I.4. Diagnostic : transports en commun

Au cours des vingt dernières années, on a assisté en France au développement considérable de l'offre de transport collectif, notamment avec la mise en service de transports en commun en sites propres nouvelles générations. Toutefois, ces aménagements n'ont pas eu l'impact escompté en terme d'usage.

La part de la voiture particulière continue d'augmenter, alors que celle des transports collectifs au mieux se stabilise, et au pire régresse. Les chiffres nationaux avancés par l'Observatoire Régional des transports (ORT) sont éloquents, mais à nuancer selon les agglomérations. En effet, la part modale des transports collectifs augmente avec la taille des villes. Les études du Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) montrent que les transports collectifs sont plus performants sur les grandes agglomérations : 45 voy./hab./an pour les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants, 79 voy./hab./an pour les agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants, 125 voy./hab./an pour les plus grandes agglomérations, alors que la moyenne nationale, en 2000, était de 93 voy./hab./an.

Cependant, pour des tailles d'agglomération similaires, on observe des parts modales d'usage des transports collectifs complètement différentes, en raison des configurations d'urbanisation et des politiques locales en matière de développement de l'offre.

Malgré cela, le volume des déplacements en voiture particulière continue à croître, malgré les actions en matière de développement des transports collectifs ; si ces mesures n'étaient pas prises, la situation actuelle serait beaucoup plus critique.

Ce constat amène surtout à revoir la question du mode de transport de façon globale entre urbanisation, développement de l'offre alternative et communication, sensibilisation. Ces trois axes doivent être pensés de façon conjointe.

	1985	1990	1995	2000	2001
Voitures particulières	489,6	585,6	640,1	699,6	727,6
Autobus et autocars hors RATP	34,9	39,1	39,5	42,7	41,2
SNCF	61,9	63,7	55,6	69,9	71,6
dont TGV	8,7	14,9	21,4	34,7	37,4
RATP	10,9	11,9	10,3	12,7	12,9
ferré	8,9	9,7	8,3	10,1	10,3
routier	2,0	2,2	2,0	2,6	2,6
Transports aériens	7,4	11,4	12,7	15,7	14,5

Sources : DAEI-SES, RATP, SNCF et DGAC

Tableau 43 Évolution du transport intérieur de voyageurs en France (milliards de voyageurs-kilomètres)

	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Région
Transports routiers de voyageurs	406	175	88	158	184	1 011
Transports urbains	10	7	3	11	2	33
Transports interurbains	50	25	26	35	51	187
Transports par taxis	322	125	52	105	114	728
Autres transports occasionnels	14	18	7	7	17	63

Source : ORT Pays de la Loire

Tableau 44 Nombre d'établissements de transports collectifs en Région des Pays de la Loire

Nous allons donc examiner, au niveau du diagnostic, l'ensemble des modes de transports en commun, non seulement à l'intérieur du Périmètre des Transports Urbains (PTU), mais aussi ceux qui mettent le territoire angevin en relation avec les territoires plus vastes : à l'échelle départementale, régionale, voire nationale.

I.4.a. Le transport aérien

L'aéroport de Nantes Atlantique se trouve à environ 1 heure d'Angers : 10e aéroport de France, avec 1 950 043 voyageurs en 2001, cet équipement à vocation internationale assure 98 % du trafic voyageurs de la Région. En Pays de la Loire, existent 10 autres aérodromes, dont Angers-Marcé. Ce dernier a été ouvert en septembre 1998, assurant une seule liaison régulière entre Angers et Clermont-Ferrand (1 000 à 1 500 passagers par mois) avec son hub. Cet aéroport local répond cependant à d'autres besoins : l'aviation d'affaires, le transport d'organes et de greffes et le fret spécialisé. Il peut aussi accueillir à terme des services d'entretien de compagnies qui ne trouvent plus l'espace nécessaire en région parisienne. L'activité de transport de voyageurs subit les conséquences de la restructuration du marché national dans ce domaine, comme tous les autres aéroports de même nature.

	Nombre de vols		Nombre de passagers		Total
	Réguliers	Non réguliers	Intérieurs	Internationaux	
Angers Marcé	9 619	2 920	12 014	525	12 539
Beauvoir Côte Lumière	-	960	960	-	960
Cholet Le Pontreau	-	356	328	28	356
Ile-d'Yeu	-	1 023	1 023	-	1 023
La Baule Escoublac	-	54	24	30	54
La Roche-sur-Yon	-	370	233	137	370
Laval Entrammes	-	1 699	1 318	381	1 699
Le Mans Arnage	-	2 874	1 070	1 804	2 874
Nantes Atlantique	1 272 552	646 849	1 174 343	745 058	1 919 401
Saumur	-	94	53	41	94
Saint-Nazaire Montoir	-	3 222	2297	925	3 222
Total Pays de la Loire	1 282 171	660 412	1 193 663	748 929	1 942 592
Part de Nantes Atlantique	99,2 %	97,9 %	98,4 %	99,5 %	98,8 %

Source : ORT– Direction générale de l'aviation civile

Tableau 45 Répartition des flux de voyageurs par structure aéroportuaire de la Région des Pays de la Loire

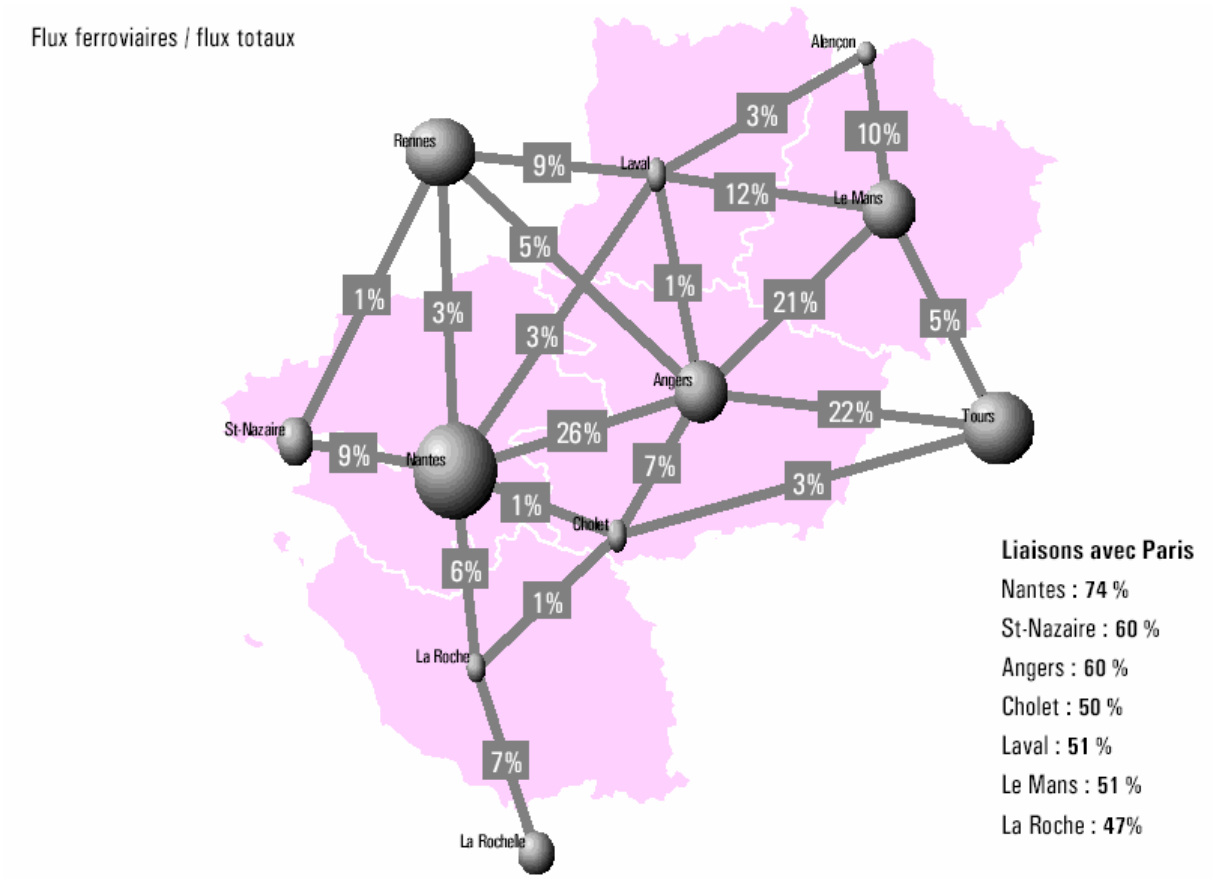
I.4.b. Le transport ferroviaire

En raison de l'infrastructure ferroviaire existante, le Périmètre des Transports Urbains (PTU) bénéficie d'un avantage considérable en matière de desserte ferroviaire, que nous décrirons ci-après.

L'analyse présentée ci-dessous repose sur plusieurs sources : les données du Conseil régional des Pays de la Loire (de source SNCF), l'enquête clientèle TER Service menée durant l'hiver 2002, l'Observatoire régional des Pays de la Loire et la SNCF.

Les flux ferroviaires de voyageurs en 2001 en Région Pays de la Loire se structurent comme suit : 64 % de trains express régionaux (TER), 31 % de trains grande vitesse (TGV), 5 % de trains rapides nationaux.

L'analyse des marchés des transports ferrés par rapport aux autres modes de déplacements, plus particulièrement la voiture, montre la part non négligeable du ferré sur les grands axes de déplacements, plus particulièrement l'axe Nantes-Angers, avec 26 % des déplacements, et Angers-Tours (22 %). Les liaisons assurées par la SNCF se font soit totalement soit partiellement par voies routières telles que pour Laval et Rennes qui ont les parts de marché les plus faibles. Sur l'axe Angers-Cholet, on peut noter un fort potentiel de progrès de desserte pour les années à venir.



Source : ORT Région Pays de la Loire

Figure 36 Part de marché ferroviaire en transport de voyageurs estimée par le modèle Reflet 2000

Globalement, le trafic de voyageurs en ferré progresse depuis ces six dernières années. Les progressions les plus fortes profitent à la liaison Angers Nantes, la seconde des plus importantes liaisons ferroviaires après celle de Nantes Saint-Nazaire. Cette liaison reste la plus intéressante en raison de la part importante du mode ferré par rapport aux déplacements globaux des personnes.

