



Source : Ville du Mans Gilles Moussé



Source : Pôle Métropolitain Mobilité Le Mans Sarthe

Déplacements et Mobilités

DIAGNOSTIC
Synthèse SCoT-AEC n°5

Version 15/03/2024

Avant-Propos

Cette synthèse « déplacements et mobilités » s'inscrit dans le cadre de la révision du SCoT-AEC du Pays du Mans, document de planification stratégique qui définira à 20 ans l'aménagement du territoire. Elle a pour objectif de mettre en avant les enjeux du

territoire sur une des sept thématiques, du diagnostic. En effet, pour faciliter la compréhension des enjeux, les thématiques suivantes ont été définies à partir de l'article L141-15 du droit de l'urbanisme (cf. le tableau ci-dessous).

Tableau présentation des synthèses :

Numéro	Nom de la synthèse	Thématiques traitées	Autres documents disponibles pour aller plus loin
1	Organisation de l'espace	Occupation du sol, géographie physique et paysage, organisation des pôles structurants, consommation d'espace, ZA	<i>Enjeux du SCoT Pays du Mans – Dossier INSEE Pays de Loire n°8</i>
2	Attractivité territoriale	Socio-démo, revenu, emplois, économie, équipements/services, tourisme/culture/loisirs	<i>Enjeux du SCoT Pays du Mans – Dossier INSEE Pays de Loire n°8</i>
3	Habitat et logements	Parc de logements, production de logements, demandes et besoins, offre de logements adaptée	<i>Etude Pré-opérationnelle Habitat Pôle Métropolitain Le Mans Sarthe</i>
4	Aménagement commercial et logistique	Transports de marchandises, dynamique de centre-ville	<i>Etude CCI Etude Emprixia Enquête comportements d'achats POTLOC</i>
5	Déplacements-Mobilités	Réseau routier/ferroviaire, stationnement, transport en commun, mobilités actives, autres modes de déplacement	<i>Diagnostic mobilité par EPCI PLU, PLU et PLUc des EPCI SMA EPCI RPG Insee 2008 et 2018</i>
6	Agriculture et alimentation	Espace agricole à protéger, économie agricole, circuits courts	<i>Etude agricole Chambre d'agriculture</i>
7	Environnement énergie et ressources	Ressources et énergies, risques, nuisances, changement climatique, pollution, économie circulaire	<i>Etat Initial de l'Environnement CPIE PCAET</i>

Qu'est-ce que le SCoT-AEC ?

Le SCoT-AEC document stratégique à 20 ans fixe des objectifs en termes d'aménagement. Il concourt à la coordination des politiques sur les territoires, en favorisant notamment un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une offre d'habitat diversifiée, une organisation de services de mobilités au regard d'une répartition équilibrée des populations. Les orientations partagées et validées par les élus au sein du SCoT-AEC (Schéma de Cohérence Territoriale – Air Energie Climat) et du Pôle Métropolitain Mobilité Le Mans-Sarthe permettent d'améliorer les déplacements et mobilités sur le Pays du Mans.



Le Bilan du SCoT de 2014

Le Pays du Mans auparavant constitué des communautés de communes Maine Cœur de Sarthe, Sud-Est Manceau et Orée de Bercé-Belinois ainsi que la communauté urbaine de Le Mans Métropole, fait état d'un réseau de transports urbains performant. Cependant, l'offre de transports collectifs, concentrée sur Le Mans Métropole, reste inadaptée sur les espaces périurbains et ruraux. L'évolution de la population varie en fonction de l'armature territoriale, majoritairement au profit des pôles d'équilibre et de proximité, ce qui pourrait influencer les réseaux de transports. On constate aussi une baisse de la fréquentation du TER, malgré l'aménagement de haltes. En ce qui concerne les mobilités actives, leur développement est important, mais le réseau doit être amélioré pour en créer un à l'échelle du SCoT. De plus, de nouveaux services à la mobilité se démocratisent comme les services d'autopartage et de covoiturage.

Les enjeux ressortant aujourd'hui pour le Pays du Mans en lien avec le Pôle Métropolitain concernent le **déploiement des transports en commun sur l'ensemble de son périmètre, la modernisation des lignes de TER**. En outre, il faut **encourager le développement des modes actifs afin de créer un réseau à l'échelle du SCoT**.

La révision du SCoT (lancée en mars 2022)

Le nouveau périmètre du SCoT-AEC du Pays du Mans, complété par Le Gesnois Bilurien et La Champagne Conlinoise et Pays de Sillé, renforce la complémentarité ville/campagne, changeant les dynamiques locales et ainsi le regard sur la mobilité au sein du Pays.

Cette synthèse permettra de se questionner sur les aspects d'évolution des pratiques en matière de déplacements, ainsi que sur l'offre de mobilité présente sur l'ensemble du périmètre du Pays du Mans (collective, active). Dans l'objectif d'établir une nouvelle stratégie équilibrée et cohérente répondant aux enjeux de mobilités des habitants.

N.B : Cette synthèse « Déplacements et Mobilités » est issue des travaux de diagnostic de la révision du SCoT-AEC, réalisés par le Pôle Métropolitain et le Pays du Mans.

Sommaire

1_ Une position et un réseau d'infrastructures, atouts du Pays du Mans pour son accessibilité nationale et régionale

1_1 Un nœud autoroutier du Grand Ouest à 2h de Paris

1_2 Un carrefour ferroviaire attractif

1_3 Une desserte aéroportuaire et fluviale à renforcer ?

2_ La voiture mode de déplacement majoritaire

2_1 Des flux domicile-travail définis par les aires d'attraction des pôles d'emplois

2_1_1 Des flux externes montrant l'attractivité du Pays du Mans (emploi et résidentiel)

2_1_2 Des flux domicile-travail internes concentrés vers l'agglomération mancelle :

2_1_3 Des déplacements domicile-travail réalisés principalement en voiture

3_ Les modes alternatifs pouvant pallier la dépendance à la voiture

3_1 Une dépendance à la voiture, dans les déplacements quotidiens

3_2 Vers un report modal en faveur des transports collectifs ?

3_3 Vers une mise en place progressive d'un réseau des mobilités actives

3_4 Des services à la mobilité dynamisant le report modal

4_ Enjeux et chiffres clés

Ces axes autoroutiers convergent sur l'agglomération mancelle et desservent le territoire avec les échangeurs autoroutiers suivants :

- **A11 - 3 échangeurs :**
 - Deux sur l'agglomération mancelle (Le Mans Ouest, et Le Mans Nord),
 - Un sur Connerré (ouvert au printemps 2021).
- **A28 - 5 échangeurs :**
 - Deux sur l'agglomération mancelle (Auvours, ZI Nord),
 - Hors du territoire Maresché /Ballon au nord,
 - Changé, Parigné l'Evêque et Ecommoy au sud.
- **A81 - 2 échangeurs :**
 - Un sur l'agglomération mancelle (A11 Le Mans Ouest)
 - Hors du territoire Joué-en-Charnie à une vingtaine de kilomètres de Sillé-le-Guillaume.

Le Pays du Mans bénéficie donc d'une accessibilité autoroutière exceptionnelle, facteur d'attractivité territoriale (développement résidentiel et économique). Ce positionnement de carrefour entre quatre grandes entités économiques (les régions Pays de la Loire, Bretagne, Normandie et Ile de France) est une véritable opportunité pour le territoire.

Seul l'axe vers Orléans et l'A19 (contournement sud de l'Ile de France entre Orléans et Montargis) reste moins accessible au regard du trafic important de poids lourds.

Complément du réseau autoroutier par des axes structurants :

La desserte autoroutière est complétée par une desserte régionale avec les axes structurants suivants (d'intérêt régional au SRADDET Pays de la Loire) :

Axes interrégionaux :

- **La RD357** à l'est vers Saint Calais/Blois/Orléans, des créneaux de dépassement sont en cours de mise en place pour répondre au fort trafic de poids lourds vers Orléans, grand centre logistique national.
- **La RD357** à l'ouest vers Laval,
- **La RD323** à l'est vers La Ferté-Bernard/Chartres/Paris, à l'ouest vers La Flèche/Angers.
- **La RD338** au nord vers Alençon et au sud vers Château-du-Loir/Tours.

Axes régionaux :

- **La RD300** entre Le Mans et Mamers par Ballon-Saint Mars, un projet de déviation du bourg de Ballon est à l'étude et inscrit dans le schéma routier départemental.

Autres axes régionaux non identifiés au SRADDET :

- **La RD304/RD197** Saint Saturnin vers Sillé-le-Guillaume et Mayenne, un projet de déviation du bourg de Sillé-le-Guillaume est à l'étude et inscrit dans le schéma routier départemental.
- **La RD304** Le Mans vers Parigné-l'Evêque, Le Grand-Lucé et La Chartre-sur-le-Loir,
- **La RD301** Le Mans vers Bonnétable et le Perche,
- **La RD23** Allonnes vers La Suze-sur-Sarthe et Sablé-sur-Sarthe.

La desserte autoroutière est complétée par des axes secondaires, tous convergents vers Le Mans. **Le réseau structurant mériterait d'être mieux hiérarchisé** en s'interrogeant sur le rôle d'axes transverses reliant les principaux pôles hors agglomération mancelle.

