Plan Local d'Urbanisme

LE MANS MÉTROPOLE

Aigné
Allonnes
Arnage
Champagné
La Chapelle Saint-Aubin
Chaufour-Notre-Dame
Coulaines
Fay
La Milesse
Le Mans
Mulsanne
Pruillé-le-Chétif
Rouillon
Ruaudin
Saint-Georges-du-Bois
Saint-Saturnin
Sargé-lès-Le Mans
Trangé
Yvré l'Évêque

APPROBATION
30 janvier 2020

Pièce n° 9 ▶ Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités

Le Mans métropole

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

1 - De fortes mutations ces 10 dernières années qui constituent une base solide pour les mobilités de demain 3
- ▶ *Vers une diminution de l'empreinte de la voiture*
- ▶ *Un début de prise en compte de l'outil stationnement*
- ▶ *Un renouveau des transports collectifs en site propre et des potentialités de développement à explorer*
- ▶ *La mise en place de lieux d'intermodalité*
- ▶ *Le développement d'une offre cyclable dans et hors zone dense*

2 - La philosophie du POA : un système multimodal adapté à chaque besoin de déplacements 4
- ▶ *D'une vision monomodale à une vision multimodale du système de mobilité*
- ▶ *Le concept du volet déplacements du PLU communautaire*

3 - L'objectif du POA : définir la politique des déplacements sur Le Mans Métropole 4
- ▶ *Renforcer la performance des réseaux de transports en commun et modes actifs dans les communes centrales*
- ▶ *Offrir des solutions de mobilité alternatives dans les communes périphériques*

4 - Une nouvelle politique de mobilité au service des habitants et de l'activité économique 5
- ▶ *Une mobilité facile pour une ville attractive, agréable et durable*
- ▶ *Les conditions d'une mobilité facile*
- ▶ *Aller vers une ville des proximités favorables aux modes actifs*
- ▶ *S'intéresser au transport de marchandises*

POURSUIVRE ET AMPLIFIER L'UTILISATION DES MODES ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE : UN SCÉNARIO DES MOBILITÉS DÉCLINÉ EN 3 AXES

1 - Apporter une clarification dans l'organisation des voies au regard des logiques de déplacements souhaitées 7
- ▶ *Affirmer de manière claire le statut des différentes voies d'agglomération*
- ▶ *Poursuivre les actions en faveur d'un meilleur partage de la voirie sur les axes et les secteurs stratégiques*
- ▶ *Mieux prendre en compte les livraisons de marchandises*

2 - Conforter le réseau de transports en commun 7
- ▶ *Mieux articuler les différentes offres de transports en commun*
- ▶ *Localiser le développement urbain en lien avec le réseau de transports en commun ou le rabattement doux vers ce réseau*
- ▶ *Utiliser le stationnement*

3 - Développer l'utilisation des modes actifs 9
- ▶ *Compléter le réseau cyclable*
- ▶ *Assurer des continuités piétonnes dans une logique de réseau*
- ▶ *Favoriser un meilleur partage de la voirie et de l'espace public*

PLAN D'ACTIONS

- ▶ *9 thèmes et 23 actions à horion 2030* 11
- ▶ *Evolutions attendues* 13

Action 1 Affirmer le statut des différentes *voies* 17
Action 2 Tendre vers un partage plus équilibré de la voirie, notamment en faveur des modes actifs 20
Action 3 Aller vers une ville à 30 km/h 21
Action 4 Traiter les carrefours stratégiques en vue d'une meilleure fluidité en lien avec la hiérarchisation future 23
Action 5 Compléter et faire respecter le schéma d'itinéraire poids lourd pour les véhicules en transit 26
Action 6 Equiper le territoire de parking poids lourds 27
Action 7 Promouvoir le développement du fret combiné 28
Action 8 Optimiser les livraisons dans le centre-ville 29
Action 9 Restructurer le réseau de transports urbains 30
Action10 Développer une offre adaptée aux communes périurbaines et aux secteurs peu denses 34
Action 11 Faire des haltes et gares de véritables pôles multimodaux 36
Action 12 Aller vers une intégration tarifaire entre SETRAM, TIS et TER 38
Action 13 Développer les aires de covoiturage et les parkings-relais 39

Action 14 Développer un service d'autopartage 41
Action 15 Assurer la mise en œuvre d'un réseau piéton et cyclable dans les nouvelles opérations d'urbanisation..... 42
Action 16 Améliorer les conditions de stationnement résidentiel 43
Action 17 Faire évoluer l'organisation et les règlementations du stationnement en centre-ville du Mans 44
Action 18 Définir des normes de stationnement en tenant compte des besoins réels et du contexte 46
Action 19 Poursuivre la mise œuvre du réseau cyclable structurant 47
Action 20 Développer les services liés à la pratique du vélo 122
Action 21 Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons, complétant les itinéraires piétons dans une logique de réseau 124
Action 22 Communiquer sur les modes de déplacement alternatifs à l'automobile 135
Action 23 Aller vers une mobilité connectée 136

1 - De fortes mutations ces 10 dernières années qui constituent une base solide pour les mobilités de demain

Le volet déplacements du PLU communautaire s'appuie sur la situation existante au moment de son élaboration (2017-2018).

▶ *Vers une diminution de l'empreinte de la voiture*

Le réseau routier suit une configuration globale orientée vers une logique radioconcentrique composée d'un double anneau de rocades où se connectent les pénétrantes. Il existe un défaut de hiérarchisation notamment présent sur le tronçon sud de la rocade (zone urbaine dense) et sur des voies urbaines (Rue Seyiès, Rue Montoise). L'attractivité de la rocade est plutôt faible pour des déplacements urbains avec un gain de temps de l'ordre de 1 à 2 minutes pour une distance 2 à 3 fois plus importante. Cette faible attractivité peut s'expliquer par les dysfonctionnements de sa partie sud qui incitent à traverser le centre-ville.

Le Mans Métropole a progressivement mené une politique de diminution de l'empreinte de la voiture par l'intermédiaire de requalifications de pénétrantes telles que la Rue des Maillets, l'Avenue G. Durand, l'Avenue Rubillard ou le Boulevard Demorieux avec l'arrivée du tramway et du Tempo. Ainsi, une dynamique de développement de zones pacifiées est engagée depuis plusieurs années : en 2016, 6 % du linéaire de voirie de Le Mans Métropole est réglementé en zone pacifiée (147 km). Certaines communes, comme Rouillon et Trangé, ont même fait le choix de pacifier l'ensemble de leur bourg.

▶ *Un début de prise en compte de l'outil stationnement*

Le centre du Mans compte 12 parcs en ouvrage pour 3 700 places et une offre de stationnement payant. Cependant il existe une offre gratuite à proximité de l'hypercentre qui nuit à l'attractivité des ouvrages et entraine une pression importante du stationnement sur voirie avec 7 % de stationnement illicite sur certains secteurs. Cette offre abondante en centre-ville pénalise un report modal d'envergure vers les modes alternatifs.

▶ *Un renouveau des transports collectifs en site propre et des potentialités de développement à explorer*

La politique de mobilité de Le Mans Métropole a pris un nouvel élan ces 10 dernières années avec la mise en service des 2 lignes de tramway et de la ligne Tempo (BHNS) qui constituent une offre structurante et attractive. La couverture de ce réseau est plutôt bonne avec 85 % de la population de l'agglomération desservie. Si le réseau SETRAM est compétitif pour rejoindre le centre du Mans, la desserte des pôles d'emplois extérieurs fait défaut et limite la pertinence des transports en commun sur ce type de desserte.

Le Mans est au centre d'une étoile ferroviaire à 5 branches mais son potentiel commence à peine à être exploité avec la création de la halte de l'hôpital. Les freins à l'usage du train sont encore nombreux en raison de services TER insuffisants, de l'absence d'intégration tarifaire et des rabattements tous modes vers les gares encore peu organisés.

▶ *La mise en place de lieux d'intermodalité*

L'arrivée du tramway a été l'occasion de réorganiser en profondeur le réseau SETRAM autour de 3 pôles d'intermodalité : la gare, le centre-ville du Mans et Pontlieue-Saint-Martin. La gare constitue un pôle d'échange multimodal majeur, et de qualité. Ces pôles d'intermodalité centraux sont complétés par des pôles péricentraux aux terminus des lignes de tramway équipées de parcs relais.

Toutefois, si les pôles d'intermodalité centraux sont fonctionnels, les pôles péricentraux manquent d'attractivité et leur maillage reste incomplet : certains accès routiers à la ville centre ne sont pas équipés de parcs relais (Zamenhof, Croix-Georgette, ZI Nord), favorisant la pénétration de véhicule en centre-ville.

▶ *Le développement d'une offre cyclable dans et hors zone dense*

Le développement de l'offre et des services cyclables a permis de réintégrer le vélo en ville comme mode de transport à part entière grâce notamment aux 155 km d'aménagements cyclables et au service de locations de vélos, confiée à la SETRAM. Le Mans Métropole s'est engagé dans la réalisation d'un « Boulevard Nature », véritable rocade verte pour découvrir le territoire à vélo et relier les communes périphériques entre elles. Mais des marges de manœuvre existent pour augmenter la part du vélo et de la marche dans les déplacements quotidiens : réalisation d'un réseau cyclable communautaire complet, traitement des discontinuités et points durs, développement de services aux cyclistes et une meilleure intégration des piétons en ville.

2 - La philosophie du POA : un système multimodal adapté à chaque besoin de déplacements

▶ *D'une vision monomodale à une vision multimodale du système de mobilité*

Le modèle du « tout-automobile », développé à partir des Trente-Glorieuses, qui connaîtra son apogée en France sous Georges Pompidou pour qui, "il faut adapter la ville à l'automobile" connaît un début de remise en cause dès les années 80 avec la promulgation de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI - 1982). D'un modèle basé sur l'aménagement de voies routières à 2x2 voies voire 2x3 voies, constituant de véritables coupures dans des espaces urbains densément peuplés, mais permettant des liaisons rapides depuis les périphéries vers le centre, l'approche de l'organisation des déplacements est passée à un modèle visant à développer et promouvoir les transports collectifs (TC) et les modes actifs en cohérence avec les objectifs du développement durable.

Face au constat d'allongement des distances, de croissance de la mobilité et d'avènement de l'autosolisme, un changement dans l'offre de mobilités alternatives à l'automobile s'imposait à l'agglomération mancelle. La mise en service de la première ligne de tramway en 2007 a amorcé une nouvelle ère de recomposition de l'offre en transports collectifs et de reconquête des espaces publics. Le tramway est alors devenu le vecteur d'apaisement de l'espace public au profit d'un meilleur cadre de vie. Ce réseau structurant a ensuite été complété avec une deuxième ligne de tramway, mise en service en 2014 et un BHNS (TEMPO) en 2016.

L'objectif étant de donner le choix de son mode de déplacements à chaque habitant de Le Mans Métropole, chaque offre de mobilité est complémentaire l'une de l'autre et développée selon sa zone de pertinence, son temps de trajet, son confort et sa facilité d'usage. La multimodalité est au cœur du système de mobilité projeté à horizon 2030.

▶ *Le concept du volet déplacements du PLU communautaire*

Le concept de déplacement est résolument multimodal avec le développement d'une bonne articulation entre les différents réseaux, que ce soit entre le tramway et le bus, l'urbain et l'interurbain, le vélo et les transports en commun, la voiture et le tramway, etc. Dans les communes périphériques, il s'agit de permettre des rabattements vers les transports lourds, à savoir le train, le tramway et le Tempo. Chaque nœud multimodal doit rayonner grâce à une diffusion en périphérie par des transports en commun plus légers, des modes actifs ou un réseau viaire hiérarchisé. La ville centre quant à elle, où l'offre de transport collectif est aujourd'hui importante, doit aller vers un meilleur partage de la voirie et un développement des modes actifs.

3 - L'objectif du POA : définir la politique des déplacements sur Le Mans Métropole

▶ *Renforcer la performance des réseaux de transports en commun et modes actifs dans les communes centrales*

Dans les 3 communes centrales (Le Mans, Coulaines et Allonnes), le principe suivi est de réduire l'usage de l'automobile pour des déplacements urbains au profit des modes alternatifs.

La performance du réseau de transport urbain sera renforcée, avec le développement de chronolignes sur les 3 lignes majeures de transport en commun après T1, T2 et T3.

Ce développement s'accompagne d'une politique de stationnement en lien avec la qualité de l'offre en transports en commun, que ce soit au niveau des normes de stationnement privé dans les constructions que sur l'extension du stationnement réglementé. Cette politique doit maintenir les résidents en centre-ville, mais aussi favoriser l'utilisation des transports en commun notamment pour rejoindre les lieux d'emplois lorsque des alternatives efficaces en transports en commun existent.

Comme le réseau de transport en commun ne peut répondre à l'ensemble des déplacements en milieu urbain, et compte tenu de l'efficacité du vélo dans l'espace métropolitain, et de ses bienfaits environnementaux sur la santé, l'usage de celui-ci, en tant que mode de transport principal à l'échelle de proximité, notamment en lien avec les centralités et sites métropolitains, sera facilité. Le développement d'un maillage cyclable continu aussi bien vers le centre-ville qu'entre les quartiers et vers les zones d'emplois, associés à la politique cyclable visant à valoriser l'image du vélo, permettront d'accroître fortement son utilisation.

Enfin, la pratique de la marche comme mode de déplacement principal est encouragée avec l'aménagement de cheminements piétons agréables vers les centralités de quartier et la constitution d'un réseau structurant piéton à l'échelle du Mans.

▶ *Offrir des solutions de mobilité alternatives dans les communes périphériques*

Dans les communes périphériques de Le Mans Métropole, l'objectif est de proposer aux habitants des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Le développement de l'usage des transports en commun s'appuiera des infrastructures de transport lourd, à savoir le tramway et l'étoile ferroviaire mancelle. Ceux-ci permettront une accessibilité rapide et confortable au cœur de l'agglomération. Pour en favoriser l'usage, des rabattements en modes actifs et en transport collectif vers ces réseaux devront être performants avec des correspondances efficaces entre transports collectifs.

Les modes actifs seront encouragés pour des déplacements de courtes distances, aussi bien à l'échelle communale, pour des déplacements vers les centralités de bourg où la marche et le vélo ont leur pertinence, que sur de plus longues distances vers les communes voisines, les arrêts structurants de transport collectif et la ville centre, grâce à un maillage cyclable continu et sécurisé.

Chaque mode n'est pas à considérer isolé l'un de l'autre mais tous sont parties prenantes de la chaine de déplacement selon leur zone de pertinence. Ainsi la multimodalité suppose des rabattements tous modes attractifs vers des pôles multimodaux performants.

4 - Une nouvelle politique de mobilité au service des habitants et de l'activité économique

▶ *Une mobilité facile pour une ville attractive, agréable et durable*

Une agglomération compétitive est une agglomération performante en matière de transport, aussi bien pour y accéder que pour y circuler. Ainsi la politique de mobilité est un vecteur majeur pour l'attractivité de Le Mans Métropole. Ceci implique de pouvoir se déplacer facilement au sein de l'agglomération, quel que soit le motif de déplacement, la distance et la destination.

Faciliter les déplacements, ce n'est pas seulement favoriser le développement économique. C'est aussi mettre en place les conditions d'une véritable solidarité entre les territoires pour désenclaver les quartiers difficiles et les zones isolées. C'est garantir une ville cohérente, non fragmentée et profitable à tous, où chacun à un accès égal aux services, aux soins, à l'éducation, à la culture, au sport...

Enfin, une mobilité facile ne doit pas ignorer les défis environnementaux et énergétiques. Elle doit intégrer un rééquilibrage en faveur des modes de transport plus respectueux de l'environnement et de la santé pour une ville agréable à vivre.

▶ *Les conditions d'une mobilité facile*

La mobilité facile se traduit par un développement de l'offre de transport qui permet non seulement un accès aisé aux services et activités du centre mais aussi des liaisons transversales de périphérie à périphérie. Pour répondre à ces enjeux, la politique de mobilité se traduit sur Le Mans Métropole par :

- des réseaux de transport efficaces : il s'agit d'une amélioration de l'offre (davantage de services sur les lignes de bus urbaines) et d'une meilleure coordination des différents réseaux de transports en commun (faciliter la multimodalité et traiter les pôles multimodaux) ;
- une ville moins « routière », avec des pénétrantes apaisées qui prennent en compte l'ensemble des usagers de la voirie,
- une offre de stationnement adapté à la qualité l'offre de mobilité alternative, en particulier les transports collectifs,
- le développement des usages partagées de la voiture : favoriser le covoiturage et proposer de l'autopartage,
- le développement du vélo pour des déplacements jusqu'à 5 km grâce à un maillage cyclable continu et sécurisé,
- le développement de la marche comme mode de transport à part entière et mise en accessibilité pour tous de la voirie et des transports publics.

▶ *Aller vers une ville des proximités favorables aux modes actifs*

La ville des proximités est fortement dépendante de l'urbanisme. Il s'agit de passer d'une spécialisation fonctionnelle des espaces urbains à une multifonctionnalité et une densification des quartiers afin de rapprocher les services, les emplois et les commerces des habitants. Concomitamment, le projet de développement résidentiel porté par le PLU communautaire vise à rendre possibles les déplacements courts, et mettre en place les conditions du développement de la marche pour des distances jusqu'à 1 km et du vélo jusqu'à 5 km.

En termes de déplacements, ce principe se concrétise par le développement du réseau cyclable, le renforcement qualitatif et quantitatif de la part d'espace public consacrée aux modes actifs par rapport à celle dédiée à la voiture, et la mise en place de services favorisant et sécurisant l'usage et le stationnement des vélos.

▶ *S'intéresser au transport de marchandises*

L'amélioration du transport de marchandises et la gestion des flux est également vecteur d'attractivité économique et d'amélioration du cadre de vie. Il s'agira à travers des dispositions inscrites dans le POA :

- de mettre en œuvre les conditions pour optimiser les flux de livraisons dans le centre urbain,
- d'encadrer les livraisons et les flux de véhicules par une réglementation adaptée et de la faire respecter.

POURSUIVRE ET AMPLIFIER L'UTILISATION DES MODES ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE : UN SCÉNARIO DES MOBILITÉS DÉCLINÉ EN 3 AXES

1 - Apporter une clarification dans l'organisation des voies au regard des logiques de déplacements souhaitées

Malgré une rocade qui ceinture le cœur d'agglomération, ce dernier supporte un trafic de transit. Les principales voies d'accès au centre-ville du Mans sont par conséquent impactées par une circulation qui pourrait être évitée. L'ambition du volet déplacements du PLU communautaire est la mise en place d'une hiérarchisation du réseau pour maîtriser les circulations automobiles en optimisant les infrastructures existantes, libérer des axes pour améliorer les liaisons en transports en commun et sécuriser les déplacements en vélo notamment.

▶ *Affirmer de manière claire le statut des différentes voies d'agglomération*

La hiérarchisation de la voirie donne un rôle à chaque type de voie. Ainsi le trafic de transit doit être supporté par le réseau magistral constitué des voiries de forte capacité où la fonction circulatoire est prépondérante. Il s'agit de travailler sur 2 volets :

- l'attractivité des itinéraires structurants dédiés au transit : jalonnement adapté, attractivité des axes autoroutiers principalement,
- le développement de contraintes sur les itinéraires inadaptés : apaisement, partage de la voirie, plan de circulation notamment.

Le réseau de rabattement accueille le trafic intercommunal de l'agglomération qu'il mène vers le réseau magistral. Le réseau structurant quant à lui doit, depuis le réseau de rabattement, desservir les différentes communes et les quartiers du Mans.

Dans la hiérarchisation de la voirie, le rôle de la voie est justifié par des aménagements cohérents, lisibles et sécurisés pour tous les modes et tous les usagers. Il s'agit de trouver un équilibre entre vie locale et circulation des personnes et des biens.

▶ *Poursuivre les actions en faveur d'un meilleur partage de la voirie sur les axes et les secteurs stratégiques*

Le modèle du tout-automobile qui a prévalu dans les années 1970-1980 est aujourd'hui dépassé et d'autres modes de transport ont fait leur apparition. Pour autant le réseau viaire hérité de cette période ne laisse que peu de place aux autres modes et en particulier les modes actifs. La requalification des grands axes de l'agglomération, déjà engagée, permet d'offrir une place à chaque mode en réduisant l'espace consacré à l'automobile. C'est aussi agir sur la cohésion territoriale et l'amélioration du cadre de vie en assurant une meilleure connexion entre les différents quartiers de la ville par la suppression de ruptures dues aux infrastructures routières en réduisant les externalités négatives du trafic automobile.

▶ *Mieux prendre en compte les livraisons de marchandises*

Les livraisons, et plus généralement la gestion des flux de marchandises, sont un axe fondamental de la politique des déplacements, et contribuent fortement à l'attractivité, notamment économique, de l'agglomération mancelle. Les actions se déclinent dans les champs de la réglementation des transports, de l'optimisation des livraisons en centre-ville mais aussi du mode d'acheminement vers et depuis l'agglomération.

2 - Conforter le réseau de transports en commun

Avec la mise en service de 3 lignes de transport en commun en site propre, et plusieurs lignes de bus structurantes, Le Mans Métropole a développé un réseau performant. L'amélioration de ce réseau passera par l'optimisation de l'offre bus, et le développement de l'offre TER existante. Faciliter l'accès à ce réseau est également un enjeu auquel le projet cherche à répondre pour assurer la qualité du déplacement de son point d'origine à son lieu de destination par les modes doux et les transports en commun, notamment sur les trajets de moins de 5 km qui constituent une part importante des déplacements quotidiens. En complément, le stationnement en cœur d'agglomération sera organisé de manière à répondre aux attentes des différents acteurs (actifs, résidents et visiteurs).

► *Mieux articuler les différentes offres de transports en commun*

Dans un souci de juste équilibre entre maîtrise des coûts et performance du réseau de transport public, le principe est de massifier les flux sur le réseau structurant par l'optimisation des lignes de bus secondaires.

L'étoile ferroviaire du Mans avec ses 5 branches et ses 3 gares, représente un vrai enjeu pour la desserte de zones éloignées du cœur d'agglomération, où une desserte en TCSP n'est pas pertinente. Le réseau ferroviaire se caractérise par une grande compétitivité des temps de parcours pour les déplacements entre les périphérie de l'agglomération et le centre du Mans, ainsi que pour le desserte prochaine du pôle hospitalier.

L'intermodalité est le moyen de tirer le meilleur parti de deux modes de déplacements différents. Il permet d'utiliser chaque mode dans sa zone de pertinence. Pour autant, cela suppose d'organiser le passage d'un mode à l'autre au niveau de pôles d'intermodalité avec la création d'une halte ferroviaire à l'hopital sur laquelle il s'agira de veiller à garantir son accessibilité, sa lisibilité et sa facilité d'utilisation par les usagers. L'intégration tarifaire entre les différents réseaux de transports en commun jouera également un rôle primordial pour fluidifier et faciliter la rupture de charge imposée.

Les secteurs de faible densité ne sont pas propices au développement d'une offre de transport collectif attractive car le ratio coût/potentiel est trop élevé pour être économiquement viable. Néanmoins des personnes captives, en particulier les personnes âgées, habitent dans ces secteurs et n'ont pas de solutions de mobilité. C'est un enjeu social fort de proposer à ces personnes une offre de transport adapté tel que le transport à la demande.

►*Localiser le développement urbain en lien avec le réseau de transports en commun ou le rabattement doux vers ce réseau*

Les politiques d'urbanisme et de déplacements doivent être mieux coordonnées pour organiser un développement du territoire cohérent qui évite de construire dans des secteurs qui ne seront pas accessibles autrement que par l'automobile.

Le stationnement automobile est un levier important de la politique de mobilité. La possibilité de se stationner sur son lieu de destination est un des principaux critères du choix modal. Le stationnement privé a aussi une implication sur le partage de la voirie en libérant de l'espace public car il assure un transfert des voitures de l'espace public vers le privé.

Il s'agit aussi ne pas se concentrer uniquement sur le stationnement automobile mais aussi sur les modes alternatifs et en particulier le vélo. La possibilité de stationner et stocker son vélo est un outil de report modal vers le mode cyclable.

Enfin le recours aux modes alternatifs est conditionné par l'existence de cheminements doux de rabattement qu'il conviendra de mettre en œuvre pour tout projet d'urbanisation.

Le développement des cheminements modes actifs dans les quartiers et en direction des centralités afin de favoriser au maximum l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile, sera à prendre en compte dans tout projet d'urbanisation.

► *Utiliser le stationnement*

Le stationnement est un des leviers les plus efficaces de régulation de la place de la voiture en ville. Il permet par son offre de définir les périmètres où l'autorité organisatrice de mobilité souhaite légitimer ou au contraire réduire certains types d'usages automobiles. Les mesures envisagées concernent l'offre publique et l'offre privée.

3 - Développer l'utilisation des modes actifs

La marche et le vélo sont à privilégier pour limiter les déplacements motorisés de proximité. Le projet met en place les conditions du développement d'un réseau cyclable structurant pour des déplacements intercommunaux et à destination du Mans, des équipements et des principaux arrêts de transport en commun. Outre l'effacement progressif des discontinuités cyclables, le projet prévoit la mise en place de services facilitant l'usage du vélo.

▶ *Compléter le réseau cyclable*

Le vélo offrant des performances de vitesse proches voire supérieures à celle de la voiture sur de nombreux trajets en milieu urbain de moins de 3 km, son efficacité dépasse les seuls déplacements de proximité. Cela implique la constitution d'un réseau cyclable communautaire continu et sécurisé qui desservira les principaux pôles générateurs du territoire (notamment les établissements scolaires, les pôles d'emplois, et les pôles d'intermodalité), et le développement de stationnements vélos sur l'espace public et au sein des constructions ou encore le développement de la location longue durée de vélos à assistance électrique.

▶ *Assurer des continuités piétonnes dans une logique de réseau*

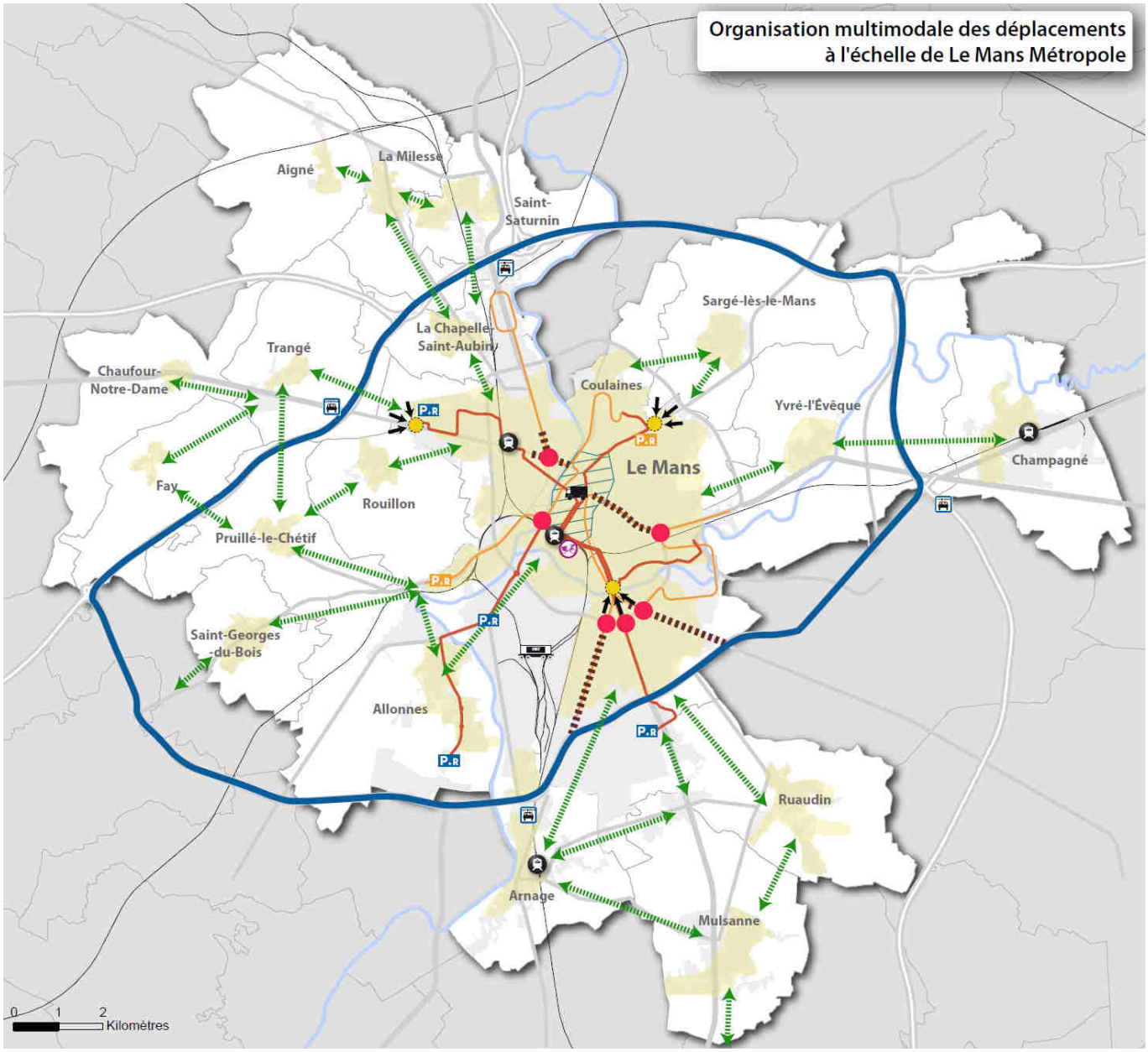
Agir sur les piétons, c'est finalement agir pour tous car la marche est le mode universel, tout déplacement commence et se termine à pied. La pratique de la marche sera ainsi encouragée par :

- la sécurisation des cheminements piétons sur les secteurs où la pratique est déjà élevée,
- la présence et une meilleure qualité des cheminements piétons (largeur, accessibilité) dans les quartiers et centralités,
- la mise en continuité des cheminements piétons dans une logique de réseau comme pour les autres modes,
- des distances à parcourir faibles, rejoignant les principes d'urbanisation de la ville des proximités.

▶ *Favoriser un meilleur partage de la voirie et de l'espace public*

L'espace public doit accueillir un nombre croissant d'usagers, avec des attentes et des besoins spécifiques, parfois difficiles à concilier.

Il s'agira de mettre en œuvre dès que possible des zones pacifiées sur les voies de desserte locale pour faciliter la cohabitation des différents usagers de la rue en réduisant la vitesse des véhicules. L'objectif principal de tout projet d'aménagement ou de réaménagement sera de favoriser les déplacements en modes doux.



Mieux hiérarchiser le réseau viaire

- Travailler sur la mise en oeuvre effective d'un contournement d'agglomération
- Traiter les carrefours stratégiques pour une meilleure fluidité

Aller vers une nouvelle organisation de la logistique urbaine

- Mettre en place un espace de logistique urbaine
- Promouvoir le développement du fret combiné

Réduire le recours à la voiture individuelle

- Réaménager les pénétrantes pour l'insertion des cycles et des transports collectifs
- Aires de covoiturage existantes
- Faire évoluer l'organisation et les réglementations du stationnement en centre-ville du Mans

Développer les transports collectifs

- Lignes de Tram et Tempo existantes
- Création de Chronolignes à mettre en oeuvre

Améliorer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes

- Faire des haltes / gares de véritables pôles multimodaux
- Favoriser un rabattement des lignes TIS sur le réseau SETRAM structurant
- P+R Parcs relais existants
- P+R Parcs relais à créer

Encourager la pratique des modes actifs

- Aménager des liaisons cyclables intercommunales
- Aller vers une ville à 30 km/h et améliorer les conditions de déplacement des piétons
- Développer le service de location de vélos de la SETRAM

PLAN D'ACTIONS

L'ambition affichée en matière de développement du territoire ainsi que les défis liés aux mobilités auxquels Le Mans Métropole cherche à répondre, conduisent à mettre en place une politique des déplacements s'appuyant sur plusieurs types de mesures, regroupées en fiches d'actions. Ce Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POA) tient lieu de Plan de Déplacements Urbains.

▶ *9 thèmes et 24 actions à horion 2030*

Le plan d'actions est un tout cohérent développé autour de 9 thématiques déclinées en 30 actions, qui détaillent la stratégie de mobilité adoptée et projetée à horizon 2030 par Le Mans Métropole.

Parmi ces actions, certaines se concentrent spécifiquement sur l'un ou l'autre des modes de déplacements alors que d'autres se concentrent davantage sur leur intégration, les services associés ou encore sur la sensibilisation du grand public aux enjeux actuels de mobilité.

Thème 1 ▶ Hiérarchiser le réseau viaire

Il s'agit d'organiser la circulation automobile afin d'inciter les usagers à emprunter le réseau le plus adapté grâce à une hiérarchisation cohérente. Cette mesure doit permettre d'apporter une meilleure lisibilité du réseau, de protéger le centre-ville du Mans du trafic de transit, et de préserver les quartiers d'habitat. Il est ainsi prévu :

- un travail à mener avec Vinci Autoroute pour définir les conditions d'une « gratuité » des autoroutes entre les échangeurs 9 de l'A11 et 23 de l'A28,
- la mise à 2x2 voies de l'ensemble du contournement sud (D326),
- Une amélioration du traitement du jalonnement routier, notamment pour favoriser l'usager des autoroutes et du contournement.

A chacun des niveaux de voirie définis dans la hiérarchisation fonctionnelle correspondent des principes d'aménagement et de partage de la voirie. Les mesures en faveur du partage de la voirie sont l'occasion de repenser la place de l'automobile sur l'espace public. Celui-ci n'étant pas extensible et aujourd'hui majoritairement consacré à l'automobile, la principale réserve foncière est l'espace qui lui est consacré et en particulier le stationnement. La thématique du partage de la voirie a pour objectif de définir, et souvent rééquilibrer, la place consacrée à chacun des modes pour favoriser et sécuriser les modes alternatifs à la voiture. Sauf exception, le principe d'une part maximale moyenne de 2/3 domaine public consacrée aux modes individuels motorisés sur les grands axes est posé.

Thème 2 ▶ Aller vers une nouvelle organisation des flux de marchandises

Trois mesures permettent de répondre à cet enjeu :

- la mise en place d'un espace de logistique urbain (ELU) de proximité au cœur du Mans, qui pourrait être doté de véhicules propres pour livrer sur les derniers kilomètres,
- la promotion du développement du frêt combiné au niveau de la gare de triage pour les flux de marchandises vers et depuis l'agglomération, et comme port sec lié au trafic maritime du Havre,
- l'implantation d'un centre routier à proximité d'un échangeur autoroutier.

Thème 3 ▶ Renforcer l'attractivité des transports collectifs

La mise en œuvre des actions prévues dans la DSP du réseau de transport public et des mobilités urbaines conclue avec la SETRAM (2018/2024) renforcera l'attractivité du transport en commun par :

- la réalisation de 3 chronolignes
- la mise en œuvre d'outils pour une mobilité connectée
- le développement du transport à la demande dans les zones peu denses et les périodes creuses (ex : Dimanche).

Le transport ferroviaire peut être très concurrentiel face à l'automobile. Il peut permettre de relier rapidement les périphéries aux centralités et pôles structurants de l'agglomération, et de proposer une offre de transport compétitive pour les territoires ne bénéficiant pas d'une offre de transport urbain dense. L'objectif à terme est d'intégrer cette offre dans l'offre globale de transports collectifs de l'agglomération mancelle.

Le développement de ce mode de transport rapide devra s'accompagner d'une densification ou d'une meilleure accessibilité autour des gares, selon le contexte.

Thème 4 ▶ Améliorer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes
Ce principe s'appuie sur la notion de zone de pertinence des différents modes de transport. Cette notion peut se décliner territoire par territoire et type de liaison par type de liaison, de manière à disposer pour chaque type de flux d'une alternative efficace à la voiture, capable de répondre aux besoins de déplacements de l'ensemble des habitants et activités.

Pour se faire, il s'agit de traiter les pôles multimodaux que sont les gares d'Arnage, de Champagné et les parcs relais avec la mise en œuvre de rabattement tous modes efficace. Un travail sera réalisé sur des correspondances horaires performantes. Les pôles multimodaux pourraient être complétés par de nouveaux parcs relais. Une politique tarifaire globale et indépendante du réseau emprunté permettrait de fluidifier les déplacements et d'augmenter les possibilités de transport.

Par ailleurs, un usage alternatif de la voiture pourrait être promu par le jalonnement d'aires de covoiturage, le déploiement de véhicules en autopartage sur la zone dense et la valorisation de l'autostop comme solution pertinente de mobilité.

Thème 5 ▶ Articuler développement de l'urbanisation et mobilités alternatives à l'automobile
La manière dont la ville est construite est déterminante dans le choix modal des habitants. La ville du XXe siècle, caractérisée par une dispersion urbaine et une spécialisation fonctionnelle, a conduit à un étalement urbain et à un allongement des distances à parcourir pour lesquelles l'automobile est le mode le plus adapté pour se déplacer.

L'intensification urbaine et la densification doivent prioritairement avoir lieu autour des arrêts de transport en commun structurants (gare, tram, lignes fortes de bus), pour donner une solution de transport facilement accessibles à pied et massifier les flux sur les infrastructures existantes pour les rentabiliser et en éviter de nouvelles. Cette intensification doit s'accompagner d'une meilleure intégration des diverses fonctions offertes par la ville (logement, bureaux, commerces, équipements, services...) pour limiter les distances à parcourir et, de fait, augmenter l'utilisation des modes actifs. Dans ce cadre, la réalisation de cheminements piétons est primordiale.

Au-delà de la densification des zones déjà urbanisées, il convient d'avoir une attention particulière sur les secteurs amenés à être urbanisés, et en particulier leur proximité à un arrêt de transport en commun afin de prendre en compte en amont les déplacements piétons et vélos. Ce critère a été pris en compte pour déterminer la localisation des zones d'extension de l'urbanisation lorsque qu'il s'est avéré nécessaire d'étendre la zone urbaine agglomérée pour répondre aux objectifs de développement de l'agglomération sur la période 2019-2030.

Les thèmes 7 et 8 déclinent également des mesures liées à l'objectif d'articuler développement de l'urbanisation et mobilités alternatives à l'automobile ;

Thème 6 ▶ S'appuyer sur le stationnement pour favoriser le report modal
Une politique de régulation du stationnement est particulièrement efficace en termes de report modal, notamment lorsqu'elle s'applique sur les trajets domicile-travail (à travers une régulation qui protège les résidents et les visiteurs dans une limite acceptable). Cette politique s'organise de manière coordonnée et cohérente à la fois sur l'offre publique et sur l'offre privée. Le périmètre de stationnement payant pourrait être ainsi progressivement étendu pour atteindre près de 4 400 places.

La politique de stationnement est aussi un outil de valorisation et de partage de l'espace public. Une place de stationnement est finalement un espace « neutralisé » qui ne sert qu'un intérêt particulier durant un temps donné. L'espace public étant rare et soumis à des usages multiples, le stationnement dans les secteurs à enjeux pourrait être déporté vers des secteurs moins contraints ou au sein des espaces privés par le biais de la mutualisation.

Thème 7 ▶ Favoriser l'usage du vélo
Le réseau cyclable existant sera complété par 133 km de nouveaux aménagements, pour aboutir à un réseau global communautaire de près de 274 km. Par ailleurs, pour favoriser les modes actifs, le principe d'une ville à 30km/h sur les voies de desserte locale est posé. Toute nouvelle opération de voirie intègrera les circulations cyclables que ce soit à travers des zones de rencontre ou des zones 30, ou sur les axes structurant par un partage de la voirie favorable aux modes actifs.

Le développement de l'usage du vélo suppose une forte croissance des services aux cyclistes. L'offre de stationnement vélo sera envisagée sur l'ensemble des pôles générateurs de déplacements. Elle se traduira également par le déploiement régulier d'arceaux à vélos sur l'espace public. Des exigences en matière de stationnement vélo dans les constructions neuves (habitat collectif et bureaux) seront également portées par le règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Thème 8 ▶ Favoriser les déplacements piétons

Des mesures seront prises spécifiquement pour les piétons avec l'amélioration des cheminements d'accès aux centralités et pôles générateurs de déplacements, et la constitution d'un réseau piéton structurant attractif qui :

- pourra recourir à un jalonnement spécifique,
- intégrera des aménagements sécurisés,
- suivra au maximum les lignes de désir du piéton,
- s'appuiera sur un environnement paysager agréable.

Thème 9 ▶ Accompagner, sensibiliser, communiquer

Pour renforcer l'efficacité et la pertinence de l'offre de transports en commun et des infrastructures cyclables, les habitants et usagers seront informés sur les dispositifs existants, encouragés à modifier leurs habitudes. Les impacts financiers, environnementaux et sanitaires des comportements de mobilité feront l'objet de communication pour aider à faire un choix responsable dans la manière de se déplacer.

Par ailleurs, le développement des technologies de l'information et de la communication est un atout clé pour une mobilité durable. Les outils qui intègrent une information plus complète sur les différentes solutions de mobilité et une diversification des propositions pour un déplacement, seront développés sur le territoire.

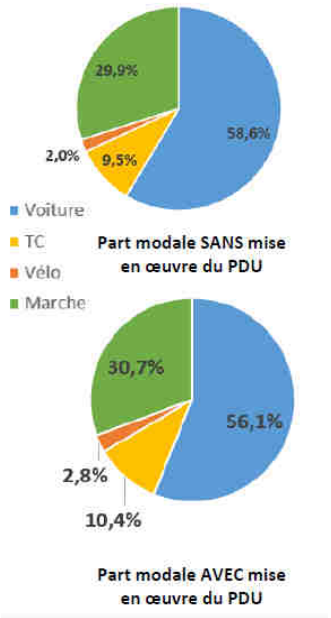
Ces 9 thématiques déclinées et détaillées en 30 actions répondent aux objectifs du Schéma de Cohérence Territorial du Pays du Mans, approuvé en janvier 2014, à savoir :

- Se positionner sur les grands réseaux de fret multimodal et de logistique,
- Maintenir une bonne accessibilité régionale,
- Développer les transports collectifs, notamment périurbains,
- Articuler développement urbain et offre de transports collectifs,
- Maitriser le trafic automobile.

▶ *Evolutions attendues*

<u>Parts modales</u>

L'évaluation ci-dessous détaille les améliorations attendues sur les déplacements d'une manière globale et en fonction des modes utilisés grâce à la mise en œuvre des actions précisées dans le présent document, en comparaison à une situation « fil de l'eau » basée sur la poursuite des pratiques observées.



Mode	Aujourd'hui	2030 Scénario Fil de l'eau		2030 Scénario PDU	
	Volume de déplacements	Volume de déplacements	Evolution	Volume de déplacements	Evolution
Voiture	448 464	473 000	+ 5,4 %	456 000	+ 2 %
TC	72 583	77 000	+ 5,4 %	84 000	+ 17 %
Marche	229 152	242 000	+ 5,4 %	249 000	+ 9 %
Vélo	15 249	16 000	+ 5,4 %	22 000	+ 48 %
Total	**765 449**	**Env. 810 000**	**+ 5,4 %**	**Env. 810 000**	**+ 5,4 %**

(Aujourd'hui = 2014)

L'usage de la voiture restera important, mais pour les trajets de courte distance la marche et le vélo deviendront des modes pertinents dans le choix modal des habitants, les conditions de déplacements devenant progressivement plus agréables et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie.

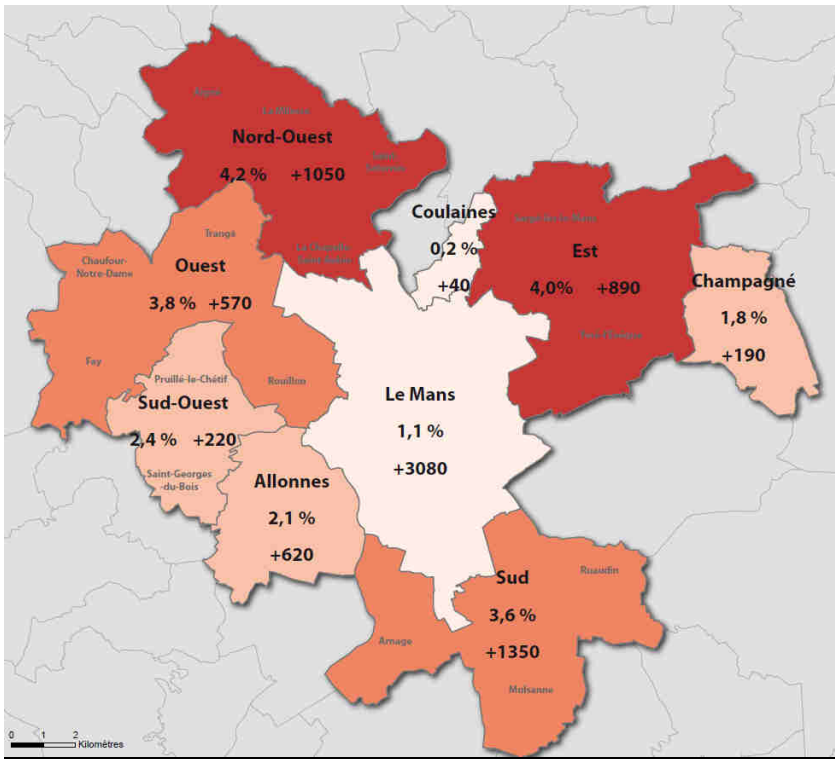
L'optimisation du réseau de transports en commun, l'adaptation de l'offre TER et les contraintes envisagées sur le stationnement en cœur d'agglomération entraîneront un report modal de la voiture vers les transports en commun principalement.

Une baisse de 2,5 points de la part modale de la voiture en faveur des modes alternatifs est attendue, ce qui représente un gain estimé à 83 000 km par jour. Toutefois, en raison de la croissance démographique projetée le trafic automobile augmentera d'environ 2%.

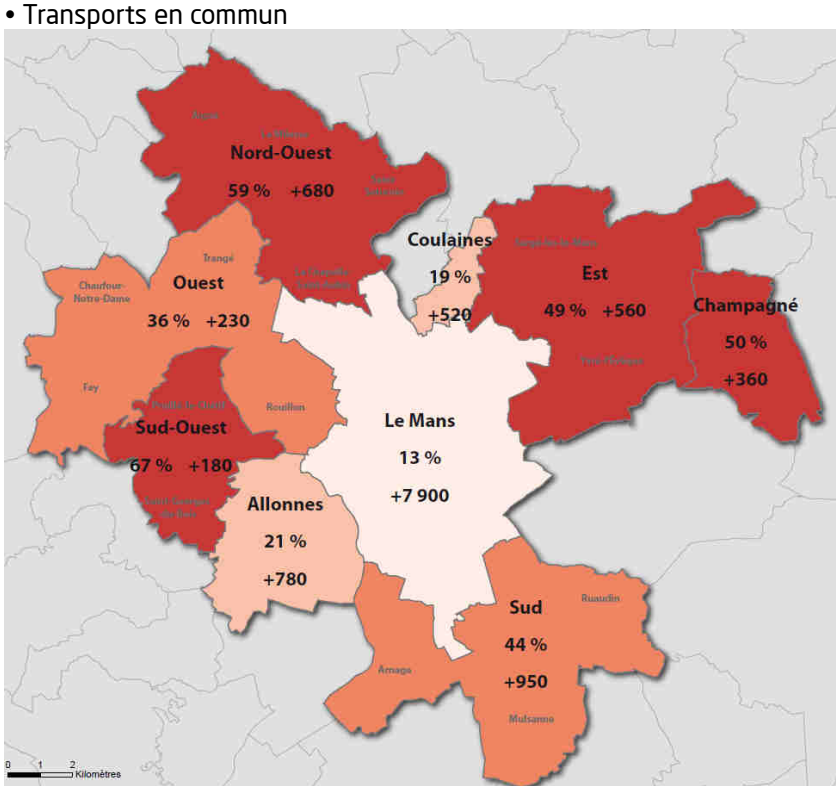
L'augmentation du nombre de déplacements en transports en commun sera de l'ordre de 17% soit 11 000 déplacements de plus.

Détail par mode et par commune

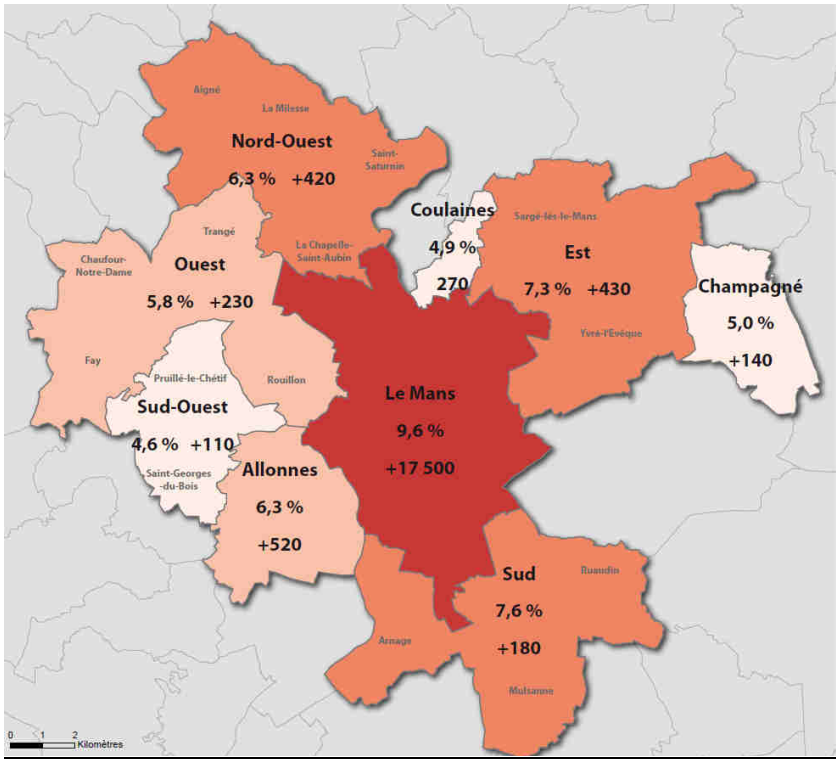
• Voiture



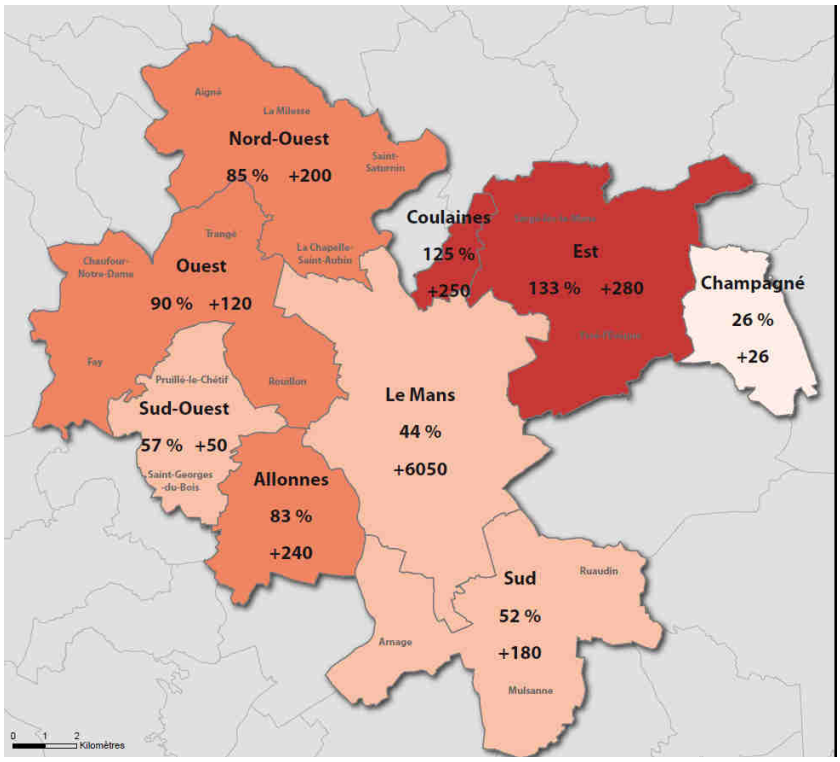
• Transports en commun



• Marche


Aigné
La Milesse
Nord-Ouest
6,3 % +420
Saint-Saturnin
Coulaines
4,9 %
270
Sargé-lès-le-Mans
Est
7,3 % +430
Champagné
5,0 %
+140
Yvré-l'Evêque
Trangé
Chaufour-Notre-Dame
Ouest
5,8 % +230
La Chapelle-Saint-Aubin
Fay
Pruillé-le-Chétif
Rouillon
Sud-Ouest
4,6 % +110
Le Mans
9,6 %
+17 500
Saint-Georges-du-Bois
Allonnes
6,3 %
+520
Sud
7,6 %
+180
Ruaudin
Arnage
Mulsanne
0 1 2 Kilomètres

• Vélo


Aigné
La Milesse
Nord-Ouest
85 % +200
Saint-Saturnin
Coulaines
125 %
+250
Sargé-lès-le-Mans
Est
133 % +280
Champagné
26 %
+26
Yvré-l'Evêque
Trangé
Chaufour-Notre-Dame
Ouest
90 % +120
La Chapelle-Saint-Aubin
Fay
Pruillé-le-Chétif
Rouillon
Sud-Ouest
57 % +50
Le Mans
44 %
+6050
Saint-Georges-du-Bois
Allonnes
83 %
+240
Sud
52 %
+180
Ruaudin
Arnage
Mulsanne
0 1 2 Kilomètres

Emissions de polluants

Polluant	Ratio (g/km)		Evolution à l'horizon 2030 par rapport à aujourd'hui	
	2015	2030	Fil de l'eau	PDU
CO_2	168	107	- 33 %	- 35 %
CO	1,03	0,55	- 44 %	- 46 %
NOx	0,32	0,11	- 65 %	- 66 %
PM	< 0,01	< 0,01	- 65 %	- 66 %

Les différents indicateurs environnementaux
CO_2 : Dioxyde de carbone – Gaz incolore, inerte, et non toxique, mais principal responsable des gaz à effet de serre accentuant le réchauffement climatique.
CO : Monoxyde de carbone – Gaz inodore, incolore et inflammable, mais dont l'inhalation prolongée est toxique sur la santé.
HC : Hydrocarbure – Polluants qui recouvre un grand nombre de composés pouvant avoir des effets néfastes sur la santé.
NOx : Oxydes d'azote – Gaz odorant et très toxique émis notamment lors des phénomènes de combustion.
PM : Particule en suspension – Matières microscopiques en suspension dont les plus fines peuvent pénétrer dans l'appareil respiratoire.