En milliers de voyageurs	1990	1995	1997	1998	1999	2000
Angers/ Nantes	426	743	871	936	1043	1077
Angers / Saumur	145	650	770	775	812	824
Angers / Le Mans	556	597	621	625	646	690
Angers / Cholet	481	413	459	448	464	558
Angers Chateaubriant ligne routière TER		10	11	11	12	13

Source ORT Pays de la Loire

Tableau 46 Evolution du trafic ferroviaire en milliers de voyages.Km.

Le réseau ferroviaire

La structure du réseau ferroviaire place Angers au centre d'axes de déplacements grandes vitesses structurants à l'échelon national. La Communauté d'Agglomération est principalement desservie par la gare centrale d'Angers Saint-Laud. Ce réseau grandes vitesses est constitué de trois grandes lignes :

Deux lignes Grandes Vitesses dans l'axe Paris-Nantes :

Angers Le Mans –Paris qui situe Angers à 1h30 de Paris et à 38 minute du Mans.

Angers Nantes –Saint-Nazaire-Le Croisic qui situe Angers à seulement 36 min de Nantes

Une ligne grande vitesse dans l'axe Nantes Marseille

Angers Saint-Pierre des Corps Marseille, Angers se trouvant ainsi à 6h de Marseille, 23 minutes de Saumur.

Angers	Nantes	Le Mans	Cholet	Saumur	Tours
Temps des trajets	36' TGV 36'(Interloire)-1h15 Ter	38' TGV 47'-1h15 TER	33' à 1h seul les TER circulent	23'-35' dont 1 TGV par sens et par jour reliant Saint-Pierre des Corps Lyon et Marseille	1h00 à 1h24

Tableau 47 Les liaisons ferroviaires grandes vitesses de l'agglomération angevine

Le réseau ferroviaire régional et interrégional

D'autre part quatre lignes régionales desservent le territoire angevin et deux lignes par la route sous le label SNCF.

AXES	Nb montées-descentes/job
ANGERS-NANTES	3235
ANGERS-CHOLET	2086
ANGERS-LE MANS	2055
ANGERS-SAUMUR	1454
ANGERS-LAVAL (route)	250
ANGERS-CHATEAUBRIANT (route)	5

Tableau 48 Nombre de montées et de descentes par journée ouvrable observées sur les principales lignes ferroviaires.

~ Angers vers Nantes-Saint-Nazaire

Cette ligne est une voie double électrifiée à fort trafic proche de la saturation entre Angers et la Possonière (cette dernière étant le point de bifurcation des lignes Angers Nantes et Angers Cholet). Elle est l'une des plus fréquentées des Pays de la Loire avec 70 284 milliers de voyages.km entre Angers et Nantes et une part d'abonnement atteignant 25% des titres de transport, alors que sur l'ensemble des lignes de la région on compte 9% des abonnements en tant que titre de transport (chiffres SNCF 2001). Les déplacements Nantes Saint-Nazaire restent cependant plus importants que ceux reliant Angers à Nantes.

Le TGV a réalisé en 1999, 1 million de voyages interrégionaux dont 75% se sont effectués entre Nantes, Angers et Le Mans. On en compte en effet, plus d'une vingtaine de TGV par sens qui font la liaison régulière Nantes Angers du mardi au jeudi, avec des trains supplémentaires le lundi matin et le vendredi soir, ce qui correspond à une fréquence d'une heure voire une demi-heure et moins aux périodes de grandes affluences. Le TER effectuent quant à lui une quinzaine de voyages par jour et par sens du lundi au vendredi. Cependant, ils desservent la majeure partie des gares de cette ligne et accueillent les vélos à bord. De plus avec la mise en place de trains Régionaux InterLoire, nous retrouvons des temps de trajet proches du TGV. Cependant sur ces trains seulement deux (un dans

chaque sens) desservent une gare du PTU (hors d'Angers Saint-Laud) : Savennières- Béhuard. Cette dernière est principalement desservie par les trains reliant Angers à Cholet.

84.9% des déplacements Angers Nantes sont effectués pour motifs professionnel et pour les études. L'attractivité de Nantes reste donc importante. Ainsi, 74% des voyageurs utilisent le train au moins deux fois par semaine.

Caractéristiques chiffrées de la ligne

Nombre d'allers-retours quotidiens	- 15 en TER, - 21 en TGV
Nombre de voyages par an	1 131 000 voyages
Trafic annuel : nombre de voyages-km	70 284 voyages-km
Nombre de montées-descentes par JOB sur l'axe	3 235 montées-descentes
Flux entrants en gare d'Angers	993 descentes
Flux sortants de la gare d'Angers	1 304 montées
Principales O-D	Angers-Nantes : 40% des voyages

Catégories tarifaires

Titres de transport	Part en %
Abonnement travail SNCF	23.9%
Abonnement travail régional (EcoTER, AtlanTER)	4.8%
Abonnement élèves-étudiants-apprentis	24.4%
Billets	46.9%
Total	100%

˜ Angers vers Saumur et Tours

Sur cet axe de déplacement, nous retrouvons principalement des déplacements liés aux études. Ils représentent 62.2% des déplacements contre 22.8% pour les domiciles travail. Ainsi 21.3% des voyageurs utilise cette ligne au moins 1 fois par semaine, sachant que 33.8% non pas répondu à l'enquête clientèle de la Région Pays de la Loire, concernant les fréquences d'usage de la ligne.

Caractéristiques chiffrées de la ligne

Nombre d'allers-retours quotidiens	13
Nombre de voyages fer par an	822 000 voyages
Nombre de voyages-km par an	33 108 voyages-km
Nombre de montées-descentes par JOB 2 sens	1454 montées-descentes
Flux entrants à Angers	658 descentes
Flux sortants d'Angers	533 montées
Principales O-D	Saumur-Angers (65% des voyages) Angers- St Mathurin (15%) Angers-La Ménitré (15%)

68 % des voyageurs utilisent le train au moins deux fois par semaine.

Catégories tarifaires

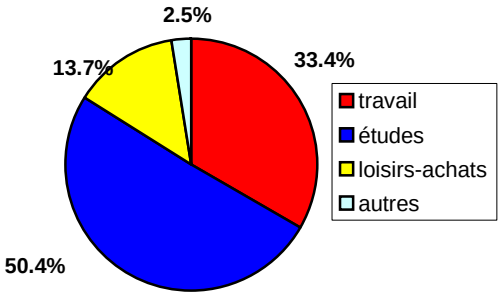
Titres de transport	Part en %
Abonnement travail SNCF	**11.4%**
Abonnement travail régional (EcoTER, AtlanTER)	1.7%
Abonnement élèves-étudiants-apprentis	35.1%
Billets	51.8%
Total	100%

~ Angers Le Mans :

C'est une voie double électrifiée, caractérisée par un trafic important, notamment vers Paris, Lille et Lyon.

Caractéristiques chiffrées de la ligne

Nombre d'allers-retours quotidiens	-7 en TER - 13 en TGV
Nombre de voyages fer par an	687 000 voyages
Nombre de voyages-km par an	29 364 voyages-km
Nombre de montées-descentes par JOB sur l'axe	2055 montées-descentes
Flux entrants à Angers	
Flux sortants d'Angers	261 descentes
Principales O-D	389 montées Angers-Le Mans (17.8% des voyages) Angers-Tiercé (12%) Angers-Sablé (11%)



73.9 % des voyageurs utilisent le train au moins deux fois par semaine.
83.9% utilisent le train pour motif étude ou travail, avec une influence plus importante de l'attractivité d'Angers en terme de services scolaires offerts.

Catégories tarifaires

Titres de transport	Part en %
Abonnement travail SNCF	17.8%
Abonnement travail régional (EcoTER, AtlanTER)	3.7%
Abonnement élèves-étudiants-apprentis	37.7%
Billets	40.8%
Total	100%

˜ Angers - Cholet

Cette voie unique non électrifiée compte un peu plus d'une dizaine d'aller retour par jour, dont tous pouvant accueillir le vélo à bord.

57.2 % des voyageurs utilisent le train au moins deux fois par semaine et 48% des titres de transport utilisés sont des abonnements
78.1% utilisent le train pour motif travail ou études

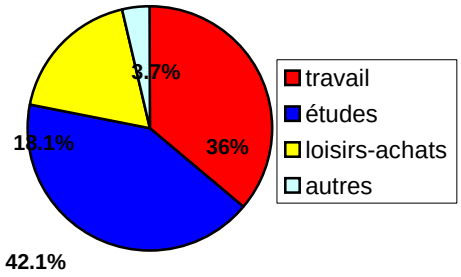
Caractéristiques chiffrées de la ligne

Nombre d'allers-retours quotidiens	12
Nombre de voyages fer par an	562 000 voyages
Nombre de voyages-km par an	24 618 voyages-km
Nombre de montées-descentes par JOB sur l'axe	2086 montées-descentes
Flux entrants à Angers	735 descentes
Flux sortants d'Angers	1 199 montées
Principales O-D	Angers-Cholet 50% des voyages Angers-Chalonnes 16%

Dans le contrat de Plan Etat-Région, il a été prévu l'électrification de cette ligne afin d'améliorer le temps de parcours de 16 mn soit de passer à 32 mn au lieu des 48mn actuelles d'un trajet Angers Cholet. Par ailleurs une ligne supplémentaire sera créée sur l'axe Angers la Possonnière pour palier à sa saturation.

Catégories tarifaires

Titres de transport	Part en %
Abonnement travail SNCF	16.9%
Abonnement travail régional (EcoTER, AtlanTER)	3%
Abonnement élèves-étudiants-apprentis	28.1%
Billets	52%
Total	100%



˜ Angers-Chateaubriant

Le trafic Angers Chateaubriant est assuré par route.

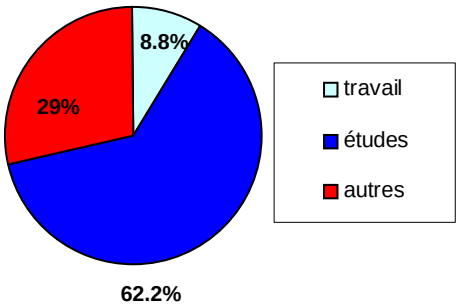
Caractéristiques chiffrées de la ligne

Nombre d'allers-retours un JOB	3
Nombre de voyages par an	12 000 voyages
Nombre de voyages-km par an	794 voyages-km
Nombre de montées-descentes par JOB 2 sens(fréquentation plus importante le week-end : 20 montées-descentes le dimanche)	9 montées-descentes
Flux entrants à Angers	5 descentes
Flux sortants d'Angers	4 montées

~ **Angers - Laval**

Une liaison assurée par voie routière.