Le réseau routier local :

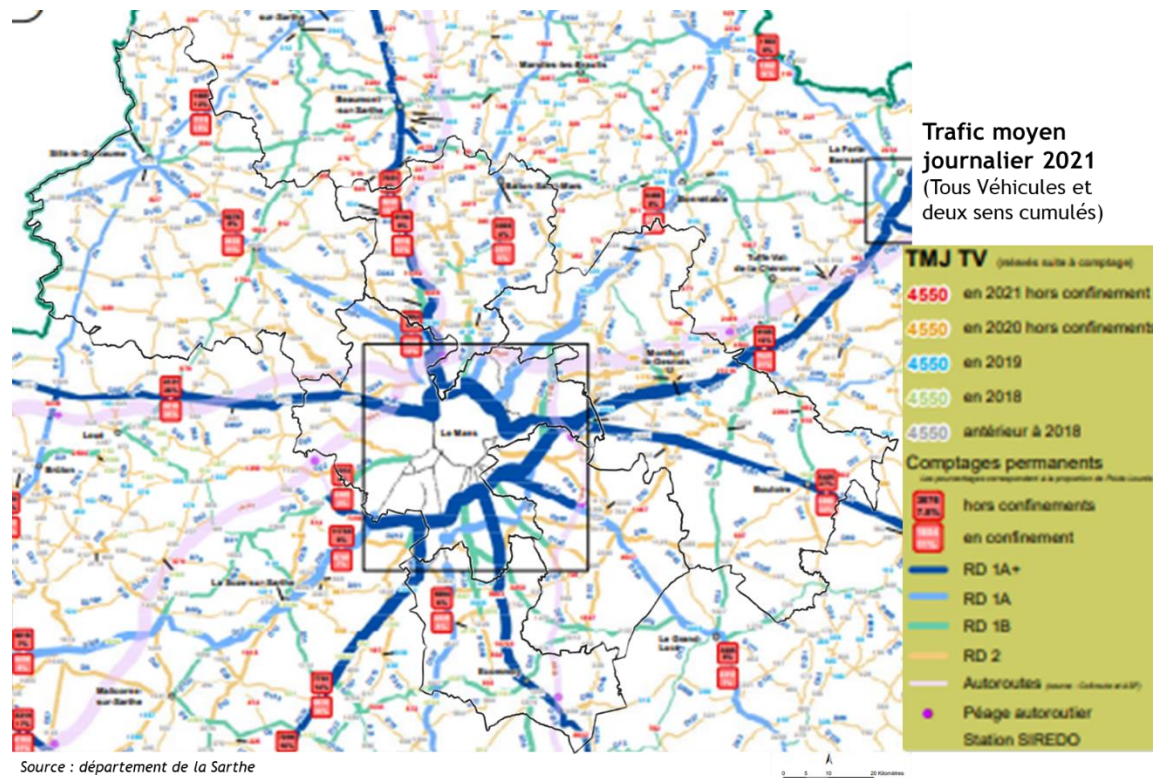
La configuration du réseau viarie est marquée par une logique radioconcentrique à deux anneaux :

- Celui de la rocade urbaine, incomplète sur sa partie sud et est
- Et celui de la demi-ceinture formée par les autoroutes A11 et A28 et les RD323/326.

Sur la carte, le trafic routier en 2021 est plus conséquent au niveau de la rocade et des infrastructures menant à l'agglomération mancelle, principal pôle d'emplois (migration domicile/travail). Ce trafic important aux abords du pôle peut engendrer des nuisances sonores, ainsi que des congestions sur différents axes routiers. Le développement périurbain diffus dans un rayon de 15 km autour du Mans a amené à un manque de lisibilité et de hiérarchie entre le réseau viarie de dimension locale et régionale.

Une articulation entre l'armature urbaine et le réseau viarie semble nécessaire pour clarifier le réseau et organiser le trafic routier local.

Une des réponses pourrait être la création d'une **rocade autoroutière**, « en instaurant la gratuité entre les échangeurs 9 de l'A11 et l'échangeur 23 de l'A28. Cette gratuité portera sur tous les trajets internes à ce tronçon, pour que le paiement du péage ne soit plus un frein à l'utilisation de l'autoroute. » (Source : PDU LMM)



1_2 Un carrefour ferroviaire attractif

Une desserte grande vitesse de qualité : Le Mans porte d'entrée Bretagne/Pays de la Loire :

La gare TGV du Mans occupe une position de carrefour ferroviaire important qui voit transiter plus de **5 millions de voyageurs** par an (SNCF 2022). Elle permet de relier, en TGV, Le Mans aux grandes villes françaises, répertoriées dans le tableau suivant :

Tableau de l'accessibilité ferroviaire du Mans vers :

VILLES	DUREE Minimum de trajet	FREQUENCE /JOUR ALLER	FREQUENCE /JOUR RETOUR
Rennes	44 min	11	12
Nantes	1h16	13	14
Paris Montparnasse	54min	16	16
Roissy – Charles de Gaulle	1h40	5	5
Lille	2h37	3	3
Lyon	2h59	3	3
Strasbourg	3h29	3	2
Marseille	4h53	2	1

Avec la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne / Pays de la Loire, le maintien d'un bon niveau de desserte TGV en Gare du Mans est un enjeu fort pour maintenir l'attractivité du Pays du Mans vis-à-vis de la région parisienne (attractivité résidentielle, développement tertiaire...).

Une étoile ferroviaire à dimension régionale et locale :

Via le réseau de TER, la gare du Mans est également très bien connectée aux autres agglomérations de l'Ouest : 45min d'Alençon, 1h d'Angers, de Laval et de Tours, 1h30min de Rennes et de Nantes, 1h55min de Caen.

La modernisation de la ligne ferroviaire Le Mans / Alençon et la réalisation de la halte ferroviaire Le Mans Hôpital/Université sont des atouts dans un objectif d'amélioration de la desserte régionale et périurbaine.

Source : SNCF Connect (L'exemple d'un mardi en jour de période scolaire (sept. 2022))

1_3 Une desserte aéroportuaire et fluviale à renforcer ?

Une desserte aéroportuaire dépendante des aéroports parisiens et de Nantes Atlantique

Une proximité des aéroports parisiens et nantais grâce à la desserte ferroviaire :

L'étoile ferroviaire du Pays du Mans permet de rejoindre les infrastructures aéroportuaires de Paris et de Nantes. Le Mans est à environ 2 heures de l'aéroport Nantes Atlantique, grâce à la ligne TGV reliant Le Mans à Nantes et la navette allant de la gare jusqu'à l'aéroport. L'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est lui à 1h40 à partir de la gare du Mans.

Les connexions LGV de l'Ouest et de l'Est ne sont pas à grand vitesse, à partir du barreau Massy-Valenton. **Une interconnexion au sud de l'Île de France permettrait d'avoir une desserte plus directe de l'aéroport d'Orly.**

Aéroport local Le Mans Arnage, un développement contraint :

L'aérodrome du Mans-Arnage est positionné à proximité du circuit des 24h du Mans. L'activité de l'aérodrome est essentiellement liée à l'aviation d'affaires et à l'aviation de loisirs. L'activité est confortée par les vols liés aux rencontres sportives (activités du circuit des 24 heures, accueil et déplacement des équipes sportives locales).

En 2022, le trafic commercial de l'aérodrome **Le Mans – Arnage** était de **1348 mouvements pour 5 846 passagers**. Parmi ces voyageurs, 4704 ont effectués un vol intérieur au Pays tandis que 1142 ont effectués un vol international.

Le développement de l'aérodrome est contraint par :

- **Une proximité de zones urbanisées** au nord comme au sud de la piste principale pouvant engendrer des nuisances

sonores par les avions sur les habitations à proximité en particulier lors des grands évènements.

- **Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique couvre partiellement l'aérodrome.**

Une valorisation touristique de la desserte fluviale



Source : Voies Navigables de France

Le port du Mans est un des points de départ des routes fluviales touristiques, c'est un port de plaisance possédant 32 places de stationnement et une cale de mise à l'eau. L'entreprise Cénovia en est le gestionnaire. Des services de locations de vélos et de bateaux sans permis sont aussi présents sur le site. Une nouvelle halte fluviale aux Lavandières sera aménagée dans le cadre d'un projet plus globale de développement touristique. Cette halte assurera l'accueil des bateaux-logements, 9 places de stationnements sont prévues, afin de libérer des emplacements sur le port principal.

2_ La voiture mode de déplacement majoritaire

2_1 Des flux domicile-travail définis par les aires d'attraction des pôles d'emplois

2_1_1 Des flux externes montrant l'attractivité du Pays du Mans (emploi et résidentiel)

Le Pays du Mans, pôle d'emplois majeur de la Sarthe :

Flux des actifs non-résidents sur Pays du Mans :

Les déplacements vers le SCoT concernent **27 000 actifs**. L'aire d'attraction¹ de la ville du Mans s'étend au-delà du périmètre du SCoT sur un total de 144 communes et attire des actifs du reste de la Sarthe (près de 80 % des 27000 flux) et du reste de la Région Pays de la Loire hors Sarthe (environ 8 % des 27000 flux).