La mise en œuvre de ce projet de mobilités permettra de réduire significativement les émissions de polluants (hors flux de transit). Bien que la politique à horizon 2030 permette d'éviter l'émission supplémentaire de 3 000 tonnes de CO2 par an (soit l'empreint ecarbone d'environ 300 personnes), les diminutions des émissions de polluants détallées ci-dessus seront essentiellement dues à l'amélioration du parc automobile.

Les émissions de polluants ont été reconstituées à partir :

- *du volume de déplacements estimé en voiture en 2030,*
- *du kilométrage moyen d'un déplamcent issus des données de l'enquête mobilité Pays de la Loire 2010,*
- *de l'outil HBEFA 3.2, outil de l'ADEME pour l'estimation des facteurs d'émissions.*

ACTION 1

AFFIRMER LE STATUT DES DIFFÉRENTES VOIES

Thème 1
▶ Hiérarchiser le réseau viaire

Contexte et enjeux

Un système composé d'un double anneau de rocade aux fonctionnalités, caractéristiques routières et statut hétérogènes induisant des pratiques et usages différents.

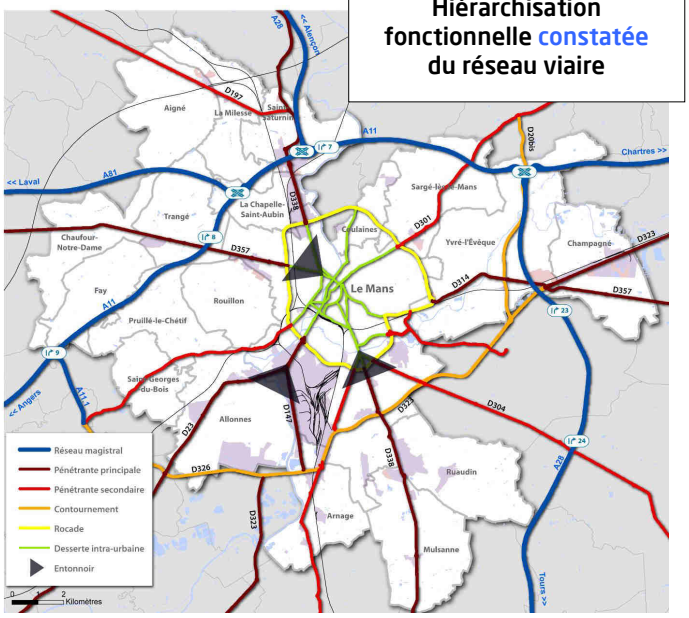
Objectifs

- Rechercher une hiérarchisation cohérente et adaptée aux différents types de trafic (desserte et transit) et modes de transports,
- Organiser la circulation automobile afin d'inciter les usagers à emprunter le réseau le plus adapté à leur déplacement,
- Accroître l'attractivité du grand contournement de l'agglomération en permettant des gains de temps,
- Apporter une meilleure lisibilité du réseau,
- Protéger le centre-ville du Mans du trafic de transit,
- Limiter les itinéraires de shunt via les quartiers d'habitat.

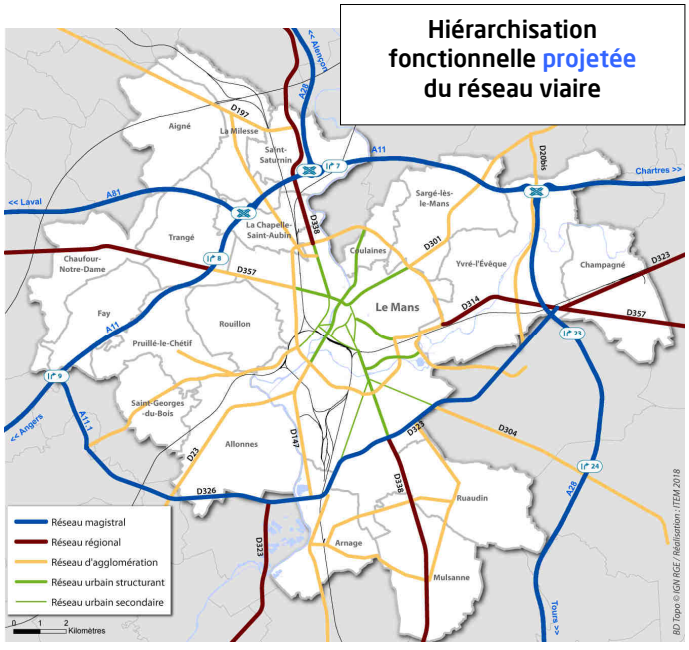
La structuration ciblée du réseau viaire est définie à partir de 5 niveaux, en fonction du caractère circulatoire plus ou moins important :

- **réseau magistral** pour accueillir la circulation à dimension « nationale»,
- **réseau régional** pour accueillir des flux importants à destination des pôles régionaux,
- **réseau d'agglomération** pour assurer les principaux accès au Mans,
- **réseau urbain** pour collecter et distribuer la circulation des quartiers et relier les quartiers entre eux,
- **réseau de desserte** pour desservir finement les quartiers et centres-bourgs.

Hiérarchisation fonctionnelle constatée du réseau viaire



Hiérarchisation fonctionnelle projetée du réseau viaire



Niveau hiérarchique	Fonction et voies concernées
Réseau magistral *Environ 113 km*	⇨ Assurer l'écoulement des flux régionaux et nationaux
Réseau régional *Environ 41 km*	⇨ Connecter au réseau magistral ⇨ Relier les pôles régionaux (Tours, Angers ...)
Réseau d'agglomération *Environ 142 km*	⇨ Relier les communes de l'agglomération
Réseau urbain *Environ 61 km*	⇨ Accéder au centre du Mans depuis le réseau d'agglomération ⇨ Relier les quartiers au réseau structurant

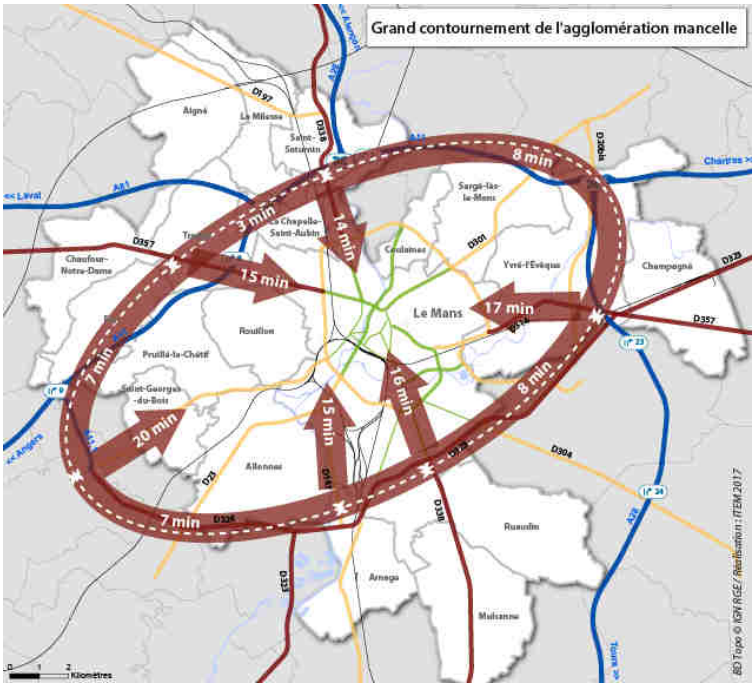
Mesures à mettre en œuvre

Définir les conditions d'une « gratuité » des échangeurs 9 de l'A11 et 23 l'A28

Le contournement extérieur est aujourd'hui peu efficient en raison de l'hétérogénéité de ce système, que ce soit ses caractéristiques routières (routes départementales et autoroutes), ou ses différences de statut (autoroutes concédées et départementales gratuites).

Il s'agira d'instaurer la gratuité entre les échangeurs 9 de l'A11 et l'échangeur 23 de l'A28. Cette gratuité portera sur tous les trajets internes à ce tronçon, pour que le paiement du péage ne soit plus un frein à l'utilisation de l'autoroute. Les conditions de cette « gratuité » seront à définir avec les concessionnaires autoroutiers.

En parallèle, une meilleure communication autour de l'abonnement Mobili-T de Cofiroute (-20% de réduction du 10e au 14e trajet, -30% du 15eau 24e, -40% du 25e au 44e) est à développer.



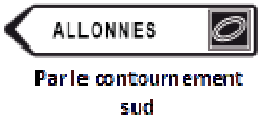
Mettre à 2x2 voies l'ensemble du contournement Sud

Le tronçon du contournement sud entre Allonnes et l'A11.1 est à 2x1 voie. Son réaménagement à 2x2 voies s'envisagera uniquement **s'il est constaté un report de trafic important sur cet axe,** suite à la mise en gratuité des autoroutes le cas échant, et selon le trafic généré par le développement de la ZAC du Monné et du site à vocation économique d'intérêt majeur de la Route de la Suze à Allonnes.



Améliorer le traitement du jalonnement routier, notamment pour favoriser l'usage des autoroutes et du contournement

La hiérarchisation projetée implique un jalonnement adapté pour orienter efficacement les flux, en particulier sur le contournement de l'agglomération. Il s'agira de mieux identifier la rocade à travers un plan de jalonnement global, en s'appuyant sur un pictogramme adapté.



Finaliser la rocade pour fluidifier le trafic qu'elle supporte

Dans sa partie Sud, le bouclage de la rocade s'effectue par des voiries aux caractéristiques urbaines (carrefours en T et giratoires au cœur d'un tissu urbain assez dense). La rocade joue sur ce tronçon à la fois un rôle de contournement du Mans et de desserte locale des quartiers Pontlieue, Sablons et Glonnières notamment, entraînant un usage et une juxtaposition de trafics de différentes natures. Une étude des différentes options envisageables devra être menée pour définir les aménagements à mettre en œuvre pour parfaire le réseau d'agglomération.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Gratuité des échangeurs 9 de l'A11 et 23 l'A28		
Mettre à 2x2 voies l'ensemble du contournement Sud		
Améliorer le traitement du jalonnement routier, notamment pour favoriser l'usage des autoroutes et du contournement		
Etudier les options envisageables pour finaliser le réseau d'agglomération		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Gratuité des échangeurs 9 de l'A11 et 23 l'A28	Partenariat		Vinci Autoroute
Mettre à 2x2 voies l'ensemble du contournement Sud	Réalisation	A définir	Département
Améliorer le traitement du jalonnement routier, notamment pour favoriser l'usage des autoroutes et du contournement	Réalisation	A définir	Le Mans Métropole Département
Etudier les options envisageables pour finaliser le réseau d'agglomération	Etude	A définir	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | IMPACT MOYEN | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Comptages routiers sur les axes de contournement

ACTION 2

TENDRE VERS UN PARTAGE PLUS ÉQUILIBRÉ DE LA VOIRIE, NOTAMMENT EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Thème 1
▶ Hiérarchiser le réseau viaire

Contexte et enjeux

L'usage des modes actifs implique la réalisation de cheminements piétons, d'aménagements cyclables, et de stationnements vélo et nécessite l'affectation d'une partie de la voirie à cet usage.

Objectifs

- Définir la place consacrée à chacun des modes,
- Rééquilibrer la place consacrée à chacun des modes,
- Favoriser et sécuriser l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Mesure à mettre en œuvre

Partager la voirie entre les différents modes, selon la hiérarchisation fonctionnelle projetée

Les mesures en faveur du partage de la voirie sont l'occasion de repenser la place de l'automobile sur l'espace public. Celui-ci n'étant pas extensible et aujourd'hui majoritairement consacré à l'automobile, la principale réserve foncière est l'espace qui lui est consacré, et en particulier le stationnement. Tous projets d'aménagement ou de réaménagement devra tendre au partage suivant :

Sur le réseau urbain structurant et secondaire : des espaces consacrés majoritairement à la circulation et au stationnement automobile mais intégrant également des aménagements cyclables et des voies en site propre pour les transports en commun.



Dans les quartiers et le centre-ville : une répartition équilibrée entre espaces dévolus à la circulation automobile et aux modes alternatifs. Cette répartition assurera des conditions de déplacements sécurisés pour tous les modes, assurées également par l'application de la zone 30 (cf. action n°3).



Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Partager la voirie entre les différents modes, selon la hiérarchisation fonctionnelle projetée		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Partager la voirie entre les différents modes, selon la hiérarchisation fonctionnelle projetée	Réalisation	/	• Le Mans Métropole sur domaine public • Aménageurs dans le cadre de projets d'extension de l'urbanisation ou de reconquête urbaine

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | **IMPACT MOYEN** | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Linéaire de nouvelles voies
- Linéaire de voies réaménagées
- Linéaire d'aménagement cyclable
- Nombre de stationnements vélo
- Part modale des modes actifs (INSEE)

ACTION 3

ALLER VERS UNE VILLE À 30 KM/H

Thème 1
▶ Hiérarchiser le réseau viaire

Contexte et enjeux

De nombreux aménagement contribuent à la pacification de la circulation automobile et à un meilleur partage de la voirie.

Objectif

- Réduire la vitesse et le sentiment d'insécurité routière.

Mesures à mettre en œuvre

Pacifier le réseau de desserte

La pacification de la voirie étant fonction de la hiérarchisation du réseau viaire, elle sera développée principalement sur le réseau de desserte. Ainsi, pour éviter un traitement trop sectionné et rendre cohérent la réglementation au profil et à l'usage de la voirie, il s'agira de réglementer et d'aménager de vastes zones apaisées pour favoriser la cohabitation modale et diminuer significativement l'accidentologie. La limitation à 50 km/h doit devenir l'exception et réservée aux axes structurants (pénétrantes urbaines).

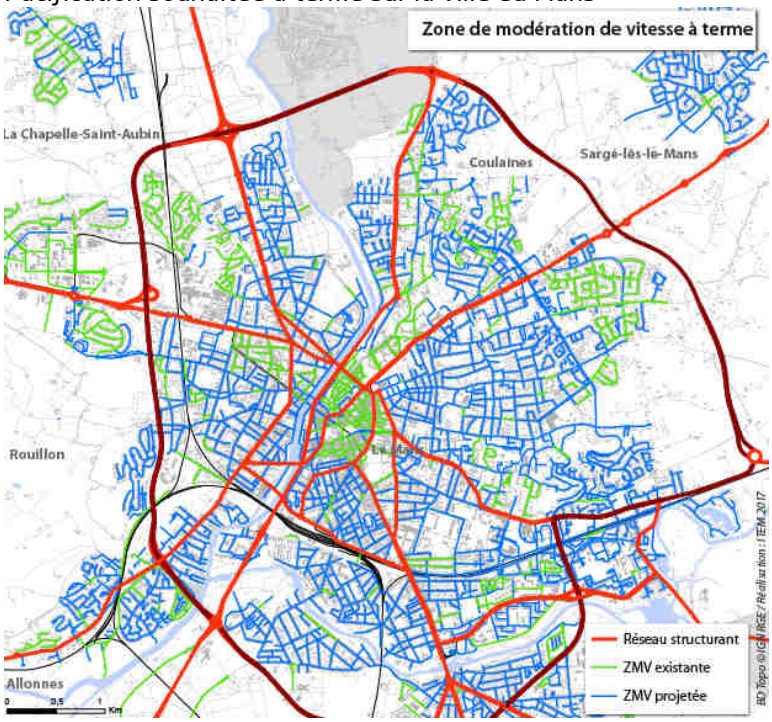


Pacifier les abords des pôles générateurs de déplacements

En complément, une pacification plus localisée et systématique sera créée aux abords de pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, équipements de loisirs, points touristiques).



Pacification souhaitée à terme sur la ville du Mans



Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Pacifier le réseau de desserte par arrêtés municipaux		
Pacifier le réseau de desserte grâce à des aménagements adaptés		
Pacifier les abords des pôles générateurs de déplacements		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Pacifier le réseau de desserte par arrêtés municipaux	Réalisation	A définir	Le Mans Métropole
Pacifier le réseau de desserte grâce à des aménagements adaptés	Réalisation	A définir	Le Mans Métropole
Pacifier les abords des pôles générateurs de déplacements	Réalisation	A définir	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | **IMPACT MOYEN** | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Nombre d'accidents corporels
- Kilomètres de rues pacifiées
- Abords de pôles générateurs pacifiés

ACTION 4

TRAITER LES CARREFOURS STRATÉGIQUES EN VUE D'UNE MEILLEURE FLUIDITÉ EN LIEN AVEC LA HIÉRARCHISATION FUTURE

Thème 1
▶ Hiérarchiser le réseau viaire

Contexte et enjeux

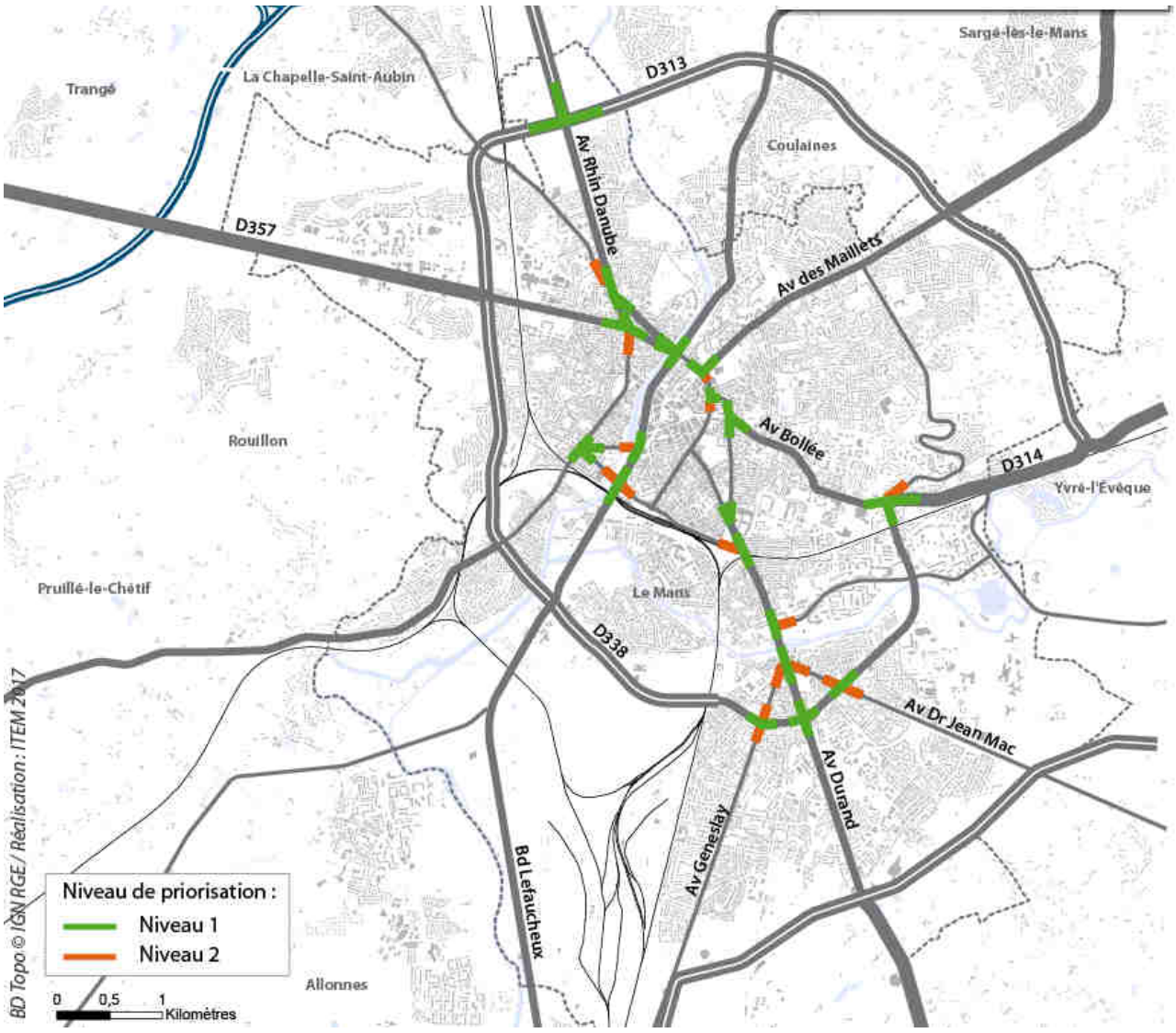
Trafic de transit par le cœur d'agglomération qui induit des phénomènes de congestion sur les principaux carrefours. Des carrefours qui ne sont pas toujours favorables aux cyclistes ou aux piétons.

Objectifs

- Fluidifier le trafic sur le réseau intercommunal,
- Décourager l'usage des voies de desserte locale en shunt du réseau principal.

Mesures à mettre en œuvre

Intersections à traiter

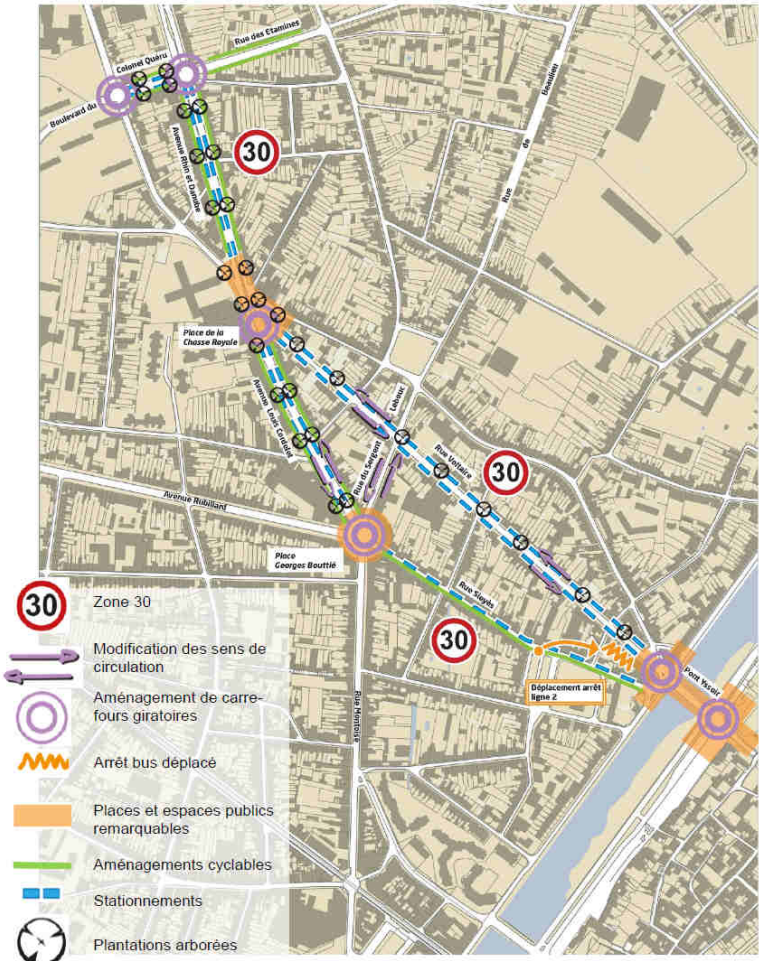


Focus sur le secteur Chasse-Royale

Point stratégique pour l'accès au centre-ville, le secteur Chasse Royale est complexe et sujet à une congestion récurrente en heures de pointe.

Le schéma de circulation actuel du secteur Voltaire/Cordelet est fortement perturbé et ne répond plus aux parcours des usagers notamment dans l'accès vers le centre-ville. Le réseau autoroutier et la rocade, puis les lignes de tramway ont profondément modifié les itinéraires. Ce schéma de circulation, hérité d'une situation aujourd'hui révolue, pénalise le bon fonctionnement du quartier avec des vitesses de circulation élevées, des rues saturées et des parcours inter-quartiers peu directs.

Le nouveau schéma proposé à l'issue de l'étude de circulation réalisée au cours du premier semestre 2016 intègre des modifications portant à la fois sur le sens de circulation des voies, avec la mise à double sens des rues Voltaire, Sergent Lebouc et de l'avenue Louis Cordelet et sur le traitement des carrefours avec la création de giratoires place de la Chasse Royale, place Georges Bouttié, boulevard du Colonel Quéru et de part et d'autre du pont Yssoir.Les aménagements envisagés permettront de rééquilibrer les flux de véhicules, de fluidifier et d'apaiser la circulation et de favoriser les modes de déplacement actifs.



Ajuster les temps de vert sur les axes prioritaires / Appliquer une stratégie globale de régulation des carrefours clés du réseau

Les modalités de gestion de la signalisation lumineuse seront vérifiées au regard de la hiérarchisation adoptée et d'éventuellement régler les nouveaux cycles de feux.

L'objectif est de fluidifier le trafic sur le réseau du niveau supérieur en prévoyant des phases plus longues pour les mouvements permettant de circuler sur ces axes principaux et des phases « courtes » sur les flux venant ou allant sur le réseau de niveau inférieur.

Les ondes vertes seront recherchées sur les grands axes tout en mettant en place des systèmes de priorisation pour les transports en commun dans la gestion de la signalisation lumineuse, afin d'éviter les « ondes rouges » qui pénalisent les vitesses commerciales.

Il s'agira de fluidifier le trafic sur le réseau du niveau supérieur en prévoyant des phases plus longues pour les mouvements permettant de circuler sur ces axes principaux et des phases « courtes » sur les flux venant ou allant sur le réseau de niveau inférieur.

Pour les carrefours avec des axes de même niveau, deux options peuvent être envisagées :

- favoriser l'axe comptant le trafic le plus élevé,
- proposer des temps de feux identiques si l'on estime qu'il n'y a pas lieu de privilégier un axe.

Pour les carrefours avec des voies de différents niveaux, le phasage cherchera à favoriser les échanges entre les branches des voies intercommunales, puis les échanges du réseau communal vers le réseau intercommunal. Les flux allant du réseau intercommunal/communal vers le réseau à caractère local seront généralement « pénalisés » (sauf exception avec par exemple un gros générateur de déplacement à proximité qui générerait des remontées trop importantes).

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Etude du meilleur réglage de la signalisation lumineuse		
Améliorer le fonctionnement du secteur Chasse Royale		
Evaluer l'opportunité et mettre en œuvre l'aménagement des carrefours à traiter		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Etude du meilleur réglage de la signalisation lumineuse	Etudes	A définir	Le Mans Métropole
Améliorer le fonctionnement du secteur Chasse Royale	Réalisation	5M€HT 6M€TTC	Le Mans Métropole
Evaluer l'opportunité et mettre en œuvre l'aménagement des carrefours à traiter	Etudes / réalisation	A définir	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Evolution les flux sur les axes concernés (comptages)
- Carrefours réaménagés

ACTION 5

COMPLÉTER ET FAIRE RESPECTER LE SCHÉMA D'ITINÉRAIRES POIDS LOURDS

Thème 1
▶ Hiérarchiser le réseau viaire

Contexte et enjeux

Un schéma d'itinéraire poids lourd existe actuellement pour les véhicules en desserte locale. Un schéma de ce type fait défaut pour les véhicules en transit. Certains poids lourds utilisent la rocade ou le contournement sud pour éviter le paiement du péage de l'autoroute. Cela en traine des difficultés de circulation sur des axes qui ne sont pas en capacité et n'ont pas vocation à accueillir ce trafic.

Objectifs

- Désengorger certains axes du réseau d'agglomération
- Harmoniser la gestion des flux de poids lourds à l'échelle de l'agglomération, la gestion du transit local relevant des compétences communale

Mesures à mettre en œuvre

Etudier et mettre en œuvre un schéma d'itinéraires Poids Lourds

Ce schéma devra revoir et/ou compléter le jalonnement, harmoniser la règlementation de circulation des poids lourds, faire l'objet d'une communication auprès des sociétés de GPS, des transporteurs et des entreprises locales.

Contrôler le respect du schéma Poids Lourds

Sur la base de points de contrôle stratégiques où stopper de manière sécurisée les véhicules préalablement définis, des campagnes régulières de contrôle du respect de la réglementation seront menées.



Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Etudier et mettre en œuvre un schéma d'itinéraires Poids Lourds		
Contrôler le respect du schéma Poids Lourds		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Etudier et mettre en œuvre un schéma d'itinéraires Poids Lourds	Etudes	A déterminer	Le Mans Métropole
Contrôler le respect du schéma Poids Lourds	Réalisation		

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

Sans objet.

ACTION 6

EQUIPER LE TERRITOIRE DE PARKINGS POIDS LOURDS

Thème 2
▶ Aller vers une nouvelle organisation des flux de marchandises

Contexte et enjeux

L'ancien centre routier de La Chapelle-Saint-Aubin a fermé en 2015.
Des problèmes posés par le stationnement des PL aux abords des magasins et à proximité des échangeurs autoroutiers.

Objectif

- Positionner ce centre à proximité d'un échangeur autoroutier et d'un axe structurant, en périphérie de la zone dense et proche d'une plateforme logistique.

Mesure à mettre en œuvre

Aménager 2 sites : l'un sur Allonnes, l'autre dans la zone Nord

Localisation	Avantages	Inconvénients
Allonnes *ZAC du Monné*	A 7 km de l'A11 sur le contournement Sud A 5 km de la ZI Sud et du CTC Des entreprises de logistique déjà présentes sur place	Distance à l'échangeur de l'A11 qui induit du trafic PL sur la D326
Saint-Saturnin *ZAC Portes de l'Océane*	A proximité du principal échangeur du Mans et de l'ancien centre routier	Circulation actuellement délicate en heures de pointe dans ce secteur Voirie de la ZAC inadapté pour un trafic PL

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Aménager un site à Allonnes		
Aménager un site en Zone Nord		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Aménager un site à Allonnes	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Aménager un site en Zone Nord	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole

Report modal attendu

AUCUN

Indicateurs de suivi

Sans objet.

ACTION 7

PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DU FRET COMBINÉ

Thème 2
▶ Aller vers une nouvelle organisation des flux de marchandises

Contexte et enjeux

La zone de triage du Mans présente de nombreux atouts :

- Un positionnement idéal au centre d'une étoile ferroviaire,
- Des installations fret capacitaires,
- Un positionnement idéal de la zone de triage, au cœur de la ZI Sud et une bonne accessibilité routière,
- Une volonté forte des acteurs institutionnels de développer le fret ferroviaire,
- Une présence de grands industriels ayant la volonté de faire du ferroviaire.

En dépit de ce contexte, la route reste le premier mode de livraison sur Le Mans Métropole. Un chantier de transport combiné (CTC) était présent avec une liaison Château-Gontier – Le Mans – Lyon mais celui-ci était peu performant et manquait de capacité (traitement simultané de seulement ½ train de 750 mètres). Frêt SNCF a donc mis fin à son activité de triage au Mans en 2007.

Une étude a été menée en 2013 par le bureau d'études SYSTRA et RFF sur le potentiel de redéploiement du fret ferroviaire au Mans. Il tire les conclusions suivantes :

- Le fret ferroviaire par train entier a un très faible potentiel de développement ;
- Le triage ou groupage ferroviaire classique (dit aussi wagon-isolé) est difficilement envisageable au vu de la forte diminution des Installations Terminales Embranchées dans un rayon de 100 km autour du Mans (seulement 13 ITE actives avec trafic) et Le Mans est en concurrence directe avec la plateforme de triage de Tours-Saint-Pierre-des-Corps, au positionnement plus favorable dans le réseau central européen ;
- Le **transport combiné est l'offre la plus attractive et présentant le potentiel le plus intéressant** :
  - plus grande flexibilité et délais plus courts que les autres solutions ferroviaires,
  - 1 liaison quotidienne actuellement en œuvre entre Le Mans et Lyon-Vénissieux,
  - à moyen-long terme, 2 à 4 liaisons quotidiennes supplémentaires vers Rhône-Alpes, le Sud-Ouest et le Nord.

Objectif

▶ S'appuyer sur les infrastructures existantes pour doter l'agglomération d'un « port sec »

Mesures à mettre en œuvre

Soit l'amélioration du CTC existant pour traiter 2 rames de 750 mètres par jour.

Soit un nouveau CTC plus capacitaire pour traiter 4 rames par jour.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Amélioration du CTC existant, ou nouveau CTC		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Amélioration du CTC existant, ou nouveau CTC	Etudes	A déterminer	Le Mans Métropole
	Partenariat	/	Région CCI SNCF Réseau

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	**IMPACT FORT**

Indicateurs de suivi

• Tonnage transporté par train

ACTION 8

Optimiser les livraisons dans le centre-ville du Mans

Thème 2
▶ Aller vers une nouvelle organisation des flux de marchandises

Contexte et enjeux

750 commerces dans le centre-ville du Mans.
Des livraisons effectuées essentiellement par véhicule motorisé, générant pollution, bruit et gêne à la circulation.

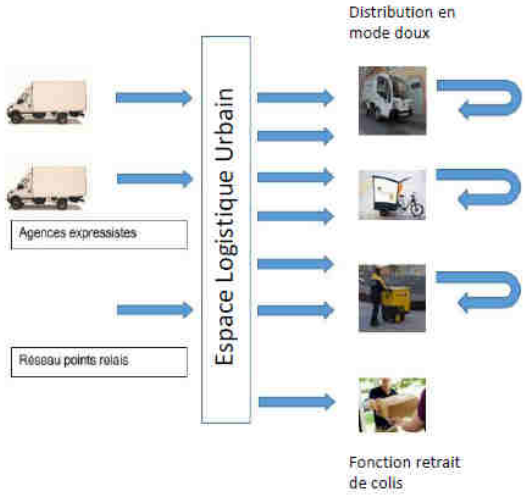
Objectif

- ▶ Regrouper les flux et disposer de véhicules propres pour livrer sur les derniers kilomètres.

Mesure à mettre en œuvre

Mettre en place un Espace de Logistique Urbaine

Un Espace de Logistique Urbaine (ELU) a pour vocation de canaliser les flux de marchandises vers un site où les marchandises sont regroupées afin d'optimiser la livraison finale sur les derniers kilomètres, permettant ainsi une réduction du nombre de véhicules en circulation et la distance parcourue.



La mise en place d'un ELU nécessitera :

- d'en étudier auprès d'opérateurs potentiels la faisabilité technique et financière de la création d'un ELU,
- d'en étudier la localisation un ou plusieurs ELU, positionnés à la fois proche d'un axe urbain structurant pour éviter la pénétration de véhicules en centre-ville et proche du périmètre de livraison pour que l'ELU garde de sa pertinence

Un ELU peut facilement s'insérer dans des constructions existantes comme les parkings en ouvrage (exemple de l'ELU de Beaugrenelle à Paris situé dans un ancien parking), mais aussi les entrepôts péri-centraux existants.

Pistes de localisation :

- *centre de tri postal (Monthéard) : surface disponible à proximité de l'Avenue Bollée,*
- *caserne Paixhans / ETAMAT : plus proche du centre-ville que le centre de tri mais à l'accès plus difficile.*

- de favoriser pour les livraisons du dernier kilomètre l'utilisation de véhicules propres : la tournée finale est effectuée en modes doux, à pied avec des chariots de livraison, en cargocycle ou avec des véhicules électriques.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Mettre en place un Espace de Logistique Urbaine		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Mettre en place un Espace de Logistique Urbaine	Etudes	A déterminer	Le Mans Métropole
	Réalisation	A déterminer	

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Nombre de colis livrés
- Evolution du trafic poids lourds en centre-ville aux heures de livraison

ACTION 9

RESTRUCTURER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS

Thème 3
▶ Renforcer l'attractivité des transports collectifs

Contexte et enjeux

- Avec 6 minutes par branche et 44 000 voyages/jours sur T1 et 28 000 sur T2, il apparaît que les 4 destinations des branches des 2 lignes de tramway ne sont pas équilibrées.
- Le réseau de transports urbains compte 6 lignes structurantes : T1, T2, T3 Tempo, lignes de bus 4, 5 et 6. Les lignes de bus 4, 5 et 6 sont certes structurantes, mais le manque de hiérarchisation ne met pas en valeur ces itinéraires qui représentent 45% des voyages du réseau bus.
- Le développement de l'urbanisation et l'élargissement du périmètre de la Communauté Urbaine rendent nécessaire d'étendre le réseau pour mieux desservir la population.
- Selon les usagers, des besoins fluctuants selon la période, qui nécessitent des ajustements de l'offre pour répondre au mieux aux attentes.
- 13 lignes TIS organisées en étoile autour du Mans desservent la gare routière et le centre-ville du Mans. Ces lignes sont principalement scolaires, mais proposent également des services adaptés aux actifs et aux visiteurs occasionnels se rendant au Mans à la journée ou à la demi-journée.

Objectifs

- ▶ Augmenter l'attractivité des axes lourds
- ▶ Mettre en valeur les 3 lignes de bus structurantes
- ▶ Améliorer la lisibilité du réseau
- ▶ Développer la desserte de proximité
- ▶ Rationnaliser l'offre par période
- ▶ Favoriser un rabattement des cars TIS vers le réseau SETRAM

Mesures à mettre en œuvre

Augmenter la fréquentation sur T1 avec 1 rame toutes les 5 minutes et la diminuer sur T2 avec 1 rame toutes les 7 à 9 minutes

Mettre en places 3 chronolignes sur les 3 lignes de bus structurantes
Ces lignes seront numérotées C4, C5, C6. Les véhicules auront une découpe dédiée et des équipements proches de la ligne Tempo. Elles auront une offre spécifique en termes de fréquence (10 à 15min) et d'amplitude (6h à 23h). Elles bénéficieront chaque fois que possible des couloirs bus et de la priorité aux intersections. Les quais seront aménagés avec un système d'informations voyageurs.

Hiérarchiser les lignes de bus
Cette nouvelle hiérarchisation est envisagée de la façon suivante :

T1 et T2 - Tramway ⇨ fréquence inférieure à 10 minutes
T3 - Tempo ⇨ fréquence inférieure à 10 minutes
C4 C5 C6 - Chronolignes ⇨ fréquence entre 10 et 15 minutes
Bus 10 à 17 - Lignes de maillages ou urbaines ⇨ fréquence 16 à 25 minutes
Bus 20 à 28 - Lignes périurbaines ⇨ fréquence entre 16 et 25 minutes
Bus 30 à 36 - Lignes spécifiques ⇨ fréquence supérieure à 25 minutes
Bus 40 à 50 - Lignes scolaires

Faire évoluer les lignes urbaines de maillage

L'évolution des lignes urbaines de maillage pour une meilleure desserte de proximité est envisagée de la façon suivante :

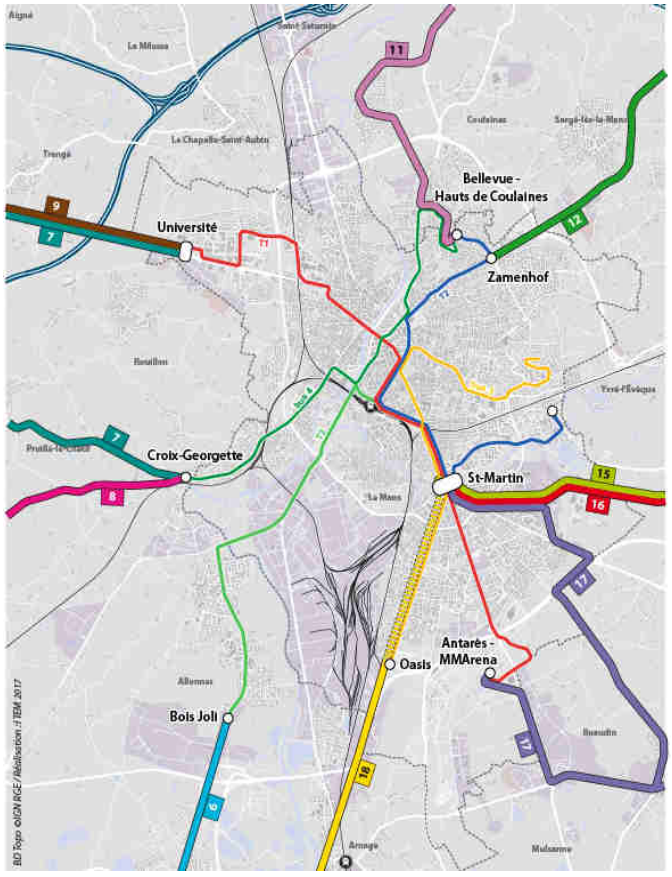
- Plus de dessertes de nouveaux quartiers: Clots Fosset (ligne 9), rue des Fontaines et Belles Chasse (ligne 18), rue des Tilleuls et éco quartiers de Vaux (ligne 22), La Houssière (ligne 24), la Bussonière (ligne 26)
- Plus de proximité en prolongeant certaines lignes: Vers les Trois vallées et Val Monnet à Coulaines (ligne 31), fay vers Pruillé-le-Chétif, prolongation de la ligne 28 jusqu'à Saint Exupéry (correspondance ligne 20)
- Plus de liaison avec de nouvelles dessertes : ligne 35 entre gares et les quartiers de Paixhans
- Ligne 10 qui sera une ligne circulaire (Rainerie, Glonnières, Jean Mac, Maroc)

Adapter le service à la demande constatée

Pour tenir compte des besoins en période scolaire, des actifs et des étudiants pendant les petites vacances, de la fréquentation le week-end et de la demande en soirée, plusieurs ajustements de l'offre seront mis en œuvre à court terme :

- Renfort de l'offre sur la période des petites vacances scolaires, aux heures de pointes sur certaines lignes
- Service public sur toutes les lignes le dimanche avec un transport à la demande pour les lignes qui comptent moins de 65 montées par dimanche
- Dernier départ vers 23h30 pour les lignes structurantes, et 19h30 / 20h00 pour les autres lignes

Articuler services commerciaux TIS et réseau SETRAM



Le rabattement des cars TIS sur le réseau SETRAM suit 3 objectifs :

- Massifier les flux sur les lignes SETRAM,
- Eviter la circulation des véhicules TIS dans le centre du Mans,
- Faire des économies d'exploitation.

Les services dédiés aux scolaires ne seront pas concernés par cette organisation pour des questions de responsabilité du transporteur.

Pour les services « commerciaux », les lignes TIS pourraient se rabattre sur les principales lignes du réseau SETRAM (tramway, tempo, lignes de bus 3 & 4). Des aménagements au niveau des pôles intermodaux sont à envisager pour réceptionner les cars et assurer une intermodalité de qualité avec le réseau SETRAM.

Ce principe ne fonctionnera pour les usagers qu'à condition qu'il y ait une tarification combinée entre TIS et SETRAM aussi bien pour les abonnés que pour les occasionnels (cf. action 14)

Pour les 13 lignes TIS, le gain kilométrique pourrait être de l'ordre de 14 600 km (à 3 euros du kilomètre, le gain envisageable est de l'ordre de 44 000 euros / an).

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Augmenter la fréquentation sur T1 et la diminuer sur T2		
Mettre en places 3 chronolignes sur les 3 lignes de bus structurantes		
Hiérarchiser les lignes de bus		
Faire évoluer les lignes urbaines de maillage		
Rationnaliser l'offre par période		
Articuler services commerciaux TIS et réseau SETRAM		

Coût et maîtrise d'ouvrage

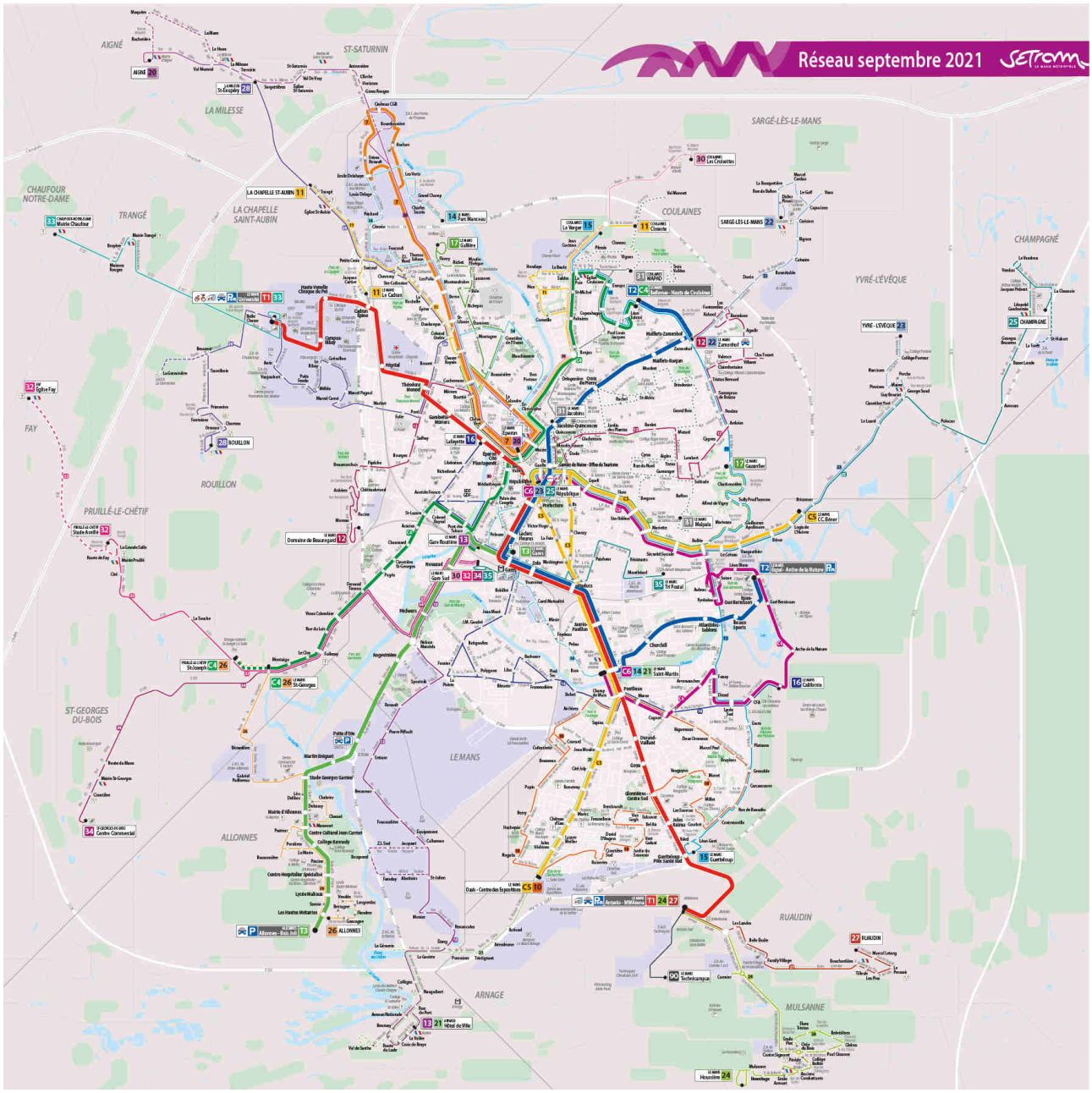
Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Augmenter la fréquentation sur T1 et la diminuer sur T2	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Mettre en places 3 chronolignes sur les 3 lignes de bus structurantes	Etudes et réalisation	30 M€	Le Mans Métropole
Hiérarchiser les lignes de bus	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Faire évoluer les lignes urbaines de maillage	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Rationnaliser l'offre par période	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Articuler services commerciaux TIS et réseau SETRAM	Etudes et réalisation	10 000 à 15 000 euros par arrêt à aménager	Le Mans Métropole / Région

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | **IMPACT MOYEN** | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Fréquentation du réseau SETRAM
- Nombre de réservations par service
- Fréquentation des lignes TIS / montées-descentes aux arrêts SETRAM


Réseau septembre 2021
SETRAM
AIGNÉ
ST-SATURNIN
LA MILESSE
SARGÉ-LÈS-LE-MANS
CHAUFOUR NOTRE-DAME
TRANGÉ
LA CHAPELLE SAINT-AUBIN
COULAINES
CHAMPAGNÉ
YVRÉ-L'ÉVÊQUE
FAY
ROUILLON
PRUILLÉ-LE-CHÉTIF
ST-GEORGES DU-BOIS
LE MANS
ALLONNES
ARNAGE
RUAUDIN
MULSANNE

ACTION 10

DÉVELOPPER UNE OFFRE ADAPTÉE AUX COMMUNES PÉRIURBAINES ET AUX SECTEURS PEU DENSES

Thème 3
▶ Renforcer l'attractivité des transports collectifs

Contexte et enjeux

Des lignes de bus sous-fréquentées le dimanche

Objectifs

- Développer en soirée une offre complémentaire à celle du tramway et des lignes structurantes
- Inciter au covoiturage, en rabattement vers le réseau structurant notamment
- Prendre en compte les besoins spécifiques liés aux déplacements extra-scolaires
- Desservir en TAD (transport à la demande) les lignes les moins fréquentées

Mesures à mettre en œuvre

Proposer un service sur mesure en soirée

Le service **« Flexosoirée »** visera à répondre à la demande de retour de soirée les week-ends. Il s'agira d'un service flexible permettant de rentrer dans chaque commune périurbaine après le dernier service de la ligne régulière. Trois départs seront prévus place de la République à 22h30, 23h30 et 00h30 les vendredis et samedis. Le voyageur choisira le véhicule qui desservira sa commune ou son quartier, indiquera son arrêt au conducteur qui adaptera en conséquence son itinéraire. Tous les arrêts pourront être desservis.



