

Mission "Les Mobilités dans la ville"

29/11/2021



Conseil des sages d'Avrillé

RAPPORT D'ETUDE SUR LA MISSION

"LES MOBILITÉS DANS LA VILLE"

Sommaire

➤ Rappel de la mission	Page 2
➤ Introduction	Page 2
➤ Quartier Parc de la Haye - Pépinières – Val d'Or – Bois du Roy	Page 5
➤ Quartier Ternière – Centre-Ville	Page 15
➤ Quartier Ardennes – Le Pré – Coteaux et Plateau Mayenne	Page 22
➤ Quartier Adézière – Etang – Bosquet	Page 34
➤ Conclusion	Page 42
➤ Crédits	Page 43
➤ Annexes	Page 44
➤ Projet de transport solidaire	Page 45



Conseil des sages d'Avrillé

RESTITUTION DE LA MISSION "MOBILITES 2021"

I. RAPPEL DE LA MISSION "LES MOBILITES" (classée *Prioritaire*)

➤ **Proposer de nouvelles formes de mobilité dans la Ville pour tous les âges**

- ❖ Mobilités motorisées : proposer des formes d'accompagnement au transport solidaire : accompagnants, type de gestion, véhicules
- ❖ Mobilités pour les piétons : comment facilite-t-on les déplacements des piétons dans la Ville ?
- ❖ Délais : rendre l'étude d'ici à la fin juin

II. INTRODUCTION

En préambule, rappelons les définitions qui encadrent le terme de "mobilité" :

- Caractère de ce qui est susceptible de mouvement, d'être mû, de changer de place, de position ou de fonction ;
- Caractère de ce qui change rapidement d'aspect, de forme ou d'expression ;
- Caractère de ce qui est instable, variable ou fluctuant ;

D'autres acceptions plus techniques sont utilisées pour désigner le terme de mobilité dans d'autres domaines, tels que l'électricité, la métrologie, la sociologie, etc.

La mobilité des personnes physiques peut être limitée par certains handicaps et, pour tous, elle implique une accessibilité aux moyens et infrastructures de transport. Nous sommes donc tous confrontés à différents aspects de la mobilité, parmi lesquelles :

- La mobilité professionnelle : modification des modalités d'exercice de l'activité professionnelle d'une personne ;
- La mobilité réduite : situation de handicap ;
- La mobilité douce : l'ensemble des déplacements non motorisés comme la marche à pied, le vélo, le roller et tous les transports respectueux de l'environnement ;
- La mobilité sociale : changements de statut social des individus ou des groupes sociaux ;
- La mobilité spatiale : terme générique qui désigne la capacité des personnes ou des biens à se déplacer dans un espace physique, social ou virtuel ;

- La mobilité pendulaire : déplacements quotidiens de la population pour des motifs de travail ou d'études, spécifiquement dans les métropoles et zones péri-urbaines ;
- La mobilité résidentielle : désigne, de manière large, le changement de lieu de résidence d'un ménage à l'intérieur d'un bassin de vie ;
- La mobilité partagée : manière de se déplacer à l'aide de moyens de transport partagés dans une logique de développement durable et d'économie collaborative ;

Pour entrer dans le détail de nos définitions, intéressons-nous tout d'abord au terme de « mobilité » qui renvoie au mouvement, au fait de se mouvoir.

Evidemment, le mouvement implique le déplacement ou le transport, auxquels vont s'ajouter les notions de point de départ ou d'arrivée, de trajet, de moyens de locomotion, individuels ou collectifs.

On associe également ce déplacement à une finalité distrayante ou professionnelle, à une fréquence quotidienne ou occasionnelle, à une notion également de flux, de fréquentation, d'heure de pointe, de saturation, d'embouteillages (si, si, même à Avrillé !).

Parmi les modes de locomotion on trouve un très large panel : la marche, le vélo, la trottinette, le skateboard, le roller, le scooter, la moto, la voiture, le bus, le tramway ... La mobilité sera donc l'ensemble de ces déplacements de personnes, en englobant toutes les durées, tous les trajets, tous les moyens de transport et les services associés.

Notre étude ne retiendra que la mobilité urbaine rapportée aux déplacements des Avrillais dans leur périmètre urbain. Elle exclut donc les moyens de transports dits de grande distance en dehors de nos murs pour se concentrer sur les flux de déplacements à l'intérieur de la ville.

On associera également la mobilité urbaine aux déplacements quotidiens et habituels des Avrillais, pour se rendre sur leur lieu de travail, de loisir ou d'achats. Cela va servir une politique de mobilité pour répondre aux attentes et aux enjeux de la mobilité en ville.

Certaines variantes de cette définition existent, notamment celle de la Sécurité routière pour qui la mobilité urbaine comprend notamment les engins de petites dimensions et sans moteur qui peuvent circuler auprès des piétons. On ne manquera pas de faire un focus sur les rollers, les skates, les trottinettes, les vélos et les fauteuils roulants, non motorisés.

Notre approche serait erronée si elle donnait le sentiment d'opposer les véhicules motorisés des non-motorisés, ce qui ne semblerait pas pertinent puisqu'il s'agit d'analyser à l'échelle locale les flux de déplacements intra-muros et la cohabitation entre les différents moyens de transport et proposer, ainsi, une meilleure offre de mobilité.

A Avrillé comme partout ailleurs, le citoyen a été remis ces dernières années au centre des réflexions autour de la mobilité urbaine, pour améliorer sa qualité de vie au sein de la ville sur de nombreux aspects (sécuritaire, économique, durable, pratique, inclusif, sanitaire...).

Chaque acteur (individu ou groupe social) dispose donc, du fait de ses compétences et de son assimilation dans l'espace, d'un capital de mobilité ; il structure et régule sa propre « mobilité ». La circulation des personnes et des biens est à la source des processus

d'échange et de diffusion des valeurs, des idées, des technologies qui sont le moteur essentiel de leur développement.

La mobilité est l'expression d'un besoin et d'une nécessité. Elle peut être choisie ou subie. Une mobilité élevée est caractéristique d'une société développée. On observe depuis plusieurs années une stabilisation du temps consacré aux déplacements et de leur nombre dans nos sociétés (hors contexte sanitaire bien sûr).

L'aménagement des territoires doit prendre en compte ces données en distinguant la mobilité choisie par les individus et les entreprises, qui est l'exercice de la liberté, et la mobilité subie du fait de l'organisation de l'espace et des activités.

L'accès à un plus juste niveau de développement de la population va provoquer une croissance de la demande de mobilité sans précédent. Pour le développement durable, ces défis sont essentiels.



Quartier Parc de la Haye - Pépinières – Val d’Or – Bois du Roy

Groupe 1 : Daniel Garandea (rapporteur), Josiane Drapet, Nicole Guédon, Françoise Martin

I. Sur les mobilités piétonnes

1) PROPOSITIONS GÉNÉRALES

- Réaménager l'accès aux trottoirs => aucun rebord pour les bateaux.
- Sensibiliser les automobilistes pour ne pas se garer sur les trottoirs en dehors des places qui leur sont réservées => difficulté de circulation des piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite.
- Créer des pistes cyclables plus pratiques :
 - => à certains carrefours, ronds-points avec obligation d'emprunter la voie des véhicules.
- Arbres avec racines en surface : danger pour la population en général et particulièrement les cyclistes et personnes à mobilité réduite.
- Identifier les trottoirs dont la qualité du revêtement est à revoir
- *Possibilité de créer des voies partagées entre véhicules motorisés/cyclistes dans les rues secondaires où la circulation est importante.*
- *Afin de faciliter les transports en commun, prévoir un accès au tram avec des petites navettes gratuites à partir des quartiers les plus éloignés (lycéens, personnes âgées, personnes avec des problèmes de mobilité... Ceci est une réclamation des habitants des quartiers concernés par une offre réduite de transports en commun).*
- *Lorsque la configuration le permet, prévoir une piste « Piétons » d'un côté de la rue et piste « cycles-trottinettes » de l'autre, pour la sécurité des uns et des autres.*

2) QUARTIER LES PÉPINIÈRES

- Avenue des Pépinières
 - => pas de pistes cyclables
 - => Inverser les panneaux de priorité pour le droit de passage.
- Déformation de la chaussée par les racines d'un arbre à l'angle Pépinières - Pierre Alaneau (*Photo ci-dessous*).



