SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS DE LA 4CPS

Mai 2024

Photos : BL Évolution

Sommaire

Rappel du scénario d'aménagement pp. 5

Structure du Plan d'action pp. 8

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle communale pp. 11

Axe 2 : Aménager les centres-bourgs de Conlie et Domfront et apaiser les centres-bourgs pp. 49

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication pp. 63

Axe 4 : Assurer la bonne gouvernance du schéma directeur des modes actifs pp. 85

Synthèse et perspectives de financements pp. 94

Annexes pp.101

Rappel du scénario d'aménagement

Rappel du scénario d'aménagement

Proposition du séminaire élus et des usagers

Les apports du séminaire élus :

- Un meilleur maillage en étoile autour de Rouez (liaisons vers Crissé, Saint-Symphorien et Parennes) ;
- Une liaison plus calme entre Rouez et Tennie en passant par des routes moins fréquentées ;
- Une route passée en restriction de circulation aux riverains entre Rouez et Sillé-le-Guillaume ;
- Une liaison entre Conlie et Neuvillalais passant par les chemins existants à aménager ;
- Deux options pour faire la liaison Domfront-Lavardin :
  - Passer exclusivement par les routes calmes (itinéraire plus long) ;
  - Prendre une liaison semi-directe et aménager la fin de la liaison en site propre (itinéraire plus coûteux) ;
- Un passage à sens unique de la route de la gare à Conlie et une diminution du sens unique (exclusion du tronçon entre la RD 304 et le collège qui reste à double sens) ;

✓ **Une meilleure prise en compte de la polarité de Rouez ;**

✓ **Des itinéraires plus sécurisés sur les tronçons concernés par les ajustements du séminaire.**

Rappel du scénario d'aménagement

Proposition du séminaire élus et des usagers

Maillage complet du territoire

Coût médian, à échelonner sur le long terme

Haut niveau de service

Des pôles adaptés aux modes actifs et un réseau continu

6 à 10 % de part modale vélo en 2035[1]

✓ *40 à 80% de subventions possibles sur les sites propres*

Type d'aménagement	Linéaire	Coût indicatif
Site propre et chemins aménagés	17 km	4,1 M€
Partagé	10,7 km	531 k€
Jalonnement sur route calme	111 km	328 k€
Circulation restreinte	8,7 km	870 k€
Revêtement à reprendre	1,3 km	203 k€

150 km d'aménagements intercommunaux

5,8 M€ + 240k€ d'entretien/an*
Soit 32€/hab./an sur 10 ans

[1] Scénarios ADEME

Structure du plan d'action

Structure du plan d'action

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

1.1 Déployer un réseau de routes calmes jalonnées

1.2 Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes

1.3 Traiter les intersections et franchissements

1.4 Entretenir les aménagements cyclables

1.5 S'aligner avec les prescriptions du code de l'environnement

Axe 2 : Aménager les centres-bourgs de Conlie et Domfront-en-Champagne et apaiser les centres-bourgs

2.1 Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intrabourg

2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

3.1 : Déployer le stationnement sur le territoire et les bornes de réparation

3.2 : Favoriser l'apprentissage du vélo

3.3 : Créer des évènements et communiquer autour de la pratique des modes doux

3.4 : Encourager le tourisme à vélo

3.5 : Tendre vers l'exemplarité de la 4CPS

Axe 4 : Assurer la bonne gouvernance du schéma directeur des modes actifs

4.1 : Définir le mode de gouvernance du SDMA optimal lors de son adoption en conseil communautaire

4.2 : Réunir les élus au sein d'un comité de suivi pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du schéma

4.3 : Assurer une homogénéité technique des infrastructures cyclables

Structuration des fiches actions

Contexte et objectifs de l'action

Description succincte des enjeux liés à cette action et de son contexte.

Description des mesures

Description des mesures découlant de l'action avec présentation des objectifs relatifs à chaque action.

Acteurs concernés

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.

Budget indicatif

Financier	*Estimation des coûts financiers et humains associés à chaque action*
Humain	

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2032
*Objectifs chiffrés des actions contenues dans cette action en termes de **résultats attendus** à horizon 2027 (5 ans) et 2032 (10 ans)* *Ces objectifs doivent être en cohérence avec les niveaux d'ambition de l'action.*		

4CPS

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

BL évolution

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle communale

AXE 1

- 1.1 Déployer un réseau de routes calmes jalonnées
- 1.2 Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes
- 1.3 Traiter les intersections et franchissements
- 1.4 Entretenir les aménagements cyclables
- 1.5 S'aligner avec les prescriptions du code de l'environnement

→ **Aménagement d'un réseau cyclable continu, sécurisé et efficace**

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

Typologie d'aménagements

Typologie d'aménagements :
La voie verte

BL évolution

La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

- **Le volume de trafic :** au-dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointe, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation :** au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés, excepté sur des routes très peu circulées.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre…), ces deux critères sont excluants : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Charges de trafic & vitesses croissantes

MIXITÉ	SÉPARATION	ELOIGNEMENT	EXCLUSION
• Les couloirs bus-cycles • Les zones 30 • Les zones de rencontre • Les aires piétonnes	• Les bandes cyclables • Les pistes sur chaussée • Les double-sens cyclables • Les accotements revêtus	• Les voies vertes • Les pistes derrière le stationnement • Les pistes sur trottoir	• Pas d'aménagement

Typologie d'aménagements :
La voie verte

Une voie verte est une voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos.

Caractéristiques

- Dimensions : > 3 m (minimum) ; 4 m (conseillé).

Application

- Anciennes voies ferrées, canaux, chemins ou en bordure de route départementale (acquisition foncière nécessaire).
- Ne pas créer dans une zone urbaine. Idéal lorsque la pression piétonne est faible.

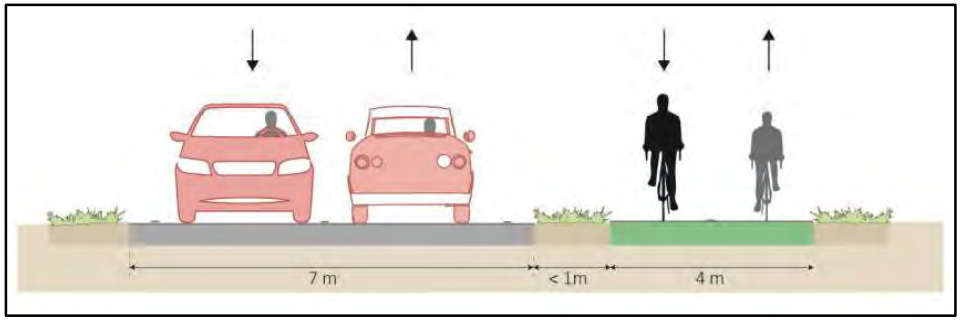
Voie verte, France
Crédits photo : AF3V.org

+

- **Valorisation de l'environnement et du patrimoine**
- **Sécurisation optimale**
- **Éloignement des polluants**
- **Aménagement durable**

–

- **Incompatible en zone urbaine**
- **Stabilisé non propice aux déplacements du quotidien.**



Typologie d'aménagements :
Le chaucidou

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à deux bandes multifonctionnelles à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés.

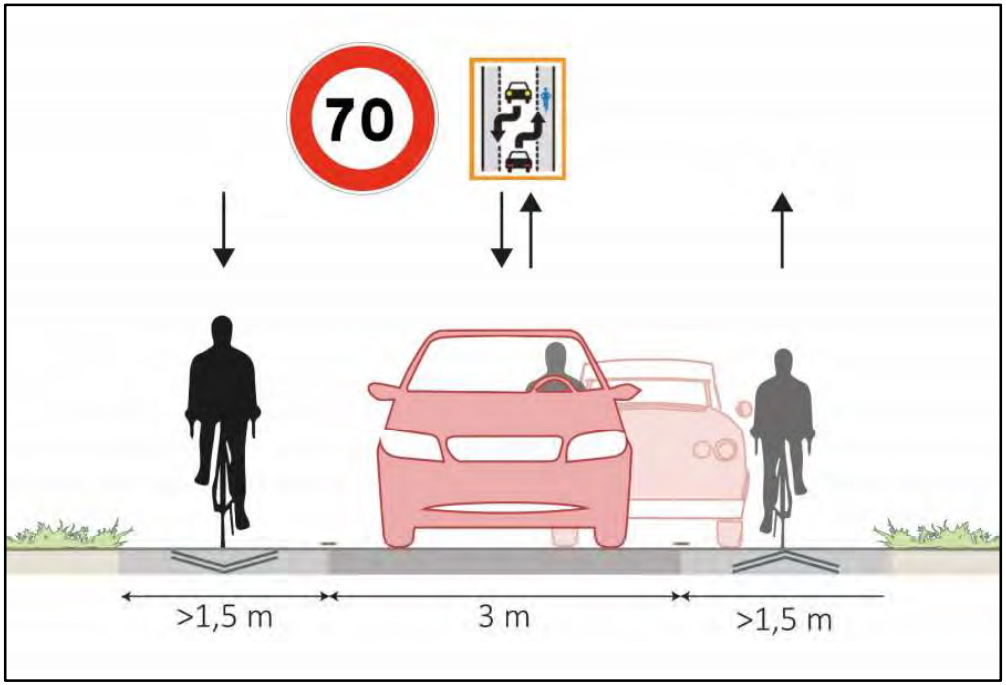
Caractéristiques

- Dimensions : bandes multifonctionnelles : 1,5 m et 2,2 m de largeur. Chaussée > 5,4 m.
- Revêtement contrasté à favoriser avec pictogrammes chevrons.

Application

- En agglomération, < 1000 véhicules/jour dans les deux sens, axes limités à 30 ou 50 km/h.
- Hors agglomération, entre 50 ou 70 km/h à privilégier sur routes départementales secondaires.

Chevrons à créer



+

- **Rapide et peu onéreux**
- **Emprise au sol limitée**
- **Apaisement de la circulation**

–

- **Faible sentiment de sécurité**
- **Bandes multifonctionnelles**

Typologie d'aménagements :
Le chaucidou : exemples

Chaucidou, à Melesse (35)
Photo : Ouest-France

Chaucidou sur une passerelle, itinéraire de la ViaRhôna, à Mondragon (84)

Chaucidous aux Pays-Bas

Typologie d'aménagements :
La voie rurale partagée avec ou sans réduction du trafic

Une voie partagée permet la circulation des automobiles et vélos sur une même et unique voie. Elle doit garantir un niveau d'accès plutôt local aux automobilistes afin de garantir la sécurité des autres usagers et doit être restreinte aux véhicules légers sauf desserte locale. Des restrictions d'accès peuvent alors être engagées pour accentuer cet effet.

Le nouveau statut de la voie verte depuis 2022 permet aussi de classer des voies peu fréquentées en voie verte dont la circulation est réservée aux vélos et riverains à la vitesse maximale de 30 km/h.

Caractéristiques

- Largeur < 6 m
- Bordure enherbée à privilégier

Application

- Hors agglomération, entre 50 ou 70 km/h
- Routes peu circulées : TMJA < 1000 v/j

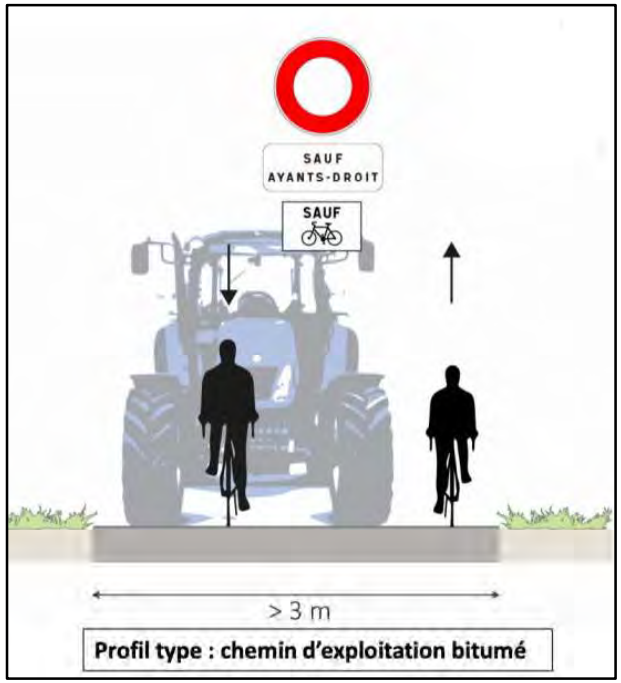
+

- **Rapide et peu onéreux**
- **Utilisation de l'existant**
- **Apaisement de la circulation**

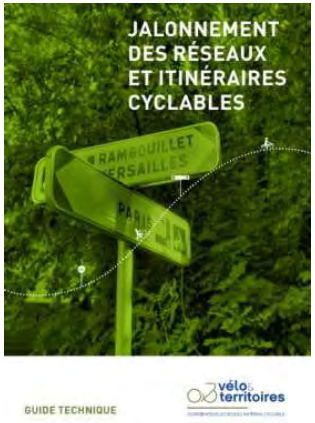
−

- **Modification d'habitudes**
- **Voie partagée**

Portion de la V50 en Haute-Saône, L'Est Républicain
Crédits photo : estrepublicain.fr



Profil type : chemin d'exploitation bitumé

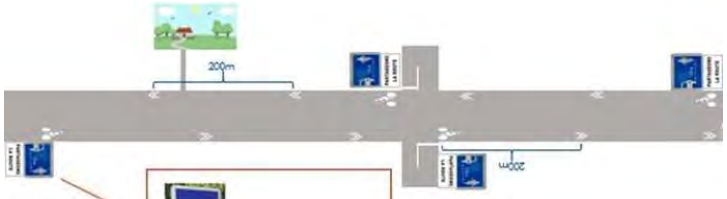


Il conviendra de s'appuyer sur les recommandations de jalonnement du guide JALRIC : *Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables* édité par l'association Vélo & Territoires. Accessible à l'adresse suivante : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf

Typologie d'aménagements :
La voie rurale partagée avec ou sans réduction du trafic

Le marquage renforcé

- Utilisation d'une voie secondaire présentant un trafic inférieur à 1000 véhicules/jour par sens de circulation et une vitesse à 50 km/h max. recommandées
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « Partageons la route »
- Pas (ou très peu) de poids lourds



Le partage sans transit

- Voie en impasse pour les automobiles, mais transit possible pour les cycles, ou simplement réservée aux riverains et ayants-droits (type voie verte, voire la page suivante)
- Implantation complémentaire de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo, ou de simples panneaux*
- Pour l'accès à des parcelles agricoles, des systèmes de demi-sphères sont envisageables.

Typologie d'aménagements :
La voie rurale partagée avec réduction maximale du trafic : la nouvelle voie verte

Panneau de début de « green lane » à Jersey
Crédits photo : Visit Jersey

Contexte

- Le Département de la Manche, en Normandie, expérimente dans deux communes la requalification de petites départementales en préparation d'un vaste programme : Dragey-Ronthon et Saint-Sauveur-Villages. Près de 4000 kms de petites départementales sont étudiés pour repérer les possibilités de transformation (trafic important, présence d'arrêts de cars scolaires…)
- Ces nouvelles voies vertes sont permises par le décret de 2022, et s'inspirent des « green lanes », qui existant à Jersey depuis 1994 : des petites routes où la vitesse est limitée à 24 km/h et où les cyclistes sont prioritaires
- Auparavant ouvertes à la circulation générale, elles en sont désormais autorisées qu'aux riverains et aux agriculteurs pour ce qui est des véhicules motorisés
- Mise en place à partir de novembre 2023

Bénéfices

- Constituer un réseau cyclable à partir de l'infrastructure existante
- Rendre des routes plus accessibles aux vélos et aux piétons en les sécurisant par des restrictions de circulation

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

1.1 Déployer un réseau de routes calmes jalonnées

Action 1.1 : Déployer un réseau de routes calmes jalonnées à court terme

Contexte et objectifs de l'action

Rapide à mettre en place et peu coûteux, le **réseau de jalonnement prévu par le schéma devra être aménagé à court terme pour permettre de relier la plupart des bourgs du territoire**. Le jalonnement devra également être déployé sur les aménagements réalisés.
Ce jalonnement permettra aussi de renforcer la présence cyclable sur le territoire, pour permettre une circulation mixte sur des routes peu passantes. Enfin, ce réseau d'itinéraires jalonnés permettra d'élargir la pratique loisir et touristique du vélo.
La signalisation se déclinera selon 3 types : signalisation de police, verticale (panneaux) et horizontale (marquage au sol). Il conviendra de respecter les recommandations du guide de jalonnement publié par Vélo et Territoires[1].

Description des mesures

Il s'agit, à court terme, de réaliser et mettre en œuvre **un plan de jalonnement du réseau cyclable** pour identifier les besoins en jalonnement :

- **Signalisation de police** : en complément de la signalisation règlementaire, des panneaux de police peuvent permettre de faciliter les déplacements cyclables (ex : panneaux M12).
- **Signalisation verticale** : procéder au recensement des carrefours à jalonner sur le réseau cyclable aménagé. Puis, à l'aide d'un relevé de terrain, élaborer le plan de jalonnement indiquant pour chaque carrefour les ensembles de panneaux directionnels (avec ou sans mentions) à implanter.
- **Signalisation horizontale** : en complément du jalonnement vertical, le marquage au sol vient renforcer l'information aux cyclistes (direction, mouvements de giration,…)

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communauté de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Pôle métropolitain, Département et communes concernées par les itinéraires

Budget indicatif

Financier	305 k€
Humain	Inclus dans les aménagements

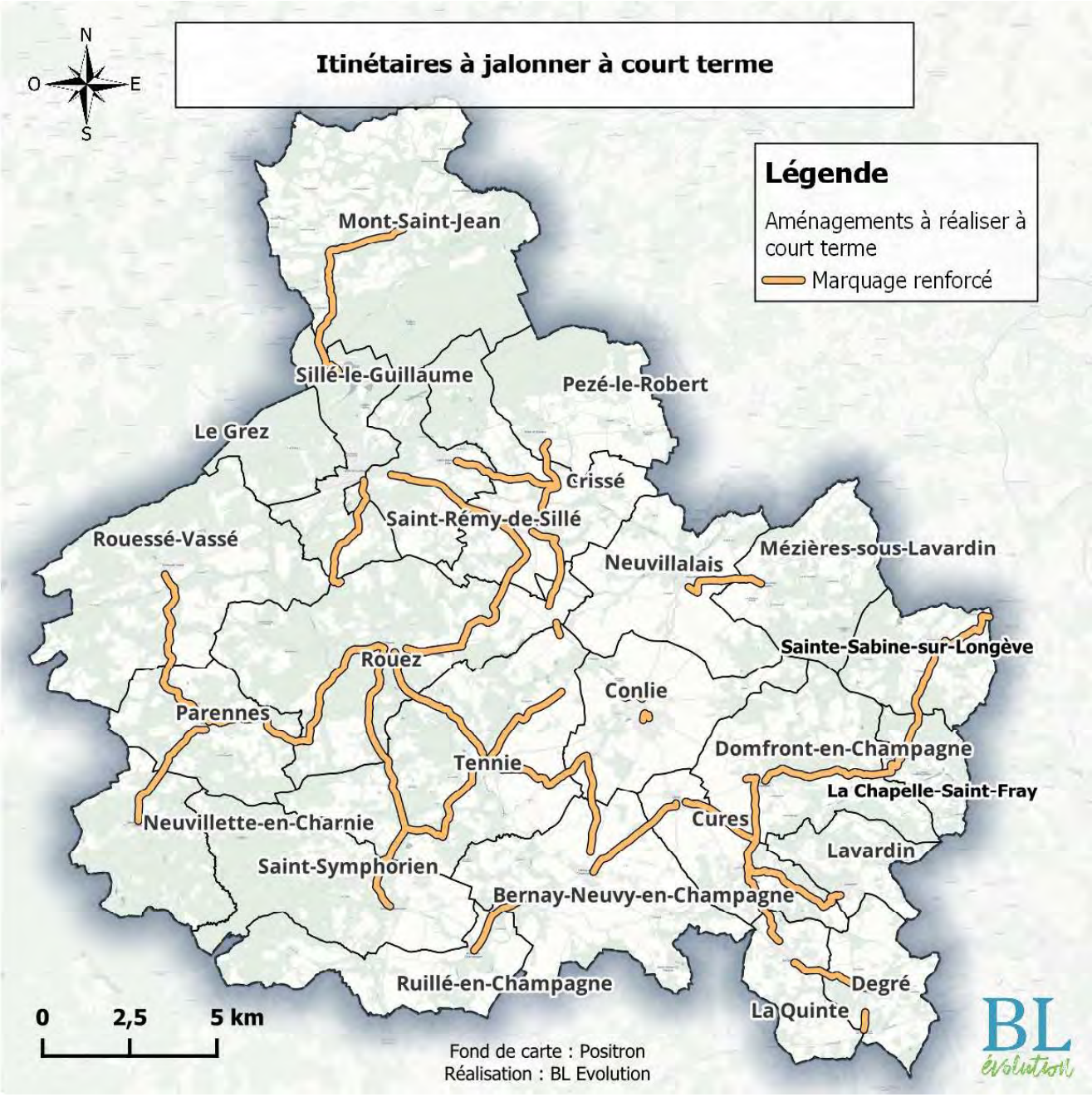
Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2029
Nb de km jalonnés	102

Action 1.1 : Déployer un réseau de routes calmes jalonnées à court terme

Liaison	Linéaire (en m)	Coûts (en €)	Phasage
Conlie	900	2800	Court terme
Cures La Quinte	2300	6800	Court terme
Degré Chrono vélo vélo	500	1500	Court terme
Degré La Quinte	2300	6900	Court terme
La Chapelle-Saint-Fray Sainte-Sabine-sur-Longève	3200	9600	Court terme
Mont Saint Jean Sillé-le-Guillaume	6100	18400	Court terme
Parennes - Rouez	6900	20800	Court terme
Parennes Rouez	200	500	Court terme
Rouez - Crissé	5200	15700	Court terme
Rouez - Saint-Symphorien	8000	24000	Court terme
Sainte-Sabine-sur-Longève Coeur de Sarthe	1800	5400	Court terme
Sillé-le-Guillaume Crissé	4800	14300	Court terme
Sillé-le-Guillaume Rouez	3600	10800	Court terme
Tennie Conlie	5900	17600	Court terme
Tennie Rouez	6900	20800	Court terme
Tennie Saint-Symphorien	3900	11600	Court terme
(vide)	300	900	Court terme
Saint-Rémy-de-Sillé Pezé-le-Robert	4500	13600	Court terme
Pezé-le-Robert Crissé	1300	3800	Court terme
Conlie Neuvy-en-Champagne	2800	8400	Court terme
Neuvy-en-Champagne Cures	3100	9300	Court terme
Ruillé-en-Champagne Bernay-en-Champagne	2300	7000	Court terme
Maizières-sous-Lavardin Neuvillalais	2400	7300	Court terme
La Quinte Domfront-en-Champagne	4600	13700	Court terme
La Chapelle-Saint-Fray Domfront-en-Champagne	4600	13800	Court terme
Domfront-en-Champagne	900	2600	Court terme
Lavardin - Domfront-en-Champagne	3400	10100	Court terme
Parennes - Neuvillette-en-Charnie	3500	10600	Court terme
Parennes Roussé-Vassé	5400	16300	Court terme
Total général	**101500**	**304600**	Court terme

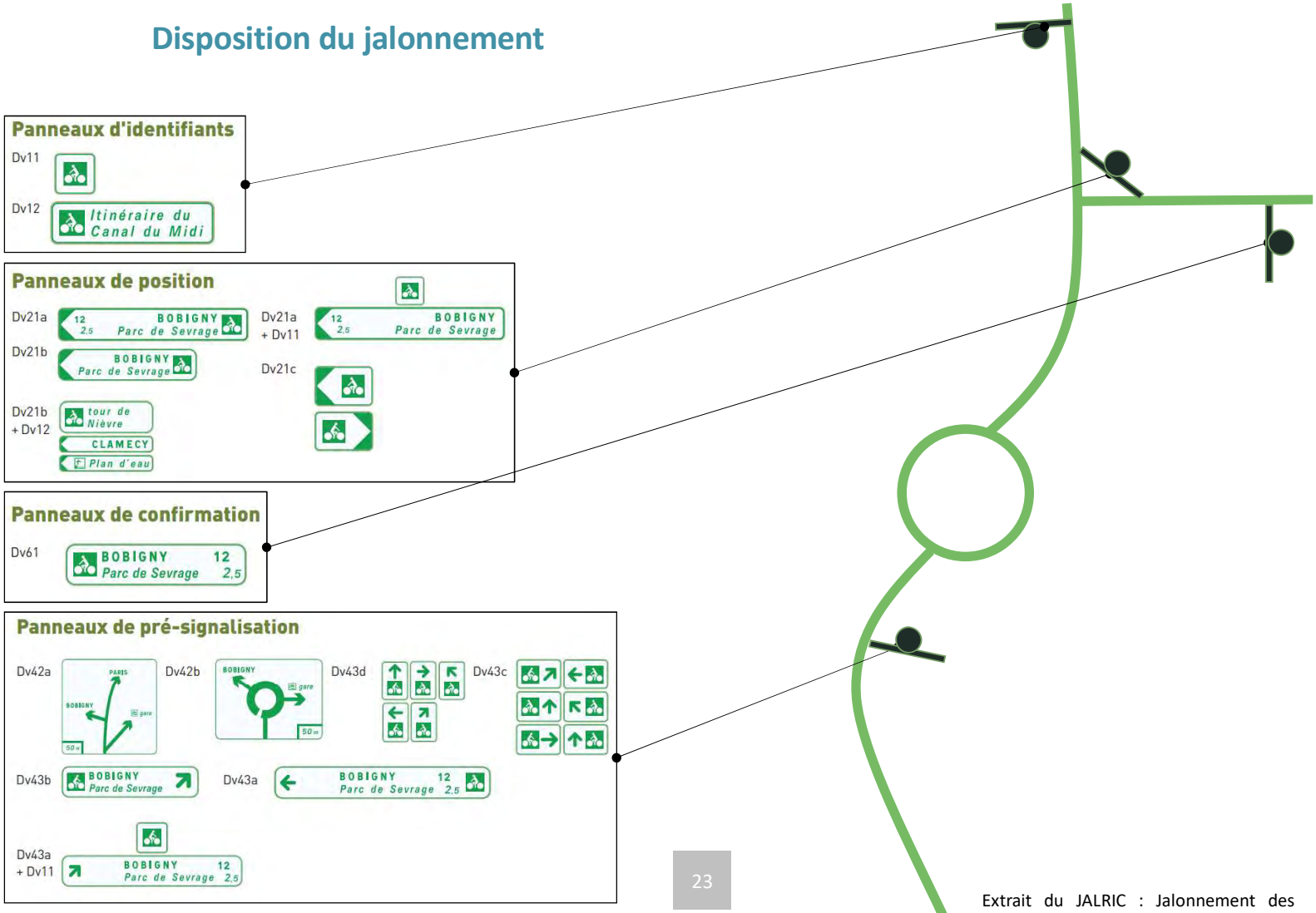
Action 1.1 : Déployer un réseau de routes calmes jalonnées à court terme



Action 1.1 : Déployer un réseau de routes calmes jalonnées à court terme – Bonnes pratiques

Bien orienter les cyclistes participe à **l'amélioration de la cyclabilité du territoire et à l'attractivité du réseau**. Ceci est d'autant plus important que le réseau prévu par le schéma directeur des modes actifs est très majoritairement composé d'itinéraires empruntant des routes calmes, souvent peu connues des (néo)cyclistes. Il est donc primordial de bien penser le jalonnement sur le territoire, un exemple de bonne pratique est présenté ci-dessous :

Disposition du jalonnement



Extrait du JALRIC : Jalonnement des

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

1.2 Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes

Action 1.2 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes

Contexte et objectifs de l'action

Les déplacements vers les principales communes du territoire sont nombreux, et une part non négligeable se fait sur de courtes distances. En particulier, les déplacements vers Sillé-le-Guillaume, Conlie, et Domfront-en-Champagne où se trouvent **les gares, les services et commerces** (établissements scolaires, santé, Super U,…), sont particulièrement importants et justifient la mise en œuvre d'aménagements de qualité au-delà du réseau jalonné.