Flux des résidents Pays du Mans :

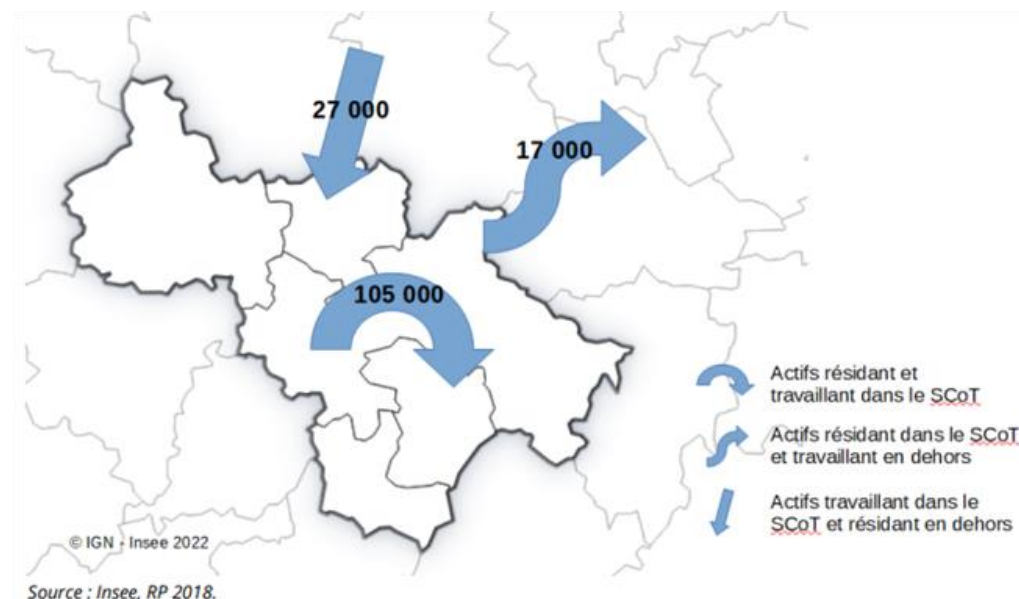
Les déplacements domicile-travail des personnes résidant dans le périmètre du SCoT représentent environ **123 000 flux quotidiens**. Parmi eux, **106 000 correspondent à des déplacements au sein du SCoT**, soit **86 % des déplacements**.

Des flux sortants vers des pôles d'emplois extérieurs au Pays du Mans :

Les déplacements en dehors du SCoT concernent environ 17 000 actifs en emploi et se font principalement vers d'autres communes de la Sarthe 57 % (Sablé-sur-Sarthe, La Ferté-Bernard, La Flèche...), ainsi que vers l'Île-de-France (16 %), et les Pays de la Loire environ (12 %) (Source INSEE RPG 2018).

L'accessibilité et la desserte en TGV de la ville du Mans (au minimum à 54 min de Paris Montparnasse) a pu favoriser les flux domicile-travail, vers la Région Parisienne et d'autres villes de la région Pays de la Loire (Angers, Nantes).

Les flux d'actifs en lien avec le SCoT :



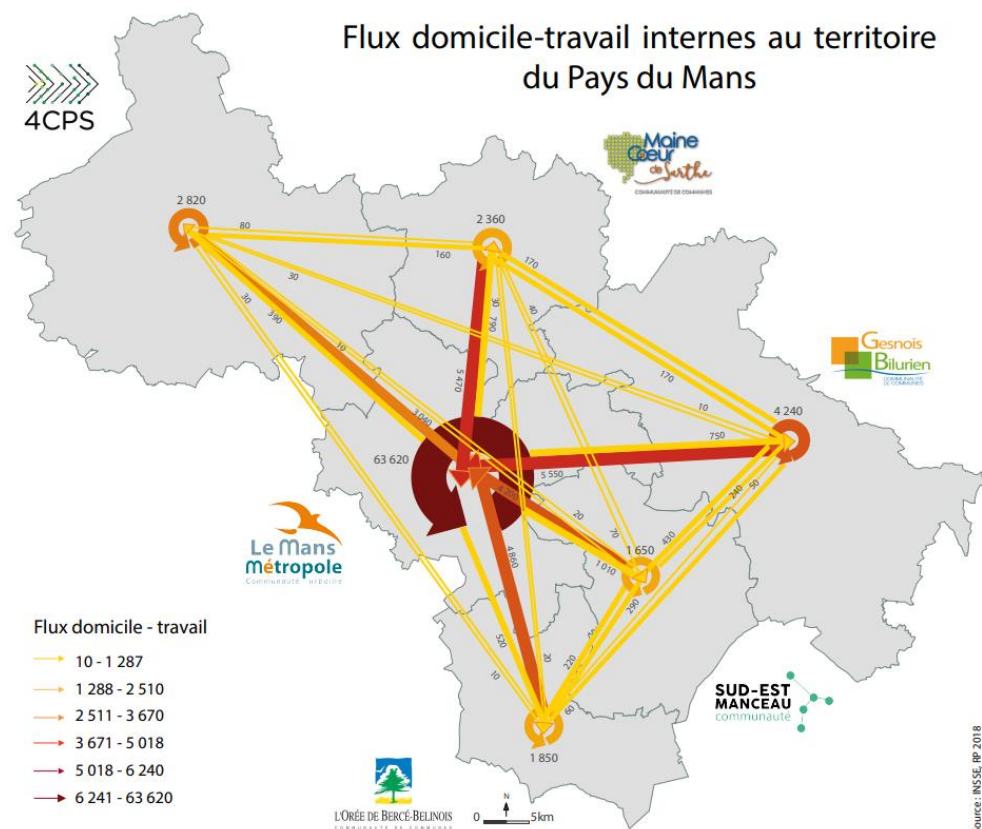
¹ L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.

2_1_2 Des flux domicile-travail internes concentrés vers l'agglomération mancelle

Le Mans Métropole polarise 82 % des flux (soit 86 740 flux). Les EPCI périphériques échangent moins de flux (entre 10 et 290 flux), confirmant l'attraction des flux domicile-travail par Le Mans Métropole.

En dehors des flux intercommunaux, des communes se distinguent par le nombre de flux qu'elles accueillent. **Le Mans reçoit plus de 38 000 flux (60 % des flux de Le Mans Métropole), Le Mans est donc le pôle d'emplois principal. Des communes du pôle urbain reçoivent chacune plus de 500 flux (Allonnes, Arnage, Champagne, Le Chapelle-Saint-Aubin, Coulaines et Changé),** tandis que d'autres reçoivent plus de 200 flux (Saint-Saturnin, Mulsanne et Ruaudin).

D'autres communes en dehors du pôle urbain reçoivent plus de 200 flux (Sillé-le-Guillaume, Parigné-l'Évêque, Connerré) un lien peut être fait avec l'armature urbaine, puisque les communes de Sillé-le-Guillaume et Parigné-l'Évêque sont pôles d'équilibre.



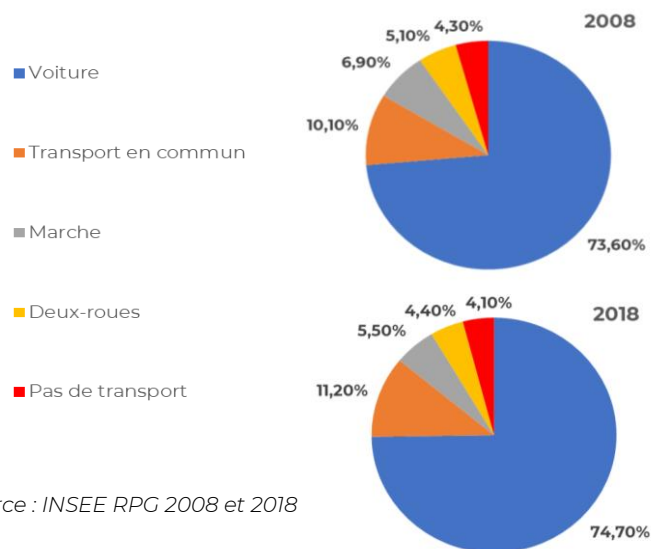
2_1_3 Des déplacements domicile-travail réalisés principalement en voiture

La voiture comme mode de déplacement majoritaire entre le domicile et le travail :

La part modale de la voiture à augmenter de 1% entre 2008 et 2018. L'utilisation des transports en commun s'est accrue, elle aussi de 1%, sur la même période. En contrepartie, la part des déplacements réalisés à pied, en deux-roues ou sans transport a tendance à diminuer. La voiture garde une place conséquente dans les pratiques des actifs, concernant les déplacements domicile-travail. En 2018, les deux-roues motorisés et les vélos, représentent respectivement 1,6% et 2,8% des déplacements domicile-travail.

Evolution des modes de déplacement domicile-travail

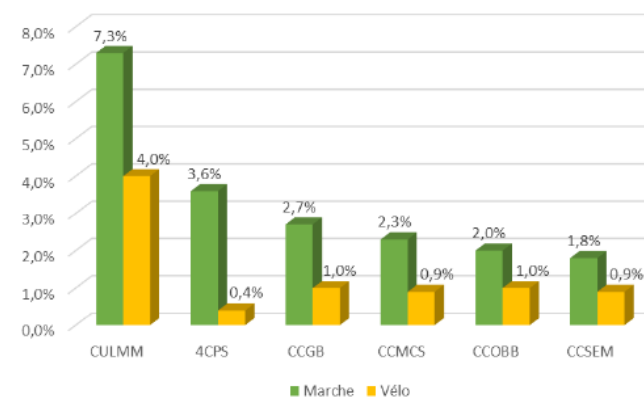
entre 2008 et 2018 :



Source : INSEE RPG 2008 et 2018

Une part non négligeable de déplacements domicile-travail réalisés en modes actifs :

Part des modes actifs dans les déplacements vers l'emploi (INSEE, 1019)



La part des déplacements domicile-travail réalisés en marchant ou à vélo varie selon l'EPCI. **Sur Le Mans Métropole la part des modes actifs dans les déplacements vers l'emploi est de 7,3% pour la marche et de 4% pour le vélo.** Elle triple pour la marche et quadruple pour le vélo, par rapport aux autres EPCI. Sur le Maine Cœur de Sarthe les déplacements à pied vers l'emploi représentent 2,3% et 0,9% pour les déplacements à vélo.

