



# Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié et sa déclinaison en un Schéma Directeur des Mobilités Actives

Février 2025

# SOMMAIRE

- 01** Préambule
- 02** Etat des lieux
- 03** Enjeux et stratégie
- 04** Plan de Mobilité Simplifié
- 05** Schéma directeur des mobilités actives



- **Le PDMS et le SDMA** sont des documents de **planification**. Ils ont la caractéristique d'être particulièrement **souple** car ils laissent aux élus une totale liberté quant **au choix des thématiques de mobilité à traiter et des itinéraires cycles à mener**. Ils ne sont pas liés juridiquement aux autres plans ou documents d'urbanisme, et ne sont pas opposable.



## • Qu'y retrouve-t-on ?

- Un **diagnostic** de la situation du territoire en matière de mobilité, prenant en compte les précédentes études et actions menées sur le territoire,
- Une **stratégie** de mobilité adaptée aux besoins du territoire et identifiés dans le diagnostic précédent,
- Un **plan d'action** répondant opérationnellement aux axes stratégiques retenus

## • Quels objectifs ?



### PDMS

- Rendre compte de **l'état des lieux** actuel du territoire et des **pratiques de mobilité** des habitants,
- **Fédérer** les acteurs locaux autour d'une stratégie de mobilité locale,
- Constituer le **volet mobilité des politiques locales** en intégrant les spécificités locales,
- Créer des **synergies** entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques,
- Définir des **actions prioritaires** à mettre en place,
- Elaboration d'un « guide » lors de la réalisation du **Contrat Opérationnel de Mobilité** avec la région Pays de la Loire.

## Ecomobilité :

« Politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui **favorise une mobilité pratique, peu polluante** et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie ».



### SDMA

- Faire émerger un « **système vélo** » sur le territoire de la CCSS: organiser les services liés au vélo : stationnements, location, communication ...
- Faire un **état des lieux de l'offre existante** & doter l'EPCI d'outils pour répondre aux problématiques identifiées
- Améliorer **la part modale vélo** sur le territoire, définir un **maillage des itinéraires cyclables** afin de structurer un réseau communautaire hiérarchisé, sécurisé et lisible

## PHASE 1 : Etat des lieux du territoire

## PHASE 2 : Elaboration d'une stratégie globale

## PHASE 3 : Déclinaison en schéma directeur des mobilités actives et plan d'actions



# 01

## ETAT DES LIEUX

- 1.1 Caractéristique du territoire**
- 1.2 Analyse des flux de déplacement**
- 1.3 L'offre de mobilité**
- 1.4 La mobilité cyclable**
- 1.5 Synthèse de la concertation**



# 1.1

## Caractéristique du territoire

## Population et démographie

La commune compte 22 577 habitants en 2021, enregistrant une baisse de 4 % depuis 2015.

On observe par ailleurs un vieillissement marqué de la population. L'indice de vieillissement s'élève à 114, contre 94 à l'échelle départementale, traduisant une proportion plus importante de personnes âgées sur le territoire.

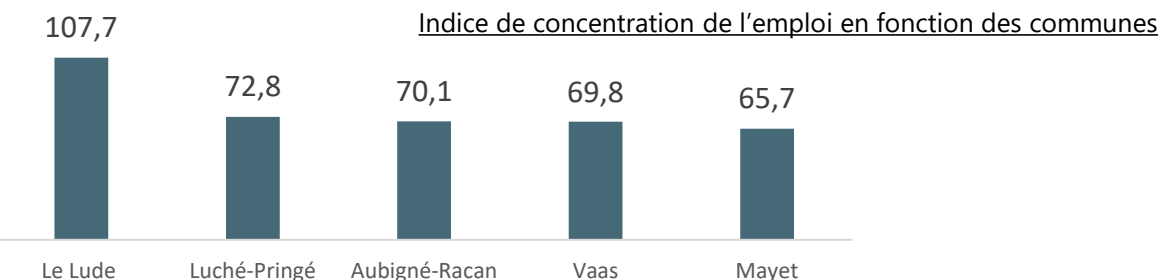
Les personnes de plus de 60 ans représentent 33,7 % de la population, confirmant cette tendance démographique.

## Structure de l'emploi

Les catégories socioprofessionnelles les plus représentées sur le territoire sont les ouvriers (31,5 %), suivis des employés (26,5 %), des professions intermédiaires (17,2 %) ainsi que des artisans, commerçants et chefs d'entreprise (10,3 %).

La population compte 76,1 % d'actifs, dont 68,7 % disposent d'un emploi. Par ailleurs, 35,3 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence, ce qui révèle un potentiel significatif de développement des mobilités actives, notamment pour les déplacements domicile-travail.

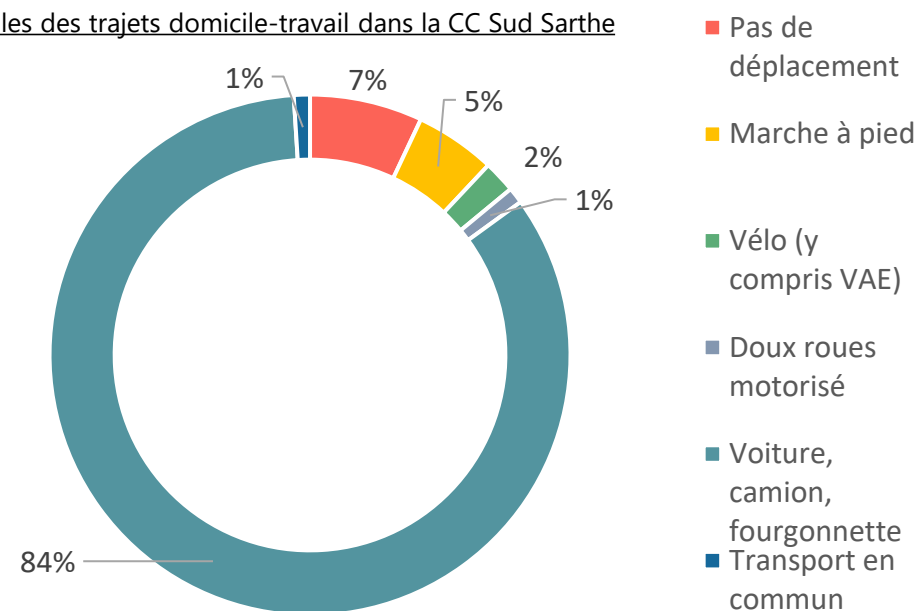
Concernant le tissu économique local, 76,6 % des établissements employeurs actifs comptent entre 1 et 9 salariés, traduisant une forte présence de petites structures sur le territoire. L'indice de concentration de l'emploi (nombre d'emplois pour 100 actifs) est à préciser.



## Moyens de déplacement domicile-travail

Sur les actifs occupés de 15 ans et plus résidant au sein de la CC Sud Sarthe, **86,3%** utilisent quotidiennement un véhicule individuel motorisé pour se rendre au travail.

Part modales des trajets domicile-travail dans la CC Sud Sarthe



Détail des parts modales des trajets domicile-travail dans la CC Sud Sarthe - INSEE

# 1.1 Caractéristique du territoire

Le territoire s'inscrit au sein de cinq bassins de vie : Écommoy, Montval-sur-Loir, Le Lude, La Flèche et La Suze-sur-Sarthe.

Cette définition, établie par l'INSEE, est donnée à titre indicatif.

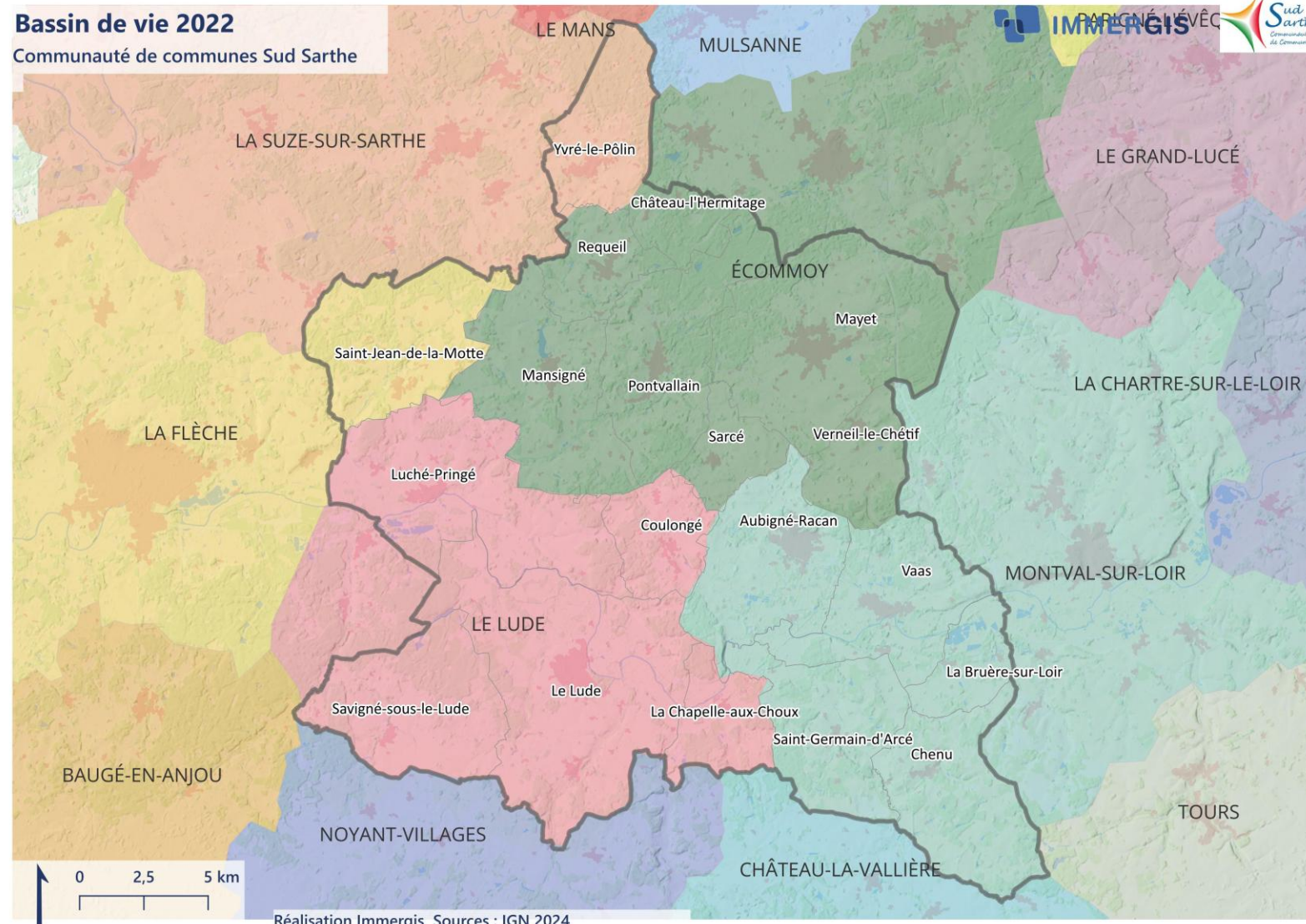
L'élément structurant à retenir est l'absence de pôle central à l'échelle du territoire. Les services, les emplois et l'habitat y sont répartis de manière diffuse.

En conséquence, les communes du territoire entretiennent des dynamiques de fonctionnement orientées vers des pôles extérieurs, notamment Écommoy et Montval-sur-Loir, qui exercent une attractivité en matière de services et d'emploi.

*D'après la définition de l'INSEE, Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.*

*Les services et équipements de la vie courante servant à définir les bassins de vie sont classés en 6 grands domaines:*

- services aux particuliers
- commerce
- enseignement
- santé
- sports, loisirs et culture
- Transports



# 1.2

## Analyse des flux de déplacement

## 1.2 Analyse des flux de mobilité domicile - travail

### Analyse des flux sortants

Les flux sortants les plus importants sont en direction du Mans.

