



MAYENNE
communauté



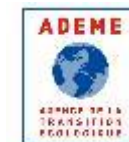
Élaboration d'un plan de mobilité simplifié et d'un schéma directeur cyclable

COPIL — Phase 2 : Scénarisation

15/03/2022



Source : mayenne-tourisme.com



Contact BL Evolution

Guillaume Martin

1 guillaume.martin@bl-evolution.com



Contact Collectivité

Annie Trohel-Leblanc

annie.trohel-leblanc@mayennecommunaute.fr

Programme du COPIL

- **Introduction**
- Retour sur le séminaire élu et le comité usagers
 - Marche
 - Vélo
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs
- Synthèse des scénarios
 - Vélo
 - Autres mobilités
- Conclusion



Introduction

Septembre — Décembre 2021

Diagnostic participatif

- 1 enquête en ligne
- Des visites de terrain à vélo
- 1 partage du diagnostic pour le lancement du comité usagers
- 1 comité technique et 1 comité de pilotage de validation du diagnostic

Janvier — Mars 2022

Stratégie : Scénarisation

- 1 Conférence des maires avec élus et techniciens
- 1 Comité usagers pour discuter des propositions du bureau d'études
- 1 COTECH de travail sur les scénarios
- 1 COPIL de validation de la stratégie d'aménagement

Avril — Mai 2022

Plan d'actions : Programmation





- 1 Comité Usagers pour échanger sur la communication et les services
- 1 COTECH de travail sur la programmation
- 1 COPIL de validation finale
- 1 formation des citoyens, élus et techniciens aux aménagements cyclables

Concertation au sein d'un Comité d'Usagers

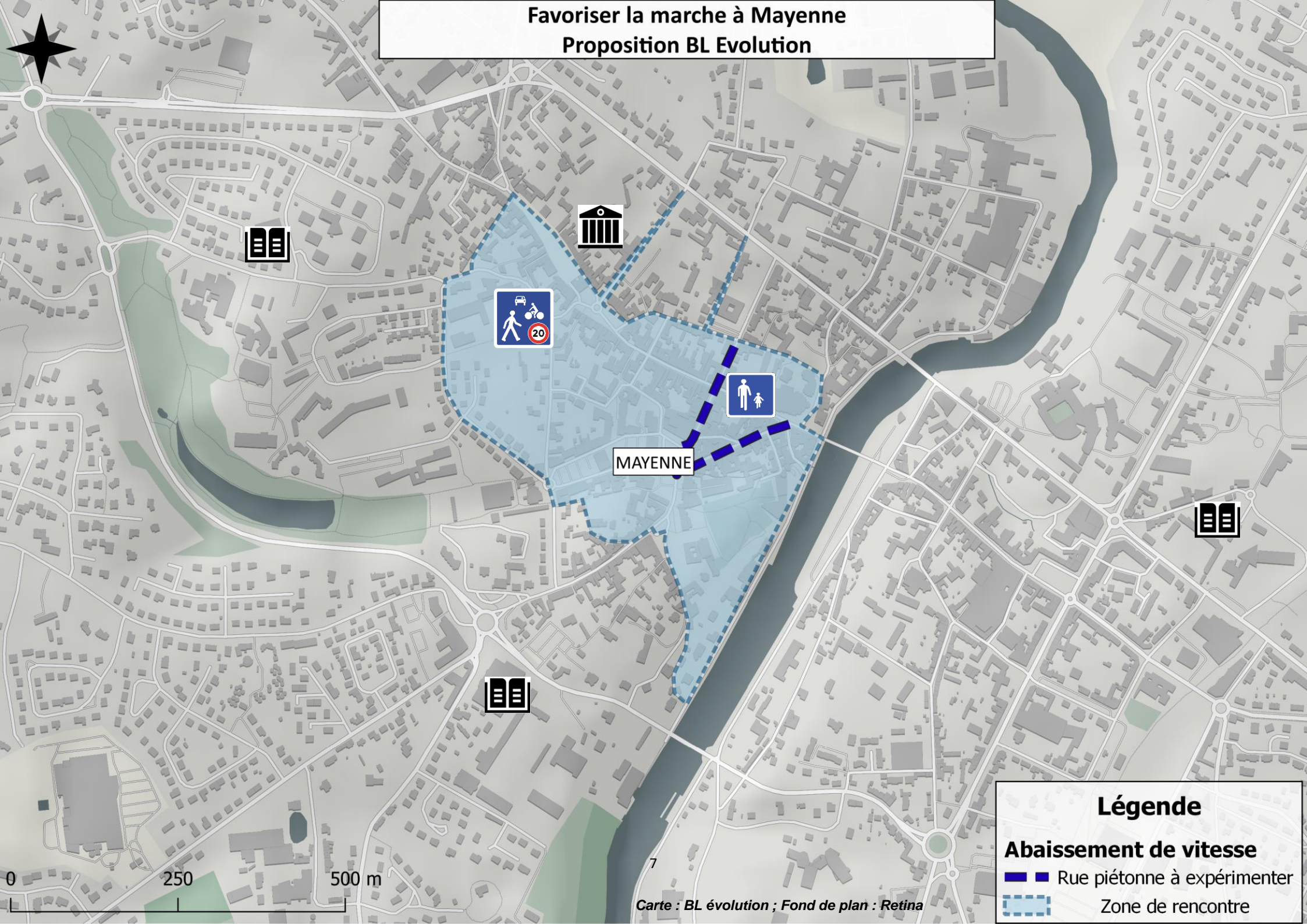
Programme du COPIL

- Introduction
- **Retour sur le séminaire élu et le comité usagers**
 - Marche**
 - Vélo
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs
- Synthèse des scénarios
 - Vélo
 - Autres mobilités
- Conclusion



Proposition	Mesures	Coût
	<p>Expérimenter ponctuellement le passage en rue piétonne de la rue Charles de Gaulle (entre la place Clémenceau et la rue des Pescheries) et de la rue Aristide Briant</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Utilisation de mobilier temporaires (plantes, barrières) - Communication auprès des habitants et des commerçants de la rue - Etude de l'impact de la piétonnisation sur le CA des commerces <p>Faible</p>
	<p>Transformer l'hyper centre, compris entre les rues du Cardinal Suhard, le quai Carnot et la rue du Docteur Morisset, en zone de rencontre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de panneaux d'entrée et sortie, plateaux, autres) - Communication auprès des habitants - Si succès, dupliquer aux centres-bourgs des autres communes <p>Elevé</p>
	<p>Limiter la vitesse à 30 km/h dans une large partie de Mayenne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Action déjà réalisé - Se donner les moyens à la hauteur des ambitions (panneaux, radars incitatifs, radars répressifs, autres) - Pédagogie et communication en amont <p>Faible</p>
	<p>Favoriser la marche à pied par une communication adéquate</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte le vieillissement de la population et anticiper dans les aménagements des bourgs trottoirs larges) - Mise en place de jalonnement incitatifs pour la marche à pied à Mayenne et dans les bourgs <p>Intermédiaire</p>



Favoriser la marche à Mayenne Proposition BL Evolution



MAYENNE

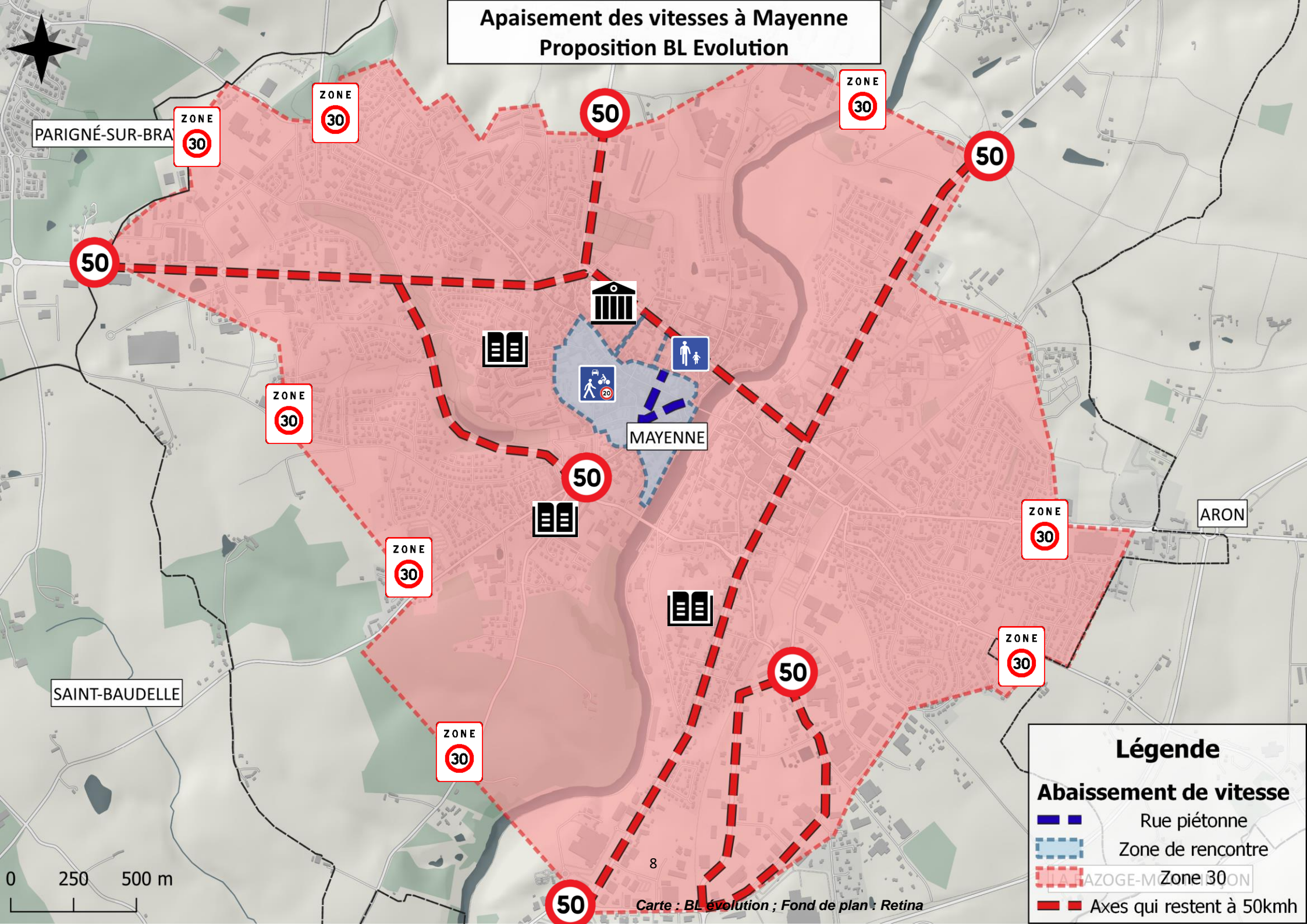
Légende

Abaissement de vitesse

-  Rue piétonne à expérimenter
-  Zone de rencontre

Carte : BL évolution ; Fond de plan : Retina

Apaisement des vitesses à Mayenne Proposition BL Evolution



Programme du COPIL

- Introduction
- **Retour sur le séminaire élu et le comité usagers**
 - Marche
 - Vélo**
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs
- Synthèse des scénarios
 - Vélo
 - Autres mobilités
- Conclusion



- Chaque liaison s'est vue attribuée un **niveau de priorisation** (1 étant le plus élevé, 4 étant le plus faible) au regard des diverses consultations :
 - Réflexions au sein du comité usagers
 - Échanges en séminaire élus
- Ces niveaux de priorisation ont permis ensuite de dresser **3 scénarios d'ambitions différentes** :
 - Scénario 1 : Liaisons de priorité 1 ;
 - Scénario 2 : Liaisons de priorité 1 et 2 ;
 - Scénario 3 : Liaisons de priorité 1, 2 et 3 ;
 - Scénario 4 : Toutes les liaisons
- Les coûts linéaires utilisés pour les calculs des coûts des liaisons sont les suivants :
 - Jalonnement simple : 3 € du mètre linéaire ;
 - Chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou) : 30 € du mètre linéaire ;
 - Simple enrobé : 100 € du mètre linéaire ;
 - Voie verte et présence d'un chemin existant : 210 € du mètre linéaire ;
 - Piste cyclable en zone rurale/Voie verte : 300 € du mètre linéaire ;
 - Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie : 800 € du mètre linéaire.



