31	235.60 I	1	235.60 I	57.40 I	- I	18.85 I	9.30 I	64.35 I	386.10 I
ENYGEA - WC LOC	prévisionnel	31/07/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	31	241.80 I	5	1209.00 I	280.00 I	- I	96.72 I	50.78 I	327.30 I	1 963.80 I
ENYGEA - WC LOC	prévisionnel	31/08/2025	AVENUE DU MARECHAL DELATTR	706814	NC	7.60 I	31	235.60 I	1	235.60 I	57.40 I	- I	18.85 I	9.30 I	64.35 I	386.10 I
ENYGEA - WC LOC	prévisionnel	31/08/2025	RUE HENRI BATARD	584428	vc07077	7.80 I	31	241.80 I	5	1209.00 I	280.00 I	- I	96.72 I	50.78 I	327.30 I	1 963.80 I

Annexe 4 : coûts relatifs aux batteries VELA et à l'armoire de stockage de batterie supportés par le délégataire

Tableau détaillé des factures relatives aux batteries VELA et à l'armoire de stockage de batterie

Annexe 5 : Annexes modifiées au contrat

- Annexe 1 « Consistance de l'offre applicable à compter du 1er septembre 2025 »
- Annexe 5 : programme pluriannuel d'investissement
- Annexe 8 : compte d'exploitation prévisionnel

Florian Bercault : *Nous passons à une convention d'intégration tarifaire avec la Région.*

• **CC82 - SERVICES À LA MOBILITÉ – CONVENTION D'INTÉGRATION TARIFAIRE AVEC LA RÉGION**

Rapporteur : Isabelle Fougeray

I - Présentation de la décision

Afin de favoriser le report modal, et en particulier l'usage des transports collectifs, la région et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) conviennent de favoriser l'intermodalité entre leurs réseaux. Il s'agit de connecter les systèmes de transport collectif entre eux.

Dans ce cadre, la région des Pays de la Loire et l'AO urbaine ont décidé de proposer une offre tarifaire intermodale permettant de voyager à un prix attractif avec un seul titre intégré sur les lignes Aléop routières et le réseau urbain.

Cette offre tarifaire intermodale s'inscrit dans la continuité des précédentes conventions de financement, au vu des conventions de coopération et de transfert signées préalablement entre les AOM concernées sur le territoire de la Mayenne.

Les grandes lignes de la proposition de convention qui s'appliquerait en janvier 2026, sont les suivantes :

- un conventionnement pour une durée de 5 ans,
- la possibilité pour les utilisateurs de ce titre de circuler sur le réseau Aléop et TUL avec un seul titre. Laval Agglomération offrant une réduction sur ces titres comme elle le fait dans le cadre de la convention TUTTI de 20 %,
- un reversement à l'agglomération des recettes sur la base des ventes de titres auxquels on applique un taux de correspondance :
 - o 5 % pour les occasionnels,
 - o 8 % pour les abonnements,
 - o une enquête sera réalisée pour voir si les taux de correspondance appliqués sont les bons ou évoluent afin d'ajuster la convention.

II - Impact financier de la décision

Le montant estimé à ce jour de reversement à l'agglomération est de 6 481 €.

Isabelle Fougeray : *Une convention pour permettre de faciliter et de fluidifier le trajet des voyageurs lorsqu'ils passent du réseau Aléop vers le réseau TUL vous est proposée. Un travail a été réalisé, sur près de deux ans avec la Région, pour pouvoir vous proposer cette convention qui s'appliquerait au 1er janvier 2026. C'est un conventionnement pour une durée de cinq ans qui permet aux utilisateurs de ce titre unique de pouvoir circuler sur les deux réseaux. Dans cette convention, il y a un reversement des recettes sur la base des ventes de titres à l'agglomération. Le montant estimé à ce jour - et ce n'est qu'une estimation qui dépend de la fréquentation des usagers sur les deux réseaux - s'élèverait à 6481 €.*

Florian Bercault : *Merci. Est-ce qu'il y a des questions ? Je vous propose de voter.*

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 6 OCTOBRE 2025

SERVICES A LA MOBILITÉ – CONVENTION D'INTÉGRATION TARIFAIRE AVEC LA RÉGION

Rapporteur : Isabelle FOUGERAY

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29 et L5211-1, et son article L5216-5,

Vu le code des transports, le titre III du livre II de la première partie du code des transports, et les articles L1221-1 et L3111-5,

Considérant que pour favoriser le report intermodal et l'usage des transports collectifs, la région des Pays de la Loire et les autorités organisatrices de la mobilité ont décidé de mettre en place une offre tarifaire intermodale permettant de voyager à un prix attractif avec un seul titre intégré sur les lignes Aléop routières et le réseau urbain,

Qu'il y a lieu de signer une convention d'intégration tarifaire entre la région et Laval Agglomération qui fixent les engagements des co-contractants et les modalités de financement de ces titres,

Après avis de la commission mobilité,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le conseil communautaire approuve la convention d'intégration tarifaire avec la région des Pays de la Loire, dont le projet est joint en annexe.

Article 2

Le Président de Laval Agglomération, ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 3

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Convention relative à la tarification zonale intégrée Aléop routier – réseau TUL de Laval agglomération



ENTRE

la **RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE**, dont le siège se situe 1 rue de la Loire, à Nantes, représentée par Madame Christelle MORANÇAIS, sa Présidente, autorisée à signer la présente convention par la délibération de du Conseil régional des 18 et 19 décembre 2025, dénommée ci-après « la Région »,

ET

LAVAI Agglomération, dont le siège se situe 1 place du Général Ferrié à Laval, représentée par Florian BERCAULT, son Président, autorisé à signer la présente convention par la délibération du Conseil communautaire du 6 octobre 2025, dénommée ci-après « Laval Agglomération »,

ET

RD LAVAI Agglomération, Société immatriculée au registre du Commerce de Laval sous le n°908 446 495 dont le siège est situé rue Henri Batard, Centre JM Moron ZA des Alignés à Laval, représentée par Mathieu LE BRAS, Directeur dûment habilité à cet effet, dénommée ci-après « TUL »,

- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.4221-1 et suivants,
- VU** le code des transports et notamment ses articles L1213-3, L1221-12, L1231-1 et suivants, L2121-3 et suivants,
- VU** le règlement européen 2016/679 du 27 avril 2016 dit « règlement général sur la protection des données » (RGPD),
- VU** la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés dans sa rédaction issue de la loi n°2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles,
- VU** le règlement budgétaire et financier de la Région des Pays de la Loire,
- VU** la délibération du Conseil régional du 2 juillet 2021, donnant délégation du Conseil régional à la Commission permanente,
- VU** le budget voté au titre de l'exercice 2025 lors des séances du Conseil régional relatives au budget de la Région,
- VU** la délibération du Conseil communautaire du 6 octobre 2025 de Laval Agglomération approuvant les termes de la présente convention,
- VU** la délibération du Conseil régional en date des 18 et 19 décembre 2025 approuvant les termes de la présente convention.

Afin de favoriser le report modal, et en particulier l'usage des transports collectifs, la Région et Laval Agglomération conviennent de favoriser l'intermodalité entre leurs réseaux. Il s'agit de connecter les systèmes de transport collectif entre eux.

Dans ce cadre, la Région des Pays de la Loire et Laval Agglomération ont décidé de proposer une offre tarifaire intermodale permettant de voyager à un prix attractif avec un seul titre intégré sur les lignes Aléop routières et le réseau urbain.

Cette offre tarifaire intermodale s'inscrit dans la continuité des précédentes conventions de financement, au vu des conventions de coopération et de transfert signées préalablement entre les Autorités Organisatrices des Mobilités concernées sur le territoire de la Mayenne.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de mise en œuvre de la tarification zonale intégrée Aléop en car avec le réseau urbain TUL de Laval Agglomération.

ARTICLE 2 : PERIMETRE D'APPLICATION

Les titres zonaux intégrés définis dans la présente convention, permettent d'utiliser les réseaux suivants :

- les lignes régulières Aléop (et en déclenchement à la demande) Aléop en car, hors transports scolaires.
- le transport à la demande Aléop en rabattement ;
- le réseau urbain TUL de Laval Agglomération.

Le périmètre est défini par un zonage (cf. Annexe 1 : Carte des zones). Les titres Aléop en car dont l'origine ou la destination se situe sur le ressort territorial de Laval Agglomération sont concernés par la présente convention.

ARTICLE 3 : NATURE DE L'OFFRE TARIFAIRE

3.1. Principe de la tarification zonale

L'utilisateur, lorsqu'il acquiert un titre zonal intégré, choisit les zones dans lesquelles il souhaite se déplacer. Un titre est ainsi défini par les zones origine et destination entre lesquelles l'utilisateur veut se déplacer.

Le prix d'un titre se calcule en fonction du nombre de zones acquises lors de l'achat du titre. Pour offrir la correspondance sur le réseau urbain, chaque ressort territorial urbain est tarifé différemment des zones dites rurales. Le prix d'un déplacement entrant ou sortant d'un ressort territorial intégrera les transports urbains.

Il n'est pas vendu de titre zonal intégré Aléop pour des trajets uniquement à l'intérieur du ressort territorial de Laval Agglomération.

3.2. Les titres de transport concernés

Les caractéristiques générales des titres zonaux intégrés sont les suivantes :

- cible > tous les usagers, qu'ils soient fréquents ou occasionnels ;
- titres > les billets unitaires plein tarif et tarifs réduits (-12 ans notamment et carte commerciale), les carnets de 10 et les abonnements qui existent en version « moins de 26 ans » et « 26 ans et plus », proposé en formule hebdomadaire, mensuelle et illimitée ;
- périodes de validité :
 - les billets ont une durée de validité de 2h30, et une mention sur le billet précisera que le billet est utilisable selon les conditions générales des transports urbains,
 - l'abonnement hebdomadaire a une durée de validité de 7 jours glissants,
 - l'abonnement mensuel a une durée de validité de 1 mois glissant,
 - l'abonnement illimité est en reconduction tacite, basé sur le mois calendaire ;
- lignes concernées > les lignes Aléop situées sur les zones sélectionnées par l'utilisateur pour son parcours ainsi que toutes les lignes régulières du réseau TUL de Laval Agglomération.

Certains titres Aléop ne seront pas intégrés, ils ne donneront pas accès au réseau urbain TUL de Laval Agglomération, en raison de l'absence d'équivalence « exacte » sur le réseau urbain, tels que certains titres groupes ou solidaires.

ARTICLE 4 : MODALITES DE MISE EN OEUVRE

4.1. Distribution des titres intermodaux

La distribution est assurée par le système de billettique régional, à distance ou dans les agences dotées de l'outil de distribution régional.

Les titres, canaux de distribution et supports, que cela soit la vente à bord, en dépositaire ou sur l'appli Aléop, sont présentés en **Annexe 2 : Matrice canaux support simplifiée**. Les principaux points de vente sont présentés en **Annexe 4 : Les points de vente**.

Les différents visuels de titres seront transmis début 2026 avec les clés de lecture de validité du titre pour une formation des conducteurs/contrôleurs. Un exemple est donné en Annexe 7 : Exemple de titre avec code barre 2D. Les évolutions de titres, leurs visuels et les canaux de distribution feront l'objet de courriel d'information de ces changements lorsque nécessaire.

4.2. Conditions d'utilisation et de validité des titres

Les conditions d'utilisation et les règles de validité des titres zonaux intégrés sont celles appliquées sur les réseaux Aléop routier et urbain TUL de Laval Agglomération.

Les titres doivent être en cours de validité :

- les m-tickets sont activés par les usagers sur leurs moyens mobiles, dès lors qu'il n'existe pas de lecteurs optiques. Une fois la validation activée, le délai de validité apparaît sur l'écran du smartphone et permet au conducteur ou contrôleur de vérifier l'état du titre à vue (en cours ou terminé) ou via un outil de contrôle lorsque disponible ;
- les titres unitaires sur support physiques présentent un horodatage ;
- les abonnements précisent la période de validité.

Validation des titres de transport :

L'usager du réseau urbain pourra valider à bord des véhicules du réseau TUL dès lors que le réseau sera doté de lecteurs optiques et que les systèmes seront interopérables.

En attente de lecteur optique, l'usager peut activer son titre dématérialisé (m-ticket) permettant ainsi la vérification de la validité du titre par un contrôleur, ou présenter son titre physique sur lequel les mentions de validité seront indiquées.

L'usager qui souhaite emprunter un réseau urbain avant le réseau Aléop devra :

- avoir acheté au préalable un titre physique unitaire pré-horodaté, ou un coupon d'abonnement auprès d'un guichet Aléop. Un ticket unitaire devra ainsi comprendre une date et un horaire, et un coupon devra préciser les dates de validité, afin qu'ils soient contrôlables à vue.
- ou avoir acheté un titre dématérialisé sur l'application Aléop qu'il devra activer au moment de monter à bord du réseau urbain.

4.3. Contrôle des titres de transport

Le contrôle des titres Aléop intégrés sur le réseau urbain est réalisé par les agents de TUL.

Le contrôle des titres Aléop intégrés sur le réseau Aléop est réalisé par les transporteurs délégataires de la Région des Pays de la Loire.

Le voyageur peut présenter son smartphone ou un titre au format papier. **Quel que soit le format, une lecture à vue permet de vérifier la validité du titre.** Une carte d'identité peut être demandée pour vérifier l'âge et/ou identité. A moyen terme, la Région mettra à disposition des réseaux urbains une application de contrôle des titres Aléop. Celle-ci permettra ainsi aux contrôleurs urbains de vérifier la validité des titres de voyageurs sur leur réseau. A plus long terme, l'outil de contrôle du réseau TUL pourra s'interfacer avec le système de billettique régional pour vérifier

la validité du titre. Cette interopérabilité fera l'objet d'un avenant à cette présente convention en temps utile.

La régularisation des voyageurs s'effectue sur la base des dispositions en vigueur sur les réseaux respectifs.

Les modalités de contrôle des abonnements et des billets sont précisées début 2026

4.4. Service Après-Vente

La gestion du SAV des usagers titulaires d'un titre zonal intégré est assurée par la Région dans le cas des demandes d'information ou de dédommagement liées au trafic sur le réseau Aléop.

Certains titres Aléop sont remboursables sous conditions jusqu'à la veille du départ, conformément aux Conditions Générales de Vente et d'Utilisation (CGVU) Aléop. La centrale Allô Aléop et les formulaires en lignes permettront de rediriger vers les urbains si nécessaires, Laval Agglomération devra partager avec la Région le point de contact mail et téléphone en charge du SAV.

L'indemnisation éventuelle est assurée par les transporteurs du réseau Aléop concerné.

ARTICLE 5 : CALCUL ET EVOLUTION DES PRIX

5.1. Calcul des prix

À titre d'information, les prix des titres zonaux intégrés à la signature de la convention sont donnés en Annexe 6 : Détail de la grille tarifaire.

5.2. Evolution annuelle des prix

Les prix des tarifs seront réévalués chaque année au 1^{er} juillet. En fonction des évolutions des tarifs de chaque réseau et du taux de correspondance constaté.

Le calcul sera effectué par la Région sur la base des éléments transmis par Laval Agglomération au plus tard 6 semaines avant l'évolution. Les nouveaux prix seront transmis à l'ensemble des partenaires au plus tard 4 semaines avant l'évolution.

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS FINANCIERES ET MODALITES DE SUIVI

6.1. Modalité de calcul de la compensation financière due par la Région

La compensation est fonction :

- du prix du titre urbain correspondant (P€) et du taux de réduction accordé par le réseau urbain (R%) ;
- du taux de correspondance ALEOP évaluée (la compensation n'est versée que pour les usagers Aléop qui pratiquent la correspondance avec l'urbain) (TC) ;
- Pour chaque titre, du nombre total de titres vendus (VA).

La compensation totale sera calculée selon le principe suivant :

$$\text{Compensation} = \sum^{\text{Titres}} \text{VA} * \text{TC} * \text{P€} (1 - \text{R}\%)$$

Dans le cas où le titre urbain n'a pas de correspondance, une équivalence est proposée e.g. le titre hebdomadaire sera assimilé à un carnet de 10 tickets.

Un jeu d'hypothèses de compensation pour la première année est donné en **Annexe 3 : Hypothèses de calcul des compensations selon formule** :

6.2 Montant TVA applicable à la compensation

Selon le régime fiscal de l'agglomération, un montant de TVA est appliqué à la compensation financière due par la Région comme suit :

- si l'agglomération est assujettie à la TVA pour le transport : application du taux de TVA en vigueur ;
- si l'agglomération n'est pas assujettie à la TVA pour le transport : montant de TVA à zéro.

6.3. Suivi de l'intégration tarifaire

Un bilan des ventes (et usage sur réseau urbain, à la suite des enquêtes) est réalisé par la Région à l'issue de chaque année. Il fait état de l'évolution mensuelle des tarifs, ventes (en faisant apparaître la TVA) et de la fréquentation et sert de base au calcul des reversements de recettes tarifaires. Ce bilan peut être complété par des analyses ou préconisations des partenaires de la présente convention. Le bilan sera communiqué avant le dernier jour de mars N+1.

Une hypothèse initiale du taux de correspondance est convenue entre les partenaires, Cette hypothèse sera réévaluée grâce aux comptages/enquêtes qui permettront de connaître l'évolution du taux de correspondance. La périodicité de ces comptages sera discutée entre la Région et Laval Agglomération pour mesurer l'évolution du nombre d'usagers, et vérifier l'impact de la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains.

Les partenaires se réuniront une fois par an afin d'étudier les conséquences des changements de service et les possibilités de correspondances entre ces réseaux. Les partenaires veilleront, dans la mesure du possible, à une meilleure coordination des horaires et des informations afin de faciliter les échanges modaux entre les réseaux Aléop en Mayenne et TUL de Laval Agglomération.

6.4. Modalités de versement de la compensation

La compensation financière due au titre de l'année N est versée par la Région à Laval Agglomération, en une seule fois, avant le dernier jour de mars de l'année N+1, sur présentation :

- d'un avis des sommes à payer émis par Laval Agglomération
- du bilan des ventes mentionné à l'article 6.2 et le cas échéant le montant de la TVA applicable.

La Région effectuera un versement correspondant à la compensation, objet de cette convention, selon les mises à jour des paramètres décrits à l'article 6.1. et calculés selon l'article 6.3.

Le paiement annuel sera effectué par virement au compte ouvert au nom de : Laval Agglomération

- RIB ; [

SERVICE DE GESTION COMPTABLE	RIB : 30001 00459 D5360000000 38
LAVAL	IBAN : FR67 3000 1004 59D5 3600 0000 038
26 ALL DE CAMBRAI	BIC : BDFEFRPPCCT
53014 LAVAL	

6.5. Administration générale

La Région assure l'administration du titre zonal intégré comprenant : la vente des titres, la transmission des éléments permettant la formation des personnels (conducteurs, contrôleurs), la fourniture des résultats de vente.

Le coût de ces prestations est pris en charge par la Région.

6.6. Coûts d'équipements

Les dépenses concernant les équipements de contrôle et validation seront prises en charge par chaque partenaire pour les équipements et les véhicules dont il est propriétaire ou utilisateur.

En cas de détérioration ou panne des valideurs par exemple, il appartient à chaque réseau de les remettre en état.

ARTICLE 7 : COMMUNICATION

Les autorités organisatrices et leurs opérateurs intègrent le tarif zonal intégré dans leurs campagnes de communication (papier ou digitale), dans le respect des dispositions de la présente convention et des chartes graphiques de chacune des parties prenantes (les chartes graphiques sont en annexe 8). Chaque partenaire soumettra pour validation aux Autorités Organisatrices les éléments de communication 2 à 4 semaines avant publication selon la nature des communications

Dans le cadre de la réalisation d'une campagne de communication conjointe et spécifique, les supports d'information (papiers ou digitaux) seront conçus conjointement et soumis, pour approbation, à l'avis des autorités organisatrices. Les coûts afférents seront alors répartis entre les partenaires.

Les documents produits sont transmis pour information à chaque partenaire de la présente convention.

Les supports d'information Aléop et TUL doivent mentionner l'existence du tarif zonal intégré.

L'espace mobilité de réseau TUL s'engage à mettre gratuitement à la disposition du public les documents de communication et d'information fournis par la Région des Pays de la Loire. Dès qu'un document vient à manquer, TUL en informe le ou les délégataires de la Région des Pays de la Loire qui se charge du réapprovisionnement (Contacts en **Annexe 5 Liste et contacts des délégataires de la Région des Pays de la Loire** :).

ARTICLE 8 : DISPOSITIONS D'ORDRE GENERAL

8.1. Durée de la convention

La durée de la présente convention est de cinq ans à compter de la date de signature par l'ensemble des parties.

8.2. Continuité de la convention

Dans le cas où la Région ou Laval Agglomération, confierait l'exploitation de tout ou partie de leur réseau de transport à d'autres exploitants, l'autorité organisatrice concernée s'engage à faire appliquer par le nouvel exploitant les conditions de cette convention.

8.3. Litige

En cas de litige entre les parties sur l'exécution de la présente convention, une solution amiable sera préalablement envisagée.

En l'absence de solution amiable, les parties conviennent que tout litige intervenant entre elles sera porté devant les tribunaux compétents de Nantes, après mise en demeure adressée par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet à l'expiration d'un délai de 30 jours.

Fait à Nantes, en trois exemplaires, le

Pour la Région des Pays de la Loire,
La Présidente du Conseil régional,

Pour Laval Agglomération,
Le Président,

Mme Christelle MORANÇAIS

M. Florian BERCAULT

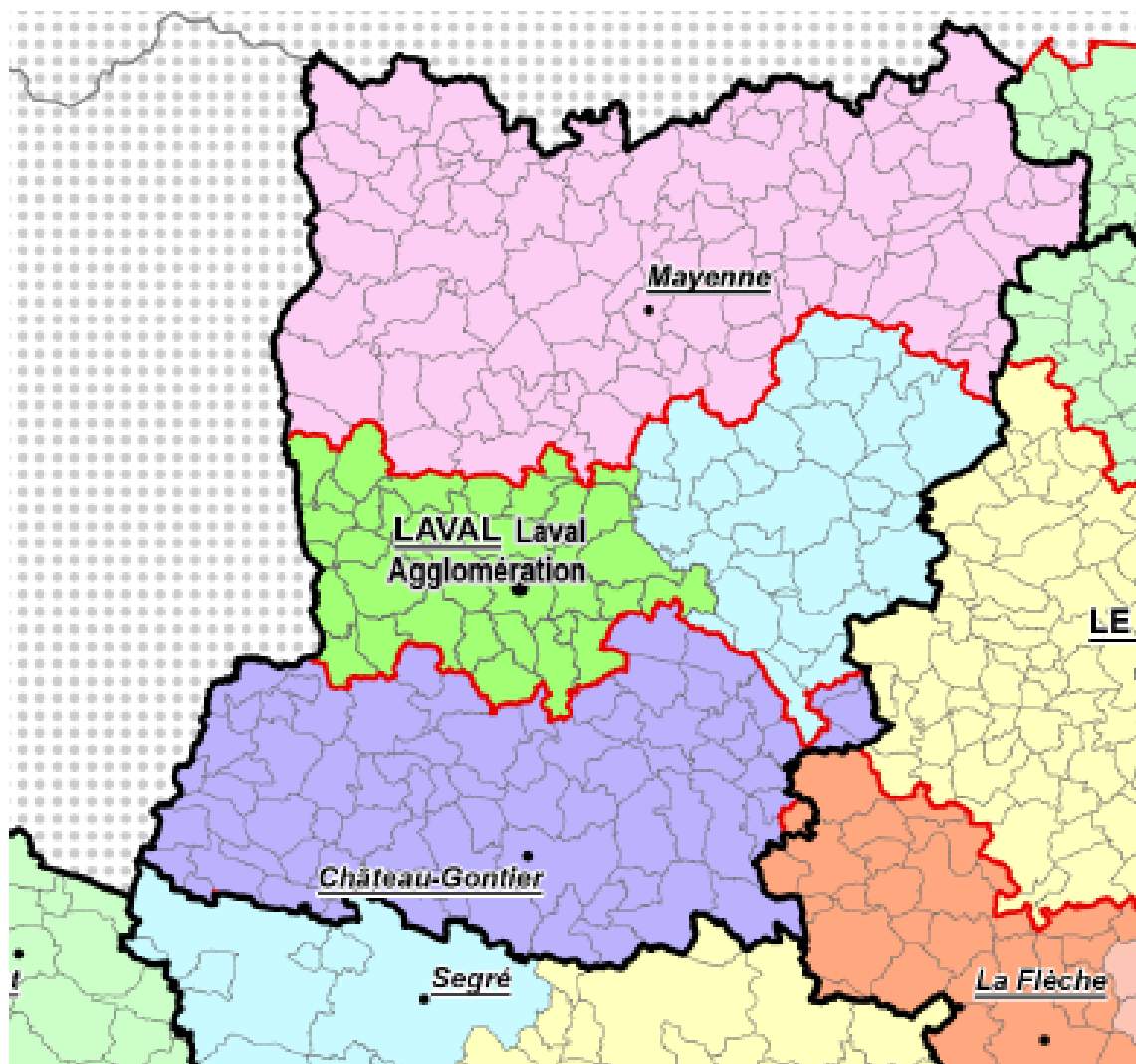
Pour l'Opérateur du réseau TUL,
Le Directeur de RD LAVAL Agglomération

M. Mathieu LE BRAS

Annexes :

Annexe 1 : Carte des zones

La cartographie présentée est fournie à titre indicatif et ne saurait être interprétée comme un document engageant juridiquement les parties concernées.



Annexe 2 : Matrice canaux support simplifiée

 [Liste des titres par canal - matrice simplifiée.xlsx](#)

Titres routiers (prérequis à l'achat)	Vérification âge via ldnw pour 1er achat (Maas)	Vérification carte profil (achat physique)	Vérification carte Mezzo (à bord)	Vérification âge (TPV)	CMI
Ticket unitaire (TU)					
Ticket unitaire (TU) enfant					
Ticket unitaire (TU) mezzo			X*		
Ticket unitaire (TU) solidaire (- 50%)					
Ticket unitaire (TU) solidaire (- 75%)					
Carnet 10 tickets					
Abo 26 ans et + (hebdo)		X			
Abo 26 ans et + (mensuel)		X			
Abo 26 ans et + (illimité)					
Abo jeune - 26 ans (hebdo)	X	X			
Abo jeune - 26 ans (mensuel)	X	X			
Abo jeune - 26 ans (illimité)	X				
Forfait multi CAR (sans OD)					
Pass jeune Aléop été	X			X	
Titres gratuits					
TU Tout petit (moins de 4 ans) - Gratuit					
TU Accompagnateur PSH - Gratuit					X
Abo, carte Gratuité des Forces de l'ordre		X			

* : à bord uniquement, pas sur TPV ou DAT

Titres routiers (infos éditées sur titre)	Nom	Prénom	Date de naissance	Date début validité	Date fin validité	Nombre total de voyageurs	Photo
Ticket unitaire (TU)				X*			
Ticket unitaire (TU) enfant				X*			
Ticket unitaire (TU) mezzo				X*			
Ticket unitaire (TU) solidaire (- 50%)				X*			
Ticket unitaire (TU) solidaire (- 75%)				X*			
Carnet 10 tickets							
Abo 26 ans et + (hebdo)	X	X		X			
Abo 26 ans et + (mensuel)	X	X		X			
Abo 26 ans et + (illimité)	X	X		X			
Abo jeune - 26 ans (hebdo)	X	X	X	X			
Abo jeune - 26 ans (mensuel)	X	X	X	X			
Abo jeune - 26 ans (illimité)	X	X	X	X			
Forfait multi CAR (sans OD)				X		X	
Pass jeune Aléop été	X	X	X*	X			X*
Titres gratuits							
TU Tout petit (moins de 4 ans) - Gratuit							
TU Accompagnateur PSH - Gratuit							
Abo, carte Gratuité des Forces de l'ordre							

* : achat physique uniquement - TPV et DAT

* : à valider pour DAT et TPV

* : sur le web et app uniquement

Ticket unitaire (TU)	X	X		X	X
Ticket unitaire (TU) enfant	X	X		X	X
Ticket unitaire (TU) mezzo	X	X		X	X
Ticket unitaire (TU) solidaire (- 50%)	X	X	X	X	X
Ticket unitaire (TU) solidaire (- 75%)	X	X	X	X	X
Carnet 10 tickets	X				
Abo 26 ans et + (hebdo)	X	X	X	X	
Abo 26 ans et + (mensuel)	X	X	X	X	
Abo 26 ans et + (illimité)	X				
Abo jeune -26 ans (hebdo)	X	X	X	X	
Abo jeune -26 ans (mensuel)	X	X	X	X	
Abo jeune -26 ans (illimité)	X				
Forfait multi CAR(sans OD)	X	X	X	X	X
Pass jeune Aléop été	X	X		X	
Titres gratuits					
TU Tout petit (moins de 4 ans) - Gratuit					X
TU Accompagnateur PSH - Gratuit					X
Abo, carte Gratuité des Forces de l'ordre					

Annexe 3 : Hypothèses de calcul des compensations selon formule :

LAVAL	Taux de correspondance Aléop/urbain							Compensation estimée
	Occasionnels			Taux de réduction accordé par l'urb				
	Abonnés			Sur les titres occasionnels				
Titre	Hypothèses de voyages en connexion avec la zone urbaine	Hypothèse s de Taux de corresp. Aléop/ Urbain	Voyages en corresp. sur l'urbain	Titre urbain à compenser	Prix titre urbain (au 01/01/25)	Taux de réduction accordée par l'urbain	mobili té du titre	Montant annuel estimé
Billet plein tarif	41 600	5%	2 080	BU	1,30 €	20%	1	2 163 €
Billet 4-11 ans	4 100	5%	205	BU	1,30 €	20%	1	213 €
Billet Mezzo	18 700	5%	935	BU	1,30 €	20%	1	972 €
10 voyages	29 100	5%	1 455	C10	11,50 €	20%	10	1 339 €
Abo +26 mensuel	4 500	8%	360	Abo_TTP_M	25,40 €	20%	35	209 €
Abo +26 annuel	18 700	8%	1 496	Abo_TTP_A	238,50 €	20%	385	741 €
Abo -26 mensuel	5 600	8%	448	Abo_JEU_M	16,25 €	20%	30	194 €
Abo -26 annuel	21 400	8%	1 712	Abo_JEU_A	128,00 €	20%	270	649 €
TOTAL ZONE LAVAL	187 700		8 691					6 481 €

Annexe 4 : Les points de vente

Dans le cadre du contrat de délégation de service public Aléop, les dépositaires existants ont été maintenus :

- Le bar tabac La Renaissance : 12 Avenue du Maréchal Joffre 53200 Château-Gontier ;
- L'Espace TUL : 11 Allée du Vieux Saint Louis, 53000 Laval ;
- L'agence de Mayen'Voyages : 13 Place Georges Clemenceau 53100 Mayenne.