Proposer un service de mise en relation pour le covoiturage

L'application **« Boogie »** proposera, selon la destination souhaitée, des solutions de mobilité en transport en commun, en covoiturage ou un mix des deux solutions. Ainsi, le covoiturage est intégré de façon dynamique dans la chaîne des déplacements. Cette offre de covoiturage intermodale sera mise en avant dans 5 parkings :

- le parking relais Bartholdi en connexion avec T1
- le parking relais Antarès en connexion avec T1
- le parking de proximité Zamenhof en connexion avec T2
- le parking relais Bois-Joli en connexion avec T2
- le parking relais Patte d'oie en connexion avec Tempo

Cette application proposera également des trajets en porte à porte à des voyageurs habitant des zones peu desservies par les transports collectifs. *Cette mesure répond également aux objectifs de l'action 30 : aller vers une mobilité connectée).*

Permettre d'organiser du covoiturage sécurisé

La plateforme gratuite **« CMABULLE »** permettra aux familles de se mettre en relation pour organiser leurs déplacements vers les établissements scolaires et les associations (activités périscolaires). Il s'agit de favoriser du covoiturage sécurisé des enfants par les parents. *Cette mesure répond également aux objectifs de l'action 30 : aller vers une mobilité connectée).*

Proposer du TAD le dimanche

La fréquentation du réseau de transport en commun sur 11 des 19 communes de la Communauté Urbaine ne justifie pas le maintien d'une offre régulière. Ces communes seront donc desservies en TAD les dimanches, ce type d'offre permettant d'assurer un service mieux dimensionné à la demande des usagers. Les 11 communes concernées par cet ajustement de l'offre sont : Chaufour-Notre-Dame, Fay, Saint-Georges-du-Bois, Pruillé-le-Chétif, Trangé, Yvré l'Evêque, Sargé-les-le-Mans, Mulsanne, Alonnes, Ruaudin, Rouillon.

Aller vers un TAD zonal en rabattement sur les lignes SETRAM dans les secteurs peu denses aujourd'hui non desservis

Dans les communes périurbaines, les lignes ne desservent que les bourgs. Les secteurs les plus éloignés ne sont donc pas desservis. Pour permettre à tous d'accéder au transport dans des conditions efficaces et supportables pour la Collectivité, un TAD zonal pourrait être envisagé.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Proposer un service sur mesure en soirée		
Proposer un service de mise en relation pour le covoiturage		
Permettre d'organiser du covoiturage sécurisé		
Proposer du TAD le dimanche		
Aller vers un TAD zonal en rabattement sur les lignes SETRAM dans les secteurs peu denses aujourd'hui non desservis		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Proposer un service sur mesure en soirée	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Proposer un service de mise en relation pour le covoiturage	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Permettre d'organiser du covoiturage sécurisé	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Proposer du TAD le dimanche	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | IMPACT MOYEN | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Nombre de connexions au service
- Nombre de réservations par service

ACTION 11

FAIRE DES HALTES ET GARES DE VÉRITABLES PÔLES MULTIMODAUX

Thème 4
▶ Améliorer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes

Contexte et enjeux

3 gares : Le Mans, Arnage, Champagné.
Pôle d'Echange Multimodal de la gare du Mans efficace.
Rabattement multimodal sur la gare d'Arnage actuellement peu organisé.
1 halte prévue au niveau de l'hôpital (opérationnelle en 2023).

Objectifs

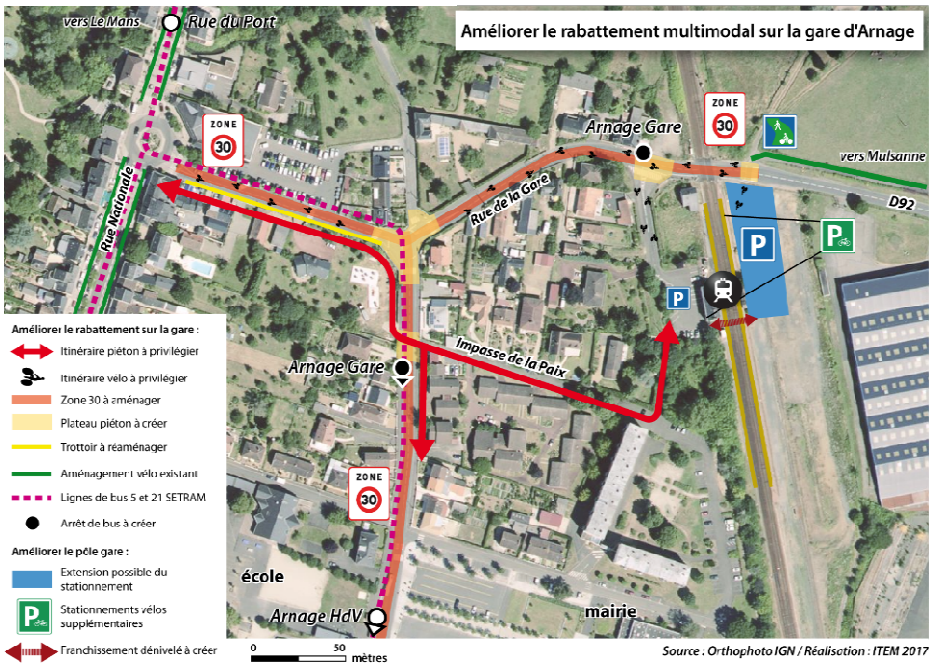
- Renforcer l'usage des TER pour des déplacements dans Le Mans Métropole par la valorisation de l'étoile ferroviaire.
- Permettre à tous les modes d'accéder aux gares aux gares d'Arnage et Champagné de manière sécurisée.

Mesures à mettre en œuvre

Améliorer l'accessibilité piéton
Disposer de cheminement piétons de qualité, sécurisés et accessibles aux PMR, aussi bien sur le pôle gare que pour y accéder.

Améliorer l'accessibilité vélo
(lien à l'action 22)
Réaliser des itinéraires cyclables jalonnés en rabattement sur la gare et prévoir du stationnement sécurisé.

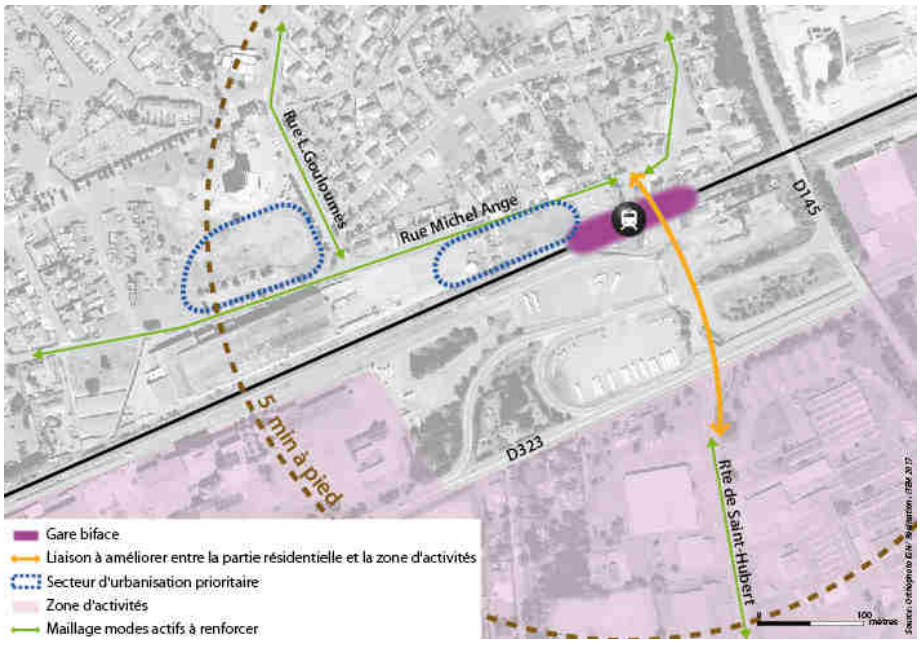
Améliorer l'accessibilité automobile
Jalonner la gare depuis les grands axes routiers et prévoir une aire de stationnement avec dépose-minute.



Mettre en place une desserte bus urbaine voire interurbaine avec un arrêt positionné au plus près de la gare.

Optimiser les correspondances entre les bus urbains, les cars interurbains et les trains.

Disposer d'une information multimodale sur l'offre de transport (plans, horaires, tarifs…) et la situation en temps réel (temps d'attente, correspondances, perturbations…).



Faire de la halte de Champagné un nouveau pôle de centralité
Cette gare présente l'intérêt d'avoir une position intermédiaire entre la partie résidentielle de la commune et sa zone d'activités, mais seulement 155 voyageurs par jour y sont recensés. Les potentiels fonciers à proximité de cette gare sont des opportunités de développement à travailler en lien avec cette halte pour en confirmée la fonction centrale.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Améliorer l'accessibilité piéton		
Améliorer l'accessibilité vélo		
Améliorer l'accessibilité automobile		
Mettre en place une desserte bus urbaine voire interurbaine avec un arrêt positionné au plus près de la gare.		
Optimiser les correspondances entre les bus urbains, les cars interurbains et les trains.		
Disposer d'une information multimodale sur l'offre de transport (plans, horaires, tarifs...) et la situation en temps réel (temps d'attente, correspondances, perturbations...).		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Améliorer l'accessibilité piéton	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Améliorer l'accessibilité vélo	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Améliorer l'accessibilité automobile	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Mettre en place une desserte bus urbaine voire interurbaine avec un arrêt positionné au plus près de la gare.	Réalisation	A intégrer à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Optimiser les correspondances entre les bus urbains, les cars interurbains et les trains.	Réalisation	/	Le Mans Métropole
Disposer d'une information multimodale sur l'offre de transport (plans, horaires, tarifs...) et la situation en temps réel (temps d'attente, correspondances, perturbations...).	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	**IMPACT MOYEN**	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Fréquentation des lignes.

ACTION 12

ALLER VERS UNE INTÉGRATION TARIFAIRE ENTRE SETRAM, TIS ET TER

Thème 4
▶ Améliorer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes

Contexte et enjeux

L'utilisation combinée de plusieurs réseaux nécessite l'achat de plusieurs titres de transport.
Il n'est pas possible de se déplacer avec les réseaux TIS et TER dans le périmètre de Le Mans Métropole avec un titre SETRAM.

Objectifs

- Rendre plus attractive l'offre TC en proposant à l'usager davantage de possibilités pour se déplacer aussi bien dans le temps (des services supplémentaires) que dans l'espace (nouvelles Origine-Destination possibles)
- Permettre et « fluidifier » les déplacements multimodaux (SETRAM + TER par exemple) en enlevant la contrainte de l'achat de 2 titres de transport distincts.

Mesure à mettre en œuvre

Etablir une convention entre Le Mans Métropole, la SETRAM, la Région Pays de la Loire et l'exploitant ferroviaire ou TIS concernés (actuellement SNCF Mobilités pour TER et Transdev STAO pour TIS).
Pour des déplacements ayant une origine et une destination au sein du ressort territorial de la mobilité de Le Mans Métropole, il s'agira de permettre l'utilisation d'un titre SETRAM pour voyager sur les réseaux TIS ou TER.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Etablir une convention entre les différents opérateurs		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Etablir une convention entre les différents opérateurs	Partenariat	A déterminer : - Coût de fourniture de système d'achat et de validation pour les gares - Compensations financières entre exploitants	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | IMPACT MOYEN | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

• Nombre de validations multimodales

ACTION 13

DÉVELOPPER LE COVOITURAGE ET LES PARKINGS-RELAIS

Thème 4
▶ Améliorer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes

Contexte et enjeux

3 aires de covoiturage existantes sur le territoire qui restent perfectibles en termes de rabattement tout mode.
Absence de parkings-relais (P+R) aux accès au Mans depuis la Croix Georgette et Zamenhof, tous deux pourvus d'une offre TC structurante.

Objectif

- Offrir des alternatives à l'autosolisme

Mesures à mettre en œuvre

Poursuivre l'aménagement d'aires de covoiturage

Il s'agira de privilégier les principaux échangeurs et nœuds routiers du territoire, pour porter à 7 le nombre d'aires proposant environ 200 places. 4 de ces aires sont des parkings existants pour lesquels un jalonnement sera mis en place pour inciter au rabattement multimodal.
En complément, chaque commune pourrait mettre en place des aires dans son bourg pour faciliter le covoiturage entre habitants.

Envisager 1 P+R supplémentaire

Croix-Georgette, avec la ligne 4 de la SETRAM et mutualisé avec l'aire de covoiturage.

Accompagner l'autostop organisé sur les communes périurbaines en complément de l'offre TC

L'autostop organisé est un compromis entre l'autostop classique et le covoiturage, adapté aux personnes non motorisées, pour des trajets de courte distance. Il permet de pallier au manque de l'offre TC et de la compléter aussi bien dans le temps que dans l'espace. En pratique, ce dispositif est structuré par l'identification « d'arrêts » permettant à un autostoppeur d'être repéré et pris en charge par un automobiliste.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Poursuivre l'aménagement d'aires de covoiturage		
Proposer des aires de co-voiturage dans les bourgs		
Envisager 1 P+R supplémentaire		
Accompagner l'autostop organisé sur les communes périurbaines en complément de l'offre TC		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Poursuivre l'aménagement d'aires de covoiturage	Etudes / Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Proposer des aires de co-voiturage dans les bourgs	Etudes / Réalisation	A déterminer	Communes
Envisager 2 P+R supplémentaires	Etudes / Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Accompagner l'autostop organisé sur les communes périurbaines en complément de l'offre TC	Partenariat	Signalisation des arrêts : 3 000 € pour un panneau, 120 000 € pour un arrêt avec affichage de la destination Campagne d'information : 3 000 € / an	Le Mans Métrpole / Pays du Mans

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Nombre d'aires créées
- Fréquentation des parkings
- Evolution des montées / descentes aux arrêts TC
- Nombre de points d'autostop créés
- Fréquentation des arrêts d'autostop

ACTION 14

DÉVELOPPER UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Thème 4
▶ Améliorer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes

Contexte et enjeux

La multi-motorisation des ménages induit de nombreuses difficultés : coût d'un second véhicule pour les ménages, et incidences en termes de trafic et de stationnement pour la collectivité. L'autopartage permet de limiter les nuisances et d'améliorer significativement le budget des ménages tout en offrant les avantages de l'automobile.

Objectif

- ▶ Mettre en œuvre un service adapté aux besoins et à la demande locale



Mesure à mettre en œuvre

<u>Définir les besoins auxquels l'autopartage pourrait répondre</u>

L'autopartage est la mise à disposition des ménages ne souhaitant/pouvant pas posséder une voiture, d'un véhicule pour leurs besoins ponctuels.
Pour ce faire, il convient d'étudier les différentes solutions disponibles pour mettre en place un service d'autopartage adapté aux besoins et à la demande sur les communes de Le Mans Métropole.

Type de système	Fonctionnement	Rôle de la collectivité	Exemple
Entre particuliers	Démarche permettant à un particulier de louer son véhicule contre rémunération via une plateforme internet	Dans l'absolu aucun mais elle peut être facilitatrice et communiquer sur les atouts de l'autopartage.	Ouicar, Koolicar, Autotop issu d'un partenariat entre une CC de l'Isère et Koolicar
Institutionnel en partenariat avec des entreprises spécialisées	Mise à disposition de plusieurs véhicules en autopartage avec inscription sur une plateforme internet.	Possible soutien financier. Disposition de places sur voirie. Communication. Combinaison possible d'un abonnement TC+autopartage	Bluecar (Lyon, Paris, Bordeaux) Citelib (Rhône-Alpes) Yea (Strasbourg)

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Définir les besoins auxquels l'autopartage pourrait répondre		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Définir les besoins auxquels l'autopartage pourrait répondre	Etudes	A déterminer	Pays du Mans
	Partenariat	A déterminer	Pays du Mans/Communes

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | IMPACT MOYEN | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

Sans objet

ACTION 15

ASSURER LA MISE EN ŒUVRE D'UN RÉSEAU PIÉTON ET CYCLABLE DANS LES NOUVELLES OPÉRATIONS D'URBANISATION

Thème 5
▶ Articuler développement de l'urbanisation et mobilités alternatives à l'automobile

Contexte et enjeux

L'urbanisation sous forme d'opérations d'habitat individuel a longtemps privilégié une mobilité liée à la voiture. L'organisation urbaine des communes de l'agglomération n'a pas toujours tenu compte d'une logique en réseau des cheminements piétons et cyclables pour des déplacements du quotidien de courte distance à l'échelle des bourgs.

Objectifs

- Intégrer la trame piétonne aux différents types de voies lorsque le réseau routier permet un accès direct et rapide à la centralité, aux arrêts de transports en commun et/ou au réseau doux qui borde le site urbanisé
- Développer un réseau piétons / cycles distinct Lorsque la trame viaire ne permet pas un accès direct

Mesure à mettre en œuvre

Imposer dans les nouvelles opérations d'urbanisation conséquente une réflexion sur les cheminements doux, en lien avec les aménagements existants

Le Plan Local d'urbanisme, au travers des orientations d'aménagement et de programmation, permet d'assurer la prise en compte des enjeux liés aux continuités piétonnes et cyclables dans les nouvelles opérations d'urbanisation, qu'elles soient à vocation résidentielle ou économique. Il s'agit de permettre de rejoindre facilement et de façon sécuriser les équipements et zones d'emplois situés à proximité, ainsi que les arrêts de transport en commun.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Traduire dans le volet réglementaire du PLU communautaire les enjeux et attentes en matière de réseaux piétons et cyclables		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Traduire dans le volet réglementaire du PLU communautaire les enjeux et attentes en matière de réseaux piétons et cyclables	Réalisation	/	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

Sans objet

ACTION 16

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Thème 6
▶ S'appuyer sur le stationnement pour favoriser le report modal

Contexte et enjeux

Dans certains quartiers de la ville du Mans, le stationnement en voirie est sous pression, notamment en période nocturne.

Objectif

- Organiser le stationnement résidentiel en tenant compte des contraintes sur l'espace public et de l'offre sur domaine privé

Mesures à mettre en œuvre

Etudier les enjeux et les besoins par quartier

Il s'agira d'évaluer par secteur la pression sur le stationnement résidentiel, d'identifier les poches de stationnement sur voirie sous-utilisée et inciter à leur utilisation, d'évaluer les possibilités de développement d'une offre adaptée, etc.

Inciter à une mutualisation des espaces de stationnement privé

Le principe de la mutualisation est de regrouper des places de stationnement sur un même espace et tirer profit du foisonnement. Ainsi, une place de stationnement peut être utilisée par plusieurs usagers fréquentant les différents équipements du secteur, et également par les riverains. La mutualisation présente plusieurs avantages :

- Réduction des coûts en construisant moins de places,
- Dissociation du logement et du garage permettant de « mettre la voiture à distance ». Dans ce cas, les résidents limitent leur fréquence d'utilisation de la voiture surtout pour des très courtes distances,
- Libération de l'espace public.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Etudier les enjeux et les besoins par quartier		
Inciter à une mutualisation des espaces de stationnement privé		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Etudier les enjeux et les besoins par quartier	Etudes / Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Inciter à une mutualisation des espaces de stationnement privé	Etudes	/	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | IMPACT MOYEN | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

• Nombre de places de stationnement créées
• Nombre de places de stationnement mutualisées

ACTION 17

FAIRE ÉVOLUER L'ORGANISATION ET LES RÉGLEMENTATIONS DU STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE DU MANS

Thème 6
▶ S'appuyer sur le stationnement pour favoriser le report modal

Contexte et enjeux

Il existe une réglementation du stationnement sur 2 000 places en centre-ville du Mans mais le diagnostic a montré une congestion forte du stationnement en périphérie de la zone payante (effets de bord).

Objectifs

- Poursuivre les réflexions sur l'évolution de la politique de stationnement dans les secteurs les plus contraints de façon à mieux utiliser le stationnement comme levier en matière de report modal.
- Mettre en place une stratégie pour que l'outil stationnement devienne sur Le Mans Métropole le déclencheur d'une mobilité durable.

Mesures à mettre en œuvre

Les mesures à mettre en oeuvre pour atteindre ces objectifs se déclinent en 3 étapes.

1ère étape : **Communiquer sur l'outil stationnement**

Il s'agira de mieux faire percevoir aux différents usagers les logiques et enjeux en matière de stationnement, en :

- informant sur le stationnement illicite et les conséquences que cela entraîne,
- démontrant qu'un stationnement réglementé permet une meilleure rotation et contribue au dynamise des secteurs concernés,
- rassurant sur le contrôle / verbalisation du stationnement qui est un levier financier utile à tous dans le développement de la mobilité durable,
- en concertant sur les nécessaires évolutions en matière de stationnement (zonage, tarification…).

Pour réussir cette première étape, une communication multi-supports sera déployée.

2ème étape : **Favoriser l'usage des parcs souterrains pour le stationnement de longue durée**

Le Mans Métropole dispose en hypercentre d'un nombre important de places de stationnement en parking en ouvrage. Compte tenu de leur localisation adaptée et de la qualité générale de ces emplacements, cela doit devenir un réflexe pour les automobilistes actifs, résidents ou visiteurs. Cette mesure nécessite d'en améliorer l'attractivité en travaillant sur leur aménagement (sentiment de sécurité notamment).

Cette mesure doit aussi être accompagnée d'actions comme :

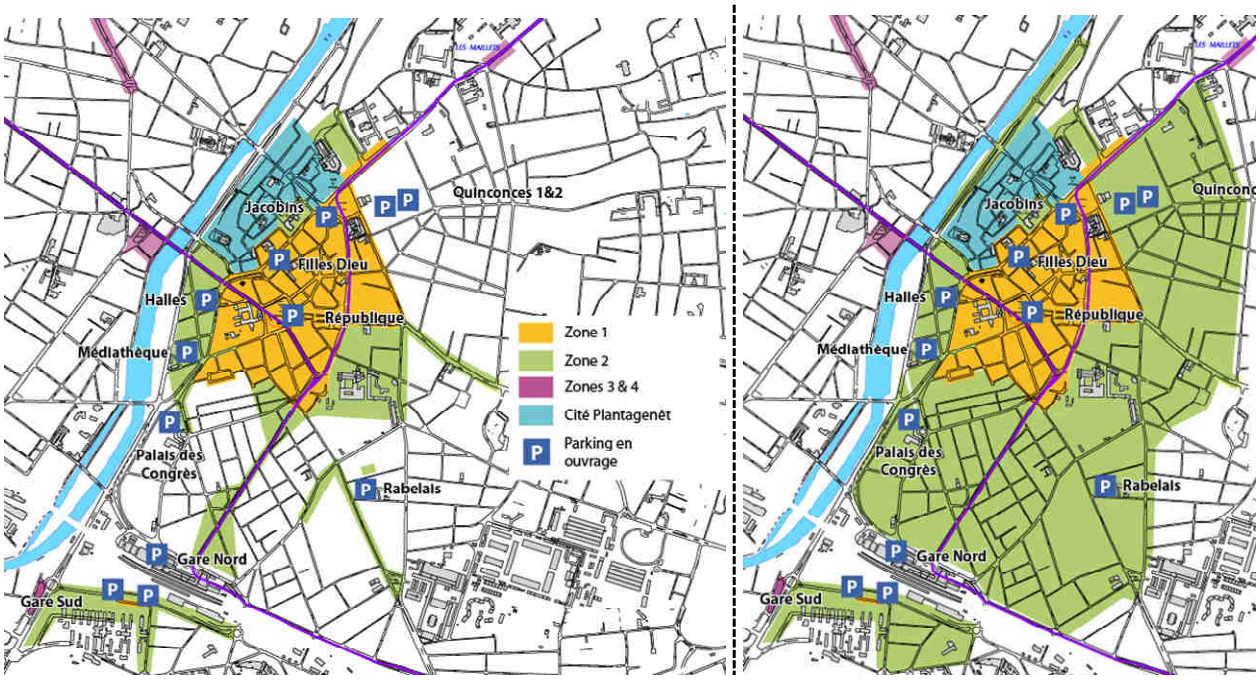
- le jalonnement des parcs de stationnement en ouvrage. Un jalonnement dynamique précisant la possibilité d'un stationnement de longue durée et le nombre de places à disposition, permet d'informer et de mieux guider les automobilistes. Un jalonnement complémentaire à destination des piétons permettra de mieux guider les visiteurs entre les parcs et les pôles structurants proches,
- une tarification des places en ouvrage moins élevée qu'en voirie pour le stationnement de moyenne et longue durée,
- une raréfaction des places en voirie pour favoriser l'utilisation des parkings publics.

3ème étape : **Réfléchir, en concertation avec les acteurs locaux, à une extension du secteur réglementé sur Le Mans**

Le stationnement reste problématique dans la zone centrale et notamment dans les secteurs aux abords des zones réglementées. Ainsi, pour répondre aux difficultés rencontrées par les visiteurs et résidents, il convient de co-construire une extension des zones réglementées toujours dans ce souci de mise en œuvre d'un outil stationnement pérenne au service d'une mobilité durable sur l'hypercentre de la métropole.

Il s'agira :

- d'étendre les zones à stationnement réglementé en centre-ville : selon la proposition l'hypothèse ci-après, 2 440 places supplémentaires sont concernées,
- de mettre en place une réglementation adaptée avec un tarif pour les résidents,
- de mettre en lien cette extension du secteur réglementé avec les parkings en ouvrage et l'étape 2.



Zonage actuel ⇨ Proposition d'extension de la zone 2 à terme

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Communiquer sur l'outil stationnement		
Favoriser l'usage des parcs souterrains pour le stationnement de longue durée		
Réfléchir, en concertation avec les acteurs locaux, à une extension du secteur réglementé sur Le Mans		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Communiquer sur l'outil stationnement	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole
Favoriser l'usage des parcs souterrains pour le stationnement de longue durée	Réalisation	A intégrer à la DSP Cénovia Park	Le Mans Métropole
Réfléchir, en concertation avec les acteurs locaux, à une extension du secteur réglementé sur Le Mans	Etude	A déterminer	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Fréquentation des parkings en ouvrage
- Stationnement payant, nombre de places en aérien

ACTION 18

DÉFINIR DES NOMRES DE STATIONNEMENT EN TENANT COMPTE DES BESOINS RÉÉLS ET DU CONTEXTE

Thème 6
▶ S'appuyer sur le stationnement pour favoriser le report modal

Contexte et enjeux

Les normes de stationnement imposés dans les documents d'urbanisme antérieurs au PLU intercommunale sur Le Mans Métropole correspondaient à un minimum à respecter. La règle était ainsi définie sur la base de ratio dont l'application ne permettait pas de prendre en compte les besoins générés par les nouvelles constructions dans toute leur diversité.
Par ailleurs, il est avéré qu'il existe une corrélation importante entre la disponibilité d'une place de stationnement et le choix modal des actifs pour leurs déplacements domicile-travail : en moyenne en France, 69 % des actifs disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de travail utilisent leur voiture.

Objectif

- Adapter les exigences en matière de stationnement en fonction de la vocation des constructions, de l'offre modale, des capacités de stationnement à proximité et des parts modales souhaitées

Mesures à mettre en œuvre

Fixer des normes plafond

Pour répondre à l'objectif de diminution de la part modale de la voiture, le règlement du Plan Local d'Urbanisme pourrait introduire systématiquement pour les locaux commerciaux et de bureaux notamment, un nombre maximal de places à réaliser pour le stationnement des véhicules motorisés (voitures et deux-roues motorisés). Ces exigences diffèreraient selon la desserte en transport collectif et notamment les modes lourds avec une modulation selon la distance-temps à l'arrêt le plus proche (moins de 8 minutes à pied pour les TC structurants et moins de 5 minutes pour les autres lignes régulières par exemple). Cette réflexion sur les normes plafond à retenir en fonction des objectifs de report modal sera à mener progressivement pour toutes les destinations de construction.

Tendre vers une estimation des besoins en stationnement en fonction du contexte

Imposer une norme selon un plafond constituera une 1ère étape.
La destination / vocation de la plupart des constructions, hormis celles à vocation résidentielles, peuvent, pour une même catégorie et selon la localisation, générer des besoins très différents (par exemple, un commerce, en fonction de sa superficie, un hôtel en fonction de sa localisation).
L'ambition sera donc dans un 2ème temps de généraliser avec les porteurs de projet une analyse du besoin au cas par cas en tenant compte à la fois du contexte (proximité des transports en commun, facilités d'accès en vélo, possibilités de mutualisation avec des aires de stationnement à proximité), du nombre de salariés, du nombre de visiteurs, du foisonnement, de la fréquence des livraisons, etc. Il s'agira de sortir progressivement d'une gestion des besoins en stationnement par normes strictes, mais de s'appuyer à la fois sur le contexte et les objectifs de diminution de la part de la voiture sur certains trajets et dans certains secteurs pour faire du stationnement un véritable outil de report modale au service d'une mobilité du quotidien durable.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Fixer des normes plafond		
Tendre vers une estimation des besoins en stationnement en fonction du contexte		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Fixer des normes plafond Tendre vers une estimation des besoins en stationnement en fonction du contexte	Etudes	/	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | IMPACT MOYEN | **IMPACT FORT**

Indicateurs de suivi

- Evolutions des parts modales
- Evolutions du règlement du PLU communautaire en matière de normes de stationnement

ACTION 19

POURSUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

Thème 7
▶ Favoriser l'usage du vélo

Contexte et enjeux

- Peu de contraintes pour une pratique quotidienne : Le relief est peu impactant avec de larges vallées facilitant les déplacements. Cependant, plusieurs plateaux (Sargé et Ruaudin) et buttes (Pontlieue) sont présents sur le territoire mais ce relief reste malgré tout assez faible et ne limite pas la pratique des modes actifs.
- Réseau étendu : 155 km d'aménagements cyclables existants (hors Zone de Modération de Vitesse), mais des discontinuités et un jalonnement insuffisant.
- Succès du service de location de vélos classiques et électriques.

Objectifs

- ▶ organiser un maillage cyclable pour des déplacements du quotidien en s'appuyant sur les aménagements déjà réalisés et le Boulevard Nature,
- ▶ Aménager les principales artères de chaque commune pour y sécuriser la pratique du vélo,
- ▶ Compléter sur Le Mans les itinéraires sur les principaux axes par de liaisons permettant des déplacements inter-quartiers,
- ▶ Permettre des jonctions des communes périphériques vers Le Mans, sur une distance adaptée aux déplacements fonctionnels (inférieure à 8 km environ),
- ▶ Desservir systématiquement les principaux équipements de l'agglomération : établissements scolaires du second degré et de l'enseignement supérieur, équipements sportifs et de loisirs, pôles de santé,
- ▶ Favoriser le rabattement sur les principales zones d'activités,
- ▶ Favoriser le rabattement sur des points d'arrêts de transports en commun, notamment la gare et les terminus du tramway.
- ▶ Valider des principes d'aménagements

Mesures à mettre en oeuvre

Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable structurant / Procéder aux acquisitions foncières nécessaires à la mise en œuvre de ce réseau *(détail des principes et itinéraires retenus à partir de la page suivante)*

Actualiser la charte des aménagements cyclables

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable structurant		
Procéder aux acquisitions foncières nécessaires à la mise en œuvre de ce réseau		
Actualiser la charte des aménagements cyclables		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable structurant	Réalisation	Non déterminée	Le Mans Métropole
Actualiser la charte des aménagements cyclables	Etudes	/	Le Mans Métropole

Report modal attendu

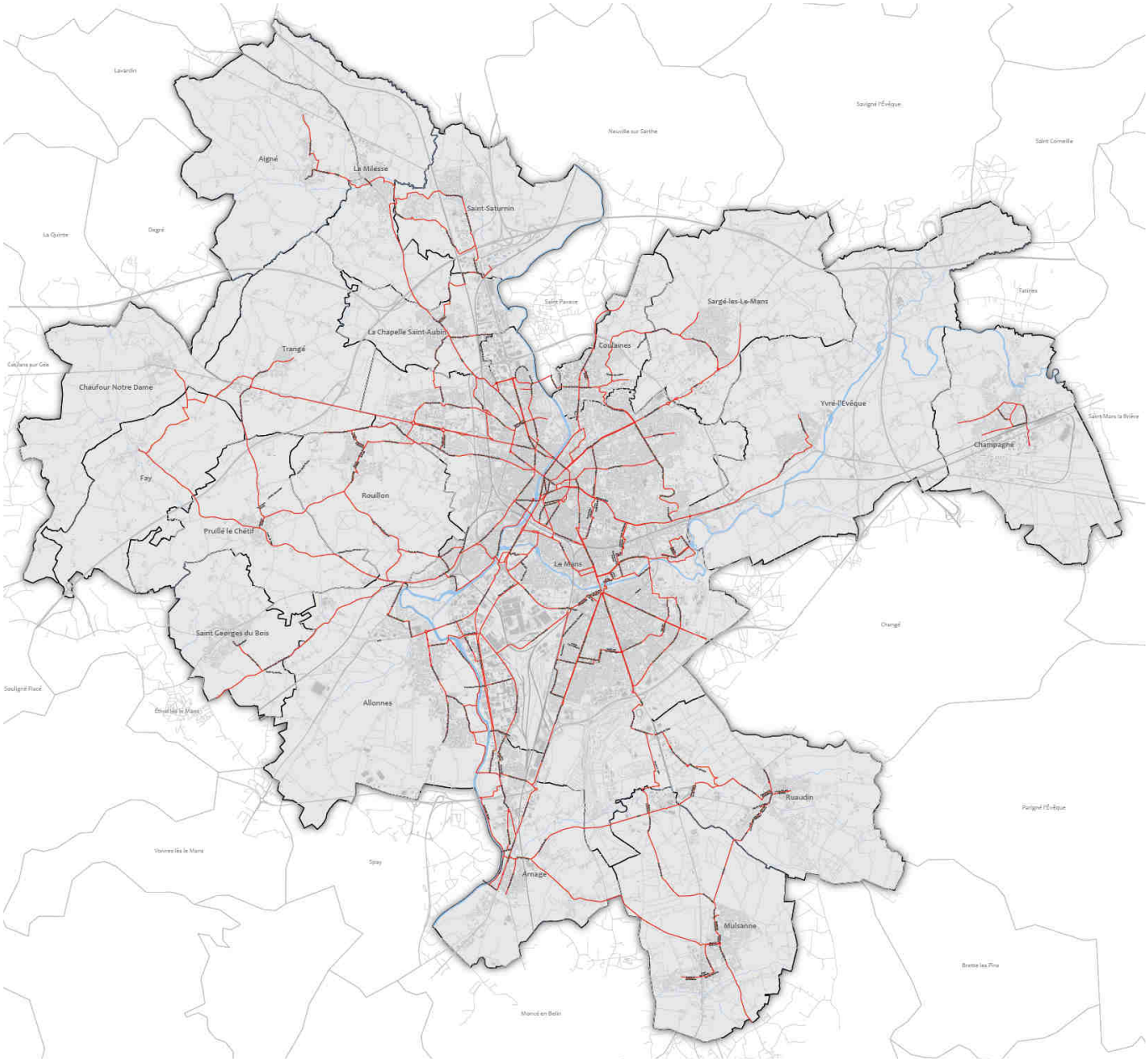
IMPACT FAIBLE | **IMPACT MOYEN** | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Linéaire d'aménagement cyclable réalisé
- Part modale des modes actifs
- Comptages vélos ponctuels

Un réseau global

A horizon 2030, ce sont près de 274 km qui seront aménagés, répartis en 67 itinéraires.
Tronçons existants : 141 km
Tronçons à aménager : 133 km



Ce réseau global ne distingue pas de réseau express, la configuration du territoire ne s'y prêtant pas. Ce type d'itinéraire doit permettre des liaisons efficaces et confortables entre des grands pôles et être la colonne vertébrale d'un réseau global. Il s'agit de mettre en place des principes d'aménagement permettant d'assurer un haut niveau de sécurité et de rapidité des déplacements cyclables : pistes cyclables bidirectionnelles pour faciliter les dépassements entre cyclistes, traitement particulier des carrefours pour limiter les arrêts des cyclistes (priorité si faible trafic, carrefours dénivelés par exemple), identification du réseau à travers une charte d'aménagement, un revêtement et un jalonnement dédié et des services aux cyclistes (station de gonflage par exemple).

Un réseau express nécessite ainsi des aménagements lourds pour assurer les continuités. Il s'aménage alors sur des axes où les configurations du réseau viaire permettent l'insertion d'un tel aménagement et qui mènent à des centralités fortes, à savoir pour Le Mans Métropole les principales pénétrantes (axes Durand / Jaurès, Mariette / Bollée, Rubillard / Sieyès, Voltaire / Rhin et Danube, Libération, boulevard Saint-Michel depuis Coulaines) et les bords des cours d'eau. La majorité de ces axes sont des voies contraintes dont certaines accueillent le tramway ou des lignes de bus structurantes, et d'autres ont des profils trop étroits. Concernant les bords de la Sarthe et de l'Huisne, l'absence de bas-quais sur les portions les plus intéressantes ne permet pas de profiter d'intersections dénivelées.

Une attention particulière sera cependant portée à toute expérimentation ou option pertinente dans le cadre de la mise en œuvre de ce réseau structurant. La réalisation d'aménagements cyclables confortables, sécurisés et continus en site propre sur des axes identifiés comme structurants avec un traitement particulier de certains carrefours stratégiques pour une meilleure prise en compte des cyclistes pourra être envisagé. Le jalonnement

pourra aussi encourager des rabattements sur ces axes qui seront alors perçus et utilisés comme des axes structurants.

Tous les pôles générateurs à moins de 200 mètres d'un itinéraire cyclable

Le tableau suivant détaille la qualité de desserte à terme par un itinéraire cyclable des 283 pôles générateurs de déplacements* identifiés sur le territoire de Le Mans Métropole.

Type de pôle générateur	Nombre de pôles générateurs	Distance à l'itinéraire cyclable			
		< 50 m	50 - 100 m	100 - 150 m	150 - 200 m
Administration	17	11	16	17	17
Etablissements scolaires	51	11	35	44	51
Commerces	38	30	36	37	38
Culture	11	9	11	11	11
Ecoles	125	51	83	109	125
Etablissements sanitaires	6	0	1	3	6
Sports et loisirs	30	5	13	24	30
Transport	5	1	5	5	5
Total	**283**	**118**	**200**	**250**	**283**

Une mise en œuvre sur 12 ans

La mise en oeuvre de ce réseau se décline sur une douzaine d'années. 4 niveaux de priorité ont été retenus, sur la base de différents critères :

- dangerosité au regard des niveaux de trafic, des vitesses pratiquées,
- potentiel captable de cyclistes et en particulier de pendulaires, en tenant compte des contraintes de relief et de distance,
- réseau existant / projets programmées / coût : forcer le passage par le réseau existant, prise en compte des aménagements programmés, distinction entre itinéraires nécessitant une intervention légère ou bien des travaux plus lourds,
- continuité : traiter d'abord les discontinuités du réseau initial.

Le réseau cyclable de 273 km à terme constituera le réseau principal, dit structurant, auquel s'ajoute les aménagements existants (176 km), ainsi que les interventions au gré des aménagements, dans les secteurs plus résidentiels notamment, aussi bien à l'échelle des quartiers du Mans que des centres-villes et centres-bourgs des communes périphériques.

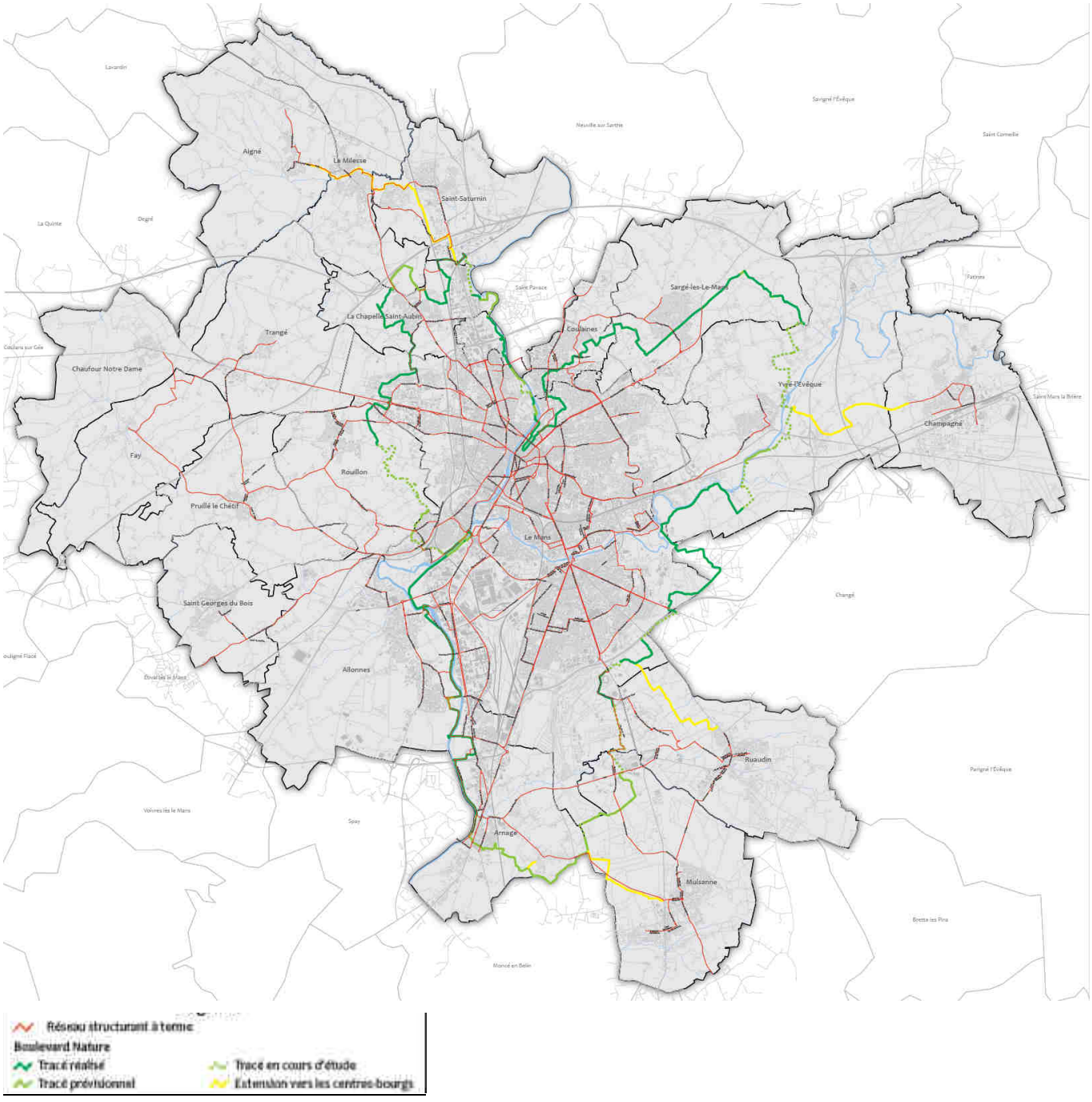
Un itinéraire supplémentaire entre Champagné et Le Mans sera également étudié dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet.

* Les fiches itinéraires précisent les publics cibles et les pôles générateurs desservis.

Articulation avec le Boulevard Nature

Lorsque pertinent, le réseau projeté s'appuie sur le Boulevard Nature. Ces 2 réseaux présenteront à terme une vingtaine de kilomètres en commun.

A noter que le réseau cyclable vise le développement de la pratique du vélo pour des déplacements dits fonctionnels, alors que le Boulevard Nature s'adresse plutôt à des déplacements piétons et cycles de loisirs.



67 itinéraires : 8 itinéraires complets, 59 itinéraires à traiter pour assurer la continuité du réseau

1	**Gare <> Comtes du Maine**	Existant	Connexion entre la gare et le centre-ville, qui fonctionne dans les sens Nord > Sud et Sud > Nord.
2	**Gare**	Existant	Desserte confortable et sécurisée de la gare, et connexion aux différents axes radiaux de la ville qui permettent des liaisons de type rocade entre les quartiers Libération et Monthéard.
3	**Californie <> Sablons**	Existant	Desserte des établissements d'enseignement du secteur Californie.
4	**Avenue Durand**	Existant	Itinéraire structurant continu Pontlieue <> centre-ville du Mans.
5	**Centre-ville <> Hauts de Coulaines**	Existant	Liaison Maillets <> centre-ville du Mans qui dessert plusieurs établissements scolaires (lycées Montesquieu et Bellevue) et qui permet une liaison Coulaines <> Le Mans.
6	**Secteur Université**	Existant	Desserte de l'Université, de l'Hôpital et la zone économique de Chanteloup.
7	**Sargé-lès-Le Mans <> Zamenhof**	Existant	Liaison entre Sargé-lès-Le Mans et les quartiers Est du Mans.
8	**Coulaines**	Existant	Maillage de la commune de Coulaines (desserte des commerces, de l'école et de la gare) avec un axe structurant Nord-Sud vers Le Mans.

9	**Palais des Congrès <> République <> Quinconces**	1	Avoir un maillage fin du centre-ville du Mans pour une connexion aux différents itinéraires vers les quartiers.
10	**Centre-ville <> Pontlieue**	1	Avoir un itinéraire Nord-Sud structurant entre le centre-ville du Mans et Pontlieue.
11	**Avenue Bollée**	1	Créer un axe structurant sur l'Avenue Bollée pour relier les quartiers Sainte-Croix et Gazonfier au centre-ville, et desservir la Caisse Primaire d'assurances Maladies.
12	**Sablons Ouest**	1	Desservir les Sablons et connecter ce quartier avec l'Avenue Bollée au Nord et Pontlieue à l'Est.
13	**Avenue Félix Geneslay**	1	Offrir une liaison structurante sur l'Avenue Félix Geneslay et sécuriser cet axe.
14	**Secteur Chasse Royale**	1	Offrir un maillage sur les quartiers Madeleine - Saint-Aubin - Chasse-Royale et sécuriser les principaux axes du secteur.
15	**Secteur Libération**	1	Proposer un maillage sur le secteur Libération et des rabattements vers le centre-ville.
16	**Rue de Sablé**	1	Relier la Croix Georgette au centre-ville du Mans par la sécurisation de la rue de Sablé.
17	**Allonnes**	1	Proposer un maillage sur Allonnes pour des déplacements internes à la commune.

18	**Zamenhof <> Gazonfier**	2	Proposer une liaison de type rocade entre Gazonfier et Zamenhof, et desservir le secteur Villaret-Meslier.
19	**Californie <> Pôle Santé Sud**	2	Proposer une liaison de type rocade entre le secteur Californie, l'avenue Georges Durand et le Pôle Santé Sud.
20	**Avenue du Docteur Jean Mac**	2	Offrir une liaison structurante sur l'Avenue du Docteur Jean Mac par la sécurisation de cet axe.
21	**Pontlieue <> Boulevard Demorieux**	2	Proposer une liaison structurante de type rocade entre Pontlieue et le quartier des Batignolles.
22	**ZI Sud**	2	Proposer un maillage cyclable sur la ZI Sud, connecté à l'axe Allonnes - centre-ville du Mans au Nord et à Arnage au Sud.
23	**Antarès <> Le Mans**	2	Desservir le pôle d'excellence sportif.
24	**Rouillon**	2	Proposer un maillage du centre-bourg de Rouillon (desserte des commerces, de l'école et du lycée agricole).
25	**Coulaines <> Madeleine**	2	Créer une liaison transversale entre Coulaines et le quartier de la Gallière et offrir des possibilités de déplacements vers l'Ouest du Mans depuis Coulaines (Hôpital, Université). *Via Saint-Pavace - Lié à la localisation de la passerelle en projet*

26	**Gare Sud <> St-Martin**	3	Offrir une liaison directe entre Pontlieue et la gare du Mans, en desservant le lycée Yourcenar.
27	**Gare Sud <> Batignolles**	3	Proposer un rabattement vers la gare et le quartier Miroir-Batignolles, et assurer un axe Nord-Sud entre Allonnes, la Zone Industrielle Sud et le centre-ville du Mans via le boulevard Demorieux.
28	**Maillets <> Paixhans**	3	Proposer une liaison de type rocade à l'Est du centre-ville du Mans sur un axe Maillets / Flore / Bollée / Monthéard, en desservant le pôle administratif Paixhans et le lycée Touchard.
29	**Prémartine <> Centre-ville**	3	Créer une liaison entre le centre-ville du Mans et le quartier Prémartine par la sécurisation de la rue Prémartine.
30	**Sablons Est**	3	Desservir les quartier des Sablons et le connecter aux différents établissements scolaires du secteur de la Californie vers le Sud, et à l'avenue Jean Jaurès vers l'Est.
31	**Fontaines**	3	Desservir les futures opérations d'habitat du secteur, et permettre des liaisons vers l'Université et les quartiers Ouest du Mans.
32	**Californie <> Glonnières**	3	Proposer une liaison de type rocade entre le secteur Californie et le quartier des Glonnières, en desservant le Pôle Commercial Sud et le collège Ronceray.
33	**Maroc <> Pontlieue**	3	Avoir un maillage du quartier Oasis-Maroc pour le relier à la zone de la Cartoucherie en desservant le collège Huchepie.
34	**Secteur Madeleine**	3	Offrir un maillage sur le secteur Gallières - Saint-Aubin en en sécurisant les principaux axes.
35	**Arnage**	3	Mailler le bourg d'Arnage et le connecter à la Zone Industrielle Sud.
36	**Arnage <> Oasis**	3	Créer une liaison majeure entre Arnage et Le Mans.

37	**Arnage <> Cormier**	3	Créer une liaison transversale intercommunale entre Arnage et la zone d'emplois du Cormier.
38	**Ruaudin**	3	Proposer un maillage du centre-bourg de Ruaudin (desserte des commerces et de l'école).
39	**Ruaudin <> Hunaudières <> Antarès**	3	Créer une liaison intercommunale entre Ruaudin et la station de tramway Antarès pour une complémentarité modale tram / vélo et une liaison entre Ruaudin et le pôle commercial du Cormier.
40	**Mulsanne**	3	Proposer un maillage du bourg de Mulsanne (desserte des commerces et de l'école).
41	**Cormier <> Antarès**	3	Prolonger la liaison Mulsanne - Cormier vers la station de tramway Antarès via le Boulevard Nature.
42	**Le Mans <> Yvré-l'Evêque**	3	Créer une liaison intercommunale entre Yvré-l'Evêque et Le Mans.
43	**Yvré-l'Evêque**	3	Proposer un maillage du centre-bourg d'Yvré-l'Evêque (desserte des commerces et de l'école).
44	**Champagné**	3	Proposer un maillage du centre-bourg de Champagné (desserte des commerces, de l'école et de la gare).
45	**Sargé-lès-Le Mans**	3	Proposer un maillage du centre-bourg de Sargé-lès-Le-Mans (desserte des commerces et de l'école).
46	**Aigné <> La Milesse**	3	Créer une liaison intercommunale entre Aigné et La Milesse en sécurisant la circulation dans les deux bourgs.
47	**La Chapelle-Saint-Aubin <> Le Mans / Université**	3	Proposer une liaison intercommunale entre La Chapelle-Saint-Aubin, Le Mans et le secteur Université.
48	**Pruillé-le-Chétif <> Croix-Georgette**	3	Créer une liaison intercommunale entre La Croix-Georgette et Pruillé-le-Chétif dans une logique de maillage global.
49	**Trangé <> Le Mans Université**	3	Créer une liaison intercommunale entre Trangé et Le Mans, notamment pour desservir l'Université et l'Hôpital.
50	**La Milesse <> La Chapelle-Saint-Aubin**	3	Créer une intercommunale directe entre La Milesse et La Chapelle-Saint-Aubin, notamment à destination des jeunes.
51	**Coulaines <> Coulaines Les Croisettes**	3	Desservir les zones d'habitat en direction des Croisettes depuis Coulaines.
52	**Mulsanne <> Téloché**	3	Amorcer une liaison intercommunale vers Téloché depuis Mulsanne, notamment pour permettre aux collégiens de Téloché de rejoindre l'établissement de Mulsanne.