Les scénarios de développement du vélo de l'ADEME



Scénario 1 : poursuite des tendances (5 à 10€ / an/habitant). Forte progression dans les grandes villes, mais régression dans les périphéries, les petites villes, le milieu rural, parmi les enfants, les personnes âgées et une partie des actifs. Les collectivités les plus motivées continuent à investir mais aucun plan d'investissement n'est mis en œuvre en-dehors des grandes villes. A ce rythme, le vélo ne dépasse pas les 3,5% en France à l'horizon 2030.



Scénario 2 : le scénario de rattrapage (15 à 20€ / an/habitant) : Toutes les collectivités grandes et petites réinvestissent dans le vélo, le maillage des aménagements et les continuités cyclables sont réalisés en banlieue et dans les territoires périphériques et ruraux. 100 000 km de nouveaux aménagements cyclables sont réalisés en 10 ans. Le vélo reprend parmi les enfants, le VAE aide au retour du vélo pour les personnes âgées et dans les secteurs à fort relief. Tout un écosystème vélo est mis en place. En 2030, la part modale du vélo atteint 9%, un scénario qui se rapproche de la moyenne européenne.



Scénario 3 : le scénario volontariste (30 à 35 € / an / habitant) : Proche du scénario 2 dans ses objectifs mais avec un rythme plus soutenu. L'investissement dans les 5 premières années est massif sur tous les territoires de façon à atteindre 9% en 2024 et 24% en 2030.



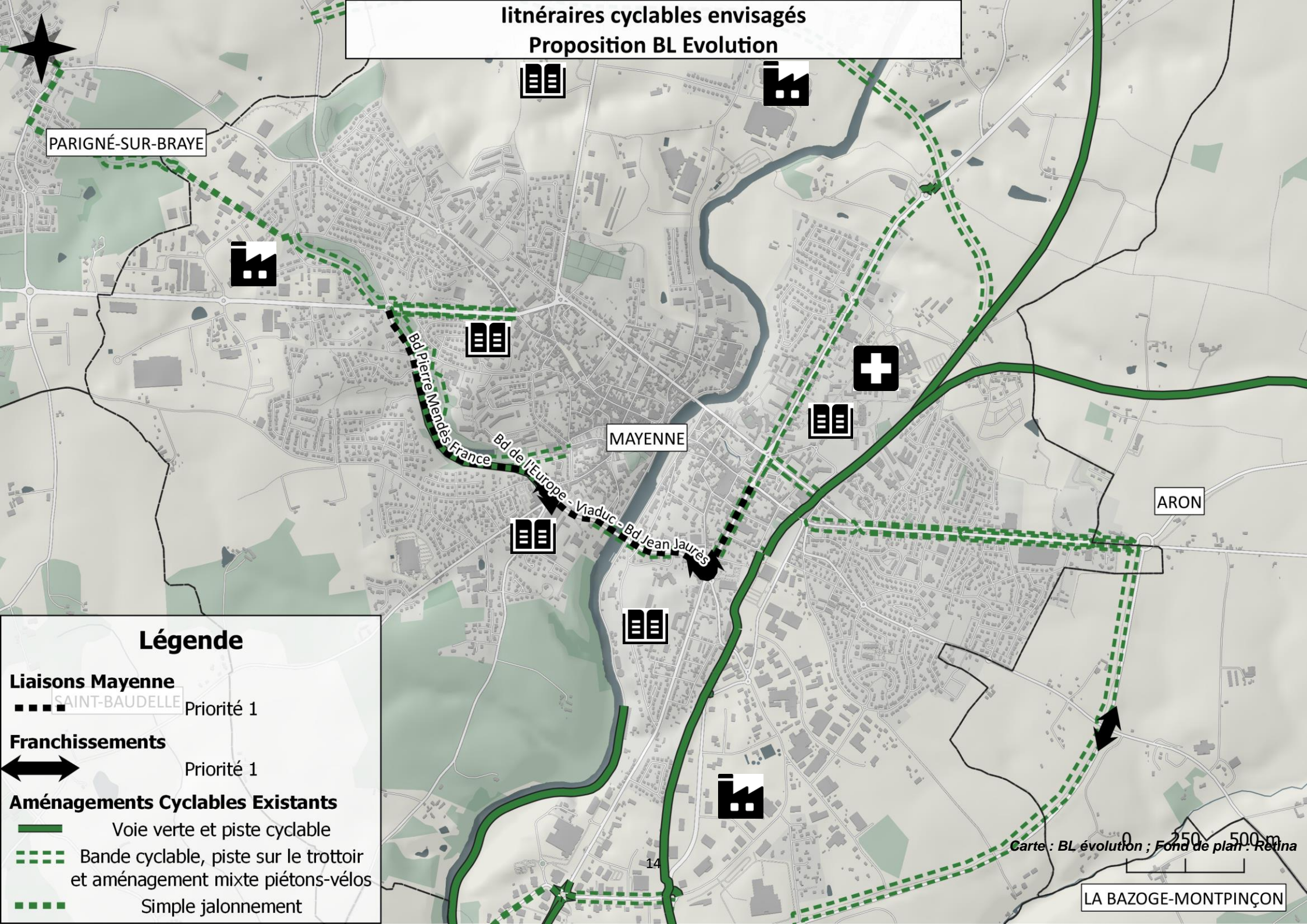
Scénario 4 : le scénario maximaliste (45 à 50 € / an / habitant) : Toutes les liaisons ont été intégrées à ce scénario, qui doit servir de schéma à long terme, ainsi que de référence sur lequel s'appuyer pour les futurs travaux de voirie.



Secteur Mayenne

Proposition	Mesures
Proposer des solutions adaptées aux franchissements et points noirs identifiés comme dangereux (ex : traversée du viaduc, ronds-points en ville...)	<ul style="list-style-type: none">- Traiter les ronds-points en ville, la traversée du viaduc, les accès aux voies vertes, les franchissements de routes à fort trafic
Traiter les aménagements cyclables existants non satisfaisants	<ul style="list-style-type: none">- Bande cyclables peu larges- Bandes cyclables sur axes à 50km/h- Pistes cyclables sur le trottoir- Séparation des flux piétons et vélo
Mailler la ville de Mayenne d'un réseau d'aménagements cyclables important , afin de pallier les discontinuités	<ul style="list-style-type: none">- Mieux relier en ville la voie verte aux rue principales- Tenir compte du trafic de véhicules et de vélos potentiels et de la vitesse future des véhicules (compte tenu de possibles apaisements de la circulation, ralentisseurs...) afin de déterminer les types d'aménagements cyclables adéquats (piste séparée, double sens cyclable, ...)
Disposer de stationnements sécurisés à proximité des équipements accueillant du public	<ul style="list-style-type: none">- Parking à vélo sécurisé dans les PEM- Arceaux dans les lieux générateurs de trafic du centre-ville

Itinéraires cyclables envisagés Proposition BL Evolution



PARIGNÉ-SUR-BRAYE

MAYENNE

ARON

LA BAZOGE-MONTPINÇON

Légende

Liaisons Mayenne

SAINT-BAUDELLE Priorité 1

Franchissements

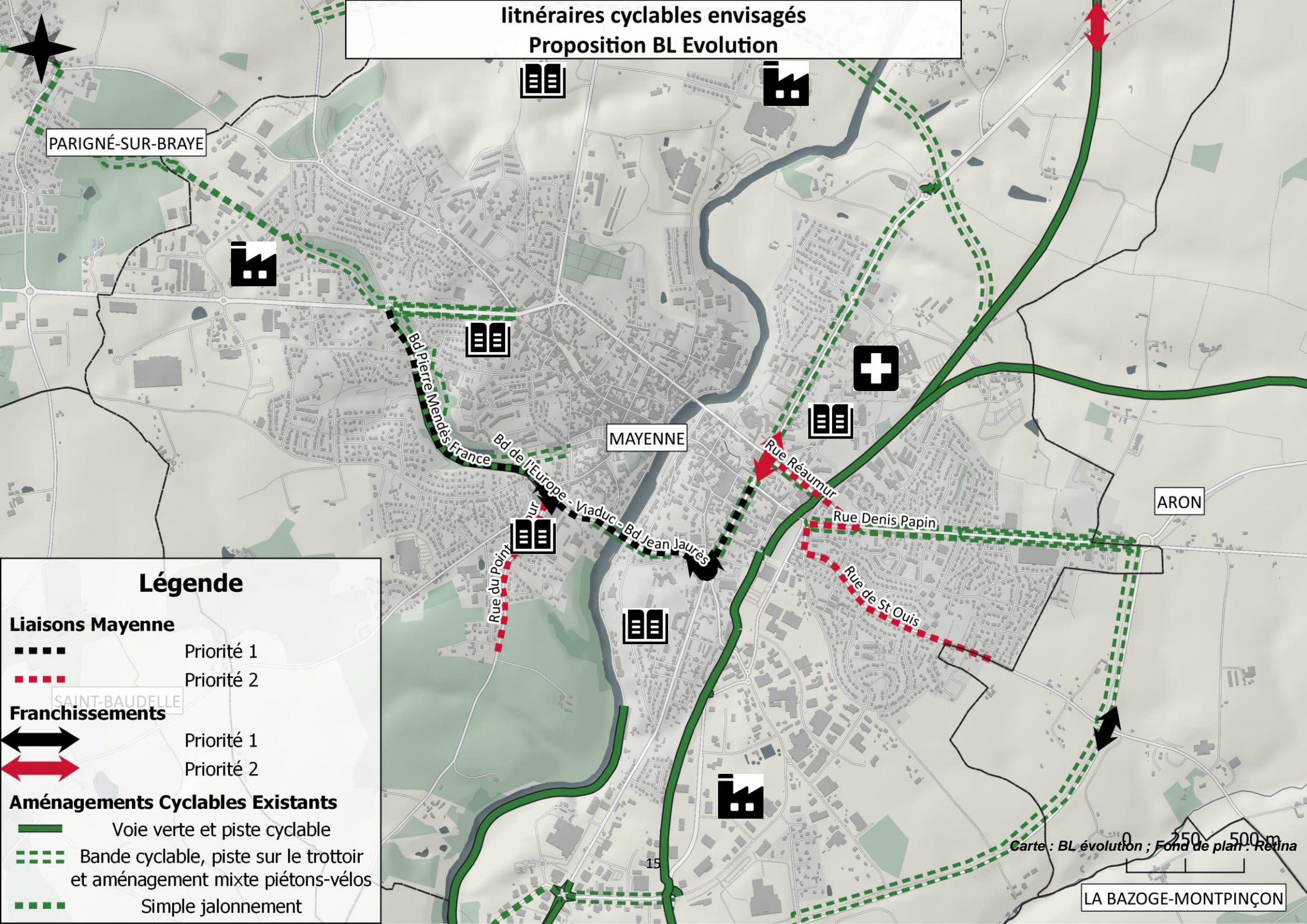
Priorité 1

Aménagements Cyclables Existants

- Voie verte et piste cyclable
- Bande cyclable, piste sur le trottoir et aménagement mixte piétons-vélos
- Simple jalonnement