Nombre d'allers-retours un JOB	Offre orientée le lundi et le vendredi
Nombre de montées-descentes par JOB 2 sens	250 montées-descentes
Flux entrants à Angers (4 arrêts)	104 descentes
Flux sortants d'Angers	130 montées
Principales O-D	Laval-Angers (+ 80%des voyages)
Forte attractivité d'Angers par rapport à Laval.	



63 % des voyageurs utilisent le car au moins une fois par semaine.

Les principales gares du PTU

Le PTU compte aujourd'hui cinq gares ferroviaires :

~ **Angers Saint-Laud**

Avec 3 559 montées et 2 756 descentes par jour, cette gare assure 14 % des correspondances sur les Pays de la Loire (contre 47 % pour Nantes et 35 % pour Le Mans), dont les principaux points de rabattement ou de diffusion sont : Cholet (54 %), Saumur (13 %), Ancenis (6 %) et, à moindre taux, Chalonnes, Tours et Châteaubriant.

Figure 37 La gare Angers Saint-Laud

~ **Maître-Ecole**

Située sur l'axe Angers - Le Mans - Paris, Maître-École est une halte-gare très proche de certains établissements scolaires et de l'hypercentre. Cependant, sa fréquentation reste assez faible (85 montées-descentes) en raison d'une part des caractéristiques de cette ligne, qui lie principalement des pôles dotés de services (Tiercé, Le Mans), de la faible fréquence et de l'amplitude horaire. De plus, en raison de la configuration du site, l'accessibilité des transports en commun reste difficile.
Par ailleurs, la gare est proche du point de la bifurcation de la ligne Angers-Saumur - Tours et Orléans. Son repositionnement, profitant de la convergence des deux axes de flux de voyageurs, serait pertinent à analyser.

Figure 38 La gare Maître-École

~ Écouflant

La gare d'Écouflant, très mal située (zone industrielle), ne compte qu'une montée par jour, et ne semble donc pas acheminer les employés de ce pôle d'activités. Ces derniers doivent probablement résider en dehors de la zone de rayonnement de la ligne.
Cela soulève la question de son repositionnement, ou de son intégration dans une réflexion d'aménagement du territoire, aussi bien sur le plan des équipements que de l'habitat.

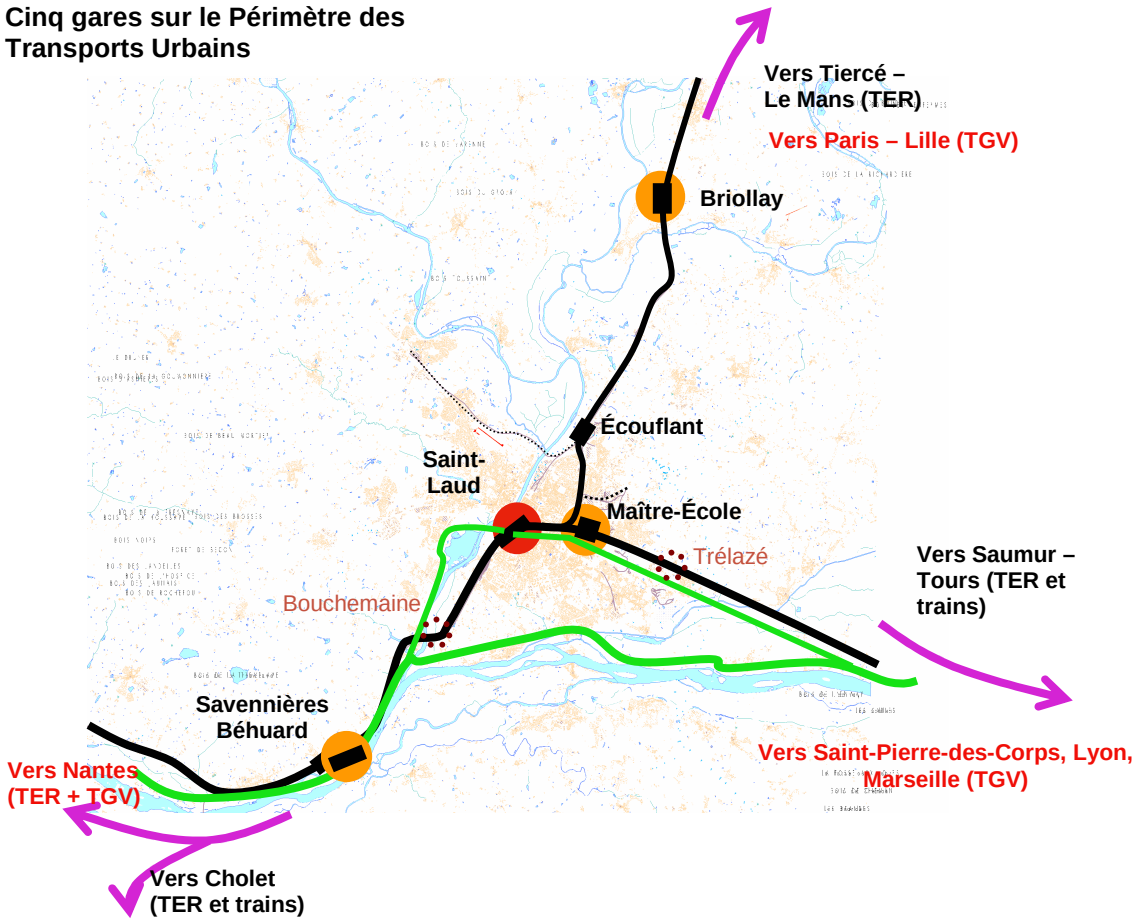


Figure 39 Les principales liaisons ferroviaires de l'agglomération angevine

~ Vieux-Briollay

Malgré son éloignement du centre-bourg de Briollay, cette gare compte quelques utilisateurs quotidiens (15 montées-descentes). Il serait intéressant d'étudier le besoin potentiel, dans un objectif de mise en valeur pour que cette dernière joue un rôle réel dans les déplacements dans le PTU et aussi vers ce dernier. Cette halte – gare présente, un inconvénient lié à l'absence de passerelle de traversée de voie et de parking d'échange.

~ Savennières-Béhuard

Avec ses 107 montées-descentes observées dans les deux sens, cette gare est la seconde de l'agglomération en termes de fréquentation, bien après celle de Saint-Laud. Dotée d'un passage souterrain et d'un parking voitures de 15 places environ, cette gare, qui se trouve sur deux lignes de trafic ferroviaire (Angers-Nantes et Angers-Cholet), bénéficie d'une fréquence de trains très intéressante, avec des temps de déplacement vers l'hypercentre très concurrentiels (7 mn), comparés au trajet effectué en voiture (30 mn).

La faible fréquentation de ces gares, et l'analyse des origines-destinations des déplacements montrent bien que ces dernières jouent un rôle plus important dans l'acheminement des personnes vers Angers qu'inversement. Une part importante des déplacements scolaires s'effectuent par train, plus particulièrement sur l'axe Saumur Angers.

	Savennières-Béhuard	Maître-École	Écouflant	Vieux-Briollay	Angers Saint-Laud
Temps de trajet par rapport à Angers Saint-Laud	**7-8'** plus d'1 h en bus, incluant les temps d'attente pour les correspondances sur Bouchemaine	**2'** Aucun bus ne dessert la gare	**7'** Environ 15' **en bus**	**14'** Environ 30' **en bus**	
Nombre de trains par jour Aller vers Angers Retour en partance d'Angers	**4 trains aller/jour** le matin et le midi **6 trains retour/jour** le midi et le soir	**1 train aller/jour** en semaine le matin et le soir pour le dimanche **4-6 trains retour/jour** en semaine, circulant le midi et en heure de pointe du soir 1 train retour le samedi soir et aucun le dimanche	**1 train aller/jour** le matin, y compris le samedi, sauf le dimanche **2-3 trains retour/jour** circulant le midi et en heure de pointe du soir	**2 trains aller/jour**, et un le dimanche circulant le matin et le midi **5-6 trains retour/jour** circulant le midi et en heure de pointe du soir, 2 le samedi et aucun le dimanche	
Vélos à bord	Oui	Seulement le samedi et le dimanche	Oui, sauf deux trains (1 à l'aller et l'autre au retour)	Oui, sauf un le matin	
Nombre de montées descentes	**107**	**85**	**1**	**15**	**6 315**

Sources : RégionPays de la Loire (enquête 2002) et SNCF.

Tableau 49 Les caractéristiques des gares de l'agglomération angevine

Soulignons que deux autres gares ont été fermées durant ces vingt dernières années :

- la gare de Trélazé, qui restait éloignée du bassin d'habitat et du centre urbain, mériterait d'être rouverte en raison de sa position centrale par rapport à un projet futur d'urbanisation ;
- la gare de Bouchemaine présente les mêmes difficultés, en raison du site très accidenté des bords de Maine qui, de plus, limite ses possibilités d'évolution ou de revalorisation.

I.4.c. Le transport routier des voyageurs

Le transport interurbain

Le Conseil général de Maine-et-Loire, autorité organisatrice des transports départementaux, concède l'exploitation des lignes à des transporteurs, sous le label « Anjou Bus ». Ceux-ci exploitent les lignes à leurs risques et périls, avec compensation. 450 cars circulent chaque jour sur les routes du département : 125 lignes régulières accueillent scolaires et autres usagers, 350 circuits spéciaux sont affectés au transport des élèves. Pour ce faire, 45 entreprises ont conclu une convention de service avec le Conseil général.

Le coût du réseau départemental pour le Conseil général s'élevait en 2003-2004 à 8,1 M€ par an tous réseaux confondus, y compris les scolaires.

Les contrats s'achevaient en 2003 et imposaient que les deux collectivités (Conseil général et SYTRA) coordonnent leurs actions, puisque certaines lignes départementales sont compensées par le SYTRA lorsqu'elles pénètrent dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU) d'Angers.

Les transporteurs sont compensés par le SYTRA pour les clients internes au PTU (sur la base de ce qu'ils percevaient) et pour les scolaires.