Annexe 5 Liste et contacts des délégataires de la Région des Pays de la Loire :



Centre de Laval

55, rue du Dépôt 53000 Laval

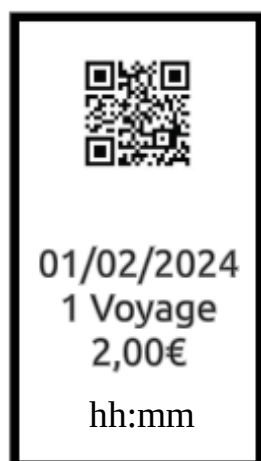
Tel. : 02.40.18.42.48

Contact : Christophe DISIER Directeur Opérationnel

Annexe 6 : Détail de la grille tarifaire

la grille tarifaire sera votée ultérieurement par le Conseil régional, non connus à la signature de la convention

Annexe 7 : Exemple de titre avec code barre 2D



Annexe 8 : Chartes graphiques Aléop et TUL

ALEOP : <https://aleop.paysdelaloire.fr/aleop-pro/lidentite-visuelle-aleop>
https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2023-09/CHARTES_GRAPHIQUE_Region_Pays-de-la-Loire_LOGOTYPE_2023.pdf

Florian Bercault : *Nous passons à l'approbation du contrat opérationnel de mobilité 2025-2030, Isabelle Fougeray.*

- **CC83 - APPROBATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ 2025-2030**

Rapporteur : Isabelle Fougeray

I - Présentation de la décision

La loi d'orientation des mobilités du 19 décembre 2019 avait pour but de faciliter et améliorer la compétence mobilité. Elle a entre autres créé l'outil du contrat opérationnel de mobilité, à l'initiative de la région en sa qualité de chef de file des mobilités sur l'ensemble de son territoire, pour coordonner les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Conclu pour une durée de cinq ans, le contrat opérationnel de mobilité (COM) rassemble les acteurs de la mobilité à une échelle bien définie : le bassin de mobilité. Cette démarche permet d'assurer la coordination entre les AOM, la région, le département et d'autres acteurs tels que les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, ou les pôles d'échanges multimodaux. Le contrat opérationnel de mobilité définit une feuille de route et précise les rôles de chacun des signataires, pour créer et organiser des conditions favorables au développement des solutions de mobilité durable.

Le bassin de mobilité de Mayenne Centre comporte deux EPCI, autorités organisatrices de la mobilité : Laval Agglomération et la Communauté de communes des Coëvrons. Il comprend 141 480 habitants, 46,2 % de la population départementale et 63 communes.

Les discussions pour conclure le présent contrat opérationnel de mobilité se sont échelonnées de 2022 à janvier 2025, entre la région, les AOM, le département (voirie, solidarités), le Syndicat d'énergie Territoire d'Énergie de la Mayenne (décarbonation des véhicules) et SNCF Gares et connexions (gestionnaire des gares ferroviaires).

Le comité de pilotage du 23 janvier 2025 a validé le contenu du COM et son déroulé prévisionnel sur la période 2025-2030.

Le COM comprend 8 "chantiers" et 18 fiches actions les déclinant :

- transports collectifs ;
- intermodalité et accessibilité ;
- communication et accompagnement au changement ;
- mobilités partagées ;
- mobilités actives ;
- décarbonation et sobriété ;
- mobilités solidaires ;
- partage et mutualisation des données.

Trois actions sont mises en valeur comme emblématiques de ce contrat :

- optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires (FA1) ;
- établir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants (FA3) ;
- développer des lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable (FA8).

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.

Le bassin de mobilité Mayenne Centre est en interaction forte avec les bassins voisins et avec la région voisine, la Bretagne. De ce fait, la mise en œuvre opérationnelle de plusieurs actions inscrites au COM sera examinée dans une logique "inter-bassins" afin de garder une cohérence d'ensemble en matière de mobilité.

II - Impact budgétaire et financier

Le contrat est sans incidence financière directe. Les actions valorisées à ce titre sont comprises dans la politique mobilité de l'AOM signataire.

Isabelle Fougeray : *Ce contrat opérationnel est conclu pour une durée de cinq ans. Ce soir, vous est présenté ce qu'on appelle le COM : le Contrat Opérationnel de Mobilité, qui a pour rôle de rassembler les acteurs de la mobilité à une échelle bien définie, c'est-à-dire à celui d'un bassin de mobilité. Concernant le bassin de mobilité de Laval Agglomération, nous sommes liés avec la Communauté de communes des Coëvrons, donc le bassin Centre. Ce slide reprend l'ensemble des partenaires qui ont un lien avec la mobilité sur le territoire. Les échanges entre les différents acteurs, pour conclure le présent contrat opérationnel de mobilité, se sont échelonnés de 2022 à janvier 2025. Dans ce COM, huit chantiers vont être ouverts, déclinés en 18 fiches. Les huit chantiers concernent le transport collectif, l'intermodalité et l'accessibilité, la communication et l'accompagnement aux changements, les mobilités partagées, les mobilités actives, la décarbonation et la sobriété, les mobilités solidaires, le partage et la mutualisation des données entre les différents partenaires. Trois actions ont été mises en valeur par l'ensemble des partenaires comme étant emblématiques de ce contrat pour les années à venir. Il s'agit d'optimiser le chantier de transport collectif urbain, interurbain et le transport scolaire; d'établir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne-Centre, de renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants et; de développer des lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable. Un exemple étant la maison des mobilités et du tourisme. Chaque acteur du contrat joue un rôle défini dans le cadre des actions mises en place. Chaque acteur peut être et/ou animateur, porteur, partenaire ou financier et tout cela a été décliné dans ce contrat.*

Florian Bercault : *Merci, est-ce qu'il y a des questions ? On propose donc de voter.*

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 6 OCTOBRE 2025

APPROBATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ 2025-2030

Rapporteur : Isabelle Fougeray

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29, L5211-1, 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 de la région du 20 mars 2025 approuvant le présent contrat opérationnel de mobilité,

Considérant qu'il est nécessaire de mettre en œuvre le contrat opérationnel de mobilité, sur la période 2025-2030, cosigné par la région Pays de la Loire, le département de la Mayenne, Laval Agglomération, la Communauté de communes des Coëvrons, le Syndicat Territoire d'Énergie de la Mayenne, SNCF Gares et connexions,

Considérant le projet de contrat opérationnel de mobilité 2025-2030 joint en annexe,

Après avis de la commission mobilité,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le contrat opérationnel de mobilité 2025-2030 est approuvé.

Article 2

Les différentes parties s'engagent à :

- mettre en œuvre le contrat opérationnel de mobilité sur la période 2025-2030 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.

Article 3

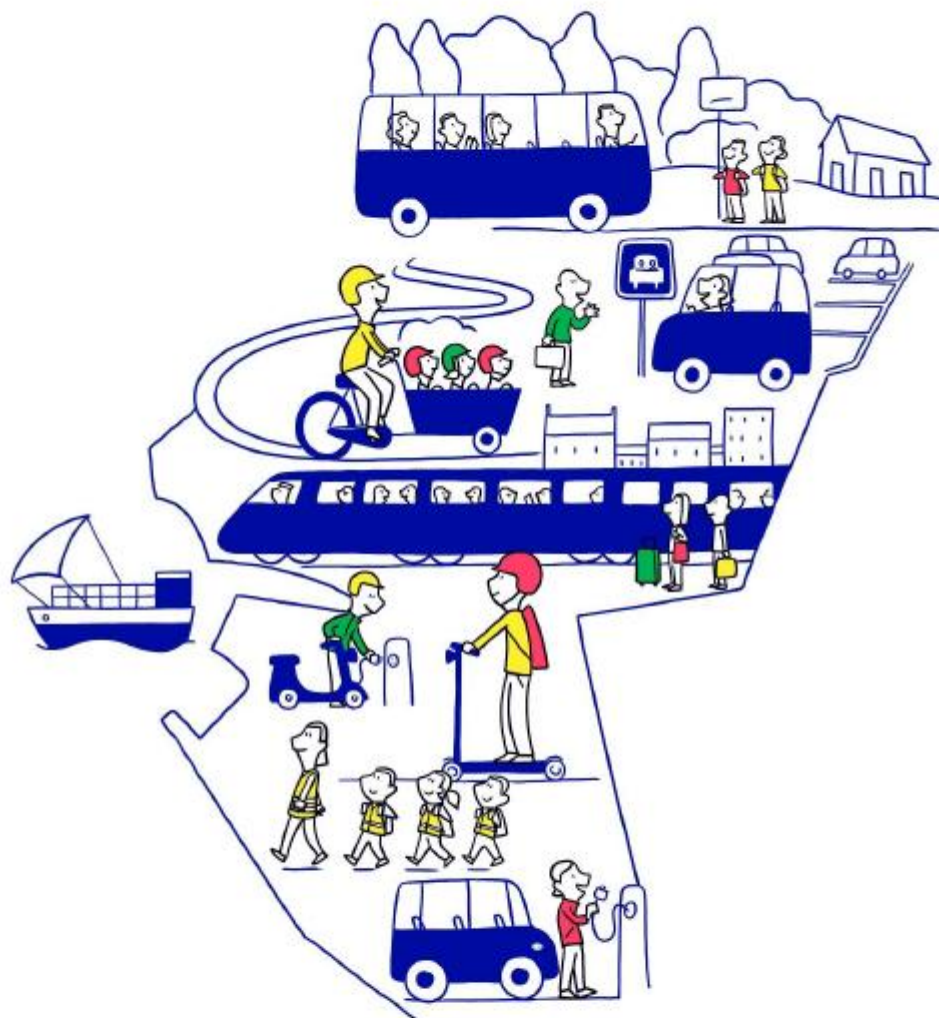
Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 4

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE



BASSIN MAYENNE CENTRE
2025-2030



REGION PAYS DE LA LOIRE



DEPARTEMENT DE LA MAYENNE



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DE LAVAL



COMMUNAUTE DE COMMUNES
DES COEVrons



TERRITOIRE D'ENERGIE MAYENNE



SNCF GARE ET CONNEXIONS

BASSIN MAYENNE CENTRE

CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
1. LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES EN PAYS DE LA LOIRE.....	5
1.1. UNE DEMARCHE DE COOPERATION ENTRE COLLECTIVITES	5
1.2. L'ORIENTATION REGIONALE DE LA DEMARCHE.....	7
1.3. LA CONSTRUCTION DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE	8
2. LES CARACTERISTIQUES DU BASSIN MAYENNE CENTRE	8
2.1. FICHE D'IDENTITE DU BASSIN	8
2.1.1. Indicateurs socio-économiques	9
2.1.1. Exercice de la compétence mobilité	10
2.1.1. Flux pendulaires	10
2.1.1. Répartition modale	12
2.2. SERVICES DE MOBILITE EXISTANTS	12
2.2.1. Offre urbaine de transport collectif.....	12
2.2.2. Offre interurbaine de transport collectif.....	13
2.2.3. Services de mobilité actives, partagées et solidaires	14
2.3. COOPERATIONS TARIFAIRES	17
2.4. INFORMATION MULTIMODALE ET SITUATIONS DEGRADEES	17
3. FEUILLE DE ROUTE DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE.....	17
3.1. ORIENTATIONS PRIORITAIRES DE TRAVAIL	17
3.1.1. Transports collectifs (TC)	17
3.1.2. Intermodalité et accessibilité	18
3.1.3. Communication et Accompagnement au changement.....	18
3.1.4. Mobilités partagées	19
3.1.5. Mobilités actives	19
3.1.6. Chantier Décarbonation et sobriété.....	19
3.1.7. Mobilités solidaires	20
3.1.8. Chantier Partage et Mutualisation de données	20
3.2. FICHES ACTIONS EMBLEMATIQUES.....	21
3.3. COOPERATIONS INTERBASSINS.....	21
3.4. MATRICE DE RESPONSABILITES	22
4. SUIVI ET EVALUATION DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE	23
4.1. DUREE.....	23
4.2. MODALITES DE PILOTAGE	23
4.2.1. Comité de pilotage	23
4.2.2. Comité technique	23
4.3. MODALITES D'EVALUATION	23
4.4. MODALITES DE REVISION.....	24
5. ANNEXES.....	25
5.1. CARTOGRAPHIES DES DYNAMIQUES	25
5.2. CARTE DES LIGNES REGULIERE ALEOP DU BASSIN MAYENNE CENTRE.....	30
5.3. FICHES ACTIONS	31

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 du conseil régional du 20 mars 2025 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 de la Mayenne, dont le siège social est 39 rue Mazagran, 53000 LAVAL, représenté par Olivier RICHEFOU, Président, ci-après dénommée « le Département »,

La Communauté d'agglomération de Laval, dont le siège social est 1 place Général Ferrie, 53000 LAVAL, représentée par Florian BERCAULT, Président,

La Communauté de communes des Coëvrons, dont le siège social est Avenue Raoul Vadepiet BP130, 53600 EVRON, représentée par Joël BALANDRAUD, Président,

Le Syndicat Territoire d'Energie de la Mayenne (TEM), dont le siège social est rue Louis de Broglie – 53810 CHANGE, représenté par Richard CHAMARET, Président, ci-après dénommée « TEM »,

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

il a été convenu ce qui suit :

Les différentes parties s'engagent à :

- mettre en œuvre le contrat opérationnel de mobilité sur la période 2025-2030 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.

1.1. Une démarche de coopération entre collectivités

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.



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

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
- **Financier** : 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, intercommunale 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... 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.

A travers ces projets et expérimentations, la Région veillera à mettre en œuvre l'engagement n°6 de la Charte Accessibilité consistant à « décliner dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité (...) les objectifs du schéma directeur d'accessibilité programmée, notamment concernant la mise en accessibilité des points d'arrêt routier prioritaires » et de « prendre en compte, pour chaque nouvelle solution de mobilité déployée sur un territoire, l'inclusion des personnes en situation de handicap et en perte d'autonomie. »

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 de mobilité Mayenne Centre, les premiers contacts techniques ont eu lieu au premier semestre 2022 entre les deux EPCI, le Département de la Mayenne 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 les intercommunalités du bassin ont servi de guide à l'identification des enjeux du Contrat Opérationnel de Mobilité.

En septembre 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^e semestre 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 ce projet de fiches actions et les modalités possibles de mise en œuvre.

Le comité de pilotage du 23 janvier 2025 est venu valider le contenu du COM et son déroulé prévisionnel sur les 5 années (2025 à 2030).

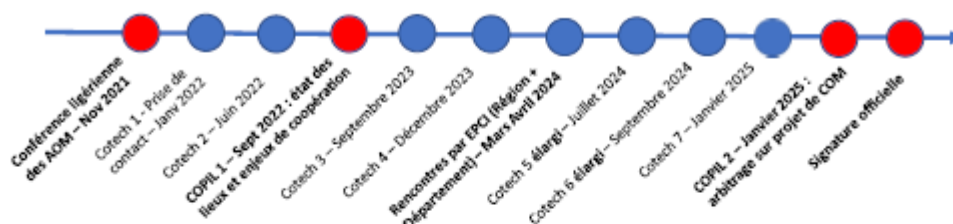


Figure 2. Frise synthétique de l'élaboration du COM du Bassin Mayenne Centre

2. Les caractéristiques du bassin Mayenne Centre

2.1. Fiche d'identité du bassin

Fort de ses 142 000 habitants, le bassin Mayenne Centre est composé d'une communauté d'agglomération, la communauté d'agglomération de Laval, et d'une communauté de communes, la

communauté de communes des Coëvrons qui a choisi de prendre la compétence « mobilité » et de devenir ainsi autorité organisatrice de la mobilité.



Figure 3 : Schéma de situation des 2 EPCI du Bassin Mayenne Centre

2.1.1. Indicateurs socio-économiques

Indicateurs	Valeur
Population	141 480 habitants
Part relative de la population régionale	3,7 %
Part relative de la population départementale	46,2 %
Densité moyenne de population du Bassin Mayenne Centre	96,3 habitants/ km ²
Densité moyenne en Mayenne	59 habitants/km ²
Densité moyenne en Pays de la Loire	114,81 habitants/km ²
Nombre de communes	63
Nombre d'emplois sur le bassin	67 408
Nombre d'actifs	64 481
Taux d'équipement des ménages	86,7%

2.1.1. Exercice de la compétence mobilité

De fait de son statut de communauté d'agglomération, Laval Agglomération exerce historiquement la compétence transport / mobilité sur son territoire. Depuis le 1^{er} janvier 2019, cette compétence s'est étendue sur l'ancienne communauté de communes du Pays de Loiron, celle-ci ayant fusionné avec Laval Agglomération. Laval Agglomération s'appuie jusqu'à maintenant sur son Plan Global de Déplacements mais travaille sur un Plan de Mobilité Simplifié qui devrait aboutir début 2026.

Avant la prise de compétence « mobilité », la communauté de communes des Coëvrons avait réalisé dès 2018 un plan global de déplacements qui, quoi que non validé par le conseil communautaire, fait référence en interne.

Le Département de la Mayenne a lui aussi défini un schéma départemental des mobilités durables dont les objectifs sont d'encourager les modes doux et les mobilités bas carbone.

Concernant les mobilités actives, Laval Agglomération a revu son schéma directeur des aménagements cyclables au moment de la fusion avec la communauté de communes du Pays de Loiron. Quant à la communauté de communes des Coëvrons, elle a validé son schéma directeur des modes actifs en mars 2024.

Les deux EPCI disposent d'agents affectés aux questions de mobilité durable. Ces éléments de planification et d'ingénierie témoignent de leur montée en compétence.

2.1.1. Flux pendulaires

2.1.1.1. Analyse des flux pendulaires

L'analyse des déplacements domicile-travail (INSEE) démontre que plus de la moitié des flux pendulaires sont concentrés à l'intérieur du bassin Mayenne Centre (64%) et particulièrement à l'intérieur de la Communauté d'agglomération de Laval (81%). Le bassin Mayenne Centre est attractif pour les Communautés de Communes de l'Ernée, du Pays de Craon et de Mayenne Communauté puisque 45% des 23 000 actifs qui habitent à l'extérieur du bassin viennent d'un de ces trois EPCI. Dans l'autre sens, 10 000 actifs quittent chaque jour le bassin Mayenne Centre pour aller travailler à l'extérieur ; 30% d'entre eux vont travailler sur les territoires de Vitré Communauté ou Mayenne Communauté.

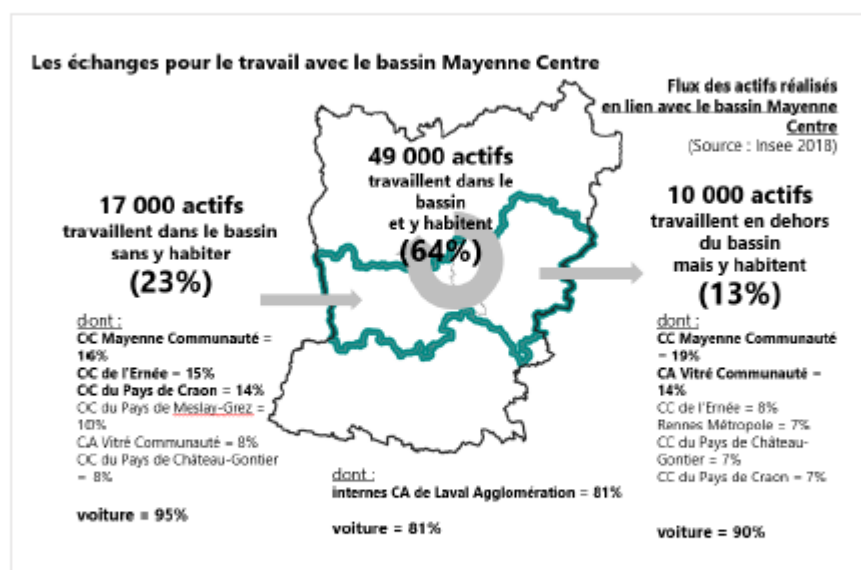


Figure 4 : Flux des actifs réalisés en lien avec le bassin (réalisation AURAN – 2022, source INSEE 2018)

Les déplacements de proximité représentent un enjeu important sur le bassin. Les déplacements domicile-travail se font, pour 79%, à l'intérieur du périmètre des EPCI : c'est notamment le cas de la Communauté d'agglomération de Laval où plus de 80% des trajets pendulaires sont internes à l'EPCI. Dans plus d'un tiers des cas, les déplacements domicile – travail s'effectuent même au sein d'une même commune.

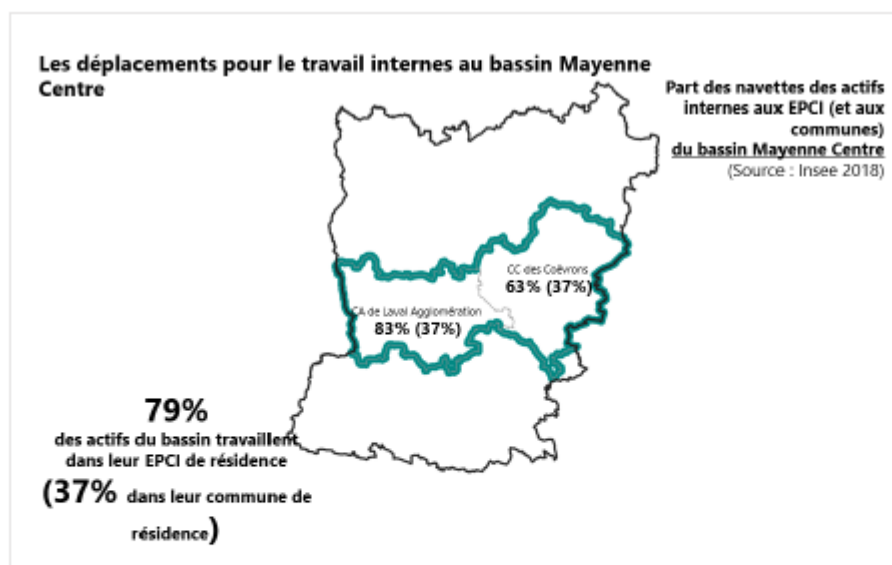
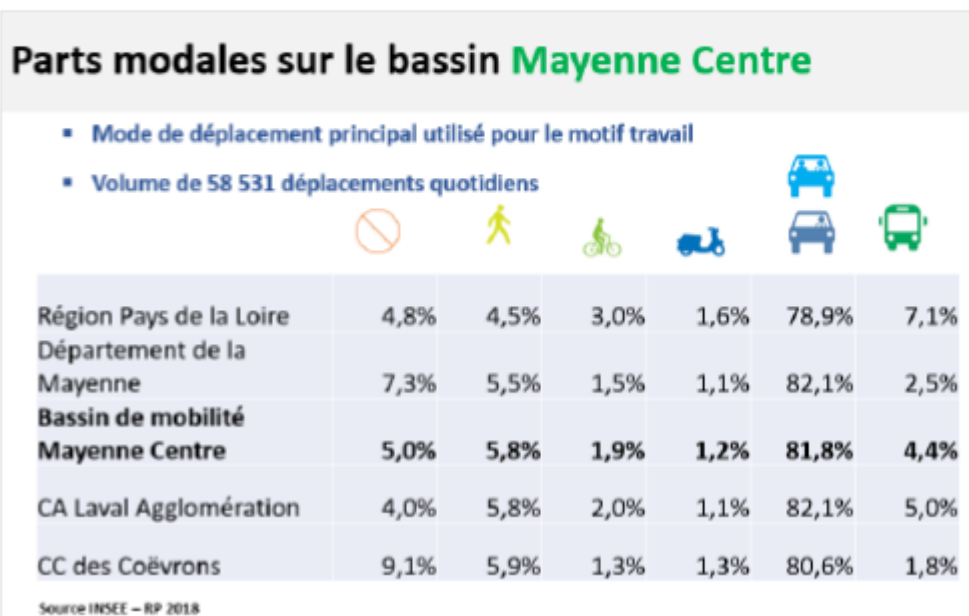


Figure 5 : Part des navettes des actifs internes aux EPCI (et aux communes) (réalisation AURAN 2022, source INSEE 2018)

2.1.1. 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.



2.2. Services de mobilité existants

2.2.1. Offre urbaine de transport collectif

Après 75 années de gestion par Kéolis, le réseau de transport collectif urbain TUL (Transports Urbains Lavallois) est opéré depuis le 1^{er} janvier 2023 par RATP Dev sur le périmètre de Laval Agglomération. Le réseau s'appuie, depuis septembre 2023, sur 11 lignes de bus structurantes et une navette centre-ville. Les bus circulent désormais le dimanche sur un périmètre géographique étendu et l'amplitude horaire a été augmentée sur l'ensemble de la semaine. Des lignes cadencées fonctionnent en soirée le vendredi et le samedi (Noctul). Une ligne spécifique (ligne K) a été mise en place sur le Territoire Zéro Chômeur (PAMS) avec un horaire d'entrée très tôt et une fermeture tardive.

- A Tassigny - Bozées
- B Jaunale - Aquabulle
- C Changé (Golf / Rochefort) - Volney
- D Espace Mayenne - Faluères
- E Les Loges - Halage
- F St-Berthevin Libération - Bonchamp Plessis
- G Changé Saint-Roch - L'Huisserie Orée du Bois
- H St-Berthevin Carteries - Louverné Marais
- I St-Berthevin Châtelier - Argentré Rochers
- J Lailon - Laval Gare SNCF
- K Saint-Nicolas - Louverné Haie

La décision de la gratuité du réseau le week-end, prise en 2021, a entraîné une hausse d'environ 20% de la fréquentation.

2.2.2. Offre interurbaine de transport collectif

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

- Les lignes régulières de transport ferroviaire : il s'agit des lignes rapides et omnibus :
 - 22 Le Mans – Laval
 - 27 Laval – Rennes
 - 28 Nantes – Angers – Laval – Rennes
- Les lignes régulières de transport routier : il s'agit des lignes régulières (LR), à la demande (AD) et express (E) :
 - 101 Angers - Château-Gontier – Laval
 - 101-AD Angers - Château-Gontier - Laval / A la demande
 - 101E Angers - Château-Gontier - Laval / Navette Express
 - 102 Mayenne - Laval
 - 102-AD Mayenne - Laval / A la demande
 - 102E Mayenne - Laval / Express
 - 103 Sainte-Suzanne - Laval
 - 103-AD Sainte-Suzanne - Laval / A la demande
 - 104 Ernée - Andouillé - La Baconnière - Laval
 - 104-AD Ernée - Andouillé - La Baconnière - Laval / A la demande
 - 105 Ernée - Andouillé - La Baconnière - Laval
 - 105-AD Ernée - Andouillé - La Baconnière - Laval / A la demande
 - 107 Saint-Pierre-des-Landes - Olivet - Laval
 - 107-AD Saint-Pierre-des-Landes - Olivet - Laval / A la demande
 - 108 La Guerche-de-Bretagne - Montjean - Laval
 - 108-AD La Guerche-de-Bretagne - Montjean - Laval
 - 109 Sablé-sur-Sarthe - Meslay-du-Maine - Laval
 - 109-AD Sablé-sur-Sarthe - Meslay-du-Maine - Laval / A la demande
 - 109E Sablé-sur-Sarthe - Meslay-du-Maine - Laval / Express
 - 110 Lassay-les-Châteaux - Mayenne - Laval
 - 112 Évron - Jublains - Mayenne
 - 112-AD Évron - Jublains - Mayenne / A la demande
 - 113 Saint-Pierre-des-Nids - Alençon - Villaines-la-Juhel - Mayenne - Laval
 - 117 Ambrières-les-Vallées - Mayenne - Laval
 - 140 Châteaubriant - Craon - Cossé-le-Vivien - Laval
 - 140-AD Châteaubriant - Craon - Cossé-le-Vivien - Laval / A la demande
 - 140E Châteaubriant - Craon - Cossé-le-Vivien - Laval / Express
 - 145E Ernée – Andouillé – La Baconnière – Laval / Express

- Les services de transport à la demande zonal :

A la date de signature de ce contrat, le bassin Mayenne Centre est constitué de deux secteurs de TAD, correspondant au périmètre de chacun des EPCI.

Les 34 communes de Laval Agglomération sont concernées par le TAD zonal dénommé « TULib ». Le territoire est réparti en 5 secteurs, après avoir été étendu à l'ex-communauté de communes du Pays de Loiron. Il permet des rabattements vers les gares SNCF, lignes régulières, points d'intérêt général (pôles administratifs, pôles santé, centres sportifs, centres commerciaux, services publics...)

MobiTUL concerne les personnes de plus de 80 ans et les personnes dont le taux d'incapacité est supérieur à 50% ; il fonctionne maintenant sur les 34 communes et 7 jours / 7. Dans la nouvelle DSP, le TULib et MobiTUL ont mutualisé les moyens, ce qui permet d'optimiser et de monter en puissance sur l'offre. Le groupage du TAD fonctionne grâce à un cadencement du déclenchement d'un même trajet au minimum toutes les 45 minutes.

La communauté de communes des Coëvrons est, quant à elle, concernée par l'offre socle régionale de transport à la demande qui est mise en place depuis mars 2023 par la Région. Cette offre socle sera amenée à évoluer, dans une optique de soutenabilité financière et de pérennisation du service.

- Les services de transport scolaire

Le bassin Mayenne Centre est doté de 268 lignes scolaires régionales assurant l'acheminement de 3925 élèves vers les 64 établissements scolaires publics ou privés du bassin desservis par Aléop (écoles maternelles et élémentaires, collèges, lycées et maison familiale rurale).

Les élèves utilisent 422 points d'arrêts scolaires dont plusieurs sont mutualisés avec les lignes régulières et le transport à la demande.

Laval Agglomération gère de son côté 120 circuits représentant 387 points d'arrêts scolaires.

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 est illustrée ci-dessous :



Figure 6 : Services de mobilité présents sur le territoire des EPCI du bassin Mayenne Centre

2.2.3.1. Mobilités partagées

Le bassin Mayenne Centre compte 45 aires de covoiturage référencées sur le site de l'observatoire national du covoiturage.

Entre 2021 et 2024, la Région a mis en place le dispositif « Pays de la Loire Covoiturage » qui était multi-opérateurs ; il consistait en une incitation versée au conducteur par le biais des plateformes de covoiturage partenaires pour les trajets de plus de 5 km entre deux communes de la Région. Ce dispositif couvrait la totalité du bassin. A l'échelle de la Région, cela a permis de multiplier par 15 la pratique du covoiturage intermédiaire.

Laval Agglomération a connu un bilan très positif sur son dispositif incitatif au covoiturage mené sur la même période (cofinancement du financement régional, développement d'une communication et d'une incitation vers les entreprises).

De son côté, la communauté de communes des Coëvrons a signé un partenariat avec Blablacar Daily depuis le 1^{er} octobre 2024 et affecté une enveloppe de 10 000 € à un dispositif d'incitation.