Carte : BL évolution ; Fond de plan : Retina

Itinéraires cyclables envisagés Proposition BL Evolution



Légende

Liaisons Mayenne



Priorité 1



Priorité 2

Franchissements



Priorité 1



Priorité 2

Aménagements Cyclables Existants



Voie verte et piste cyclable



Bande cyclable, piste sur le trottoir
et aménagement mixte piétons-vélos

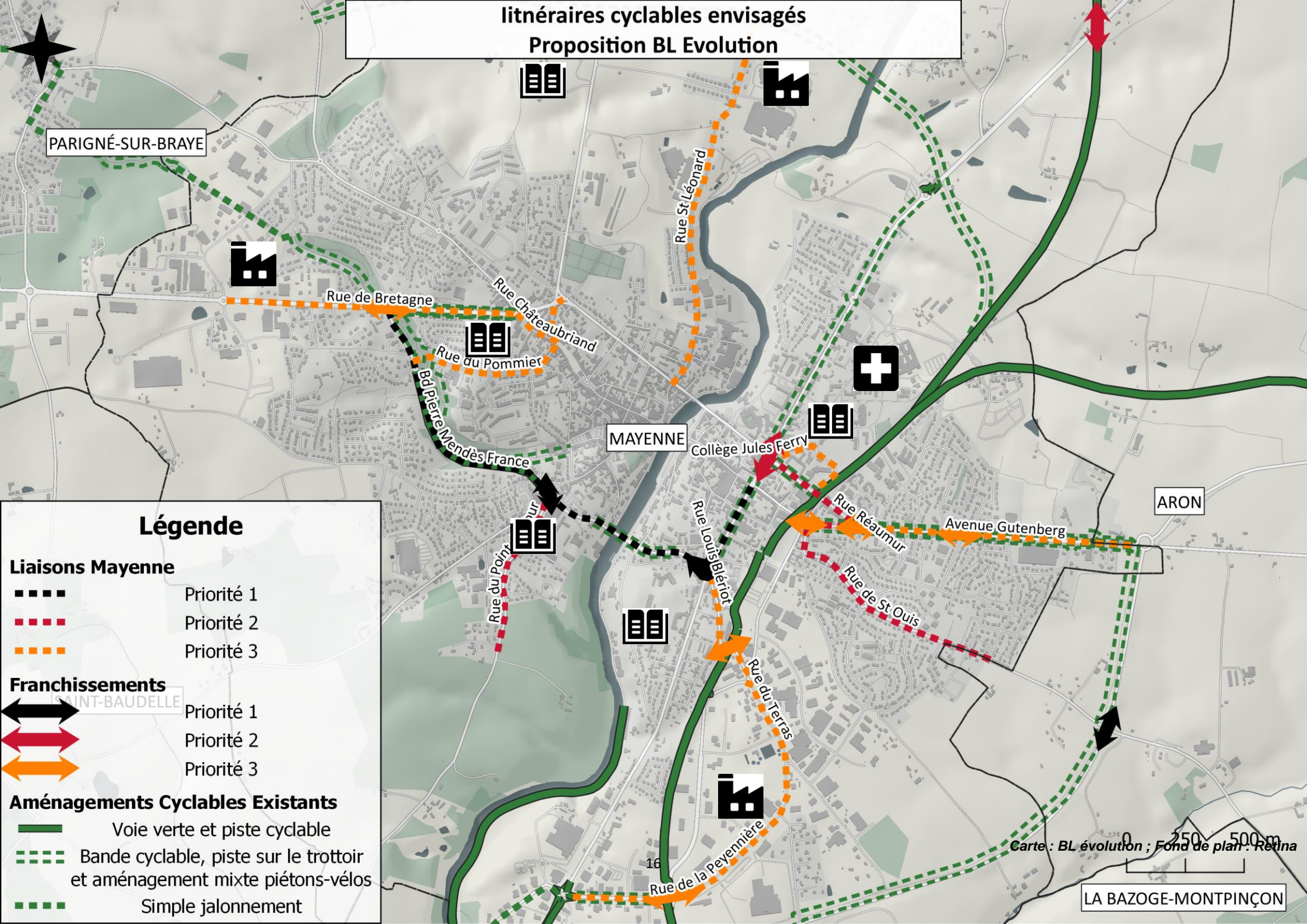


Simple jalonnement

Carte : BL évolution ; Fond de plan : Retina

LA BAZOGE-MONTPINÇON

Itinéraires cyclables envisagés Proposition BL Evolution



PARIGNÉ-SUR-BRAYE

Rue de Bretagne

Rue Châteaubriand

Rue du Pommier

Bd Pierre Mendès France

MAYENNE

Collège Jules Ferry

Rue Louis Blériot

Rue Réaumur

Avenue Gutenberg

ARON

Rue de St Ouis

Rue du Terras

Rue de la pevennière

Légende

Liaisons Mayenne

- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3

Franchissements

- ↔ Priorité 1
- ↔ Priorité 2
- ↔ Priorité 3

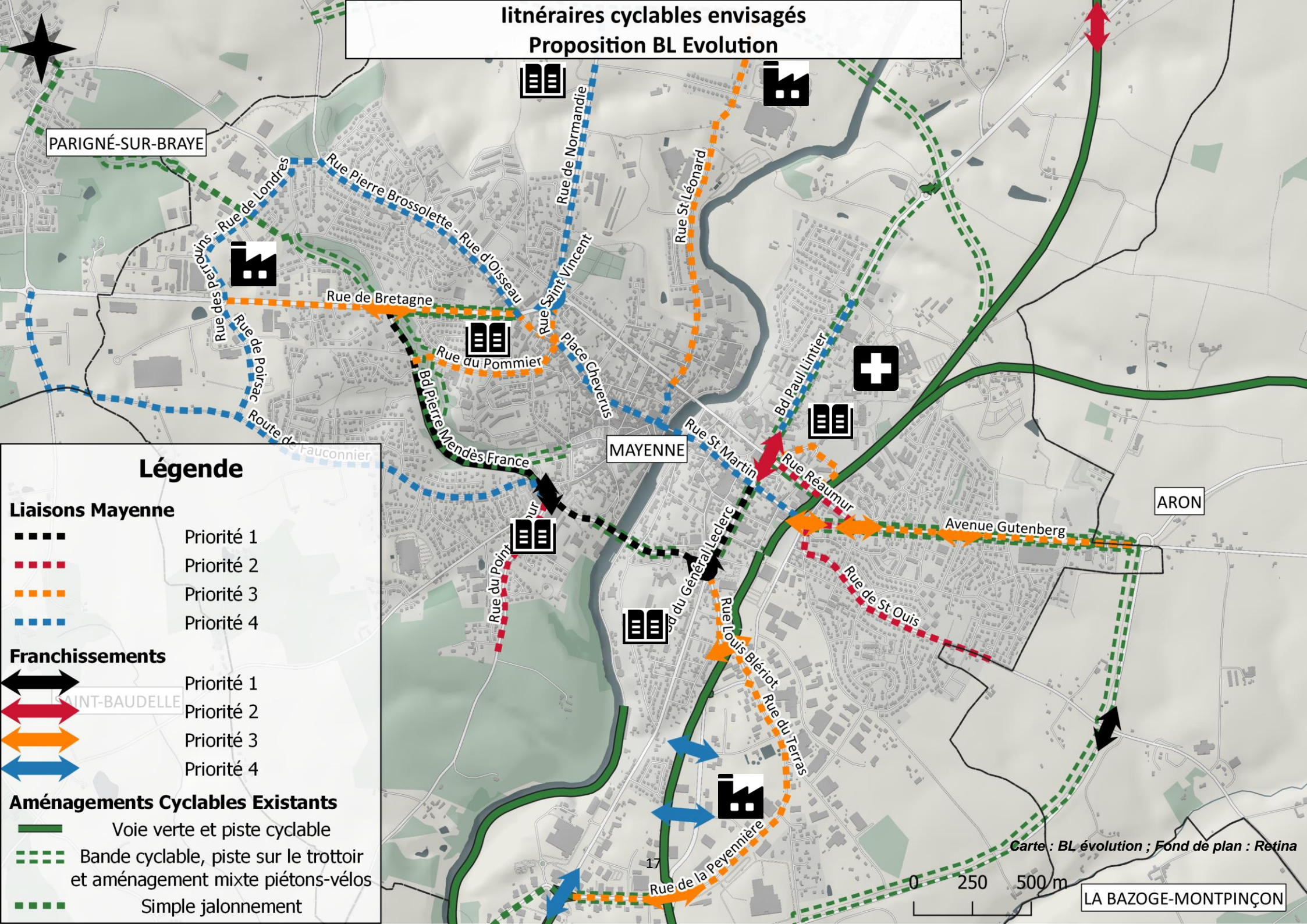
Aménagements Cyclables Existants

- Voie verte et piste cyclable
- - - Bande cyclable, piste sur le trottoir et aménagement mixte piétons-vélos
- ... Simple jalonnement