53	**Saint-Georges-du-Bois <> Allonnes**	4	Relier Saint-Georges-du-Bois à Allonnes et à la Croix-Georgette.
54	**Mulsanne <> Cormier**	4	Créer une liaison intercommunale entre Mulsanne et la zone du Cormier, puis la station de tramway Antarès via le Boulevard Nature.
55	**Sargé <> Coulaines**	4	Créer une liaison intercommunale entre Sargé-lès-Le Mans et Coulaines, et connecter les 2 communes au pôle sportif de Coulaines.
56	**La Milesse <> Saint-Saturnin <> ZI Nord**	4	Relier La Milesse à Saint-Saturnin et au Mans au niveau de la Zone Commerciale Nord.
57	**La Chapelle-Saint-Aubin <> ZI Nord**	4	Relier Saint-Saturnin à la Chapelle-Saint-Aubin et créer une liaison vers la Zone Commerciale Nord.
58	**Rouillon <> Croix-Georgette**	4	Créer une liaison intercommunale entre Rouillon et La Croix-Georgette dans une logique de maillage global.
59	**Trangé <> Pruillé-le-Chétif**	4	Créer une liaison intercommunale entre Trangé et Pruillé-le-Chétif dans une logique de maillage global.
60	**Pruillé-le-Chétif <> Rouillon**	4	Créer une liaison intercommunale entre Rouillon et Pruillé-le-Chétif qui s'intègre à un itinéraire Puillé-le-Chétif - Le Mans.
61	**Pruillé-le-Chétif**	4	Sécuriser la traversée de Pruillé-le-Chétif.
62	**Mulsanne <> Ruaudin**	4	Créer une liaison intercommunale entre Ruaudin et Mulsanne, notamment pour permettre aux collégiens de Ruaudin de rejoindre l'établissement de Mulsanne.
63	**Fay <> Pruillé-le-Chétif**	4	Assurer une liaison entre ces communes, et vers les quartiers Ouest du Mans.
64	**Fay <> Chaufour <> Trangé**	4	Assurer une liaison entre ces communes, et vers les quartiers Ouest du Mans.
65	**Saint-Georges-du-Bois <> Etival**	4	Créer une liaison intercommunale entre Saint-Georges-du-Bois et Etival.
66	**Arnage <> Mulsanne**	4	Créer une liaison intercommunale entre Arnage et Mulsanne par la RD 140 bis.
67	**Sargé Vaux <> Calvaire**	4	Relier le quartier d'habitat de Vaux au réseau d'agglomération.

1

Gare <> Comtes du Maine

Connexion entre la gare et le centre-ville, qui fonctionne dans le sens Nord > Sud et Sud > Nord.

Longueur totale	▶ 3 km
Aménagé	▶ 3 km
A aménager	▶ 0 km
Priorité	▶ existant
Publics ciblés	▶ pendulaires ▶ achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ gare (nord) ▶ technopole Novaxis/Novaxud ▶ collège Saint-Louis ▶ lycée Notre-Dame ▶ commerces ▶ préfecture



2

Gare

Desserte confortable et sécurisée de la gare, et connexion aux différents axes radiaux de la ville qui permettent des liaisons de type rocade entre les quartiers Libération et Monthéard.

Longueur totale	▶ 1,9 km
Aménagé	▶ 1,4 km
A aménager	▶ 0,5 km
Priorité	▶ Existant
Publics ciblés	▶ pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Palais des Congrès ▶ gare (nord) ▶ technopole Novaxis/Novaxud ▶ commerces



3

Californie <> Sablons

Desserte des établissements d'enseignement du secteur Californie

Longueur totale	▶ 1,6 km
Aménagé	▶ 1,6 km
A aménager	▶ 0 km
Priorité	▶ existant
Publics ciblés	▶ Loisirs ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Lycée polyvalent Le Mans Sud ▶ Lycée Funay Hélène Boucher ▶ CFA ▶ Centre aquatique des Atlantides

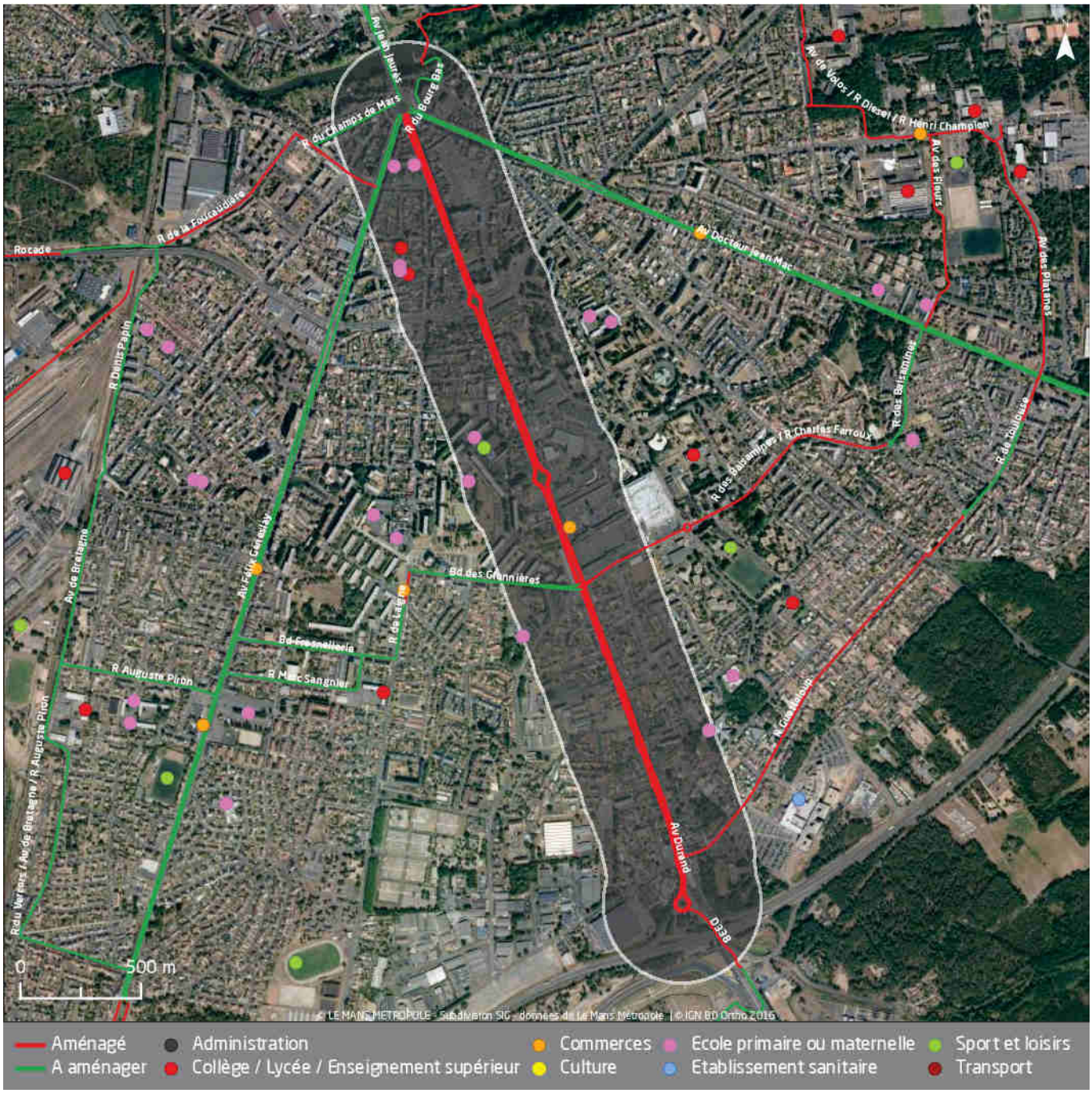


4

Avenue Durand

Itinéraire structurant continu Pontlieue < > centre ville du Mans

Longueur totale	▶ 4,8 km
Aménagé	▶ 4,8 km
A aménager	▶ 0 km
Priorité	▶ existant
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre commercial Centre Sud ▶ Pôle Santé Sud



5

Centre-ville <> Hauts de Coulaines

Liaison Maillets <> centre-ville du Mans qui dessert plusieurs établissements scolaires (lycées Montesquieu et Bellevue) et qui permet une liaison Coulaines <> Le Mans

Longueur totale	▶ 7,4 km
Aménagé	▶ 7,4 km
A aménager	▶ 0 km
Priorité	▶ existant
Publics ciblés	▶ Achats ▶ Loisirs ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Collège Psalette Saint-Vincent ▶ Lycées Bellevue et Montesquieu ▶ Cinéma Pathé Quinconces ▶ Cathédrale Saint- Julien ▶ Musée de Tessé ▶ Commerces



6

Secteur Université

Desserte de l'Université, de l'Hôpital et la zone économique de Chanteloup

Longueur totale	▶ 9,3 km
Aménagé	▶ 9,3 km
A aménager	▶ 0 km
Priorité	▶ existant
Publics ciblés	▶ Scolaires/Etudiants ▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Campus Université du Maine et IUT) ▶ Pôle hospitalier ▶ Chambre des Métiers et de l'Artisanat ▶ ZA du Ribay ▶ Collège Jean de l'Epine

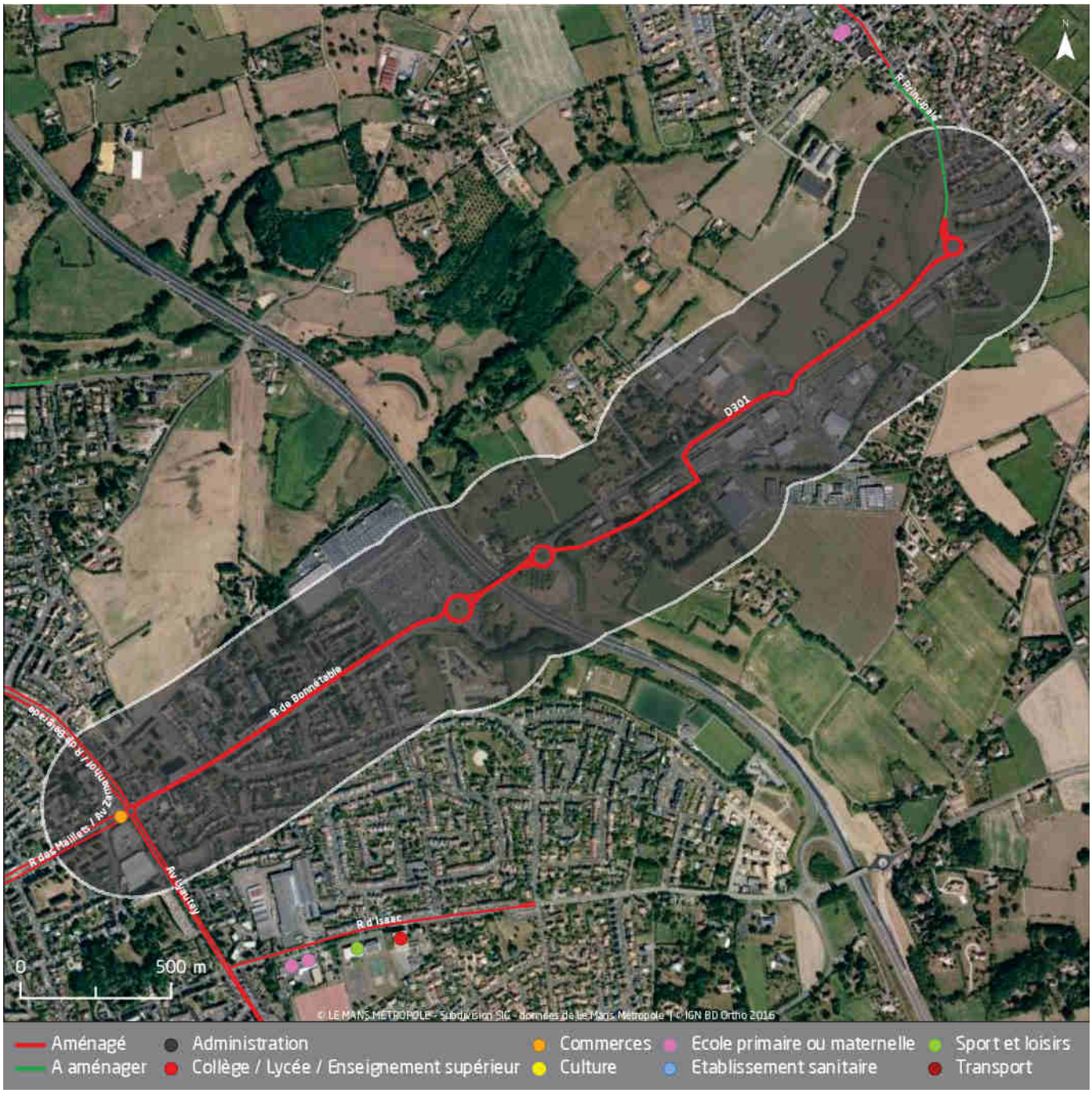


7

Sargé-lès-Le Mans <> Zamenhof

Liaison entre Sargé-lès-Le Mans et les quartiers Est du Mans

Longueur totale	▶ 2,8 km
Aménagé	▶ 2,8 km
A aménager	▶ 0 km
Priorité	▶ existant
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Station de tram Zamenhof ▶ Supermarché E. Leclerc ▶ ZA de la Mare aux Boeufs

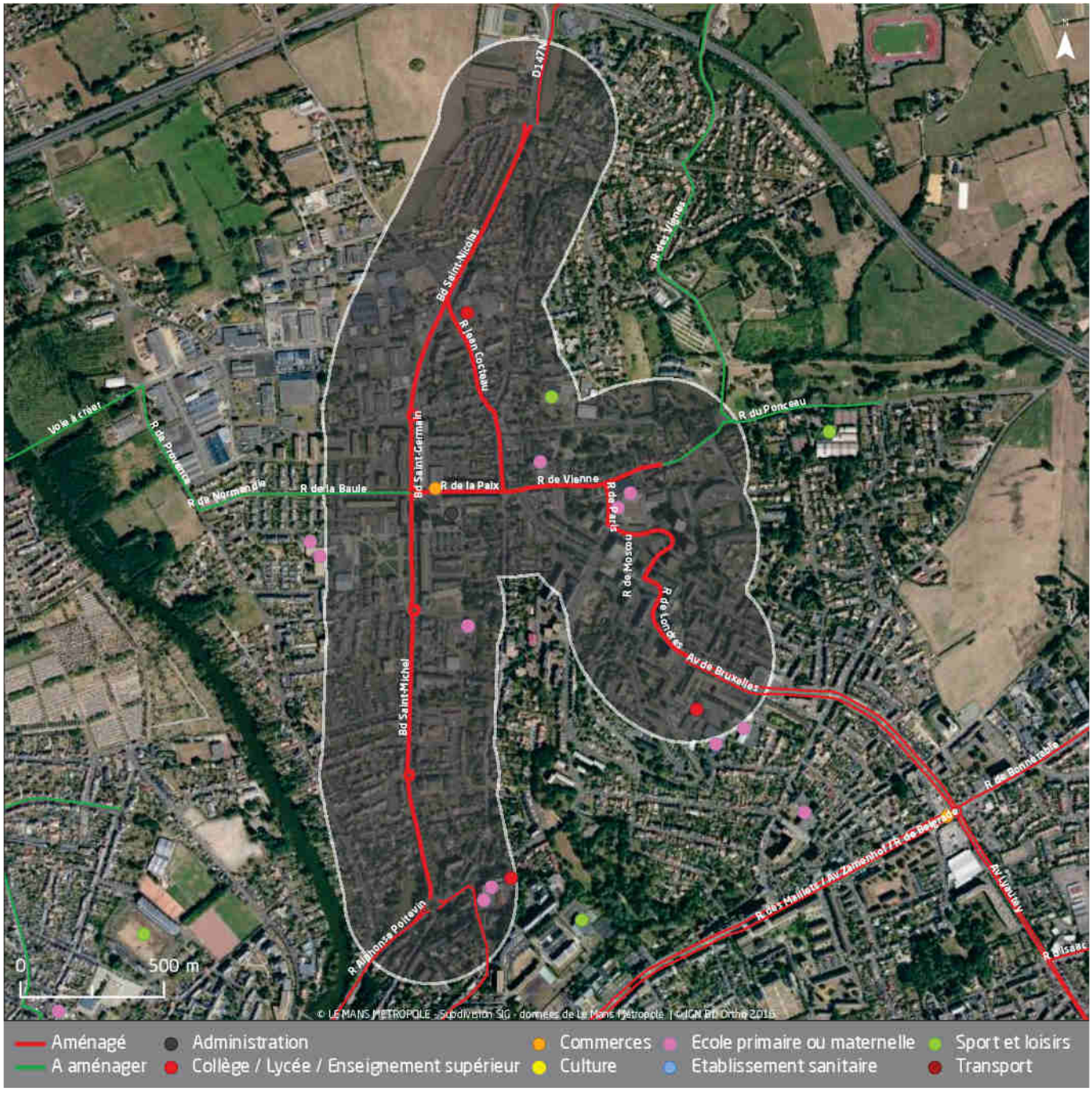


8

Coulaines

Maillage de la commune de Coulaines (desserte des commerces, de l'école et de la gare) avec un axe structurant Nord-Sud vers Le Mans

Longueur totale	▶ 3,8 km
Aménagé	▶ 3,8 km
A aménager	▶ 0 km
Priorité	▶ existant
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre de Coulaines ▶ Collège Jean Cocteau ▶ Supermarchés Dia et Carrefour Market ▶ Station de tram Hauts de Coulaines



9

Palais des Congrès <> République <> Quinconces

Avoir un maillage fin du centre-ville du Mans pour une connexion aux différents itinéraires vers les quartiers

Longueur totale	▶ 5,9 km
Aménagé	▶ 5,4 km
A aménager	▶ 0,5 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Palais des Congrès ▶ Carré Plantagenet ▶ Médiathèque ▶ Mairie/Préfecture ▶ Lycée Notre Dame ▶ Ecole supérieure des Beaux-Arts ▶ Commerces et services du centre

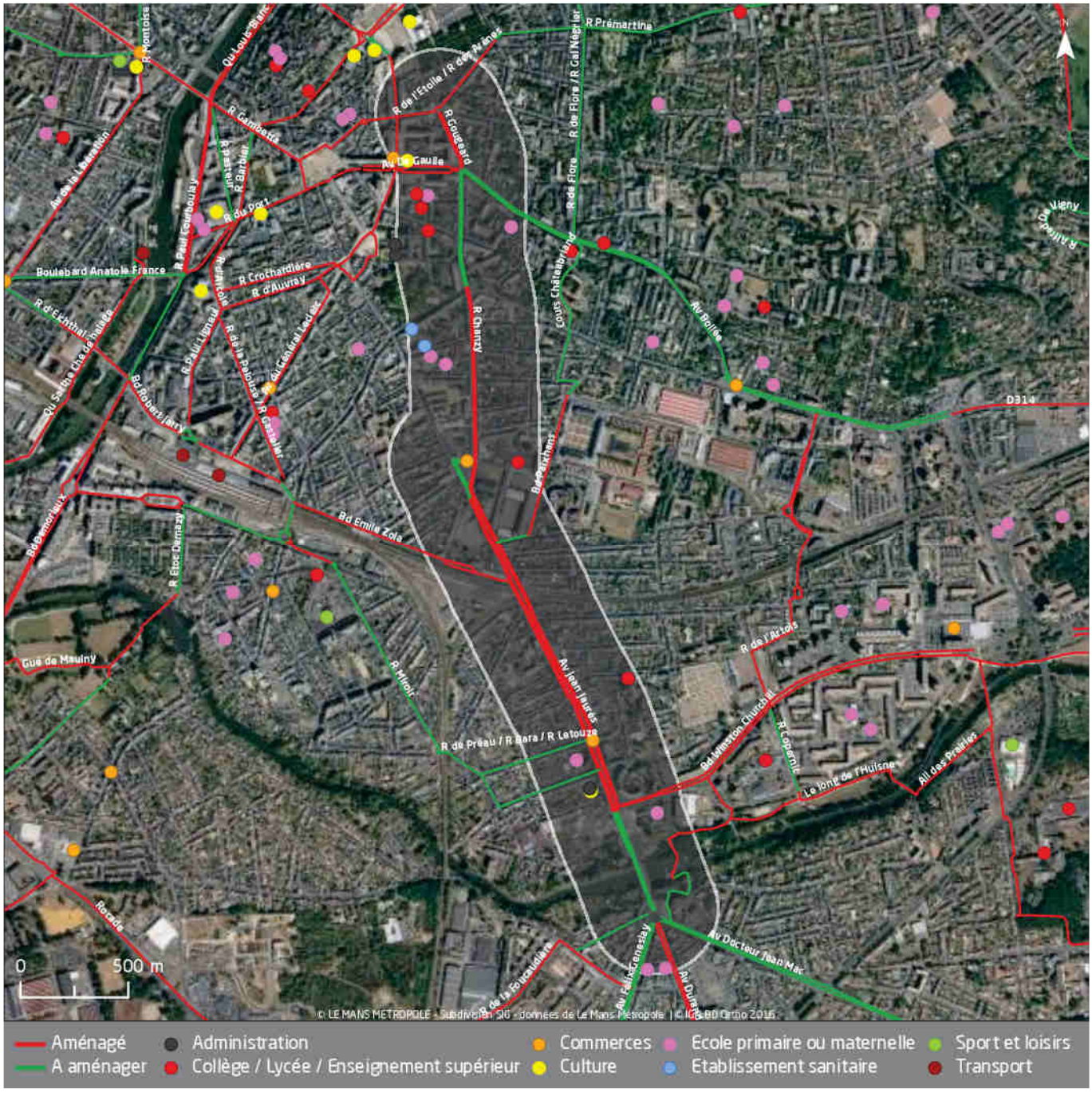


10

Centre-ville <> Pontlieue

Avoir un itinéraire Nord-Sud structurant entre le centre-ville du Mans et Pontlieue

Longueur totale	▶ 4 km
Aménagé	▶ 3 km
A aménager	▶ 1 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Lycée G. Touchard, Collège Berthelot ▶ Musée Vert ▶ Commerces ▶ Cité administrative Paixhans

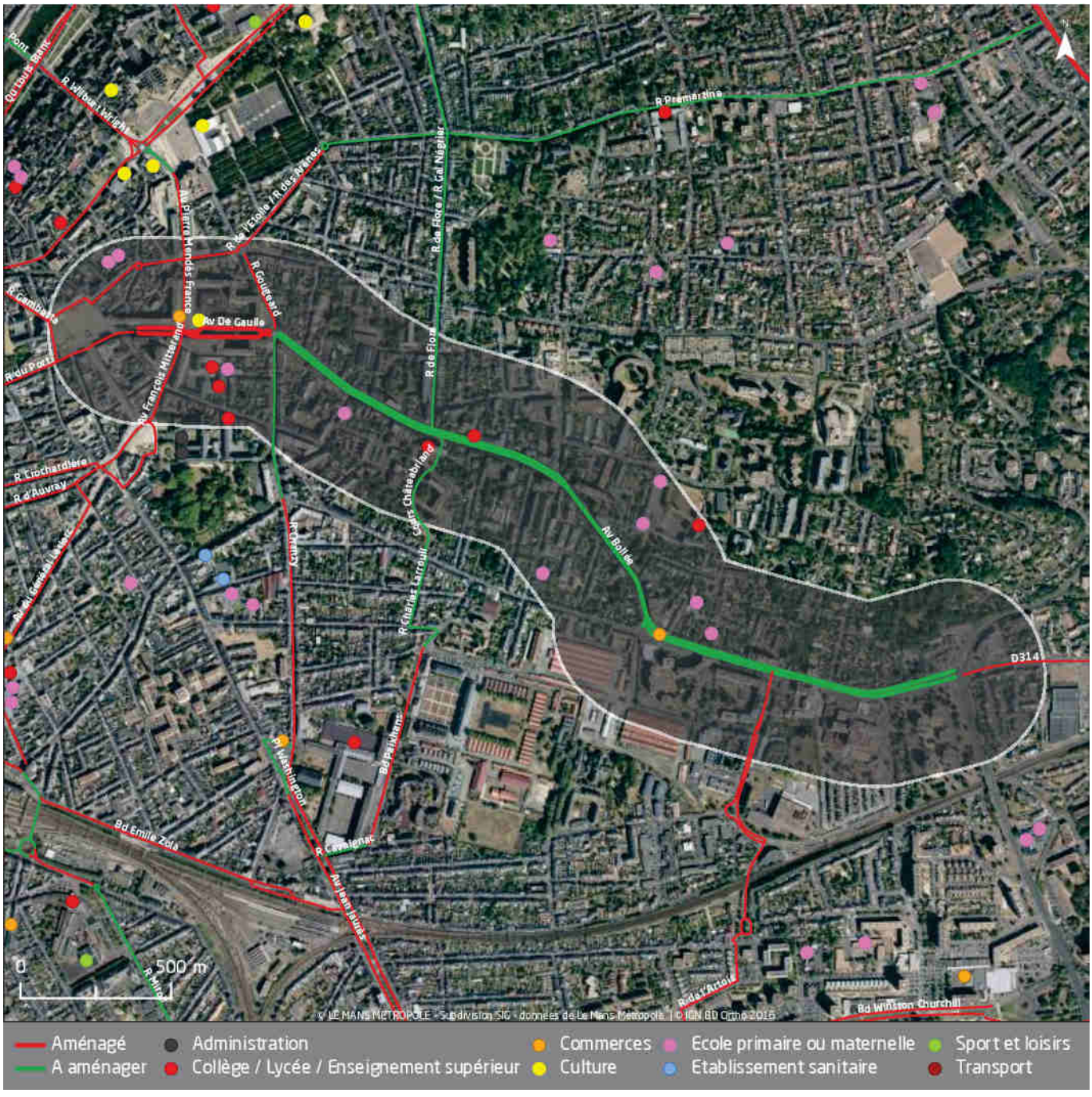


11

Avenue Bollée

Créer un axe structurant sur l'avenue Bollée pour relier les quartiers Sainte Croix et Gazonfier au centre-ville, et desservir la Caisse Primaire d'Assurance Maladie

Longueur totale	▶ 3,9 km
Aménagé	▶ 0,6 km
A aménager	▶ 3,3 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Commerces et services du centre-ville ▶ Supermarché Marché U ▶ Lycée Saint-Charles ▶ CPAM



12

Sablons Ouest

Desservir les Sablons et connecter ce quartier avec l'avenue Bollée au Nord et Pontlieue à l'Est

Longueur totale	▶ 3,2 km
Aménagé	▶ 2,6 km
A aménager	▶ 0,6 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Collèges A. Fournier, Saint-Benoit Maupertuis ▶ CPAM



13

Avenue Félix Géneslay

Offrir une liaison structurante sur l'avenue Félix Géneslay et sécuriser cet axe

Longueur totale	▶ 5,2 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 5,2 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Loisirs ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Cinéma Le Royal ▶ Commerces

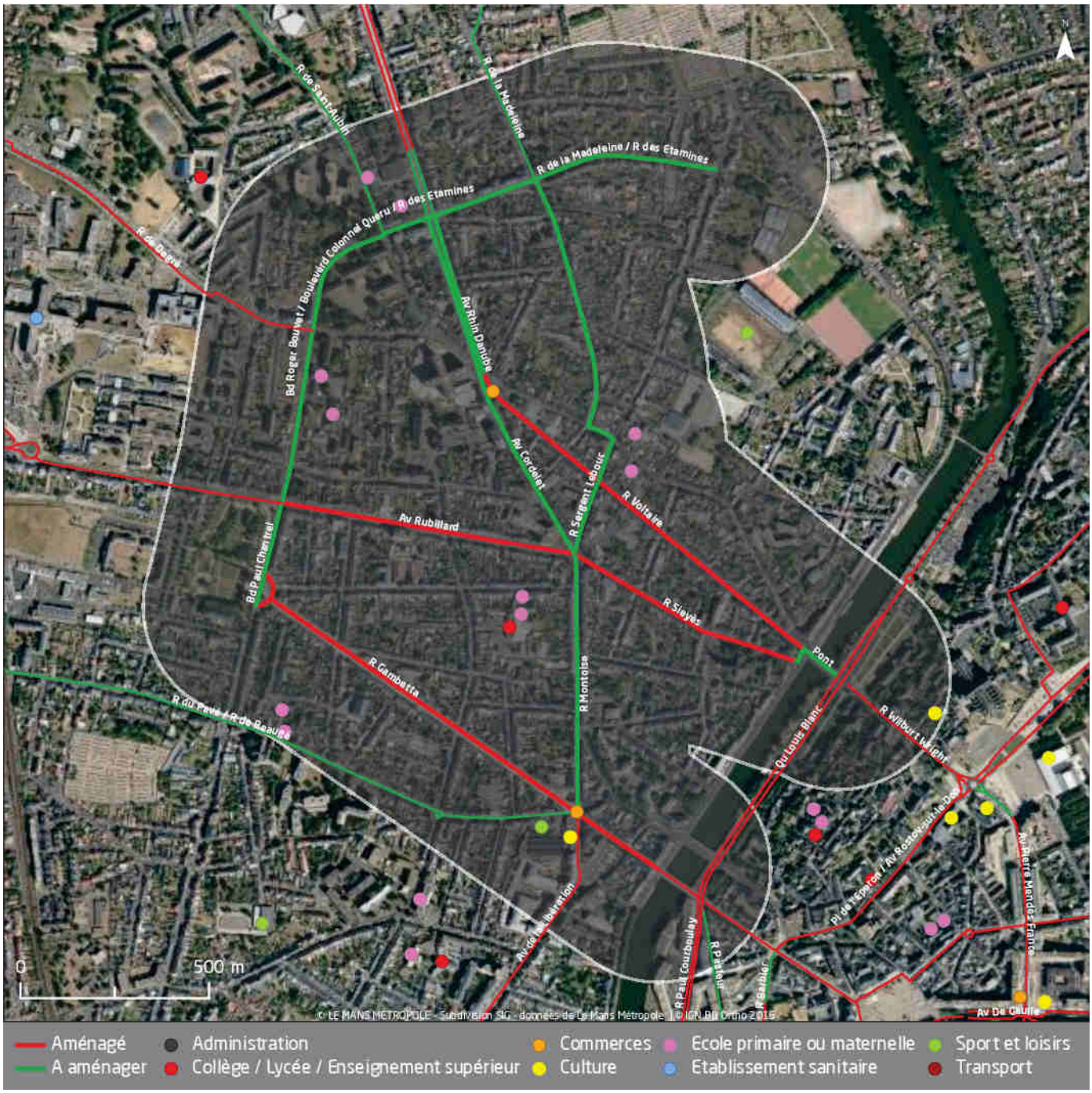


14

Secteur Chasse Royale

Offrir un maillage sur les quartiers Madeleine – Saint-Aubin – Chasse Royale et sécuriser les principaux axes du secteur

Longueur totale	▶ 6,2 km
Aménagé	▶ 2,6 km
A aménager	▶ 3,6 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Achats ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Commerces et supermarché Carrefour Market ▶ Salle de spectacle de La Fonderie

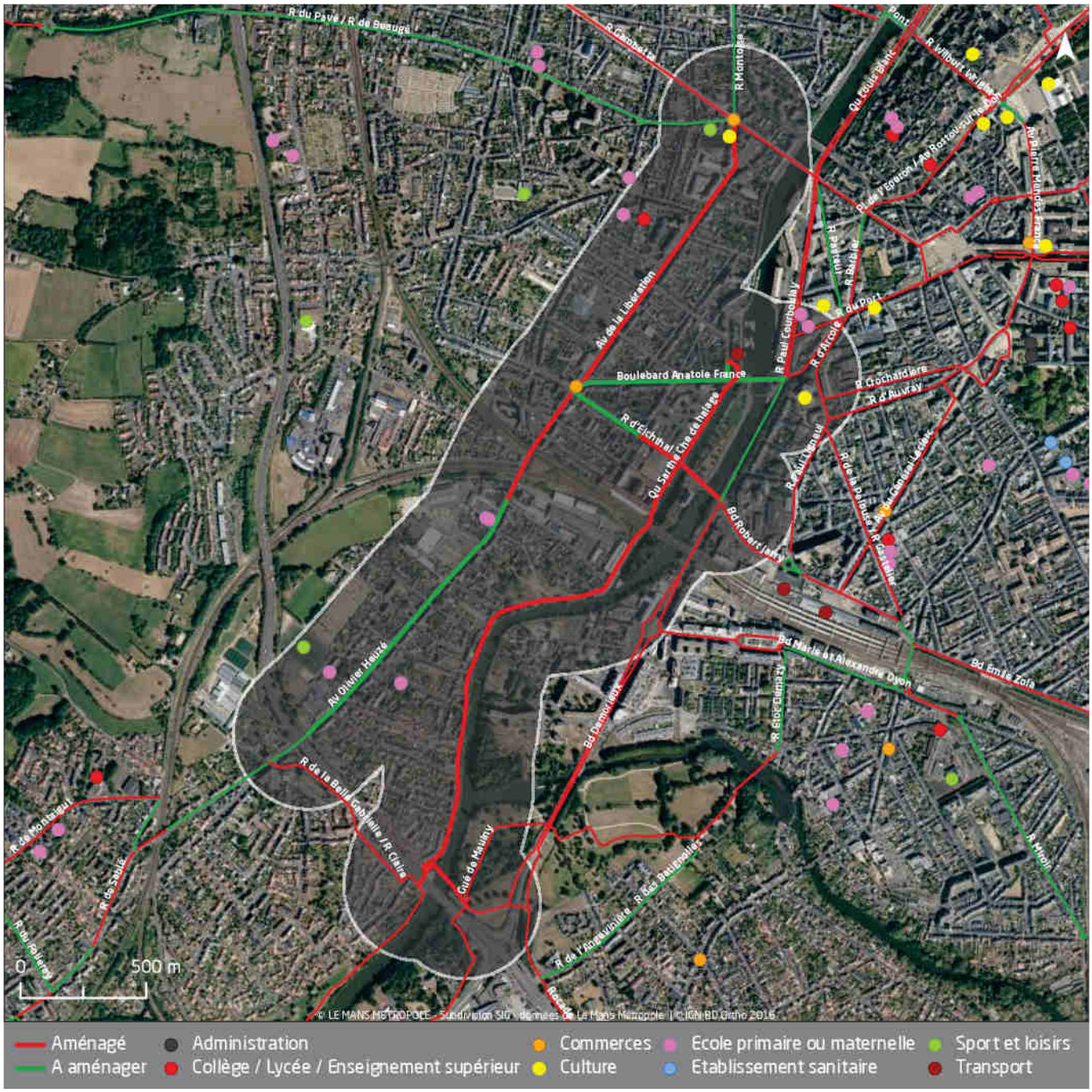


15

Secteur Libération

Proposer un maillage sur le secteur Libération et des rabattements vers le centre-ville

Longueur totale	▶ 5,1 km
Aménagé	▶ 3,4 km
A aménager	▶ 1,7 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Loisirs ▶ Achats ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Stades Pagès ▶ Commerces et supermarché Super U ▶ Collège Ambroise Paré ▶ Salle de spectacle de La Fonderie

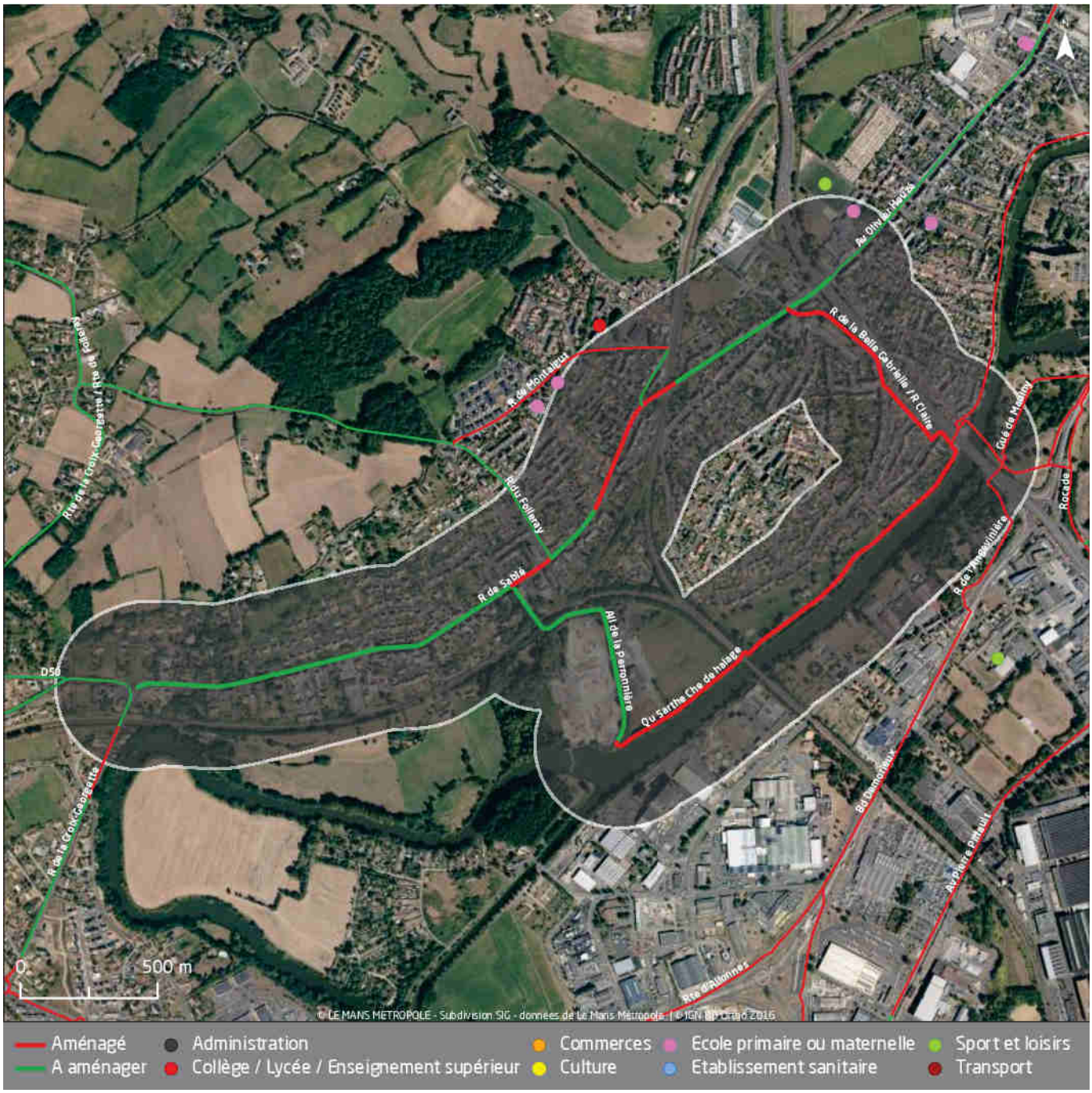


16

Rue de Sablé

Relier la Croix Georgette au centre-ville du Mans par la sécurisation de la rue de Sablé

Longueur totale	▶ 4,4 km
Aménagé	▶ 2,2 km
A aménager	▶ 2,2 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Collège Vieux Colombier



17

Allonnes

Proposer un maillage sur Allonnes pour des déplacements internes à la commune

Longueur totale	▶ 10,6 km
Aménagé	▶ 10,5 km
A aménager	▶ 0,1 km
Priorité	▶ 1
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre d'Allonnes ▶ ZA la Raterie et supermarché E. Leclerc ▶ Médiathèque Louise Michel ▶ Centre socio-culturel d'Allonnes ▶ Collège Le Marin ▶ Lycée André Malraux

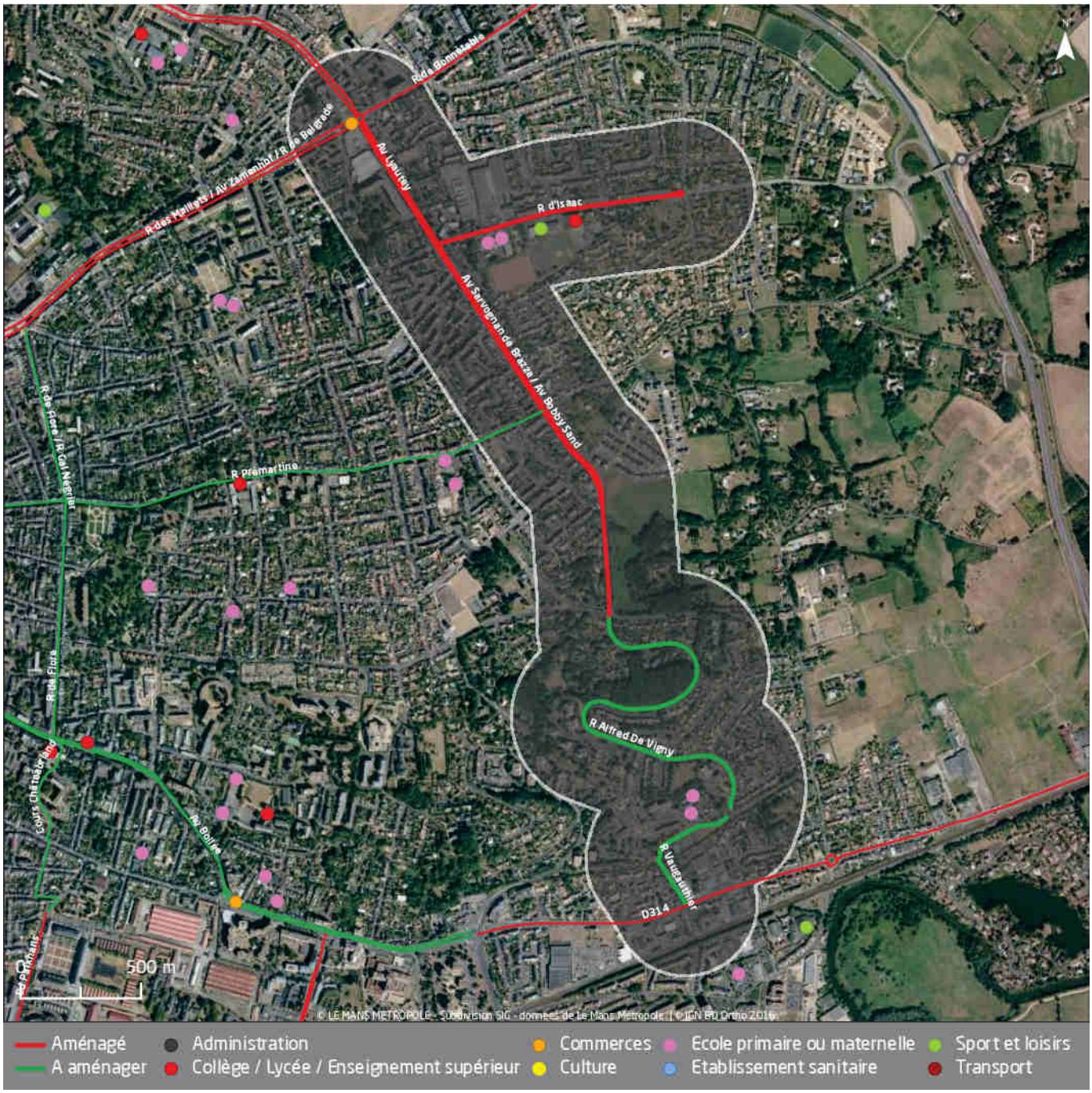


18

Zamenhof <> Gazonfier

Proposer une liaison de type rocade entre Gazonfier et Zamenhof, et desservir le secteur Villaret-Meslier

Longueur totale	▶ 5,2 km
Aménagé	▶ 3,6 km
A aménager	▶ 1,6 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Station tram Zamenhof

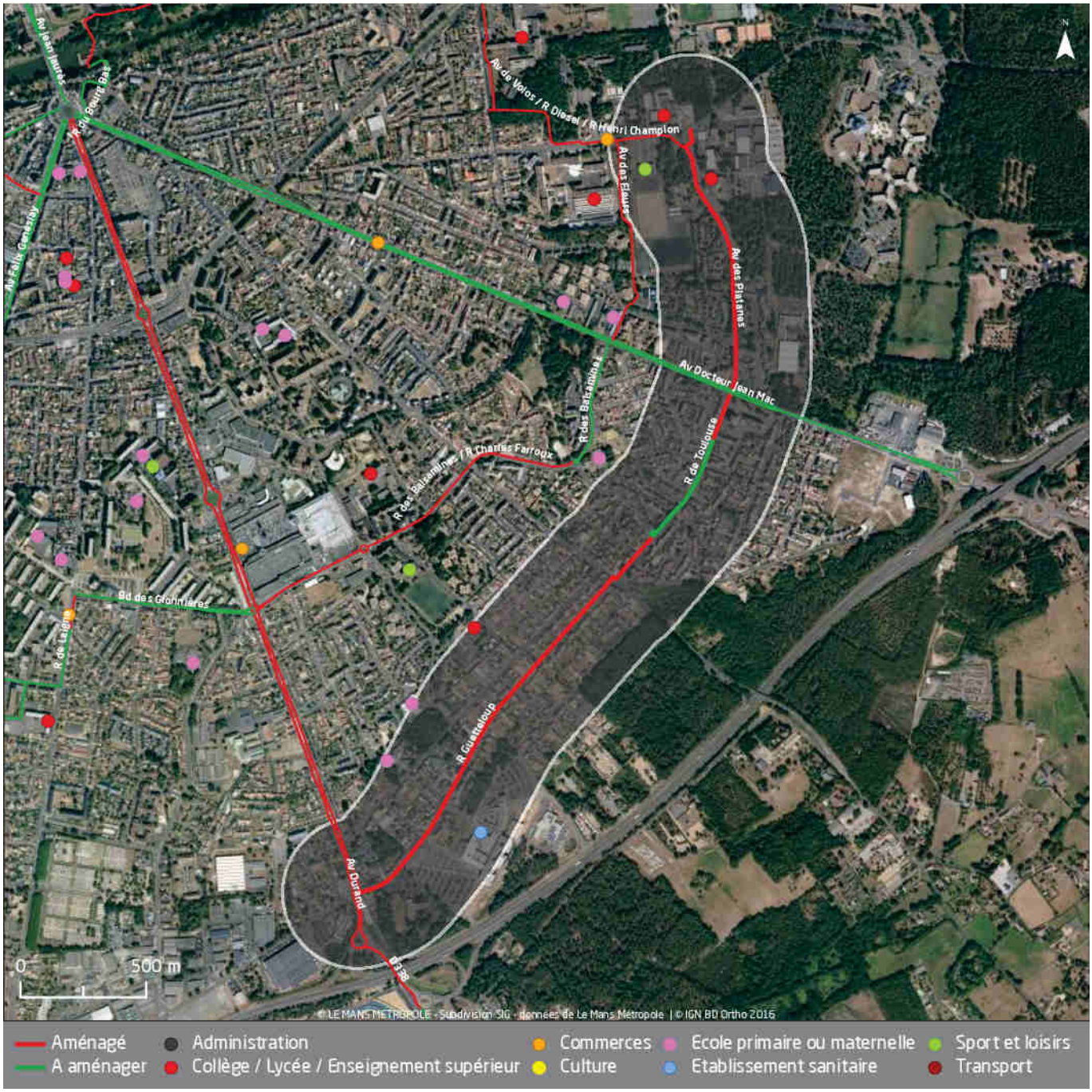


19

Californie <> Pôle Santé Sud

Proposer une liaison de type rocade entre le secteur Californie, l'avenue Georges Durand et le Pôle Santé Sud

Longueur totale	▶ 2,5 km
Aménagé	▶ 2,1 km
A aménager	▶ 0,4 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Pôle Santé Sud ▶ Lycée polyvalent Le Mans Sud ▶ CFA ▶ Collège Les Sources



20

Avenue du Docteur Jean Mac

Offrir une liaison structurante sur l'avenue du Docteur Jean Mac par la sécurisation de cet axe

Longueur totale	▶ 4,7 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 4,7 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Achats ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ ZAC du Fouillet

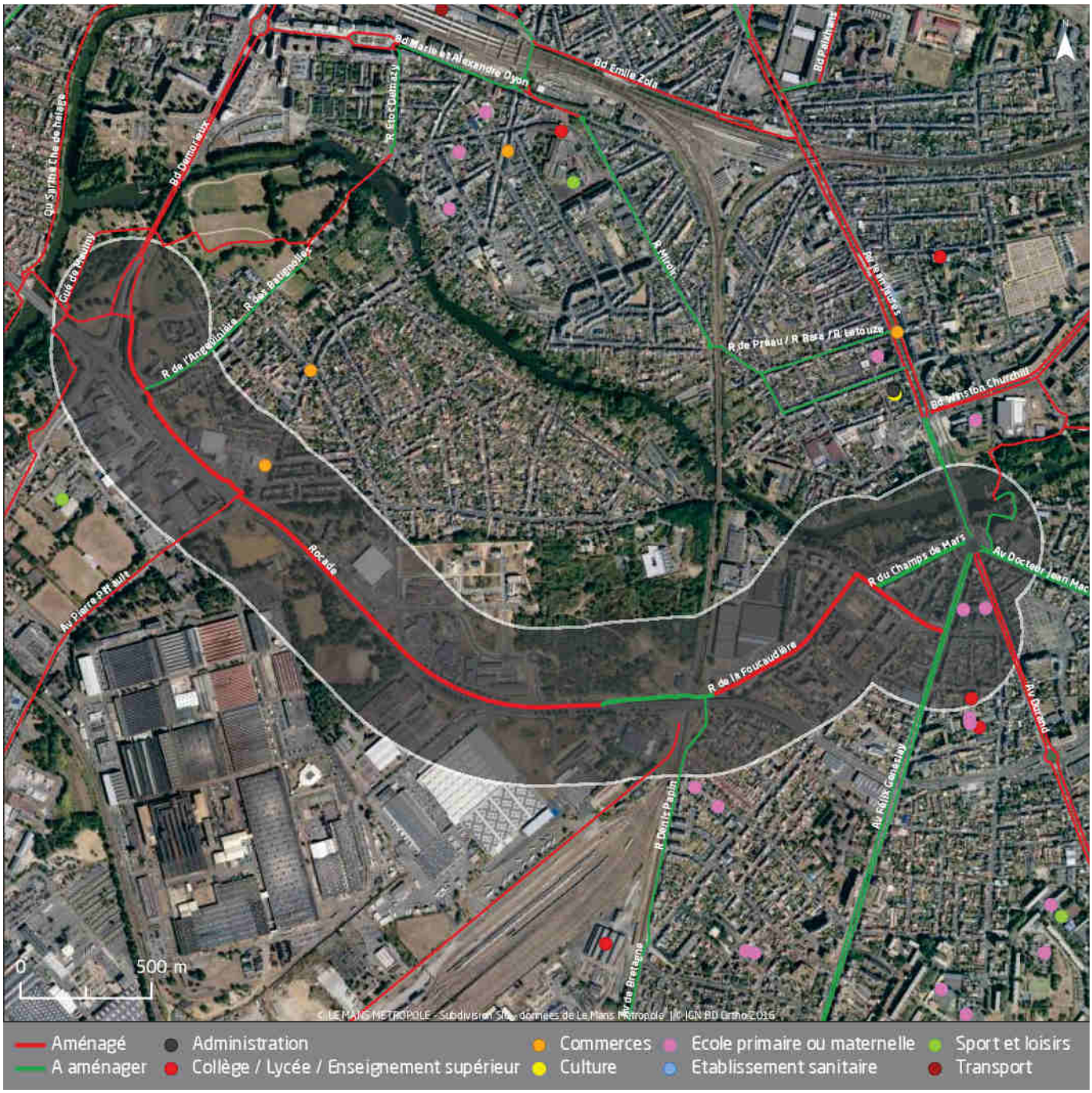


21

Pontlieue <> Bd Demorieux

Proposer une liaison structurante de type rocade entre Pontlieue et le quartier des Batignolles

