

Rapport de Phase 3 : Finalisation du document opérationnel

Schéma Directeur des Modes Actifs CC du Gesnois Bilurien

Référence : 2023.1158 P08 Rapport de Phase 3 : Programme d'action

Le 26/11/2024

Rédigé par : ROUSSEAU Louis



Sommaire

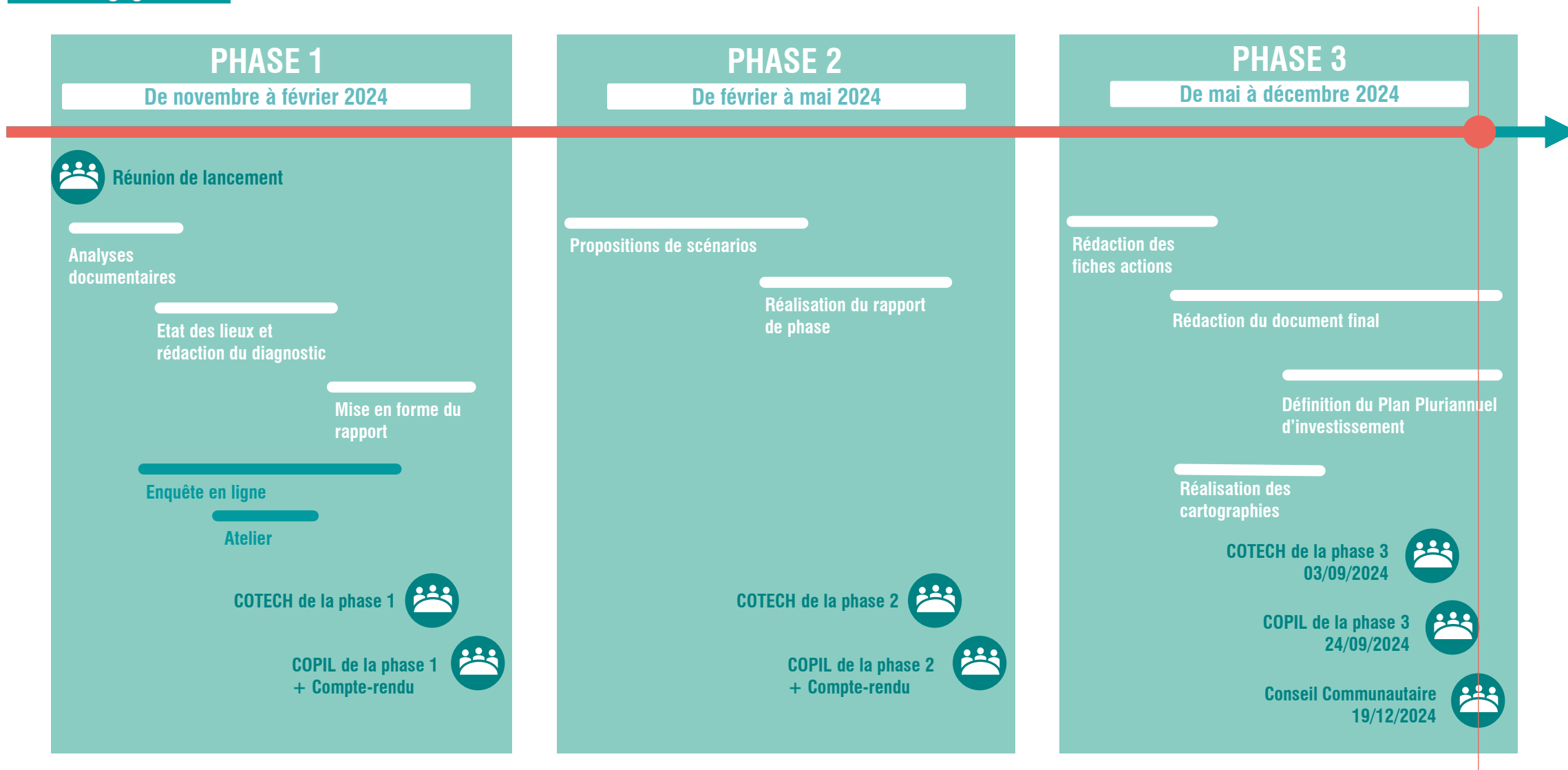
Rappel du calendrier et objectifs

Rappel des éléments des phase 1 et 2

Fiches actions & Fiches itinéraires

Calendrier et objectifs

Planning général



Calendrier et objectifs

Focalisation sur les phases 2 et 3

Phase 3 (De fin mai à septembre)

- ✓ Rédaction des fiches action et fiches itinéraires
- ✓ Réalisation de cartographies des itinéraires cyclables planifiés
- ✓ Elaboration du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)
- ✓ Rédaction du livrable final

Les actions futures

- Mettre en œuvre les différentes actions programmées
- Mobiliser et soutenir les communes concernées par les différentes actions
- ...

Sommaire

Rappel du calendrier et objectifs

Rappel des éléments des phase 1 et 2

Fiches actions & Fiches itinéraires

Rappel des éléments des phase 1 et 2

Les 5 enjeux issus du diagnostic territorial



Développer le réseau cyclable en connectant les aménagements existants ou planifiés ainsi que les polarités identifiées



Développer la culture vélo sur le territoire afin qu'il ne soit plus exclusivement considéré comme uniquement destiné au sport et de loisir



Accompagner les communes dans l'amélioration des conditions de la marche dans leurs centres-bourgs



Favoriser l'intermodalité en développant les modes actifs sur le territoire et en facilitant l'accès aux réseaux de transports déjà existants (ferroviaire, covoiturage, autopartage)



Insérer l'intercommunalité dans une dynamique commune à celle du pôle métropolitain du Mans et les territoires voisins pour permettre de développer des liaisons

Rappel des éléments des phase 1 et 2

Les 12 orientations issues du diagnostic territorial

Thèmes	Orientations
Rééquilibrer les usages de la voirie en centre-bourg	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner les communes dans la mise en place d'actions de sécurisation des centre-bourgs pour les modes actifs • Favoriser un apaisement des centres-bourgs
Un réseau sécurisé, continu et jalonné	<ul style="list-style-type: none"> • Connecter les aménagements cyclables existants et en projet • Desservir les polarités à 3 échelles différentes : <ul style="list-style-type: none"> ➤ A l'intérieur des centres-bourgs ➤ Depuis les hameaux en direction des centres-bourgs ➤ Entre les centre-bourgs identifiés • Assurer la continuité avec les territoires voisins (Métropole du Mans, CC de Maine Cœur de Sarthe, ...) • Sécuriser les points durs : intersections dangereuses, routes départementales...
Les services vélo et le stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des services et équipements vélo sur le territoire afin de favoriser une émergence des pratiques • Développer et améliorer l'offre de stationnement vélo sur le territoire
Faciliter l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter le rabattement vers les services de mobilité déjà existants (train, cars, covoiturage, autopartage) • Développer des équipements et services permettant d'inciter et faciliter l'intermodalité : offre de stationnement en gare...
Sensibilisation et communication	<ul style="list-style-type: none"> • Engager des mesures incitatives pour dynamiser l'usage quotidien du vélo sur le territoire • Mener une campagne de communication autour des modes actifs

Rappel des éléments des phase 1 et 2

12 Actions validées au comité de pilotage du mardi 21 mai 2024

THÈME	ACTION	INTITULÉ
1 - Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg	Action 1.1	Réduire et pacifier la vitesse automobile dans les centres-bourgs
	Action 1.2	Revoir le plan de circulation pour laisser plus de places aux modes actifs
	Action 1.3	Améliorer les aménagements dédiés aux piétons pour favoriser la marche
2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné	Action 2.1	Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Savigné l'Evêque à Sargé-lès-le-Mans
	Action 2.2	Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné
	Action 2.3	Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron
	Action 2.4	Aménager les itinéraires stratégiques du territoire
	Action 2.5	Jalonner des itinéraires dans des voies à faible trafic
3 – Les services vélo et le stationnement	Action 3.1	Déployer une offre de stationnement vélo dans les hypercentres, devant les polarités et commerces
	Action 3.2	Accompagner la mise en place d'un service de réparation vélo
4 – Faciliter l'intermodalité	Action 4.1	Implanter ou améliorer l'offre de stationnement vélo dans les lieux de l'intermodalité (covoiturage, bus, gares SNCF en concertation avec la Région)
5 – Sensibilisation et communication	Action 5.1	Mettre en place une campagne de communication et sensibilisation
	Action 5.2	Inscrire le territoire dans un événement de la mobilité durable

Sommaire

Rappel du calendrier et objectifs

Rappel des éléments des phase 1 et 2

Fiches actions & Fiches itinéraires

Préambule

Aménagements cyclables projetés sur les routes Départementales

Préalable requis

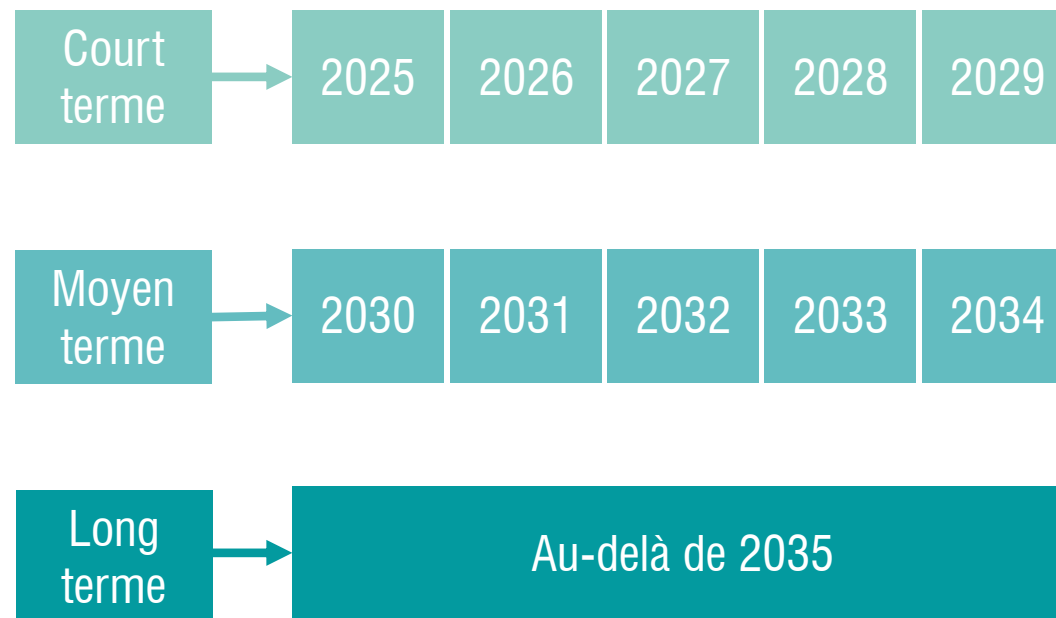
Pour chaque projet d'itinéraire cyclable qui concerne une départementale, il est nécessaire que la commune adresse une demande d'avis auprès de la direction des routes départementales.

Soutien financier

Le Département propose une aide à l'ingénierie et une aide aux pistes cyclables ou voies vertes à hauteur de 50% du montant des travaux (plafonné à 200 000€ HT).



Temporalités indiquées pour chaque action



Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

Définition du système marche à pied



Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

Définition du système marche à pied

Le système marche à pied est composé d'une multitude de facteurs d'aménagement de l'espace public pour permettre de développer l'usage de la marche pour les déplacements utilitaires ou de loisir.

Différents biais existent pour étudier la marchabilité des centres-villes / centres-bourgs :

- La hiérarchisation du réseau routier.
- La politique d'apaisement des espaces agglomérés pour évaluer l'équilibre entre vitesse, quantité de trafic et vie locale.
- La densité de mobiliers urbains présents sur l'espace public permettant aux usagers de se reposer, se désaltérer, de se cultiver...
- La densité de polarités commerciales ou administratives locales.

La ville marchable est une ville où :

- La perméabilité des espaces et leur interconnexion sont les premiers déterminants,
- La compacité urbaine réduit les temps de trajets à pied vers les polarités principales,
- La mixité d'occupation de l'espace public se retrouve sur un itinéraire, permettant de combiner plusieurs besoins lors d'un trajet,
- L'offre de transports collectifs est présente et efficace,
- Les interfaces entre la rue et le bâtiment sont favorables à l'usage de la marche à pied,
- La présence de végétation, de mobilier urbain et de rives de fleuves améliore l'ambiance sensitive lors d'un trajet,
- La sécurité est assurée lors d'un trajet à pied,
- La pollution, le bruit et la « violence routière » sont maîtrisés afin de réduire les sources de stress pour le piéton.
- L'aménagement de l'espace public doit alors permettre d'augmenter le confort, la sécurité et la perception de l'espace public pour favoriser la pratique de la marche.

Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

Action 1.1 : Réduire et pacifier la vitesse automobile dans les centres-bourgs

Objectifs de l'action

- ✓ Sécuriser la pratique des modes actifs pour encourager les changements de comportement
- ✓ Repenser la priorité des véhicules motorisés en abaissant leurs vitesses
- ✓ Accompagner facilement et à faible coût le développement des modes actifs

Description de l'action

L'apaisement du réseau routier en centre-bourg grâce à :

- La mise en place de zone(s) 30 et zones de rencontre en centre-bourg
- La mise en place de dispositifs de ralentissement
- La mise en place de trottoirs traversants
- La mise en place de chicanes et circulations alternées

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- Communes

Partenaires

- CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Le Département de la Sarthe



Identification de la zone concernée afin de caractériser les aménagements souhaités



A dimensionner par les communes volontaires

Court terme

Moyen terme

Long terme

Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

PROPOSITION : les aménagements de réduction des vitesses

PLATEAU SURÉLEVÉ



Sur une intersection, aménagement très satisfaisant en termes de réduction des vitesses

20 000 à 50 000 € HT en fonction du carrefour

TROTTOIR TRAVERSANT



Dans le prolongement d'un trottoir, souvent utilisé en entrée de zone 30 ou 20

10 000 à 20 000 € HT en fonction du carrefour

PASSAGE PIÉTON SURÉLEVÉ



Surélévation d'un passage piéton, satisfaisant pour réduire les vitesses ponctuellement

5 000 à 10 000 € HT en fonction de la rue

ECLUSE BY-PASS VÉLO



Ecluse double ou en chicane, elle réduit efficacement les vitesses tout assurant la continuité cyclable

5 000 à 10 000 € HT en fonction de son aspect

RALENTISSEUR



Réduit ponctuellement la vitesse des véhicules mais pénible à franchir pour les cyclistes

5 000 à 10 000 € HT en fonction de la rue

COUSSIN BERLINOIS



Réduit la vitesse et assure la continuité cyclable mais déconseillé en zone résidentielle car bruyant

2 000 à 5 000 € HT

Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

Action 1.1 : Réduire et pacifier la vitesse automobile dans les centres-bourgs



Zone de rencontre : 240€/m² HT

Dans cet espace affecté à la circulation de tous les usagers, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée en étant prioritaires sur les cyclistes et les automobilistes



Zone 30 : 130€/m² HT

La limitation de la vitesse à 30 km/h permet de faire cohabiter sur le même espace les circulations cyclistes et motorisées dans un trafic modéré. (Ratio hors réseau et éclairage)



Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

Action 1.2 : Revoir le plan de circulation pour laisser plus de places aux modes actifs

Objectifs de l'action

- ✓ Rééquilibrer le partage de la voirie entre les différents modes
- ✓ Sécuriser la pratique des modes actifs
- ✓ Favoriser la pratique des modes actifs

Description de l'action

Revoir le plan de circulation en

- Mettant en place des sens-uniques avec double sens-cyclable sur le territoire
- Réserveant certaines voies aux modes actifs (sauf riverains)
- Mettant en place des SAS vélo et des panneaux M12 au niveau des feux tricolores

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- Les communes

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Le Département de la Sarthe



Comptage routier ou estimation du nombre d'aménagement nécessaire



A dimensionner par les communes volontaires

Court terme

Moyen terme

Long terme

Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

Action 1.3 : Améliorer les aménagements dédiés aux piétons pour favoriser la marche

Objectifs de l'action

- ✓ Sécuriser les piétons en centre-bourg et augmenter leur nombre
- ✓ Recalibrer plus justement l'espace nécessaire pour un piéton
- ✓ Encourager facilement et à faible coût l'émergence de la marche en centre-bourg

Description de l'action

L'aménagement d'espaces plus favorables aux piétons en :

- Réduisant les vitesses dans les centre-bourgs et l'agrandissement des espaces de circulation piétonne
- Déployant une signalétique piétonne claire et visible
- Fermant temporairement des centre-bourgs (ex : expérimentations dominicales)
- Déployant du mobilier d'attente et de repos à destination des piétons

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- Les communes

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Le Département de la Sarthe



Etude préalable à mener pour cibler les zones et aménagements concernés



A dimensionner par les communes volontaires

Court terme

Moyen terme

Long terme

Thème 1 : Rééquilibrer l'usage de la voirie en centre-bourg

PROPOSITION : Les aménagements en faveur des piétons

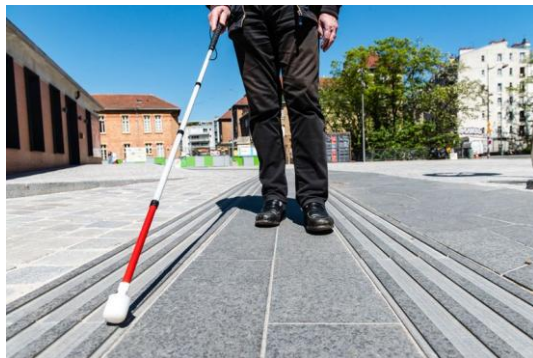


PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement de cheminements piétons agréables et sécurisés permet de favoriser l'accès aux pôles de vie locaux (services, équipements, commerces...). La mise en place de zones accueillantes pour le piéton contribue à valoriser la marche comme mode de déplacement.

Pour redonner sa place au piéton au sein de l'espace public, plusieurs aménagements peuvent être mis en place :

- Un bon **éclairage public** le long des cheminements participe à la vie nocturne et met en valeur des espaces de la commune
- Des **espaces végétalisés** offrent une esthétique agréable et des points d'ombre l'été
- Du **mobiliers de repos** pour favoriser les haltes et la déambulation, notamment pour les personnes âgées et les enfants
- Veiller à la **bonne accessibilité** de l'espace public pour tous les usagers : enfants, actifs, seniors, PMR, ...



Exemple d'aménagement favorisant l'accessibilité : le Fil d'Ariane pour les personnes aveugles et malvoyantes



Source : Cerema



Source : illex paysage-urbanisme

▲ Cet éclairage souligne des éléments patrimoniaux du bâtiment : tableaux de fenêtre, soubassement, éclairant de manière indirecte l'espace public. Des concepts d'éclairage de bâtiments et d'espaces publics peuvent ainsi être développés par des artistes et des concepteurs lumière.

◀ Des rues bien éclairées et un patrimoine mis en valeur participent à l'animation nocturne, en évitant une uniformisation des ambiances. Les éclairages créent des points de repères pour les piétons et favorisent les déambulations nocturnes.

« Favoriser la marche , Fiche n°7 : éclairage des espaces publics pour les piétons » Cerema



Planter des arbres le long des sentiers et dans les zones urbanisées

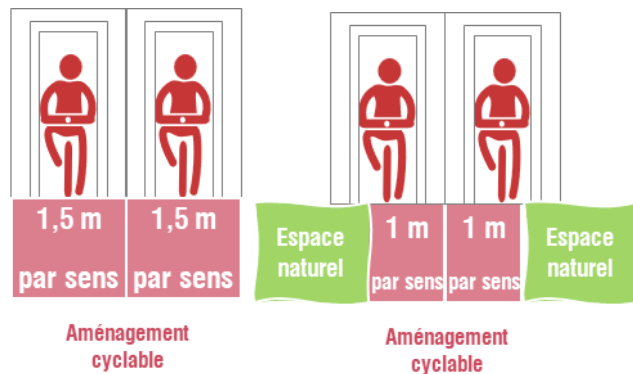
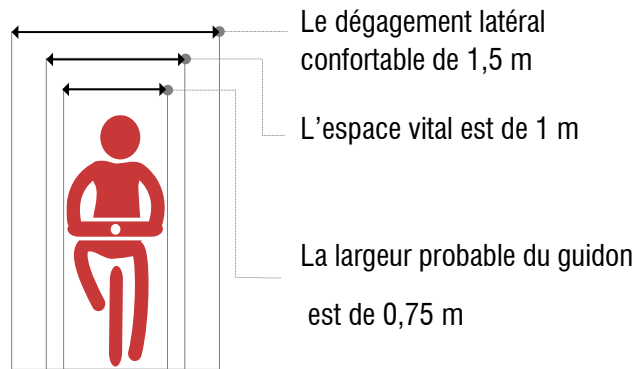


« Favoriser la marche, Fiche n°3 : les lieux de pause et de repos » Cerema

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Déployer 3 liaisons cyclables phares en expérimentation

Dimensions générales

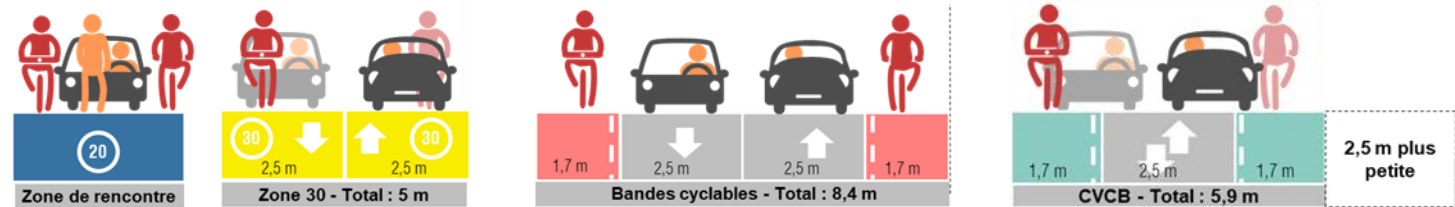


Voies vertes



Les voies sont des voiries dédiées aux modes actifs (piétons et cyclistes). Elles peuvent avoir une police de circulation différentes les unes des autres depuis que les véhicules motorisés peuvent y être admis (sous conditions).

Des aménagements en mixité ou en séparation par de la peinture

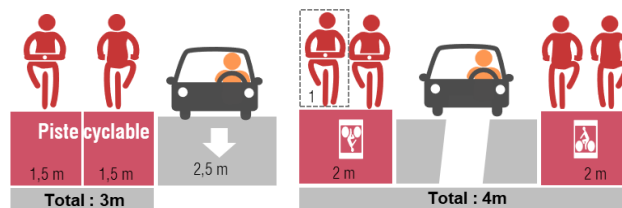


Dans ces types d'aménagements les cyclistes côtoient les véhicules motorisés sur des voiries à des vitesses maximales de 70 km/h.

Avantages : gain de place, facilité et coût de mise en œuvre, requalification et apaisement des zones de vie locale.

Inconvénients : sécurité faible, peu attrayant pour un public jeune

Pistes cyclables physiquement séparées de la voirie

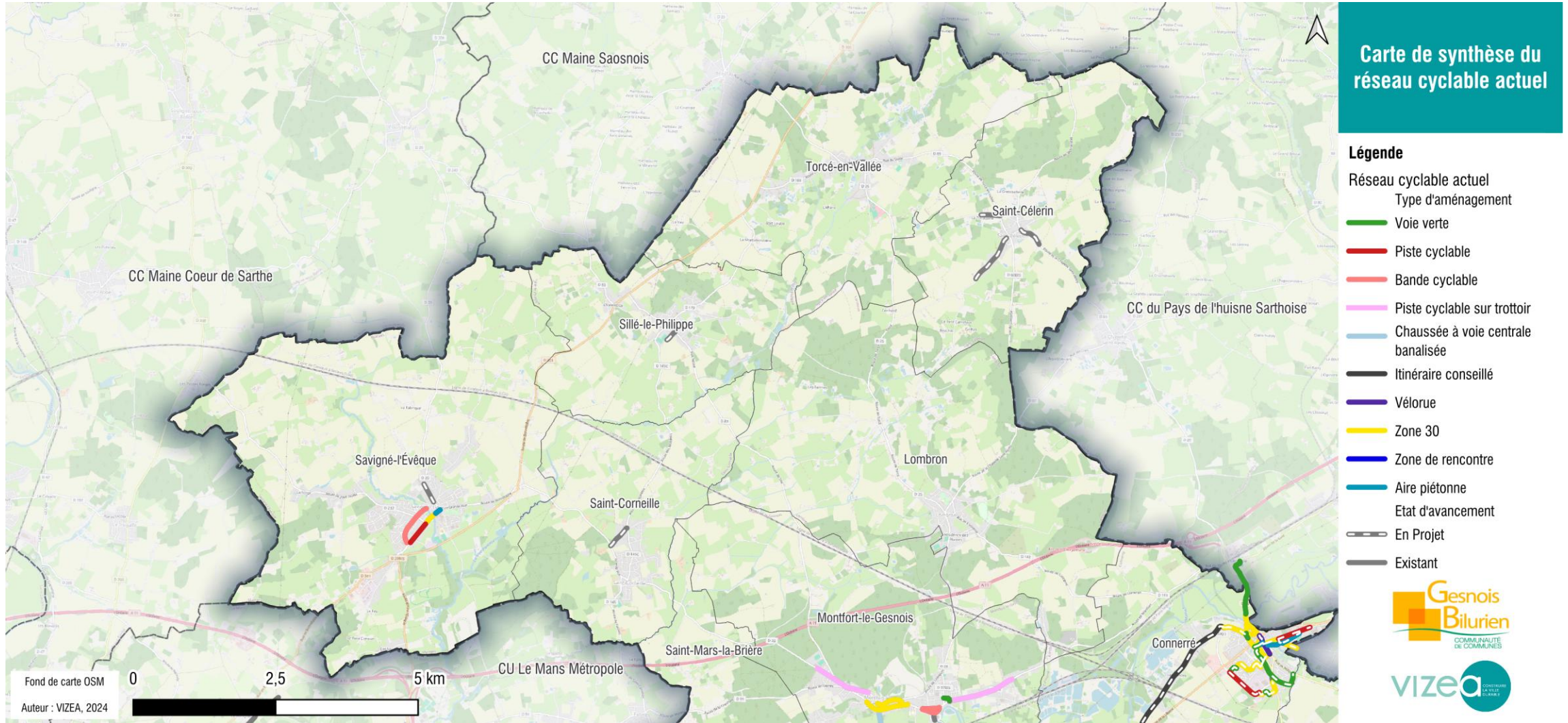


La piste cyclable bidirectionnelle est une voie indépendante et contiguë à la chaussée. Sa sécurisation est assurée par une suffisante séparation physique avec la chaussée (fossé, barrières, etc). Le dépassement y est plus simple que sur une piste unidirectionnelle.

