



# Plan de Mobilité Simplifié de l'agglomération de Laval

Phase 1 - Diagnostic

Résumé



## RAPPEL - Le PdMS en bref



*En tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), la Communauté d'Agglomération de Laval est en charge des politiques de déplacements sur son territoire.*

**Le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) est un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux.**

On parle d'un plan de mobilité **simplifié** car il s'agit d'une démarche **volontaire** qui privilégie le dialogue territorial.

---

## Un PdMS pour quoi faire?

- Un outil de planification de la mobilité
- Visant en premier lieu la **diminution du trafic automobile**
- Par une meilleure **articulation** entre transport et urbanisme
- Et la coordination d'actions en faveur des **mobilités alternatives**
- En intégrant trois grands enjeux transversaux
  - Amélioration de la sécurité des déplacements
  - Protection de l'environnement
  - Accessibilité PMR
- Un périmètre opérationnel mais une nécessaire prise en compte des **autres échelles** de territoire : Département
- Un maître d'ouvrage (Laval Agglomération) mais une **association élargie** à de nombreux acteurs territoriaux

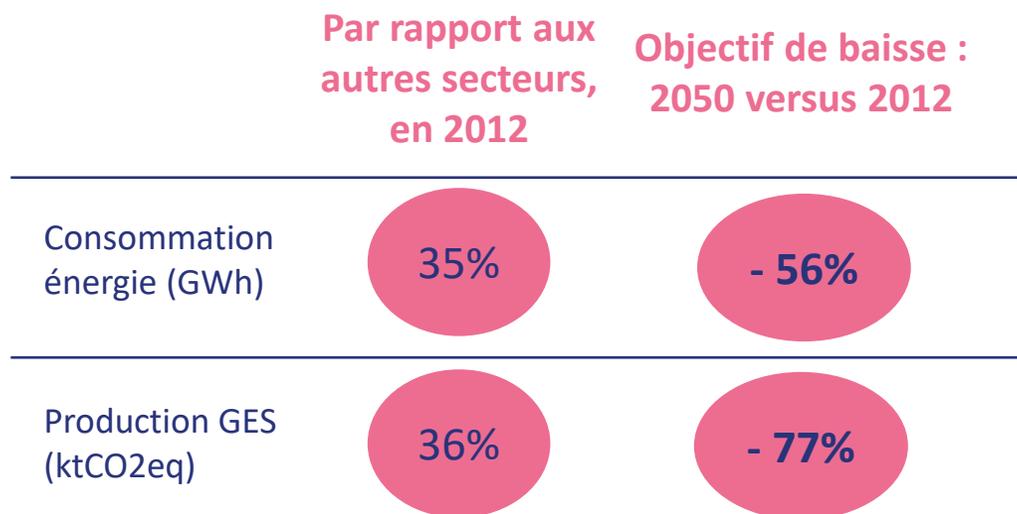
## Vers une mobilité durable et plus propre



- **Favoriser les alternatives à la voiture** : en améliorant les infrastructures et services de mobilités alternatifs à la voiture comme le vélo, la marche, et les transports en commun.
- **Favoriser l'intermodalité et la multimodalité**
- **Promouvoir les mobilités partagées** : en renforçant les actions en faveur du covoiturage et en développant des services de location de vélos à assistance électrique.
- **Améliorer la qualité de vie** : en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques
- **Assurer une trajectoire soutenable** : en définissant une feuille de route réaliste et cohérente avec les capacités de financement.

## Un PCAET 2024 -2030 qui fixe l'ambition à atteindre

- Les transports : le secteur consommant le plus d'énergie et produisant le plus de GES => **objectifs forts** de réduction