Longueur totale	▶ 3 km
Aménagé	▶ 2,5 km
A aménager	▶ 0,5 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Achats ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Commerces ▶ ZAC de la Cartoucherie

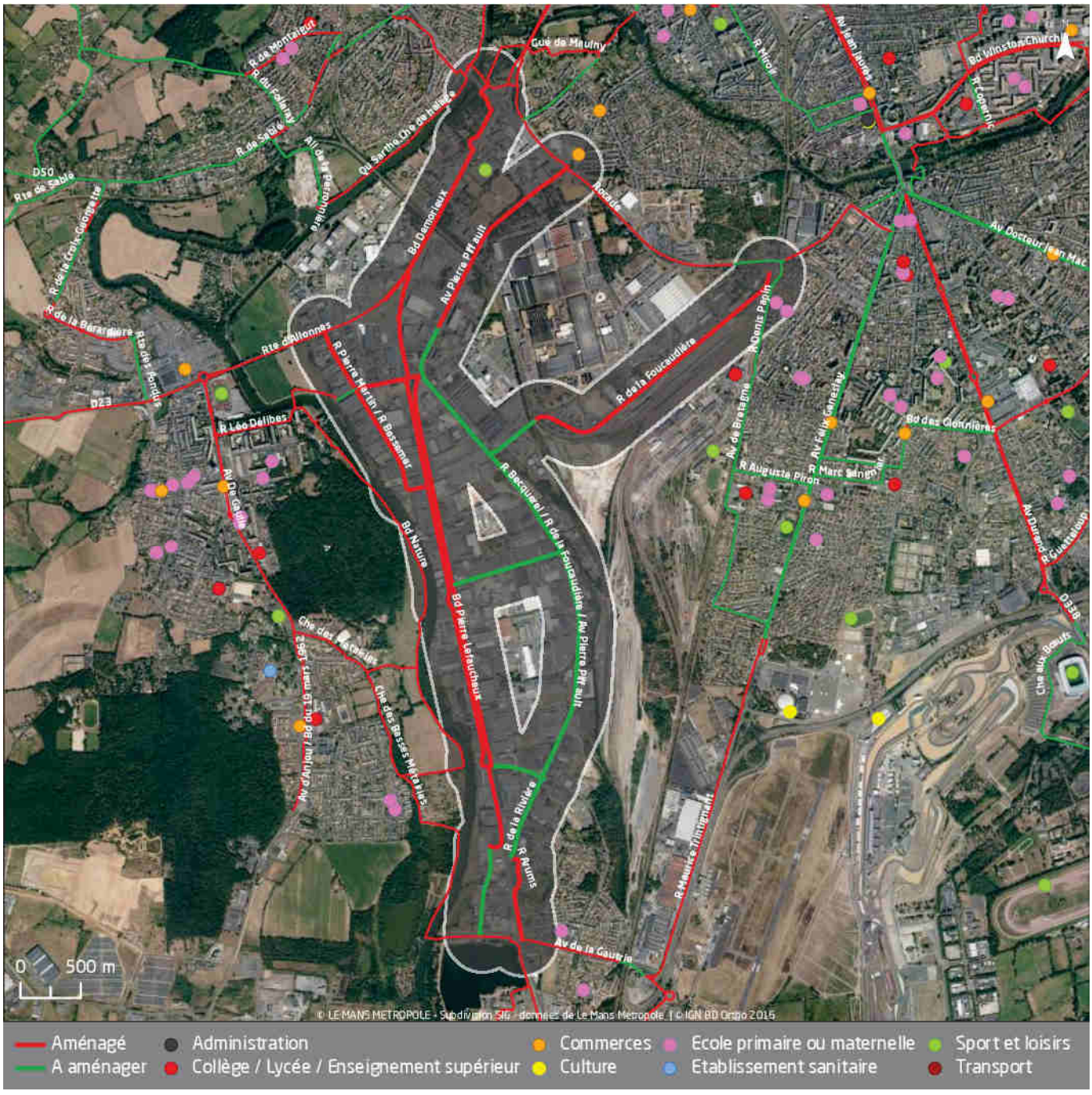


22

ZI Sud

Proposer un maillage cyclable sur la ZI Sud, connecté à l'axe Allonnes - Centre-ville du Mans au Nord et à Arnage au Sud

Longueur totale	▶ 16,9 km
Aménagé	▶ 11,8 km
A aménager	▶ 5,1 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ ZI Sud

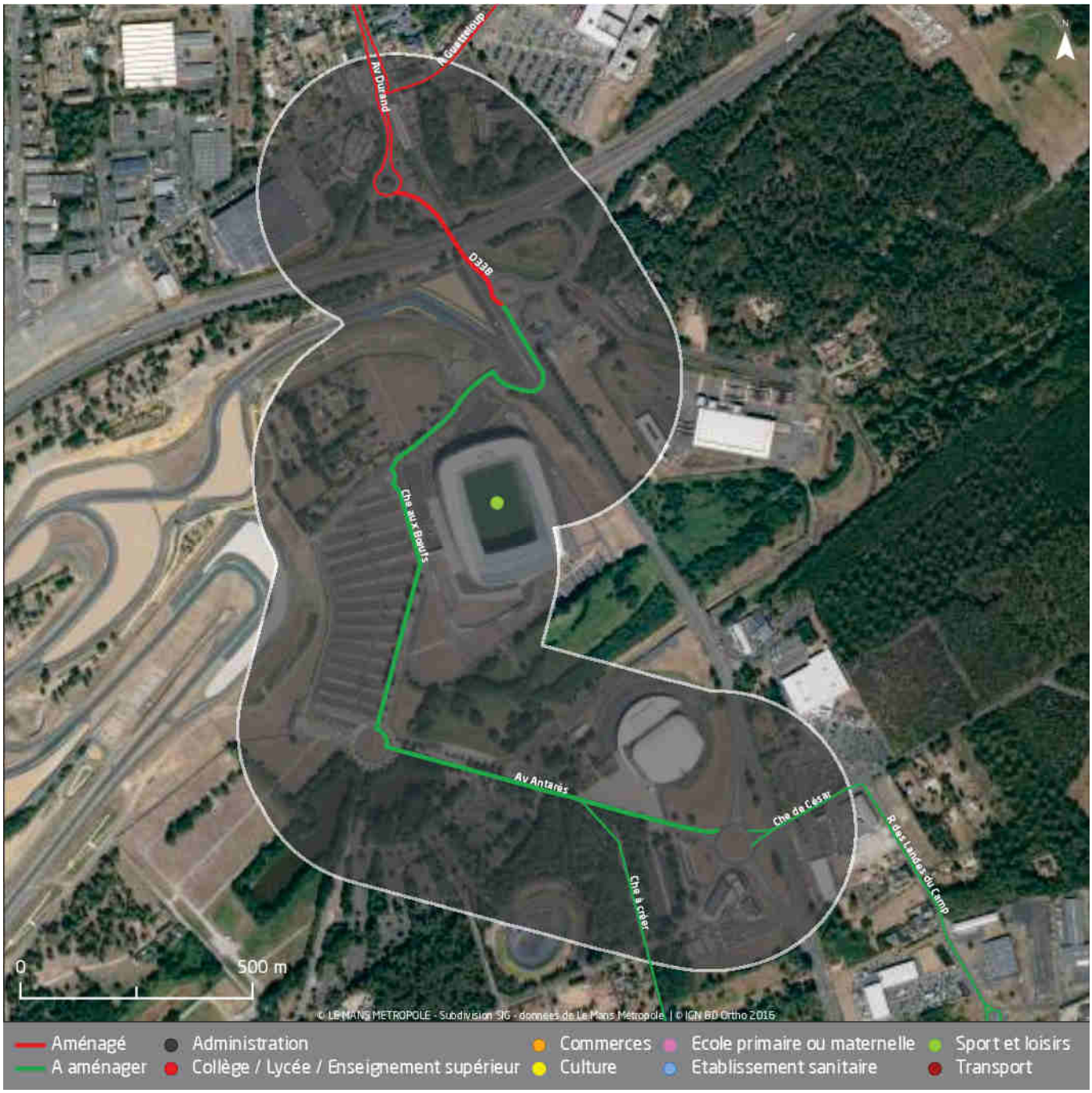


23

Antarès <> Le Mans

Desservir le pôle d'excellence sportif

Longueur totale	▶ 1,6 km
Aménagé	▶ 0,2 km
A aménager	▶ 1,4 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Station de tramway Antarès ▶ Stade et salle de spectacle Antarès ▶ Pôle Santé Sud

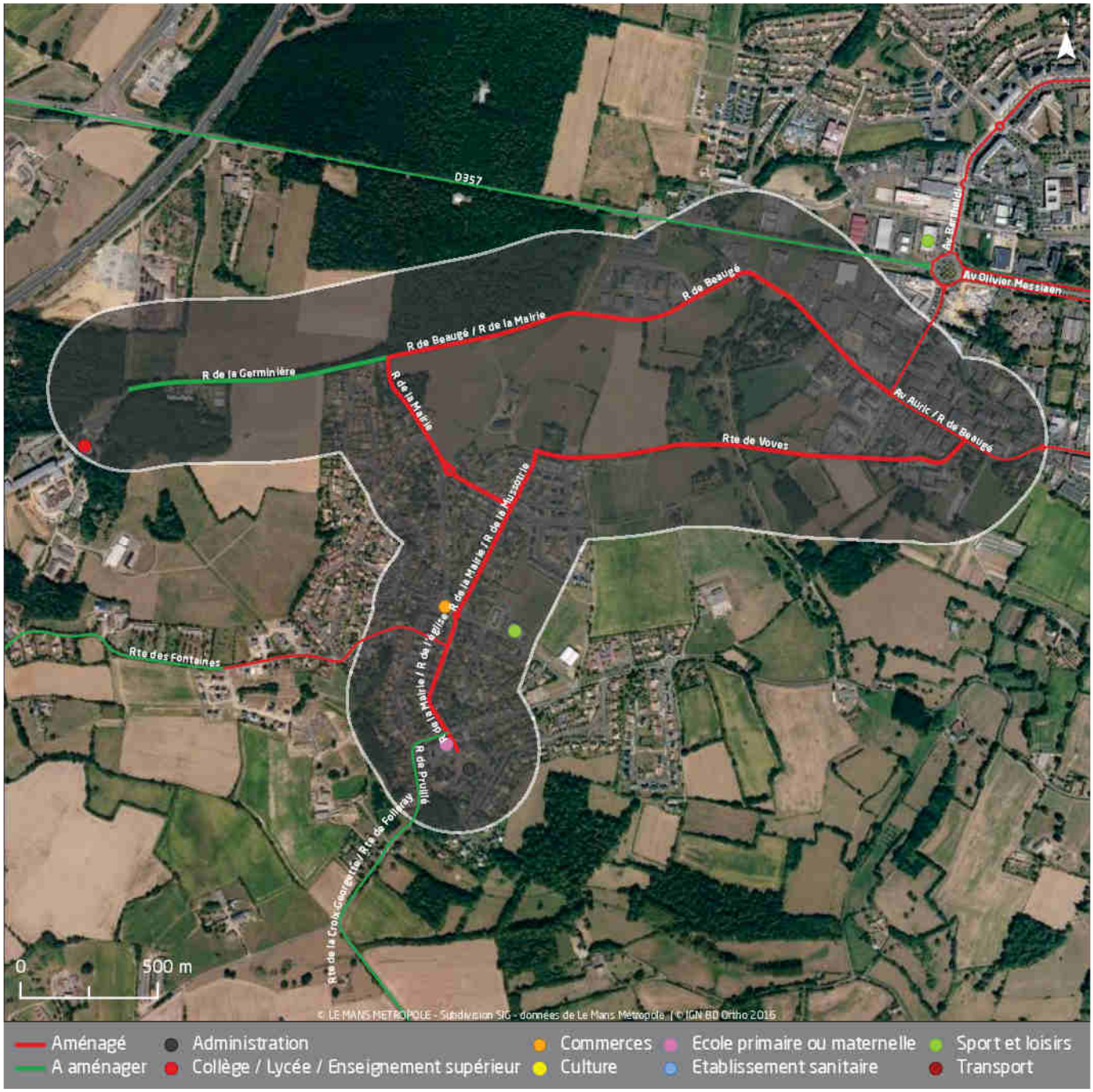


24

Rouillon

Proposer un maillage du centre-bourg de Rouillon (desserte des commerces, de l'école et du lycée agricole)

Longueur totale	▶ 4,5 km
Aménagé	▶ 3,8 km
A aménager	▶ 0,7 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de Rouillon ▶ Lycée agricole La Germinière

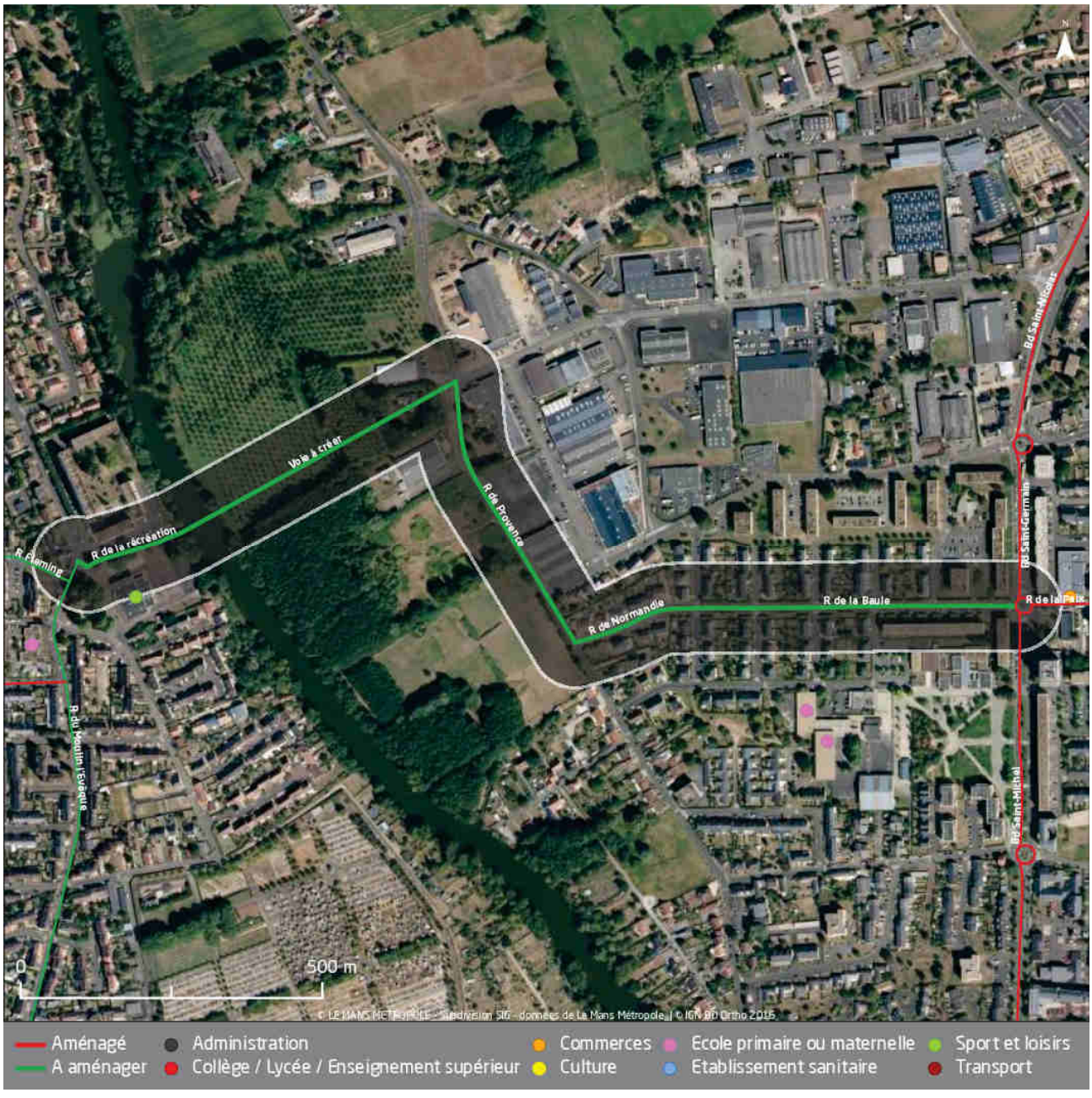


25

Coulaines <> Madeleine

Créer une liaison transversale entre Coulaines et le quartier de la Gallière et offrir des possibilités de déplacements vers l'Ouest du Mans depuis Coulaines (Hôpital, Université)

Longueur totale	▶ 1,3 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 1,3 km
Priorité	▶ 2
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Gymnase de la Madeleine ▶ Collège de la Madeleine ▶ ZA Champ Fleuri

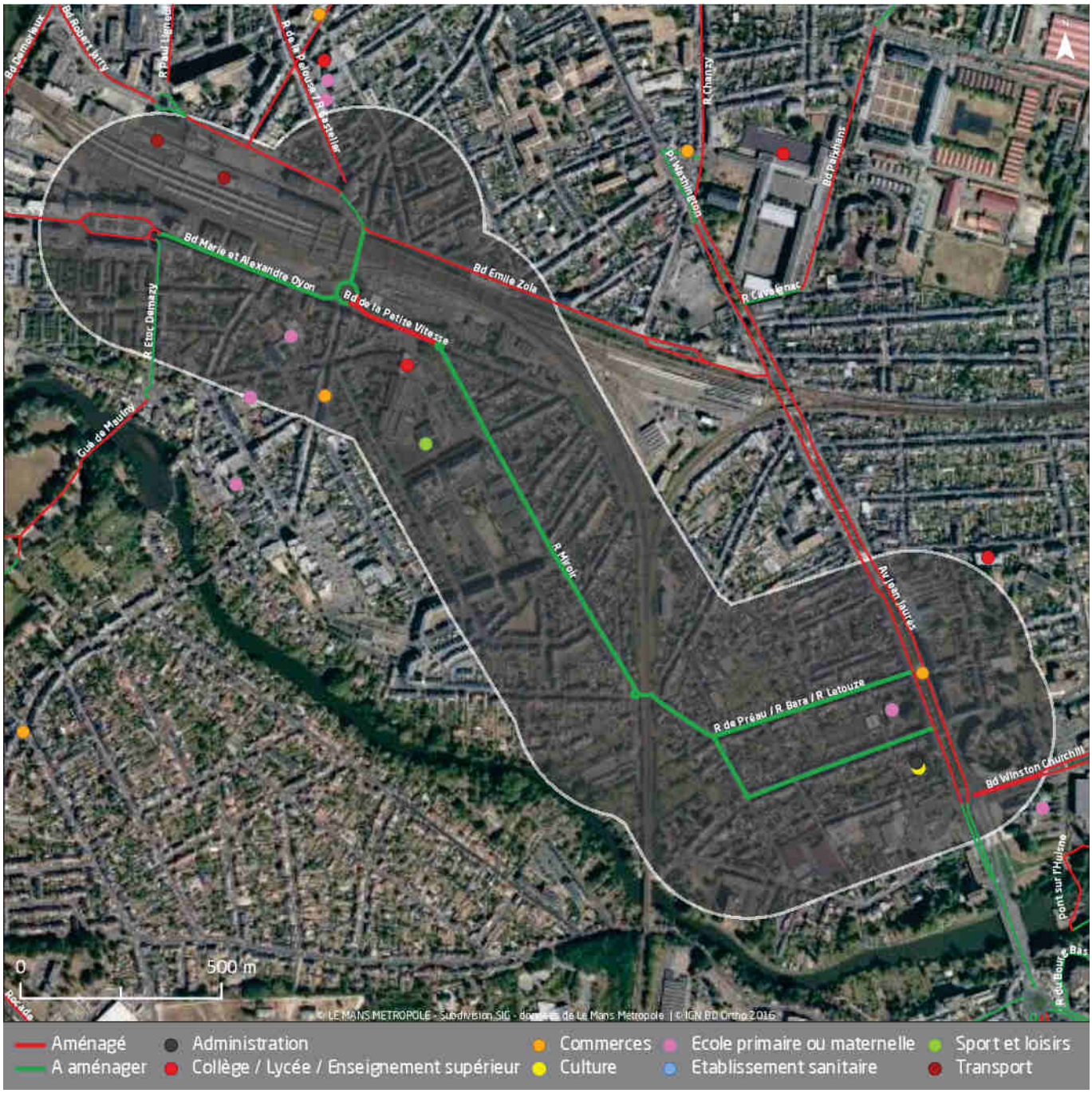


26

Gare Sud <> St Martin

Offrir une liaison directe entre Pontlieue et la gare du Mans, en desservant le lycée Yourcenar

Longueur totale	▶ 2,4 km
Aménagé	▶ 0,2 km
A aménager	▶ 2,2 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Musée Vert ▶ Lycée Marguerite Yourcenar ▶ Gare ▶ Technopole Novaxis/Novaxud ▶ Pôle Emploi



27

Gare Sud<> Batignolles

Proposer un rabattement vers la gare et le quartier Miroir-Batignolles, et assurer un axe Nord-Sud entre Allonnes, la Zone Industrielle Sud et le centre-ville du Mans via le boulevard Demorieux

Longueur totale	▶ 4,9 km
Aménagé	▶ 4,1 km
A aménager	▶ 0,8 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Gare ▶ Technopole Novaxis/Novaxud ▶ Parc du Gué de Maulny ▶ Commerces rue d'Arnage

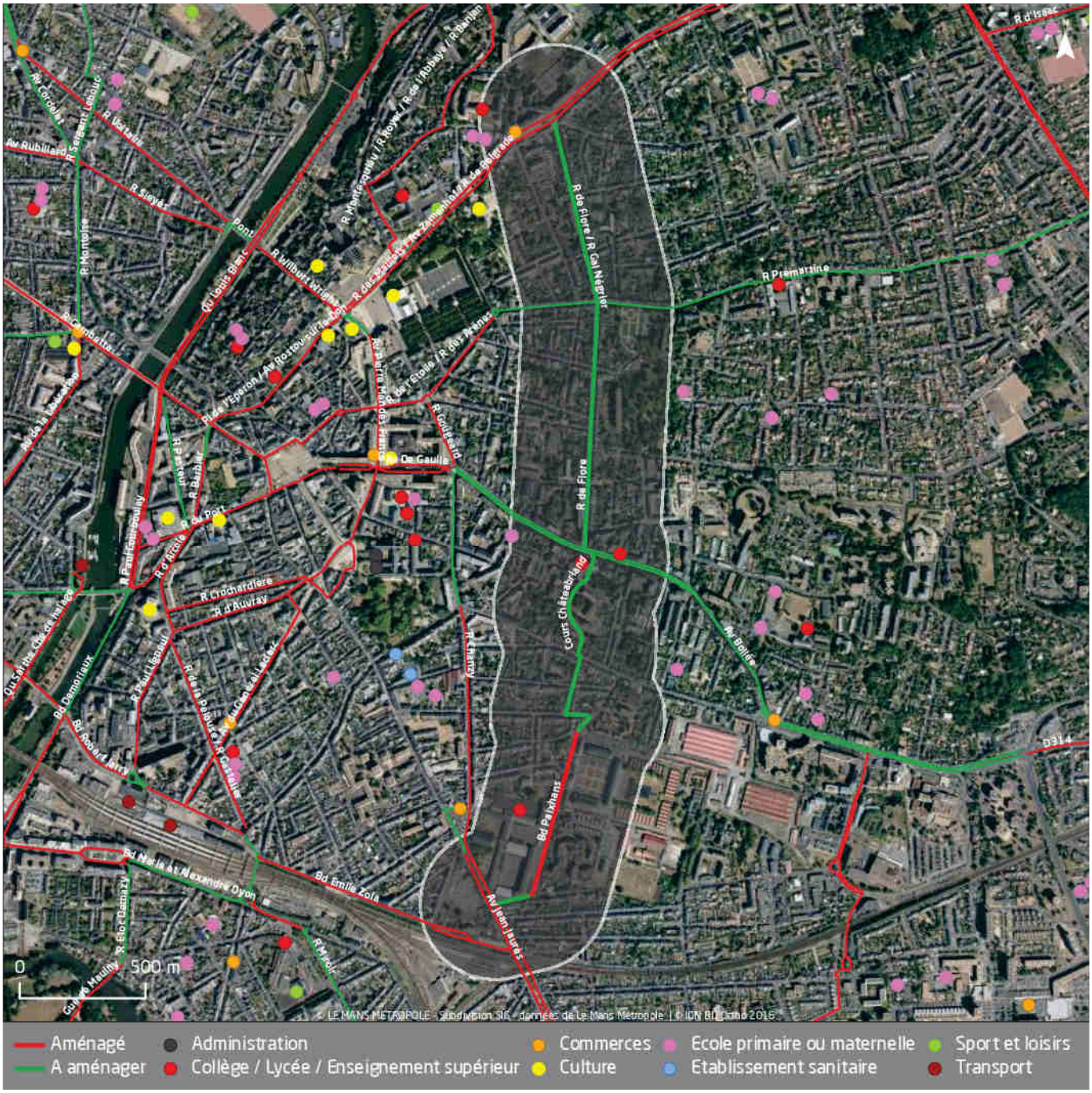


28

Maillets <> Paixhans

Proposer une liaison de type rocade à l'Est du centre-ville du Mans sur un axe Maillets/Flore/Bollée/Monthéard, en desservant le pôle administratif Paixhans et le lycée Touchard

Longueur totale	▶ 2,3 km
Aménagé	▶ 0,5 km
A aménager	▶ 1,8 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Lycées G. Touchard, J. Roussel, Saint-Charles, Bellevue ▶ Cité administrative Paixhans ▶ Bibliothèque municipale

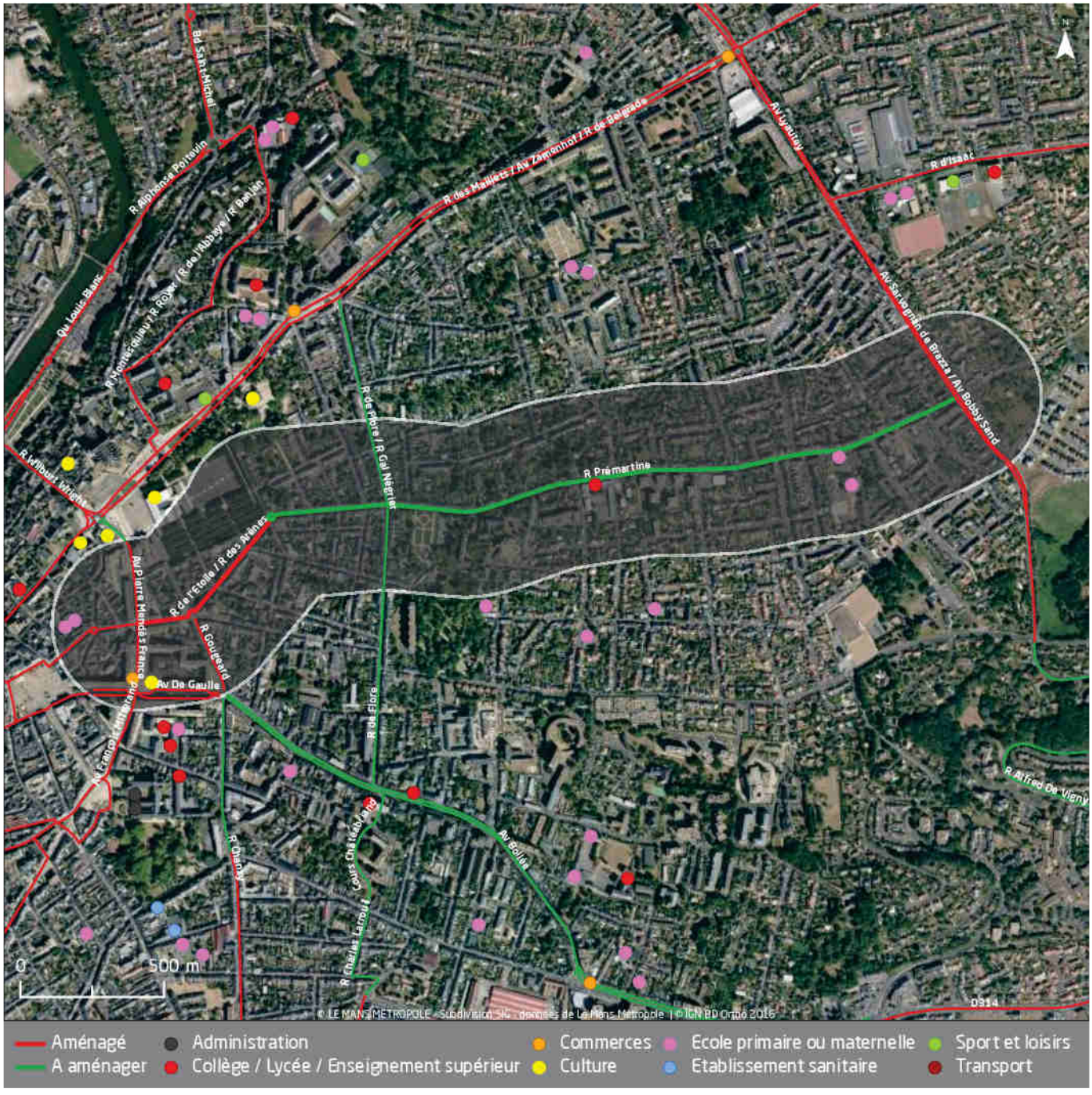


29

Prémartine <> Centre-ville

Créer une liaison entre le centre-ville du Mans et le quartier Prémartine par la sécurisation de la rue Prémartine

Longueur totale	▶ 2,1 km
Aménagé	▶ 0,4 km
A aménager	▶ 1,7 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Commerces et services du centre-ville ▶ Office du Tourisme ▶ Collèges Saint-Julien, R. Vercel ▶ Clinique Prémartine

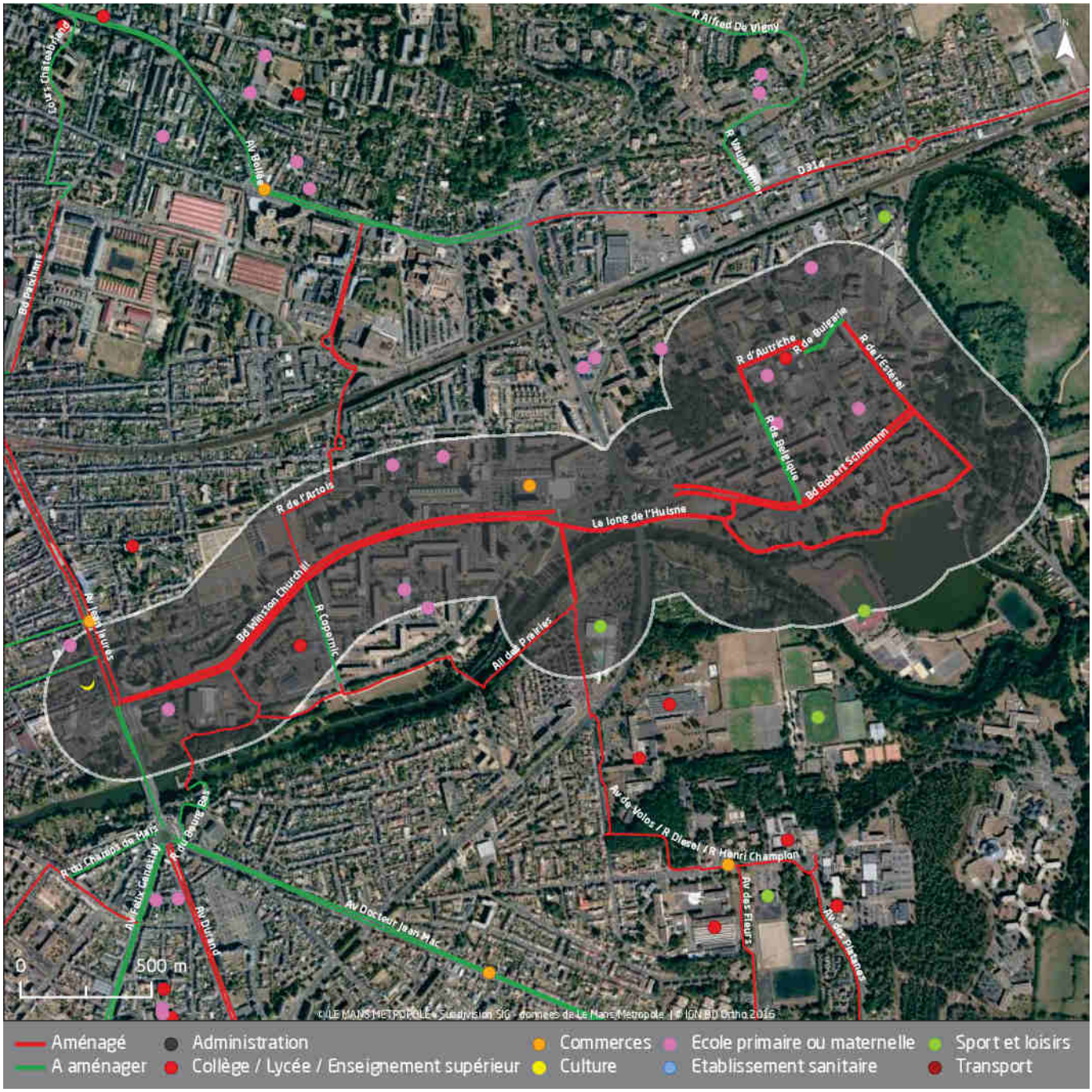


30

Sablons Est

Desservir le quartier des Sablons et le connecter aux différents établissements scolaires du secteur de la Californie vers le Sud, et l'avenue Jean Jaurès vers l'Est

Longueur totale	▶ 6,6 km
Aménagé	▶ 6,1 km
A aménager	▶ 0,5 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Loisirs ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Musée Vert ▶ Collèges A. Fournier, Val d'Huisne ▶ Centre Aquatique des Atlantides ▶ Mission Locale, Maison de l'emploi ▶ Salle de spectacle de l'Espal

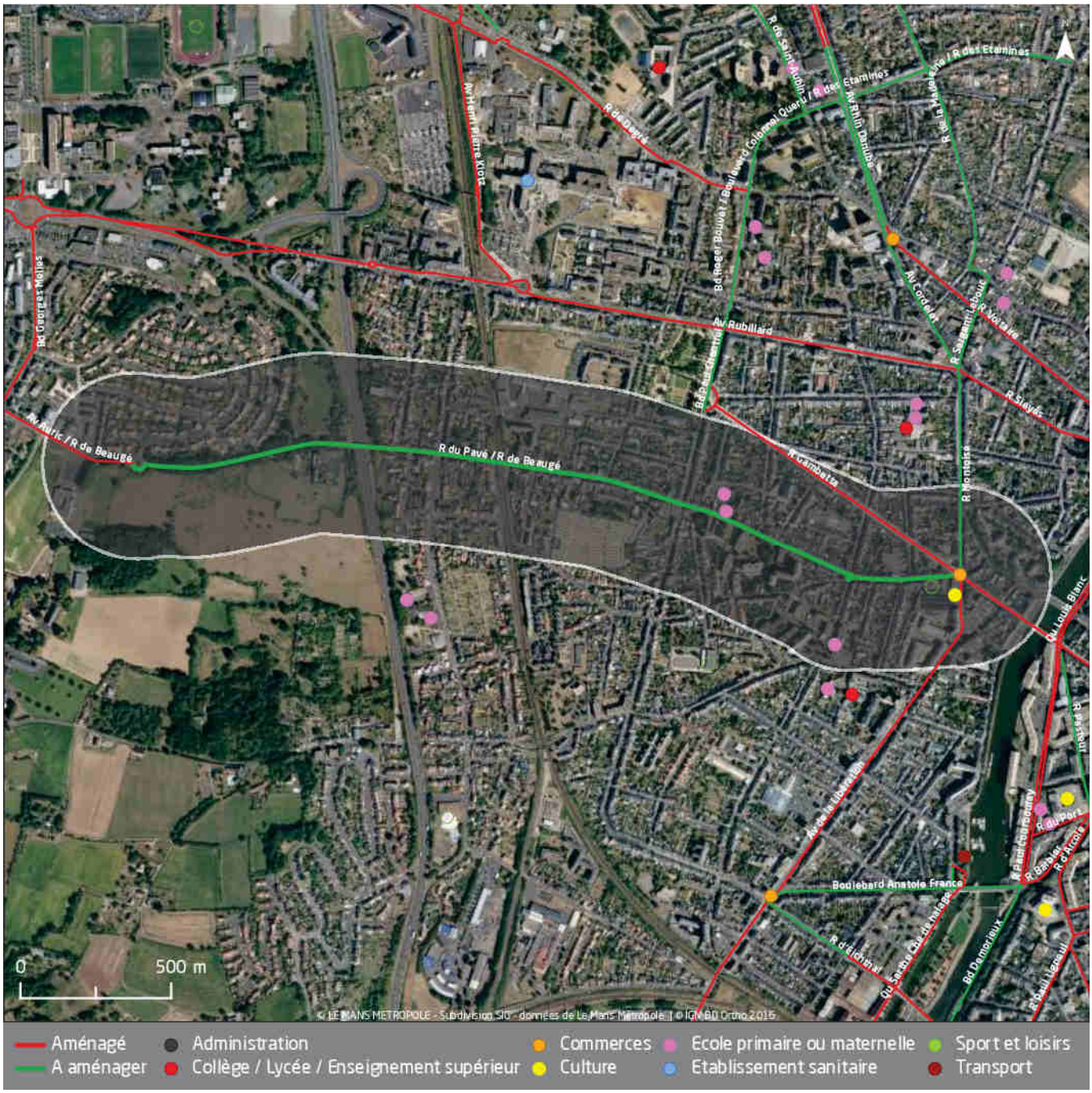


31

Fontaines

Desservir les futures opérations d'habitat du secteur, et permettre des liaisons vers l'Université et les quartiers Ouest du Mans

Longueur totale	▶ 1,9 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 1,9 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ ZA du Ribay

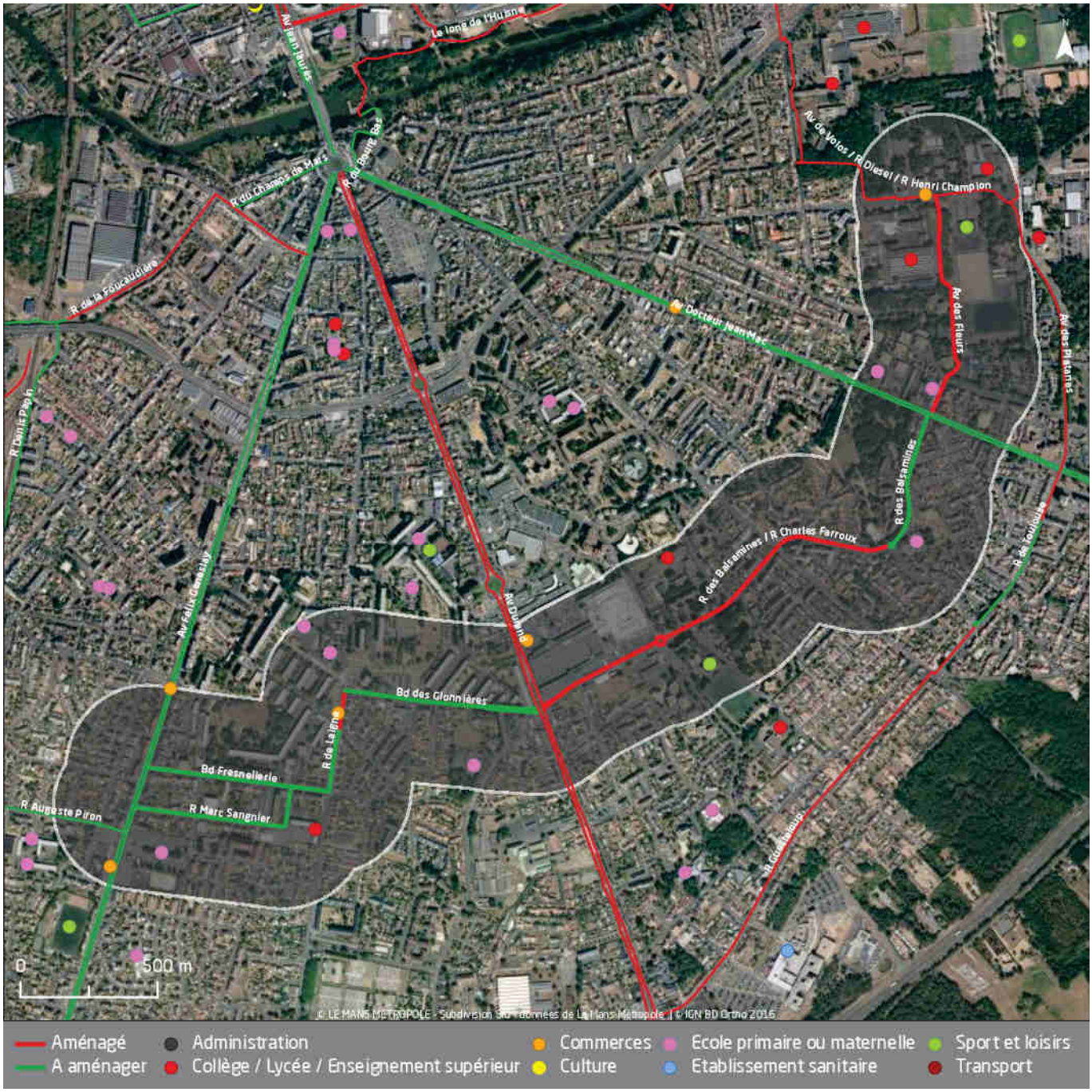


32

Californie <> Glonnières

Proposer une liaison de type rocade entre le secteur Californie et le quartier des Glonnières, en desservant le Pôle Commercial Sud et le collège Ronceray

Longueur totale	▶ 3,8 km
Aménagé	▶ 1,7 km
A aménager	▶ 2,1 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Lycée Polyvalent Le Mans Sud ▶ Collèges Vauguyon, Le Ronceray ▶ Centre commercial Centre Sud

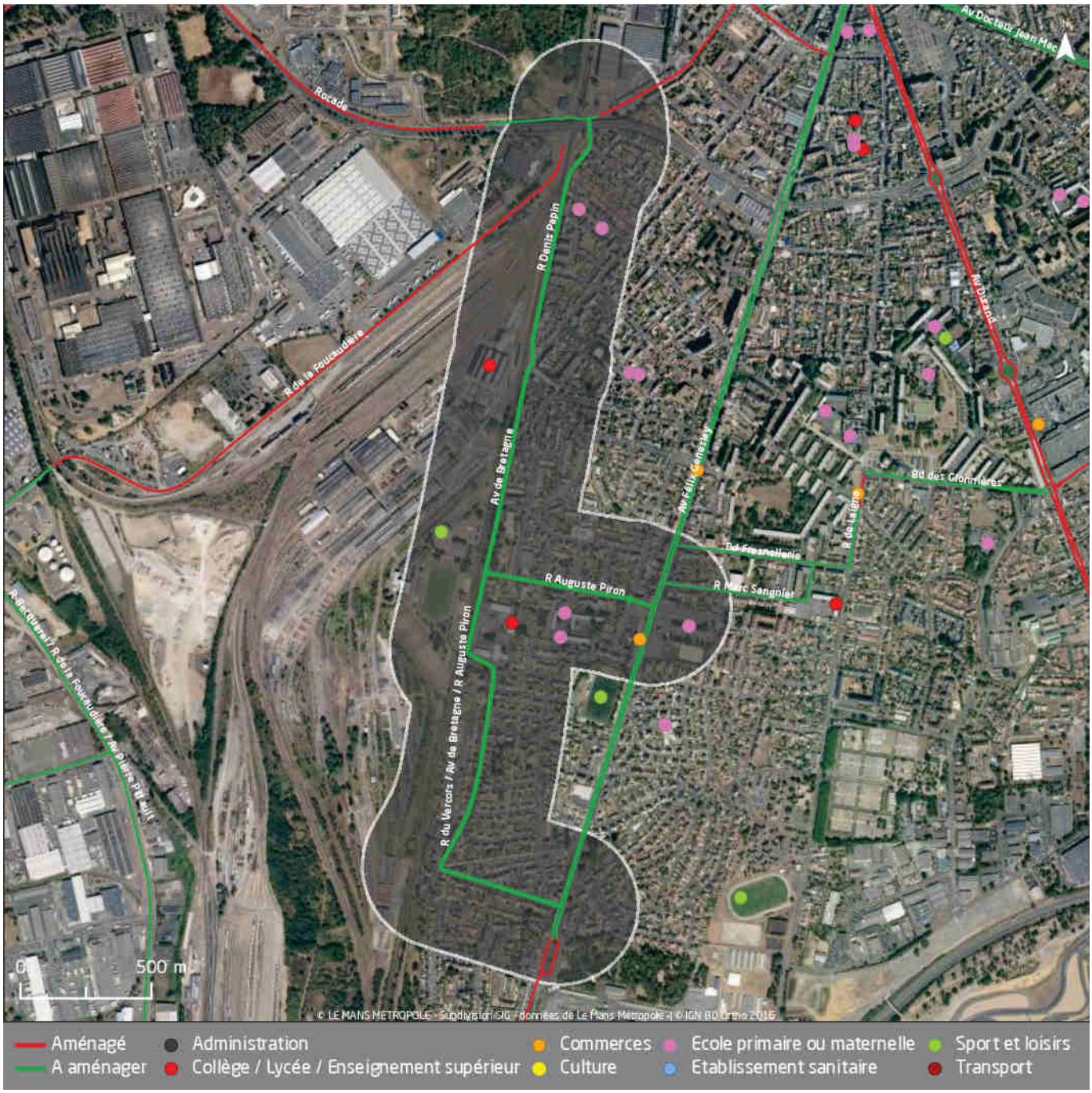


33

Maroc <> Pontlieue

Avoir un maillage du quartier Oasis-Maroc pour le relier à la zone de la Cartoucherie en desservant le collège Huchepie

Longueur totale	▶ 2,8 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 2,8 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Collège Maroc-Huchepie



34

Secteur Madeleine

Offrir un maillage sur le secteur Gallière - Saint-Aubin en sécurisant les principaux axes

Longueur totale	▶ 5,8 km
Aménagé	▶ 3,1 km
A aménager	▶ 2,7 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Achats ▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Lycée polyvalent privé Sainte-Catherine ▶ Collège La Madeleine ▶ MCL Les Saulnières

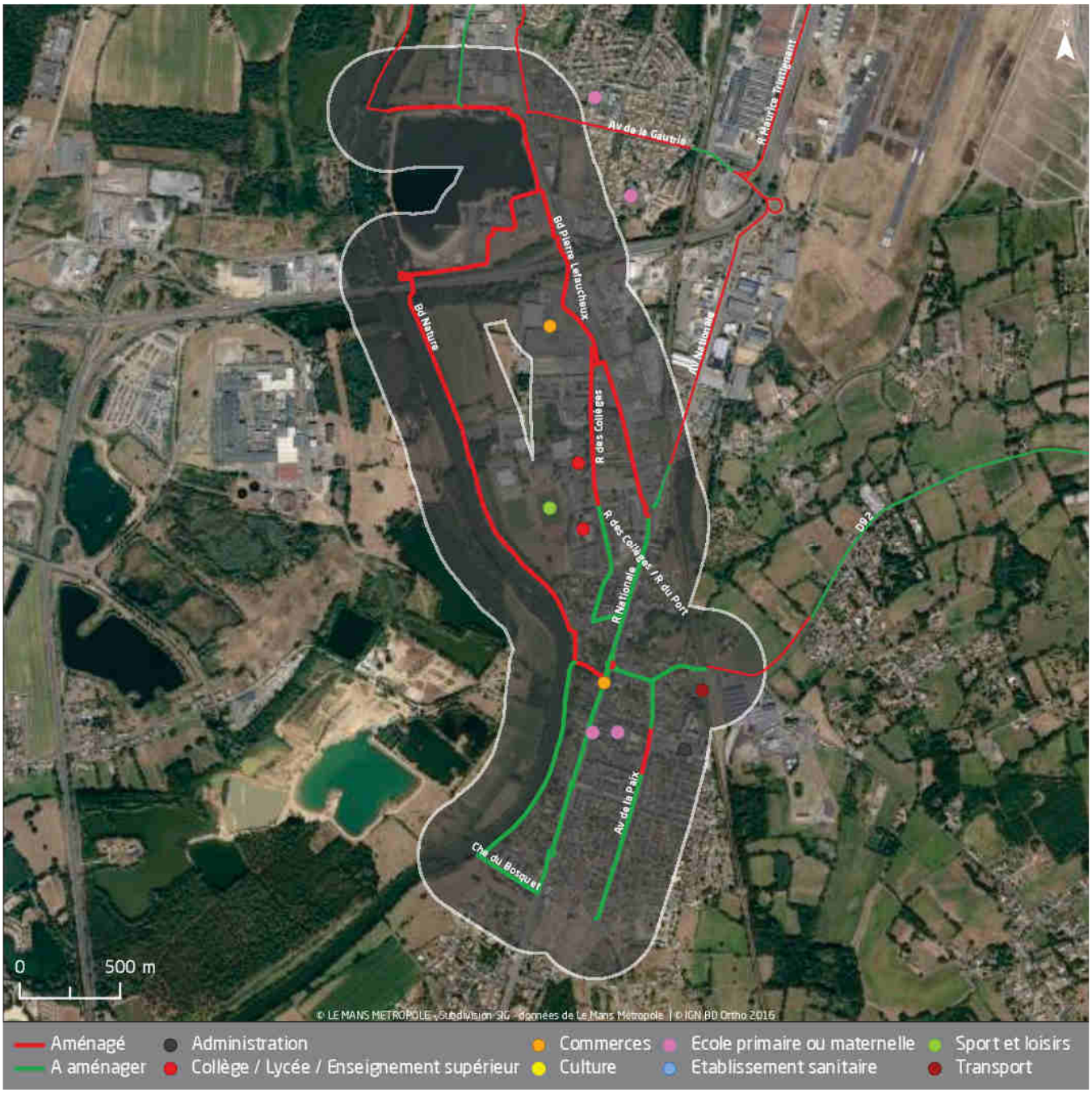


35

Arnage

Mailler le bourg d'Arnage et le connecter à la Zone Industrielle Sud

Longueur totale	▶ 9,0 km
Aménagé	▶ 4,9 km
A aménager	▶ 4,1 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre commercial Rive Sud ▶ Lycée Claude Chappe ▶ Collège Henri Lefeuvre ▶ Gare d'Arnage



36

Arnage <> Oasis

Créer une liaison majeure entre Arnage et Le Mans

Longueur totale	▶ 4,4 km
Aménagé	▶ 4 km
A aménager	▶ 0,4 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre des expositions du Mans



37

Arnage <> Cormier

Créer une liaison transversale intercommunale entre Arnage et la zone d'emplois du Cormier

Longueur totale	▶ 4,2 km
Aménagé	▶ 0,4 km
A aménager	▶ 3,8 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Gare d'Arnage ▶ Family-Village