Rue des Pépinières Venant du
Champs des Martyrs



Rue des Pépinières En allant vers
Champs des Martyrs



Rue des Pépinières - Vers Champs des Martyrs
à hauteur de la rue Pierre Alaneau



Rue des Pépinières - En allant vers le Val d'Or, entre
rue Saint-Louis et Pierre Alaneau



- Chemin du Champs des Martyrs.
Partie piétonne du trottoir en mauvais état si bien que les piétons empruntent souvent la partie cyclable.
- Rond-point Chemin des Martyrs/Boissière : mauvaise identification des directions pour prendre la piste cyclable et problème des seuils très désagréables coupant la piste vélo.



3) QUARTIER PLATEAU MAYENNE

- Rue Charles Fauvel/Élise Deroche :
=> des pistes cyclables/piétons/fauteuils roulants sont-elles prévues ?

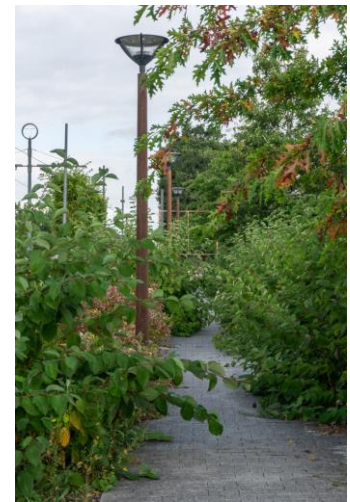


Problème de sécurité pour les vélos qui doivent couper la rue alors qu'ils ne voient pas les voitures arriver derrière eux. À cela s'ajoute les petits poteaux métalliques faisant obstacle (l'un d'eux est accidenté).



=> Pas d'identification claire des différentes pistes et panneau en partie masqué par un arbre. Obstacle des petits poteaux métalliques.

=> nécessité d'entretenir les végétaux pour la circulation des piétons.



- Avenue Maurice Mailfert : finir d'aménager les pistes cyclistes/piétons.



- Chemin du Bocage : mieux aménager les pistes cyclistes/piétons. Passage avec des murets en décalage et des angles saillants tout près de l'école primaire de l'Aérodrome



- Au rond-point des boulevards Adrien Bolland, René Hersen et Chemin du bocage : pas de prolongement des pistes cyclables à partir des Restos du Cœur vers la Viollette.
- Avenue Mendès France



La photo ci-dessus illustre bien le fait qu'il faut toujours, pour les cyclistes et les piétons, proposer le chemin le plus court !

Au sortir de la piste cyclable du Bois du Roy, les vélos sont obligés, là aussi, de couper la rue puis, arrivés au rond-point, il n'y a plus de piste à cause d'une chaussée trop étroite.



- Rond-point De Gaulle vers l'avenue Pompidou.



Lorsque l'on suit les marques de la piste cyclable circulaire, on en perd la trace au niveau de l'avenue Pompidou. En fait, la piste cyclable devrait sortir du rond-point en face de l'entrée du stade pour prendre la piste uniquement matérialisée par un panneau en hauteur. Cela est d'autant

plus surprenant que nous sommes tout près du collège ! Se tromper et prendre la chaussée n'est pas sans danger comme le montre la 4ème photo en bas à droite.

4) **QUARTIER BOIS DU ROY**

- Pistes cyclable dangereuses pour les vélos. Les chicane anguleuses pour faire ralentir les voitures font que celles-ci roulent sur la zone cyclable.
- Une solution pourrait consister à éloigner la piste cyclable (la largeur de l'avenue le permet) et à faire un tracé droit pour les vélos.



5) **QUARTIER VAL D'OR et PARC DE LA HAYE**

- Avenue du Commandant Mesnard : les piétons, cyclistes et trottinettes doivent cohabiter sur le trottoir => risque sécurité
- Vérifier la qualité du revêtement des trottoirs : non stable pour les piétons et personnes à mobilité réduite.



- Rue des Châtaigniers : rue défoncée, nids de poule, trous, trottoirs impraticables. Des travaux sont-ils prévus ? On peut supposer que cela sera fait lorsque les nouvelles constructions seront terminées.

Ci-dessous, cette impasse ne pourrait-elle pas être prolongée jusqu'à rejoindre la petite route au Sud de l'A11 afin d'éviter aux cyclistes de prendre la route de la Meignanne où cela circule beaucoup ?



- Avenue Pompidou (Rue de la Meignanne).
 Seuil de chaussée et circuit anguleux de la piste, mal conçu comme le démontre les traces sur l'herbe.





II. Sur les mobilités motorisées

CONSTAT ACTUEL :

Dans ce secteur, le Parc de la Haye est particulièrement mal desservi en matière de transport en commun. Une ligne de bus (la n° 3) ne s'aventure pas au-delà de la zone proche du Champ des Martyrs laissant les habitants du bout du Parc dans la nécessité de faire jusqu'à plus d'un kilomètre pour rejoindre la station la plus proche.

En outre, toute cette zone (Parc de la Haye et Pépinières) est à environ un kilomètre de la ligne du tram. Et depuis la mise en fonction du tramway, la ligne 3 ne dessert plus le cœur d'Angers.

PROPOSITIONS :

Forts de cet état de fait, nous avons imaginé les solutions suivantes :

- **Navettes électriques** (de même type que celles utilisées actuellement par la ville d'Angers pour relier la Place Molière-le Ralliement et le Bd Foch), circulant dans les zones pas ou mal desservies par les transports en commun (les Pépinières – le Parc de la Haye)

Leur fonctionnement :

- Circuit fixe avec arrêts et horaires fixes comme pour les bus.
- Circuits aléatoires :
- soit sur demande téléphonique ;
- soit par une application smartphone que l'on pourrait trouver sur le site de la ville; ou bien, au passage d'une navette, manifester son désir de monter à bord en levant son bras ou en la hélant comme cela se pratiquait autrefois pour les taxis.

Ces navettes permettraient de rejoindre une station de tram ou pourraient desservir les centres commerciaux d'Avrillé.

Dans tous les cas, il doit être possible dans la rue, de signaler son désir de monter à bord en levant son bras. Le but est de faciliter les déplacements sans avoir à prendre sa voiture que d'aucuns n'ont pas forcément.

- **Système de voiturettes type tuk-tuk** (tricycle motorisé électriquement de 4 ou 6 places). Ce mode de transport peut paraître folklorique mais il fonctionne dans certaines villes et semble faire des émules.
- **Statut :** Modèle associatif ou système d'auto-entrepreneuriat (création d'emplois). L'auto-entrepreneur pourrait éventuellement bénéficier du concours de la ville, voire de l'Agglo, pour obtenir, par exemple, un prêt à taux zéro pour son investissement
- **Tarification.** Le prix doit rester modeste et son mode simple. La participation financière demandée aux usagers pourrait être sous forme d'abonnement, au ticket ou calculée automatiquement à la distance parcourue (via l'application installée sur un smartphone).

NB Ces types de services doivent être disponibles 7/7.



Quartier Ternière – Centre-Ville

Groupe 2 : Jean-Paul Mercier (rapporteur), Bertrand Deveau, Lucien Hamon, Catherine Perdriau, Michèle Traineau

I. Sur les mobilités piétonnes

LA PROBLEMATIQUE :

Le centre-ville est en pleine mutation, le futur centre n'est pas encore complètement défini ou tout au moins le dossier ne peut être consulté par les Sages.

Par ailleurs, il nous semble que la politique de la Ville (terme général) serait de bannir la voiture dans les centres ville au profit des transports en commun ou des transports "doux" (vélos, trottinettes, piétons).

Avant d'en arriver là, car c'est un travail à la limite de l'utopie, il convient de rechercher tout ce qui peut améliorer la mobilité des citoyens que ce soient les piétons, les personnes à mobilité réduite, les vélos et tous engins motorisés à 2, 3, ou 4 roues.

La commission chargée de proposer des solutions pour améliorer la mobilité dans le Centre-Ville-Ternière a établi, après 3 réunions, le programme suivant :

- 1) Faire le point sur ce qui existe en recensant les dysfonctionnements et/ou les anomalies.
- 2) Proposer des remèdes ou des améliorations.
- 3) Proposer ou suggérer des créations éventuelles.

1) Dysfonctionnements ou anomalies

- Rareté des places de parking le long de l'avenue Mendès-France, au droit des commerces.
- Difficulté de circulation avenue Mendès-France pour les vélos ou petits engins motorisés et stationnement gênant sur les trottoirs de cette même avenue entre le chemin des Landes et la rue de la Ternière.
- Signalétique au sol souvent dégradée.
- Trottoirs engazonnés peu entretenus.
- Haies débordant sur les trottoirs gênant le passage des poussettes ou des personnes à mobilité réduite.
- Pourquoi un Stop au droit de la rue Mercier et de l'avenue Schweitzer au lieu d'un giratoire, l'avenue Schweitzer connaît une circulation importante et le stop ne se voit qu'au dernier moment ?

