

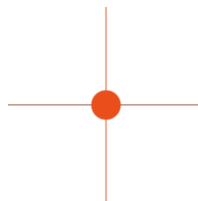


Pays Vallée de la Sarthe

Schéma Directeur Cyclable

Phase 2 - Compte-rendu de l'atelier avec
les citoyens

2 juillet 2022



1. PARTICIPANTS

Nom, Prénom	Commune	Adresse mail
Mussard Anthony	Loué	
Céline Biel	Pays Vallée de la Sarthe	
Pablo Carreras	Directeur d'études, Codra	p.carreras@codra-conseil.com
Romain Artarit	Chargé d'études, Codra	r.artarit@codra-conseil.com



2. INTRODUCTION

L'objectif du Schéma Directeur Cyclable du Pays Vallée de la Sarthe est de construire une stratégie de développement du vélo par la mise en place d'aménagements cyclables, de services pour les cyclistes, ou encore des actions de sensibilisation. Suite au diagnostic, qui a notamment permis d'identifier les axes de demande et les potentiels cyclables, deux scénarios de réseau cyclables ont été présentés. L'atelier de concertation avec les citoyens, qui s'est tenu le samedi 2 juillet 2022 à Loué, a permis de discuter de ces différentes propositions, de déterminer les itinéraires les plus opportuns et d'identifier d'éventuels nouveaux tracés.

3. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Axes de demande

- D'après les participants, il manque un axe de demande reliant Brûlon, Poillé-sur-Vègre et Sablé-sur-Sarthe. Un itinéraire entre ces communes pourrait répondre à de nombreux besoins des habitants des communes desservies, notamment vers la gare, les lycées ou les centres commerciaux de Sablé-sur-Sarthe. Le bureau d'études indique cet axe de demande n'a pas été proposé car les besoins entre Poillé-sur-Vègre et Sablé-sur-Sarthe sont très faibles. Quant aux besoins entre Brûlon et Sablé-sur-Sarthe, ils dépassent les 10 km, et sont donc considérés comme difficilement envisageables à vélo. La demande sur cet axe de demande sera vérifiée par le bureau d'études.

Itinéraires cyclables

Remarques générales

- Les participants proposent deux catégories d'itinéraires, avec des caractéristiques propres :
 - Les itinéraires desservant la plupart des destinations quotidiennes, empruntant les voies locales ou les chemins et présentant des aménagements légers
 - Les itinéraires desservant les gares et les aires de covoiturage, empruntant les routes départementales (plus directes) et bénéficiant d'aménagements protégés
- Afin de répondre aux besoins des usagers le long des routes à forte circulation, il sera très important de sécuriser les itinéraires cyclables. Il est proposé d'introduire une séparation entre les axes routiers et les pistes cyclables, par exemple sous la forme d'une haie végétale.
- L'éclairage des itinéraires est important, par exemple sur le futur itinéraire vers Chaufour.
- Le schéma cyclable représente une bonne occasion pour mettre en place des expérimentations sur le territoire, par exemple en termes d'aménagements provisoires ou de plan de circulation.

Valorisation des cours d'eau

- Les participants souhaitent que certains itinéraires longent la Sarthe et les autres rivières, dans la mesure du possible, afin de proposer un tracé direct et agréable aux usagers. De plus, cela évite de couper les parcelles privées.
- Il a notamment été proposé d'étudier la réalisation d'un itinéraire longeant le Vègre, reliant Mareil-en-Champagne, Chevillé et Asnières-sur-Vègre.



Itinéraire 1 – Bouessay – Sablé-sur-Sarthe

- Il est préférable d'emprunter les chemins de La Lande, La Hautraie et Le Moulin de Grez, plutôt que la RD 306, qui supporte une circulation importante, notamment par des poids lourds.

Itinéraire 3 – Juigné-sur-Sarthe – Solesmes – Sablé-sur-Sarthe

- Il est proposé que cette liaison emprunte le chemin de halage de la Sarthe à Solesmes et Sablé-sur-Sarthe. Cette solution est à explorer.
- La branche vers le Centre Commercial Leclerc est très importante.

Itinéraire 4 – Le Bailleul – Vion – Sablé-sur-Sarthe

- Cette liaison répond aux besoins de déplacements vers Sablé-sur-Sarthe, mais aussi aux besoins de déplacements de Bailleul vers Vion. Cela est à prendre en compte dans la définition de son tracé.
- Cette liaison, si elle emprunte l'ancienne voie ferrée, présente un potentiel utilitaire et touristique. Toutefois, si elle emprunte les chemins via le centre de Vion, elle présente une vocation uniquement touristique.

Itinéraire 7 – Saint-Denis-d'Anjou – Sablé-sur-Sarthe

- Le tracé empruntant la route des Varennes est préférable à celui empruntant la RD 309 (à Souvigné-sur-Sarthe), car cette dernière présente une circulation élevée.

Itinéraire 14 – Noyen-sur-Sarthe – Loué

- Sur le tronçon entre Chantenay-Villedieu et Loué, les participants sont d'accord pour l'utilisation de la RD 22 et de la RD 81, car ces routes sont plus directes et elles sont peu circulées.

