



réseau

Chrono vélo:

Réunion d'information publique

Jeudi 6 juin 2024

Centre social de l'Antonnière, La Milesse



Ordre du jour

Un temps de présentation : 45 minutes

- Mot d'accueil d'Anita Burot, maire de La Milesse
- Intervention de Christophe Counil, Conseiller Délégué Grands projets d'urbanisme, Le Mans Métropole
- Présentation du réseau Chronovélo par Kévin Hellequin, chef de projets Mobilités Transports Le Mans Métropole
- Présentation de la première phase de réalisation du réseau par Ronan Thiébaud, directeur de projet Chronovélo, Transamo - mandataire de Le Mans Métropole
- Présentation des études d'avant-projet sur le secteur du Mans par Florian Kormann, groupement de maîtrise d'œuvre

Un temps d'échange : 30 minutes



Mot d'accueil d'Anita Burot Maire de La Milesse



Intervention de Christophe Counil
Conseiller Délégué Grands projets d'urbanisme
Le Mans Métropole



Le réseau Chronovélo



Les cinq objectifs principaux du réseau Chronovélo

AXE 1

Attirer de nouveaux cyclistes



AXE 3

Une offre de service qualitative

AXE 2

Faciliter les connexions cyclables

Entre les **communes** et les principaux pôles attractifs du territoire

Pour accélérer les changements de comportement en matière de **mobilité**

AXE 4

Mieux partager l'espace public

Pour une **meilleure cohabitation** de l'ensemble des modes de déplacement,

AXE 5

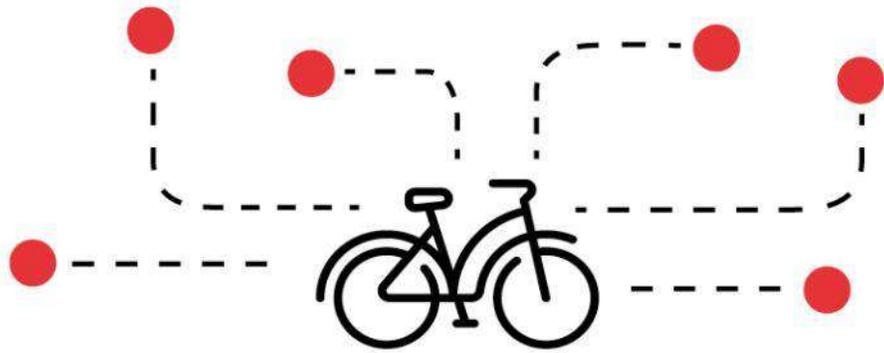
Améliorer le cadre de vie

Et participer au retour en selle des cyclistes de demain



L'organisation du réseau

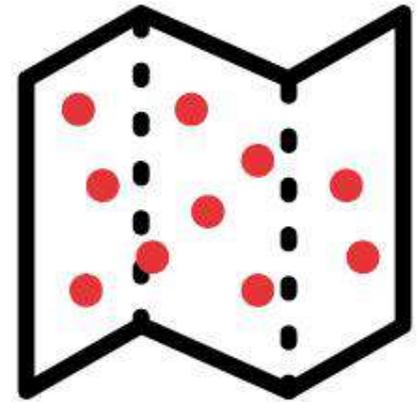
1



2



3



L'armature Chronovélo

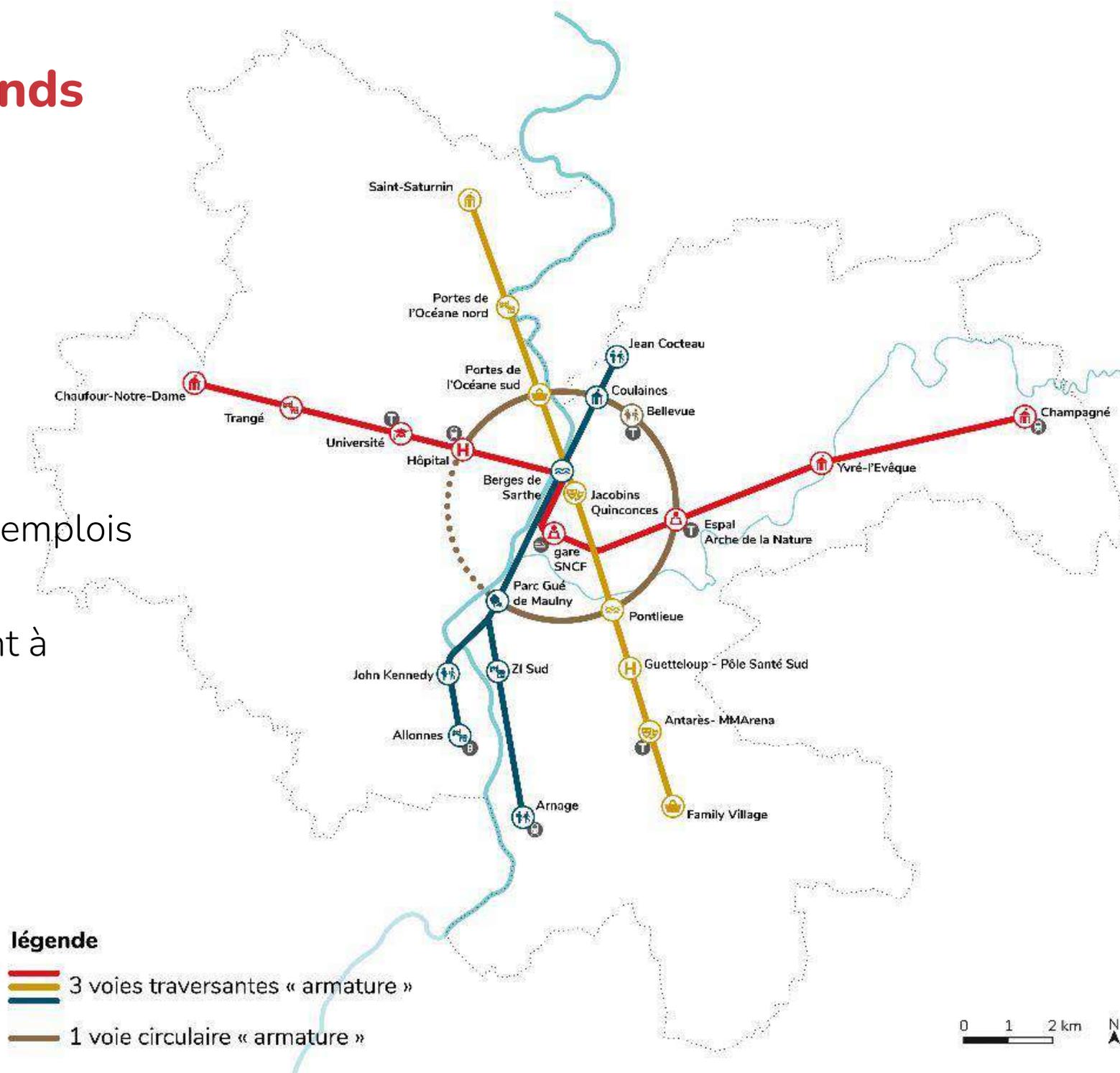
Les connexions Chronovélo

Le maillage Chronovélo



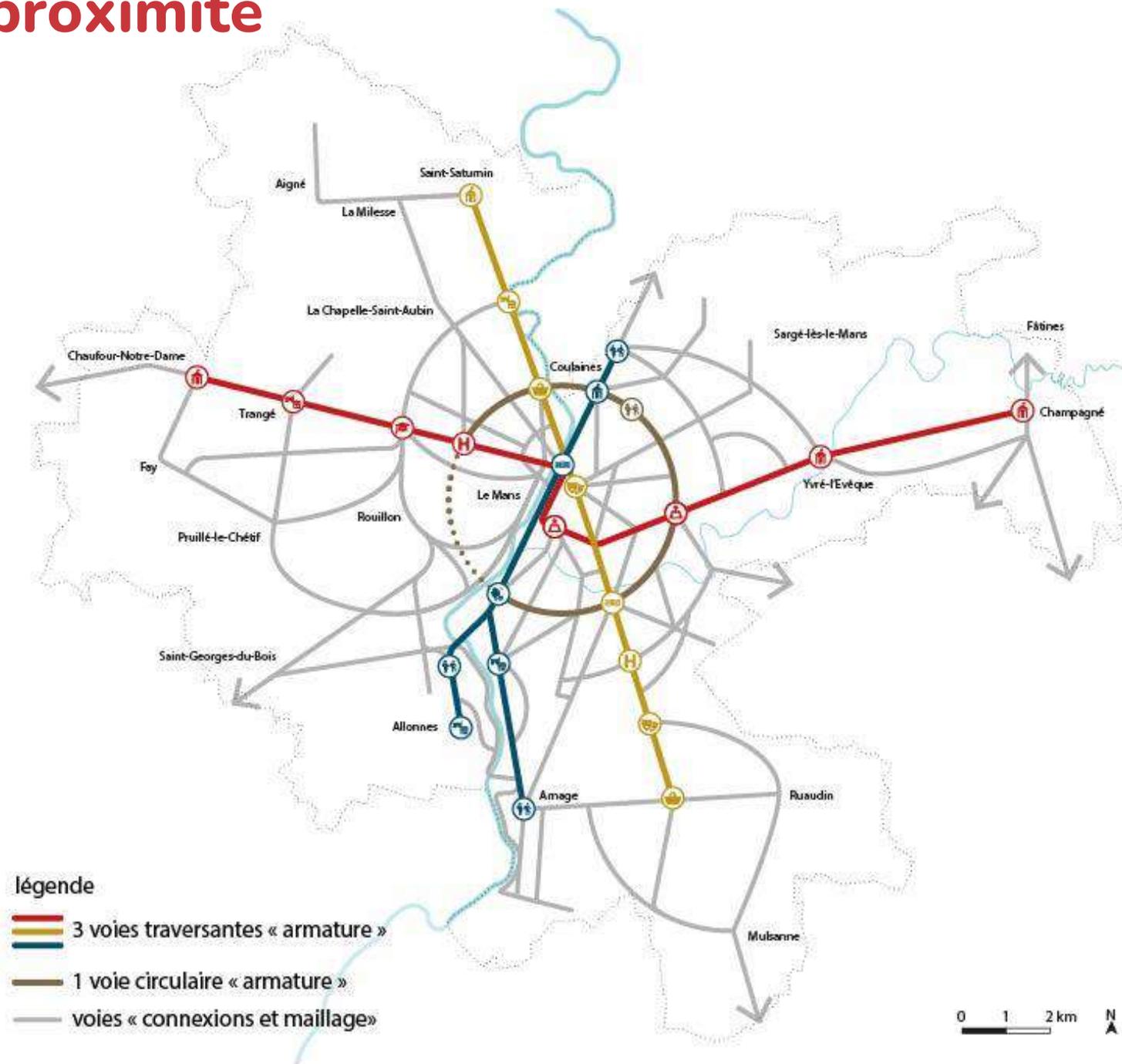
L'Armature, c'est 4 grands itinéraires cyclables

- **75 km** de linéaire
- **¼ du réseau** total Chronovélo
- **70%** des habitants et **90%** des emplois de la Métropole desservis
- Les principaux équipements sont à **moins de 2 minutes** du réseau cyclable