De plus, il y a un enjeu fort à **permettre le rabattement vers les gares** du territoire, afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessibles les polarités extérieures à la communauté de communes (Le Mans, Evron, Laval).

Certains axes accueillent un important trafic automobile, il est donc essentiel de **proposer des aménagements séparés de la chaussée et sécurisés** pour permettre un report modal important vers le vélo.

Description des mesures

- ✓ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le scénario préférentiel (hors jalonnement – action 1.1) ;
- ✓ Décider des arbitrages qui n'ont pas encore été tranchés entre les variantes d'itinéraire ;

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes concernées ou Communauté de de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Pôle métropolitain, Département et communes concernées par les itinéraires

Budget indicatif

Financier	5,6 M€		
	1,5M€ 2025-2029 (CT)	3,5M€ 2029-2032 (MT)	528k€ 2032-2035 (LT)
Humain	Inclus dans les aménagements		

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2032	2035
Nb de km aménagés	20	30	2,3

NB : les itinéraires prévus pour le long terme sont des itinéraires d'opportunité ;

Action 1.2.1 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - CT

Contexte et objectifs de l'action

À court terme, il s'agit de **relier les communes limitrophes aux communes pôles**. L'objectif est de permettre aux habitants de rejoindre en toute sécurité les gares, les commerces et autres services présents sur le territoire.

Budget indicatif

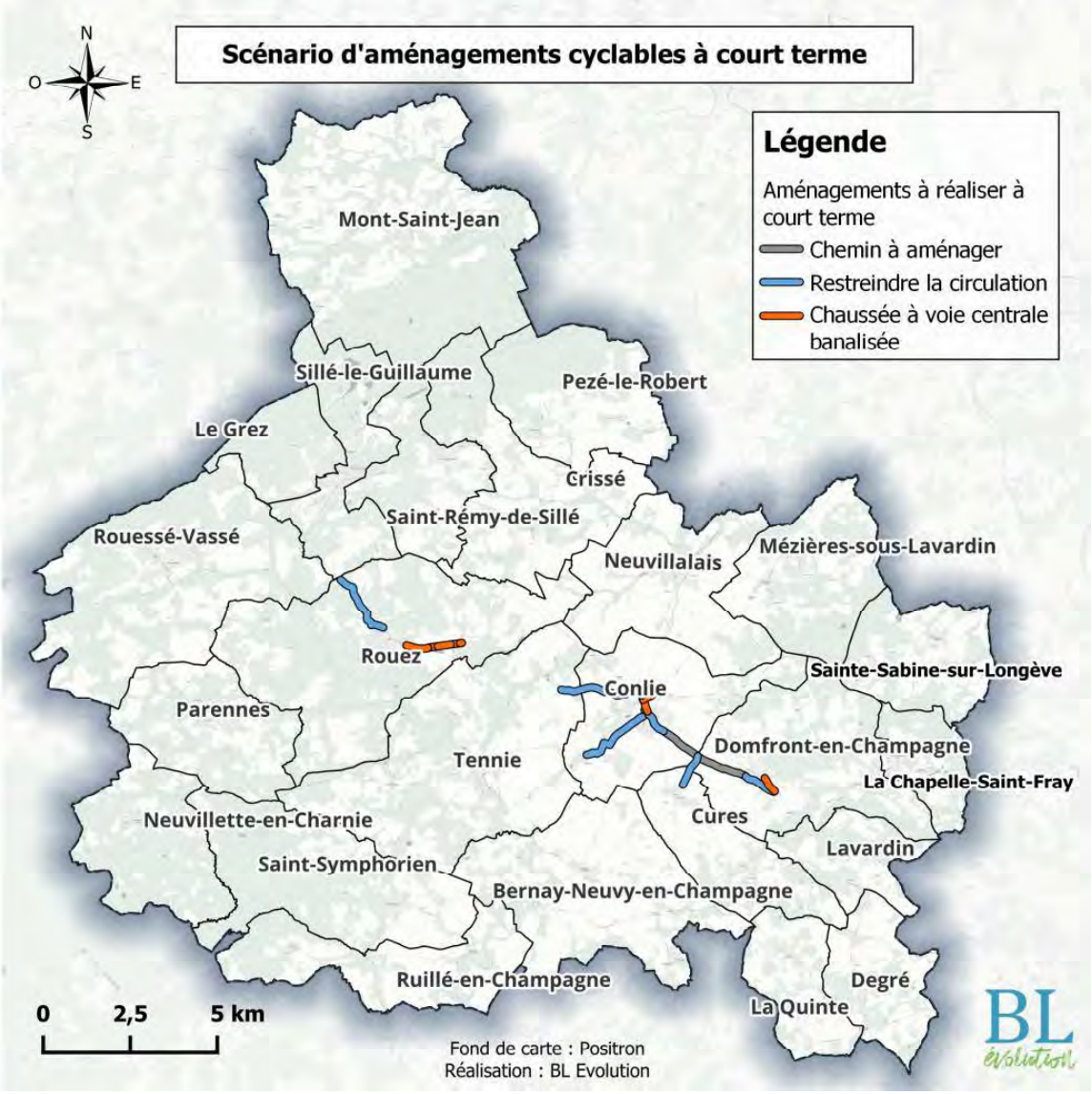
Type d'aménagement	Linéaire	Coût indicatif
Aménagement du Vieux chemin du Mans	**2,7 km**	**543 k€**
Partagé	**3,5 km**	**104 k€**
Circulation restreinte	**8,6 km**	**860 k€**
Vélo rue	**0,2 km**	**7 k€**
Double sens cyclable	**190 m**	**2,8 k€**
Sens interdit (sauf vélo)	**0,5 km**	**9 k€**

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communauté de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Pôle métropolitain, Département et communes concernées par les itinéraires



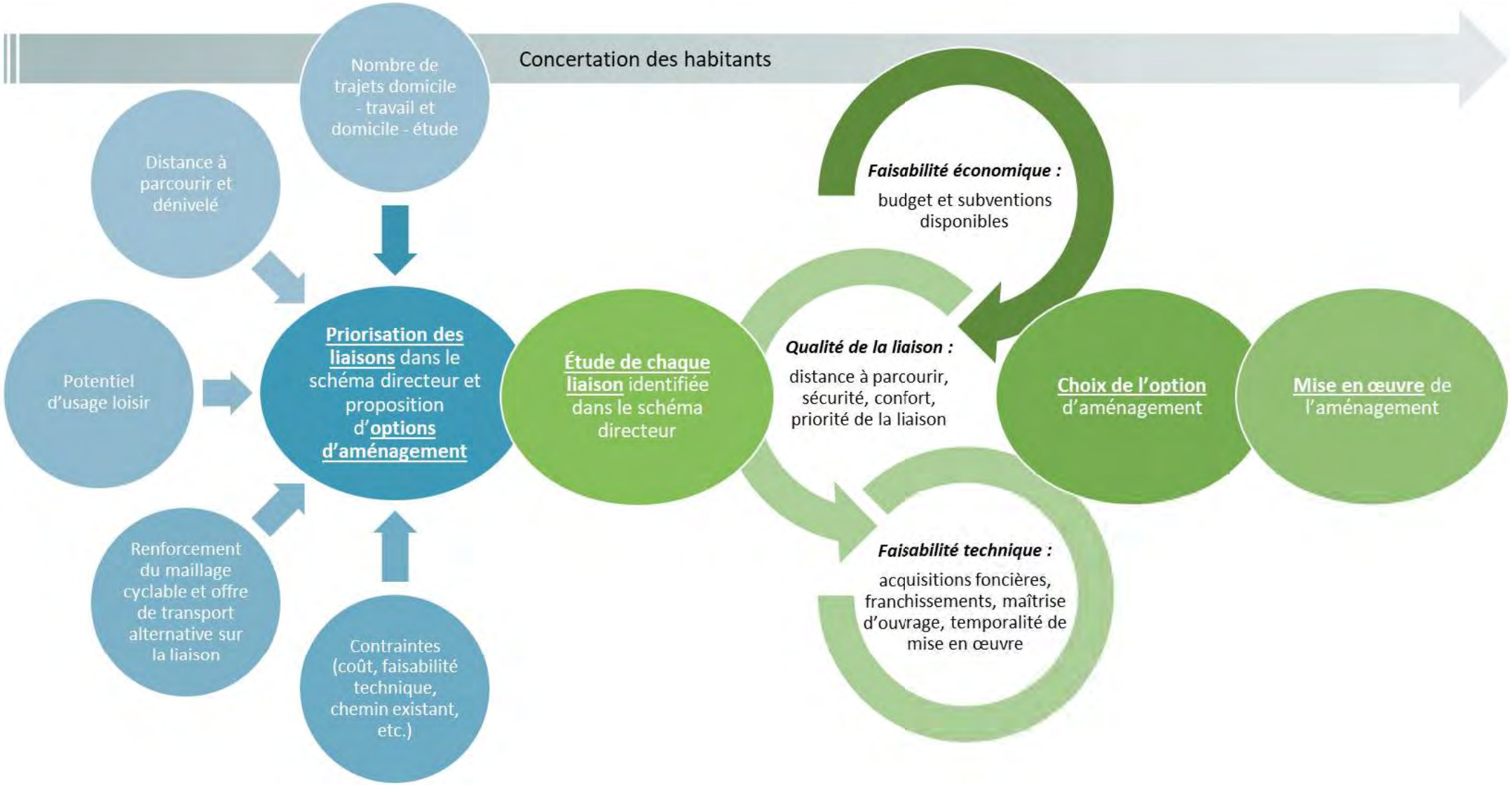
Les CVCB ci-dessus présentent une largeur supérieure ou égale à 4,5m. Dans les cas où la largeur est comprise entre 4,5 et 5,5m, il devra être prévu lors du renouvellement de la couche de roulement ou lors de l'aménagement du CVCB, un élargissement de part et d'autre de la chaussée

Action 1.2.1 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - CT

Liaions et types d'aménagements	Linéaire (en m)	Coûts (en €)
Conlie	**2000**	**98800**
Double sens cyclable	200	2800
Partagé	500	13500
Restreindre la circulation	700	66200
Sens interdit sauf bus/vélo	500	9000
Vélorue	200	7200
Cures Vieux chemin du Mans	**900**	**93000**
Restreindre la circulation	900	93000
Rouez - Crissé	**2500**	**75800**
Partagé	2500	75800
Sillé-le-Guillaume Rouez	**2100**	**206600**
Restreindre la circulation	2100	206600
Tennie Conlie	**2100**	**214700**
Restreindre la circulation	2100	214700
Conlie Crissé	**1900**	**191200**
Restreindre la circulation	1900	191200
Conlie Domfront-en-Champagne	**2700**	**543300**
Chemin à aménager	2700	543300
Domfront-en-Champagne	**1500**	**111100**
Partagé	500	14700
Restreindre la circulation	1000	96400
Total général	**15700**	**1534500**

Action 1.2.2 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - Arbitrages

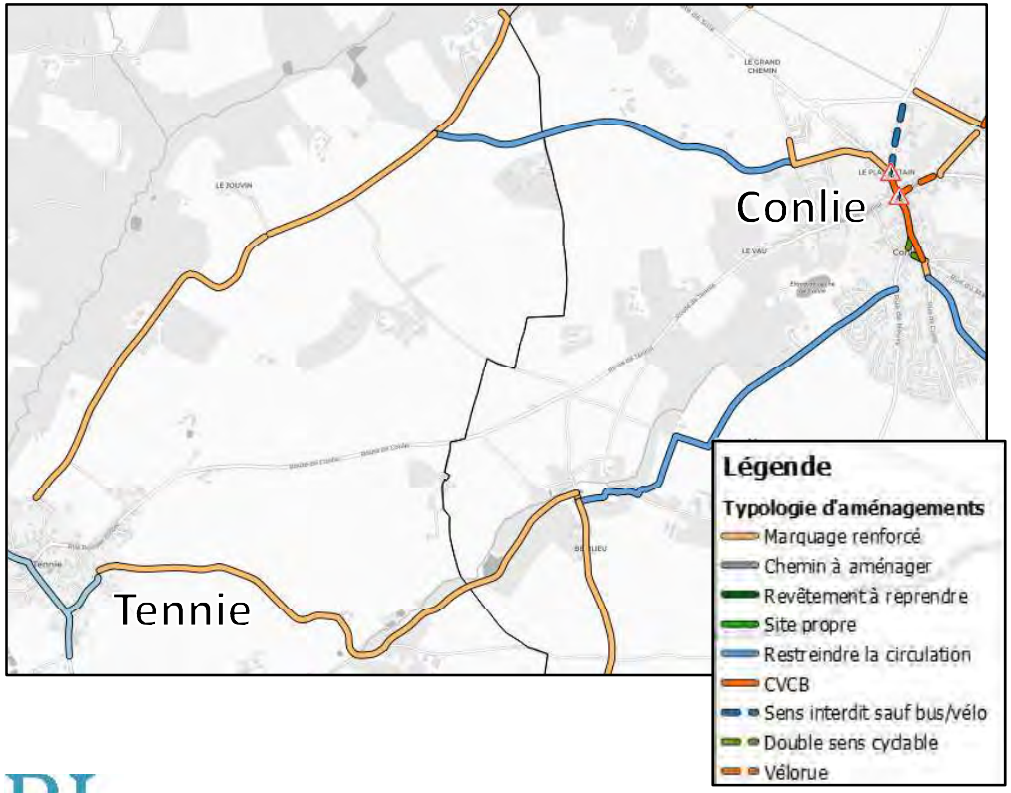
Comment arbitrer les différentes options ?



Action 1.2.2 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - Arbitrages

Contexte et objectifs de l'action

Plusieurs options se présentent pour certains itinéraires. Les options offrent différents avantages et inconvénients (efficacité, sécurité, confort…). Il s'agit donc de trancher entre les différentes options qui se présentent en gardant en mémoire les enjeux sous-jacents.



Description des mesures

Option 1 :

- 5,8km – soit 25 minutes

⇒ Un itinéraire plus vallonné qui emprunte des routes calmes le long d'exploitations agricoles. Un enjeu vis-à-vis des engins agricoles est donc à considérer.

Budget indicatif

Financier	200k€

Description des mesures

Option 2

- 6,3km – soit 28 minutes

⇒ Un itinéraire plus long, tout aussi dénivelé et sécurisé mais présentant un enjeu moins important en termes d'engins agricoles ;

Action 1.2.3 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - MT

Contexte et objectifs de l'action

À moyen terme il s'agit de **réaliser les aménagements plus importants, en termes de travaux,** pour finaliser toutes les liaisons vers les pôles du territoire. Un itinéraire en site propre entre Rouessé-Vassé et Sillé-le-Guillaume permettra de relier la première commune à la gare de Sillé de manière directe et sécurisée.

Le scénario moyen terme prévoit également de **relier des communes secondaires entre elles** via des chaussées à voies centrales banalisées (Tennie et le bourg de Bernay, Saint-Symphorien et le bourg de Bernay).

Budget indicatif

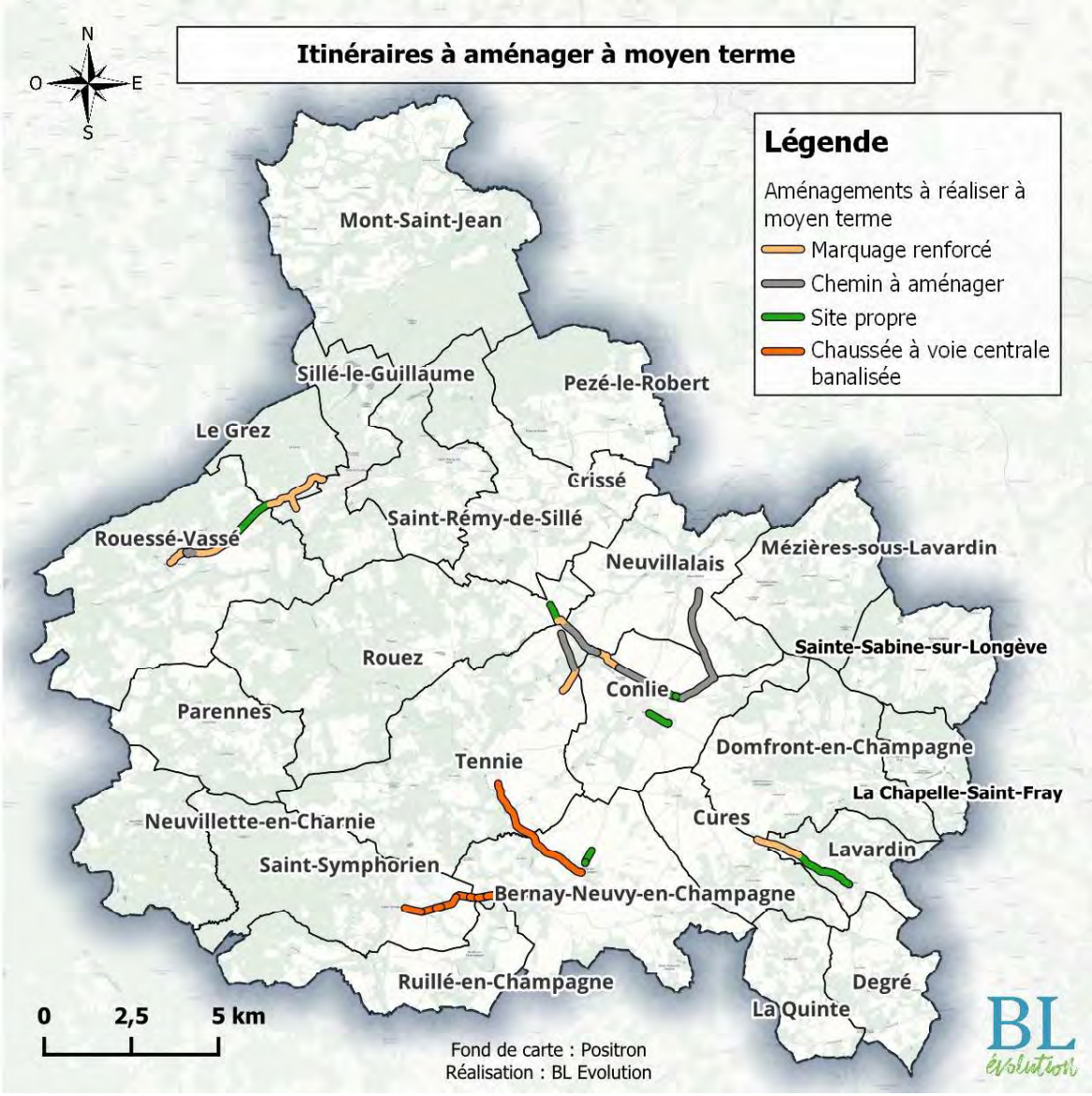
Type d'aménagement	Linéaire	Coût indicatif
Site propre et chemins aménagés	**13 km**	**3,2 M€**
Partagé	**7,3 km**	**220 k€**
Jalonnement sur route calme	**7 km**	**21 k€**

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes concernées ou Communauté de de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Pôle métropolitain, Département et communes



Les CVCB ci-dessus présentent une largeur supérieure ou égale à 4,5m. Dans les cas où la largeur est comprise entre 4,5 et 5,5m, il devra être prévu lors du renouvellement de la couche de roulement ou lors de l'aménagement du CVCB, un élargissement de part et d'autre de la chaussée

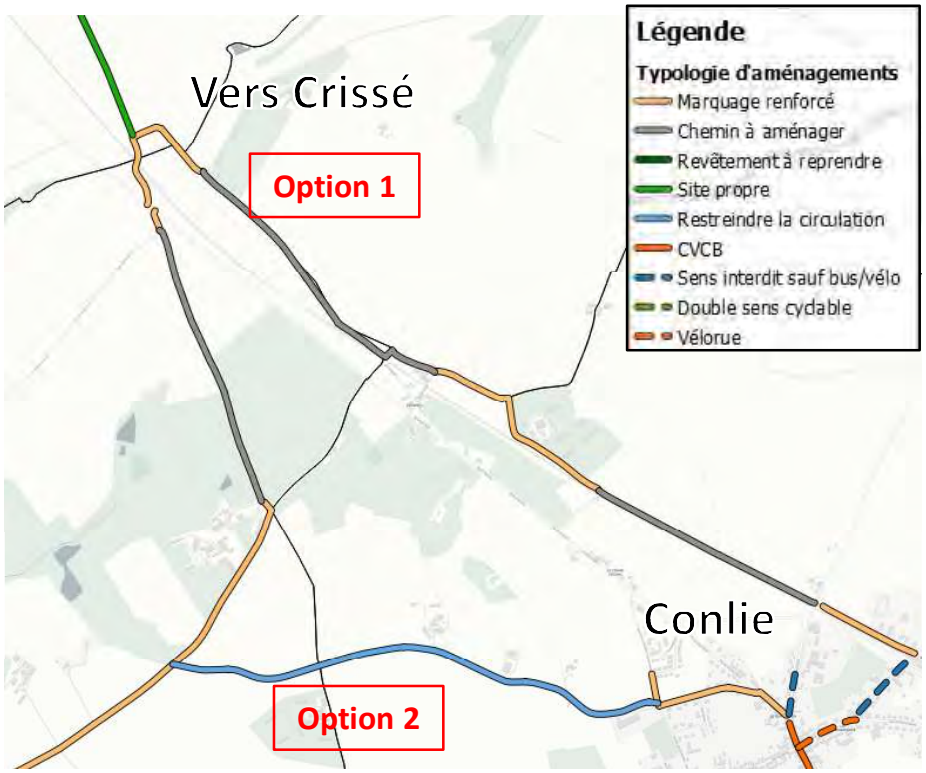
Action 1.2.3 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - MT

Liaisons et types d'aménagements	Linéaires (en m)	Coûts (en €)
Conlie	**600**	**191500**
Site propre	600	191500
Conlie - Neuvillalais	**4400**	**943800**
Chemin à aménager	3700	745600
Site propre	700	198200
Conlie Neuvy-en-Champagne	**400**	**122600**
Site propre	400	122600
Saint - Symphorien - Bernay-en-Champagne	**3600**	**106700**
Partagé	3600	106700
Tennie Neuvy-en-Champagne	**3700**	**111900**
Partagé	3700	111900
Roussé-Vassé Sillé-le-Guillaume	**5900**	**620700**
Chemin à aménager	300	64100
Jalonnement	3800	11400
Site propre	1800	545200
Conlie Crissé	**5700**	**803300**
Chemin à aménager	3200	641300
Jalonnement	2000	5900
Site propre	500	156200
Lavardin Domfront-en-Champagne	**1700**	**520400**
Site propre	1700	520400
Lavardin - Domfront-en-Champagne	**1300**	**3900**
Jalonnement	1300	3900
Domfront-en-Champagne gare	**200**	**37500**
Revêtement à reprendre	200	37500
Total général	**27600**	**3462100**

Action 1.2.4 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - Arbitrages

Contexte et objectifs de l'action

Plusieurs options se présentent pour certains itinéraires. Les options offrent différents avantages et inconvénients (efficacité, sécurité, confort…). Il s'agit donc de trancher entre les différentes options qui se présentent en gardant en mémoire les enjeux sous-jacents.