Le Département de la Mayenne porte quant à lui une étude sur le covoiturage spontané. Il souhaite permettre aux EPCI qui le souhaitent de se lancer dans la démarche et de bénéficier des informations nécessaires sur la pertinence de telle ou telle ligne de covoiturage. Différents corridors sont donc étudiés.

Dans un contexte budgétaire plus contraint, l'enjeu est de pouvoir pérenniser cette dynamique et coopérer à l'échelle du bassin de mobilité.

2.2.3.2. Mobilités cyclables

La Région a annoncé en décembre 2023 une Ambition Vélo renforcée contenant notamment :

- Des stationnements vélo sécurisés dans toutes les gares d'ici à 2025 et dans les lycées publics d'ici à 2030
- Le cofinancement d'aménagements cyclables sécurisés vers les gares et points d'arrêts routiers structurants du réseau Aléop, le développement d'itinéraires cyclables depuis et vers les lycées
- Une mobilisation pour augmenter la proportion d'itinéraires cyclables du Schéma régional Véloroutes en site propre d'ici 10 ans
- Des actions d'incitation au changement des comportements des scolaires
- Des actions relatives à la structuration de la filière du réemploi et à l'amélioration de l'attractivité des métiers.

Le schéma départemental des mobilités durables donne quant à lui une large place au vélo, et le Département consacre des budgets significatifs à la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés en bord des routes départementales, prenant en charge jusqu'à 100% des coûts d'investissement et de fonctionnement (sous conditions). Le Département intervient également auprès des collégiens pour le développement de la pratique cyclable auprès des jeunes.

De leur côté, soutenus par le Département, les deux EPCI et leurs communes membres mobilisent des budgets importants pour réaliser des aménagements facilitant les mobilités cyclables. Ces aménagements sont priorisés dans les documents de planification et les communes encouragées à s'impliquer pour les acquisitions foncières et les aménagements dans leurs bourgs.

Laval Agglomération a mis en place une politique d'incitation à l'achat de vélos cargo, a installé 5 parcs de stationnement sécurisés, développe une politique de stationnement en général.

Les deux EPCI ont mis en place des services de location longue durée de vélos qui ont trouvé leur public. Enfin, ils organisent des animations dans les établissements scolaires pour faciliter le changement de comportements, des ateliers de réparation... La Communauté d'agglomération de Laval a mis en place du conseil en mobilités actives envers les usagers (convention 2022-2024 avec Place au vélo) et les entreprises.

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...

La plateforme de mobilité portée par le conseil départemental exerce, sur ce sujet, un rôle essentiel et structurant. Au 2^{ème} semestre 2022, le conseil départemental a décidé de doubler la flotte de véhicules du service de mise à disposition destiné au public en insertion : bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emplois, travailleurs précaires, jeunes...

2.3. Coopérations tarifaires

Il existe une convention de coopération Région / Laval Agglomération pour la mise en œuvre de l'abonnement SCOTER pour les scolaires, qui permet de cumuler abonnement TER et abonnement scolaire.

Il existe deux conventions entre Laval Agglomération et la SNCF pour :

- L'abonnement INTER (semaine) : réservé aux personnes possédant un abonnement SNCF ou ALEOP domiciliées hors des communes de l'agglomération lavalloise
- L'abonnement TUTI (mensuel ou annuel) : réservé aux personnes possédant un abonnement SNCF pour leurs déplacements domicile-travail, permettant d'obtenir une réduction de 20% sur TER et TUL cumulé.

2.4. 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 multipartenariale pluriannuelle.

Ce service disponible sur 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 personnel et libre-service, 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, Destineo 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.

En zone rurale, le Transport à la Demande est une solution de mobilité adaptée aux besoins des habitants. Le transport collectif doit par ailleurs rechercher un développement en fonction des besoins

et habitudes de déplacements des habitants, et s'affranchir autant que possible des logiques de limites administratives départementales ou régionales.

Afin de rendre plus attractif les transports collectifs, les signataires décident de mener deux actions :

FA 1 – Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires

FA 2 – Coopérer pour un large service de transport à la demande

3.1.2. Intermodalité et accessibilité

Les pôles d'échanges multimodaux sont des espaces de transit et de report modal des usagers. Leur configuration est clé pour la montée en charge des réseaux de transport, le développement du covoiturage et plus globalement pour la fluidité des déplacements des usagers via le développement de l'intermodalité.

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. Enfin, les pôles d'échanges multimodaux d'intérêt territorial sont à définir avec les EPCI. 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.

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. Si les points d'arrêt routier prioritaires du bassin Mayenne Centre sont tous accessibles, les EPCI sont invités à travailler la question de l'accessibilité des points d'arrêt routiers non prioritaires (financement possible de la Région).

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

FA 3 – Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants

FA 4 – Mettre en place des aménagements cyclables sécurisés en rabattement vers les gares, PEM et points d'arrêts routiers

FA 5 - Simplifier le parcours usager (Destinéo / Billettique)

FA 6 – Rendre accessibles les gares et points d'arrêts routiers

3.1.3. Communication et 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 autour de 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 sur les actions suivantes :

FA 7 – Renforcer la communication Mobilité sur le bassin Mayenne Centre

FA 8 - Développer les lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

FA 9 – Faciliter le report modal pour les mobilités domicile – travail

3.1.4. 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 se développe sur le bassin Mayenne Centre 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.

Concernant la création de lignes de covoiturage spontané sur le territoire du bassin de mobilité, les EPCI sont favorables à l'étude de faisabilité d'une ligne Evron-Laval, étude pilotée par le Conseil Départemental de la Mayenne, mais leur positionnement sera interrogé au terme de l'étude au regard de différents critères : impacts, complémentarité avec le dispositif d'incitation au covoiturage planifié, coûts et recettes possibles...

De plus, les actions initiées autour de l'autopartage concourent à une nouvelle forme basée sur l'usage du véhicule et non systématiquement sa possession. Ces actions doivent être confortées et développées.

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

FA 10 – Coordonner les initiatives en matière de covoiturage

FA 11 – Mettre en place une offre en autopartage

3.1.5. Mobilités actives

Ce chantier vise à développer le vélo à l'échelle du bassin, à favoriser son usage en intermodalité avec les transports collectifs et les mobilités partagées, 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 12 – Promouvoir les modes actifs aux scolaires (écoles, collèges, lycées...)

FA 13 – Doter le territoire d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés et valoriser l'existant

FA 14 – Renforcer la politique vélo dans sa globalité

Par ailleurs, une forte accidentalité des personnes âgées dans l'agglomération de Laval a été relevée par le Gérontopôle, elle nécessitera un travail d'étude et de recherche de solutions.

3.1.6. 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.

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...

Dans le bassin Mayenne Centre, une action a été pensée en accord avec les politiques du bassin de mobilité :

FA 15 - Développer les motorisations alternatives aux véhicules thermiques

3.1.7. 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. Le département de la Mayenne est particulièrement mobilisé sur la question des mobilités pour les publics en insertion.

Les AOM sont incitées à agir, aux côtés de la sphère sociale (Département), en faveur des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés en matière de mobilité, en particulier pour l'accès ou le retour à l'emploi. Les signataires du COM se donnent pour objectifs :

FA 16 - Réaliser le Plan d'Action Commun en faveur de la Mobilité Solidaire prévu par l'article 18 – L.1215-3 du code des transports

3.1.8. Chantier Partage et Mutualisation de données

En tant qu'AOM, les collectivités mettent en œuvre les moyens 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 (à 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 17 - Engager une enquête ménage déplacement EMC²

FA 18 - Evaluer le contrat opérationnel de mobilité

3.2. Fiches actions emblématiques

Les partenaires du bassin de mobilité Mayenne Centre se sont mis d'accord pour mettre en lumière plusieurs actions comme emblématiques du Contrat Opérationnel de Mobilité 2025-2030 :

FA 1 : Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires

FA 3 : Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants

FA8 : Développer des lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

3.3. Coopérations interbassins

Comme précisé dans le paragraphe 2.1.3 (Flux pendulaires), le bassin de mobilité Mayenne Centre est en interaction forte avec les bassins voisins et avec les régions voisines. 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 Mayenne Centre se situent avec :

- Le bassin Haute-Mayenne
- Le bassin Sud-Mayenne
- Le bassin Sarthe Centre
- La Région Bretagne à l'ouest

3.4. Matrice de responsabilités

La matrice des responsabilités poursuit un objectif de clarté. Elle affecte un rôle à tous les acteurs du contrat de l'Animateur (A) au Porteur (Po) en passant par les Partenaire (Pa) et le Financier (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.

BASSIN MAYENNE CENTRE	Région	Département	Laval Agglomération	CC des Coëvrons	TEM	Gares et Connexions
Chantier Transports collectifs						
FA 1- Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires	A - Po - F	Pa	Po - F	Pa		Pa
FA 2 - Coopérer pour un large service de transport à la demande (TAD)	A - Po - F	Pa	Po - F	Po - F		
Chantier Intermodalité et accessibilité						
FA 3 - Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants	A - Po - F	Po - Pa - F	Po - F	Po - F		Pa
FA 4 - Mettre en place des aménagements cyclables et rabattements vers les gares et PEM	A - Po - F	Po - F	Po - F	Po - F		Pa
FA 5 - Simplifier le parcours usager	A - Po - F	Pa	Po - F	Po - F		Pa
FA 6 - Rendre accessibles les points d'arrêts routiers et gares	A - F	Po - F	Po - F	Po - F		
Chantier Communication - Accompagnement au changement						
FA 7 - Renforcer la communication Mobilité sur le bassin Mayenne Centre	A - Po - F	Po - F	Po - F	Po - F		Pa
FA 8 - Développer des lieux d'information, de conseil et de vente pour les mobilités durables	A - Pa - F	Pa - F	Po - F	Po - F		Pa
FA 9 - Accompagner les évolutions de mobilité des entreprises et mobilités domicile - travail	Pa - F	Pa - F	A - Po - F	A - Po - F		
Chantier Mobilités partagées						
FA 10- Coordonner les initiatives en matière de covoiturage	Po - F	A - Po - F	Po - F	Pa		Pa
FA 11 - Mettre en place une offre en autopartage	Pa	A - Pa - F	Po - F	Po - F		
Chantier Mobilités actives						
FA 12 - Promouvoir les modes actifs auprès des scolaires (écoles, collèges, lycées...)	A - Po - F	A - Po - F	Po - F	Po - F		
FA 13 - Doter le territoire d'un réseau d'itinéraires cyclables et valoriser l'existant	Pa - F	A - Po - F	Po - F	Po - F		
FA 14 - Renforcer la politique vélo dans sa globalité	Po - F	Pa - F	A - Po - F	A - Po - F		
Chantier décarbonation et sobriété						
FA 15 - Développer les motorisations alternatives aux véhicules thermiques	Po - F	Pa	Po - F	Po - F	A - Po - F	Pa
Chantier Mobilités solidaires						
FA 16 - Elaborer le PAMS	A - Po	A - Po - F	Pa	Pa		
Chantier partage et mutualisation des données						
FA 17 - Engager une enquête ménage déplacement EMC2	Po - F	Po - F	A - Po - F	Po - F		
FA 18 - 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

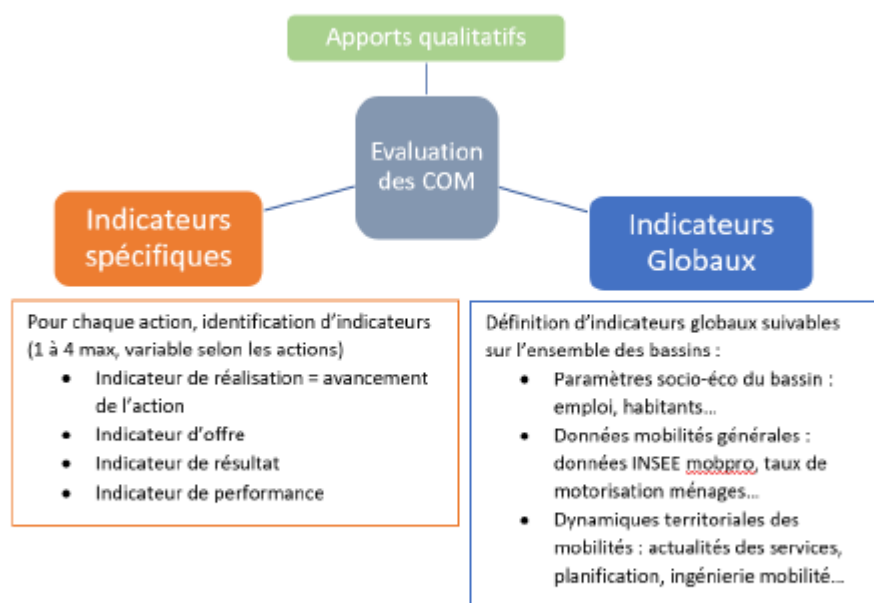
Le pilotage technique du contrat de mobilité est animé par la Région. Il est composé de représentants techniques des signataires. Il exerce les missions suivantes :

- 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 au nécessaire être complété par des 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 (2027) ainsi qu'en fin de démarche (2030). 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).

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.

VISAS		
REGION PAYS DE LA LOIRE	DEPARTEMENT MAYENNE	TERRITOIRE D'ENERGIE DE LA MAYENNE (TEM)
CA DE LAVAL	CC DES COEVRONS	SNCF GARES ET CONNEXIONS

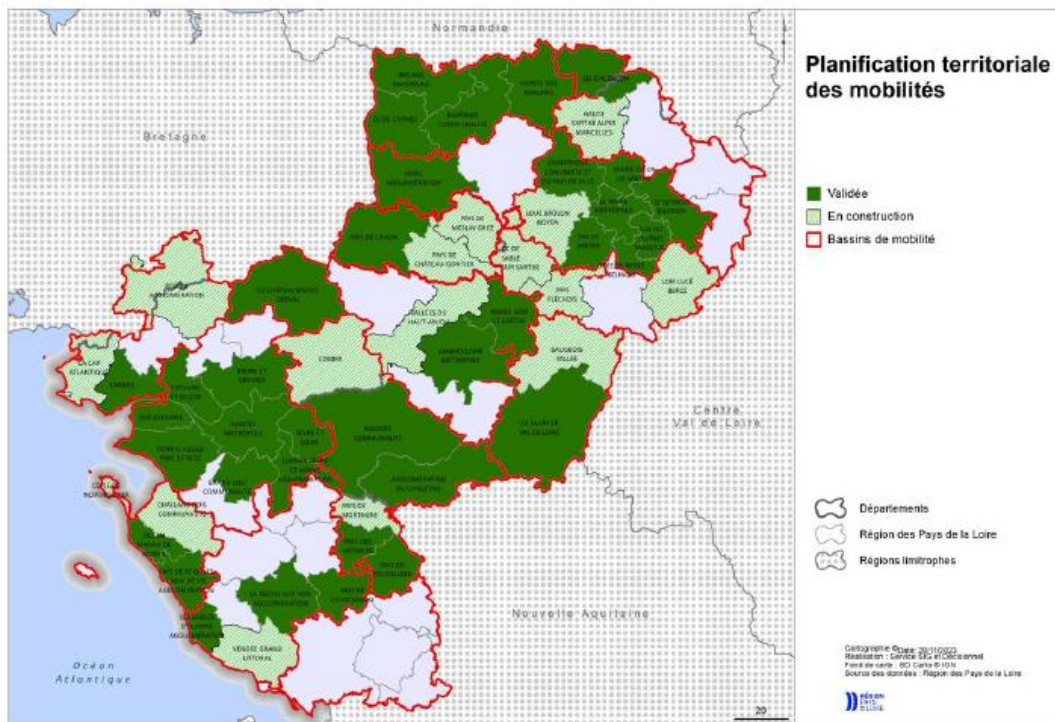
5. Annexes

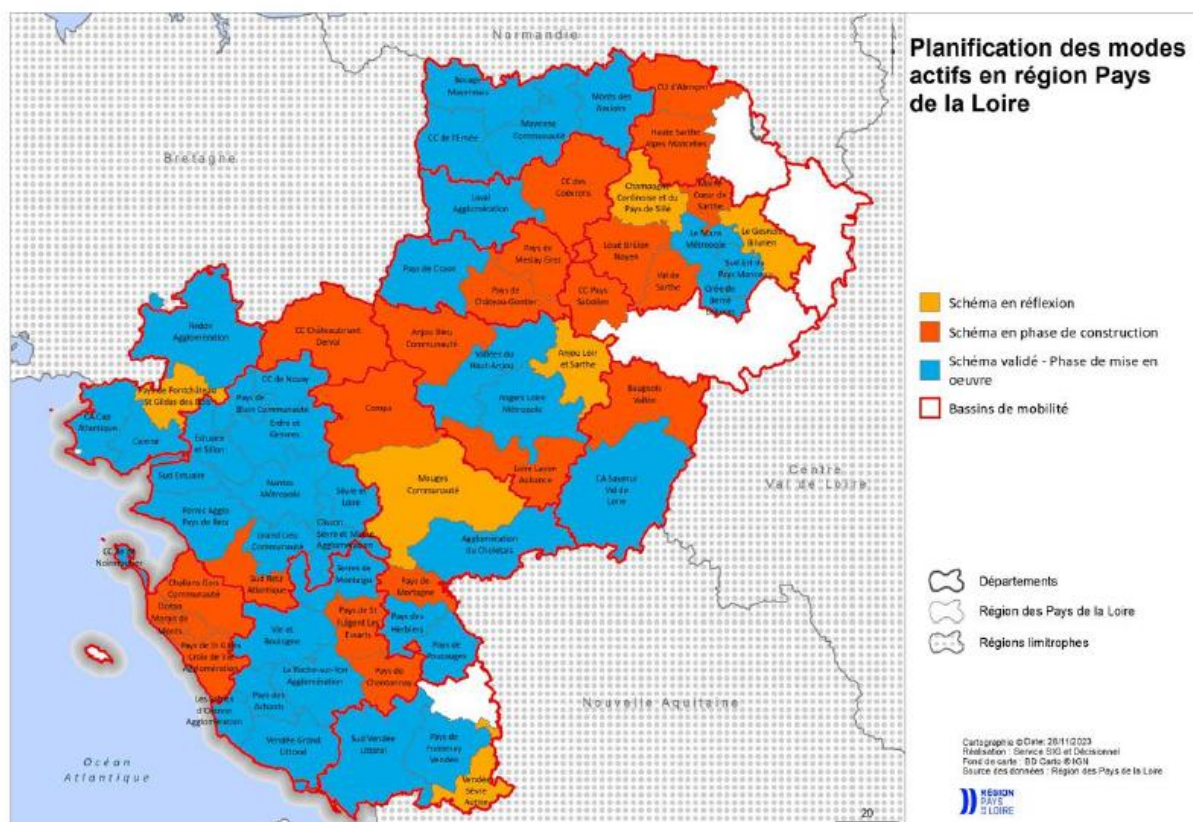
5.1. CARTOGRAPHIES DES DYNAMIQUES

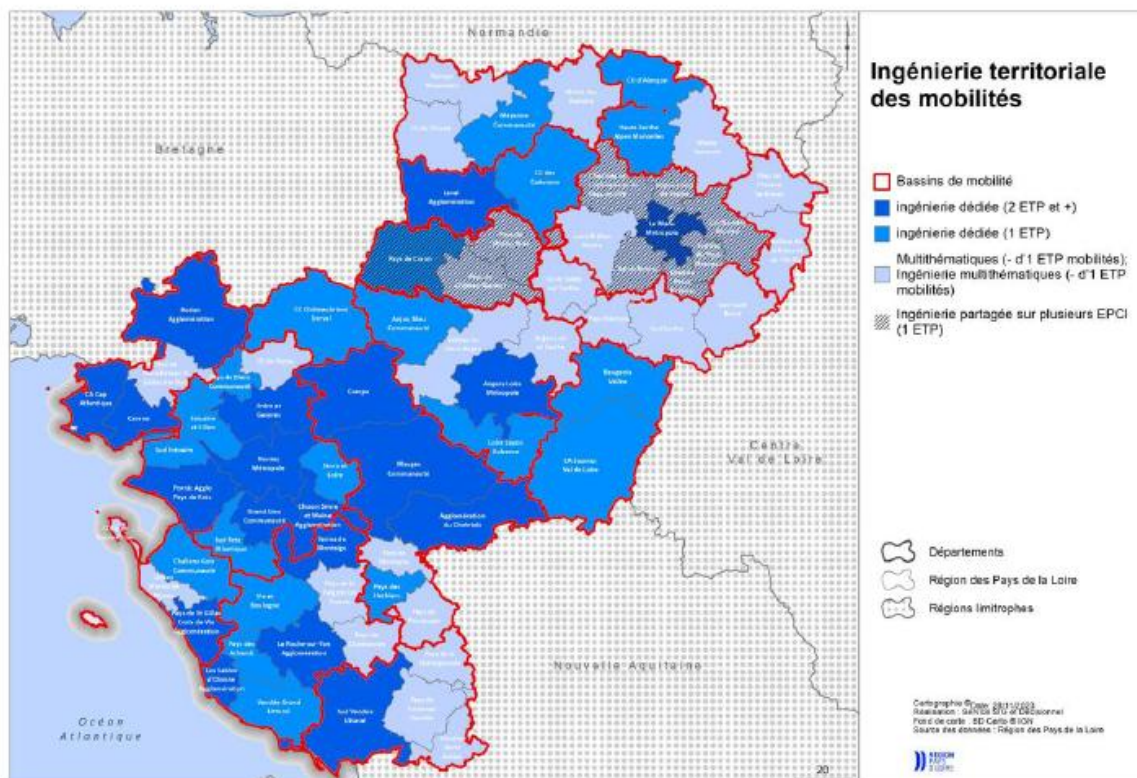
Cartes de situation des dynamiques intercommunales en matière de :

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

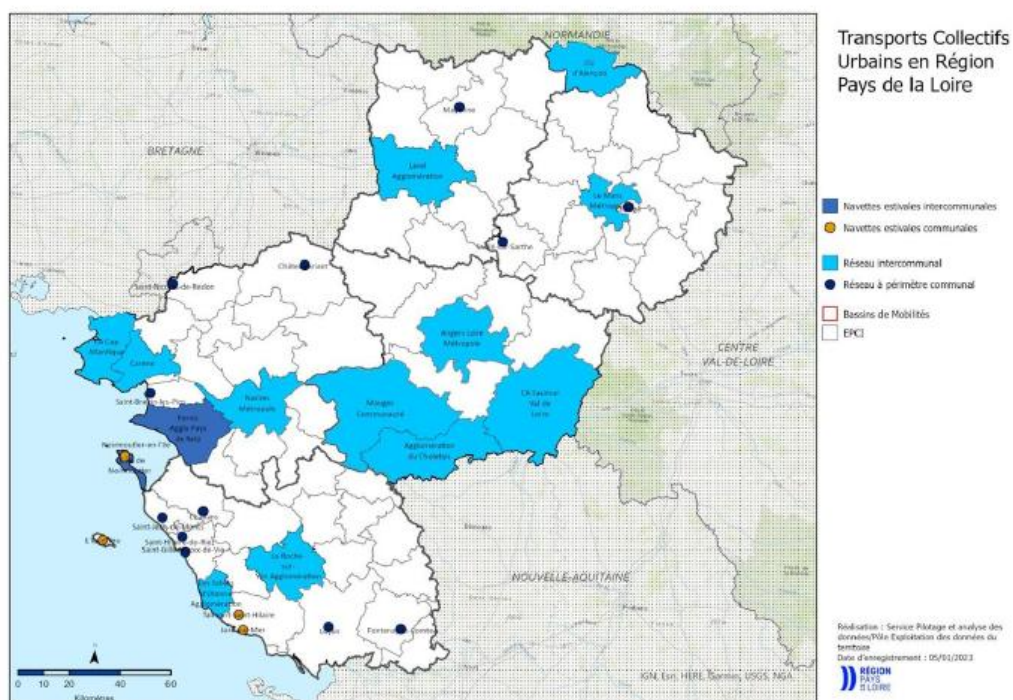
Carte de fréquentation des transports collectifs interurbains sur le bassin de mobilité (données 2019).





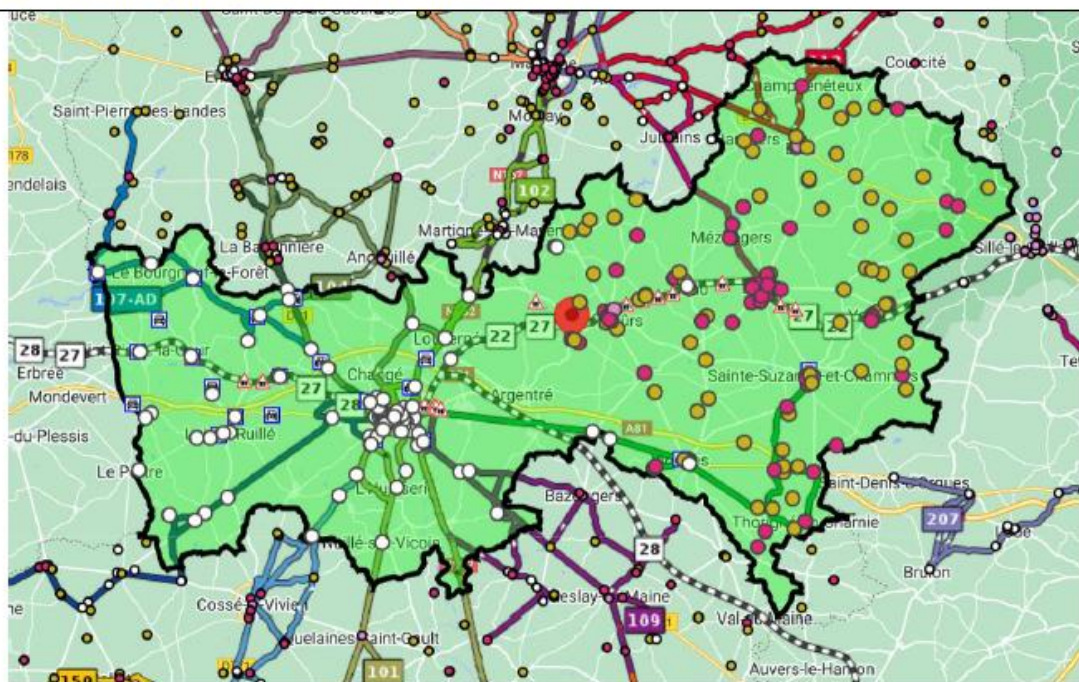


Contrat opérationnel de mobilité du bassin Mayenne Centre - Page 28 sur 50



Contrat opérationnel de mobilité du bassin Mayenne Centre - Page 29 sur 50

5.2. Carte des lignes régulières ALEOP du bassin Mayenne Centre



5.3. FICHES ACTIONS

A// Chantier Transports collectifs

FA 1 – Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires

FA 2 – Coopérer pour un large service de transport à la demande

B// Intermodalité et accessibilité

FA 3 – Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants

FA 4 – Mettre en place des aménagements cyclables sécurisés en rabattement vers les gares, PEM et points d'arrêt routier

FA 5 – Simplifier le parcours usager

FA 6 – Rendre accessibles les gares et points d'arrêts routiers

C// Chantier communication et accompagnement au changement

FA 7 – Renforcer la communication Mobilité sur le bassin Mayenne Centre

FA 8 – Développer les lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

FA 9 – Faciliter le report modal pour les mobilités domicile – travail

D// Chantier Mobilités partagées

FA 10 – Coordonner les initiatives en matière de covoiturage

FA 11 – Mettre en place une offre en autopartage

E// Chantier mobilités cyclables

FA 12 – Promouvoir les modes actifs aux scolaires (écoles, collèges, lycées...)