2) Remèdes ou améliorations

- Rappel signalétique aérienne pour la limitation de vitesse à 25 km/h pour les trottinettes motorisées.
- Préciser si les pistes cyclables sont ouvertes ou non à la circulation des trottinettes motorisées.
- Distribuer les plans de pistes cyclables aux usagers de 2 roues.
- Rappeler l'interdiction de stationner le long de l'avenue Mendès-France en dehors des places délimitées.
- Rappel aux particuliers de l'obligation de tailler les haies débordant sur le domaine public.
- Revoir les matériaux utilisés pour les joints de pavage des nouveaux trottoirs : les joints sablés ou en terre laissent pousser l'herbe, ce qui oblige à un entretien constant.
- La plupart de ces recommandations pourrait faire l'objet d'une parution dans AVRILLE MAG, afin de sensibiliser et de responsabiliser les administrés.

3) Suggestions

- Parkings en nombre suffisant près des futurs équipements publics (médiathèque, pôle médical).
- Pour les constructions nouvelles, outre les places en sous-sol, prévoir la place du "midi" en plus des places pour les commerces.
- Créer des parkings vélos sécurisés
- Créer des emplacements sécurisés pour les engins motorisés à 2 roues, en complément des parkings voitures existants.
- Ne pas oublier de créer des sentiers pédestres dans les nouveaux quartiers de même que des pistes cyclables.
- Prévoir des bancs sur l'allée couverte avenue Simone-Veil, d'autant plus que cette allée va jouxter le futur pôle médical.
- Prévoir une signalisation en amont du stop de la rue Mercier.
-



II. Sur le transport solidaire

Le projet répondant à une attente des Avrillais a été inclus dans le programme électoral de 2020.

Public concerné :

- Personnes âgées en perte d'autonomie
- Personnes à mobilité réduite
- Personnes de la commune vulnérables ou fragiles

Pour quels services ?

- Sorties utilitaires (courses, médecin, pharmacien, coiffeur, etc....)
- Loisirs et manifestations culturel
- Lieux de culte, cimetière

Locomotion :

- Pédestre
- Motorisé covoiturage, taxi, minibus, bus et tram

Acteurs intervenants et aides existantes :

- C.C.A.S (Mairie)
- C.L.I.C. (Département)
- Conseil Départemental ou Régional
- Caisses de retraite
- Aide à domicile
- Bénévolat
- Entreprises (comités d'entreprise ou sponsoring)

Quels sont les objectifs ?

- Faciliter les déplacements des personnes, entre autres, par l'action de bénévoles
- Initier et guider les administrés valides à l'utilisation des transports en commun existants
- Pour les administrés à mobilité réduite ou en perte d'autonomie, les informer via le C.L.I.C. ou des différents acteurs de la liste des transports existants adaptés à leurs besoins et suggérer en cas de besoin des accompagnements personnels.
- Dans un second temps, mettre en place un réseau social municipal d'entr'aide entre seniors (covoiturage, courses, etc...)

- Mutualiser les moyens de transport, en mettant en œuvre une forme de covoiturage ou de transport en commun à l'aide d'un minibus, le but étant de favoriser le lien social et l'aide intergénérationnelle.

Quels sont les besoins dans la commune ?

La population d'Avrillé :

- 33% de plus de 60 ans, et plus de 40% en 2030
- 615 personnes de plus de 75 ans vivant seules
- 1800 personnes vulnérables (aléas financiers ou sociaux)
- 8% de la population vit sous le seuil de pauvreté

La mobilité des personnes âgées :

- D'après un document Gérontopôle de la région des Pays de Loire :

- Les courses et loisirs représentent 7 ou 8 déplacements sur 10
- La voiture individuelle (de 62 à 51% pour les 65/74 ans et pour les plus de 75 ans) et la marche (entre 30 et 39 %) sont les deux moyens de déplacement les plus utilisés par les seniors
- Le nombre de déplacements augmente avec le niveau de vie et diminue quand on vit seul, il augmente avec la présence de services de proximité et d'alternatives à la voiture individuelle.

Quelles peuvent être les solutions ?

1/ Informer

- Panneaux lumineux, affichages
- Flyers, Avrillé Mag'
- Lors des manifestations
- Par le biais des différents organismes ou acteurs sociaux
- Recenser, via ces mêmes organismes, les personnes en perte d'autonomie (consulter l'annuaire des services à la personne)

2/ Mise en place d'un réseau social municipal

- Covoiturage
- Investir dans l'achat d'un minibus (favorise le lien social et évite de se déplacer seul)
- Il existe un minibus au foyer des Rosiers, pouvant transporter des personnes à mobilité réduite. Ce minibus, propriété de la Commune est-il employé à temps complet au Foyer, ou pourrait-il être utilisé également pour le transport collectif dans le cadre défini dans notre rapport
- Etudier un covoiturage solidaire, avec chauffeurs bénévoles indemnisés pour les frais de déplacement (bénévoles retraités) (c'est le cas à Angers)
- Selon les ressources des administrés, proposer des tickets ou chèques "taxi" d'un coût modique, voire gratuit

EN RESUME :

➤ ***Pour les déplacements collectifs***

- Achat d'un minibus ou location (leasing)
- Création d'une plateforme en Mairie, les demandes de transport étant traitées par le même référent
- Editer un programme mensuel ou bimensuel vers telle ou telle destination, à raison de plusieurs demi-journées par semaine
- Prendre les rendez-vous suffisamment tôt (48 h), de façon à permettre une meilleure gestion par le référent

➤ ***Pour les déplacements personnalisés (avec ou sans accompagnement) :***

- Aide financière par tickets, chèques "taxi", aides diverses obtenues avec le concours des acteurs tels que CCAS ou CLIC
- Faire appel au bénévolat pour les déplacements personnalisés

➤ ***Pour les déplacements pédestres :***

- Prévoir des bancs le long des rues commerçantes ou aux abords des services de proximité ainsi que sur les sentiers pédestres
- Allonger le temps de traversée des carrefours ou de la ligne tram au droit des stations

➤ ***Pour quel coût ?***

- Achat ou location en leasing d'un minibus

- Salaire du référent
- Campagnes d'information
- Edition de tickets "taxi", chèques emploi services
- Frais de fonctionnement (minibus) ou d'entretien



Quartier Ardennes – Le Pré – Coteaux et Plateau Mayenne

Groupe 3 : Yves Moebs (rapporteur), Laurence Duflot, Marie-Odile Girard, Monique Maurel

I. Principales constatations résultant des visites dans les quartiers

Les quartiers Ardenne et Le Pré sont de construction récente. Les ouvrages sont, dans ces nouveaux quartiers, en bon état général, hormis quelques cas ponctuels. Dans le quartier plus ancien des Coteaux de la Mayenne l'état des trottoirs est plutôt moyen voir mauvais, en grande partie du fait de la végétation qui envahit l'espace et des mousses ou mauvaises herbes qui détruisent les revêtements. Ceci résulte d'une manière générale d'une insuffisance d'entretien.

Les principaux inconvénients, voire obstacles, aux déplacements des piétons que nous avons identifiés sont :

- Le stationnement abusif sur les trottoirs
- L'insuffisance de taille des végétaux, notamment des haies, qu'elles soient sur des terrains privés ou qu'elles constituent des aménagements paysagers de la collectivité le long des trottoirs, voies vertes ou cheminements piétons.
- La détérioration des revêtements par la végétation (herbes, mousses)
- Dans quelques cas des aménagements mal placés ou insuffisants (passages piétons) ou détériorés.
- L'absence d'éclairage de nuit est source de risque lorsque le clair de lune ne supplée pas à cette absence.

Concernant le sentier Aprilis, qui traverse ces quartiers, nous avons constaté certaines dégradations du parcours et surtout une insuffisance de balisage du parcours.

Nous avons également noté les travaux réalisés au cours de l'été avenue de la Petite Garde consistant en la réfection du trottoir, le marquage des espaces de stationnement sur cette voie et la création d'un parking supplémentaire au niveau du groupe scolaire Saint-Exupéry. Ils concourent à l'amélioration de la sécurité des piétons, notamment des enfants.