3_ Les modes alternatifs pouvant pallier la dépendance à la voiture

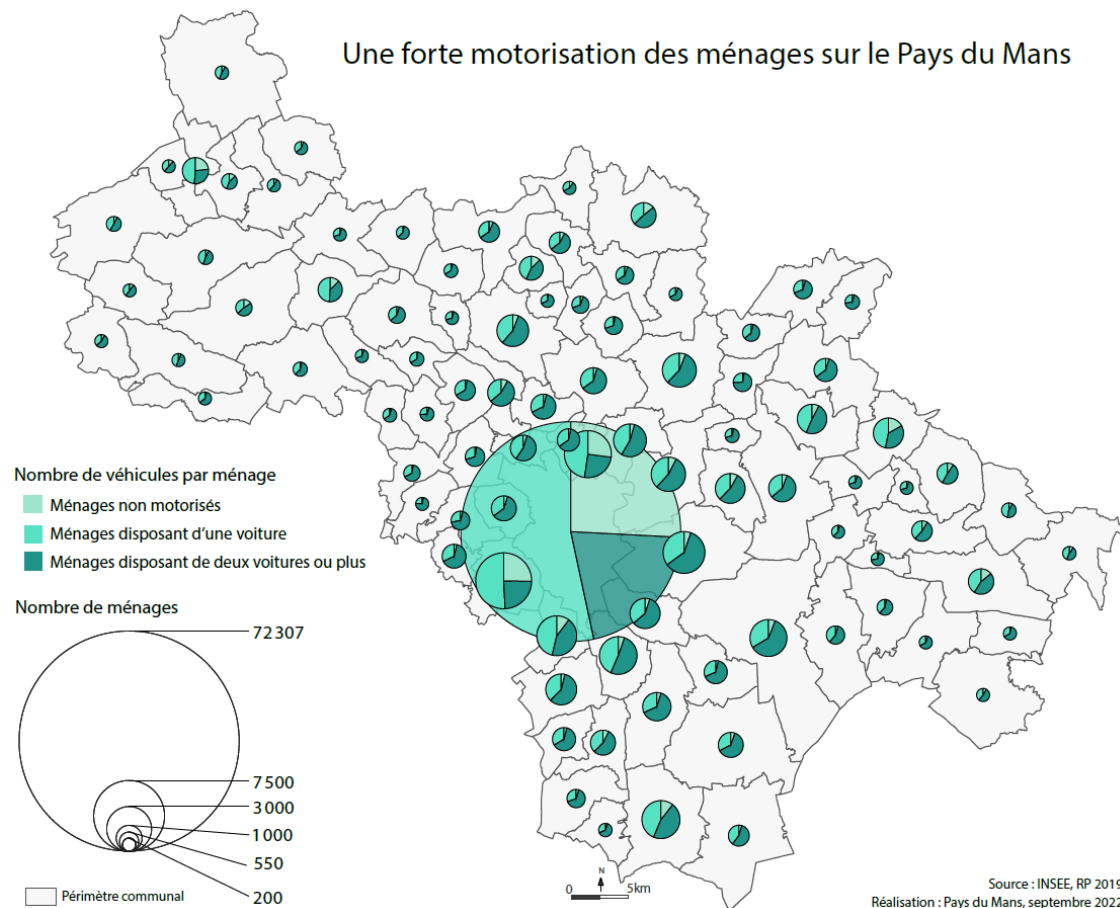
3_1 Une dépendance à la voiture, dans les déplacements quotidiens

Un grand nombre de ménages possèdent au moins une voiture :

Sur le Pays du Mans, hors communauté urbaine, le taux de ménages possédant au moins une voiture est égal ou supérieur à 90 %. Sur Le Mans Métropole, le taux de ménages possédant au moins une voiture est plus faible (78%). Ce taux est égal à des agglomérations de taille comparable. Par ailleurs le pourcentage de ménages ayant deux voitures ou plus en 2019 sur Le Mans Métropole est deux fois plus faible que sur les autres communautés de communes, (27%, contre plus de 50% pour le reste des EPCI).

Ces chiffres mettent en avant une dépendance à la voiture plus accentuée dans les communautés de communes.

Une forte motorisation des ménages sur le Pays du Mans



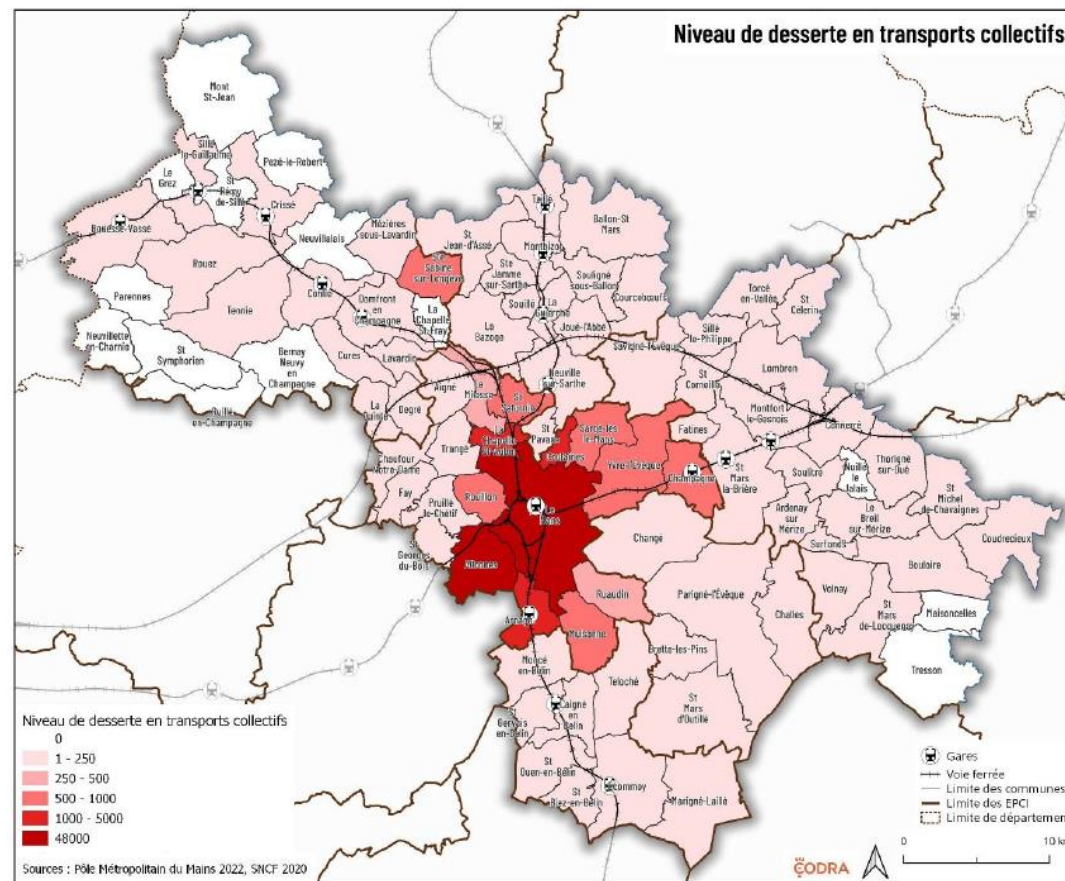
Une desserte en transports collectifs concentrée dans le centre de l'agglomération :

Au niveau communal, **Le Mans se démarque largement des autres communes, avec plus de 48 000 dessertes par jour**, intégrant le train et le réseau urbain de la SETRAM (tram, bus urbains). La commune d'Allonnes bénéficie aussi d'une desserte importante, avec plus de 5 000 passages par jour, grâce notamment à la desserte par une ligne de bus à haut niveau de service. La plupart des autres communes de Le Mans Métropole disposent d'entre 500 et 1 000 passages par jour, avec la desserte par des lignes moins structurantes du réseau urbain. Par ailleurs, plusieurs communes situées à l'ouest de Le Mans Métropole présentent une desserte plus faible, pouvant descendre jusqu'à 100 passages par jour, en raison de leur faible population.

Une desserte plus faible en dehors de Le Mans Métropole :

En dehors de Le Mans Métropole, le niveau de desserte en transports collectifs reste faible et assez homogène. La plupart des communes se caractérisent par une desserte de quelques dizaines de passages par jour (entre 10 et 40 en général). **La grande majorité de ces communes ne sont desservies que par le réseau de car régional, nommé ALEOP, apportant une desserte relativement faible et peu adaptée aux horaires des actifs.** Toutefois, certaines communes disposent d'une gare ferroviaire, ce qui fait grimper le niveau de desserte. A titre d'exemple, Ecommoy et Saint-Gervais présentent environ 40 passages par jour (contre 10 à 30 dans les autres communes de l'Orée de Bercé-Belinois), tout comme Saint-Mars-la-Brière et Montfort-le-Gesnois (contre de 10 à 20 dans les autres communes du Gesnois Bilurien). Il est à noter que Connerré dispose d'une desserte plus importante, avec une soixantaine de passages par jour (plusieurs lignes de cars et une gare à proximité directe), tout comme la commune de Savigné-l'Évêque (plusieurs arrêts de car dans la commune).

La faible accessibilité en dehors de Le Mans Métropole, notamment pour les communes qui ne disposent pas d'une gare, rend ces ménages dépendants de la voiture individuelle pour la plupart de leurs déplacements, renforçant leur vulnérabilité en termes énergétiques et en termes de santé publique.