Source : Geovelo.app/fr/route

Description des mesures

Option 1 :

- 3,3km

⇒ Un itinéraire entièrement sécurisé, direct et offrant un niveau de service élevé pour rejoindre l'itinéraire vers Crissé en évitant le croisement avec la D304. Un coût afférent important.

Budget indicatif

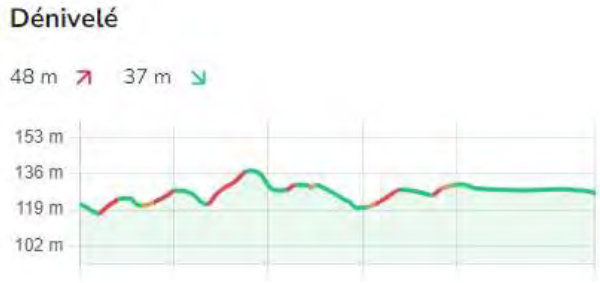
Financier	495k€

Description des mesures

Option 2 :

- 4 km

Un itinéraire moins direct, relativement sécurisé et offrant un niveau de service satisfaisant. Une possibilité de mutualiser les investissements avec l'option 1 Tennie/Conlie.

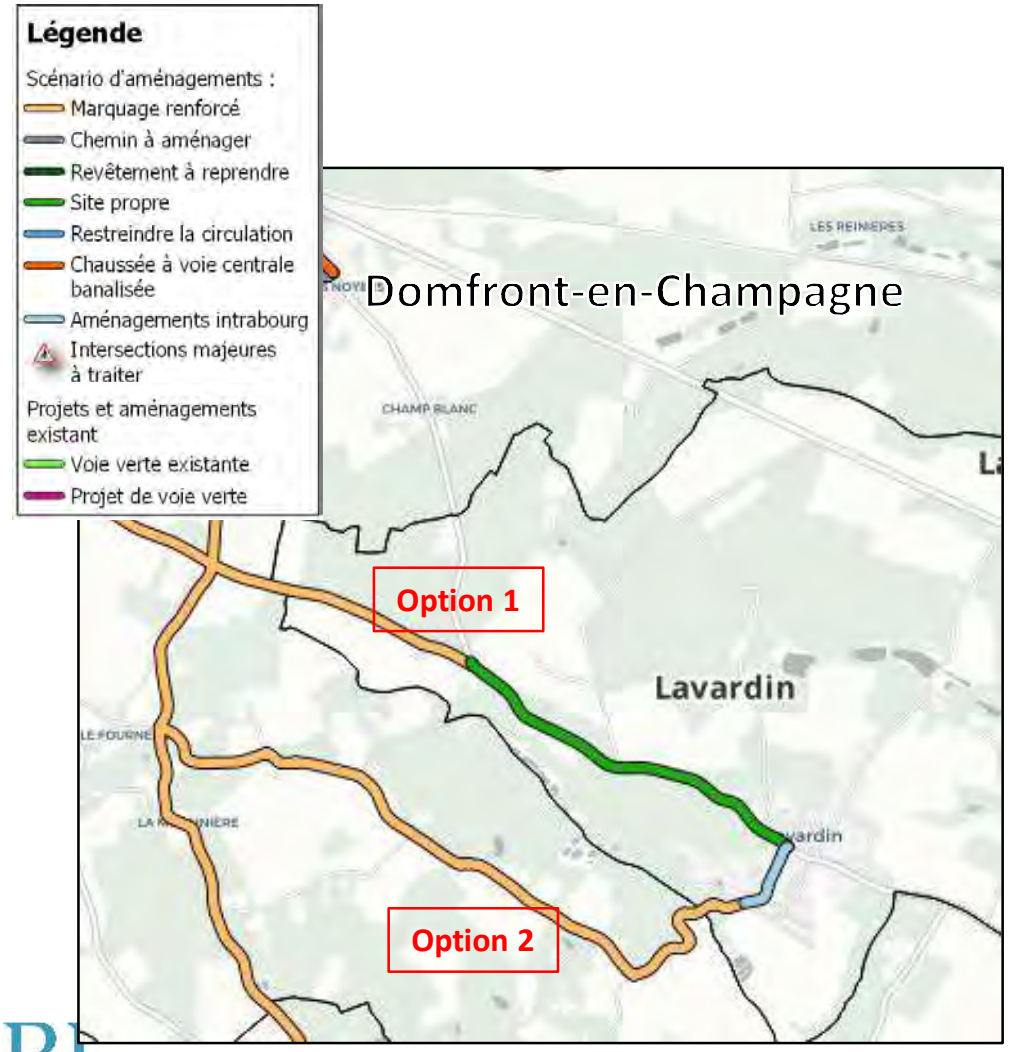


Financier	190k€ (mutualisé sur l'option 1

Action 1.2.4 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - Arbitrages

Contexte et objectifs de l'action

Plusieurs options se présentent pour certains itinéraires. Les options offrent différents avantages et inconvénients (efficacité, sécurité, confort…). Il s'agit donc de trancher entre les différentes options qui se présentent en gardant en mémoire les enjeux sous-jacents.



Source : Geovelo.app/fr/route

Description des mesures

Option 1 :

- 5 km – soit 21 min

⇒ Un itinéraire direct présentant un niveau de service élevé mais représentant un coût significativement plus élevé.

Budget indicatif	Financier	524k€

Description des mesures

Option 2 :

6,8 km - soit 29 min

⇒ Un itinéraire plus long et un niveau de service moindre mais une sécurité garantie sur le trajet par les routes calmes et un coût relativement bas.

Budget indicatif	Financier	13k€

Action 1.2.5 : Créer des liaisons cyclables sécurisées et continues entre les communes - LT

Contexte et objectifs de l'action

À long terme, il s'agit de **réaliser des aménagements d'opportunité** :

- Une reprise du revêtement de la voie verte de qualité entre les bourgs de Bernay et Neuvy ;
- Une portion de piste cyclable en site propre à Degré pour rejoindre le réseau Chronovélo du Mans Métropole ;

Budget indicatif

Type d'aménagement	Linéaire	Coût indicatif
Site propre et chemins aménagés	**1,2 km**	**360 k€**
Revêtement à reprendre	**1,1 km**	**170 k€**

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes concernées ou Communauté de de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Pôle métropolitain, Département et communes concernées par les itinéraires

Liaisons et types d'aménagements	Linéaires (en m)	Coûts (en €)
Bernay - Neuvy-en-Champagne voie verte	**1100**	**166500**
Revêtement à reprendre	1100	**166500**
Degré chrono vélo	**1200**	**362300**
Site propre	**1200**	**362300**
Total général	**2300**	**528800**

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

1.3 Traiter les intersections et franchissements

Action 1.3 : Traiter les intersections et franchissements

Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer la continuité des liaisons intercommunales, il est primordial de bien Traiter les intersections et franchissements. Cette action permettra notamment de **lever les freins au développement des modes actifs**.

Les entrées de bourgs seront particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intrabourgs (voir axe 2 – apaisement des centres-bourgs).

Enfin, il sera important de **penser différents usages** pour Traiter les intersections et franchissements, il faudra par exemple prendre en compte la sécurité nécessaire aux déplacements des enfants, les contraintes des vélos-cargo ou des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.

Description des mesures

- ✓ Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principales intersections (quelques exemples dans les pages suivantes).

Le traitement des franchissements doit se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements, afin d'assurer la continuité cyclable. En complément, certains bourgs doivent être aménagés pour les rendre accessibles.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes concernées ou 4CPS

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Gestionnaires de voirie : Département de la Sarthe, communes concernées par les aménagements

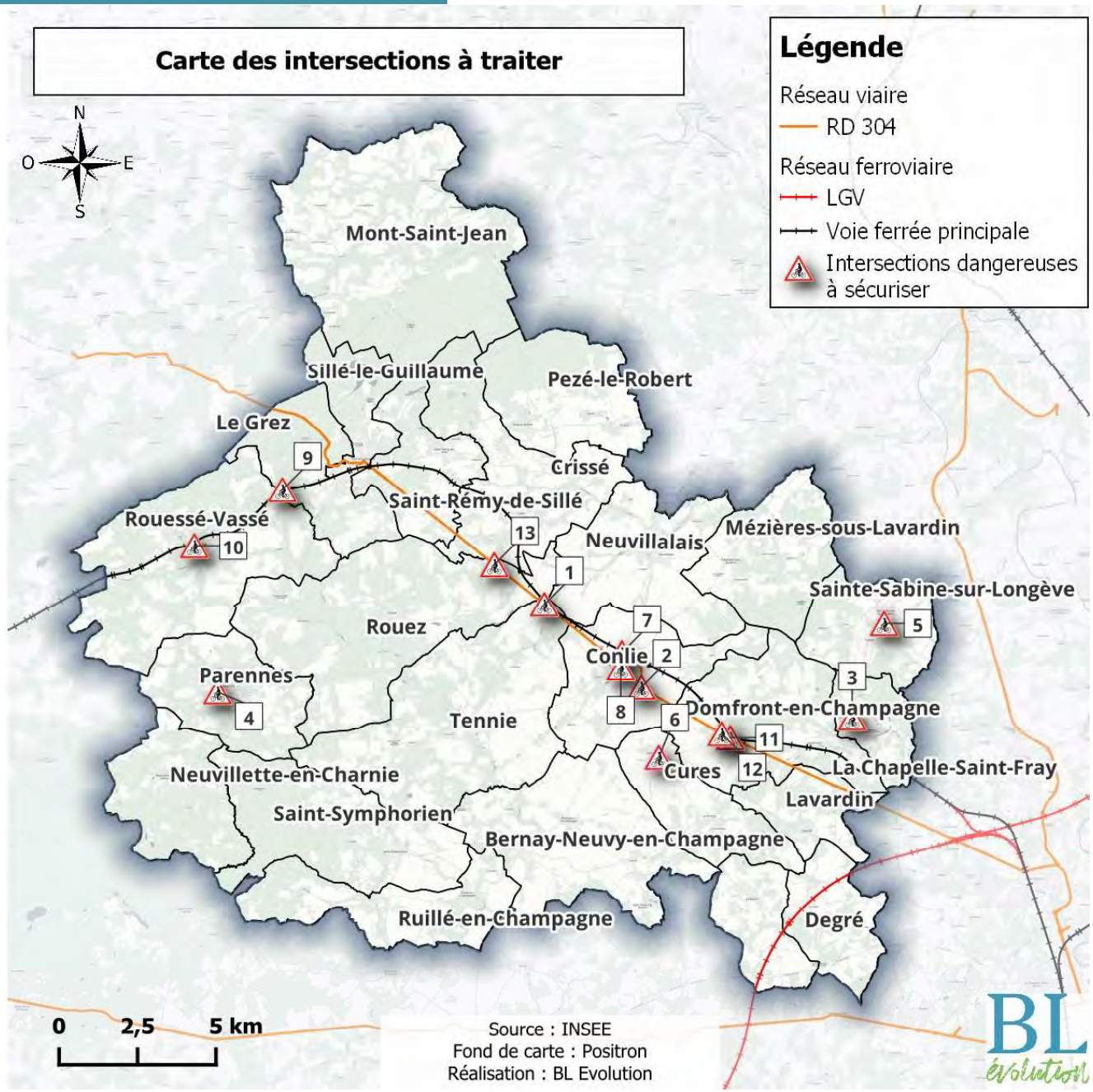
Budget indicatif

Financier	250k€
Humain	Inclus dans les aménagements

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2029	2032
Nombres de franchissements majeurs aménagés	9	13

Action 1.3 : Traiter les intersections et franchissements



Action 1.3 : Traiter les intersections et franchissements

N°	Intersection (exacte ou typologie)	Enjeux	Aménagement proposé	Coût estimatif
1 et 13	Croisement les itinéraires vers Crissé et la D304	Assurer une liaison sécurisée entre Conlie et crissé	Plateau avec réduction de la vitesse et panneaux lumineux détectant les cyclistes	40 k€
2	Rond-point de Conlie	Assurer la continuité entre le centre-bourg et la liaison vers le Super U	Rond-point à la hollandaise avec bidirectionnelle en site propre.	100 k€ pour le giratoire complet
3	Croisement entre la route de Saint-Sabine et la route du Mans à La Chapelle-Saint-Fray	Assurer l'insertion sécurisée des cyclistes dans les itinéraires du centre bourg sur des axes circulés	Marquage au sol et panneaux de signalisation	3 k€
4	Croisement avec la route de Torcé à Parennes	Assurer l'insertion sécurisée des cyclistes dans les itinéraires du centre bourg sur des axes circulés	Marquage au sol et panneaux de signalisation	3 k€
5	Croisement entre la route du buisson et le Petit Perray à Saint-Sabine	Assurer l'insertion sécurisée des cyclistes dans les itinéraires du centre bourg sur des axes circulés	Marquage au sol et panneaux de signalisation	3 k€
6	Croisement entre le Sainfoin et la route de la Quinte à Cure	Assurer l'insertion sécurisée des cyclistes dans les itinéraires du centre bourg sur des axes circulés	Ecluse avec by-pass vélo	5 k€
7	Sortie du parking de la gare de Conlie	Assurer la sécurité de la traversée vers le centre bourg de Conlie et vers la gare	Plateau avec limitation à 30 et feu intelligent	40 k€

Action 1.3 : Traiter les intersections et franchissements

N°	Intersection (exacte ou typologie)	Enjeux	Aménagement proposé	Coût estimatif
8	Croisement entre la Grand rue et la Rue de l'Eglise/rue de la Gare à Conlie	Assurer la sécurité des cyclistes et des pitons dans le centre bourg de Conlie	Plateau avec mise en place d'une zone de rencontre	40 k€
9	Arrivée de la nouvelle piste cyclable sur le chemin des Roberdières le long de la voie ferrée à Rouessé-Vassé	Assurer la sécurité et la continuité de l'itinéraire vers la gare de Sillé	Marquage au sol et panneaux de signalisation	3 k€
10	Croisement avec la route des Coëvrons dans le centre de Rouessé-Vassé	Assurer la sécurité des cyclistes et des pitons dans le centre bourg de Rouessé-Vassé	Plateau avec limitation de la vitesse et marquage au sol	Projets en cours sur la commune
11 et 12	Croisements avec la D304 dans le bourg de Domfront	Assurer l'insertion sécurisée des cyclistes dans les itinéraires du centre bourg de Domfront	Plateaux avec limitation de vitesse (opportunité) à défaut marquage au sol avec panneaux lumineux détectant les cyclistes	Entre 5 et 80 k€
13	Croisement entre la D304 et la route de la Gare à Domfront	Assurer une liaison sécurisée vers la gare de Domfront depuis les itinéraires qui arrivent sur la commune	Plateaux avec limitation de vitesse (opportunité) à défaut marquage au sol avec panneaux lumineux détectant les cyclistes et miroirs pour les voitures	Entre 5 et 40 k€

Action 1.3 : Traiter les intersections et franchissements

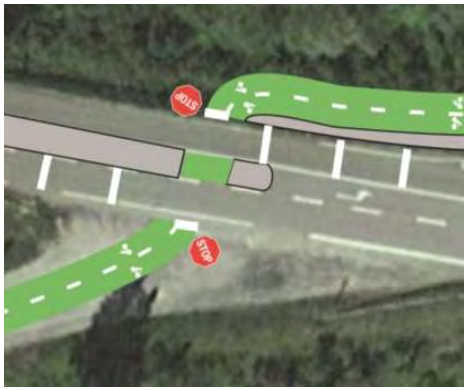
Les carrefours doivent être traités différemment en fonction de leur importance et de leur niveau de trafic.

Grand plateau (traversée itinéraire en centre-bourg)

Centre-bourg de Domfront-en-Champagne pour rejoindre la rue de la gare et croisements avec les départementales majeures

Moyens : plateau contrasté comprenant plusieurs entrées.
Coût : 40 000 €

Traversée en deux temps (traversée départementale)



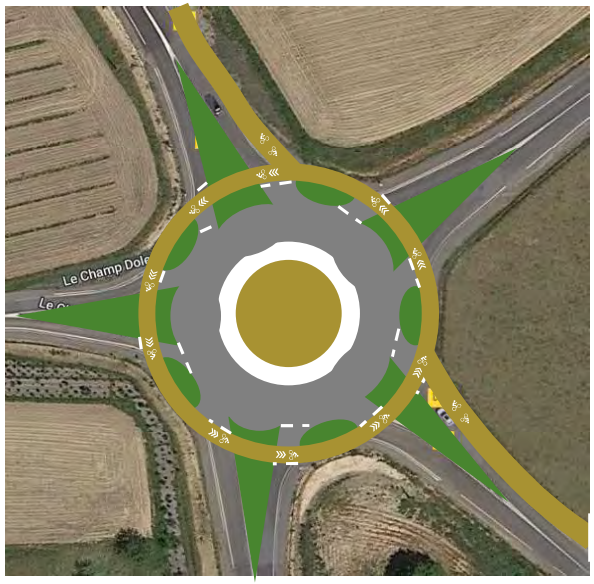
Croisement avec les départementales majeures du territoire et quelques départementales secondaires très fréquentées

Moyens : refuge central à la chaussée ; bandes rugueuses sur chaussée ; limitation de vitesse ; régime de priorité.
Coût : 10 000 € - 40 000 € (en fonction de l'espace disponible);

Éléments essentiels dans un carrefour protégé pour les vélos :

- Un aménagement cyclable continu et sans obstacle ;
- La sécurité des vélos et piétons est optimale (covisibilité, croisement à 90°…) ;
- Le carrefour est lisible par tous les usagers de la route.

Grand giratoire (zone rurale)



Moyens : piste cyclable unidirectionnelle en site propre autour du giratoire
Coût : 100 000 €

Giratoire à l'entrée de Conlie à proximité du Super U

Action 1.3 : Traiter les intersections et franchissements

Exemple d'amélioration de la traversée de la gare de Conlie vers le nouveau double sens cyclable

Aménager ce plateau au niveau de la gare de Conlie permettrait de **sécuriser la traversée des piétons comme des cyclistes**. Avec le passage en sens unique de la route de la gare avec un double sens-cyclable (pour concentrer les entrées de Conlie sur des axes préférentiels), le plateau **permet aux cyclistes de rejoindre l'itinéraire pour le centre-bourg de Conlie en toute sécurité**.

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

1.4 Entretenir les aménagements cyclables

Action 1.4 : Entretenir les aménagements cyclables

Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, les coûts d'entretiens de ces aménagements sont plus difficilement anticipables.

Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie.

Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS et communes du territoire

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département/Communes

Description des mesures

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable : pistes cyclables, aménagements transitoires, marquages au sol et signalisation verticale.

Il est préconisé de rédiger une **convention de gestion entre maîtres d'ouvrage** pour formaliser ses modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse,… avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.

Coûts à partager entre maîtres d'ouvrage par conventionnement

Budget indicatif

Financier	**1 500€/km/an en moyenne* (*données Vélo&Territoires avec prise en compte de l'inflation)**
Humain	Inclus dans les aménagements

Action 1.4 : Entretenir les aménagements cyclables

Les aménagements cyclables nécessitent d'être entretenus compte tenu de la **vulnérabilité de leurs usagers**.

Éviter l'accident

Des dégâts mineurs :

Feuilles, papiers, gravillons doivent être enlevés régulièrement.

Des dégâts majeurs :

Nids de poule, branches d'arbres, obstacles peuvent s'avérer très dangereux et causer de graves blessures.

Entretenir les aménagements cyclables

Libérer l'espace :

Les haies aux abords de la piste devront être taillées ainsi que les branches d'arbres que les usagers pourraient se prendre dans le visage.

Sécuriser la voie :

Refaire la peinture de guidage lorsqu'elle s'efface, nettoyer les panneaux de jalonnement, modifier l'aménagement s'il est dangereux.

Des aménagements cyclables bien entretenus sont durables et ne nécessitent pas de gros travaux.

Peinture effacée — l'aménagement disparait
Crédits photo : BL évolution

Feuilles sur aménagement — risque de chute
Crédits photo : Bruno Monginoux

Débris végétaux — largeur réduite
Crédits photo : BL évolution

Racines d'arbres — inconfort voire chute.
Crédits photo : BL évolution

Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

1.5 S'aligner avec les prescriptions du code de l'environnement

1.5 S'aligner avec les prescriptions du code de l'environnement

Contexte et objectifs de l'action

Parce que les travaux de traverse de bourg, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et fixent les conditions de déplacements sur cette période, il **convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables (et piétons)** dans ces projets au moment de leur conception en **application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement**. Cet article dispose que **toute réalisation ou rénovation de voirie doit comprendre la mise en place d'itinéraire cyclables** sous la forme d'aménagement de pistes, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontre, de chaucidou ou de marquage au sol (uniquement dans le cas de sens unique à une seule file). Le Conseil d'Etat est venu préciser cette disposition en 2020 en précisant que ces aménagements, dès lors qu'il s'agissait de piste cyclable ou de voie verte, devaient être **réalisés le long de la voirie réalisée ou rénovée**. Dans cet arrêt, le Conseil d'Etat précise que, **doivent être entendus comme une rénovation au sens de l'article L. 228-2 du code de l'environnement**, le réaménagement d'une route modifiant les carrefours, l'organisation du stationnement, la modernisation des eaux pluviales, la diminution de la largeur de la chaussée et la **rénovation du revêtement et du marquage au sol de la voirie**.

Lors de l'aménagement, les recommandations du Cerema devront être respectées.

Description des mesures

En fonction de la voirie concernée (communale, départementale), les communes sollicitent des acteurs variés pour la réfection de celle-ci. Il s'agit dans tous les cas de définir au préalable les objectifs recherchés des aménagements, selon une liste de questionnements pour mener cette réflexion. Il s'agit de définir notamment : quels sont les principaux déplacements concernés ? En plus des déplacements quotidiens qui sont la priorité, sont-ils également destinés au cyclotourisme ? Quels sont les services, commerces à rendre accessibles? Quels sont les équipements à réaliser (cheminement, stationnement)? Quels sont les hameaux à desservir/connecter au bourg ?...

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes du territoire ou Département

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département/4CPS

Budget indicatif

Financier	Budget voirie
Humain	0,1 ETP

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2029	2032
Parts d'aménagements cyclables intégrés dans la refonte de voirie	70%	100%

Axe 2 : Garantir la continuité des itinéraires du schéma et apaiser les centres-bourgs

AXE 2

2.1 Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intrabourg

2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

Axe 2 : Garantir la continuité des itinéraires du schéma et apaiser les centres-bourgs

Action 2.1 : Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intrabourg

Action 2.1 : Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intrabourg

Contexte et objectifs de l'action

Des liaisons à l'échelle intercommunale sont programmées dans le cadre du schéma directeur de la 4CPS. Pour garantir le report modal vers le vélo sur ces liaisons, il est nécessaire d'assurer la continuité cyclable de celles-ci dans les bourgs du territoire, en particulier au niveau des pôles de Conlie et Domfront-en-Champagne. Si les deux communes disposent d'ores et déjà d'aménagements favorisant l'apaisement de la circulation, des améliorations peuvent être apportées pour garantir la sécurité des cyclistes comme des piétons.