Les scolaires représentent 85 % des voyages sur les lignes départementales, répartition stable dans le temps, malgré la chute de fréquentation enregistrée depuis dix ans (environ - 4 % par an). Au total, 2,5 millions de voyages ont été effectués sur l'année scolaire 2001-2002.

La couverture géographique est bonne pour les scolaires, et moins pour les non-scolaires. En effet, l'offre est très peu adaptée pour les déplacements domicile-travail comme pour les autres motifs de déplacements tels que : achat, loisirs, etc. 139 communes, sur les 363 du département, ne sont pas desservies par les lignes d'Anjou Bus, ce qui représente 93 309 habitants.

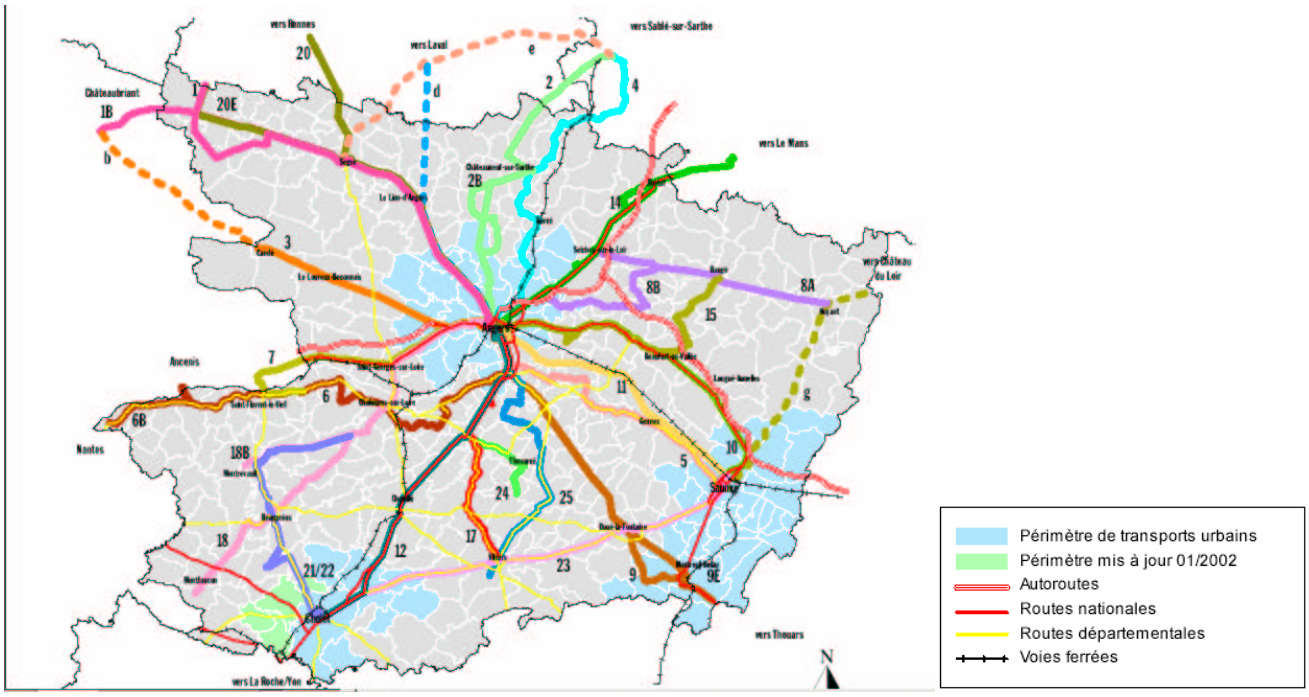
Les lignes les plus fréquentées du réseau Anjou Bus sont les liaisons Doué-la-Fontaine - Angers, Angers-Châteaubriant, Beaufort-en-Vallée - Angers et Cholet-Saumur. La seule ligne interdépartementale est Saint-Mars-la-Jaille (44) – Château-Gontier (53), via Candé et Segré.

À l'intérieur du PTU, les lignes interurbaines sont intégrées au réseau suburbain (desserte, dénomination).

La structure du réseau est principalement radiale en partance d'Angers et de Cholet, sauf pour les quelques lignes suivantes : Cholet - Doué-la-Fontaine - Saumur, Saumur-Noyant, Châteauneuf-Segré via Le Lion-d'Angers, Segré-La Pouèze. 25 lignes régulières desservent le Périmètre des Transports Urbains.

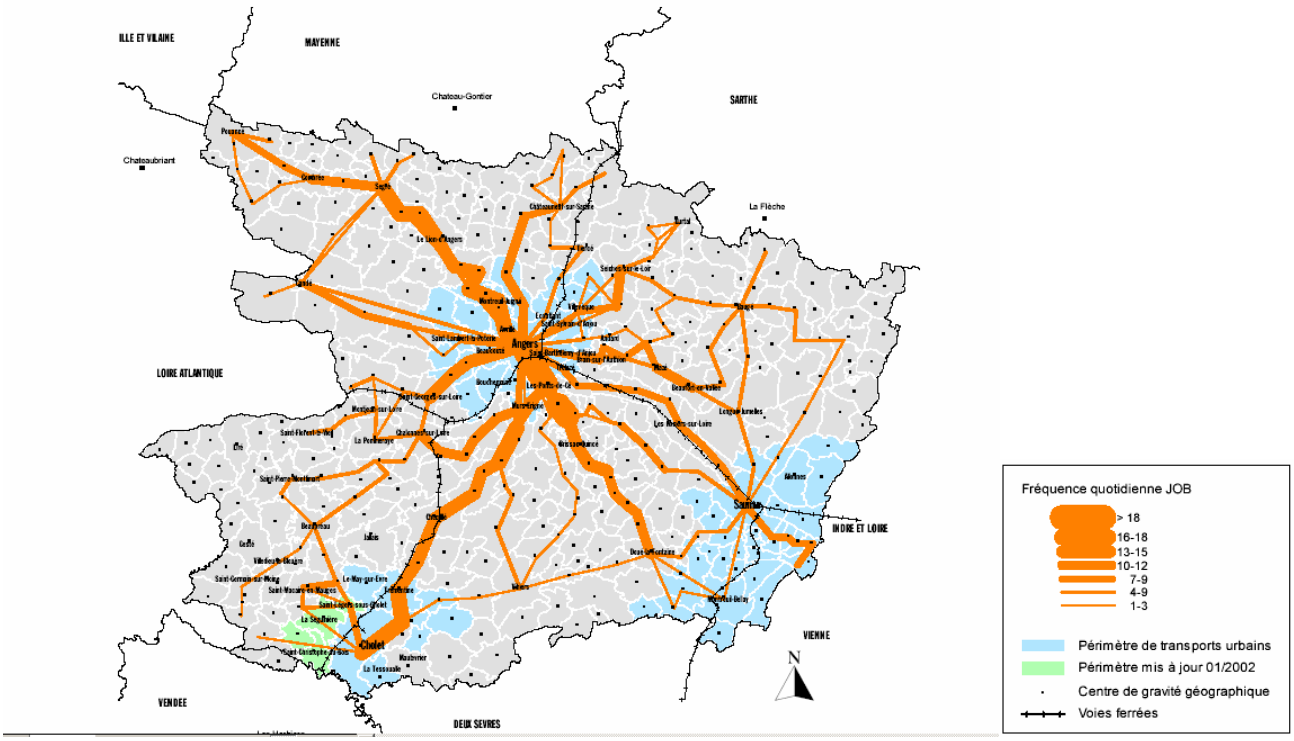
Nous retrouvons également plusieurs lignes interdépartementales allant vers Châteaubriant, Rennes, Château-Gontier, Sablé-sur-Sarthe, La Flèche, Clisson et Ancenis.

Quatre zones tarifaires ont été définies. Le Périmètre des Transports Urbains angevin constitue une zone tarifaire, dans laquelle le carnet de dix tickets (10 €) se rapproche des tarifs unitaires de la COTRA. La seconde zone intègre les communes limitrophes, notamment Brissac-Quincé et Tiercé. Les tarifs sont progressifs avec le nombre de franchissements zonaux.



Source : ORT et Conseil général

Figure 40 Réseau de transports en commun interurbains du Conseil général de Maine-et-Loire



Source : ORT et Conseil général

Figure 41 Le niveau de trafic du réseau de transports en commun interurbains du Conseil général de Maine-et-Loire

Le PTU comporte plusieurs points d'arrêt des autocars interurbains. Les arrêts en centre et première couronne se concentrent à Angers, Avrillé, Écouflant et Beaucouzé. Les autocars desservent également, Briollay, Cantenay-Épinard, Feneu, Mûrs-Érigné, Le Plessis-Grammoire, Pellouailles-les-Vignes, Saint-Jean-de-Linières, Saint-Martin-du-Fouilloux, Saint-Lambert-la-Potherie, Saint-Léger-des-Bois et Sarrigné. La gare routière actuelle se trouve place de la Poissonnerie. Elle sera délocalisée prochainement vers le pôle multimodal de la gare, place Semard.

Angers vers	Durée du trajet en autocar	Nombre d'allers et de retours
Briollay	39'	
Cantenay-Épinard	24'	5
Écouflant	30'	4/3
Feneu	30'	5
Mûrs-Érigné	20’	6
Le Plessis-Grammoire	29'	2/3
Pellouailles-les-Vignes	30'	5/3
Saint-Jean-de-Linières	28'	16/9
Saint-Martin-du-Fouilloux	30'	10/9s
Saint-Lambert-la-Potherie	16'	3/5
Saint-Léger-des-Bois	40'	4/6
Sarrigné	35'	2
Brissac-Quincé	25'	7/8
Cholet	1 h 10	8/5s
Chalonnes-sur-Loire	1 h	11/9
Doué-la-Fontaine	1 h	7/8
La Flèche	1 h 05	2
Marcé aérodrome	48'	5/3
Rennes	2 h 20	2 à 3 les lundis, vendredis, samedis et dimanches
Saumur	1 h 25	3/4
Segré	40'-1 h	5 + les lundis, vendredis, samedis et dimanches
Tiercé	47'	

Source : Conseil général

Tableau 50 La desserte interurbaine des communes du Périmètre des Transports Urbains

Le transport urbain et suburbain

Le Syndicat des Transports de la Région Angevine (SYTRA) est l’autorité organisatrice des transports sur son territoire : le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Ce PTU a été étendu aux communes suburbaines le 1er janvier 1996, de façon à desservir aujourd’hui 30 communes (La Membrolle-sur-Longuenée étant à l’intérieur du PTU depuis le 01-04-1998).
Afin de réaliser le service de transport public, le SYTRA a confié l’exploitation du réseau à la COTRA, filiale de Kéolis.