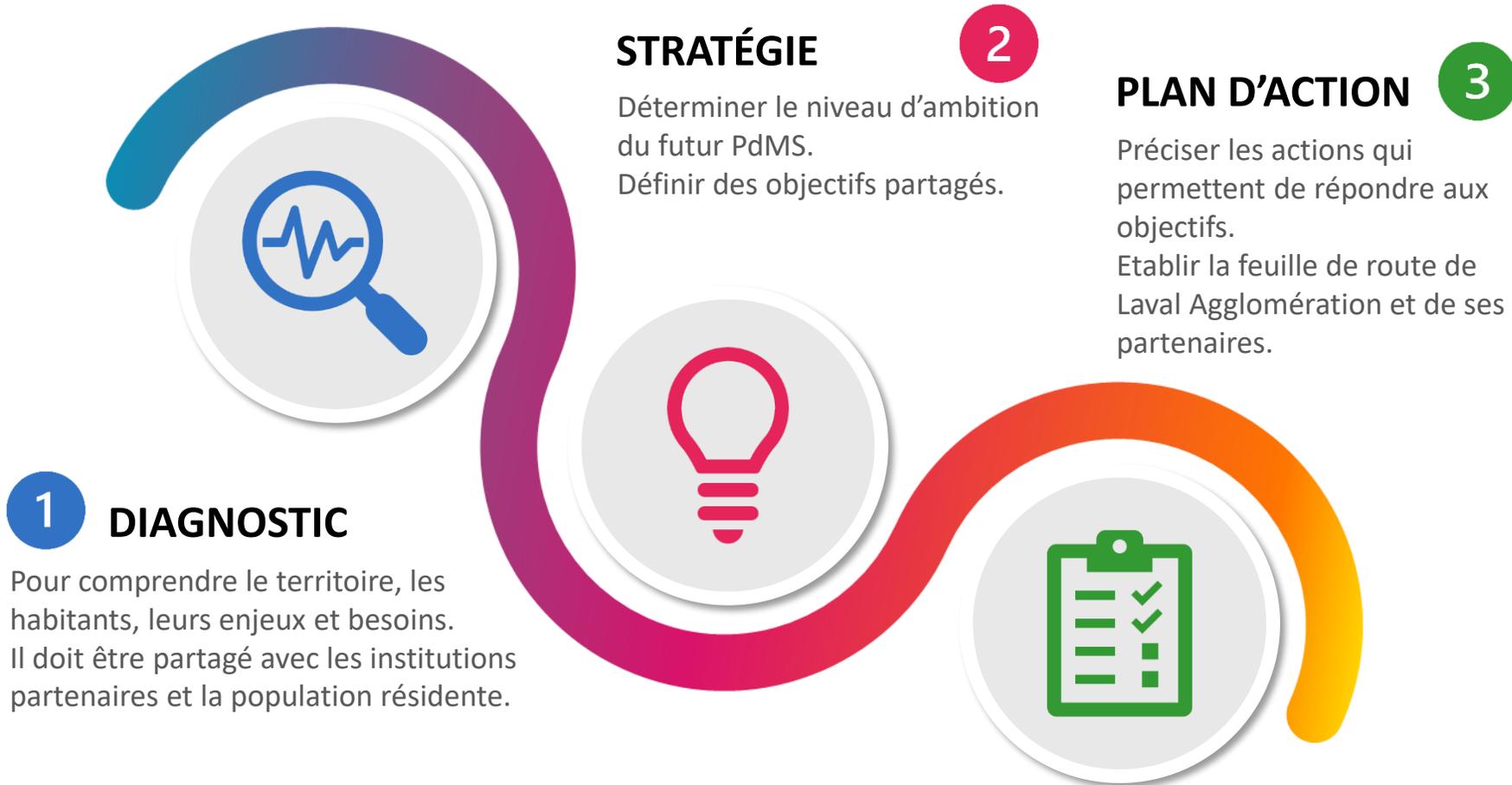


### 2 DÉVELOPPER L'ÉCO-MOBILITÉ ET LA VIE DE PROXIMITÉ

- I Nous éco-déplacer, moins et mieux**
  - 13. Accompagner les Plans De Mobilité Employeur et d'Administration
  - 14. Rédiger le Plan de Mobilité Simplifié du territoire
- II Eco-transporter les marchandises et optimiser la logistique**
  - 15. Poursuivre le projet de la plateforme multi-modale logistique Rail-Route
  - 16. Accompagner les actions de décarbonation des entreprises de transport du territoire
- III Décarboner les transports sur le territoire**
  - 17. Décarboner la flotte des véhicules de transport en commun

- Plusieurs orientations stratégiques concernent le transport, la mobilité, l'urbanisme durable (dont « 14. Rédiger le PDMS »)

## RAPPEL - Déroulement de l'élaboration du PdMS



## Diagnostic : Méthodologie

Les moyens mis en œuvre pour établir ce diagnostic :

- Analyse documentaire, observations *in situ* ;
- Entretiens avec les acteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire ;
- Etude origine-destination et comptages routiers ;
- Concertation avec les habitants et usagers ;
- Enquête web sur les habitudes de déplacement ;
- Ateliers avec les habitants et usagers...

