

Association des Usagers des Transports

Questionnaire LAVAL

Nos questions

Ce questionnaire aborde à la fois les compétences de la ville et celles de Laval Agglomération car le future Maire exercerait très certainement les mandats de Maire de Laval et de Président de Laval Agglomération.

1 – Généralités

1.1 / Quels sont les grands axes de la politique des transports que vous mettrez en place si vous êtes élu(e) sur LAVAL et au niveau de l'agglomération ?

1.2 / Laval Agglomération en tant que Communauté d'Agglomération est Autorité Organisatrice de Mobilité sur son territoire. Elle est engagée depuis 2024 dans une démarche d'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié. Si vous êtes élu(e) en Mars, continuerez-vous son élaboration, en utilisant la concertation ?

- a) Avez vous des éléments, des points que vous voulez mettre en avant ?
- b) Avez-vous l'intention de généraliser la réalisation des Plans de déplacements d'Administration (PDA) ou des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ?

2 – TUL, Parcs Relais et intermodalité

2.1 / L'aménagement de la place du 11 novembre n'a rien changé à la desserte du centre ville par les TUL qui sont éclatés en 5 lieux autour d'elle (Gare TUL/ Cambrai / 11 novembre-Verdun / Jarry (rue de Verdun) / Strasbourg-Les Halles), ce qui ne favorise pas les correspondances. En 20 ans il n'y a pas eu de rationalisation des arrêts de bus desservant le centre alors que les flux des lignes du bus sont Est-Ouest et que la gare TUL est orientée Nord-Sud .

Avez vous des propositions en la matière ?

2.2 / Depuis plusieurs années le réseau des TUL marque le pas. Le réseau qui cumulait 9 712 000 voyages en 2018 n'a pas retrouvé ce niveau depuis, il totalisait 5 132 750 voyages en 2024.

Même si les données 2018 étaient calculées avec des clés de mobilité issues d'enquêtes et donc légèrement surévaluées, cela n'explique pas totalement la baisse de la fréquentation car d'autres réseaux ont retrouvé des niveaux pré covid. Les conditions de transport se sont dégradées et la fréquentation sur le réseau a baissé.

- a) Comment comptez-vous endiguer cette situation ?
- b) Que proposez-vous pour permettre au réseau de se relancer ?
- c) Finalement, changez d'opérateur pour les TUL, était-ce un bon choix selon vous ?

2.3 / Plusieurs réseaux urbains se sont dotés de BHNS (Bus à haut niveau de service) en Pays de la Loire (ex : St Nazaire) ou en dehors (ex :Chartres). Une étude avait été envisagée à Laval puis abandonnée.

Pensez-vous que cette solution puisse être appliquée à Laval?

2.4 / L'intermodalité est la clé pour assurer les transferts de l'automobile vers les autres modes.

a) **Considérez vous que cette question est suffisamment développée sur le territoire de Laval Agglomération ?**

- b) **Avez-vous l'intention de la favoriser ? De quelle manière ?**
- c) **Êtes vous satisfait du positionnement des Parcs Relais et du transfert modal vers les TUL ?**

Il manque une carte intermodale complète à LAVAL qui intégrerait : les abonnements TUL, Aléop, une carte de stationnement, la location de vélitul et de voiture partagée. Ce qui favoriserait l'usage des modes alternatifs au tout voiture. Ce modèle de carte a été mis en place avec succès à Belfort (carte optymo).

<http://www.busetcar.com/actualites/detail/65224/belfort-joue-la-carte-du-velo-et-de-l-intermodalite.htm>

Qu'en pensez-vous ?

3 – Stationnement, place du 11 novembre, Pont de Pritz

3.1 / Dans les éléments de programme consultés, les prises de position et les annonces de différentes listes, l'A.U.T. note comme proposition la construction de parking en hyper centre (parking en silo de 120 places ou projet de parc souterrain sous le square de Boston). L'Association ne peut que s'en étonner car les places de parking de la place du 11 novembre perdues, ont été relocalisées en périphérie du centre (ex :parking de Jean Macé).

N'est ce pas paradoxal, d'une part de renforcer le stationnement voiture dans le centre après les avoir enlevés de la place du 11 novembre et d'autre part d'encourager leur usage comme mode de déplacement alors qu'on observe le mouvement inverse, depuis les vingt dernières années dans les villes de France, et ce alors que le pays vient de vivre un épisode d'inondations sans précédent en lien avec l'artificialisation des terres et le changement climatique?