Carte : BL évolution ; Fond de plan : Retina

LA BAZOGE-MONTPINÇON

Itinéraires cyclables envisagés Proposition BL Evolution





Liaisons Mayenne

Nom	Type d'aménagement	Priorité	Longueur (en km)	Coût HT
Bd Pierre Mendès France	Pistes unidirectionnelles sur accotement (bordure + revêtement)	1	1,1	280 500 €
Bd de l'Europe - Viaduc - Bd Jean Jaurès	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	1	0,7	283 600 €
Bd du Général Leclerc	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	1	0,4	309 600 €
Rue Denis Papin	Pistes unidirectionnelles sur accotement (bordure + revêtement)	2	0,2	49 750 €
Rue de St Ouis	Chaussée à voie centrale banalisée / Chaucidou	2	1,0	31 230 €
Rue du Point du Jour	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	2	0,7	557 600 €
Rue Réaumur	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	2	0,4	354 400 €
Rue de Bretagne	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	3	1,2	978 400 €
Avenue Gutenberg	Pistes unidirectionnelles sur accotement (bordure + revêtement)	3	1,2	293 000 €
Rue Saint Vincent	Double sens cyclable (marquage séparatif) dans zone 30 existante	3	0,2	3 560 €
Rue Châteaubriand	Double sens cyclable (marquage séparatif) dans zone 30 existante	3	0,2	3 740 €
Collège Jules Ferry	Double sens cyclable (marquage séparatif) dans zone 30 existante	3	0,5	9 400 €
Rue du Pommier	Chaussée à voie centrale banalisée / Chaucidou	3	0,7	20 520 €
Rue St Léonard	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	3	1,6	1 300 800 €
Rue de la Peyennière	Pistes unidirectionnelles sur chaussée (bordures uniquement)	3	1,3	125 500 €
Rue Louis Blériot	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	3	0,3	250 400 €
Rue du Terras	Pistes unidirectionnelles sur chaussée (bordures uniquement)	3	0,5	51 700 €



Liaisons Mayenne

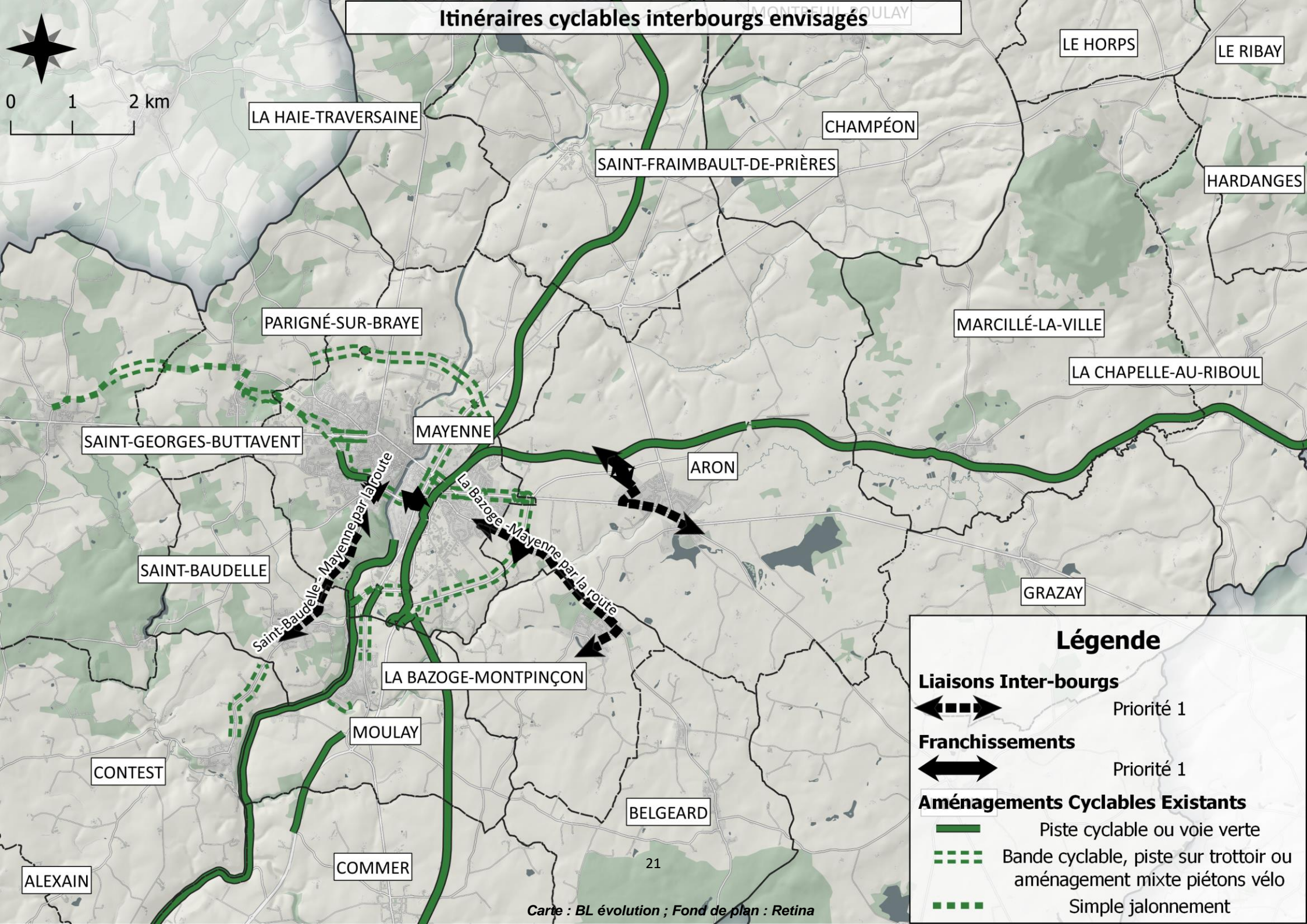
Rue St Martin	Double sens cyclable (marquage séparatif) dans zone 30 existante	4	0,6	11 520 €
Pont Notre-Dame	A déterminer	4	0,1	2 580 €
Rue du Sergent Louvrier	A déterminer	4	0,2	3 160 €
Place Louis Hercé	Double sens cyclable (marquage séparatif) dans zone 30 existante	4	0,2	4 140 €
Place Cheverus	A déterminer	4	0,2	4 440 €
Bd Lucien Montigny	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	4	0,1	91 200 €
Bd Paul Lintier	Piste cyclable en zone urbaine avec reprise profil de voirie	4	0,7	585 600 €
Rue de Normandie	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	4	1,2	356 400 €
Rue du Docteur Chabrun	Double sens cyclable (marquage séparatif) dans zone 30 existante	4	0,2	3 760 €
Rue Pierre Brossolette - Rue d'Oisseau	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	4	1,1	3 225 €
Rue des Perrouins - Rue de Londres	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	4	0,9	2 664 €
Route de Fauconnier	Chaussée à voie centrale banalisée / Chaucidou	4	2,7	40 140 €
Rue de Poirsac	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	4	0,5	1 587 €
Total Liaisons Mayenne	Priorité 1		2,2 km	873 700 €
	Priorité 2		2,4 km	992 980 €
	Priorité 3		7,6 km	3 037 020 €
	Priorité 4		8,7 km	1 110 416 €
	Total		20,9 km	6 014 116 €