La COTRA exploite deux réseaux, urbain et suburbain, décrits séparément ci-après.

Les trajets sur les deux réseaux totalisent environ 8,5 millions de kilomètres. Avec 32,9 km par habitant en 2001, l’offre proposée s’élève à un niveau satisfaisant, comparativement à d’autres agglomérations françaises (28,2 km dans les villes de province, et 29,1 dans les agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants).

Le réseau d’Angers a été comparé aux réseaux d’un certain nombre d’agglomérations de taille comparable, c’est-à-dire dont la population est comprise entre 190 000 et 300 000 habitants. Les paramètres/ratios observés à Angers ont également été comparés à des valeurs moyennes françaises.

L'analyse fait ressortir les points suivants :

- le niveau d'offres à Angers se situe dans la moyenne, bien au-dessus des 22,6 km par habitant et par an à Limoges, mais au-dessous des 39 km par an à Dijon ou Caen ;
- la fréquentation des réseaux COTRA est également élevée comparée aux autres villes de province : la moyenne des villes de 100 000 à 250 000 habitants s'élève à 79. À Angers, on compte, en 2001, 98 voyages par habitant (106,5 sur le réseau de bus) ;
- la vitesse commerciale moyenne sur l'ensemble du réseau (18,2 km/h selon la définition Union des Transporteurs Publics (UTP) - avec attente en bout de ligne) est plutôt bonne comparée à celle d'autres réseaux urbains (environ 15 km/h) ;
- la recette au voyage se révèle être assez basse (0,41 € HT) en raison de tarifs modérés. La moyenne pour les villes entre 100 000 et 250 000 habitants est de 0,44 €, celle des villes de province de 0,47 € (données UTP 2001) ;
- au niveau des coûts de fonctionnement du réseau, on constate un prix de revient kilométrique maîtrisé (2,78 €/km en 2001, contre 3,28 €/km pour la moyenne des villes de 100 000 à 250 000 habitants) ;
- le taux de couverture des dépenses (recettes/dépenses) est relativement élevé à Angers (44,1 % en 2001, 42,9 en 2002) comparé aux autres agglomérations de taille semblable (36,6 % en moyenne).

L'offre globale ainsi que la fréquentation sont en augmentation : en 1990, l'offre était de 29,1 km par habitant (croissance de 10,7 % entre 1990 et 2001 à périmètre égal), et le nombre de voyages de 22 millions (croissance de 12 %).

Le réseau urbain

a- Le réseau urbain : l'offre

Le réseau de bus possède une morphologie en étoile, toutes les lignes étant diamétrales sauf une (ligne 5 en rocade, passant toutefois par le centre-ville). Le réseau irrigue l'ensemble du territoire, particulièrement les zones importantes d'habitat collectif. L'offre moyenne est de 32 km par habitant (offre totale : 7,3 millions de kilomètres).

Certains quartiers ou communes sont particulièrement bien desservis par le réseau urbain : Roseraie, Létanduère, Lac-de-Maine, Belle-Beille, Beaucouzé, Patton, Avrillé (bonne fréquence mais couverture moyenne), Monplaisir, Saint-Barthélemy, Trélazé, Justices, Les Ponts-de-Cé.

À l'opposé, certaines communes ou quartiers sont relativement peu desservis : Montreuil-Juigné (temps de parcours long), Verneau (absence de liaison rapide vers le centre), Chalouère (urbanisation entre Pasteur et Chalouère mal desservie), Saint-Léonard (la ligne contourne le centre du quartier), Bouchemaine (temps de parcours long, mais potentiel de clientèle très faible), Sainte-Gemmes-sur-Loire (fréquence moyenne et potentiel de clientèle moyen).

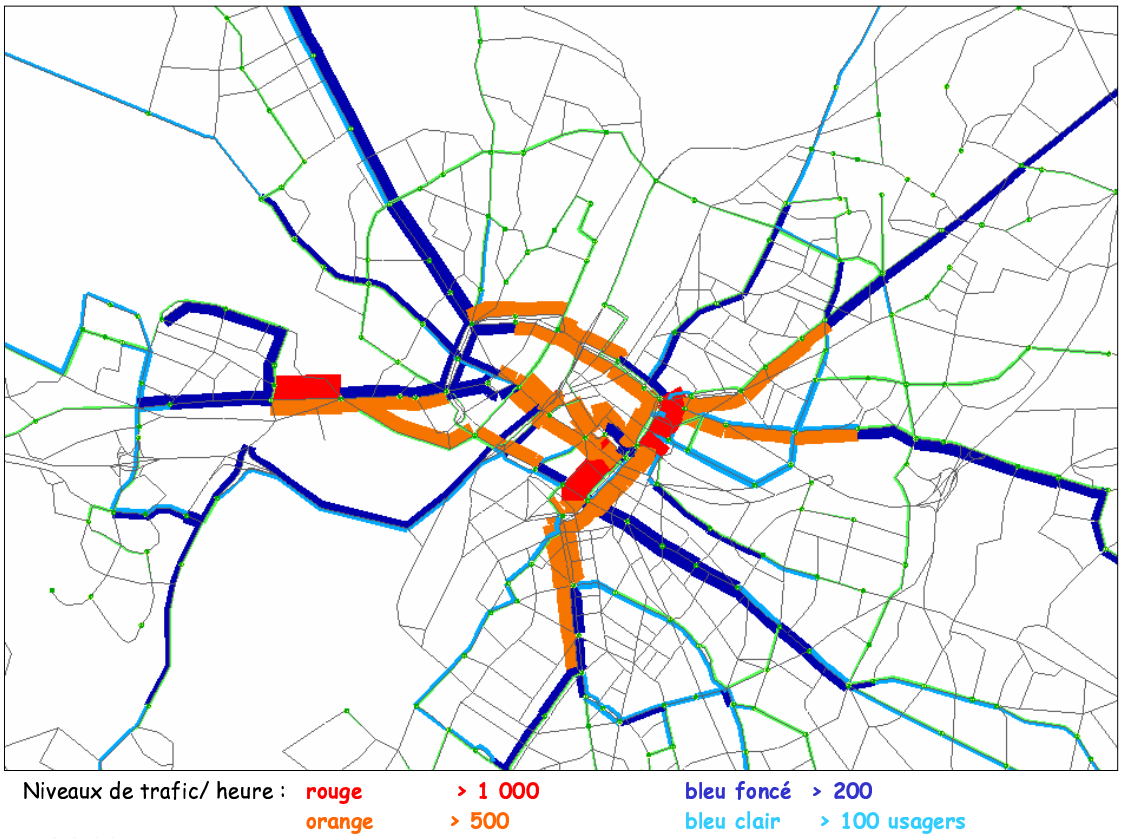
Cinq lignes réalisent chacune 10 % ou plus de l'offre urbaine : les lignes 1, 2, 3, 6 et 8.

	Offre km (2002)	% du total des lignes
Ligne 1	737 329	10,9
Ligne 2	777 776	11,4
Ligne 3	759 684	11,2
Ligne 4	365 024	5,4
Ligne 5	665 086	9,8
Ligne 6	777 007	11,4
Ligne 7	431 714	6,4
Ligne 8	678 814	10,0
Ligne 9	569 500	8,4
Ligne 10	226 216	3,3
Ligne 15	377 995	5,5
Ligne 16	425 961	6,3
Total	6 792 106	100,0

Source : COTRA 2002.

Tableau 51 Offre kilométrique des lignes de transports urbains

Au niveau de la répartition spatiale de l'offre, on constate une concentration logique en centre-ville, avec notamment un « tronc commun » gare – Alsace – Ralliement – rive droite, qui arrive à saturation. Au carrefour Alsace-Foch, on compte en jour de semaine 159 bus entre 7 h 00 et 8 h 00, soit un bus toutes les 23 secondes.



Source : ISIS-COTRA

Figure 42 Trafic transports en commun en 2002

Les vitesses commerciales par ligne et par grande section (en séparant les sections au centre-ville des autres sections) en heure de pointe du soir sont données dans le tableau suivant (calculées à partir des données Système automatique d'exploitation (SAE) entre 17 h 15 et 18 h 00) :

	Vitesse moyenne en heure de pointe (km/h)	
	Centre-ville (boulevards et rues à l'intérieur des boulevards)	**Hors centre-ville**
Ligne 1	10,2	Roseraie : 17,5 Belle-Beille : 20,6
Ligne 2	10,6	Trélazé : 21,1 Monplaisir : 20,3
Ligne 3	10,7	Avrillé : 23,0 Saint-Barthélemy : 22,7
Ligne 4	13,9	Espérance : 20,1 Claverie : 20,2
Ligne 5	12,5	Verneau-Monprofit : 20,0 Europe-Haras : 18,9
Ligne 6	9,4	Chantourteau : 19,1 Saint-Sylvain : 26,9
Ligne 7	10,0	Guillebotte : 19,6 ZI Est : 25,1
Ligne 8	11,0	Beaucouzé : 21,0 Mûrs-Érigné : 22,7
Ligne 9	10,4	Montreuil-Juigné : 24,7 Jean-Vilar : 21,4
Ligne 10	10,4	21,5
Ligne 15	9,9	Monprofit : 20,8 Saint-Léonard : 19,3
Ligne 16	8,8	Lac-de-Maine : 32,4 Sainte-Gemmes : 21,1

Source : COTRA 2002.

Tableau 52 Les vitesses commerciales des lignes urbaines

Les vitesses commerciales sont faibles au centre-ville (10 km/h en moyenne). Les lignes qui connaissent les vitesses commerciales les plus élevées sont d'une part la ligne 16 (Lac-de-Maine), qui emprunte la voie rapide (boulevard de l'Atlantique) et, d'autre part, les lignes desservant des zones éloignées du centre où les vitesses sont plus élevées qu'en zone dense (moins d'arrêts, circulation plus fluide).

Les sections qui bénéficient d'aménagements spécifiques (voies bus, équipements aux carrefours), ont des vitesses sensiblement meilleures. La ligne 1 (section sud), bien que bénéficiant des aménagements rue Létanduère, connaît une vitesse relativement faible (17,5 km/h) suite à la charge des bus (temps aux arrêts).

