

4CPS

SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS DE LA 4CPS

Étape 1 : Diagnostic – Comité usagers

14 novembre 2023



Photos : BL Evolution

Contact BL évolution



Johann HELWIG

Chef de projet B&L évolution

johann.helwig@bl-evolution.com

06 68 57 65 39



Hélène BESANÇON

Responsable de l'aménagement du territoire

territoire@4cps.fr

02 43 52 06 18

Ordre du jour

1. Présentation des résultats du diagnostic
2. Questions/Réponses
3. Ateliers sur carte
4. Restitution et clôture du Comité



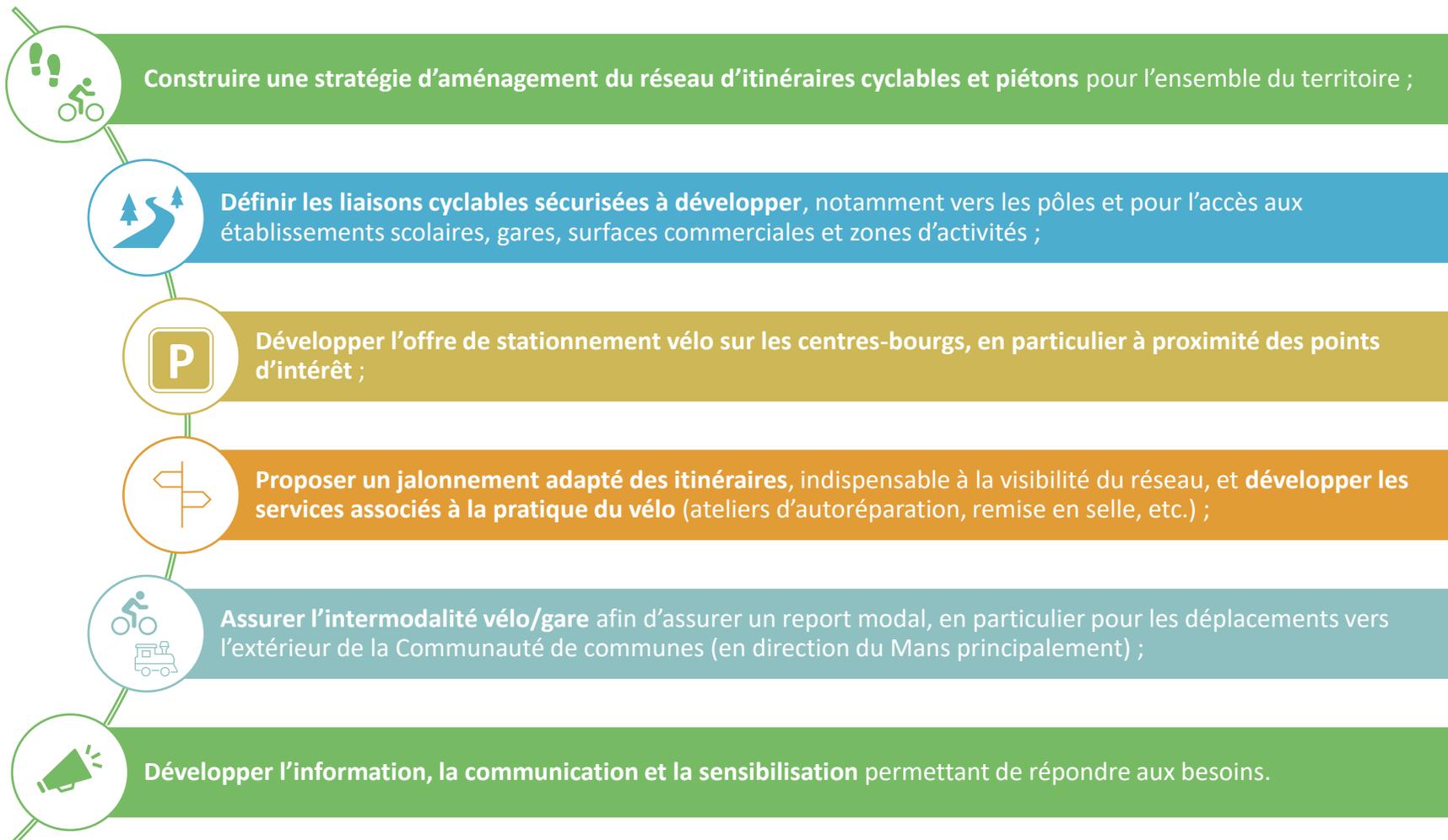
Présentation du diagnostic

- **Introduction**
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Introduction

Les principaux enjeux de ce Schéma Directeur des Modes Actifs :





Présentation du diagnostic

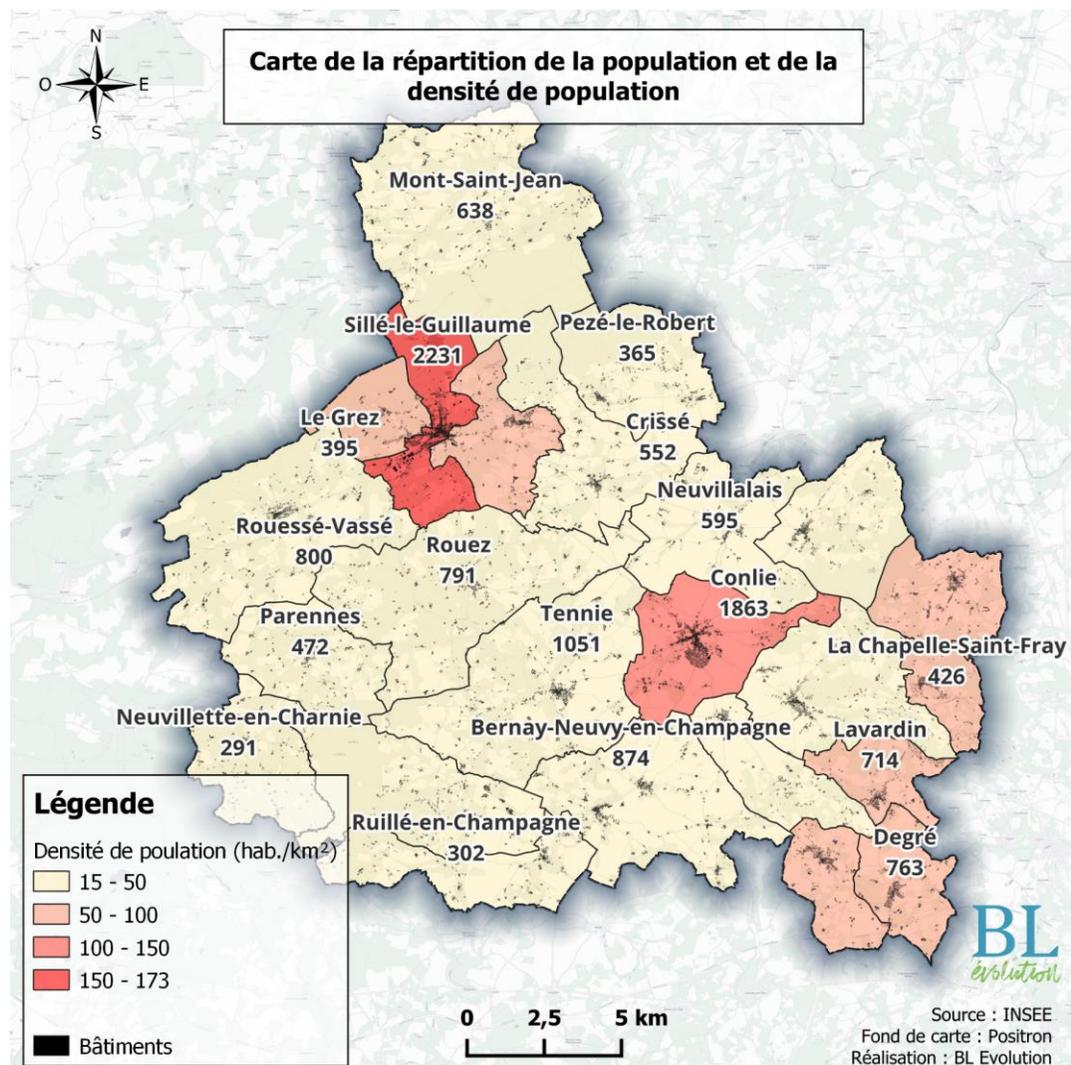
- Introduction
- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Le territoire en quelques chiffres

- 24 communes
- 431 km²
- 18 521 habitants pour une densité de population de 43 hab./km² (inférieure à la moyenne nationale (106,2 hab./km²)).
- 2 pôles :
 - Sillé-le-Guillaume – 2 305 habitants
 - Conlie – 1 899 habitants
- 3 gares :
 - Sillé-le-Guillaume,
 - Conlie
 - Domfront-en-Champagne.

Ces gares se situent sur la ligne faisant la liaison entre Rennes/Laval et Le Mans. Cette ligne permet de relier Le Mans en 13 à 25 minutes et Evron en 13 à 26 minutes.



Le territoire présente un caractère rural et la répartition de la densité de population n'est pas homogène.