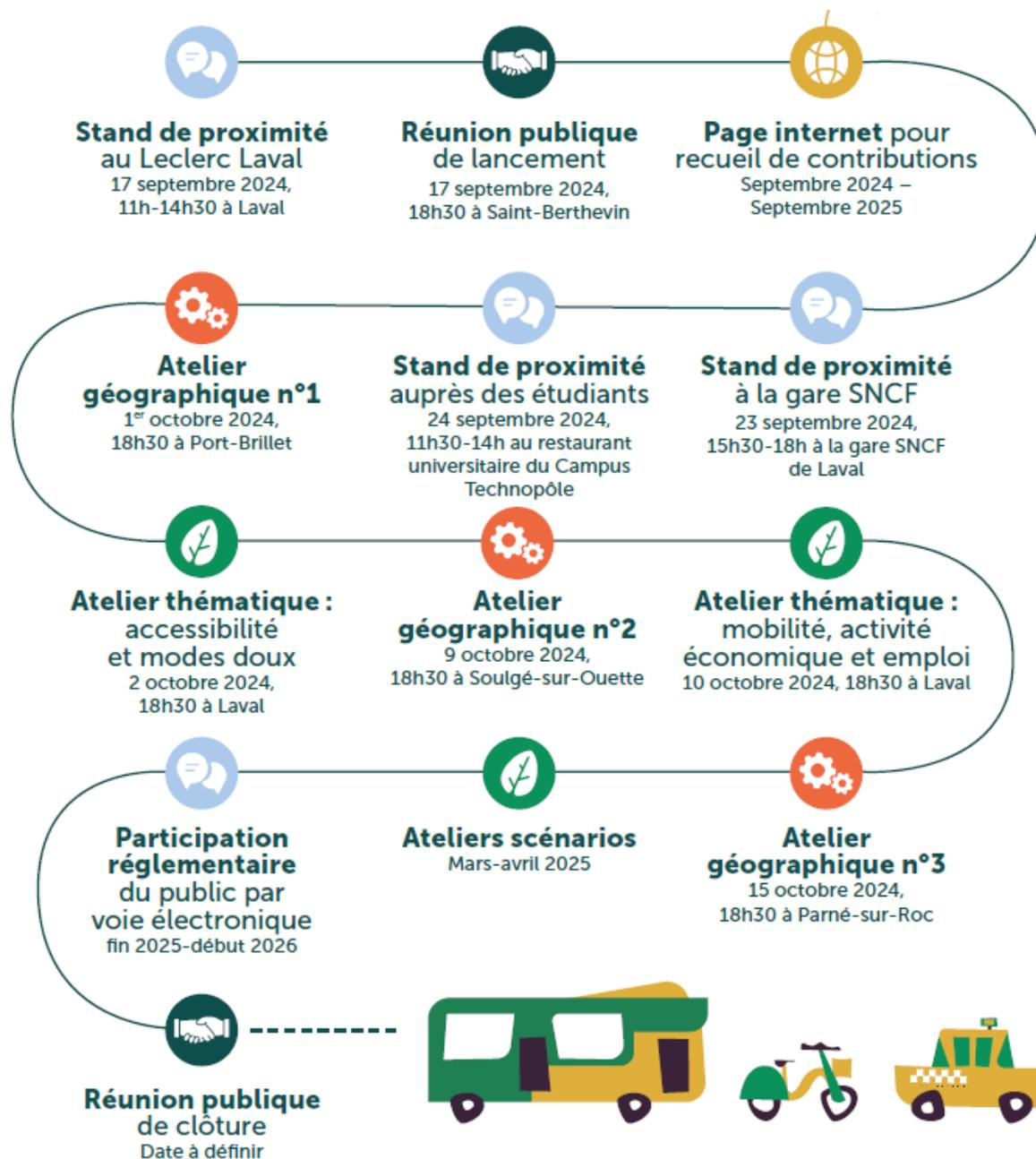


Le diagnostic répond aux objectifs suivants :

- Partager une compréhension du territoire commune ;
- Objectiver les problèmes et idées reçues ;
- Faciliter l'appropriation des grandes notions de mobilité ;
- Permettre de dégager les enjeux du plan de mobilité.

## Et la concertation ?

- 1 191 répondants à l'enquête en ligne !
- Des stands de proximité qui ont pu toucher un public diversifié.
- Une participation faible aux ateliers mais des séances de travail fructueuses.
- De nombreuses suggestions et idées formulées



Les principaux avis sur le diagnostic de la situation actuelle



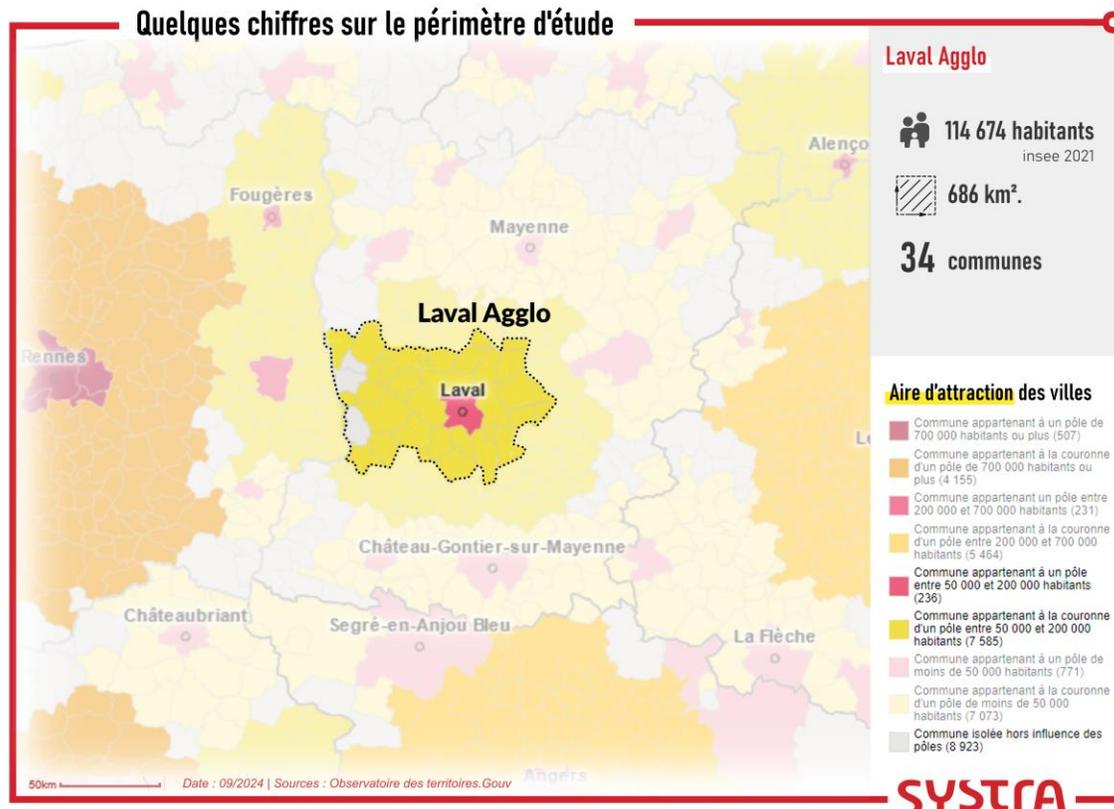
Les principales contributions sur les éléments à améliorer