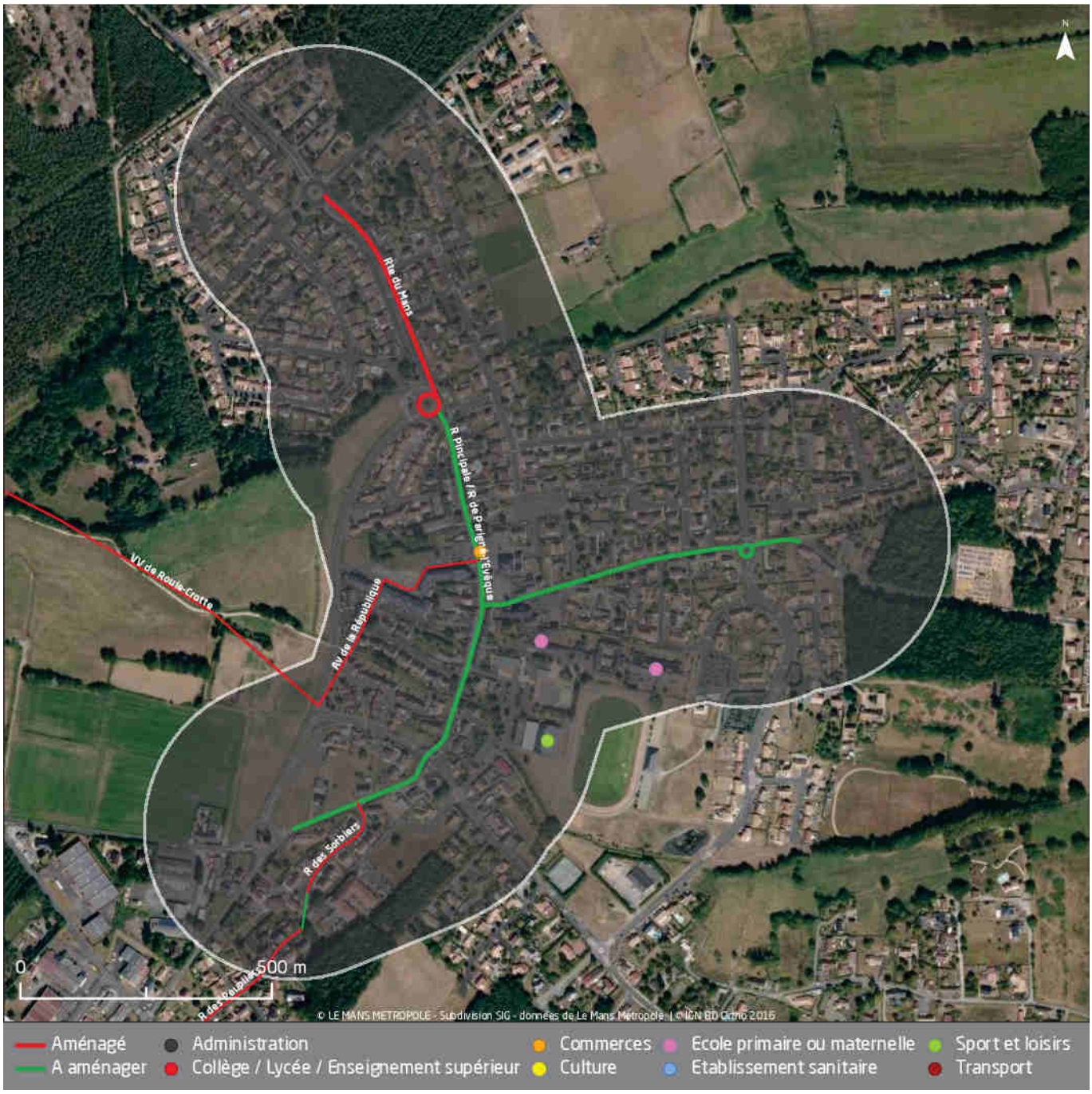


38

Ruaudin

Proposer un maillage du centre-bourg de Ruaudin (desserte des commerces et de l'école)

Longueur totale	▶ 1,6 km
Aménagé	▶ 0,4 km
A aménager	▶ 1,2 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg de Ruaudin

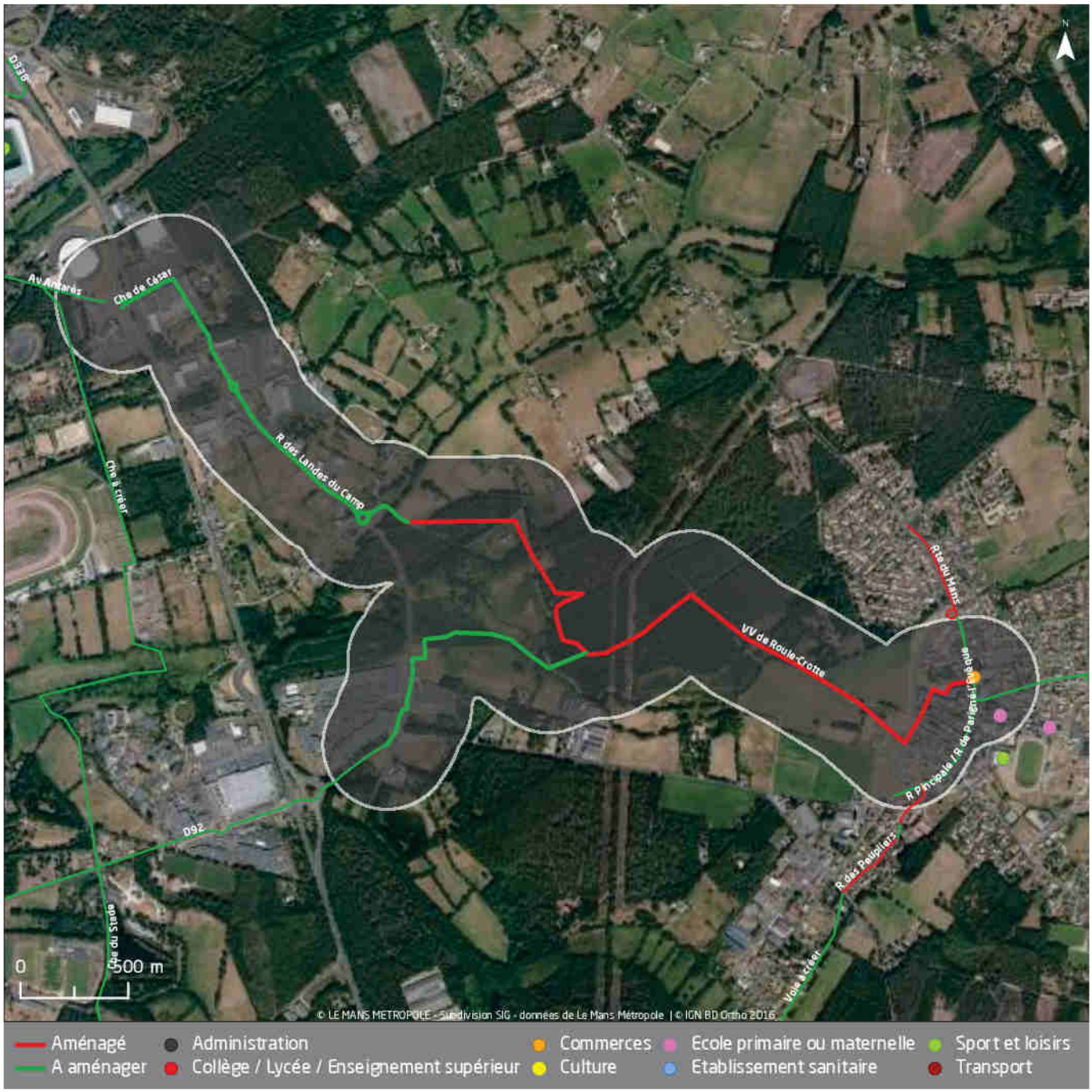


39

Ruaudin <> Hunaudières <> Antarès

Créer une liaison intercommunale entre Ruaudin et la station de tramway Antarès pour une complémentarité modale tram/vélo et une liaison entre Ruaudin et le pôle commercial du Cormier

Longueur totale	▶ 5 km
Aménagé	▶ 2,5 km
A aménager	▶ 2,5 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ ZAC des Hunaudières ▶ Antarès (pôle d'échanges, stade, salle de spectacle)

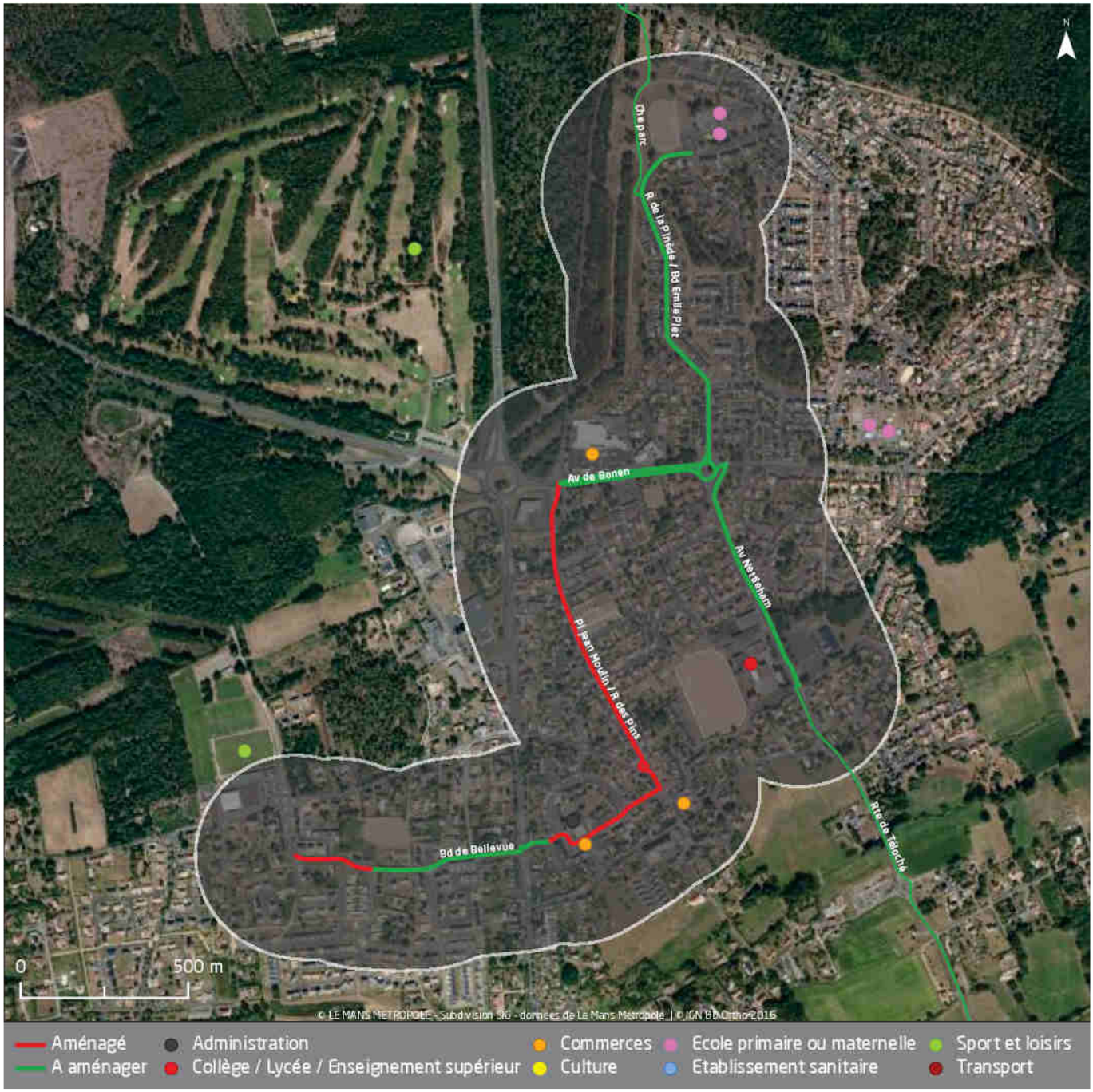


40

Mulsanne

Proposer un maillage du bourg de Mulsanne (desserte des commerces et de l'école)

Longueur totale	▶ 3,5 km
Aménagé	▶ 1,1 km
A aménager	▶ 2,4 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg ▶ Supermarché Carrefour Market ▶ Collège Bollée



41

Cormier <> Antarès

Prolonger la liaison Mulsanne - Cormier vers la station de tramway Antarès via le Boulevard Nature

Longueur totale	▶ 2,4 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 2,4 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Family-Village ▶ ZA du Cormier ▶ Station de tram Antarès ▶ Stade et salle de spectacle Antarès

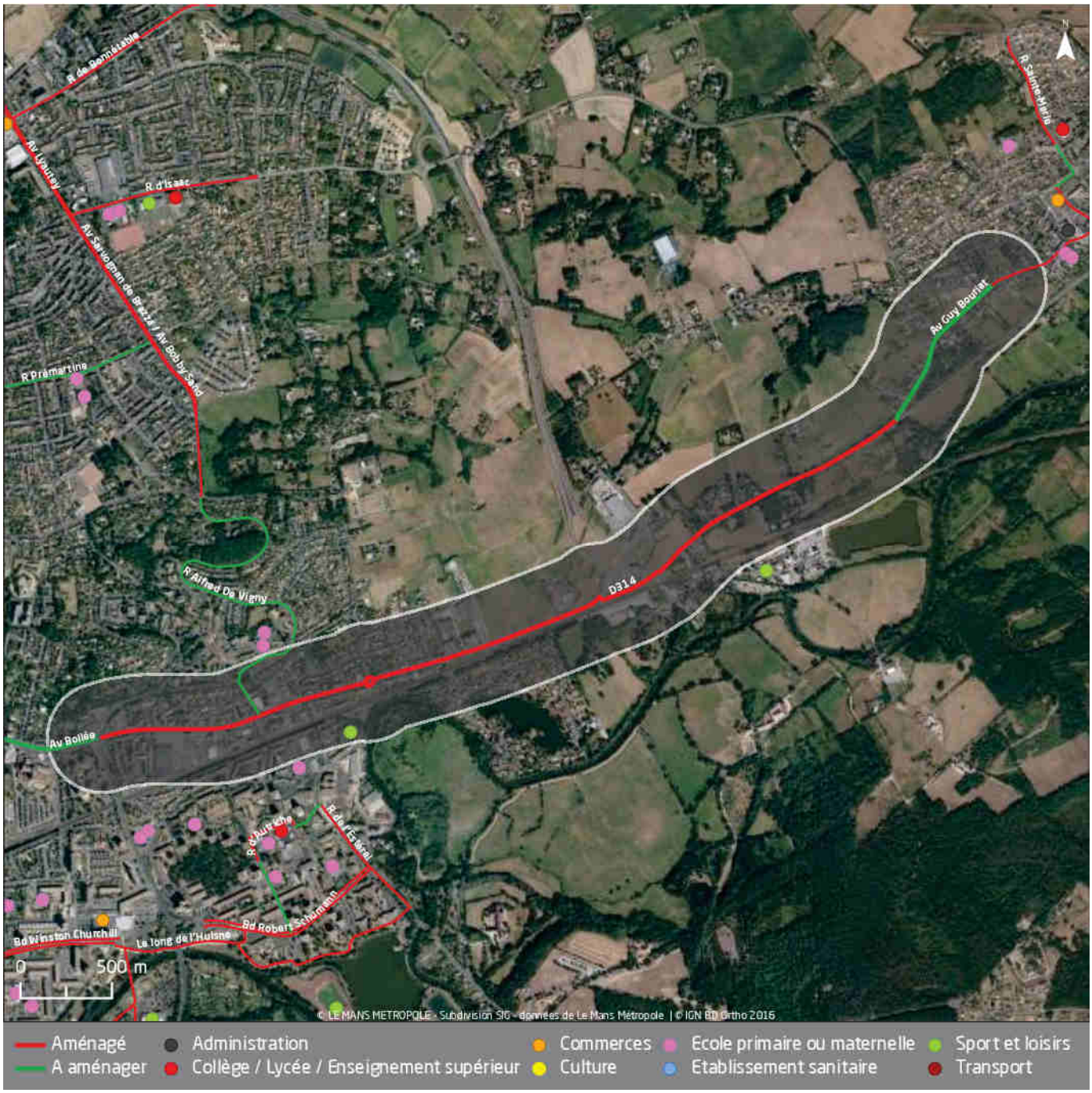


42

Le Mans <> Yvré l'Evêque

Créer une liaison intercommunale entre Yvré l'Evêque et Le Mans

Longueur totale	▶ 3,9 km
Aménagé	▶ 3,3 km
A aménager	▶ 0,6 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg d'Yvré l'Evêque ▶ Future zone commerciale de Béner



43

Yvré l'Evêque

Proposer un maillage du centre-bourg d'Yvré l'Evêque (desserte des commerces et de l'école)

Longueur totale	▶ 1,3 km
Aménagé	▶ 1,1 km
A aménager	▶ 0,2 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg d'Yvré l'Evêque ▶ Collège Pasteur

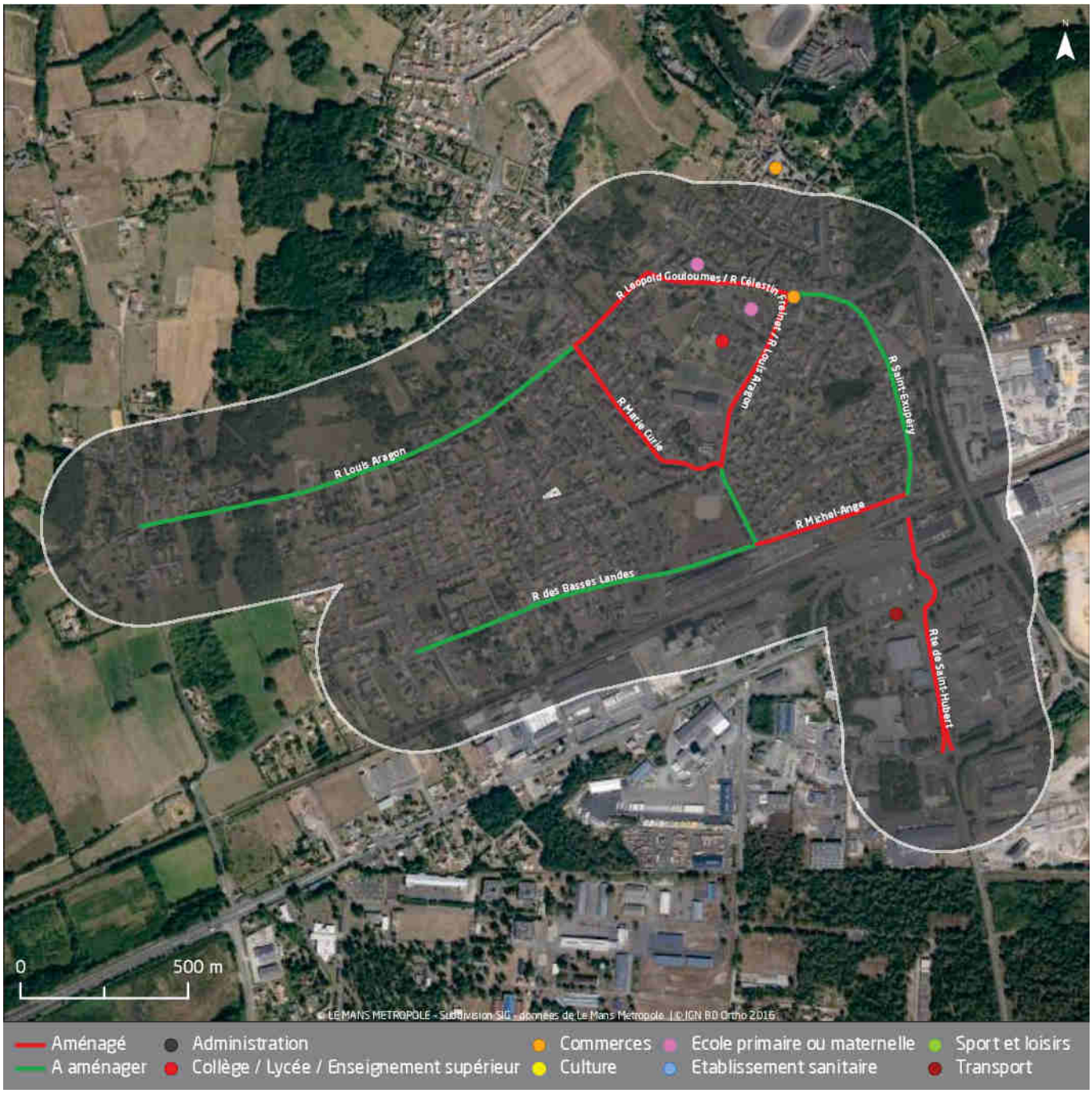


44

Champagné

Proposer un maillage du centre-bourg de Champagné (desserte des commerces, de l'école et de la gare)

Longueur totale	▶ 4,6 km
Aménagé	▶ 2,2 km
A aménager	▶ 2,4 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de Champagné ▶ Gare de Champagné ▶ Collège Wilbur Wright

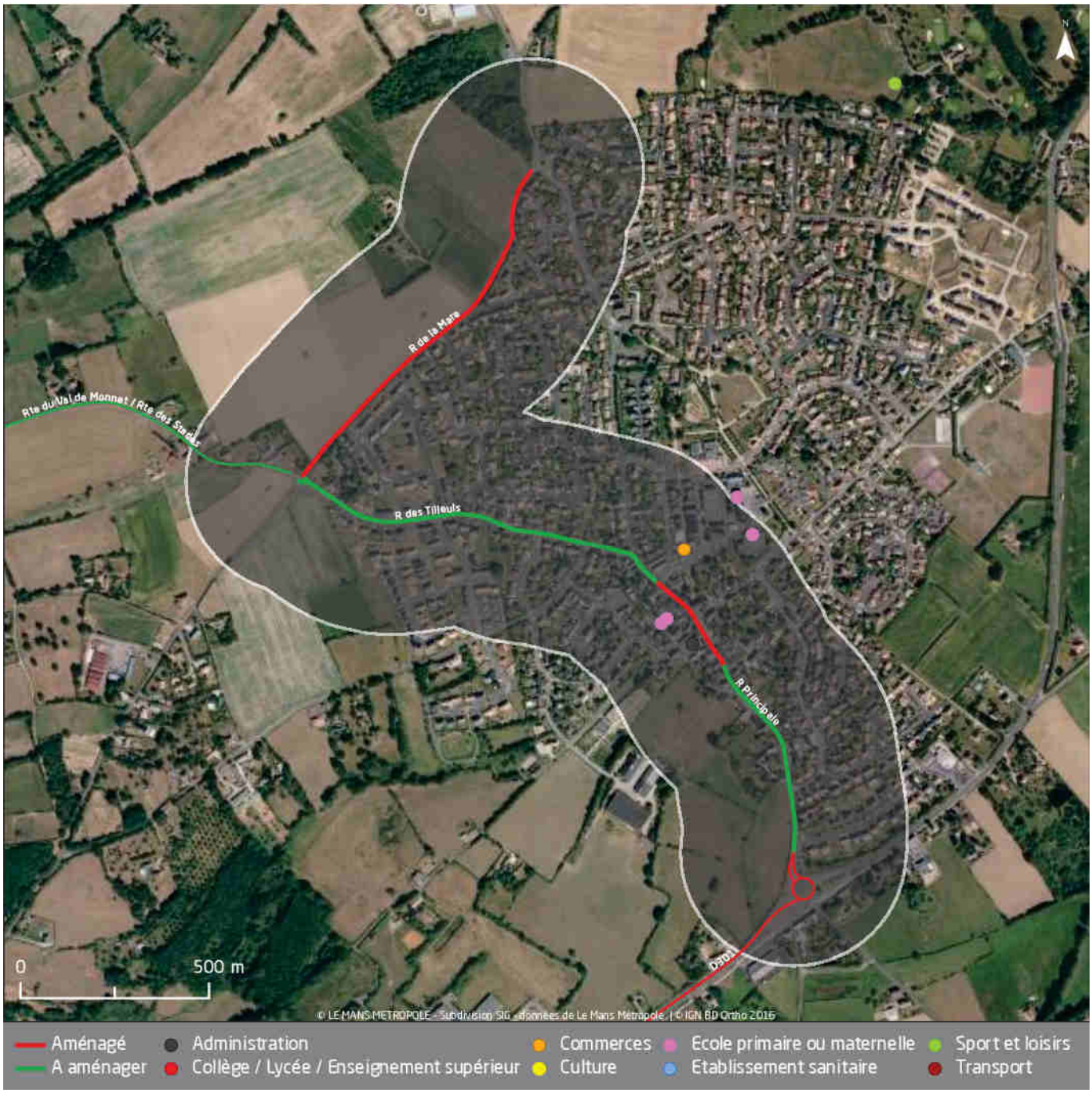


45

Sargé-lès-Le Mans

Proposer un maillage du centre-bourg de Sargé-lès-Le Mans (desserte des commerces et de l'école)

Longueur totale	▶ 2 km
Aménagé	▶ 0,9 km
A aménager	▶ 1,1 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de Sargé-lès-Le Mans

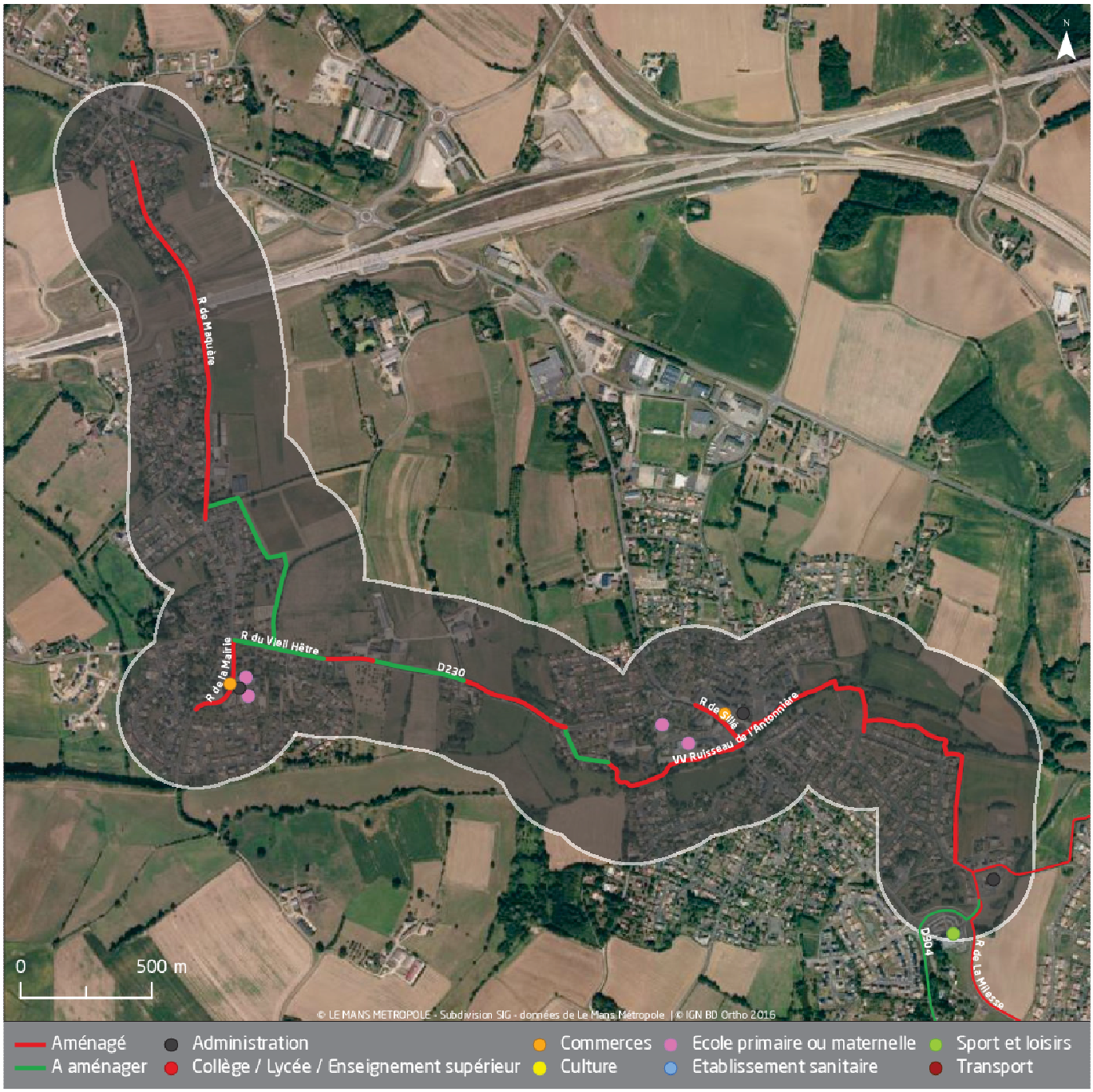


46

Aigné <> La Milesse

Créer une liaison intercommunale entre Aigné et La Milesse en sécurisant la circulation dans les deux bourgs

Longueur totale	▶ 4,2 km
Aménagé	▶ 3,2 km
A aménager	▶ 1 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de La Milesse ▶ Bourg d'Aigné

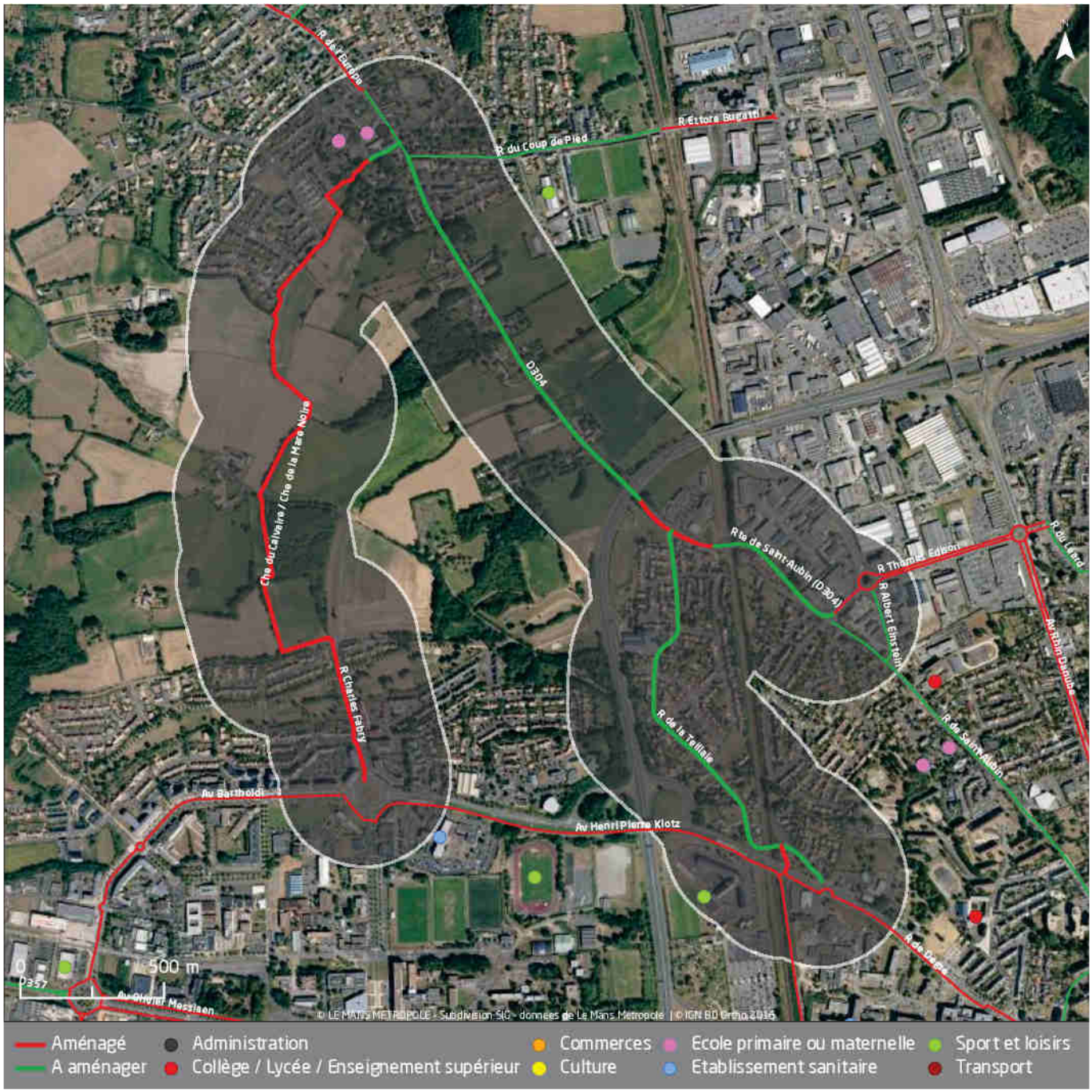


47

La Chapelle St Aubin <> Le Mans / Université

Proposer une liaison intercommunale entre La Chapelle Saint-Aubin, Le Mans et le secteur Université

Longueur totale	▶ 4,5 km
Aménagé	▶ 2,1 km
A aménager	▶ 2,4 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de La Chapelle Saint-Aubin ▶ Université ▶ Pôle hospitalier

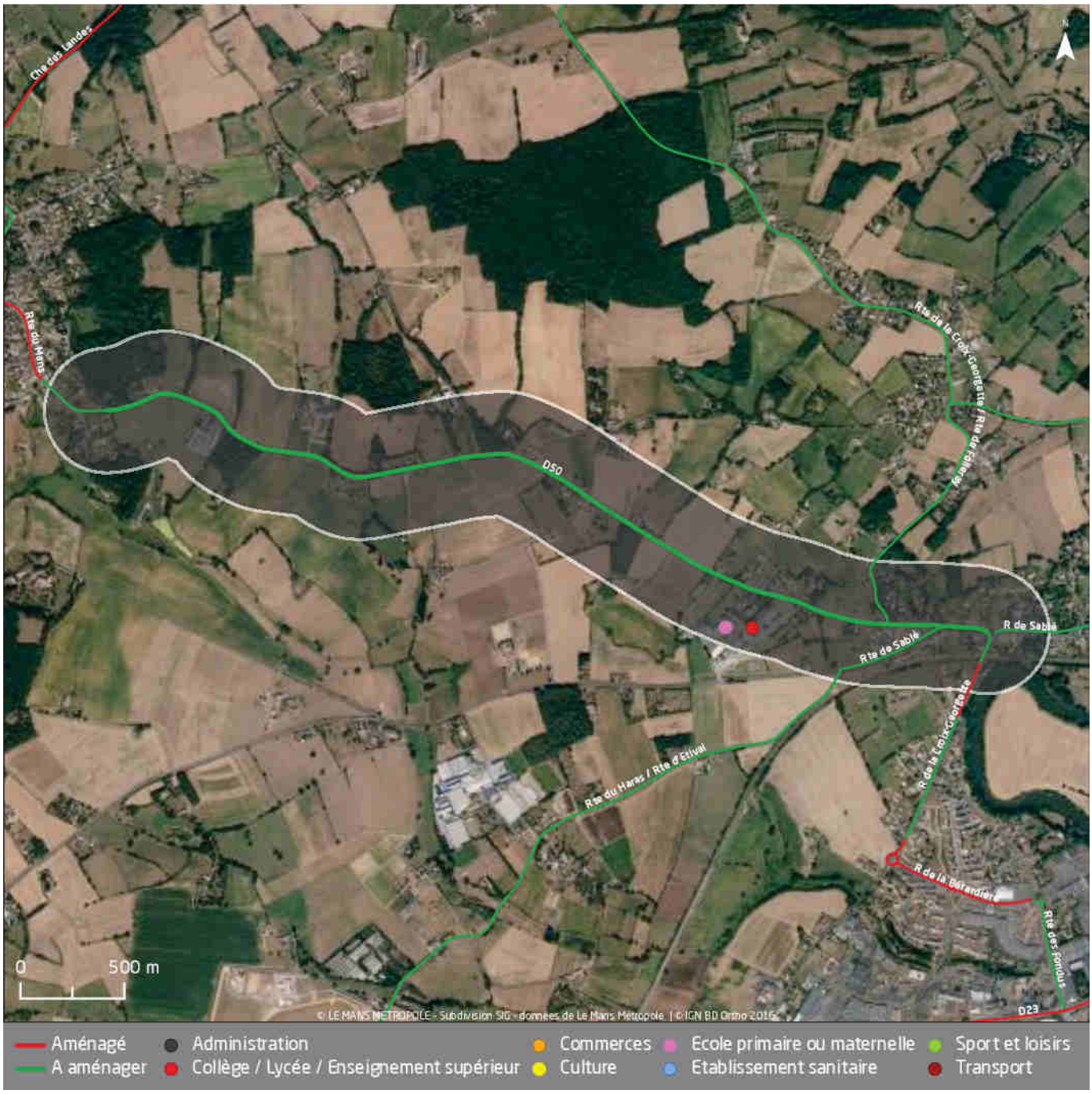


48

Pruillé-le-Chétif <> Croix Georgette

Créer une liaison intercommunale entre La Croix Georgette et Pruillé-le-Chétif dans une logique de maillage global

Longueur totale	▶ 3,1 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 3,1 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Lycée polyvalent Saint-Joseph La Salle ▶ Bourg de Pruillé-le-Chétif

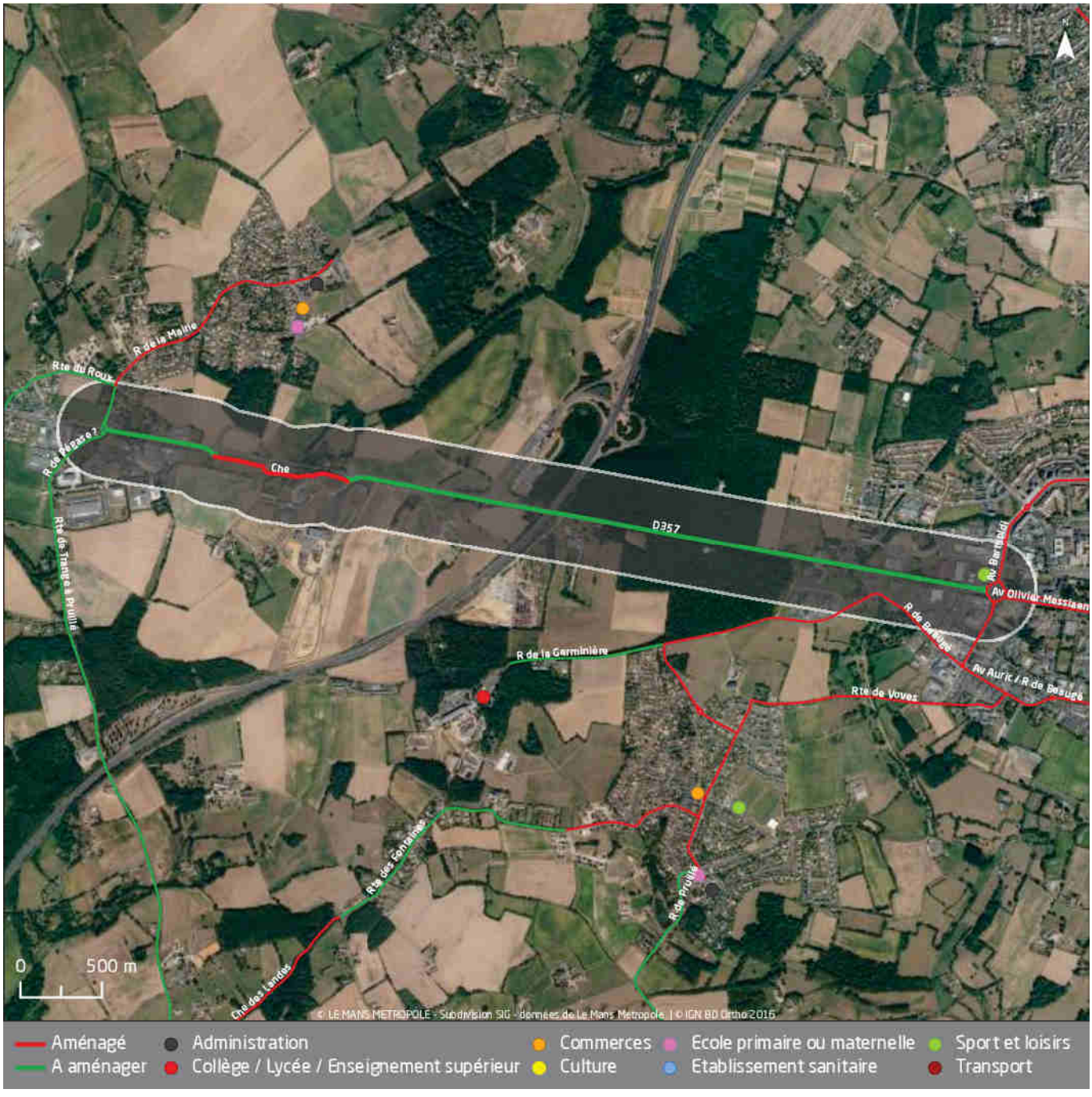


49

Trangé <> Le Mans Université

Créer une liaison intercommunale entre Trangé et Le Mans, notamment pour desservir l'Université et l'Hôpital

Longueur totale	▶ 3,8 km
Aménagé	▶ 0,6 km
A aménager	▶ 3,2 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg de Trangé ▶ ZA de l'Etoile ▶ ZA de Chanteloup ▶ Université ▶ P+R Université

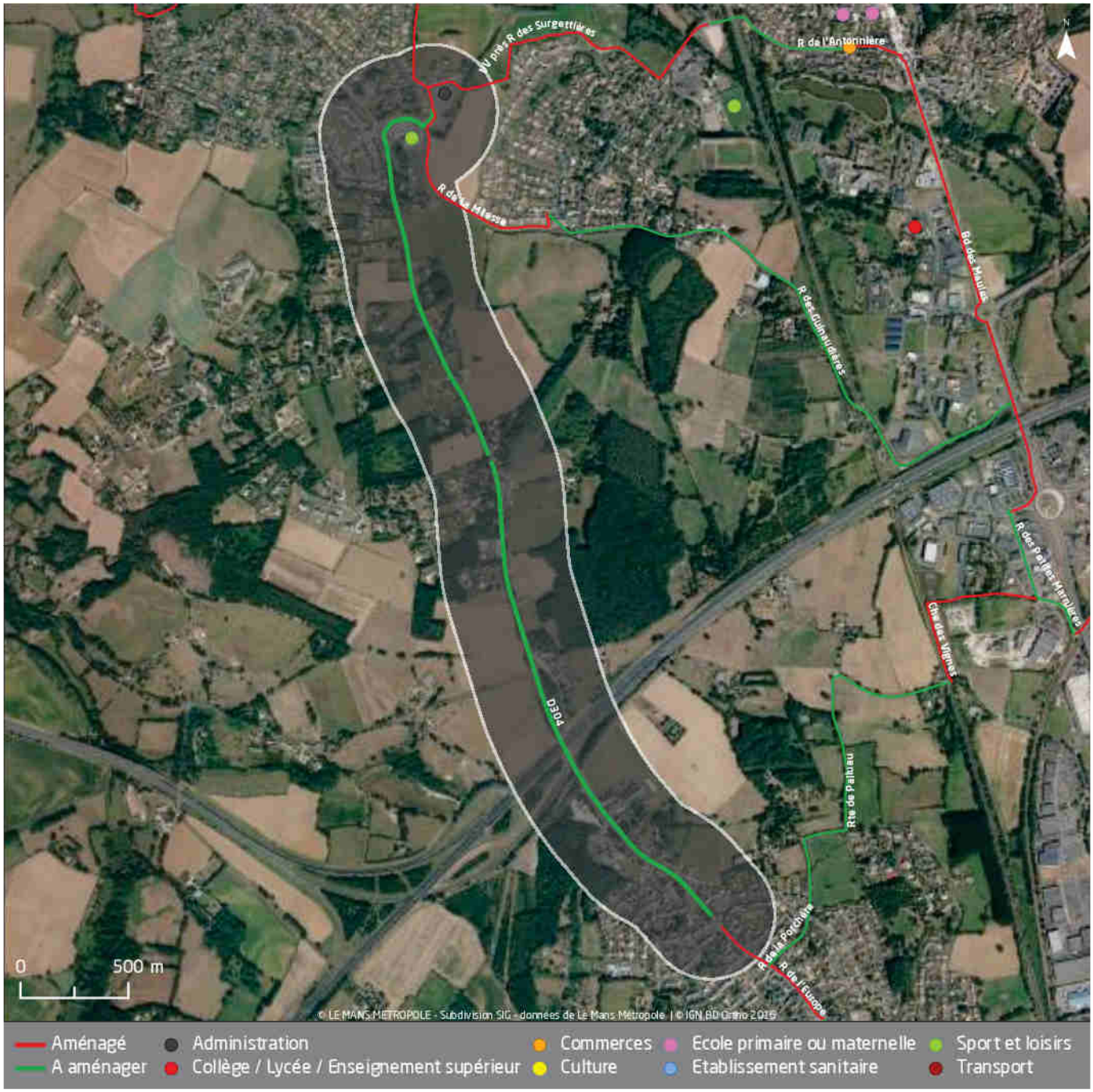


50

La Milesse <> La Chapelle St Aubin

Créer une intercommunale directe entre La Milesse et La Chapelle Saint-Aubin, notamment à destination des jeunes

Longueur totale	▶ 2,9 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 2,9 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg de La Milesse ▶ Collège de loisirs de Saint-Christophe ▶ Centre-bourg de La Chapelle Saint-Aubin

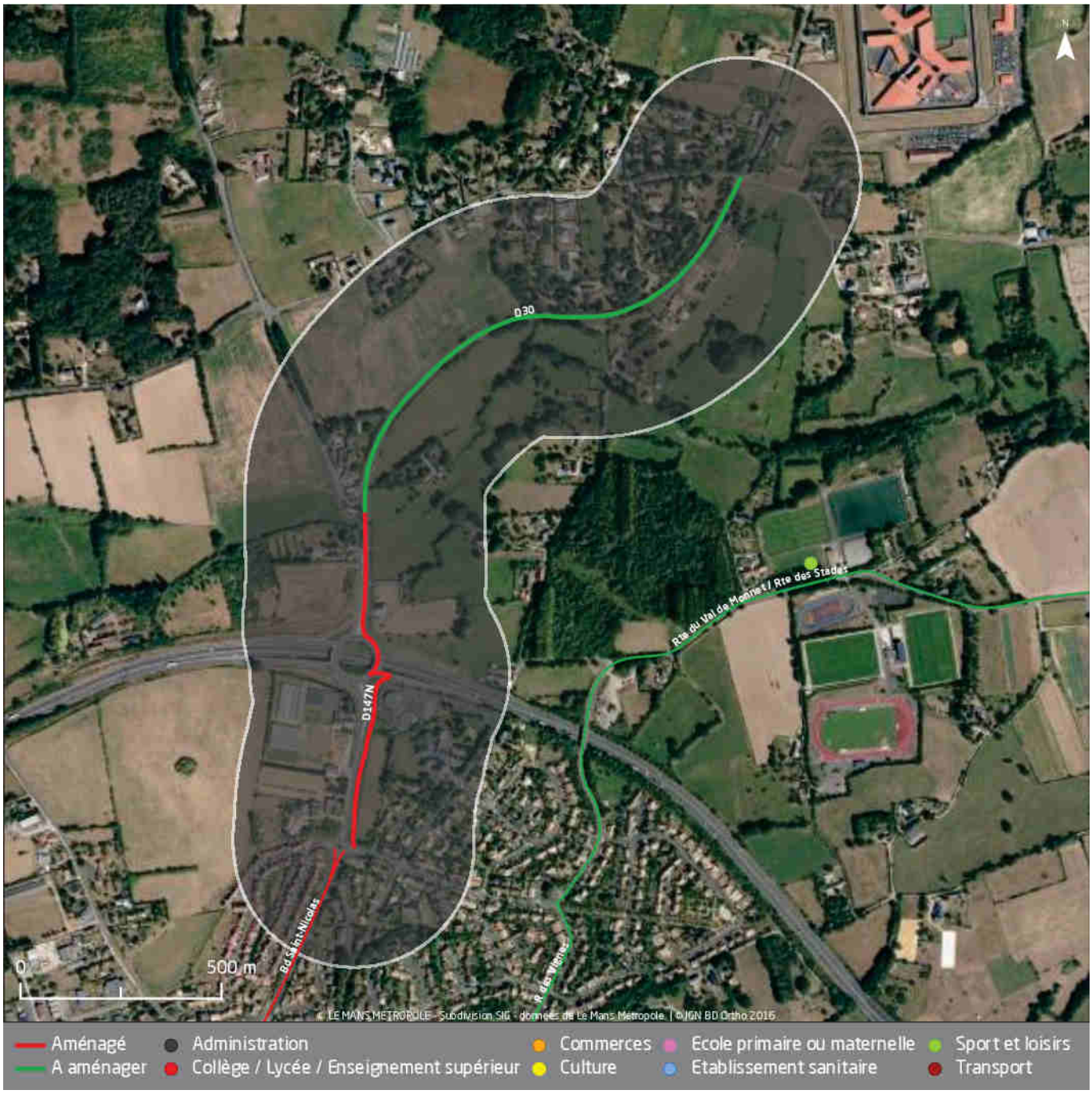


51

Coulaines <> Coulaines Les Croisettes

Desservir les zones d'habitat en direction des Croisettes depuis Coulaines

Longueur totale	▶ 1,5 km
Aménagé	▶ 0,6 km
A aménager	▶ 0,9 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Hameau des Croisettes ▶ Centre pénitentiaire



52

Mulsanne <> Téloché

Amorcer une liaison intercommunale vers Téloché depuis Mulsanne, notamment pour permettre aux collégiens de Téloché de rejoindre l'établissement de Mulsanne

Longueur totale	▶ 1,5 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 1,5 km
Priorité	▶ 3
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg de Mulsanne ▶ Collège de Mulsanne ▶ Centre-bourg de Téloché

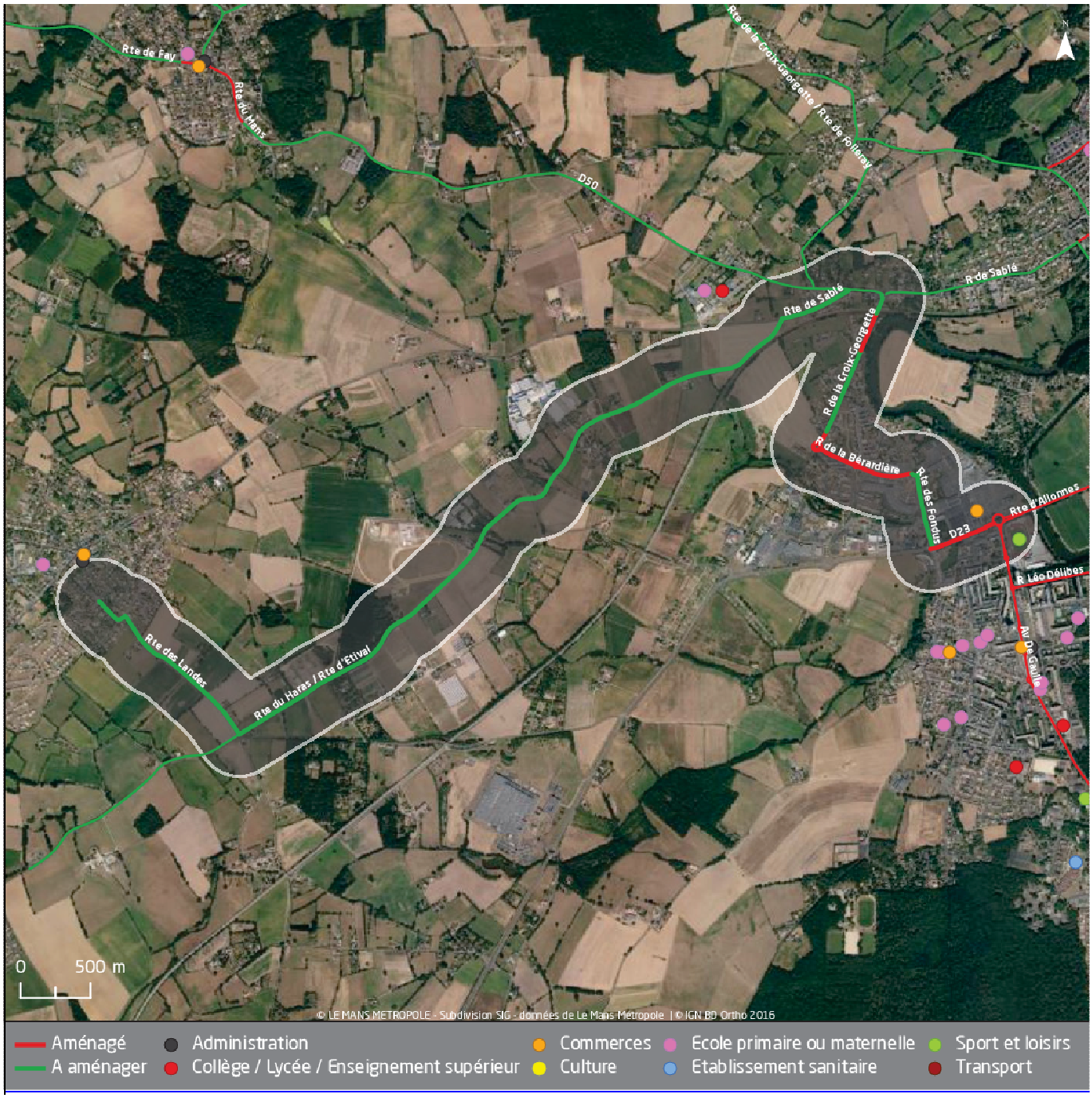


53

St-Georges-du-Bois <> Allonnes

Relier Saint-Georges-du-Bois à Allonnes et à la Croix Georgette.