L'offre de transports collectifs actuelle présente une large desserte et une vitesse commerciale moyenne assez satisfaisante globalement, même si on dénote l'affaiblissement de cette dernière en centre urbain dense. Cependant, ses limites sont réelles en raison de l'encombrement des bus en heure de pointe sur le boulevard Foch. En effet, on compte en jour de semaine entre 7 h 00 et 8 h 00, 159 bus au carrefour Alsace-Foch, soit un bus toutes les 23 secondes.

Les isochrones (temps en heure de pointe à partir du centre-ville défini par les arrêts du Ralliement, Alsace et Foch-Lorraine) montrent que l'offre n'est pas homogène géographiquement. En particulier, disposent d'une desserte rapide depuis le centre :

- le Lac-de-Maine (ligne 16 Lac-de-Maine) ;
- le nord-est de l'agglomération (ligne 2 Éventard, ligne 6 Saint-Sylvain, ligne 7 ZI Est) ;
- Sainte-Gemmes-sur-Loire.

À l'opposé, certaines communes, du fait de leur cloisonnement géographique et de la nécessité de répondre à la carte scolaire, sont des dessertes peu attractives (Montreuil-Juigné, Mûrs-Érigné, Bouchemaine…).

Ø Un effort constant d'amélioration

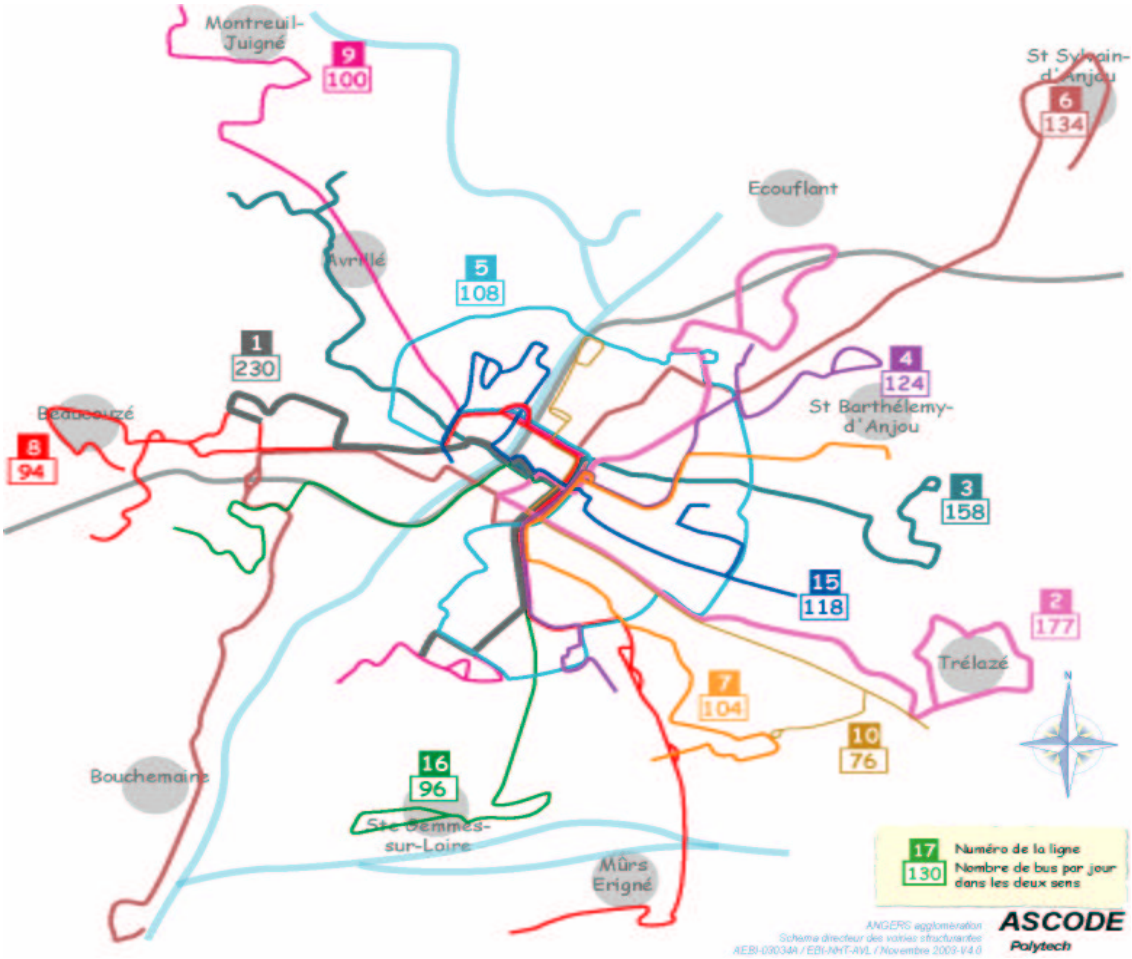
Les bus ont bénéficié d'aménagements nombreux et progressifs sans qu'un schéma à long terme ait été dessiné. On compte aujourd'hui environ 17 km de voies réservées pour les bus, principalement sur la partie sud de la ligne 1 (avec une voie à contresens rue de Létanduère) et sur les boulevards du centre-ville. Cependant, ces couloirs bus, dont certains n'ont pas une largeur égale ou supérieure à 3,50 m, sont ouverts à la circulation des deux-roues, ce qui peut être un handicap pour l'amélioration de la vitesse commerciale comme pour la régularité du service public. Le respect des couloirs bus est plutôt meilleur que dans d'autres villes, mais il faut constater deux ou trois pratiques préjudiciables :

- le stationnement des véhicules en livraison dans le couloir bus plutôt que sur la voie réservée à la circulation comme sur Alsace-Lorraine par exemple ;
- le stationnement des véhicules particuliers dans les couloirs bus de l'hypercentre la nuit et le dimanche, notamment boulevard Foch ;
- le stationnement des autocars dans le couloir bus au droit du Centre de Congrès, boulevard Carnot.

Près de 120 carrefours à feux (sur 140 situés sur les itinéraires des bus) sont équipés pour un fonctionnement avec priorité aux bus. L'équipement de l'ensemble des carrefours le long des principaux itinéraires a permis de créer des « axes verts » pour les bus. Ce type d'équipement atteint cependant sa limite lorsque des phénomènes de congestion importants apparaissent sur l'axe. La constitution d'un nouveau dispositif de gestion centralisée de trafic est en cours. Il n'existe toutefois pas, comme dans certaines agglomérations, de dispositif de gestion globale des carrefours et des axes de circulation en temps réel, avec visualisation éventuelle.

567 des arrêts sur 1 022 sont équipés d'Abribus et dotés de plans. Cependant, les documents d'information sur les lignes et les horaires, largement distribués, restent difficilement compréhensibles pour un non-initié. Il existe une borne d'information interactive à la gare Saint-Laud et place Lorraine. La clientèle dispose également, sur cette dernière, d'un important centre d'accueil et de renseignements en hypercentre-ville, à la confluence de la majorité des lignes du réseau. Ces locaux sont en cours de modernisation ; le public dispose d'un distributeur bancaire à proximité immédiate.

La flotte est composée de 169 véhicules de transport, tous équipés de pots catalytiques avec filtres à particules et de moteurs conformes aux exigences de l'EURO 3. Sur les 169 véhicules, aucun n'est climatisé, 42 bus sont articulés et 115 sont à plancher bas.



Source : COTRA, ASCODE POLYTECH

Figure 43 Réseau des lignes urbaines COTRA et nombre de bus par ligne

b- Le réseau urbain : la fréquentation

Au total, 25,3 millions de voyages ont été réalisés sur le réseau urbain et suburbain en 2002, soit un ratio de 97 voyages par habitant (106,5 sur le seul réseau urbain).

En termes de fréquentation, on distingue deux lignes fortes sur le réseau urbain :

– ligne 1 : Roseraie – Belle-Beille (avec 16,8 % de la fréquentation journalière) ;
– ligne 2 : Monplaisir – Trélazé (avec 14 % de la fréquentation).

Deux points d'arrêts supportent un nombre très important de montées/descentes. Il s'agit de l'arrêt Foch/Lorraine (21 000 montées/descentes en 2001) et celui de la place du Ralliement (15 000 montées/descentes). L'importance de ces arrêts peut poser des problèmes en termes d'aménagement, en particulier l'arrêt Foch où il n'existe que très peu d'espace disponible, et uniquement en linéaire le long du boulevard (deux voies de circulation sont à cet endroit réservées aux bus).

La représentation du nombre de montées/descentes par point d'arrêt met en évidence les pôles générateurs de trafic et les points de correspondance :

- le centre-ville en général (y compris les boulevards) ;
- la gare SNCF ;
- le pôle universitaire de Belle-Beille ;
- le quartier autour de l'avenue du Général-Patton ;
- les quartiers sud (la Roseraie, Létanduère) ;
- Monplaisir.

En termes d'efficience de l'offre par rapport à l'usage (mesurée par le taux d'utilisation V/K), le ratio pour Angers est légèrement au-dessus de la moyenne : 3,0 voyages/km, contre une moyenne de 2,7 pour les agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants. Le réseau urbain d'Angers, considéré isolément, a un ratio élevé : 3,4 voyages/km.
Un des critères expliquant la « performance » du réseau est la densité de la population. Les villes obtenant le meilleur rendement de leur offre (Dijon, Reims) sont également celles où la densité est la plus forte.

c- Le réseau urbain : tarif et fraudes

La gamme tarifaire est relativement compacte à Angers. La gratuité reste à un niveau raisonnable, ce qui dénote une maîtrise de la tarification sociale.
En 2002, le ticket s'élevait à 1 € à Angers, alors que le prix médian pour les villes comparées était aussi de 1 €. Pour les autres titres, Angers se situe dans la moyenne.

Le taux de fraude réel en 2002 (enquête novembre 2000) s'élevait à 2,3 %, suite à la mise en place de la montée porte avant le 1er janvier 2000, contre 11,6 % en 1999. Ce taux correspond aux taux observés dans d'autres réseaux de province ayant opté pour un tel système d'exploitation.