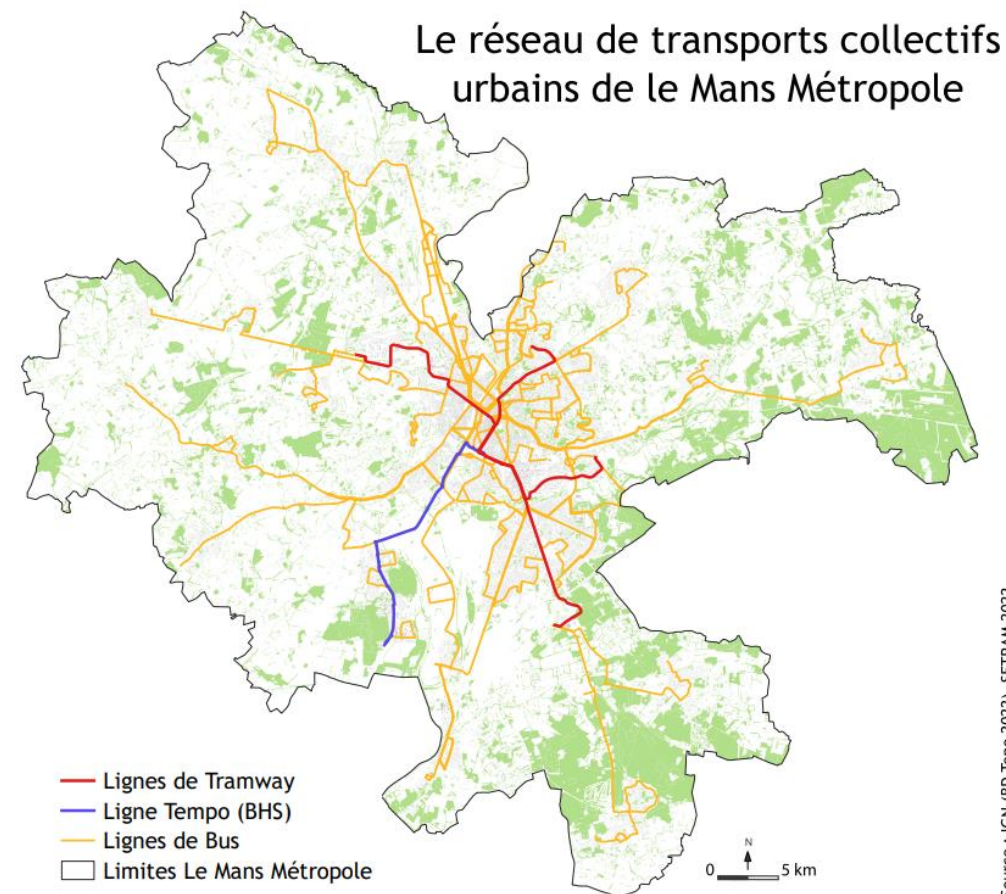
3_2 Vers un report modal en faveur des transports collectifs ?

Un réseau de transports collectifs urbain attractif :

Le réseau de transports collectifs urbains de Le Mans Métropole est géré par la SETRAM, et dessert l'ensemble des 19 communes de la communauté urbaine (en 2019, **85% de la population de l'agglomération mancelle est desservie**). Ce réseau est composé de plusieurs lignes structurantes :

- **2 lignes de tramway**, avec les lignes T1 allant du nord-ouest au sud-est de l'agglomération (Université – Antarès MMArena (24 stations)) et T2 allant du nord-est à l'est de l'agglomération (Bellevue Haut de Coulaines – Espal Arche de la Nature (18 stations)). De manière générale, ces stations sont desservies toutes les six minutes en période scolaire. Un allongement des rames de tramway est prévu, pour renforcer de 40 % la capacité voyageur du réseau tramway, il devrait être mis en service à partir du 4^e trimestre de 2024.
- **1 ligne de bus à haut niveau de service** : TEMPO allant de la gare du Mans à Allonnes,
- **3 futures lignes de bus structurantes, en sites propres « Chronolignes »** devraient voir le jour en 2025. Elles desserviront le centre-ville du Mans, les équipements culturels de l'Oasis et du Centre des expositions, et les quartiers de Bellevue-Hauts de Coulaines et Gazonfier/Douce Amie.

L'offre en transports collectifs urbain est complétée par **28 lignes de bus régulières**. Le réseau urbain apparaît comme performant, avec plus de 30 millions de voyageurs en 2019, suivant une augmentation du nombre de voyageurs de 26,8 % entre 2010 et 2019.



Source : IGN (BD Topo 2022), SETRAM 2022
Réalisation VL Pays du Mans

Une offre de transports collectifs interurbains Aléop organisée par la Région Pays de la Loire :

La compétence mobilité de la Région Pays de la Loire :

La Région des Pays de la Loire est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional.

Depuis le 1er septembre 2017 et la loi NOTRe, en plus des trains et des cars régionaux, la Région des Pays de la Loire est également en charge :

- Des transports interurbains et scolaires par cars
- Et du transport à la demande.

Dans ces conditions et dans le cadre de l'harmonisation du service régional de transport, la Région des Pays de la Loire a lancé son nouveau réseau de transport régional dénommé « Aléop » à compter du 27 février 2019.



Un réseau de transports collectifs routiers interurbain attractif, principalement destiné au public scolaire :

L'offre de transports collectifs interurbain routiers est composée de **10 lignes de cars régulières**. Elle est structurée en étoile, en direction de la gare routière du Mans et dessert l'ensemble des EPCI, du Pays du Mans.

Fréquentation des lignes de car interurbaines du Pays du Mans (entre le 01/09/2018 et le 31/08/2019)

N° Lignes	Desserte	EPCI	Fréquentation globale (hors le Mans)	Fréquentation sur le Pays du Mans (en %)
217	Ecommoy-Le Mans	OBB/SEM	57 101	98
218	Le Lude-Le Mans	OBB	92 277	65,3
210	Fresnay-Le Mans	MCS/4CPS	171 365	81,6
211	Marolles-Le Mans	MCS	83 398	83,1
209	Rouez-Le Mans	4CPS	23 611	92
216	Ruillé sur Loir-Le Mans	SEM/GB	158 612	74,1
212	Mamers-Le Mans	GB	129 868	44
219	Tuffé-Le Mans	GB	33 846	88,7
214	Montmirail-Le Mans	GB	67 643	71,4
215	Bessé sur Braye-Le Mans	GB	79 643	46,4

Source : Diagnostic Mobilité, EPCI Pôle Métropolitain Mobilité Le Mans-Sarthe,

Les lignes desservent les principaux pôles sarthois (cf. tableau précédent). La ligne Alençon-Fresnay non répertoriée dans le tableau permet par une correspondance sur la commune de Fresnay-sur-Sarthe de rejoindre la ville d'Alençon à partir du Mans.

Au total, sur le Pays du Mans 15 communes ne sont pas desservies par une offre de transports collectifs régulière :

- **12 sur la Champagne Conlinoise et Pays de Sillé** : Mont-Saint-Jean, Pezé-le-Robert, Saint-Rémy-de-Sillé, Neuwillalais, Mézières-sous-Lavardin, La Chapelle-Saint-Fray, Bernay-Neuvy-en-Champagne, Ruillé-en-Champagne, Le Grez, Saint-Symphorien, Neuville-en-Charnie et Parennes
- **3 sur le Gesnois Bilurien** : Tresson, Nuillé-le-Jallais et Maisoncelles

Les horaires des lignes sont peu adaptés au rythme des actifs, mais plutôt à celui des scolaires (6h-8h, 12h-14h et 17h-20h). De plus peu de trajets sont réalisés en heures creuses.

Ce réseau de transports collectifs interurbain est complété par 3 lignes de car régulières qui relient Le Mans au sud-ouest de la Sarthe, et par un service présent sur la communauté de commune du Sud-Est Manceau **Illygo**.

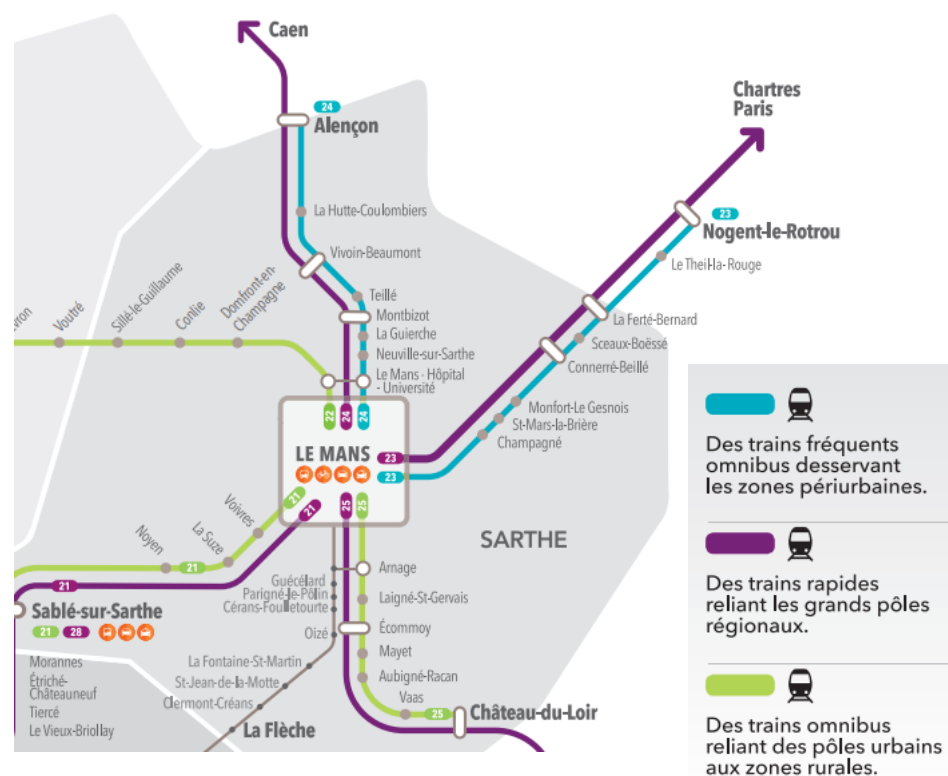
Un réseau ferroviaire en étoile, un atout, mais une fréquentation impactée par la qualité du service :

Le Pays du Mans bénéficie d'un réseau en étoile qui est composé de **5 lignes de train TER et d'1 ligne de car TER**. Elles desservent 15 gares/haltes ferroviaires. La communauté de communes du Sud-Est Manceau est le seul territoire non couvert par le réseau.