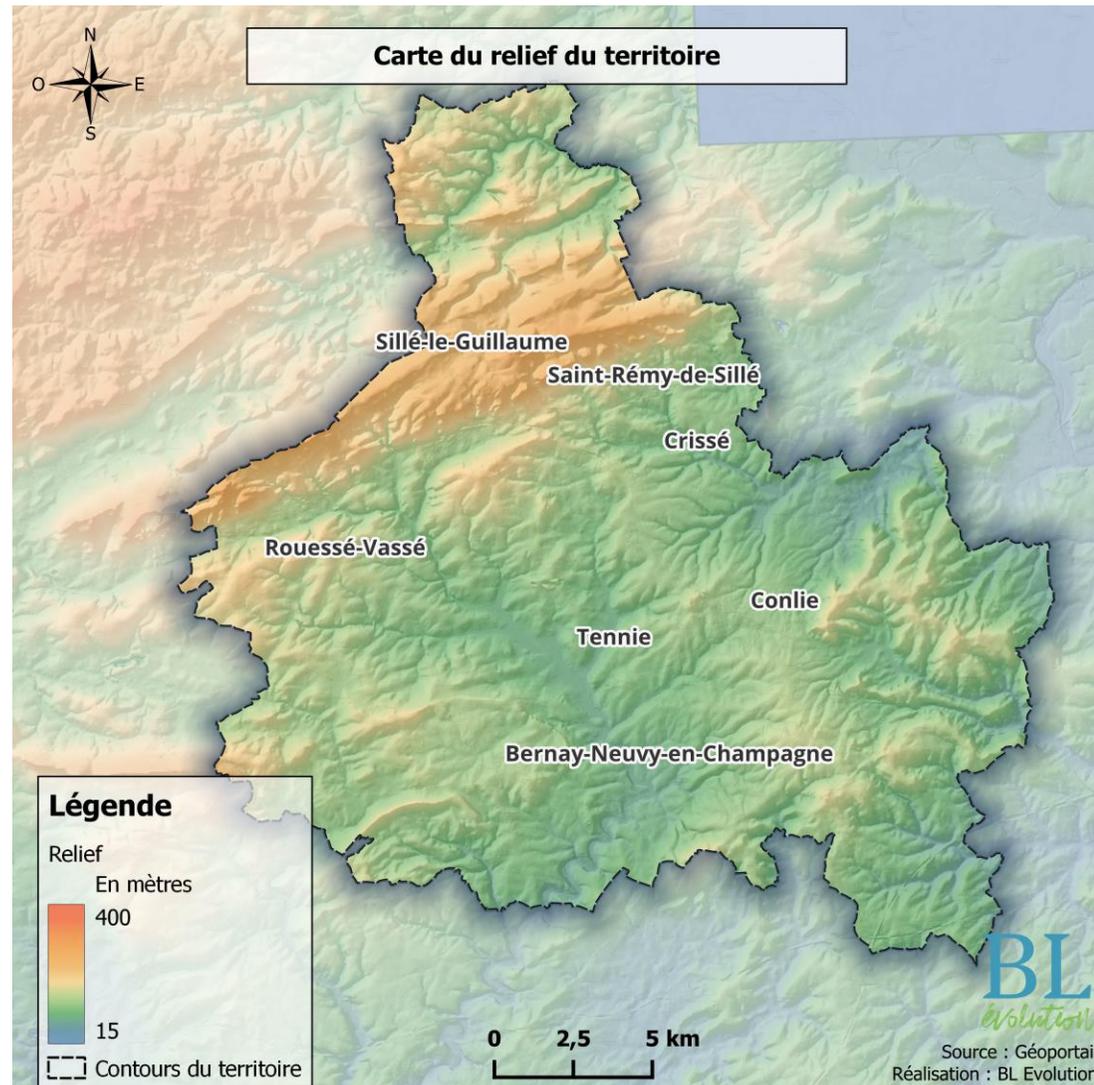


Un relief très marqué sur l'ensemble du territoire

La carte des reliefs ci-contre dépeint un **territoire accidenté**, notamment dans sa partie nord au niveau de Rouessé-Vassé, Sillé-le-Guillaume, Le Grez et Pezé-le-Robert.

La zone autour de Conlie, « **le plateau de Conlie** », présente un relief tout à fait adapté à la pratique du quotidien.

La topographie du territoire et les paysages bocagers offrent un terrain favorable à la pratique des activités de loisirs, en particulier la **randonnée pédestre et le VTT**. L'office du tourisme propose à ce titre des itinéraires VTT et pédestres qui seront intégrés à l'analyse.





Un réseau viaire dense et hiérarchisé



Un niveau régional/national :

- L'A81 (Le Mans-Rennes) qui traverse le territoire brièvement au niveau de La Quinte. Un pont permet de traverser l'autoroute mais ne prévoit pas d'aménagement cyclable ou piéton satisfaisant.

Un niveau départemental structurant :

- La RD 304 reliant Sillé-le-Guillaume au Mans. Ces routes sont très passantes, avec une vitesse de circulation observée élevée (plus de 65km/h en dehors des centres-bourgs), et un fort taux de poids lourds. La circulation à vélo y est impossible en l'état, et nécessiterait un aménagement en site propre.

Un niveau départemental de transit territorial :

- Des départementales assurant un transit territorial (RD 4, 21, 310). Le volume de circulation y demeure important et on y observe des vitesses de circulation relativement élevées. Elles sont aujourd'hui inadaptées à la pratique du vélo et nécessiteraient des aménagements ajustés au cas par cas.

Un réseau secondaire de desserte et transit locaux

- Des voies secondaires sur lesquelles le trafic est plus faible, mais présentant des vitesses de circulation pouvant être élevées (de manière non systématique). La circulation à vélo peut y être adaptée, à condition de réaliser des aménagements adaptés au cas par cas (jalonnement *a minima*, aménagement partagé voire aménagement en site propre pour certains tronçons de route dangereux).



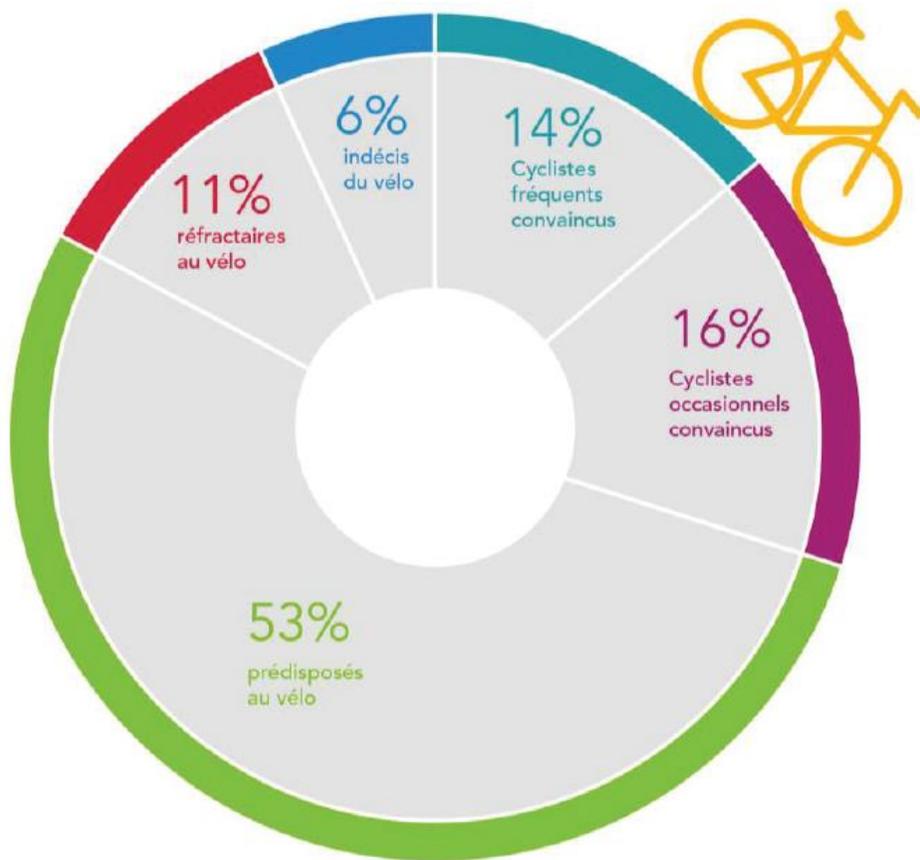
Présentation du diagnostic du territoire

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Analyse de la demande

La population prédisposée à l'usage du vélo au quotidien



La demande des Français vis-à-vis du vélo est potentiellement forte :

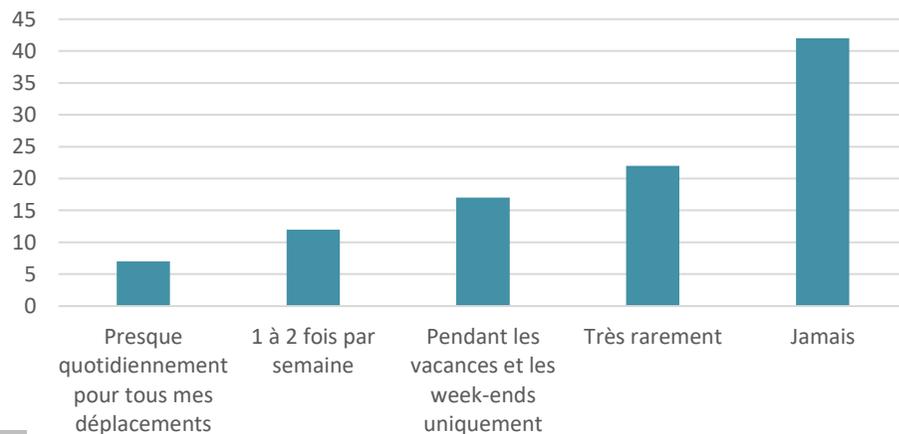
- Seulement 11 % de réfractaires et 6 % d'indécis
- 53 % de prédisposés au vélo + 30 % de convaincus

Le vélo apparaît au fil des enquêtes depuis 10 ans, comme un mode de transport pratique, agréable et présente des atouts concernant la santé, le faible coût économique et le respect de l'environnement.

Le vélo apparaît comme un moyen de déplacement attendu par les citoyens et dans l'air du temps, même si bien sûr ils lui reconnaissent des freins auxquels ils sont plus ou moins sensibles (voir slides suivantes).

À l'échelle de la 4CPS, parmi les 102 répondants à l'enquête en ligne, 12% utilisent leur vélo une à deux fois par semaine, 7% l'utilisent presque quotidiennement.

Fréquence d'utilisation du vélo chez les répondants





Caractéristiques des répondants

102 habitants et habitantes de la 4CPS ont souhaité donner leur avis sur la mobilité à pied et à vélo. Parmi ces personnes :

- 63% de femmes et 36% d'hommes, en très grande majorité des adultes de plus de 25 ans.

16 % des répondants sont des adultes qui **travaillent à moins de 10 km de leur lieu de résidence ou des personnes à domicile** : ce sont autant de personnes susceptibles de se déplacer à vélo voir à pied.

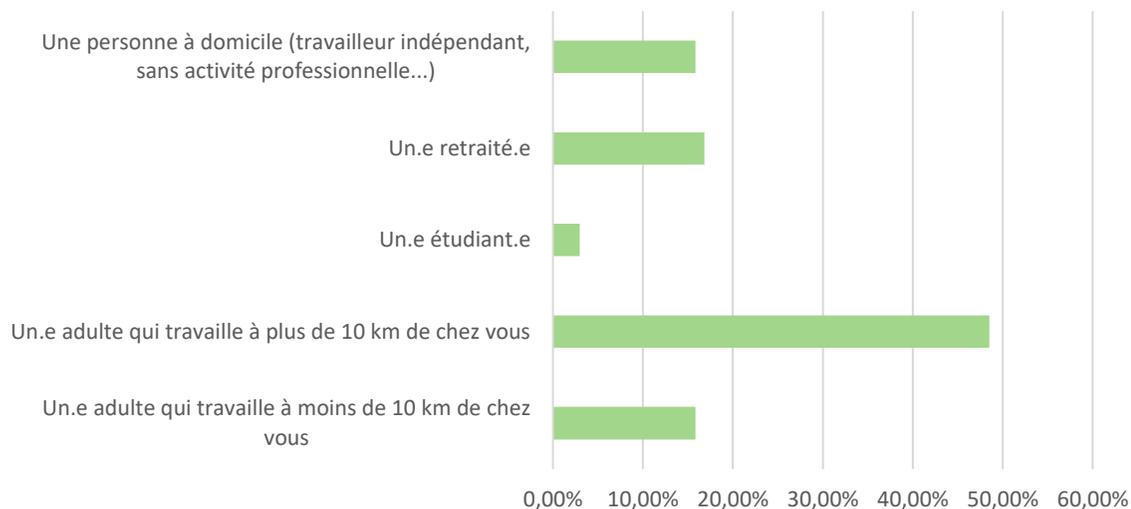
On observe cependant que **le vélo reste peu pratiqué au quotidien** :

- 19% des répondants le pratiquent au moins 1 fois par semaine.
- 7% quotidiennement.
- 17% des répondants le pratiquent le week-end.