Usagers soumis à des contraintes particulières :

Certains usagers sont beaucoup plus sensibles aux difficultés de déplacement du fait de contraintes particulières. Nous citerons notamment les malvoyants, les handicapés en fauteuil, les personnes avec poussette... Pour ces personnes, les anomalies que nous avons constatées représentent des obstacles encore plus difficiles à franchir et augmentent les risques encourus sur leur parcours. Certains aménagements tels que poteaux au niveau des passages piétons ou barrières préservant l'accès aux espaces piétonniers constituent pour eux des obstacles complémentaires quand les dimensions de passage ne sont pas suffisantes.

Recommandations suite à la visite du secteur :

Stationnement :

Faire respecter l'interdiction de stationner sur les trottoirs hors aménagements spécifiques matérialisés. Il semble utile, à cette fin, d'améliorer l'offre de stationnement de proximité, en espace privé ou public, afin d'éviter l'utilisation de l'espace « trottoir », réservé aux piétons.

Végétation :

Adapter le calendrier de taille des haies et d'entretien des espaces publics en fonction de la pousse des végétaux (par exemple taille en juin plutôt qu'en août). Cet entretien pourrait être adapté à celui en bordure des espaces circulés. On lit en effet sur le site Internet de la ville d'Avrillé, rubrique « travaux » :

« Travaux de fauchage des accotements des voies et sentiers ruraux

Cette opération s'inscrit comme chaque année dans le cadre d'une gestion raisonnée du fauchage en bordure des espaces circulés. L'objectif de ces coupes est de garantir la sécurité et le maintien de la viabilité du patrimoine routier avec des enjeux environnementaux et économiques.

*La campagne d'entretien se déroulera selon deux passages minimums par l'entreprise Moreau Associés. **Le premier passage sera réalisé du 25 mai au 4 juin 2021, le 2e sera programmé début septembre-octobre...** »*

Faire respecter la nécessité de taille des haies par les résidents afin qu'elles n'empiètent pas sur l'espace public ;

Adapter les nouvelles plantations aux capacités de leur entretien.

Etat des trottoirs

Etablir et réaliser un programme de réfection des trottoirs en mauvais état. Choisir un revêtement permettant de résister sur le long terme à l'usure du temps prenant en compte notamment la non-utilisation de produits chimiques.

Améliorations locales

Etablir et mettre en œuvre un programme d'amélioration des anomalies constatées par la municipalité ou signalées par les usagers.

Eclairage public

Trouver une solution permettant d'assurer la sécurité de déplacement pendant la nuit en été.

Sentier Aprilis

Veiller à l'entretien du sentier et mettre en place un balisage identifiant ce sentier. Une telle démarche de balisage pourrait s'appliquer aux différents sentiers d'Avrillé (même signalétique)

Mesures spécifiques

S'assurer, notamment lors de la réfection des trottoirs ou dans des programmes d'amélioration, que la largeur de passage est compatible avec les usagers soumis à des contraintes particulières (fauteuils roulant, poussettes...). Cette vérification devrait notamment porter sur :

- la largeur de passage pour les piétons lorsque le stationnement est autorisé, tout ou partie, sur le trottoir (matérialiser au sol l'espace piéton);
- le passage derrière les plots qui marquent les passages piétons ;
- le passage au niveau des accès à certaines voies vertes ou sentiers piétons équipés de barrières.

Concernant plus particulièrement les non-voyants la mise en place d'une information sonore spécifique aux carrefours avec feux tricolores pourrait être étudiée (concerne surtout le centre-ville).

Concernant la voie verte – ancienne voie ferrée – elle mériterait une réflexion spécifique portant sur l'utilisation par les engins à moteur thermique (scooters), pourtant interdite, la vitesse des deux-roues à moteur électrique (vélos et trottinettes) ainsi que la vitesse de certains cyclistes qui se croient sur une piste d'entraînement. La mise en place de poubelles, par exemple aux carrefours avec les voies de circulation, serait un plus.

- ♦ *Figurent en annexe les constatations faites lors des visites dans les quartiers concernés.*



Annexe : Constatations dans les quartiers Ardenne, Le Pré, Coteaux de la Mayenne

<p><u>Allée L.A de Bougainville :</u></p> <p>La haie le long de la voie verte empiète largement sur le trottoir</p>	
<p><u>Avenue Pierre Poivre :</u></p> <p>La barrière située sur le chemin piétonnier reliant l'avenue Pierre Poivre et le chemin d'Ardenne, entre l'allée de Bougainville et l'allée François le Vaillant, est endommagée. Elle présente un risque pour les enfants notamment.</p>	
<p><u>Allée François le Vaillant :</u></p> <p>Trottoir envahi par la végétation et les ronces</p>	

Avenue Pierre Poivre, au droit de l'allée François le Vaillant :

La traversée piétons, au droit du chemin piétonnier, n'est pas matérialisée sur le sol.



Allée Aimé Bonpland :

Stationnement sur le trottoir

A noter qu'une résidente, stationnée sur ce qui apparaît être le trottoir, nous a signalé que l'agence qui lui avait loué son appartement lui avait indiqué que cet espace était destiné au stationnement des véhicules



Allée Aimé Bonpland, face à l'allée François Peron :

Dalle béton de trottoir relevée (espace sécurisé par plots)



Chemin de la Grande Garde, au droit de l'allée Alcide d'Orbigny :

Marche de l'escalier de l'allée piétonne désolidarisée



Rue des Reinières :

Stationnement sur trottoirs hors des emplacements réservés pour le stationnement

Trottoirs en mauvais état général



Rue Paul Eluard :

Mauvais état des trottoirs
 Stationnement sur trottoirs



Avenue Claude Debussy :

Passage piéton aboutit dans le grillage et la mauvaise herbe. Ne permet pas le passage normal de piétons

Trottoir le long de la voie verte envahi par de « grandes herbes »



Bois des Assis :

Installation d'éclairage sur une portion de l'un des cheminements. Une réflexion paraît nécessaire sur l'utilisation de la traversée du Bois des Assis par les résidents du quartier Ardennes (chemin de l'école pour les enfants ?), particulièrement l'hiver, en période nocturne.



Chemin des vignes :

Une très jolie glycine, mais qui envahit tout le trottoir obligeant les piétons à emprunter la chaussée.



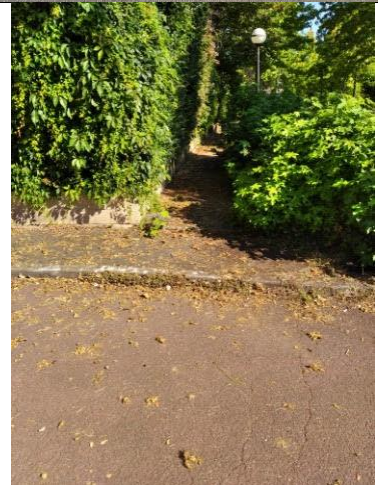
Chemin rural de la Grande Garde – en haut de la rue De Lattre de Tassigny :

Le trottoir est en voie de disparition, absorbé par la végétation.



Rue De Lattre de Tassigny :



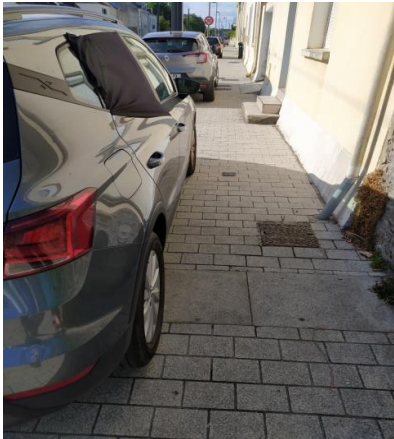

La haie empiète complètement sur le trottoir.



Chemin Aprilis entre rue De Lattre de Tassigny et château de la Perrière (traversée du bois au-dessus du château) :

Le chemin n'est plus qu'une trace dans l'herbe.



<p>Rue de la Gare :</p> <p>Les végétaux envahissent les trottoirs</p>	
<p>Chemin de la Salette, entre voie verte et avenue Pierre Mendès France :</p> <p>Les piétons se rendant au tramway n'ont que la chaussée pour se déplacer, les trottoirs étant la principale zone de stationnement de cette rue.</p>	
<p>Avenue Pierre Mendès France, entre Bascule et rond-point Ardenne :</p> <p>Stationnement hors espaces matérialisés. Espace pour les piétons réduit.</p>	
<p>Avenue de la Petite Garde :</p> <p>Amélioration notable du déplacement des piétons, particulièrement aux horaires d'entrée et de sortie du groupe scolaire Saint-Exupéry, suite aux travaux de réfection des trottoirs, de marquage des espaces de stationnement et création d'un parking supplémentaire réalisés au cours de l'été.</p>	

Eclairage nocturne d'été :

Les visites n'ont pas porté sur la période nocturne.
L'absence d'éclairage public constitue un handicap pour les déplacements piétons pendant la période du 15 mai au 15 Aout, et il est source de risques accrus sur les cheminements présentant des obstacles ou mal entretenus.