Sur certains tronçons, un apaisement de la circulation et la mise en place de zone 30 ou zones de rencontre peut suffire, mais certains axes nécessitent la mise en place d'aménagements spécifiques : double-sens cyclable, chaucidou, bande cyclable, piste cyclable, etc.

En complément, un travail sur le plan de circulation de certaines communes peut renforcer la place des modes actifs dans les bourgs.

Description des mesures

- ✓ Les bourgs de Conlie et Domfront-en-Champagne sont aménagés suivant les préconisations du Schéma Directeur des Modes Actifs (2.3.1 et 2.3.2) ;
- ✓ Les axes majeurs des communes sont aménagés ;
- ✓ Pour chaque liaison intercommunale réalisée, des aménagements au sein des communes permettent d'assurer la continuité jusqu'aux pôles d'intérêts.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes du territoire

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : 4CPS, Département et Pôle Métropolitain

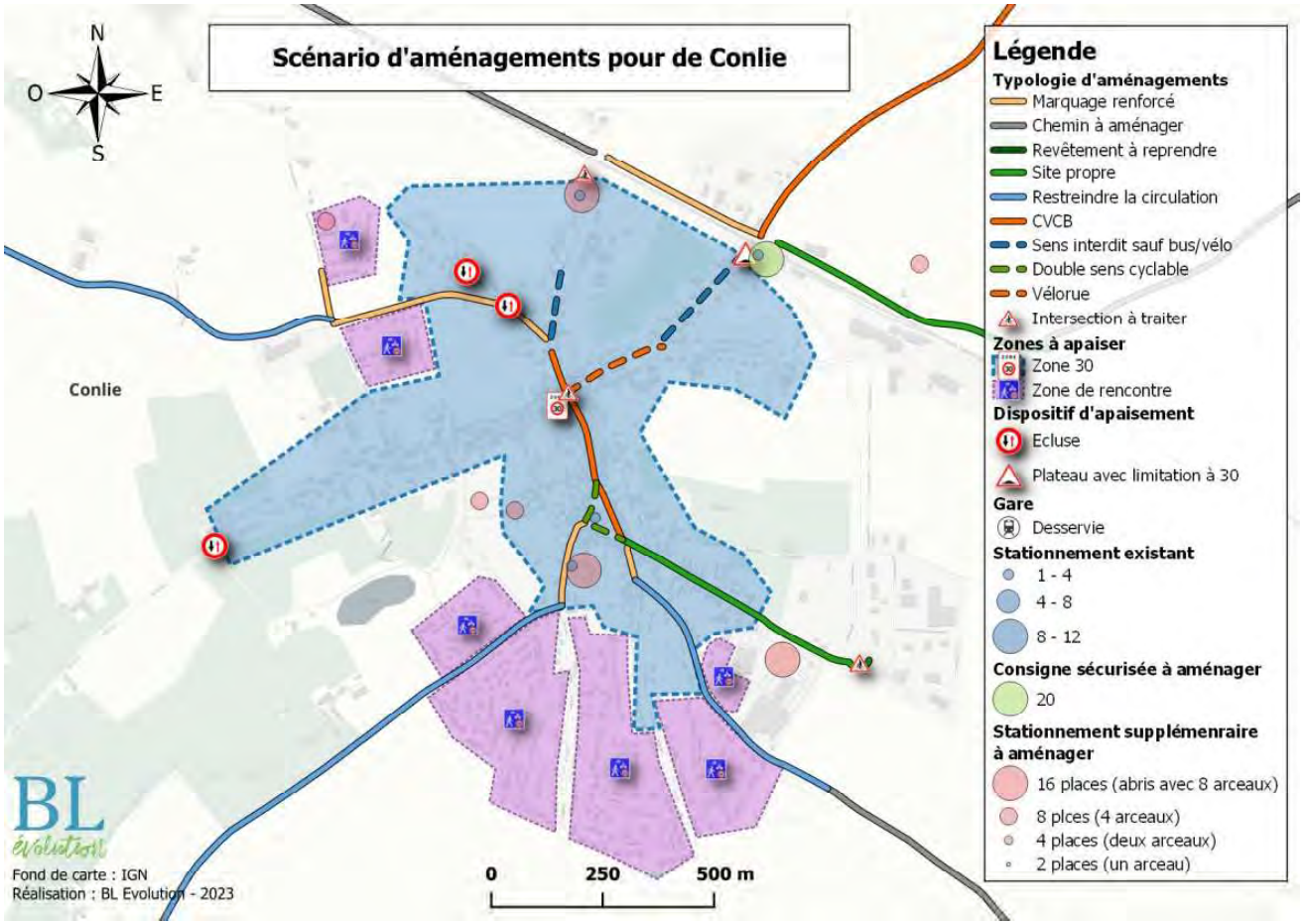
Budget indicatif

Financier	562 k€ pour Conlie et Domfront + aménagements intrabourg
Humain	Communes

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025 — 2029	2029 — 2032
Part des liaisons intercommunales prolongées à l'échelle communale	70 % (dont Conlie et Domfront)	100 %

Action 2.1.1 : Aménager le centre-bourg de Conlie



Ce qui existe	Ce qui change
Rue centrale à 30km/h qui dispose d'obstacles pour réduire la vitesse de circulation.	Ajout d'une chaussée à voie centrale banalisée de la mairie au giratoire pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons.
Chaussée à voie centrale banalisée rue du Mans.	Création d'une piste cyclable en site propre sur la largeur du trottoir plus sécurisante pour les cyclistes.
Potelets rue du Dr Repin.	Aménagements d'écluses avec by-pass vélo pour assurer la réduction de la vitesse de circulation sans pénaliser les cyclistes.
Rue centrale à 30km/h.	Extension de la zone 30 à l'intégralité du centre-bourg et passage des lotissements en zone de rencontre.
	Création d'une série d'aménagements pour apaiser la circulation et assurer la continuité des itinéraires.

Action 2.1.1 : Aménager le centre-bourg de Conlie

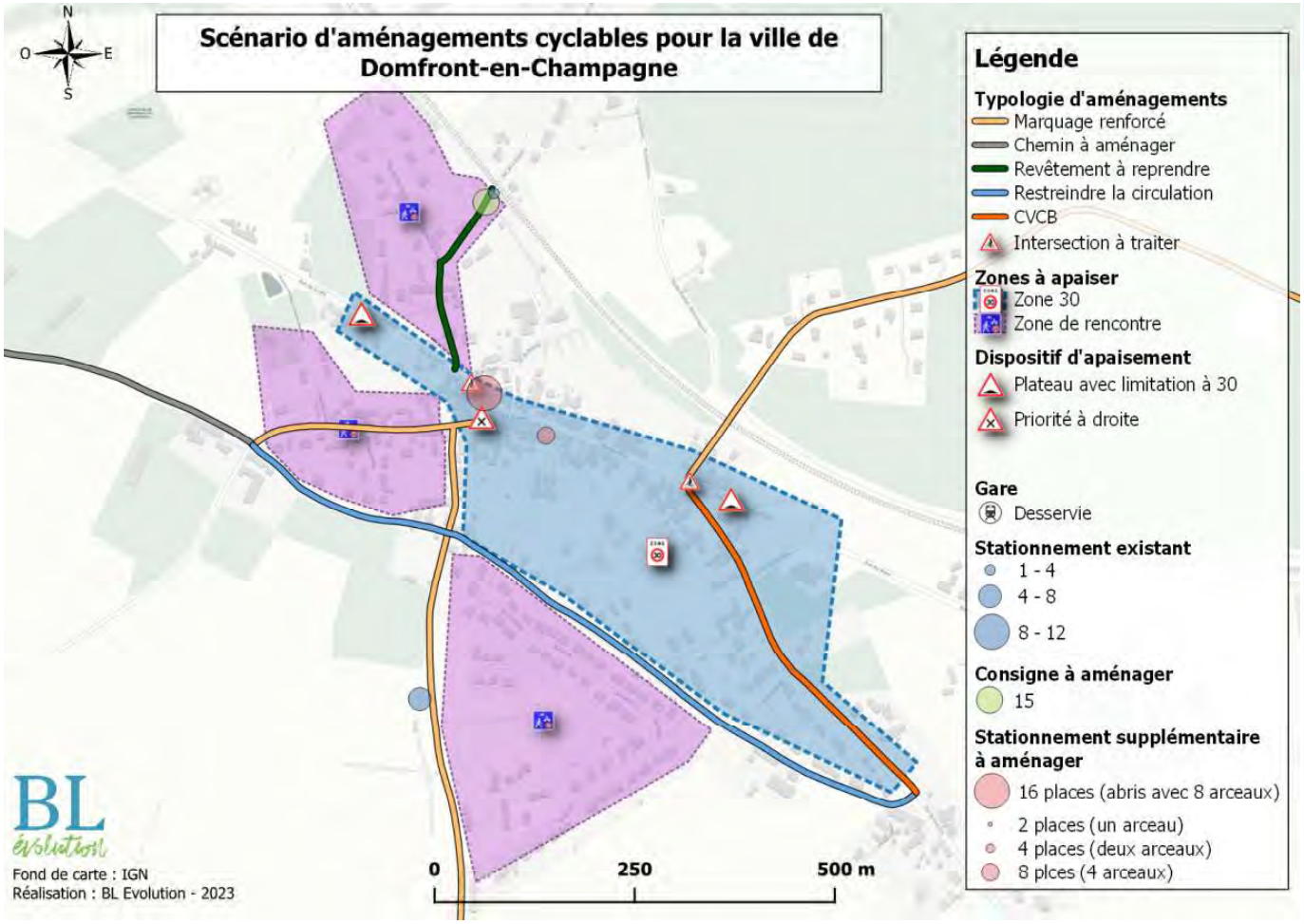
Coûts prévisionnels sur les aménagements cyclables et phasage

Type d'aménagement	Linéaire (en m)	Coût (en €)	Phasage
Double sens cyclable	200	2 800	Court terme (2025 – 2029)
Jalonnement	900	2 750	Court terme (2025 – 2029)
Partagé	450	13 500	Court terme (2025 – 2029)
Restreindre la circulation	660	66 100	Court terme (2025 – 2029)
Sens interdit sauf bus/vélo	450	9 000	Court terme (2025 – 2029)
Site propre	640	191 500	Moyen terme (2029 – 2032)
Vélorue	250	7 00	Court terme (2025 – 2029)
Total général	**3550**	**293 000**	

Coûts prévisionnels sur les aménagements d'apaisement

Type d'aménagement	Coût unitaire	Qté	Coût total	Phasage
Ecluse	5 000	2	10 000	Court terme (2025 – 2029)
Priorité à droite	500 (*panneaux + marquage au sol*)	1	500	Court terme (2025 – 2029)
Plateau	30 000	1	30 000	Moyen terme (2029 – 2032)
Zone 30	3 000 (*panneaux + marquage au sol*)	1	3 000	Court terme (2025 – 2029)
Zone de rencontre	1 500 (*panneaux + marquage au sol*)	7	10 500	Court terme (2025 – 2029)
Total général			**54 000€**	

Action 2.1.2 : Aménager le centre-bourg de Domfront-en-Champagne



Ce qui existe	Ce qui change
Zone 30 le long de la D304 dans le centre-bourg.	Extension de la zone 30 aux rues connexes et passage des lotissements en zone de rencontre.
Feu et radar pédagogique à l'entrée du centre-bourg.	Aménagements de deux plateaux pour réduire davantage la vitesse de circulation (***en opportunité***).
Priorité à droite au croisement entre la D304 et la rue de Cures.	Installation d'un panneau lumineux de matérialisation de la priorité à droite pour renforcer son existence.
	Création d'une série d'aménagements pour apaiser la circulation et assurer la continuité des itinéraires.

Action 2.1.2 : Aménager le centre-bourg de Domfront-en-Champagne

Coûts prévisionnels sur les aménagements cyclables et phasage

Type d'aménagement	Linéaire (en m)	Coûts (en €)	Phasage
Jalonnement	854,114	2562,342	Court terme (2025 – 2029)
Partagé	488,393	14651,79	Court terme (2025 – 2029)
Restreindre la circulation	964,272	96427,2	Court terme (2025 – 2029)
Revêtement à reprendre	249,705	37455,75	Moyen terme(2029 – 2032)
Total général	**2556,484**	**151097,082**	

Coûts prévisionnels sur les aménagements d'apaisement

Type d'aménagement	Coût unitaire	Qté	Coût total	Phasage
Priorité à droite	500 (*panneaux + marquage au sol*)	1	500	Court terme (2025 – 2029)
Plateau	30 000	2	60 000	Moyen terme (2029 – 2032)
Zone de rencontre	1 500 (*panneaux + marquage au sol*)	3	4 500	Court terme (2025 – 2029)
Total général			**65 000€**	

Axe 2 : Aménager les centres-bourgs de Conlie et Domfront-en-Champagne et apaiser les centres-bourgs

Action 2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

Action 2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

Contexte et objectifs de l'action

Malgré les limitations à 30 quasi systématiques sur les cœurs de bourgs et les dispositifs incitatifs, les vitesses de circulation restent bien souvent trop élevées pour favoriser la marche et le vélo. Il est donc nécessaire de renforcer les dispositifs d'apaisement pour ralentir la circulation et sécuriser cyclistes et piétons (*voir les cartes en annexes*).

Une zone 30 s'appliquant à l'ensemble d'une ville ou d'un village garantit sa lisibilité, sa compréhension et donc son respect. À cette fin, il est primordial de marquer correctement les entrées et sorties de ville et de bourg. Pour marquer d'autant plus la priorité des piétons et des cyclistes, des zones de rencontre dans les lotissements doivent être aménagées de manière systématique.

Description des mesures

- ✓ La zone 30 est généralisée dans l'ensemble des centres-bourgs et les zones de rencontres sont systématisées dans les lotissements. À la mise en place de la zone 30 dans une ville, chaque entrée et sortie est marquée par la signalisation verticale obligatoire.
- ✓ Une communication en amont sur les avantages de la Ville à 30 est réalisée par les villes concernées. Les canaux de publications habituels sont tous mobilisés (journaux locaux, réseaux sociaux, communiqué de presse, etc.).
- ✓ Pour les entrées de ville les plus importantes, une signalisation au sol vient rappeler à intervalles réguliers la limitation de vitesse à 30 km/h.
- ✓ Les obstacles physiques favorisant l'apaisement (plateaux, écluses…) sont aménagés selon les préconisations et, selon les observations réalisées à un an, des obstacles sont aménagés au niveau des points où la vitesse de circulation est encore trop importante.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes du territoire

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : 4CPS, Département, Pôle Métropolitain

Budget indicatif

Financier	**5 à 15k€ à la charge des communes**

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025 — 2029	2029-2032
Campagne de sensibilisation sur l'avantage des zones apaisées	3	3
Nombre de communes qui généralisent la zone 30	15	24

Action 2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

La Zone 30

Une zone 30 est une section de rue ou une partie de la ville où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h.

Il ne s'agit pas d'un aménagement cyclable et doit être accompagné d'autres mesures.

Caractéristiques

- La zone 30 est définie par les panneaux B30 (entrée dans la zone) et B51 (sortie de la zone).
- À la signalisation doit être ajouté un aménagement de la chaussée afin de garantir un respect de la vitesse (réduction des voies, plateaux, écluses, etc.).

Application

- Dans toute la ville hors contournement, et hors boulevards à plusieurs voies. Dans toutes zones résidentielles, zones d'activités.

Écluse avec passage cycliste

Avantage de la zone 30

Accidentologie : le **risque pour un piéton d'être tué par une voiture est divisé par 5** dans une collision à 30 km/h par rapport à 50 km/h, selon une étude publiée dans ScienceDirect.

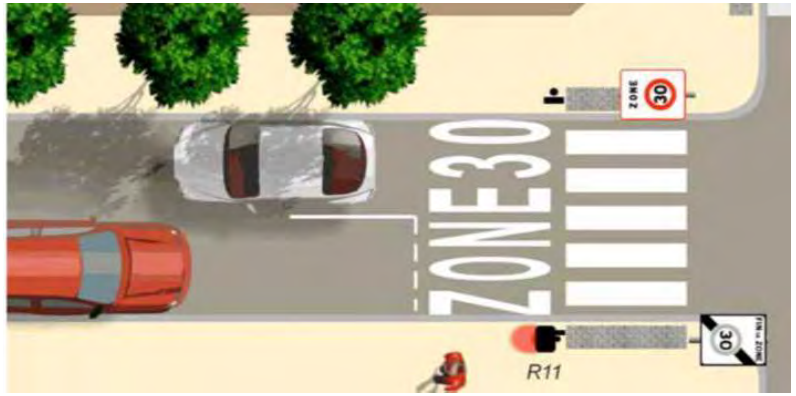
Environnement (pollution aux particules fines et émissions de gaz à effet de serre) : rouler à 50 km/h plutôt qu'à 30 km/h implique **des freinages brusques suivis d'accélérations puissantes**. Ainsi, la conduite souple, associée à une limitation de la vitesse, est moins polluante qu'une conduite par à-coups permis par une limitation haute. Cela diminue la pollution et les émissions de GES.

Pollution sonore : la réduction de la vitesse permet de réduire le bruit jusqu'à 3 dB, selon l'étude précitée de l'ADEME. Ains**, la ville, moins bruyante et plus agréable, redevient attractive**.

Report modal : l'impact indirect le plus intéressant dans le cas du passage à 30 km/h est le report modal qu'il permet. Baisser la vitesse des véhicules motorisés en ville est en effet un incontournable pour **engager un rééquilibrage des mobilités et favoriser notamment la marche et le vélo** :

- en rendant la voiture moins attractive avec une vitesse maximale plus faible, cela encourage à utiliser les autres moyens de déplacement.
- Mais surtout, dans le cas du 30 km/h, c'est le **rôle de sécurisation des mobilités actives (marche, vélo, etc.) qui permet de favoriser le report modal, et ainsi diminuer les volumes de trafic automobile et les émissions associées**.

Action 2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

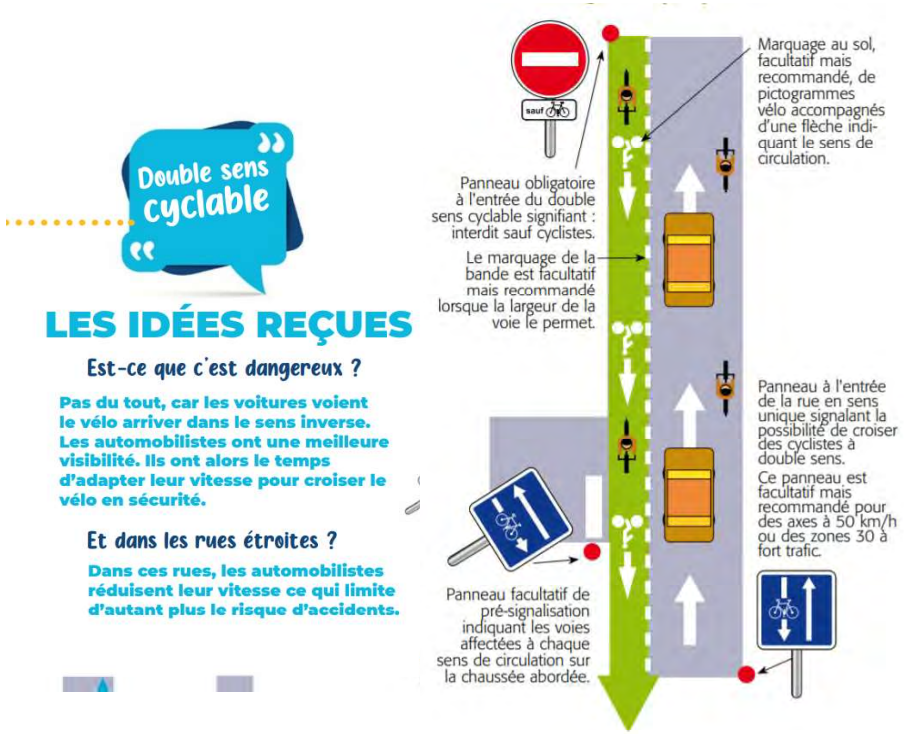


Exemples de gestion des entrées et sorties de zone 30 pour différentes intersections.

Illustrations : *Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30*, CEREMA, 2017

La communication et la sensibilisation sont essentielles en amont de l'instauration d'une zone 30 et pendant les premiers mois de son application.

Source : ville-gaillac.fr



En Zone 30, le double-sens cyclable devient la règle pour toutes les rues à sens unique.

Source : ville-gaillac.fr et Fédération des usagers à bicyclette.

Action 2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

Marquer lisiblement l'entrée de la Zone 30 est essentiel pour garantir le respect de la limitation de vitesse. Cela peut se faire de plusieurs manières, en plus de la signalisation de police : marquage au sol, panneau informationnel, écluse ou plateau…

Action 2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

Zones apaisées : exemples de coûts

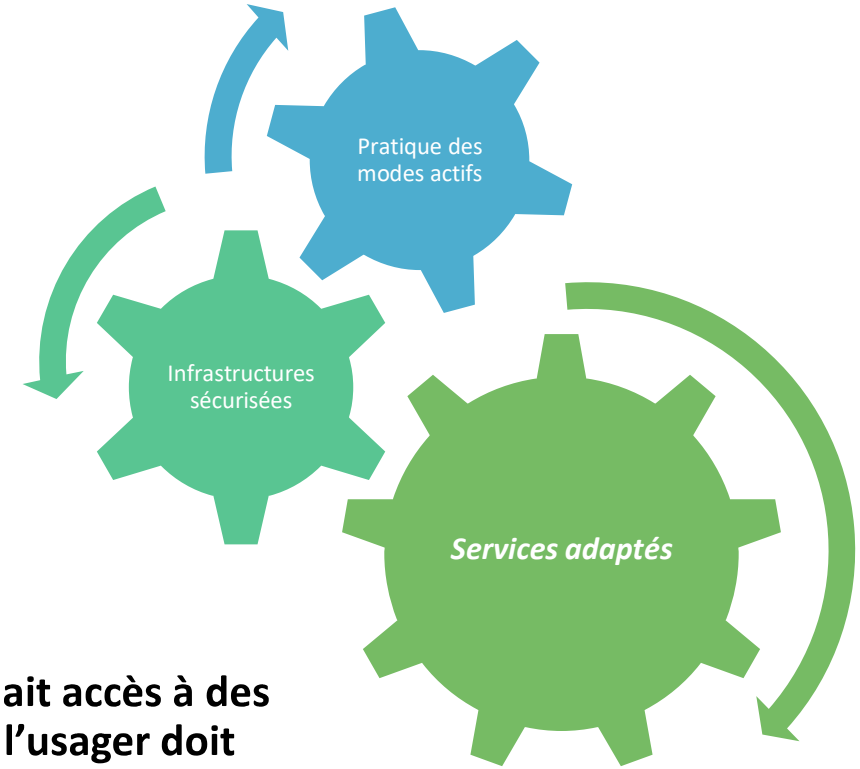
Signalisation verticale	Panneaux normés	**entre 50 et 200 €**
	Panneaux sur mesure	**entre 30 et 90 €**
	Pose de panneaux sur mât existant	**entre 10 et 30 €**
	Pose de panneaux avec fourniture d'un mât	**entre 65 et 180 €**
	Marquage entrée/sortie zone 30	**200 € (120 € rappel)/u**
	Marquage entrée de zones de rencontre	**340 €/u**
Signalisation horizontale	Marquage au sol	**20 / 90 €/u**
Aménagements	Écluses avec by-pass	**5 K €**
	Plateau	**10 K à 20 K €**
	Reprise de voirie	**800 €/ml**

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

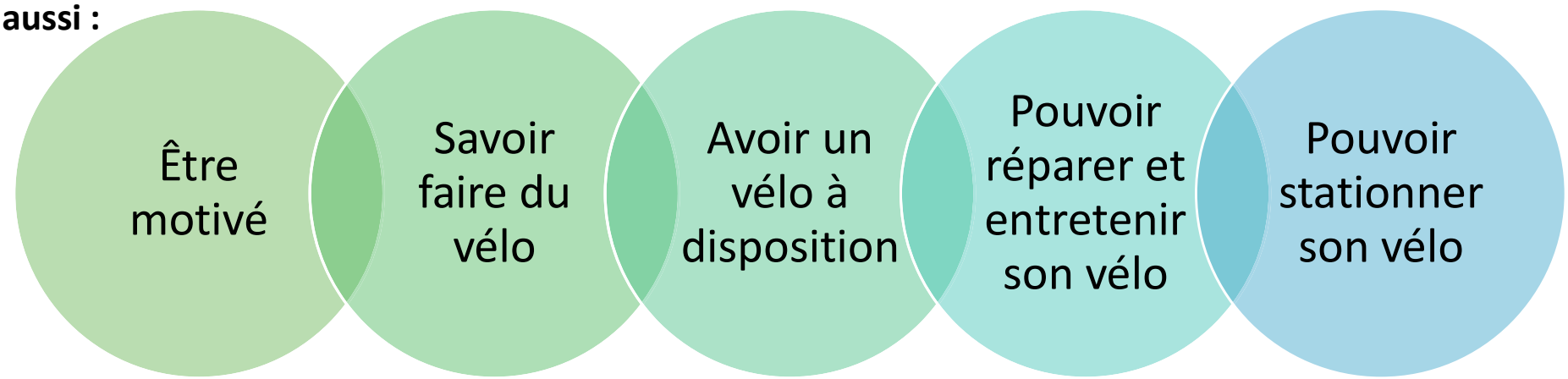
Les services vélos, un maillon essentiel du développement de la pratique cyclable sur le territoire

Promouvoir le vélo pour embarquer un maximum de personnes sur le chemin de la mobilité active, proposer un service de location pour permettre aux personnes intéressées d'essayer ou de redécouvrir ce mode de déplacement, mettre en place des aides à l'achat pour que les usagers passent le cap du vélo au quotidien, offrir des solutions de réparation et de stationnement sécurisé pour faire perdurer la pratique du vélo dans le temps… Autant de services essentiels qui doivent répondre aux besoins des usagers pour les accompagner dans leurs changements de mode de déplacement.