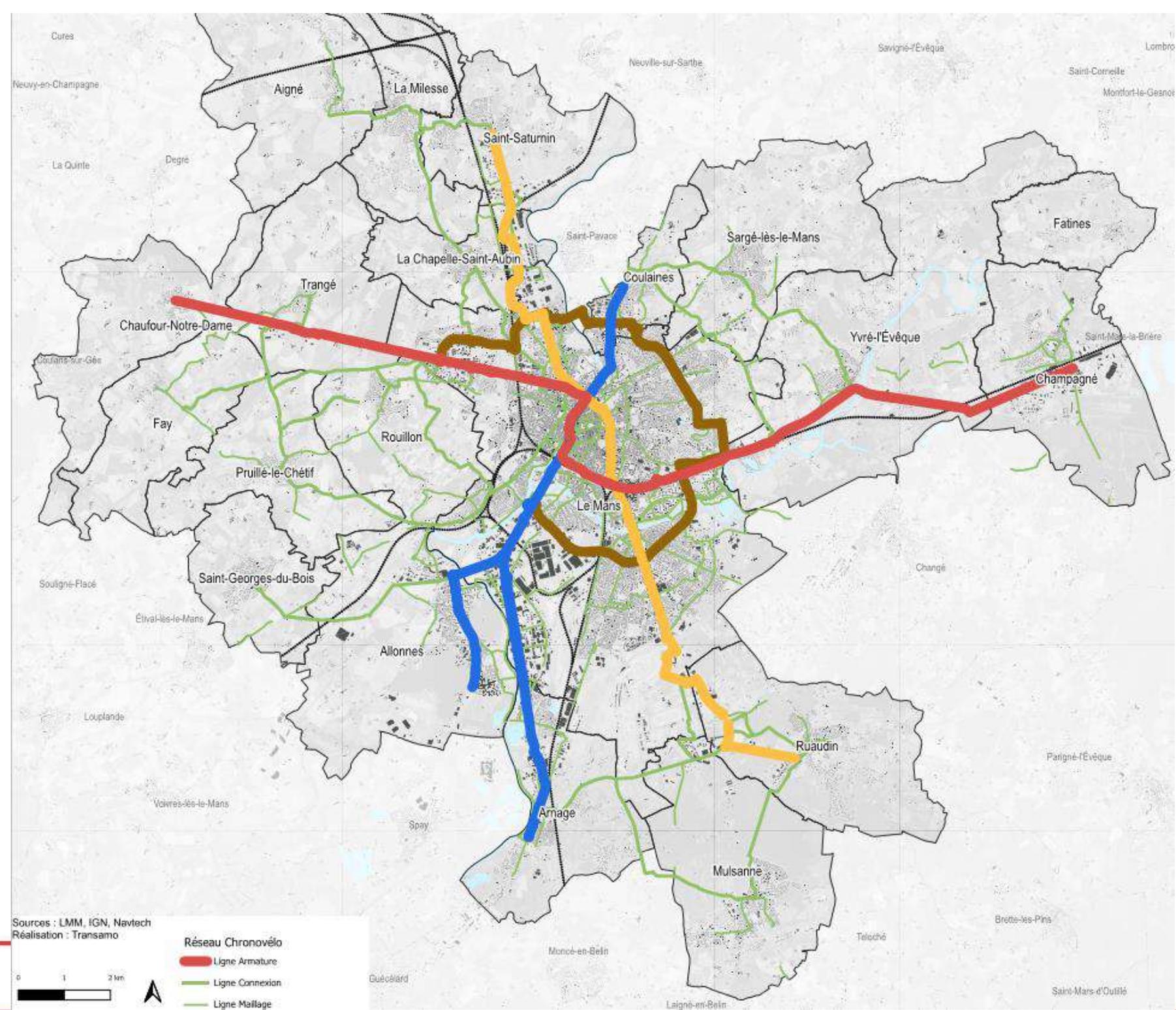


Les voies cyclables de proximité

- Connexions et maillage des 20 communes
- Relier les bassins de vie entre eux et desservir les commerces et équipements de proximité
- Des voies adaptées pour les déplacements scolaires (écoles, collèges...)
- Près des **¾ du linéaire total**, soit **225 km** du réseau Chronovélo



Le Schéma Directeur Cyclable



Le financement du réseau



LA RÉALISATION DU RÉSEAU CHRONOVÉLO EST INSCRITE AU SEIN DE LA **POLITIQUE DE MOBILITÉS DE LE MANS MÉTROPOLE.**

SON FINANCEMENT EST ASSURÉ PAR LA COLLECTIVITÉ,
AU TRAVERS SON PLAN D'INVESTISSEMENT.

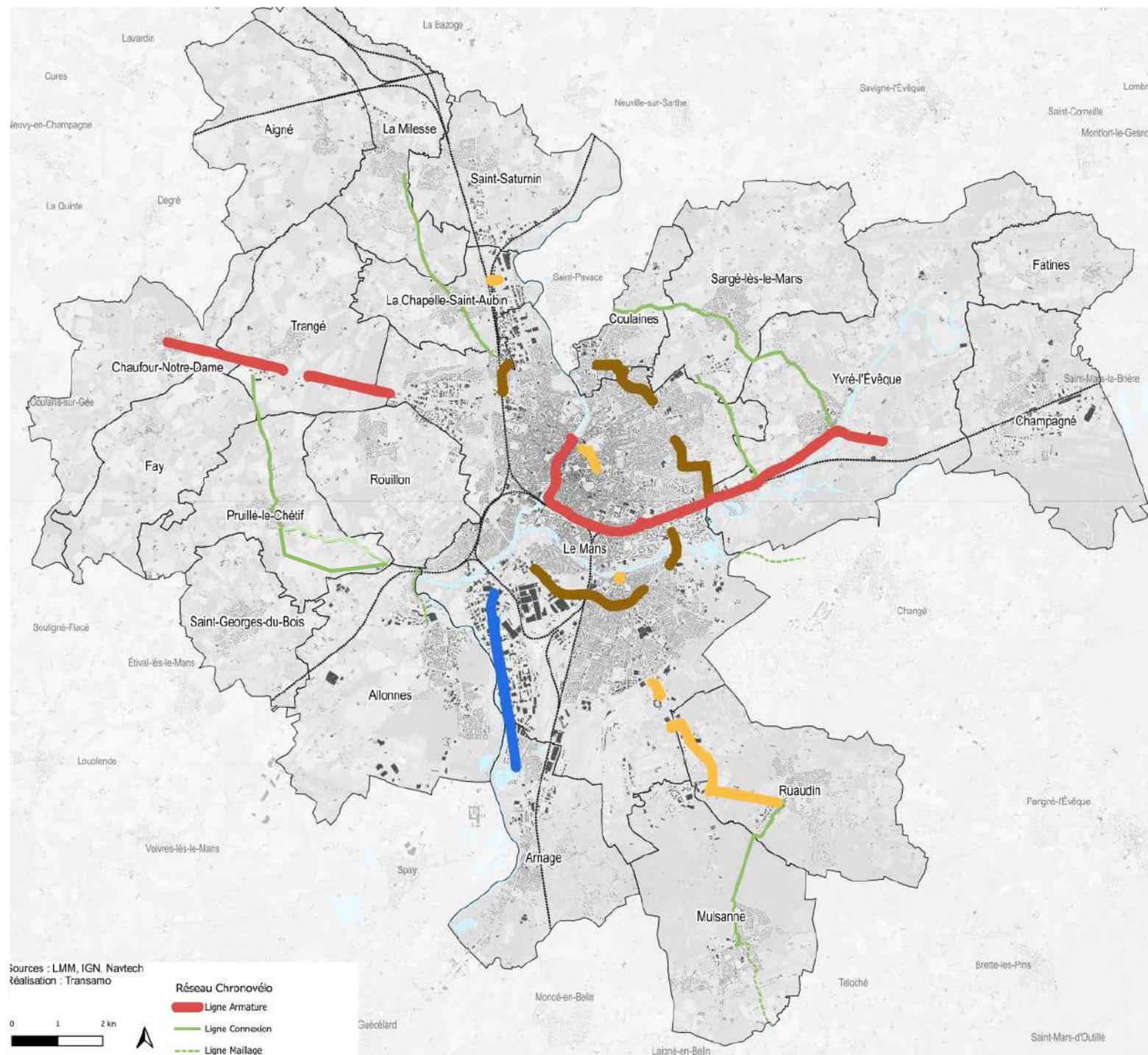


DES SUBVENTIONS POURRONT ÊTRE OBTENUES
DANS LE CADRE DES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS DE FINANCEMENTS
MIS EN PLACE PAR LE **PLAN VÉLO NATIONAL.**



Chronovélo Phase 1

- L'objectif de la phase 1 est d'aménager **60 kilomètres d'itinéraires cyclables**
- **Coût estimé à 23 millions € HT** (valeur 2022)

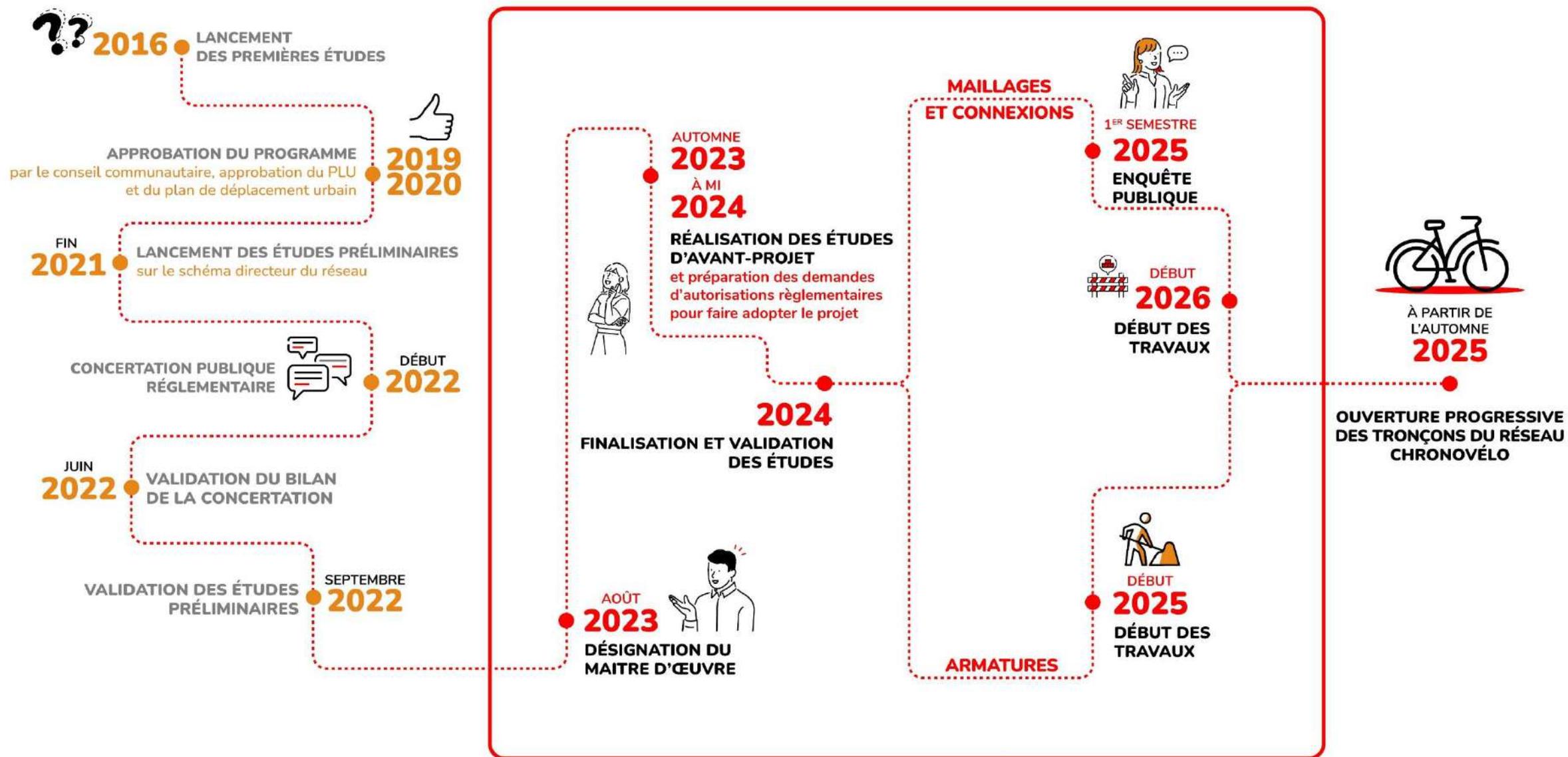


Les impacts fonciers

- Sur certains tronçons, des **acquisitions foncières** pourront être nécessaires pour permettre d'aménager les infrastructures cyclables ;
- Les études en cours ont pour but d'**identifier et de quantifier les besoins d'acquisition**, quand des mesures d'évitement ne permettent pas de s'en affranchir ;
- Les propriétaires concernés seront rencontrés **individuellement** pour présenter l'**impact sur leur propriété et les modalités d'acquisition** ;
- Le **coût des reconstitutions** des limites de propriété : clôtures, portails, barrières... est à la charge du projet.