II. Contribution à la réflexion « mobilité solidaire »

Il convient d'abord de noter que si ce sujet peut apparaître simple dans son principe, il apparaît beaucoup plus complexe à élaborer.

Depuis quelques années des initiatives concernant le transport solidaire ont été prises dans divers secteurs géographiques, principalement en zone rurale. Celles-ci ont généralement concerné des bassins de vie et se sont organisées sous forme d'associations. Des bénévoles accompagnent les personnes nécessitant ce service (hors du champ d'utilisation des moyens de transport « traditionnels » qu'ils soient publics ou privés) pour faire leurs courses, aller chez le médecin, aller voir des amis...

Les exemples de St Barthélémy d'Anjou et de Longuenée-en-Anjou sont accessibles sur Internet :
<http://www.ville-saint-barthelemy-anjou.fr/Vie-pratique-quotidienne/Solidarite-social/Transports-solidaires>
<https://www.longuenee-en-anjou.fr/transport-solidaire/>

Les premières assises du transport solidaire se sont tenues à Nantes le 12 février 2020. Le rapport de ces assises constitue un premier retour d'expérience de la pratique du transport solidaire, mais concernant une période non encore soumise aux nouvelles dispositions réglementaires. Nous citerons particulièrement l'existence, en Loire-Atlantique, de l'Union Départementale d'Accompagnement à la Mobilité solidaire. Le compte rendu de ces assises est consultable à l'adresse : <https://transport-solidaire.fr/assises-du-transport-solidaire/>

Face à ces initiatives, le code des transports a été modifié pour intégrer le transport d'utilité sociale. Ce sont les articles L. 3133-1 et R. 3133-1 à R. 3133-5 qui prennent en compte le transport solidaire.

Ces premiers éléments font apparaître que la réflexion ne semble pas pertinente au niveau des quartiers, mais qu'elle doit être globale au niveau de la commune, voire de l'intercommunalité.

1 – Cadre législatif et réglementaire

Article L. 3133-1

Version en vigueur depuis le 31 décembre 2016 [Création LOI n°2016-1920 du 29 décembre 2016 - art. 7]

Les associations régies par la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association ou inscrites au registre des associations en application du code civil local applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

Ces prestations sont fournies à titre non onéreux, sans préjudice de la possibilité pour l'association de demander aux bénéficiaires une participation aux coûts qu'elle supporte pour l'exécution du service.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article.

Les articles R. 3133-1 à R. 3133-5 du code des transports précisent les conditions de fonctionnement des Services de transport d'utilité sociale :

☒ Article R. 3133-1 (Modifié par Décret n°2020-1734 du 16 décembre 2020 - art. 13) (version en vigueur depuis le 1^{er} mai 2021)

Les associations mentionnées à l'article L. 3133-1 peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité, répondant à au moins l'une des conditions suivantes :

1° Résider dans une commune rurale ou dans une commune appartenant au périmètre d'une unité urbaine de moins de 12 000 habitants dont la liste est établie d'après la base des unités urbaines de l'Institut national de la statistique et des études économiques et rendue publique par le ministre chargé des transports, ou résider à Saint-Pierre-et-Miquelon ;

2° Bénéficiaire d'une couverture maladie universelle complémentaire en application de l'[article L. 861-1 du code de la sécurité sociale](#) ou justifier de ressources inférieures ou égales au plafond fixé en application de cet article, ou être bénéficiaire de l'une des prestations suivantes :

a) Revenu de solidarité active prévu à l'[article L. 262-1 du code de l'action sociale et des familles](#) ;

b) Revenu de solidarité prévu à l'[article L. 522-14 du code de l'action sociale et des familles](#) ;

c) Allocation pour demandeur d'asile prévue à l'[article L. 553-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile](#) ;

d) Allocation prévue à l'[article L. 5131-5 du code du travail](#) ;

e) Allocation de solidarité spécifique prévue à l'[article L. 5423-1 du code du travail](#) ;

f) Allocation temporaire d'attente prévue à l'[article L. 5423-8 du code du travail](#) ;

g) Assurance veuvage prévue à l'[article L. 356-1 du code de la sécurité sociale](#) ;

h) Allocation de solidarité aux personnes âgées prévue à l'[article L. 815-1 du code de la sécurité sociale](#) ;

i) Allocation supplémentaire d'invalidité prévue à l'[article L. 815-24 du code de la sécurité sociale](#) ;

j) Allocation aux adultes handicapés prévue à l'[article L. 821-1 du code de la sécurité sociale](#). Conformément à l'article 18 du décret n° 2020-1734 du 16 décembre 2020, ces dispositions entrent en vigueur le 1^{er} mai 2021.

☒ Article R. 3133-2 (Création Décret n°2019-850 du 20 août 2019 - art. 1)

Le transport d'utilité sociale ne peut porter que sur des trajets d'une distance inférieure ou égale à 100 kilomètres

Pour les personnes ne bénéficiant de ce transport qu'en vertu du 1° de l'article R. 3133-1, le trajet ne peut, en outre, s'effectuer que dans le périmètre de communes rurales ou d'unités urbaines de moins de 12 000 habitants, ou pour rejoindre un pôle d'échange multimodal situé dans le périmètre d'une unité urbaine voisine de plus de 12 000 habitants.

☒ Article R. 3133-3 (Création Décret n°2019-850 du 20 août 2019 - art. 1)
La participation aux coûts supportés pour l'exécution du service que l'association peut, le cas

échéant, demander aux personnes transportées à l'occasion de chaque déplacement, ne peut excéder le plafond fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

☐ Article R. 3133-4 (Création Décret n°2019-850 du 20 août 2019 - art. 1)
Les services de transport d'utilité sociale sont exécutés avec des véhicules appartenant à l'association organisatrice ou mis à sa disposition à titre non lucratif.

L'association s'assure que le véhicule utilisé dispose du certificat d'immatriculation mentionné au I de l'[article R. 322-1 du code de la route](#) et de l'assurance prévue par les dispositions de l'[article L. 211-1 du code des assurances](#). Elle s'assure également que le conducteur chargé du déplacement dispose du permis de conduire requis pour la conduite du véhicule utilisé.

☐ Article R. 3133-5 (Création Décret n°2019-850 du 20 août 2019 - art. 1)
A la fin de chaque année civile, l'association fournit au préfet du département où elle exerce une activité de transport d'utilité sociale, les informations relatives à cette activité, dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé des transports.

Proposition de conduite de la réflexion :

Il semble nécessaire, sur la base d'une analyse réglementaire, la commune comportant plus de 12000 habitants, de préciser quels publics de la commune pourraient bénéficier d'un tel service afin d'apprécier le besoin réel.

Un retour d'expérience de l'impact de la mise en application des nouvelles dispositions réglementaires sur les organisations existantes de transport solidaire apparaît également nécessaire.

L'étude de cette thématique ne semble pas pertinente dans un découpage par quartier. Seule une approche communale ou intercommunale semble adaptée en prenant en compte le fait qu'Avrillé est une commune urbaine et que ce dispositif semble plutôt applicable au secteur rural.



Quartier Adézière – Etang - Bosquet

Groupe 4 : René Graveleau (rapporteur), Rémi Davoux, Christian Ecrepont, Jean-Claude Liefoghe, Jean-Luc Vinet

La mobilité dans tous ses états

La vie d'un piéton valide dans notre quartier ne pose pas de problème majeur. S'il veut se déplacer à pied, il pourra le faire sans difficultés sur les trottoirs, sauf dans un certain nombre de voies de l'Adézière qui n'en sont pas dotés. En revanche, le résident à mobilité réduite ou difficile se trouvera très vite entravé dans sa liberté de mouvement. S'il n'est pas en mesure de se déplacer avec son véhicule, il éprouvera nécessairement la plus grande peine à rejoindre le terminus du bus n° 3 ou le tram à Ardenne. Et s'il n'a plus la capacité de conduire, il est « condamné » à ne compter que sur la bienveillance de voisins, d'amis, d'enfants.