En complément de la mise en place d'infrastructures cyclables sécurisées, tous ces services permettent un développement de la pratique, en répondant aux différents besoins des usagers.



Pour qu'un usager se déplace à vélo, il faut évidemment qu'il ait accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptées au vélo, mais l'usager doit aussi :



Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

AXE 3

- 3.1 : Déployer le stationnement sur le territoire et les bornes de réparation
- 3.2 : Favoriser l'apprentissage du vélo
- 3.3 : Créer des évènements et communiquer autour de la pratique des modes doux
- 3.4 : Encourager le tourisme à vélo
- 3.5 : Tendre vers l'exemplarité de la 4CPS
- 3.6 : Accompagner les entreprises

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

Action 3.1 : Déployer le stationnement sur le territoire et les bornes de réparation

Action 3.1 : Déployer le stationnement et les bornes de réparation sur le territoire

Contexte et objectifs de l'action

Mettre en place des stationnements sécurisés pour le vélo à proximité des équipements, services et commerces du territoire est essentiel pour faciliter l'usage du vélo au quotidien.

Il convient alors **d'élargir l'offre de stationnement** existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

Dans le cadre de l'application de la loi LOM (article 52), la collectivité pourra s'emparer de **l'obligation légale de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage** piéton d'ici au 31 décembre 2026 pour implanter des arceaux vélos.

Description des mesures

- ✓ Mettre en place des arceaux vélos au niveau des équipements communaux et intercommunaux (avec abris pour les équipements principaux) ;
- ✓ Doter le territoire de stationnements sécurisés, en particulier au niveau des pôles d'intermodalité (gares) ;
- ✓ Installer des bornes d'auto-réparation aux points stratégiques (gares, zones commerciales, collèges/lycées) ;

Aides possibles :
- Programme ALVEOLE PLUS
- Région Pays de la Loire pour les stationnements en gare et sur les lignes de bus régionales

Obligations règlementaires pour les bâtiments y compris ERP : Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Région pour les gares, FUB, ADEME, acteurs économiques, Pôle métropolitain

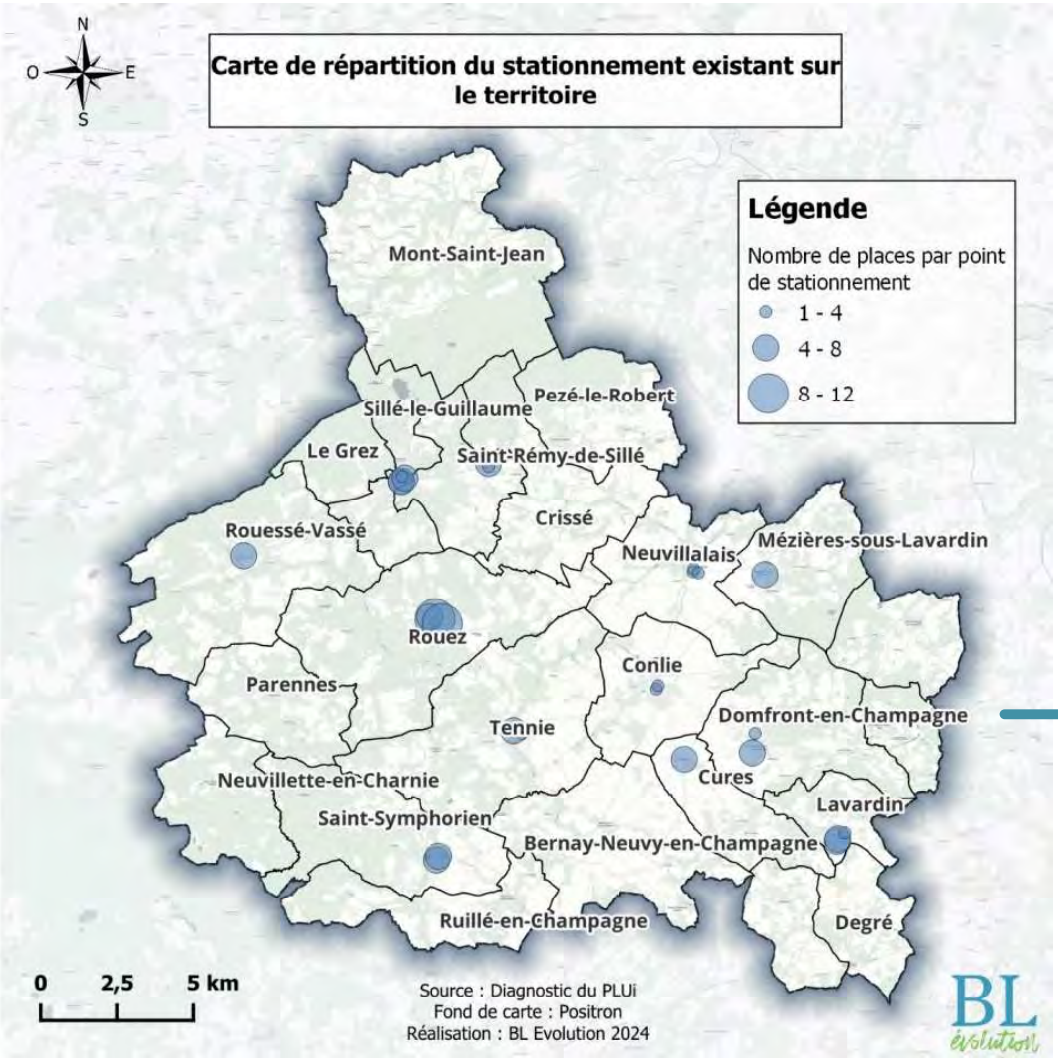
Budget indicatif

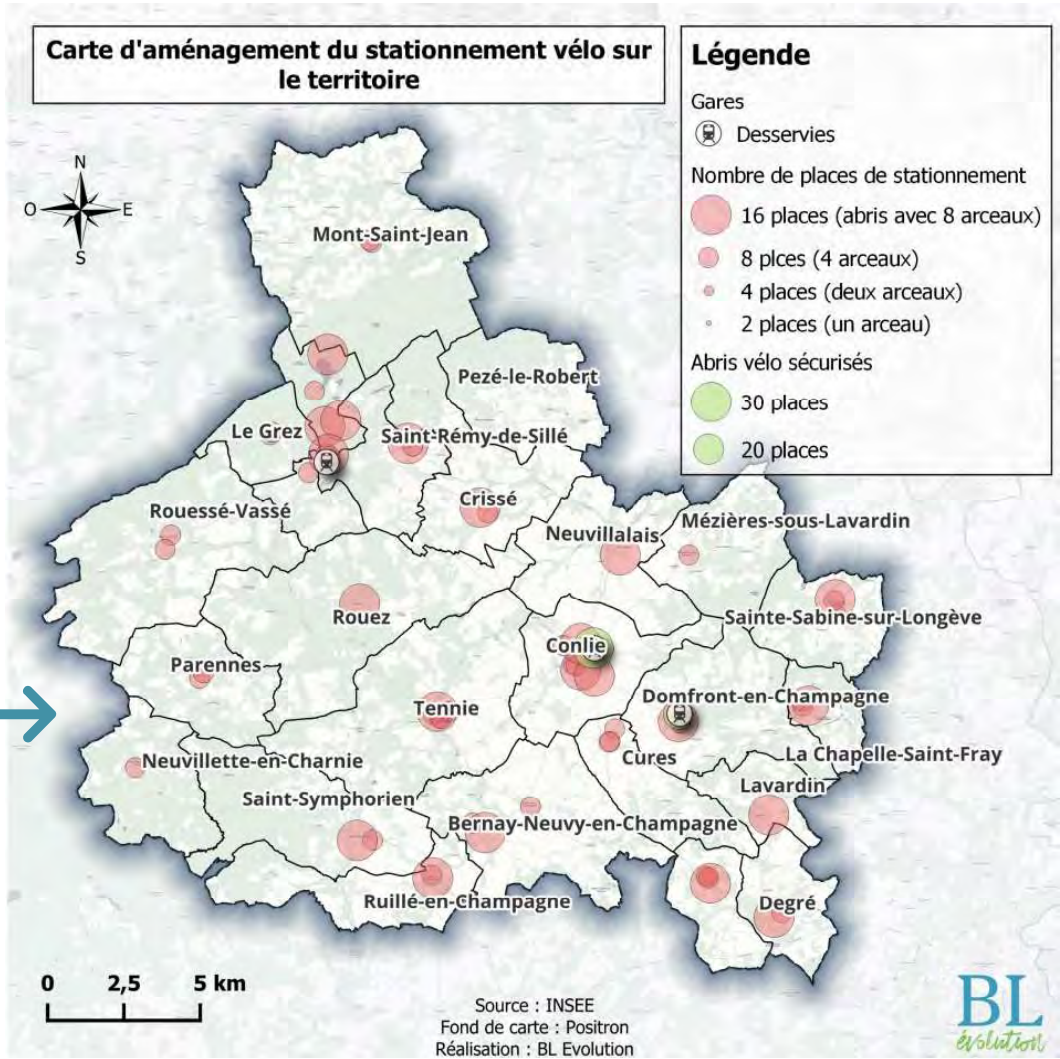
Financier	123k€ (hors consignes sécurisées prises en charge par la Région, hors bornes d'autoréparation)
Humain	0,2 ETP de gestion de projet + implantation des stationnements, réalisée en régie ou externalisée

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2029	2035
Nombre de places de stationnement disponibles dans les consignes sécurisées	22	22
Nombre de places de stationnement disponibles sous abris vélo en accès libre	200	336
Nombre de places de stationnement disponibles sous forme d'arceaux découverts	400	860
Nombre de borne d'autoréparation installées	4	15

Action 3.1.1 : Déployer le stationnement au niveau des équipements du territoire





NB : Concernant le stationnement en gare, la SNCF a pris contact avec la 4CPS et prévoit l'installation de 14 places et 2 places cargos en gare de Conlie et 6 consignes individuelles dont 2 cargos en gare de Domfront-en-Champagne.

Action 3.1.1 : Déployer le stationnement au niveau des équipements du territoire

Arrêt de bus 209 à Cures

Super U Conlie

Non recommandé

Pinces-roues

Collège de Conlie

Mézières-sous-Lavardin

(protégé des intempéries)

Abri + Arceaux

Espace public, Commerces | **Écoles, entreprises** | **Gare, résidence**

Non souhaitable → **Quelques minutes** → **Quelques heures** → **Une journée ou plus**

Arceaux

(3 points d'attache roues + cadre)

Résidence de Rouez

Église de Bernay

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et des intempéries)

Gare de Sillé-le-Guillaume

Action 3.1.1 : Déployer le stationnement au niveau des équipements du territoire

Stationnement existant sur le territoire

Le stationnement est assez hétérogène sur le territoire de la communauté de communes. En effet, **certaines communes et gares disposent de stationnements vélo peu adapté** et les autres communes du territoire disposent de très peu de stationnements. Notons également la forte présence de stationnements type « pince-roues », peu sécurisants et peu fiables. Des arceaux, permettant d'accrocher facilement le cadre et les roues, seront à privilégier pour déployer le stationnement.

Les indicateurs de stationnement comprennent les stationnements qualitatifs existants. Une mesure précise du nombre de stationnements existants permettra d'affiner les indicateurs et les coûts à prévoir.

Dimensionnement des besoins

La communauté de communes pourra retravailler en collaboration avec les communes pour identifier les besoins principaux en stationnement, leur localisation, typologie et dimensionnement.

Les implantations de stationnement vélos sont principalement situées près des équipements : enseignement, sport, administration, mais également aux alentours des commerces, espaces culturels et d'activités.

En se basant en partie sur les ratios présentés sur la figure ci-contre, le nombre de stationnements total sur la communauté de communes serait d'environ **2 200**. Le tableau ci-contre présente les stationnements répartis par typologie : Abris vélo (3 800€ pour un abris) et arceaux classiques (100 €/arceau).

Type d'équipement	Nombre de places vélo par équipement
Établissements scolaires	20 % du nombre d'élèves scolarisés
Logements	1 % des maisons et 10 % des appartements nécessitent une place vélo
Services publics	10
Banque, poste	6
Fast-food, pressing, beauté…	6
Grande surface	30
Petit commerce alimentaire	6
Autres commerces	6
Hôpital	20
Médecin	4
Pharmacie, laboratoire…	6
Accueil personnes agées	10
Crèche	6
Handicap	10
Aide sociale	10
Équipement de sport	20
Activité sportive extérieure	10
Équipement culturel	20
Tourisme	15

Ratio de places vélo par équipement, BL évolution

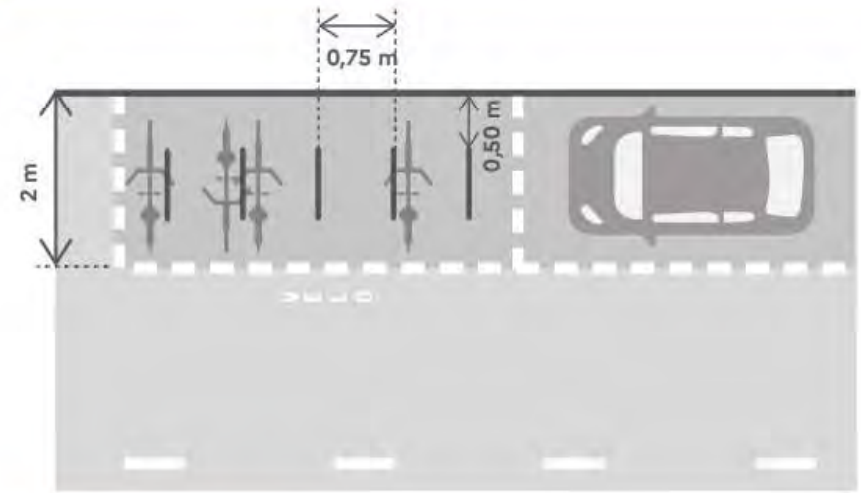
	Nombre de stationnements vélo préconisé sur la 4CPS	Coût
Arceaux	1 198	123 000€
Dont arceaux sous abris	*336 (21 abris de 16 places)*	*80 000€*
Consignes	2 consignes en gares de Conlie et Domfront (16 et 6 places prévues par la SNCF – 30 et 20 recommandées par le bureau d'étude)	Pris en charge par la SNCF et la Région
TOTAL	**1 220 places**	**123 000€**

Détail des stationnements à implanter sur la 4CPS
1 arceau = 2 places

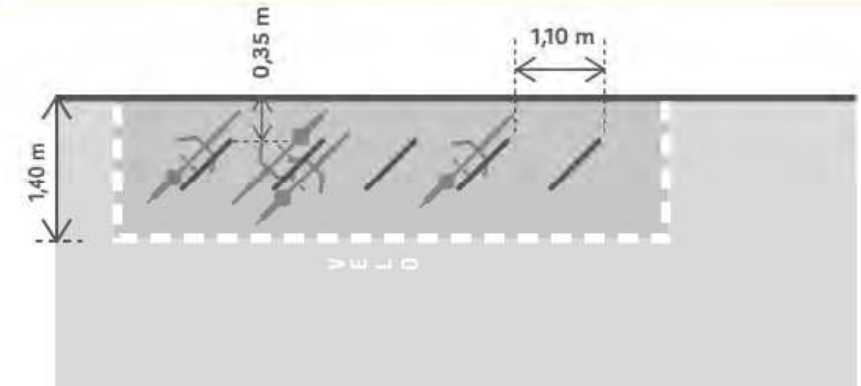
Action 3.1.1 : Déployer le stationnement au niveau des équipements du territoire

La neutralisation des places de stationnement sur l'espace public

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



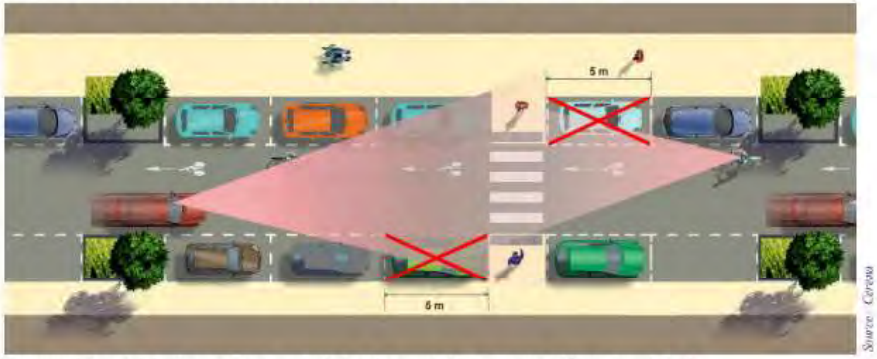
ORGANISATION EN ÉPI



Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons,** sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

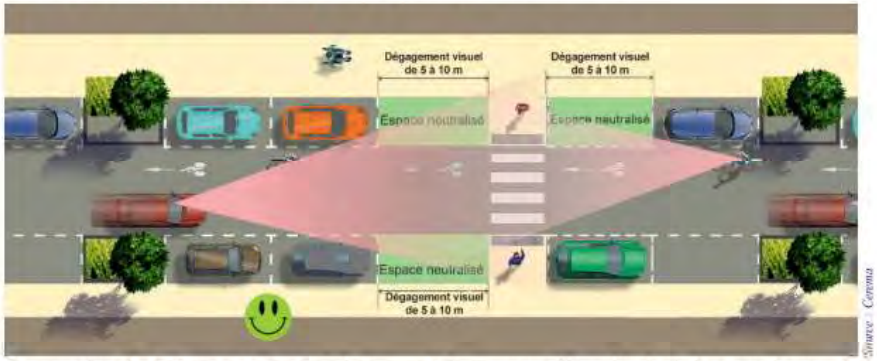
« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » (Article 52 de la LOM)

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo

Pour plus de détails : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama

Action 3.1.2 : Equiper les gares de stationnement sécurisé et les arrêts de bus d'arceaux abrités

Contexte et objectifs de l'action

La 4CPS possède 3 gares et de nombreux arrêts de bus qui facilitent l'accès aux pôles extérieurs au territoire, en particulier Laval, Evron et Le Mans.

Pour développer les transports en commun et éviter que les habitants se rendent en voiture aux arrêts de transport collectif, il est essentiel de rendre accessibles ces points d'arrêts pour les modes doux, via des itinéraires sécurisés.

De plus, l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs nécessite la mise en place de stationnement vélosécurisé.

La SNCF a déjà aménagé la gare de Sillé-le-Guillaume et prévoit l'aménagement de la gare de Conlie (16 places dont 2 cargos) et la gare de Domfront-en-Champagne (6 consignes une place dont 2 cargos).

Description des mesures

- ✓ Assurer la continuité des liaisons vers les 3 gares ;
- ✓ Sécuriser les abords des arrêts de bus du territoire pour les modes actifs ;
- ✓ Installer des arceaux abrités à proximité des arrêts de bus du territoire, en particulier sur la ligne 209.
- ✓ Installer des casiers pour le dépôt de casques conformément à la demande citoyenne ;

Acteurs concernés

Mise en œuvre : SNCF, Région, 4CPS

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes du territoire

Budget indicatif

Financier	Inclus dans les actions aménagement et stationnement
Humain	Inclus dans les actions aménagement et stationnement

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2029	2032
Proportion de gares accessibles et proposant du stationnement sécurisé	100 %	100 %
Proportion d'arrêts de bus accessibles et proposant du stationnement	40 %	80 %

4CPS

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

Action 3.2 : Favoriser l'apprentissage du vélo

BL evolution

Action 3.2 : Favoriser l'apprentissage du vélo

Contexte et objectifs de l'action

Le vélo, ça s'apprend. Accompagner les jeunes, à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée.

L'appréhension à remonter sur un vélo est également souvent sous-estimée chez les moins jeunes. Et pourtant, la pratique du vélo est un véritable levier d'épanouissement et d'autonomie.

Que ce soit dans les bourgs principaux, où la circulation peut être dense ou dans les parties plus rurales du territoire où les vitesses sont souvent élevées, la pratique du vélo nécessite un apprentissage pour assurer la sécurité de tous.

Description des mesures

- ✓ Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme **« Savoir rouler à vélo »** auprès des groupes scolaires de l'intercommunalité animé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette via le **programme Génération Vélo**. Ce programme consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée ;
- ✓ Lancer un challenge écomobilité inter-écoles ;
- ✓ Organiser des séances de remise en selle : en partenariat avec les associations d'usagers vélo, ou les cafés-vélos, ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS et communes du territoire

Bénéficiaires : Scolaires, usagers

Partenaires : Établissements scolaires et organismes labellisés, associations, Pôle métropolitain, Recyclerie de Sillé

Budget indicatif

Financier	Subventionné par le Pôle
Humain	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 3.2 à 3.6 Mobilisation des associations et des établissements scolaires

Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2029	2035
Part de scolaires sensibilisés	100 %	100 %
Nombre de séances de remises en selle organisées sur le territoire	3/an	6/an

4CPS

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

Action 3.3 : Créer des évènements et communiquer autour de la pratique des modes actifs

BL évolution

Action 3.3 : Créer des évènements et communiquer autour de la pratique des modes actifs

Contexte et objectifs de l'action

Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages.

Une large campagne de communication et l'organisation d'événements autour du vélo pourront notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire de la communauté de communes.

L'objectif de cette action est de donner envie à tout le monde de (re) tester le vélo.

Description des mesures

- ✓ Créer des supports de communication à diffuser sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et l'offre pour les modes actifs sur le territoire (carte des temps de parcours, infographie sur les bénéfices du vélo, etc.) ;
- ✓ Organiser une bourse aux vélos annuelle : en partenariat avec la Recyclerie de Sillé-le-Guillaume et le réparateur mobile ;
- ✓ Organiser avec les entreprises et écoles un challenge mobilité propre au territoire (en lien avec « Mai à vélo » au niveau national) ;
- ✓ Organiser une journée « sans voiture » pour sensibiliser les habitants au partage de la voirie, au Code de la route, etc ;
- ✓ Organiser une « fête du vélo » en juin ou en septembre avec des parcours vélo, des jeux-concours, des ateliers d'autoréparation et de gravage Bicycode, etc.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Communes, associations, Recyclerie de Sillé, Pôle Métropolitain, entreprises, commerces, etc.