Alors que le nord du territoire se rend au Mans, les communes de l'Ouest sont tournées vers **La Flèche** et celles de l'Est vers **Montval-sur-Loir**.

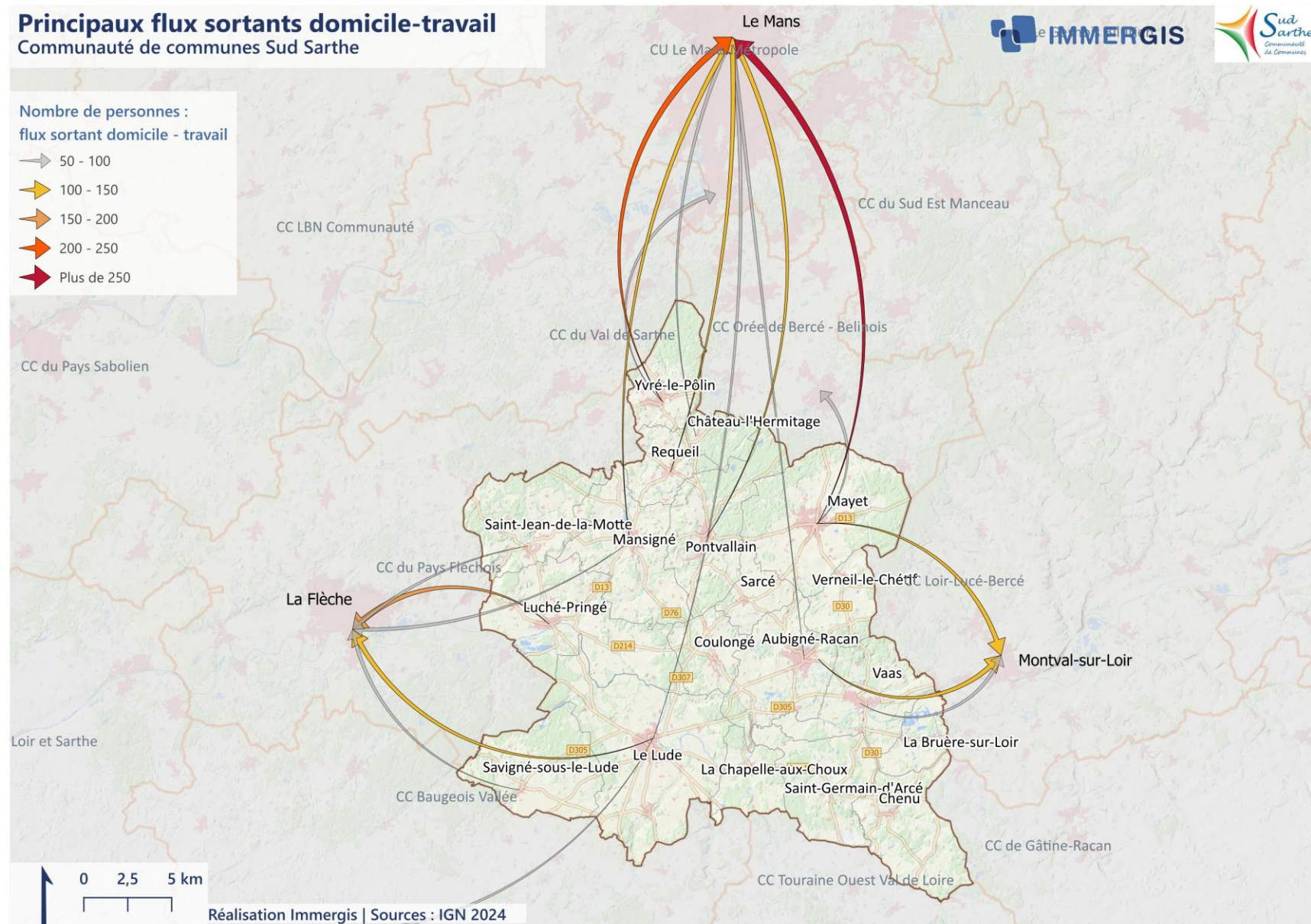
La commune d'Ecommoy reçoit également des flux sortants, provenant pour la plupart de Mayet (46%) et de Pontvallain (21%).

Commune de départ	Commune d'arrivée	Nombre de navetteurs
Mayet	Le Mans	308
Yvré-le-Pôlin	Le Mans	243
Requeil	Le Mans	132
Mansigné	Le Mans	109
Pontvallain	Le Mans	131
Luché-Pringé	La Flèche	168
Le Lude	La Flèche	149
Aubigné-Racan	Montval-sur-Loir	109
Mayet	Montval-sur-Loir	105

### Principaux flux sortants domicile-travail Communauté de communes Sud Sarthe

Nombre de personnes :  
flux sortant domicile - travail

- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- 200 - 250
- Plus de 250



# 1.2 Analyse des flux de mobilité domicile - travail

## Analyse des flux internes

Les flux internes sont peu nombreux. D'après l'état des lieux du Contrat Opérationnel de Mobilité, les flux internes à la CCSS représentent 30%

Ils se concentrent autour du **Lude** et de **Mayet**.

- Les flux les plus importants sont
- Luché-Pringé -> Le Lude : 63 navetteurs
  - Aubigné-Racan -> Le Lude : 55 navetteurs
  - Verneil-le-Chétif -> Mayet: 55 navetteurs

Ces flux sont en lien avec les indices de concentration de l'emploi

### Principaux flux internes domicile- travail

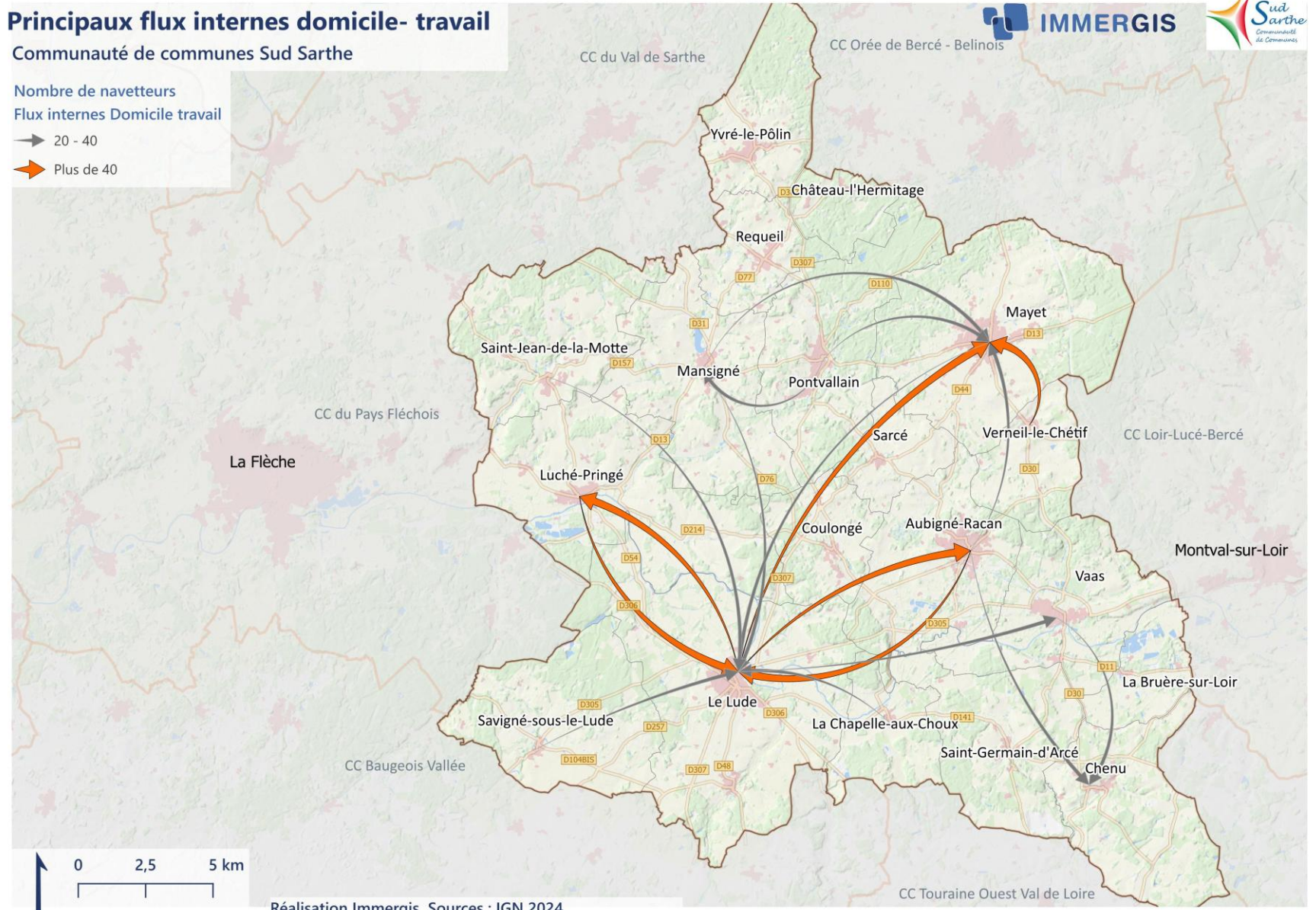
Communauté de communes Sud Sarthe

Nombre de navetteurs

Flux internes Domicile travail

→ 20 - 40

➔ Plus de 40



Réalisation Immergis Sources : IGN 2024

# 1.2 Analyse des flux de mobilité domicile - travail

## Analyse des flux internes - communes

Si les flux internes ne sont pas nombreux, le nombre de personnes habitant et travaillant dans la même commune est important :