Piste cyclable unidirectionnelle est également une voie indépendante mais le fait de pouvoir dépasser un autre cycliste nécessite 2 mètres de large. La piste peut être réduite à 1,7 mètres dans chaque sens, mais empêche le dépassement entre cyclistes. Son besoin de sécurisation demeure similaire

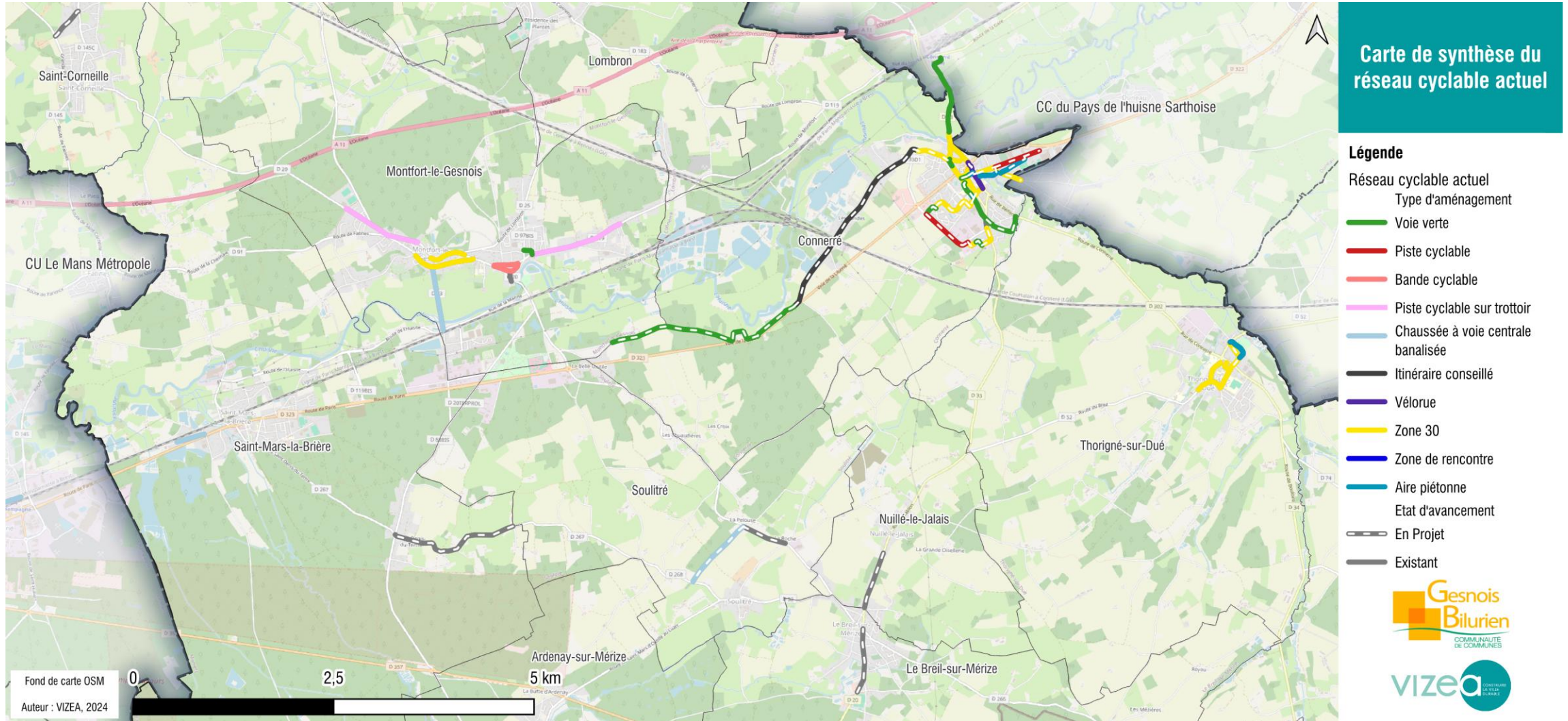
Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Carte de synthèse du réseau cyclable actuel (Nord du territoire)



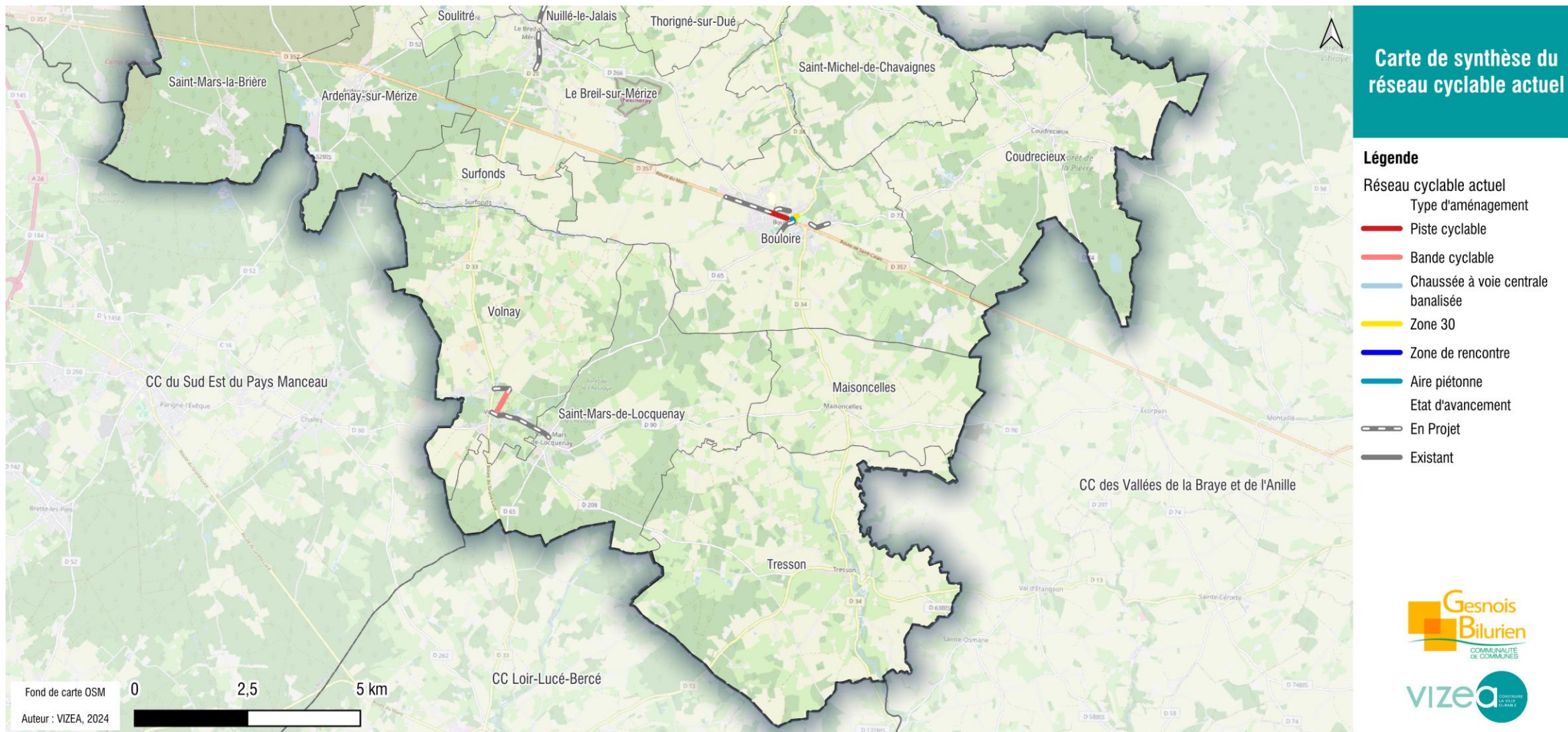
Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Carte de synthèse du réseau cyclable actuel (Centre du territoire)



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Carte de synthèse du réseau cyclable actuel (Sud du territoire)



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.1 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation - de Savigné l'Evêque à Sargé-lès-le-Mans

Itinéraire : 1. Savigné l'Evêque – Sargé-lès-le-Mans

Permet de relier la commune de Savigné-l'Evêque à celle de Sargé-lès-le-Mans et donc le Mans Métropole et le réseau Chronovélo.

Desserte

- ✓ Réseau Chronovélo de la Métropole du Mans en cas de prolongement à Sargé-lès-le-Mans
- ✓ ZA de l'Epine (Savigné-l'Evêque)
- ✓ ZA de La Pointe (Sargé-lès-le-Mans)
- ✓ Hameau les Morlettes

Maîtrises d'ouvrage

- Savigné-l'Evêque
- Sargé-lès-le-Mans
- Le P3MS

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 294 500€



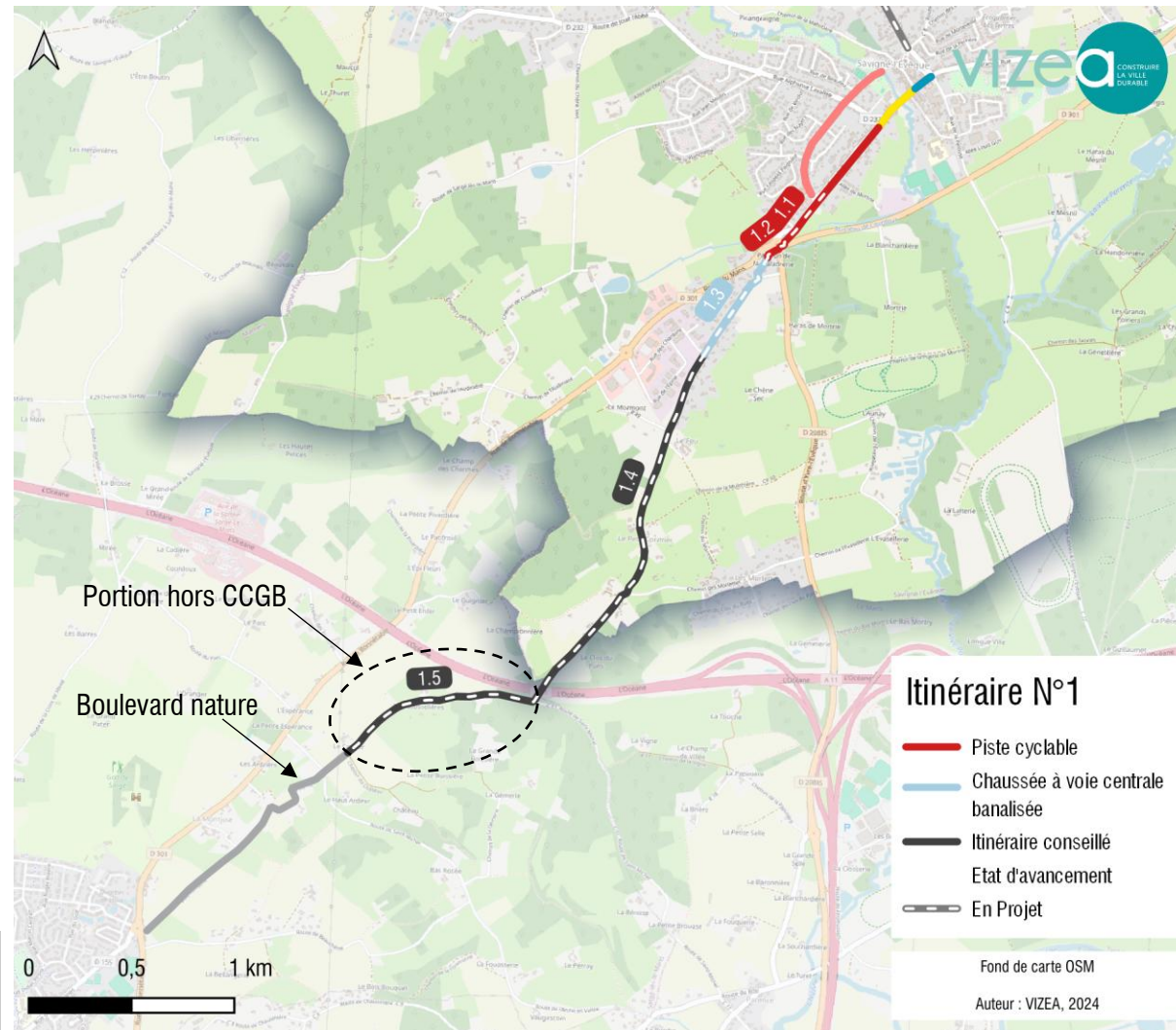
Longueur totale : 2 495 ml (sur le territoire de la CCGB)

Longueur aménagée : 1007ml (sur le territoire de la CCGB)

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.1 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation - de Savigné l'Evêque à Sargé-lès-le-Mans

Section : 1.1 - Grande Rue - D232 à Savigné-l'Evêque

Description de l'aménagement

Déploiement d'une piste cyclable bidirectionnelle permettant de relier les pistes cyclables unidirectionnelles unilatérales de la Grande Rue au rond-point de la D232 et la D301.

Points-durs identifiés

- ▲ Assurer une connexion efficace et sécurisée avec l'aménagement existant sur la Grande Rue

Maîtrise d'ouvrage

- Savigné-l'Evêque

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 64 000€

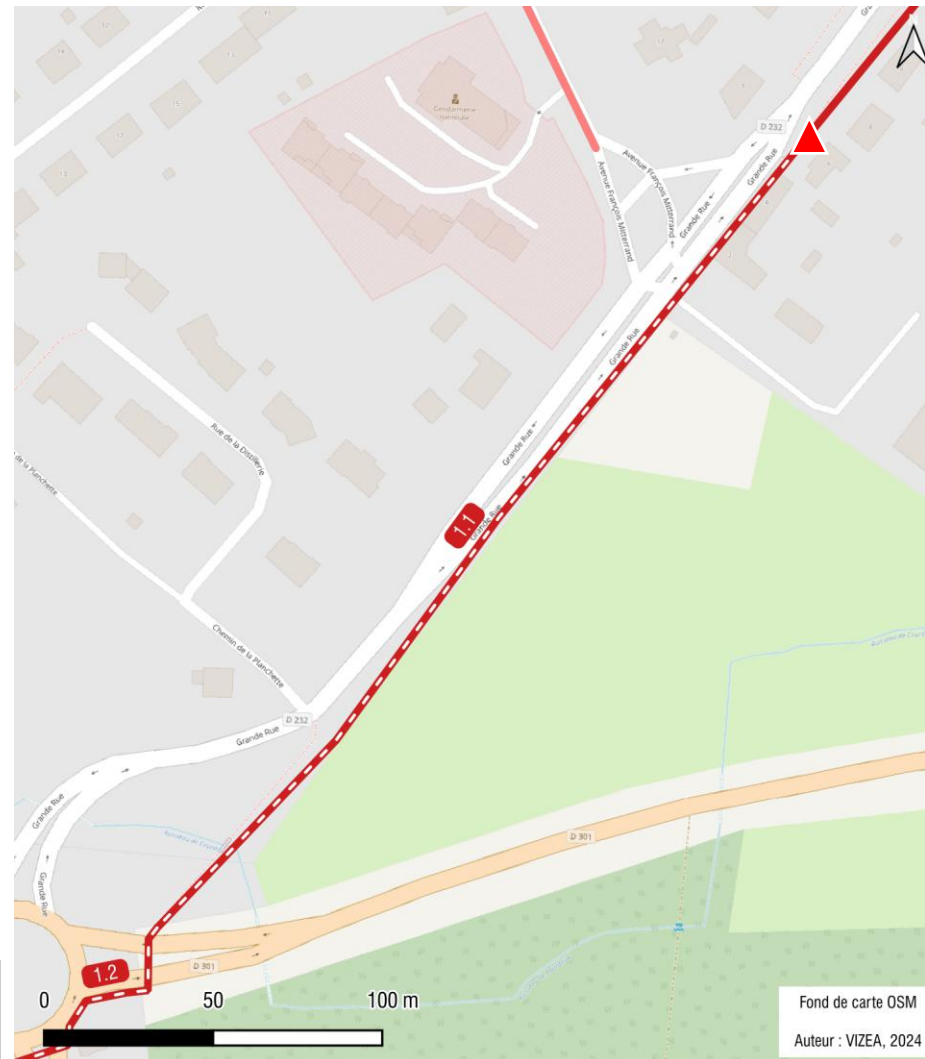


Longueur totale : 300 ml
Longueur aménagée : 300 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°1 Section 1.1

Légende

Projets cyclables du SDMA
Type d'aménagement

- Piste cyclable
- Etat d'avancement
- En projet

Réseau cyclable actuel
Type d'aménagement

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Etat d'avancement
- Existant



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.1 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation - de Savigné l'Evêque à Sargé-lès-le-Mans

Section : 1.2 - Carrefour à sens giratoire entre la D232 et la D301 à Savigné-l'Evêque

Description de l'aménagement

Déploiement d'une piste cyclable bidirectionnelle permettant de sécuriser la traversée du carrefour à sens giratoire et rejoindre le chemin du feu par la suite. La visibilité des modes actifs sera accrue grâce à de la signalétique adaptée.

Points durs identifiés

- ▲ Largeur disponible entre la D301 et la D20bis qui nécessite des acquisitions foncières
- ▲ Trafic important avec la présence de nombreux poids-lourd (plateaux traversants à installer)

Maîtrise d'ouvrage

- Savigné-l'Evêque

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 219 000€
(hors acquisitions foncières)

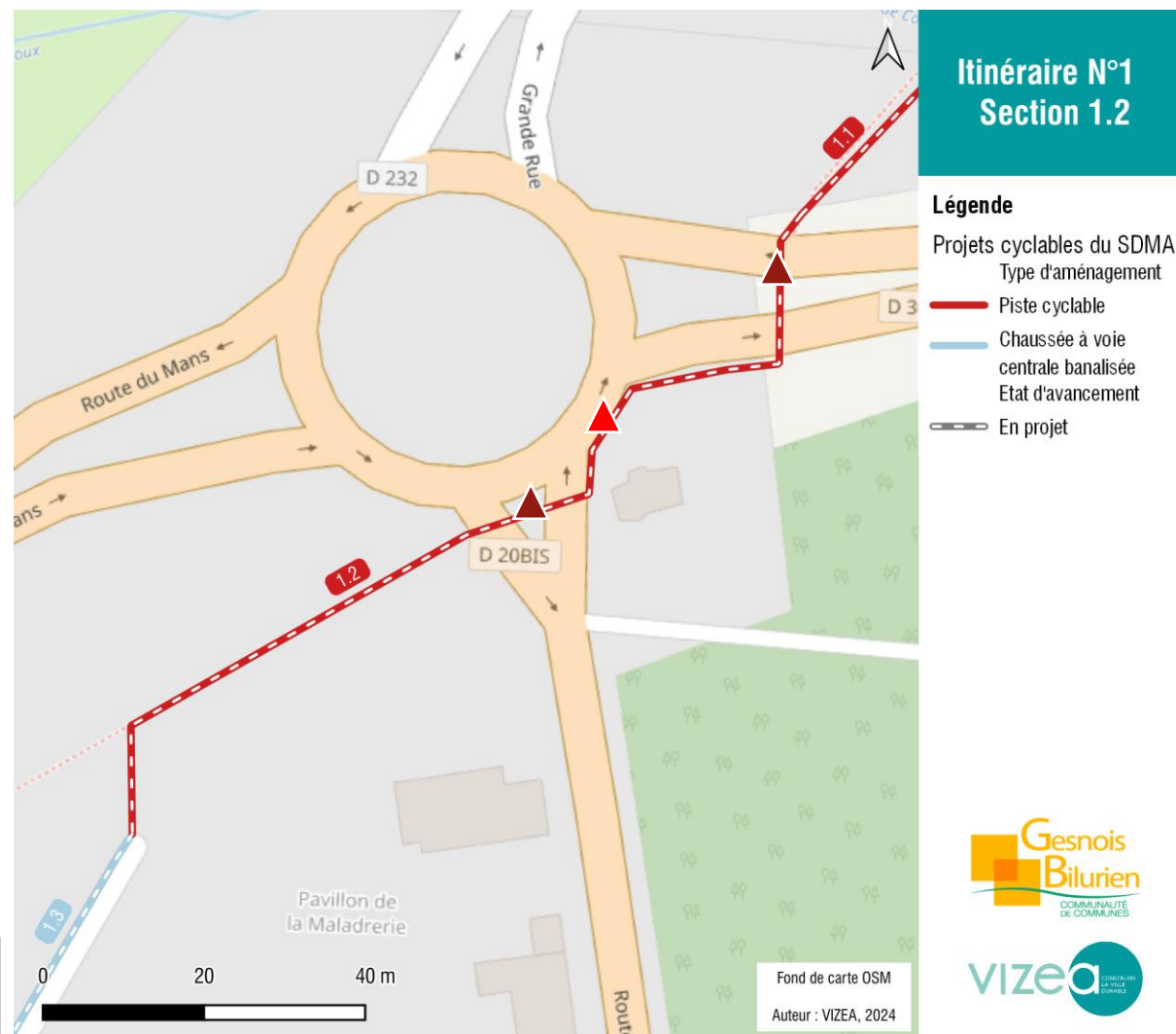


Longueur totale : 130 ml
Longueur aménagée : 130 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°1
Section 1.2

Légende

Projets cyclables du SDMA
Type d'aménagement

- Piste cyclable
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Etat d'avancement
- En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.1 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation - de Savigné l'Evêque à Sargé-lès-le-Mans

Section : 1.3 - Chemin du feu à Savigné-l'Evêque

Description de l'aménagement

Déploiement d'une chaussée à voie centrale banalisée, ou chaucidou, sur la quasi-totalité du chemin du feu, jusqu'à l'intersection avec l'Epine

Points-durs identifiés

- ▲ Intersection à traiter car sortie d'impasse non prioritaire en l'état
 - Ne s'insère pas dans la ZAC de l'Epine, mais la longe par sa frange sud
 - Vitesse limitée à 50km/h mais vitesses supérieures observées

Maîtrise d'ouvrage

- Savigné-l'Evêque

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 5 760€

(Hors traitement de l'intersection)



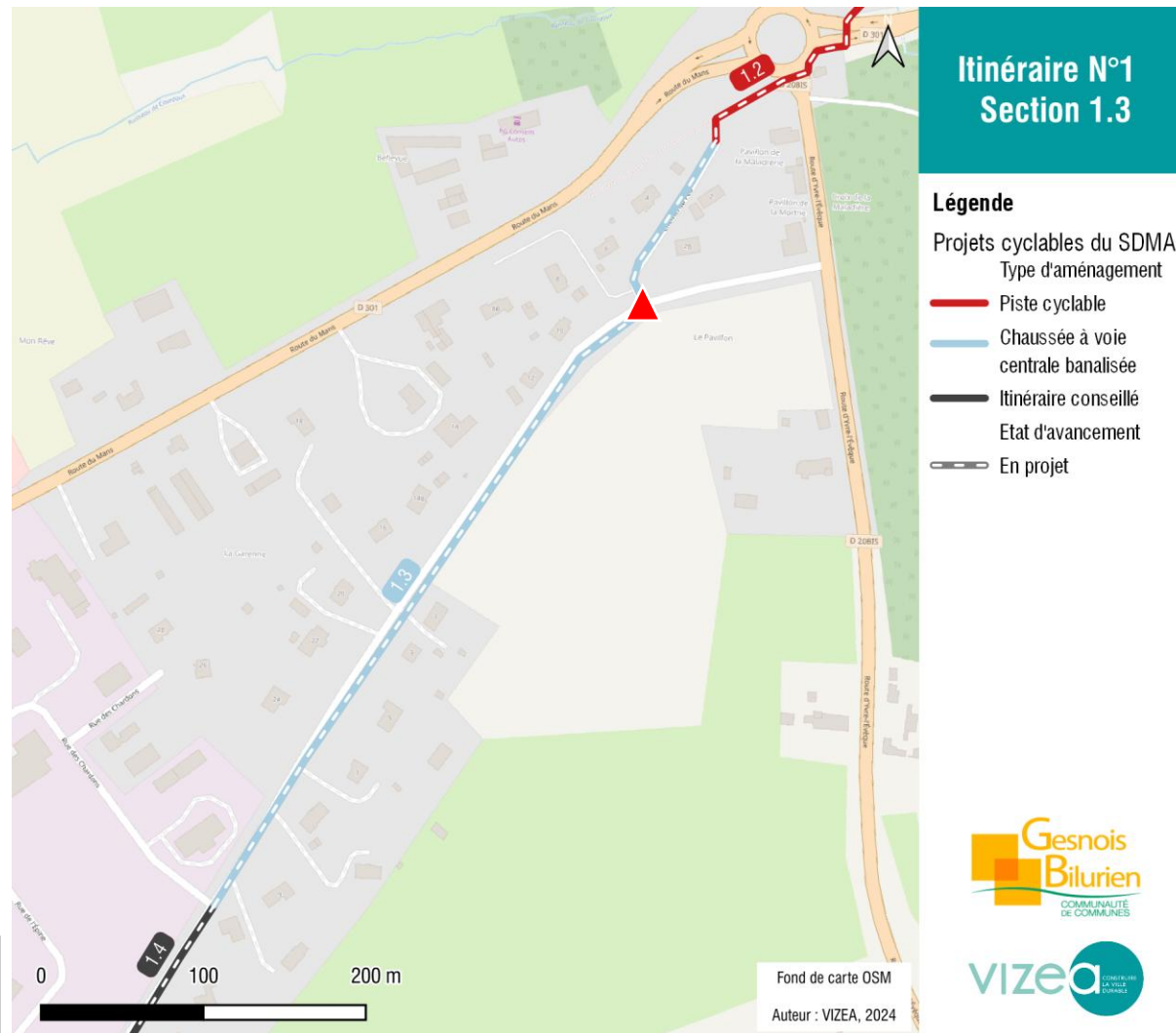
Longueur totale : 576 ml

Longueur aménagée : 576 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.1 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation - de Savigné l'Evêque à Sargé-lès-le-Mans

Section : 1.4 - Chemin du feu – La Mulotière à Savigné-l'Evêque

Description de l'aménagement

Déploiement d'une signalétique permettant à la fois aux automobilistes de prendre conscience de la présence de cycliste et les inviter, de fait, à être vigilant sur cet itinéraire. En parallèle, un jalonnement permettra au cycliste d'être guidé sur l'itinéraire.