Les étapes de réalisation du réseau



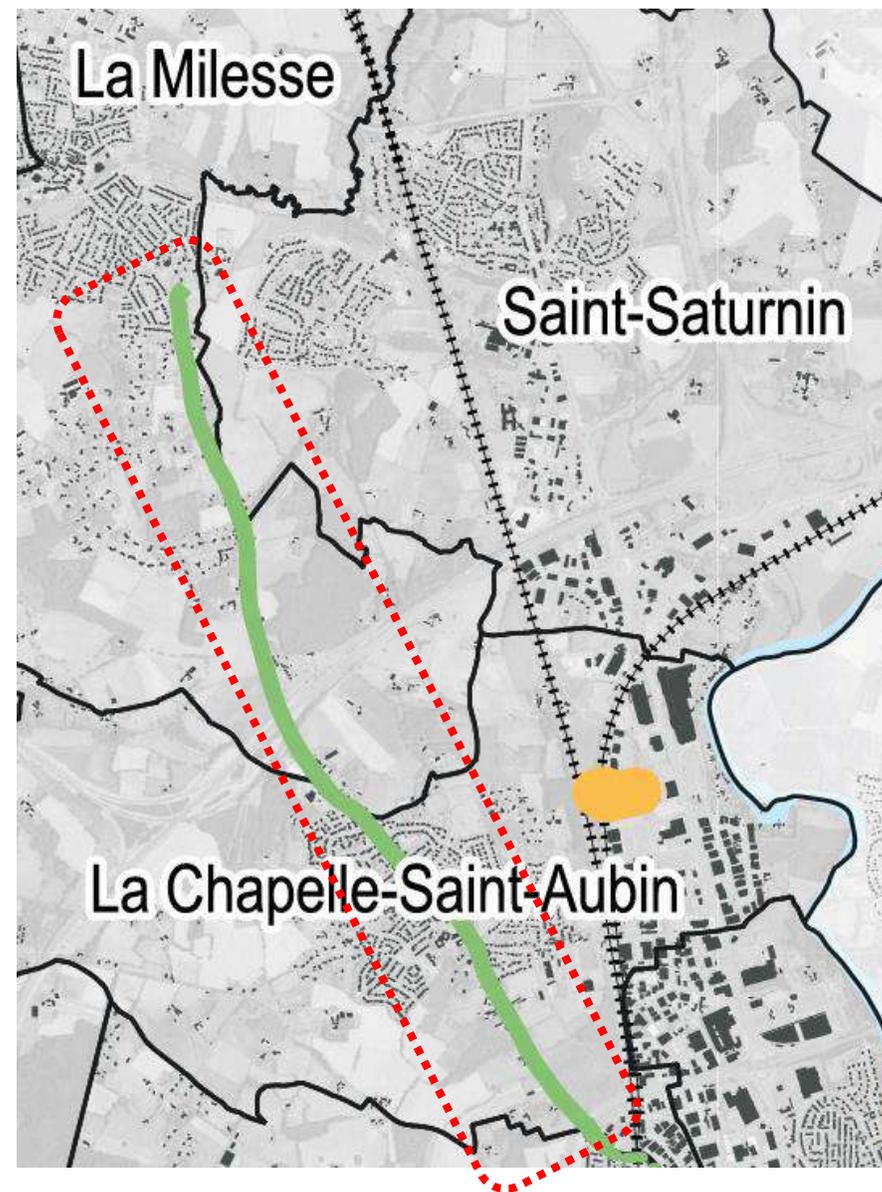


Connexion

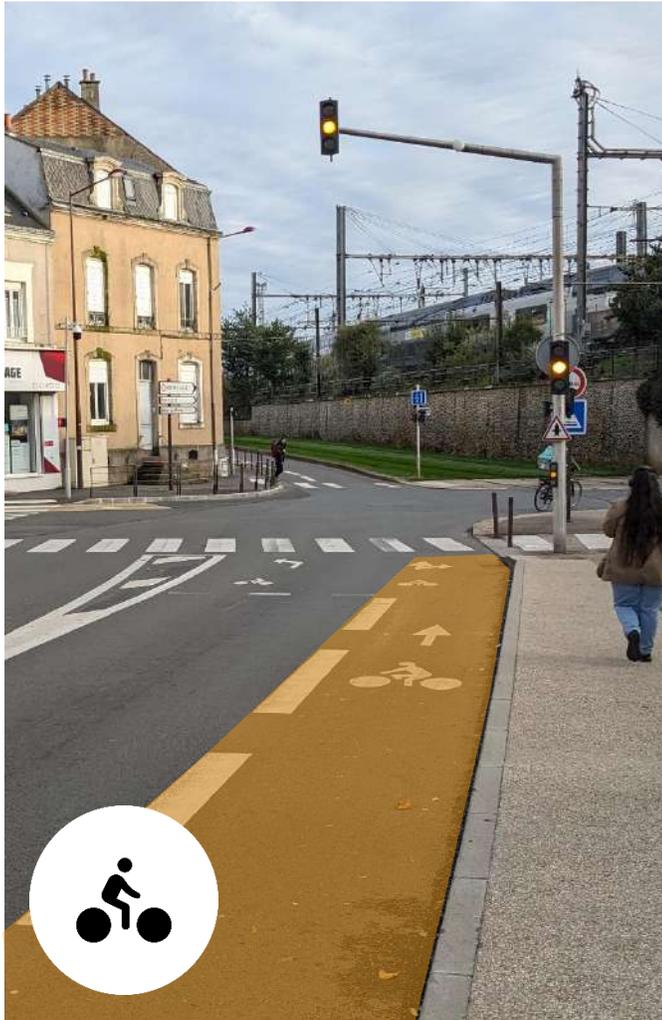
La Chapelle-Saint-Aubin – La Milesse



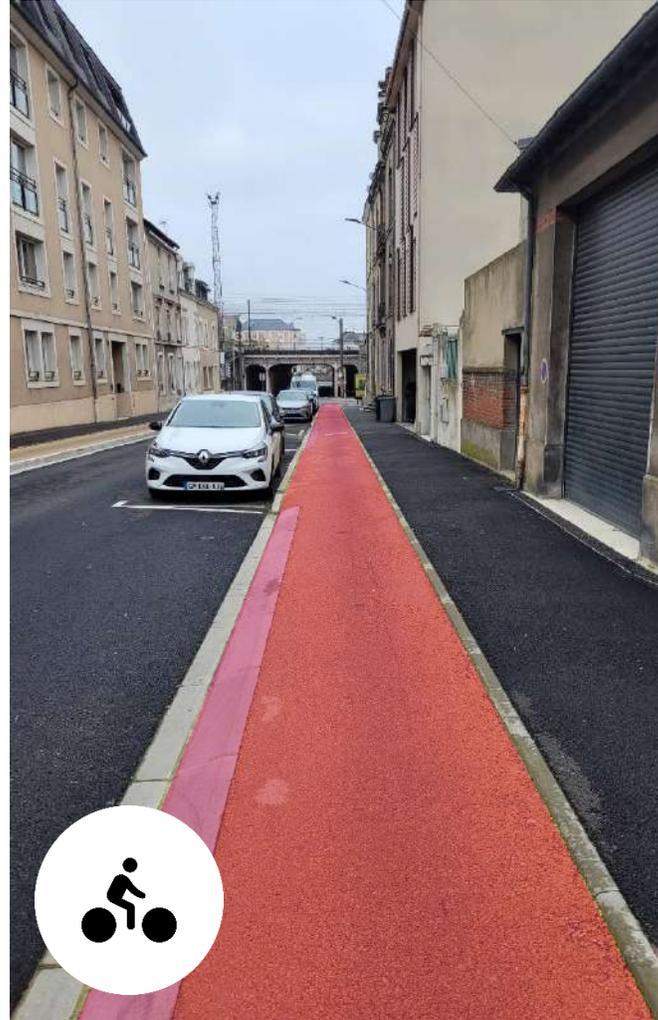
Ce tronçon a pour but de connecter les communes de **La Milesse**, **La Chapelle-Saint-Aubin** et **Le Mans**.