FA 13 – Doter le territoire d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés et valoriser l'existant

FA 14 – Renforcer la politique vélo dans sa globalité

F// Chantier décarbonation et sobriété

FA 15 – Développer les motorisations alternatives aux véhicules thermiques

G// Chantier mobilités solidaires

FA 16 – Réaliser le PAMS

H// Partage et mutualisation des données

FA 17 – Engager une enquête ménage déplacement EMC²

FA 18 – Suivre et évaluer le contrat opérationnel de mobilité

Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires

OBJECTIF	<i>Coopérer entre AOM pour définir les évolutions de l'offre de transports sur les lignes régulières urbaines et interurbaines</i> <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> <i>Etudier les solutions envisageables et leur faisabilité technique et économique</i>		
CONTENU	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 : - De relever les besoins auxquels l'offre actuelle ne répond pas ou répond insuffisamment (y compris en termes d'accessibilité) ; - D'examiner les possibilités d'optimisation possible des lignes, et plus généralement les pistes d'évolution de l'offre suggérées par les EPCI ; - De favoriser la coopération et la recherche de complémentarité entre les offres urbaines (réseau TUL) et interurbaines Concrètement, la méthode suivante sera mise en place : - Réunion annuelle Région / EPCI dont l'objet sera de dresser un bilan de la desserte et de faire des propositions d'évolution, dans le cadre du contrat en cours avec le transporteur de la Région - 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, détaillées si possible par catégories de population (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 par la Région aux EPCI concernés. Une attention sera portée notamment sur les lignes Aléop 107 et 108 qui accueillent plus d'abonnés TUL que d'abonnés Aléop. De plus, une réflexion commune entre la Région et Laval Agglomération sera mise en place sur l'organisation des horaires des établissements scolaires, afin de faire évoluer les chainages des services et d'optimiser les besoins. Cette démarche devrait permettre d'éviter les moments de tension trop importants. Elle pourrait nécessiter le travail avec une assistance à maîtrise d'ouvrage commune.		
CIBLES	Habitants, salariés / employeurs, scolaires, associations locales		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030, en continu		
TYPE ACTION	Concertation – Etude – Arbitrages		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Temps d'ETP + Coût de l'éventuelle AMO + Coûts de fonctionnement dépendant des solutions retenues		
INDICATEURS DE SUIVI	- Evolutions projetées et mises en œuvre au cours du COM - Nombre de services par jour - Fréquentation des services régionaux TC (nb montées / jour = nb voyages / jour) + certains services de TC urbain		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	Région	CC Coëvrons	Région
	Laval Agglomération	Département	Laval Agglomération
		SNCF Gares et Co	

Coopérer pour un large service de transport à la demande

OBJECTIF	<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 de mobilité, ou encore pour des personnes qui utilisent ce mode de transport en rabattement vers des lignes régulières</i> <i>Accompagner le déploiement / paramétrage de l'offre socle régionale de TAD dans la communauté de communes des Coëvrons</i>		
CONTENU	Il s'agit, pour Laval Agglomération d'un côté, pour la Région et la CC des Coëvrons de l'autre, de rendre plus efficace l'offre transport à la demande. Un enjeu essentiel consiste à favoriser le groupage des véhicules par différentes mesures et des ajustements techniques. A la signature du contrat, l'offre socle régionale est prévue du lundi au vendredi de 7h à 19h, et la communauté de communes des Coëvrons a la possibilité de compléter cette offre par une offre complémentaire de transport à la demande le samedi, dont elle détermine les contours en fonction des besoins des habitants. Il s'agit aussi d'établir les conventionnements nécessaires à la mise en œuvre de l'offre complémentaire de TAD. Introduire la question de la soutenabilité et la pérennisation : modèle amené à évoluer. Il s'agit d'être à l'écoute des retours de terrain, d'étudier les évolutions souhaitables à moyen et long terme et de mettre en œuvre les solutions envisageables à court terme. Enfin, il s'agit de bien délimiter le domaine d'intervention du TAD et celui du transport solidaire.		
CIBLES	Habitants, associations locales		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030, en continu		
TYPE D'ACTION	Etude pouvant donner lieu à des évolutions du service		
ELEMENTS BUDGETAIRES	A chiffrer en fonction des évolutions envisagées		
INDICATEURS DE SUIVI	- Calendrier et géographie de la mise en œuvre de services de TAD : offre socle / offre complémentaire / adaptations de l'offre pré-existante - Evolution de l'offre au cours du COM - Nombre de personnes inscrites au service de TAD, nombre de courses réalisées par personne et par commune, carte des origines et destinations - Taux de groupage, coût global		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	Région	Communes	Région
	EPCI	Département	EPCI

Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants

OBJECTIF	Améliorer les sites pour développer les pratiques intermodales entre transports collectifs / covoiturage / vélo / voiture.		
CONTENU	- Travail de concertation afin de recenser les coups partis et projets mûrs de sites d'intermodalité pouvant être déployés sur le bassin d'ici 2026. - 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 : - o Renforcer le potentiel d'intermodalité de Laval Agglomération - o Au-delà de la gare, PEM périphériques à Laval à créer pour éviter l'engorgement du secteur gare ? - o Repenser le rôle spécifique et renforcé du PEM Structurant d'Evron avec l'installation de la Maison Commune (140 agents) à proximité immédiate - o Travailler le potentiel intermodal de la gare de Montsûrs - Identifier les études préalables lancées sur certaines interfaces et concrétiser la mise en œuvre de plusieurs opérations sur le territoire. - Être attentif à la lisibilité du parcours piétons dans ces espaces, y compris pour les personnes en situation de handicap		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHÉANCE	Définition du schéma global : 1 an Réalisation d'au moins un PEM : 5 ans NB : action prioritaire pour le traitement d'autres fiches actions		
TYPE D'ACTION	Etude + Investissements		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Deux types de financement existent : l'un pour les PEM ferroviaires, l'autre pour l'accès aux réseaux qui prévoit : Cofinancement régional possible, sous réserve d'éligibilité et d'une instruction technique concertée au préalable Possibilité de financement départemental au titre des RD pour les PEM situés hors agglomération		
INDICATEURS DE SUIVI	- Nombre de PEM développés sur le bassin - Evolution du pré-acheminement sur les sites en matière modale : marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage, véhicule particulier		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
Région	Région	Département	Région
	Département	SNCF Gares et Connexions	EPCI – Commune
	EPCI		Département

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

OBJECTIF	<i>Développer l'usage du vélo en intermodalité en jouant sur plusieurs leviers : rabattements cyclables sécurisés, stationnements sécurisés, expérimentation d'emport dans les cars des lignes régulières Aléop, services vélos du premier/dernier kilomètre.</i>		
CONTENU, ACTIONS A MENER	- Consolider l'existant sur le bassin et disposer de données sur les pratiques - Recenser la couverture existante et les projets engagés (mûrs) pouvant être déployés sur le bassin d'ici 2030 : rabattement et stationnement vélos sécurisés (se donner une visibilité collective de ces projets pour favoriser les coopérations) - 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. - Identifier les pistes de réalisation dans la durée du COM (2030) en matière de stationnement et de rabattement cyclable sécurisés. - Réaliser et soutenir les aménagements - Expérimenter des solutions innovantes d'emports de vélo (ex : emport par rack vélos à l'arrière des cars) - Travailler sur le vélo pliant : faire connaître les aides à l'achat ; tester du vélo pliant dans les offres de vélopartage. - Déployer des abris vélos sécurisés dans les gares		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030, en continu		
TYPE D'ACTION	Investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Financements possibles : Région (RI Accès Réseau + RI stationnements vélos sécurisés au niveau des points d'arrêts routiers structurants (y compris scolaires)) / FMA CC de l'Etat / Département / Programme CEE Alvéole + (FUB)		
INDICATEURS DE SUIVI	- Avancement de l'action - Nombre de sites traités : stationnement / rabattement, Nombre de lignes régulières permettant l'emport de vélos, Nombre de vélos transportés sur les lignes régulières - Part modale Vélo en pré-acheminement / taux d'utilisation des stationnements sécurisés vélo		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	EPCI	Région	Etat / CEE
	Communes	SNCF Gares & connexions	Région / Département
	Département		EPCI / Communes
	Région		

Simplifier le parcours usager

OBJECTIF	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)		
CONTENU	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) : - Amont : information sur l'offre (Destineo ou calculateur d'itinéraires de TUL), connaissance de la gamme tarifaire, canaux de communication et vecteurs facilitant l'obtention de ces informations ; accessibilité et ergonomie des panneaux et sites internet - Acte d'achat : circuits physiques et digitaux ; supports de titres - Pendant le voyage : validation ; information temps réel ; perturbation - Après voyage : service après vente, réclamations, retours usagers. 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... Faire en sorte que le calculateur TUL intègre Aléop. Les possibilités d'extension des tarifs combinés de type ScoTER seront examinées.		
CIBLES	Usagers actuels et potentiels des réseaux TC		
ECHELLE	Bassin		
ECHEANCE	2030, en continu		
TYPE D'ACTION	Fonctionnement		
ELEMENTS FINANCIERS	Temps humain : Information sur la gamme, relais médias digitaux des territoires A préciser selon les leviers identifiés		
INDICATEURS DE SUIVI	- Calendrier d'interopérabilité et d'évolution des dispositifs Destinéo, systèmes billettique, points de distribution - Volume de réclamations - Mise en œuvre des leviers identifiés		
Animateur	Porteurs	Partenaire	Financier
Région	Région	Département	Région
	EPCI	SNCF Gares et connexions	EPCI

Chantier Intermodalité et accessibilité		FA.06.	
Rendre accessibles les gares et points d'arrêts routiers			
OBJECTIF	Mettre en accessibilité les points d'arrêts routiers (PAR) desservis par le réseau régional de transport		
CONTENU	Les PAR affichés comme « prioritaires » dans le SDAP de la Région sont tous accessibles sur ce bassin de mobilité. L'enjeu porte donc maintenant sur les autres arrêts, en - identifiant les arrêts les plus pertinents à mettre en accessibilité au vu de leur fréquentation et de leur desserte - mettre en accessibilité ces derniers arrêts (action volontariste), mais aussi plus largement tous les arrêts de transports pour se diriger vers des mobilités inclusives (action volontariste et/ou opportuniste) Les communes / EPCI sont invités à réaliser les travaux nécessaires. - Enjeu de l'accessibilité des points d'arrêts routiers des lignes urbaines et interurbaines - Enjeu de l'accessibilité de la gare de Montsûrs Pour des transports plus inclusifs, il est pertinent d'envisager la mise en accessibilité des points d'arrêt routier non prioritaires.		
CIBLES	Personnes à Mobilité Réduite		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030		
TYPE D'ACTION	Investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Coût moyen d'un aménagement de PAR mis en accessibilité : 12 900€ Financement régional : - Point d'arrêt non prioritaire : 35% du montant HT des travaux, plafonné à 4 500€ de subvention		
INDICATEURS DE SUIVI	- Nombre de PAR mis en accessibilité sur le bassin - Taux de mise en accessibilité des PAR sur le bassin		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	EPCI	Département	Région
	Communes	EPCI	EPCI
	Département	Signataires de la charte accessibilité	Communes
			Département

Renforcer la communication mobilité sur le bassin Mayenne Centre

OBJECTIF	Développer la notoriété des services, faciliter le parcours usager, en travaillant la communication collective des offres de mobilité sur le bassin		
CONTENU	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. Engager collectivement les partenaires du bassin Mayenne Centre dans le « défi Mobilité en Pays de la Loire » pour mobiliser les employeurs et établissements d'enseignement de leur territoire respectif. Passer par les travailleurs sociaux du Département pour toucher les publics en situation de fragilité sociale. 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. Intégrer à la démarche les chèques « Sortir Plus ». Se fixer collectivement des objectifs de communication chaque année.		
CIBLES	Tous publics		
ECHELLE	Bassin de mobilité Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030, en continu		
TYPE D'ACTION	Communication		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Financement du défi Mobilité par la Région. Mobilisation de temps humain pour mettre en service le niveau d'information socle sur les différents médias. Autres volets à déterminer		
INDICATEURS DE SUIVI	- % des collectivités relayant l'information socle sur ses médias - Nombre d'EPCI partenaire du défi mobilité en Pays de la Loire ; nombre de structures et personnes participantes - Espaces mobilité en expérimentation sur le bassin		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
Région	Région	Opérateurs mobilités	Région
	Département	EPCI/Département	Département
	EPCI	SNCF Gares et Connexions	EPCI

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

OBJECTIF	<i>Maintien et développement de points d'information et de vente, multimodaux, permettant avec les transporteurs de maintenir un service de proximité sur les territoires, au bénéfice de tous les usagers</i> <i>Développement des lieux de conseils pour une mobilité durable</i> <i>Accueil de 1er niveau et orientation vers les acteurs de la mobilité solidaire pour un accompagnement spécialisé le cas échéant.</i>		
CONTENU	Travail collectif sur la Maison du Tourisme et de la Mobilité en cours de préparation à Laval : partenariat Région / SNCF / Agglo à mettre en place, notamment pour les enjeux de distribution. Relais d'information à prévoir sur le territoire (ex : Maisons France Services) Sur les autres territoires : identification de structures existantes ou en projet susceptibles d'apporter information, conseil et accompagnement en matière de mobilité ; ex : Maison France Services d'Evron qui effectue des permanences dans d'autres communes / Gare d'Evron qui a vocation à devenir un lieu d'information territoriale Réflexions sur les possibilités de développement de nouveaux services de conseil en mobilité Collaboration avec les gestionnaires de transports pour le développement de points de vente Nécessité de faire apparaître les offres et services de mobilité accessibles aux PMR sur le territoire. Intégration possible de conseillers mobilité financés par le CD53 qui pourraient tenir des permanences dans ce cadre		
CIBLE	Tous habitants		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030		
TYPE D'ACTION	Investissement + Fonctionnement		
INDICATEURS DE SUIVI	- Mise en œuvre de l'action - Nb points d'accès / Amplitude horaire sur une semaine (guichet) - Fréquentation (nb visiteurs) / Nb de titres délivrés		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	EPCI	Etat	EPCI
		UDCCAS, fédération des centres sociaux	Région
		Département Région	Département
		SNCF Gares et Connexions	

Faciliter le report modal pour les mobilités domicile - travail

OBJECTIF	<i>Renforcer l'information et la communication sur les services de mobilité auprès des employeurs du territoire</i> <i>Sensibiliser les acteurs économiques aux enjeux et leviers de la mobilité durable</i> <i>Identifier les leviers d'actions et freins</i> <i>Permettre aux salariés de tester des solutions alternatives de mobilité</i> <i>Accompagner les salariés et leurs entreprises vers un changement de comportement</i>		
CONTENU	- Etat des lieux et diagnostic de mobilité sur des ZA / groupes d'entreprises - Mise en place d'animations spécifiques, participation à des animations type Défi Mobilité - Mettre en place des animations pour favoriser le développement de solutions alternatives à l'autosolisme - Accompagner les entreprises et les 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 - Actions à mener en lien avec les services de développement économique des EPCI, avec les Clubs d'Entrepreneurs (cf CC des Coëvrans) - Mise à disposition possible d'un prestataire par le Département pour la sensibilisation - Faciliter les harmonisations d'horaires favorables à l'usage des TC par les employés, à l'exemple de ce qu'on fait Bel et Ciral - Sur les mobilités actives, animations possibles avec Synergies (via le CD53), Place au Vélo, Les Petits Guidons... (Laval Agglo)		
CIBLES	Salariés / employeurs		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030		
TYPE D'ACTION	Animation / Structuration		
ELEMENTS BUDGETAIRES	En 2024, prise en charge totale par le Département du prestataire pour la sensibilisation		
INDICATEURS DE SUIVI	- Mise en œuvre de l'action - Nombre d'employeurs accompagnés / salariés concernés - Evolution des pratiques : évolution des modes dans la durée, baisse de l'usage de la voiture personnelle - € dépensés / part modale gagnées		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
EPCI	EPCI	Département	EPCI
		Région	Région
			Département

Coordonner et soutenir les initiatives en matière de covoiturage

OBJECTIF	<i>Donner une cohérence à l'action des EPCI en matière de covoiturage, en avançant vers une gouvernance plus partagée du covoiturage à l'échelle du bassin Mayenne Centre</i> <i>Améliorer le maillage en aires de covoiturage en repérant les aires spontanées, en adaptant les services et équipements des aires</i>		
CONTENU	Dans le cadre du schéma départemental des mobilités durables, il s'agit de : - Partager les données existantes sur la pratique du covoiturage sur le bassin : observatoire national, données locales... - Recenser les initiatives et les besoins de chaque EPCI et de la Région en matière de covoiturage : partenariats, incitations... - Etudier la pertinence de propositions à l'échelle du bassin : créations d'aires ? lignes de covoiturations ? autostop organisé ?... - o Etudier la faisabilité de développer des lignes de covoiturage sur le bassin en partant de territoires volontaires, en questionnant la complémentarité entre lignes de covoiturage et lignes express de transport en commun - Déterminer la gouvernance des actions envisagées - Travailler la communication sur le covoiturage et les actions qui y sont liées, afin d'encourager l'accroissement de la pratique sur le bassin		
CIBLES	Habitants, salariés / employeurs, associations locales		
ECHELLE	Bassin		
ECHEANCE	2030		
TYPE D'ACTION	Ingénierie, animation, développement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Mobilisation possible du Fonds Vert		
INDICATEURS DE SUIVI	- Réalisation de l'action - Enveloppe incitative versée sur le bassin - Nombre de trajets covoiturage réalisés sur le bassin / nombre de bénéficiaires - Taux de remplissage des véhicules		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
Département	EPCI	Opérateurs	Département
		Gestionnaires voirie	Etat (Fonds Vert)
	Département (volet routier)	SNCF Gares et Connexions	EPCI
		Région	

Mettre en place une offre en autopartage

OBJECTIF	Favoriser la connaissance par le public de l'offre d'autopartage existante sur le bassin Développer les offres d'autopartage		
CONTENU	Dans le cadre du schéma départemental des mobilités durables, les EPCI souhaitent développer l'autopartage : - Sur Laval Agglomération, avec l'enjeu d'optimiser la flotte de véhicules de services et avec l'idée d'acquérir des véhicules intermédiaires innovants. Des véhicules utilitaires et véhicules sans permis pourraient aussi être mis à disposition. Un partenariat public – privé serait envisageable. Volonté de disposer de véhicules adaptés aux PMR - Sur la Communauté de communes des Coëvrons, 4 véhicules (zoé) sont prévus pour un service proposé dans chacun des 4 pôles du territoire : Evron, Montsûrs, Bais et Vaiges - Volonté de communiquer sur les éventuelles offres privées d'autopartage existantes		
CIBLES	Habitants, salariés, associations locales		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030		
TYPE D'ACTION	Investissement, fonctionnement, animation		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Investissement : coût d'une station d'autopartage : environ 45 000 € Financements possibles du département pour : - Création d'une plateforme web de réservation pour l'autopartage (sous condition de mise en place d'un tarif social) : subvention possible à hauteur de 80% des dépenses HT - Achat de véhicules destinés à l'autopartage (électriques ou bio-GNV alimentés par du bio-gaz issu de méthanisation) : subvention possible à hauteur de 50% des dépenses HT		
INDICATEURS DE SUIVI	- Avancement de l'action - Nombre de stations / véhicules - Nombre de locations / usagers		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financeur
Département	EPCI	Région	EPCI
		Département	Département

Promouvoir les modes actifs auprès des scolaires

OBJECTIF	<i>Favoriser le report modal des primaires, collégiens, lycéens et étudiants</i> <i>Sensibiliser les scolaires, voire le personnel, aux différents modes de déplacement alternatifs</i>		
CONTENU	Mettre en place les conditions pour favoriser le report modal des élèves, voire du personnel, dans les écoles, collèges, lycées et établissements supérieurs : - Animer des groupes de travail multipartenaires au sein de chaque établissement retenu - Améliorer la sécurisation des accès aux établissements (ex : collège lycée cité scolaire Paul Langevin à Evron) - Equiper les établissements en stationnements sécurisés en fonction des besoins - Accompagner les établissements d'enseignement dans les démarches d'écomobilité scolaire. Capitaliser sur les démarches réalisées. - 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 / avec une attention particulière aux élèves à mobilité réduite - Définir la maîtrise d'ouvrage et les participations financières de chacun en fonction des compétences. - Soutenir la création ou le maintien de pédibus Lien à effectuer avec le Collectif Vélo Pays-de-la-Loire, avec les associations Synergies et Place au Vélo S'appuyer sur la dynamique lancée par le Conseil départemental et la Communauté d'Agglomération de Laval, grâce à l'appel à projet Avélo 2		
CIBLES	Scolaires		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	5 années		
TYPE D'ACTION	Etude, animation, investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Sollicitation possible du dispositif Alvéole		
INDICATEURS DE SUIVI	- Avancement de l'action - Nombre d'établissements engagés - Part modale Vélo parmi les scolaires		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Département	Département	Rectorat	EPCI Communes
Région	Région	Associations de parents d'élèves	Programmes CEE
	EPCI - communes	Collectif Vélo PdL / Associations	Département / Région

Doter le territoire d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés et valoriser l'existant

OBJECTIF	Développer les aménagements cyclables sécurisés susceptibles de faciliter la pratique des mobilités actives, notamment en rabattement cyclable vers les lignes de transport en commun Faciliter le stationnement sécurisé sur les sites stratégiques, en lien avec les services de transports collectifs urbains et interurbains et les points de covoiturage (aires, arrêts).		
CONTENU	Consolider l'existant sur le bassin. Disposer de données sur les pratiques. Dans le cadre de l'Ambition Vélo régionale, recenser les projets engagés (matures) pouvant être déployés sur le bassin d'ici 2026 et les projets envisagés au Schéma Cyclable de la Mayenne / SDAC Laval Agglo / SDMA Coëvrons : aménagements cyclables en général / rabattement et stationnement vélos sécurisés, en prenant en compte les projets liés à l'intermodalité. Ex : le Département a retenu en tant qu'aménagements prioritaires les liaisons sur la RD 576 entre Olivet et Le Genest-Saint-Isle et entre Saint-Berthevin et Le-Genest. Se donner une visibilité collective de ces projets pour favoriser les coopérations, croiser avec les projets d'aménagement des schémas directeurs vélos communaux et intercommunaux. Mobiliser les communes sur les acquisitions foncières et la réalisation d'aménagements cyclables à l'intérieur des bourgs. Intégrer les recommandations du Cerema sur les aménagements cyclables. Identifier les pistes de réalisation dans la durée du COM (2030) en matière de stationnement et de rabattement cyclable sécurisés. Expérimenter des solutions innovantes d'imports de vélo : - travail autour du vélo pliant : faire connaître les aides à l'achat ; tester du vélo pliant dans les offres de vélopartage. Expérimentation d'import par rack vélos à l'arrière des cars.		
CIBLES	Habitants, salariés, scolaires, associations locales		
ECHELLE	Intercommunale		
ECHEANCE	5 ans		
TYPE D'ACTION	Investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	INVESTISSEMENT : Stationnement Vélo : Autour de 2 500€ / place vélo selon modèle (200€ par arceau simple). Financement possible : RI accès réseau Région / RI stationnements vélos sécurisés aux points d'arrêts routiers structurants / Alvéole + (40%) / FMA (Etat) / Département (aires covoit) / FEDER / Contrat de territoire régional Région/EPCI (axe transition écologique). https://alveolenplus.fr/ FONCTIONNEMENT : Entretien courant à prévoir Subvention départementale sur les aménagements cyclables Subvention régionale pour les aménagements en rabattement vers les points d'arrêt routiers structurant et les gares ferroviaires (RI accès réseau)		
INDICATEURS DE SUIVI	- Avancement de l'action - Nombre de sites traités : stationnement / rabattement - Part modale Vélo en pré-acheminement / Taux d'utilisation des stationnements sécurisés Vélo		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Département	EPCI	Région	Région, FEDER
	Communes		Département
	Département		Etat, Programme CEE
			Alvéole +
			EPCI

Renforcer la politique vélo dans sa globalité

OBJECTIF	<i>Développer la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien</i> <i>Faire du vélo un mode de déplacement à part entière sur les différents territoires du bassin</i> <i>Développer les actions de formation, d'animation, de sensibilisation et les services facilitant la pratique du vélo</i>		
CONTENU	Le développement de services «vélo» peut recouvrir des aspects divers : - Primes à l'acquisition de vélos / VAE - Mise en place de services de location de vélo : vélos en libre service, location longue durée - Mise en place d'animations vélo et formations : dans les écoles (savoir rouler à vélo), auprès des actifs, à destination des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite... - Massification de ces services lorsqu'ils sont déjà en place - Réalisation de stationnements sécurisés dans des lieux stratégiques Les deux EPCI ayant déjà lancé un nombre non négligeable d'initiatives de services vélo dans ces différents registres, il s'agira de les maintenir, voire de les renforcer. Dans le cadre de ces services, proposer des vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite		
CIBLES	Habitants, salariés / employeurs, scolaires, associations locales		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	Mise en place et massification progressives pendant les 5 années		
TYPE D'ACTION	Animation, services		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Financements des partenaires associatifs par les EPCI, le Département et la Région		
INDICATEURS DE SUIVI	- Mise en œuvre d'actions - Evolution de l'offre présente sur le territoire - Nombre de bénéficiaires des services vélos sur le territoire		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
EPCI	EPCI	Département	Programmes CEE
	Communes	Région	Région / Département
	Région	Collectif Vélo PL / Associations	EPCI Communes

Développer les motorisations alternatives aux véhicules thermiques

OBJECTIF	<i>Favoriser la décarbonation des mobilités</i> <i>Faire en sorte que le maillage en infrastructures de recharge de véhicules électriques soit le plus adapté possible aux besoins des habitants du bassin Mayenne Centre et propice à favoriser le basculement vers la mobilité électrique. De même, favoriser l'implantation de bornes BioGNV, de stations hydrogène</i>		
CONTENU	Il s'agit, sous l'impulsion de TEM : - De participer collectivement à la réalisation du SDIRVE (schéma directeur des infrastructures de recharge de véhicules électriques), de manière à ce que les choix d'implantation des bornes soient les plus adaptés aux besoins locaux, et à sa mise en œuvre - D'étudier la question des motorisations Bio GNV et hydrogène pour les faciliter en développant les stations d'avitaillement correspondantes - De mettre en place des actions de sensibilisation aux motorisations alternatives aux véhicules thermiques - Pour la Région Pays de la Loire et Laval Agglomération, de poursuivre et amplifier la conversion du parc de véhicules de transport en commun vers l'électrique ou le BioGNV (sous réserve d'un éclaircissement sur l'avenir du GNV au niveau européen) Un groupe de travail animé par TEM prendra en charge ces actions mais aussi les enjeux locaux de ces thématiques, et notamment : - Le projet de station BioGNV d'Evron, en fonction des évolutions du contexte réglementaire européen		
CIBLES	Habitants, salariés / employeurs		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	2030		
TYPE D'ACTION	Etude + Investissement		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Temps humain + frais AMO TEM		
INDICATEURS DE SUIVI	- Mise en œuvre de l'action - Nb d'équipements installés (IRVE, BioGNV, H2) - Fréquentation des équipements d'avitaillement - Evolution du parc roulant sur le bassin		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
TEM	TEM	Communes	TEM
	EPCI	Région	EPCI
	Région	Département	Région
		SNCF Gares et Co	

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

OBJECTIF	<i>Favoriser la mobilité des publics les plus fragiles,</i> <i>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,</i> <i>Mieux articuler les actions et assembler les forces pour proposer un parcours d'accompagnement efficace en particulier en matière d'accès à l'emploi.</i>		
CONTENU	Après avoir travaillé les enjeux et précisé les modalités de gouvernance des mobilités solidaires, Etablir un Plan d'Action commun Mobilité Solidaire à l'échelle du bassin Mayenne Centre avec les parties prenantes associées du secteur des mobilités solidaires et des organismes du service public de l'insertion et de l'emploi. Travailler sur la lutte contre l'isolement et l'accès aux services pour tous. <u>Méthode de travail proposée :</u> Identifier les parties prenantes et clarifier la gouvernance. Recenser les initiatives, Etablir un plan d'actions collectif Valider et mettre en œuvre		
CIBLES	Personnes en situation de précarité sociale ou économique, en situation de handicap ou à mobilité réduite, personnes en situation d'isolement géographique (notamment, les publics jeunes en ruralité)		
ECHELLE	Bassin Mayenne Centre		
ECHEANCE	5 ans		
TYPE D'ACTION	Démarche stratégique avec plan d'actions		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Mobilisation en temps humain nécessaire à la construction du PAMS		
INDICATEURS DE SUIVI	- <i>Établissement du PAMS</i>		
Animateur	Porteur	Partenaire	Financier
Région	Région	EPCI	Département
Département	Département	CLEFOP	
		Service public de l'emploi, Etat	

Engager une enquête ménage déplacement EMC²

OBJECTIF	<i>Améliorer la connaissance des mobilités en réalisant une Enquête Ménage Déplacements Grand Territoire sur un périmètre à définir (Enquête Ménage Certifiée Cerema).</i>		
CONTENU	Etudier la faisabilité technique et financière d'une enquête EMC² visant un nombre significatif de personnes sur l'ensemble de leurs déplacements réalisés la veille. Le cas échéant, lancer une telle enquête avec un prestataire spécialisé, avec un recueil s'opérant par divers canaux : - Enquête face à face en milieu urbain, - Enquête téléphonique, - Enquête en ligne. Périmètre à préciser : a minima, celui du bassin Mayenne Centre ; éventuellement, ensemble du département de la Mayenne (nomenclature INSEE). Calendrier indicatif : étude de faisabilité, accord des parties et préparation 2025 - 2026 / recrutement du prestataire 2026 / Etude 2027-2028 / Résultats définitifs au plus tard début 2030 Une attention particulière devra être portée à l'analyse des données une fois les résultats définitifs et principaux livrés et redressés par le Cerema.		
CIBLES	Collectivités		
ECHELLE	En cours de définition		
ECHEANCE	5 ans		
TYPE D'ACTION	Etude		
ELEMENTS FINANCIERS	Le périmètre de l'étude déterminera son coût Appui technique du Cerema Passation et redressement de l'étude par prestation Coordination et animation des partenaires, montage administratif : temps humain à prévoir Subvention possible de la Région si l'enquête est réalisée a minima à l'échelle du bassin de mobilité		
INDICATEURS DE SUIVI	- Réalisation de l'EMC² - Fourniture et analyse des données à l'échelle du bassin et des EPCI <i>Evolution des parts modales tous motifs sur le bassin par rapport à 2015</i>		
Animateur	Porteurs	Partenaires	Financeurs
Laval Agglomération	Laval Agglomération	Région	EPCI
	CC Coëvrons	Département	Etat
	Département	EPCI	Région
	Région	Cerema Ouest	Département
		Etat	

Evaluer le contrat opérationnel de mobilité

OBJECTIF	Suivre l'évolution des mobilités à l'échelle du bassin. Evaluer la mise en œuvre des actions du Contrat Opérationnel de Mobilité.		
CONTENU	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. L'évaluation s'appuiera sur l'architecture suivante et le suivi : - d'indicateurs globaux sur le bassin • Paramètres socio-éco du bassin : emploi, habitants... • Données mobilités générales : données INSEE mobpro, taux de motorisation ménages... • Dynamiques territoriales des mobilités : actualités, planification, ingénierie - d'indicateurs spécifiques propres à chaque fiche actions. Typologie d'indicateurs suivables : réalisation / offre / résultats / performance Cette évaluation ne constituera pas une évaluation des mobilités propres à chaque EPCI mais à une échelle de bassin. Les territoires pourront réaliser des enquêtes quantitatives et qualitatives afin d'affiner le diagnostic et l'évaluation.		
CIBLES	Collectivités, institutionnels		
ECHELLE	Bassin de mobilité		
ECHEANCE	Evaluation à mi-parcours : 2027 Evaluation du COM : 2030		
TYPE D'ACTION	Suivi et évaluation		
ELEMENTS BUDGETAIRES	Temps humain Région / Partenaires.		
INDICATEURS DE SUIVI	- Fourniture d'une évaluation à mi-parcours et à la fin du COM		
Animateurs	Porteur	Partenaires	Financier
Région	Région	EPCI / TEM	Région
		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

EMC² : 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

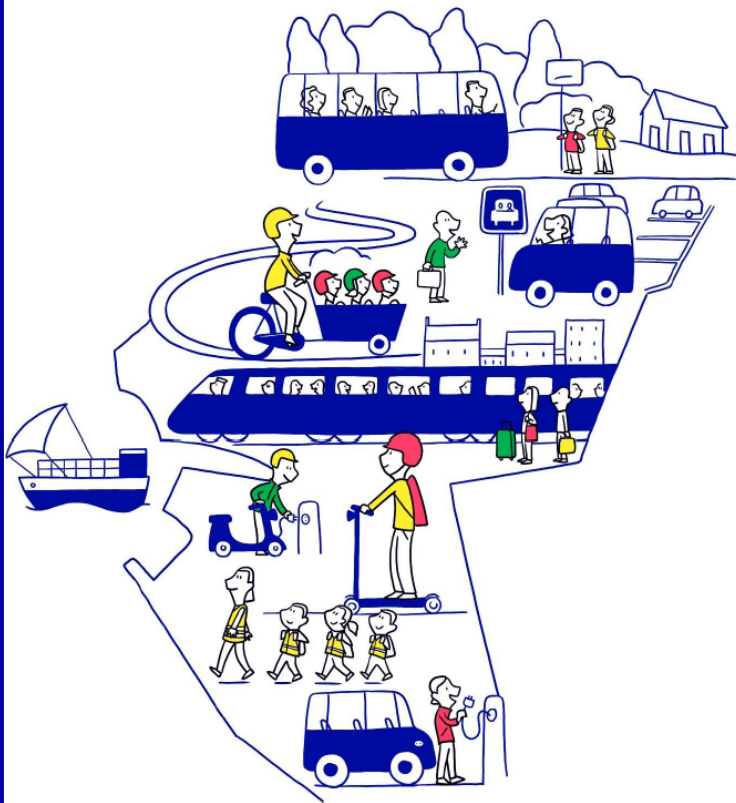
VRTC : Voirie Réservée aux Transports Collectifs