Points-durs identifiés

- Ne s'insère pas dans la ZAC de l'Épine mais la longe par sa frange sud
- Vitesse limitée à 50km/h mais vitesses supérieures observées

Maîtrise d'ouvrage

- Savigné-l'Evêque

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 6 000€

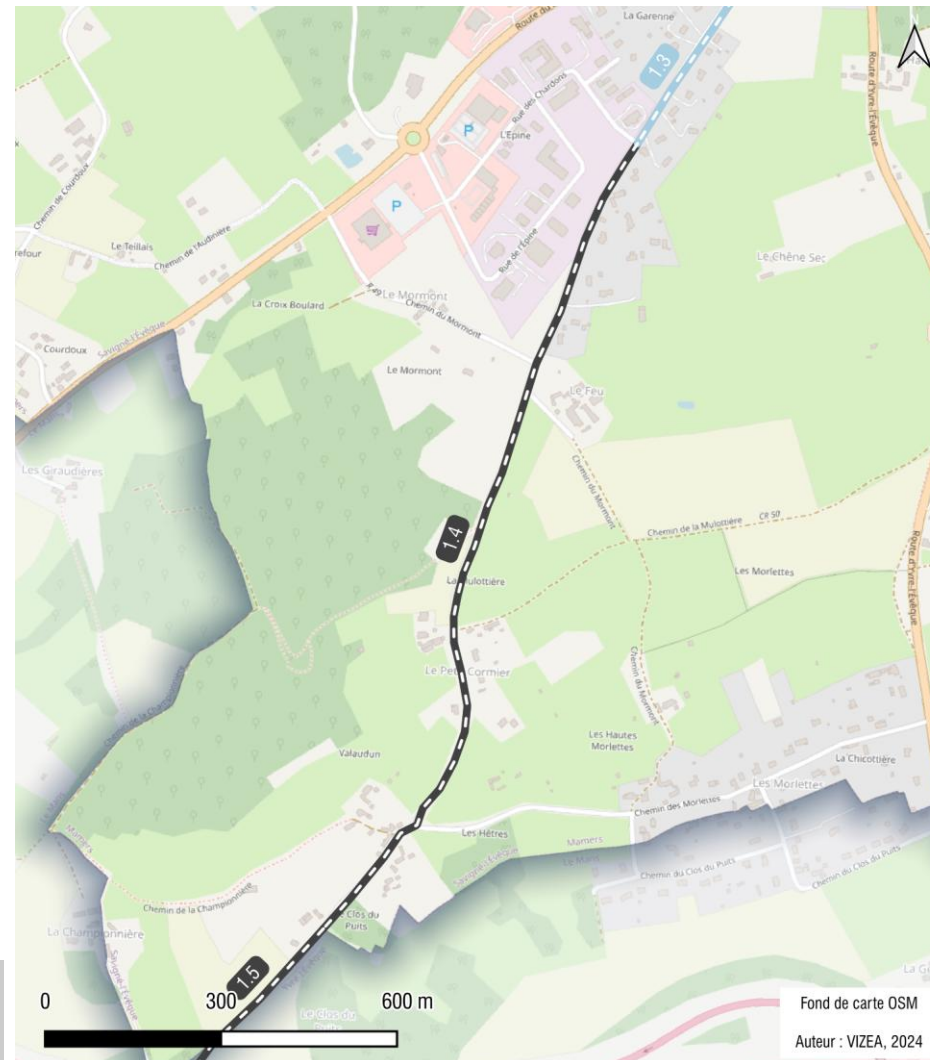


Longueur totale : 1 488 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°1 Section 1.4

Légende

Projets cyclables du SDMA

- Type d'aménagement
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Itinéraire conseillé
- Etat d'avancement
- En projet

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Itinéraire : 2. Connerré - Champagné

Permet de créer un itinéraire cyclable qui traverse le territoire d'est en ouest. Pour la commune de Connerré, le plan vélo prévoit déjà la mise en œuvre d'un itinéraire sur sa commune pour rejoindre la gare de Champagné

Desserte

- ✓ Réseau Chronovélo de la Métropole du Mans en cas de prolongement à Champagné
- ✓ Parc des Sittelles
- ✓ ZA de la Pécardière à Montfort-le-Gesnois et ZA de Champagné
- ✓ Gare de Montfort-le-Gesnois et Saint-Mars-la-Brière

Maîtrises d'ouvrage

- Connerré
- Montfort-le-Gesnois
- Saint-Mars-la-Brière

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- L'ADEME
- La DREAL
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 1 707 000€

(sur le territoire de la CCGB, hors portion sur Connerré)



Longueur totale : 8 408 ml

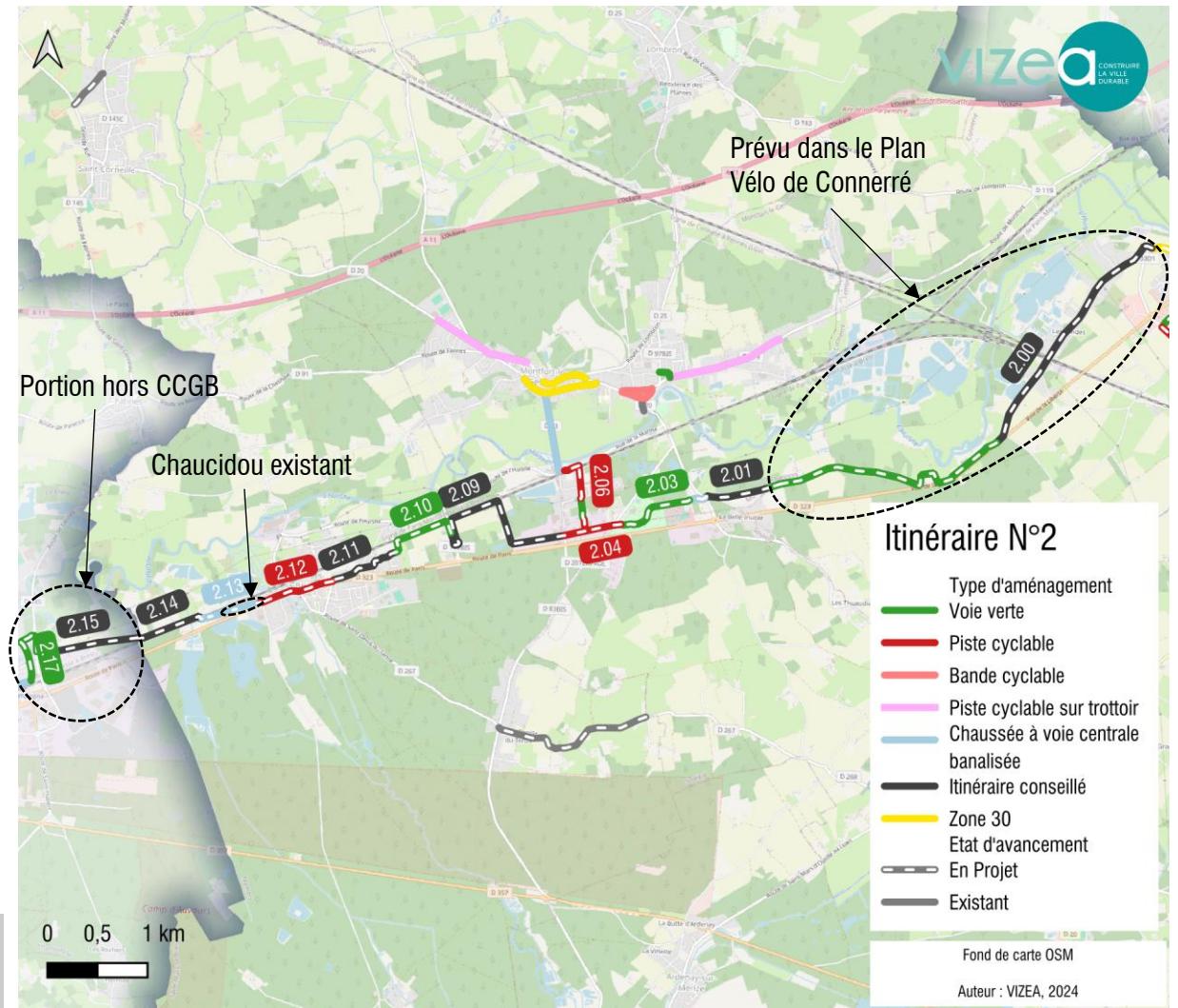
Longueur aménagée : 5 480ml

(sur le territoire de la CCGB, hors portion sur Connerré)

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

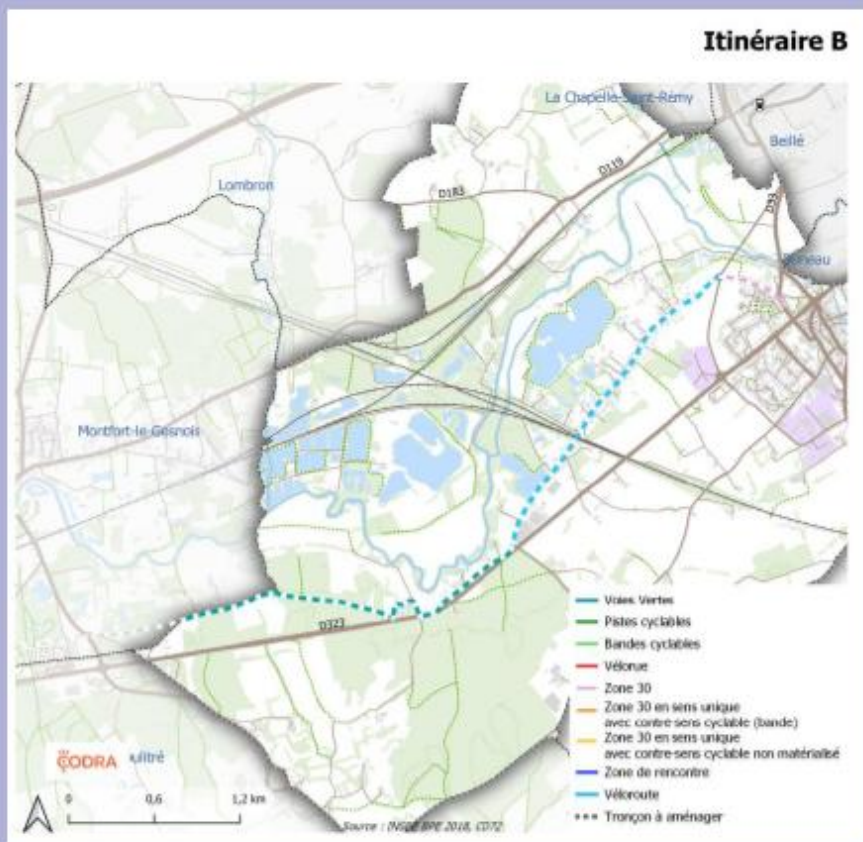
Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.0 Aménagement cyclable sus la commune de Connerré

Liaison B. Centre-ville – Piscine de Montfort-le-Gesnois

Relier le centre aquatique Sitellia de Montfort-le-Gesnois

Priorité 1 et 3



Maître d'ouvrage :
Commune

Partenaires :
Département

Communauté de
Communes (le cas
échéant)

Financeurs :
Région
Département
DREAL
ADEME

Coût d'investissement :
1 107 878 €

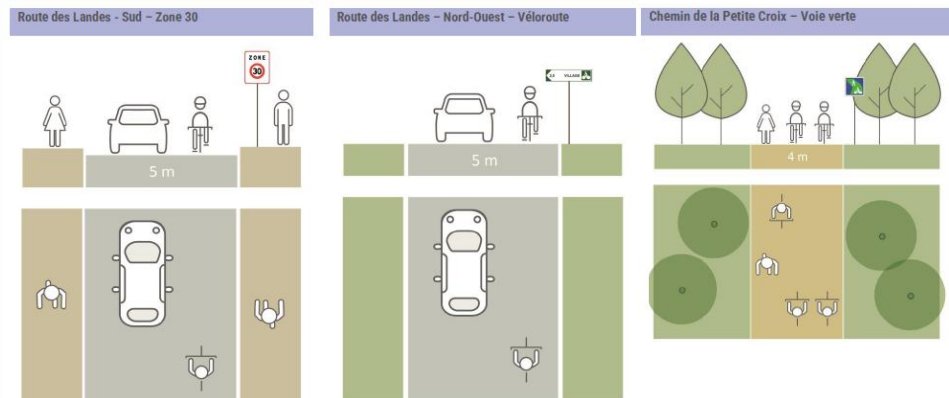
Lieux desservis : centre aquatique Sitellia (Montfort-le-Gesnois)	Temps de parcours : 22 minutes (jusqu'à la limite communale)	Linéaire total : 5,67 km
		Linéaire existant : 0,10 km
		Linéaire à aménager : 5,57 km
		Nombre de points durs : 4

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	2,73 km	955 839 €
Zone 30 :	0,41 km	55 695 €
Voie routière balisée vélo :	2,43 km	5 344 €
Points durs :		91 000 €

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2027	2028 - 2032	2033 - 2037

Coupes de voirie de principe



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.1 Chemin du Piolay à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

En attendant que l'aménagement de la voie verte soit réalisé sur la commune de Connerré, la mise en place d'une signalisation interdisant la circulation des véhicules motorisés comme un sens interdit sauf riverain permet de réserver cette voie aux modes actifs à moindre coût.

Points-durs identifiés

- Mise en cohérence avec la réalisation de la voie verte de Connerré pour créer une continuité et favoriser l'usage (Portion 1 prévue entre 2023 et 2027 alors que la 2^e portion est prévues entre 2033 et 2037)
- S'assurer de la bonne visibilité et compréhension du sens interdit de chaque côté.

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 700€

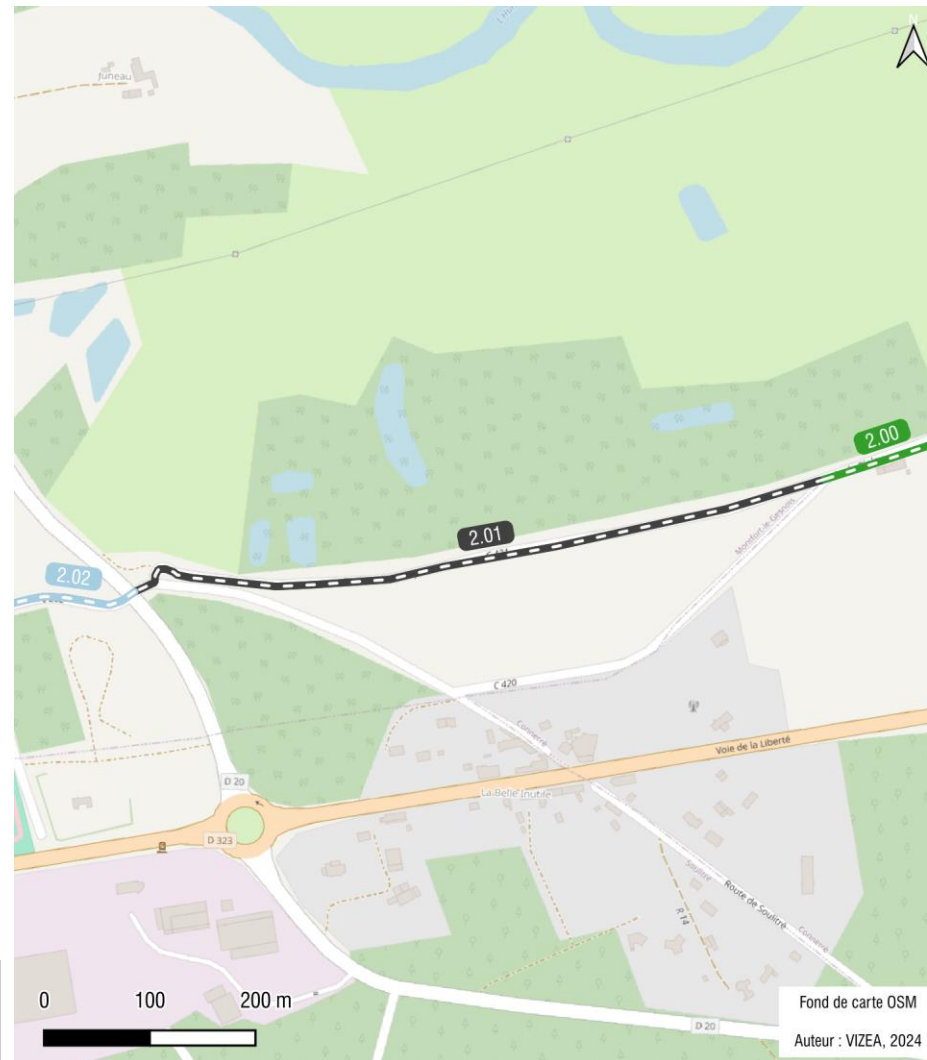


Longueur totale : 678 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.01

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

Voie verte

Chaussée à voie centrale banalisée

Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

En projet

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

Voie verte

Etat d'avancement

En projet



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.2 Route communale C202 à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Assurer la visibilité et sécurité des cyclistes pour la traversée de la D20 avec un élargissement de l'intersection pour permettre une séparation des flux vélo et voiture ainsi que la mise en place d'une limitation de vitesse à 50 km/h. La faible circulation de l'axe C202 permet un aménagement léger de type chaussée à voie centrale banalisée ou chaucidou accompagnée d'une signalétique adaptée.

Points-durs identifiés

- ▲ Sécurisation de l'intersection avec la D20 pour permettre aux cyclistes de traverser en sécurité (panneaux et limitation de la vitesse à 50 km/h)
- ▲ Système de priorité avec la C8 à revoir pour donner la priorité à l'axe cyclable.

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 2 990€

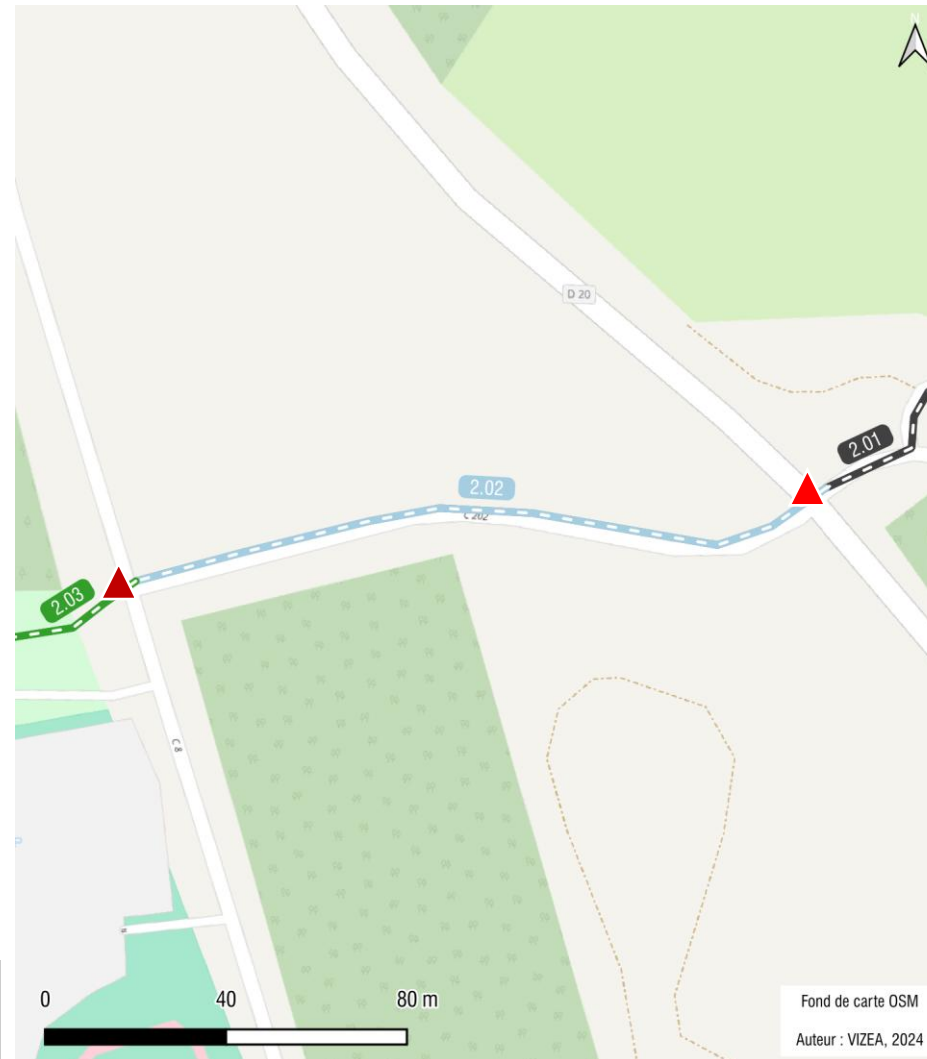


Longueur totale : 159 ml
Longueur aménagée : 159 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2
Section 2.02

Légende

Projets cyclables du SDMA
Type d'aménagement

- Voie verte
- - - Chaussée à voie centrale banalisée
- Itinéraire conseillé
- - - Etat d'avancement
- - - En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.3 Traversée du Parc des Sittelles à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

La traversée du parc est d'ores et déjà intégralement interdite aux voitures et véhicules motorisés, il suffira donc d'assurer un bon jalonnement sur cette partie et de mettre en place une signalétique pour signaler la présence de cyclistes aux automobilistes aux deux extrémités de cette section. Cette voie, actuellement chemin interdit aux véhicules motorisés devra être qualifiée en voie verte.

Points-durs identifiés

- Insister sur la signalisation montrant la présence de cyclistes sur les extrémités de la section
- Assurer une bonne cohabitation avec les piétons en rappelant le système de priorité en vigueur sur les voies vertes : priorité aux piétons dans le parc

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 2 984€

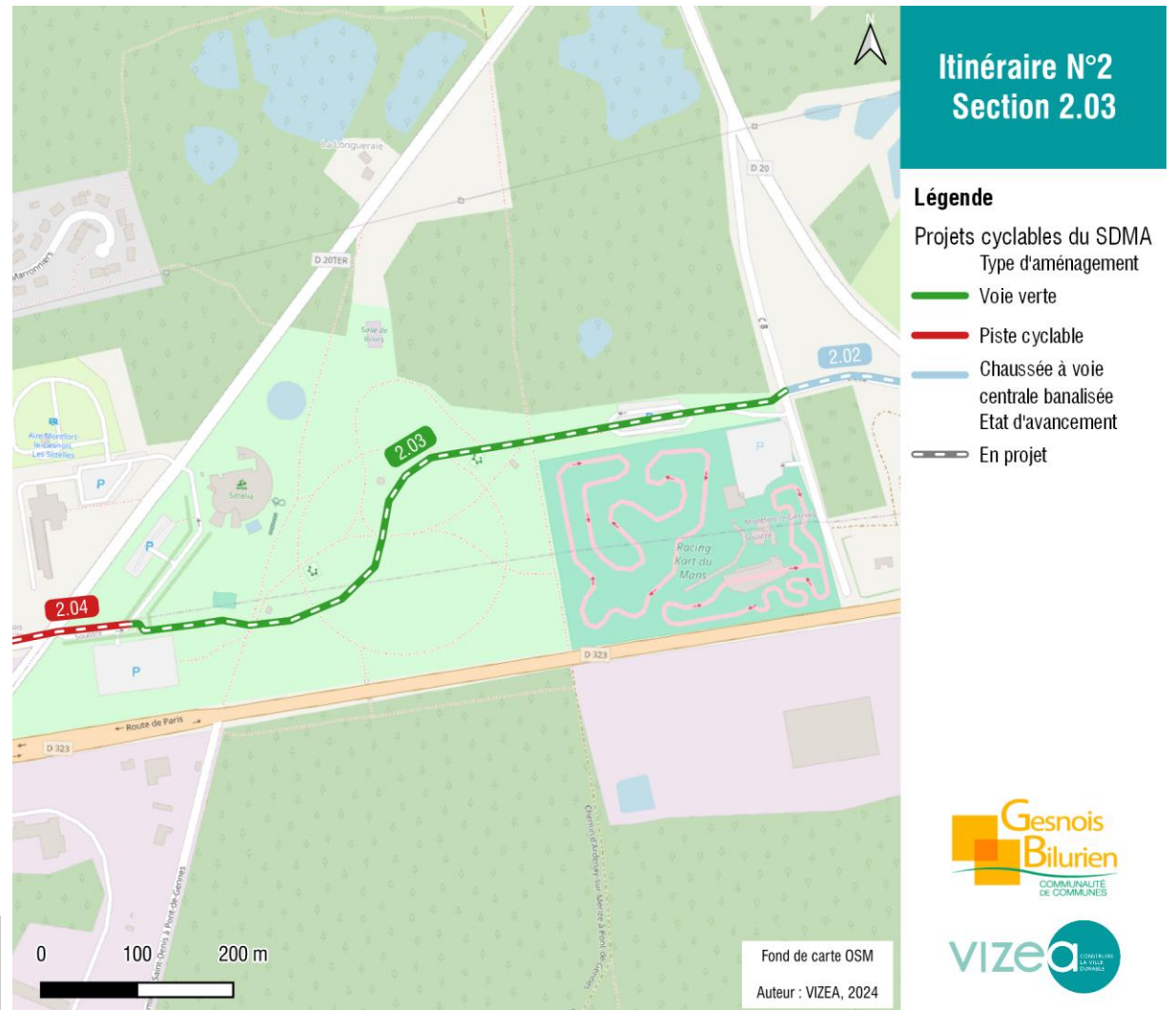


Longueur totale : 792 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.4 Route départementale RD20Ter à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale sur le côté nord de la RD afin de permettre de sortir du parc des Sittelles et rejoindre la suite de l'itinéraire en toute sécurité. La présence de poids-lourds dans cette zone nécessite impérativement un aménagement en site propre. Une fourche permet d'accéder à la gare de Montfort au nord ou de continuer vers l'ouest.