Communication  
Intermodalité  
Connexions <sup>Stationnement</sup> <sup>Formation</sup> <sup>TUL</sup> <sup>Vélo</sup> Confort  
Continuités Partage <sup>Visibilité</sup> Hub  
Sensibilisation  
Fréquences <sup>Piétonnisation</sup> <sup>Transports</sup> Carvoiturage

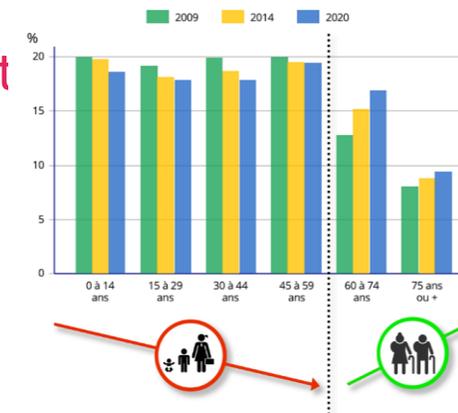
# Diagnostic : constat et enjeux



# Une croissance différenciée sur le territoire & une population surtout <60 ans mais qui vieillit



Population par tranches d'âges à l'échelle de Laval Agglo (INSEE 2020)

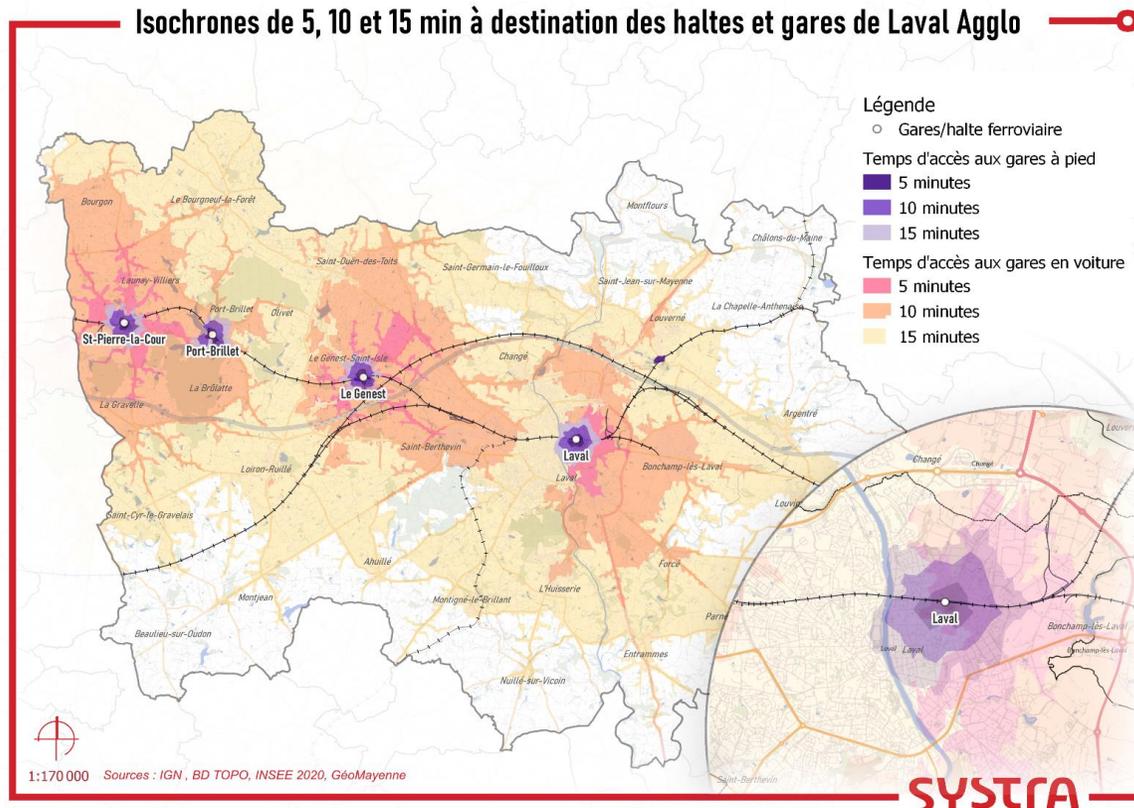


## Une croissance différenciée sur le territoire

+ 0,3% d'augmentation annuelle de population entre 2015 et 2021 (INSEE 2021)

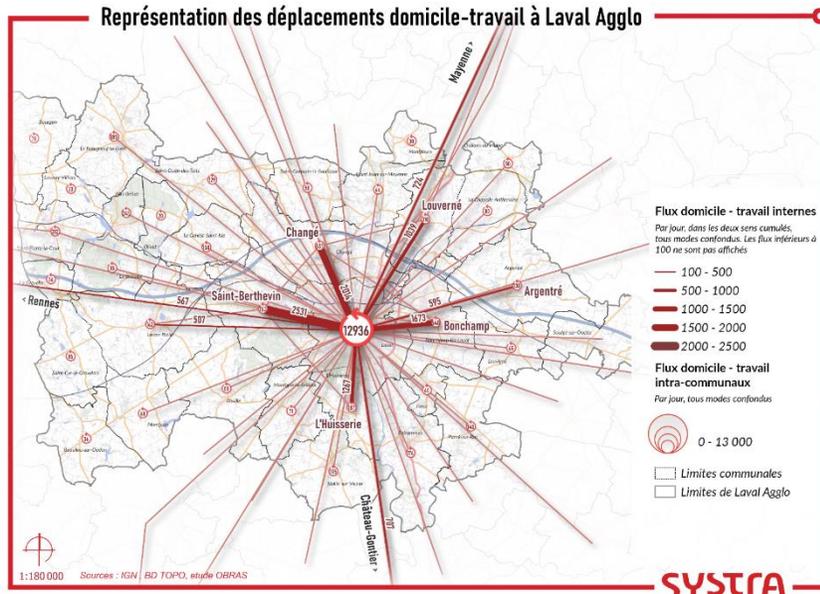
Une légère diminution sur la commune de Laval au profit de la première couronne (+16%) et de la 2<sup>e</sup> couronne (28%). => impacte distances parcourues