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

ZFE-m : Zone Faible Emission de Mobilité

Actions emblématiques du Contrat Opérationnel de Mobilité Mayenne Centre

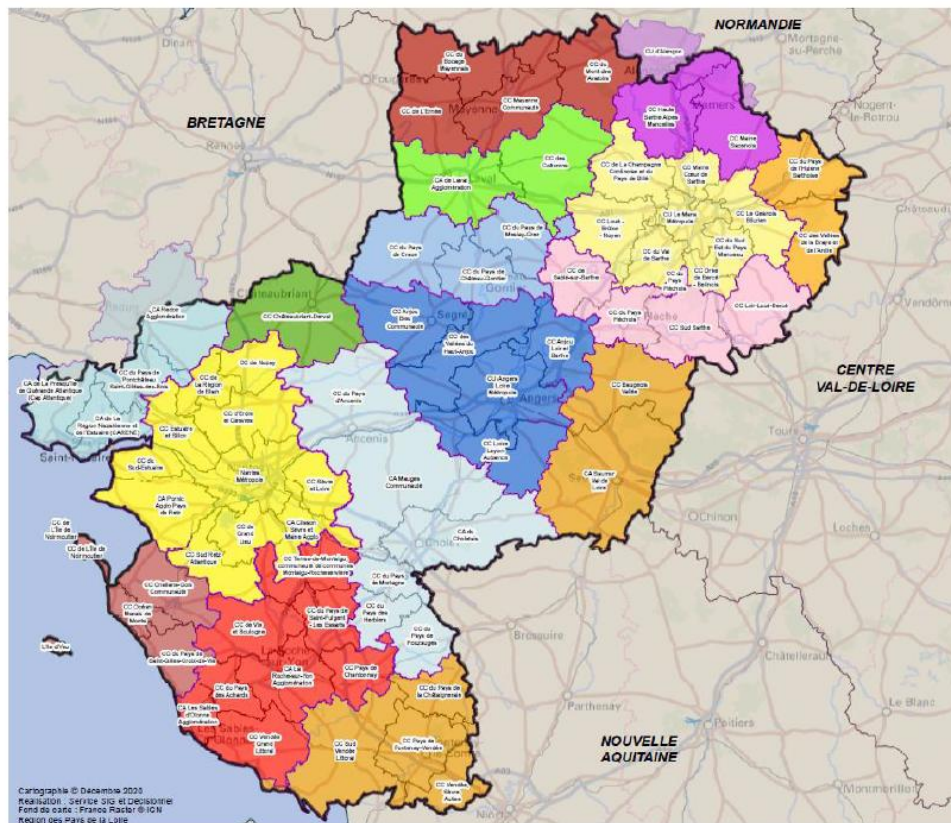
- **FA 1 : Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires**
 - réunion annuelle Région / EPCI dont l'objet sera de dresser un bilan de la desserte et de faire des propositions d'évolution, dans le cadre du contrat en cours avec le transporteur de la Région.
 - réflexion commune entre la Région et Laval Agglomération sera mise en place sur l'organisation des horaires des établissements scolaires, afin de faire évoluer les chainages des services et d'optimiser les besoins.
 - **FA 3 : Établir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants**
 - doter le bassin d'un schéma global sur l'intermodalité / définir les emplacements des aires multimodales du bassin de manière cohérente
 - concrétiser la mise en œuvre de plusieurs opérations sur le territoire, notamment gare d'Evron.
 - **FA 8 : Développer des lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable**
 - partenariat Agglo/Région/SNCF à mettre en place pour le projet Maison de la mobilité et du tourisme à Laval
 - développer des points d'information sur le territoire (ex : Maisons France Service)
-



**CONTRAT
OPERATIONNEL DE
MOBILITE
2025 - 2030**

**BASSIN DE MOBILITÉ
MAYENNE CENTRE
COMITÉ DE PILOTAGE
DU 23 JANVIER 2025**

Bassins de mobilité, nouvelle échelle de coopération



Développement équilibré des offres de mobilité dans le bassin

+

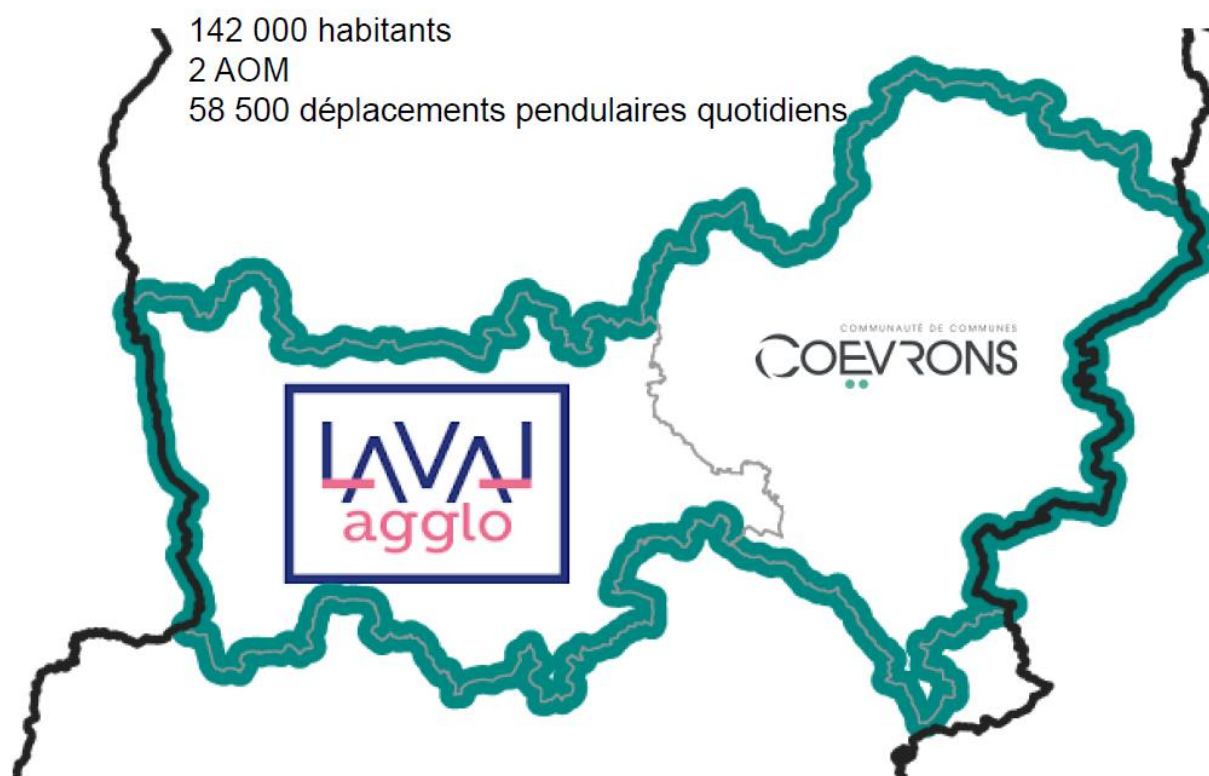
Articulation avec les bassins voisins



1:1 300 000



Bassin Mayenne Centre



Partenaires du Contrat Opérationnel de Mobilité



REGION PAYS DE LA LOIRE



DEPARTEMENT DE LA MAYENNE



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DE LAVAL



COMMUNAUTE DE COMMUNES
DES COEVRONS



TERRITOIRE D'ENERGIE MAYENNE

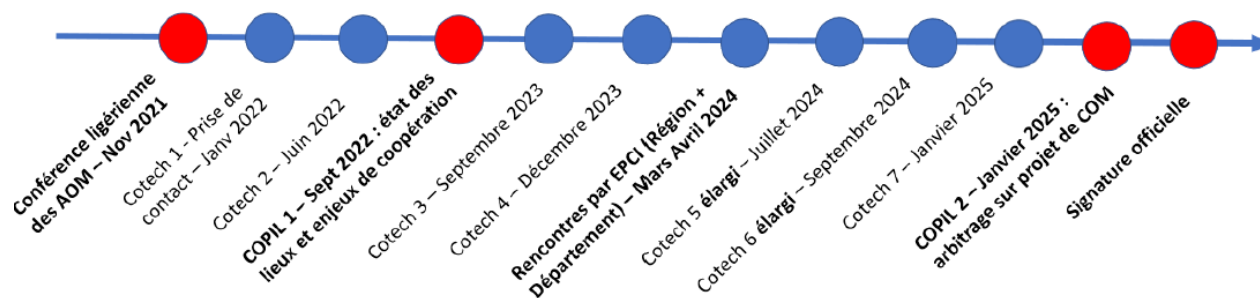


SNCF GARE ET CONNEXIONS

Elaboration du Contrat Opérationnel de Mobilité

Un travail collectif :

- 2 comités de pilotage
- 9 réunions techniques avec les territoires



Le COM – huit chantiers de travail prioritaires...

A// Transports collectifs

B// Intermodalité et accessibilité

C// Communication et accompagnement au changement

D// Mobilités partagées

E// Mobilités cyclables

F// Décarbonation et sobriété

G// Mobilités solidaires

H// Partage et mutualisation des données

... se déclinant en 18 fiches actions

A// Chantier Transports collectifs

FA 1 – Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires

FA 2 – Coopérer pour un large service de transport à la demande

B// Intermodalité et accessibilité

FA 3 – Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants

FA 4 – Mettre en place des aménagements cyclables sécurisés en rabattement vers les gares, PEM et points d'arrêt routier

FA 5 - Simplifier le parcours usager

FA 6 – Rendre accessibles les gares et points d'arrêts routiers

C/ Chantier communication et accompagnement au changement

FA 7 – Renforcer la communication Mobilité sur le bassin Mayenne Centre

FA 8 - Développer les lieux d'information, de vente et de conseil pour une mobilité durable

FA 9 – Faciliter le report modal pour les mobilités domicile – travail

... se déclinant en 18 fiches actions

D// Chantier Mobilités partagées

FA 10 – Coordonner les initiatives en matière de covoiturage

FA 11 – Mettre en place une offre en autopartage

E// Chantier mobilités cyclables

FA 12 – Promouvoir les modes actifs aux scolaires (écoles, collèges, lycées...)

FA 13 – Doter le territoire d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés et valoriser l'existant

FA 14 – Renforcer la politique vélo dans sa globalité

F// Chantier décarbonation et sobriété

FA 15 - Développer les motorisations alternatives aux véhicules thermiques

G// Chantier mobilités solidaires

FA 16 – Réaliser le PAMS

H// Partage et mutualisation des données

FA 17 - Engager une enquête ménage déplacement EMC²

FA 18 – Suivre et évaluer le contrat opérationnel de mobilité

Matrice des responsabilités

BASSIN MAYENNE CENTRE	Région	Département	Leval Agglomération	CC des Coëvrons	TEM	Gares et Connexions
Chantier Transports collectifs						
FA 1 – Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, interurbains et transports scolaires	A – Po – F	Pa	Po – F	Pa		Pa
FA 2 – Coopérer pour un large service de transport à la demande (TAD)	A – Po – F	Pa	Po – F	Po – F		
Chantier Intermodalité et accessibilité						
FA 3 – Etablir un schéma global des PEM à l'échelle du bassin Mayenne Centre et renforcer le potentiel d'intermodalité des PEM existants	A – Po – F	Po – Pa – F	Po – F	Po – F		Pa
FA 4 – Mettre en place des aménagements cyclables et rabattements vers les gares et PEM	A – Po – F	Po – F	Po – F	Po – F		Pa
FA 5 – Simplifier le parcours usager	A – Po – F	Pa	Po – F	Po – F	F	Pa
FA 6 – Rendre accessibles les points d'arrêts routiers et gares	A – F	Po – F	Po – F	Po – F		
Chantier Communication - Accompagnement au changement						
FA 7 – Renforcer la communication Mobilité sur le bassin Mayenne Centre	A – Po – F	Po – F	Po – F	Po – F		Pa
FA 8 – Développer des lieux d'information, de conseil et de vente pour les mobilités durables	A – Pa – F	Pa – F	Po – F	Po – F		Pa
FA 9 – Accompagner les évolutions de mobilité des entreprises et mobilités domicile – travail	Pa – F	Pa – F	A – Po – F	A – Po – F	Pa	
Chantier Mobilités partagées						
FA 10 – Coordonner les initiatives en matière de covoiturage	Po – F	A – Po – F	Po – F	Pa		Pa
FA 11 – Mettre en place une offre en autopartage	Pa	A – Pa – F	Po – F	Po – F	F	
Chantier Mobilités actives						
FA 12 – Promouvoir les modes actifs auprès des scolaires (écoles, collèges, lycées...)	A – Po – F	A – Po – F	Po – F	Po – F		
FA 13 – Doter le territoire d'un réseau d'itinéraires cyclables et valoriser l'existant	A – Pa – F	Pa – F	Po – F	Po – F		
FA 14 – Renforcer la politique vélo dans sa globalité	Po – F	Pa – F	A – Po – F	A – Po – F		
Chantier décarbonation et sobriété						
FA 15 – Développer les motorisations alternatives aux véhicules thermiques	Po – F	Pa	Po – F	Po – F	A – Po – F	Pa
Chantier Mobilités solidaires						
FA 16 – Elaborer le PAMS	A – Po	A – Po – F	Pa	Pa		
Chantier partage et mutualisation des données						
FA 17 – Engager une enquête ménage déplacement EMC2	Pa	Po – F	A – Po – F	Po – F		
FA 18 – Evaluer le contrat opérationnel de mobilité	A – Po – F	Pa	Pa	Pa	Pa	Pa

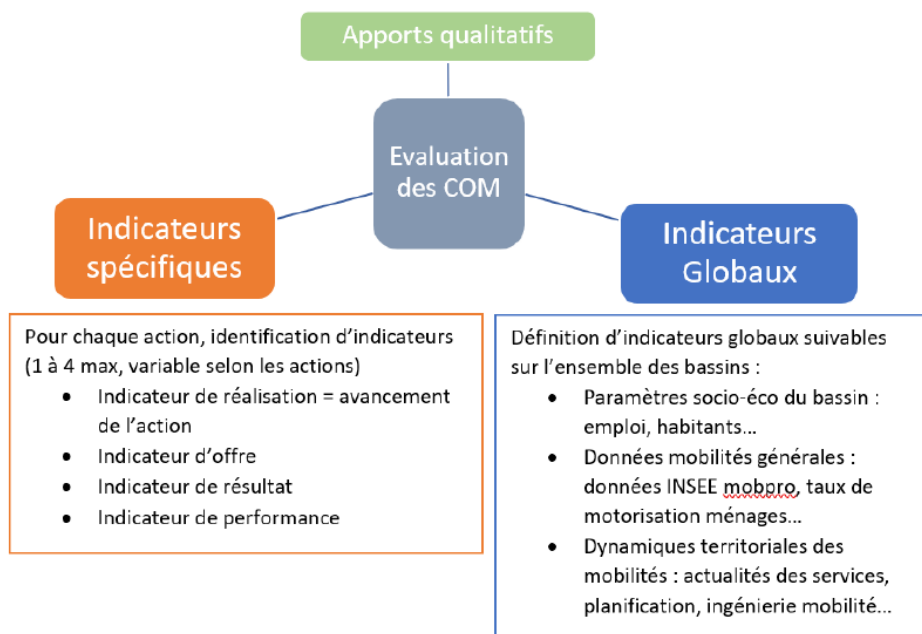
Actions emblématiques du contact opérationnel de mobilité

Proposition de mettre en avant quelques actions emblématiques du Contrat Opérationnel de Mobilité

COM – évaluation

Evaluation du COM :

- À mi-parcours : fin 2027
- À la fin des 5 ans : 2030



43

COM – Suite du processus

- derniers ajustements sur le document final

Validation du COM dans les instances de chaque partenaire

- Région : conseil régional du 20 mars 2025
- Département, EPCI et TEM ?

Communication collective dans le cadre d'une signature officielle :

- En prenant appui sur une des actions emblématiques du COM pour illustrer concrètement cette démarche ?

Florian Bercault : *Nous passons aux questions environnement, avec une première délibération importante, puisque c'est la participation au dispositif Terres de Sources. Nadège Davoust.*

ENVIRONNEMENT

• CC84 - PARTICIPATION AU DISPOSITIF TERRES DE SOURCES

Rapporteur : Nadège Davoust

I - Présentation de la décision

Le service des eaux de Laval Agglomération travaille depuis 2023 à la mise en place d'un plan d'actions pour protéger les forages d'eau potable de son territoire. Dans ce plan d'actions, est prévue une phase de sensibilisation des agriculteurs, des aires d'alimentation de captage pour envisager de leur part un engagement vers des pratiques moins impactantes sur la qualité de l'eau des captages.

La question du financement des actions des agriculteurs est envisagée à travers des paiements pour services environnementaux (PSE), qui peuvent se décliner de différentes façons : financements privés ou financements publics, sur la base d'engagement et de pratiques plus vertueuses pour l'environnement (prairies enherbées, plantations de haies, rotations ou baisse des intrants, etc.).

La collectivité eau du Bassin Rennais, de son côté, a entamé, il y a une dizaine d'années, des actions pour protéger la qualité de ses ressources. À ce titre, un dispositif spécifique, le dispositif Terres de Sources, a été mis en place. Il permet de rémunérer les actions des agriculteurs et de leur assurer un prix de vente de leur produit en échange à travers un marché public de prestation de service environnemental. Dans ce marché à bons de commande, les collectivités sont engagées à plusieurs titres :

- les collectivités, en tant que producteur d'eau potable (protection des captages) ou chargées des PCAET (protection de la qualité de l'air), qui s'engagent à appuyer les démarches des agriculteurs (financement, diagnostic, etc.),
- les collectivités et communes en charge de la restauration collective.

De leur côté, les agriculteurs qui souhaitent intégrer le dispositif doivent s'engager :

- sur des critères d'entrée (pas de néonicotinoïdes, pas de commercialisation hors-saison, absence de désherbants, anti-limaces, antibiotiques, et OGM/huile de palme),
- sur la réalisation d'un diagnostic de l'exploitation, type IDEA,
- sur une démarche de progrès sur la base de 12 indicateurs, la diminution du bilan apparent azote et de l'indice de fréquence de traitement (IFT).

Laval Agglomération avait demandé, au printemps 2024, aux collectivités de la Mayenne en charge de la production d'eau potable, si elles souhaitaient mener une réflexion concernant le label Terres de Sources.

Dans ce cadre, la collectivité eau du Bassin Rennais a deux projets :

- le renouvellement du marché à bons de commande à partir du 1^{er} janvier 2027 ; elle souhaite savoir si Laval Agglomération (régie de l'eau et service climat et énergie) souhaite s'engager d'ici à la fin de l'année 2025 dans ce futur marché. Du fait de la proximité, de la continuité territoriale, et même d'acteurs communs de l'agriculture, ceci permettrait de bénéficier de l'expérience de cette collectivité et de la SCIC associée ; Dans ce cadre, Laval Agglomération s'engage à participer au financement des agriculteurs prêts à s'engager (diagnostic, démarche de progrès, etc.) ;

- la participation à un projet Life, dont le but est d'étendre le label à l'échelle nationale ; une dizaine de territoires d'échelles différentes, tels que AgriParis Seine ou le département de Charente-Maritime sont prêts à s'engager dans ce projet. Il doit être déposé en septembre 2025, pour une réponse au printemps 2026 et un début de projet en septembre 2026, jusqu'à septembre 2031.

Dans les deux cas, et par suite du courrier envoyé en 2024, Mayenne Communauté a émis le souhait de participer à ces projets et est prête à s'engager en collaboration avec Laval Agglomération, dans le cadre d'un "Terres de Sources - Territoires Mayennais" en attendant que d'autres collectivités s'y associent.

Il est donc proposé que Laval Agglomération, en tant que producteur d'eau potable et en charge de la protection de la qualité de l'air, adhère au dispositif, en collaboration avec Mayenne Communauté, en intégrant le marché public à bons de commande de la collectivité eau du Bassin Rennais qui sera effectif au 1^{er} janvier 2027, ainsi qu'au projet Life "Alliance nationale Terres de Sources" qui, s'il est accepté, débutera en septembre 2026.

II - Impact budgétaire et financier

Pour le projet Life (septembre 2026-septembre 2031) s'il est accepté, les dépenses prévues à la charge de Laval Agglomération ont été évaluées à 24 000 €/an (120 000 € sur 5 ans, auxquels il faut ajouter 480 000 € de financement européens et agence de l'eau) qui correspondent à :

- l'embauche d'un responsable de projet ;
- la mise en place de diagnostics chez les agriculteurs engagés ;
- des actions de communications et sensibilisation.

Pour le marché à bons de commandes (à partir du 1^{er} septembre 2027), ceci impliquerait, par agriculteur prêt à s'engager, un montant de l'ordre de 6 000 € (diagnostic puis paiement pour service environnemental). Sur la base de 10 agriculteurs la première année, le montant serait donc de 60 000 € HT en 2027, montant qui pourrait être financé, en partie, par l'agence de l'eau Loire Bretagne.

Ces montants seront à répartir entre le service des eaux et le service "climat énergie" de Laval Agglomération.

Nadège Davoust : Depuis 2022, le service des eaux et assainissement de Laval Agglomération s'est engagé pour la gestion et la préservation de la ressource en eau. Nous avons mis en place des plans d'action pour protéger nos forages d'eau potable. À l'écran, là, vous avez juste un exemple d'une carte de nos forages. 80 % proviennent de trois prises d'eau de surface sur Laval-Changé et Port-Brillet-Saint-Jean. 20 % viennent d'une dizaine de forages différents. Vous avez un exemple des traitements: ce que nous pourrions faire et ce que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui pour les forages des stations, Le coût est de 50 000 € d'investissement sur une usine, sur un forage actuellement. Si demain, nous souhaitons traiter les métabolites, les pesticides, ou les PFAS, avec des filtres à charbon actif en grains, nous serions obligés d'avoir un coût financier assez démesuré : 300 000 €. Nous serions à 1,2 million avec les membranes Osmose Inverse.

Excusez-moi, parce que, normalement, cela ne devait pas être présenté, mais ce n'est pas grave. Je vais revenir sur Terres de Sources. La collectivité du bassin rennais, de son côté, a aussi entamé la reconquête de la qualité de l'eau, en mettant en place le dispositif Terres de Sources. Il permet de rémunérer les actions des agriculteurs et d'assurer un prix de vente de leurs produits, en échange de prestations de services environnementales à travers un marché public. Dans ce marché à bons de commande, les collectivités sont engagées à plusieurs titres, en tant que producteurs d'eau ou chargés des PCAET, de la protection de la qualité de l'air, ou en charge de la restauration collective. De leur côté, les agriculteurs engagés dans Terres de Sources doivent s'engager sur des critères d'entrée : pas de néonicotinoïdes, pas de commercialisation hors saison, absence de désherbants,

anti-limaces, antibiotiques ou OGM, huile de palme. Ils s'engagent aussi sur une démarche de progrès sur la base de 12 indicateurs, la diminution du bilan apparent azote et indices de fréquentation de traitements, IFT.

Laval Agglomération avait demandé, au printemps 2024, aux différents EPCI de la Mayenne, en charge de la production d'eau, s'ils souhaitaient aussi mener une réflexion concernant le label Terres de Sources. Dans ce cadre, la collectivité Eau du Bassin Rennais a deux projets. Le premier: le renouvellement du marché à bons de commande à partir du 1er janvier 2027. La collectivité Eau du Bassin Rennais souhaiterait savoir si Laval Agglomération désire s'engager d'ici à la fin de l'année 2025 dans ce futur marché. Dans ce cadre, Laval Agglomération accepte de participer au financement des agriculteurs prêts à s'engager. Le deuxième: c'est la participation à un projet LIFE dont le but est d'étendre le label Terres de Sources à l'échelle nationale. Dans les deux cas, et suite au courrier envoyé en 2024, Mayenne Communauté a émis le souhait de participer à ces projets et est prêt à s'engager en collaboration avec Laval Agglomération à la mise en place d'un Terres de Sources territoire mayennais, en attendant que d'autres collectivités s'y associent.

Il est donc proposé que Laval Agglomération, en tant que producteur d'eau potable et en charge de la protection de la qualité de l'air, adhère au dispositif, en collaboration avec Mayenne Communauté, en intégrant le marché public à bons de commande de la collectivité Eau du Bassin Rennais, qui sera effectif au 1er janvier 2027 ainsi qu'au projet LIFE Alliance Nationale Terres de Sources qui, s'il est accepté, débutera en septembre 2026.

Concernant le projet LIFE, s'il est accepté, les dépenses prévues à la charge de Laval Agglomération ont été évaluées à 24 000 € par an. 120 000 € sur cinq ans auxquels il faut ajouter 480 000 € de financement européen et d'agence de l'eau, qui correspondent à l'embauche d'un responsable de projet, la mise en place de diagnostics chez les agriculteurs engagés et des actions de communication et de sensibilisation.

Concernant le marché à bons de commande, ceci impliquerait par agriculteur prêt à s'engager, un montant de l'ordre de 6 000 € sur la base de 10 agriculteurs, pour la première année. Le montant serait donc de 60 000 € hors taxe en 2027, montant qui pourrait être financé en partie par l'Agence de l'eau Loire-Bretagne. Ces montants seront à répartir entre le service des eaux et le service climat énergie de Laval Agglomération.

Il vous est donc proposé d'adopter la délibération suivante sur la participation au dispositif Terres de Sources.

Florian Bercault : Merci, est-ce qu'il y a des questions sur cette délibération ?

Vincent Paillard : Bonsoir, je vais déjà commencer à introduire mes propos en me présentant. Je suis Vincent Paillard. Je suis le maire de la commune de Montjean et je suis agriculteur, donc c'est un sujet qui m'intéresse et auquel je suis assez sensible. Je suis producteur de viande bovine en système tout herbe. Je suis pour la coexistence des modèles agricoles. J'écris l'Agriculture avec un A majuscule pour sa noblesse. Je ne fais pas de corporatisme, mais c'est une passion, donc permettez-moi. Et avec une majuscule parce que je suis effectivement pour la multiplication des modèles agricoles, parce que c'est comme cela que ça se définit. Pour autant, aujourd'hui, il existe l'agriculture conventionnelle, intensive et l'agriculture bio.

Madame la Vice-Présidente, deux, trois questions. Première question, j'attends la réponse à la fin. Vous avez dit : « Depuis 2022, nous avons mis des choses en place. » Je siége à la commission. régie des eaux. Je siége à la commission environnement. Au bureau communautaire. Monsieur le Président m'a largement invité à m'exprimer aujourd'hui. J'ai fait quelques recherches. Terres de Sources, pour ceux qui comprennent, c'est une SIC dans laquelle on retrouve des adhérents et notamment 10 salariés. Dix salariés, pour qui ? Pour 80 producteurs engagés sur le bassin rennais sur 2 000 exploitations. Pour 80 agriculteurs depuis 2017. En termes d'efficacité des politiques publiques, cela ne va pas très vite. Sachez que je suis très attaché à la dépense publique, cela peut choquer, mais, comme vous, chers collègues, je trouve que c'est sain. La dépense publique est saine, cela permet d'aménager le territoire. En revanche, je m'oppose strictement, et c'est de notre responsabilité de locaux, d'engager la dette. Et là, Terres de Sources, pour moi, cela crée une dette, parce que cela crée du doublon. En fait, tous les éléments sont sur la table pour arriver à améliorer la qualité de l'eau.

Quand on regarde le site Terres de Sources, il y a une vidéo de 12 minutes et qui témoigne dans

les producteurs? Ce sont les producteurs bio. Il est fait référence à l'IDA, Indicateur de Durabilité des Exploitations, c'est un document extrêmement intéressant. Il y a 53 indicateurs. Terres de Sources reprend 12 indicateurs. À aucun moment, il n'est fait référence aux pesticides. D'ailleurs, il est marqué en fin, dans le label : " En complément, des objectifs de réduction de l'usage des pesticides et de l'azote sont demandés aux exploitants agricoles sur la base des références territoriales, valeurs des SAGE". En fait, qu'est-ce qui se passe ? L'application de Terres de Sources, c'est strictement les SAGE. Vous nous avez présenté le SAGE de Haute-Vilaine qui vient d'être réécrit, dans lequel, en 2028 on supprime les herbicides sur le maïs.

Vous avez sollicité 9 EPCI en Mayenne. Il n'y a qu'un EPCI qui a répondu, c'est Mayenne Communauté. Il ne répond pas sur le volet eau, il répond sur le volet air. Les autres EPCI n'ont pas répondu. Quand vous dites : « Depuis 2022, nous avons fait des choses. », si vous prenez la régie des eaux de Coëvrons, des MAEC, Mesures Agro-Environnementales et Climatiques, ont été mises en place sur la régie. En fait, il y a des agriculteurs qui ont contractualisé des MAEC. Nous retouchons donc de l'argent, nous posons un diagnostic. Il y a des objectifs à atteindre. Les agriculteurs ont été très, très pertinents. Ils les ont sectorisés sur leurs parcelles de bassins de captage. En fait, ils ont été très pragmatiques. Tandis que là, un potentiel de 10 agriculteurs est proposé. Donc, deuxième question: nous parlons de 6000 € et il a été évoqué 2500 € de diagnostic annuel et 3500 € sur l'acte de production. Je ne connais pas beaucoup d'agriculteurs qui s'engageraient à donner 2500 € pour l'administratif tous les ans, pour toucher 3500 € sur l'acte de production. Et quand nous regardons toute l'actualité de Terres de Sources, en fait, ils n'en sont même pas là. Ils donnent entre 1000 et 5000 € aux agriculteurs, le reste, c'est sur l'objectif de la revalorisation des produits. Et c'est comme cela qu'ils essaient de faire changer la mentalité des agriculteurs. Il reste que nous, sur notre territoire, aujourd'hui, nous n'avons pas de transformateurs qui s'engagent. Donc, cela veut dire que cet agriculteur, même s'il est à Beaulieu, à La Gravelle, et que sa collecte de lait passe par un transformateur qui valorise, il n'aura pas de plus-value. Parce que dans la vidéo, c'est bien montré : il y a une collecte sélective. D'ailleurs, toutes ces démarches-là me font penser à l'agriculture biologique, où il y a vraiment une collecte séparée.

Rappelons que, dans nos cantines, nous avons la loi Egalim qui s'impose. À Montjean, ce sont 28 % de produits bio et 64 % de produits durables. À la ville de Laval, combien est-ce, Madame la Vice-Présidente ?

Vincent Paillard : Oui, bien, je l'espère.