La société doit-elle se résoudre à regarder certains de ses enfants dépérir à leur domicile sans tenter de leur apporter un secours minimal ? La réponse est dans la question. Bien sûr, il sera toujours possible, via les services sociaux municipaux, d'aider ces personnes à trouver un refuge salubre dans des structures d'accueil adaptées à leur état. Mais combien d'entre nous n'ont pas déjà pris la décision de rester dans ses murs jusqu'au bout ? Pour beaucoup, mal vieillir chez soi est préférable au bien vieillir ailleurs, c'est atavique.

Dès lors, que peut faire la Ville pour ces irréductibles seniors ? Indépendamment des moyens connus comme le covoiturage, le taxi, le transport à la demande (TED, CotraXi), la Cité peut et doit leur apporter l'aide logistique indispensable aux déplacements nécessaires de la vie : les courses, le médecin, le culte ... dès lors, deux possibilités sont offertes aux citoyens : le transport organisé et le transport solidaire.

Le transport organisé

Ce n'est ni plus ni moins que du transport en commun, ramené uniquement à l'échelle municipale. Le coût de cet investissement (environ 500.000 € contre 300.000 € pour un biogaz et 250.000 € pour un diesel) serait très important pour le budget de la Cité puisqu'il nécessite l'achat d'un bus neuf ou reconditionné, d'une capacité minimum d'une dizaine de places, donc un ou deux chauffeurs avec le permis D, une organisation des tournées avec du personnel dédié, soit pris sur le contingent de la Mairie, soit gérée par les membres d'une association adaptée.

Les élus pourront avec profit se rapprocher d'Irigo pour étudier dans leur réseau existant la faisabilité d'un tel service qui reste à créer et pourrait faire école dans d'autres villes de l'agglomération.

Voir photo bus ci-dessous.



Bus électrique de Bluebus (groupe Bolloré), 12 personnes, 6 mètres de long, fabriqué à Quimper

Le transport solidaire

On est là sur un service à la personne souple et simple à mettre en place. Le principe est de mettre en relation des bénéficiaires avrillais avec des chauffeurs bénévoles. La gestion des uns et des autres pourrait être assurée par un service social expérimenté, type CCAS. Les moyens nécessaires au fonctionnement de cette chaîne de solidarité sont : une ou deux personnes (compte tenu des absences maladie ou congés) travaillant sur ce projet une demi-journée chaque jour pour organiser les déplacements selon la demande ; un local, un téléphone et un ordi.

Le principe est, d'une part, de sélectionner les bénéficiaires en fonction de critères d'âge, de pathologies, d'absence connue de moyens de locomotion. D'autre part, de disposer d'un catalogue de chauffeurs bénévoles sélectionnés après entretien. La Ville n'est engagée à l'égard des bénéficiaires qu'en fonction de la disponibilité des chauffeurs, c'est-à-dire que si aucun bénévole n'accepte le trajet ou n'est pas disponible, la demande du bénéficiaire n'aboutira pas.

Cette formule mérite toute l'attention du Conseil municipal. D'une part, son coût pour la Cité est sans commune mesure avec le projet précédent. La Mairie dispose dès à présent, ou peu s'en faut, des moyens à mettre en œuvre pour la réalisation de ce projet. D'autre part, nombre de communes angevines pratiquent déjà ce service à la satisfaction de leurs concitoyens, semble-t-il.

Un projet de règlement est annexé au présent rapport ; il peut constituer une bonne base de réflexion pour les élus avant la mise en œuvre du programme. Bien entendu, les Sages restent à la disposition de la Mairie pour toute assistance qui paraîtrait nécessaire.

Un cas très spécial : AUCHAN

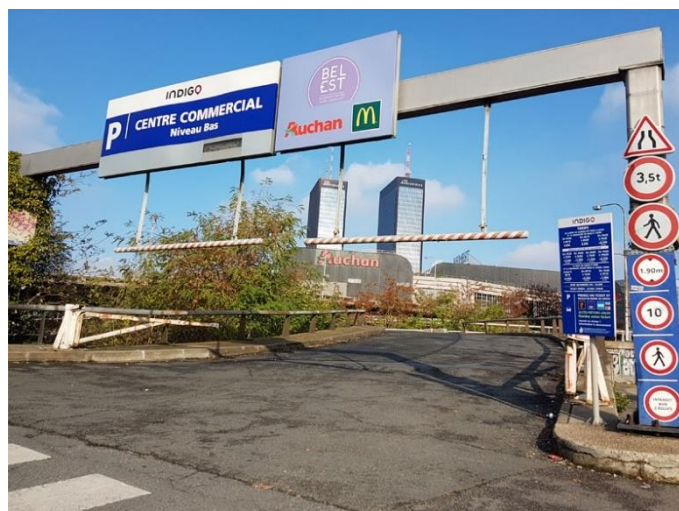
Les piétons doivent être mis à l'abri des risques encourus par la fragilité de leur statut face aux véhicules à moteur. **A Auchan, ils ne le sont pas !**

C'est pourquoi il nous apparaît indispensable de repenser la circulation sur l'emprise du centre commercial et de réaménager les parkings que nous estimons trop dangereux :

Entre les voitures des clients, les camions de livraison et les piétons, plusieurs typologies de flux se croisent sur les centres commerciaux en général et celui d'Auchan en particulier. Or, pour des raisons de sécurité comme pour une meilleure circulation, il convient de séparer les flux en les orientant chacun sur un cheminement dédié. La tendance actuelle consiste aussi à rogner sur le parking pour créer des parvis devant les entrées et, ainsi, sécuriser les espaces pour les piétons aux abords immédiats des centres ;

Interdire par arrêté municipal l'accès et le stationnement des poids lourds sur les parkings de voitures particulières : la cohabitation y est pour le moins inappropriée. **Il n'existe aucun autre exemple de centre commercial où la circulation des poids lourds se fait entre les véhicules légers et les piétons. AUCUN ! que ce soit dans notre région ou ailleurs ! et les risques sont inc**

Pour info, un ensemble articulé (tracteur et remorque ou camion et remorque) mesure entre 18 et 20 mètres de long et 2.55 de large, pour un poids maximum de 44 tonnes (norme européenne) ; Dans ce contexte, installer des portiques d'accès aux parkings pour limiter l'entrée aux véhicules de plus de 2.20 m. ou 2.50 m. de hauteur maxi (voir photos) ;



Exemple d'accès parking limité à 2.20 m. et 3.5 T.

- Demander à Auchan d'étudier la faisabilité d'un accès des poids lourds en livraison derrière le centre commercial (accès aux Trois Chênes par la rue René Descartes), ce qui permettrait aux camions de pouvoir effectuer sans risque leur manœuvre de retournement (voir photo ci-après) ;



Vue Auchan côté Trois Chênes : possibilité d'un accès camions par cette voie

- Etablir un schéma de circulation sérieux afin d'éviter des croisements dangereux dans les allées des parkings : marquage au sol, panneaux indicatifs, agents de sécurité dédiés si possible ;
- Prendre toutes dispositions utiles pour fermer les parkings en dehors des heures d'ouverture d'Auchan afin d'empêcher les rodéos motos sauvages nocturnes nuisibles à tous points de vue : bruit, sécurité, drogue ;
- Depuis plus de vingt ans, nos voitures ont pris de l'embonpoint et une place de parking d'une largeur inférieure à 2,50 m n'est plus de mise désormais. Nous avons observé que la tendance actuelle consiste, pour apporter plus de confort, à ajouter 10 à 20 cm de plus ainsi que des bandes au sol plus larges ou doubles (voir photo ci-dessous) ;



- Demander à Auchan de faire installer des bornes de rechargement pour les véhicules électriques ;
- Prévoir des bancs à l'extérieur à destination des seniors et des familles





Les camions sur un parking de centre commercial : est-ce vraiment leur place ?

Autres exemples d'anomalies (en images)



Allée William Turner : passage insuffisant pour poussette ou fauteuil roulant



Panneaux enfouis dans la verdure. C'est un gag ?



Domaine de l'Etang. Intersection des rues et avenues Van Gogh, A. Renoir et M. Cassatt.
Pourquoi ne pas simplifier avec une priorité à droite, qui est de droit dans le Code de la route ?



Domaine de l'Étang. Intersection av. G. Caillebotte/ allée P. Signac. Ce carrefour est tellement étroit que les véhicules ne prennent pas la peine de contourner le rond-point au risque d'abîmer les pneus et vont tout droit



Même raisonnement que ci-dessus au carrefour G. Caillebotte / allée G. Seurat

CONCLUSION DE L'ETUDE

Le panorama présenté dans ce rapport ne recouvre pas, c'est une évidence, que la seule prise en compte des mobilités voulues par le prescripteur municipal.