3.2 / L'objectif de l'Aménagement de la place du 11 Novembre était de :

- « de limiter au maximum l'emprise des voies de circulation et supprimer les parcs de stationnement de la place »
- « de faciliter les circulations douces à l'échelle du centre ville »
- « de renforcer la performance des transports en commun »

Ces objectifs ont-ils été atteint selon vous ?

3.3 / Le Pont de Pritz fait parti des points noirs de la circulation routière à Laval. Le Conseil Départemental met en avant le doublement du Pont comme « solution » pour répondre à cette situation.

En 1980, à Laval, il n'y avait qu'un pont d'importance pour assurer la traversée de la Mayenne au trafic de transit: le Pont d'Avesnières franchit par **31 219 véhicules** (son trafic avait doublé après son élargissement fin 1974).

L'année suivante avec l'ouverture de l'autoroute il n'en était plus décompté que **27 867 et 7063 sur l' A81**.

En 1988, il est dénombré de nouveau **31 850 véhicules** sur le pont Lavallois alors que l'A81 absorbe déjà **12660** véhicules.

En 1997 les comptages sont respectivement de **35 595, 19 715** et sur le nouveau Pont de Pritz presque **9 000** véhicules dont la fréquentation va augmenter rapidement avec la montée en charge des rocade.

En 2016 les chiffres sont respectivement de **30 862, 21 132 et 29 860** véhicules sur le pont de Pritz.

En 2025 la fréquentation a de nouveau progressé puisque l'on dénombre **32 000** véhicules sur l'ouvrage de Changé et que le pont historique sature de nouveau.

Comme le démontre les données, les infrastructures ne se substituent pas les unes aux autres, elles se combinent et les trafics s'additionnent.

Pensez vous que l'élargissement du pont pour sa mise en 2 x 2 fois est la solution ou cela n'apportera qu'un répit de courte durée ?

Toutes les solutions n'ont pas été explorées, comme l'interdiction de la circulation de transit par la rocade Nord entre les 2 ronds points (Besnier et Espace Mayenne) aux véhicules poids lourds de plus de 7,5 t de PTAC.

Votre programme a t-il des propositions sur ce point ?

4 – Pôle d'Échange Multimodal (PEM) et Transports interurbains

4.1 / Dans des déclarations et des éléments des programmes consultés, l'A.U.T. constate qu'il n'est pas fait mention des autocars (Aléop et SLO). L'espace dédié à ce mode de Transport ne cesse de se réduire dans le centre ville depuis les derniers aménagements (disparition de la gare routière).

Quelle place accordez vous au transport interurbain dans la ville de Laval qui est aussi Préfecture du département ?

4.2 / Le 20 janvier 2026, la Région a inauguré à Nantes une nouvelle gare routière sur près de 450 m². Cette gare comme celles d'Angers, du Mans, de la Roche sur Yon proposent aux usagers des services (personnel présent, guichets, salle d'attente, information en temps réels, toilettes...) qui n'existent pas à Laval. Elles sont même totalement absentes dans les autres PEM identifiées par la Région que sont Mayenne, Château Gontier et Evron.

La « gare routière » ne propose que des quais (7) en nombre insuffisant et des vitrines sans information dynamique.

Pensez-vous que la halte routière*de Laval, sous dimensionnée, correspond aux attentes des usagers dont la grande majorité utilise des lignes Aléop ou des SLO (Flixbus...) assurées par des autocars ?

4.3 / La gare SNCF de Laval fait partie des **Pôles d'Échanges Multimodaux Stratégiques** définis par la Région dans sa **Stratégie Régionale de Mobilité 2030 (SRM)**. Pourtant la qualité des services de la gare routière* attenante est insuffisante car elle ne remplit aucun des 8 critères qualitatifs définis par l'**Autorité de Régulation des Transports (A.R.T.)**. La Région va mettre en place d'ici quelques années, sa nouvelle billetterie indépendante de celle de la SNCF et donc des gares (comme cela est déjà le cas avec la nouvelle gare routière à Nantes).