Florian Bercault : Nous respectons la loi Egalim, cher collègue.

Vincent Paillard : Comment ?

Florian Bercault : Nous respectons la loi Egalim.

Vincent Paillard : Et au-delà des labels, l'intérêt pour conserver notre qualité, c'est l'approvisionnement local. Et donc voyez, si nous nous en tenons aux SAGE, aux artifices ayant été mis en place par la PAC avec le deuxième pilier, où il y a beaucoup plus de verdissement, et que nous nous en tenons à la lecture du SAGE, qui peut très bien évoluer, tous ces éléments-là, sur les 743 exploitations de Laval Agglomération, je pense qu'il y a du travail à faire. Mais aller sur Terre de Sources, cela fait quatre fois que je m'exprime, et plus je regarde... Enfin, ce soir, je voterai contre.

Florian Bercault : Merci beaucoup, Nadege Davoust.

Nadège Davoust : Désolée, je n'ai pas identifié toutes tes questions. Je reviens sur 2022, je dis 2022, puisqu'en 2022, nous avons pris la compétence gestion et préservation de la qualité de l'eau, ce qu'un EPCI n'était pas obligé de faire. Pour nous, c'était vraiment une compétence à prendre. Nous avons mis en place des actions avec le syndicat d'eau, le JAVO. Nous avons commencé en 2024, sur nos forages dits sensibles, parce qu'il y a des métabolites de pesticides. Et aujourd'hui, avec le financement, nous ne pouvons aller que sur quatre forages. En fait, trois forages et une eau de surface.

Terre de Sources permettrait de prendre le problème en amont, puisque, pour moi, en charge de la

distribution de l'eau, c'est un problème. Je suis l'élue responsable de l'eau distribuée. Je suis désolée, mais on a ce problème de métabolites de pesticides qui vient exclusivement des pesticides des agriculteurs qui sont autour de nos captages. Le volet Terre de Sources peut nous permettre d'aller au-delà de ces quatre captages dits sensibles et d'aller sur tous nos captages et forages, les 11 autres qu'il y a sur Laval Agglomération. Je suis d'accord, nous espérons toucher au moins 10 agriculteurs la première année. Pour revenir sur les chiffres, nous nous engageons à donner 3000 € à l'agriculteur par an et nous finançons le diagnostic IDA, payable la première année, soit au total 6.000€. Terres de Sources est déjà sur le bassin rennais depuis dix ans. Moi, je ne suis pas d'accord. Cela prouve que nous pouvons effectuer des actions. Nous parlons aujourd'hui de la qualité de l'eau, nous parlons de la santé de tous nos consommateurs, de nos usagers. 10 agriculteurs, ce n'est peut-être pas beaucoup au départ, mais nous espérons toucher 10 agriculteurs en plus tous les ans. Nous nous engageons et c'est pour cela que nous avons souhaité participer au marché à bons de commande du bassin rennais. Comme cela, nous pouvons profiter de leur expérience. Eux fonctionnent en SCIC. D'où est venu le deuxième projet ? Le projet LIFE est plus récent, on nous l'a proposé. Terre de Sources a envie d'avoir un label au niveau national. C'est vrai, c'est de l'argent public à aller chercher. Pour nous, habitants de Laval Agglomération, il ne restera pas tant que cela à payer. Cela n'aura pas forcément un gros impact sur le prix de l'eau. Alors effectivement, oui, ce sont des financements publics européens, des financements conséquents, mais nous nous sommes dit qu'il fallait tenter le projet LIFE.

Florian Bercault : Louis Michel voulait intervenir ?

Louis Michel : Oui, je cherchais déjà le bouton pour voter « oui ». Pourquoi je voterai oui ? Parce que j'ai quand même une expérience assez longue dans l'eau et j'ai vu pas mal de choses se dérouler. Je ne me suis pas engagé à la régie des eaux. Pourquoi je ne suis pas membre ? Parce que j'ai habité un périmètre de captage toute ma vie, dont les terres appartiennent à la régie des eaux. J'avais donc, au début du mandat, choisi de ne pas siéger à la régie des eaux, comme je ne siégeais pas au Syndicat d'eau du Centre-Ouest. C'était le syndicat qui desservait le sud du canton de Loiron avant. La problématique de l'eau a toujours été là, et nous avons beau faire attention, nous retrouvons toujours, quand même, quelque peu de pollution. Et sur le bassin de L'Oudon, toutes les instances qui avaient la compétence eau potable, un jour, l'ont confiée au bassin de L'Oudon. Mon prédécesseur, qui dirigeait le SAGE, était très sensible à cela et il a réussi à ce que cette compétence soit confiée à un syndicat de bassin. Et je dois avouer qu'à travers les PAC, les MAEC des PAC, nous avons quand même chaque année à peu près une centaine de personnes qui s'engagent dans des MAEC. Parfois, ce sont des bios qui changent leur système ou qui veulent gagner de la prairie. L'aire de captage de Segré, c'est tout le bassin de L'Oudon, il part de La Gravelle et va jusqu'au Segré. Cela représente des milliers d'hectares.

Là, nous sommes en train de réécrire le SAGE, comme le sait sans doute Vincent. J'étais à la réunion l'autre jour, nous décrivons notre contrat de territoire avec l'agence de l'eau. Nous disons que les pollutions ont été contenues, c'est-à-dire qu'en 20 ou 30 ans d'efforts, l'eau est toujours disponible. Nous pouvons toujours la distribuer, parce que nous avons moins de deux jours de dépassement par an. Évidemment, nous avons des captages qui sont à 35-40 et je trouve que tous ces gens qui s'engagent sans label, parce qu'ils n'ont que les MAEC... L'idée de Terres de sources est d'en trouver plus et de les faire valoriser dans les cantines. Tu dis qu'il n'y a pas d'approvisionnement par rapport au lait, je connais quelqu'un qui collecte des graines, qui est prêt à travailler pour Terres de Sources. C'est une entreprise qui est sur le territoire de Laval agglomération. Donc il pourrait y avoir du blé Terres de Sources, et peut-être des graines : du quinoa Terres de Sources, du millet Terres de Sources, du sarrasin Terres de Sources. Cela n'est pas un problème. Parce que le jour où il y aura 100 agriculteurs, je suis sûr qu'il y aura un laitier qui prendra le lait des 100 agriculteurs, car pour créer une filière, il faut un minimum. Et il y aura du lait Terres de Sources. Il faut bien commencer un jour.

Quant au LIFE, c'est quoi ? C'est un programme pour aller frapper à l'Union européenne. Je mène un LIFE sur le Chéran avec beaucoup d'argent. Et nous avons beaucoup de monde à convaincre par rapport à la continuité écologique, à la biodiversité, aux diverses pratiques et ainsi de suite. D'ailleurs, le théâtre que tu avais vu « Les arbres qui plantaient des hommes », je pense, était financé par le LIFE. Ce n'est que de la vulgarisation.

Vincent Paillard : Je ne suis pas contre l'utilisation du LIFE. Non, non... Parce que Nadège répond la même chose. Quand je parle de dépense d'argent, ce n'est pas sur le LIFE. C'est sur le doublon que l'on crée avec une SIC de 2017, qui a 80 agriculteurs sur un bassin versant où il y en a 2000, avec 10 salariés dedans. Et quand j'échange avec les EPCI qui ont été contactés en Mayenne et avec les techniciens, en fait, cela va être beaucoup d'administratif et peu pour les agriculteurs. Cela me pose un premier problème. Sachez que, sur le fond, il n'y a aucune ambiguïté. Je ne suis pas utilisateur de pesticides parce que mon système m'amène à cela. Pour autant, je ne crache pas dans la soupe, puisque j'ai des entrées sur mon exploitation dans le bilan minéral, dans lequel il y a de l'utilisation de pesticides, par exemple de la paille. Je suis intellectuellement beaucoup plus ouvert que cela. Pour autant, c'est la méthodologie: Où est le soutien à l'agriculteur biologique ? C'est le défi à relever, sur la commande publique, sur l'agriculture bio. Sur les 743 exploitations, nous avons des agriculteurs bios. Et vous savez qu'à chaque fois que j'en discute avec les collègues qui sont en bio, ils ont du mal parce qu'en face il n'y a pas la consommation. Parce que vous savez comment est le consommateur, il privilégie son portefeuille et a délaissé le bio. En revanche, si nous pouvons l'intégrer dans notre restauration de cantine, là nous allons avoir un soutien appuyé. Et là, nous allons avoir quelque chose d'efficace sur la contrainte et l'utilisation des pesticides. Nadège, il n'y a pas d'ambiguïté sur les chiffres. Il n'y a pas de problème, moi c'est sur la forme. Terres de Sources, pour moi, c'est une coquille vide.

Florian Bercault : Je te remercie de ta vigilance Vincent. Effectivement, nous en avons beaucoup discuté dans cette instance. Je pense que nous nous rejoignons sur le fond : c'est dire que la logique n'est pas une logique agricole de Terres de Sources, mais d'abord une logique de préservation de la qualité de l'eau. Et l'idée est de pouvoir s'intéresser à nos points de captage de manière incitative pour recenser les agricultures, de pouvoir éventuellement changer les pratiques quand il le faut. Premièrement, payer des services environnementaux en cas d'évolution des pratiques et deuxièmement, de manière pragmatique, ouvrir des marchés alimentaires, notamment sur le bassin rennais. C'est cela qui peut être intéressant. C'est un dispositif expérimental. Je rejoins la vigilance sur les coûts de structure. Ce que l'on sait est qu'évidemment, pour le diagnostic, il ne sera payé que la première année. Ensuite, il s'agira de prestations de services environnementaux. Moi, j'ai envie d'essayer, évidemment, parce qu'il y a une dette environnementale qui ne dit pas son nom. Parce que nous savons que c'est un dispositif qui est justement regardé à l'échelle européenne comme étant innovant. Et il est complémentaire de la politique agricole qu'on ne va pas changer et transformer, puisque nous n'avons pas la main. C'est d'abord une question européenne, une question nationale, comme le rappelait François Berrou dans nos débats. C'est plutôt de travailler sur le temps long et sur la politique de l'eau. Sans doute qu'il y a d'autres méthodes, d'autres moyens, mais aujourd'hui, ce qui nous est proposé c'est de rentrer dans cette expérimentation. Cela nous engage à 24 000 € par an sur cinq ans et à aller chercher des cofinancements de l'agence de l'eau et de fonds européens. Cela ne nous engage pas à beaucoup. Moi, je m'engage à ce que nous te fassions un rapport ici, et un rapport annuel au conseil. J'entends bien les coûts de structure de la SCIC, sans doute qu'il faut amorcer la pompe. Il y a toujours un minimum de personnes pour démarrer. Mais la logique, elle, est quand même vertueuse. Mais j'entends peut-être que le chemin est trop coûteux pour les dépenses publiques. Aujourd'hui, la SCIC existe, donc autant se greffer. Je pense que cela nous coûte moins cher que de recréer un dispositif à nous. C'est pour cela que nous vous proposons aujourd'hui de voter cette délibération. Mais nous avons bien noté ton vote. Je vous propose de voter cette délibération.

Ceci exposé,
Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 6 OCTOBRE 2025

PARTICIPATION AU DISPOSITIF TERRES DE SOURCES

Rapporteur : Nadège Davoust

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29, L5211-1, L2224-5, D2224-1 et suivants,

Vu la délibération du conseil communautaire de Laval Agglomération du 23 mai 2016 relative au transfert des compétences eau potable et assainissement,

Vu l'arrêté préfectoral portant modification des statuts de la Communauté d'agglomération de Laval,

Vu les statuts des régies autonomes d'eau potable et d'assainissement,

Vu le Plan Climat Air Énergie Territorial adopté par le conseil communautaire de Laval Agglomération le 17 juin 2024,

Considérant qu'il est nécessaire de mettre en œuvre des actions pour protéger en amont la qualité de l'eau des captages de Laval Agglomération ainsi que la qualité de l'air,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le conseil communautaire approuve la participation de Laval Agglomération, à travers sa régie eau potable et le service en charge du PCAET, au dispositif Terres de Sources, le futur marché à bons de commande de la collectivité eau du Bassin Rennais qui débutera le 1^{er} janvier 2027 et le projet Life "Alliance nationale Terres de Sources" qui pourrait débuter en septembre 2026.

Article 2

Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 3

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à la majorité des suffrages exprimés, vingt conseillers communautaires ayant voté contre (Gwénaél Poisson, Patrick Péniguel, Anthony Roullier, Henri Renié, Samia Soutani, Chantal Grandière, Marie-Cécile Clavreul, Vincent D'Agostino, James Charbonnier, Pierrick Guesné, Jean-Pierre Thiot, Anne-Marie Janvier, Guy Toquet, Vincent Paillard, Mickaël Marquet, Yannick Borde, Corinne Segretain, Pierre Besançon, Christelle Alexandre et Dominique Gallacier) et douze conseillers communautaires s'étant abstenus (Jérôme Allaire, Christian Lefort, Olivier Barré, Marcel Blanchet, Éric Lemoine, Sébastien Destais, Jean-Marc Coignard, Hervé Lhotellier, Béatrice Ferron, Caroline Garnier, Noémie Coquereau et Éric Morand).



Bureau communautaire / Conseil communautaire
Plan d'actions préservation de la ressource

Les ressources en eau potable sur Laval :

- 80 % provenant de trois prises d'eau de surface (Laval/Changé + Port Brillet + St-Jean sur Mayenne)
- 20 % provenant de 10 forages en eau souterraine, dont un actuellement fermé (forage Bon-Enfant, Ahuillé)

Un intérêt quantitatif de conserver les forages, qui sont sensibles aux pollutions diffuses : Nitrates, Métabolites de pesticides, TFA.

www.agglo-laval.fr

LAVAI
agglo

SERVICE
096 88119

Bureau communautaire / Conseil communautaire

Quelles solutions pour le maintien dans le temps des forages ?

Création d'une station de traitement par forage ?

une solution à éviter,
du fait d'un **coût financier et énergétique démesuré**



Pour un forage à
faible débit :
~ 15 m³/h
et 50 000 m³/an

	Filtre entaille neutralisation électrolyse	Filtres à charbon actif en grains	Membranes Osmose Inverse
Effet/taux	Sans sur métabolites, PFAA et TRA	La plupart des métabolites de pesticides et PFAA sans sur TRA	Total pesticides et métabolites, PFAA, TRA
Coût investissement	50 000 €	300 000 €	1 200 000 €
Coût fonctionnement annuel	3 000 €	300 000 €	100 000 €
Autres		Perles en eau (2%) Accès à l'électricité	Perles en eau (15%) Renouvellement membranes (10 ans) consommables

www.agglo-leval.fr



Bureau communautaire / Conseil communautaire

Quelles solutions pour le maintien dans le temps des forages ?

Limiter les intrants grâce à deux actions complémentaires :

- En **incitant et accompagnant les agriculteurs des AAC** (aires d'alimentation de captage) dans leur volonté de limiter leur impact sur la ressource en eau
- En menant une **action de stratégie foncière** pour acquérir des terrains, à réserver pour des baux environnementaux



Pour information :

120 agriculteurs sur les 10 forages

120 sur la prise d'eau de Port-Brillet

Globalement 15 000 ha de SAU concernée

www.agglo-leval.fr



Bureau communautaire / Conseil communautaire

Accompagnement des agriculteurs

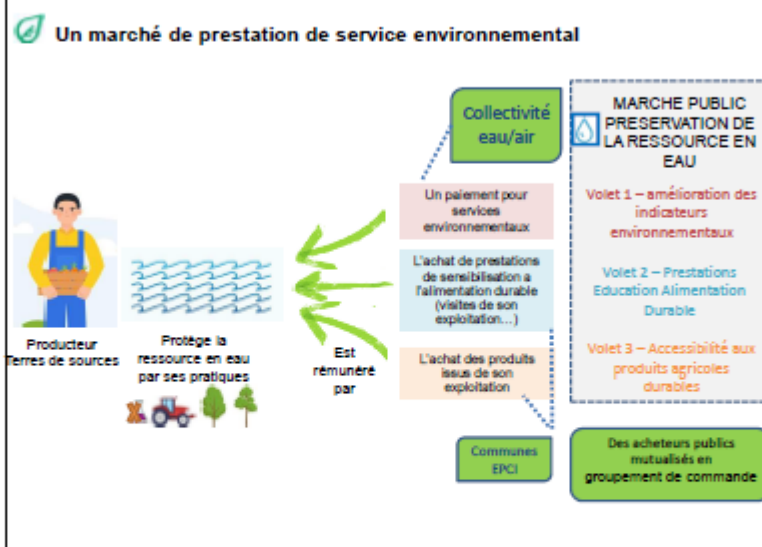
via un paiement pour service environnemental (PSE)

Les agriculteurs s'engagent sur des bonnes pratiques environnementales et en retour sont rémunérés pour ce service.



- des PSE privés ou publics
- **Terres de Sources (Eau du Bassin Rennais)** : une PSE en complément d'un engagement dans un marché à bon de commandes auprès, principalement, de la restauration collective.

www.agglo-leval.fr



Bureau communautaire / Conseil communautaire Terres de Sources

Engagement dans le projet Life (2026-2031)

- Engagement en collaboration avec Mayenne Communauté
 - Objectifs : 150 agriculteurs engagés en 10 ans
 - En complément des filières à créer, des actions sensibilisations
- Dépenses prévues à la charge de Laval Agglomération ont été évaluées à 24 000 €/an
 - l'embauche d'un responsable de projet ;
 - la mise en place de diagnostics chez les agriculteurs engagés ;
 - des actions de communications et sensibilisation.

Participation au renouvellement du marché à bons de commande au 01/01/2027 de Eau du Bassin Rennais

- un montant de l'ordre de 3000 €/an par exploitation (+ diagnostic la première année).
 - 10 agriculteurs en 2027 (60 000 € HT)
 - 100 agriculteurs en 2031 (400 000 € HT/an)
- financé en partie par l'agence de l'eau Loire Bretagne.

www.agglo-laval.fr



Bureau communautaire / Conseil communautaire

En complément

Stratégie foncière : une action de veille et d'acquisition de terrains pour la mise en place de baux environnementaux

- Acheter des terrains sur les AAC des forages de l'agglomération, et mettre en place des baux environnementaux ;
- Acquérir des parcelles dans le cadre du droit de préemption rattaché à la convention cadre SAFER ;
- Mettre en place un diagnostic parcellaire sur les AAC et une enquête foncière sur les AAC pour élaborer une stratégie foncière en collaboration avec la SAFER ;

www.agglo-laval.fr



Florian Bercault : *Nous passons à la mise en place d'une stratégie foncière sur les aires d'alimentation de captage du service des eaux. Nadège Davoust.*

CC85 - MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE FONCIÈRE SUR LES AIRES D'ALIMENTATION DE CAPTAGE DU SERVICE DES EAUX

Rapporteur : Nadège Davoust

I - Présentation de la décision

Un programme d'actions en faveur de la qualité de la ressource en eau souterraine et superficielle sur les aires d'alimentation de captage (AAC) de Montroux, Bon Enfant, La Thionnière et de l'étang de la forge a été validé par le conseil d'exploitation du service des eaux de Laval Agglomération en juin 2024. Ce programme a pour objectif de réduire les sources de pollutions essentiellement agricoles sur les eaux brutes afin d'assurer une meilleure qualité de l'eau en garantissant un prix convenable pour les citoyens de Laval Agglomération sur l'eau du robinet.

Le programme s'appuie notamment sur la convention-cadre relative à la veille foncière signée entre Laval Agglomération et la SAFER. Concrètement, cela veut dire qu'une parcelle mise en vente localisée sur une AAC peut faire l'objet d'une acquisition grâce au droit de préemption dans le cadre de la mission de protection de la ressource en eau.

De plus, certains agriculteurs ne semblent pas prêts à s'engager dans un programme d'actions modifiant leurs pratiques culturales. Ils seraient cependant prêts à exploiter des parcelles en dehors des AAC afin de garantir leur système de production.

Une action de maîtrise foncière est donc à présent en discussion avec les agriculteurs concernés qui sont à l'origine de cette demande. Dans ce cadre, le service des eaux a pour objectif de réaliser les missions suivantes, en partenariat avec la SAFER :

- acheter des terrains sur les AAC des forages de l'agglomération, et mettre en place des baux environnementaux ;
- acquérir des parcelles dans le cadre du droit de préemption rattaché à la convention cadre SAFER ;
- mettre en place un diagnostic parcellaire sur les AAC citées ci-dessus ;
- mettre en place une enquête foncière sur les AAC ;
- mettre en place une stratégie foncière en collaboration avec la SAFER ;
- agir pour la réussite de l'acquisition de parcelles pour préserver l'eau brute dans le cadre des limites budgétaires.

II - Impact budgétaire et financier

L'impact budgétaire et financier dépend des missions demandées à la SAFER, mais surtout des surfaces à acheter.

Le montant de mission demandée (identification du patrimoine rural foncier, enquêtes parcellaires, restitution) à la SAFER est estimé à 4 675 € HT.

Les surfaces à acheter ne sont pas connues à l'avance. Globalement, pour le budget eau 2026, un montant de 200 000 € est prévu, ce qui est une base conséquente mais ayant un impact limité sur le prix de l'eau.

Nadège Davoust : Alors, pour aller dans la même stratégie de reconquête de la qualité de l'eau, nous avons le souhait de mettre en place une stratégie foncière sur les AAC, les Aires d'Alimentation de Captage. Nous avons déjà, comme je le disais tout à l'heure, un programme d'action sur quatre captages : Montroux, Bon Enfant, La Thionnière (donc à Loiron, Argentré, Ahuillé) et l'étang de la Forge. Je ne pensais pas le dire forcément aujourd'hui, mais nous avons un des captages qui est fermé parce qu'il y a un dépassement de métabolites de pesticides. D'où notre volonté d'aller vers une stratégie foncière, d'aller encore plus loin. Le programme s'appuie notamment sur une convention cadre relative à la veille foncière signée entre Laval Agglomération et la SAFER. Concrètement, cela veut dire qu'une parcelle mise en vente localisée sur une AAC, donc une aire de captage, peut faire l'objet d'une acquisition grâce au droit de préemption, dans le cadre de la mission de protection de la ressource en eau. Certains agriculteurs ne semblent pas prêts à s'engager dans un programme d'actions modifiant leurs pratiques culturales. Ils seraient cependant prêts à exploiter des parcelles en dehors des AAC, afin de garantir leur système de production. Une action de maîtrise foncière est donc, à présent, en discussion avec les agriculteurs concernés qui sont à l'origine de cette demande.

Dans ce cadre, le service des eaux a pour objectif de réaliser les missions suivantes en partenariat avec la SAFER. Acheter des terrains sur les AAC, des forages de l'agglomération et mettre en place des baux environnementaux, acquérir des parcelles dans le cadre du droit de préemption rattaché à la convention cadre SAFER, mettre en place un diagnostic parcellaire sur les AAC citées ci-dessus, mettre en place une enquête foncière sur les AAC, mettre en place une stratégie foncière en collaboration avec la SAFER, agir pour la réussite de l'acquisition des parcelles pour préserver l'eau brute dans le cadre des limites budgétaires.

L'impact budgétaire et financier dépend des missions demandées à la SAFER, mais surtout des surfaces à acheter. Le montant des missions demandées: identification du patrimoine rural foncier, enquête parcellaire, restitution, est estimé à 4 675 € hors taxes. Les surfaces à acheter ne sont pas connues à l'avance. Globalement, pour le budget eau 2026, un montant de 200 000 € est prévu, ce qui est une base conséquente, mais ayant un impact limité sur le prix de l'eau. Il vous est donc proposé d'adopter la délibération suivante.

Florian Bercault : Merci. Est-ce qu'il y a des questions, remarques ? Oui, une question. Marie-Cécile Clavreul.

Marie-Cécile Clavreul : 200 000 €. Alors, je ne connais pas le prix d'achat à l'hectare. Nous sommes entre 30 et 40 hectares, peut-être un peu moins suivant le prix d'achat. Est-ce seulement pour 2026 ? Ou un budget sera-t-il prévu chaque année dans le cadre de ce droit de préemption ? C'est la première question.

Nadège Davoust : Nous provisionnons 200 000 € sans savoir encore, effectivement, quelle somme il y aura. Il y a tout un travail à mener avec la SAFER. Et puis après, les autres années, tout dépendra des avancements.

Marie-Cécile Clavreul : Cela se fera au fur et à mesure des ventes qui se pratiqueront sur les secteurs concernés. Nous parlons d'aires d'alimentation des captages, qu'est-ce, en réalité ? Ce sont les périmètres complémentaires ou les périmètres éloignés ? Y a-t-il une distinction particulière, ou s'agit-il de toute l'aire d'alimentation ?

Nadège Davoust : En fait, il y a différentes aires d'alimentation de captage, des prioritaires, des sensibles. Là, nous sommes dans les sensibles.

Marie-Cécile Clavreul : On n'a pas d'évaluation ? Parce qu'il y a eu des enquêtes publiques, normalement, on devrait connaître à peu près l'évaluation des surfaces concernées dans ces aires sensibles. Cela pourrait donner une idée du montant global du budget que nous pourrions avoir sur un tel projet. C'était ma deuxième question.

Nadège Davoust : Nous ne pouvons pas dire aujourd'hui, exactement, la surface qui sera concernée.

Marie-Cécile Clavreul : Je sais bien, puisque c'est lié aux ventes. Mais, je ne sais pas, des surfaces telles qu'elles sont définies dans l'arrêté de protection du captage. Il y a un arrêté du Préfet qui définit les zones avec des éléments cadastraux. Nous connaissons les surfaces. C'était une évaluation. C'était pour savoir si nous la connaissions. C'est tout.

Florian Bercault : Louis Michel.

Louis Michel : Un expert, oui. Une aire de captage, ici, c'est de l'ordre de 50 hectares. Nous avons six ou sept captages. Il y en a quatre ici et il y en a trois sur le bassin de l'Oudon, dont trois à Saint-Cyr-le-Gravelais. Avec 100 hectares à Saint-Cyr-le-Gravelais, tu protèges les trois ou quatre captages. Ce sont à la fois les périmètres rapprochés et les périmètres sensibles, ce n'est pas forcément l'aire d'alimentation qui consiste à dire tout le bassin. Cela demande certainement des études plus précises. Aujourd'hui, sont arrêtés uniquement les périmètres sensibles et les périmètres complémentaires.

Marie-Cécile Clavreul : C'est quand même important de connaître la zone, puisque derrière c'est l'exercice d'un droit de préemption. Donc, c'est utile de savoir quelles ventes sont visées, en termes de territoire et de zones. La SAFER ne peut exercer un droit de préemption prioritaire que lorsqu'elle connaît bien la zone, puisqu'il y a d'autres droits de préemption prioritaires qui s'exercent sur des terres agricoles. C'était ma question aussi, qui était incidente.

Florian Bercault : En somme, ce sont les 50 hectares autour de tous les points de captage de l'agglomération.

Vincent Paillard : Oui voilà. Pragmatisme et proximité. C'est l'antithèse de l'idéologie. Et cela est une bonne délibération, Monsieur le Président. Je fais louange. Et cela me rassure de savoir que Louis a fait sa carrière avec l'agriculture biologique. Et si demain, les terres sont vendues, l'agglomération en deviendra propriétaire. Et cela est une bonne chose, Louis.

Louis Michel : Avant, ils ont déjà été achetés par le syndicat de Centre-Ouest. Mon propriétaire était une collectivité locale depuis 1992, quand le périmètre s'est installé. Et j'ai cédé mon droit de préemption. Je me suis sans doute fait accompagner par Marie-Cécile à l'époque. Donc la boucle est bouclée.

Florian Bercault : Quel testament !

Louis Michel : Non, mais je veux dire que l'eau est quelque chose d'important, de prioritaire.

Florian Bercault : Nous sommes tous d'accord, je pense.

Vincent Paillard : Je suis d'accord, il n'y a pas d'ambiguïté ce soir. L'eau est une priorité.

Florian Bercault : C'est pour cela que nous testons des choses, parce qu'effectivement, nous pouvons y aller de manière normative, un peu plus fort. Mais l'idée est d'aller vers des dispositifs plutôt incitatifs. Je vous propose de voter cette délibération.

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 6 OCTOBRE 2025

MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE FONCIÈRE SUR LES AIRES D'ALIMENTATION DE CAPTAGE DU SERVICE DES EAUX

Rapporteur : Nadège Davoust

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2224-5, D2224-1 et suivants,

Vu la délibération du conseil communautaire de Laval Agglomération du 23 mai 2016 relative au transfert des compétences eau potable et assainissement,

Vu l'arrêté préfectoral du 26 septembre 2016 portant modification des statuts de la Communauté d'agglomération de Laval,

Vu les statuts des régies autonomes d'eau potable et d'assainissement,

Considérant qu'être propriétaire des parcelles permet d'assurer la mise en place de baux environnementaux limitant l'impact sur la qualité de l'eau,

Qu'il est nécessaire de mettre en œuvre des actions pour protéger en amont la qualité de l'eau des captages de Laval Agglomération ainsi que la qualité de l'air,

Qu'à cet effet, il est proposé de mettre en œuvre une stratégie foncière avec la SAFER,

Après avis de la commission environnement,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le conseil communautaire approuve la mise en place d'une stratégie foncière en collaboration avec la SAFER dans le cadre de la mission de préservation de la ressource en eau, sur la base d'actions d'acquisition de terrains.

Article 2

Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 3

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à la majorité des suffrages exprimés, un conseiller communautaire ayant voté contre (Caroline Garnier) et huit conseillers communautaires s'étant abstenus (Éric Lemoine, Henri Renié, Samia Soultani, Chantal Grandière, Marie-Cécile Clavreul, Pierrick Guesné, Jean-Pierre Thiot et Anne-Marie Janvier).

Florian Bercault : *On passe à la modification du référentiel RH. Nadège Davoust pour le service des eaux.*

CC86 - MODIFICATION DU RÉFÉRENTIEL RH DÉFINISSANT LES RÈGLES APPLICABLES AUX AGENTS DISPOSANT D'UN CONTRAT DE DROIT PRIVÉ AU SEIN DES RÉGIES D'EAU ET D'ASSAINISSEMENT

Rapporteur : Nadège Davoust

I - Présentation de la décision

Le transfert des compétences eau et assainissement à Laval Agglomération a entraîné la création de deux régies à autonomie financière au 1^{er} janvier 2017 : l'une pour le service public d'eau potable et l'autre pour le service public d'assainissement.

Ces deux services ont un caractère industriel et commercial. Les agents employés par une régie à autonomie financière exerçant des services publics à caractère industriel et commercial sont obligatoirement des agents ayant un contrat de travail soumis au droit privé.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2017, tous les agents recrutés au sein des régies d'eau et d'assainissement, en dehors du directeur, disposent d'un contrat de droit privé. Un avis du Conseil d'État du 3 juin 1986 indique que « les fonctionnaires des collectivités territoriales conservent le bénéfice de leur statut même s'ils sont affectés à une régie industrielle ou commerciale. »

Par conséquent, depuis le 1^{er} janvier 2017, cohabitent au sein des deux régies autonomes, des fonctionnaires déjà en poste au moment de la création de ces régies et des agents disposant d'un contrat de droit privé.