**LE LUDE** : 44% des trajets restent au sein de la commune soit 645 personnes.

**MAYET** : 27% soit 352 personnes.

**AUBIGNE-RACAN**: 35% soit 294 personnes

**MANSIGNE**: 30% soit 214 personnes.

**LUCHE-PRNGE**: 30% soit 203 personnes

**VAAS**: 29% soit 158 personnes

> **Enjeux**: fort potentiel de report modal

## Principaux flux internes domicile- travail

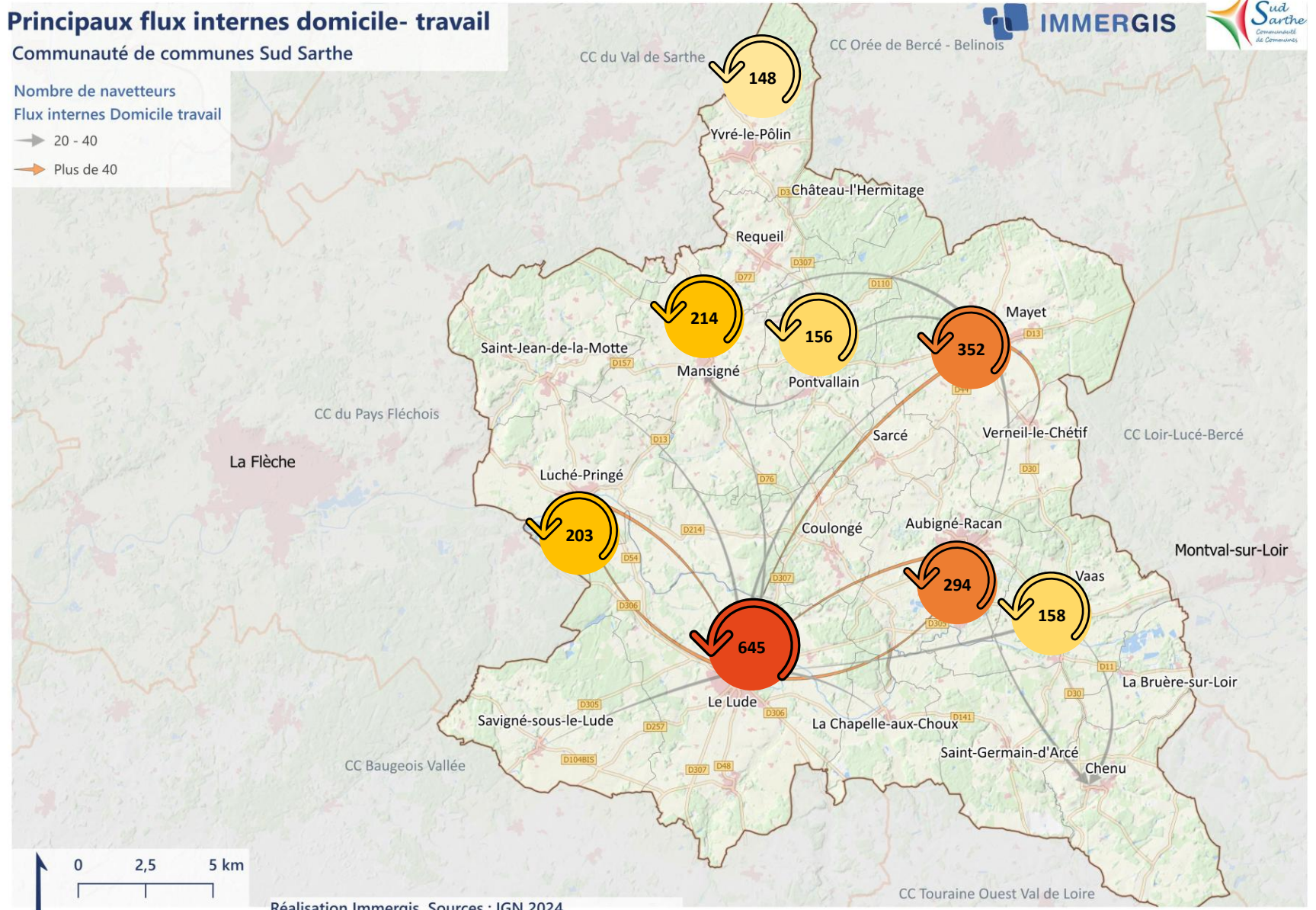
Communauté de communes Sud Sarthe

Nombre de navetteurs

Flux internes Domicile travail

→ 20 - 40

→ Plus de 40



Réalisation Immergis Sources : IGN 2024

# 1.3

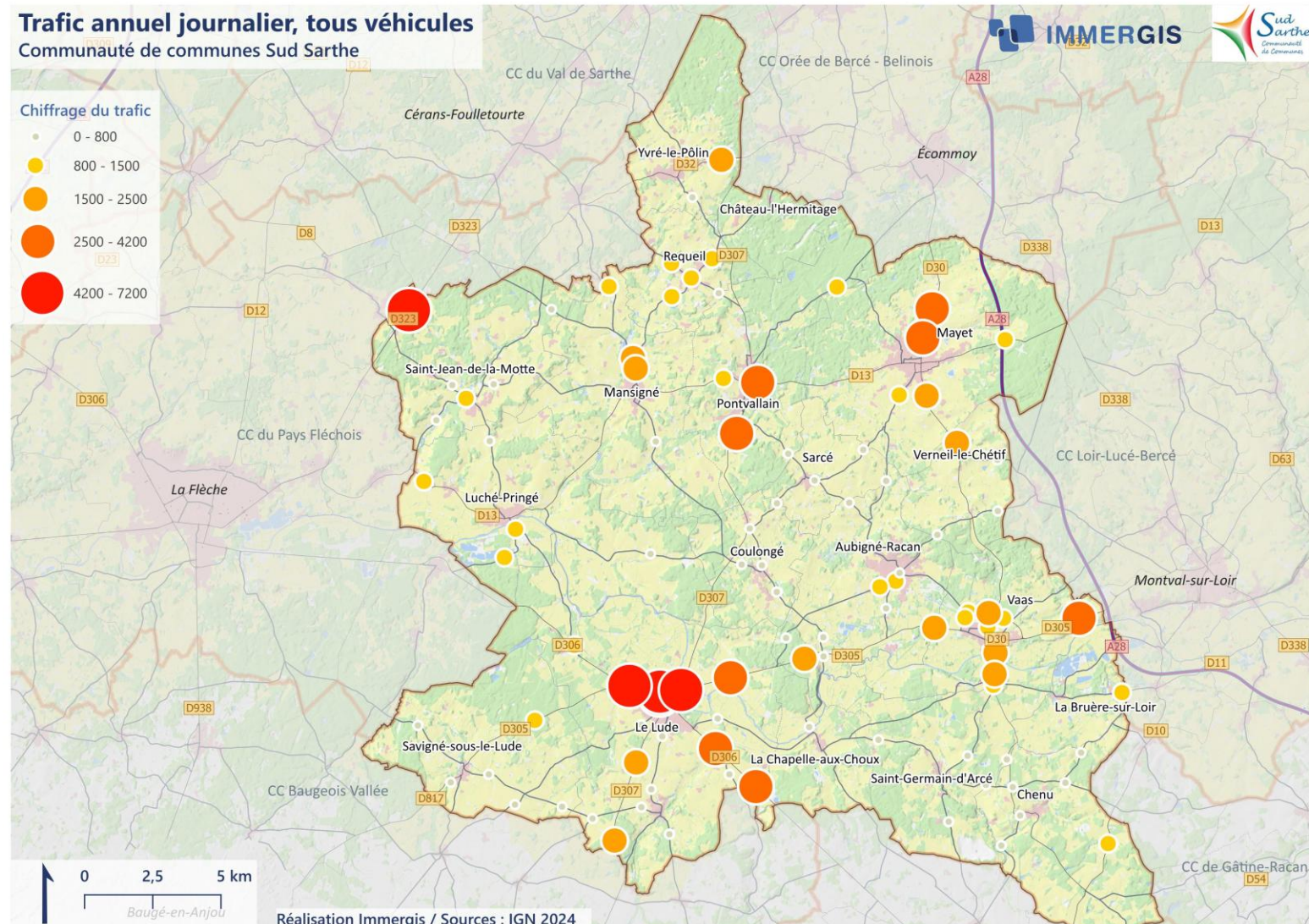
## L'offre de mobilité

## 1.3.1 Structure routière: analyse du trafic

Sur la base des données de trafic 2024 mises à disposition par le Département de la Sarthe, l'analyse du réseau des routes départementales à l'échelle de la communauté de communes Sud Sarthe fait ressortir plusieurs axes très fréquentés.

- les départementales traversant le Lude (D306 et D307)
- La départementale traversant Pontvallain (D307)
- L'axe Mayet <-> Ecommoy

Alors que nous sommes au sein de la commune du Lude, près de 5 400 véhicules empruntent la D307, en moyenne, par jour, et plus de 6 100 la D306. La D307 en particulier n'est pas dimensionnée pour accueillir un tel trafic.

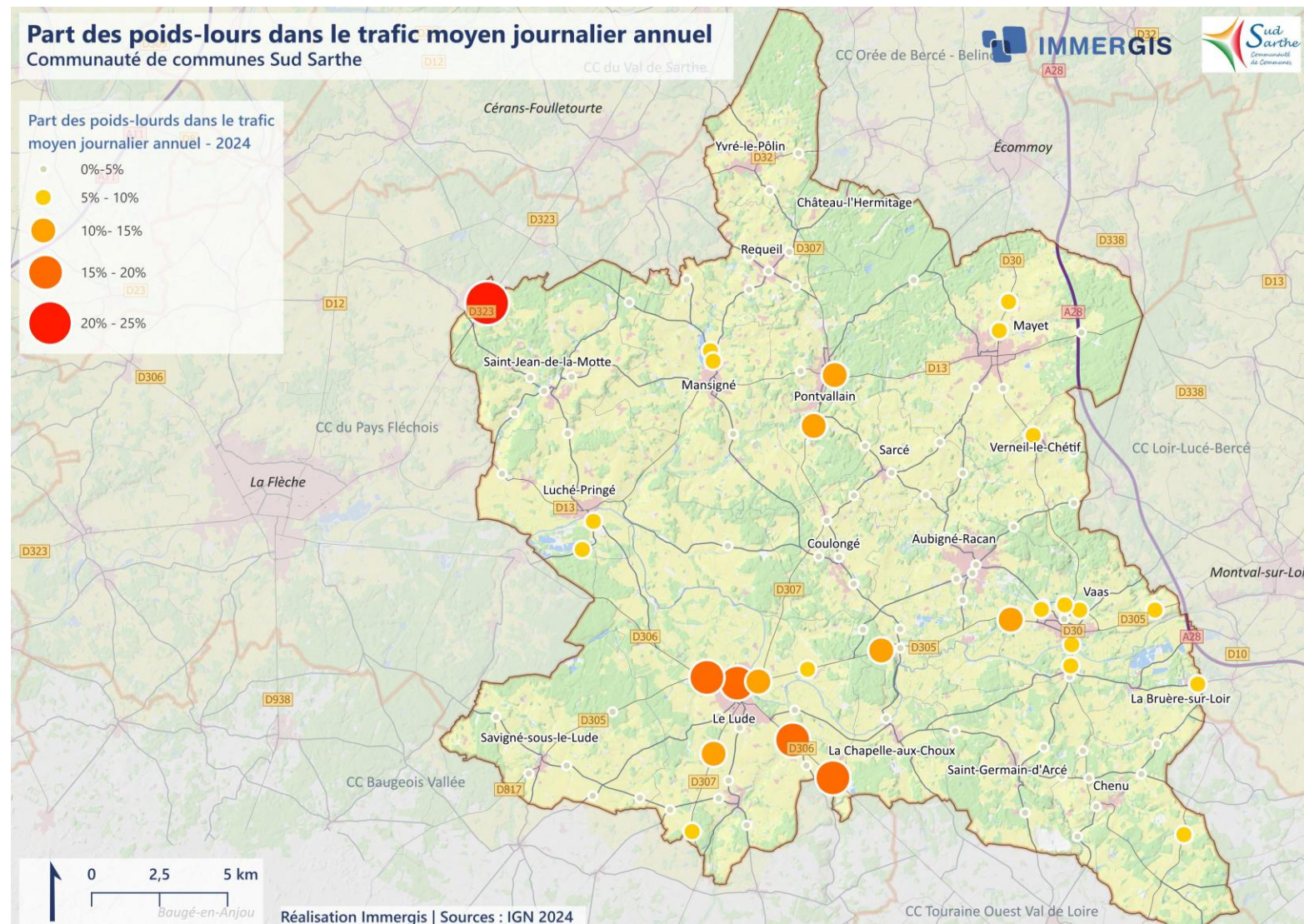


## 1.3.1 Structure routière: trafic poids-lourds

En comparaison au trafic routier tous véhicules confondus, celui des **poids lourds révèle d'autres éléments analytiques significatifs.**

Les axes où au moins 10% du trafic routier correspond à des poids lourds sont considérés comme des axes poids lourds « **fréquentés** ». 12 routes départementales sont concernées : D10, D11, D141, D158, D194, D214, D281; D305, D305D1, D306, D307, D323.

Ce passage fréquent de poids lourd a été également soulevés lors des différents ateliers. Il entraîne un sentiment d'insécurité.



## 1.3.1 Structure routière: Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (I.R.V.E)

Le territoire de la communauté de communes Sud Sarthe compte 18 bornes de recharge électrique réparties sur 3 communes : Le Lude, Aubigné-Racan et St Germain d'Arcé.

> Les bornes sont inégalement réparties sur le territoire. Seules les communes du Sud sont équipées.

> Des projets IRVE pour répondre à un besoin touristique en cours: à Mansigné et Luché Pringé.