Budget indicatif

Financier	50 k€
Humain	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 3.2 à 3.6 Mobilisation des associations et des établissements scolaires

Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025-2029	2029-2035
Part des personnes touchées par les campagnes de communication	20 %	50 %
Nombre d'événements « Mai à Vélo »	Annuellement à partir de 2025	
Nombre de bourses aux vélos et événements de vélo organisés	Annuellement à partir de 2025	
Nombre de journées sans voiture organisées	Annuellement à partir de 2025	
Nombre de participants à la fête du vélo annuelle	200/an	400/an

Action 3.3 : Créer des évènements et communiquer autour de la pratique des modes actifs

Exemples d'événements et d'animations qui peuvent être mises en place sur le territoire

Stage de remise en selle

- En partenariat avec les associations d'usagers, cafés-vélos
- Thématique vélo, et mise en situation réelle
- Publics adultes

Challenge mobilité

- Avec les entreprises
- Défi du nombre de km
- Jeu-concours (récompenses)

Fête du vélo

- Animation grand public phare
- Ateliers réparation, essais de vélo, parcours, sensibilisation (code de la route, équipements,…)
- Promotion des aménagements existants, et services de la communauté de communes (prime à l'achat, location longue durée…)

4CPS

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

Action 3.4 : Encourager le tourisme à vélo

BL évolution

Action 3.4 : Encourager le tourisme à vélo

Contexte et objectifs de l'action

Le territoire ne dispose actuellement pas d'itinéraire cyclotouristique. Pourtant, le potentiel est important et la demande grandissante, notamment autour de Sillé Plage (cf. diagnostic – entretien avec l'Office de tourisme). La mise en œuvre des itinéraires du schéma directeur des modes actifs pourra s'accompagner de la définition de boucles cyclotouristiques recoupant les tracés sécurisés. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient le long des voies vertes entourant le territoire, les actifs qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade en vélo à la journée. Une carte communicante pourra être produite.

En termes d'accessibilité, le service ferroviaire, qui permet d'emporter son vélo, est un atout majeur du territoire.

Le guide de Vélo & Territoires « Développer le tourisme à vélo dans les territoires » est une ressource pertinente pour venir compléter cette action.

Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire ;
- ✓ Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique complète sur le territoire : accessibilité du territoire pour les touristes à vélo, hébergements touristiques « Accueil Vélo », réparateurs et loueurs de vélos, consignes vélo ou système de conciergerie, mise en place de visites guidées ou de tour thématique en s'appuyant sur les atouts du territoire, etc ;
- ✓ Organiser une journée « le terroir à vélo », avec la découverte des principaux producteurs/restaurateurs du territoire et des dégustations associées

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Office du tourisme de la 4CPS et 4CPS

Bénéficiaires : Touristes, habitants du territoire

Partenaires : Communes, Acteurs touristiques

Budget indicatif

Financier	20 k€
Humain	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 3.2 à 3.6 Mobilisation des associations et des établissements scolaires

Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2029	2035
Évolution de la fréquentation de cyclotouristes	Fois 1,5 par rapport à 2024	Fois 3 par rapport à 2024

4CPS

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

Action 3.5 : Tendre vers l'exemplarité de la 4CPS

BL évolution

Action 3.5 : Tendre vers l'exemplarité de la 4CPS

Contexte et objectifs de l'action

Les collectivités ont un réel impact sur le développement du vélo sur un territoire, à la fois sur les aménagements, mais également sur la communication et leur implication sur la thématique. La 4CPS peut s'inscrire dans des réseaux et labellisations nationaux sur la mobilité cyclable, tels que le réseau Vélo & Territoires ou le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, le baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), ou encore la labellisation « Territoire Vélo ».

En tant qu'employeur, la 4CPS se doit de montrer l'exemple et proposer à ses agents toutes les solutions possibles pour les inciter à transformer leurs mobilités. Il existe tout un panel de solutions pour développer le vélo au sein des services : réaliser un plan Objectif Employeur Pro Vélo, généraliser le forfait mobilité durable, accorder des vélos de fonction aux employés voulant essayer le *vélotaff*, proposer des stationnements vélo sécurisés et équiper de bornes de recharge pour VAE… Il est aussi possible de créer de l'émulation au sein des équipes en participant à des défis comme Mai à vélo ou le Défi Mobilité Pays de la Loire.

Description des mesures

- ✓ Devenir ambassadrice de la mobilité cyclable en participant activement à l'association Vélo & Territoires ou au Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables
- ✓ Promouvoir le label Accueil Vélo auprès des établissements touristiques du territoire
- ✓ Réaliser un plan de mobilité employeur sur le site de la rue de Gaucher et être labellisé OEPV (fin du programme en 2024)
- ✓ Mettre en place une flotte de vélos de fonction pour les agents de 4CPS
- ✓ Promouvoir l'exemplarité du territoire par la visibilité des élus

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS, associations

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Pôle métropolitain, Ressourcerie de Sillé-le-Guillaume

Budget indicatif

Financier	15 k€ (investissement 10 VAE pour usage interne agent)
Humain	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 3.2 à 3.6

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2035
Plan OEPV	Réalisé	–
Nombre de vélos de fonction disponibles	5	10

Action 3.5 : Tendre vers l'exemplarité de la 4CPS

S'engager dans une démarche OEPV ?

OEPV Objectif Employeur Pro-Vélo

Le programme, c'est quoi ?

Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) est un programme CEE (Certificats d'Economies d'Energie) qui vise à accompagner **4500 employeurs dans le développement d'une culture vélo** au sein de leurs établissements. Il a pour vocation de répondre à un enjeu écologique fort, en accompagnant les employeurs dans la promotion de la mobilité active auprès de leurs salariés. Une aide financière prise en charge **par le programme permettra aux employeurs de déployer des équipements et services « pro-vélo »** pour les déplacements domicile-travail et professionnels de leurs collaborateurs, clients et fournisseurs.

Rejoindre les 219 adhérents de Vélo&Territoires ?

mission

Développer l'usage du vélo dans tous les territoires

Face aux enjeux climatiques, de transition écologique, santé, bien-être, mobilité et proximité, le vélo est une vraie réponse pour les territoires. Nous sommes convaincus à Vélo & Territoires que la France a tous les atouts pour devenir une véritable nation cyclable, à l'image de ses voisins européens, et atteindre 12 % de part modale vélo à horizon 2030.

vélo& territoires

Nos engagements

1 FÉDÉRER & ANIMER UN RÉSEAU DE COLLECTIVITÉS AUTOUR DE LA CAUSE VÉLO

Notre +

La collégialité et la représentativité du réseau pour co-construire notre action au quotidien

2 OUTILLER, INSPIRER & ACCOMPAGNER POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ À VÉLO

Notre +

Centre de ressources pour nos adhérents

3 REPRÉSENTER & DÉFENDRE LES INTÉRÊTS DES COLLECTIVITÉS ENGAGÉES POUR LE VÉLO

Notre +

Une connaissance fine de nos adhérents, de leurs besoins et des réalités territoriales

4 MESURER & OBJECTIVER L'IMPACT DES POLITIQUES CYCLABLES POUR CONVAINCRE

Notre +

Une approche pragmatique et constructive, une expertise fine et indépendante

4CPS

Axe 3 : Proposer de nouveaux services et lancer une communication

Action 3.6 : Accompagner les entreprises

BL évolution

Action 3.6 : Accompagner les entreprises

Contexte et objectifs de l'action

Les trajets domicile — travail représentent la plus grosse partie des déplacements. Ainsi, travailler directement avec les acteurs (entreprises, industries, salariés, responsables des ressources humaines…) permet d'accompagner au mieux les salariés pour rendre les trajets accessibles, enviables et réalisables. De plus, venir en vélo au travail a des **effets bénéfiques sur le cerveau et sur la disponibilité au travail** qui ont été prouvés.

Travailler de pair avec les acteurs économiques du territoire, en particulier au niveau des zones d'activités, peut avoir un impact important sur la part modale des modes actifs sur le territoire. Il est donc primordial de pousser les entreprises à mener une politique ambitieuse pour les déplacements des salariés. Le Pôle métropolitain a, à ce titre, mis en place un dispositif d'accompagnement des entreprises de son ressort territorial avec deux associations partenaire qu'il finance entièrement.

Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de communication auprès des employeurs, pour les sensibiliser et leur présenter les leviers d'actions dont ils disposent ainsi que pour relayer l'accompagnement offert par le Pôle Métropolitain. Les éléments qui peuvent être communiqués aux employeurs sont les suivants : organisation d'un challenge mobilité, mise en place du forfait mobilités durables, réalisation de plans de déplacements (à l'échelle d'un établissement, d'une zone d'activités, etc.), programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV), installation de stationnement vélo sécurisé sur site, etc.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS et Pôle Métropolitain

Bénéficiaires : Entreprises et salariés

Partenaires : clubs d'entreprises, pôle métropolitain

Budget indicatif

Humain	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 7

Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2029	2032
Part d'entreprises sensibilisées aux actions vélos	60 %	100 %

4CPS

Axe 4 : Assurer la bonne gouvernance du schéma directeur des modes actifs

BL evolution

AXE 4

- 4.1 : Définir le mode de gouvernance du SDMA optimal lors de son adoption en conseil communautaire
- 4.2 : Réunir les élus deux fois par an pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du schéma
- 4.3 : Assurer une homogénéité technique des infrastructures cyclables

4CPS

Axe 4 : Assurer la bonne gouvernance du schéma directeur des modes actifs

Action 4.1 : Définir le mode de gouvernance du SDMA optimal lors de son adoption en conseil communautaire

BL evolution

Action 4.1 : Définir le mode de gouvernance du SDMA optimal

Contexte et objectifs de l'action

La mise en œuvre efficace d'une planification pour les modes actifs demande une importante coopération entre les acteurs du territoire, afin de mener des actions complémentaires et d'en maximiser l'impact. En ce sens, il sera important de clarifier la place de la communauté de communes dans la mise en œuvre du schéma directeur, en particulier la répartition des rôles entre le département, la communauté de communes, et les communes.

La mise en œuvre des liaisons cyclables illustre bien cette nécessité de coopération, étant donné que des aménagements sur différents types de voirie sont souvent nécessaires pour créer une liaison continue, avec des compétences réparties entre les différents acteurs publics.

Cette répartition des rôles sera à définir en fonction des compétences et des ressources disponibles aux différentes échelles, la communauté de communes jouera un rôle central de coordination.

Description des mesures

- ✓ Coconstruire un document de référence précisant le rôle de chaque instance pour différentes thématiques
- ✓ Voter, ou non, la prise de compétence optionnelle « voirie cyclable d'intérêt communautaire » lors du conseil communautaire d'adoption du SDMA ;
- ✓ Mettre à jour et faire évoluer ce document
- ✓ Communiquer auprès des communes du territoire pour favoriser la coopération
- ✓ Recruter un chargé de mission dédié à la mise en œuvre du schéma et interlocuteur privilégié du pôle métropolitain pour les services mobilité

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS

Bénéficiaires : 4CPS

Partenaires : Communes, Département, Région, EPCI partenaires, Pôle métropolitain, partenaires

Budget indicatif

Financier	/
Humain	Recrutement 1 ETP sur la gouvernance et la mise en œuvre du schéma

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025 — 2032
Part des communes ayant validé le rôle des différentes instances	100 %

Action 4.1 : Définir le mode de gouvernance du SDMA optimal

Situation actuelle de la 4CPS

- **Jalonnement** : Les communes sont compétentes sur le marquage au sol et la signalisation verticale.
- **Liaisons interbourgs** : Les communes sont compétentes sur leur voirie (à l'exception des routes départementales pour lesquelles le Département est compétent) et aménagent les itinéraires intercommunaux par accord entre les deux communes.
- **Liaisons intrabourgs** : les communes sont compétentes dès le panneau d'entrée d'agglomération.

+	−
	Un risque de manque de cohérence temporelle, voire graphique, dans la mise en œuvre des préconisations du SDMA ;
Permet aux communes de conserver leur compétence en matière d'aménagement de la voirie ;	Une répartition des compétences complexes qui présente des risques de blocage dans l'aménagement des itinéraires ; des risques également en matière de temporalité d'aménagements des itinéraires ;
Permet aux communes de conserver leur compétence ;	Un risque de mise en œuvre différée des aménagements intrabourgs qui peut mettre en péril la continuité des itinéraires recommandés dans le cadre du SDMA ;

Action 4.1 : Définir le mode de gouvernance du SDMA optimal

Pour rappel : proposition optimale du bureau d'étude

- **Jalonnement** : porté par **la 4CPS** car cela nécessite une vision globale et avoir un unique acteur en charge facilite le déploiement.
  - **La 4CPS est en réflexion pour prendre le jalonnement à sa charge sans prise de compétence de voirie.**

- **Liaisons interbourgs** : La 4CPS se saisit de la compétence optionnelle « voies cyclables d'intérêt communautaire », les communes et le département restent compétents pour les voiries relevant de leur compétence.

- **Liaisons intrabourgs** : les communes restent compétentes à l'exception de liaisons définies d'intérêt communautaire, aide financière de **l'AOM** soit le Pôle métropolitain, de la Région et éventuellement du Département (selon le type de voirie à aménager) ;

+

Cohérence de la politique de signalisation assurée ; Efficacité de mise en place des actions en la matière :

Permet une mise en œuvre cohérente des itinéraires inscrits au schéma intercommunal tout en ne dépossédant pas les communes de leur compétence générale sur la voirie ;

Permet aux communes de conserver leur compétence dans les centres-bourgs et à la 4CPS d'identifier les itinéraires avec les enjeux les plus forts pour s'assurer de la mise en œuvre cohérente du schéma sur ces points ;

−

Une répartition des compétences pouvant s'avérer complexe (répartition entre trois niveaux : communal/intercommunal et Départemental) ; L'entretien de la voirie serait à la charge de la 4CPS

Une répartition des compétences pouvant s'avérer complexe et un risque de rupture continuité des itinéraires en cas d'absence de portage politique communal pour les liaisons qui ne sont pas d'intérêt communautaire ;

4CPS

Axe 4 : Assurer la bonne gouvernance du schéma directeur des modes actifs

Action 4.2 : Réunir les élus deux fois par an pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du schéma

BL évolution

Action 4.2 : Réunir les élus deux fois par an pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du schéma

Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre les communes du territoire et la 4CPS si elle prend la compétence optionnelle voiries cyclables d'intérêt communautaire (voire action précédente), le Département de la Sarthe ne souhaitant pas être maître d'œuvre.

Aussi, il s'agit de réunir les élus deux fois par an, avec les maîtres d'œuvre, pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au schéma directeur cyclable. Ces réunions auront pour objet d'échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables et sur la mise en place de nouveaux services.

Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines, au premier rang desquelles Maine Cœur de Sarthe.

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement…) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.

Description des mesures

- ✓ Dédier **une commission aménagement et une conférence des maires par an sur le sujet de la mise en œuvre du SDMA** (suivre et mesurer les avancées)
- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement
- ✓ Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire)

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes du territoire et 4CPS.

Bénéficiaires : 4CPS

Partenaires : Communes, Département, Région, EPCI partenaires, Pôle métropolitain

Budget indicatif

Financier	/
Humain	Recrutement 1 ETP sur la gouvernance et la mise en œuvre du schéma

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025 — 2035
Nombre de comités de suivi sur le sujet par an	2
Pourcentage de communes représentées lors des comités de suivi	80 %

4CPS

Axe 4 : Assurer la bonne gouvernance du schéma directeur des modes actifs

Action 4.3 : Assurer une homogénéité technique des infrastructures cyclables

BL évolution

Action 4.3 : Assurer une homogénéité technique des infrastructures cyclables

Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques cyclables, il s'agit de favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la communauté de communes.

Cela passe par un plan de formation spécifique aux aménagements cyclables auprès des services techniques urbanisme, aménagements, voiries afin de garantir la prise en compte systématique des modes actifs dans les projets de la ville (refonte de voiries, opération d'aménagement, logements, équipements, etc.).

Enfin, il semble important de pérenniser le poste de chargé de mission vélo au sein de la communauté de communes. Le programme AVELO 3 de l'ADEME prévoit le financement d'un tel poste, il est sans doute possible qu'un futur programme similaire prévoit à nouveau ce financement.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : 4CPS

Bénéficiaires : 4CPS, communes, partenaires

Partenaires : ADEME, CEREMA, organismes de formation, Conseil départemental

Budget indicatif

Financier	/
Humain	Recrutement 1 ETP sur la gouvernance et la mise en œuvre du schéma

Description des mesures

- ✓ Recruter un(e) chargé(e) de mission modes actifs au sein de la 4CPS ;
- ✓ Organiser des temps de formation à destination des services techniques des différentes communes ;
- ✓ Ces temps de formation pourront être complétés de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours ;

Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025 — 2029	2029-2035
Nombre de formations organisées sur la mobilité durable	1/an	2/an

4CPS

Synthèse et perspectives de financement

BL evolution

Synthèse

Axe	Intitulé	Coût estimatif
1	Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale	8 500 k€
2	Garantir la continuité des itinéraires du schéma et apaiser les centres-bourgs	650 k€ (hors aménagements intra-communaux à l'exception des deux pôles)
3	Proposer de nouveaux services et lancer une communication	350 k€
4	Assurer la bonne gouvernance du schéma directeur des modes actifs	500 k€ (1 ETP pour 10 ans)

TOTAL GENERAL : 10 M€ sur 10 ans avant subvention sur les aménagements cyclables et le recrutement d'ETP supplémentaires

55€/habitant/an sur 10 ans

Les différentes instances agissant sur le territoire en mesure d'apporter des financements

Le Pôle métropolitain du Mans Sarthe est AOM sur son ressort territorial comprenant la 4CPS. Les financements disponibles portent sur :

- ✓ La mise en place de location moyenne et courte durée (réflexions actuelles au niveau du pôles pour mettre à disposition des vélos sur le ressort territorial) ;
- ✓ Les financements partiels de Plan de Mobilité Employeurs ;
- ✓ Les réflexions sur l'intermodalité ;
- ✓ Le financement partiel d'études d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'aménagements cyclables ;

Le Département de la Sarthe apporte aujourd'hui des financements sur plusieurs éléments relatifs au déploiement des modes actifs :

- ✓ Les études pré-opérationnelles ;
- ✓ Les aménagements réalisés en site propre et conformes aux recommandations du Cerema (qui assurent par ailleurs la continuité des itinéraires concernés) ;

Il joue également le rôle de relais pour accompagner les collectivités dans la recherche d'aides/de financement (produit des amendes de police, Alvéole, Région…).

Les différentes instances agissant sur le territoire en mesure d'apporter des financements

La Région Pays de la Loire finance aujourd'hui très largement les infrastructures liées au développement du vélo.

La Région finance jusqu'à **50 % d'un aménagement d'un itinéraire dans un rayon de 9 km autour d'une gare ou d'un point d'arrêt Aléop** (dans la limite de 300 000 € - pour des travaux d'aménagements d'itinéraires comme de stationnement, de signalétique ou d'étude de faisabilité). Une **enveloppe de 1,5M€ par an** a été alloué (CP du 19 décembre 2023).

Les critères de sélection pour ce financement sont :

- ✓ L'augmentation de la fréquentation attendue du point d'arrêt ;
- ✓ La qualité des aménagements prévus ;
- ✓ L'amélioration de l'interface gare/ville et de l'intermodalité ;
- ✓ Nombre de places de stationnement (tous modes) créées ;
- ✓ Coût du projet…

Par ailleurs, dans un communiqué de presse du 19 décembre la Région a mentionné la mise en place des mesures suivantes :

- ✓ Création de **services de location de VAE** (courte durée à proximité de 30 gares TER d'ici 2025, longue durée pour tous les territoires dépourvus du service d'ici 2025) ;
- ✓ Aménagement de **stationnements vélos sécurisés dans toutes les gares** d'ici 2025 ;
- ✓ Des stationnement vélos sécurisés dans 100% des lycées d'ici 2028 (communes concernées : Sillé-le-Guillaume et Bernay-Neuvy-en-Champagne si centre de formation concerné) ;
- ✓ 3M€ pour développer des itinéraires sécurisés vers une quinzaine de lycées publics audités.

NB : il est précisé que les aides régionales ne sont pas cumulables avec les aides départementales en matière d'aménagement d'itinéraires cyclables, à moins que le département ne soit maître d'œuvre.

Les différentes instances agissant sur le territoire en mesure d'apporter des financements

L'Etat soutient également le développement du vélo pour le quotidien. Le Plan Vélo et Marche 2023-2027, prenant la suite du Plan National Vélo de 2018, prévoit des financements pour les infrastructures cyclables principalement à travers le **fond mobilités actives**. Ce dernier est décliné en deux volets :

1. **L'appel à projet « aménagements cyclables »** (7e appel à projets en cours) : 6 AAP lancés depuis 2019 pour 465M€ de subvention pour la réalisation de projets de pérennisation de pistes cyclables de transition pour l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés ou de résorption de discontinuité. **Le 7e AAP dispose d'une enveloppe de 125M€** et s'inscrit dans la continuité des précédents en termes d'éligibilité pour les subventions. La date limite de dépôt de dossier pour cet appel à projet est le 8 mars 2024 pour une annonce des lauréats en juillet 2024 ;

2. **L'appel à territoire cyclables** (première édition en 2023) : 27 intercommunalités lauréates pour 125m€ de crédits Etats. Un second appel à programmes sera lancé en avril 2024 ;

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

Les différentes instances agissant sur le territoire en mesure d'apporter des financements

Le programme Alvéole + permet de financer l'installation de stationnement dans les habitats sociaux, les écoles et les espaces publics (pour des consignes ou abris près d'un commerce). Le programme finance 100% de l'accompagnement à la maîtrise d'ouvrage et cofinance le stationnement à 40%. Le programme doit se terminer à la fin de l'année 2024.

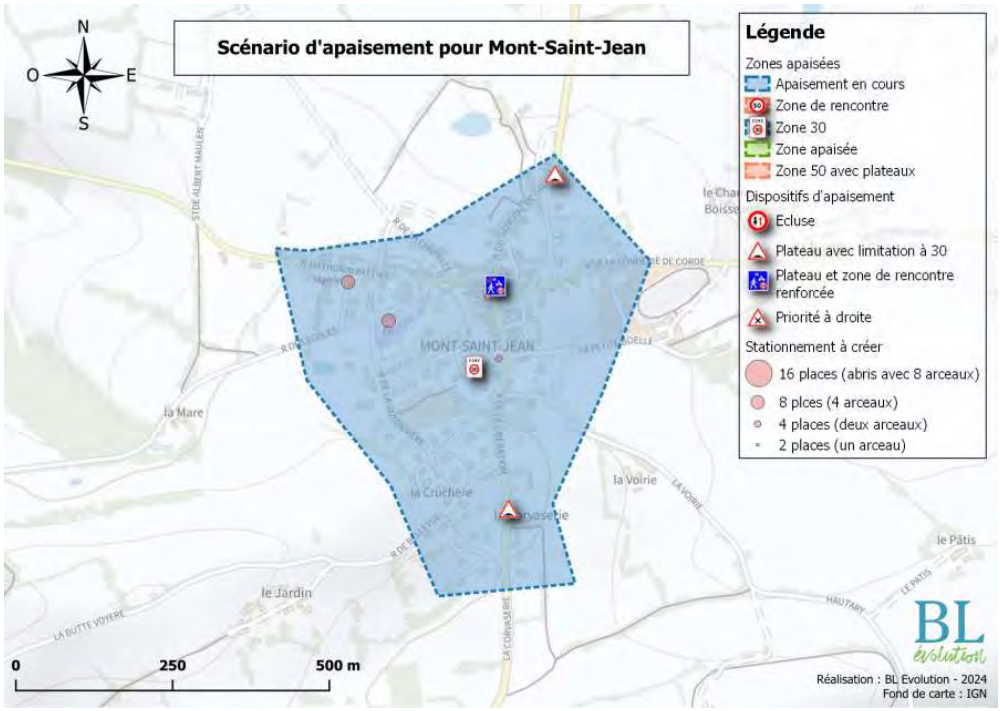
La labellisation OEPV permet l'octroi de primes financières de 40 à 60M pour faciliter la mise en place d'équipements et de services pro-vélos prédéfinis (stationnement, formations à la pratique, prestation de maintenance, conseil).