Les Sages ne pouvaient pas imaginer l'avenir sans se préoccuper du présent.

Chaque groupe ayant travaillé de son côté, il convenait de réunir toutes ces bonnes volontés dans une conclusion commune, à la façon d'un "best of". Nous avons donc demandé en réunion de ressortir les points marquants relevés au cours de nos pérégrinations respectives.

D'emblée, tous les Sages se rejoignent sur deux points essentiels, les incivilités et le stationnement. Résoudre ce deuxième poste serait déjà alléger le premier.

Qu'est-ce que l'incivilité ? si l'on écrit simplement qu'il s'agit d'un manque de civilité, on aura fait juste une lapalissade et le débat n'avancera pas. Or il s'agit d'un comportement qui ne respecte pas les règles de la vie en société comme la politesse, le respect d'autrui, la courtoisie, l'ordre public. Ce qu'on attend normalement d'un individu "normalement civilisé".

Une incivilité, c'est une action ou une parole contraire à la civilité. Elle a un rôle essentiel dans nos sentiments d'insécurité et de rupture du lien social, ainsi que dans les dégradations de biens publics ou privés. Les exemples sont nombreux : impolitesse, agressivité verbale ou physique, injures, tapage nocturne, dépôts de déchets sauvages, déjections canines, vandalisme, etc.

Qu'est-ce qu'un stationnement gênant ? c'est l'immobilisation d'un véhicule sur un emplacement inadéquat, qui gêne les autres usagers de la route ou du domaine public.

Il peut s'agir d'un stationnement sur une place handicapée, une voie verte, une piste cyclable, un trottoir, une entrée de garage, un rond-point, etc.

Selon l'infraction aux règles de stationnement (le stationnement peut être considéré comme gênant, très gênant ou dangereux...), le montant de la contravention varie de la 2e à la 4e classe. Toutes ces turpitudes civiles peuvent trouver un début de solution dans une politique municipale **sans faiblesse**, qui mêlerait **actions, communication et répression**.

De nombreux Sages pointent une altération des travaux de voirie et d'entretien. En particulier, certains trouvent que la végétation est trop présente sur les sentiers et cheminements et que leur tenue fait défaut.

D'autres encore déplorent l'absence de transports transversaux. Ainsi, et c'est le groupe Parc de la Haye qui s'exprime, nos seniors des environs du Val d'Or, sans véhicule, n'ont pas de moyens de transport collectif pour rejoindre le centre-ville (commerces, mairie, future maison médicale). Cette carence est relayée par d'autres groupes, mais il n'est pas certain que le transport solidaire soit la réponse la plus appropriée sur des distances aussi courtes. Les élus décideront.

L'attention du dernier groupe se focalise essentiellement sur le centre commercial Auchan qui, pour les Sages, coche toutes les cases du danger public et crée les conditions d'un festival incessant d'incivilités.

Tous les Sages se rejoignent aussi sur la **sécurité routière** et formulent les propositions **suivantes** :

- Supprimer les ralentisseurs hors normes (comme ceux du chemin des Landes) ; les remplacer par des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal répondant à la norme Afnor NF P 98-300 de juin 1994 (10 cm de hauteur maxi) ;
- Généraliser ces ralentisseurs partout dans la ville où cela semble nécessaire ;
- Accentuer la prévention envers les jeunes sur la sécurité routière encore insuffisamment respectée par eux ;
- Prévoir des emplacements de stationnement pour les vélos et trottinettes, actuellement en nombre très insuffisant ;
- **Généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h dans toute la ville**, comme c'est déjà le cas le long des voies du tram, près des écoles et dans certaines rues ;
- Mettre des bancs à la disposition des personnes âgées ou à mobilité réduite ;

- **Piétonniser l'avenue Pierre Mendès France sur la partie centre-ville comprise entre la rue de la Ternière, au carrefour de l'Eglise, et la rue Simone Veil/place Jacques Chirac, à la hauteur de l'arrêt Acacias.**

A la lecture de nos observations, les élus n'auront pas manqué de saisir la réprobation des Sages sur les incivilités constantes de nombre de leurs concitoyens, et l'avenue PMF représente à elle seule un festival de la discourtoisie.

Notre projet : interdire l'accès aux véhicules en transit ; barrer les deux voies de circulation par des plots abaissables par télécommande réservée aux riverains, aux commerçants et, bien sûr, aux trams, par commande automatisée en approche du site ; en compensation de cette mesure, réfléchir avec Irigo sur la possibilité d'obtenir la gratuité du tram entre Saint-Gilles et Acacias.

Enfin, comme il n'est pas de rapport du Conseil des sages qui ne soit enrichi de la citation d'un autre sage, nous évoquerons celle de Benjamin Constant (1767 – 1830) : *Nous sommes des créatures tellement mobiles que les sentiments que nous feignons, nous finissons par les éprouver* (in *Adolphe*, chap. VI, 1816).



Remerciements

Le présent rapport a été rendu possible grâce à l'implication de l'ensemble des membres du Conseil des sages pour la phase d'étude et de recherche d'informations, à savoir Mesdames et Messieurs Rémi Davoux, Bertrand Deveau, Josiane Drapet, Laurence Duflot, Christian Ecrepont, Daniel Garandeau, Marie-Odile Girard, René Graveleau, Nicole Guédon, Lucien Hamon, Jean-Claude Liefooghe, Françoise Martin, Monique Maurel, Jean-Paul Mercier, Yves Moebs, Catherine Perdriau, Michèle Traineau et Jean-Luc Vinet.

Coordination des moyens « Sages » : René Graveleau

Relecture et rédaction : Christian Ecrepont



ANNEXES

Le transport solidaire, qu'est-ce que c'est ?

Le transport solidaire est un service d'entraide citoyenne qui met en relation des bénéficiaires et des chauffeurs bénévoles pour permettre le déplacement à celles et ceux qui, définitivement ou momentanément, rencontreraient des difficultés de transport.

Il s'adresse à des personnes en difficulté de mobilité en raison de fragilités temporaires ou permanentes et pour lesquelles d'autres solutions de transport sont inaccessibles voire inexistantes.

Des chauffeurs et des bénéficiaires s'inscrivent dans un dispositif municipal auprès d'un référent (personne ou service) qui veille à ce que chacun remplisse les conditions définies collectivement pour rejoindre le dispositif. Une plateforme téléphonique réceptionne et traite les demandes de trajets des bénéficiaires selon le règlement défini et gère la mise en relation avec un chauffeur disponible.

Un règlement est nécessaire pour identifier les droits, devoirs et obligations des parties contractantes. Nous en proposons un modèle ci-après.

PROJET

TRANSPORT SOLIDAIRE AVRILLAIS REGLEMENT ET FONCTIONNEMENT

ARTICLE 1 - PRINCIPES

1.1. Le but de Transport Solidaire Avrillais est d'aider les Avrillais à répondre à leurs besoins de mobilité pour des trajets ponctuels à l'intérieur de la ville d'Avrillé ou dans les communes limitrophes. Transport Solidaire Avrillais n'a pas vocation à remplacer ou à concurrencer les autres moyens de transport existants (bus, taxi, transport à la demande, covoiturage, VSL...). La volonté de la Ville d'Avrillé et son action dans le domaine du transport solidaire sont complémentaires de ces autres dispositifs.

1.2. Transport Solidaire Avrillais met en relation des bénéficiaires et des bénévoles pour permettre à celles et ceux qui, définitivement ou momentanément, rencontrent des difficultés de transport ou n'ont plus la capacité de se déplacer par leurs propres moyens ou par d'autres moyens de transport existants.

1.3. Les raisons du déplacement peuvent être de natures diverses :

- Rendez-vous médicaux ou paramédicaux (médecin, hôpital, dentiste, pharmacie...)
- Courses alimentaires et autres achats (commerces, marché...)
- Déplacement à caractère administratif (banque, mairie, préfecture, police, gendarmerie...)
- Activités diverses (théâtre, cinéma, bibliothèque...)
- Visite à des proches (résidence-autonomie, EHPAD ...)
- Correspondance avec un autre moyen de transport (tramway, train, car...)
- Autres trajets (s'informer auprès de la plateforme)

Dans tous les cas, Transport Solidaire Avrillais reste seul maître pour décider si le trajet est accepté ou refusé.

ARTICLE 2 - ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

2.1. L'organisation du transport solidaire est assurée par le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS). Celui-ci évalue l'éligibilité des demandeurs à bénéficier du service et donne son agrément aux chauffeurs bénévoles pour assurer les transports. Le CCAS, via sa plateforme téléphonique, assure la mise en relation et le suivi quotidien du dispositif. Les situations seront évaluées individuellement de façon à trouver la solution de déplacement la plus adaptée.