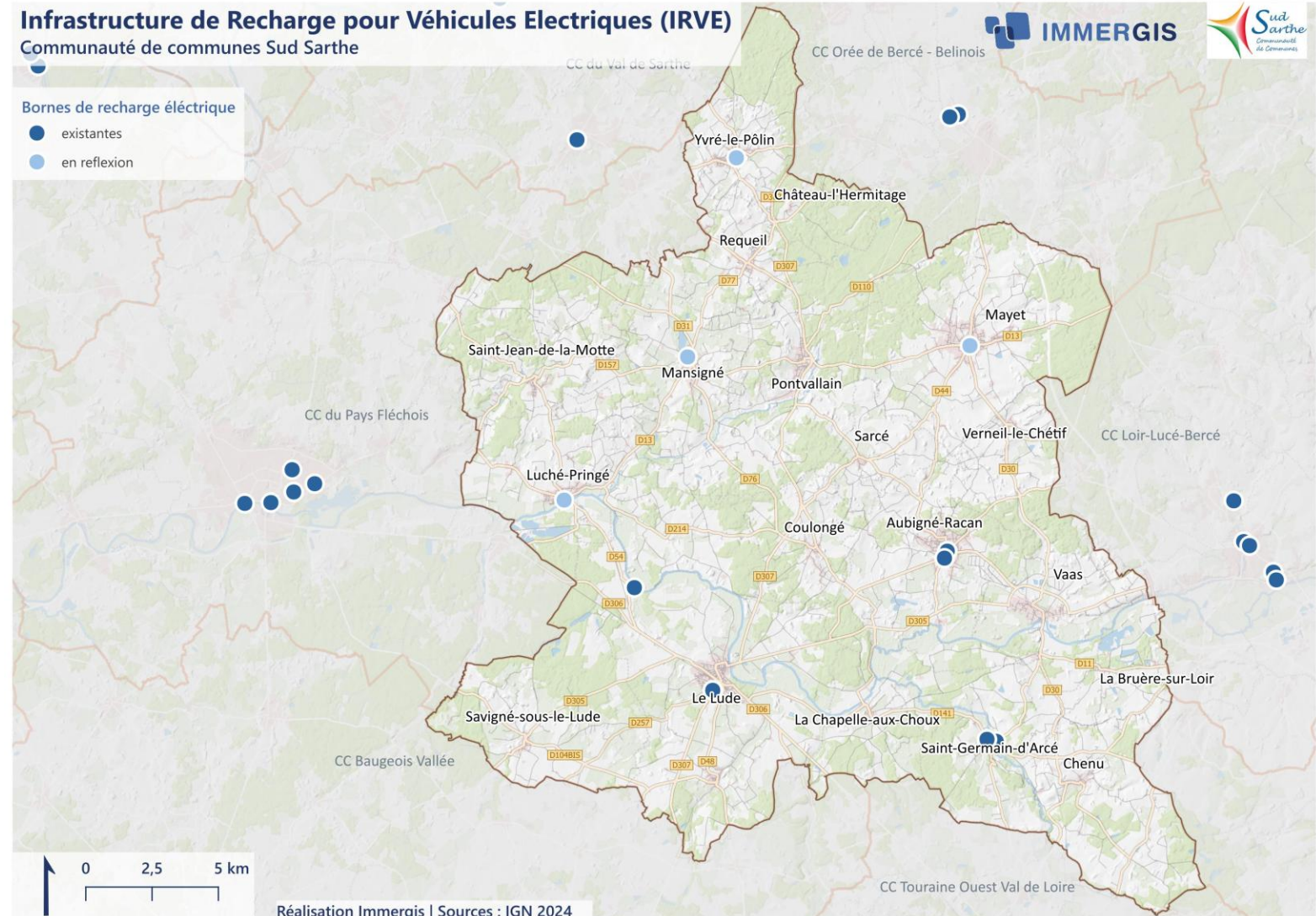
> Projet d'installation de bornes à Mayet

### A l'échelle du Département :

+ **31%** points de charge accessible au public entre 2023 (708) et 2024 (929)

+ **38,5%** de véhicules électriques entre 2023 (5 803 VE) et 2024 (8 037 VE)

+ **29,6%** de bornes résidentielles (à domicile: individuel ou collectif) installées entre 2023 et 2024, passant de 6 524 à 8 455 bornes.



Première valeur indicative: 1 borne pour 300 à 500 habitants CCSS -> 44 bornes à minima

## 1.3.2 Offre ferroviaire: analyse de la fréquentation

Le territoire de la communauté de communes Sud Sarthe est traversé, à l'Est, par une ligne ferroviaire reliant Le Mans et Tours. Il compte 3 haltes ferroviaires à Aubigné Racan, Vaas et Mayet:

- Mayet: 27 067 voyageurs en 2023
- Aubigné-Racan 16 583 voyageurs en 2023
- Vaas : 5 885 voyeurs en 2023

Depuis 2021, la fréquentation des gares est en forte augmentation:

En **gare de Mayet**: + **37%** passant de 19 727 voyageurs en 2021 à 27 067 en 2023. Elle est utilisée par les lycéens et salariés se rendant au Mans.

En gare d'**Aubigné-Racan**: +**23%** entre 2021 et 2023. le nombre de voyageurs en 2023 est proche de celui de 2016 (année la plus fréquentée): 16 583 voyageurs en 2023 contre 19 307 en 2016,

Les gares d'Ecommoy et Château-du-Loir sont également utilisées par les habitants de la Communauté de communes car les TER y sont plus fréquents. D'autant plus que Château-du-Loir est une correspondance obligatoire pour se rendre à Tours en train depuis Aubigné-Racan, Mayet ou Vaas.

La gare de Château-du-Loir présente également l'avantage de proposer un guichet.

### Intermodalité

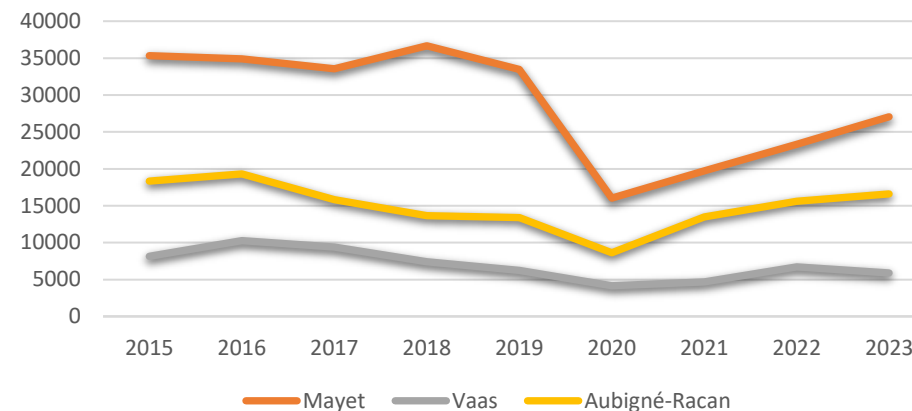
L'accès aux gares du territoire est un réel enjeu. Elles ne sont pas desservies par le réseau de transport en commun.

La gare d'Aubigné-Racan possède plusieurs arceaux vélos et celle de Mayet propose 14 places vélos abritées.

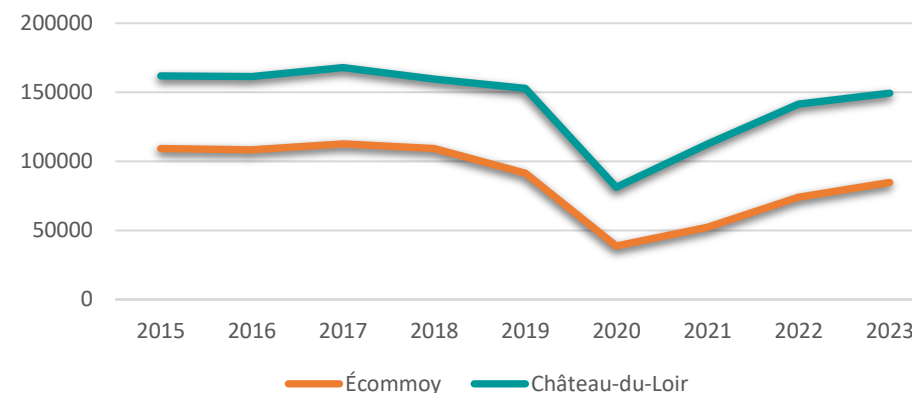


Stationnement vélo en gare de Mayet

### Evolution du nombre de voyageurs, par gare, par an



### Evolution du nombre de voyageurs aux gares d'Ecommoy et Château-du-Loir



## 1.3.3 Transports en commun

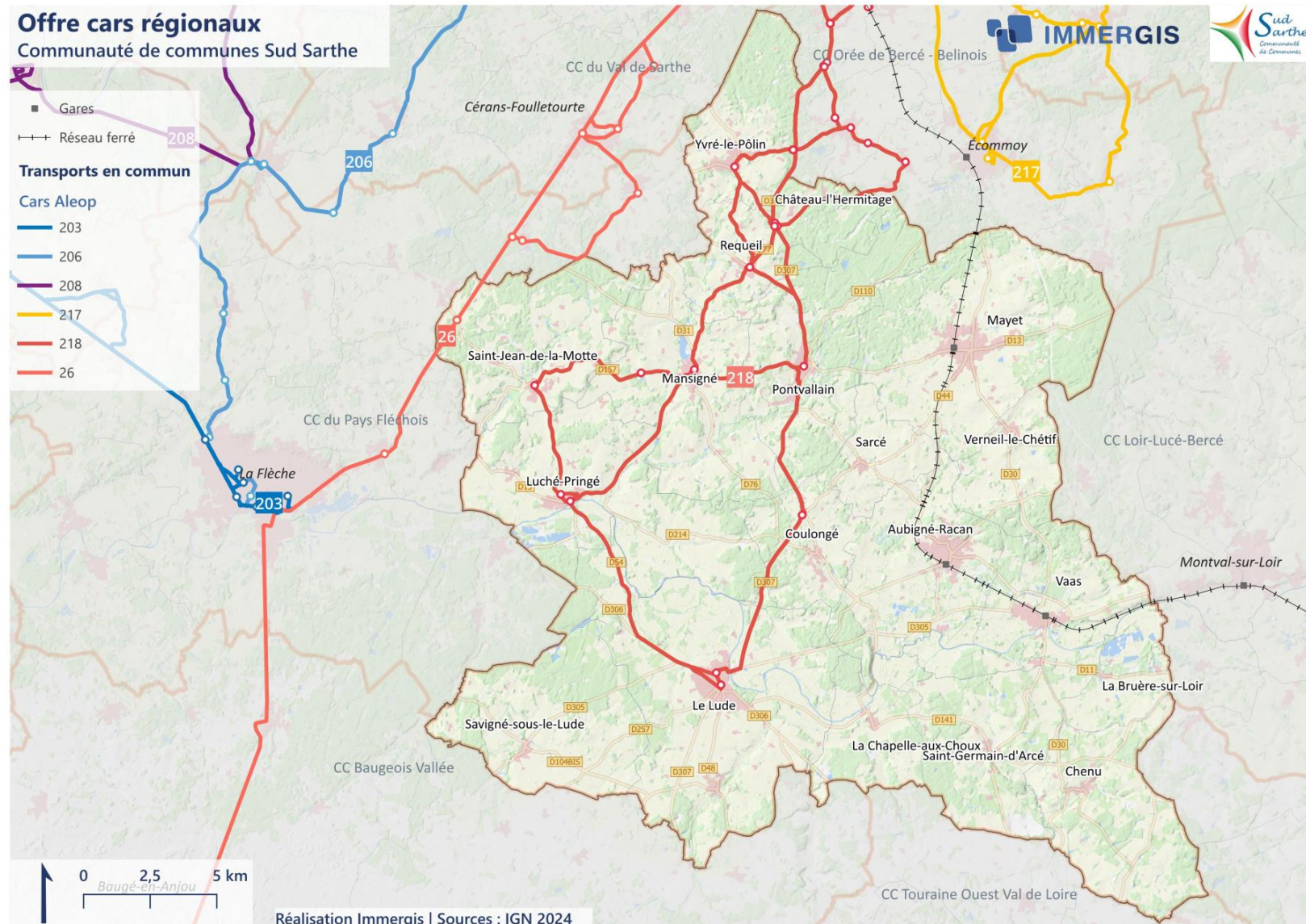
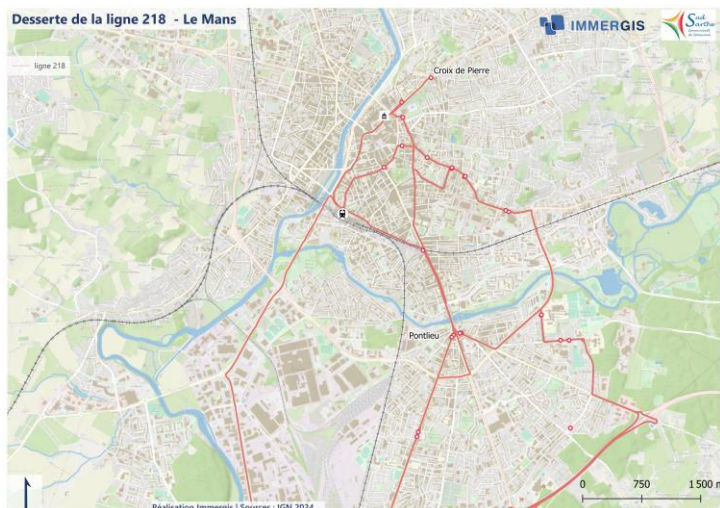
### La ligne 218:

La ligne 218 constitue la quatrième ligne structurante du département.