Les règles applicables aux agents disposant d'un contrat de droit privé ont été formalisées dans un référentiel en octobre 2022.

Il convient aujourd'hui de délibérer pour modifier le référentiel afin d'assouplir les modalités de reprise d'ancienneté lors d'un recrutement, d'améliorer les possibilités d'évolution des agents et les modalités de maintien de salaire.

Le comité social et économique des régies d'eau potable et d'assainissement a participé à la modification de ce référentiel.

Les propositions sont les suivantes :

- assouplissement des règles de prise en compte de l'ancienneté et de la carrière lors de l'embauche d'agents selon l'expérience acquise :
 - ✓ 100 % si mission identique - jusqu'à 75 % si mission similaire - jusqu'à 30 % sinon,
- possibilité de changer de catégorie au bout de 5 ans acquis dans la même catégorie dans l'année en cours (et non 5 ans révolus), que l'agent ait changé ou non de poste,
- en cas de temps partiel à 80 % lié à la naissance ou à l'adoption d'un enfant, versement du salaire à 85,7 %, comme dans la fonction publique, jusqu'au 3^e anniversaire de l'enfant ou les 3 ans suivant l'arrivée de l'enfant au foyer,
- prorogation (avance sur salaire en cas d'arrêt maladie) étendue au temps partiel thérapeutique.

II - Impact budgétaire et financier

En amont, il est rappelé que la masse salariale annuelle des budgets annexes de l'eau et assainissement est au total de 2,2 millions d'euros annuel hors charges patronales.

L'impact financier est le suivant :

- + 520 € par année d'ancienneté supplémentaire pour une personne embauchée ; sur l'hypothèse de 30 années d'ancienneté supplémentaires sur les embauches annuelles : +15 600 €, soit + 0,7 % de la masse salariale ;
- + 400 à 800 € par personne changeant de classe suite à une ancienneté de 5 ans ; (action ponctuelle car anticipation d'un an les avancements) ;
- + 4 358 €/an pour le temps partiel 80 % (congé parental) payé 85,6 %, soit + 0,19 % de la masse salariale.

Nadège Davoust : Le transfert des compétences eau et assainissement de Laval Agglomération a entraîné la création de deux régies à autonomie financière en 2017, l'une pour le service public d'eau potable et l'autre pour le service public d'assainissement. Ces deux services ont un caractère industriel et commercial. Les agents employés par une régie à autonomie financière, exerçant des services publics à caractère industriel et commercial, sont obligatoirement des agents ayant un contrat de travail soumis aux droits privés. Ainsi, depuis le 1er janvier 2017, tous les agents recrutés au sein des régies d'eau et d'assainissement, en dehors du directeur, disposent d'un contrat de droit privé. Par conséquent, depuis le 1er janvier 2017, cohabitent au sein des deux régies autonomes, des fonctionnaires déjà en poste au moment de la création de ces régies et des agents disposant d'un contrat de droit privé. Les règles applicables aux agents disposant d'un contrat de droit privé ont été formalisées dans un référentiel en octobre 2022. Il convient aujourd'hui de délibérer pour modifier ce référentiel afin d'assouplir les modalités de reprise d'ancienneté lors d'un recrutement, d'améliorer les possibilités d'évolution des agents et les modalités de maintien de salaire.

Le CSE, le Comité Social et Economique des régies d'eau potable et assainissement a participé à la modification de ce référentiel. Donc les propositions sont les suivantes :

- assouplissement des règles de prise en compte de l'ancienneté et de la carrière lors de l'embauche d'agent selon l'expérience acquise, 100 % si la mission est identique, jusqu'à 75 % s'il s'agit d'une mission similaire, sinon 30 % ;
- possibilité de changer de catégorie au bout de 5 ans acquis, dans la même catégorie, dans l'année en cours, que l'agent ait changé ou non de poste ;
- en cas de temps partiel à 80 %, lié à la naissance ou à l'adoption d'un enfant, versement du salaire à 85,7 % comme dans la fonction publique jusqu'au troisième anniversaire de l'enfant ou les trois ans suivant l'arrivée de l'enfant au foyer. Prorogation étendue au temps partiel thérapeutique.

L'impact budgétaire. En amont, il est rappelé que la masse salariale annuelle des budgets annexes de l'eau et l'assainissement est au total de 2,2 millions d'euros annuels hors charges patronales.

L'impact financier est le suivant :

- plus 520 € par année d'ancienneté supplémentaire pour une personne embauchée sur l'hypothèse de 30 années d'ancienneté supplémentaires sur les embauches annuelles, 15 600 €, soit plus 0,7 % de la masse salariale,
- plus 400 à 800 € par personne changeant de classe suite à une ancienneté de 5 ans,
- plus 4 358 € par an pour le temps partiel 80 % payés 85,6 %, soit 0,19 % de la masse salariale.

Il vous est donc proposé d'adopter la délibération suivante.

Florian Bercault : Merci, est-ce qu'il y a des questions sur cette délibération ? Non ? Je vous propose donc de voter.

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante:

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 6 OCTOBRE 2025

MODIFICATION DU RÉFÉRENTIEL RH DÉFINISSANT LES RÈGLES APPLICABLES AUX AGENTS DISPOSANT D'UN CONTRAT DE DROIT PRIVÉ AU SEIN DES RÉGIES D'EAU ET D'ASSAINISSEMENT

Rapporteur : Nadège Davoust

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu la délibération du conseil communautaire de Laval Agglomération du 23 mai 2016 relative au transfert des compétences eau potable et assainissement,

Vu l'arrêté préfectoral du 26 septembre 2016 portant modification des statuts de la Communauté d'agglomération de Laval,

Vu les statuts des régies autonomes d'eau potable et d'assainissement,

Vu la délibération n° 112/2022 en date du 28 novembre 2022 approuvant le nouveau référentiel RH définissant les règles applicables aux agents disposant d'un contrat de droit privé au sein des régies d'eau et d'assainissement,

Considérant que les agents employés par une régie à autonomie financière exerçant des services publics à caractère industriel et commercial sont obligatoirement des agents ayant un contrat de travail soumis au droit privé,

Qu'il est nécessaire de modifier certaines règles du référentiel,

Considérant que ces modifications ont été discutées dans le cadre du comité social et économique des régies d'eau potable et d'assainissement du 27 mars 2025, et qu'elles ont été présentées en conseil d'exploitation des régies du 12 juin 2025,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

La délibération du conseil communautaire n° 112/2022 en date du 28 novembre 2022 est abrogée.

Article 2

Le nouveau référentiel RH, définissant les règles applicables aux agents disposant d'un contrat de droit privé au sein des régies d'eau et d'assainissement et modifiant certaines de ces règles, et ses annexes sont approuvés.

Article 3

Ce référentiel est appliqué de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2025 pour la règle concernant l'ancienneté à 5 ans.

Article 4

Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 5

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés, deux conseillers communautaires s'étant abstenus (Pierre Besançon et Christelle Alexandre).



Référentiel RH des salariés des régies d'eau et d'assainissement de Laval Agglomération

Version	Présentation aux instances consultatives du personnel	Approbation
1	Comité technique agglomération du 20 décembre 2017	Conseil Communautaire du 12 février 2018
2	Comité Social et Économique du 8 septembre 2022	Conseil Communautaire du 28 novembre 2022
3	Comité Social et Économique du	Conseil Communautaire du 29 septembre 2025

Principes généraux

Depuis le 1er janvier 2017, les régies de l'eau et de l'assainissement ont été créées au sein de Laval Agglomération avec pour particularités de gérer à la fois des agents de droit public (fonctionnaires) et des salariés de droit privé.

Suite au transfert des compétences eau et assainissement à Laval Agglomération, deux régies à autonomie financière ont été créées au 1er janvier 2017 : l'une pour le service public d'eau potable, et l'autre pour le service public d'assainissement. Au sein de ces deux régies, les agents de droit public qui ont été transférés avec les compétences cohabitent avec les salariés de droit privé qui ont été recrutés au sein des régies depuis le 1^{er} janvier 2017.

Le référentiel précise donc toutes les règles applicables aux agents salariés de droit privé depuis leur date de recrutement, des régies autonomes de l'eau et de l'assainissement de Laval Agglomération. Ces règles ont été définies à partir des règles en vigueur au sein de Laval Agglomération.

Ce référentiel a pour objet de préciser la manière dont s'organisent les rapports d'employeur à salarié entre le personnel employé par Laval Agglomération, la Direction de l'eau et de l'assainissement et la Direction des Ressources Humaines (DRH).

Cette transcription répond au souci de Laval Agglomération d'explicitier et d'harmoniser les règles de droit du travail dont il est fait application en son sein, eu égard :

- d'une part, à l'absence d'une convention collective régissant spécialement les relations de travail considérées,
- d'autre part, à l'insuffisance de la seule référence au Code du travail pour expliquer l'intégralité des règles dont il est fait application.

Le présent référentiel vient donc notamment préciser :

- les conditions d'engagement et de rupture du contrat de travail,
- la classification des emplois,
- les conditions de rémunération du personnel,
- les règles applicables en matière de temps de travail et de congés.

Il sera fait référence à la législation du travail pour tous points non envisagés par le présent référentiel, qui ne saurait avoir valeur d'accord collectif ou de convention collective au sens des articles L.2221-1 et suivants du Code du Travail.

L'instance de représentation pour les salariés de droit privé est le CSE. Les instances décisionnelles sont le bureau et le conseil communautaires.

1- Les contrats de travail

1.1 La proposition d'engagement

Tout salarié se voit remettre, avant la prise de poste, en double exemplaire, un contrat de travail, signé de l'employeur, faisant référence au présent référentiel.

À l'instar des fonctionnaires, eu égard à la mission de service public des régies autonomes eau et assainissement, le bulletin n°2 du casier judiciaire sera demandé par Laval Agglomération pour les salariés susceptibles d'être embauchés en CDI. En fonction du type de condamnation qui y figure, cela pourra remettre en cause le recrutement du candidat.

Ce contrat de travail précise notamment :

- La raison sociale de l'employeur ;
- La nature du contrat, à durée déterminée ou indéterminée ;
- La désignation du poste proposé et sa position dans la classification du présent référentiel ;

- La date de début de contrat ;
- Le lieu de prise de poste ;
- La durée de la période d'essai ;
- Le salaire et les autres éléments constitutifs de la rémunération, de même que leur périodicité ;
- La durée du travail (c'est-à-dire temps complet ou temps partiel) ;
- À titre informatif, le nom et l'adresse de la caisse ou des caisses de retraite complémentaire et de l'organisme de prévoyance auxquels sont versées les cotisations ;
- Les spécificités liées au poste: astreinte, habilitations spécifiques, nécessité d'être titulaire du permis de conduire ;
- Le contrat de travail fait en outre mention de l'obligation, pour le candidat à l'embauche, de se soumettre à une visite d'information et de prévention d'embauche dans un délai maximal de trois mois à compter de la prise effective du poste de travail (article R4624-10 du Code du travail) ou, s'il s'agit d'un emploi à risque, à un examen médical d'aptitude au poste proposé, préalablement à l'affectation sur le poste (article R4624-24 du Code du travail).

La visite d'information et de prévention d'embauche ou l'examen médical d'aptitude au poste, de même que le suivi médical des salariés des régies autonomes eau et assainissement seront effectués par le service de Santé Professionnelle des Agents Territoriaux (SPAT).

Le salarié doit retourner à son employeur, avant sa prise de poste, un exemplaire du contrat signé de sa main et comportant la mention "lu et approuvé, bon pour accord".

Sous réserve des dispositions légales rappelant que sont interdites toutes restrictions au droit des personnes et aux libertés individuelles et collectives qui ne seraient pas justifiées par la nature de la tâche à accomplir ni proportionnées au but recherché, le salarié est tenu d'examiner conjointement, en cas de cumul d'activités, avec l'employeur les situations de conflits d'intérêt potentiels et d'en apprécier les risques au cas par cas sur la base de critères objectifs. Ceux-ci peuvent résulter du cumul, d'une part, de ses fonctions au sein des régies et, d'autre part, des responsabilités ou mandats qu'il exercerait à l'extérieur de celle-ci. Il sera dès lors convenu entre l'employeur et le salarié de modifier la nature des fonctions exercées par le salarié au sein des régies pendant la période où ce risque a été déterminé.

Un exemplaire du présent référentiel sera remis à chaque salarié des régies lors de son embauche.

1.2 La période d'essai

Sauf accord express des parties, tout nouvel embauché est soumis à l'accomplissement d'une période d'essai.

- Pour un CDI :

Par référence aux dispositions de l'article L1221-19 et L 1221 – 21 du Code du travail, la durée de la période d'essai est fonction du niveau de classification au sein des régies à l'embauche du salarié :

Employé / ouvrier	2 mois
Technicien / Agent de maîtrise	2.5 mois
Cadre	3 mois

La période d'essai pourra être renouvelée une fois, pour la même durée.

La durée de la période d'essai sera éventuellement réduite en cas d'embauche antérieure sous contrat de travail à durée déterminée sur un poste de même nature (article L1243-11 du Code du travail) ou en cas mise à disposition antérieure par une entreprise de travail temporaire sur un poste de même nature (article L1251-38 du Code du travail).

Les périodes de stage sont également prises en considération, dans les conditions de l'article L1221-24 du code du travail.

- Pour un CDD :

La durée de la période d'essai est fonction de la durée du contrat à l'embauche du salarié :

- 1 jour par semaine travaillée dans la limite de deux semaines pour les contrats inférieurs ou égaux à 6 mois;
- 1 mois pour les contrats d'une durée supérieure à 6 mois.

Délai de prévenance pendant la période d'essai :

Les parties peuvent se séparer à tout moment au cours de la période d'essai.

La partie qui prend l'initiative de rompre en informe l'autre par l'envoi d'un courrier recommandé ou, à tout le moins, par remise d'un écrit en main propre contre décharge.

Le délai de prévenance prend effet, pour la durée indiquée, à compter du jour de la première présentation ou remise de cet écrit.

Sauf accord des parties, un délai de prévenance réciproque est applicable dans les conditions indiquées ci-après.

En cas de rupture à l'initiative de l'employeur, le délai de prévenance est de :

- 24 heures en deçà de huit jours de présence ;
- 48 heures entre huit jours et un mois de présence ;
- deux semaines après un mois de présence ;
- un mois après trois mois de présence.

En cas de rupture à l'initiative du salarié embauché sous contrat de travail à durée indéterminée, le délai de prévenance est de 48 heures. Ce délai est ramené à 24 heures si la durée de présence du salarié dans l'entreprise est inférieure à huit jours.

1.3 La rupture du contrat de travail après la période d'essai

1.3.1 Démission

Notification du préavis

Le salarié démissionnaire doit notifier sa décision à l'employeur par courrier recommandé avec accusé de réception ou, à tout le moins, par remise d'un écrit en main propre contre décharge.

Le préavis prend effet à compter du jour de la première présentation ou remise de cet écrit.

Durée du préavis

Jusqu'à 2 ans d'ancienneté, les durées de préavis sont les suivantes :

Si l'ancienneté du salarié est :

- Supérieure à 1 mois et inférieure ou égale à 3 mois : préavis de 3 semaines ;
- Supérieure à 3 mois et inférieure ou égale à 2 ans : préavis de 1 mois.

Au-delà de 2 ans d'ancienneté, la durée du préavis est fixée selon les groupes de classification :

Employé / ouvrier / Technicien / Agent de maîtrise	2 mois
Cadre	3 mois

1.3.2 Licenciement

La procédure est soumise à des modalités spécifiques prévues par la loi qui comprennent notamment un entretien préalable. Au cours de cet entretien, le salarié peut se faire assister par une personne de son choix conformément à l'article L1232-4 du Code du travail. Le licenciement est obligatoirement notifié à l'intéressé par lettre recommandée avec accusé de réception.

Durée de préavis

Jusqu'à 2 ans d'ancienneté, et sauf faute grave, faute lourde ou cas de force majeure, les durées de préavis sont les suivantes. Si l'ancienneté du salarié est :

- Supérieure à 1 mois et inférieure à 2 mois : préavis de 1 semaine ;

- Supérieure à 2 mois et inférieure ou égale à 4 mois : préavis de 2 semaines ;
- Supérieure à 4 mois et inférieure ou égale à 2 ans : préavis de 1 mois.

Au-delà de 2 ans d'ancienneté, la durée du préavis est fixée selon les groupes de classifications :

Employé / ouvrier / Technicien / Agent de maîtrise	2 mois
Cadre	3 mois

Heures pour recherche d'emploi

Le salarié licencié bénéficie de 2 heures pour recherche d'emploi par jour de travail restant à courir jusqu'à l'expiration du préavis ; l'utilisation de ces heures ne peut donner lieu à diminution de rémunération.

Le regroupement des heures conventionnelles pour rechercher d'emploi est possible après accord des deux parties. Ces heures sont fixées en accord avec le supérieur hiérarchique, dans le cadre de l'organisation et de la continuité du service et en tout état de cause ne peuvent dépasser 4 jours consécutifs. La demande doit être formulée 24h à l'avance et faire l'objet d'un accord de la direction. Aucune indemnité n'est due par l'employeur si les heures d'absences pour recherche d'emploi ne sont pas utilisées par l'intéressé.

Les absences cessent d'être autorisées dès que l'intéressé a trouvé un nouvel emploi.

Indemnité de licenciement

Les salariés licenciés comptant au moins 1 an d'ancienneté ininterrompue ont droit, sauf en cas de faute grave ou lourde, à une indemnité égale à :

- un quart de mois de salaire par année d'ancienneté pour les années jusqu'à 10 ans,
- un tiers de mois de salaire par année d'ancienneté pour les années à partir de 10 ans.

Le salaire à prendre en considération pour le calcul de l'indemnité de licenciement est, selon la formule la plus avantageuse pour le salarié :

- soit la moyenne mensuelle des 12 derniers mois précédant le licenciement, ou, lorsque la durée de service du salarié est inférieure à 12 mois, la moyenne mensuelle de la rémunération de l'ensemble des mois précédant le licenciement ;
- soit le tiers des trois derniers mois. Dans ce cas, toute prime ou gratification de caractère annuel ou exceptionnel, versée au salarié pendant cette période, n'est prise en compte que dans la limite d'un montant calculé à due proportion.

En cas d'année incomplète, l'indemnité est calculée proportionnellement au nombre de mois complets.

1.3.3 Retraite

Les modalités et les conditions de départ à la retraite sont celles définies par la législation en vigueur.

Départ à la retraite

Pour le salarié qui prend l'initiative de mettre fin à son contrat de travail pour bénéficier du droit à pension vieillesse, la durée du préavis est identique à celle valant pour la démission.

Indemnité de départ à la retraite

Les salariés partant volontairement à la retraite bénéficient d'une indemnité égale à :

- Un demi-mois de salaire après dix ans d'ancienneté ;
- Un mois de salaire après quinze ans d'ancienneté ;
- Un mois et demi de salaire après vingt ans d'ancienneté ;
- Deux mois de salaire après trente ans d'ancienneté.

Le salaire à prendre en considération pour le calcul de l'indemnité de départ en retraite est, selon la formule la plus avantageuse pour l'intéressé, soit le douzième de la rémunération des douze derniers mois précédant le départ à la retraite, soit le tiers des trois derniers mois.

Dans ce cas, toute prime ou autre élément de salaire annuel ou exceptionnel qui aurait été versé au salarié pendant cette période est pris en compte à due proportion.

Mise à la retraite

Lorsque l'employeur met fin au contrat de travail d'un salarié remplissant les conditions d'âge légal ou, à défaut, remplissant les conditions dérogatoires légales, la durée du préavis est identique à celle valant pour le licenciement.

Indemnité de mise à la retraite

Les salariés mis à la retraite par l'employeur bénéficient d'une indemnité calculée sur les mêmes bases que l'indemnité légale de licenciement.

1.4 Le droit disciplinaire

En plus de la réglementation générale et du présent référentiel, les salariés s'engagent à respecter les règles internes fixées par Laval Agglomération : mesures d'application de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité dans l'entreprise (règlement intérieur santé, sécurité au travail dont un exemplaire est remis au salarié à l'embauche), règles générales et permanentes relatives à la discipline, permettant d'organiser harmonieusement, d'une part le travail collectif, d'autre part la coexistence sur les lieux de travail d'une collectivité de salariés.

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées aux salariés :

- a) L'avertissement avec classement au dossier,
- b) La mise à pied sans solde, pour une durée ne dépassant pas 3 jours,
- c) La mise à pied sans solde, pour une durée entre 4 et 14 jours,
- d) La mutation par mesure disciplinaire dans le même secteur géographique ou bassin d'emploi, au sens de l'accès par les transports en commun, et non constitutive d'une modification du contrat de travail,
- e) La rétrogradation,
- f) Le licenciement.

Préalablement à toute sanction, tout salarié sera convoqué, par lettre recommandée, à un entretien au cours duquel il lui est indiqué le ou les motifs de la sanction envisagée. Il peut y être accompagné de la personne de son choix.

Afin de pouvoir préparer cet entretien, il est rappelé que le salarié a un droit d'accès à son dossier.

Quelle que soit la sanction encourue, la Direction la notifie par lettre recommandée ou remise en main propre, au salarié concerné. Cette notification ne pourra être adressée au salarié moins de deux jours ouvrables ni plus d'un mois après l'entretien préalable.

1.5 La classification des postes

1.5.1 Les éléments caractérisant les catégories socioprofessionnelles

a) Employés / ouvriers (groupe 1)

Est positionné dans la catégorie "Employés et ouvriers", le salarié dont les activités principales répondent aux critères précisés ci-après.

Les emplois-repères auxquels se rattachent les postes de ces salariés sont classifiés dans le groupe 1 de la classification de la manière suivante :

Groupe 1.1 : Employés et Ouvriers spécialisés : Les employés et ouvriers de ce groupe organisent et exécutent les travaux de leur spécialité, voire de natures diversifiées, à partir de directives générales. Les initiatives sont relatives : elles consistent à assurer de manière autonome le contrôle de la bonne réalisation des travaux. Ils peuvent être amenés à accomplir certaines tâches avec l'assistance d'autres salariés positionnés dans les groupes 1. Ces postes peuvent nécessiter la lecture et la tenue de documents courants.

Groupe 1.2 : Employés et Ouvriers qualifiés : Les employés et ouvriers de ce groupe réalisent les travaux de leur spécialité à partir de directives générales. Ils possèdent la maîtrise de leur métier et disposent de l'autonomie nécessaire afin de prendre les initiatives dans le mode d'exécution et l'ordre des opérations en vue d'atteindre l'objectif fixé. Dans l'exécution de ces tâches, ils peuvent être assistés d'autres employés et ouvriers et être amenés

à organiser le travail de ce personnel constituant une équipe.

b) Techniciens (Groupe 2)

Est positionné dans la catégorie "Techniciens", le salarié en charge de travaux hautement qualifiés, caractérisés par des modes opératoires complexes combinant notions théoriques et savoir-faire pratique et impliquant des choix entre diverses solutions.

Ses activités principales répondent aux critères suivants :

- Réalisation de travaux ou de missions dans le cadre d'instructions d'ensemble, lui laissant une large initiative,
- Responsabilité vis-à-vis des résultats, sous le contrôle de sa hiérarchie,
- Mise en œuvre de connaissances ou d'expertise dans le cadre de processus les plus avancés de la profession.

Il peut avoir la responsabilité d'encadrement de salariés de la catégorie employés ou ouvriers.

Ils réalisent des travaux, parfois complexes, qui impliquent une connaissance professionnelle confirmée dans leur spécialité, ou de natures diversifiées impliquant une certaine connaissance professionnelle dans d'autres techniques que leur spécialité.

c) Agents de maîtrise (Groupe 3)

Est positionné dans la catégorie "Agents de Maîtrise", le salarié chargé de coordonner régulièrement des activités différentes et complémentaires dans le cadre de la délégation qu'il a reçue ou à partir de directives précisant le cadre de ses activités, les moyens humains et techniques, les objectifs et les règles de gestion qui y sont attachées.

Ses activités principales répondent aux critères suivants :

- Chargé d'animer des équipes et/ou disposant d'un savoir-faire et d'une expertise dans un ou plusieurs domaines ;
- Faire réaliser les programmes définis et formuler les instructions d'application, répartir les programmes, en suivre la réalisation, contrôler les résultats par rapports aux prévisions et prendre les dispositions correctrices nécessaires, contrôler en fonction des moyens dont il dispose, la gestion de son unité en comparant régulièrement les résultats atteints avec les valeurs initialement fixées ;
- Proposer à sa hiérarchie des solutions techniques ou d'organisation afin de répondre aux objectifs du service ;
- Dans le domaine de la sécurité au travail, et dans son champ d'intervention, il devra assumer ses responsabilités, promouvoir la sécurité, engager des actions spécifiques et en suivre l'efficacité ;
- Participer avec les services opérationnels ou fonctionnels à l'élaboration des programmes et des dispositions d'organisation qui les accompagnent.

Lorsqu'il encadre des salariés, ses responsabilités consistent à :

- Veiller à l'adaptation de ses équipes et à l'accueil des nouveaux membres en leur sein ;
- S'assurer de la circulation des informations,
- Transmettre les savoirs faire ou en organiser la transmission
- Donner délégation de pouvoir pour prendre certaines décisions,
- Apprécier les compétences individuelles, déterminer et soumettre à sa hiérarchie les mesures en découlant, et participer à leur application.

d) Cadres (Groupe 4)

Est positionné dans la catégorie "Cadres", le salarié qui occupe un poste doté d'un réel niveau de responsabilité et d'autonomie, pour lesquels les critères suivants sont réunis :

- Devant atteindre des objectifs, dans le cadre de la politique et des objectifs des régies, et soumis à de réelles obligations de résultats ;
- Responsable de son organisation et de la définition des moyens nécessaires à celle-ci ;
- Chargé de diriger des équipes et/ou disposant d'un savoir-faire et d'une expertise dans un ou plusieurs domaines. À ce titre, il exerce une réelle autorité de commandement vis-à-vis de collaborateurs de catégorie moins élevée ou une autorité de compétence dans un domaine identifié par ses fonctions. Dans le domaine de la sécurité au travail, il devra assumer ses responsabilités, promouvoir la sécurité à tous les niveaux, engager des actions spécifiques et en suivre l'efficacité.

1.5.2 Présentation générale de la classification

La classification s'organise autour de filières et sous filières professionnelles au sein desquelles sont identifiés des emplois de référence dénommés emplois-repères.

a) Les filières et sous filières professionnelles

L'ensemble des emplois-repères est réparti dans 3 filières professionnelles (Technique, Usagers et Supports) comportant, chacune, des sous-filières :

- La filière **Technique** avec 7 sous-filières (Usine, Maintenance, Réseaux, Travaux, Analyses/Laboratoires, Études et projets techniques, Diagnostics techniques);
- La filière **Usagers**;
- La filière **Supports** avec 4 sous-filières (Achat/Logistique, Administration générale, Qualité/Sécurité/Environnement, Management).

Les emplois-repères

La classification comporte 29 emplois-repères, dont un concernant le directeur, poste obligatoirement de droit public. Ces emplois-repères couvrent l'ensemble des postes exercés au sein des régies. Par conséquent, des postes différents peuvent correspondre à un même emploi-repère.

b) La fiche emploi-repère

Pour chaque emploi-repère, à l'exception de celui de directeur, une fiche a été réalisée. Cette fiche comprend :

- La dénomination;
- La filière professionnelle et sous-filière d'appartenance de l'emploi-repère;
- La définition de l'emploi-repère;
- Les activités principales de l'emploi-repère;
- L'évaluation de la pondération des postes rattachés à cet emploi-repère sur la base de critères de classification.

c) Le répertoire des emplois-repères (Cf annexe I)

Le répertoire des emplois-repères est constitué de l'ensemble des fiches emplois-repères, à l'exception de celui de directeur.

Ce répertoire ainsi que la définition des filières ou sous-filières et la description des emplois-repères sont susceptibles d'évoluer à l'issue des révisions annuelles de la classification.

De même, la classification des postes est revue annuellement après la réalisation des entretiens annuels. Cette classification fait l'objet d'une présentation par le Directeur des régies au CSE de juillet ou de septembre de chaque année.

d) Les critères de classification

La classification est établie sur le principe des "critères classant":

- Connaissances et technicité,
- Responsabilité,
- Autonomie-délégation.

Des sous-critères les précisent en fonction de la catégorie socio-professionnelle (CSP) à laquelle ils sont rattachés dans la classification (ouvriers et employés, techniciens, agents de maîtrise ou cadres). Une matrice de critères et sous critères classant est attachée à chaque CSP.

Chaque sous-critère fait l'objet d'une gradation traduisant les différents degrés de connaissances, de technicité, de responsabilité et d'autonomie/délégation requis pour un poste donné. Ils sont pondérés de 1 à 4, voire 5 selon les sous-critères. La pesée du poste (désignée par "poids des critères" dans la fiche Emploi-repère) s'obtient en additionnant les valeurs attribuées pour chaque sous critère.

e) Les niveaux

Les niveaux correspondent aux classements des postes au sein de l'emploi-repère.

Les emplois-repères comportent généralement plusieurs niveaux, tenant compte de la variabilité des postes exercés dans chaque emploi-repère.

Sont classés au premier niveau, les postes requérant des niveaux de connaissances, de technicité, de responsabilité et d'autonomie-délégation les plus simples de l'emploi-repère.

Sont classés aux niveaux supérieurs, les postes requérant davantage d'exigence en matière de connaissance, de technicité, de responsabilité et d'autonomie-délégation.

f) Les positions

Chaque poste est classé, après pesée des sous critères, à un niveau de l'emploi repère auquel correspond une position (groupe/sous-groupe) dans la classification.

Pour les salariés qui relèveront d'une structure de rémunération indiciaire, chaque position dans la classification (groupes/sous-groupes) correspond à un indice déterminant le salaire minimum. Cet indice sera complété par un indice résultant de l'expérience du salarié.

Les étapes de classification et d'évolution des postes

Le classement des postes dans les régies intervient dans les cas suivants :

1- Poste nouvellement créé

Il convient de déterminer le niveau de classification du poste, avant de procéder au recrutement ou à l'affectation du salarié.

2- Évolution du poste

Il convient de vérifier si l'évolution de la nature et du contenu du poste occupé par le salarié justifie une nouvelle classification.

3- Transposition de postes existants

Il s'agit de classer le poste d'un agent fonctionnaire des régies qui souhaite basculer sur un régime de droit privé. Quel que soit le cas dans lequel le classement intervient, le mode opératoire général suivant doit être suivi.