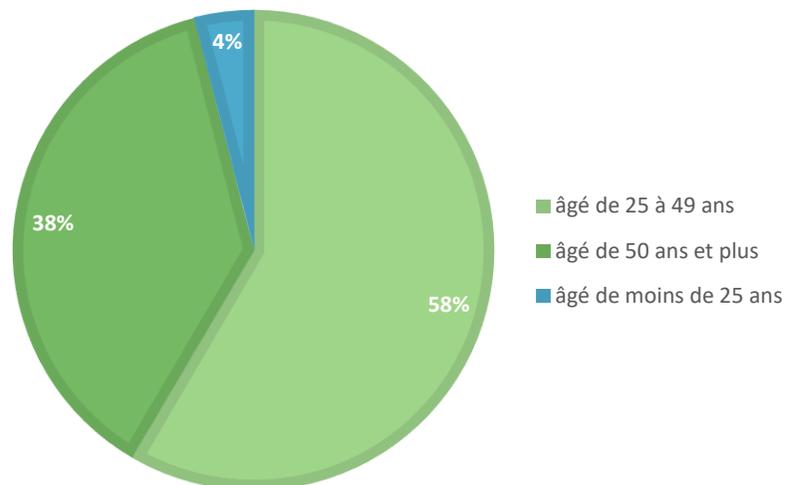
Le vélo reste globalement une activité de loisir sur le territoire

La marche, quant à elle, est beaucoup plus pratiquée. Près de **45%** des répondants déclarent réaliser au moins 2km à pied quotidiennement.

Activité des répondants



ÂGE DES RÉPONDANTS



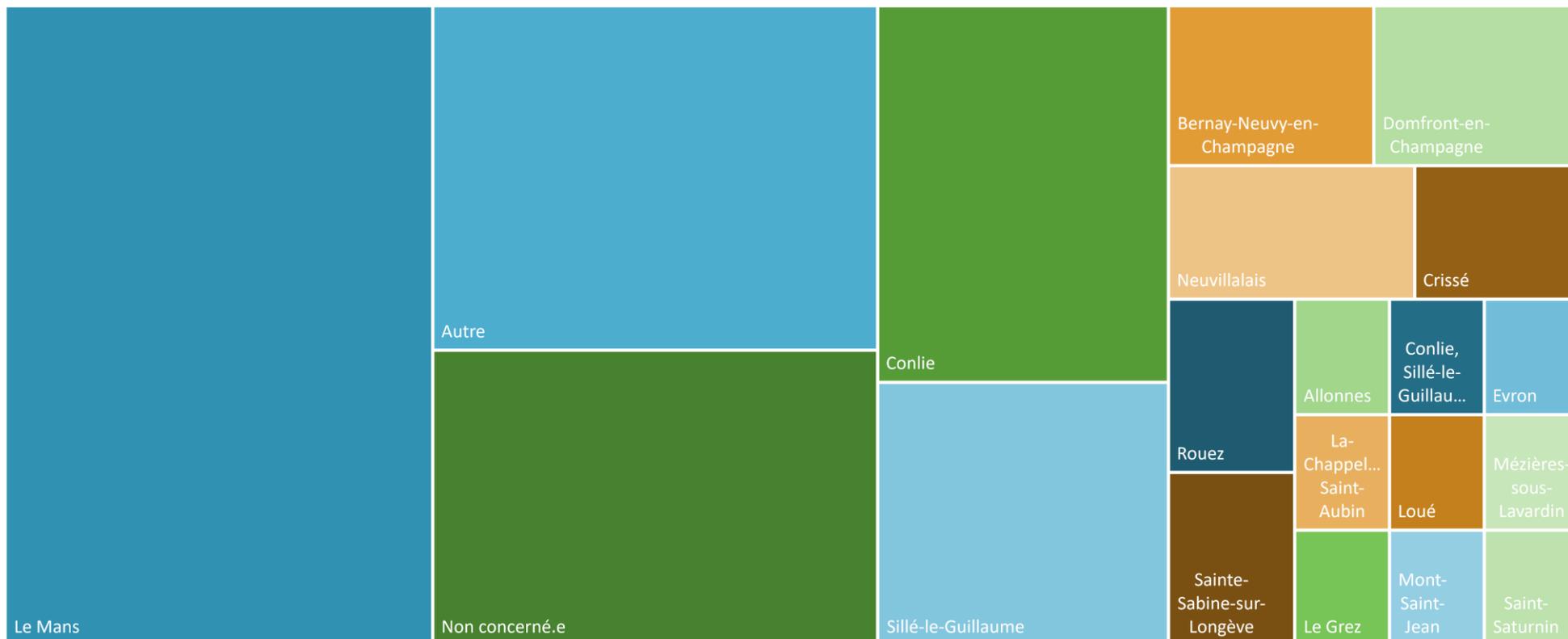


Les déplacements des répondants

18 des 23 communes du territoire sont représentées parmi les répondants, représentativement du nombre d'habitants de ces communes. Ces derniers **se déplacent prioritairement vers Le Mans (27%), Conlie (11%) et Sillé-le-Guillaume (8%)** pour **travailler**.

Conlie est la destination privilégiée des répondants pour faire leurs **courses (51%)**, viennent ensuite Sillé-le-Guillaume, Le Mans puis Saint-Rémy-de-Sillé.

Lieu de travail



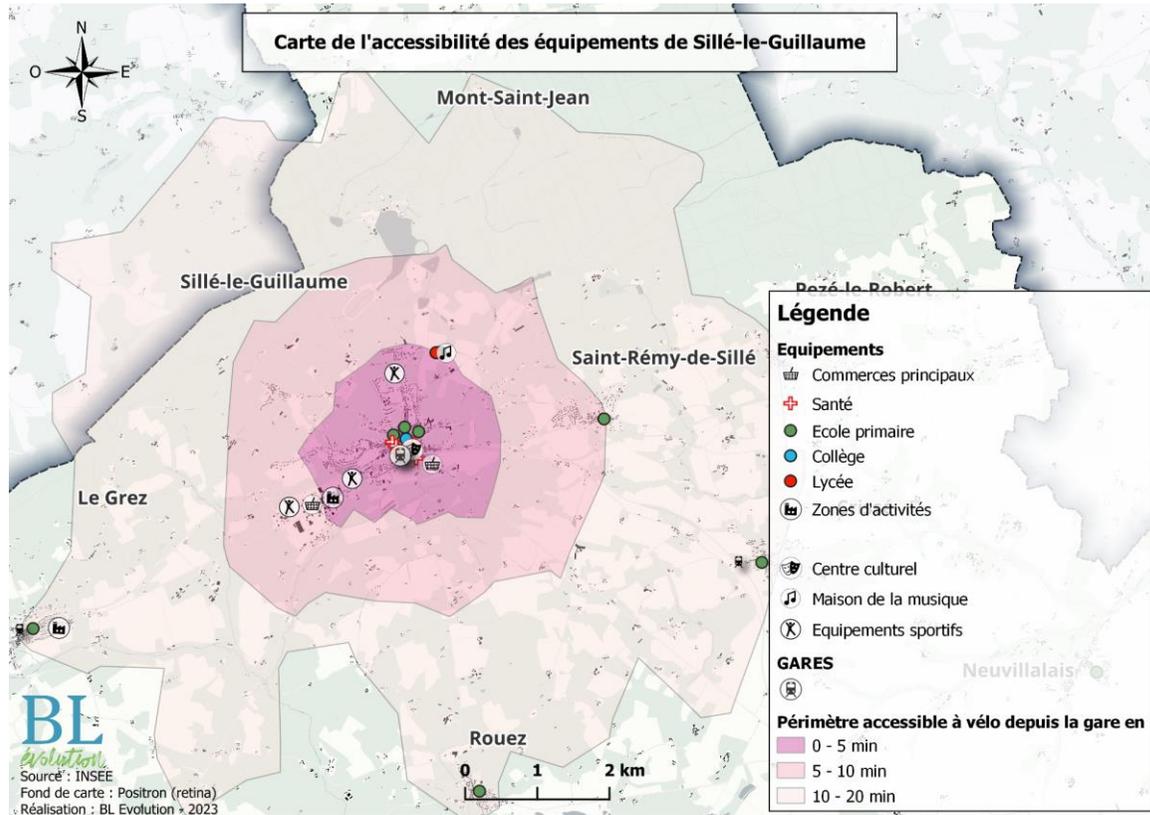


Les résultats en bref

		
Principaux freins	<p>Le manque d'aménagement adapté et d'itinéraires sécurisés ; Le manque de stationnement sécurisé ; La vitesse et l'importance du trafic sur les routes du territoire ; Le relief et la météo</p>	<p>Le manque de trottoirs et d'itinéraires sécurisés ; L'état des trottoirs dans les centres bourgs ; La vitesse de circulation ; Le manque de visibilité ; Le sentiment d'insécurité ;</p>
Potentiels de développement	<p>Les trajets domicile/travail ; Les trajets domicile/loisir ; Les trajets vers les commerces et les services ;</p>	<p>Les trajets vers les commerces et les services ; Les trajets domicile/loisir ; Dans une moindre mesure les trajets domicile./travail ;</p>
Quelques attentes exprimées	<p>La mise en place de stationnement sécurisé et d'itinéraires vers les gares ; L'aménagement d'itinéraires sécurisés ;</p>	<p>La rénovation et/ou la création de trottoirs pour des cheminements piétons sécurisés ; La mise en place de dispositifs d'apaisement des centres-bourgs ;</p>