Exploitée par Aleop Région Pays de la Loire, elle assure la liaison entre Le Lude et Le Mans en 1h à 1h20, avec 5 à 7 trajets quotidiens.

Les horaires actuels présentent des plages pendulaires pouvant être optimisées : le soir, deux cars quittent Le Mans à 17h15 et 18h10, tandis que le matin, trois départs sont proposés à 6h20, 6h30 et 6h50.

En 2024, la ligne a transporté 90 000 voyageurs, dont 77 % d'élèves, illustrant son rôle majeur dans la mobilité scolaire et quotidienne sur le territoire.



## 1.3.3 Transports en commun

### La ligne 26

La ligne 26 assure la liaison Saumur – La Flèche – Le Mans en tant que ligne express régionale. Sur son parcours, elle dessert notamment Saint-Jean-de-la-Motte, avec 3 à 4 passages quotidiens, et La Fontaine-Saint-Martin, avec 15 passages par jour.

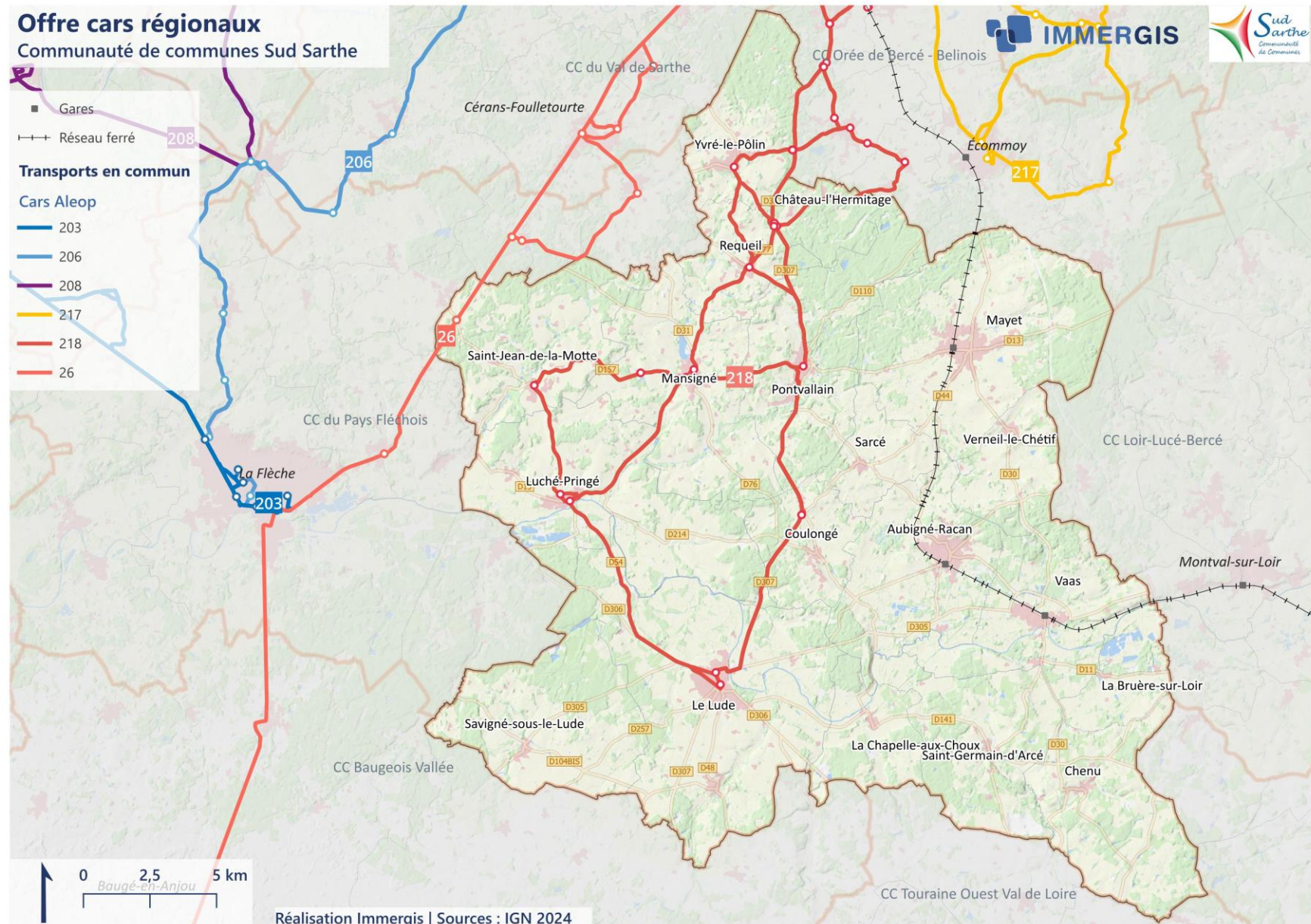
Cette ligne joue un rôle stratégique pour les correspondances, assurant au moins 15 % de connexion avec le TGV Paris en gare du Mans. Depuis l'arrêt La Fontaine-Saint-Martin, le trajet jusqu'au Mans est assuré en 35 minutes.

### La ligne 220

La ligne 220 assure une liaison estivale entre Le Lude – Luché-Pringé – La Flèche pendant les mois de juillet et août, avec 3 passages par jour.

Une réflexion est actuellement menée pour la création d'un arrêt supplémentaire au Zoo de La Flèche, afin de renforcer l'accessibilité touristique.

Bien que cette ligne soit actuellement peu fréquentée, certains habitants expriment la volonté de la transformer en service annuel, afin d'élargir l'offre de mobilité sur le territoire.



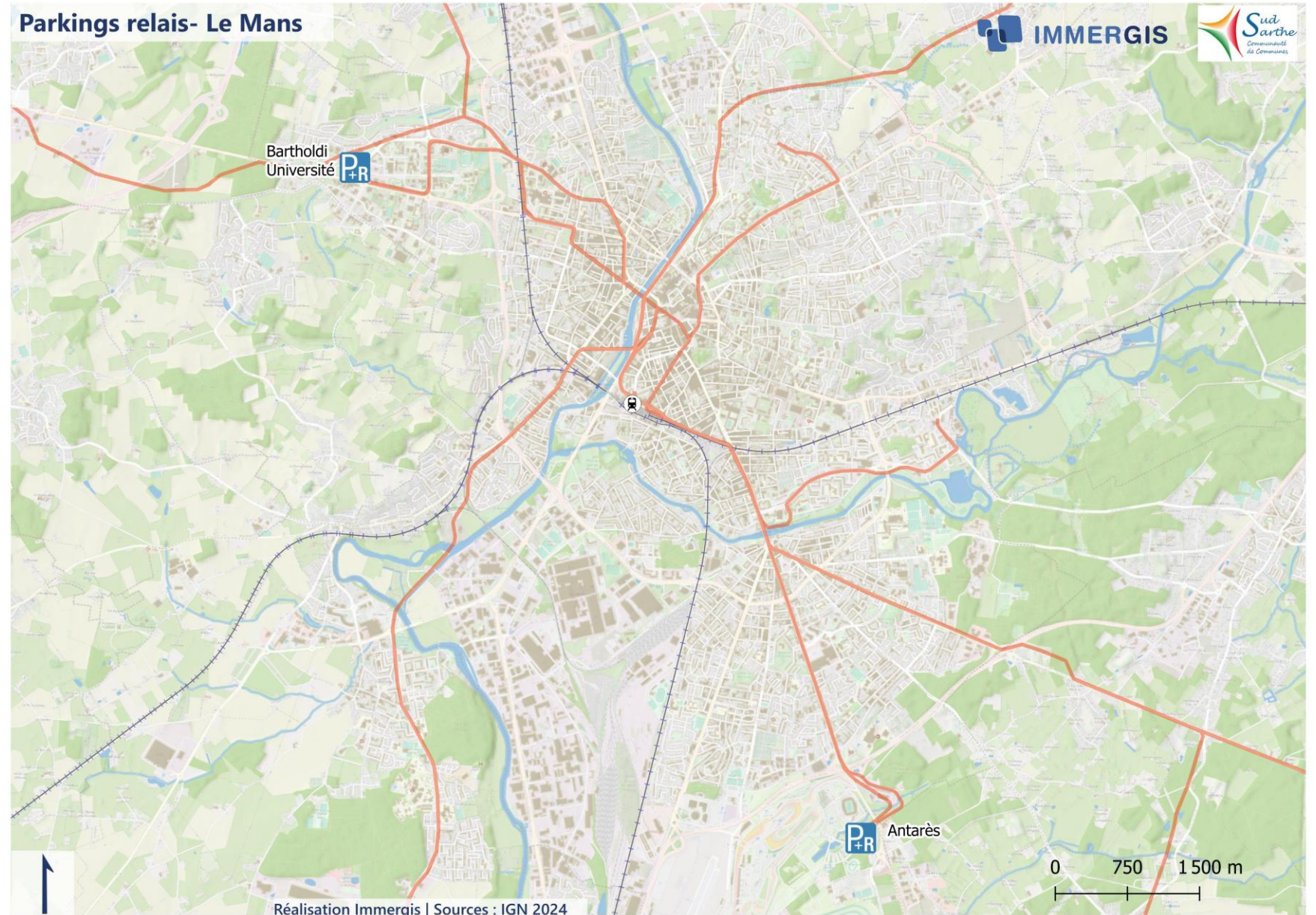
## 1.3.3 Transports en commun

### Les parkings relais:

De plus en plus stratégique, les parkings relais sont une solution pour se rendre au Mans, en transport au commun depuis l'entrée de la ville. Evitant ainsi les ralentissements et les difficultés pour stationner.

Connecté au Tram, il offre pour le prix de 3,5€ le parking et des titres de transports valables toute la journée pour tous les occupants du véhicule. Pour les abonnés Setram, le parking est gratuit.

Pour les habitants de la CC, le **parking relais Antarès** est le mieux placé. Il donne accès aux lignes 24 et 27. Le parking offre une capacité de 359 places.



## 1.3.4 Covoiturage

Le covoiturage présente un fort potentiel de développement sur le territoire.

En début d'année 2025, le territoire compte 4 aires de covoiturage

D'après l'observatoire du covoiturage, le nombre de trajet covoituré **entre 2023 et 2024 a augmenté de 56,5%**, allant de 2 053 trajets à 3 214 en 2024.