Mode opératoire général

Le principe de base à respecter est de caractériser le poste occupé et non pas la personne qui l'occupe. Par conséquent, il s'agit d'analyser la nature et le contenu du poste à classer.

1ère étape : analyser la nature et le contenu du poste à classer ou à faire évoluer

L'analyse du poste à classer doit se faire en fonction des situations normales, sans focaliser sur les événements exceptionnels.

Cette analyse porte sur les missions qui sont attachées à ce poste. Elle suppose une description détaillée des tâches ou activités principales prévues pour ce poste et précise le niveau d'exigence requis dans l'exécution de ces tâches ou activités principales.

L'appréciation globale des niveaux de connaissances et technicité, de responsabilité et d'autonomie/délégation permet de valider la catégorie socio-professionnelle auquel appartient ce poste.

2ème étape : déterminer la filière et sous filière d'appartenance du poste à classer ou à faire évoluer

Pour commencer, le poste à classer doit être rattaché à l'une des trois filières professionnelles définies dans la classification : Technique/Usagers/Supports. La filière se détermine en fonction de la nature et du contenu du poste ainsi que du service auquel il appartient. La sous-filière est identifiée ensuite en fonction de l'activité exercée.

Par exemple, dans la filière Technique, la sous-filière Réseaux recouvre l'ensemble des activités d'exploitation des

réseaux d'eau et d'assainissement.

3ème étape : déterminer l'emploi-repère correspondant au poste à classer ou à faire évoluer

Chaque sous-filière regroupe un certain nombre d'emplois-repères couvrant l'ensemble des postes existants dans cette sous-filière, il s'agit de trouver, parmi ces emplois-repères, celui qui correspond au mieux à la nature et au contenu du poste déterminés lors de la première étape d'analyse.

Pour ce faire, il est nécessaire d'utiliser les fiches emplois-repères de la sous-filière concernée qui décrivent la ou les finalité(s) dominante(s) de l'emploi repère et ses activités principales, permettant par comparaison avec l'analyse du poste à classer ou à faire évoluer, de rattacher ce dernier à l'emploi-repère correspondant.

4ème étape : déterminer le niveau de l'emploi-repère auquel le poste correspond

Après avoir déterminé l'emploi-repère auquel le poste est rattaché, il reste à déterminer le niveau de l'emploi-repère auquel il correspond.

Pour ce faire, il est nécessaire d'utiliser la fiche de l'emploi-repère concerné et d'examiner le contenu des sous-critères exigés et leur gradation.

Si par exemple, le poste à classer correspond aux niveaux de connaissances et technicité, de responsabilité et d'autonomie/délégation du 1^{er} niveau, le poste est classé au 1^{er} niveau de l'emploi repère. Si le poste à classer correspond aux niveaux de connaissances/technicité, de responsabilité, d'autonomie/délégation du 2^{ème} niveau, le poste est classé au 2^{ème} niveau, etc...

Le résultat de la pesée du poste correspond à la validation sur la fiche emploi-repère des niveaux retenus pour chaque sous-critère.

À l'issue de cette 4ème étape, l'opération de classement est terminée. Elle a abouti à déterminer, pour le poste, la catégorie socio-professionnelle, l'emploi-repère de rattachement, le niveau dans cet emploi-repère (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} ou 4^{ème}) et la position (groupe/sous-groupe) dans la classification.

1.6 La structure de la rémunération

1.6.1 La structure de rémunération selon la classification des salariés

Le terme de classification utilisé dans le présent chapitre s'entend au sens de la classification de l'emploi-repère.

✓ La structure de rémunération indiciaire définie ci-après, basée sur le salaire conventionnel, augmenté de la majoration d'expérience ainsi que des indemnités mensuelles de fonction et/ou de sujétion, constitue la référence pour les salariés dont la classification des emplois relève des groupes 1 à 3.

Pour les salariés de ces groupes, une garantie d'évolution minimale du salaire correspondant à l'expérience professionnelle acquise dans l'emploi-repère est instaurée.

✓ La structure de rémunération des salariés classés dans le groupe 4 est basée sur une rémunération fixe, en lieu et place de la structure définie au paragraphe ci-avant.

Cette structure de rémunération est ainsi proposée sur la base du poste occupé, en conséquence de son rattachement à un emploi-repère de la classification.

1.6.2 La rémunération des salariés des groupes 1 à 3

a) Détermination de la rémunération mensuelle (Cf annexe II)

La rémunération du personnel est déterminée selon les principes suivants :

Le salaire minimum est le produit de l'indice correspondant à la classification du poste par la valeur du point au sein des régies. La valeur du point ne pourra pas être inférieure à celle de la valeur du point d'indice de la fonction publique. Lors de chaque augmentation de la valeur du point de la Fonction Publique par décret, la grille indiciaire des salaires "minimaux conventionnels" sera révisée avec la nouvelle valeur du point.

De même, le salaire minimum, issu du produit de l'indice correspondant à la classification du poste par la valeur du point au sein des régies, du premier échelon, c'est-à-dire sans indice complémentaire d'expérience, du sous-groupe 1.1, ne pourra être inférieur à la valeur du SMIC. Si tel est le cas, lors du premier CSE de l'année, une évolution de la grille sera proposée par la collectivité.

À la rémunération déterminée comme indiqué ci-dessus, peuvent s'ajouter, le cas échéant :

- Une majoration d'expérience : cette dernière valorise l'expérience du salarié dans le même métier au moment de l'embauche. Elle se traduit par un indice complémentaire d'expérience. L'expérience sera valorisée ainsi :
 - o à 100 % de l'expérience acquise sur des missions identiques ;
 - o de 30 % à 75% pour des missions similaires ;
 - o Jusqu'à 30 % pour les autres.
- La reprise d'ancienneté sera effectuée sur présentation de certificat de travail délivré par le ou les précédents employeurs de droit privé ou pour les postes occupés au sein d'un organisme de droit public.
- Une prime de poste : Cette prime remplace les précédentes primes de fonction et de sujétions du précédent référentiel. Le montant de cette prime associée à chaque poste est présenté dans l'annexe 1 – Répertoire des emplois-repère.

Pour les agents auparavant en CDD au sein du service, si leur CDD est de moins d'un an, l'indice de démarrage correspond à l'indice de l'année 0 (zéro) dans la grille. Si le CDD est d'au moins un an, cet indice démarre à l'année "1" (une).

À noter que si les agents sont absents 15 jours consécutifs, le montant de la prime de poste sera calculé au prorata temporis d'activités.

Il est possible de cumuler une part relative à la présence sur le terrain avec une part relative à l'encadrement, conformément aux montants définis dans l'annexe I.

- Une prime famille : il s'agit d'un complément mensuel de rémunération lié aux enfants à charge du salarié. Cette prime est versée suivant les mêmes conditions que le supplément familial de traitement alloué aux fonctionnaires de Laval Agglomération, en fonction de la composition de la famille. Elle est révisable chaque année au vu des justificatifs produits par le salarié.

b) La prime annuelle

Au titre de chaque exercice civil, une prime annuelle d'un montant brut de 1115,20€ est versée au salarié, en deux fois, en juin et novembre de l'année considérée.

En cas d'arrivée, de départ, de suspension du contrat de travail quel qu'en soit le motif ou de période d'absence non rémunérée, en cours d'exercice, le montant attribué au salarié est calculé *prorata temporis*.

c) Évolution de la rémunération résultant des catégories débutant – intermédiaire – expert

L'évolution professionnelle s'entend :

- soit par une évolution de catégorie au sein d'un même emploi-repère,
- soit par une évolution vers un autre poste rattaché à un autre emploi-repère. Ces évolutions entraînent un changement de l'indice SMC ainsi que de l'indice complémentaire d'expérience.

c-a) Principes d'évolution entre catégories

Afin de prendre en compte l'engagement individuel du salarié dans la réalisation de ses missions, les régies mettent en place trois catégories au sein de chaque classification de l'emploi-repère : débutant, intermédiaire et expert.

Ainsi après cinq années minimum exercées sur un même poste au sein des régies, un salarié peut évoluer de la catégorie "Débutant" vers celle "Intermédiaire". Après dix années minimum exercées sur un même poste au sein des régies, un salarié peut évoluer de la catégorie "Intermédiaire" vers celle "Expert". Entre chaque évolution de catégorie, un délai minimum de cinq ans sera respecté.

Chaque année, dans la limite de 2 agents du groupe 1, un seul du groupe 2 et un seul du groupe 3, les salariés remplissant les conditions requises pourront évoluer d'une catégorie à une autre. La DRH effectuera la sélection des agents à partir de la fiche critère (annexe V), celle-ci tenant compte notamment des avis du responsable de service et de la direction, formulés lors des entretiens annuels, de l'ancienneté de l'agent dans le poste et au sein des régies.

Les agents à prendre en compte sont, pour l'année N, tous les agents arrivés au cours de l'année N-5. Le choix des agents changeant de catégorie est fait au plus tard le 1^{er} juillet de l'année N. Le changement de catégorie et la rémunération sont effectifs à la date anniversaire et peuvent se faire de façon rétroactive.

Pour les agents non choisis ils peuvent changer de catégorie au cours de l'année N+1 et le changement de catégorie à la date anniversaire de l'année N+1.

Les agents qui ont changé de poste au sein du service des eaux avant les 5 ans d'ancienneté et qui sont restés dans la même classification d'emploi repère peuvent prétendre au changement de catégorie au bout de 5 ans d'ancienneté dans l'emploi repère.

c-b) Principes d'évolution entre groupes

Lors d'une évolution professionnelle au sein du même sous-groupe, le pourcentage déterminant l'indice complémentaire d'expérience est maintenu.

Lors d'une évolution professionnelle entraînant un changement vers un groupe / sous-groupe supérieur, le salarié sera reclassé à un indice immédiatement supérieur à celui dont il bénéficiait jusqu'alors (indice correspondant à la classification du poste majoré de l'indice lié à la majoration d'expérience). La prochaine évolution de cet indice se fera à la même date qui était prévue avant le changement de groupe/sous-groupe.

Si l'évolution de groupe / sous-groupe provient d'une modification de la fiche repère par la collectivité ou pour reclassement médical, le salarié sera reclassé à un indice égal ou immédiatement supérieur à celui dont il bénéficiait jusqu'alors (indice correspondant à la classification du poste majoré de l'indice lié à la majoration d'expérience). La prochaine évolution de cet indice se fera à la même date qui était prévue avant le changement de groupe/sous-groupe.

d) Évolution de la rémunération résultant d'une modification des primes

La collectivité, par délibération et après avis du CSE, peut modifier le montant des primes versées. Le salarié conservera le montant de la somme des primes (hors prime famille dont le montant peut varier) mensuelles le plus favorable. À savoir, si la somme des anciennes primes de fonction et des sujétions est supérieure à la prime de poste proposée, l'agent conservera le montant de la somme des anciennes primes de fonction et des sujétions.

Lors d'un changement de poste, sauf pour raison de santé ou à l'initiative de la collectivité (mobilité dans l'intérêt du service ou réorganisation), le salarié bénéficiera du montant des primes du nouveau poste.

e) Les remplacements temporaires

Tout salarié dans les groupes 1 à 3, appelé à effectuer un remplacement dans un emploi d'un niveau de classification supérieur à celui de l'emploi qu'il occupe habituellement pour une période continue excédant un mois bénéficie, à dater du premier jour du second mois civil de son remplacement, de l'indice du salaire minimum conventionnel (SMC) du poste occupé à titre temporaire, immédiatement supérieur à l'indice SMC actuel de l'agent. Il bénéficie également du montant des primes associées au poste occupé temporairement. Un complément de rémunération lui est versé à ce titre.

Ce remplacement temporaire ne peut dépasser 6 mois, sauf remplacement consécutif à des circonstances particulières, telles que maladie, maternité ou congés de longue durée.

À l'expiration de ce délai de 6 mois, le salarié est réaffecté à son emploi antérieur. Sa candidature au premier emploi vacant de la classification supérieure occupée sera examinée en priorité.

1.6.3 La rémunération des salariés du groupe 4

Les salariés du groupe 4 perçoivent une rémunération mensuelle négociée lors de l'embauche, dans le respect des principes d'égalité de rémunération entre les hommes et les femmes et « à travail égal, salaire égal ».

A la rémunération déterminée comme indiqué ci-dessus, peut s'ajouter une prime famille : il s'agit d'un complément mensuel de rémunération lié aux enfants à charge du salarié. Cette prime est versée suivant les mêmes conditions que le supplément familial de traitement alloué aux fonctionnaires de Laval Agglomération, en fonction de la composition de la famille. Elle est révisable chaque année au vu des justificatifs produits par le salarié.

a) La prime annuelle

De plus, au titre de chaque exercice civil, une prime annuelle d'un montant brut de 1115,20€ est versée au salarié, en deux fois, en juin et novembre de l'année considérée.

En cas d'arrivée, de départ, de suspension du contrat de travail quel qu'en soit le motif ou de période d'absence non rémunérée, en cours d'exercice, le montant attribué au salarié est calculé *pro rata temporis*.

b) Principe d'évolution

La situation de la rémunération des salariés du groupe 4 fait l'objet d'un examen individuel systématique tous les 2 ans par la Direction et la DRH.

L'évolution de la rémunération est basée sur les conclusions de l'entretien annuel.

L'évolution salariale est négociée en tenant compte du taux de rémunération des cadres du secteur privé (site Deloitte: taux cadre)

Cas particulier du Directeur : Conformément à la réglementation, le Directeur est un agent de droit public et sa rémunération est indexée sur les grilles des fonctionnaires territoriaux en vigueur.

1.7 La formation

Les salariés des régies autonomes eau-assainissement bénéficient des dispositifs de formation légaux : congé formation, congé pour VAE, bilan de compétences ...

1.8 La prime d'apprentissage

Les salariés des régies autonomes eau-assainissement encadrant un apprenti bénéficient, durant toute la durée effective de leur mission de tuteur, d'une prime versée mensuellement, conformément à la délibération en vigueur.

2- Les prestations sociales

2.1 La retraite complémentaire

Les salariés de droit privé sont affiliés à l'ARRCO-AGIRC.

2.2 Les prévoyances santé et incapacité / invalidité / décès

Les salariés des régies autonomes eau - assainissement bénéficient d'un régime de prévoyance au titre de :

- frais de santé (mutuelle)
- l'incapacité / invalidité / décès

Un descriptif des prestations accordées est remis au salarié lors de son embauche.

L'employeur prend en charge 50% de la cotisation à la prévoyance santé du salarié en CDI, et 75 % de la cotisation de prévoyance incapacité/invalidité/décès du salarié en CDI et contractuel cadre.

2.3 L'aide à la restauration

Les salariés des régies autonomes eau - assainissement pourront bénéficier d'une aide à la restauration dans les mêmes conditions que les agents de droit public de Laval Agglomération conformément à la délibération en vigueur.

2.4 L'aide aux enfants en situation de handicap

Les salariés des régies autonomes eau-assainissement peuvent bénéficier d'un dispositif d'aide aux enfants handicapés dans les mêmes conditions que les agents de droit public de Laval Agglomération.

Ce dispositif couvre actuellement :

- une allocation parents enfants handicapés,
- une allocation spéciale pour jeunes adultes handicapés âgés de 20 à 27 ans et poursuivant des études, un apprentissage ou un stage de formation professionnelle.

2.5 Prestations sociales

Les salariés des régies autonomes de l'eau et de l'assainissement, en CDI et en CDD de 6 mois minimums, adhèrent automatiquement au Comité National d'Actions Sociales (CNAS) et au Comité des Œuvres Sociales des Employés Municipaux (COSEM).

2.6 Abonnement transports et forfait mobilité

Les salariés des régies autonomes eau - assainissement pourront bénéficier d'une aide au déplacement dans les mêmes conditions que les agents de droit public de Laval Agglomération, comme, par exemple, le remboursement partiel de l'abonnement au transport du salarié ou bien le forfait mobilité.

Il est à noter que le forfait mobilité et le remboursement de l'abonnement peuvent être cumulés sur deux parties différentes et consécutives du trajet.

3- Durée et organisation du temps de travail

Dans les limites fixées par les lois et règlements, les salariés sont soumis à l'obligation d'assurer la continuité du service public de l'eau et de l'assainissement, garantissant ainsi l'exécution de tous les travaux et services nécessaires au maintien de cette continuité, à toute époque et à toute heure (nuit, dimanche et jours fériés compris).

3.1 Modalités d'organisation du temps de travail

3.1.1 Les principes

- La semaine court du lundi 0 heure au dimanche 24 heures.
- Les opérations d'habillage, de déshabillage sur le lieu de travail sont assimilées à du temps de travail effectif.
- Tous les jours fériés sont chômés et indemnisés, quelle que soit l'ancienneté du salarié.

3.1.2 Les modalités d'aménagement du temps de travail

Comme pour les agents de droit public de Laval Agglomération, les salariés des régies eau- assainissement bénéficient de jours de réduction du temps de travail.

Deux modalités d'organisation du temps de travail sont possibles :

- *Horaire hebdomadaire de travail de 37 heures réparti sur 4,5 ou 5 jours*

En contrepartie d'une fixation de l'horaire hebdomadaire de travail à 37 heures, et compte tenu de la journée de solidarité, les salariés seront susceptibles de bénéficier de 12 jours de repos supplémentaires annuels (RTT), au plus (dont la journée de solidarité à déduire).

- *Horaire hebdomadaire de travail de 39 heures réparti sur 5 jours*

En contrepartie d'une fixation de l'horaire hebdomadaire de travail à 39 heures, et compte tenu de la journée de solidarité, les salariés seront susceptibles de bénéficier de 23 jours de repos supplémentaires annuels (RTT), au plus (dont la journée de solidarité à déduire).

Toute absence rémunérée ou non, hors congés payés et jours fériés, ayant pour effet d'abaisser la durée effective du travail à 35 heures au plus entraînera une réduction proportionnelle des droits à RTT.

La période de prise des repos supplémentaires est l'année civile.

- *Prise en compte de la pénibilité dans la durée hebdomadaire de travail*

Afin de faciliter l'organisation des équipes de travail, les agents de droit privé bénéficient, dans les mêmes conditions que les agents de droit public réalisant les mêmes missions, d'une minoration de leur durée hebdomadaire de travail.

3.1.3 Le temps partiel

Les demandes de temps partiel sont faites dans le même cadre que les agents de la fonction publique. Le formulaire à utiliser est le même que celui de la collectivité.

Le temps partiel est accordé automatiquement dans le cadre d'une demande de congés parental. Dans ce cas le taux de rémunération est le même que dans la fonction publique, à savoir 6/7^{ème} pour un temps partiel à 80%.

Dans les autres cas l'accord sera donné en fonction des nécessités du service et à la discrétion de la direction, en accord avec le responsable de service.

3.1.4 Les heures supplémentaires

Les salariés des régies de l'eau et de l'assainissement peuvent réaliser des heures supplémentaires selon les mêmes modalités que pour les fonctionnaires de Laval Agglomération.

Sont des heures supplémentaires les heures accomplies :

- au-delà de 1.607 heures annuelles (durée intégrant la journée de solidarité),
- au-delà de la durée hebdomadaire retenue (37 ou 39 heures).

Le contingent d'heures supplémentaires annuel est fixé à 220 heures, par salarié et par an, par référence à l'article D3121-24 du Code du travail.

Les modalités de récupération des heures supplémentaires sont identiques à celles des agents de Laval Agglomération.

Ainsi et par principe, dans un souci de préserver la santé et la sécurité des salariés, les heures supplémentaires sont prioritairement récupérées.

Par exception, à la demande du salarié et en présence d'une situation individuelle spécifique, la Direction pourra indemniser les heures supplémentaires.

Ces récupérations seront prises par journée entière ou par demi-journée, dans le délai maximum de 3 mois commençant à courir dès que le salarié a acquis le nombre d'heures permettant l'octroi d'un jour de repos.

Les dates de repos seront demandées par le salarié moyennant un délai de prévenance de 2 semaines, de préférence dans une période de faible activité.

Les droits à repos donneront lieu à une information individuelle par un document annexé au bulletin de paie. Ce document rappellera le délai maximum de prise des jours ou demi-journées. A défaut de prise de ces repos dans le délai imparti, la Direction demandera au salarié de prendre ce repos dans un délai maximum de 1 mois.

3.1.5 Les astreintes

Les salariés des régies de l'eau et de l'assainissement peuvent réaliser des astreintes. Pour les agents de droit privé, l'astreinte d'exploitation est portée à 200 € brut en semaine complète. Les autres montants ne varient pas.

L'annexe III précise les autres modalités d'organisation et de rémunération des astreintes.

L'agent d'astreinte peut avoir des heures de trajet supplémentaires car :

- le lundi en fin d'après-midi en début d'astreinte, l'agent doit ramener l'agent de l'astreinte précédente,
- le lundi matin suivant, l'agent en fin d'astreinte va chercher l'agent de l'astreinte suivante.

Ces temps doivent être déclarés en fin de d'astreinte auprès du responsable du service et peuvent être récupérés par demi-heure supplémentaire.

3.1.6 Le Compte Épargne Temps (CET)

Le compte épargne temps mis en place au sein de Laval Agglomération est accessible aux salariés de droit privé des régies eau-assainissement, conformément au règlement présenté en annexe IV.

3.2 Les congés et les autorisations d'absences exceptionnelles

3.2.1 Les congés annuels

Les salariés, qu'ils exercent à temps plein ou à temps partiel, acquièrent un droit à congés annuels égal à 5 fois leur nombre de jours hebdomadaires de travail, soit 25 jours pour des agents travaillant 5 jours par semaine.

Dans les conditions applicables aux agents publics de Laval Agglomération, entre un et deux jours de fractionnement peuvent être accordés.

La période de référence couvre l'année civile, du 1er janvier au 31 décembre. Les agents qui n'exercent pas leurs fonctions pendant la totalité de l'année civile, ont droit à un congé annuel proratisé.

Le nombre de jours consécutifs d'absence ainsi que les jours de fractionnement sont définis selon les mêmes modalités que pour les agents de Laval Agglomération.

Procédure et délais d'octroi des congés

La bonne marche des services exige qu'un calendrier prévisionnel des périodes d'absence des salariés soit établi dans chaque service par le/la responsable afin de s'assurer de sa compatibilité avec les nécessités de service.

- Pour l'été, la règle est de faire connaître au plus tard le 1er mars la période de congés estivaux,
- Pour les congés d'une semaine ou plus, faire la demande au moins un mois à l'avance,
- Pour 1 à 2 jours, faire la demande au moins 24 heures à l'avance et le vendredi pour le lundi.

3.2.2 Autorisation Exceptionnelle d'Absence

Les salariés ont droit, sur justification, à un congé :

- Pour leur mariage ou pour la conclusion d'un pacte civil de solidarité : 5 jours
- Pour le mariage d'un enfant : 1 jour
- Pour chaque naissance survenue à leur foyer ou pour l'arrivée d'un enfant placé en vue de son adoption : 3 jours. Ces jours d'absence ne se cumulent pas avec les congés accordés pour ce même enfant dans le cadre du congé de maternité ;
- Pour le décès d'un enfant : 5 jours
- Pour le décès du conjoint, du concubin ou du partenaire lié par un pacte civil de solidarité, du père, de la mère, du beau-père, de la belle-mère, d'un frère ou d'une sœur : 3 jours
- Pour l'annonce de la survenue d'un handicap chez un enfant : 2 jours

Ces congés n'entraînent pas de réduction de la rémunération et sont assimilés à du temps de travail effectif pour la détermination de la durée du congé payé annuel. La durée de ces congés ne peut être imputée sur celle du congé payé annuel.

Des autorisations spéciales d'absence, définies dans l'annexe VI, peuvent en outre être accordées aux salariés des régies autonomes eau-assainissement, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les agents de droit public de Laval Agglomération.

Ces autorisations ne sont pas automatiquement accordées, elles ne constituent pas un droit pour les salariés et sont octroyées sous réserve des nécessités du service.

4- - Prévention et maladie

4.1 Arrêts de travail

Tout arrêt de travail (maladie, accident du travail, maladie professionnelle) doit être envoyé conjointement, sous 48h, à la DRH et la CPAM du lieu de résidence, comme suit :

- ACCIDENT/MALADIE PROFESSIONNELLE : les volets 1 et 2 sont envoyés à la CPAM du lieu de résidence, l'agent conserve le troisième et transmet le 4ème à la DRH.

- MALADIE ORDINAIRE : les volets 1 et 2 sont envoyés à la CPAM du lieu de résidence et l'agent adresse le 3ème à la DRH.

Pour tout arrêt, l'agent est tenu d'informer (en parallèle de l'envoi de son certificat médical) son responsable hiérarchique sans délai, par tout moyen approprié.

Enfin, après un arrêt maladie ou suite à un accident du travail d'au moins 30 jours, ou après un arrêt pour maladie professionnelle (quelle qu'en soit la durée), une visite de reprise sera programmée auprès du médecin du travail du SPAT.

Un arrêt maladie engendre un délai de carence de trois jours, durant lequel ni l'employeur ni la sécurité sociale ne versent des indemnités journalières ou complémentaires. Ce délai ne s'applique pas si la reprise d'activité entre deux arrêts de travail ne dépasse pas 48h.

Les salariés ayant un an d'ancienneté et ayant respecté les prérogatives relatives à la transmission des arrêts de travail décrites ci-dessus bénéficieront des indemnités complémentaires de l'employeur, dans les proportions prévues par la réglementation, à compter du 4^{ème} jour d'arrêt de travail.

La collectivité met en place la subrogation. Cela signifie qu'en cas de versement d'indemnités journalières de la CPAM, ces dernières sont versées directement à l'employeur, qui maintient le salaire équivalent au salarié (cela évite donc au salarié d'attendre le traitement de la situation par la CPAM pour obtenir le versement des IJ).

Le tableau ci-après récapitule, pour chaque absence pour raisons de santé, les modalités de rémunération applicables :

Type d'arrêt	Journée de carence	Prestations CPAM	Prestations employeur
Maladie ordinaire	3 jours appliqués, sauf si Covid+, ALD ou prolongation d'arrêt <48h	à compter du 4ème jour d'absence, 50% du salaire journalier de base*, dans la limite de 41,47 € brut/jour <i>si et seulement si le salarié a travaillé au moins 150h au cours des 3 derniers mois civils</i>	Une indemnité complémentaire est versée à compter du 4ème jour d'absence, si le salarié a au moins une année d'ancienneté, bénéficie des IJ CPAM et a adressé son arrêt dans les 48h. La durée de versement sera de 90 jours à 90%.
Accident de travail (initial ou rechute) ou maladie professionnelle	aucune	à compter du 1er jour d'absence, 80% du salaire journalier de référence** du 1er au 28ème jour d'arrêt puis 80% à compter du 29ème jour d'arrêt, dans la limite de 235,69€ (314,25€ à compter du 29ème jour) Les IJ sont versées jusqu'à guérison ou consolidation du salarié	Le salaire est maintenu le jour de l'accident. Une indemnité complémentaire est versée dès le premier jour d'absence si le salarié a au moins un an d'ancienneté, bénéficie des IJ CPAM et a transmis son arrêt dans les 48h. Le montant des indemnités versées par l'employeur est calculé de la manière suivante : 90 jours à 90% de la rémunération brute que vous auriez perçue si vous aviez travaillé
Maternité	aucune	Si l'assurée est affiliée à la sécurité sociale depuis au moins 10 mois ou a travaillé au moins 150h au cours des trois mois civils précédant l'arrêt de travail. À compter du 1er jour d'absence, le montant des IJ ne peut pas être inférieur à 11,02 € ni supérieur à 101,94 € par jour.	Si l'assurée est affiliée à la sécurité sociale depuis au moins 10 mois ou a travaillé au moins 150h au cours des trois mois civils précédant l'arrêt de travail. À compter du 1er jour d'absence, le salaire est maintenu durant la durée du congé maternité de la salariée.
Paternité	aucune	Si l'assuré est affilié à la sécurité sociale depuis au moins 10 mois et a travaillé au moins 150h au cours des trois mois civils précédant le début du congé. À compter du 1er jour d'absence, le montant des IJ ne peut pas être supérieur à 101,94 € par jour.	Si l'assuré est affilié à la sécurité sociale depuis au moins 10 mois et a travaillé au moins 150h au cours des trois mois civils précédant l'arrêt de travail. À compter du 1er jour d'absence, le salaire est maintenu durant la durée du congé paternité du salarié.
Temps partiel thérapeutique	Non concerné	La sécurité sociale indemnise les heures non travaillées, 1 an maximum pour une même affection	Maintien salaire pendant 1 an maximum pour une même affection

*le salaire journalier de base est égal au total des 3 derniers salaires bruts (servant d'assiette, au calcul des cotisations dues par les assurances maladie, maternité, invalidité et décès) perçus avant l'arrêt de travail, divisé par 91,25.

**Le salaire journalier de référence est calculé en divisant par 30,42 le montant du salaire brut perçu le mois précédant le début de l'arrêt maladie. Le salaire journalier de référence est plafonné à 368,10 € en 2025.

*** le montant mensuel du SMIC au 1^{er} septembre 2025 est de 1801,80 € brut (11,88 € brut/heure)

Les montants de référence cités sont mentionnés à titre indicatif, car évoluent régulièrement. Il est conseillé de se renseigner auprès de la CPAM pour disposer des montants actualisés.

4.2 Compte professionnel de prévention

L'exposition à un ou plusieurs facteurs de risques professionnels est susceptible de laisser des traces durables, identifiables et irréversibles sur la santé.

De ce fait, les agents de droit privé peuvent bénéficier d'un compte professionnel de prévention s'ils sont exposés à au moins l'un des six facteurs de risques professionnels suivants, au-delà des seuils annuels minimum d'exposition définis par la réglementation :

- activités exercées en milieu hyperbare
- exposition à des températures extrêmes
- exposition au bruit
- travail de nuit
- travail en équipes successives alternantes
- travail répétitif

Pour cela, l'employeur réalise une évaluation des risques et une déclaration annuelle qui permet de cumuler jusqu'à 100 points maximum, non renouvelables. Le compte ouvert permet ensuite l'accès à des formations professionnelles pour accéder à un poste moins ou non exposé aux facteurs de risques professionnels concernés par le dispositif, des heures non travaillées, c'est-à-dire un travail à temps partiel tout en conservant son salaire ou encore la validation de trimestres d'assurance retraite.

Les droits sont ouverts tout au long de la carrière, indépendamment des changements d'employeurs et des périodes de non-emploi. Les points accumulés restent acquis jusqu'à consommation totale, départ à la retraite ou décès du titulaire du compte.

ANNEXES

Annexe I :	Répertoire des emplois repères
Annexe II :	Grilles indiciaires des salaires
Annexe III :	Règlement des astreintes
Annexe IV :	Règlement CET
Annexe V :	Fiches de critères
Annexe VI :	Les autorisations spéciales d'absences