2.2. Lors de leur inscription, les chauffeurs bénévoles précisent leurs disponibilités et leur rayon de déplacement maximal en kilomètres et/ou en temps disponible. Transport Solidaire Avrillais peut, a priori, fonctionner tous les jours ; l'acceptation ou le refus d'un trajet est dépendant des desideratas précisés par les chauffeurs bénévoles. La plateforme

a des obligations de moyens mais pas de résultats : si aucun bénévole n'accepte le trajet, la demande ne pourra aboutir.

2.3. Les frais : le chauffeur bénévole ne perçoit aucune rémunération, mais une indemnité kilométrique versée par le bénéficiaire qui correspond aux frais d'essence et d'amortissement de la voiture.

- Cette indemnité est de **0,50 €* le km**, avec un minimum de **4 €* jusqu'à 8 km aller-retour**, puis **0,50 €* par kilomètre supplémentaire**. [*** : à moduler**]
- Le décompte commence au lieu de départ du chauffeur bénévole et finit au lieu de retour.
- Elle est versée directement au chauffeur bénévole par le bénéficiaire transporté ; le bénéficiaire s'engage à prévoir de la monnaie en suffisante pour le versement de cette indemnité

Particularités :

- Pour un aller simple, le retour est dû ;
- Tous les autres frais (stationnement, péage) sont à la charge de la personne transportée ;
- En cas d'amende pour infraction au code de la route, les frais seront à la charge du chauffeur bénévole ;
- Si plusieurs personnes sont transportées, les frais sont partagés.

2.3. Organisation du déplacement :

- Le bénéficiaire qui souhaite être transporté fera une demande de déplacement au minimum 48 heures à l'avance auprès de la plate-forme, au (**Tél.**), du lundi au vendredi de 9h à 12h (**ou autre**). Pour un trajet un lundi, il faut appeler au plus tard le jeudi.
- La plateforme se charge de trouver un chauffeur bénévole disponible pour le trajet. Les coordonnées du bénéficiaire seront ensuite transmises au chauffeur qui prendra contact directement avec le bénéficiaire pour lui confirmer l'heure et le lieu de rendez-vous. Dans le cas où aucun chauffeur ne serait disponible, la plate-forme se chargera d'informer 24h à l'avance le bénéficiaire que sa demande ne pourra aboutir.
- Le bénéficiaire verse l'indemnité directement au chauffeur bénévole. Le chauffeur bénévole disposera d'un carnet de reçus à trois volets, qu'il renseignera après chaque trajet :
 - un reçu à remettre au bénéficiaire,
 - une souche à conserver,
 - une troisième souche à remettre à la plate-forme de Transport Solidaire Avrillais une fois le carnet épuisé afin d'en recevoir un nouveau.

ARTICLE 4 – ELIGIBILITE AU DISPOSITIF

4.1. Les bénéficiaires :

Ils doivent répondre aux conditions suivantes pour prétendre bénéficier de Transport Solidaire Avrillais :

- Être majeur ou être accompagné par une personne majeure ou avoir une autorisation parentale ;

- Ne pas disposer ou ne pas être en mesure d'utiliser d'autres moyens de transport, de façon temporaire ou à plus long terme ;
 - Avoir un certain niveau d'autonomie, permettant de se débrouiller seul une fois arrivé au lieu de destination : les personnes dont le transport nécessite le recours à un personnel qualifié ne seront pas prises en charge ;
 - Avoir une assurance de responsabilité civile (attestation à fournir à l'inscription) ;
- Dans tous les cas, Transport Solidaire Avrillais reste seul maître pour décider si le demandeur est accepté ou refusé dans le dispositif.

4.2 Les chauffeurs bénévoles :

Les chauffeurs bénévoles répondant aux conditions suivantes peuvent s'inscrire au Transport Solidaire :

- Être majeur et avoir le permis de conduire ;
- Disposer d'un véhicule personnel en bon état de marche ainsi qu'une assurance valide.

Les personnes qui souhaitent devenir chauffeurs bénévoles devront fournir lors de leur inscription une copie des documents suivants :

- Leur carte d'identité ou passeport ;
- Leur permis B ;
- La carte grise du véhicule ;
- L'attestation d'assurance du véhicule.

Si le chauffeur bénévole utilise plusieurs voitures, il devra apporter les différents documents cités ci-dessus pour chacun de ses véhicules.

Dans tous les cas, Transport Solidaire Avrillais reste seul maître pour décider si le chauffeur est accepté ou refusé dans le dispositif.

ARTICLE 5 - RESPONSABILITES DES BENEVOLES ET DES BENEFICIAIRES

5.1. Le bénéficiaire du transport solidaire s'engage :

- A respecter le délai de prévenance de 48h minimum avant un trajet, appeler durant les horaires d'ouverture et à fournir à la plateforme, puis au chauffeur bénévole, toutes les informations nécessaires pour l'organisation du trajet (destination, temps d'attente estimé, etc.) ;
- A observer une attitude respectueuse avec le chauffeur bénévole, à ne pas fumer dans son véhicule, à ne pas être sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits prohibés et, plus globalement, à respecter les consignes données par le chauffeur bénévole pour pouvoir voyager dans son véhicule ;
- A attacher sa ceinture de sécurité et, plus généralement, à respecter les consignes de sécurité ;
- A être ponctuel et à respecter, dans la mesure du possible, le temps d'attente entre l'aller et le retour qui a été évalué au moment de la demande de transport ;
- A prévoir un chèque ou de la monnaie pour pouvoir verser l'indemnité directement au chauffeur bénévole lors du trajet ;

- A prévenir et solliciter l'éventuelle personne chargée de sa protection judiciaire (curatelle, tutelle...) pour le versement des indemnités ;
- A prévoir une cage de transport pour mon animal le cas échéant.
- A ne pas avoir de propos, comportements ou attitudes discriminatoires, tel que prévus par l'article L. 225-1 du code pénal ;

5.2. Le chauffeur bénévole s'engage :

- A transporter la personne du lieu de départ au lieu de destination. Le chauffeur bénévole n'a pas l'obligation d'accompagner la personne transportée une fois déposée au lieu demandé ;
- A renseigner ses disponibilités et ses conditions de transport au moment de son inscription et à signaler tout changement à la plateforme ;
- A attendre le bénéficiaire entre l'aller et le retour, selon le temps d'attente qui a été évalué et accepté au préalable par les deux parties. Le chauffeur bénévole est libre d'organiser son temps d'attente comme il le souhaite, mais ne sera indemnisé que pour l'aller-retour effectué pour le bénéficiaire. Si le temps d'attente est trop important, un deuxième chauffeur peut effectuer le trajet du retour, à la condition que cela ait été précisé à l'avance ;
- A avoir les points nécessaires sur son permis de conduire, à respecter scrupuleusement le code de la route et la réglementation en vigueur relative à la circulation et au bon entretien de son véhicule, et à informer la plateforme en cas de suspension ou retrait de permis ;
- A observer une attitude respectueuse avec son passager, à ne pas fumer en sa présence ;
- A participer, dans la mesure du possible, aux temps de réunions et/ou formations proposées aux chauffeurs bénévoles pour échanger sur le fonctionnement du service et contribuer à sa meilleure organisation ;
- A ne pas avoir de propos, comportements ou attitudes discriminatoires, tel que prévus par l'article L. 225-1 du code pénal.

5.3. Le chauffeur et le bénéficiaire doivent respecter les responsabilités énoncées ci-dessus. Pour rappel, le transport solidaire se veut un dispositif d'entraide convivial et implique un respect mutuel entre les bénéficiaires, les bénévoles et les professionnels en charge du dispositif.

En cas de manquements graves ou répétés, Transport Solidaire Avrillais pourra décider du maintien ou du retrait dans le dispositif. En tant que citoyen avrillais, le bénéficiaire ou le chauffeur pourra, s'il le souhaite, contester la décision auprès de Mme ou M. le Maire d'Avrillé qui reste maître en tout état de cause.

ARTICLE 6 - ENGAGEMENT DES DIFFERENTES PARTIES

6.1. Un exemplaire du présent règlement doit être lu et approuvé par les différentes parties. En signant le formulaire d'inscription, le chauffeur ou le bénéficiaire s'engage à respecter le présent règlement.

6.2. Si des modifications devaient être apportées au présent règlement, il serait procédé à une nouvelle édition proposée à nouveau à l'approbation des parties concernées par ledit.