### Les trajets les plus importants sont :

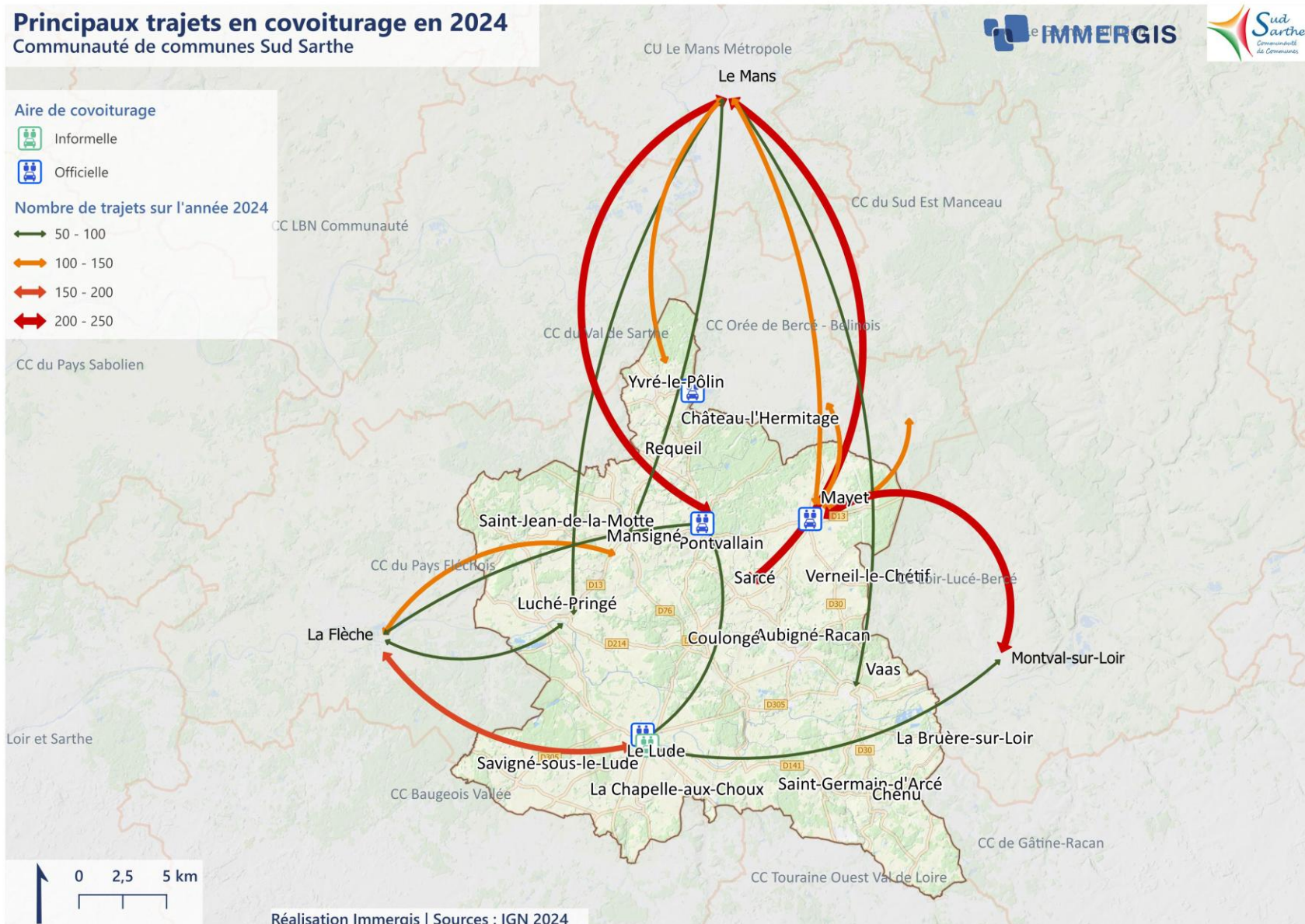
- Le Mans – Pontvallain avec 240 trajets en 2024,
- Montval-sur-Loir - Mayet : 233 trajets
- Le Mans – Sarcé 213 trajets

**Les communes les plus concernées** de la CCSS par des trajets covoiturés en 2024 sont (départ et destination):

- Mayet: 897 trajets
- Le Lude: 625 trajets
- Pontvallain : 457 trajets
- Mansigné 325 trajets

*Données issues de l'observatoire du covoiturage qui prend en compte les données des plateformes de covoiturage courte distance uniquement soit 4% du covoiturage global.*

### Principaux trajets en covoiturage en 2024 Communauté de communes Sud Sarthe



## 1.3.5 Autopartage

La ville du Lude met à disposition deux véhicules électriques. Depuis 2020, Mouv'n Go accompagne la commune dans le déploiement de cette offre. Plus précisément le CCAS Les véhicules sont disponibles tous les jours de la semaine, de 3h30 à 00h30 pour une durée maximale de 20h et une autonomie de 300km.

L'offre n'est pas exclusivement réservée aux habitants du Lude. Les agents de la ville, les élus, habitants d'autres communes peuvent également l'utiliser.

D'après le CCAS qui gère ce service au Lude, les voitures sont souvent utilisées et utiles pour les usagers qui, pour certains, l'utilisent régulièrement, (1 à 2 fois par semaine)

Le CCAS, en partenariat avec Mouv'nGo n'ont pas prévu de développer, d'agrandir le parc de véhicule dans les années à venir.

### Les tarifs:

Pour une durée allant

de 1h à 6h: 8 € ;

de 6h à 12h : 13 €

Pour une journée entière (20 h consécutives maximum) : 18 €.

+ 4 € d'abonnement mensuel (qui n'est déduit que les mois d'utilisation).





**Mission** : réseau de bénévoles qui aident les publics en difficulté à se déplacer

**Public principal** : séniors

**Enjeux** : Besoin de bénévoles sur le territoire de la CC Sud Sarthe D'après la CCAS, le besoin est fort mais il manque de bénévoles.



**Mission** : Un triporteur, des bénévoles accompagnent les personnes âgées dans leurs trajets du quotidien et ballades

(service avec la résidence des Lilas)

**Public principal** : séniors

**Enjeux** : Volonté de développer ce service dans d'autres communes. Besoin de bénévoles et d'aides financières.



**Mission** : Accompagnement des personnes dans leur accès à l'emploi, et leur éducation à la sécurité routière : sensibilisation, formation, accompagnement, et actions favorisant l'insertion professionnelle par la mobilité.

**Public principal** : jeunes et personnes en insertion professionnelle et en situation de précarité

**Enjeux** : Venir sur le territoire, intervenir auprès des habitants, collaborer avec d'autres acteurs.

Sur le territoire, au Lude, Carbur'péra propose d'accompagner les bénéficiaires vers des solutions de mobilité dans le cadre d'un projet professionnel, d'emploi ou de formation.

Les bénéficiaires ont également accès aux autres services tels que le garage solidaire, l'accès à la piste d'éducation routière d'Arnage.

**Mobilité inversée:**  
Contrat local de santé, Réseau Odyssée des bibliothèques,



Mission Locale  
Sarthe et Loir

PAYS DE LA LOIRE

La mission locale accompagne les jeunes 16 -25 ans dans leur mobilité du quotidien. -> Besoin de + de communication

La mobilité solidaire est aussi fortement ancrée sur le territoire, souvent de manière informelle. Bien que discrète, l'entraide entre voisins et amis y est très répandue.

## 1.3.7 Transport à la demande (TAD)

Il n'existe pas de service de Transport à la demande sur le territoire de la CCSS.

### Définition :



Public spécifique : personnes âgées, personnes à mobilité réduites ...

ou

Ouvert à tous



Une ligne virtuelle: un itinéraire et des arrêts prédéfinis

ou

TAD zonal: « porte à porte »

### Objectif

- Améliorer l'accessibilité d'un territoire
- Faciliter les déplacements des résidents (ou des visiteurs)
- Desservir des services, équipements et commerces depuis des territoires isolés
- En rabattement vers des pôles d'échanges (exemple gare, arrêts de car)
- Assurer un service en bout de ligne
- Répondre à une demande de déplacement à des horaires spécifiques..



### Besoin

- La création d'un service de transport à la demande est l'un des besoins majeurs exprimés lors des ateliers de concertation
- Besoin de rabattement vers les gares du territoire et les gares voisines (Ecommoy, Château-du-Loir)

## 1.3.8 La mobilité piétonne

D'après l'INSEE, la marche à pied représente **4%** des parts modales pour les trajets domicile-travail, au sein du territoire de la communauté de communes Sud Sarthe.

### Concertation

17% se déplace à pied pour se rendre au travail

16% marche pour le loisir

### Les freins

40% déclarent que l'absence de trottoirs est problématique  
38% qu'ils sont trop étroits

### Les points noirs

**Pontvallain** : rue du Guesclin, rue du 19 mars (suite au passage des poids lourds, besoin de passages piéton Place Jean Graffin

**Mayet**: rue Saint-Nicolas, avenue de la Pelouse, du stade de foot à la gare.

**Le Lude**: centre bourg, près de l'école Notre Dame,

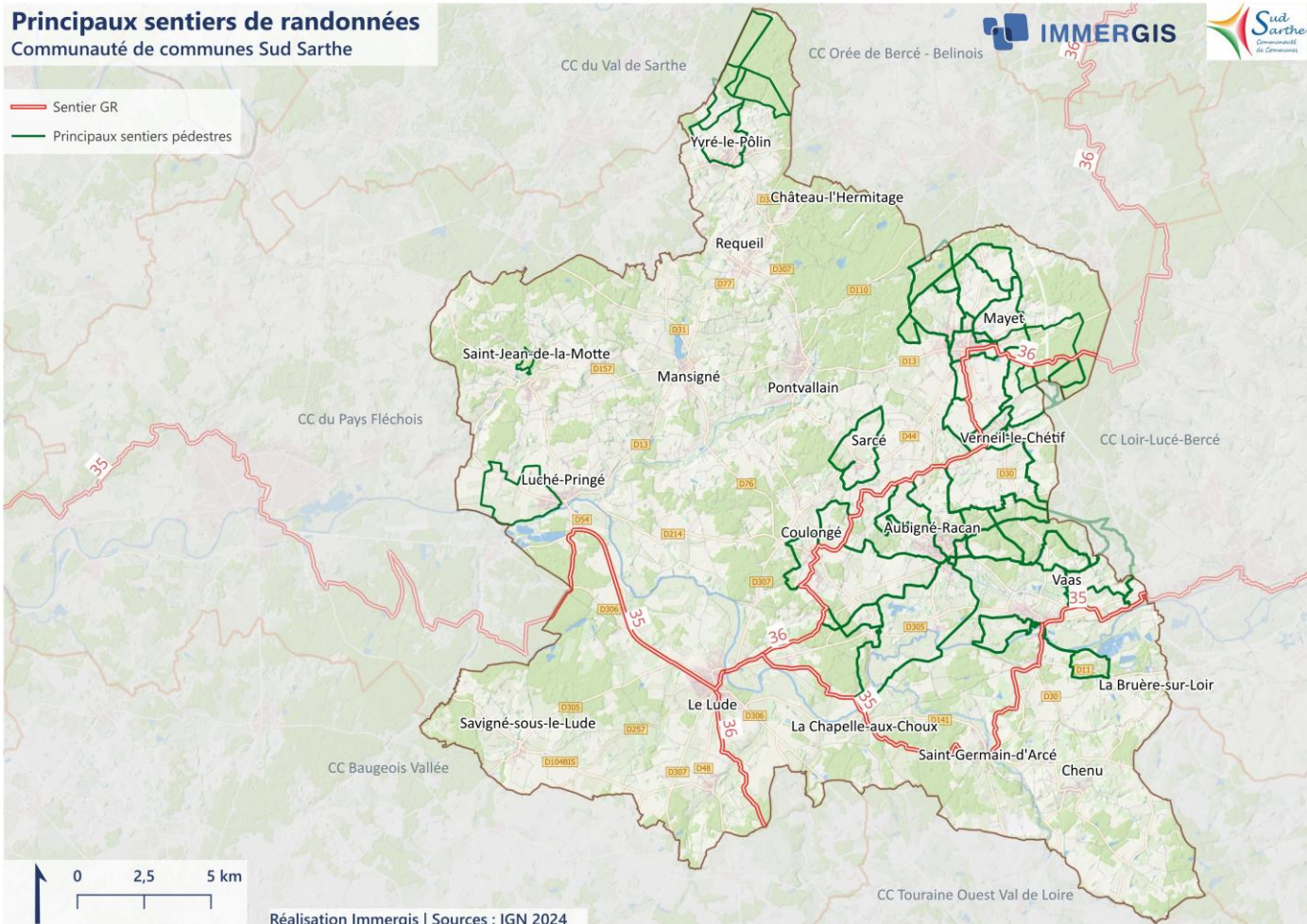
### La marche comme loisir: un réseau de chemin de randonnée bien développé

**Association Rand 'Aune et Loir**, présente à Mayet récence de nombreuses boucles et itinéraires piétons sur le territoire et les alentours.