Points-durs identifiés

- ▲ Sécurisation de la RD20Ter à la sortie du parc des Sittelles (priorité à accorder aux cyclistes) et de l'arrivée sur la voie verte
- Répartition de la voirie à revoir sur l'axe principal (présence de PL et fossés)

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- Montfort-le-Gesnois
- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 234 150€

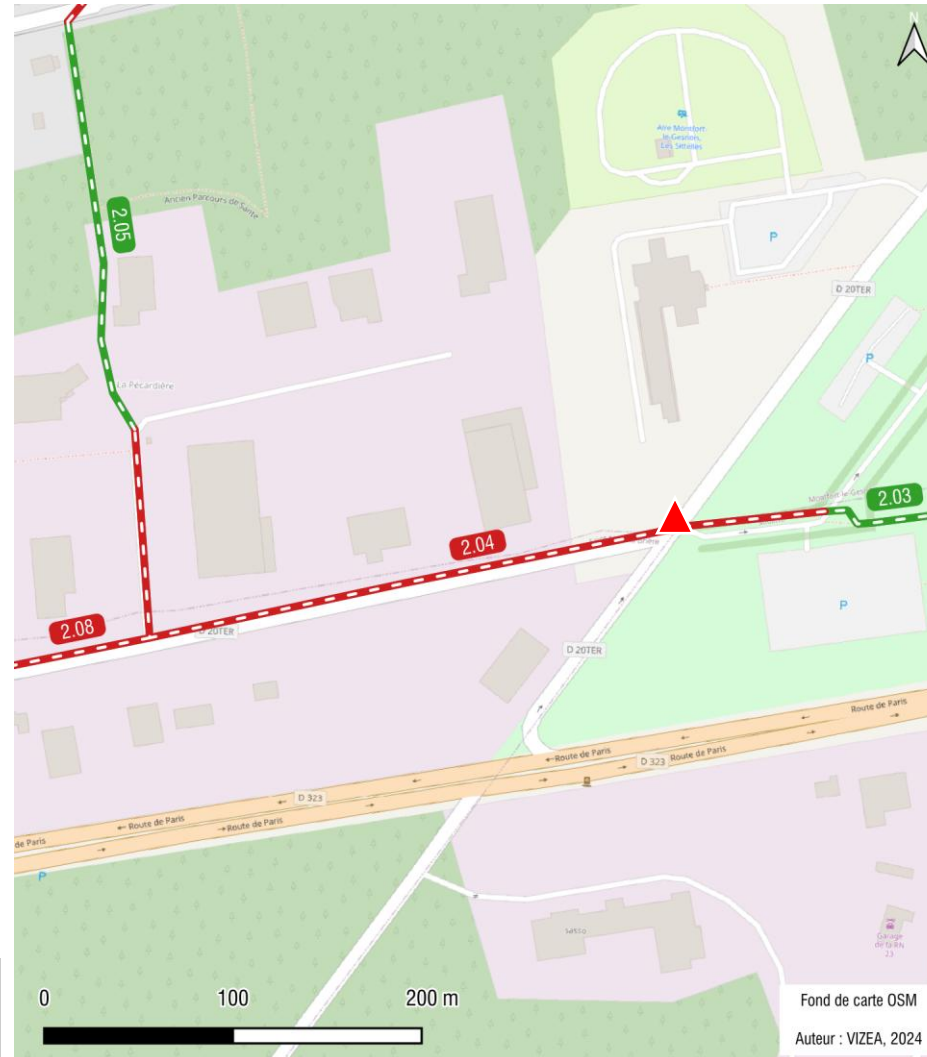


Longueur totale : 475 ml
Longueur aménagée : 475 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2
Section 2.04

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Voie verte

— Piste cyclable

— Etat d'avancement

— En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.5 Passage entre la D20Ter et l'allée des pins à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Un chemin est déjà existant mais actuellement trop étroit et sans revêtement. Le déploiement d'une voie verte semble donc particulièrement adapté à la situation. Pour se faire, il faudra élargir la voie, appliquer un revêtement, placer une signalétique adaptée et mettre en place des barrières à chaque extrémité pour empêcher le passage de véhicules motorisés (sans que cela ne devienne trop contraignant pour les cyclistes)

Points-durs identifiés

- ▲ Sécuriser l'arrivée sur l'allée des pins et assurer une bonne traversée pour rejoindre la piste cyclable de l'allée des acacias. (Panneau cédez le passage au cycliste par exemple)

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 44 100€



Longueur totale : 222 ml
Longueur aménagée : 222 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.05

Légende

Projets cyclables du SDMA

- Type d'aménagement
- Voie verte
- Piste cyclable
- Etat d'avancement
- En projet

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.6 La RD83 ou Allée des acacias à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Déploiement d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale sur tout le côté ouest de l'allée des acacias. Pour se faire, une mise en sens unique de l'allée est essentielle. Une révision du plan de circulation de toute la zone pourrait être pertinent.

Points-durs identifiés

- Réaliser une étude de trafic pour s'assurer du sens de circulation à conserver.
- ▲ Sécuriser et pacifier les potentiels conflits entre modes actifs sous la voie ferrée
- ▲ Assurer la possibilité de sortie de PL de Ziegler ECLOR

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 58 000€

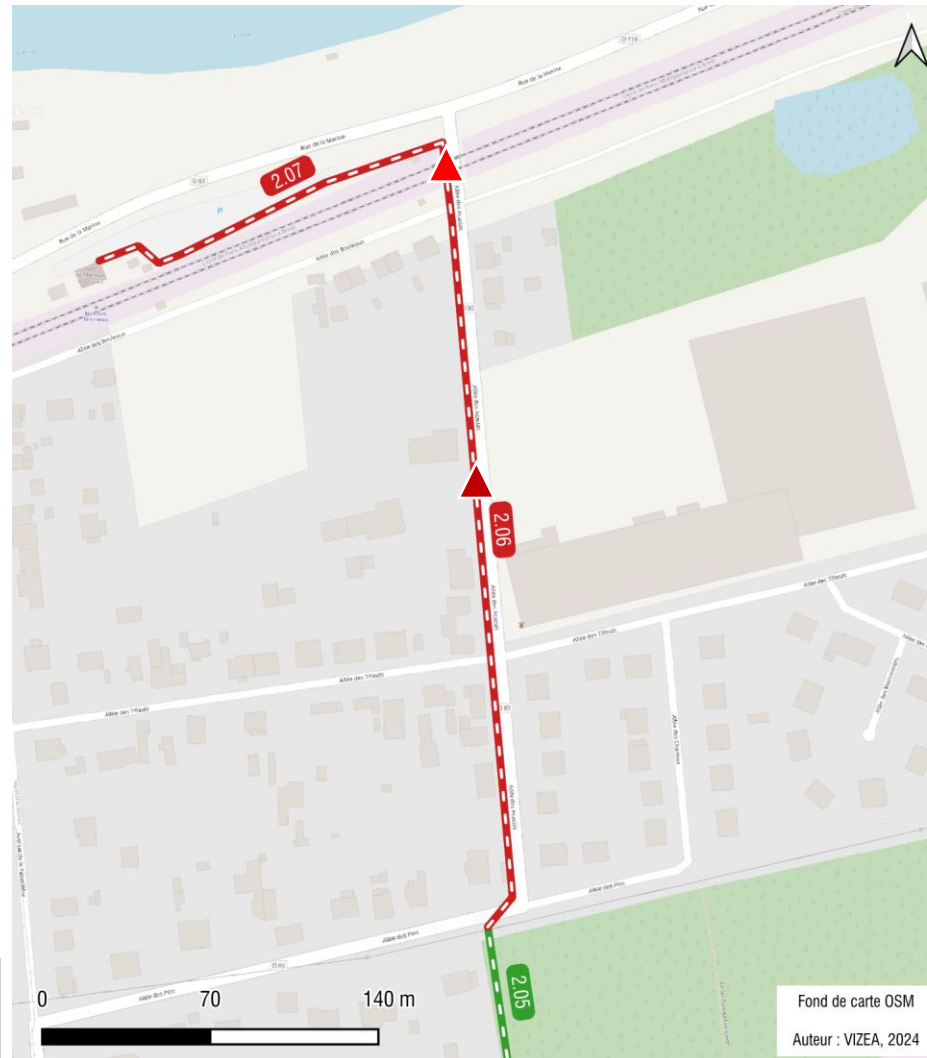


Longueur totale : 332 ml
Longueur aménagée : 332 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.06

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

Voie verte

Piste cyclable

Etat d'avancement

En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.7 Rue de la marine (Gare de Montfort-le-Gesnois)

Description de l'aménagement

Une bande goudronnée est déjà existante pour permettre aux piétons de traverser les voies ferrées. Un élargissement permettant d'accueillir une piste cyclable bidirectionnelle pourrait être réalisé en complément afin de permettre un accès à la gare pour tous les modes actifs

Points-durs identifiés

- ▲ Nécessité de retirer des places de stationnement d'un côté à la gare de Montfort-le-Gesnois.

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 27 475€



Longueur totale : 157 ml
Longueur aménagée : 157 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.07

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Piste cyclable

— Etat d'avancement

— En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.8 Suite route départementale RD20Ter à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Une piste cyclable unilatérale bidirectionnelle dans la continuité de la section 2.04 doit être mise en place afin d'assurer un bon niveau de sécurité sur cet axe. L'intersection entre les sections 2.04 et 2.08 devra être jalonnée suffisamment clairement pour ne pas créer de confusion.

Points-durs identifiés

- ▲ Jalonnement clair à mettre en place à l'intersection avec la section 2.04
- ▲ Sécuriser l'intersection entre la RD20T et la RD83

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- Montfort-le-Gesnois
- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 102 340€

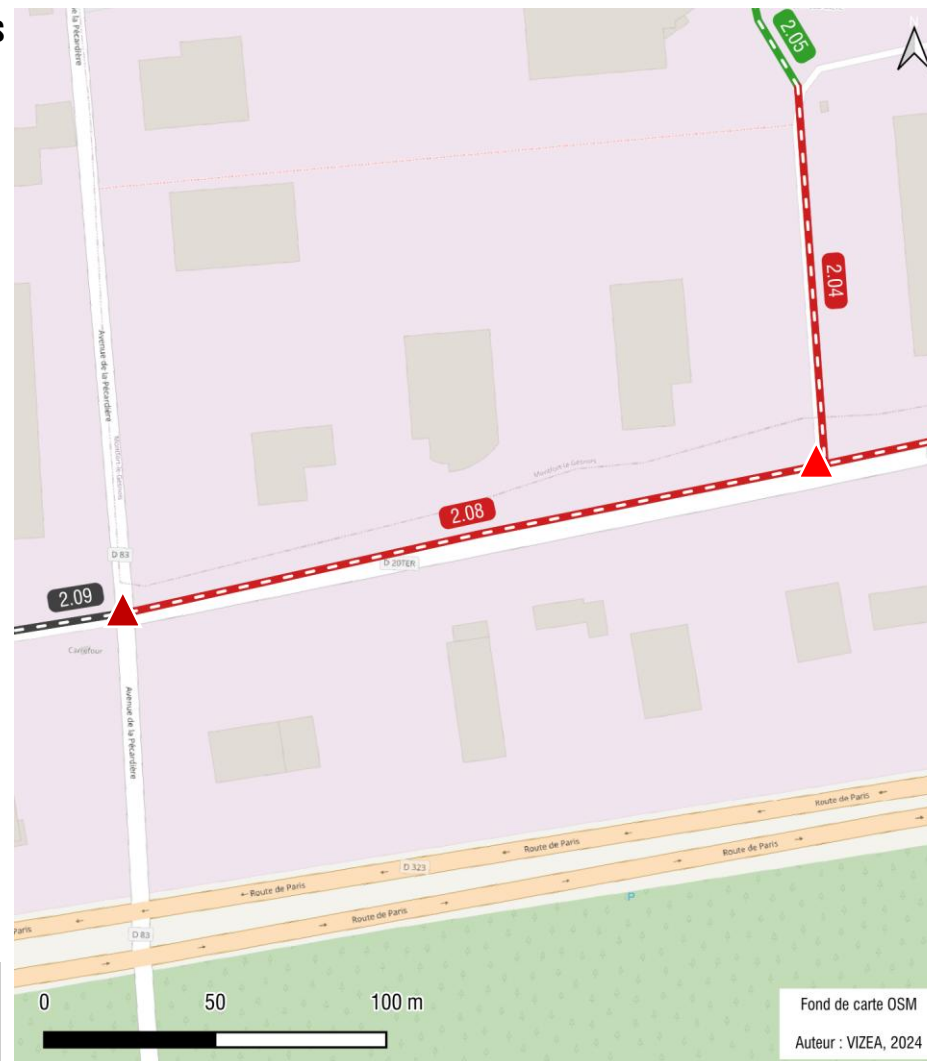


Longueur totale : 206 ml
Longueur aménagée : 206 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.08

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

Voie verte

Piste cyclable

Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.9 Route entre la Pécardière et la déchetterie

Description de l'aménagement

La route est assez étroite et son revêtement de mauvaise qualité, par conséquent, il est nécessaire de retravailler le revêtement et la largeur de la voirie pour y permettre une circulation cyclable confortable et sécurisante. La mise en sens unique des routes La Lande, Les Maisons Rouges, Chauveau et la route du Héron Cendré permettrait de n'appliquer qu'un jalonnement sur cet voie peu fréquentée. Dans un second temps une étude complémentaire pourra permettre d'estimer les acquisitions foncières devra être réalisée afin de permettre l'implantation une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale bien jalonnée et définie.

Points-durs identifiés

- ▲ Sécurisation de l'intersection avec la RD119bis

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois
- Saint-Mars-la-Brière

Partenaires

- Montfort-le-Gesnois
- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 384 420€

(hors acquisitions foncières éventuelles)



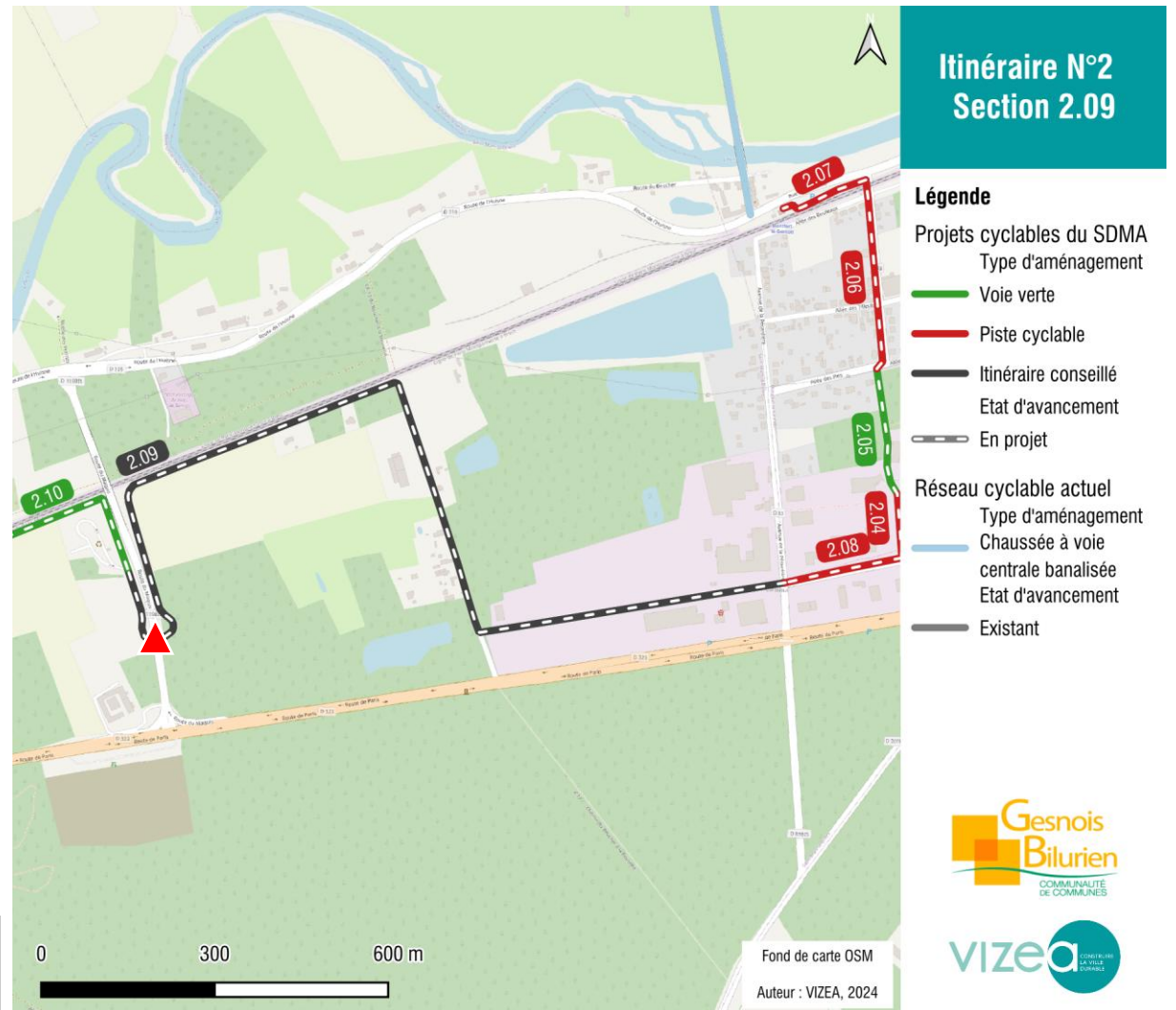
Longueur totale : 1 780 ml

Longueur aménagée : 1 780 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.10 De la déchetterie à l'allée Itala

Description de l'aménagement

Le déploiement d'une voie verte est nécessaire pour cette section afin d'apporter plus de confort et de sécurité aux usagers. Cette dernière devra être accompagnée de jalonnement et d'éclairage afin d'y assurer la possibilité d'un usage quotidien efficace.

Points-durs identifiés

- Acquérir le foncier nécessaire à la mise en place de la voie verte

Maîtrise d'ouvrage

- Saint-Mars-la-Brière

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 152 902€

(hors acquisitions foncières éventuelles)



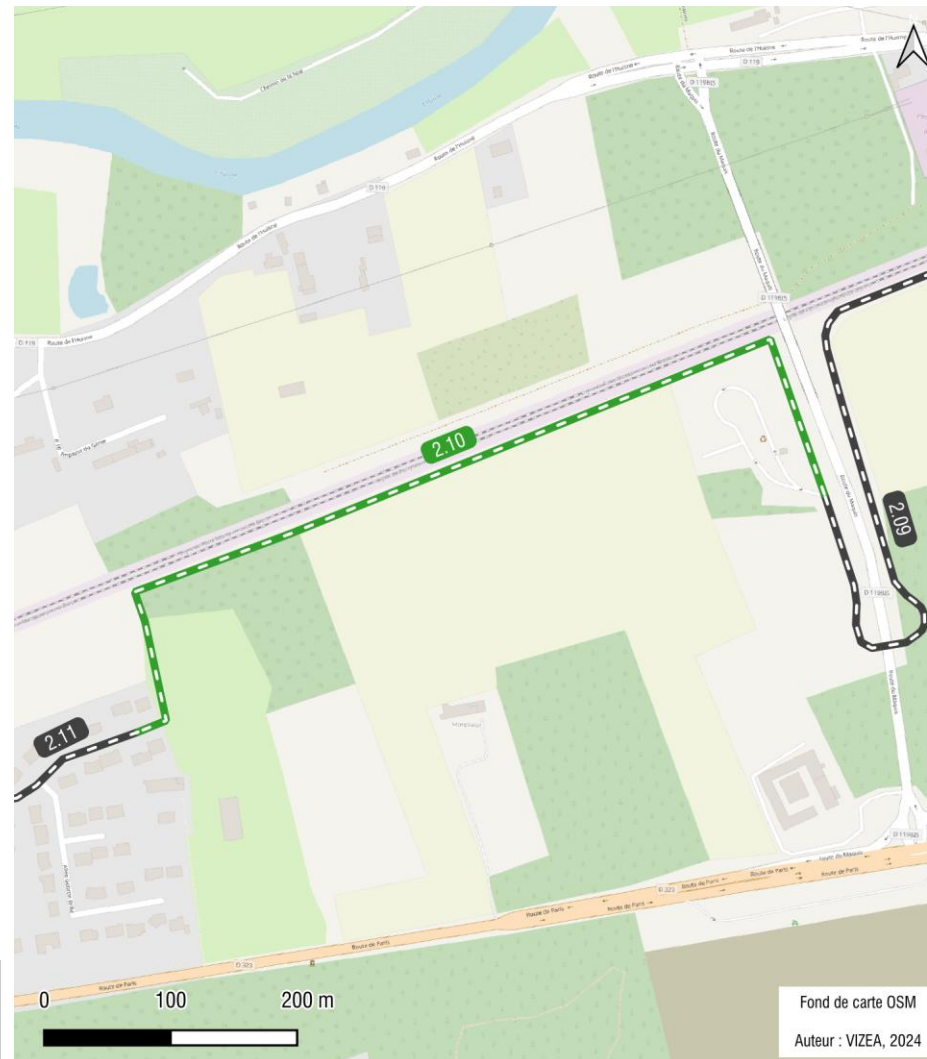
Longueur totale : 783 ml

Longueur aménagée : 783 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.10

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

Voie verte

Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

En projet

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.11 De la voie verte à la RD 323

Description de l'aménagement

L'ensemble de cette portion et du quartier est d'ores et déjà en zone 30 ce qui assure un niveau de sécurité minimum. En complément, des ralentisseurs devront être implantés aux abords de l'itinéraire.

Un simple jalonnement permettra de guider les cyclistes sur cette section, cependant l'arrivée sur la RD323 devra être facilitée afin d'assurer un degré de sécurité suffisant aux usagers.

Points-durs identifiés

- ▲ Sécuriser la jonction entre les sections 2.11 et 2.12 (arrivée sur route départementale)

Maîtrise d'ouvrage

- Saint-Mars-la-Brière

Partenaires

- Montfort-le-Gesnois
- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 33 024€



Longueur totale : 756 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.11

Légende

Projets cyclables du SDMA
Type d'aménagement

Voie verte

Piste cyclable

Itinéraire conseillé
Etat d'avancement

En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.12 Route départementale 323 à Saint-Mars-la-Brière

Description de l'aménagement

La RD323 est l'axe départemental le plus fréquenté de l'intercommunalité et compte de nombreux passages de poids-lourds. Afin d'offrir un niveau de sécurité minimum et une continuité dans l'itinéraire, le trottoir côté nord peut être transformé en piste cyclable bidirectionnelle et le trottoir sud sera destiné aux usagers piétons.