Principes d'aménagements sécurisés : piste cyclable et voie verte



- Bande cyclable
> Non privilégiée



- Piste cyclable
> Privilégiée en milieu urbain

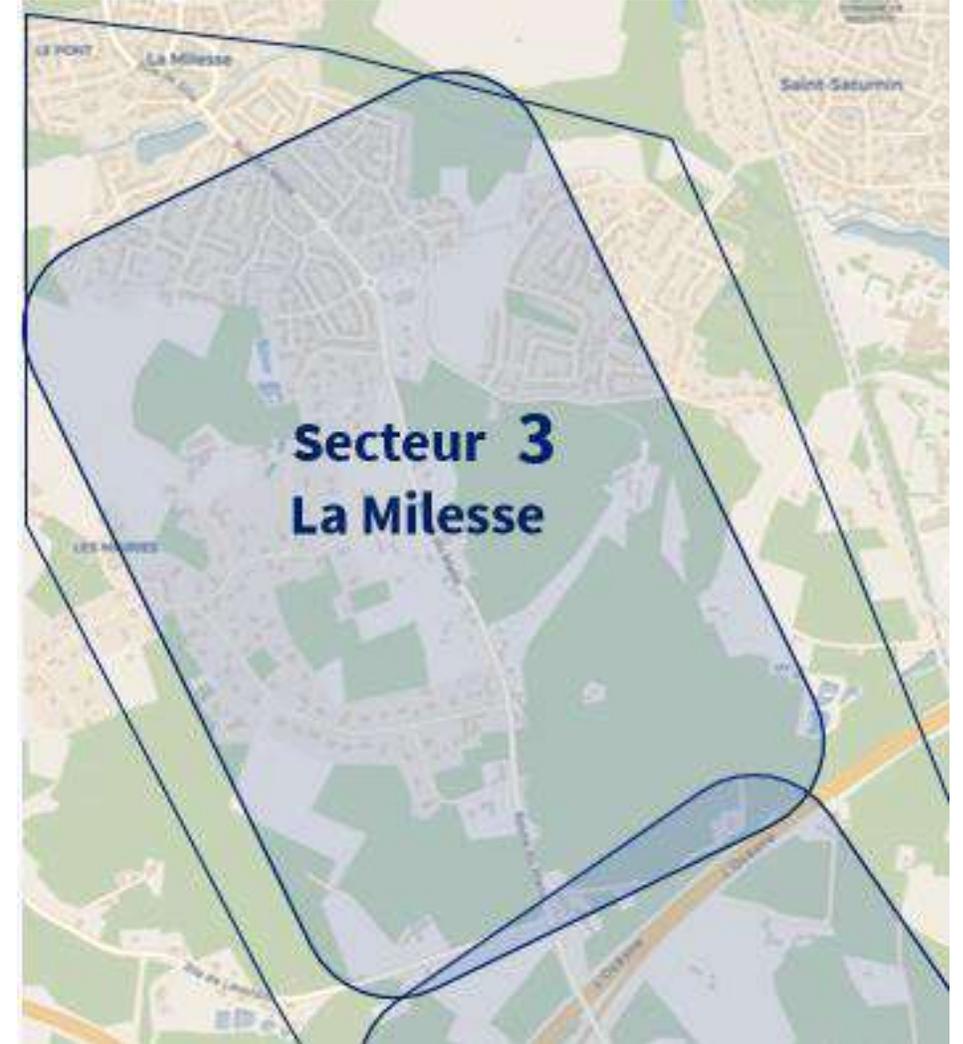
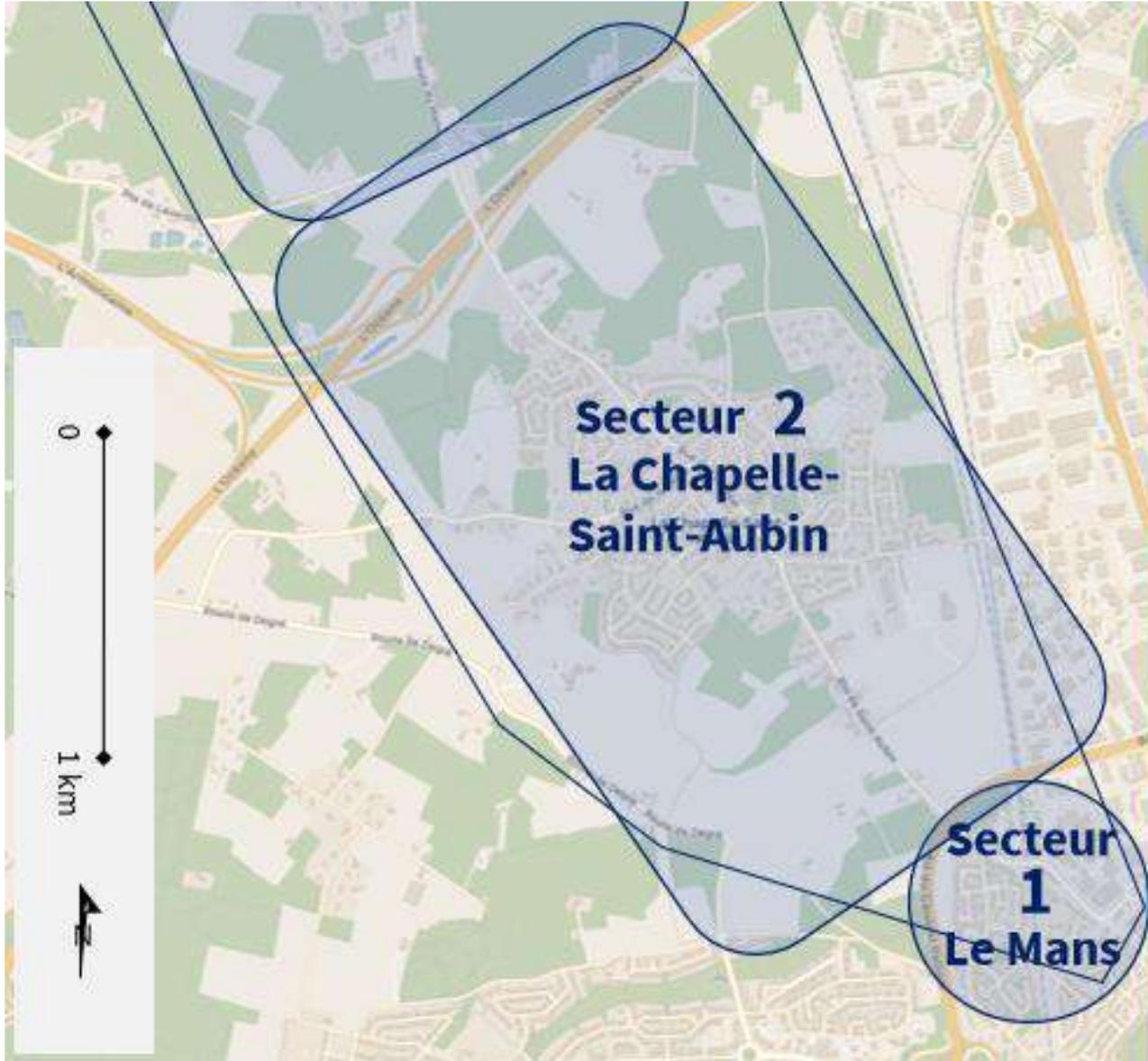