Alors que les aménagements de la gare ont bénéficié des financements croisés de toutes les collectivités, que le bâtiment qui devait accueillir initialement la gare routière a été supprimé pour faire face au surcoût de la passerelle, ne serait il pas temps de proposer enfin des services à la hauteur des attentes des usagers et des besoins futurs ? Qu'en pensez-vous ?

NB / Une halte routière* est un aménagement qui n'est pas équipé d'un bâtiment d'accueil à la différence d'une gare routière,

5 – Gare, desserte

5. 1 / Pour renforcer l'attractivité de la gare de Laval et maintenir le nombre de desserte ferroviaire, il faut attirer de nouveaux voyageurs.

- a) Comment comptez-vous renforcer l'attractivité de la gare de Laval et maintenir les nombre d'arrêt TGV?
- b) Êtes-vous favorable, à la réouverture de l'ex ligne Laval – Mayenne comme le souhaite le Maire de Mayenne, qui drainerait ainsi tout le nord de la Mayenne et le sud de l'Orne vers la gare de Laval, seul accès au réseau ferroviaire ?

5. 2 / Dans le cadre de la mise en concurrence des services ferroviaires régionaux présenté dans la S.R.M. 2030, la Région a défini 6 lots dont 3 concernent les lignes de la Mayenne. Pour la desserte de Laval par les TER, la Région a séparé l'offre en 3 lots distincts dont :

- le lot Étoile Mancelle, qui intègre la ligne Laval-Le Mans-Nogent Le Rotrou (152 km !)
- le lot Boucle, qui récupère la Virgule de Sablé (Laval, Sablé, Angers, Nantes, Rennes, Vitré)
- le lot Autre, que la ligne Laval – Vitré – Rennes incorpore et que la Région Bretagne gère.

Ainsi selon les appels d'offre, qui seront lancés à partir de 2028 / 2029, les 3 lots peuvent être attribués à des opérateurs différents ce qui ajoutera de la complexité à la balkanisation du système ferroviaire actuel (TGV inoui, Ouigo, Intercité, TER, opérateurs privés ...) et encore moins de transparence pour les usagers.

- a) Quel avis avez-vous sur la segmentation de l'offre ferroviaire en 3 lots avec ses potentiels effets sur la cohérence des dessertes ?
- b) Selon vous, la logique d'exploitation définit par la Région est elle cohérente par rapport au territoire de Laval Agglomération ?
- c) Trouvez-vous opportun en terme de stratégie de confier la desserte de l'Ouest mayennais à la Région Bretagne, qui souhaite élargir son attractivité aux aires intermédiaires (Vitré, Fougères et Laval) ?
- d) Est-ce compatible avec le souhait des acteurs économiques mayennais de renforcer l'attractivité de la gare de Laval et de maintenir ses arrêts TGV ?

5. 3 / La desserte ferroviaire de l'Agglomération est déséquilibrée concernant les haltes ferroviaires. S'il en existe 3 en direction de Vitré, il n'y en a plus à l'Est, en direction du Mans depuis la fermeture très controversée de la halte de Louverné.

Vous engagerez vous à réclamer à la Région et à la SNCF sa réouverture avec des horaires plus adaptés et des arrêts plus nombreux?

6 – Mode doux et vélo

6. 1 / Comptez vous achever pendant votre mandat le schéma Directeur Vélo ou son équivalent qui avait été initié sous le mandat de François d'Aubert ?

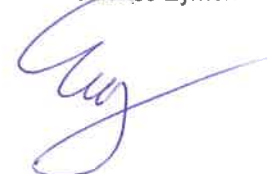
6. 2 / Les trottoirs ne sont pas toujours adaptés à la circulation des personnes en situation de handicap (fauteuil roulant) ou à mobilité limitée (personnes âgées et jeunes enfants) du fait de l'état du revêtement ou de la présence d'obstacles.

Quelles seront vos actions dans le domaine de l'accessibilité si vous êtes élu(e) en mars ?

Merci d'avoir consacré un instant pour répondre. Ce questionnaire sera en ligne d'ici lundi et vos réponses le seront dès réception.

Pour l'A.U.T. Pays de la Loire

Fabrice Eymon



adresse courriel : fnautpl@gmail.com

Antenne Mayennaise de l'A.U.T./ Ancien Presbytère 5, parvis des Bénédictines 53110 Lassay-Les-Châteaux

<https://www.fnaut-paysdelaloire.org> / Courriel : fnautpl@gmail.com / 07 68 11 62 48