Analyse de la demande potentielle



- La gare de Sillé-le-Guillaume comptait **91 402 voyageurs** en 2022, les **fréquences de passage y ont été renforcées** et vont l'être à nouveau dès décembre 2023.
- En **moins de 5 minutes à vélo** il est possible de rejoindre
 - Les trois zones d'activités au sud de la commune,
 - La cité scolaire,
 - La quasi-totalité des commerces de la ville,
 - Les équipements sportifs
 - Les services du centre-bourgs,
 ➤ **1 834 personnes** domiciliées dans le périmètre
- En **10 minutes à vélo** il est possible de rejoindre
 - Le centre bourg du Grez et de Saint-Rémy-de-Sillé
 ➤ **2 863 personnes** domiciliées dans le périmètre
- **3 375 personnes** sont domiciliées à moins de **15 minutes à vélo** de la gare de Sillé-le-Guillaume (qui permet de rejoindre le Mans en 25 minutes et Evron en 13 minutes) ;



➤ **15% des habitants du territoire sont domiciliés à moins de 10 minutes à vélo de la gare de Sillé, 19,6% sont à moins de 5 km de la gare ;**

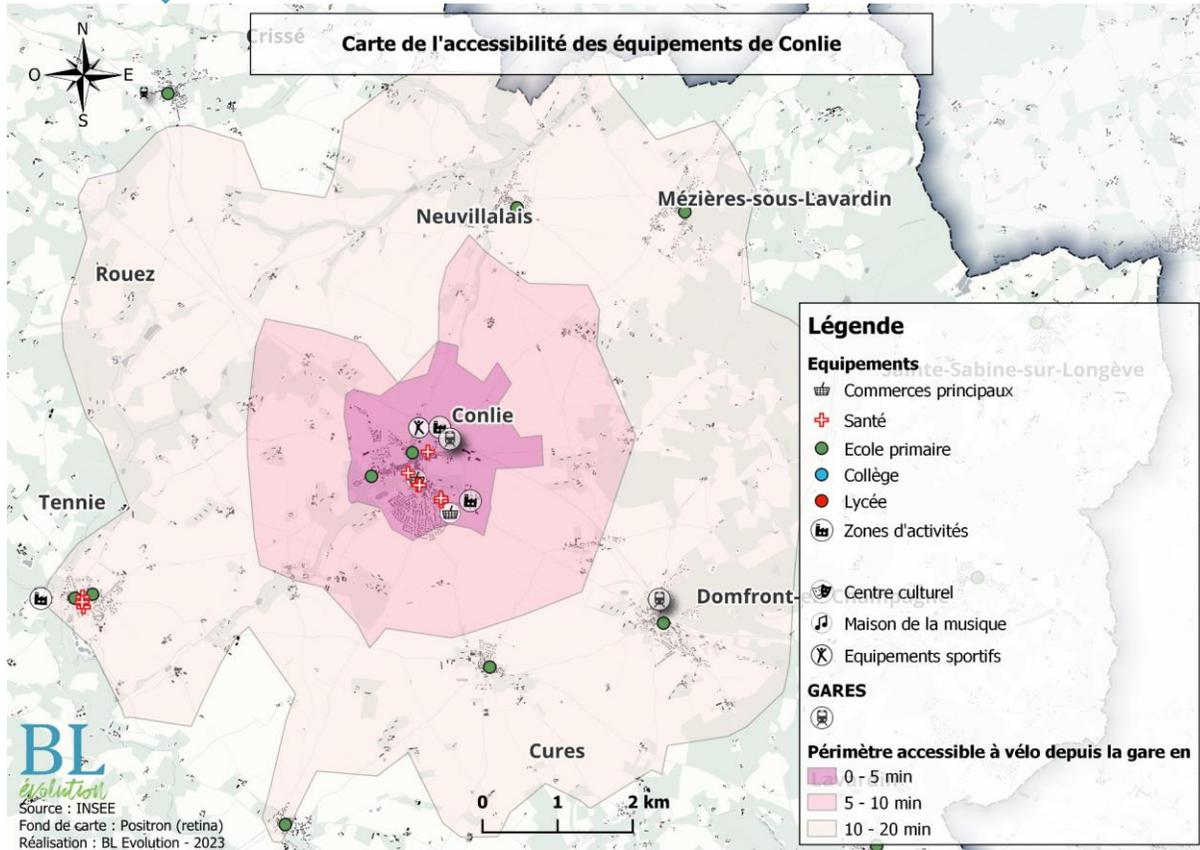
➤ **L'ensemble des équipements et zones d'activités sont accessibles en moins de 10 minutes à vélo de la gare de Sillé.**

➤ **Développer des itinéraires cyclables depuis et vers la gare de Sillé-le-Guillaume et renforcer les équipements pour assurer l'intermodalité vélo-train apparait particulièrement stratégique. Il s'agit d'une des priorités identifiées pour le futur schéma vélo de la**

NB : Cette carte présente le périmètre accessible en 5, 10 et 15 minutes à vélo au départ de la gare de Sillé-le-Guillaume.



Analyse de la demande potentielle



La gare de Conlie comptait **53 288 voyageurs** en 2022, les **fréquences de passage y ont été renforcées** et vont l'être à nouveau dès décembre 2023.

En **moins de 5 minutes à vélo** il est possible de rejoindre

- Les commerces du centre bourg
- Les deux zones d'activité de la ville
- Les écoles primaires et maternelles
- Les équipements sportifs

➤ **1 406 personnes** domiciliées dans le périmètre

➤ **2 077 personnes** sont domiciliées à moins de **10 minutes à vélo** de la gare de Conlie (qui permet de rejoindre le Mans en 25 minutes et Evron en 13 minutes) ;

En **moins de 15 minutes à vélo** il est possible de rejoindre

- Le centre bourg de Bernay-Neuvy-en-Champagne, Domfront-en-Champagne et Neuwillalais

➤ **3 407 personnes** domiciliées dans le périmètre



➤ **11 % des habitants du territoire sont domiciliés à moins de 10 minutes à vélo de la gare de Conlie, 22,6% sont à moins de 5 km de la gare.**

➤ **L'ensemble des équipements et zones d'activités sont accessibles à moins de 5 minutes à vélo de la gare de Sillé.**

➤ **Développer des itinéraires cyclables depuis et vers la gare de Conlie et renforcer les équipements pour assurer l'intermodalité vélo-train apparait particulièrement stratégique.**



NB : Cette carte présente le périmètre accessible en 5, 10 et 15 minutes à vélo au départ de la gare de Conlie.



Analyse de la demande : Isochrones

Accessibilité à pied et à vélo

Les isochrones au départ des points d'intérêts (gares, collèges, supermarchés) représentés ci-contre montrent que :

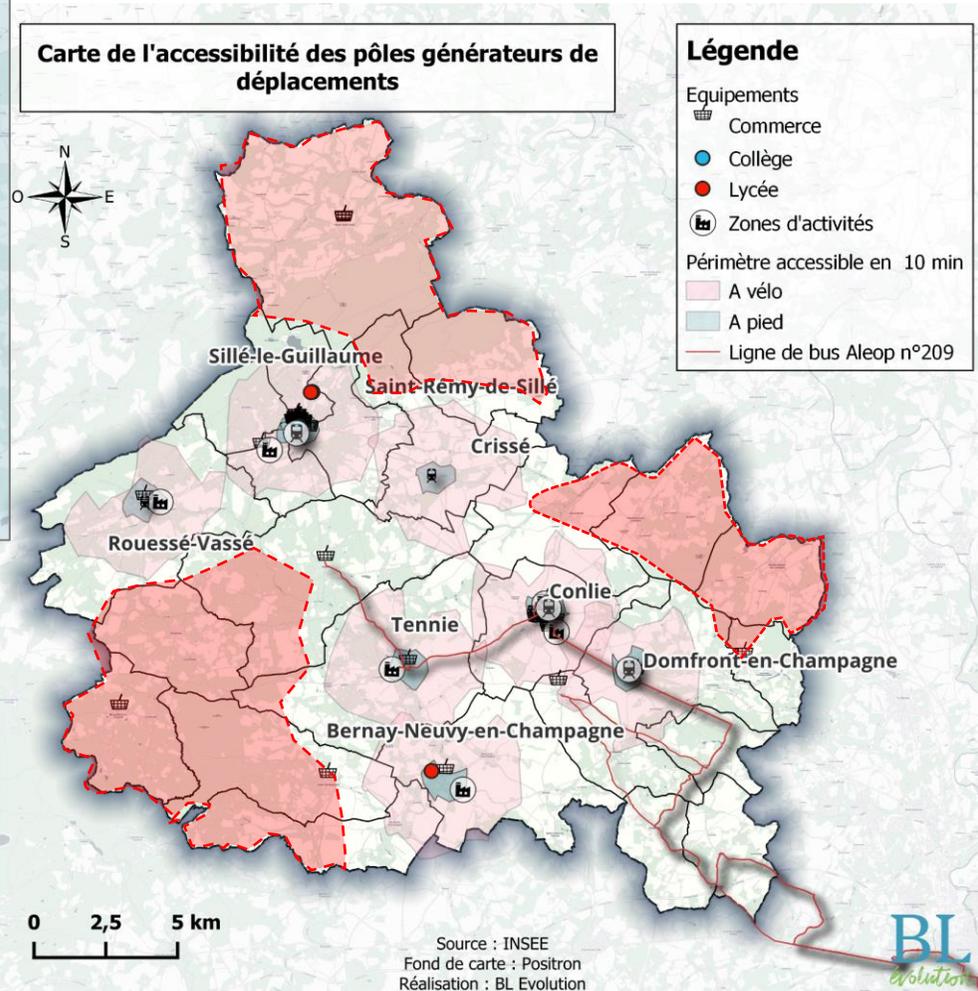
- le centre de la majorité des communes les plus peuplées peut être parcouru dans un **laps de temps d'une quinzaine de minutes à pied** ;
- les points d'intérêts peuvent être rejoints en l'espace d'une **quinzaine voire dizaine de minutes à vélo** depuis les bourgs et villages alentour ;
- **Une grande majorité des habitants du territoire ont accès à un pôle d'activités en moins de 20 min à vélo.**
- Le **sud et l'extrême nord du territoire restent relativement éloignés** des zones d'emploi, des équipements et services ainsi que des gares ;

Note méthodologique :

- Hypothèses : 10 min à vélo = rayon de 3 km ; 10 min à pied = rayon de 1,2 km
- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (il ne s'agit pas de cartes de déplacements à « vol d'oiseau », mais sur des itinéraires réels empruntant les voies et passages publics existants)

Habitants domiciliés dans un périmètre à vélo de...

	5 min	10 min	20 min
Sillé-le-Guillaume	1 834 hab.	2 852 hab.	4 287 hab.
Conlie	1 406 hab.	2 073 hab.	4 927 hab.
Tennie	417 hab.	831 hab.	3 927 hab.
Bernay	335 hab.	796 hab.	3 212 hab.
Rouessé	249 hab.	521 hab.	2 367 hab.