Longueur totale	▶ 6,8 km
Aménagé	▶ 1,2 km
A aménager	▶ 5,6 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ ZA du Vivier I et II ▶ Lycée polyvalent Saint-Joseph-La Salle

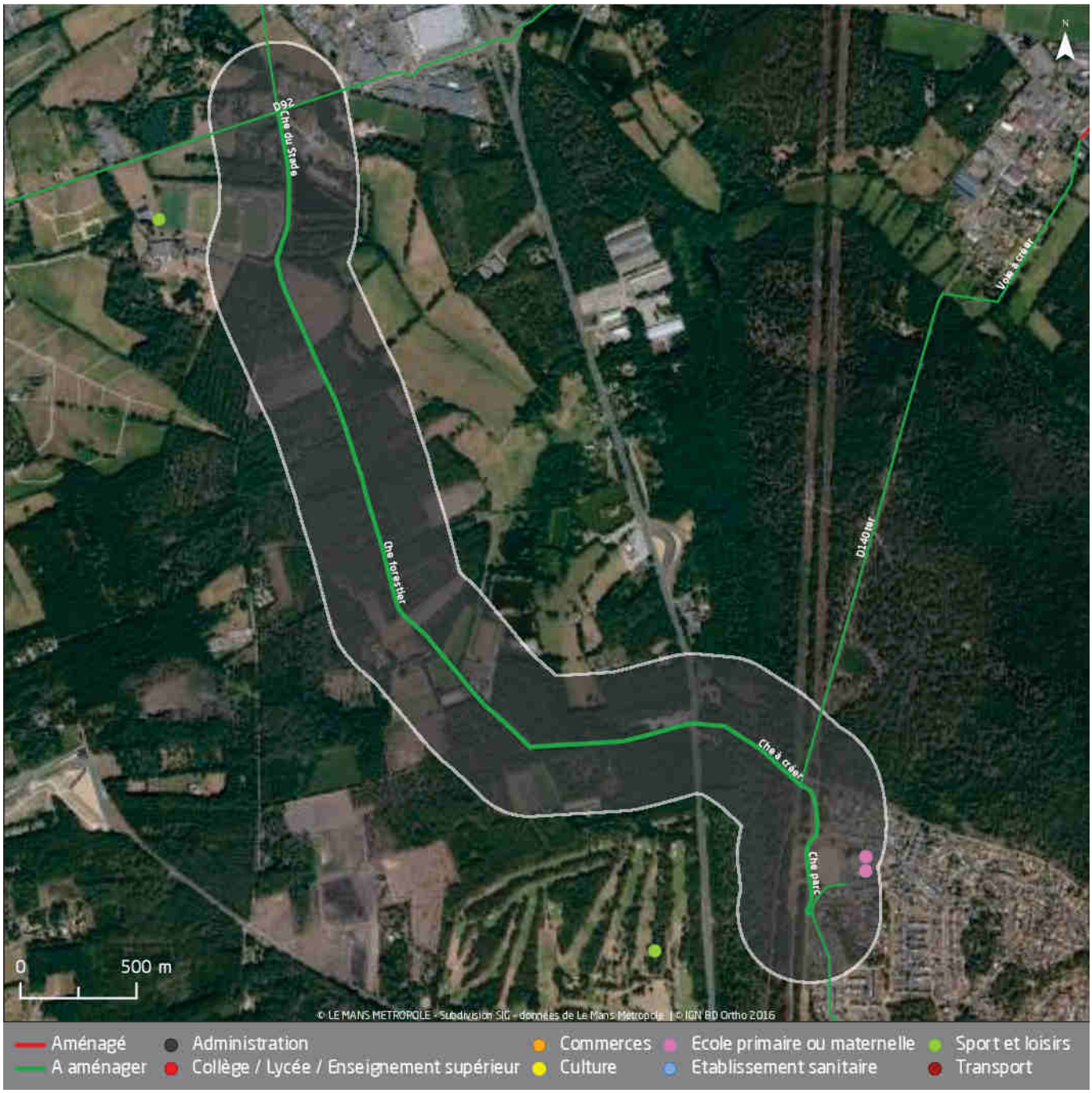


54

Mulsanne <> Cormier

Créer une liaison intercommunale entre Mulsanne et la zone du Cormier, puis la station de tramway Antarès via le Boulevard Nature

Longueur totale	▶ 3,3 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 3,3 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Family-Village ▶ ZA du Cormier

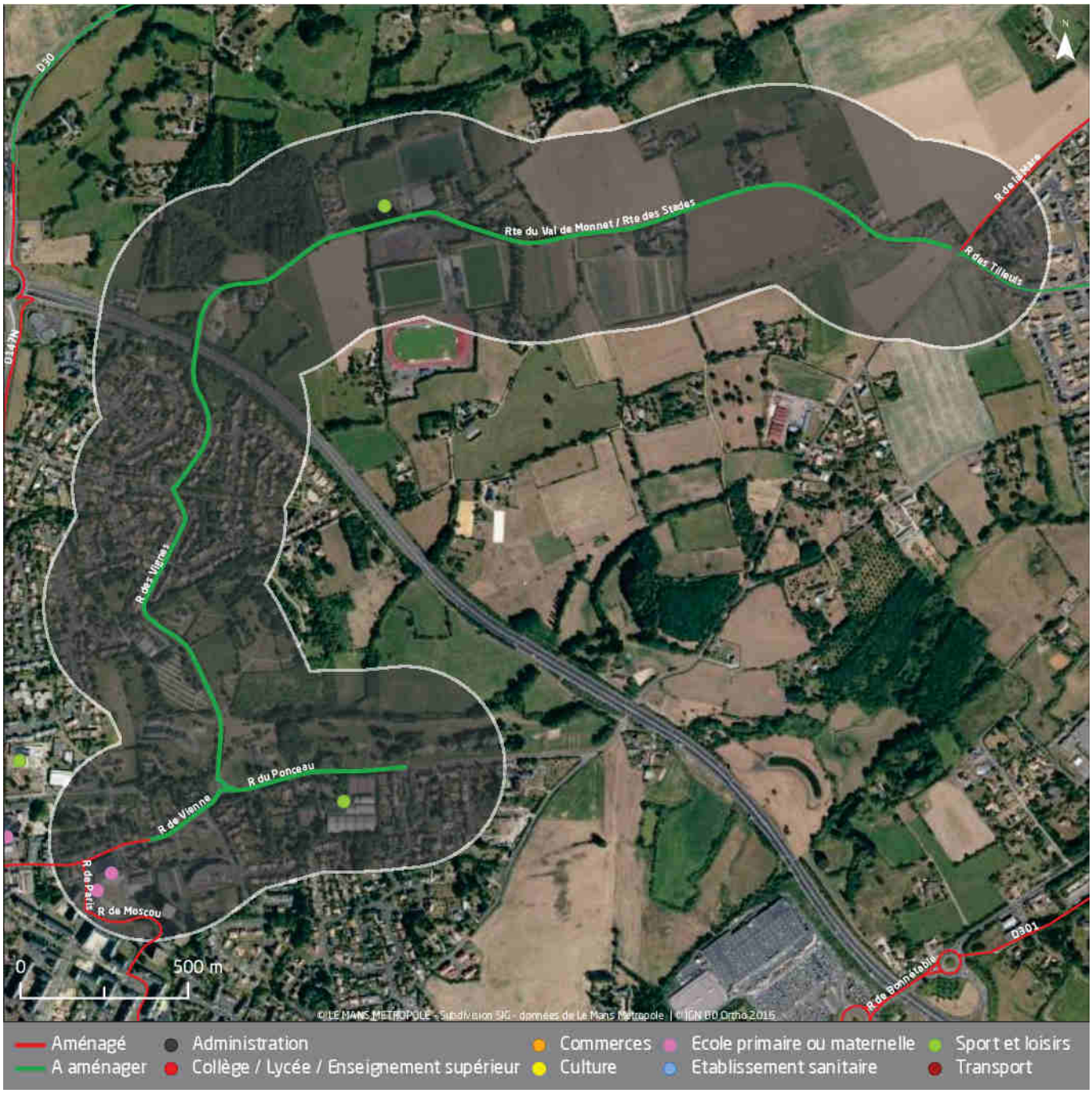


55

Sargé <> Coulaines

Créer une liaison intercommunale entre Sargé-lès-Le Mans et Coulaines, et connecter les deux communes au pôle sportif de Coulaines

Longueur totale	▶ 3,3 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 3,3 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre sportif du Val Monnet

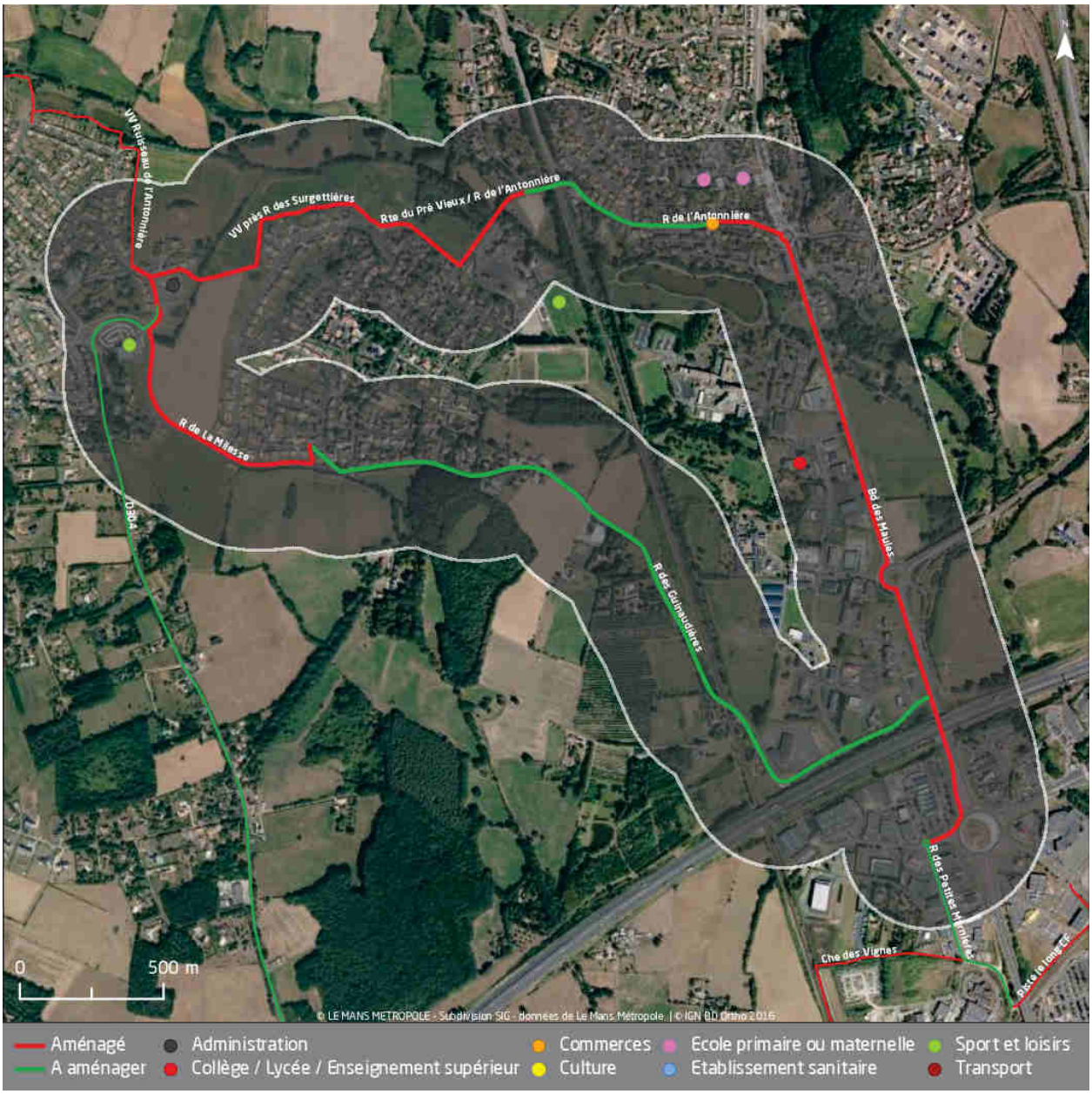


56

La Milesse <> St Saturnin <> ZI Nord

Relier La Milesse à Saint-Saturnin et au Mans au niveau de la Zone Commerciale Nord

Longueur totale	▶ 6 km
Aménagé	▶ 3,6 km
A aménager	▶ 2,4 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de La Milesse ▶ Bourg de Saint-Saturnin ▶ Centre de rééducation de l'Arche ▶ Lycée Les Horizons ▶ ZI Nord

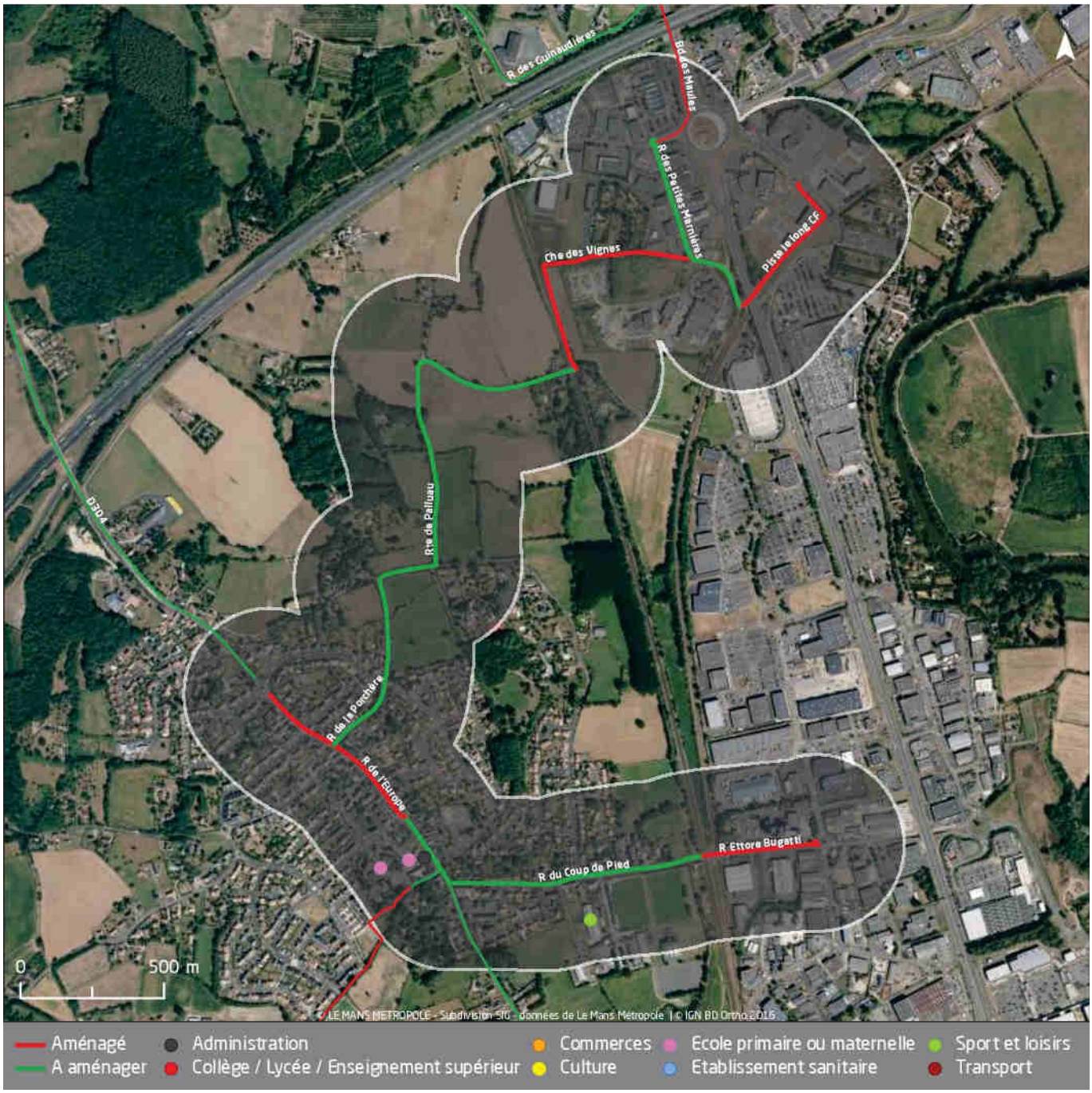


57

La Chapelle St Aubin <> ZI Nord

Relier Saint-Saturnin à La Chapelle Saint-Aubin et créer une liaison vers la Zone Commerciale Nord

Longueur totale	▶ 4,4 km
Aménagé	▶ 1,7 km
A aménager	▶ 2,7 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de La Chapelle Saint-Aubin ▶ ZI Nord

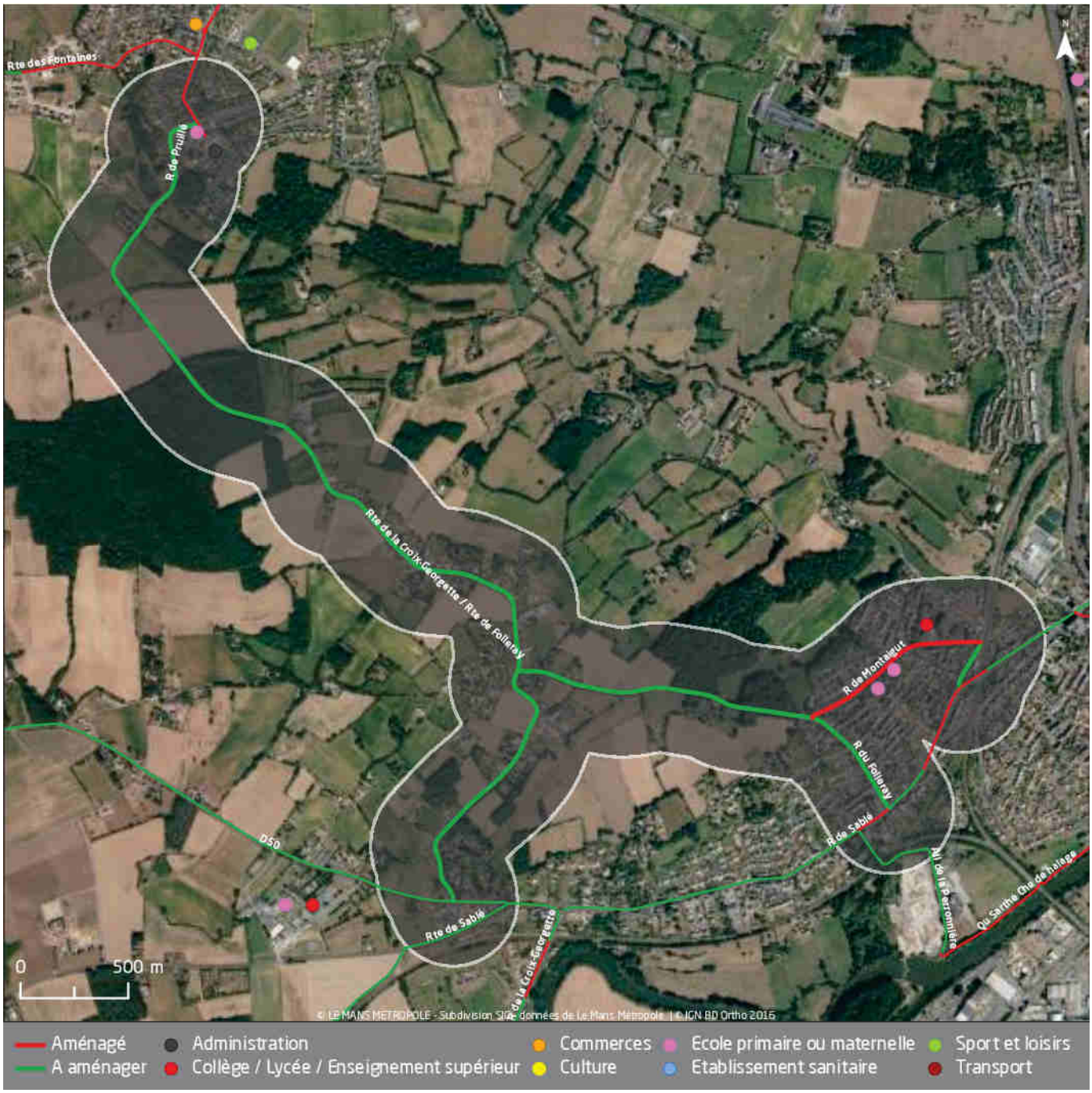


58

Rouillon <> Croix Georgette

Créer une liaison intercommunale entre Rouillon et La Croix Georgette dans une logique de maillage global

Longueur totale	▶ 5,4 km
Aménagé	▶ 0,6 km
A aménager	▶ 4,8 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de Rouillon ▶ ZA du Chardonneret et de Chanteloup ▶ Université

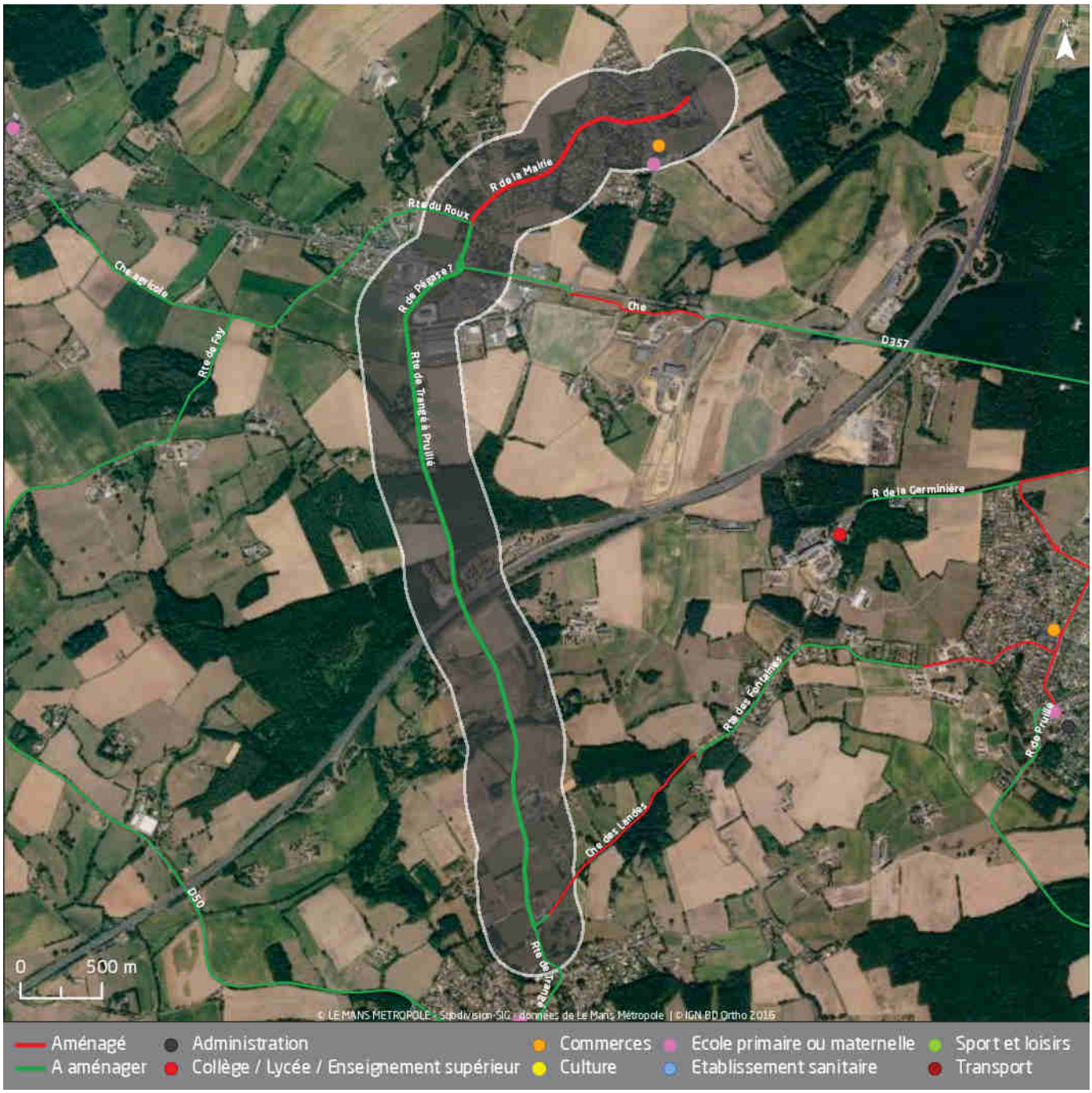


59

Trangé <> Pruillé-le-Chétif

Créer une liaison intercommunale entre Trangé et Pruillé-le-Chétif dans une logique de maillage global

Longueur totale	▶ 4,3 km
Aménagé	▶ 1,1 km
A aménager	▶ 3,2 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de Pruillé-le-Chétif ▶ Bourg de Trangé ▶ ZA de l'Etoile



60

Pruillé-le-Chétif <> Rouillon

Créer une liaison intercommunale entre Rouillon et Pruillé-le-Chétif qui s'intègre à un itinéraire Pruillé-le-Chétif - Le Mans

Longueur totale	▶ 2 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 2 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de Pruillé-le-Chétif ▶ Bourg de Rouillon

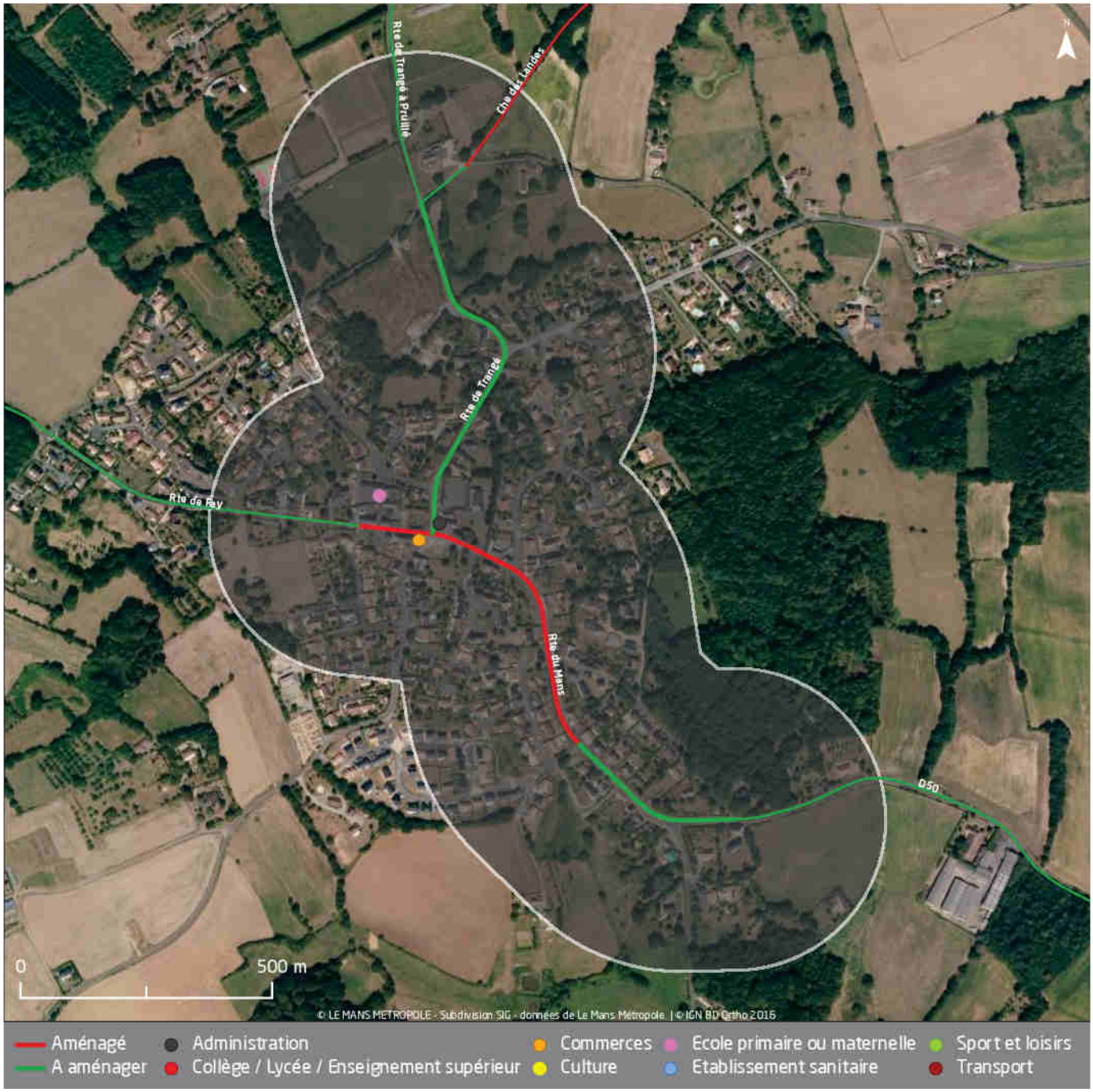


61

Pruillé-le-Chétif

Sécuriser la traversée de Pruillé-le-Chétif

Longueur totale	▶ 1,8 km
Aménagé	▶ 1,1 km
A aménager	▶ 0,7 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Achats ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Bourg de Pruillé-le-Chétif

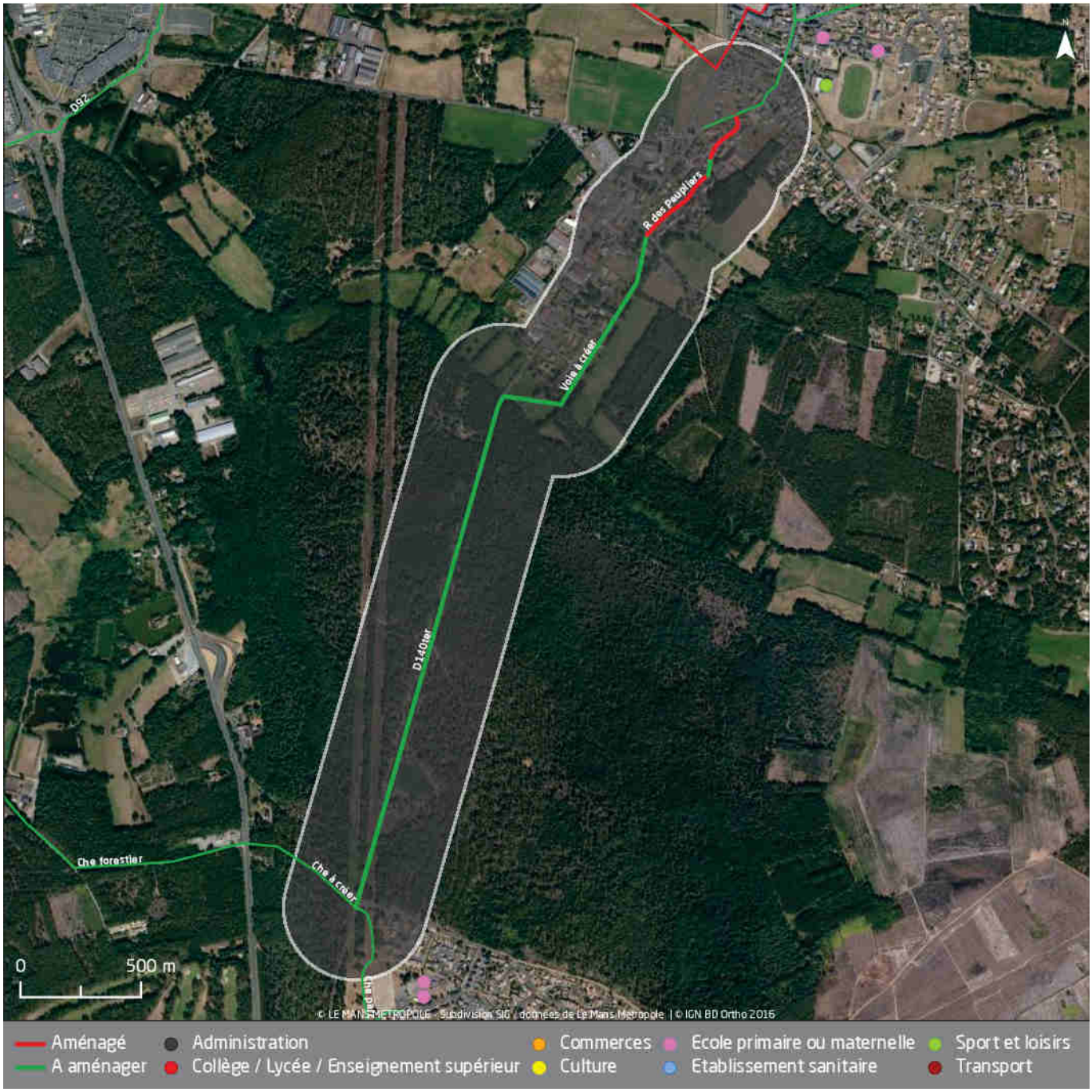


62

Mulsanne <> Ruaudin

Créer une liaison intercommunale entre Ruaudin et Mulsanne, notamment pour permettre aux collégiens de Ruaudin de rejoindre l'établissement de Mulsanne

Longueur totale	▶ 2,6 km
Aménagé	▶ 0,4 km
A aménager	▶ 2,2 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg de Mulsanne ▶ Centre-bourg de Ruaudin ▶ Stade de Ruaudin ▶ ZA Bel-Air de Ruaudin



63

Fay <> Pruillé-le-Chétif

Assurer une liaison entre ces communes, et vers les quartiers Ouest du Mans

Longueur totale	▶ 3,4 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 3,4 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg de Fay ▶ Centre-bourg de Pruillé-le-Chétif



64

Fay <> Chaufour <> Trangé

Assurer une liaison entre ces communes, et vers les quartiers Ouest du Mans

Longueur totale	▶ 4,6 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 4,6 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre-bourg de Fay ▶ Centre-bourg de Trangé ▶ Centre-bourg de Chaufour-Notre-Dame



65

Saint-Georges-du-Bois <> Etival

Créer une liaison intercommunale entre Saint-Georges-du-Bois et Etival

Longueur totale	▶ 1,2 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 1,2 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre bourg de Saint-Georges-du-Bois ▶ Cantre bourg d'Etival-lès-Le Mans

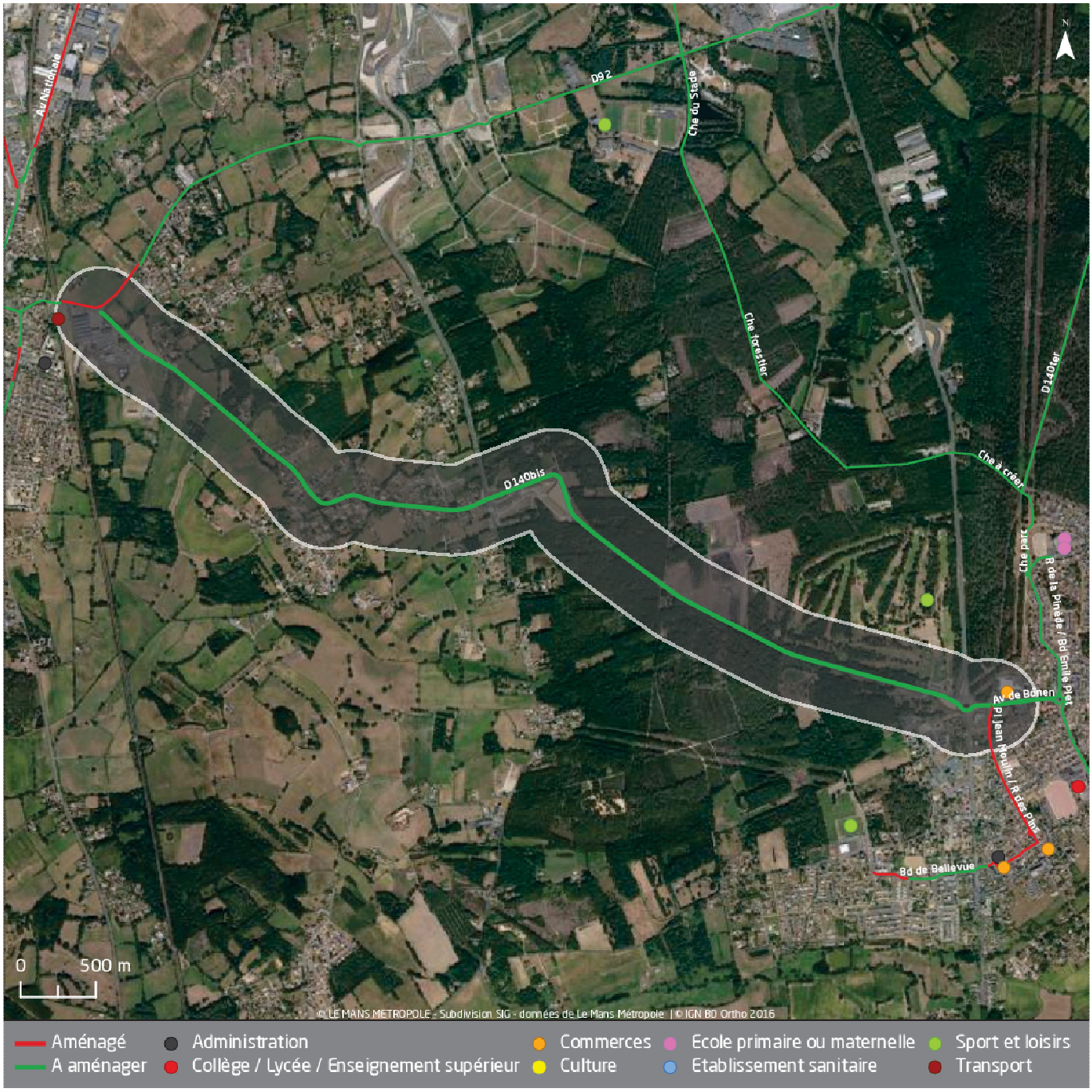


66

Arnage <> Mulsanne

Créer une liaison intercommunale entre Arnage et Mulsanne par la RD 140 bis

Longueur totale	▶ 4,7 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 4,7 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires ▶ Loisirs
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ Centre bourg d'Arnage ▶ Gare d'Arnage ▶ Centre bourg de Mulsanne



67

Sargé Vaux <> Calvaire

Relier le quartier d'habitat de Vaux au réseau d'agglomération

Longueur totale	▶ 1,3 km
Aménagé	▶ 0 km
A aménager	▶ 1,3 km
Priorité	▶ 4
Publics ciblés	▶ Pendulaires
Pôles générateurs de déplacements desservis	▶ /



ACTION 20

DÉVELOPPER LES SERVICES LIÉS À LA PRATIQUE DU VÉLO

Thème 7
▶ Favoriser l'usage du vélo

Contexte et enjeux

La difficulté à stationner son vélo de façon sécurisée est, après l'insécurité routière, un frein majeur à la pratique du vélo.
Le transport des vélos dans le tram est aujourd'hui possible en heures creuses sur les plages horaires suivantes : 9h30-11h30, 14h30-16h30 et après 19h30. 1 vélo maximum par plateforme est autorisé.
500 vélos classiques ou VAE proposés à la location et 200 VAE vont être acquis par la SETRAM en 2017, près de 400 personnes sont sur liste d'attente, un seul point de location en centre-ville du Mans.
Plusieurs acteurs contribuent à la promotion de la pratique du vélo sur le territoire : la SETRAM, Cyclamaine, Vel'Nature : location, réparation, information, actions auprès des entreprises, des scolaires, formation, etc.

Objectif

- Accompagner la réalisation d'un réseau continu structurant à l'échelle de l'agglomération par la mise en place d'actions facilitant et sécurisant le recours à ce mode de déplacement au quotidien

Mesures à mettre en œuvre

Développer le stationnement vélo l'espace public

Pour accompagner la pratiques cyclables, les pôles générateurs de déplacements du territoire seront équipés (gares et arrêts TC structurants, commerces, établissements scolaires, entreprises, administration, équipements de loisirs et touristiques...).

Les espaces de stationnement seront aménagés en distinguant la durée de stationnement envisagée :
- des arceaux pour un stationnement quelques minutes à quelques heures (commerces, équipements de loisirs) ;
- des box sécurisés sur une journée entière (aux gares et arrêts de TC structurants).

Développer le stationnement vélo sécurisé aux principaux arrêts de tramway

La possibilité de transporter son vélo dans le tram est avantageuse pour les personnes effectuant un déplacement dont le cheminement vers et depuis la station de tram peut difficilement être réalisé en TC ou à pied.
En raison de ces dimensions (1,85 m sur 50 cm), un vélo est un objet encombrant dans un tram et gêne la circulation des voyageurs dans la rame. Un vélo occupe une surface équivalente à celle occupée par 4 ou 5 personnes. Il ne peut donc être transporté lors des périodes d'affluence.
Le transport de vélo ne peut qu'être exceptionnel. Il convient donc d'encourager les usagers à laisser leur vélo aux stations de tram par la mise à disposition de box vélos sécurisés. Ainsi, au lieu de transporter son vélo dans le tram, un usager pourra utiliser 2 vélos différents stationnés à 2 stations distinctes.



Box vélos aux stations de tramway de Dijon

Développer le service de location de vélos

La non-possession d'un vélo est de manière évidente un frein à la pratique. De fait, il s'agira de favoriser l'accès des habitants à un vélo en location.
Il s'agira de développer l'offre d'un point de vu quantitatif et spatial.
Quantitativement, l'objectif sera de répondre rapidement à chaque nouvelle demande.
Spatialement, les points de location seront plus nombreux pour permettre une meilleure accessibilité et visibilité de l'offre sur le territoire. A court terme, ils seront développés sur toutes les communes de Le Mans Métropole en s'appuyant toujours sur les mairies.
Cette action s'accompagnera d'une campagne de communication (affiche, plan) destinée aux futurs usagers et acteurs touristiques (ex : office du tourisme, hébergeurs) pour faire connaitre le dispositif.

Etudier les conditions de mise en œuvre d'un lieu unique de promotion de la pratique cyclable, en lien avec les acteurs du territoire

L'objectif est ici de créer du lien entre les différents acteurs locaux, en leur donnant à la fois de la visibilité et l'opportunité de coordonner leurs actions.

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Développer le stationnement vélo sur l'espace public		
Développer le stationnement vélo sécurisé aux principaux arrêts de tramway		
Développer le service de location de vélos		
Etudier les conditions de mise en œuvre d'un lieu de promotion de la pratique cyclable, en lien avec les acteurs du territoire		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Développer le stationnement vélo résidentiel	Réalisation	A déterminer	Le Mans Méropole
Développer le stationnement vélo sécurisé aux principaux arrêts de tramway	Réalisation	Box vélos collectifs : 150 à 600 € / vélo Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole
Développer le service de location de vélos	Réalisation	Coût intégré à la DSP SETRAM	Le Mans Métropole SETRAM = partenaire technique et financier
Etudier les conditions de mise en œuvre d'un lieu de promotion de la pratique cyclable, en lien avec les acteurs du territoire	Etudes	A déterminer	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

Nombre d'arceaux, box, etc. installés
Nombre de locations de vélos
Part modale du vélo

ACTION 21

ACCENTUER LA PRATIQUE DE LA MARCHE EN AMÉLIORANT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES PIÉTONS, ET EN COMPLÉTANT LES ITINÉRAIRES PIÉTONS DANS UNE LOGIQUE DE RÉSEAU

Thème 8
▶ Favoriser les déplacements piétons

Contexte et enjeux

- 13,3% des déplacements domicile-travail sont réalisés à pied.
- La marche concerne tout le monde ;
- La marche est un enjeu de santé public.

Objectif

▶ Encourager la pratique de la marche en améliorant la qualité des cheminements, la sécurité des déplacements et la visibilité des itinéraires dans une logique de réseau.

Mesures à mettre en œuvre

Aménager des cheminements piétons de qualité

Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, il s'agira d'aménager des cheminements piétons de qualité aussi bien sur l'aménagement lui-même (revêtement en bon état, respect des normes accessibilité pour tous, sécurité des traversées piétonnes) qu'en termes d'agrément (verdure, proximité de la circulation automobile...). Dans toute opération d'aménagement, le déplacement des piétons devra bien sûr être pris en compte.

L'objectif n'est pas tant de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de définir des itinéraires structurants et des secteurs prioritaires à traiter : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, les arrêts TC structurants...

Définir des cheminements à traiter prioritairement

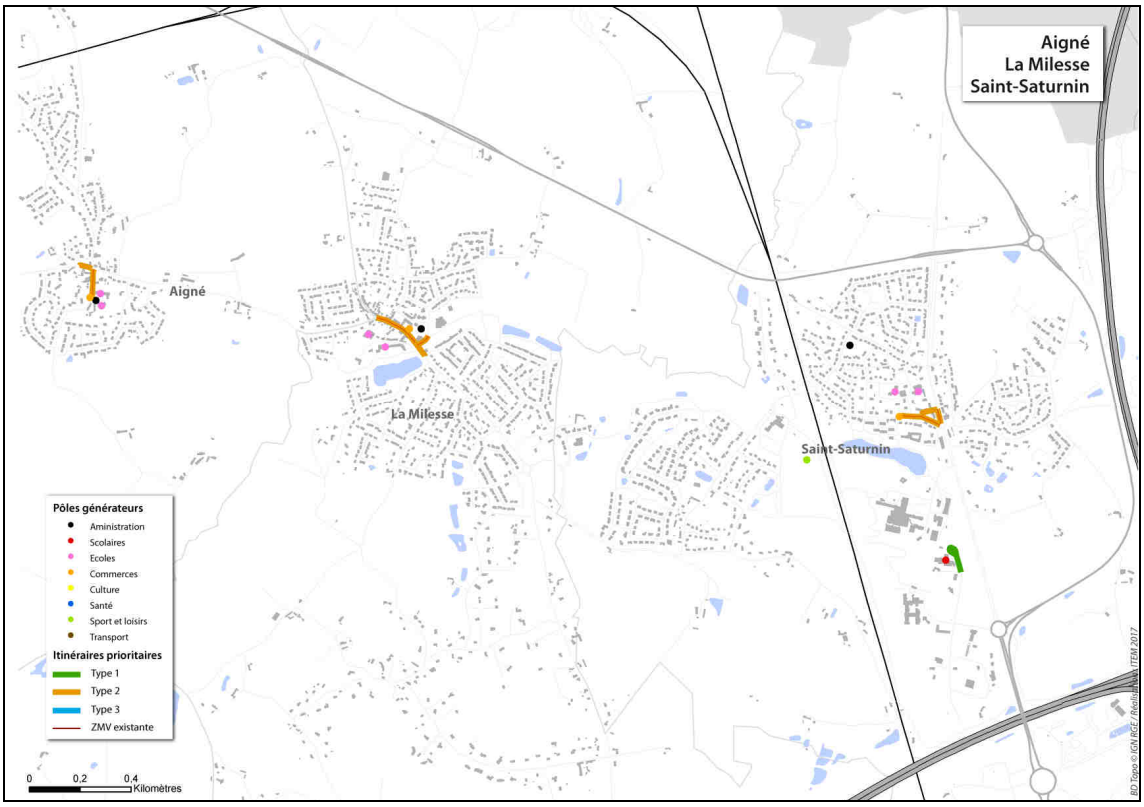
Les itinéraires « magistraux » sont intéressants pour rejoindre des pôles structurants mais ils ne couvrent pas l'ensemble des besoins de déplacements à pied, en particulier les rabattements vers les commerces, établissements scolaires et arrêts TC.