Evolution annuelle de fréquentation des ligne TER en nombre de voyages

Lignes	Fréquentation en 2016	Fréquentation en 2019
L. 25 Le Mans → Château du Loir	478 414	406 101
L. 24 Le Mans → Alençon	303 176	289 919
L. 22 Le Mans → Laval	610 886	505 408
L. 23 Le Mans → Nogent-le-Rotrou	937 603	809 791
L. 21 Le Mans → Angers	1 397 774	1 197 335

Le réseau TER en Sarthe



Source : <https://aleop.paysdelaloire.fr/>

Entre 2016 et 2019, on observe une diminution du nombre de voyageurs sur l'ensemble des lignes. Cette baisse n'est pas propre à ces lignes puisqu'en décembre 2019, le nombre de voyageurs sur l'ensemble des lignes TER a baissé de 25% par rapport à décembre 2018 (Bilan ferroviaire 2019 (autorite-transport.fr)). Les mouvements de grèves ont participé à la baisse de la ponctualité des TER. Ces mouvements ont pour répercussion d'affecter les conditions de voyages des usagers.

De plus, l'amélioration des réseaux de transports routiers tels que les cars ALEOP, a substitué le train pour une partie des voyageurs. Enfin, la baisse de la fréquentation globale des TER a engendré une diminution des dessertes voire une suppression des trains les moins fréquentés.

Une offre ferroviaire en cours de valorisation :

L'amélioration de l'offre de proximité pourrait s'établir par la valorisation de l'étoile ferroviaire périurbaine du Mans. Une offre spécifique pour les actifs périurbains pourrait être mise en place, avec un cadencement et une desserte adaptée. Les réflexions sont en cours avec la Région, en lien avec le Schéma Régional des Mobilités, pour poursuivre le développement de l'offre ferroviaire avec plus de trains (en particulier le week-end et sur les lignes inter-régionales), sur des plages horaires élargies.

La nouvelle halte ferroviaire située au niveau de l'Hôpital-Université ouverte en 2023 permet de mieux desservir ce pôle d'emploi/d'études, en créant un accès direct pour les voyageurs empruntant les lignes TER Le Mans-Alençon (notamment la gare de Sillé-le-Guillaume) et Le Mans-Laval.

Une organisation des pôles intermodaux en cours :

Les pôles intermodaux centraux :

L'arrivée du tramway sur la ville du Mans a restructuré le réseau SETRAM autour de 3 pôles d'intermodalité, offrant un réseau de transport plus efficace et interconnecté. Ces trois pôles sont la gare du Mans, le centre-ville et le pôle d'échanges Pontlieue-Saint-Martin.

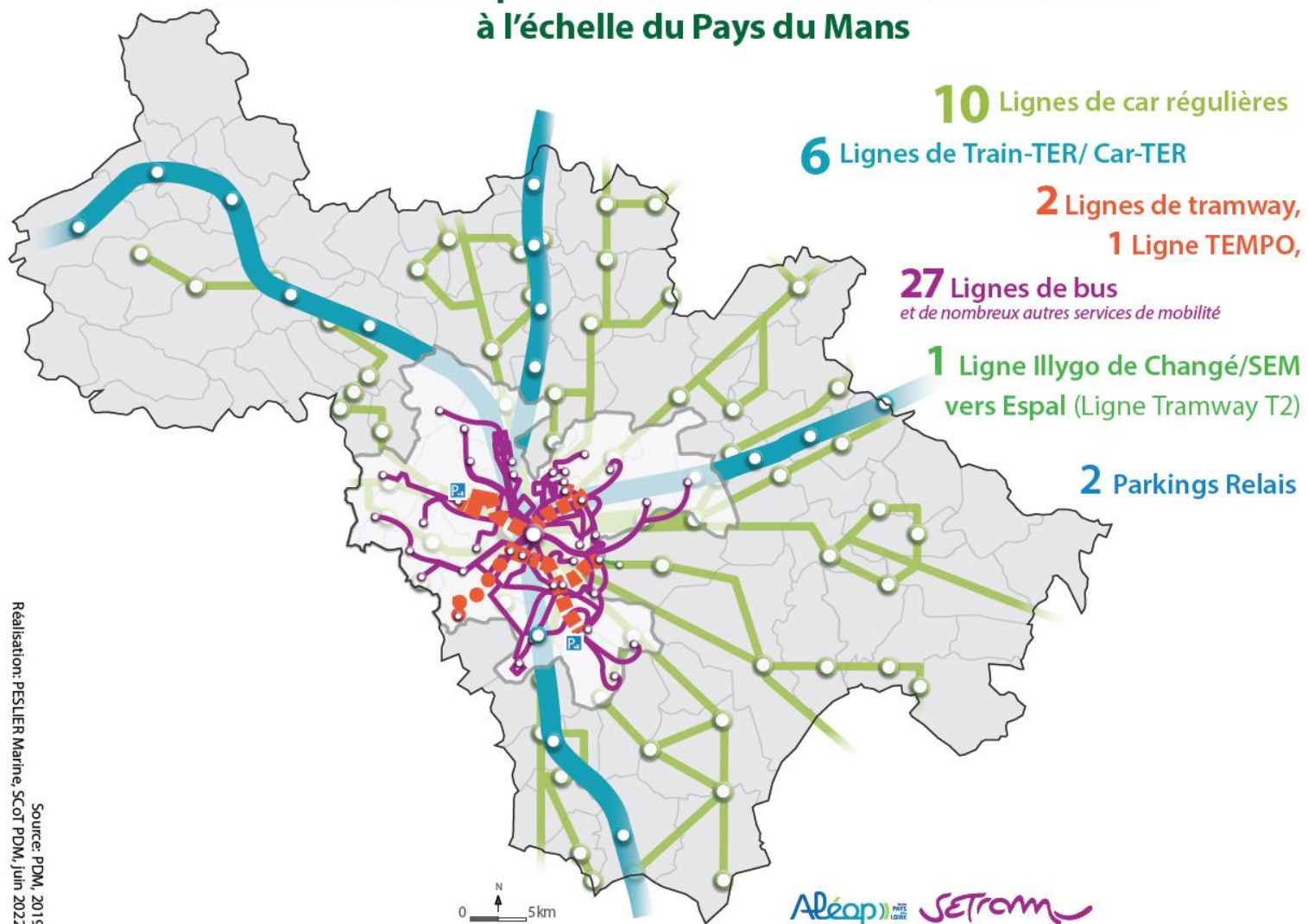
- **Le pôle d'échanges multimodal de la gare du Mans**, « en 2007, la gare est devenue multimodale avec le train et le tramway. En 2008 le parking courte durée sous parvis a été mis à la disposition des usagers. Le Pôle d'échanges multimodal est complété par la mise en service de la halte routière depuis juillet 2009. » (Source : SNCF). Depuis 2016, la gare est desservie par une ligne de bus à haut niveau de service (TEMPO T3).
- **Le pôle du centre-ville** du Mans s'étend de la Préfecture, à la place des Jacobins. Le pôle du centre-ville est desservi par les deux lignes de tramway, 13 lignes de bus, des stationnements sur voirie et en souterrain, ainsi que des aménagements dédiés aux mobilités actives.
- **Le pôle d'échanges Pontlieue-Saint-Martin** est desservi par les 2 lignes de tramway, et 7 lignes de bus.
- **La halte ferroviaire de l'Hôpital-Université** permet aussi de créer une nouvelle correspondance avec la ville du Mans, grâce à sa connexion avec le tramway T1

Les pôles intermodaux périphériques :

La SETRAM a mis en place **2 parkings relais aux extrémités de la ligne T1 du tramway** aux niveaux de l'Université et d'Antarès. Seulement certains accès routiers restent non équipés, favorisant l'accès des voitures au centre-ville (Zamenhof, Croix-Georgette, ZI Nord). **Les gares/haltes ferroviaires localisées dans les EPCI** sont aussi des pôles intermodaux mais peu développés, disposant d'un parking voiture et/ou vélo, sans être systématiquement desservis par d'autres transports collectifs que le train.