Ø Les cadences et nombres de lignes du réseau urbain
Le réseau présente sur certaines lignes de très bonnes fréquences, plus particulièrement en heure de pointe, notamment pour les trois premières lignes. Cependant, en période de vacances scolaires et en heures creuses, le temps d'attente d'un bus est souvent pénalisant, pouvant atteindre 25 minutes en moyenne. Par ailleurs, le dimanche et le soir, le nombre de lignes restant ouvertes est très faible, d'autant plus que l'amplitude horaire (6 h-20 h) reste mal adaptée.

Lignes	Bus par jour	Heure creuse	Heure de pointe
1	230	9'	5'
2	177	10'	9'
3	158	11'	6'
4	124	16'	10'
5	108	15'	12'
6	134	15'	12'
7	104	20'	12'
8	94	25'	12'
9	100	25'	9'
10	76	25'	15'
15	118	16'	12'
16	96	22'	12'

Source : Analyse Ascode (2003).

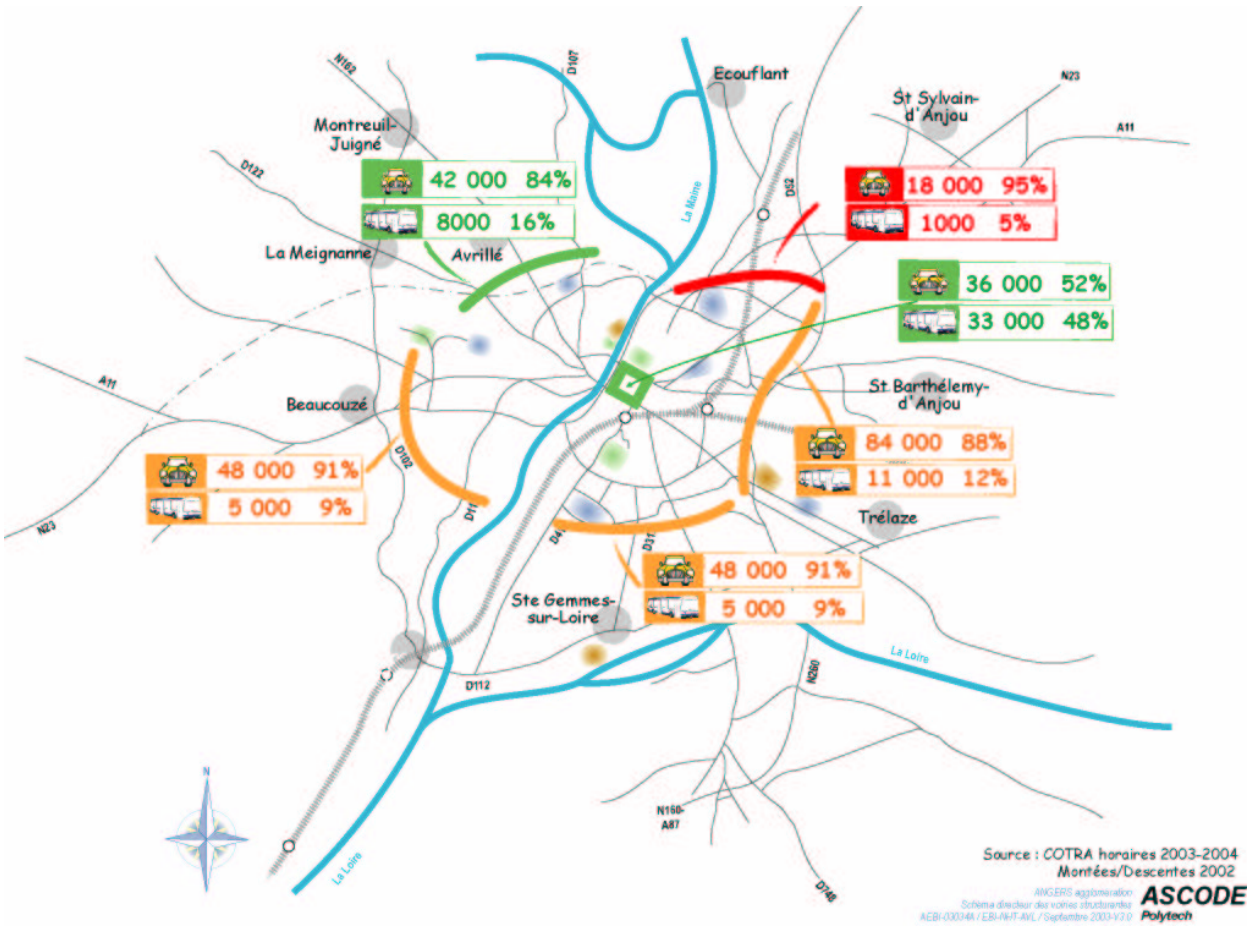
Tableau 53 Nombre de bus et fréquences moyennes par ligne (les cadences surlignées en rouge représentent celles qui sont défavorables à l'usage des transports en commun)

Services	Nombre de lignes
Journaliers	23
Soir	3
Dimanche	5

Source : COTRA

Tableau 54 Le nombre de lignes selon les services

L'analyse des répartitions modales par zone montre que l'usage est très relatif selon les quartiers desservis. Ainsi, Avrillé et l'hypercentre présentent les meilleurs scores en matière d'usage des transports en commun. Les mauvaises conditions de circulation sur la pénétrante urbaine d'Avrillé pourraient expliquer le report vers l'offre de transports collectifs. Par ailleurs, la structure de l'urbanisation autour de l'axe de déplacement structurant de déplacement et de la ligne de transports facilite le rabattement vers cette dernière.



Source : Données montées/descentes COTRA 2002, et Ascode 2003

Figure 44 Analyse de la répartition modale du trafic de voyageurs entre véhicules particuliers et transports collectifs

Le réseau suburbain

L'offre sur les lignes suburbaines apparaît très équilibrée, avec un même niveau de desserte pour l'ensemble des communes périurbaines. Toutes les communes du PTU sont desservies, sauf Béhuard (110 habitants).

Le réseau suburbain offre une desserte du centre-ville à deux arrêts principaux : Foch-Lorraine (l'arrêt le plus fréquenté du réseau urbain) et la gare routière. Un grand nombre de lignes desservent également la gare SNCF.

	Offre en 2002 (km)	% du total des lignes
Ligne 30	127 259	12,1
Ligne 31	115 144	10,9
Ligne 32	144 135	13,7
Ligne 33	135 700	12,9
Ligne 34	102 802	9,8
Ligne 35	102 470	9,7
Ligne 36	96 361	9,1
Ligne 37	29 883	2,9
Ligne 38	62 007	5.9
Ligne 39	118 837	11.3
Ligne 40	17 955	1.7
Total	1 052 553	100 %

Source : COTRA 2002

Tableau 55 Offre kilométrique des lignes suburbaines

L'offre par habitant est plus élevée que pour le réseau urbain (35 km/hab.) mais la fréquentation est faible : 841 000 voyages sur ces lignes en 2002 – soit 28 voyages par habitant –, du fait de la dispersion de l'urbanisation, qui implique un grand nombre de kilomètres « stériles » entre zones urbanisées.

Opinion des utilisateurs sur les transports en commun angevins

Était inclus dans l'enquête ménages 1998 un questionnaire opinion sur les déplacements dans l'aire du Plan de Déplacements Urbains (PDU), dont un certain nombre de questions sur le réseau de bus : prix, sécurité, régularité, information, vitesse…

Il ressort de cette enquête, malgré les quelques dysfonctionnements constatés, que l'offre est jugée bonne par une large majorité des interviewés :

- la régularité du service est bonne pour 87 % des enquêtés ;
- l'information est facilement disponible pour plus de 90 % des Angevins ;
- de manière générale, la COTRA offre un service reconnu et en amélioration (pour huit ménages sur dix).

Le SYTRA a mis en place une borne interactive à la gare et à l'agence place Lorraine, informant sur le réseau bus de la COTRA (consultation des horaires des lignes au départ de la gare, tarification), facilitant la recherche du meilleur itinéraire au départ de la gare, avec possibilité d'imprimer un ticket trajet et de nombreuses informations proposées par Angers Tourisme. La COTRA projette de multiplier ces bornes sur tout le Périmètre de Transports Urbains.

I.4.d. Intermodalité des réseaux de transports en commun

L'intermodalité s'effectue encore actuellement sur deux pôles, à Angers même. Elle n'est pas organisée à ce jour sur d'autres communes. Hors du Périmètre des Transports Urbains (PTU), elle relève de la responsabilité du Conseil général. Les gares routières (à Segré ou à Saumur, par exemple) sont éloignées des gares SNCF et n'ont pas d'équipements pour les usagers.

À Angers, les pôles d'intermodalité sont la gare SNCF Saint-Laud et la gare routière, pour les transports départementaux et suburbains, actuellement située à proximité de la place Molière. Ces deux pôles sont bien entendu desservis par le réseau de bus urbains. Ils constituent des points de correspondance importants, permettant une complémentarité satisfaisante entre les autocars départementaux et la SNCF, d'une part, et entre les bus urbains et interurbains/suburbains, d'autre part. En revanche, la complémentarité entre les autocars départementaux et la SNCF n'apparaît pas optimale, dans la mesure où la connexion entre ces deux réseaux de transport public passe parfois par l'utilisation d'un troisième mode de transport public (le réseau urbain). Le déplacement de la gare routière à proximité de la gare SNCF, prévu pour 2005, pourrait offrir une meilleure complémentarité.

Le confort et la praticabilité des espaces réservés à l'intermodalité sont sommaires. Ils ne comportent pas d'abri pour les stations, aucun service particulier hormis la billetterie place Molière, pas de salle d'attente chauffée à la gare, pas de WC, pas de téléphone, pas de distributeur de boissons, pas de consigne…

D'après une enquête réalisée en avril 2003 par les services de la COTRA, 39 % des personnes interrogées sur les quais de la gare SNCF utilisent le bus dans leur déplacement.

La gare routière constitue également un arrêt important du réseau urbain sans qu'on puisse distinguer si les montées/descentes s'effectuent en correspondance ou non avec Anjou Bus et les bus des lignes suburbaines.