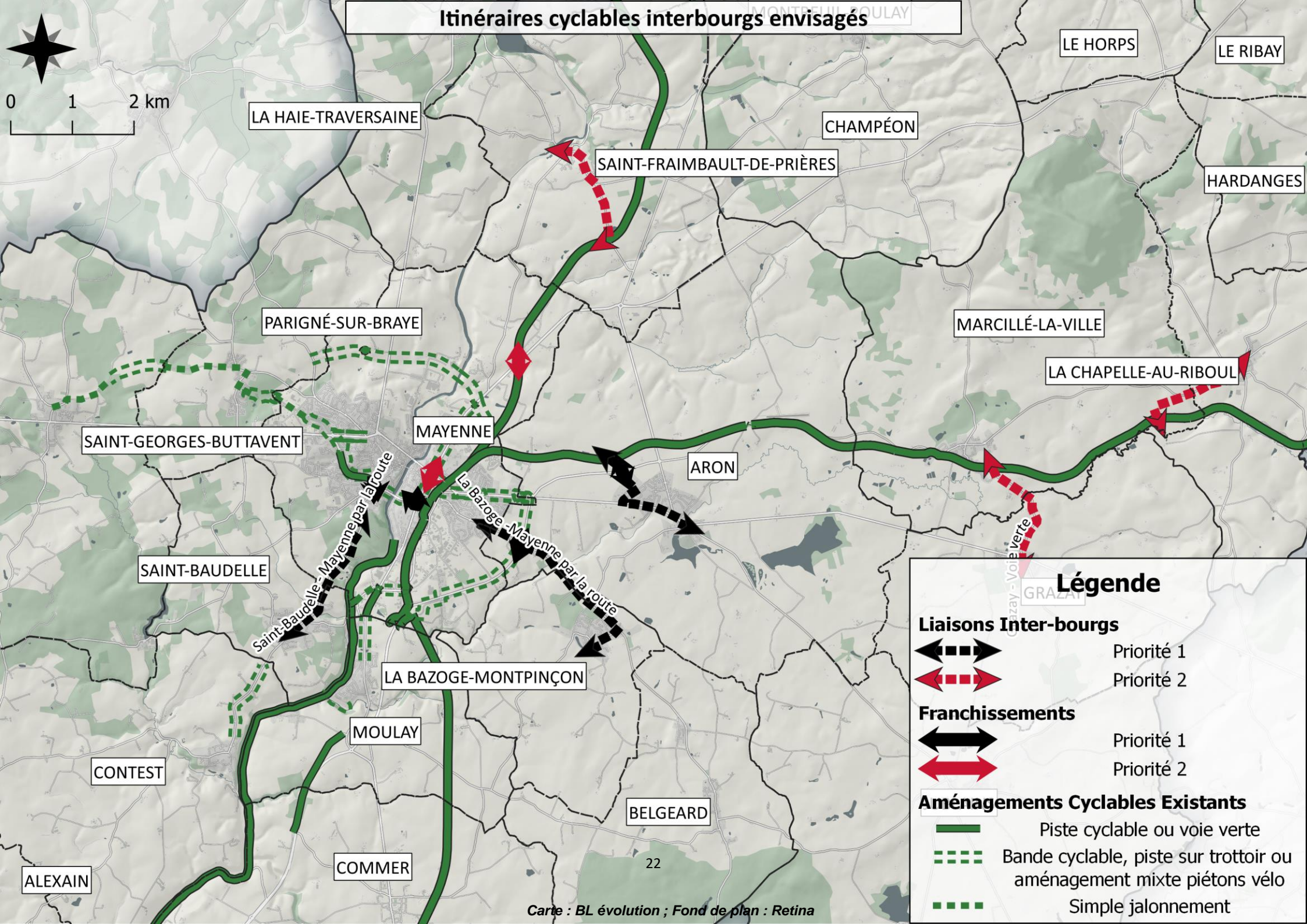
Secteur Interco

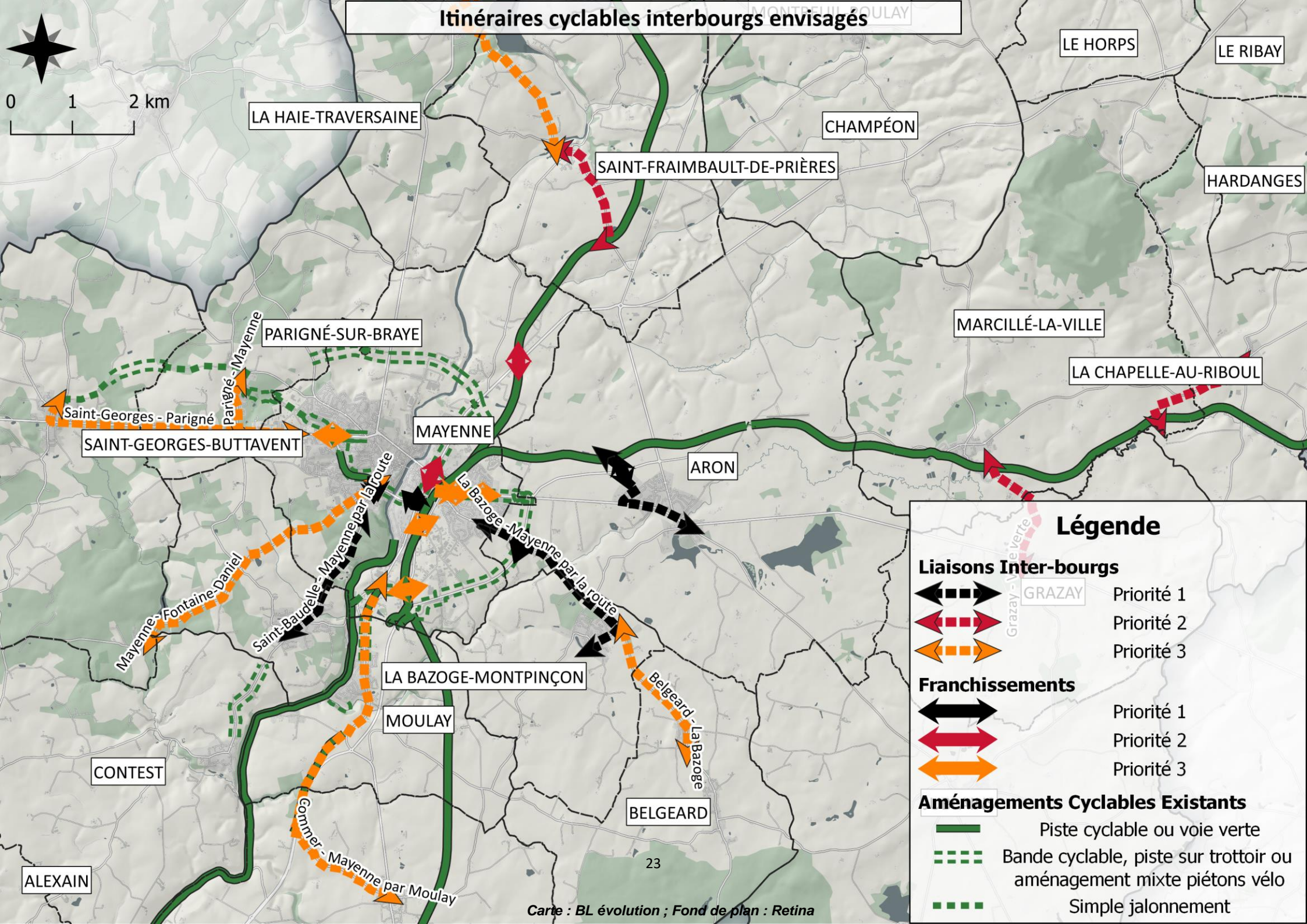
Proposition	Mesures
Proposer des liaisons qualitatives entre Mayenne et les communes de la première couronne	<ul style="list-style-type: none">- Priorité importante des liaisons vers et depuis Aron, La Bazoge et Saint-Baudelle- Aménagement en site propre indispensable compte tenu du trafic important
Proposer des liaisons qualitatives entre Mayenne et les points touristiques majeurs	<ul style="list-style-type: none">- Arbitrage à faire entre des liaisons directes vers Fontaine-Daniel et La Haie Traversaine, ou bien des liaisons empruntant des aménagements déjà pensée pour Saint-Baudelle ou Saint-Fraimbault
Relier les voies verte au communes à proximité	<ul style="list-style-type: none">- Utiliser du jalonnement
Bitumer les voies vertes en partie afin de les rendre opérationnelles pour des déplacements quotidiens	<ul style="list-style-type: none">- Discussion à avoir avec le département sur l'opportunité ou non de bitumer le chemin de halage
Proposer du jalonnement sur des itinéraires touristiques	

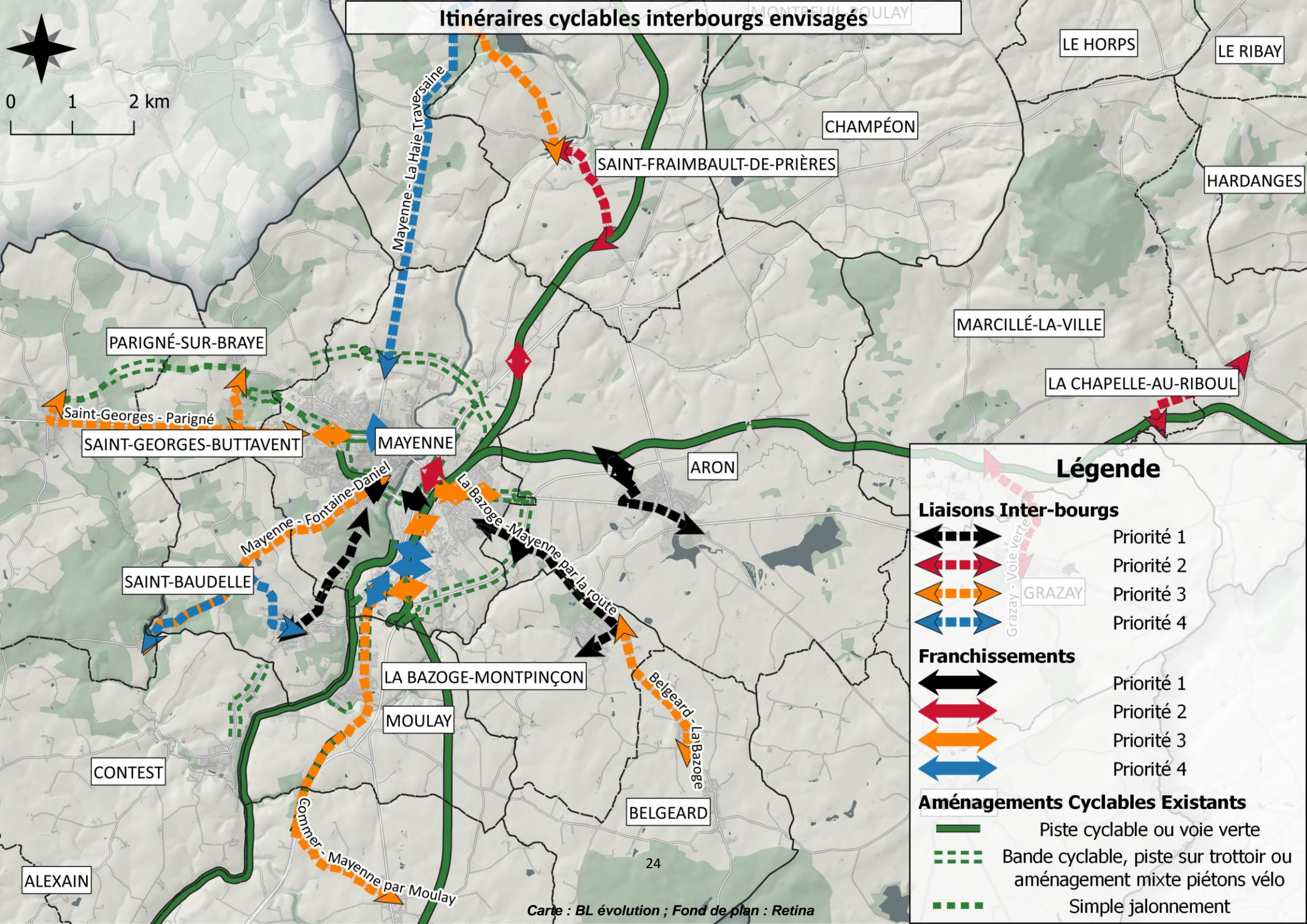
Itinéraires cyclables interbourgs envisagés



Itinéraires cyclables interbourgs envisagés









Liaisons intercommunales

Nom	Priorité	Aménagement	Longueur (en km)	Coût HT
La Bazoge -Mayenne par la route	1	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	3,2	958 722 €
Aron - Mayenne par rue de l'Europe	1	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	2,1	635 757 €
Saint-Baudelle - Mayenne par la route	1	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	2,0	604 247 €
Saint-Fraimbault - Voie verte	2	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	1,8	529 226 €
Grazay - Voie verte	2	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	1,9	5 691 €
La Chapelle au Riboul - Voie verte	2	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	1,7	4 996 €



Liaisons intercommunales

Saint-Georges - Parigné	3	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	3,2	960 673 €
Parigné - Mayenne	3	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	1,5	460 989 €
Commer - Mayenne par Moulay	3	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	6,3	1 328 338 €
Mayenne - Fontaine-Daniel	3	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	4,5	1 362 089 €
Saint-Fraimbault - La Haie Traversaine	3	Chaussée à voie centrale banalisée / Chaucidou	4,0	119 285 €
Belgeard - La Bazoge	3	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	2,2	651 247 €
Voie verte - Martigné - Chemin de halage	3	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	6,1	1 824 179 €
Saint-Baudelle - Fontaine-Daniel	4	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	3,3	989 729 €
Mayenne - La Haie Traversaine	4	Piste cyclable en zone rurale / Voie Verte	6,9	2 066 900 €
Total Liaisons Intercommunales		Priorité 1	7,3 km	2 198 727 €
		Priorité 2	5,3 km	539 913 €
		Priorité 3	27,8 km	6 706 799 €
		Priorité 4	10,2 km	3 056 629 €
		Total	50,7 km	12 502 068 €



Franchissements

Nom	Type	Priorité	Echelle	Coût
Rond-point des français libres	Rond Point	1	Mayenne	40 000 €
Accès à la rocade	Carrefour	1	Interco	40 000 €
Traversée de la D113	Traversée	1	Interco	40 000 €
Rond-point de l'Europe	Rond Point	1	Mayenne	40 000 €
Rond-point du Roullois	Rond Point	2	Mayenne	40 000 €
Traversée Voie verte - N12	Traversée	2	Interco	40 000 €
Rond-point entrée de Mayenne- Parigné	Rond Point	3	Mayenne	40 000 €
Rond point de Martigné	Rond Point	3	Interco	40 000 €
Rond-point Pôle Emploi	Traversée	3	Mayenne	40 000 €
Rond-point Avenue Gutenberg 1	Traversée	3	Mayenne	40 000 €