Zone de vigilance sur l'accès aux pôles et points d'intérêts du territoire



Analyse de la demande Flux domicile-travail

La 4CPS compte **7 675** actifs et actives en emploi.

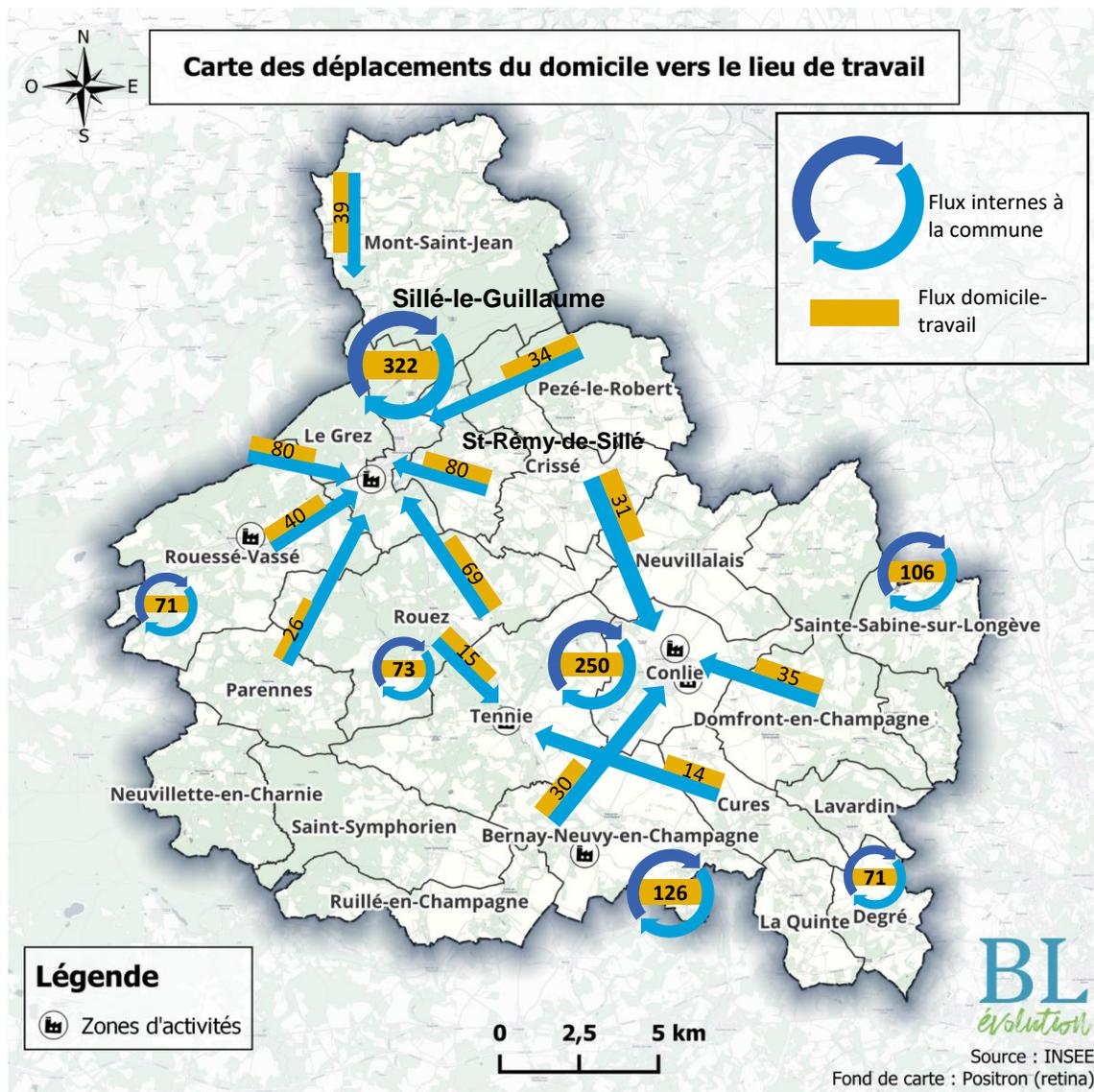
20 % résident et travaillent dans la même commune (1 532 individus).

16,6 % travaillent dans une commune du territoire (1 279 individus). **Sillé-le-Guillaume, Conlie et Tennie** sont les communes les plus attractives. On constate sur la carte ci-contre que la majorité des flux les plus importants se fait d'une **commune vers la commune pôle voisine**.

75 % des déplacements domicile-travail effectués en interne au territoire font moins de 10 km* et sont donc potentiellement réalisables à vélo.

61 % des déplacements domicile travail effectués en interne au territoire font moins de 5 km* et sont donc réalisables à pied ou à vélo.

Pourtant, **85 %** des déplacements domicile travail sont réalisés en voiture. Aussi, développer des infrastructures cyclables entre les communes et les pôles d'emploi et assurer l'apaisement des centres-bourgs entrainerait *de facto* un report modal important vers les modes actifs.





Analyse de la demande

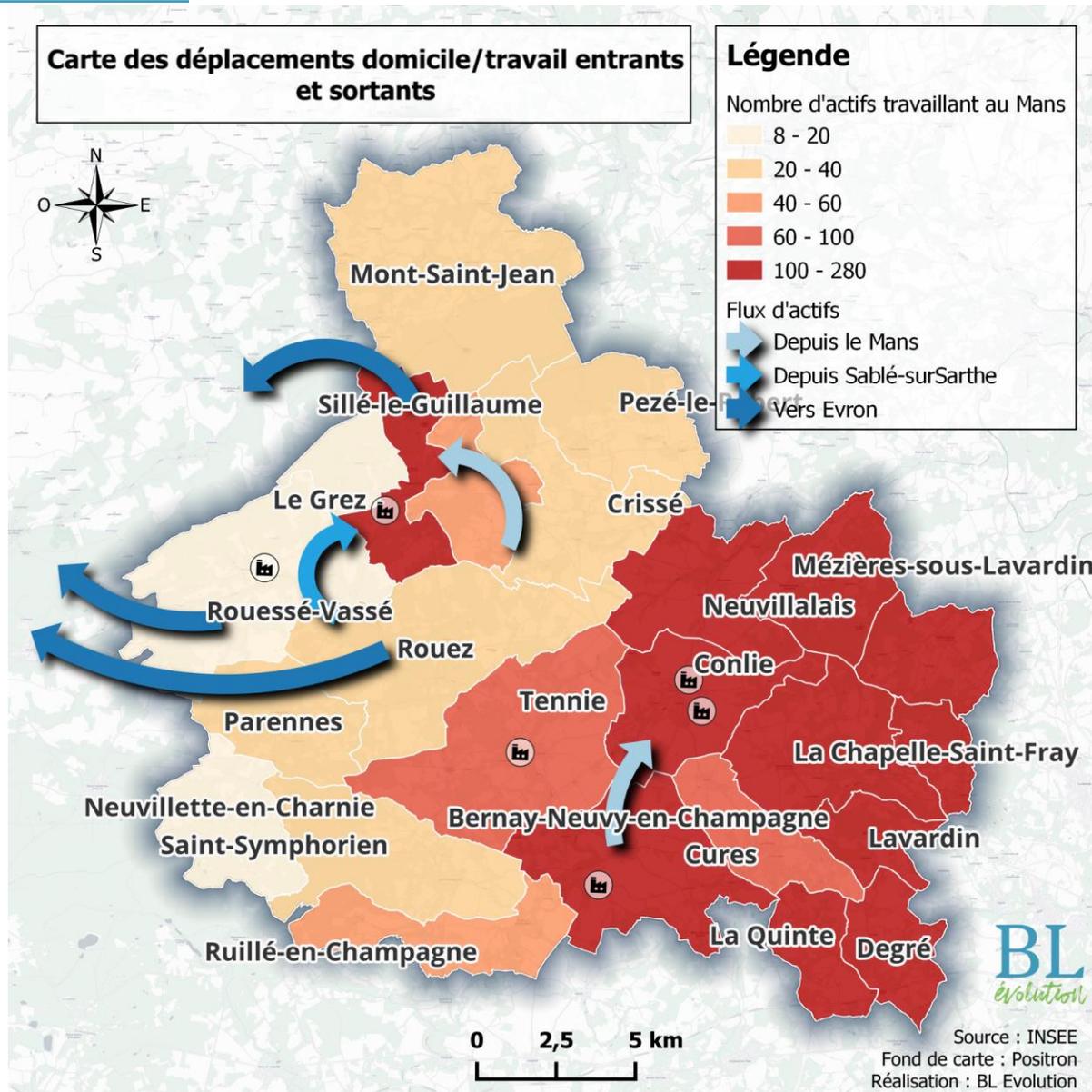
Flux domicile travail

63 % des actifs et actives travaillent dans une commune extérieure au territoire (4 864 individus).

47 % travaillent au Mans (2 283 individus), puis vient **Evron** (243 individus) et le reste se répartit équitablement entre La Chapelle-Saint-Aubin, Loué, Brûlon...

7 % des trajets domicile travail réalisés vers l'extérieur du territoire font moins de 10 km* et sont potentiellement réalisables à vélo. Pour ces trajets, il s'agira d'assurer une continuité **des liaisons du territoire avec les liaisons prévues par le Chronovélo de la métropole du Mans**. Ces liaisons permettront également aux Manceaux et Mancelles travaillant dans le territoire de s'y rendre à vélo (486 personnes, dont plus de 50 % dans les communes du sud du territoire).

Concernant les **78 % des trajets restants**, assurer **l'intermodalité vélo ou marche/train** est une solution intéressante, d'autant plus que le territoire possède 5 gares.





Analyse de la demande

Flux domicile étude

La 4CPS compte **4 084** habitants scolarisés.

35 % résident et étudient dans la même commune (1 429 individus).

35 % étudient dans une commune du territoire (1 423 individus). Les communes attirant le plus de flux sont **Sillé-le-Guillaume** et **Conlie**. La majorité des flux internes se réalisent d'une **commune à une commune voisine**.