Points-durs identifiés

- ▲ Suppression de places de 20 places de stationnements le long de la RD 323 (report possible des véhicules stationnés sur les parkings entre la rue du château et l'allée de Sainte Catherine)
- ▲ Partage de la voirie sur le franchissement du pont (cf slide suivante)

Maîtrise d'ouvrage

- Saint-Mars-la-Brière

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 397 650€
(hors études à mener)

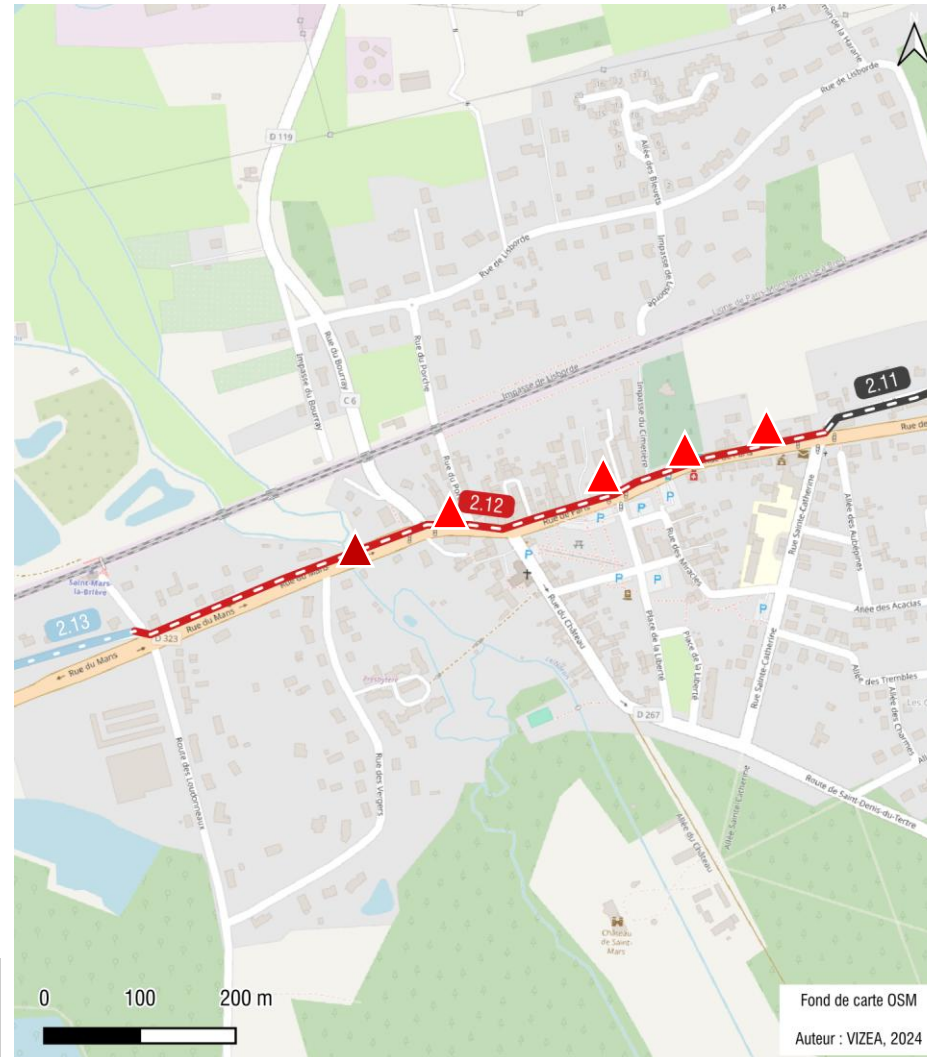


Longueur totale : 760 ml
Longueur aménagée : 760 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.12

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Piste cyclable

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

— En projet

— A améliorer

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

— Chaussée à voie centrale banalisée

Etat d'avancement

— Existant



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connéré à Champagné

Section : 2.12 Précisions sur le passage du pont du Narais

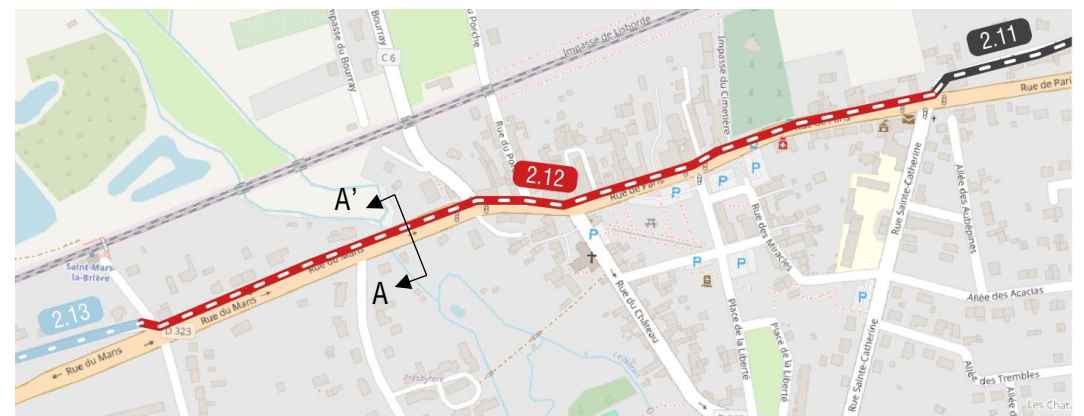
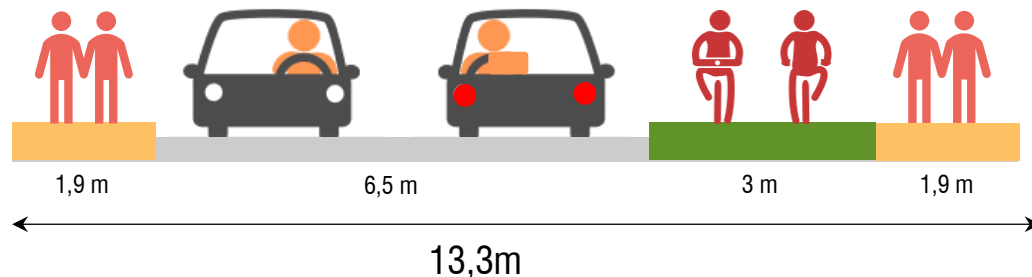
Une suppression de la bande neutre entre les deux voies carrossables permettrait de réaliser un partage de la voirie équitable et confortable pour tous les modes :

- Des trottoirs de 1,9 mètres de chaque côté permettant le croisement de piétons et le confort de personnes à mobilité réduite
- Une piste cyclable unilatérale bidirectionnelle de 3 mètres de largeur permet une circulation agréable pour les cyclistes
- Une voirie de 6,5 mètres de largeur permet la circulation de voitures et/ou poids-lourds et/ou bus sur cette portion de la section 2.12

Un tel partage de la voirie permettrait donc un partage équitable, une inclusion des modes actifs sans entraver l'important trafic et le nombre conséquent de poids-lourds qui empruntent quotidiennement cet axe



Coupe AA'



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.13 Chemin de Champagné (Gare de Saint-Mars-la-Brière)

Description l'aménagement

Un chaucidou et une limitation à 30 km/h sont existants sur la moitié de la section. Ce type d'aménagement est pertinent mais nécessite une rénovation car le béton actuel est usé et la largeur des rives est irrégulières. De plus, bien qu'une couleur ocre ai été appliquée sur les rives, une couleur plus vive serait nécessaire. La seconde partie de la section, limitée à 50 km/h devra être garnie de signalétique annonçant la présence de cyclistes.

Points-durs identifiés

- Assurer l'entretien de l'aménagement
- ▲ Assurer la sécurité de la traversée de rails afin de rejoindre les Mares

Maîtrise d'ouvrage

- Saint-Mars-la-Brière

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 125 340€
(hors traitement du passage sous les voies ferrées)



Longueur totale : 608 ml
Longueur aménagée : 608 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.13

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Piste cyclable

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

--- En projet

— A améliorer

—

—

—

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

— Chaussée à voie centrale banalisée

Etat d'avancement

— Existant



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.2 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Connerré à Champagné

Section : 2.14 Les Mares et l'Angelottière à Saint-Mars-la-Brière

Description de l'aménagement

Route communale limitée à 70km/h, propice aux vitesses élevées, trop étroite pour permettre la mise en place d'un aménagement cyclable sécurisé. Pour offrir un bon niveau de sécurité pour les cyclistes, il peut être envisageable d'appliquer une fermeture de l'axe, sauf pour les riverains, une limitation à 50 km/h, ainsi qu'une implantation de 1 ou 2 ralentisseurs.

Points-durs identifiés

- ▲ Assurer une coordination avec Le Mans Métropole pour permettre une continuité de l'itinéraire

Maîtrise d'ouvrage

- Saint-Mars-la-Brière

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- SNCF Gares et Connexions



Coût / Estimation financière : 140 800€



Longueur totale : 700 ml
Longueur aménagée : 700 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°2 Section 2.14

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

— En projet

— Itinéraire conseillé

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Itinéraire : 3. Montfort-le-Gesnois - Lombron

Permet de créer un itinéraire cyclable reliant la gare de Montfort-le-Gesnois à Lombron en passant par la salle polyvalente Simone Veil. Le lien avec la gare de Montfort-le-Gesnois permet de connecter cet itinéraire N°3 à l'itinéraire N°2 qui relie Connerré à Champagné en passant par la gare de Montfort-le-Gesnois

Desserte

- Gare de Montfort-le-Gesnois
- Centres-bourgs des communes de Lombron et Montfort-le-Gesnois
- Salles polyvalentes : Simone Veil à Lombron et Paul Richard à Montfort-le-Gesnois
- Zone commerciale de la rue des Violettes à Montfort-le-Gesnois
- L'itinéraire en expérimentation N°2

Maîtrises d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois
- Lombron

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Le Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 908 000€

(Hors études complémentaires et potentielles acquisitions foncières)



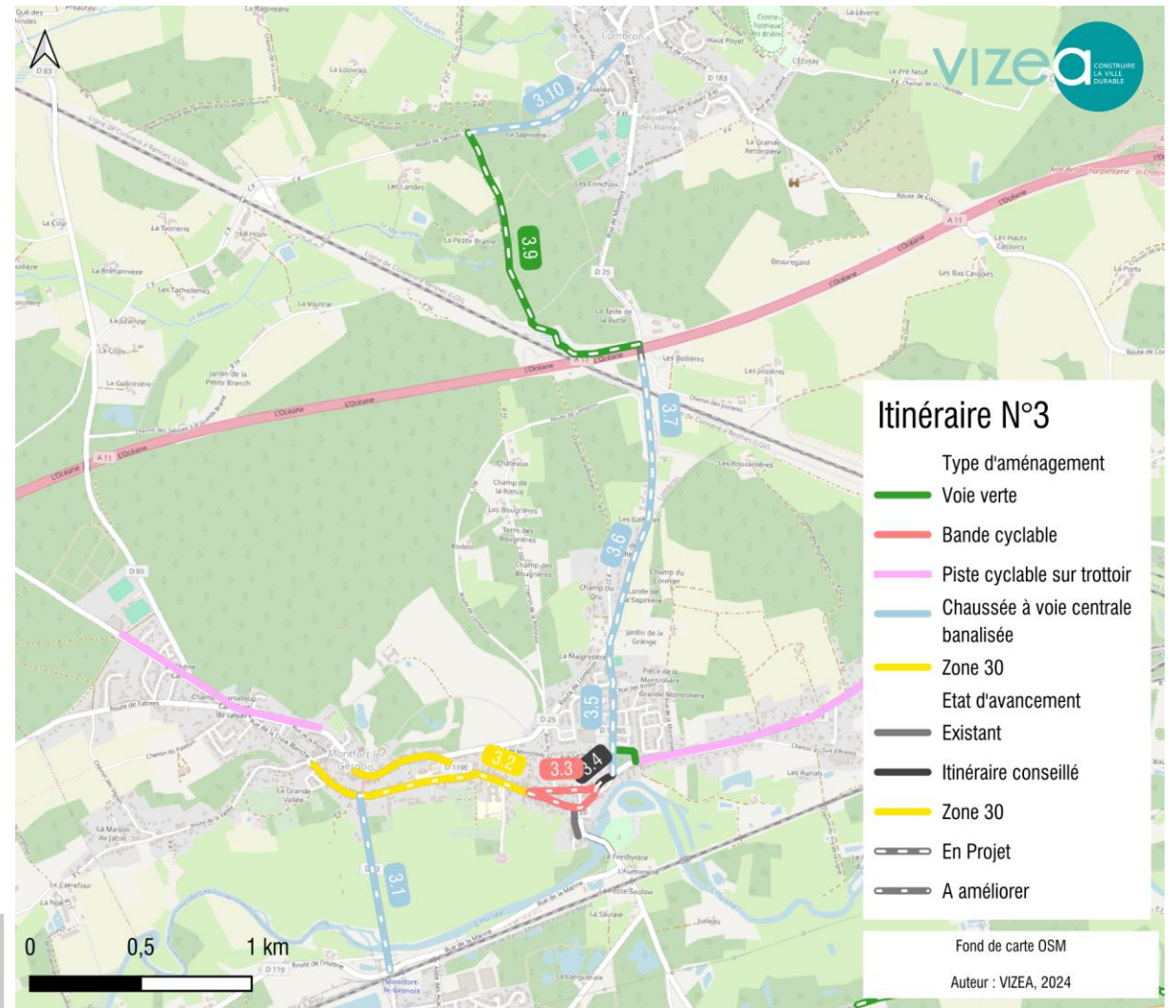
Longueur totale : 6 688ml

Longueur aménagée : 4 872ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaisons cyclables phares en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.1 – Avenue de la gare (RD 83) à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Un aménagement cyclable est déjà en place sur cet axe qui permet de relier la gare de Montfort-le-Gesnois à son centre-bourg. Cet aménagement est un chaucidou et la vitesse y est limitée à 50 km/h. En complément et face à des vitesses observées supérieures à la limitation, des ralentisseurs ou chicanes avec by-pass vélo devront être ajoutés.

Points-durs identifiés

- Parvenir à contrôler la vitesse des automobiles sur cet axe long et rectiligne.

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 18 172€

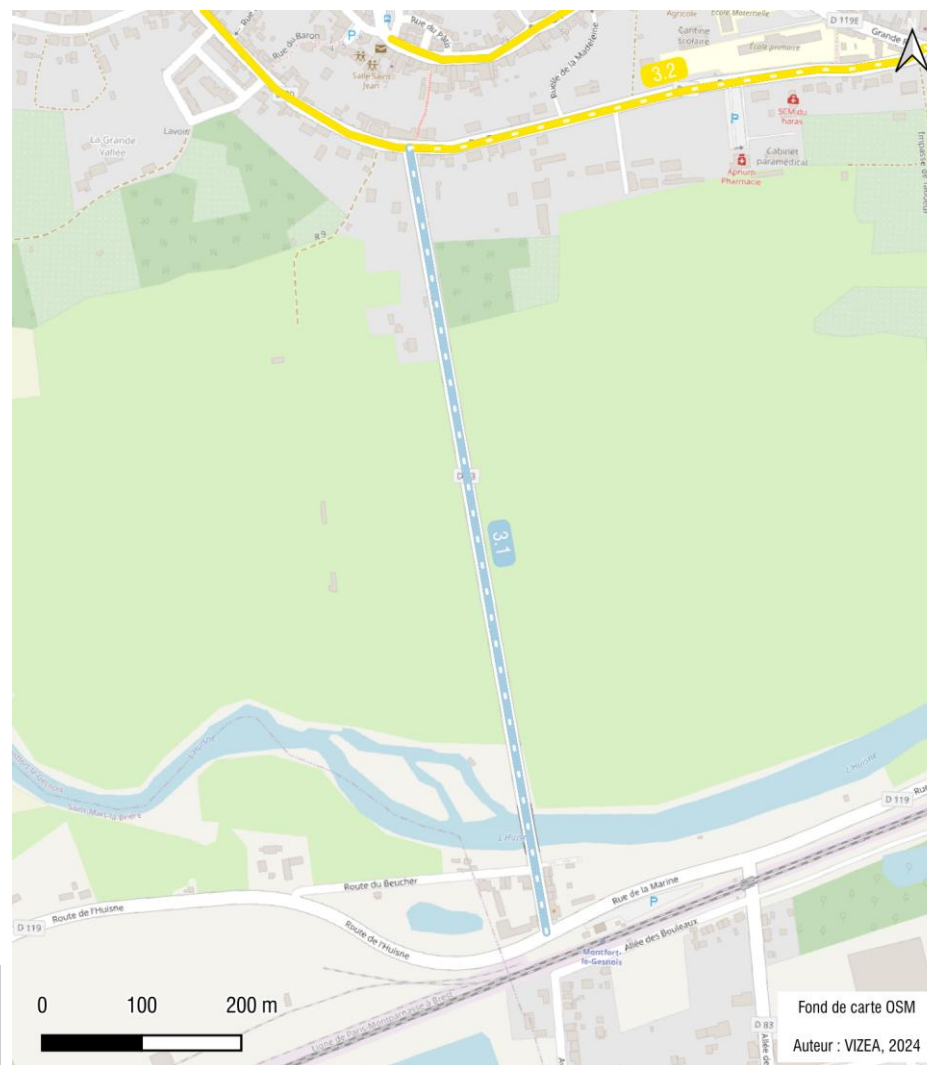


Longueur totale : 793 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3 Section 3.1

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Zone 30

Etat d'avancement

— A améliorer

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Zone 30

Etat d'avancement

— Existant



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.2 – Rue du Haras et rue Honoré Broutelle (RD20) à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

En l'état les rues du Haras et Honoré Broutelle sont d'ores et déjà limitées à 30 km/h avec des ralentisseurs de type chicane. Des améliorations pourraient être appliquées en créant un by-pass vélo sur les chicanes actuelles, en appliquant une signalétique d'avertissement de la présence de cyclistes ou en implantant des dispositifs de contrôle des vitesses.

Points-durs identifiés

- ▲ Rétrécissement de la voie aux abords de l'école primaire des Tilleuls

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 33 192€

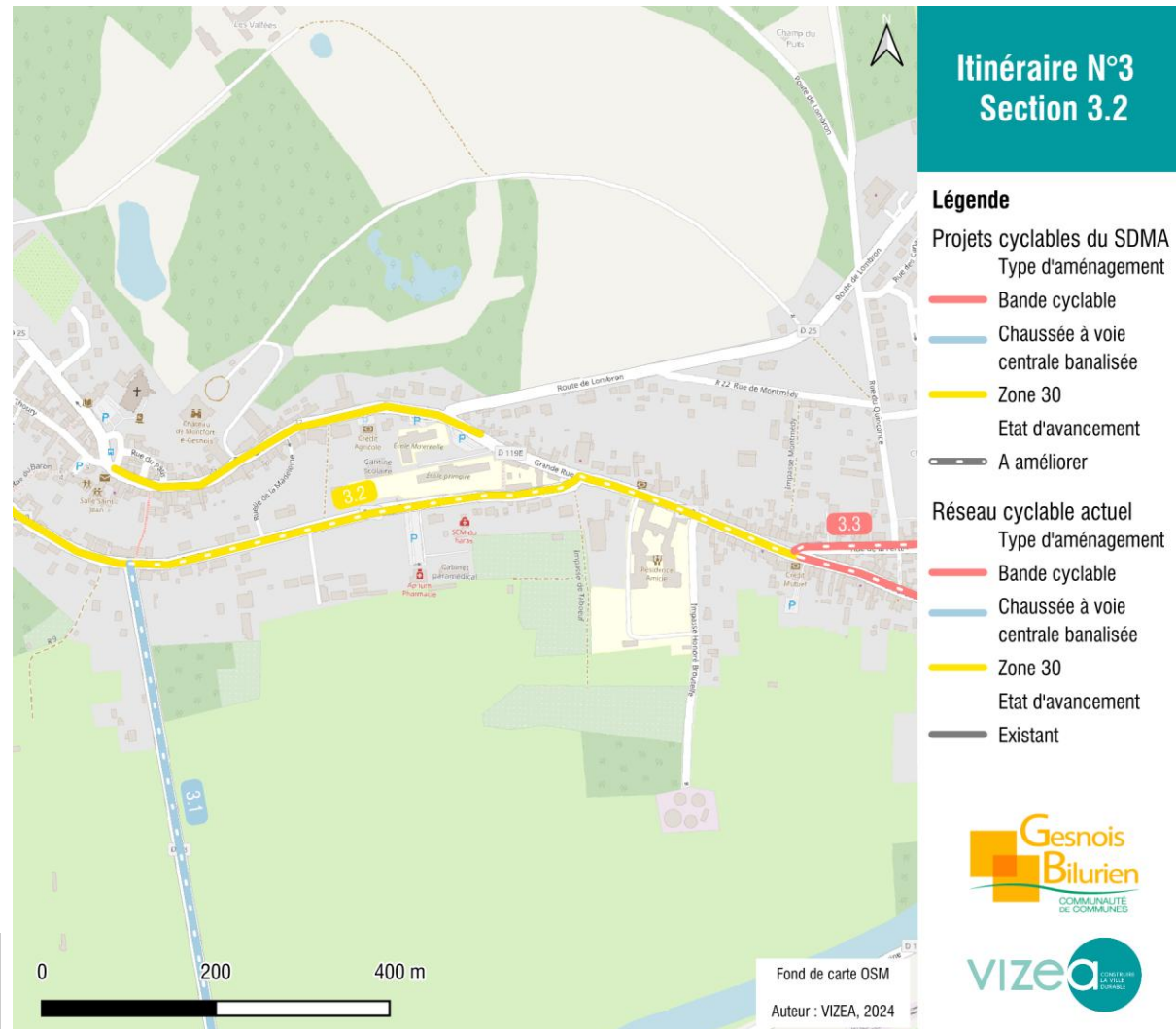


Longueur totale : 798 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3 Section 3.2

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Bande cyclable

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Zone 30

Etat d'avancement

— A améliorer

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

— Bande cyclable

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Zone 30

Etat d'avancement

— Existant



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.3 – Rue Honoré Broutelle (RD20), RD119 et rue de la Ferté à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Une bande cyclable unidirectionnelle est existante tout au long cette section. Cependant selon les normes du CEREMA, il est nécessaire d'élargir, colorer et retirer les changements de direction trop serrés de la majeure partie des bandes cyclables actuelles. Il faut également rendre continu le marquage cyclable aux intersections, qui actuellement n'existe pas.

Pour la mise en place d'un aménagement plus sécurisant, la suppression de stationnements voiture d'un côté de la voirie pourrait permettre d'implanter un aménagement plus qualitatif et sécurisant sur la majeure partie de la section. Cette suppression permettrait également d'offrir un trottoir plus large pour les nombreux piétons qui fréquentent le centre-bourg.

Points-durs identifiés

- ▲ Resserrement de la chaussée et de la bande cyclable

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 80 530€

(hors études complémentaires)



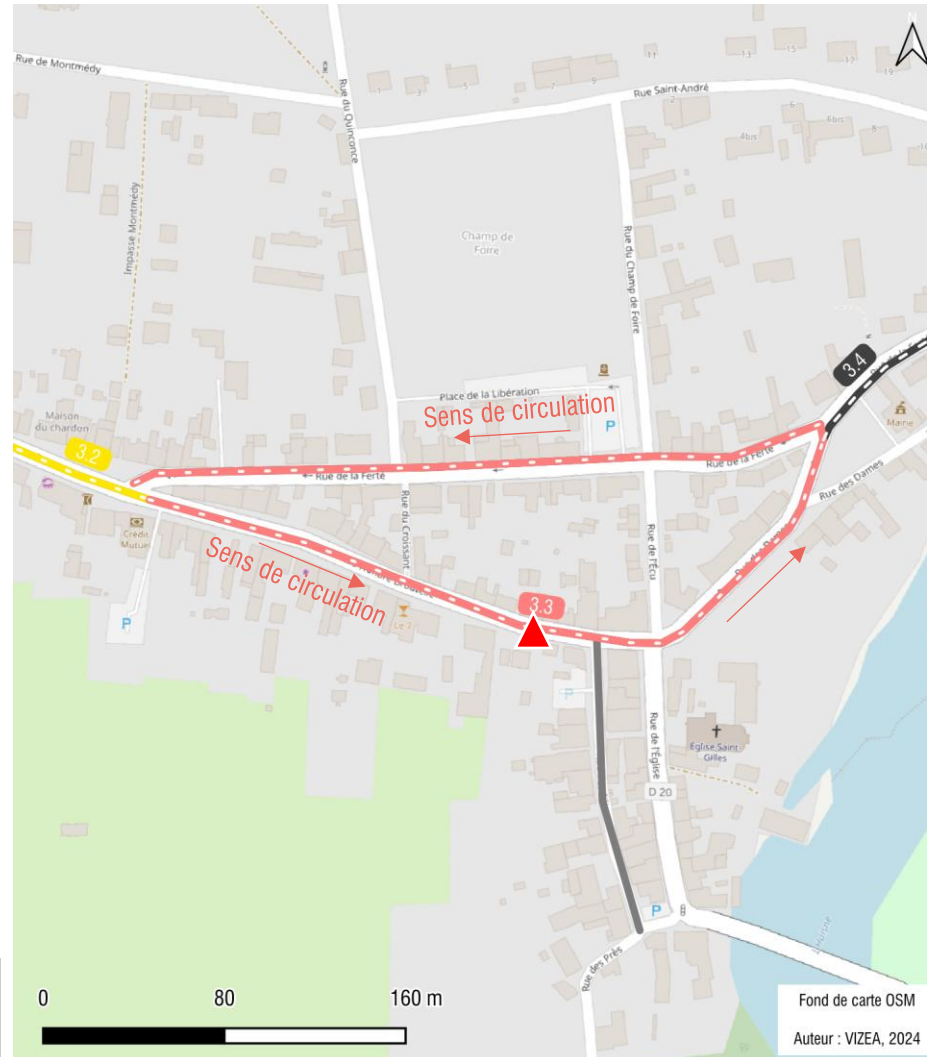
Longueur totale : 668 ml

Longueur aménagée : 668 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3 Section 3.3

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Bande cyclable

— Itinéraire conseillé

— Zone 30

— Etat d'avancement

— En projet

— A améliorer

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

— Bande cyclable

— Etat d'avancement

— Existant



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.4 – Rue de la Ferté (RD119) à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

La largeur de la voirie sur cette section contraint fortement les possibilités d'aménagement, par conséquent un simple itinéraire conseillé est mis en place.