Franchissements

Rond-point Avenue Gutenberg 2	Traversée	3	Mayenne	40 000 €
Rond Point Terras	Carrefour	3	Mayenne	40 000 €
Accès Voie verte rue du Terras	Traversée	3	Mayenne	40 000 €
Rond-point Ambroise de Loré	Rond Point	4	Mayenne	40 000 €
Rond-point Mayenne-Moulay	Rond Point	4	Interco	40 000 €
Accès Voie verte rue des Haras	Carrefour	4	Interco	40 000 €
Accès voie verte rue des Mustangs	Carrefour	4	Mayenne	40 000 €
Total franchissements			Priorité 1	160 000 €
			Priorité 2	80 000 €
			Priorité 3	280 000 €
			Priorité 4	160 000 €
			Total	680 000 €

Proposition de bitumage partiel des voies vertes

Légende

Voie verte

Existante, à garder en état

Existante, à bitumer

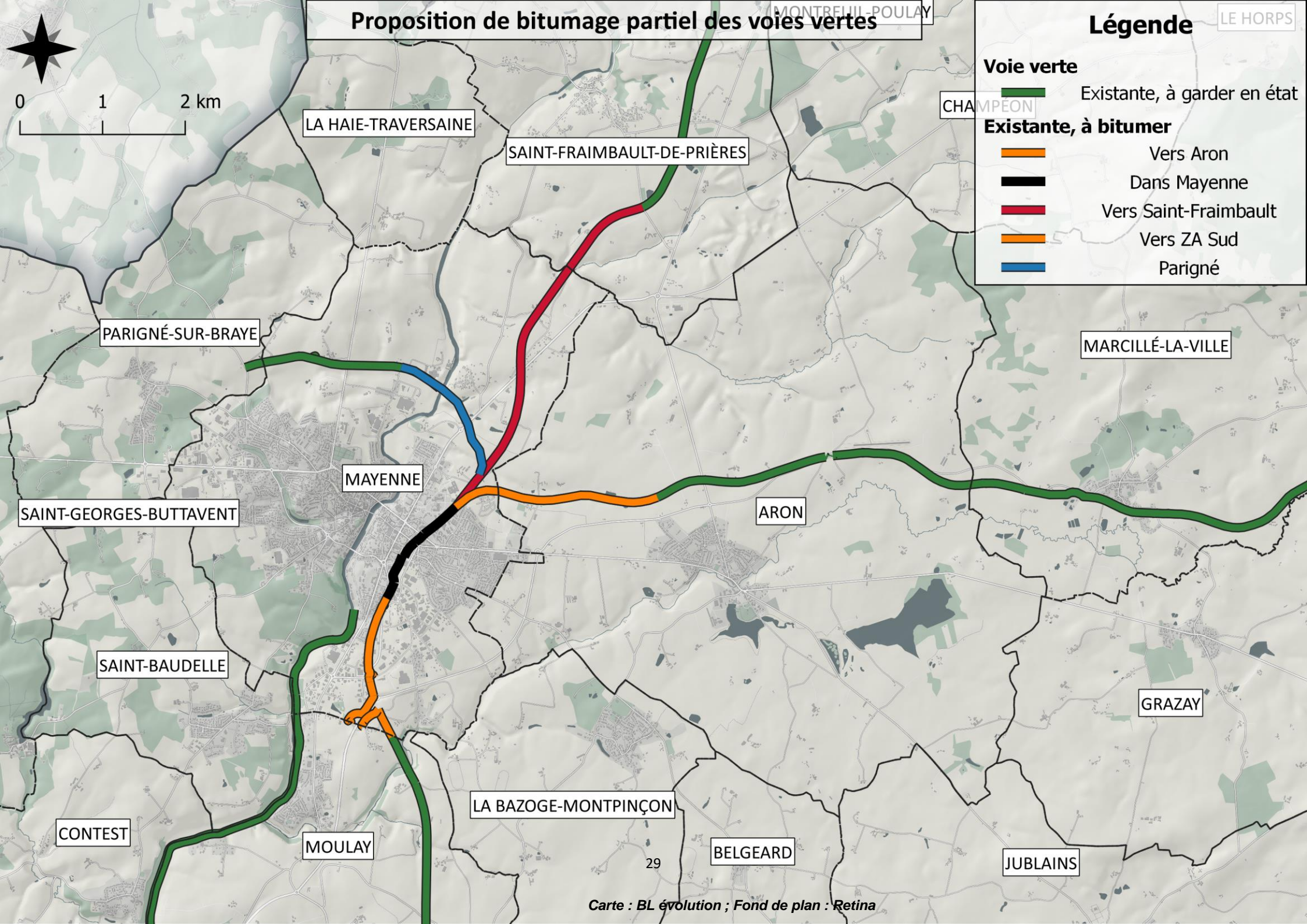
Vers Aron

Dans Mayenne

Vers Saint-Fraimbault

Vers ZA Sud

Parigné





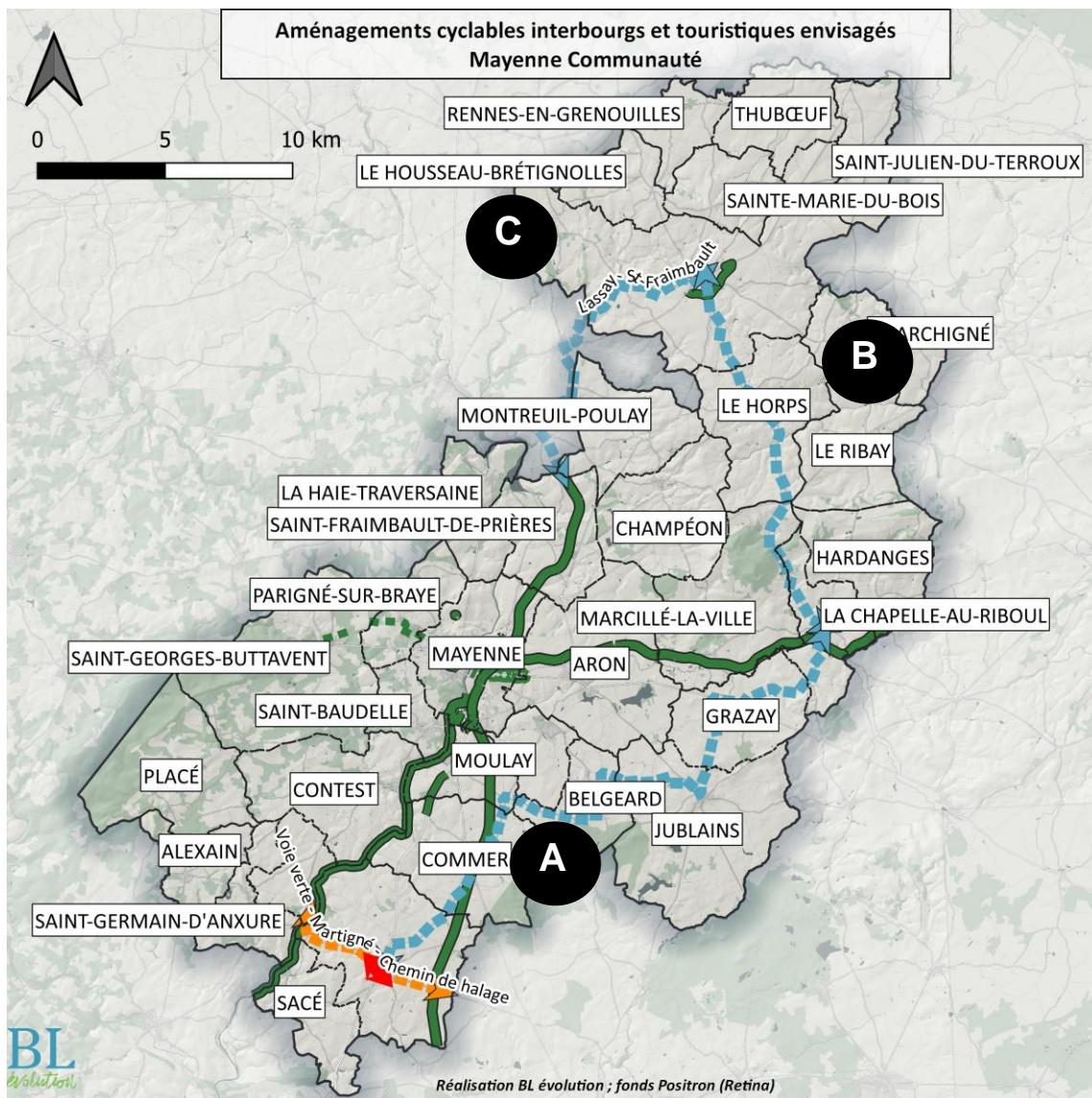
Bitumage voies vertes

Nom	Longueur total (en km)	Priorité	Aménagement	Coût
Mayenne	1,4	1	Voie verte sur emprise d'un chemin existant (revêtement uniquement)	143 500 €
Aron	2,5	2	Voie verte sur emprise d'un chemin existant (revêtement uniquement)	253 100 €
Saint-Fraimbault	4,5	2	Voie verte sur emprise d'un chemin existant (revêtement uniquement)	447 700 €
ZA Sud	2,5	3	Voie verte sur emprise d'un chemin existant (revêtement uniquement)	248 200 €
Vers Parigné	1,7	4	Voie verte sur emprise d'un chemin existant (revêtement uniquement)	170 000 €
Total bitumage voie verte		Priorité 1	1,4 km	143 500 €
		Priorité 2	7 km	700 800 €
		Priorité 3	2,5 km	248 200 €
		Priorité 4	1,7 km	170 000 €



Liaisons cyclables inter bourgs

Propositions de liaisons cyclables à vocation touristique



Propositions d'itinéraires

- A** Un premier itinéraire, traversant les communes de Belgeard, Jublains et Grazeay, relierait Martigné-sur-Mayenne et la Chapelle-au-Riboul.
- B** Depuis la Chapelle, un troisième itinéraire, plus sportif, permettrait de rejoindre Lassay-les-Châteaux en traversant le plateau du Horps.
- C** Le dernier itinéraire, reliant Lassay-les-Châteaux à Mayenne via la voie verte à partir de Saint-Fraimbault, est sûrement celui au plus fort potentiel. Il relie Mayenne et Lassay en évitant le dénivelé du plateau du Horps, et se situe sur l'itinéraire permettant de rejoindre la base de loisir de la Haie Traversaine. Il viserait en particulier les cyclotouristes de la Vélo Francette intéressés par une boucle de loisir locale.

En plus, la liaison entre la voie verte et le chemin de halage au Sud en passant par Martigné a été plébiscitée par les habitants. Cette liaison aurait une vocation aussi bien touristique qu'utilitaire.