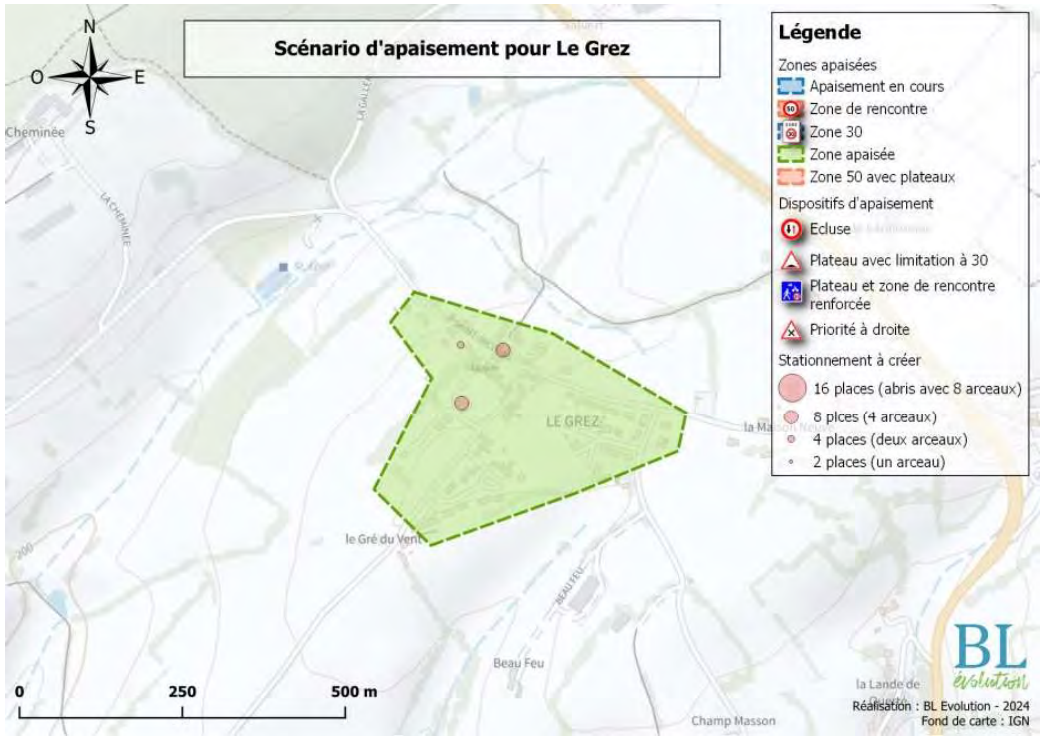
A travers ses appels à projets AVELO (le troisième s'étant terminé en janvier) l'ADEME finance les études, les expérimentations de services vélo, l'animation de la politique cyclable et le recrutement d'un.e chargé.e de mission vélo ou mobilités actives.

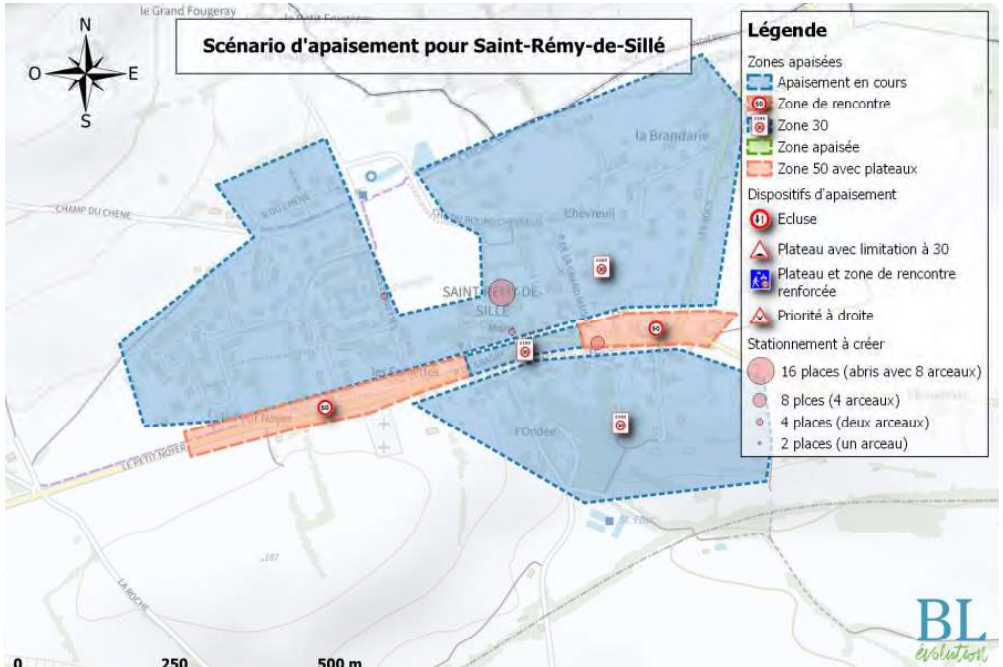
Dans le cas du lancement d'un AAP AVELO 4, il est tout à fait envisageable de voir ces financements reconduits.