- Voie verte
> Privilégiée en milieu rural ou périurbain



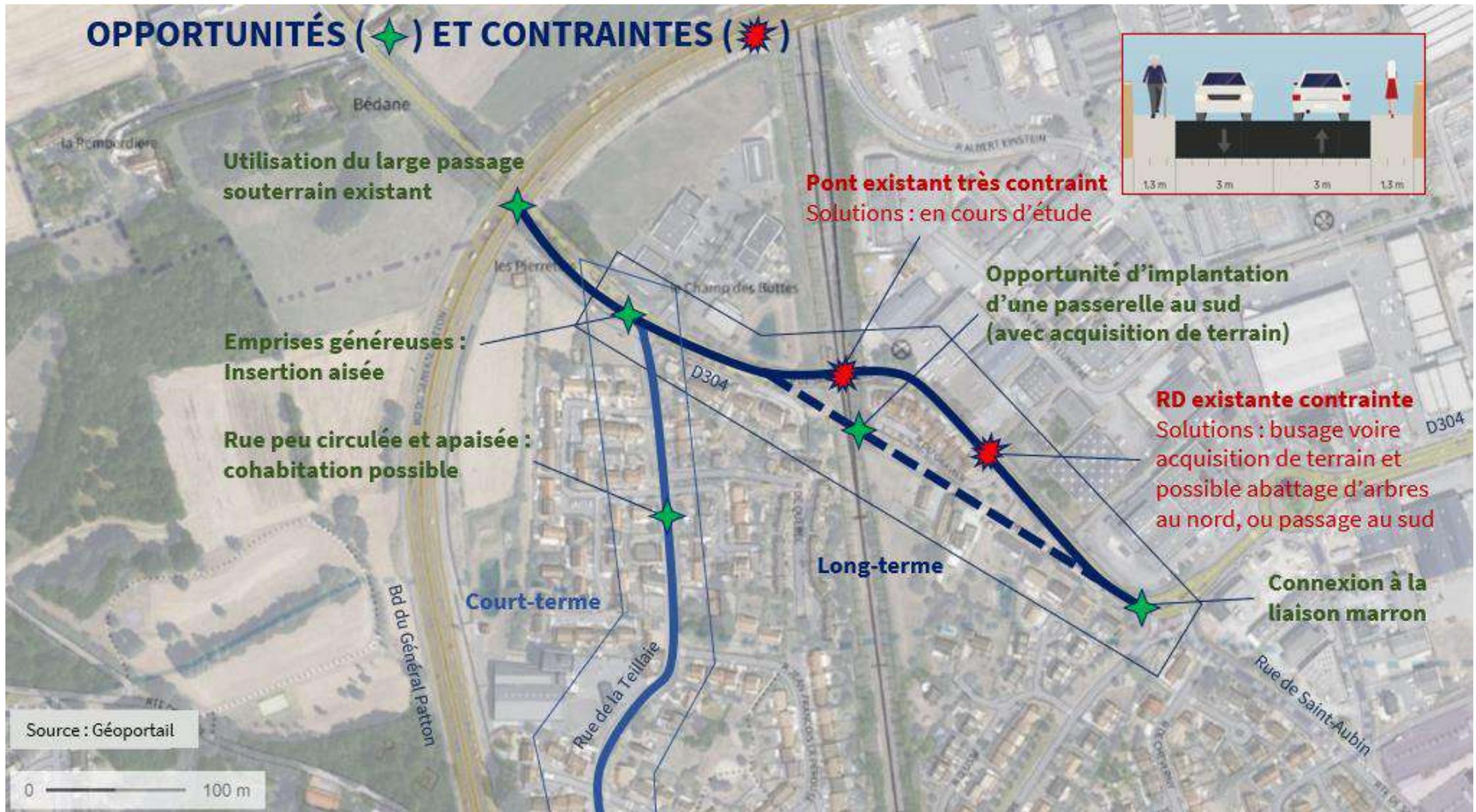
Découpage en Secteurs

Connexion La Chapelle-Saint-Aubin – La Milesse



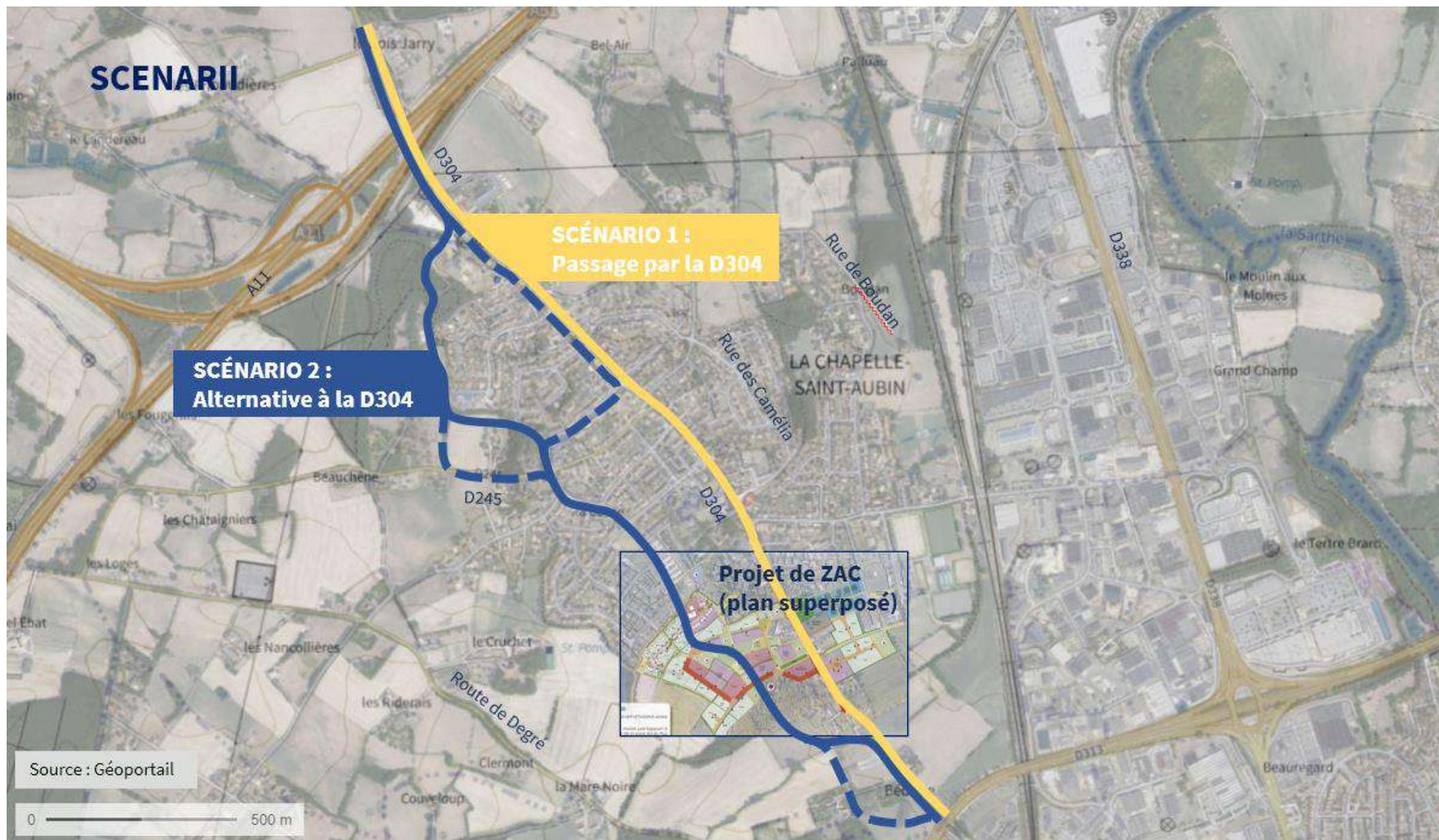
Secteur 1

Le Mans-La Chapelle-Saint-Aubin



Secteur 2

La Chapelle-Saint-Aubin



Secteur 2

La Chapelle-Saint-Aubin

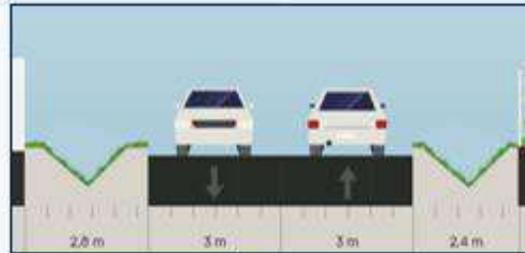
Scénario 1 : passage par la D304

Insertion sur le secteur Croix Véron



Réaliser des aménagements dédiés
(piste cyclable ou voie verte)

ACTUEL
Mixité non apaisée



- Cyclabilité
- Mixité sur un axe très circulé (5192 veh/j en 2024), aux vitesses modérées (70km/h)



Secteur 2

La Chapelle-Saint-Aubin

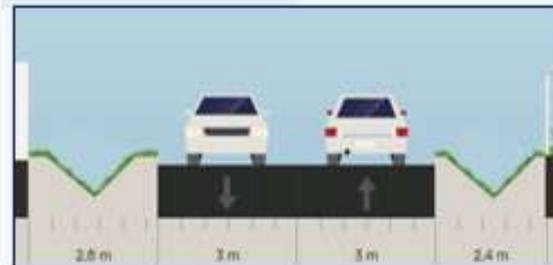
Scénario 1 : passage par la D304

Insertion sur le secteur Croix Véron



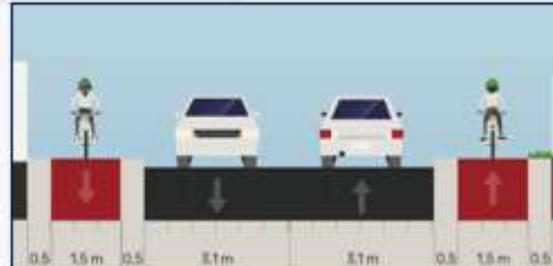
Réaliser des aménagements dédiés
(piste cyclable ou voie verte)

ACTUEL
Mixité non apaisée



- Cyclabilité :
- Mixité sur un axe très circulé (5192 véh/j en 2024), aux vitesses non modérées

EP ARTELIA
Pistes cyclables
unidirectionnelles



- Cyclabilité :
- Coûts :
- ⚠️ Aucun itinéraire piéton et impossible de doubler à vélo
- ⚠️ Busage nécessaire tout le long de l'itinéraire
- ⚠️ Risque pour certains murs riverains et l'écoulement des eaux

**PROPOSITION
SOLCY**
Voie verte



- Cyclabilité :
- Coûts :
- Nouvel itinéraire pour piétons et possibilité de doubler à vélo
- ⚠️ Busage nécessaire tout le long de l'itinéraire
- ⚠️ Risque pour certains murs riverains et l'écoulement des eaux



Secteur 2

La Chapelle-Saint-Aubin

Scénario 1 : passage par la D304

Insertion sur le secteur Croix Véron



Réaliser des aménagements dédiés
(piste cyclable ou voie verte)

ACTUEL
Mixité non apaisée



- Cyclabilité :
- Mixité sur un axe très circulé (5192 véh/j en 2024),
aux vitesses non modérées



Secteur 2

La Chapelle-Saint-Aubin

Scénario 1 : passage par la D304

Insertion sur le secteur Croix Véron



Réaliser des aménagements dédiés
(piste cyclable ou voie verte)

ACTUEL
Mixité non apaisée



- Cyclabilité :
- Mixité sur un axe très circulé (5192 véh/j en 2024), aux vitesses non modérées

EP ARTELIA
Mixité non apaisée
(Zone 30 très circulée)



Limite de niveau de service ⚠

- Cyclabilité :
- Coûts : €
- ⚠ Voie de communication toujours hostile au cycliste du fait du grand nombre de véhicules motorisés en transit

CONSTAT SOLCY



Limites techniques ⚠

- Compte-tenu du trafic automobile soutenu qui ne permet pas la cohabitation entre usagers
- Compte-tenu des emprises qui ne permettent pas l'implantation d'un aménagement sans lourdes acquisitions



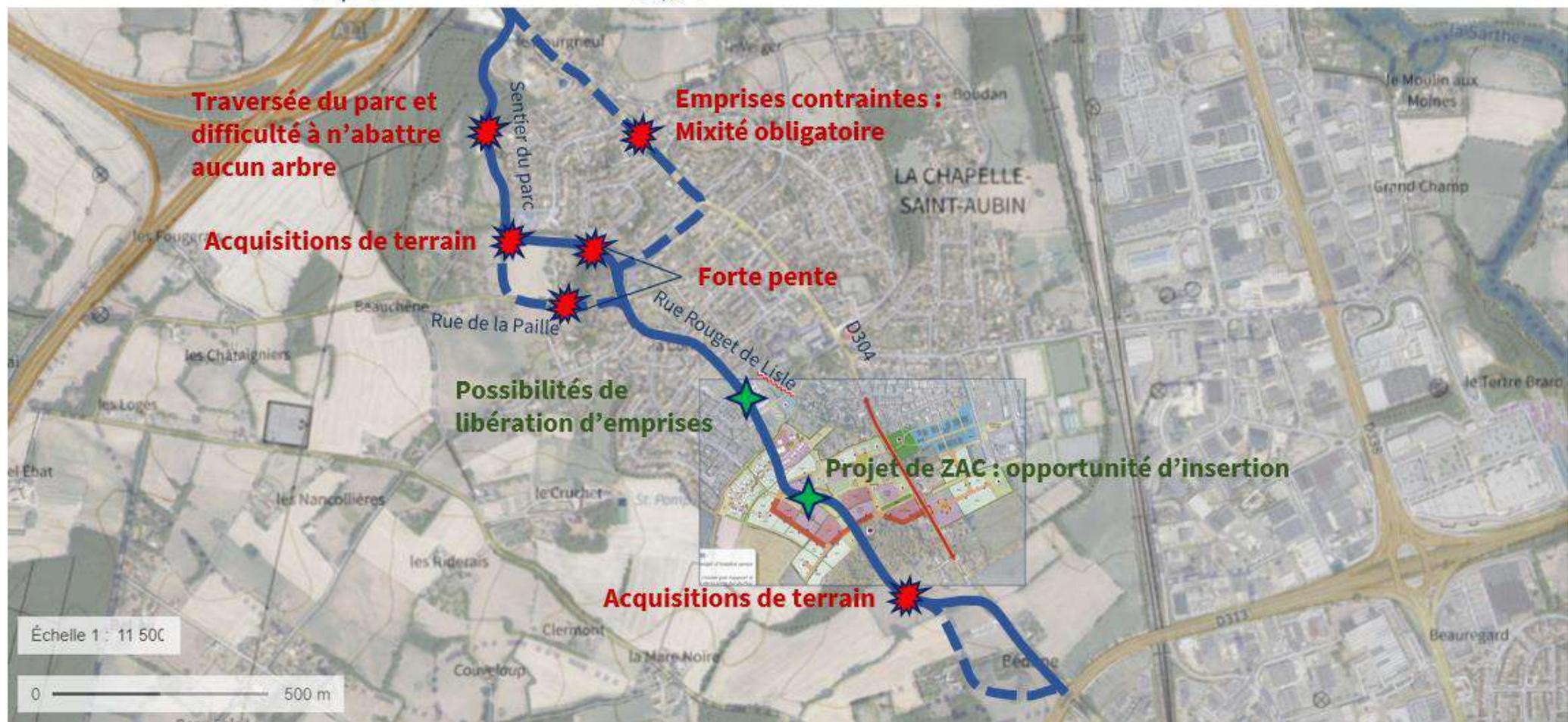
Secteur 2

La Chapelle-Saint-Aubin

Scénario 2 : alternative à la D304

 Réaliser des aménagements dédiés (piste cyclable ou voie verte)

OPPORTUNITÉS (★) ET CONTRAINTES (✶)



Secteur 2

La Chapelle-Saint-Aubin

Scénario 2 : alternative à la D304

Insertion au sein de la rue Rouget de Lisle



Réaliser des aménagements dédiés
(piste cyclable ou voie verte)

ACTUEL
Mixité non apaisée



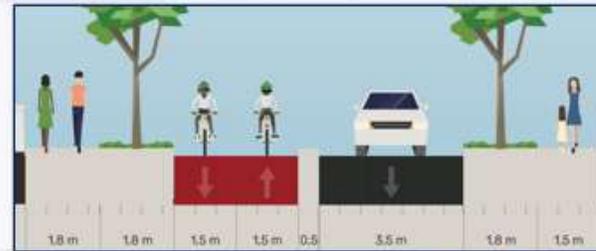
- Cyclabilité :
- Mixité sur un axe circulé (3953 véh/j en 2024), aux vitesses moyennement modérées

VARIANTE 1
Bidirectionnelle
avec restructuration



- Cyclabilité :
- Coûts :
- Stationnement : **14** places neutralisées
- Reprise du fil d'eau et artificialisation
- Abattage d'un arbre, sauf si une écluse est créée
- Croisement de poids lourds impossible

VARIANTE 2
Bidirectionnelle
avec plan de circulation



- Cyclabilité :
- Coûts :
- Stationnement : **14** places neutralisées
- Hiérarchisation viaire à interroger et mise à sens unique de la rue Rouget de Lisle