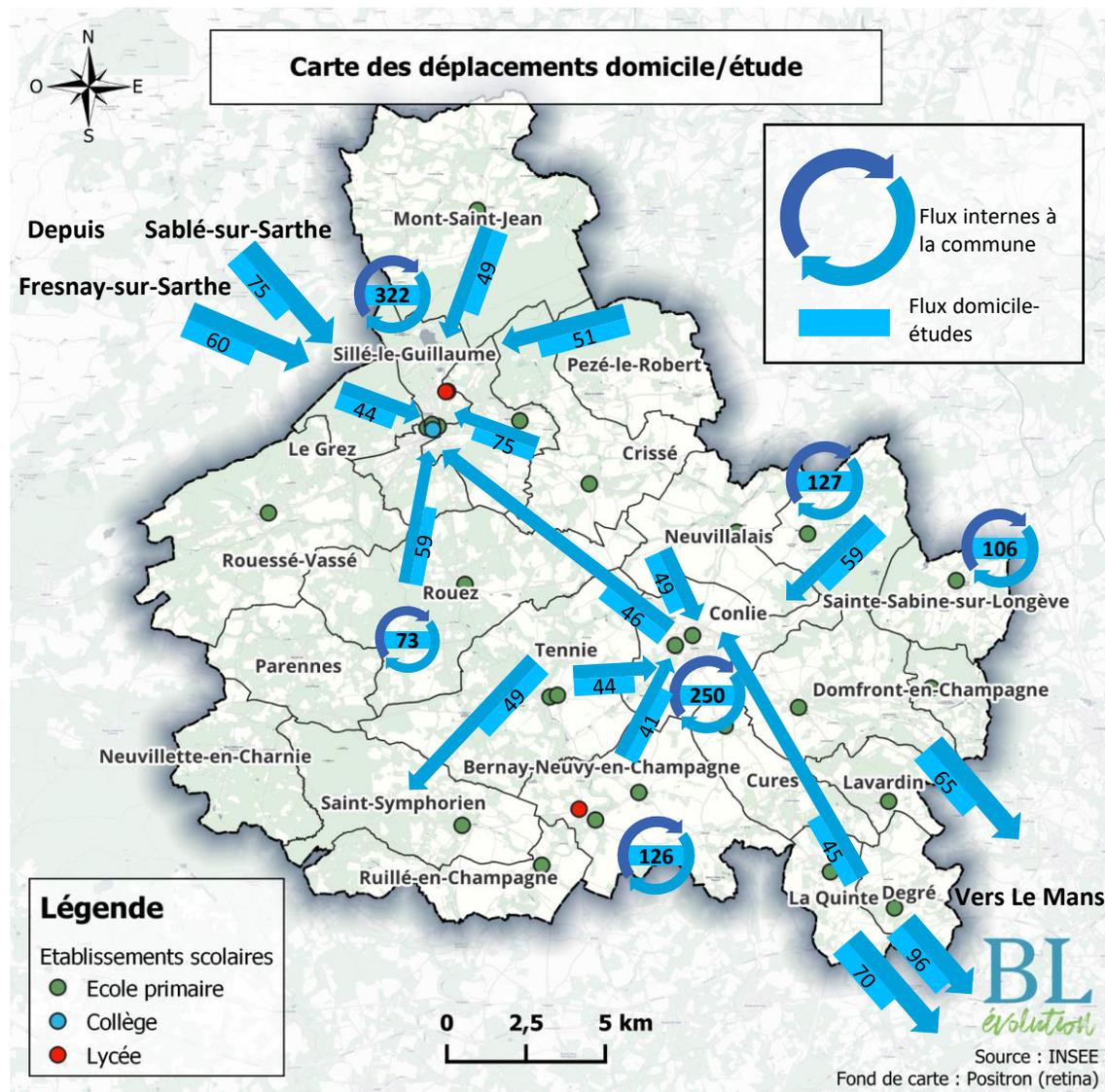
37 % des déplacements domicile-étude effectués en interne au territoire font moins de 5 km* et sont donc réalisables à pied ou à vélo,.

67 % des trajets font moins de 7 km* et sont potentiellement réalisables à vélo.

30 % étudient dans une commune extérieure au territoire (1 232 scolaires) et parmi ces élèves.

57 % étudient au Mans (705 scolaires) et viennent principalement de Degré, La Quinte et Domfront-en-Champagne (villes géographiquement les plus proches du Mans).

87 % des déplacements domicile-étude effectués vers l'extérieur du territoire font plus de 10 km. Le développement d'intermodalités vélo ou marche/train ou bus est fortement recommandé.





Présentation du diagnostic du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Construire un réseau cyclable

Construire un réseau cyclable à 3 échelles :

1. **Un réseau d'importance régionale, nationale :** voies vertes, véloroutes, liaisons touristiques.
2. **Un réseau structurant :** liaison des pôles générateurs de trafic, liaison des communes entre-elles.



Vélorue



Piste cyclable



Chaucidou (CVCB)



3. **Un réseau irriguant :** rues résidentielles, aires piétonnes, trajet du dernier kilomètre.



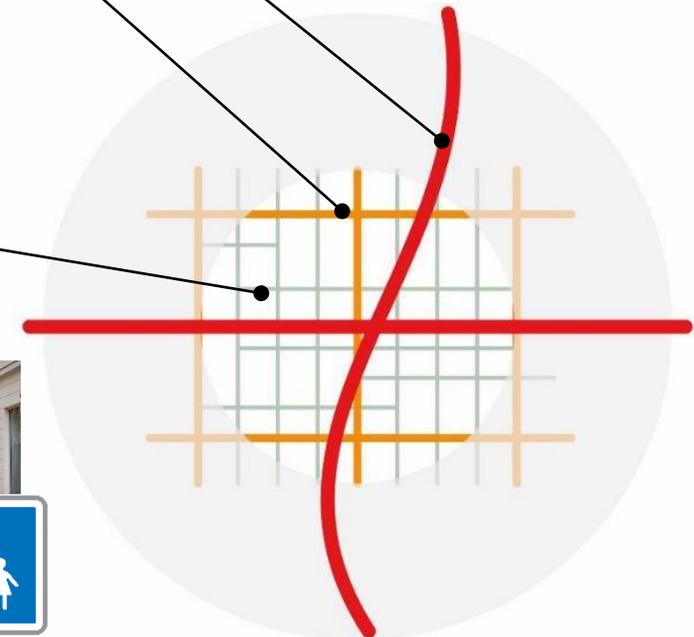
Zone résidentielle apaisée



Zone de rencontre



Aire piétonne





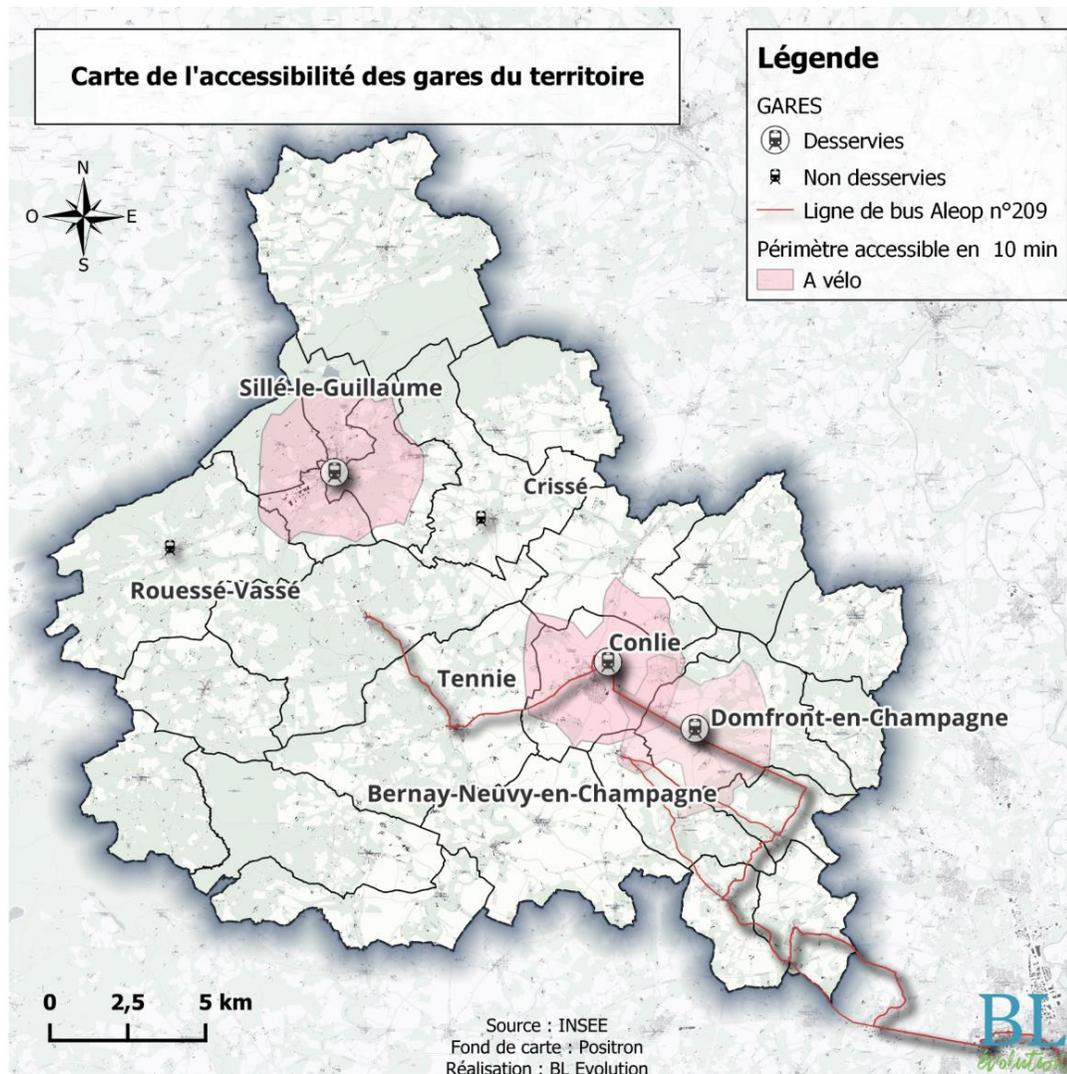
Assurer une liaison multimodale avec le Mans

Favoriser le rabattement vers les gares

Si deux dessertes ont été supprimées sur le territoire (Crissé et Rouessé-Vassé), la **fréquence d'arrêt aux trois autres gares a, quant à elle, été augmentée**. Ceci représente une opportunité certaine pour le développement de l'intermodalité vélo/train et marche/train. Par ailleurs, **l'ouverture de la nouvelle halte ferroviaire Le Mans Hôpital** représente un avantage important pour les actifs du territoire.

Plus d'un quart des habitants du territoire réside d'ailleurs à moins de 10 minutes à vélo de l'une de ces trois gares.