Tous ces itinéraires empruntent des routes à faible trafic, où des aménagements en site propre ne seraient pas nécessaires. En revanche, **une signalétique adaptée (direction, distance et temps à vélo) serait bénéfique.**



Liaisons touristiques

Nom	Longueur	Longueur (en km)	Priorité	Aménagement	Coût
Lassay - St-Fraimbault	13079	13,1	4	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	39 237 €
La Chapelle au Riboul - Lassay	15812	15,8	4	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	47 436 €
La Chapelle au Riboul - Martigné par Jublains	28649	28,6	4	Jalonnement simple (signalisation directionnelle)	85 947 €
Total Liaisons touristiques			Priorité 1	0 km	0 €
			Priorité 2	0 km	0 €
			Priorité 3	0 km	0 €
			Priorité 4	57,54 km	172 620 €

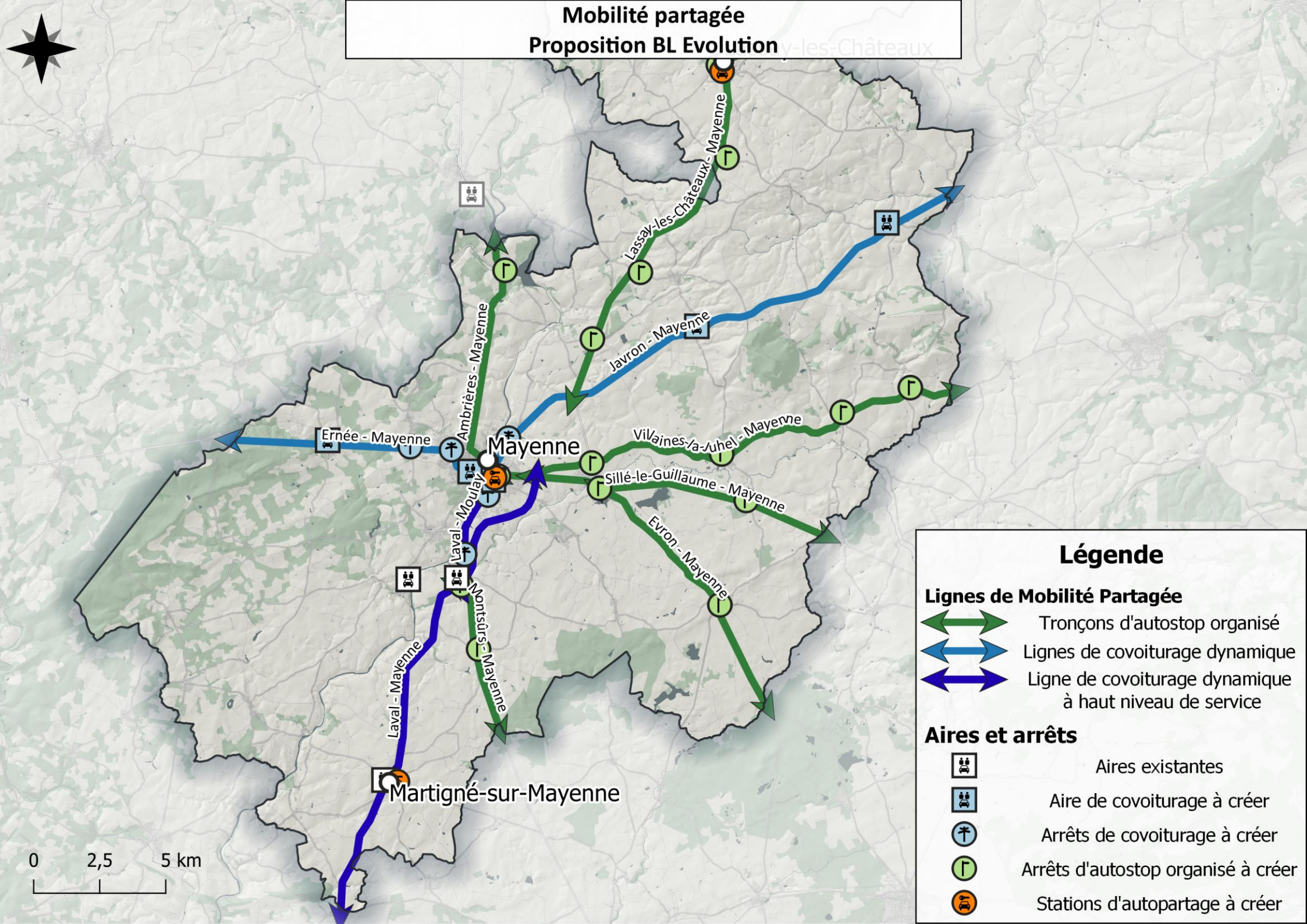
Programme du COPIL

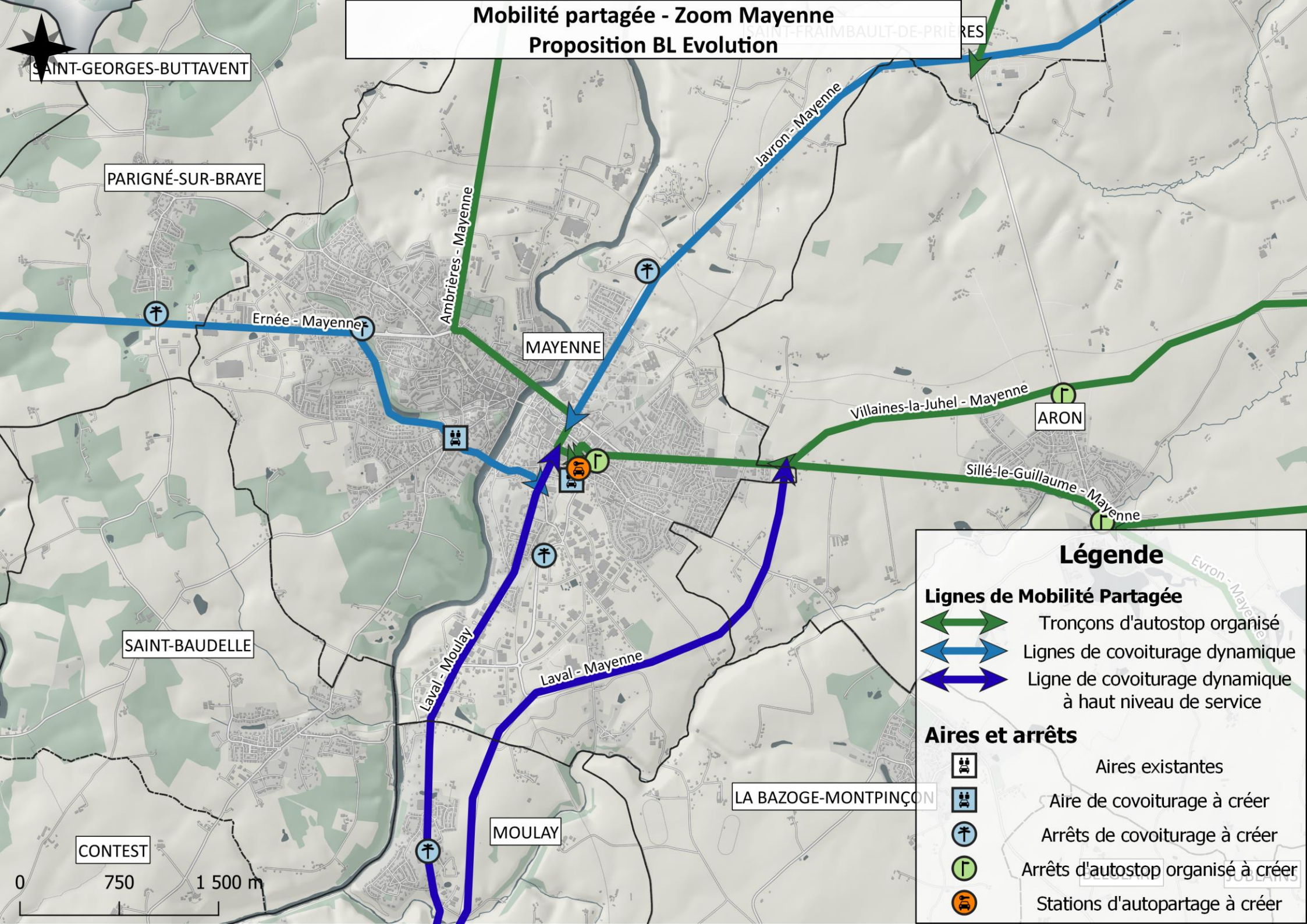
- Introduction
- **Retour sur le séminaire élu et le comité usagers**
 - Marche
 - Vélo
 - Mobilité partagée**
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs
- Synthèse des scénarios
 - Vélo
 - Autres mobilités
- Conclusion



Proposition	Mesures
Mettre en place une ligne de covoiturage à haut niveau de service entre Mayenne et Laval	<ul style="list-style-type: none">- Travailler conjointement avec les territoires voisins dans la définition des lignes de covoiturage afin d'éviter une rupture de charge aux frontières administratives- Inciter les entreprises à jouer un rôle à part entière dans l'utilisation du covoiturage chez les salariés (indulgence sur les retard, incitations financières, FMD)
Disposer des lignes de covoiturage spontanées entre Javron et Ernée le long de la N12	<ul style="list-style-type: none">- Tenir compte du fait que la Région s'applique à contrôler l'offre de plateformes de covoiturage- Formaliser des aires de covoiturages à l'intérieur de Mayenne
Mettre en place un service d'autostop organisé sur les autres routes départementales aux trafics supérieurs à 1000 véhicules/jour	<ul style="list-style-type: none">- Equiper les aires et arrêts en abri et en stationnement vélo
Mettre en place un service d'autopartage pour les ménages démotorisés	<ul style="list-style-type: none">- Doit permettre aux actifs ne disposant pas de véhicules d'en emprunter un, notamment quand la mobilité peut permettre de trouver un emploi- Tenir compte du TAD qui, dans sa future forme, répond aussi à ce type de besoin

Mobilité partagée Proposition BL Evolution







Coûts

- Mise en place d'une **ligne de covoiturage à haut niveau de service** sur l'axe Mayenne — Laval : variable
- Mise en place d'une **ligne de covoiturage** le long de la N12 :
 - ✓ Contrat avec un opérateur : 50.000€ par an
 - ✓ 5000 € par arrêt
 - ✓ Frais de communication
 - ✓ Incitation financière : entre 1€ et 3€ par trajet
- Mise en place d'un service **d'autostop organisé** :
 - ✓ Coûts d'investissement : 400€ par panneau
 - ✓ Coûts d'exploitation : 50.000€ par an pour l'abonnement
- Mise en place d'un **service d'autopartage en boucle** avec une flotte de 2 véhicules
 - ✓ 12 000 à 20 000 € par véhicule
 - ✓ 5 000 € pour acquérir le logiciel
 - ✓ 2000 à 3000 € par station (aménagement, arceaux...), si choix du service en boucle ou en trace directe, et coût raccordement à une borne électrique si nécessaire
 - ✓ Frais de communication



Financements



Autopartage

Le département propose d'accompagner les EPCI dans l'acquisition d'une flotte de véhicules électriques (50 % du financement pris en charge par le département, qui seront utilisés par les habitants pour des déplacements ponctuels). Par ailleurs, le département développe une plateforme web de réservation unique à l'échelle du département, qui soit la même pour l'ensemble des EPCI de Mayenne. Cette offre d'autopartage n'est pas un service d'alternative à la voiture individuelle, mais vient compléter le bouquet d'offres de mobilité alternatives, et sert ponctuellement pour les ménages ne possédant pas de véhicules.