VARIANTE 3
Bidirectionnelle
avec plan de circulation
et stationnements



- Cyclabilité :
- Coûts :
- Stationnement : **4 à 10** places neutralisées
- Reprise du fil d'eau et potentielle artificialisation
- Hiérarchisation viaire à interroger et mise à sens unique de la rue Rouget de Lisle



Secteur 2

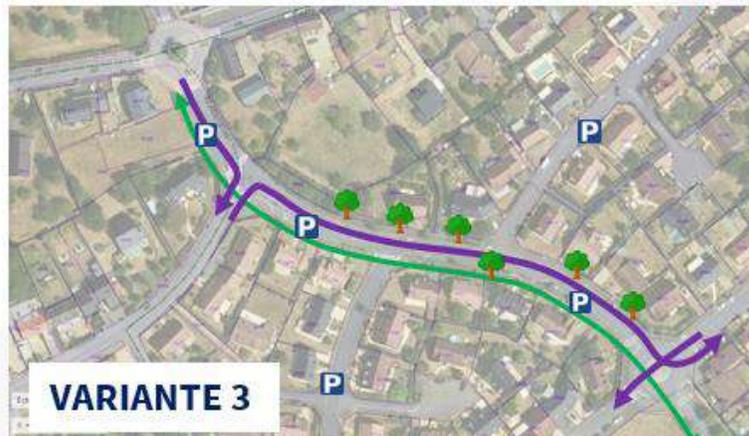
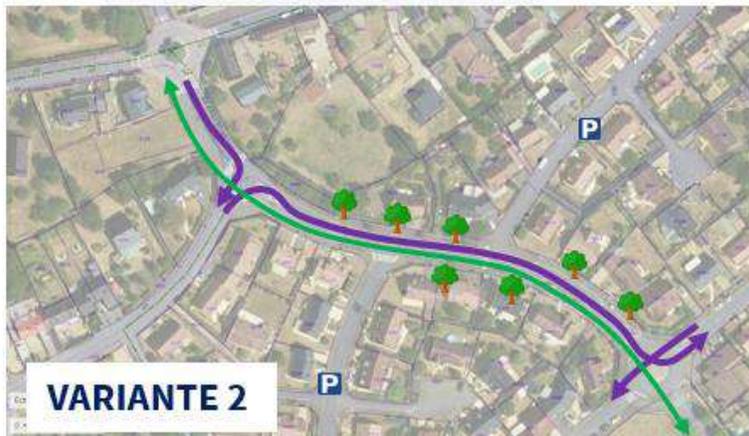
La Chapelle-Saint-Aubin

Scénario 2 : alternative à la D304

Insertion au sein de la rue Rouget de Lisle

 Réaliser des aménagements dédiés (piste cyclable ou voie verte)

 Voie pour véhicules motorisés  Piste cyclable



Secteur 2

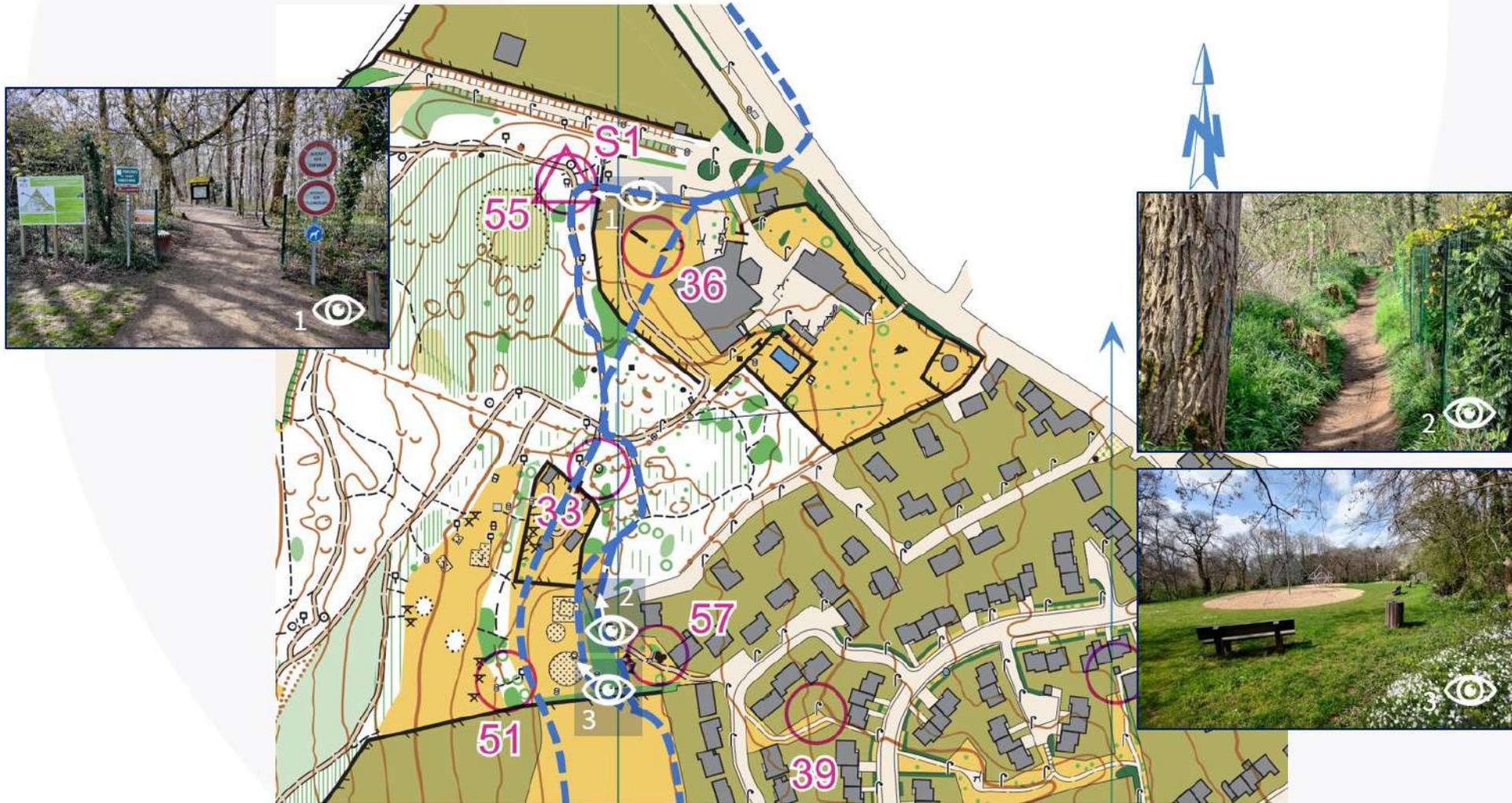
La Chapelle-Saint-Aubin

Scénario 2 : alternative à la D304

Traversée du parc de La Chapelle-Saint-Aubin

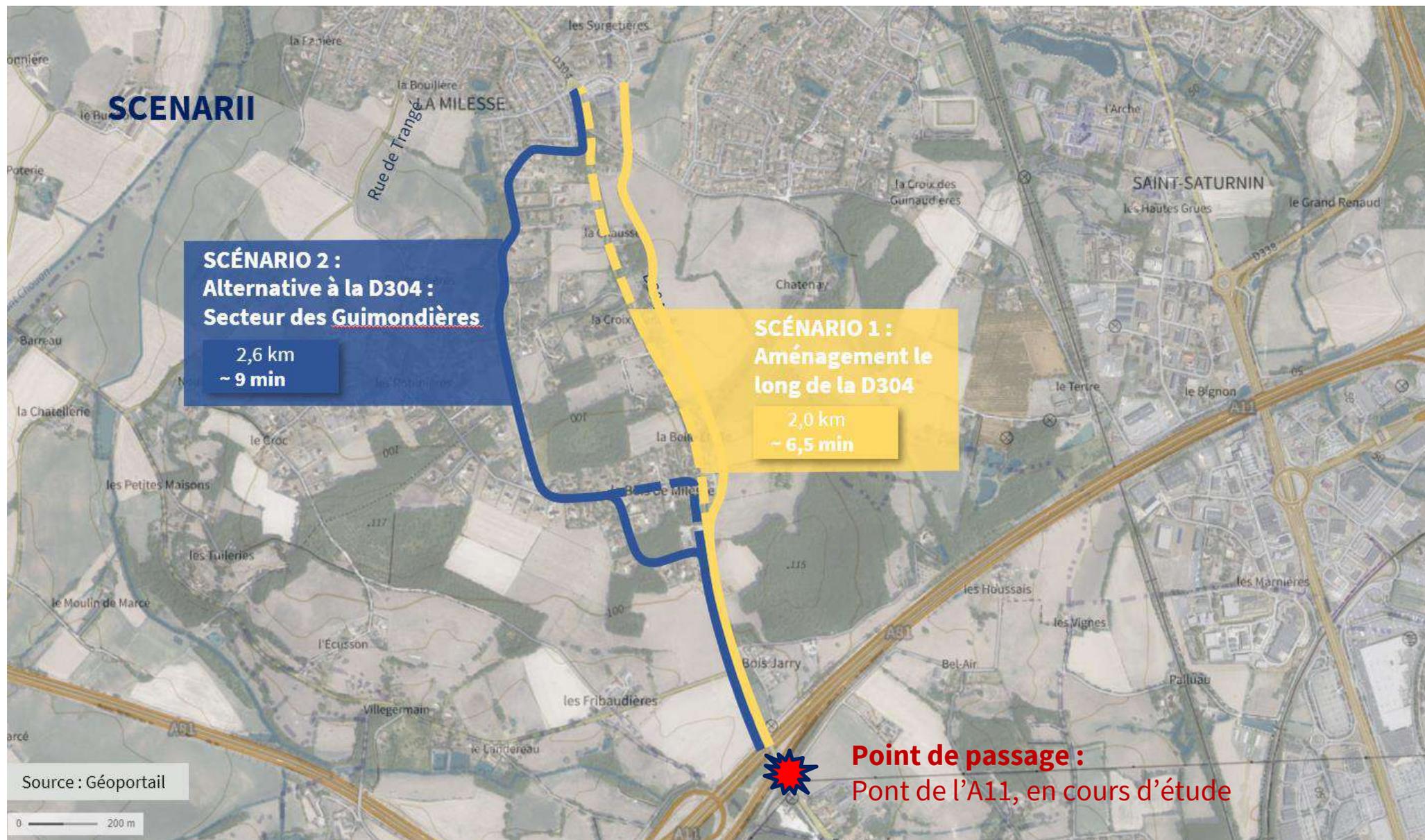


Réaliser des aménagements dédiés
(piste cyclable ou voie verte)



Secteur 3

La Milesse

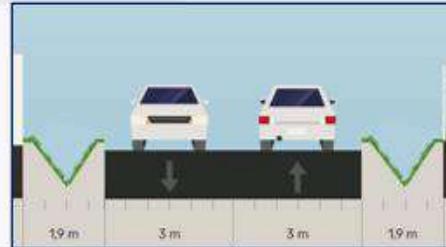


Secteur 3

La Milesse

Scénario 1 : aménagement le long de la D304

ACTUEL
Mixité non apaisée



- Cyclabilité : 
- Mixité sur un axe très circulé (4393 véh/j en 2024), aux vitesses non modérées



Secteur 3

La Milesse

Scénario 1 : aménagement le long de la D304

ACTUEL
Mixité non apaisée



- Cyclabilité :
- Mixité sur un axe très circulé (4393 véh/j en 2024), aux vitesses non modérées