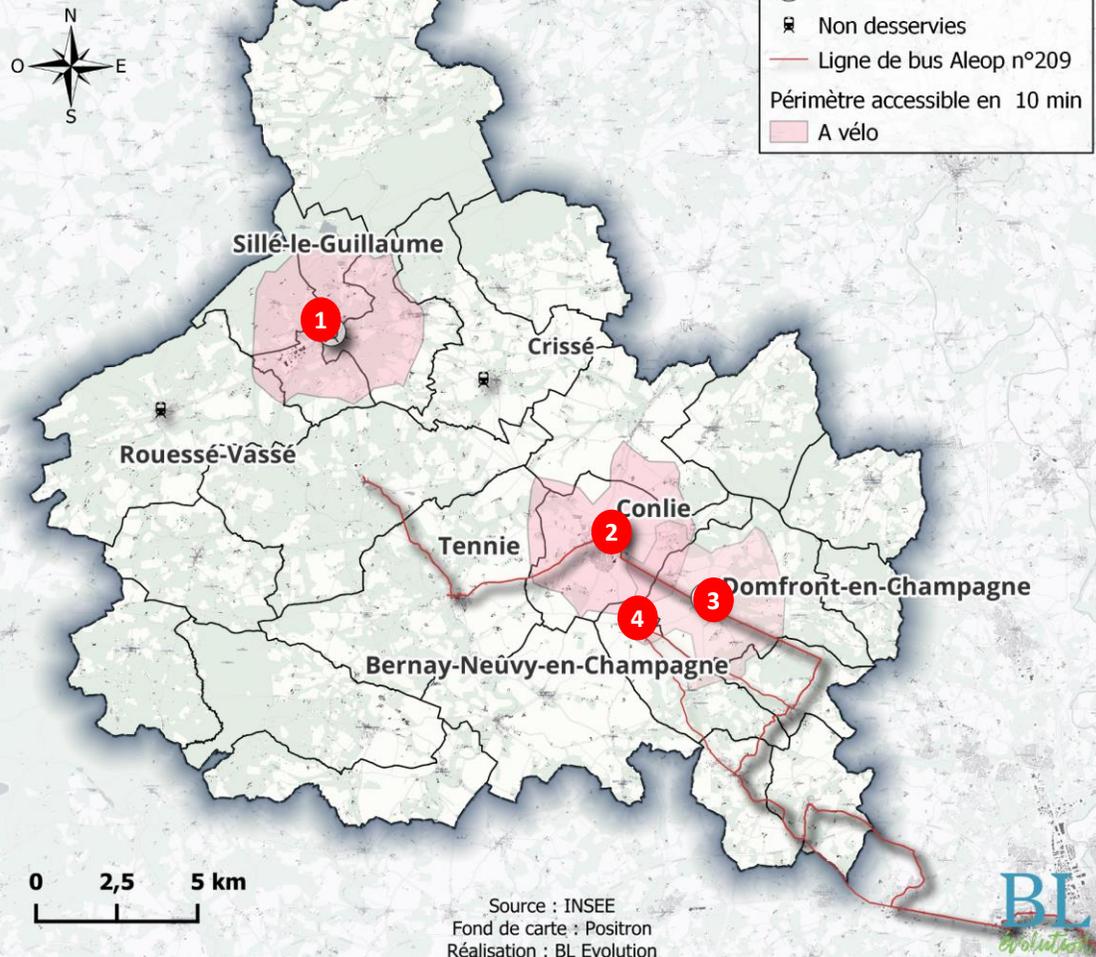
Il ne faut pas non plus omettre de mentionner la **ligne de bus Aléop n°209** qui permet de relier le territoire au Mans et qui, selon les élus, est empruntée par les habitants pour le trajet domicile travail.



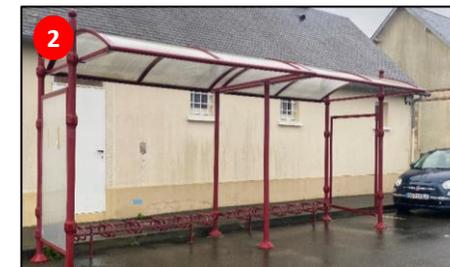


Assurer une liaison multimodale avec le Mans

Carte de l'accessibilité des gares du territoire



Sillé-le-Guillaume, stationnement vélo à proximité de la gare.



Conlie, stationnement vélo à proximité de la gare.



Domfront-en-Champagne, stationnement vélo à proximité de la gare.



Arrêt de bus avec pinceaux à Cures.



Aménager les liaisons vers les pôles du territoire – Sillé

Vers Le Grez

Il est possible de rejoindre Crissé rapidement via des voies calmes, le relief demeure important et l'intersection avec la D304 est à traiter (1).



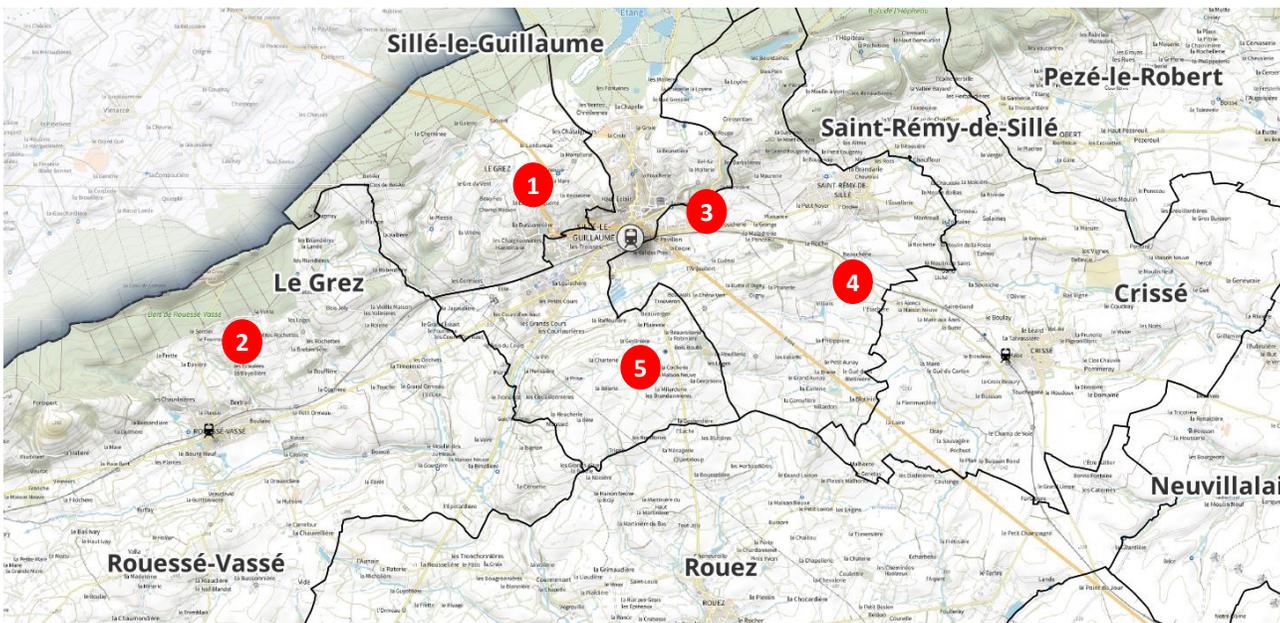
Vers Rouessé-Vassé

L'itinéraire envisagé par le département emprunte des voies calmes, mais présente un caractère plus cyclotouristique (2). Un itinéraire plus direct et moins vallonné en site propre le long de la départementale serait à privilégier au regard de l'enjeu présent sur cette liaison.



Vers Saint-Rémy-de-Sillé

Une **voie verte** existe déjà (3) en direction de Saint-Remy-de-Sillé et fera l'objet d'une prolongation (cf. *supra*). Elle permettra de réaliser la liaison en toute sécurité. Il s'agira par la suite d'étendre l'itinéraire à **Pezé-le-Robert** via des voies calmes existantes.



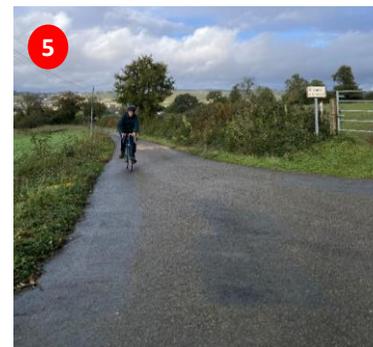
Vers Crissé

Il est possible de rejoindre Sillé via des voies calmes (D87 - 4) suffisamment sécurisées depuis Crissé. Le temps de parcours est acceptable et permet d'arriver sur la voie verte.



Vers Rouez

Il est possible de rejoindre Rouez via des voies calmes sécurisées, présentant un trafic faible. Toutefois, le relief est important (Le Petit Val des Prés - 5)

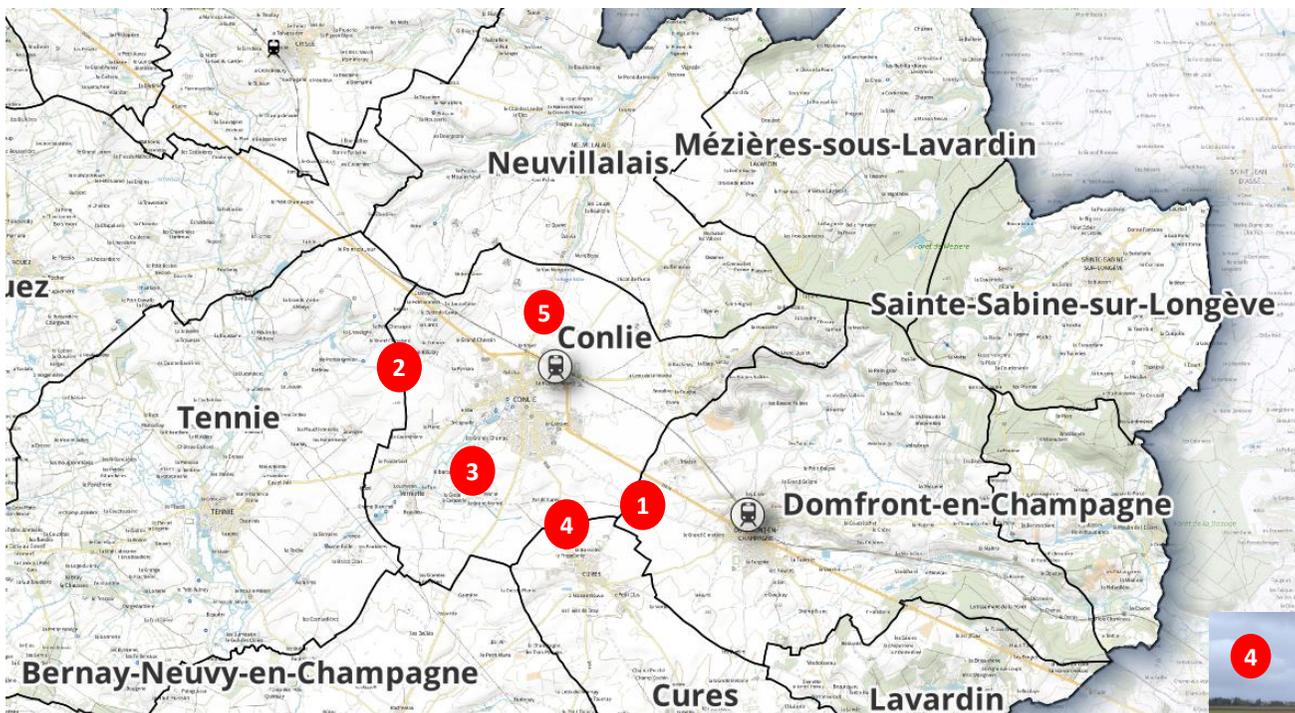




Aménager les liaisons vers les pôles du territoire – Conlie

Vers Domfront-en-Champagne

Le vieux chemin du Mans offre un itinéraire direct et sécurisé pour rejoindre Conlie depuis Domfront. Il nécessiterait toutefois des travaux de rénovation du revêtement.