## Un territoire bien connecté par la route et le rail



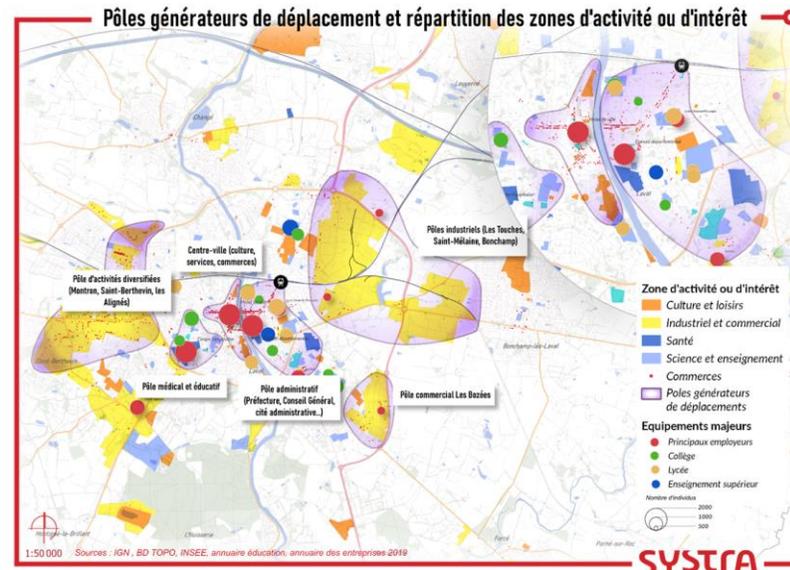
- 1h30 de Paris en TGV
- < 30 min de Rennes et du Mans en TGV
- <1h de Rennes, Le Mans et Angers (Autoroute A81 et Nationale N162)
- A nuancer par une offre ferroviaire non maîtrisée par Laval agglo et une baisse amorcée des liaisons vers/depuis Paris.
- L'autoroute : support de flux de longue distance

## Une polarité forte de la ville centre



La ville de Laval concentre la majorité des déplacements domicile-travail et domicile –études quotidiens.

On observe des flux significatifs entre Laval et les communes situées au nord, notamment Saint-Berthevin, Changé, Louverné, et Bonchamp, ainsi qu'avec Rennes, Château-Gontier, et Mayenne.



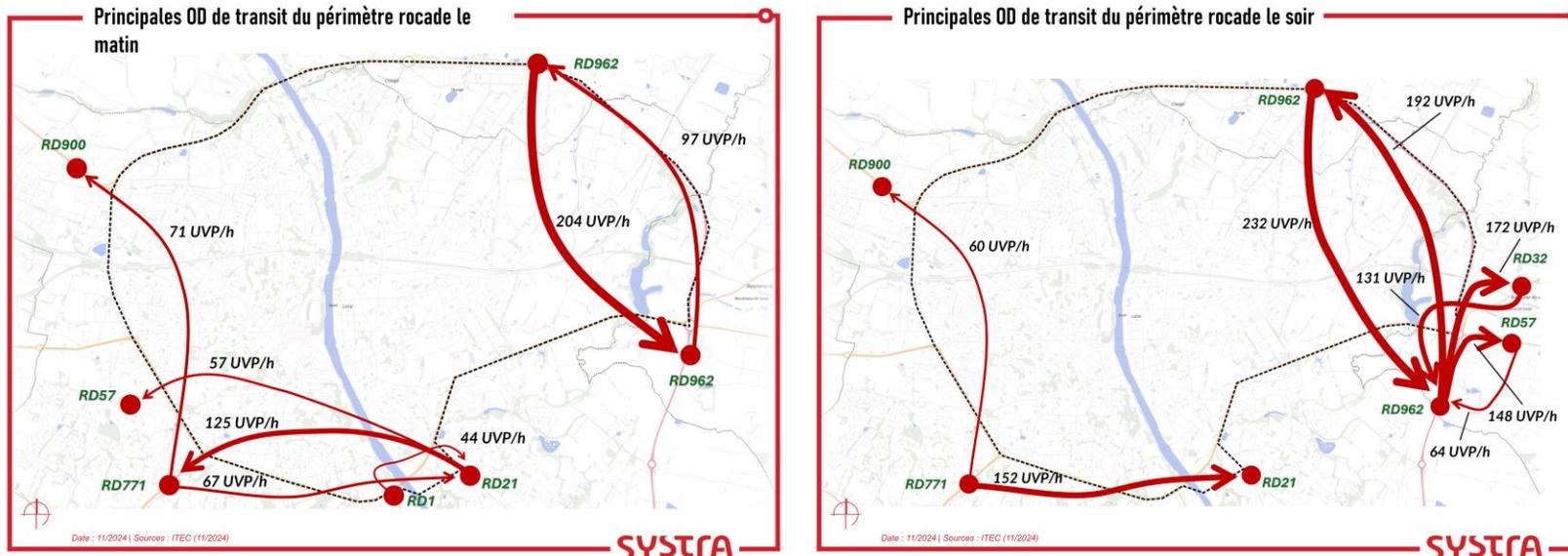
Les pôles générateurs se regroupent en une multitude d'îlots autour d'un centre urbain majeur.