CONSTAT
Aménagement dédié à côté de la chaussée



Limites techniques ⚠

- Compte-tenu du trafic automobile soutenu qui ne permet pas la cohabitation entre usagers
- Compte-tenu des emprises qui ne permettent pas l'implantation d'un aménagement sans lourdes acquisitions

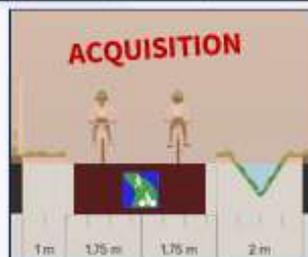
CONSTAT
CVCB et modération des vitesses



Limite de niveau de service ⚠

- Cyclabilité : si - de 2500 véh/j ;
 si ~ 4000 véh/j
- Coûts : €

PROPOSITION
Voie verte à l'arrière du bâti



- Cyclabilité :
- Coûts : € € €
- Acquisition de terrains (champs et rares jardins)
- Nombreux interstices entre voie verte et chaussée, à requalifier (opportunité d'implantation d'aménités ou arbres)



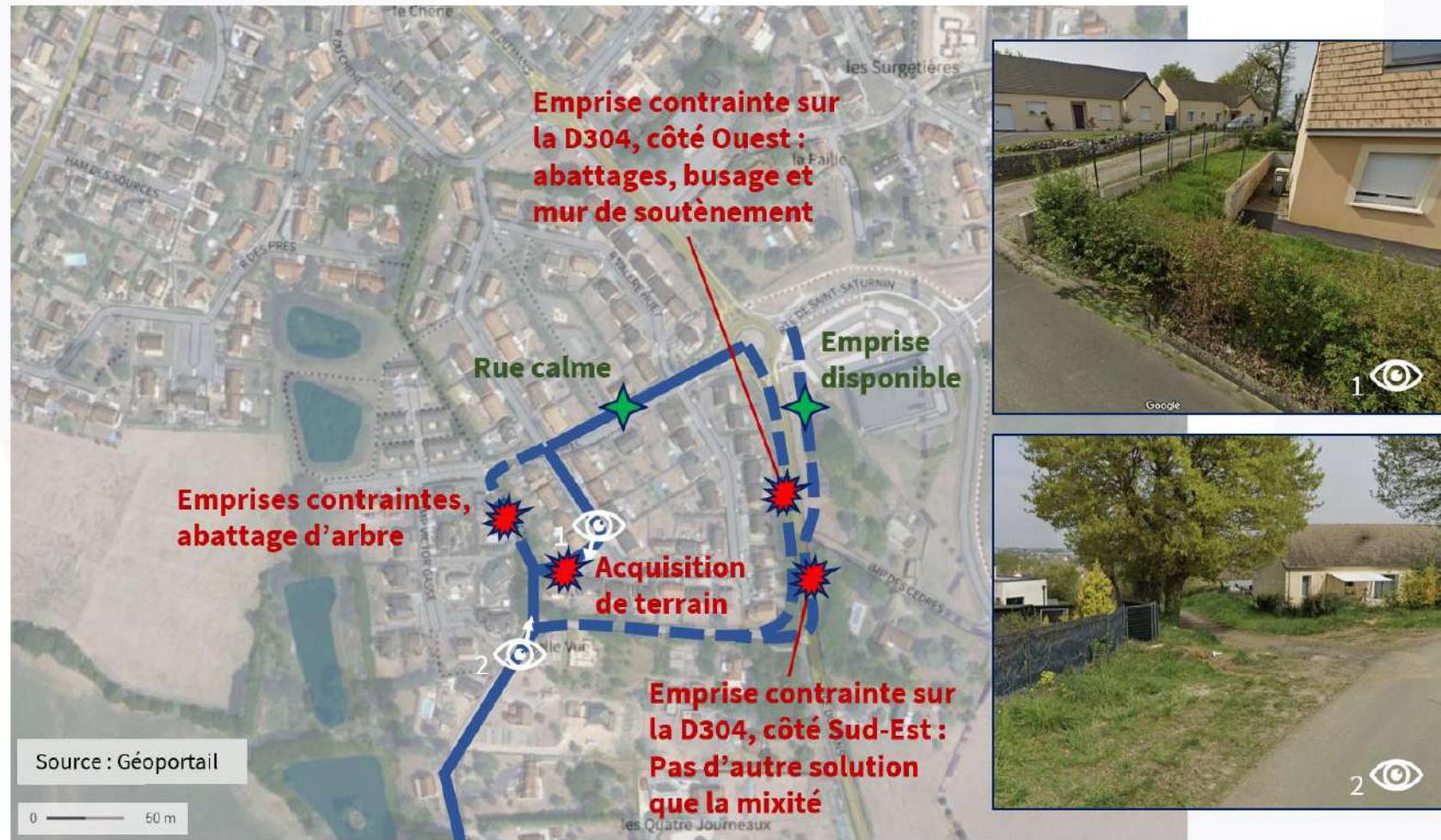
Secteur 3

La Milesse

Scénario 2 : alternative à la D304

Secteur des Guimondières

OPPORTUNITÉS (◆) ET CONTRAINTES (⚡) : ZOOM LA MILE SSE SUD



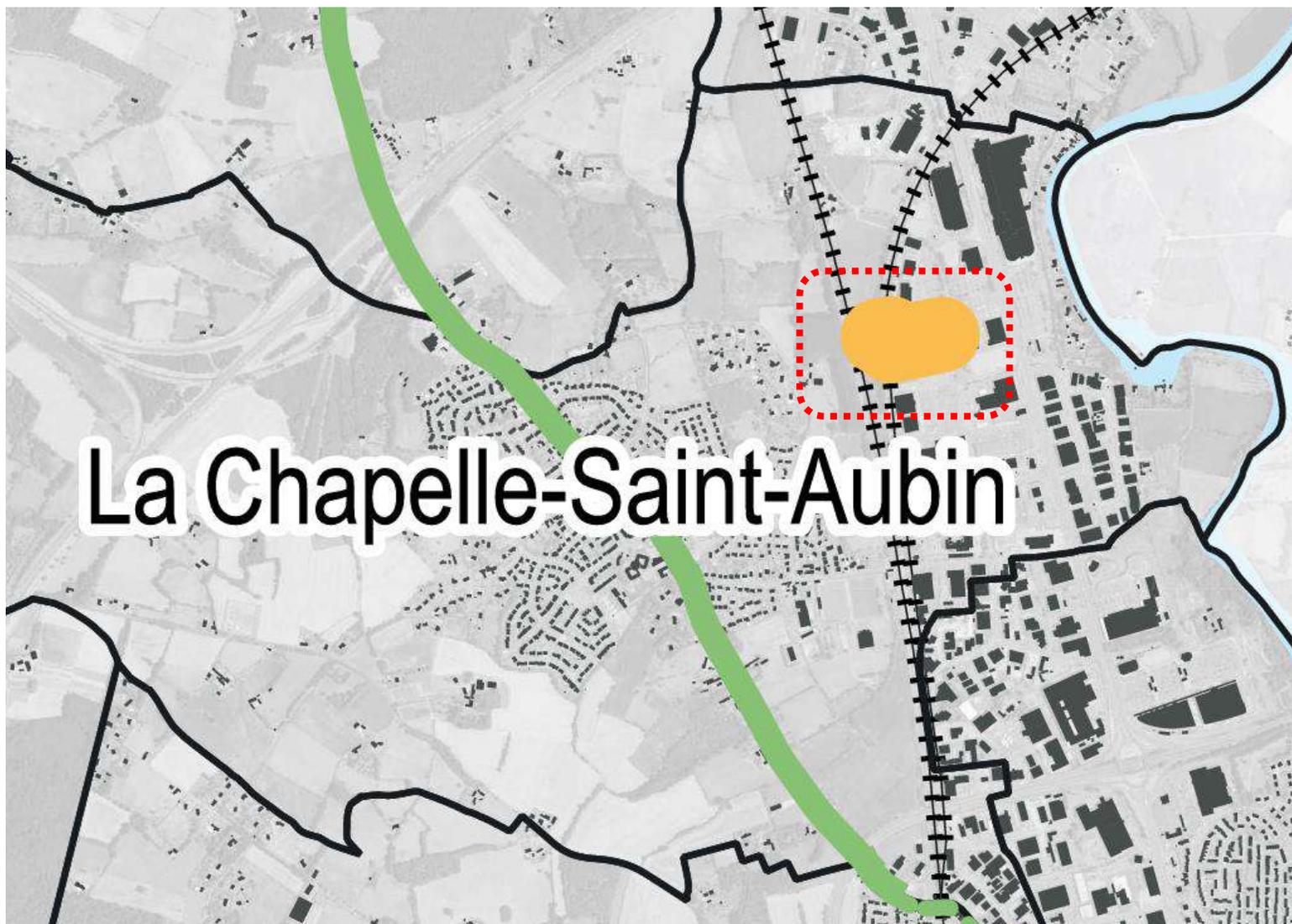


Armature jaune

Secteur La Chapelle-Saint-Aubin
ZI nord

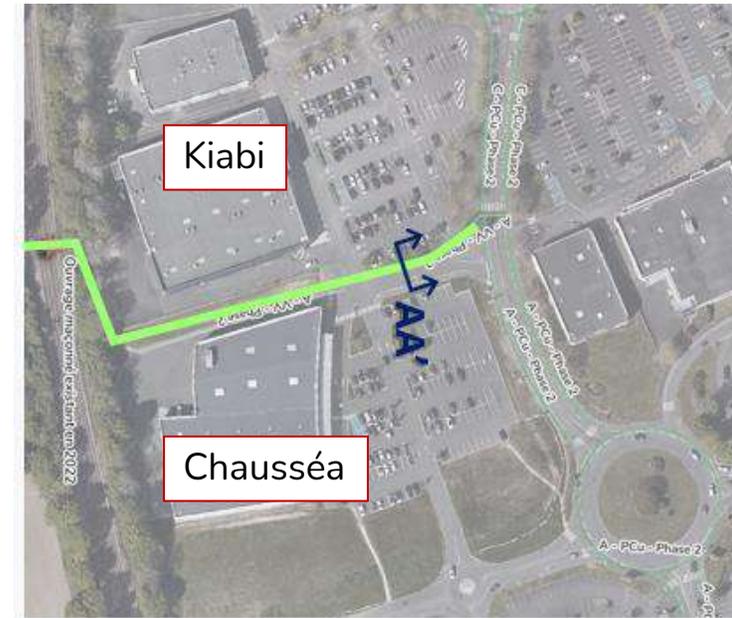
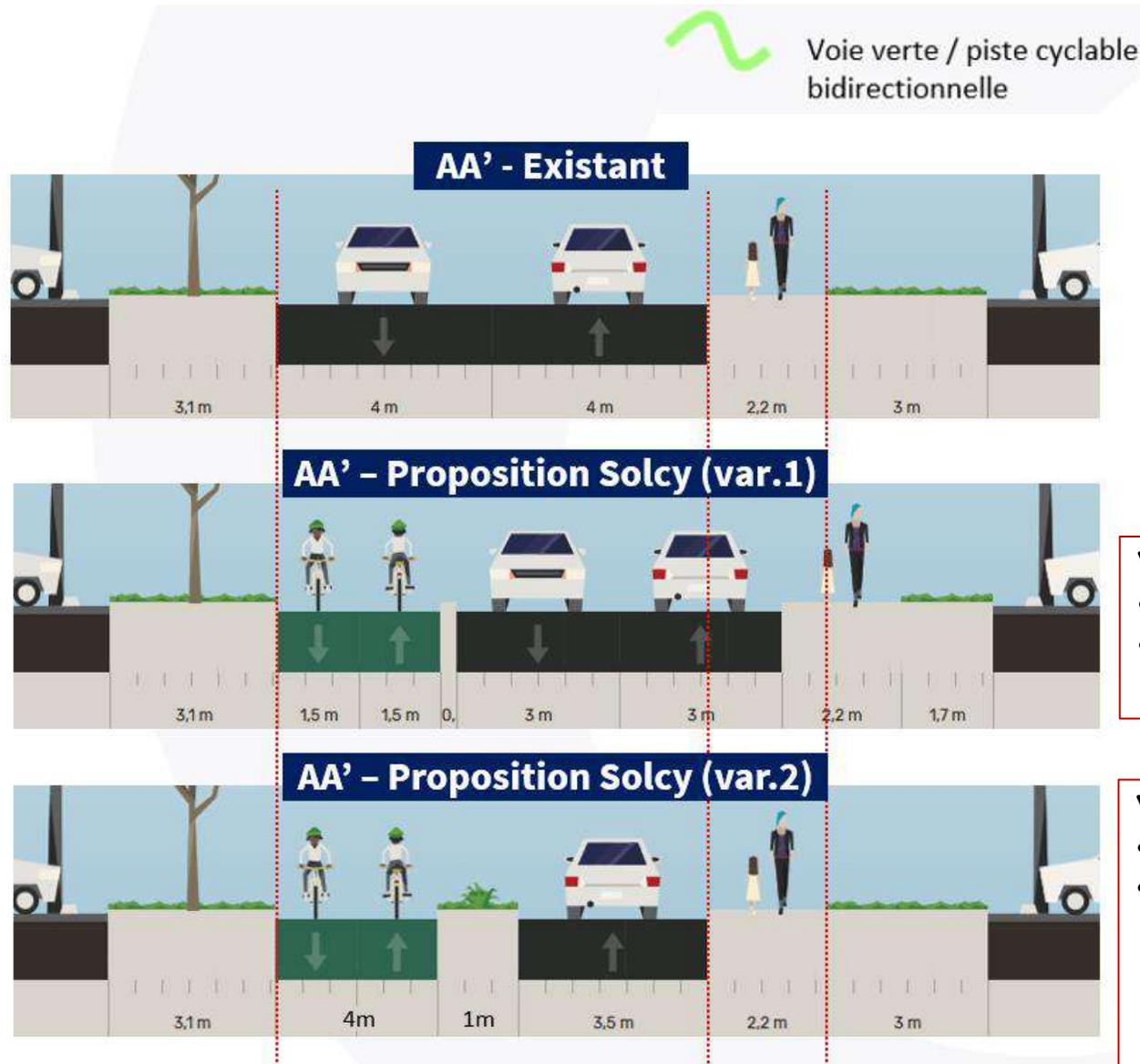


Ce tronçon a pour but de
connecter la zone commerciale
à **La Chapelle-Saint-Aubin** par
le **Boulevard Nature**.



Traversée de la zone commerciale

La Chapelle-Saint-Aubin



Variante avec fort impact travaux :

- Reprise du fil de l'eau en rive sud
- Reprise de la géométrie du carrefour avec l'avenue des Frères Renault

Variante avec fort impact travaux :

- Travaux limités (pas de reprise du fil de l'eau)
- Piste cyclable en retrait de la voie motorisée : amélioration de l'attractivité de l'aménagement et meilleure gestion du mouvement de tourne-à-droite au carrefour avec l'avenue des Frères Renault

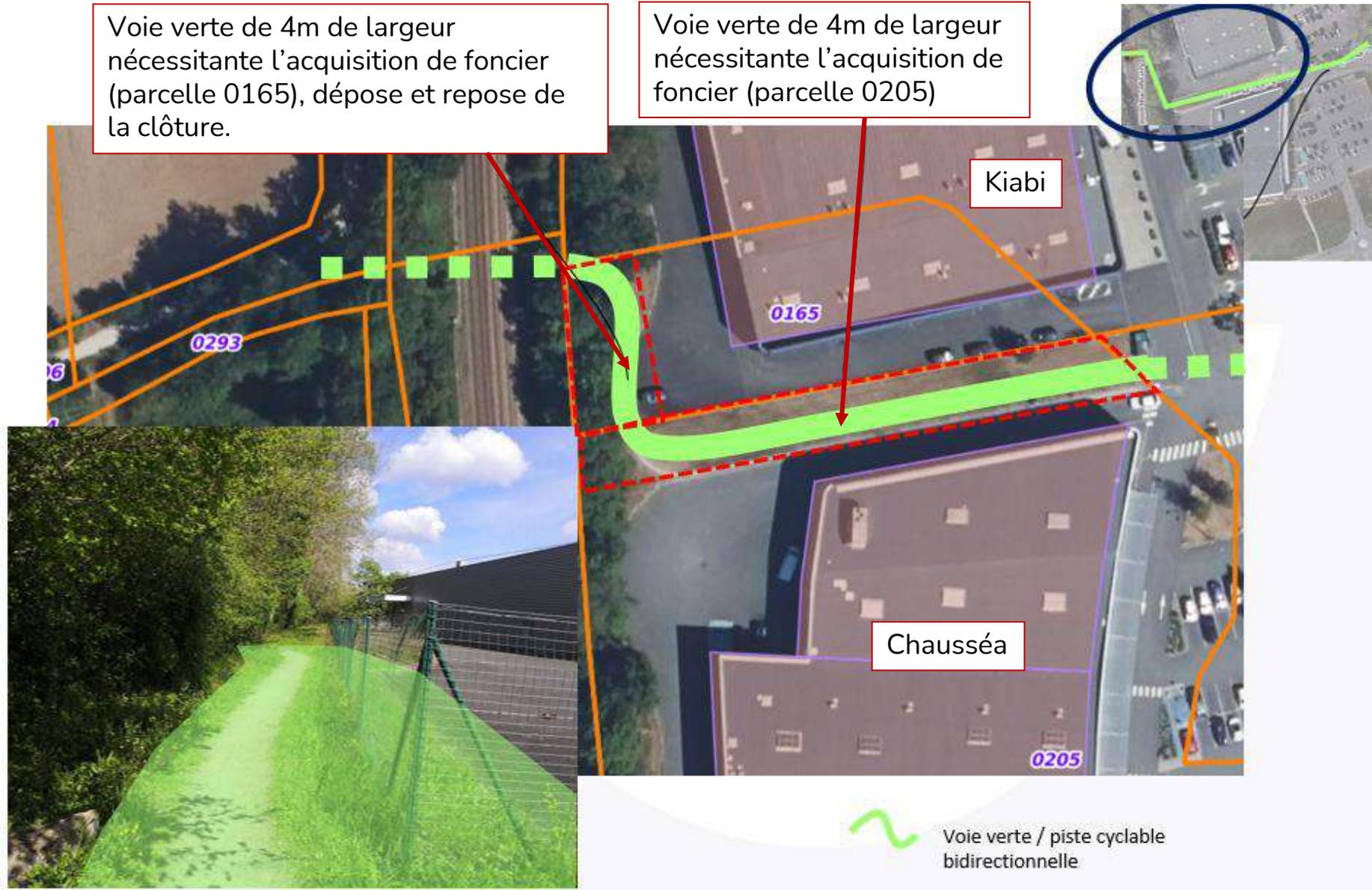


Traversée de la zone commerciale