➤ 27 circuits 326km

**PETR Pays Vallée du Loir**: réflexion autour d'un projet pédestre : « Sentier au fil du Loir »

### Principaux sentiers de randonnées Communauté de communes Sud Sarthe



1.4

# La mobilité cyclable

Schéma Départemental des Mobilités 2024 – 2029



Schéma départemental  
des MOBILITÉS  
2024-2029



Il encourage

- les aménagements dédiés aux mobilités douces
- le développement et la culture des modes doux.

Les objectifs:

- Relier les pôles structurants entre eux
- Accompagner les projets en rabattement vers l'axes structurant la V47 (jalonnements, itinéraires ..)
- Favoriser l'intermodalité: Car+Vélo, TER+vélo



Label Accueil Vélo

- Le Lude : Hôtel Domaine de la Courbe, Camping au Bord du Loir, Château du Lude, Office du tourisme
- Luché-Pingé: Camping la Chabotière
- Vaas: Camping du Port Liberge, le Moulin de Rotrou

La Région Pays de la Loire



- Un contrat opérationnel de mobilités en cours de rédaction
- Des projets d'itinéraires cyclables relevés : Voie Verte Le Lude – Château-du-Loir
- Réflexion pour l'utilisation de la flotte vélos des campings hors périodes d'affluence.



Le PETER

- Accompagne la CC dans ses projets
- Porteur du PCAET

**Acteurs de l'écosystème:**

- Réparateurs vélo à Luché-Pringé (Denis Fabrice)
- La Bicoque à vélos : elle répart les vélos à domicile
- Réparateur à Chenu « Vélo des champs .. »

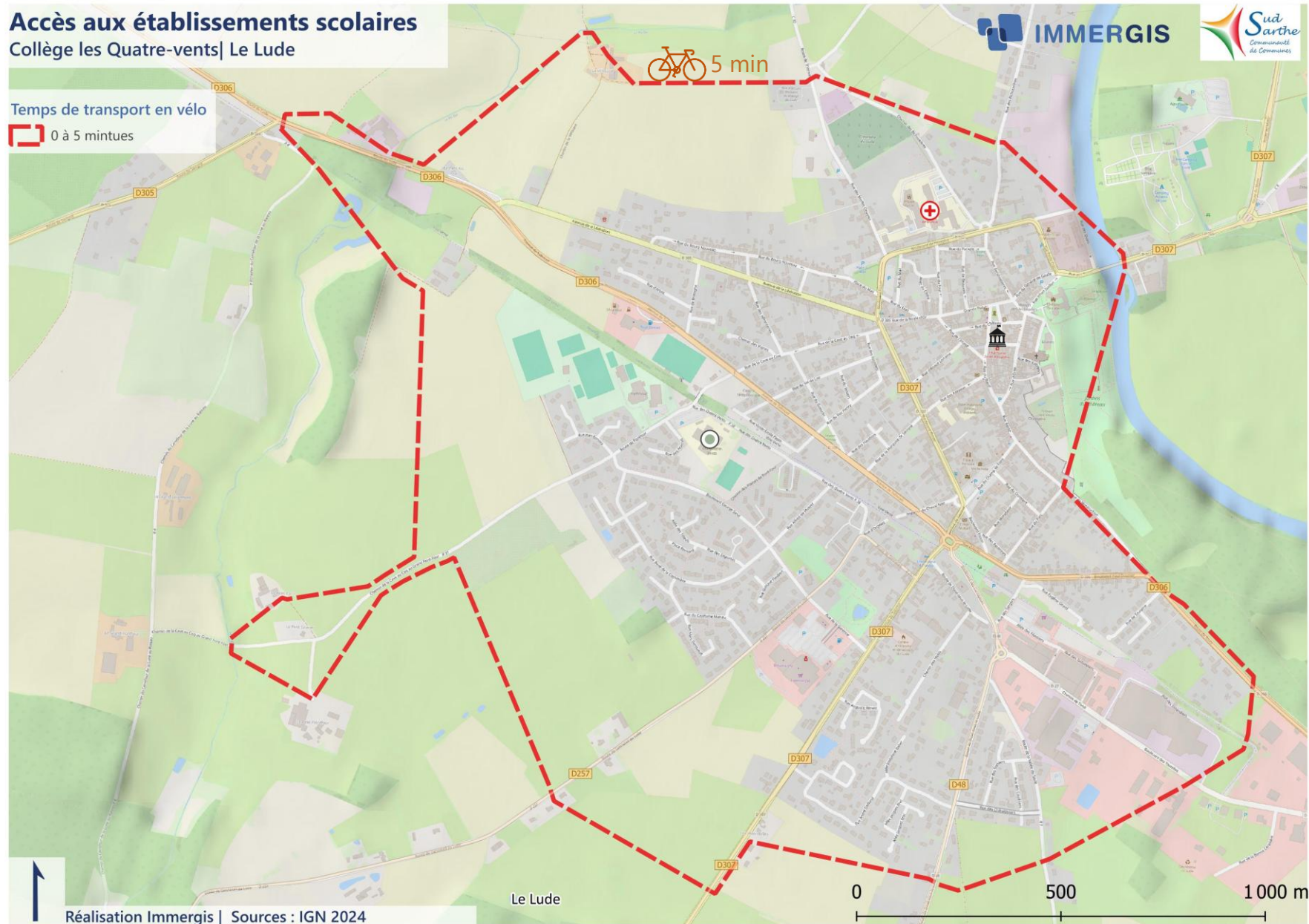
## 1.4.2 Le potentiel cyclable – Etablissement scolaire et centre bourg

L'isochrone permet de visualiser la zone depuis laquelle il est possible d'atteindre les collèges en vélo

Cette carte permet de visualiser le potentiel cyclable depuis le collège les Quatre- Vents au Lude :

**Le collège est entièrement accessible depuis le centre bourg de la commune en 5 min à vélo.**

*L'isochrone est théorique, il ne prend pas en compte les conditions de circulation (sécurité, vitesse des autres usages ...)*



## 1.4.2 Le potentiel cyclable – Etablissement scolaire et centre bourg

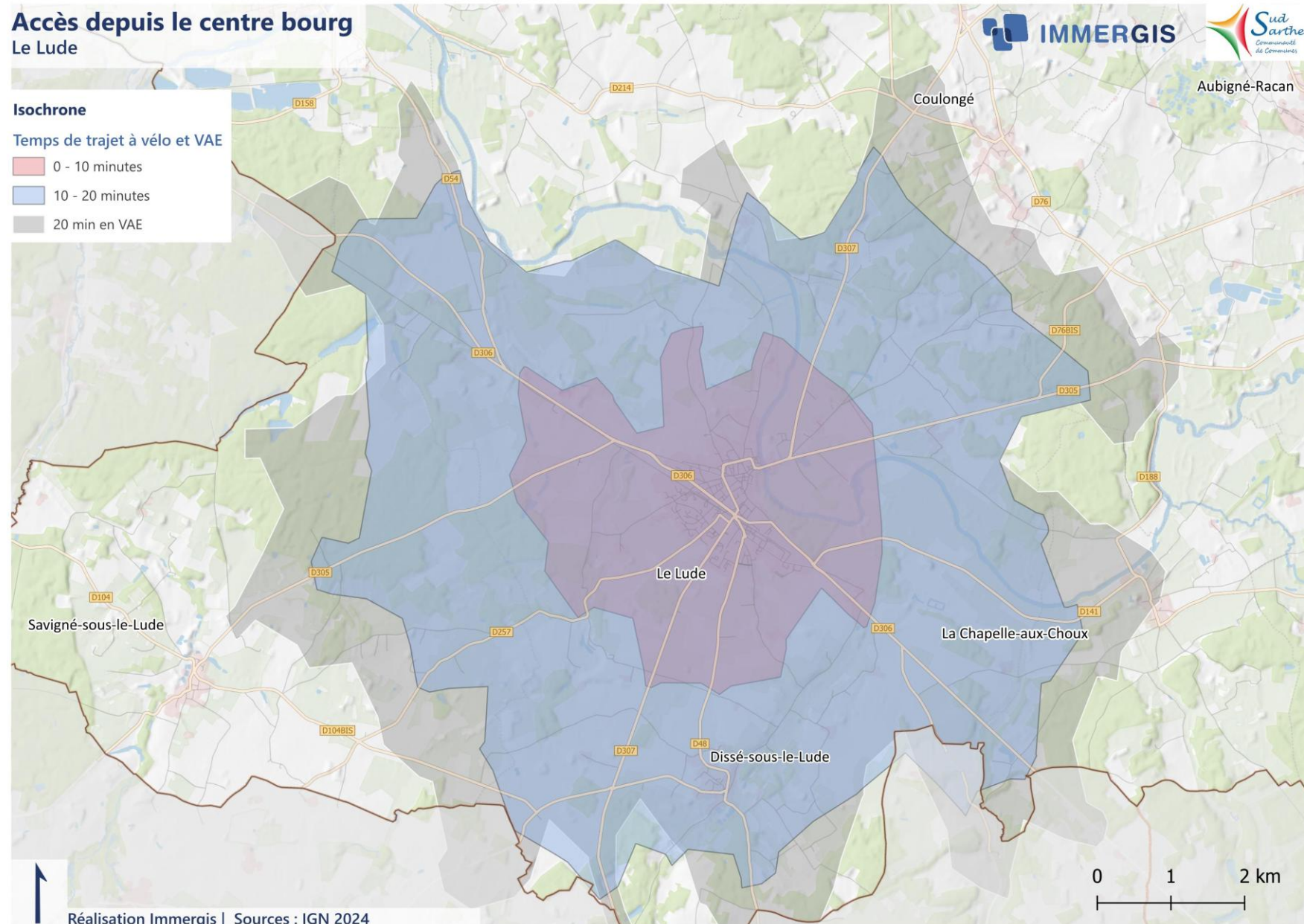
L'isochrone permet de visualiser la zone depuis laquelle il est possible d'atteindre les collèges en vélo

Cette carte permet de visualiser le potentiel cyclable depuis le collège les Quatre- Vents au Lude :