Les grands projets à venir ne bouleverseront pas cette dynamique.

## Une circulation routière qui se concentre sur les axes structurants du territoire

L'analyse des principales OD de transit sur la rocade et les comptages en section (réalisés le 10/09/24) montrent l'importance des flux :

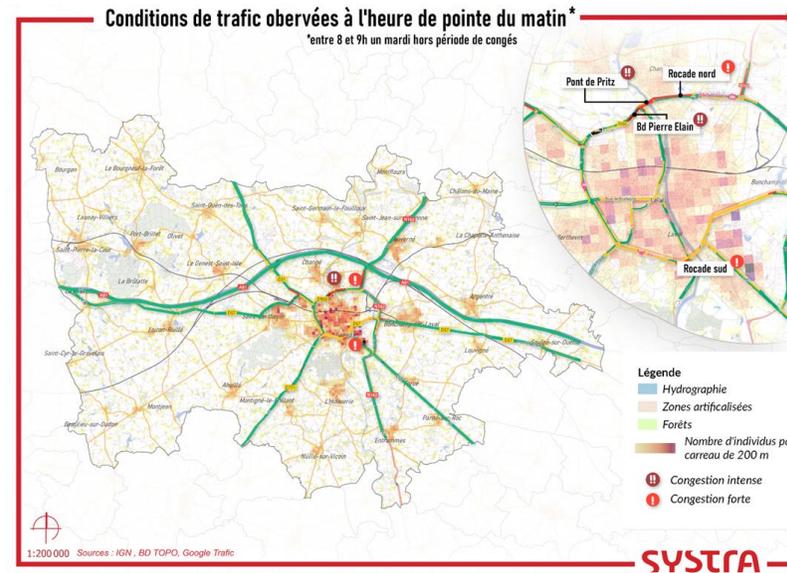
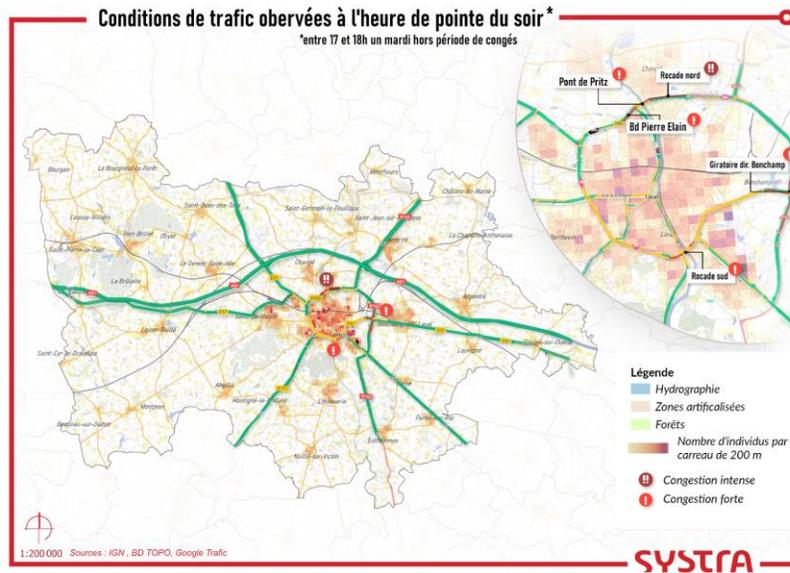
- vers et depuis la RD962 nord et Sud ; et la forte demande induite sur le rond-point Ménard ou de Barbé ;
- vers et depuis l'ouest et l'autoroute A81 (échangeur Laval Ouest Changé).



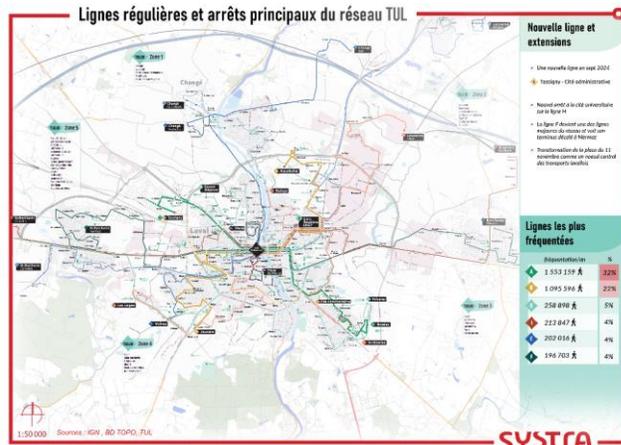
Analyse des comptages sur les franchissements : Les franchissements situés sur la rocade (ponts de Pritz et Avesnières) concentrent l'essentiel des flux avec 63% du trafic global le matin et 65% le soir.