La Chapelle-Saint-Aubin

Voie verte de 4m de largeur nécessitant l'acquisition de foncier (parcelle 0165), dépose et repose de la clôture.

Voie verte de 4m de largeur nécessitant l'acquisition de foncier (parcelle 0205)



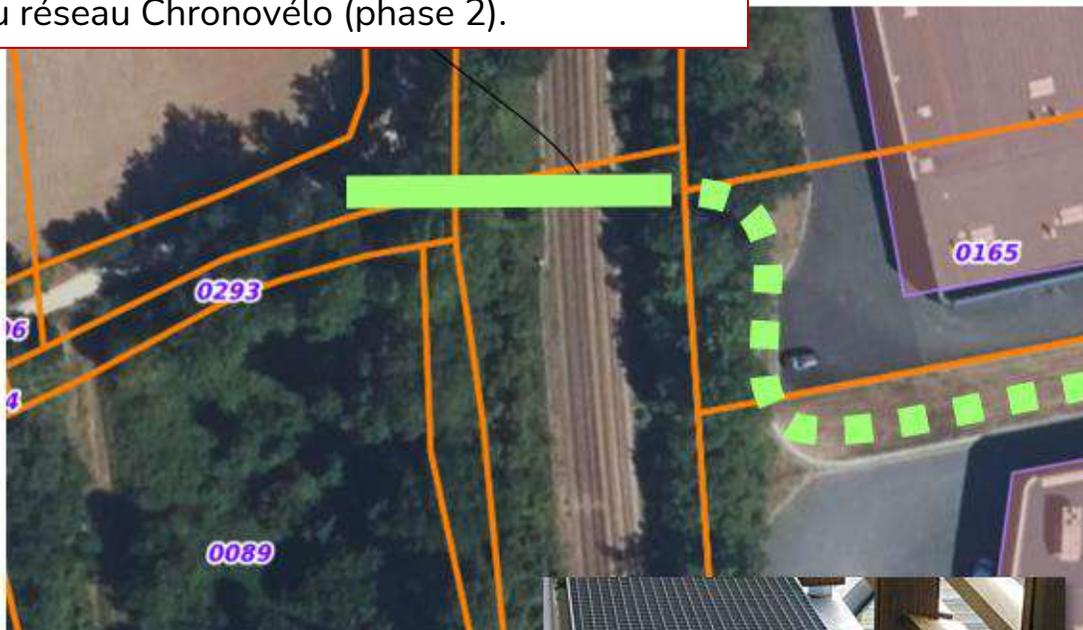
Passage sous la voie ferrée

La Chapelle-Saint-Aubin

Traversée par le passage souterrain existant sous la voie SNCF → solution provisoire en attendant la création d'une nouvelle infrastructure répondant aux objectifs du réseau Chronovélo (phase 2).



Voie verte / piste cyclable
bidirectionnelle



Pose d'un plancher en caillebotis de largeur 1,5m pour maximiser la largeur où le cycliste peut rouler (en maintenant une hauteur de 2,20m dans le tunnel)

Installation d'un éclairage pour améliorer le confort visuel de l'utilisateur lors de la traversée du passage souterrain.



Des questions ?



Pour faciliter les échanges...

- Écoutez avec bienveillance et courtoisie, n'interrompez pas les intervenants
- Levez la main pour demander la parole
- Présentez-vous (nom, commune de résidence, association le cas échéant)
- Faites une intervention courte sur le thème de la réunion afin que chacun puisse s'exprimer



Conclusion



Les prochaines étapes

- D'ici la fin de l'été : Poursuite et finalisation des études AVP
- Organisation de la dernière réunion d'information sur un autre secteur :
 - 17/06, à 18h15, salle du Jardin des Plantes : Secteur Le Mans
- Des expérimentations sur certains secteurs* prévues à partir de l'automne.

*selon le découpage par secteur des réunions d'information



Gardons le contact

- Pour poser vos questions : chronovelo@lemans.fr
- Pour rester informé :
 - lemansmetropole.fr/chronovelo
 - jeparticipe.lemans.fr



réseau
Chrono
vélo:



Merci de votre participation