Carte de synthèse de l'offre de transports en commun sur le Pays du Mans

Réseaux de transports en commun urbains et interurbains à l'échelle du Pays du Mans



Réalisation: PESLIER Marine, SCoT PDM, juin 2022
Source: PDM, 2019

3_3 Vers une mise en place progressive d'un réseau des mobilités actives

Mise en place d'un réseau Chronovélo sur Le Mans Métropole :

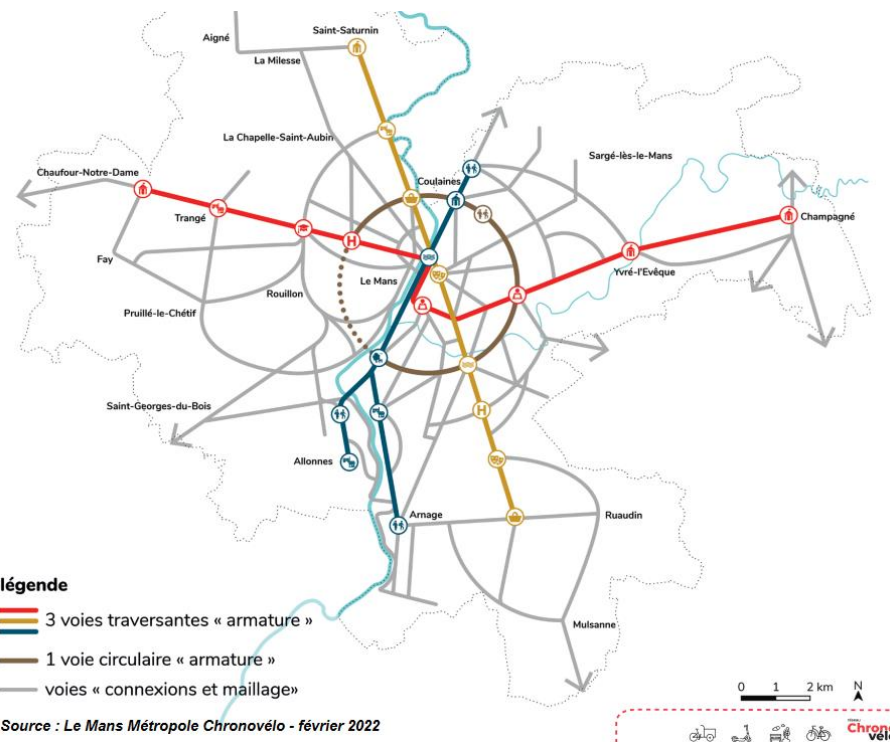
Fin mai 2019, la communauté urbaine a décidé d'engager la mise en place d'un réseau cyclable structurant et de le confier à un mandataire. Cette action s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du volet déplacement du PLU communautaire valant Plan de Déplacements Urbains (PDU).

La création de ce maillage cyclable sécurisé et structurant nommé Chronovélo a pour objectif d'atteindre plus de 300 km, en s'appuyant sur l'existant, et en y apportant de la cohérence et des compléments pour permettre de développer la pratique cyclable sur l'agglomération. Quatre grands axes guident la réalisation du réseau :

- Axe 1 Attirer de nouveaux cyclistes grâce à des aménagements sécurisés et confortables ;
- Axe 2 Faciliter les connexions cyclables entre les communes, territoires et bassins de vie ;
- Axe 3 Une offre de services qualitatives pour ce réseau structurant ;
- Axe 4 Mieux partager l'espace public pour que cohabite sereinement l'ensemble des modes de déplacement, en tout confort et en toute sécurité.

A noter qu'en février 2022, Le Mans Métropole disposait de 230 km d'aménagements cyclables (cf. dossier concertation Chronovélo février 2022 LMM).

Le réseau Chronovélo s'organisera autour de 3 lignes traversantes et une ligne circulaire. Il sera complété par des voies cyclables intermédiaires assurant une desserte plus locale :



Dans le cœur de la ville du Mans, des aménagements de qualité et la mise en œuvre d'un plateau piétonnier permettent d'apaiser la circulation :

Au Mans, la circulation automobile est réglementée dans la Cité Plantagenêt et sur le plateau piétonnier du centre-ville. Seuls les riverains et usagers munis d'une autorisation peuvent y accéder, la mobilité piétonne est donc sécurisée et favorisée.

L'émergence de démarches de Schémas Modes Actifs (SMA) sur les communautés de communes :

Sur les EPCI du Pays du Mans (hors Le Mans Métropole), les collectivités mettent en place des **Schémas Directeur des Modes Actifs (SDMA)**, cet outil permet de planifier et de promouvoir une démarche globale, en favorisant un développement concomitant du vélo et de la marche en cohérence avec la planification locale (urbanisme notamment).

- **Le Sud-Est Manceau commence la mise en œuvre de son SDMA approuvé le 22 septembre 2020.** Ce Schéma prévoit notamment l'aménagement de 37,6 km de linéaire cyclable, reliant l'ensemble des communes de l'EPCI à l'horizon 2035.
- **L'Orée de Bercé-Belinois à un SDMA approuvé depuis fin 2022.** Ce Schéma prévoit l'aménagement de 71,1 km de linéaire cyclable à l'horizon 2040, décrits dans la carte ci-dessous.
- **Maine Cœur de Sarthe, le lancement d'un SDMA en septembre 2022,**
- **La 4CPS, lancement d'un SDMA en 2023**
- **Le Gesnois Bilurien, lancement d'un SDMA en 2023**

Par ailleurs, **de nombreux cheminements piétons reliant les quartiers aux centralités ou aux espaces verts ont été réalisés ou sont projetés sur les territoires.** Pour le bien être des habitants

du Pays du Mans, la révision du SCoT s'inscrira dans la poursuite de ces travaux de réalisation d'un réseau piétonnier de proximité.

Un développement des services autour du vélo :

Sur le Mans Métropole, la SETRAM permet aux habitants de louer des vélos à courte et longue durée (vélos classiques, pliants, VAE « vélo à assistance électrique et Cargo). **Au 31 août 2021, 3 035 vélos étaient loués (dont 2 868 VAE) avec 93 % des vélos en location longue durée (1 an).** En outre, 7 consignes sécurisées (180 places) sont mises en place par la SETRAM et CENOVIZ. Ces consignes sont déployées sur le territoire, dans une logique de rabattement sur le réseau de tramway (Source Diagnostic Chronovélo).

Un deuxième service est présent sur de l'Orée de Bercé-Belinois. Il s'agit d'une aide sous forme de subvention, cumulable avec celle de l'État pour l'achat d'un vélo électrique et permet donc de réduire davantage les coups d'un tel investissement.

Le développement d'itinéraires de loisirs :

➤ **A terme une boucle de 72 km sur Le Mans Métropole avec le boulevard nature**

Le Boulevard nature est un cheminement en site propre, dédié aux modes de circulation douce entre les communes de Le Mans Métropole. Il s'étend sur 50km (future boucle de 72km). Il répond à des besoins de déplacements quotidiens et de loisirs.

➤ **Des axes structurants de la Sarthe à vélo traversant le Pays du Mans :**

- **La Vélo Buissonnière (V44) Axe Alençon / Le Mans / Saumur** traversant le territoire du nord au sud entre Teillé / Le Mans / Allonnes (portion majoritairement sur route, une seule portion de site propre le long de la Sarthe entre Le Mans et Allonnes) ;
- **La Sarthe à vélo Axe Le Mans / Montval-sur-Loir traversant le sud du territoire entre Le Mans et Challes** (portion majoritairement sur route, une seule portion de site propre le long de l'Huisne entre Le Mans et Abbaye de l'Epau).

3_4 Des services à la mobilité dynamisant le report modal :

Le rôle du Pôle Métropolitain Mobilités Le Mans-Sarthe en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) :

Le Pôle Métropolitain Mobilité Le Mans-Sarthe est devenu AOM, en avril 2022, pour le compte de ses EPCI membres (hors Le Mans Métropole). Il a pour objet la coopération entre ses membres en matière de mobilité sur le bassin de mobilité Centre Sarthe, défini par la région Pays de la Loire, afin d'améliorer et d'optimiser les services de mobilité et de faire émerger des mutualisations à l'échelle des bassins de vies et d'emplois qui la composent. A ce titre, il peut être chargé de la mise œuvre de toutes procédures, contrats, conventions concernant la mise en place de services liés à la mobilité.



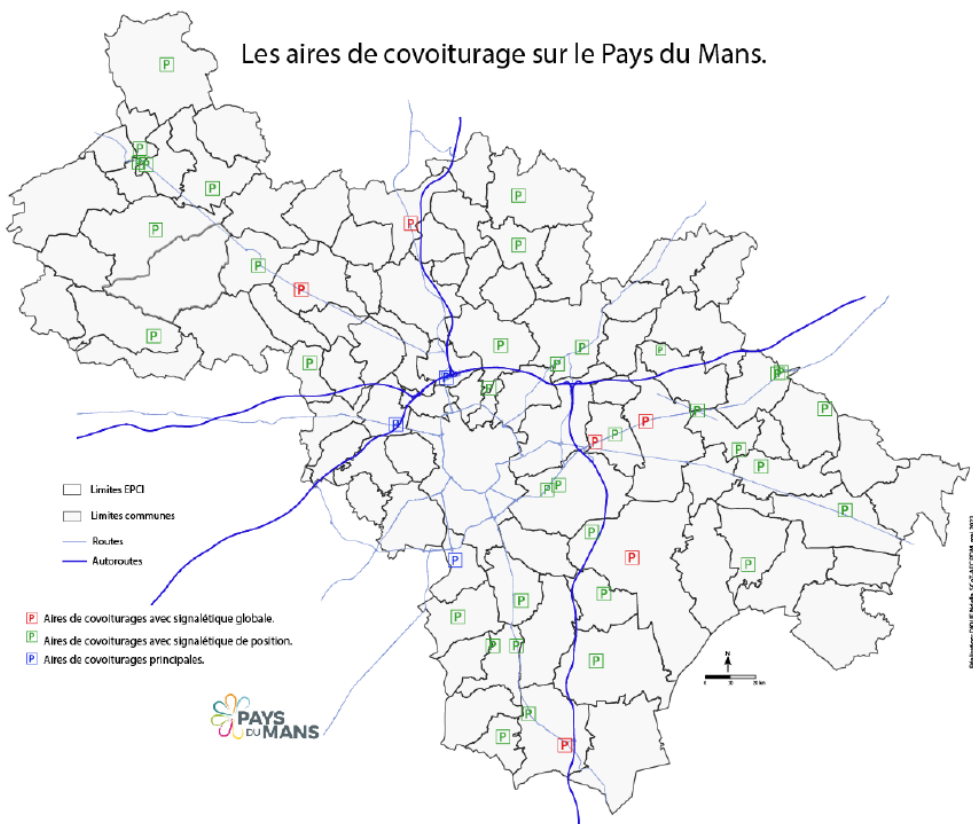
Le déploiement de l'offre d'autopartage Mouv'nGo :

Depuis 2015, Le Pôle Métropolitain Mobilité Le Mans-Sarthe a engagé un travail de réflexion sur la mise en place d'une offre d'autopartage en milieux périurbains et ruraux. L'offre du Pays du Mans se compose de **9 stations d'autopartage** présentes sur les communes de Saint Jean-d'Assé, Ballon-Saint-Mars, Connerré, Brette-les-Pins, Laigné-en-Belin, Ecommoy, Marigné-Lailly, Saint-Mars-d'Outilly, Saigné-l'Evêque et **d'une flotte de 17 véhicules**. L'implantation du service est à l'étude sur la communauté de communes Champagne Conlinoise et Pays de Sillé et sur Le Mans Métropole.