Nonobstant afin de sécuriser la pratique cyclable sur cette portion un ralentisseur et un panneau de rappelle de la limite à 30 km/h (et potentiellement un contrôleur de vitesse) devront être mis en place

Points-durs identifiés

- S'assurer d'un bon partage de la voirie entre tous les modes : voitures, poids-lourds, cyclistes, piétons
- ▲ Assurer une liaison claire, compréhensible et sécurisé avec la bande cyclable en sens unique de la section 3.3

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 7920€

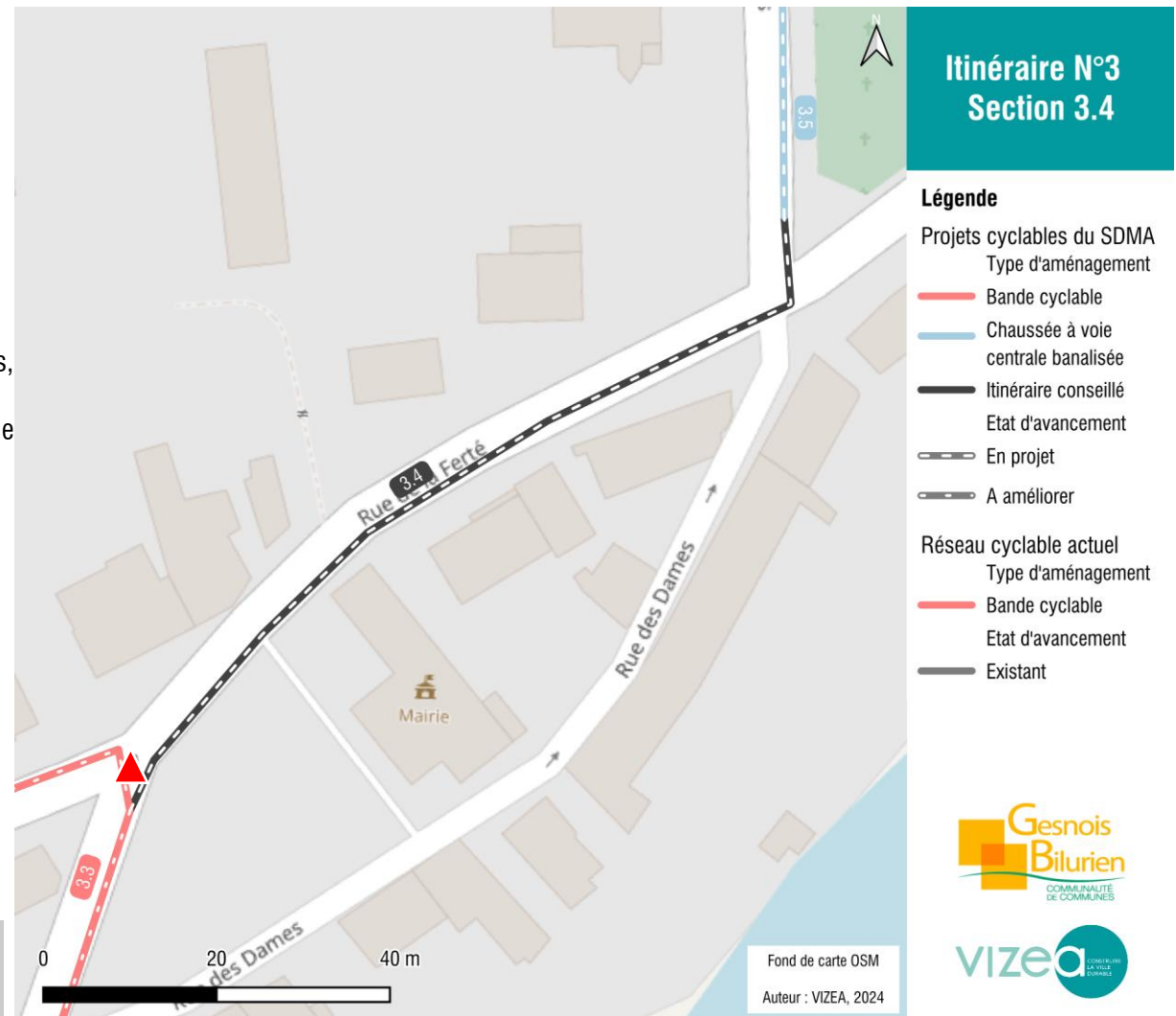


Longueur totale : 105 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3
Section 3.4

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Bande cyclable

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

— En projet

— A améliorer

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

— Bande cyclable

Etat d'avancement

— Existant



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.5 - Rue des Violettes (RD97bis) à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Mise en place d'une chaussée à voie centrale banalisée (Chaucidou) sur toute la route des violettes depuis la route de Connerré (RD119) à la route de Lombron (RD97bis).

Points-durs identifiés

- ▲ Intersection avec la rue des Fauvettes : le système de priorité doit être revu afin de permettre la réalisation d'un aménagement cyclable continu.

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 122 555€



Longueur totale : 591 ml
Longueur aménagée : 591 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3 Section 3.5

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

- Bande cyclable
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Itinéraire conseillé

Etat d'avancement

- En projet
- A améliorer

Réseau cyclable actuel

Type d'aménagement

- Voie verte
- Bande cyclable
- Piste cyclable sur le trottoir
- Etat d'avancement
- Existant



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.6 – Route de Lombron (RD25) à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

En prenant soin d'assurer la sécurisation de l'intersection entre la rue des violettes et la route de Lombron, une chaussée à voie centrale banalisée pourrait être mise en place jusqu'au début du pont. La limitation de vitesse à 50 km/h devra être rappelée.

Points-durs identifiés

- ▲ S'assurer de l'implantation d'une signalétique visible et compréhensible pour permettre une insertion sur la route de Lombron en toute sécurité
- S'assurer de rappeler aux automobilistes la limite de vitesse à 50km/h

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Le Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 73 480€

(hors étude pour la sécurisation de l'intersection)



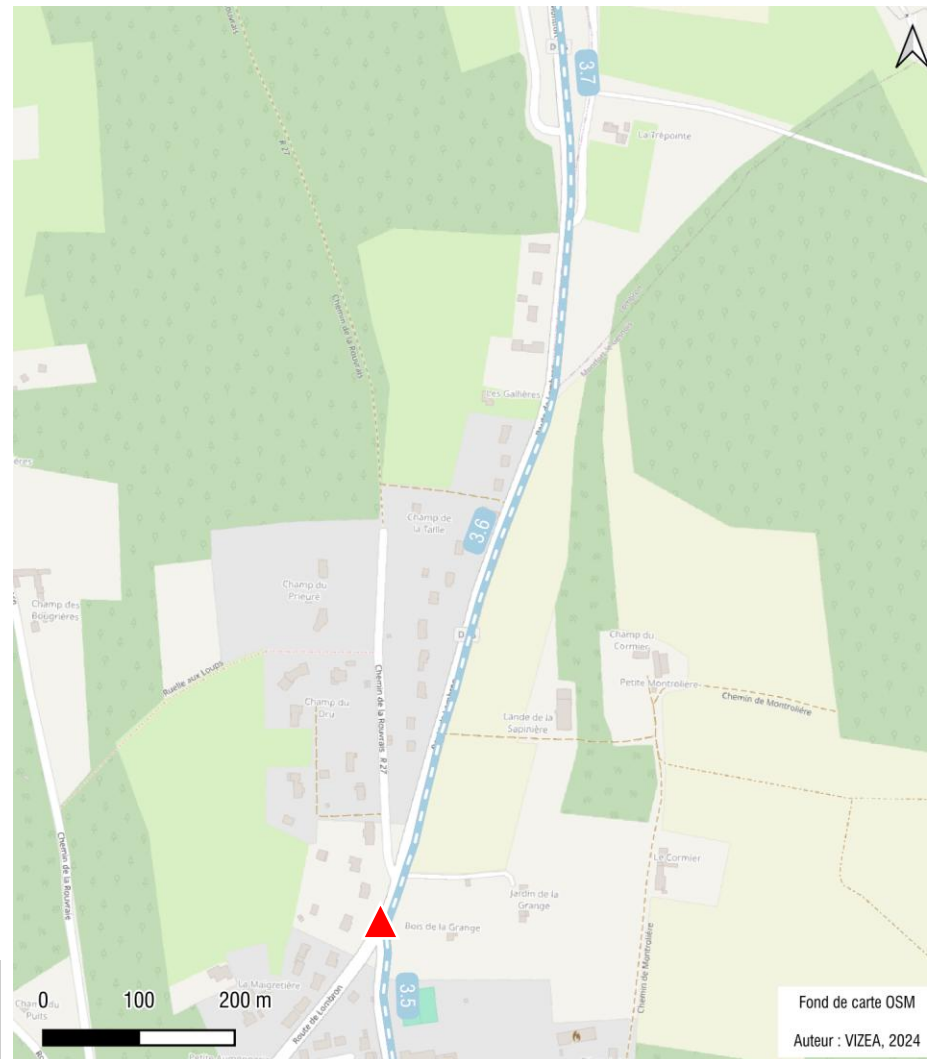
Longueur totale : 848 ml

Longueur aménagée : 848 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3
Section 3.6

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Etat d'avancement

— En projet



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.7 - Route de Lombron, RD25, (passage de la voie ferrée) à Montfort-le-Gesnois

Description de l'aménagement

Afin de permettre la cohabitation entre cyclistes et automobilistes, une chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou) pourra être mise en œuvre si elle s'accompagne de signalétiques et limitations de vitesses claires.

Points-durs identifiés

- S'assurer de l'implantation d'une signalétique visible et compréhensible
- Abaisser la limite de vitesse à 50km/h sur cette portion

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Le Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 39 480€

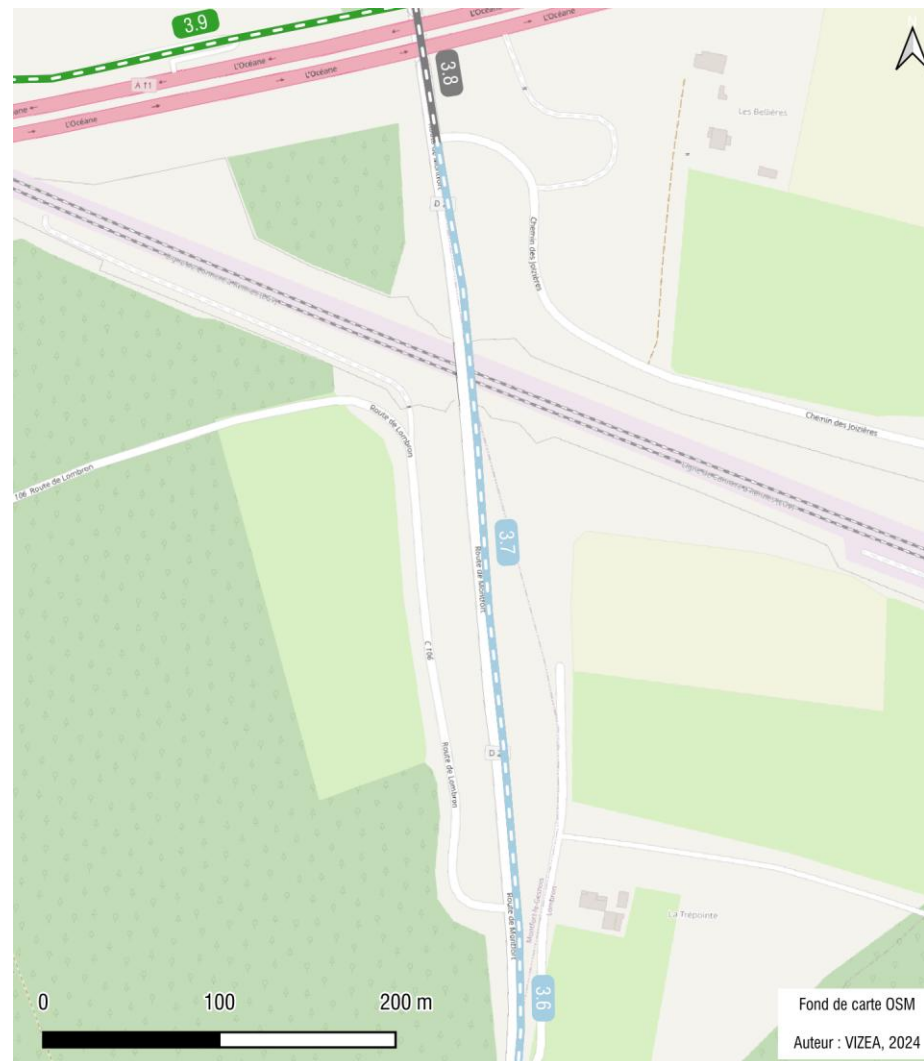


Longueur totale : 448 ml
Longueur aménagée : 448 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3 Section 3.7

Légende

Projets cyclables du SDMA
Type d'aménagement

Voie verte

Chaussée à voie
centrale banalisée

Etat d'avancement

En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.8 - Route de Lombron, RD25, traversée de l'autoroute A11 à Lombron

Description de l'aménagement

Pour ce passage sous l'autoroute, la faible largeur couplée à une faible visibilité ne permet pas de réaliser un aménagement suffisamment sécurisant pour permettre le passage de cyclistes. Un système by-pass vélo avec un système de priorité pour les véhicules motorisés devra être déployé.

Points-durs identifiés

- Prévenir les usagers en amont de l'existence de cet aménagement
- Limiter la vitesse à 50 km/h aux abords de cet aménagement

Maîtrise d'ouvrage

- Lombron

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Le Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 16 100€



Longueur totale : 120 ml
Longueur aménagée : 0 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme

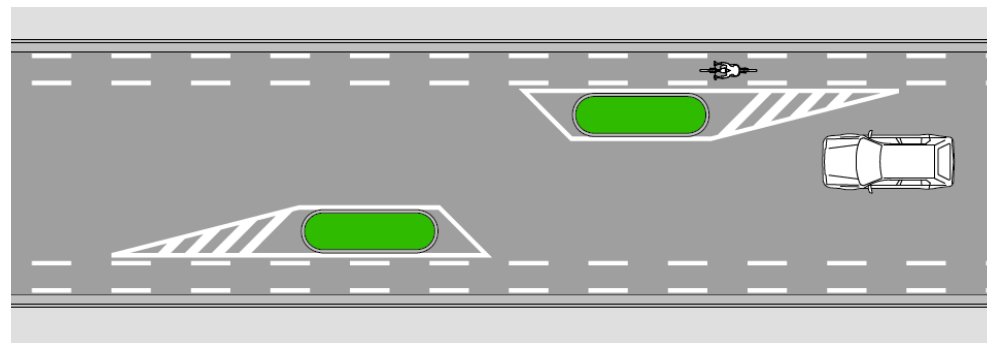
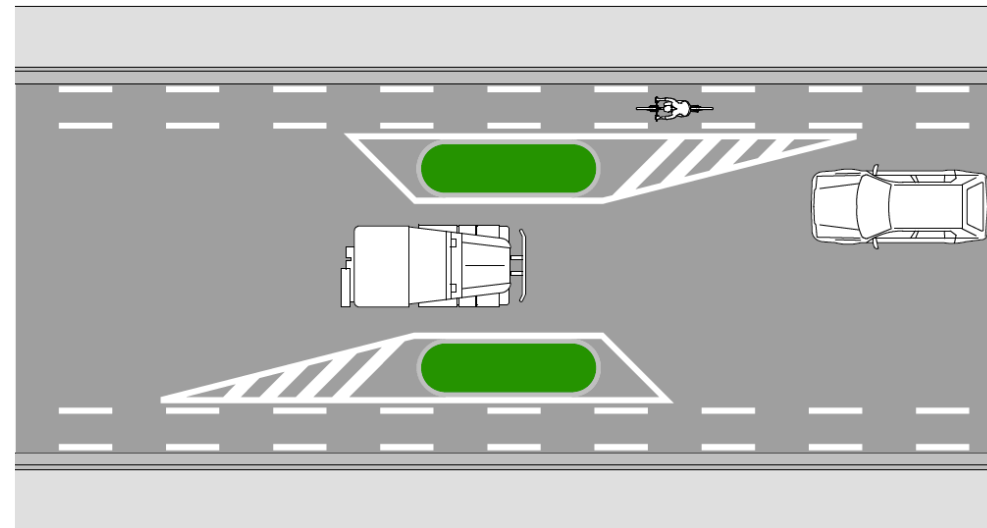


Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaisons cyclables phares en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Ecluse ou by-pass vélo :

Ce dispositif est parmi les moins couteux mais demeure efficace pour faire ralentir les automobiles et/ou permettre aux cyclistes de cohabiter sur une portion étroite comme un pont. Il s'agit d'un rétrécissement de la chaussée pour freiner les véhicules motorisés permettant le passage des cyclistes entre la chicane et le bord du trottoir.



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.9 – De la RD25 à la rue de Saussay

Description de l'aménagement

Un passage forestier permet d'éviter la RD25 sur la commune de Lombron. L'intégralité de cette section est sur la commune de Montfort-le-Gesnois et la mise en place d'une voie verte est un minimum requis afin de rendre cette section praticable au quotidien.

L'ajout de jalonnement et d'éclairage doit accompagner cette voie verte afin d'y apporter un confort d'usage et une sécurité minimum.

Points-durs identifiés

- ▲ Sécuriser la jonction entre les sections 3.8 et 3.9

Maîtrise d'ouvrage

- Montfort-le-Gesnois

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS
- Département de la Sarthe



Coût / Estimation financière : 287 980€

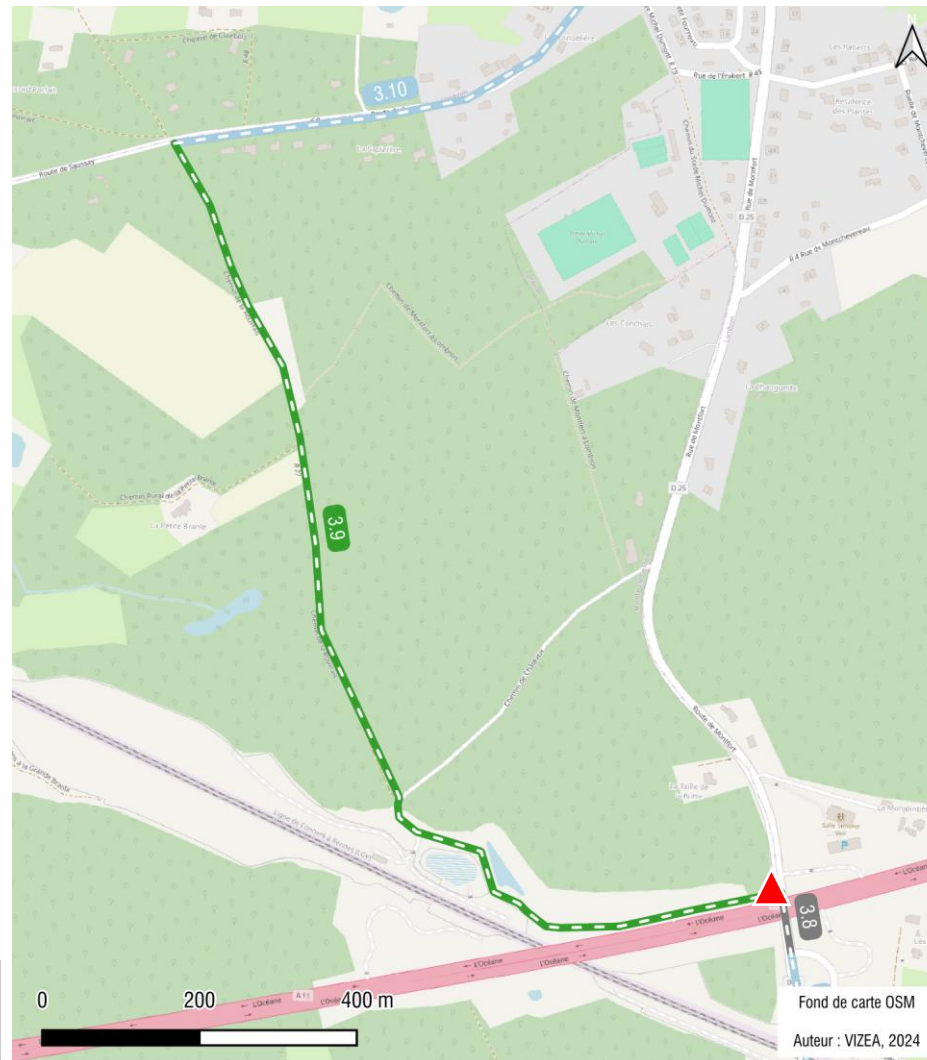


Longueur totale : 1 470ml
Longueur aménagée : 1 470ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3 Section 3.9

Légende

Projets cyclables du SDMA

Type d'aménagement

— Voie verte

— Chaussée à voie
centrale banalisée

Etat d'avancement

— En projet



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.3 : Déployer 1 liaison cyclable phare en expérimentation de Montfort-le-Gesnois à Lombron

Section : 3.10 – Rue de Saussay à Lombron

Description de l'aménagement

La mise en place d'un chaudiou sur la route de Saussay afin de permettre la jonction jusqu'au centre-bourg de Lombron est la seule opportunité compte-tenu de la largeur de la voirie. Cette section doit être limitée à 50 km/h pour assurer une sécurité minimum

Points-durs identifiés

- ▲ Sécuriser la jonction entre a section 3.9 et 3.10

Maîtrise d'ouvrage

- Lombron

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Coût / Estimation financière : 170 653€

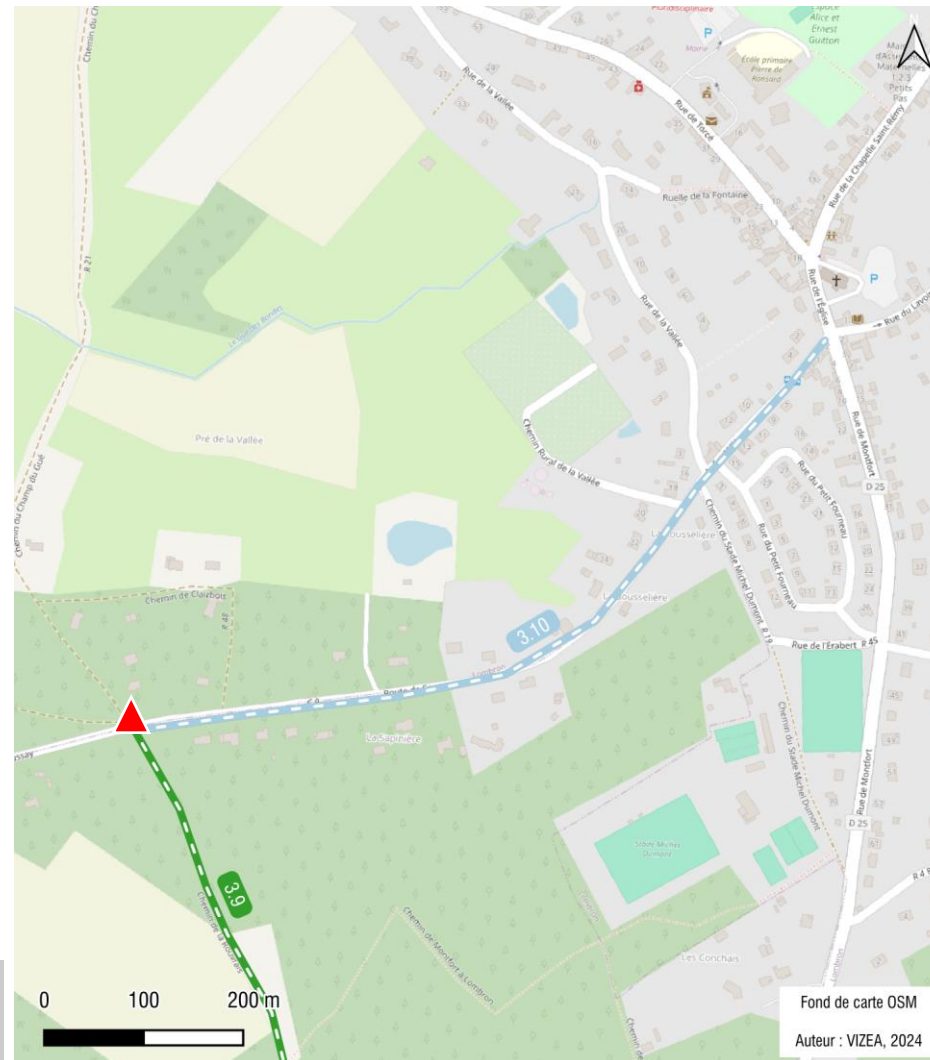


Longueur totale : 847 ml
Longueur aménagée : 847 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3 Section 3.10

Légende

Projets cyclables du SDMA
Type d'aménagement

- Voie verte
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Etat d'avancement
- En projet