## Peu de freins à la voiture...

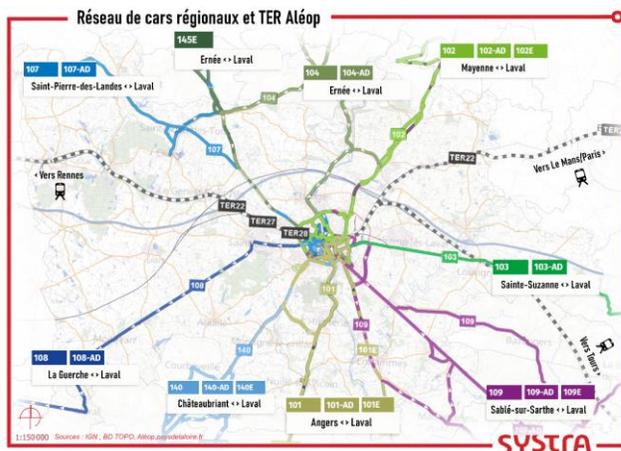
- Un réseau routier hiérarchisé et performant malgré quelques points noirs (centre-ville, ponts, rocade de Laval) et une interruption de la rocade de Laval au sud.
- Une offre de stationnement qui répond à Laval comme dans les communes périurbaines et rurales aux besoins sur voirie comme en ouvrage et une tarification, notamment sur voirie, attractive



## Malgré une politique volontariste en faveur des transports en commun



- Une offre de transport en commun hiérarchisée : réseau urbain TUL, réseau régulier interurbain Aléop,

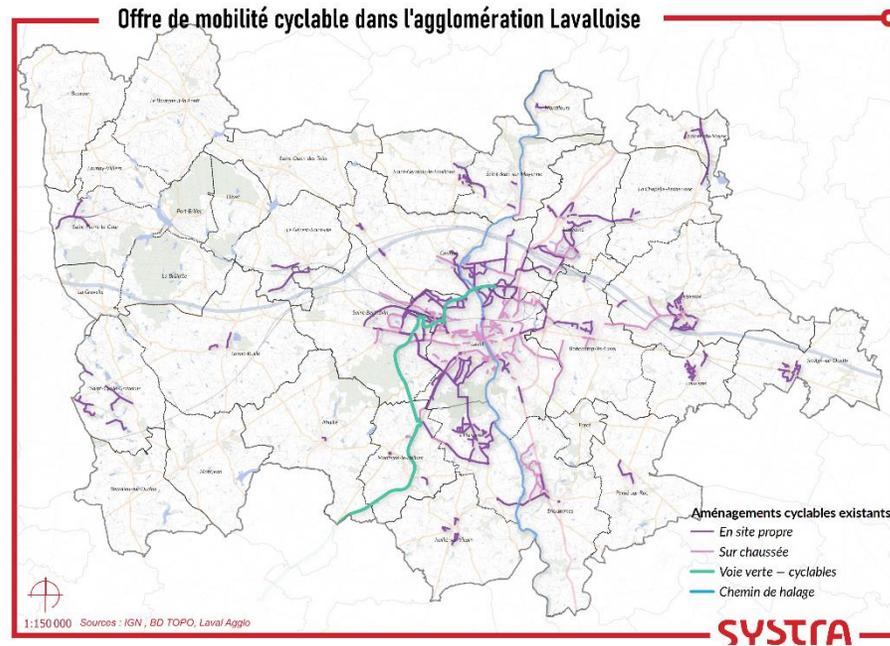


---

## Un réseau de transport urbain qui peine à répondre aux besoins hors déplacements domicile-travail/études d'heures de pointe.

- Difficulté de desserte d'un territoire peu dense.
- Très forte part des scolaires et jeunes sur réseau TUL, surtout sur lignes peu fréquentes
- Une offre Mobitul appréciée mais saturée.
- Des réseaux interurbains et urbains qui ne recherchent pas assez l'intermodalité :
  - pôle gare SNCF / pôle 11 novembre
  - Intermodalité horaire
  - Evolution des services
- Des parking relais utilisés bien en deçà de leur capacité ( localisation, zones de congestion routière, bus sans sites propres )
- Les habitants et usagers mettent en avant amplitudes horaires et fréquences trop faibles lors des rendez-vous de la concertation.

## Une appétence pour les modes doux...



1. La discontinuité des voies cyclables (18,6)
2. L'absence de pistes cyclables (16,9)
3. Le manque d'attention des automobilistes (14,4)

Résultats enquête en ligne  
Principales difficultés citées pour le vélo

- ...qui se confrontent à un réseau discontinu ;
- L'absence d'infrastructures adaptées engendrant des conflits d'usage.

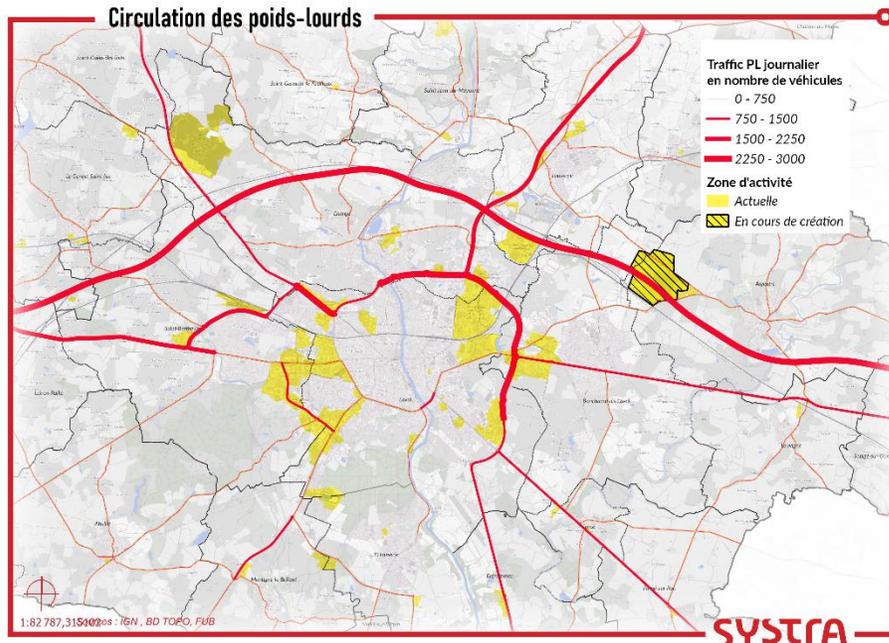
## Une faible visibilité et peu d'encouragement de la marche...