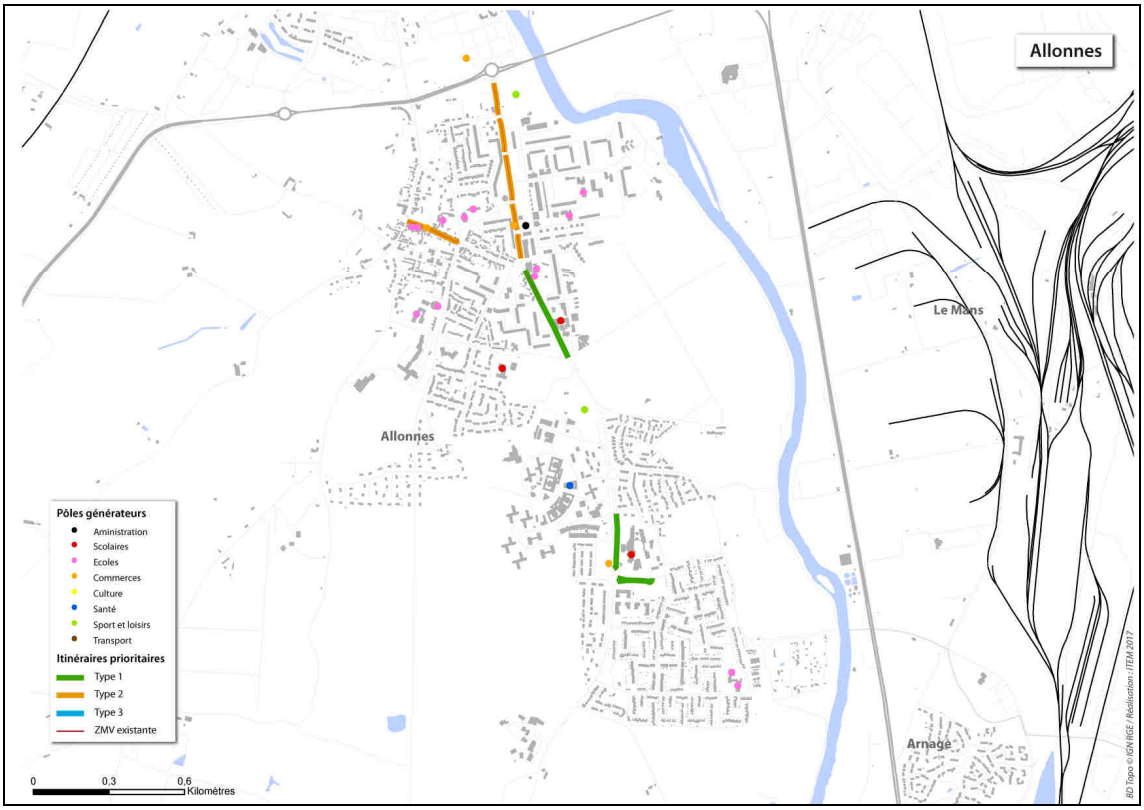
La réalisation de cheminements sécurisés étant coûteuse pour les collectivités, il convient de prioriser les secteurs où se concentre une intensité piétonne. Ces secteurs ont été identifiés et ventilés en 3 types :

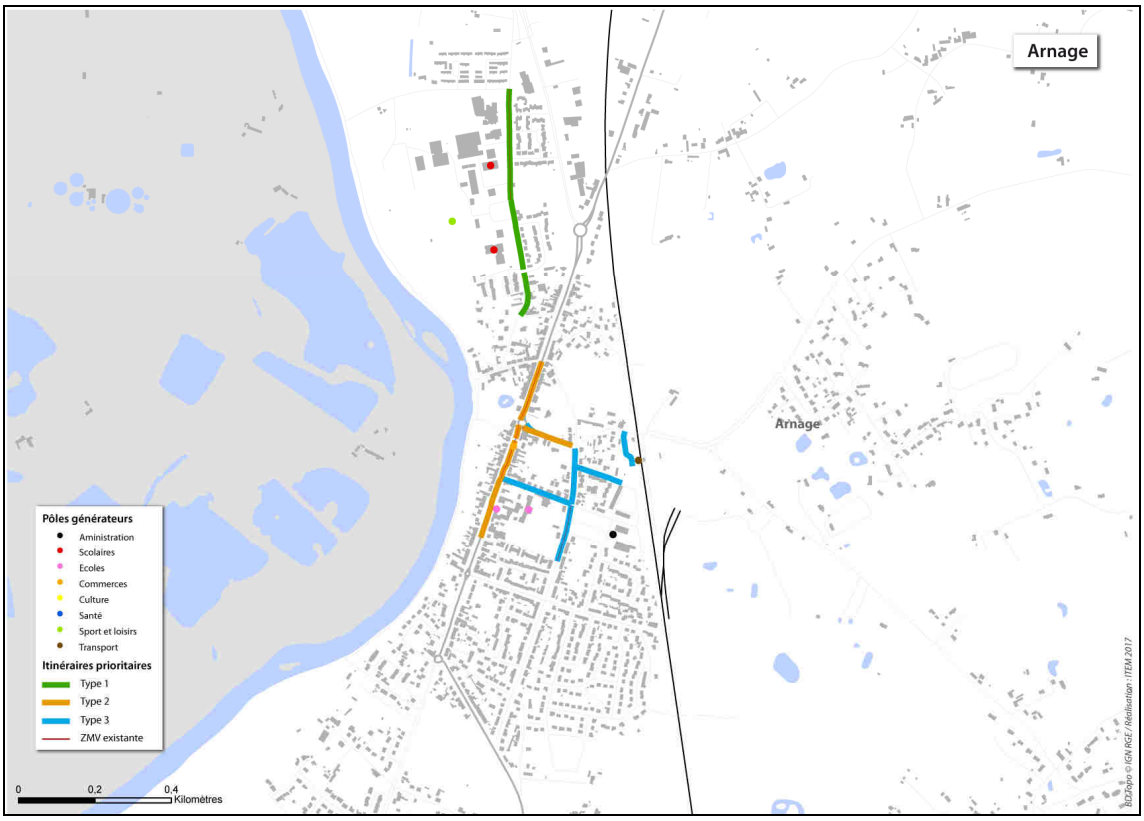
- ▶ Type 1 : forte intensité piétonne, correspondant au centre-ville du Mans et aux établissements scolaires de LMM (collèges et lycées) ;
- ▶ Type 2 : intensité piétonne moyenne, correspondant aux secteurs de commerces de proximité dans les quartiers du Mans et les communes périurbaines ;
- ▶ Type 3 : intensité piétonne moyenne, correspondant aux secteurs de rabattement sur les gares et les principales stations de tram dans une logique de 100 à 150 mètres autours.

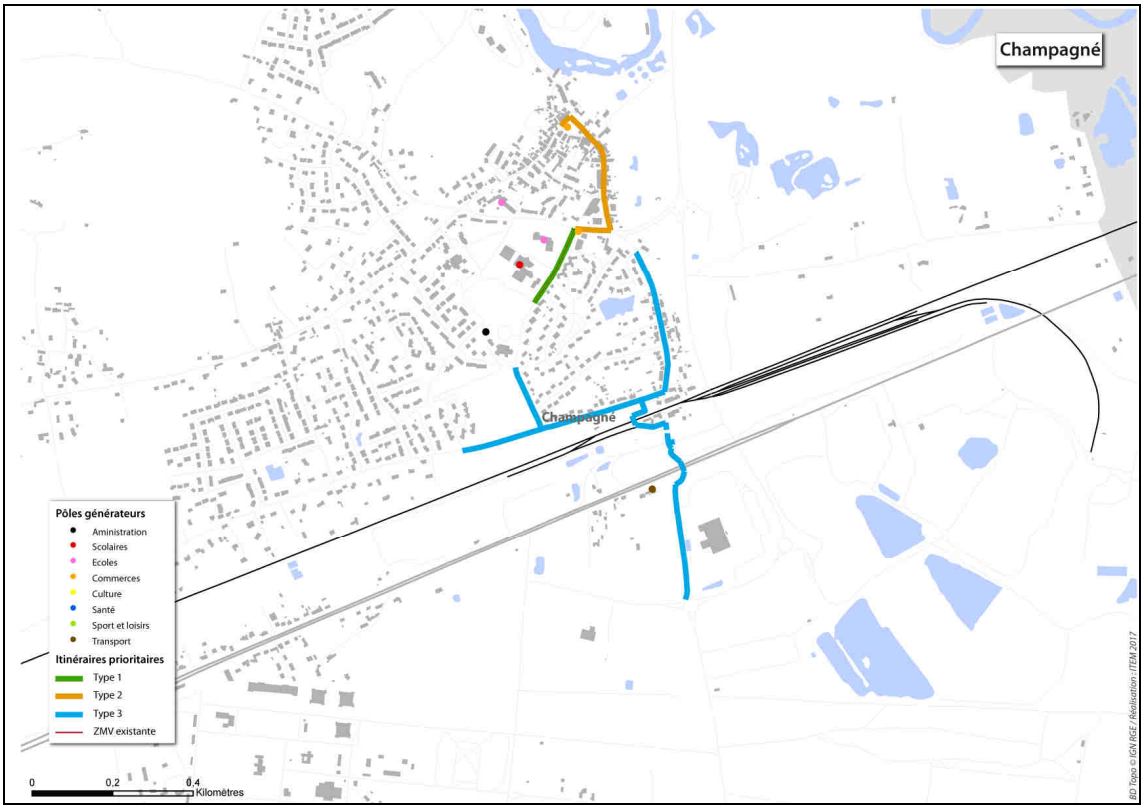
Type	Linéaire (km)	Linéaire actuellement en ZMV (km)
1	16,6	7,0 (42 %)
2	15,5	6,0 (38 %)
3	13,4	3,0 (22 %)
Total LMM	45,5	16,0 (35 %)

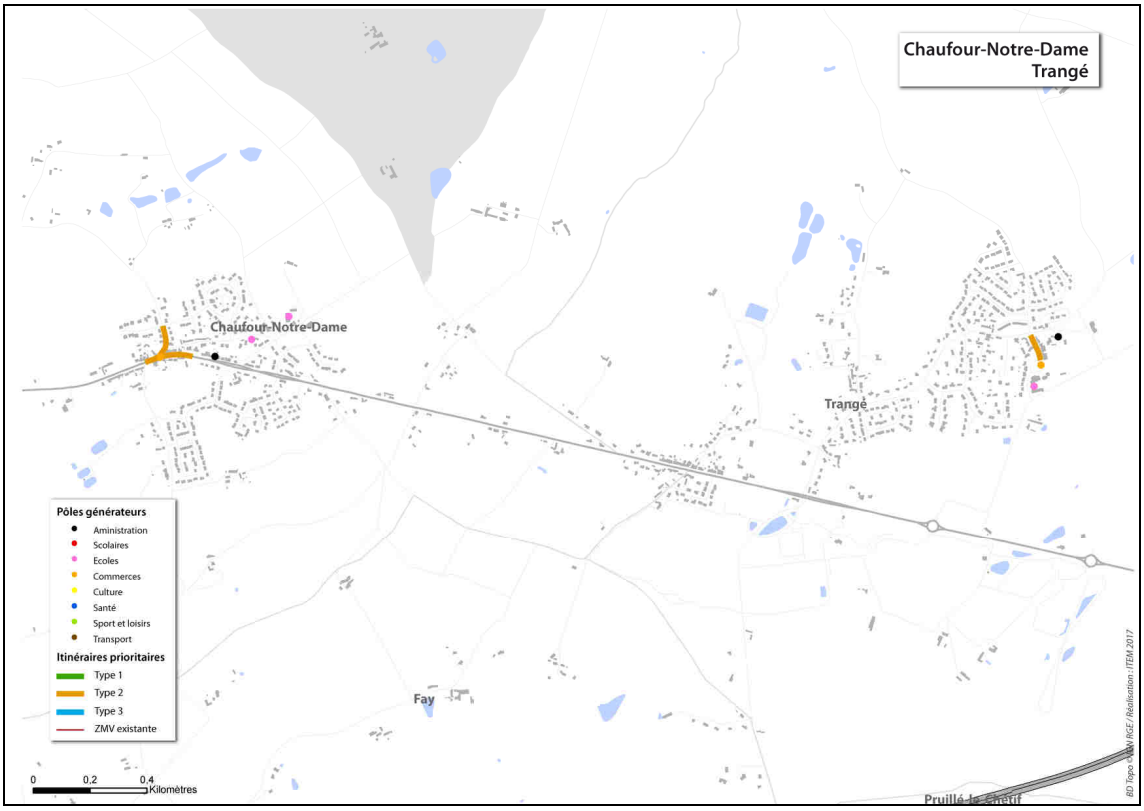
52 % du linéaire dispose déjà de zones à vitesse modérée. Ces cheminements doivent être confortables pour le piéton, en fonction de l'intensité attendue.

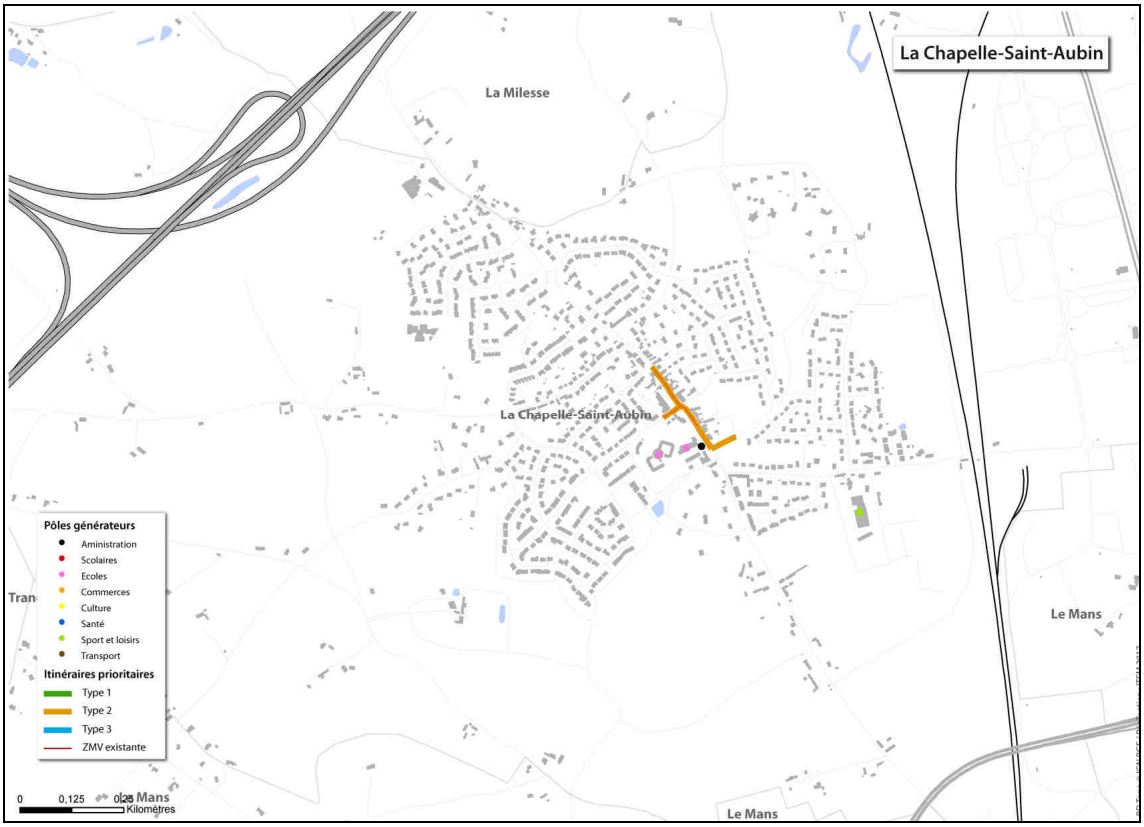

Aigné
La Milesse
Saint-Saturnin
Aigné
La Milesse
Saint-Saturnin
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,2
0,4
Kilomètres
BD Topo © IGN RGE / Réalisation : ITEM 2017

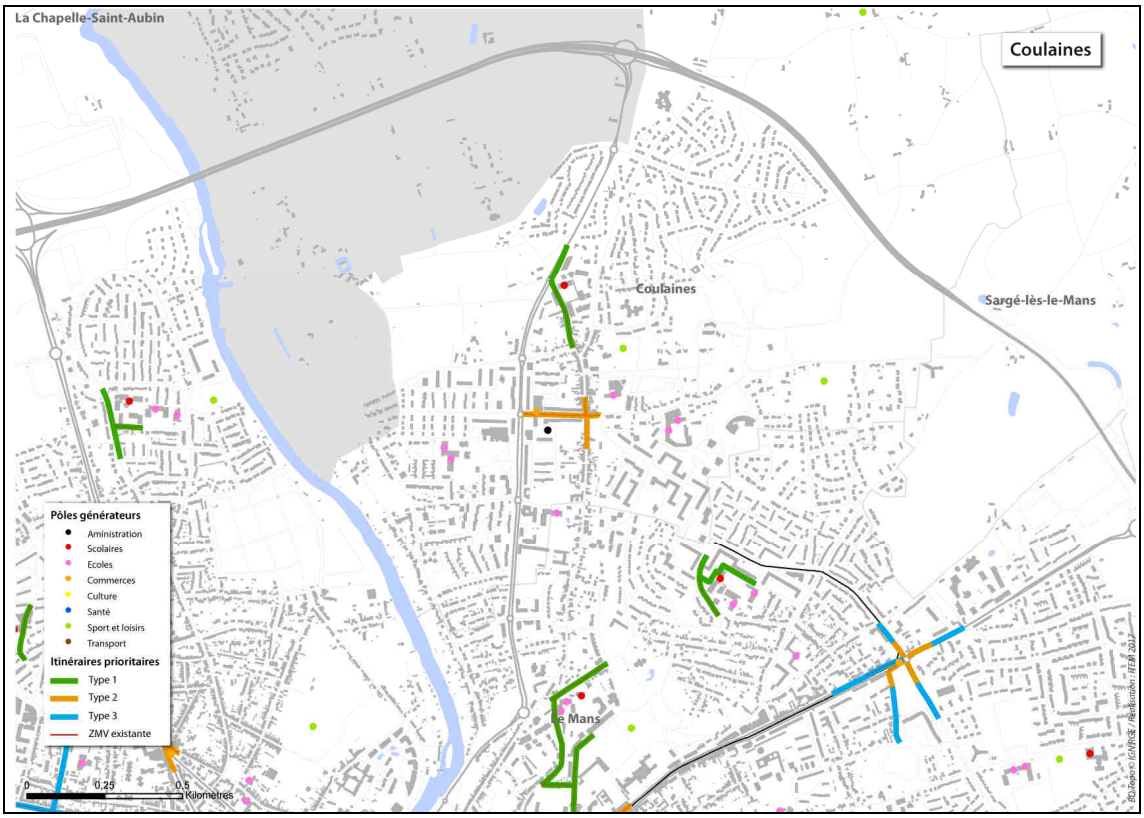

Allonnes
Le Mans
Allonnes
Arnage
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,3
0,6
Kilomètres
BD Topo © IGN RGE / Réalisation : ITEM 2017

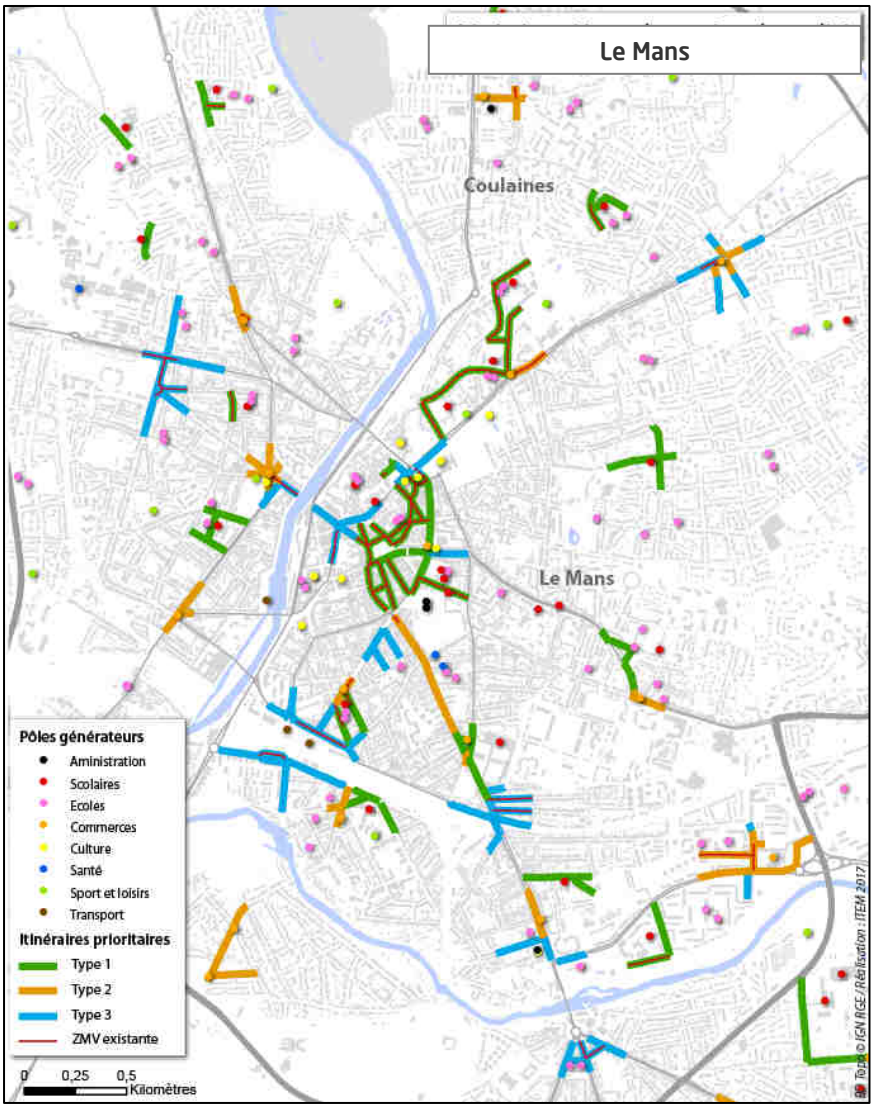

Arnage
Arnage
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,2
0,4
Kilomètres
BDTopo © IGN RGE / Réalisation : ITEM 2017

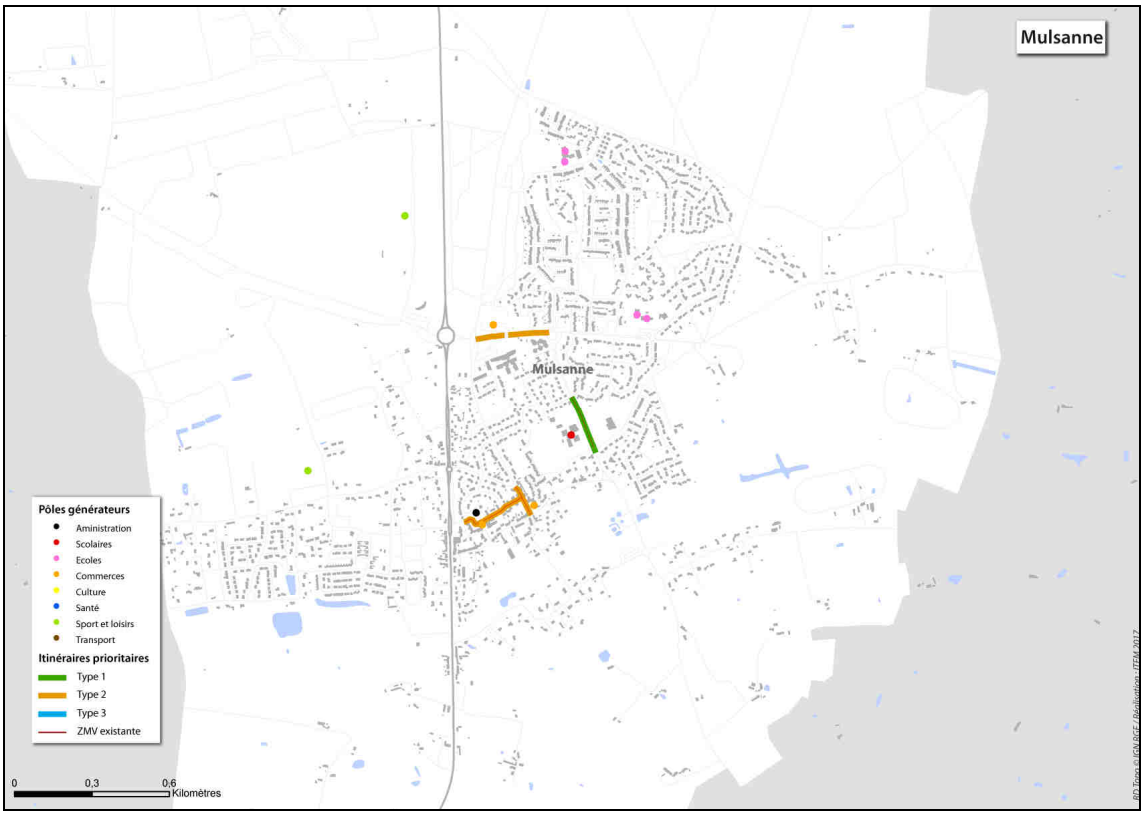

Champagné
Champagné
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,2
0,4
Kilomètres
BD Topo © IGN RGE / Réalisation : ITEM 2017

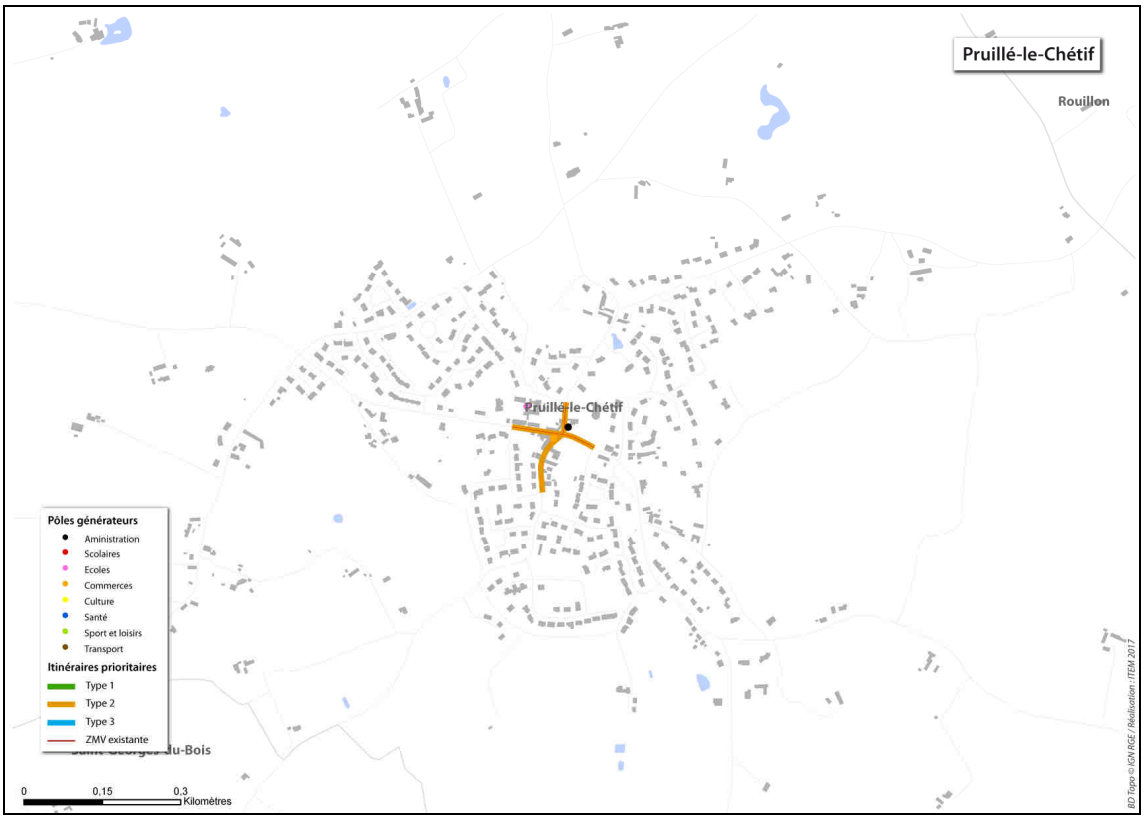

Chaufour-Notre-Dame
Trangé
Chaufour-Notre-Dame
Trangé
Fay
Pruillé-le-Chétif
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0.2
0.4
Kilomètres
BD Topo ©IGN/ RGE / Réalisation : ITEM 2017


La Chapelle-Saint-Aubin
La Milesse
La Chapelle-Saint-Aubin
Le Mans
Le Mans
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0.125
0.25
Kilomètres

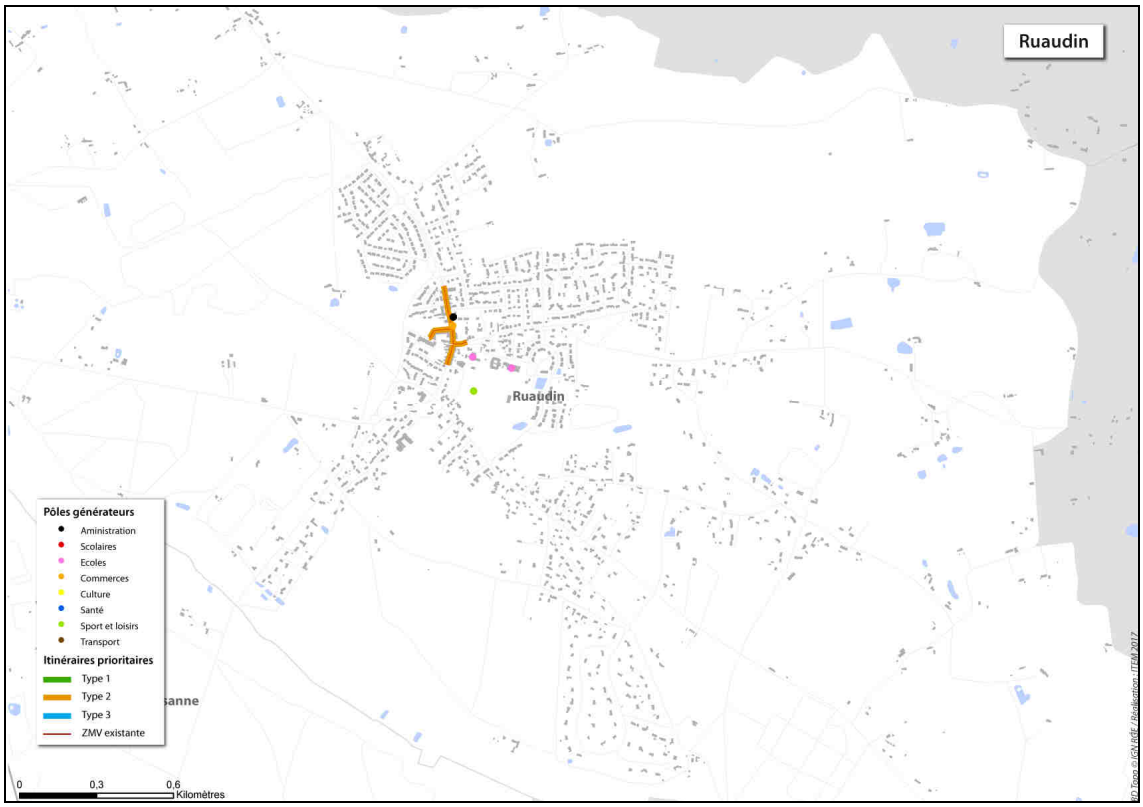

La Chapelle-Saint-Aubin
Coulaines
Coulaines
Sargé-lès-le-Mans
Le Mans
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,25
0,5
Kilomètres

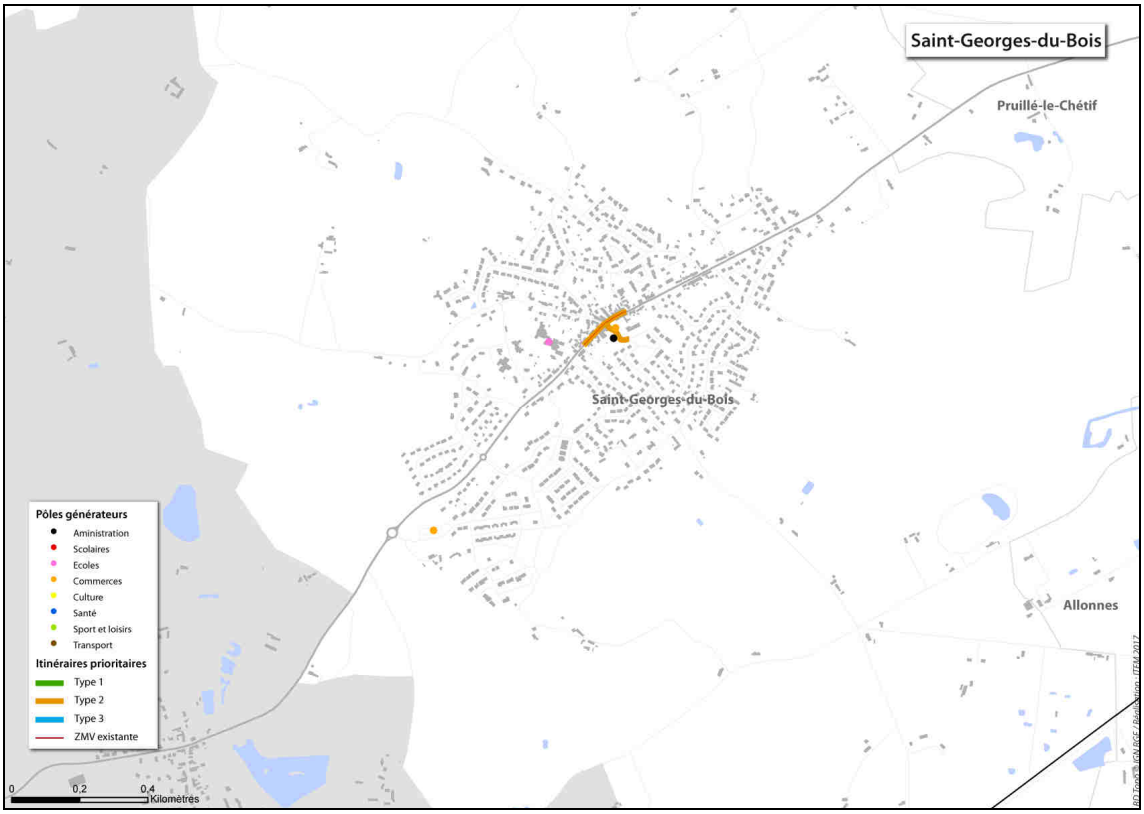

Le Mans
Coulaines
Le Mans
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,25
0,5
Kilomètres

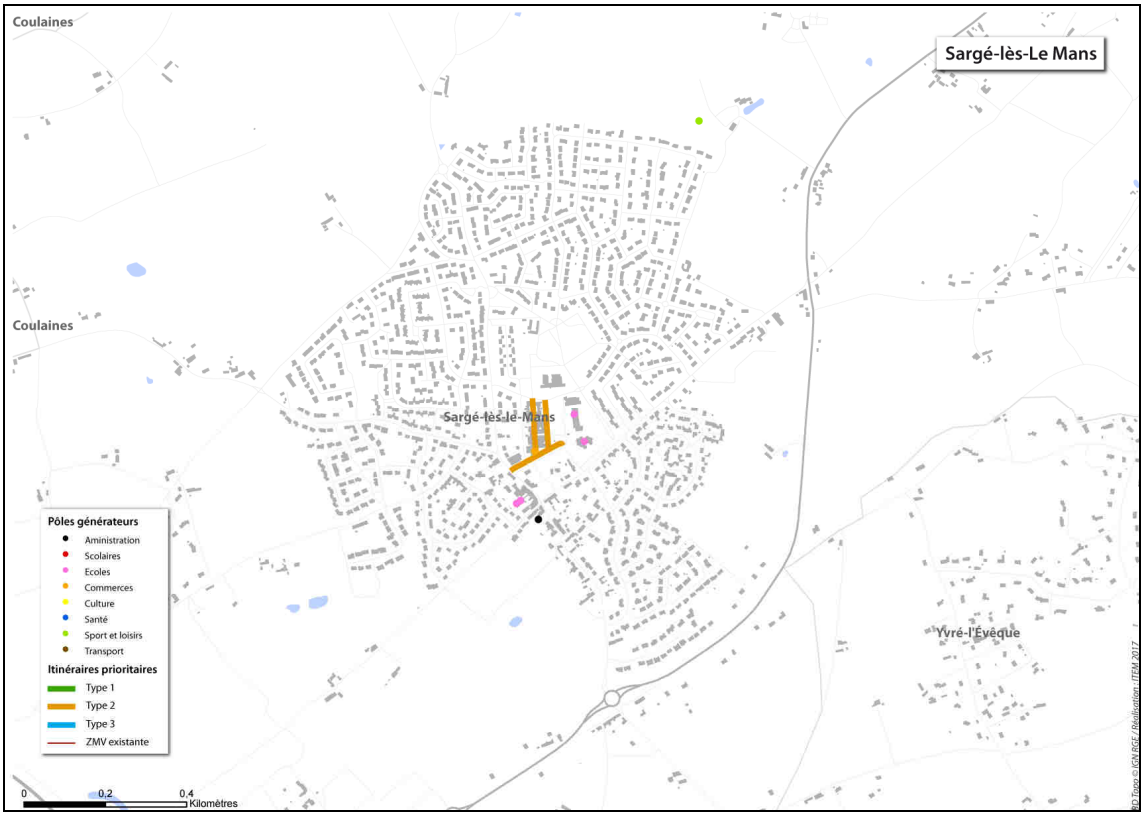

Mulsanne
Mulsanne
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,3
0,6
Kilomètres
BD Topo © IGN SIGE / Réalisation : ITEM 2017

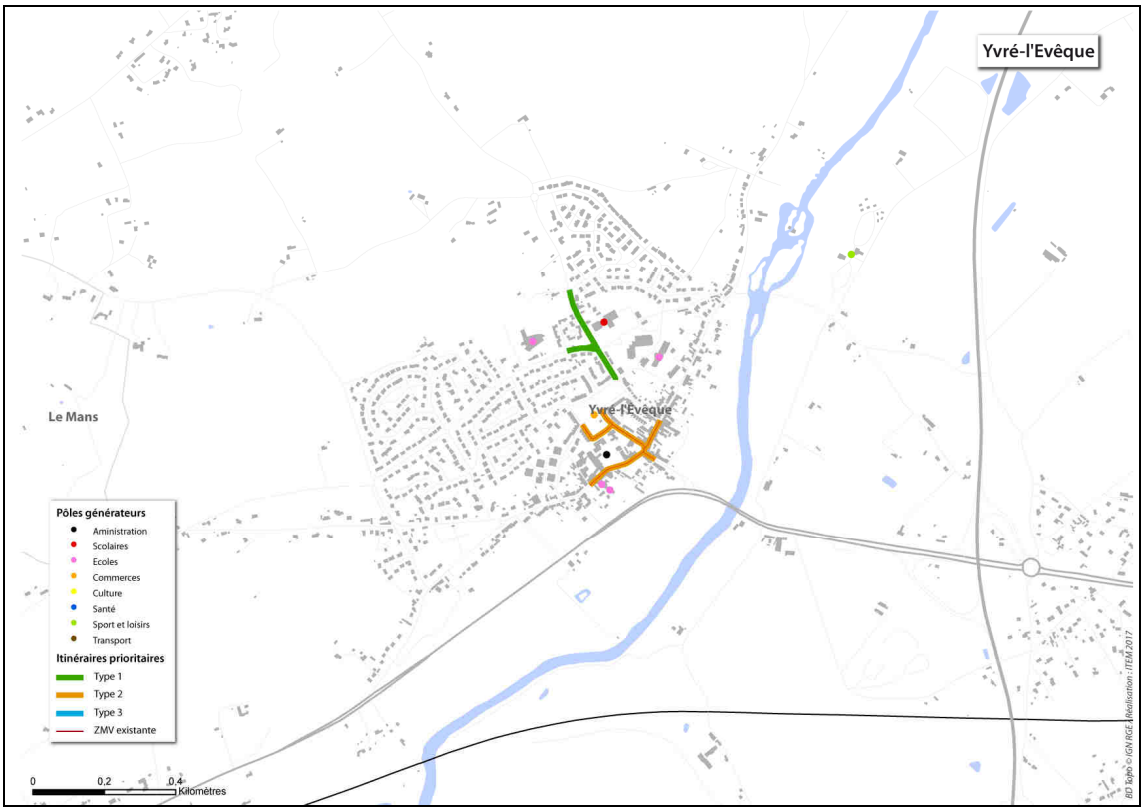

Pruillé-le-Chétif
Rouillon
Pruillé-le-Chétif
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,15
0,3
Kilomètres
BD Topo © IGN RGE / Réalisation : ITEM 2017


Rouillon
Trangé
Le Mans
Rouillon
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,2
0,4
Kilomètres
BD Topo © IGN RGE / Réalisation : ITEM 2017


Ruaudin
Ruaudin
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,3
0,6
Kilomètres


Saint-Georges-du-Bois
Pruillé-le-Chétif
Saint-Georges-du-Bois
Allonnes
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,2
0,4
Kilomètres


Coulaines
Sargé-lès-Le Mans
Coulaines
Sargé-lès-le-Mans
Yvré-l'Evêque
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,2
0,4
Kilomètres


Yvré-l'Evêque
Le Mans
Yvré-l'Evêque
Pôles générateurs
Aministration
Scolaires
Ecoles
Commerces
Culture
Santé
Sport et loisirs
Transport
Itinéraires prioritaires
Type 1
Type 2
Type 3
ZMV existante
0
0,2
0,4
Kilomètres
BD Topo © IGN RGE - Réalisation : ITEM 2017

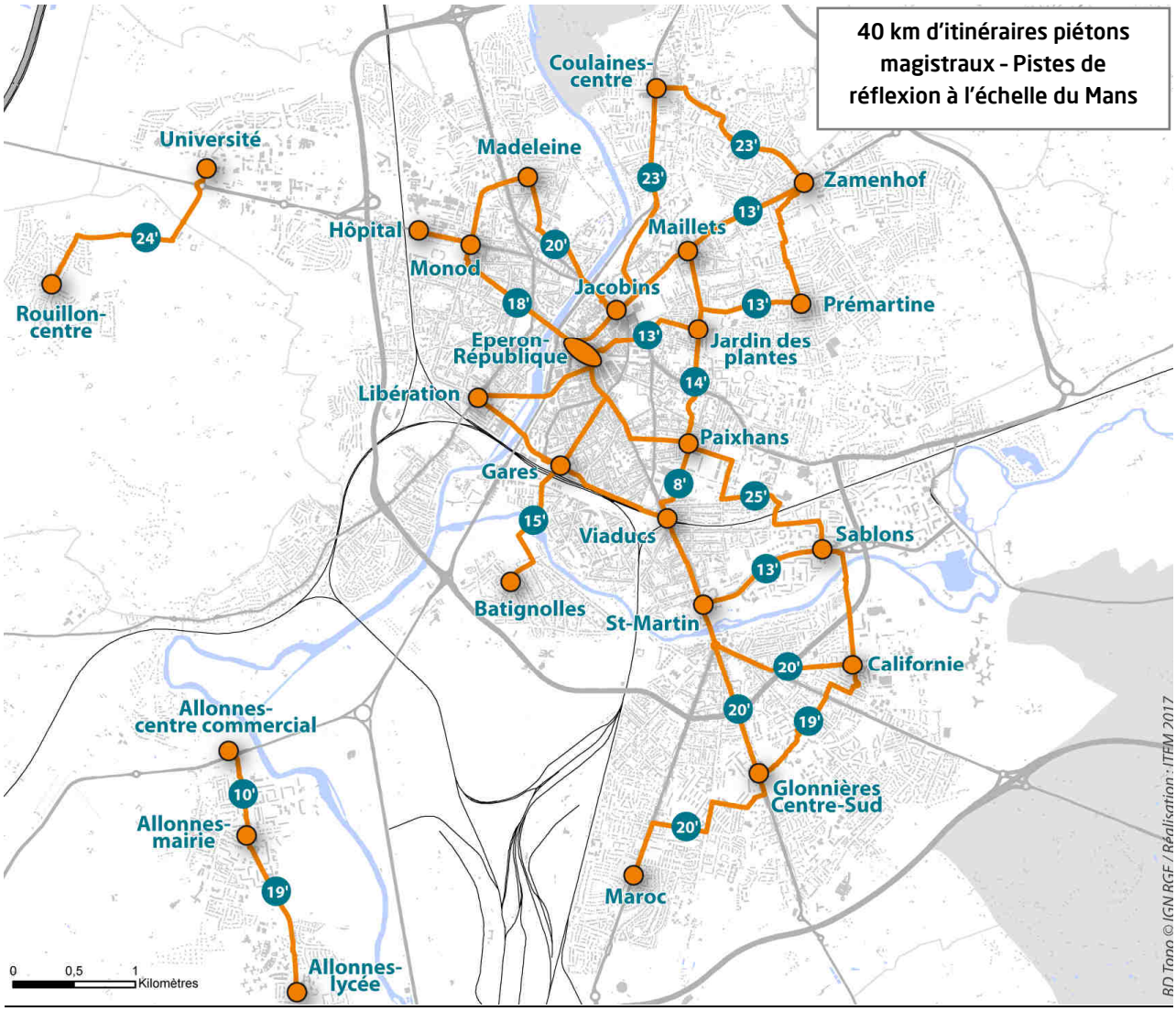
Poursuivre la création d'itinéraires piétons jalonnés

A l'image du réseau cyclable, il s'agit de réaliser un réseau favorable aux piétons et reliant les principaux pôles générateurs et les centralités de quartier situées à moins de 25 minutes à pied (2 km). Ce réseau « magistral » doit présenter de bonnes conditions de « marchabilité » (néologisme dérivé de l'anglais walkability qui signifie un environnement adapté aux déplacements à pied) :

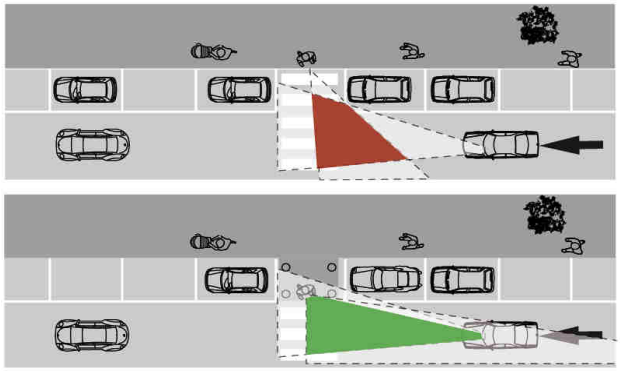
- Des cheminements larges et confortables,
- Des cheminements accessibles : la mise en œuvre du PAVE doit s'orienter prioritairement sur ces itinéraires,
- Des traversées piétonnes sécurisées dans la continuité de la « ligne de désir » du piéton,
- La présence de mobiliers urbains (bancs…),
- Un environnement paysager agréable.

La définition du réseau piéton s'appuie sur l'identification de pôles générateurs stratégiques et de centralités urbaines qu'il conviendra de relier en fonction de la distance et du potentiel.

Ce réseau piéton s'accompagne d'un jalonnement dédié aux piétons qui indique par quels moyens, à l'échelle de la rue, relier les pôles identifiés. Ce jalonnement indiquera la durée (à une vitesse de 4 à 5 km/h) mais aussi la distance pour les personnes à mobilité réduite qui se déplacent plus lentement. Ce jalonnement est l'outil principal de communication en faisant prendre conscience aux habitants de la réalité des temps de trajet.



Sécuriser les traversées piétonnes



La systématisation des avancées de trottoir ou les aménagements de type « oreilles » aux intersections pour tout (ré)aménagement de traversées piétonnes améliorera considérablement la sécurité des piétons. La suppression d'une place de stationnement est souvent nécessaire. Sur Le Mans, le nombre de traversées piétonnes à sécuriser est estimé à 2 500. Il conviendra d'identifier les traversées prioritaires en fonction de leur localisation et des publics attendus.

Les plateaux piétons et trottoirs traversants sont des aménagements permettant la sécurisation des carrefours pour les piétons et assurant la continuité des cheminements. Ils permettent cette sécurisation par la mise au même niveau de l'ensemble des usagers de la route. Facilement identifiables et spatialement délimités, ils constituent un espace où le piéton est l'usager prioritaire. Ce n'est plus le piéton qui pénètre le domaine de la voiture mais c'est la voiture monte sur le domaine réservé au piéton. Il trouve sa place dans les zones pacifiées (voire action 6.2) et aux abords de pôles générateurs de déplacements.

Des cheminements piétons de qualité favorisent par ailleurs l'usage des nouveaux modes actifs (roller, trottinette, skate...). Pour circuler en toute sécurité, ces modes ont impérativement besoin d'un cheminement large doté d'un revêtement lisse de qualité et de traversées piétonnes à niveau avec d'une bonne visibilité. Ces modes, facilement transportables, sont un bon complément des transports en commun car ils étendent l'aire de chalandise des arrêts TC.

Mieux traiter les carrefours à feux pour le piéton

- Une réduction des temps d'attente aux feux (allongement des phases piétons, réduction des durées de cycle), tout en ne compromettant pas la circulation automobile et les TC ;
- Un bon réglage des temps de vert pour traverser en une seule fois (y compris les PMR) ;
- L'aménagement d'îlots refuges pour faciliter la traversée en deux temps : il est pertinent dés lors qu'il y a deux voies de circulation à double sens ;

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Aménager des cheminements piétons de qualité		
Définir des cheminements à traiter prioritairement		
Poursuivre la création d'itinéraires piétons jalonnés		
Sécuriser les traversées piétonnes / favoriser les trottoirs traversant		
Mieux traiter les carrefours à feux pour le piéton		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Ensemble des actions	Etudes et réalisation	A déterminer en fonction de chaque projet	Le Mans Métropole

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Linéaire de cheminements aménagés / jalonnés
- Nombre de carrefours aménagés
- Part modale de la marche

ACTION 22

COMMUNIQUER SUR LES MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS A L'AUTOMOBILE

Thème 9
▶ Accompagner, sensibiliser, communiquer

Contexte et enjeux

Les actions déclinées dans le présent document, leur réalisation dans les prochaines années sur le territoire, permettront d'offrir des conditions de déplacements améliorées pour les modes alternatifs à l'automobile.

Objectif

- Promouvoir les solutions alternatives à l'automobile afin de favoriser le report modal vers la marche, le vélo et les transports en commun

Mesure à mettre en œuvre

Utiliser différents outils de communication

En fonction de la mise en œuvre de certaines actions, brochures, guides, carte des itinéraires et des temps de parcours, plans de quartier identifiant les offres mobilités présentes à proximité, affichage publicitaire, manifestations, challenge mobilité, etc. seront réalisés / organisés pour sensibiliser la population, inciter à de nouvelles pratiques.

Exemple campagne menée sur différents territoire







Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Utiliser différents outils de communication		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Utiliser différents outils de communication	Etudes	/	Le Mans Métropole / Pays du Mans

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE	**IMPACT MOYEN**	IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Nombre de guides diffusés
- Fréquentation des événements ponctuels

ACTION 23

ALLER VERS UNE MOBILITÉ CONNECTÉE

Thème 9
▶ Accompagner, sensibiliser, communiquer

Contexte et enjeux

Plusieurs outils sont déjà proposés aux habitants et usagers de Le Mans Métropole :

- Un calculateur d'itinéraires de la SETRAM,
- Une application smartphone SETRAM qui permet de proposer les solutions de mobilité existantes en fonction de sa position et de sa destination,
- Une plateforme d'information multimodale et un calculateur d'itinéraires « Destinéo ».

Objectifs

- Développer les nouvelles technologies pour renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun
- Proposer une information plus complète sur les différentes solutions de mobilité
- Diversification des propositions pour un déplacement.

Mesures à mettre en œuvre

Tendre vers une plateforme de mobilité globale qui présente tous les services aux habitants et visiteurs

Le site et l'application SETRAM peuvent servir de base à laquelle il conviendra d'ajouter des informations sur :

- la pratique cyclable (aménagements, espaces de stationnement, points de location VAE...),
- la pratique piétonne (circuits touristiques et temps de parcours piétons),
- l'offre TC départementale et ferroviaire (localisation des points d'arrêts, horaires de desserte, tarification...),
- le stationnement et le covoiturage (localisation, offre disponible pour les parcs, tarification...).

L'équipement en smartphone de la population n'étant pas totale (58 % des individus en 2016), tout comme la couverture 4G sera également à proposer.

Aller vers une géolocalisation des besoins avec prise en charge par le mode le plus adapté

Les solutions de mobilité pour un déplacement à partir d'une position précise portent actuellement uniquement sur l'usage du réseau de transport en commune urbain. Il s'agira de compléter cette logique, en diffusant la demande et en y apportant des réponses plus variables, en s'appuyant par exemple sur les trajets des automobilistes inscrits ou les taxis (je suis à Aigné, y a-t-il des automobilistes qui se rendent à Coulaines ?).

Programmation

Actions	2019-2024	2025-2030
Tendre vers une plateforme de mobilité globale qui présente tous les services aux habitants et visiteurs		
Aller vers une géolocalisation des besoins avec prise en charge par le mode le plus adapté		

Coût et maîtrise d'ouvrage

Actions	Type d'action	Estimation financière	Maître d'ouvrage
Tendre vers une plateforme de mobilité globale qui présente tous les services aux habitants et visiteurs	Réalisation	A déterminer	Le Mans Métropole SETRAM et Région = partenaires techniques et financiers
Aller vers une géolocalisation des besoins avec prise en charge par le mode le plus adapté	Réalisation	A déterminer	

Report modal attendu

IMPACT FAIBLE | IMPACT MOYEN | IMPACT FORT

Indicateurs de suivi

- Nombre de connexions au site internet
- Nombre de requêtes dans le calculateur d'itinéraires