Une organisation du covoiturage en cours :

L'offre du Pays du Mans est composée d'au moins 45 **aires de covoiturages**, sur l'ensemble des EPCI. Sur chacune des EPCI une aire de covoiturage a été privilégiée en réalisant une signalétique globale, à la fois directionnelle et de position. Les aires restantes ont simplement bénéficié d'une signalétique de position.



L'offre de covoiturage est accompagnée par une **ligne Coup D'Pouce composée de 2 arrêts entre Ecommoy et Marigné-Lailié**. C'est une forme de covoiturage spontané, qui s'apparente à l'auto-stop et permet grâce à des signaux lumineux de prévenir les automobilistes qu'une personne recherche un covoiturage.



Une présence de services de mobilité solidaire :

Les services de mobilité solidaire consistent à améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

L'offre ALEOP de la Région des Pays de la Loire propose un service de Transport à la demande dédié aux Personnes à Mobilité Réduite leur permettant d'effectuer des trajets de "porte à porte" entre les communes qui sont desservies par les lignes régulières ALEOP en Sarthe, à l'exception des trajets "travail" et rendez-vous médicaux. Ce service s'adresse aux personnes ayant un handicap avec un taux d'invalidité égal ou supérieur à 80% et ne pouvant utiliser les transports en commun existants. Il fonctionne du lundi au samedi (sauf dimanche et jours fériés) de 09h00 à 17h30 sur réservation préalable, et uniquement dans les communes desservies par les lignes régulières ALEOP en Sarthe.

Au moins deux associations œuvrant en matière de mobilité solidaire sont présentes sur le Pays du Mans. Il s'agit de Reso'Ap et Carbur'Péra. Reso'Ap propose un service d'accompagnement hors domicile. Les bénévoles de l'association se déplacent au domicile des bénéficiaires pour notamment les accompagner lors de rendez-vous médicaux, administratifs, culturels ou pour faire leurs courses. **Plus de 50% des accompagnements réalisés**

depuis le démarrage de l'activité concernant des rendez-vous médicaux, permettant à chacun un accès aux soins et réduisant ainsi les inégalités sociales.

L'association Carbur'Péra accompagne les plus jeunes et les plus démunis dans leur parcours pour mieux se déplacer (bilan mobilité, plateforme mobilité avec des ateliers et accès à des services permettant de se déplacer). Elle loue notamment des véhicules (vélos, deux-roues et voitures) à des prix très faibles afin de permettre aux plus démunis de se déplacer sur le territoire (location de voiture : 9 à 16 euros par jour).

Une offre de recharge en carburants alternatifs, encore faible hors le Mans Métropole :

Le Pays du Mans possède sur son périmètre un ensemble de **196 points de charge situés sur 62 stations IRVE** (stations de recharges pour véhicules électriques) sur les EPCI suivants :

- **Le Mans Métropole possède 51 stations principalement localisées sur la ville-centre avec 184 points de charge.**
- **La Champagne Conlinoise Pays de Sillé** possède des stations sûres : **Sillé-le-Guillaume** (1 station, 2 points de charge), **Rouez** (1 station, 2 points de charge), **Neuvillalais** (1 point de charge, chez un particulier), **Conlie** (2 stations, 2 points de charge), **Degré** (1 station, 1 point de charge),

- **Sur le Gesnois Bilurien** des stations sur les communes suivantes : **Thorigné-sur-Dué** (1 prise domestique chez un particulier), **Savigné-l'Évêque** (1 point de charge, chez un particulier), **Ardenay-sur-Mérize** (1 point de charge, chez un particulier),
- **Sur le Sud-Est Manceau** possède une station sur la commune de **Changé** avec 4 points de charge,
- **Sur l'Orée de Bercé-Belinois** possède une station sur la commune de **Marigné-Laillé** avec 1 point de charge.

À la suite de la loi climat résilience, les projets commerciaux passant en CDAC > à 1 000 m² sont invités à réserver des places de stationnement destinées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, puisqu'elles seront déduites de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement (cf. article L111-19 du code l'urbanisme).

Le Mans Métropole possède **2 stations GNV** (gaz naturel comprimé) sur les communes de Saint-Saturnin et Allonnes. Ainsi qu'**une station hydrogène** qui est située à proximité de l'aérodrome. La station hydrogène sert principalement à l'avitaillement d'un bus Safra depuis juin 2020 et d'un véhicule prototype dans le cadre des 24h du Mans.

4_ Enjeux et chiffres clés

DEPLACEMENTS ET MOBILITES			
Organisation institutionnelle	Interface déplacements/habitat	Modes de vie et usages	Cadre de vie
<p>Instauration d'une gouvernance locale cohérente et efficiente : nouvelle compétence AOM exercée par le Pôle Métropolitain Mobilités le Mans Sarthe, pour ses EPCI membres (hors Le Mans Métropole)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lien AOM Le Mans Métropole (PDU) - Bassin de mobilité Sarthe Centre (composé de 8 EPCI dont les 7 membres du Pôle métropolitain) - AOM Régionale → Région des Pays de la Loire → chef de fil de l'intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> - Hiérarchisation et organisation du réseau routier - Diminution de la part modale de la voiture : <ul style="list-style-type: none"> o Densification des réseaux de transports collectifs routiers, pour compléter les manques présents dans le périurbain et le rural (lignes régulières, express périurbaines, communautaires, à la demande) o Expérimentation d'une offre périurbaine en lien avec l'étoile ferroviaire du Mans o Déploiement d'aménagements cyclables, à hiérarchiser selon l'armature territoriale o Mise en place de schémas modes actifs - Articulation entre la politique de développement résidentiel et la politique de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisation du partage de la voirie entre les différents modes de déplacement - Création d'arrêt/pôles d'échanges multimodaux pour favoriser l'intermodalité entre les modes de déplacement - Poursuite du déploiement d'infrastructures et de services autour des mobilités partagées (autopartage, covoiturage organisé et spontané) - Incitation au renforcement de l'utilisation des véhicules moins émetteurs de GES / polluants - Création de pistes cyclables structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances sonores et de la pollution (ZFEm, limitation de vitesse...) - Qualité de l'air - Sécurisation et amélioration de la qualité des aménagements cyclables et piétonniers, pour notamment faciliter l'accès aux espaces verts et aux équipements (culturels, sportifs, loisirs...) - Valorisation paysagère et optimisation des espaces de stationnement - Projet de déviations ? <ul style="list-style-type: none"> o Sillé-le-Guillaume o Ballon-Saint-Mars - Amélioration de la rocade (existante et autoroutière) - Amélioration de l'axe Le Mans/Orléans - Développement du tourisme fluvial

Enjeux concernant l'Urbanisme favorable à la santé

Chiffres clés

ACCESSIBILITE

- 9 échangeurs autoroutier (2 hors du Pays du Mans)
- 1 Gare TGV et 15 haltes TER

DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

- 27 000 flux domicile-travail entrant
- 17 000 flux domicile-travail sortant
- 105 000 domicile-travail interne (dont 86 740 sur Le Mans Métropole)
- 74,70 % des déplacements domicile-travail se font en voiture (INSEE 2018)

MOTORISATION DES MENAGES

- 82,4 % des ménages ont au moins 1 voiture
- 36,04 % des ménages ont au moins 2 voitures (INSEE 2016)

MOBILITES ACTIVES

- 230 km de linéaire d'aménagements cyclables
- 3 035 vélos en location (dont 2 868 VAE)

(Dossier concertation Chronovélo février 2022 LMM)

TRANSPORTS EN COMMUN

- 5 lignes de trains TER et 1 ligne de car TER
- 34 lignes de transports collectifs urbains (2 de tramway, 1 de BHS, 3 Chronolignes, 28 de bus)
- 10 lignes de transports collectifs interurbain
- 12 communes non desservies par les transports collectifs ferrés et routiers
- 21 pôles intermodaux : 3 centraux (gare du Mans, centre-ville du Mans, Pontlieue-Saint-Martin) et 18 périphériques (2 parkings relais, 16 gares/haltes ferroviaire)

SERVICES DE MOBILITE

- 9 stations Mou'nGo dédiées à l'autopartage en 2023 (flotte de 17 véhicules électriques)
- 45 aires de covoiturages répertoriées (Pôles Métropolitain Mobilité Le Mans-Sarthe 2019)
- 62 stations IRVE avec 196 points de charge (chargemap.com février 2022 et COTECH SDET 07/2022 LMM)