- Des contraintes physiques :
  - Un relief modéré, mais suffisant pour décourager certains usagers.
  - La météo
- Des points noirs importants liés à la configuration routière : centres-bourgs offrant peu d'espace pour les déplacements doux, routes départementales et rocales urbaines sans aménagement adéquat
- Pas de document de planification à l'échelle de l'agglomération.

## ... A nuancer par des efforts pour améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics

- Des projets urbains qui laissent plus de place aux piétons : réaménagements de centre villes, zones d'habitats avec cheminements
- Laval, une ville qui postule au label « amie des aînés » qui met en place différentes actions favorisant le déplacement piéton (application Streetco)

## Transport de marchandises et logistique



*Un flux de poids lourd tout aussi important, voire plus, sur le contournement nord de la ville de Laval formé par les boulevards de la D962 et la D900 que sur l'A81.*

- Une part des mobilités mal connue (manque de données) et peu contrôlée.
- Un projet structurant à l'échelle régionale (plateforme rail-route à St Berthevin)

## Enjeux : analyse AFOM





## Atouts

*Des atouts intrinsèques au territoire  
Des initiatives, mesures, actions dont le territoire peut se féliciter et peut faire fructifier*

- Un réseau routier performant malgré quelques points durs
- Un réseau de transport en commun hiérarchisé, gratuit le weekend très fréquenté par les jeunes mais aussi bonne présence d'actifs
- Des initiatives en faveur de mobilités partagées qui rencontrent un certain succès : un fort potentiel pour le covoiturage (succès de l'expérience du soutien financier au covoiturage, nombreuses aires de covoiturage dans l'ouest de l'agglomération)
- Une appétence pour les modes doux qui se confronte à un réseau discontinu (vélo et Map)
- Des ambitions environnementales déjà fixées (SRADDET, PCAET)
- Une décarbonation des transports amorcée sur le territoire (SDIRVE TEM, bus GNV et électriques)

- Une politique de stationnement encore peu mobilisée comme un levier de report modal vers les alternatives à l'autosolisme (peu de contraintes)
- La logistique urbaine reste un pan quasi inexploré – une marge de progression importante
- Des volontés exprimées d'améliorer la prise en compte des modes actifs dans l'espace urbain
- Des projets urbains qui prennent mieux en compte les modes alternatifs
  - Un projet visant à plus de soutenabilité dans le transport de marchandises (projet de plateforme)
  - Une volonté de développer l'interopérabilité billettique
- Une population jeune sur le centre de l'agglomération plus susceptible d'être moteur du report modal



## Opportunités

*Des éléments de contexte qui peuvent faciliter le changement*



## Faiblesses

*Des faiblesses intrinsèques au territoire, des angles morts, des fragilités sur lesquelles le territoire peut agir*

- Des moyens d'action existants mais limités tant d'un point de vue des compétences (ex. voirie, ferroviaire) que financiers => arbitrages nécessaires ; articulation et projection difficiles avec les autres offres de transport (TGV, Aléop...)
- Une offre de transport en commun qui ne répond pas à tous les publics et besoins, et qui engendre des frustrations.
- Une configuration urbaine en 1ère et 2e couronne qui ne permettent pas un report optimal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle.
  - Des difficultés à surmonter pour accélérer la transition vers les modes actifs
- Des conflits d'usage entre la VP et les autres modes, et également entre piétons/vélos/Engins de Déplacement Personnels (EDP)

- La hausse du coût du carburant risquant d'augmenter la précarité énergétique de foyers captifs de ce mode, notamment en milieu rural
  - La difficulté de coordination entre AOM qui rend complexe des intermodalités physiques, d'horaires et billettiques
- Des projets urbains et de développement économique qui doivent rester en cohérence avec les possibilités de desserte par des modes autres que routiers
- Le cloisonnement des politiques publiques (circulation, aménagement, habitat...) qui empêche une vision globale de leur impact sur la mobilité à l'échelle du territoire.
- Sans augmentation du versement mobilité, des moyens budgétaires incertains à court et moyen terme
  - La difficulté du changement des habitudes



## Menaces

*Des éléments de contexte qui peuvent ralentir/empêcher le changement  
/Des risques à monitorer*

## Enjeux : ce qu'on met en jeu en début de partie, ce qui se joue (sans présager de comment y arriver)

Améliorer l'accès à la mobilité pour tous

- Répondre aux besoins de tous les publics et tous les territoires

Contribuer à la transition environnementale du système de mobilités en lien avec objectifs climatiques du PCAET

- Tendre vers une mobilité plus sobre et plus partagée

Améliorer la qualité de vie et renforcer l'attractivité économique de l'agglomération

- Apaiser la circulation, réduire les conflits d'usage, renforcer l'accessibilité

Faire du PDMS la feuille de route mobilité pour les 10 prochaines années

- Construire un document partagé et suivre la mise en œuvre des actions