Itinéraire 24 – La Suze-sur-Sarthe – Roézé-sur-Sarthe – Fillé – Spay

- Une des variantes de cette liaison emprunte la RD 23 (à La-Suze-sur-Sarthe), mais cela est à éviter, au regard du niveau de circulation sur cet axe routier.

Itinéraire 25 – Louplande – Voivres-lès-Le-Mans – Arnage

- La RD 212 (entre Louplande et Voivres-lès-Le-Mans) présente un trafic limité et une bonne visibilité.

Itinéraire 28 – Etival-lès-Le-Mans – La-Suze-sur-Sarthe

- Il existe une demande de déplacements entre Louplande et La-Suze-sur-Sarthe, notamment pour les enfants, vers la piscine, l'école de musique, l'école de danse... Toutefois, ce déplacement reste impossible aujourd'hui, au regard de l'absence d'itinéraires sécurisés.
- Entre Louplande et La-Suze-sur-Sarthe, il est demandé de retenir le tracé sur la route de la Suze, le chemin du Frêne, le chemin de la Cailloterie, le chemin des Sauvagères le chemin des Beutières, le chemin du Petit Tremblais et le chemin des Helinières, permettant d'éviter la RD 233, avec une forte circulation, notamment de poids lourds et un risque d'accidentologie. Toutefois, cet itinéraire ne répond pas de manière idéale aux déplacements utilitaires, car il implique un détour. Il présente plutôt une vocation touristique.
- Entre Louplande et Etival-lès-le-Mans, les participants préfèrent le chemin des Bignons et le chemin du Sablon. En effet, la RD 309 n'est pas adaptée à la circulation des vélos.



Itinéraire 30 - Fercée-sur-Sarthe - La-Suze-sur-Sarthe

- Les participants préfèrent le tracé empruntant le chemin des Portes Rouges et les chemins desservant le hameau de Beslay. En effet, le tracé sur la RD 79 est dangereux pour les vélos.

Itinéraire 31 - Joué-en-Charnie - Vallon-sur-Gée

- Un tronçon de cet itinéraire emprunte la RD 357, mais les participants préfèrent éviter cet axe, au regard de son niveau de trafic.

Itinéraire 32 - Longnes - Chassillé - Loué

- Entre Longnes et Chassillé, les participants demandent que cet itinéraire emprunte le chemin de la Groie, la rue de la Basse Groie et le chemin de Courcelles. Quant à la RD 357, elle est à éviter.

Itinéraire 33 - Loué - Brains-sur-Gée - Coulans-sur-Gée

- Cet itinéraire, ainsi que l'itinéraire 38 (Amné - Brains-sur-Gée), répondent à une demande importante de déplacements entre Amné, Brains-sur-Gée et Coulans-sur-Gée. En effet, il existe un regroupement scolaire entre ces trois communes (avec une école à Brains-sur-Gée et une autre à Coulans-sur-Gée), générant des déplacements quotidiens entre ces communes. De plus, Coulans dispose d'une pharmacie, d'une maison de santé et de plusieurs services, attirant des habitants des communes voisines.
- Les participants préfèrent le tracé sur le chemin de Meruau, la rue du Lavoir et le chemin de Harvois, permettant d'éviter au maximum la RD 357, présentant un fort trafic. Ce plus, ce tracé dessert directement le centre de Brains-sur-Gée.

Itinéraire 34 - Brûlon - Loué

- Les participants préfèrent l'utilisation de l'ancienne voie ferrée, au lieu de la RD 21, présentant une forte circulation.

Itinéraire 35 - Brûlon - Chevillé - Mareil-en-Champagne

- Les participants confirment la pertinence de cet itinéraire, empruntant la RD 35 entre Brûlon et Chevillé, puis la RD 43 entre Chevillé et Saint-Ouen-en-Champagne. Quant au tracé entre Saint-Ouen-en-Champagne et Mareil-en-Champagne, il est préférable d'emprunter la RD 101 (plutôt que le chemin de L'Echanière).

Itinéraire 37 - Brûlon - Joué-en-Charnie

- L'itinéraire empruntant le chemin de la Maison Rouge est beaucoup plus satisfaisant que celui empruntant la RD 4, qui supporte une circulation très importante.

Itinéraire 38 - Amné - Brains-sur-Gée

- Il est demandé d'emprunter le chemin de Grand Milon, et non la RD 95, présentant un trafic élevé.

Itinéraires complémentaires

- Il est demandé de proposer des itinéraires complémentaires reliant Chevillé à Asnières-sur-Vègre et Chantenay-Villedieu. Il existe également un besoin entre Chevillé et Brûlon, mais celui-ci trouve déjà réponse dans le réseau armature (itinéraire 35).