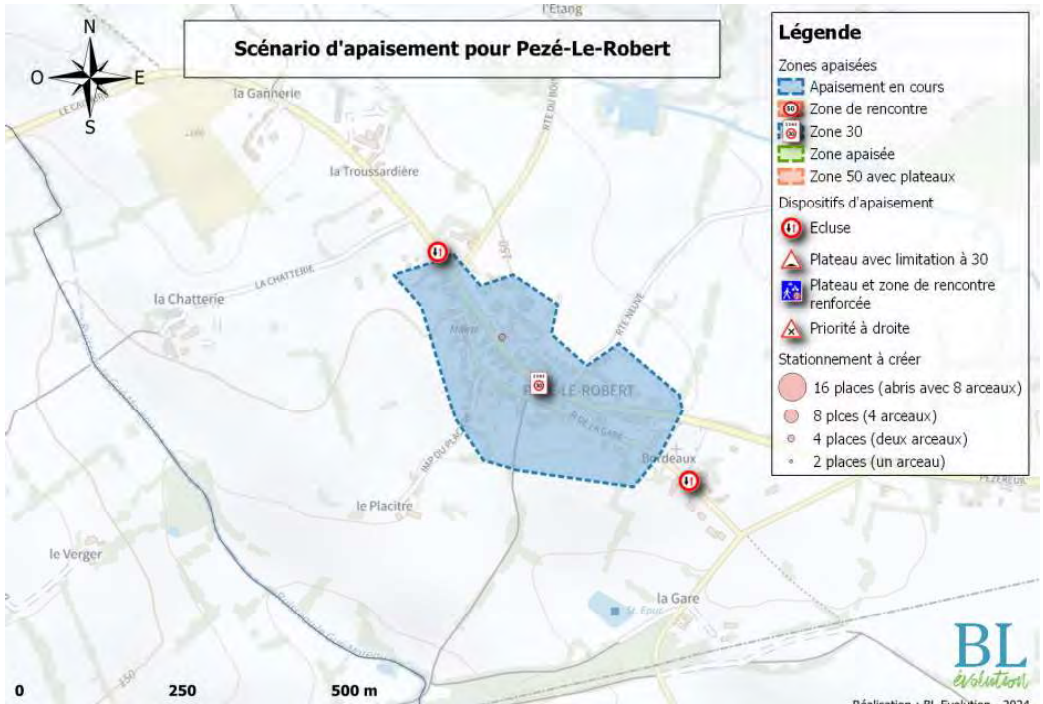
Annexes

Annexes – Proposition d'aménagement d'apaisement et de stationnements

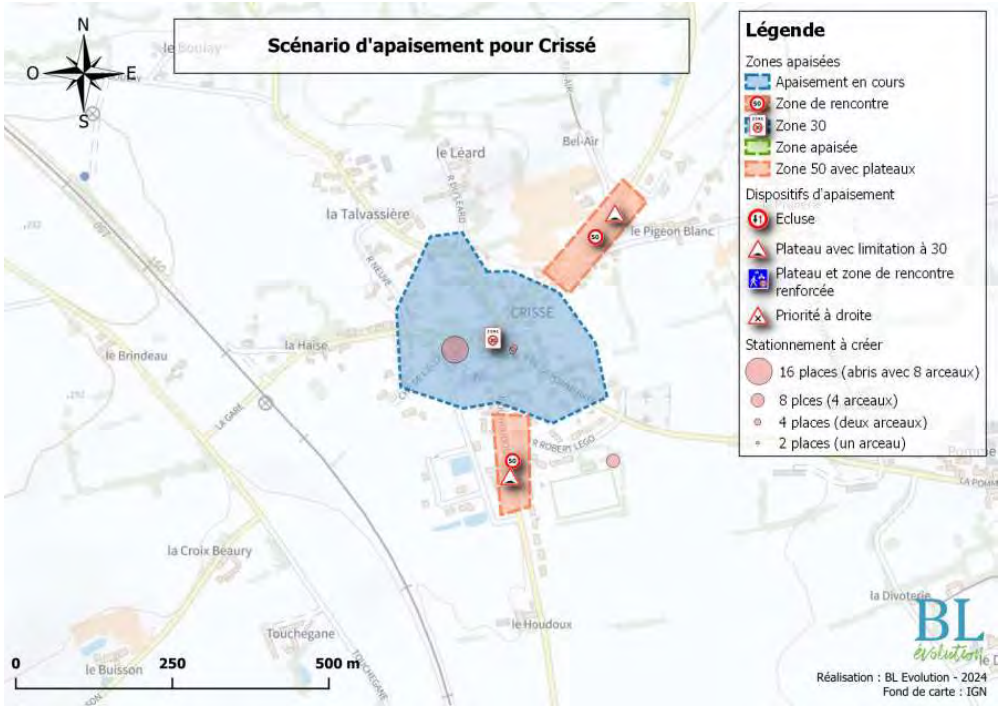


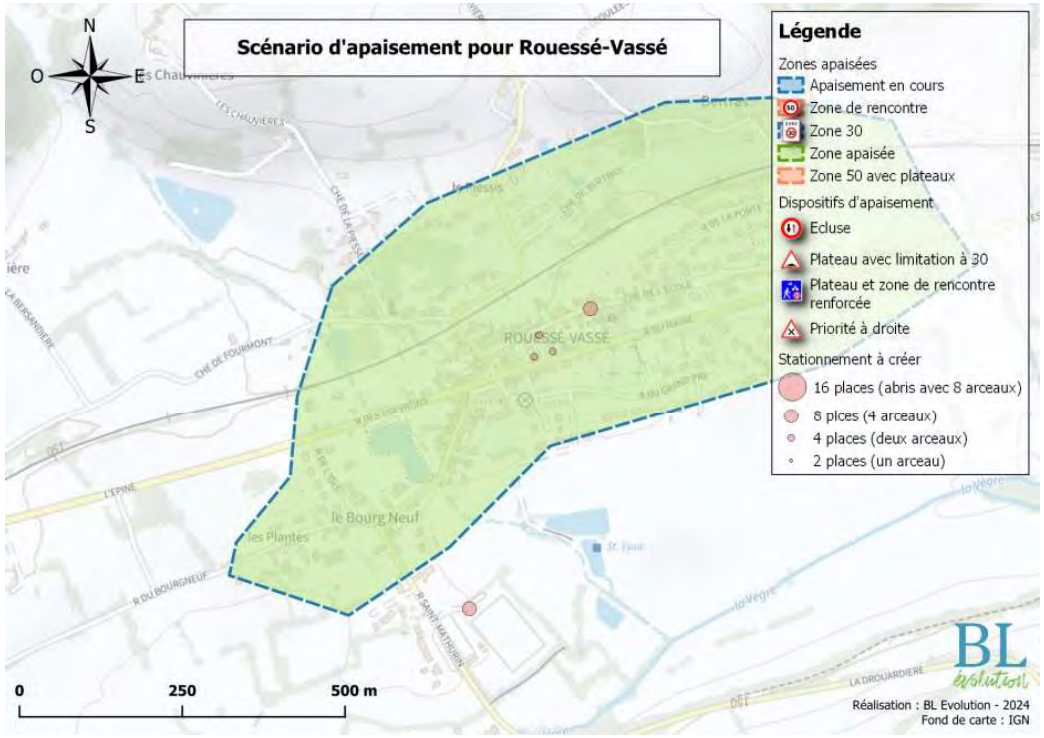


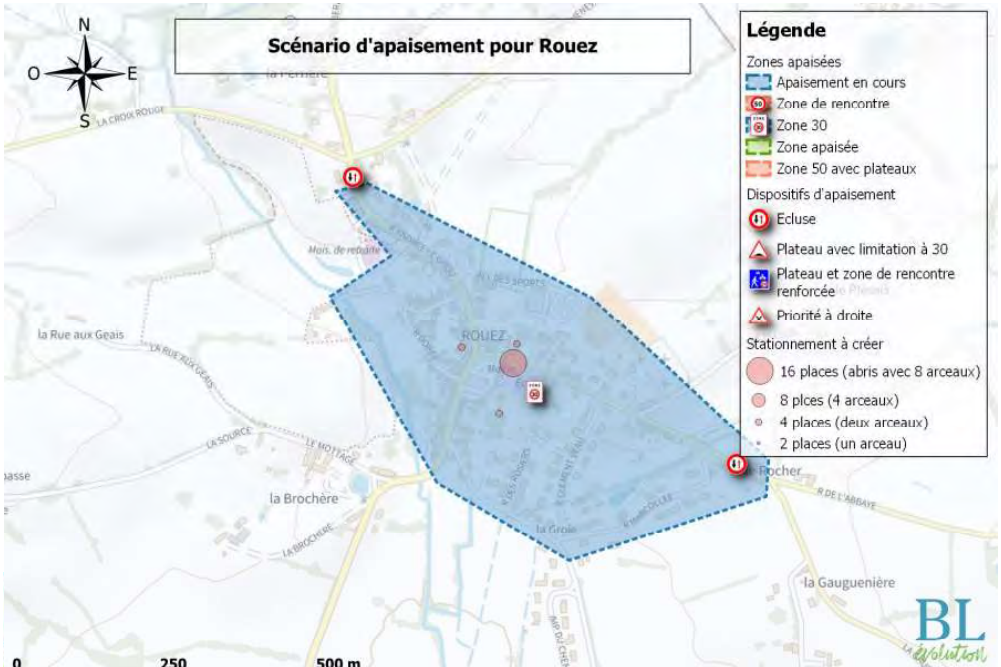


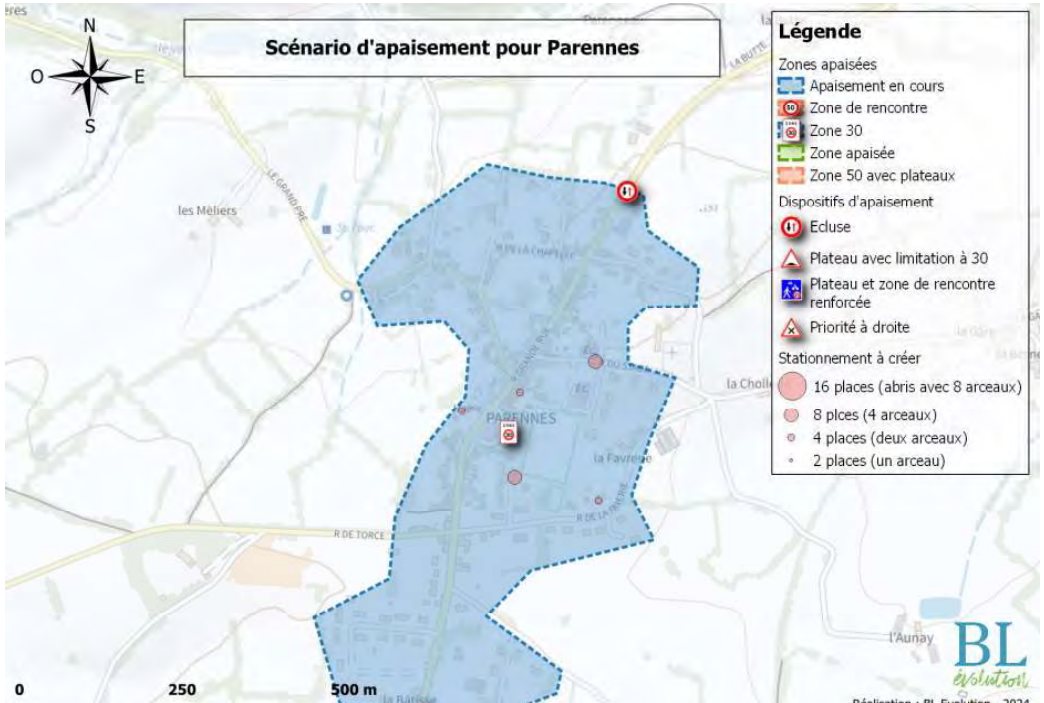


Annexes – Proposition d'aménagement d'apaisement et de stationnements

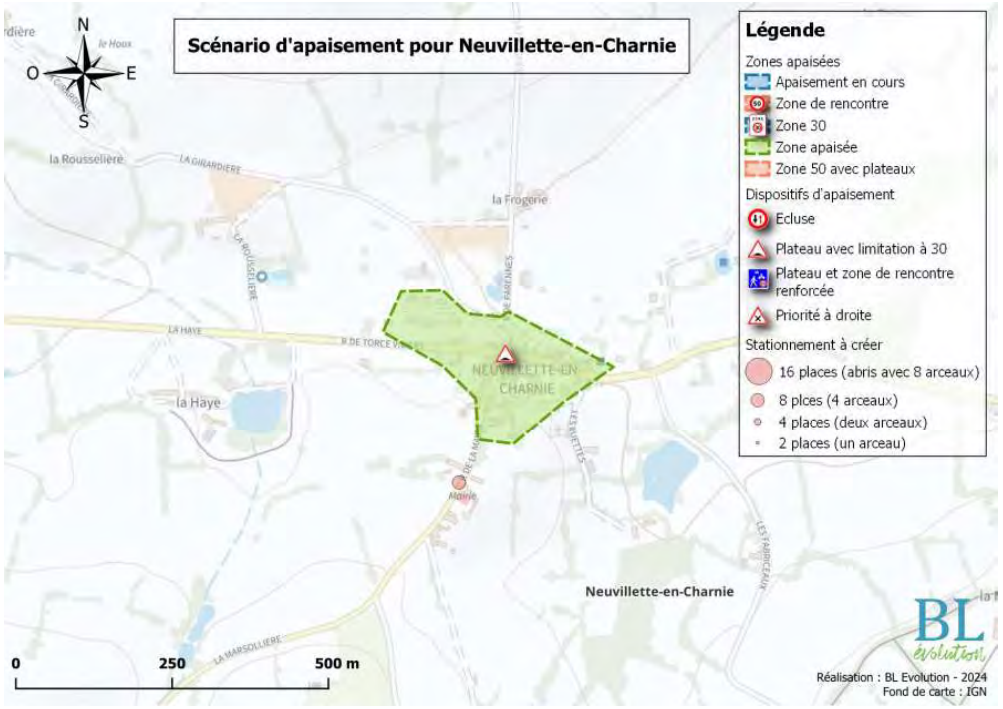


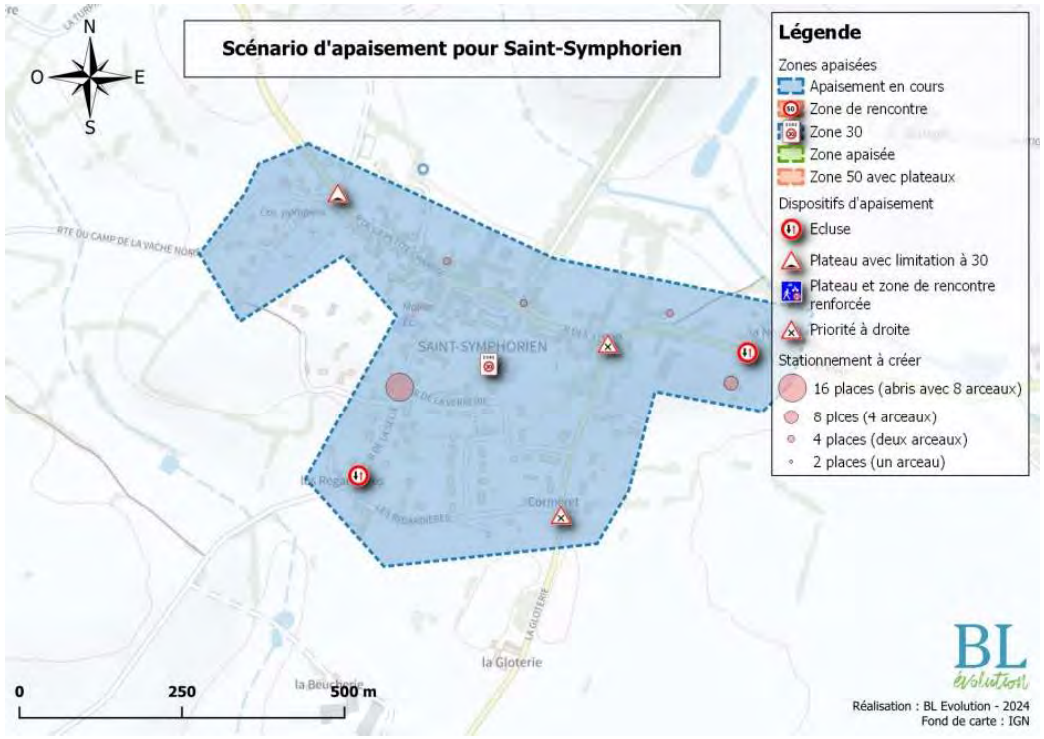


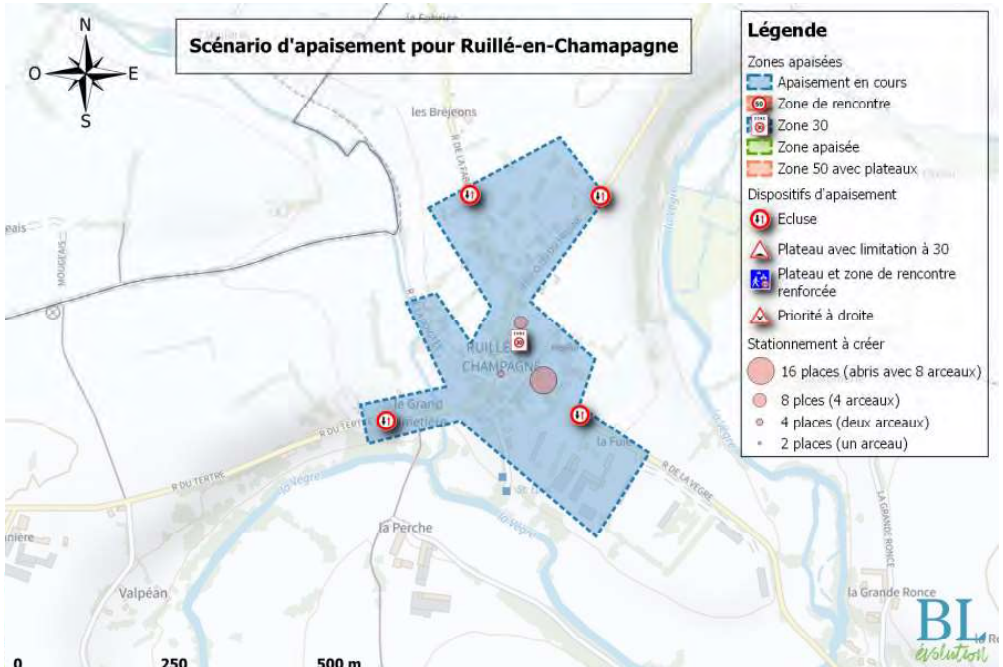


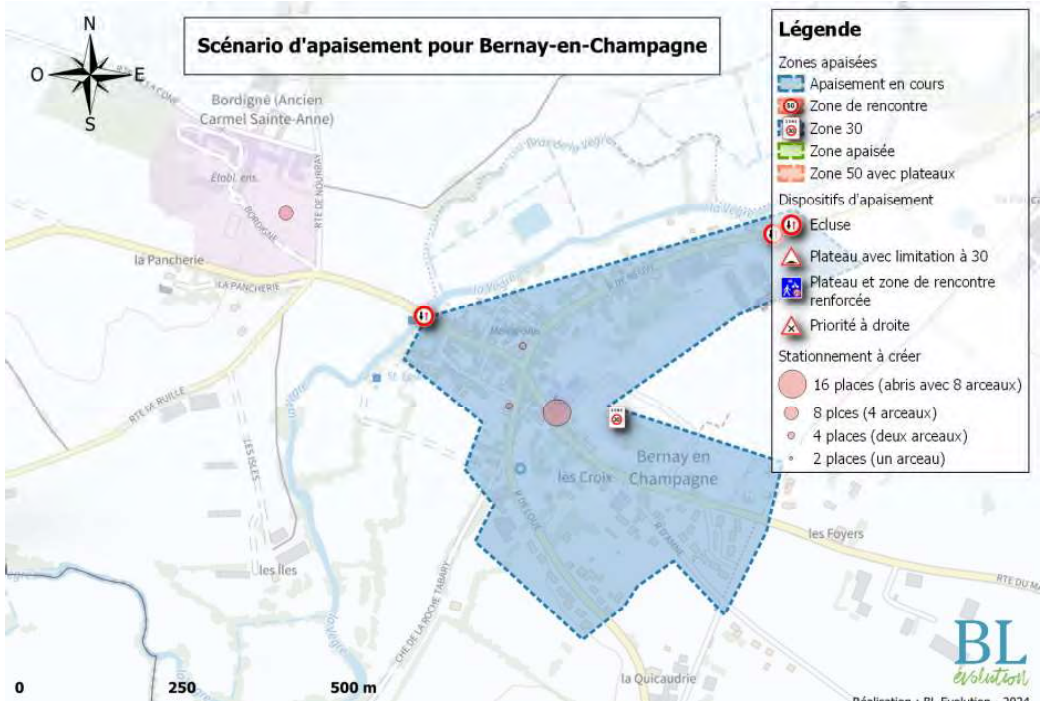


Action 2.2 : Apaiser les centres-bourgs des communes du territoire

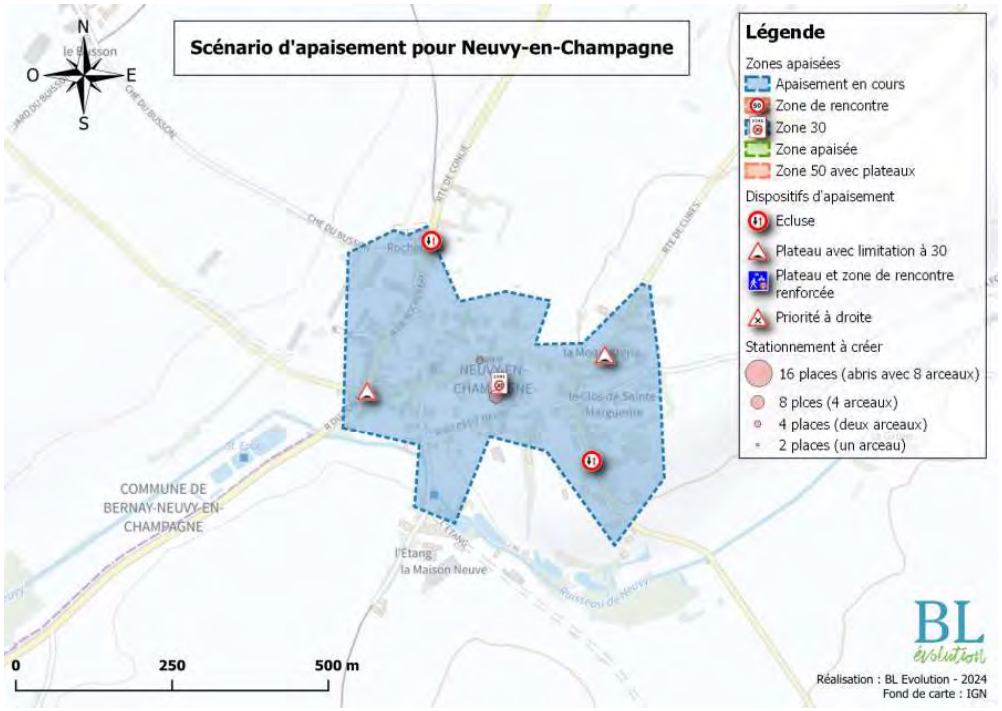


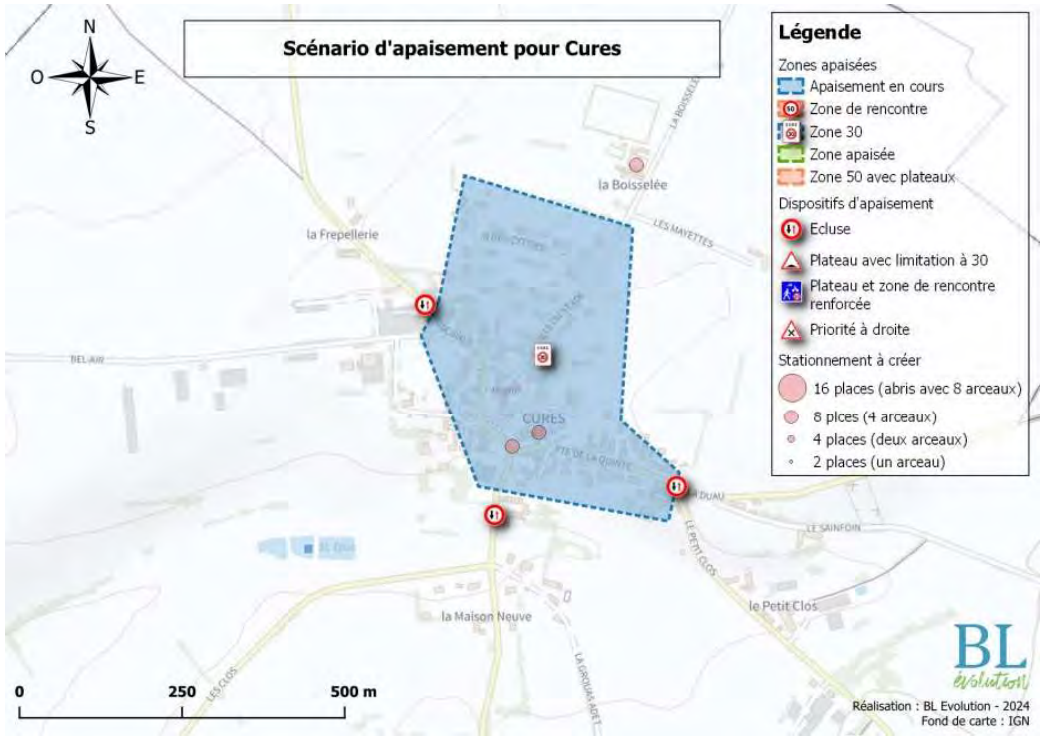


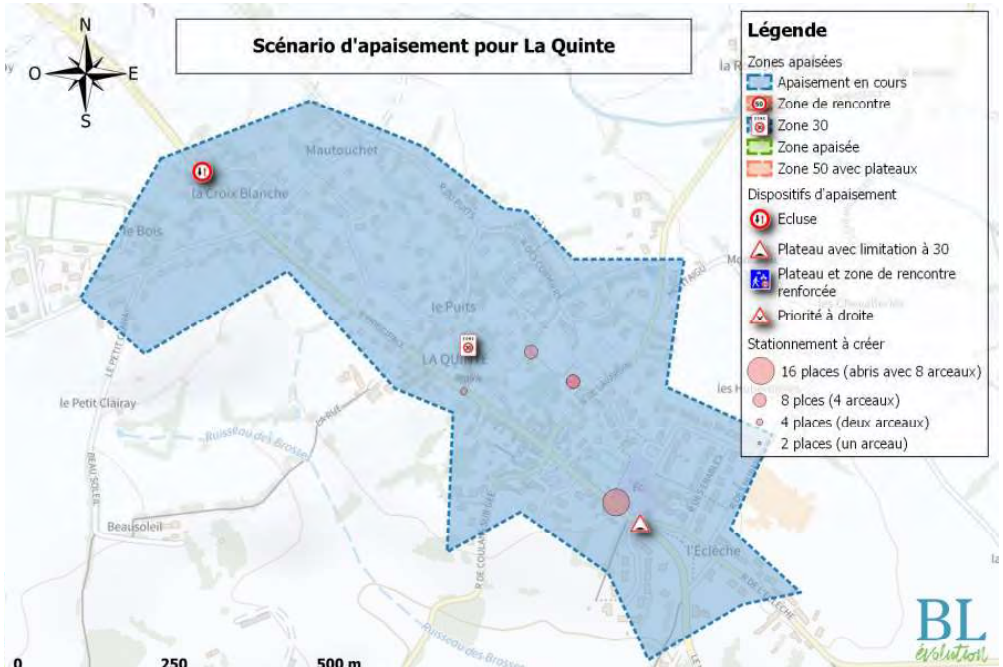


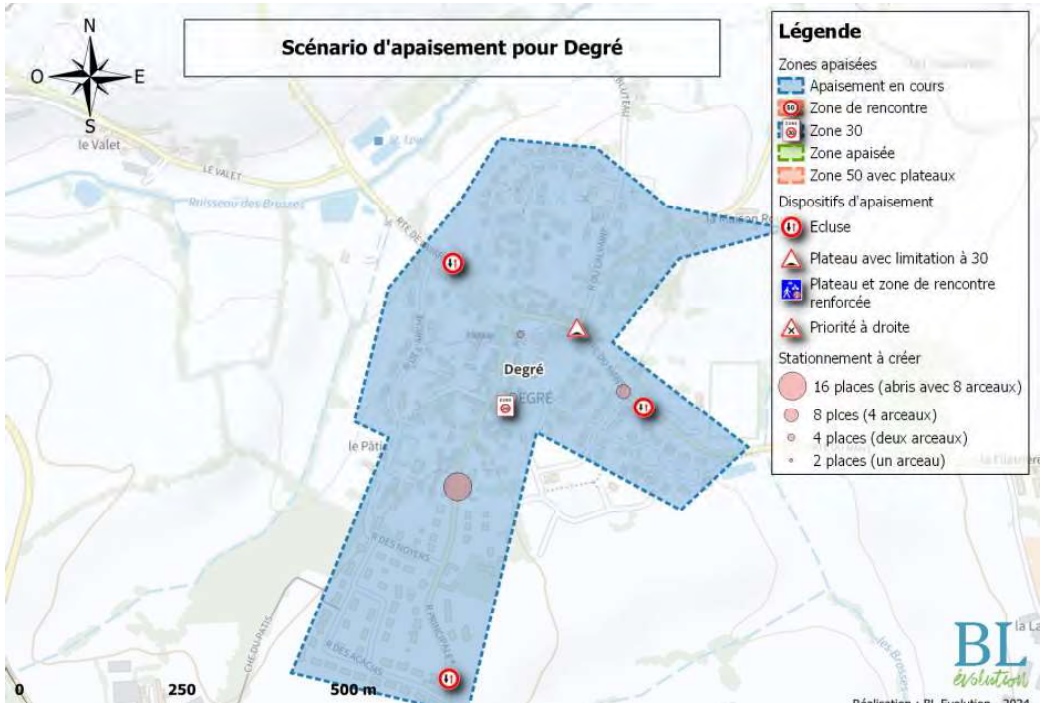


Annexes – Proposition d'aménagement d'apaisement et de stationnements

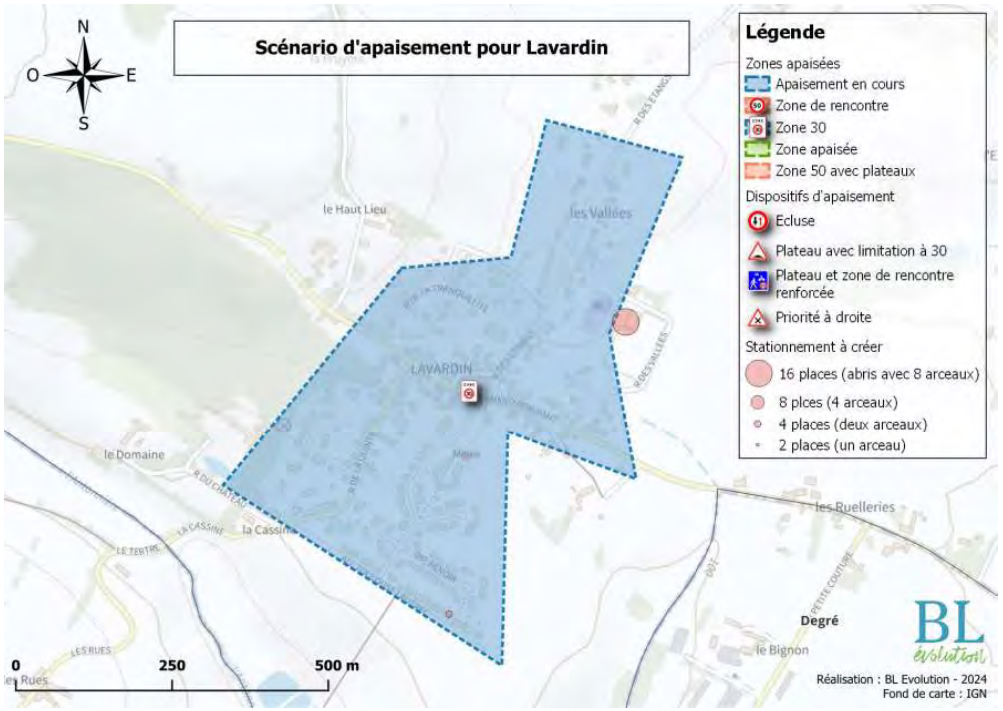


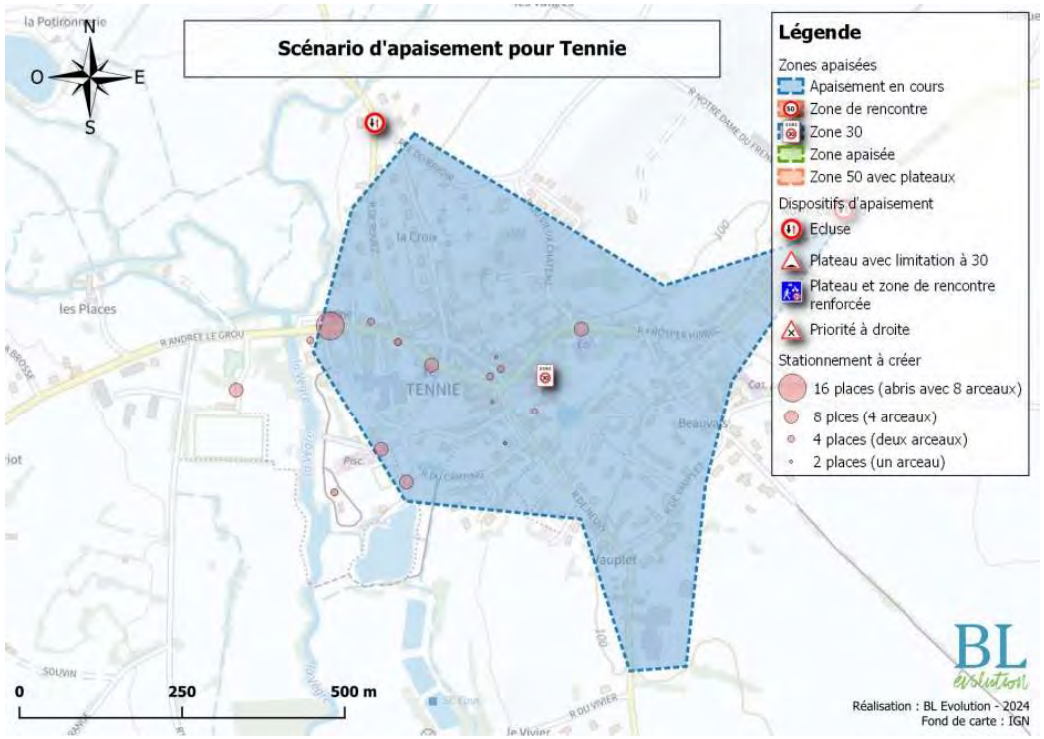


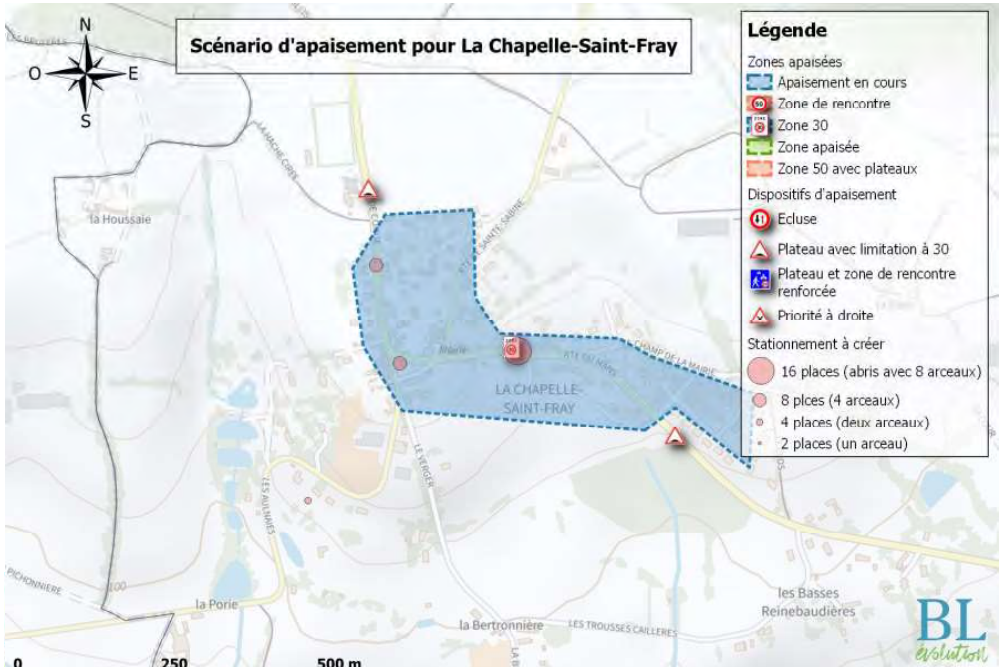


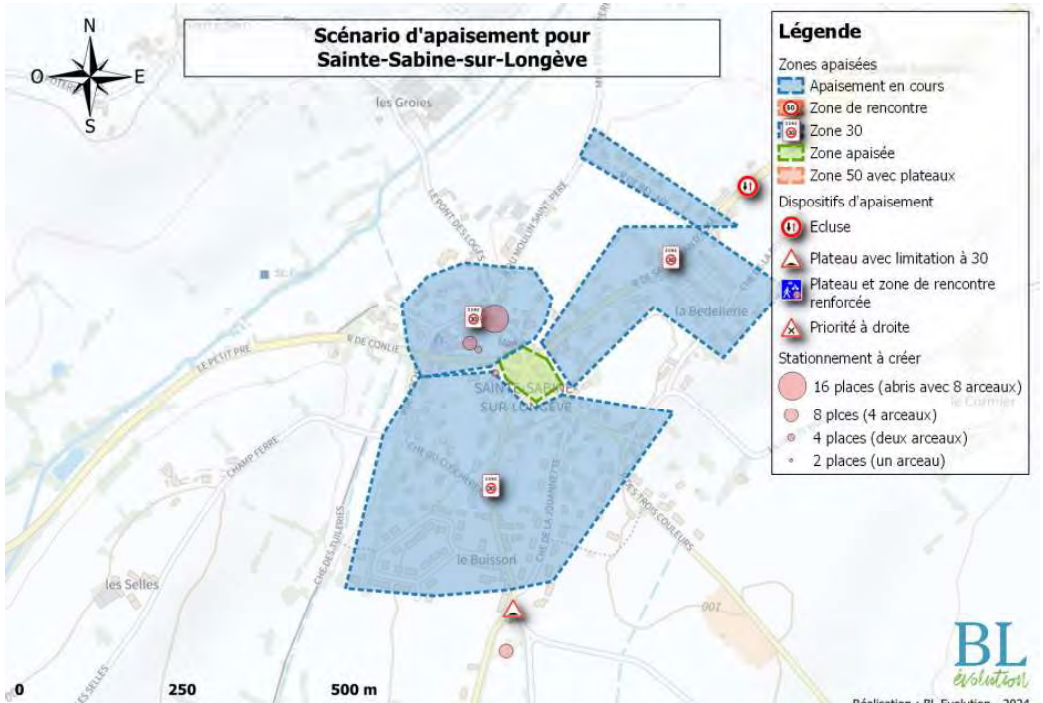


Annexes – Proposition d'aménagement d'apaisement et de stationnements

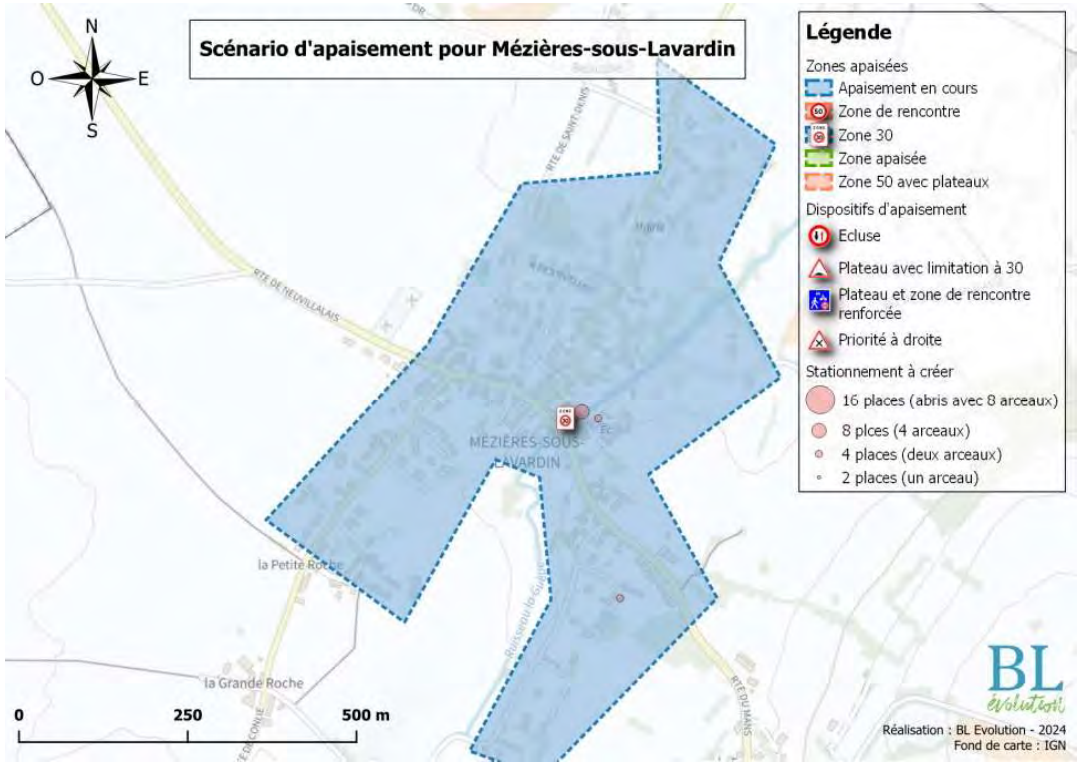


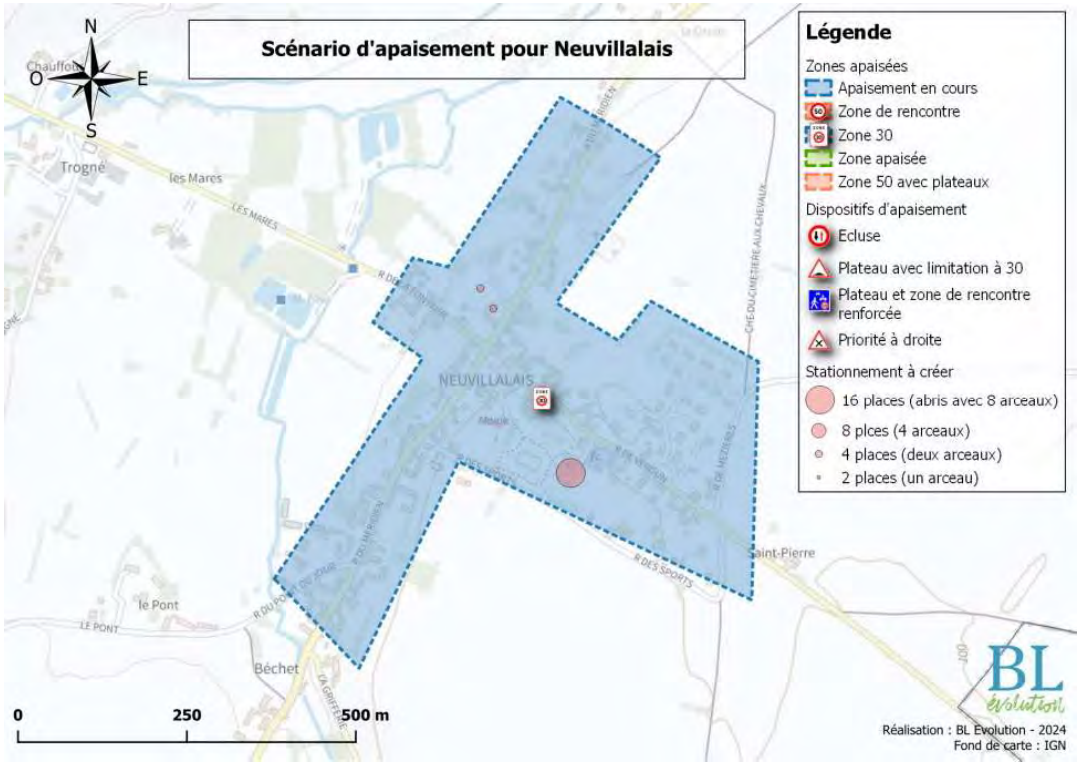






Annexes – Proposition d'aménagement d'apaisement et de stationnements





NB Conlie et Domfront-en-Champagne sont traitées dans l'action 2.3.1.