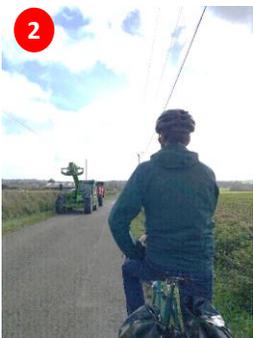
Vers Neuvillalais et Mézières-sous-Lavardin

Ces deux communes peuvent être reliées facilement par les voies calmes qui les relient directement à Conlie (D21 qui mène à Neuvillalais – 5).



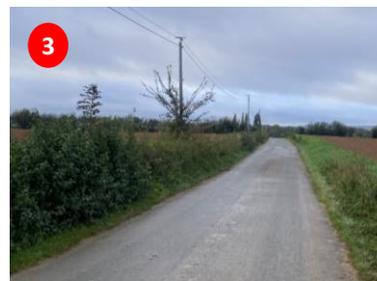
Vers Tennie

Il est possible de rejoindre directement Conlie depuis Tennie via des voies calmes. Il sera nécessaire de jalonner l'itinéraire pour permettre le partage de la voirie avec les engins agricoles (route de la Groie grillée – 2)



Vers Bernay

S'il est plus simple et direct de rejoindre Conlie par Cures, il existe toutefois de nombreuses voies calmes depuis Bernay (comme la route des Grands Champs – 3)



Vers Cures

La liaison Cures-Conlie peut s'effectuer facilement et directement sur des voies calmes (D88 – photo 4)



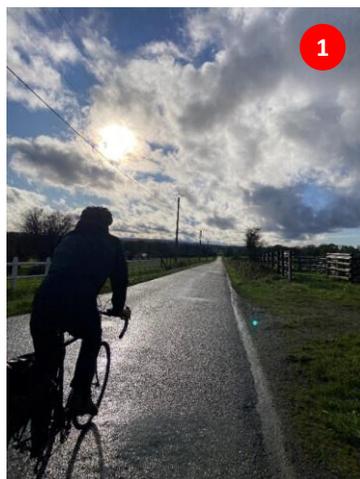


Relier les communes du territoire entre elles

Utiliser les routes calmes pour mettre en place un maillage points-nœuds sur l'ensemble du territoire

La quantité de voies peu circulées et à la vitesse de circulation relativement faible permettrait de **relier l'ensemble des communes de la 4CPS entre elles**. Si certains tronçons nécessitent quelques adaptations de vitesse de circulation et/ou quelques réfections de voirie, des aménagements partagés peuvent être envisagés sur ces tronçons.

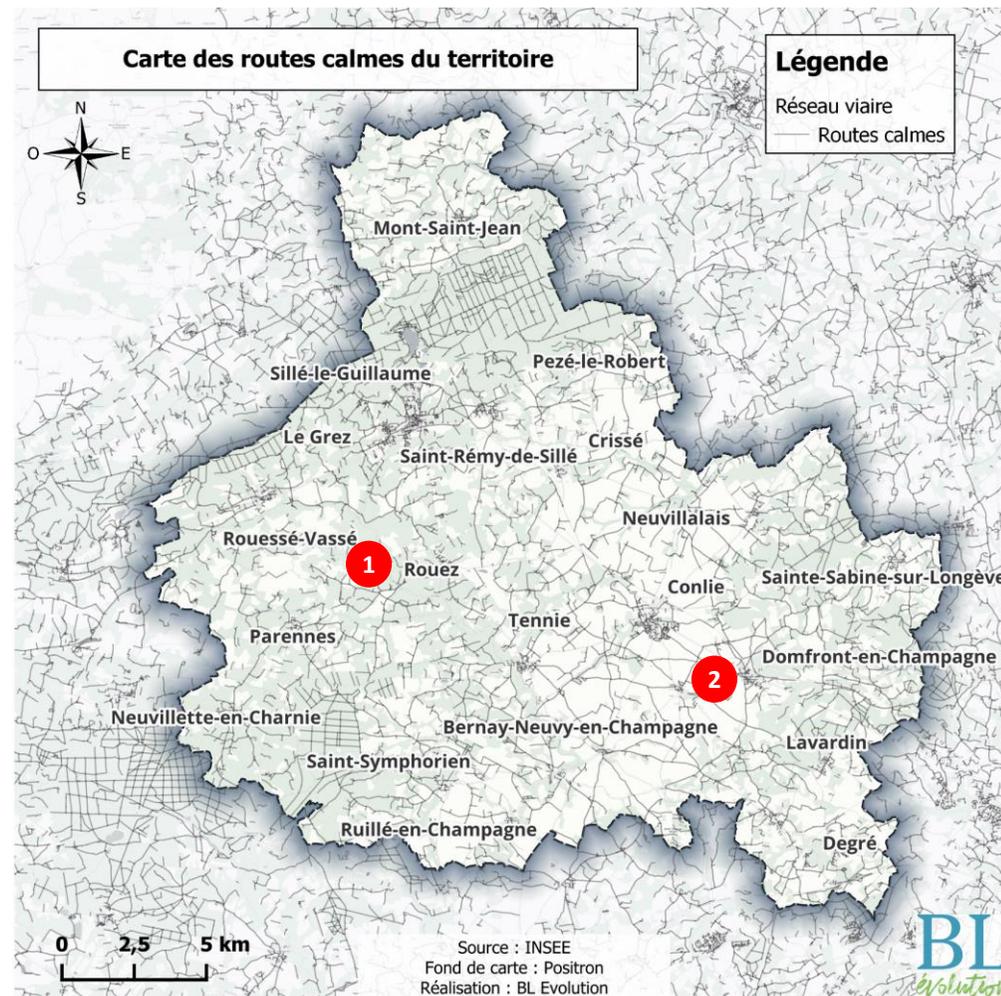
Une organisation via un **maillage point-nœud** pourrait être pertinente pour ces itinéraires. Permettant à chaque usager de composer son itinéraire via un jalonnement et une numérotation des tronçons, le système de points nœuds offrirait un maillage total efficace du territoire.



La D103 entre Rouez et Rouessé-Vassé



Route de La Duau entre Cures et Domfront-en-Champagne





Le stationnement vélo sur le territoire

Un stationnement sécurisé à développer

L'offre de stationnement sur le territoire est très limitée. Si l'ensemble des gares présente des stationnements, ces derniers n'offrent pas une sécurité ni un abri suffisant pour un stationnement à la journée.

Les établissements scolaires bénéficient de peu de stationnements, à l'exception du collège de Conlie qui propose un stationnement abrité à l'intérieur de l'enceinte de l'établissement.

La majeure partie de ces stationnements au sein des communes sont sous forme de « pincés-roues » peu sécurisés et en trop petit nombre.

Arrêt de bus 209 à Cures



Super U Conlie



Collège de Conlie



Mézières-sous-Lavardin



Non recommandé
Pincés-roues

(protégé des intempéries)
Abri + Arceaux



Espace public, Commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence

Arceaux

(3 points d'attache roues + cadre)

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et des intempéries)



Résidence de Rouez



Eglise de Bernay





Présentation du diagnostic du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- **Synthèse des enjeux**
- Annexes



Synthèse des enjeux

Carte des lignes de désirs

Relier les communes aux pôles : un enjeu prioritaire

LA carte ci-contre récapitule les lignes de désirs sur le territoire, reflétant les enjeux identifiés par ce diagnostic.

Les flèches pleines rouges expriment un enjeu fort et prioritaire d'aménager des **itinéraires directs en site propre** entre les communes concernées.

Les flèches pleines bleues soulignent un enjeu d'aménagement **prioritaire d'itinéraires sécurisés** entre les communes concernées.

Les lignes vertes pointillées visent à **relier l'ensemble des communes entre elles** et les communes les plus éloignées aux pôles via des routes calmes.

L'ensemble de ces lignes de désirs permettent de répondre aux enjeux et besoins sur le territoire.

Légende

Lignes de désirs

↔ Lignes directes à aménager en priorité

↔ Lignes directes à jalonner en priorité

--- Lignes intercommunales à jalonner

Enjeux d'apaisement de la circulation

● Centre-bourg à apaiser en priorité

● Centre-bourg à apaiser

● Projet d'apaisement en cours

● Centre-bourg apaisé

Gares

🚆 Desservies

🚆 Non desservies





Premières pistes d'orientations pour développer les déplacements à vélo et à pied sur le territoire



Étudier un apaisement de la circulation dans les centres-bourgs des véhicules motorisés, en particulier des poids lourds, en limitant la vitesse et en aménageant la chaussée



Assurer les liaisons directes et efficaces vers les pôles et permettre les liaisons entre toutes les communes du territoire



Traiter les franchissements d'obstacles, notamment les intersections avec les départementales majeures ;



Garantir les rabattements vers les trois gares du territoire et rénover les abris vélo pour mieux les sécuriser et assurer l'intermodalité vélo/train



Installer du stationnement vélo qualitatif à proximité des points générateurs de déplacements (gares, collèges, maison de santé, supermarché, postes...)



Jalonner les itinéraires cyclables par une signalétique incitative (maillage « points-nœuds »)



Mettre en place une communication régulière et positive sur les changements de comportements s'appliquant à tous

Merci pour votre attention !



2. Ateliers sur carte

Légende

Lignes de désirs

- ↔ Lignes directes à aménager en priorité
- ↔ Lignes directes à jaloner en priorité
- Lignes intercommunales à jaloner

Enjeux d'apaisement de la circulation

- Centre-bourg à apaiser en priorité
- Centre-bourg à apaiser
- Projet d'apaisement en cours
- Centre-bourg apaisé

Gares

- 🚆 Desservies
- 🚆 Non desservies