Fond de carte OSM

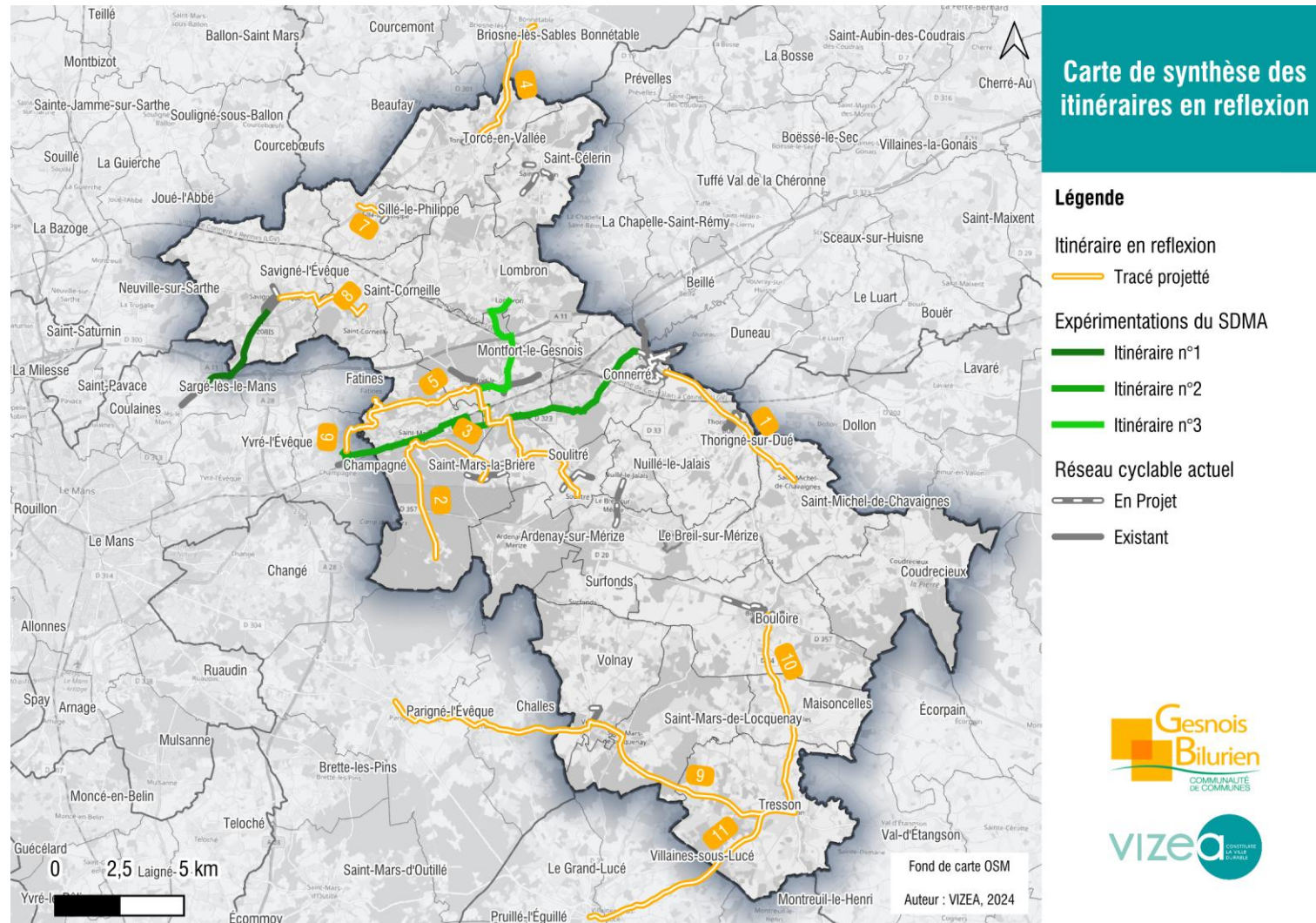
Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Au total, 11 itinéraires sont mis en réflexion :

1. Saint-Michel-de-Chavaignes / Thorigné-sur-Dué / Connerré
2. Cœur de bourg de Saint-Mars-la-Brière / lieu-dit des Loudonneaux
3. Cœur de bourg de Saint-Mars-la-Brière / lieu-dit Saint-Denis-du-Tertre
4. Bonnétable / Torcé-en-Vallée
5. Soultré / Gare de Montfort-le-Gesnois / Fatines
6. Fatines / Champagné (& Gare Montfort)
7. Arrêt de bus / centre-bourg à Sillé-le-Phillipe
8. Saint-Corneille / Savigné-l'Évêque
9. Tresson / Saint-Mars-de-Locquenay / Volnay / Challes / Parigné-l'Évêque
10. Tresson / Grand Lucé
11. Tresson / Maisoncelles / Bouloire



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°1 – De Saint-Michel-de-Chavaignes à Connerré

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de relier le centre-bourg de Saint-Michel-de-Chavaignes au réseau cyclable en projet de Connerré. Il traverse le centre-bourg de Thorigné-sur-Dué et permet donc de relier ces 3 communes entre-elles. Cet itinéraire pourra notamment permettre d'offrir un accès cyclable à la gare SNCF de Connerré/Beillé

Points-durs identifiés

- ▲ Le passage de la ligne LGV entre Thorigné-sur-Dué et Connerré
- L'implantation de l'itinéraire à 100% sur des routes départementales. Des alternatives seront à étudier pour faciliter la mise en œuvre

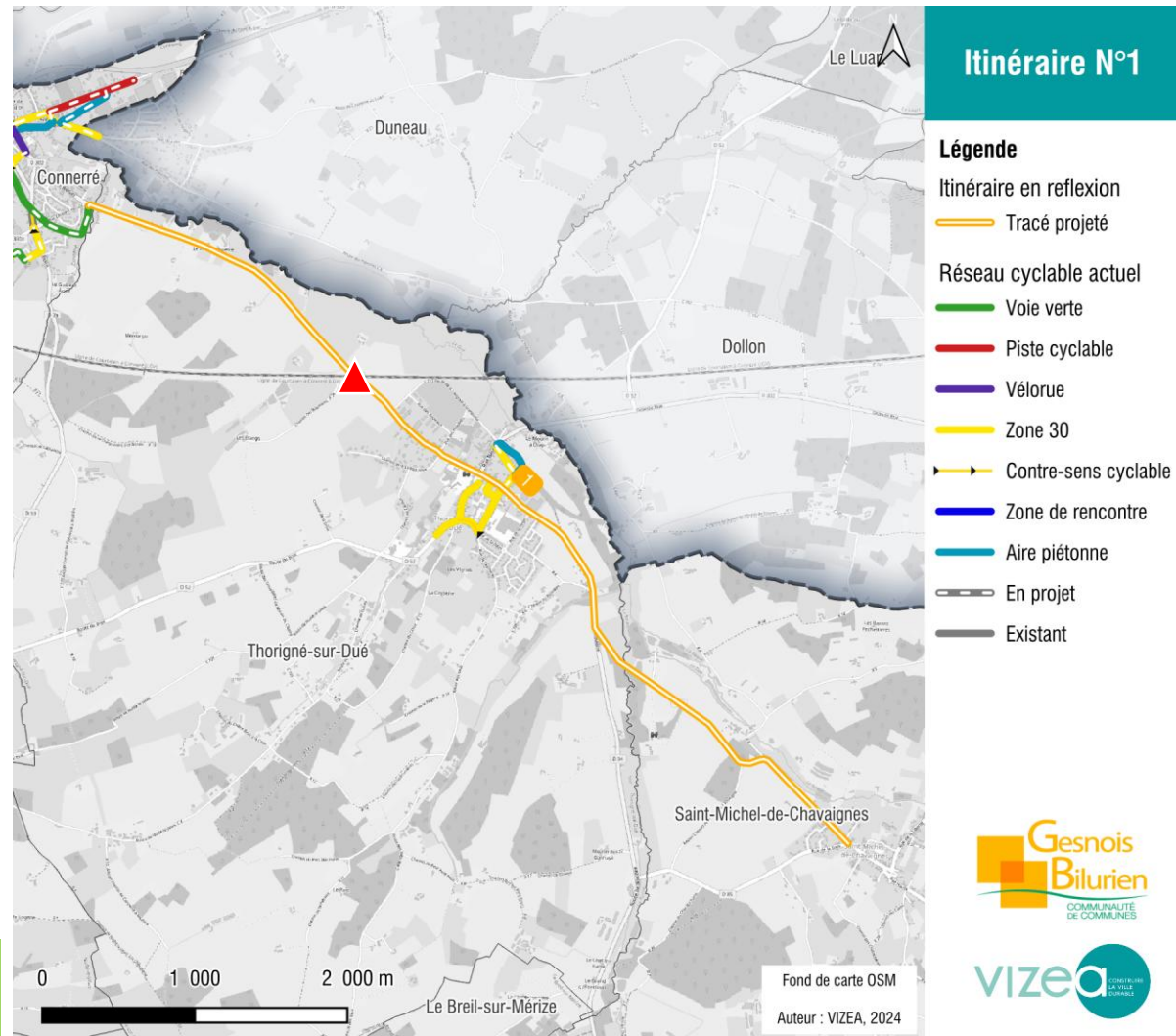


Longueur totale : 6 790 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°2 – Saint-Mars-la-Brière : Du centre-bourg au hameau des Loudonneaux

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de relier le centre-bourg de Saint-Mars-la-Brière au hameau des Loudonneaux par la route des Loudonneaux. De fait, il permet de connecter ce hameau à l'itinéraire en expérimentation N°2, qui traverse le centre du territoire d'est en ouest et qui connecte toutes les gares du territoire entres-elles.

Points-durs identifiés

- ▲ La traversée du camps militaire d'Auvours
 - Route très linéaire où des vitesses élevées ont été observées au cours du travail de terrain

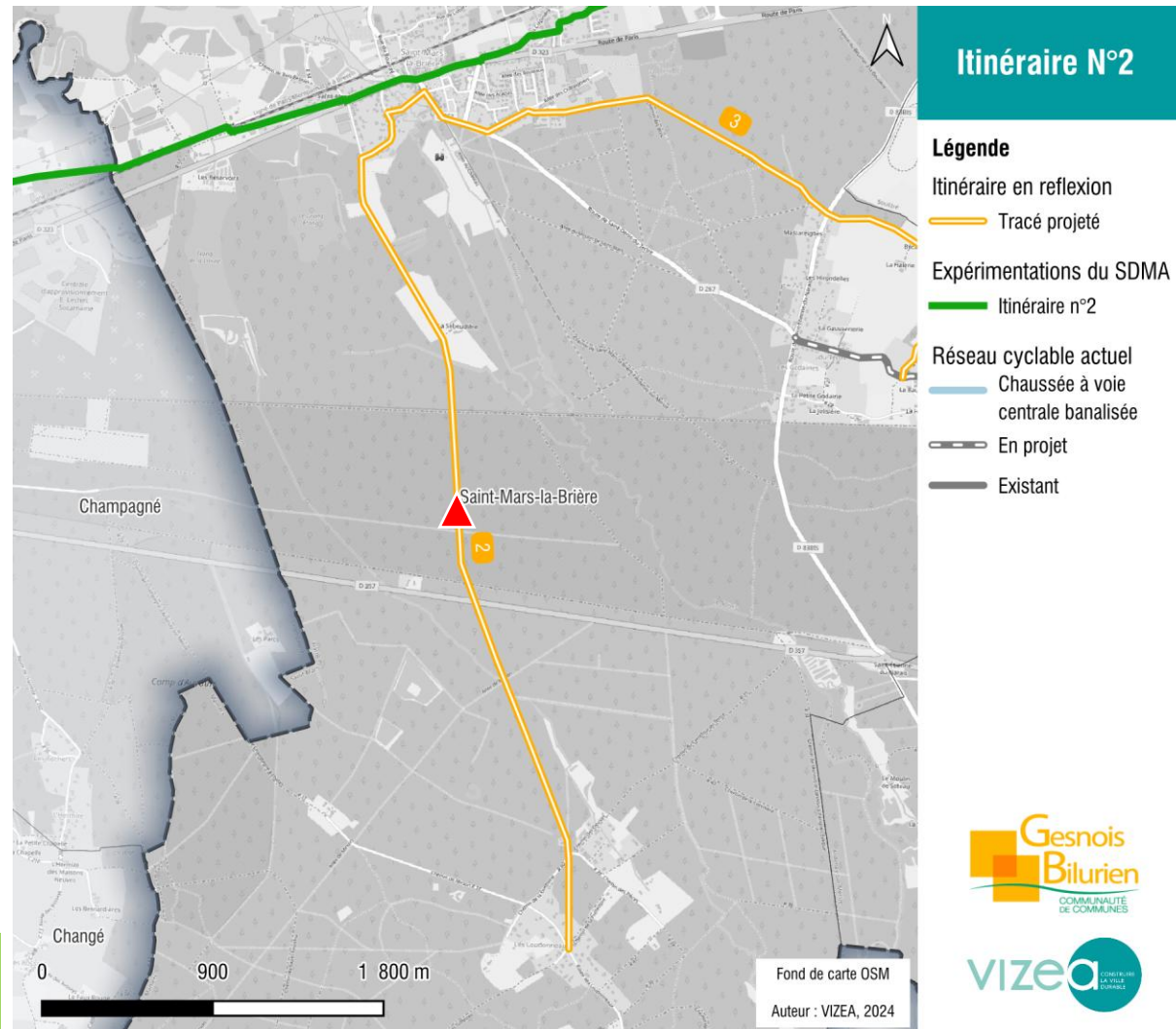


Longueur totale : 4 964 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°3 – Saint-Mars-la-Brière : Du centre-bourg au hameau Saint-Denis-du-Tertre

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de relier le centre-bourg de Saint-Mars-la-Brière au hameau de Saint-Denis-du-Tertre. Il emprunte majoritairement l'allée de la forêt qui traverse la forêt mais n'offre de fait pas un très bon niveau de sécurité pour un usage quotidien (revêtement vétuste, absence d'éclairage, absence de signalisation, etc)

Points-durs identifiés

▲ La traversée de la forêt

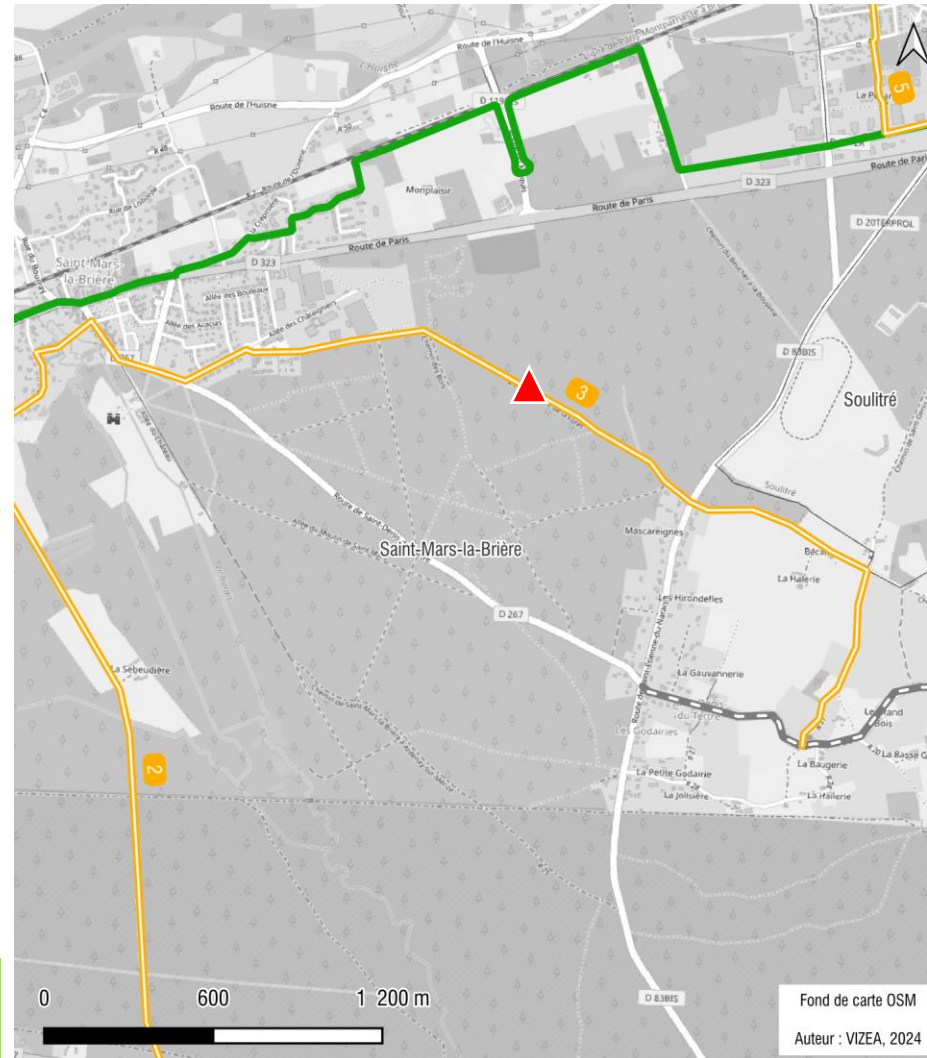


Longueur totale : 3 811 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°3

Légende

Itinéraire en réflexion

— Tracé projeté

Expérimentations du SDMA

— Itinéraire n°2

Réseau cyclable actuel

— En projet

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°4 - De Torcé-en-Vallée à Bonnétable

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de relier le centre-bourg de Torcé-en-Vallée à celui de Bonnétable. Il permet d'offrir une alternative à la voiture individuelle pour les flux d'actifs et de scolaires observés au cours de la phase diagnostic.

Points-durs identifiés

▲ Coordination intercommunale avec la CC du Maine Saosnois

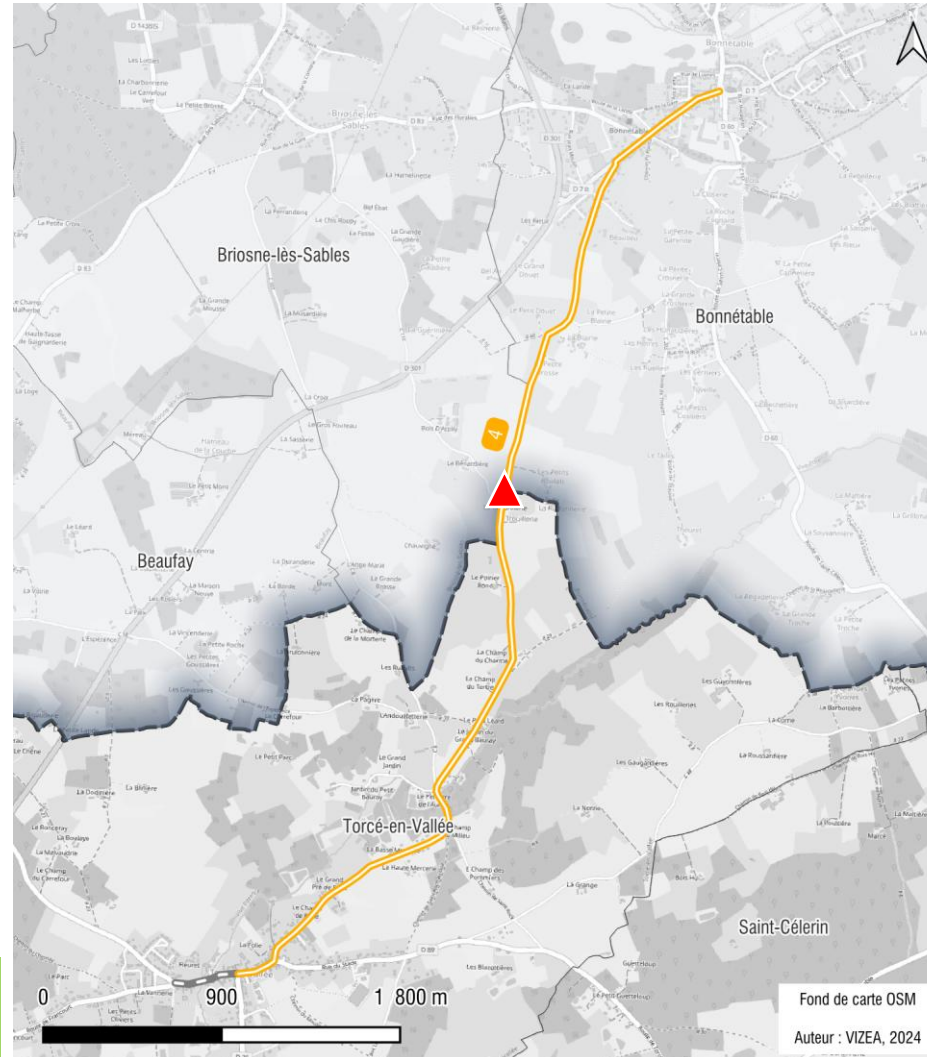


Longueur totale : 5 600 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°4

Légende

Itinéraire en réflexion

— Tracé projeté

Réseau cyclable actuel

— En projet



Fond de carte OSM

Auteur : VIZEA, 2024

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°5 - De Soultré à Fatines

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de relier le centre-bourg de Soultré et celui de Fatines à la gare de Montfort-le-Gesnois. De fait, l'itinéraire permet également à ces deux communes d'être connectées au réseau en expérimentation sur le territoire, à savoir l'itinéraire N°2 (Connerré/Champagné) et l'itinéraire N°3 (Gare de Montfort-le-Gesnois/Lombron).

Cet itinéraire recoupe une partie de l'itinéraire en expérimentation N°2 ainsi que la chaussée à voie centrale banalisée qui relie la gare de Montfort-le-Gesnois à la RD 20.

Enfin, cet itinéraire permet d'offrir un lien supplémentaire avec la métropole du Mans.

Points-durs identifiés

- ▲ Traversée de la RD 323 à sécuriser (axe le plus fréquenté du territoire)
- ▲ Coordination intercommunale avec la métropole du Mans
- Plusieurs routes départementales empruntées (RD20 et RD145)

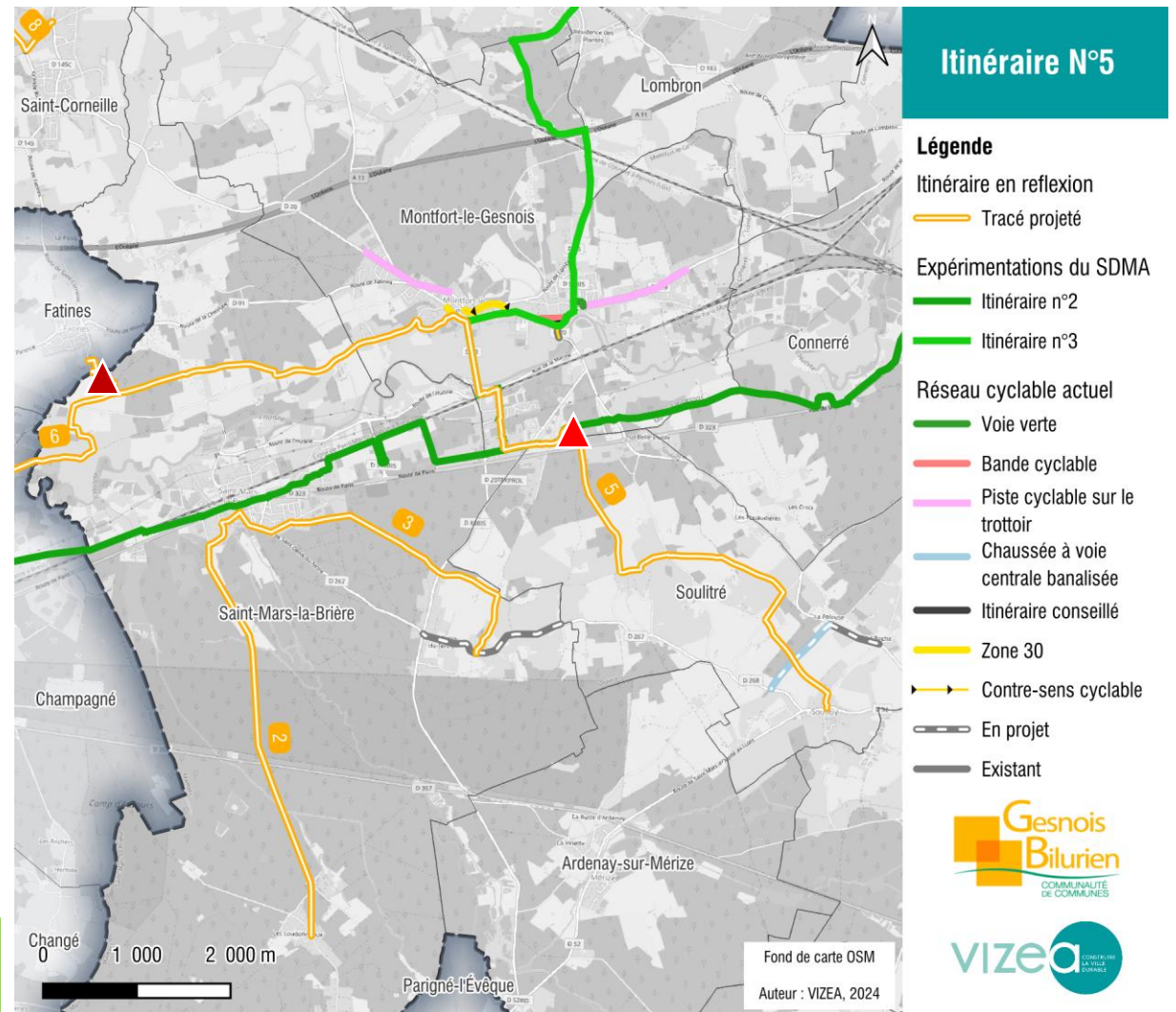


Longueur totale : 12 620 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°6 - De Fatines à Champagné

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de relier le centre-bourg de Fatines à la gare de Champagné. Il s'inscrit dans une logique de réseau beaucoup plus large et notamment l'itinéraire en réflexion N°5 entre Fatines et Champagné. Une grande partie de cet itinéraire se localise en dehors des limites de l'intercommunalité mais sa logique s'intègre parfaitement dans une volonté de coopération intercommunale plus forte.

Cet itinéraire permet donc de se connecter à l'itinéraire en expérimentation N°2 du SDMA.