- Des **subventions** : AcoTE, Licov pour l'expérimentation de lignes de mobilité partagée (ingénierie et aides financières)
- Inciter les entreprises à proposer le **Forfait Mobilité Durable** (jusqu'à 500 € par an) aux employés ou à entreprendre des PDE

Programme du COPIL

- Introduction
- **Retour sur le séminaire élu et le comité usagers**
 - Marche
 - Vélo
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire**
 - Transports collectifs
- Synthèse des scénarios
 - Vélo
 - Autres mobilités
- Conclusion



Un projet de mobilité solidaire porté par le département :

Covoiturage

Le département cherche à déployer du **covoiturage solidaire**. Le département avait été retenu pour cela en 2019 sur l'AMI Tenmod sur **un projet de covoiturage à destination de personnes en insertion professionnelle**. L'objectif est de mettre en lien les entreprises du territoire qui ont du mal à recruter, avec les bénéficiaires des minimas sociaux. La mise en œuvre de ce projet a pris cependant du retard.



Une offre de mobilité inclusive coordonnée par la plateforme Insertion 53 :

La plateforme recense tout un ensemble d'outils et services :

- Mise à dispo d'une flotte de véhicules mis en location, avec des tarifs préférentiels, pour les personnes qui trouvent un emploi. Location de 1 jour à quelques mois.
- Garage solidaire
- Aide à l'acquisition de véhicules
- Auto-école sociale
- Formation vélo pour personnes qui vont en Espaces de Dynamiques d'Insertion (personnes très éloignées de l'emploi) pour les inciter à utiliser le vélo pour leurs déplacements

Ce sont des associations qui mènent ces actions et portent les dispositifs, et le département les subventionne net et pilote la démarche. Parmi elles : Les Possibles, Copainville.

www.insertion53.fr

UNE DYNAMIQUE VERS L'EMPLOI



Le Transport à la Demande

L'offre actuelle de Transport à la Demande est un **service de transport à la demande assuré par la région** effectué sur 4 demi-journées :

- le lundi de 9 h à 12 h 30
- le mercredi de 13 h à 19 h
- le vendredi de 13 h à 18 h 30
- le samedi de 9 h à 12 h 30

La réservation s'effectue au maximum la veille, via une centrale de réservation. Le prix d'un billet est celui du réseau Aléop en Mayenne.

- Si le TAD est accessible à tous les habitants de la CC, il est en revanche **impossible d'utiliser le TAD pour effectuer des déplacements intra communaux.**

Les projets de développement

L'objectif est **d'élargir l'amplitude horaire du TAD, en proposant une offre de 7 h à 19 h du lundi au vendredi.** Par ailleurs, la région réfléchit aux modalités pour développer, en lien avec les EPCI, une offre pour la journée du samedi.

En contrepartie, le coût du TAD le samedi reviendrait à Mayenne Communauté. **Coût annuel estimé à 10 000 €**



Proposition	Mesures
Tenir compte des expérimentations du département en la matière	Ne pas proposer de service de mobilité partagée solidaire en plus de ce que propose le département
Tenir compte du service TAD performant de la région en la matière	<ul style="list-style-type: none">- Mieux communiquer sur ce service en veillant à ce que l'usage ne se généralise pas et que les coûts restent modérés- Enjeu de pouvoir réaliser des trajets inter-EPCI

Programme du COPIL

- Introduction
- **Retour sur le séminaire élu et le comité usagers**
 - Marche
 - Vélo
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs**
- Synthèse des scénarios
 - Vélo
 - Autres mobilités
- Conclusion



Propositions	Mesures
Mieux desservir les zones d'activités et les entreprises en adaptant les horaires des lignes aux actifs	Encourager les entreprises à entreprendre des Plans de Déplacement d'Entreprise
Envisager de nouveaux itinéraires en remplacement des boucles afin d'offrir une meilleur qualité de service	Besoin de trajets plus directs. Explorer aussi l'idée d'un service étendu aux communes limitrophes.
Mieux communiquer pour toucher tous les publics	Besoin d'une « plateforme de mobilité » regroupant les informations sur toutes les formes de mobilité possibles sur le territoire



Coûts

- Coût actuel du service **Maybus** : 463 000 € TTC (contrat d'exploitation avec les Cars Bleus jusqu'en août 2023)
- Extension du service **Maybus** aux 5 communes de la première couronne : coût de 1 000 000 € par an.
- Complément de fonctionnement du service **Maybus** le matin : 300 000 €

Une partie du coût de Maybus provient du versement mobilité. Le reste est issu du budget général.

Programme du COPIL

- Introduction
- Retour sur le séminaire élu et le comité usagers
 - Marche
 - Vélo
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs
- **Synthèse des scénarios**
 - Vélo**
 - Autres mobilités
- Conclusion



Synthèse des scénarios vélo

	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
Liaisons Cyclables Mayenne	874 000 €	993 000 €	3 037 000 €	1 110 000 €
	2,2 km	2,4 km	7,6 km	8,7 km
Liaisons Cyclables Intercommunales	2 199 000 €	540 000 €	6 707 000 €	3 057 000 €
	7,3 km	5,3 km	27,8 km	10,2 km
Bitumage voie verte	144 000 €	701 000 €	248 000 €	170 000 €
	1,4 km	7 km	2,5 km	1,7 km
Liaisons touristiques	- €	- €	- €	173 000 €
	0 km	0 km	0 km	57,5 km
Franchissements	160 000 €	80 000 €	280 000 €	160 000 €
Total	3 376 000 €	2 314 000 €	10 272 000 €	4 670 000 €
	10,9 km	14,7 km	37,9 km	78,1 km

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Scénarios	3 376 000 €	5 690 000 €	15 962 000 €	20 632 000 €
	10,9 km	25,6 km	63,5 km	141,6 km



		Scénario 1 : Poursuite des tendances	Scénario 2 : Rattrapage	Scénario 3 : Volontariste	Scénario 4 : Maximaliste
Km de voies		11	26	64	142
Coût total		3,4 M€	5,7 M€	16 M€	20,6 M€
Coût annuel		0,3 M€	0,6 M€	1,6 M€	2,1 M€
Coût / habitant / an		9 €	15 €	43 €	56 €
Coût pour Mayenne Communauté avec hypothèse de 40% de subventions	Coût annuel	0,2 M€	0,3 M€	1 M€	1,2 M€
	Coût / habitant / an	6 €	9 €	26 €	34 €

NB : ces montants ne tiennent pas compte des services (stationnement, location, ...) qui seront discutés et concertés en phase 3



- **Les aménagements cyclables** peuvent faire partie des budgets voiries des communes concernées
- **Des subventions :**
 - **Région Pays de la Loire** : financement d'infrastructures vélo de rabattement vers les gares et les points d'arrêts (40 % plafonné à 300 000 €)
 - **Département Mayenne** : enveloppe de 2 millions d'euros par an sur l'ensemble du département, ce qui représente grosso-modo 200.000€ par EPCI (10 EPCI) sur la période 2021-2024, soit environ **800 000 €**. Le département finance :
 - **Liaisons prioritaires hors agglo sur route départementale** : le département prend en charge à 100 % les aménagements de pistes cyclables sous maîtrise d'ouvrage à condition qu'ils soient identifiés comme prioritaires dans le SDC.
 - **Autres liaisons** : subvention à 25% d'aménagements sous réserve que les portions soient identifiées prioritaires dans le SDC.
 - **Autres :**
 - Fonds Mobilités Actives (40 %) – 5 à 6 millions € fléchés sur les Pays de la Loire.
 - AVELO 2 (étude, expérimentation de services, animation et promotion du vélo, recrutement de chargés de mission vélo).



Le Département pourrait prendre en charge :

- 100% des liaisons prioritaires (1 et 2) hors agglomération en bord de RD, soit **2.700.000€**
- 25% des autres liaisons de priorités 1 et 2, soit **730.000€**

Le reste à charge pour les communes (et Mayenne Communauté, si hypothèse retenue) :

- Liaisons de priorité 3 et 4
- 75% de reste à charge pour les liaisons de priorité 1 et 2 en agglomération **reviendrait aux communes** (ou EPCI).

Le portage de ces liaisons (priorités 3 et 4 ; 1 et 2 en aggro) par les communes pourrait être fait de la manière suivante :

- **Sur les liaisons hors aggro** (en bord de route départementale et non prioritaires OU en dehors de route départementale) :
 - **Possibilité 1** : Mayenne Communauté prend la compétence Voies Vertes et Liaisons Interbourgs (Ex : CC d'Erdre et Gesvres)
 - **Possibilité 2** : Création d'un fond de concours pour financer les aménagements cyclables
 - **Possibilité 3** : Les communes sont autonomes dans la réalisation des aménagements qui les concernent
- **Sur les liaisons en aggro** :
 - **Possibilité 1** : Création d'un fond de concours
 - **Possibilité 2** : Les communes sont autonomes dans la réalisation des aménagements qui les concernent

Programme du COPIL

- Introduction
- Retour sur le séminaire élu et le comité usagers
 - Marche
 - Vélo
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs
- **Synthèse des scénarios**
 - Vélo
 - Autres mobilités**
- Conclusion



Financement principal

Le Versement Mobilité

Le **Versement Mobilité** (VM) est un impôt, acquitté par tous les employeurs d'au moins 11 salariés, qu'ils soient publics ou privés, qui sert à financer les TC car il contribue à plus de 45 % au financement des réseaux de transports urbains en complément des concours publics et des recettes des usagers. Pour une AOM, lever cet impôt rend la mise en place d'un réseau de TC régulier obligatoire. Le taux maximum de cet impôt est de 0,55 %.

- Taux de 0,2 %
- Prévoit de rapporter 440 000 € en 2022
- Si le taux du VM passe à 0,55 % : 1 100 000 € de recettes



Synthèse des scénarios – Autres mobilités

		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Financement	Taux de VM et Recettes	0,2% 440.000€	0,35% 775.000€	0,55% 1.100.000€
Mobilité partagée	Ligne de covoiturage à haut niveau de service entre Mayenne et Laval		X	X
	Lignes de covoiturage dynamique le long de la N12			X
	Service d'autostop organisé	X	X	X
	Service d'autopartage de 2 véhicules en boucle		X	X
Mobilité solidaire	Prendre en charge le TAD le samedi matin	X	X	X
Transport collectif	Complément de service de Maybus le matin			X
	Lancer une étude pour analyser la possibilité de changer de types de lignes		X	X

Programme du COPIL

- Introduction
- Retour sur le séminaire élu et le comité usagers
 - Marche
 - Vélo
 - Mobilité partagée
 - Mobilité solidaire
 - Transports collectifs
- Synthèse des scénarios
 - Vélo
 - Autres mobilités
- **Conclusion**