Intermodalité

- La gare de La-Suze-sur-Sarthe présente une bonne desserte ferroviaire, mais l'offre reste limitée aux heures de pointe. Certaines personnes se rabattent en voiture à la gare de La-Suze-sur-Sarthe. Il existe donc un potentiel intéressant de développement de l'intermodalité avec le vélo.
- La gare de Voivres-lès-Le-Mans présente une desserte ferroviaire plus faible, limitant les potentiels d'intermodalité. Les participants souhaitent un renforcement de la desserte ferroviaire, car le train est le mode le plus efficace pour se rendre au Mans.
- Les lignes de car 21 et 22 (réseau ALEOP) assurent une liaison entre Sablé-sur-Sarthe et Le Mans, desservant Noyen-sur-Sarthe, La-Suze-sur-Sarthe, Voivres-lès-Le-Mans... Il faudrait aussi proposer des solutions d'intermodalité entre le vélo et le car.
- Il est aussi demandé d'installer des porte-vélos dans les cars, afin de permettre de transporter les vélos.
- Les personnes de Coulans se rabattent régulièrement sur Chaufour pour prendre le bus de la SETRAM. Plusieurs jeunes y sont déposés par leurs parents. Il existe donc un potentiel important d'intermodalité à Chaufour.

Covoiturage

- Les pratiques de covoiturage et d'accompagnement des enfants sont déjà pratiquées sur le territoire.
- Une aire de covoiturage sera implantée à Loué, desservi par une ligne de car. Elle disposera d'un emplacement de stationnement pour les vélos. Les aires de covoiturage futures devront intégrer des emplacements de stationnement pour les vélos.
- Les participants considèrent qu'il existe un potentiel important de covoiturage sur le territoire, par exemple entre Brûlon et Sablé. Ils proposent la mise en place d'un système de covoiturage dynamique et spontané, comme cela existe sur d'autres territoires similaires. Ils souhaitent la réalisation d'une étude de la demande potentielle de covoiturage, afin de proposer les meilleures solutions. Le bureau d'études précise que cette étude pourra être réalisée dans le cadre des Plans de Mobilité Simplifiés des EPCI du territoire (ce n'est pas le rôle du schéma cyclable). Toutefois, le schéma cyclable veillera à la bonne intégration du vélo dans les aires de covoiturage existantes ou projetées.
- Au-delà de la création d'itinéraires cyclables, il existe un potentiel de covoiturage dans le Pays Sabolien, depuis les villages de Poillé-sur-Vègre, Auvers-le-Hamon, Le Bailleul, Parcé-sur-Sarthe vers Sablé-sur-Sarthe.
- Il faudrait travailler sur le développement de solutions de mobilité autour de la Suze-sur-Sarthe, qui regroupe de nombreux équipements. Le but serait de permettre aux personnes des villes autour de rejoindre ce pôle. Par exemple, des navettes pourraient être mises en place. Une autre idée consisterait à expérimenter le covoiturage spontané autour de La-Suze-sur-Sarthe, mais en évitant les contraintes de ce mode. In fine, les participants souhaitent la réalisation d'un schéma de covoiturage sur le territoire.
- Le Pôle Métropolitain du Mans a mis en place un service d'autopartage dans les communes et des solutions de covoiturage dans les entreprises, qui pourraient inspirer certaines actions dans les EPCI du Pays Vallée de la Sarthe.

Aménagement du territoire

- Au nord du territoire, la disparition de l'ancienne voie ferrée a eu pour conséquence de réduire le dynamisme démographique. Ce secteur perd de la population et génère peu de déplacements. Par



exemple, le village de Saint-Denis-d'Orques a quasiment disparu depuis la suppression du train. Le nord du territoire est donc enclavé. Il sera important de le desservir par des liaisons cyclables.

Gouvernance de la mobilité cyclable

- La question de la gouvernance de la mobilité a été évoquée. A ce jour, le Pays Vallée de la Sarthe dispose de plusieurs logiques de gouvernance différente. Toutes les Communauté de Communes se sont doté de la compétence Mobilité. Toutefois, la C.C. du Val de Sarthe a dédié de la déléguer au Pôle Métropolitain du Pays du Mans.
- De plus, les EPCI appartiennent à deux bassins de mobilité distincts. La C.C. Loué – Brûlon – Noyen et la C.C. de Val de Sarthe appartiennent au bassin de mobilité du Pays du Mans (même si le Pôle Métropolitain exclut LBN). Quant à la C.C. du Pays Sabolien, elle fait partie d'un autre bassin de mobilité, allant de la C.C. du Pays Sabolien à la C.C. Loir Lucé Bercé, intégrant notamment le pôle de La Flèche.
- Cette situation pose la question sur la gouvernance de la mise en œuvre du schéma cyclable, ainsi que des autres solutions de mobilité, à l'échelle du Pays Vallée de la Sarthe (ex : lignes de bus éventuelles entre les polarités...). Il sera indispensable que les EPCI travaillent ensemble dans la mise en œuvre du schéma cyclable. Il faudra « casser les cloisons » entre les territoires, pour favoriser une continuité dans l'action politique, au service de l'utilisateur.
- Les EPCI et les communes du Pays Vallée de la Sarthe pourraient s'organiser pour réaliser des achats groupés de mobiliers de stationnement cyclable.