Points-durs identifiés

- ▲ Coordination intercommunale avec la Métropole du Mans
- ▲ Passage de l'itinéraire sur la RD145 (trafic important avec de nombreux poids-lourds)



Longueur totale : 3 742 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°6

Légende

Itinéraire en réflexion

Tracé projeté

Expérimentations du SDMA

Itinéraire n°2

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°7 - Sillé-le-Philippe : Du centre-bourg à l'arrêt de bus

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de connecter le centre-bourg de Sillé-le-Philippe à l'arrêt du bus 212 qui relie Mamers et Le Mans. Ces arrêts de bus sont tous les deux implantés sur la RD 301 mais sont distants d'environ 150 mètres. Un tel itinéraire doit également être accompagné de d'équipements de stationnement cyclable sécurisé.

Points-durs identifiés

- ▲ Sécurisation nécessaire entre les deux arrêts de bus distants de 150 mètres
- ▲ Passage de l'itinéraire sur route départementale (RD83)



Longueur totale : 1 037 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°7

Légende

Itinéraire en réflexion

Tracé projeté

Réseau cyclable actuel

En projet

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°8 – De Savigné-l'Évêque à Saint-Corneille

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de relier le centre-bourg de Saint-Corneille à celui de Savigné-l'Évêque. En se connectant au réseau cyclable actuel de Savigné-l'Évêque, cet itinéraire permettra également de se connecter à l'itinéraire N°1 en expérimentation qui permet de relier Savigné-l'Évêque à Sargé-lès-le-Mans.

Cet itinéraire débute sur la route de l'espérance, déjà identifiée comme en projet.

Points-durs identifiés

- ▲ Itinéraire qui emprunte une partie de route départementale (RD20)
- ▲ Sécurisation du franchissement de la RD 301 (flux important et nombreux poids-lourds)

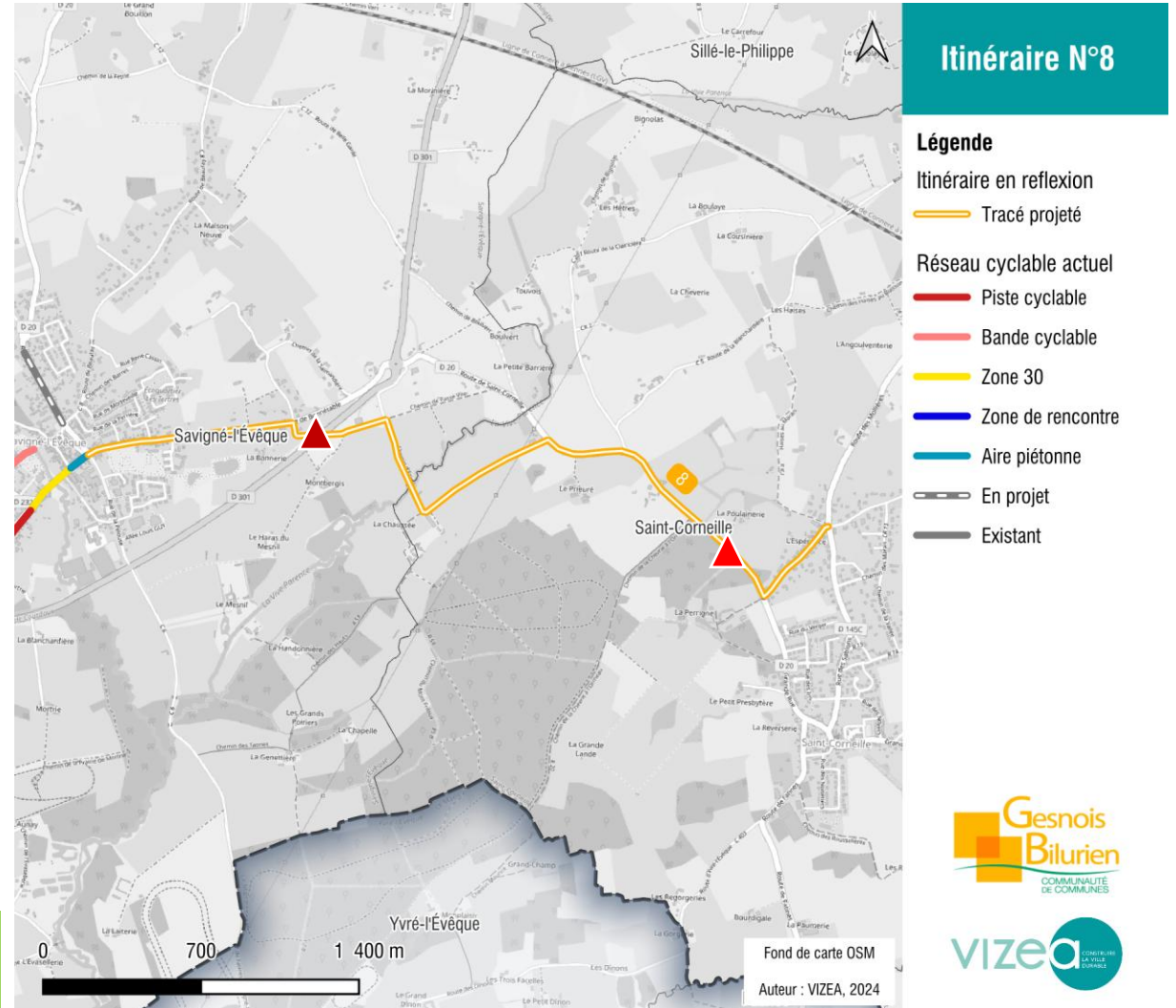


Longueur totale : 4 187 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°9 – De Tresson à Parigné-l'Évêque

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de connecter le centre-bourg de Tresson à celui de Parigné-l'Évêque. Il traverse les centres-bourgs de Saint-Mars-de-Locquenay et Volnay, puis Challes jusqu'à Parigné-l'Évêque. L'itinéraire recoupe la liaison entre les centres-bourgs de Saint-Mars-de-Locquenay et Volnay, d'ores et déjà en projet sur la route de Saint-Mars-de-Locquenay (RD90).

Points-durs identifiés

- ▲ Coordination intercommunale avec la CC du Sud-est- Manceau
- Passage de l'itinéraire sur route départementale (RD13, RD208, RD65, RD90)

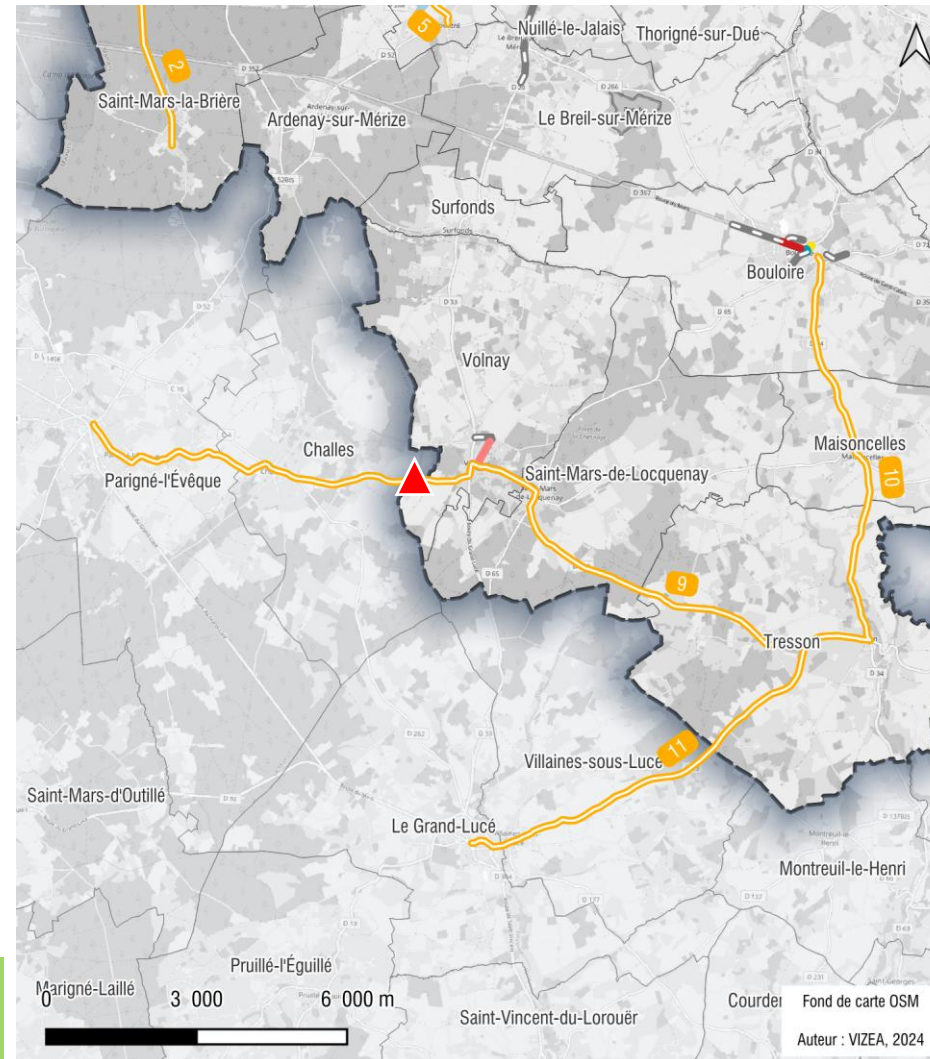


Longueur totale : 18 220 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°9

Légende

Itinéraire en réflexion

Tracé projeté

Réseau cyclable actuel

Piste cyclable

Bande cyclable

Chaussée à voie centrale banalisée

Zone 30

Zone de rencontre

Aire piétonne

En projet

Existant

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°10 – De Tresson à Bouloire

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de connecter le centre-bourg de Tresson à celui de Bouloire en passant celui de Maisoncelles. Il suit d'un bout à l'autre la route départementale RD34. Le passage par des routes communales alternatives pourra être étudié afin de baisser les coûts d'aménagement mais cette alternative aura pour effet de rallonger l'itinéraire.

Points-durs identifiés

▲ Passage de l'itinéraire sur route départementale (RD34)

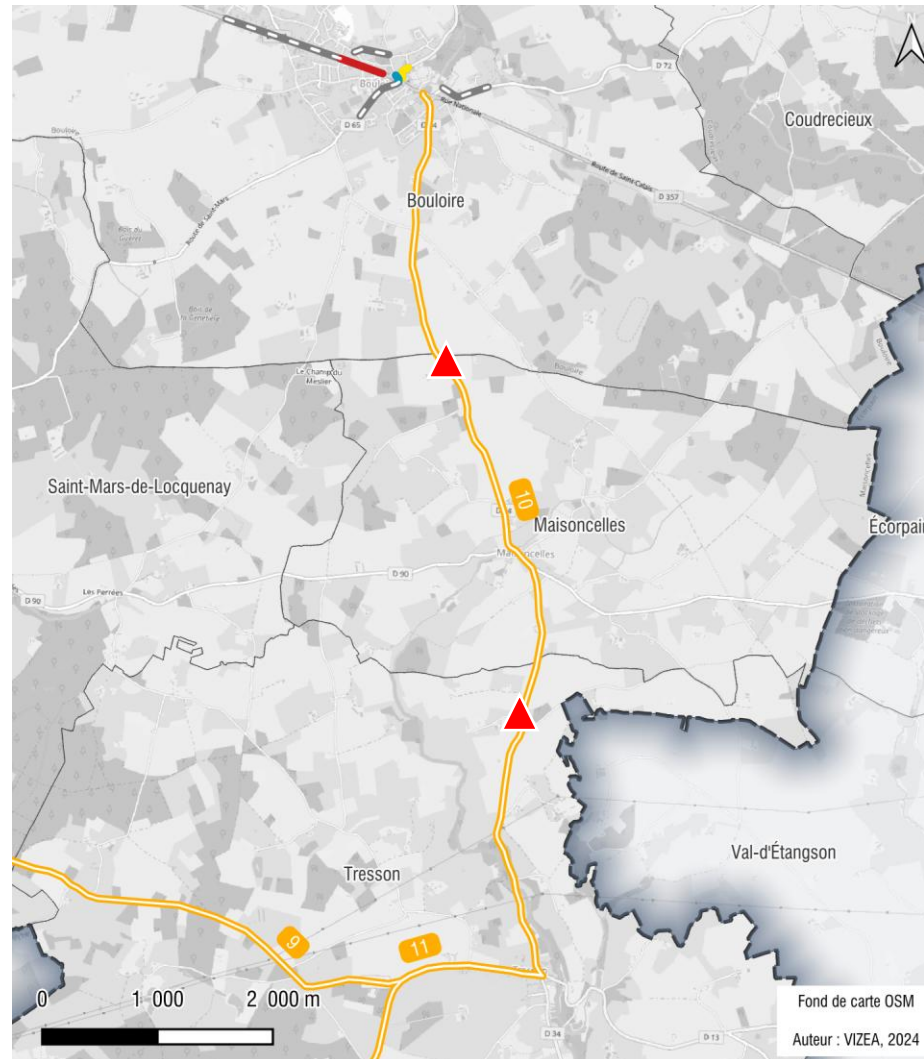


Longueur totale : 8 118 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°10

Légende

Itinéraire en réflexion

Tracé projeté

Réseau cyclable actuel

Piste cyclable

Zone 30

Zone de rencontre

Aire piétonne

En projet

Existant

Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.4 : Aménager les itinéraires stratégiques du territoire

Itinéraire N°11 – De Tresson au Grand-Lucé

Description l'itinéraire

Cet itinéraire permet de connecter le centre-bourg de Tresson à celui du Grand-Lucé en empruntant la route départementale 13. Il permet de créer un lien avec la CC Loir-Lucé-Bercé favorisant ainsi la coopération intercommunale.

Points-durs identifiés

- ▲ Coordination intercommunale avec la CC Loir-Lucé-Bercé
- Passage de l'itinéraire sur route départementale (RD13)

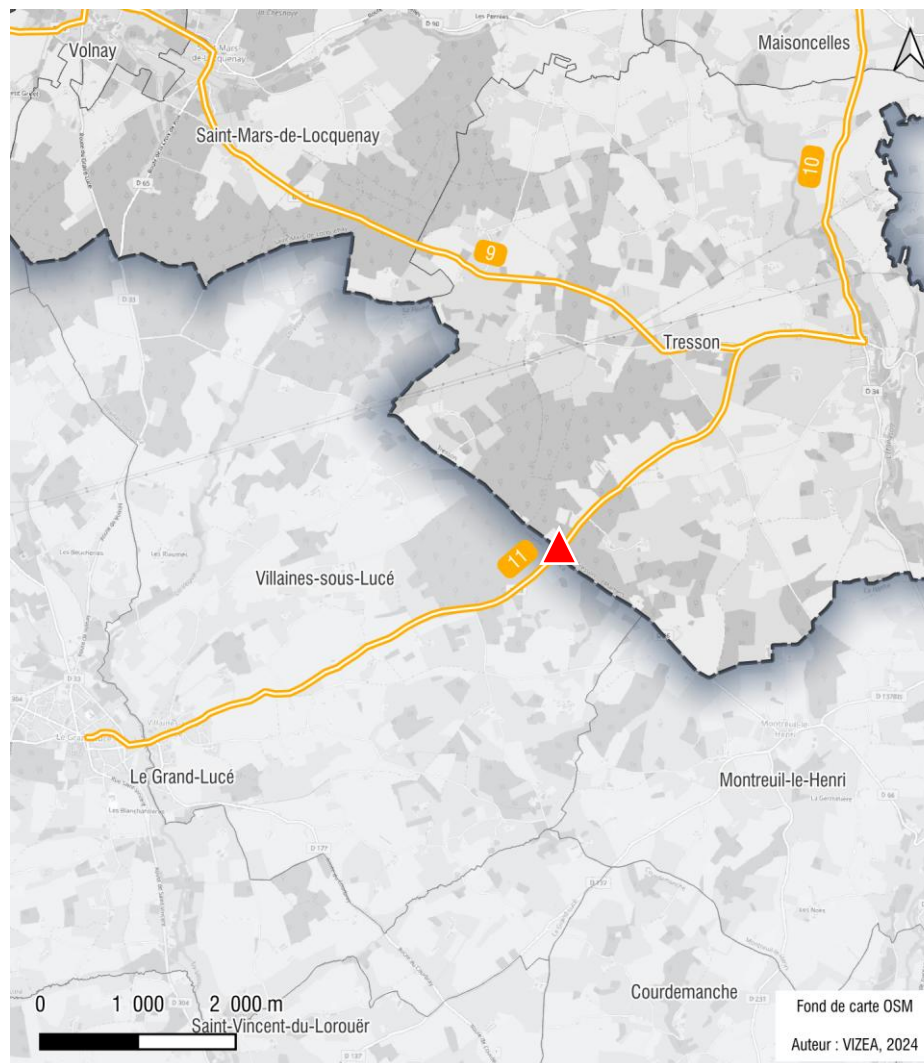


Longueur totale : 9 635 ml

Court terme

Moyen terme

Long terme



Itinéraire N°11

Légende

Itinéraire en réflexion

Tracé projeté

Réseau cyclable actuel

En projet



Thème 2 - Un réseau sécurisé, continu et jalonné

Action 2.5 : Jalonner des itinéraires dans des voies à faible trafic

Objectifs de l'action

- ✓ Guider les cyclistes vers les pôles générateurs de flux desservis par les itinéraires, touristiques ou quotidiens.
- ✓ Enclencher une action simple et peu coûteuse pour une amélioration continue de la politique cyclable afin de continuer d'augmenter la part modale vélo pour tous les usages
- ✓ Œuvrer en faveur de l'émergence d'un système vélo

Description de l'action:

Le jalonnement du territoire doit préalablement faire l'objet d'une étude afin de calibrer précisément le nombre de mâts et la nature des panneaux à implanter sur chaque liaison identifiée.

Ce jalonnement se doit d'être constitué de deux grandes familles de panneaux à savoir :

- Des panneaux de guidage qui permettent aux cyclistes d'être guidés vers les points d'intérêts qui devront être définis préalablement
- Des panneaux à destination des automobilistes pour leur signaler la présence de cyclistes sur leur itinéraire et donc la nécessité d'être plus vigilant.

Enfin, plusieurs dispositifs de suivi de l'usage du vélo, quantitatifs et qualitatifs devront être mis en place afin de savoir si l'itinéraire doit être pérennisé ou non.

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- Les communes

Partenaires

- La CC du Gesnois Bilurien
- Le P3MS



Environ **75 000€ HT**,
pour une étude de jalonnement, 30 panneaux et 3 outils de comptage



Nombre d'itinéraires à définir

Court terme

Moyen terme

Long terme

Thème 3 - Les services vélo et le stationnement

Action 3.1 : Déployer une offre de stationnement vélo dans les hypercentres, devant les polarités et commerces

Objectifs de l'action

Les arceaux « basiques » offrent un rapport service / coût imbattable. Leur installation à travers tout le territoire, par lots de 2 ou 5 arceaux, permet de :

- ✓ Sécuriser efficacement les vélos, quand ils sont associés avec un antivol personnel en U ;
- ✓ Organiser le stationnement en identifiant des espaces prévus à cet effet ;
- ✓ Améliorer la légitimité et la visibilité de ce mode de déplacement.

Description de l'action

Il est proposé de doter le territoire du Gesnois Bilurien d'un nombre de places adapté au nombre de résidents et d'emplois par secteur de la manière suivante :

- 6 emplacements de stationnement (soit un arceau) pour 100 résidents et 100 emplois, de manière à équilibrer les communes à prédominance résidentielle, économique et scolaire.

Pour rappel : 1 arceaux = 2 emplacements.

Ces emplacements sont à répartir sur l'espace public, dans les secteurs d'emploi, d'intérêt commercial, de services et équipements.

Ils sont à réaliser en plusieurs vagues, pour accompagner la montée en puissance de l'utilisation du vélo.

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- La CC du Gesnois Bilurien
- Les communes

Partenaires

- Programme Alvéole+



82 500€ HT,

Pour 1 étude de stationnement, 70 arceaux et 2 abris (6 places)



Nombre d'arceaux à définir

Court terme

Moyen terme

Long terme

Thème 3 - Les services vélo et le stationnement

Action 3.2 : Accompagner la mise en place d'un service de réparation vélo

Objectifs de l'action

- ✓ Offrir de la visibilité aux services existants et développer les services de réparation vélo
- ✓ Permet de sécuriser la pratique des usagers
- ✓ Participer au déploiement d'un système vélo efficace sur le territoire

Description de l'action:

Plusieurs actions sont envisageables pour développer un service de réparation vélo :

- Réaliser un appel à manifestation d'intérêt pour le développement d'un service de réparation sur le territoire
- Se rapprocher des services existants sur le territoire et accompagner un potentiel développement de leur structure
- Mettre en place des bornes de réparations en libre-service
- Déployer un atelier de réparation en coopération avec une association locale
- S'appuyer sur les ateliers de réparations vélo organisés par le P3MS dans les entreprises

Un service de réparation vélo peut s'incarner de différentes manières : borne de réparation en libre-service, réparateur itinérant, atelier de réparation, réalisation d'événements réguliers autour de la réparation à l'aide d'un passionné ou professionnel du territoire

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- La CC du Gesnois Bilurien
- Les communes

Partenaires

- Le P3MS
- Associations et acteurs locaux

Court terme

Moyen terme

Long terme



Atelier de réparation Vélo B.Bike à Surfonds. *Source* : <https://www.bbike.pro/>



Nombre d'actions en faveur des services de réparation vélo à estimer



Type de dispositif de réparation à définir

Thème 4 - Faciliter l'intermodalité

Action 4.1 : Planter ou améliorer l'offre de stationnement vélo dans les lieux de l'intermodalité

Objectifs de l'action

- ✓ Inciter la pratique cyclable dans les pratiques intermodales du territoire afin de limiter l'usage de la voiture individuelle pour des déplacements parfois courts
- ✓ Permettre aux habitants du territoire de réaliser des trajets quotidiens sans utiliser leur voiture individuelle

Description de l'action:

Après l'identification des lieux d'intermodalités sur lesquels œuvrer (aires de covoiturage, arrêts de bus, gares SNCF), il s'agira d'analyser parallèlement les usages les infrastructures existantes afin de cerner les besoins des personnes qui pratiquent ces espaces. Le déploiement d'infrastructures de stationnement cyclable sur ces espaces d'intermodalité peut bien souvent offrir des solutions de stationnements pour d'autres usages environnants.

Les espaces d'intermodalité induisent la plupart du temps le stationnement de bicyclettes durant plusieurs heures, ainsi, bien que des arceaux simples soient envisageable, le déploiement de consignes individuelles permettant sécurisation, protection des intempéries et stockage d'équipements annexes représente l'élément le plus adapté pour ces espaces. Des entreprises proposent aujourd'hui la possibilité de louer ces dispositifs afin d'expérimenter leur utilisation.

Par exemple, en fonctions des besoins recensés, les consignes sécurisées des gares de Connerré-Beillé (existante) et Montfort-le-Gesnois (en projet) pourront faire l'objet d'amélioration.

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- La CC du Gesnois Bilurien
- Les communes
- La SNCF

Partenaires

- Le P3MS
- Le CD72
- la Région

Court terme

Moyen terme

Long terme



56 000€ HT,

Pour 1 abris collectif fermé, 4 consignes individuelles et 4 abris collectifs (6 places)



Lieux d'intermodalité à définir afin de connaître le nombre et le type de stationnement adapté

Thème 5 - Sensibilisation et communication

Action 5.1 : Mettre en place une campagne de communication et sensibilisation

Objectifs de l'action

- ✓ Mettre en avant les avancées du territoire en faveur des modes actifs pour les promouvoir
- ✓ Inciter les habitants et usagers du territoire à un report modal vers les modes actifs
- ✓ Insérer la question des mobilités dans le débat public

Description de l'action:

- Mettre en place un calendrier de communication en lien avec celui des actions planifiées dans le schéma directeur des modes actifs
- Déployer une campagne de publicité à l'échelle du pôle métropolitain sur la pratique des modes actifs
- Déployer une campagne de publicité locale sur la pratique des modes actifs

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- La CC du Gesnois Bilurien
- Les communes

Partenaires

- Le P3MS



Le Gesnois Bilurien

Communauté de Communes



0,5 ETP



Actions de communication à définir

Court terme

Moyen terme

Long terme

Thème 5 - Sensibilisation et communication

Action 5.2 : Inscrire le territoire dans un événement de la mobilité durable

Objectifs de l'action

- ✓ Intégrer les habitants dans les enjeux et bienfaits des modes actifs
- ✓ Faire de l'intercommunalité un territoire moteur dans le développement des mobilités douces

Description de l'action:

- Participer à des événements déjà existants autour des mobilités durables : Mai à vélo, la semaine de la mobilité, etc.
- Déployer des événements locaux autour de la mobilité au sein des groupes scolaires et entreprises du territoire : formation à la pratique du vélo, ateliers de réparation vélo, balades urbaines, randonnées pédestres ou cyclables, événement de sensibilisation à l'écomobilité...
- Mettre en place des dispositifs pour inciter la pratique des modes actifs chez les jeunes

Gestionnaires / maîtrise d'ouvrage

- La CC du Gesnois Bilurien
- Les communes

Acteurs

- Mai à vélo
- Cyclamaïne
- Génération Vélo

Partenaires

- Le P3MS

Court terme

Moyen terme

Long terme



0,5 ETP



Nombre d'événements à définir

RENDRE POSSIBLE LA TRANSFORMATION DE NOTRE SOCIÉTÉ POUR PRÉSERVER LA PLANÈTE