Sur le plan tarifaire, il existe des abonnements SNCF-COTRA pour deux cas :

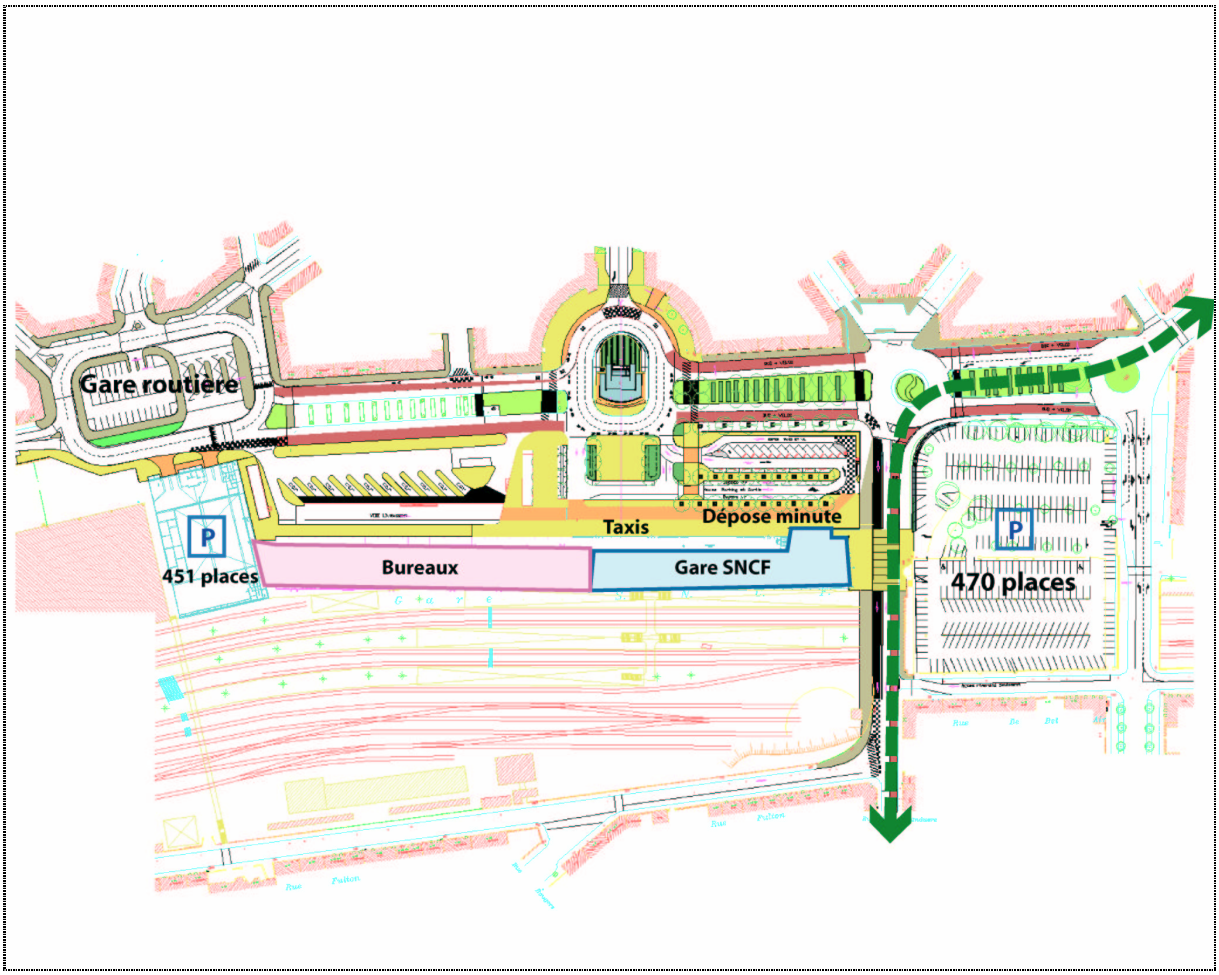
- abonnement TER-COTRA « Atlanter » : les utilisateurs paient une somme légèrement inférieure au total des deux abonnements (la COTRA octroie un rabais de 25 %), mais circulent avec un seul coupon ;
- Abonnement SNCF-COTRA dans le PTU (Briollay, Savennières) : les utilisateurs achètent un abonnement SNCF au prix de l'abonnement COTRA et peuvent circuler sur les deux réseaux.

Pour les lignes interurbaines et le réseau COTRA, seuls les jeunes (carte « Liberté » de la COTRA et « carte Jeune » du Département) disposent de réductions tarifaires en cas d'utilisation des deux réseaux en période non scolaire.

Il n'existe pas à ce jour de pôle unique de renseignements sur l'ensemble des transports en commun offerts sur l'agglomération et au-delà. De même, il n'existe pas d'instance de coordination des autorités organisatrices des transports en commun concernées par le territoire de l'agglomération angevine.

Il n'existe pas à ce jour d'observatoire des déplacements au niveau local pour prendre en compte toutes les données. Il existe, par secteur d'activités, des comptes rendus périodiques (mensuels ou annuels) qu'il conviendrait d'homogénéiser sur la base d'une problématique globale que traduirait un cahier des charges commun. Il serait aussi souhaitable que les exploitants se dotent d'éléments permettant une approche quantitative plus facile et fiable. Certains réseaux, par exemple, se sont

dotés de bus ayant des instruments de mesure embarqués, qui tournent sur chacune des lignes à tour de rôle.



Source : © Ville d'Angers

Figure 45 Le pôle d'échange de la gare d'Angers Saint-Laud

I.4.e. Les transports à la demande et autres offres

Une expérience novatrice sur le réseau : COTRAXI

COTRAXI a été créé en 2003. C'est un service de transport à la demande sur une ligne déterminée, avec des arrêts localisés. Il fonctionne sur réservation après délivrance d'une carte permettant d'identifier le demandeur lors de la réservation. La ligne relie Feneu – Cantenay-Épinard et Montreuil-Juigné avec un arrêt à l'entrée d'Avrillé (centre commercial de la Croix-Cadeau) qui permet une jonction sur le réseau urbain. Ce nouveau service, mis en place en 2003, représente à ce jour (novembre 2003) environ 2 000 km pour 200 voyages/an.

Les taxis

Sur le département de Maine-et-Loire, on compte 280 taxis pour les communes de moins de 20 000 habitants. Cholet (8 véhicules) et Saumur (7 véhicules) disposent de peu de taxis.

Sur le Périmètre des Transports Urbains, on dénombre environ 80 taxi avec, globalement, une quinzaine d'artisans et 7 entreprises, dont 4 professionnelles taxi. Les autres entreprises développent une prestation mixte taxi + ambulance.

Il y a 54 taxis opérant sur Angers, dont 46 font partie d'une association d'artisans taxis (Allo Anjou Taxi). Sur Angers, il y a trois zones réservées aux taxis, la plus importante à la gare SNCF. Deux autres se situent sur le Périmètre de Transports Urbains : Saint-Sylvain-d'Anjou et Villevêque.

Il existe peu de données permettant des comparaisons entre agglomérations. Angers dispose d'un nombre de taxis par habitant proche du Mans mais moins élevé qu'à Orléans. Il n'existe pas à ce jour de politique concertée et cohérente en matière de taxis sur l'ensemble de l'aire du PTU, ce qui est source de conflit : par exemple, le Parc des Expositions est hors limite communale d'Angers. La politique angevine a été malthusienne, à la demande des titulaires de licence, alors même que les autres communes continuaient à délivrer des autorisations et que leurs bénéficiaires développaient une pluriactivité, notamment avec le transport sanitaire.

Il n'existe pas non plus de politique tarifaire unifiée, par exemple la mise en place de forfait de desserte des aéroports régionaux, comme c'est le cas à Lyon pour Saint-Exupéry (ex-Satolas) ou à Reims pour Roissy ou Orly. Il n'y a pas de pratique systématisée de labellisation (usage de langues étrangères par exemple), d'acceptation des paiements en carte bleue et de délivrance de facture… Par contre, a été mise en place une labellisation « *Taxis touristiques d'Angers* » assortie d'une formation et d'une mise à jour des connaissances.

Transport des handicapés

Il existe plusieurs services de transport des personnes handicapées, scolaires, réguliers et/ou à la demande, coordonnées par le SYTRA, le Conseil général, le Comité de liaison des handicapés (CLH) et/ou les services départementaux d'action sociale relevant du ministère de la Santé. Les centres communaux d'action sociale et les associations de quartier se mobilisent également, de façon ponctuelle, pour faciliter le transport des personnes.

Le Conseil général, en dehors de sa participation dans les subventions des transports du CLH, s'occupe du transport des enfants handicapés scolarisés de l'Éducation nationale. Notons que toutes les écoles spécialisées pour personnes handicapées de l'aire urbaine se trouvent à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains, plus particulièrement sur la commune d'Angers. Cela implique une attractivité radiale de la périphérie vers le centre, avec une plus grande difficulté de déplacement exprimée pour les enfants habitant en milieu rural. Le nombre d'enfants handicapés scolarisés transportés est environ 380.

Le mode de déplacement de ces enfants vers le milieu éducatif spécialisé est considéré par la Commission départementale d'enseignement spécialisé qui opère un suivi médical continu. Ce dernier définit le degré d'invalidité de l'enfant permettant de préciser les modalités de prise en charge et les tarifications.

En effet, selon le type d'invalidité et les difficultés de déplacement rencontrées, les enfants se déplacent soit par autocar, soit par bus urbains, selon le lieu de résidence (principalement pour les aires urbaines pas trop distantes des établissements scolaires) et la localisation de l'établissement.
Si la difficulté de prise des transports en commun est importante pour certains enfants, des taxis, qui ont signé une convention avec le Conseil général, se chargent de les transporter du domicile à l'école selon une ligne régulière dépendant des horaires des établissements spécialisés. Un appel d'offres européen définit le marché de conventionnement entre les entreprises de transport et le Conseil général de Maine-et-Loire. Les compagnies de taxis en question font également du transport urbain régulier ; certaines disposent de véhicules permettant le transport des personnes handicapées circulant en chaise roulante électrique.

En milieu rural, la prise en compte des personnes handicapées circulant en fauteuil roulant est plus difficile à gérer : un seul transporteur autocar (commune de La Pommeraye) a opéré des modifications sur les cars existants pour l'accès aux personnes handicapées circulant en fauteuil roulant.

Depuis 1981, la Ville d'Angers a confié au Comité de liaison des handicapés la gestion d'un service adapté destiné aux personnes atteintes d'un handicap invalidant. Ce service est subventionné par le Syndicat des Transports Angevins et par le Conseil général de Maine-et-Loire. Le CLH dispose de 11 minibus, qui desservent Angers et certaines communes périphériques.