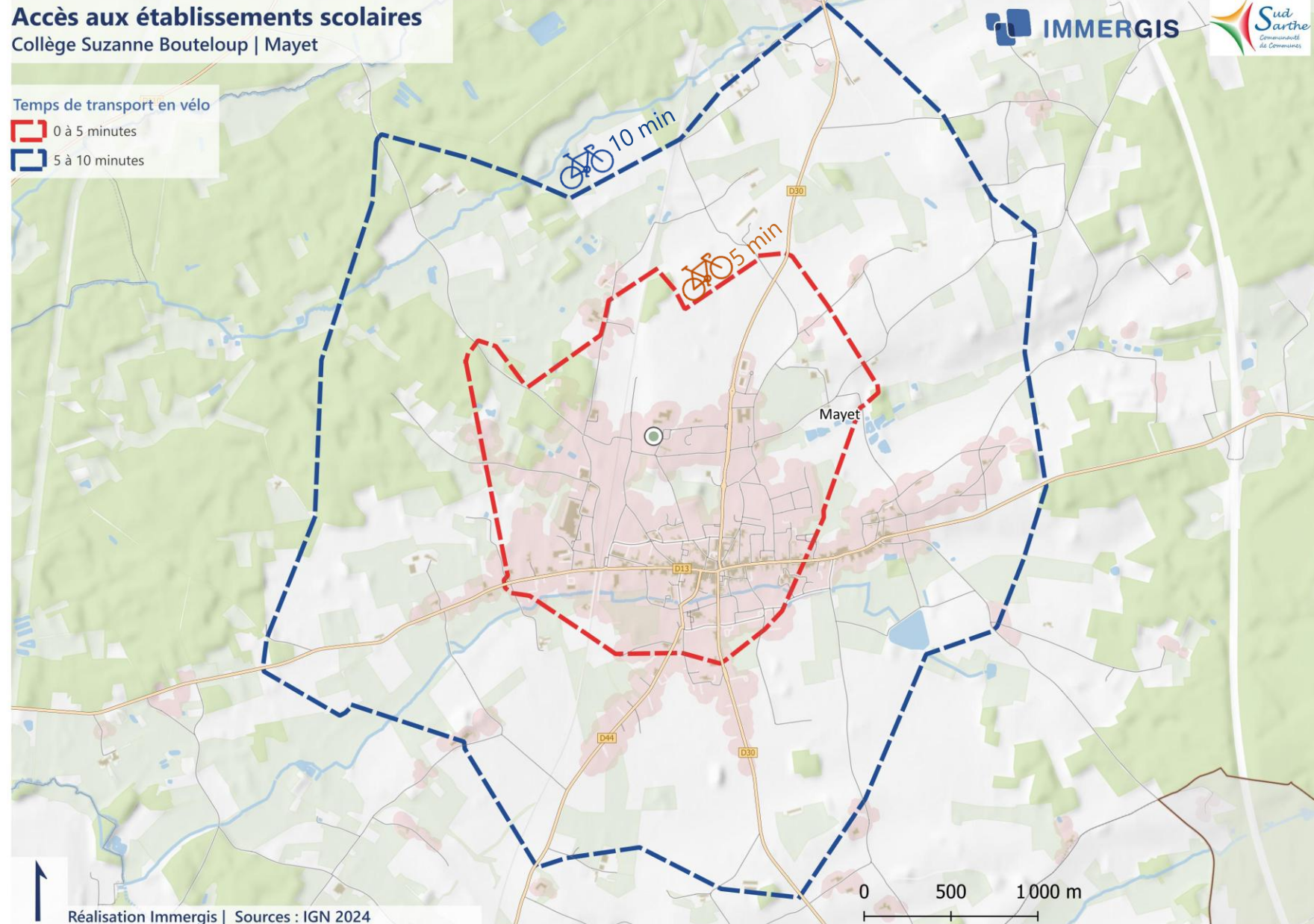
**La commune du Lude est accessible en moins de 10 min à vélo**

**La commune du Lude est accessible depuis Dissé-sous-le-Lude en moins de 20 minutes en vélo**

*L'isochrone est théorique, il ne prend pas en compte les conditions de circulation (sécurité, vitesse des autres usages ...)*



## 1.4.2 Le potentiel cyclable – Etablissement scolaire et centre bourg

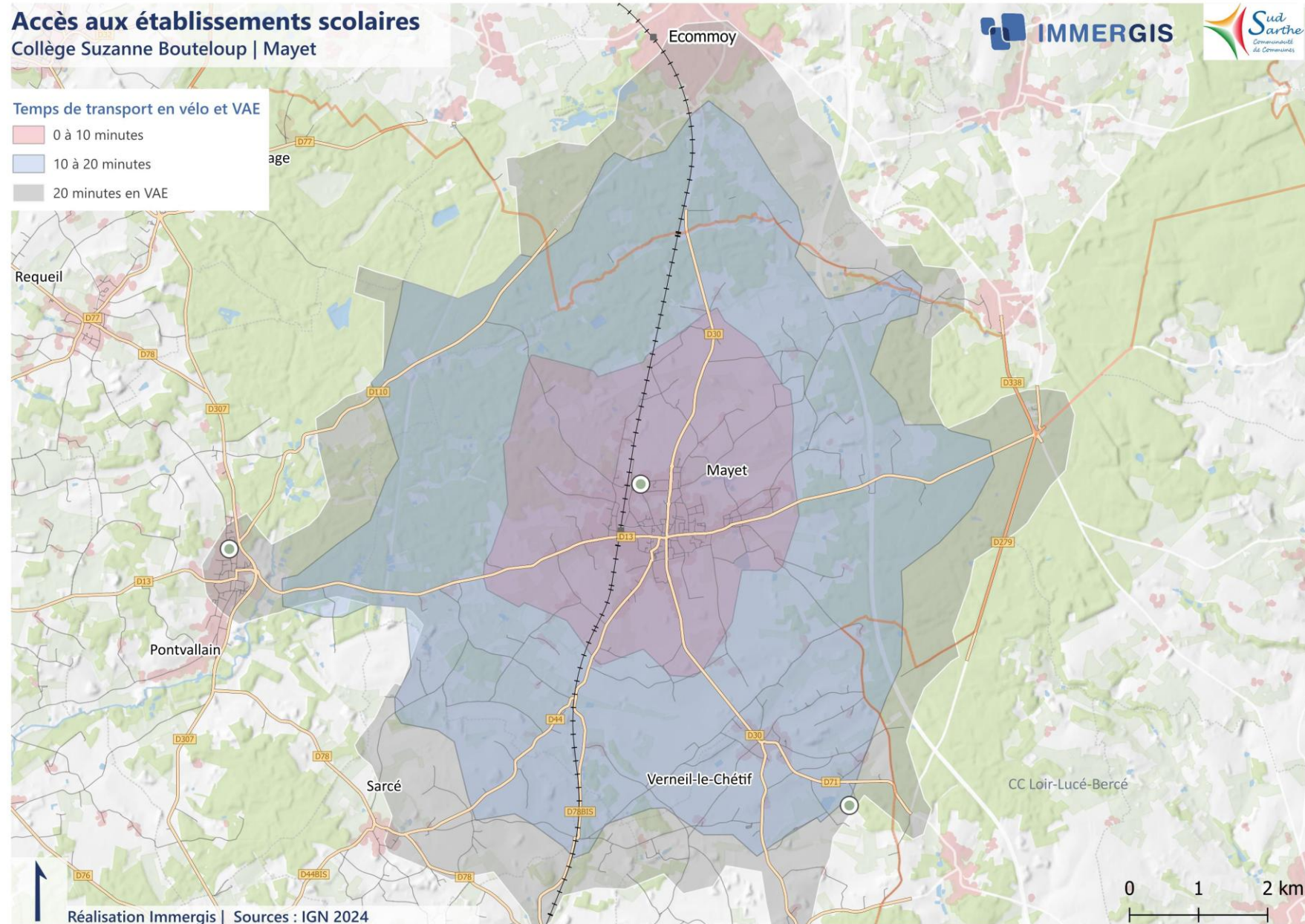


Le collège est accessible en moins de 10min depuis l'ensemble de la commune de Mayet

*L'isochrone est théorique, il ne prend pas en compte les conditions de circulation (sécurité, vitesse des autres usages ...)*

## 1.4.2 Le potentiel cyclable – Etablissement scolaire et centre bourg

La Gare d'Ecommoy est accessible en 20 min en vélo à assistance électrique depuis Mayet.



*L'isochrone est théorique, il ne prend pas en compte les conditions de circulation (sécurité, vitesse des autres usages ...)*

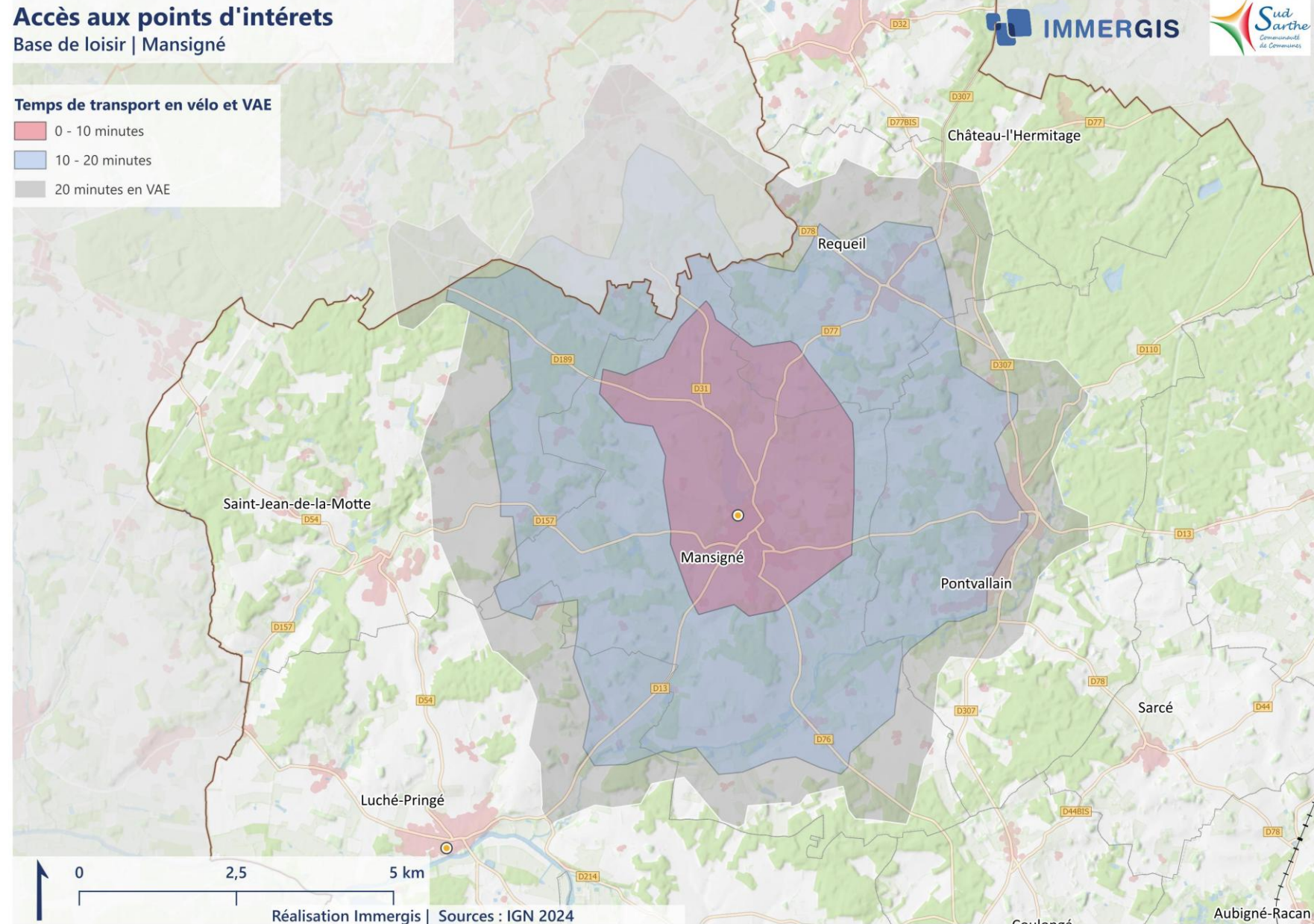
## 1.4.2 Le potentiel cyclable – Point d'intérêt

La Base de loisir est un point d'intérêt important sur le territoire. Lors des phases de concertation, le besoin pour les jeunes d'y accéder en autonomie est ressortie.

Pour les jeunes et les familles de Pontvallain,

**la base de loisir est accessible à moins de 20 minutes en vélo à assistance électrique, ou à 20 min en vélo classique**

*L'isochrone est théorique, il ne prend pas en compte les conditions de circulation (sécurité, vitesse des autres usages ...)*



## 1.4.2 Le potentiel cyclable – Gare et centre bourg

L'isochrone permet de visualiser la zone depuis laquelle il est possible d'atteindre les gares en vélo ou en VAE en moins de 20 min.

**La gare d'Aubigné Racan est accessible en 5 min à vélo depuis l'ensemble de la commune**

*L'isochrone est théorique, il ne prend pas en compte les conditions de circulation (sécurité, vitesse des autres usages ...)*



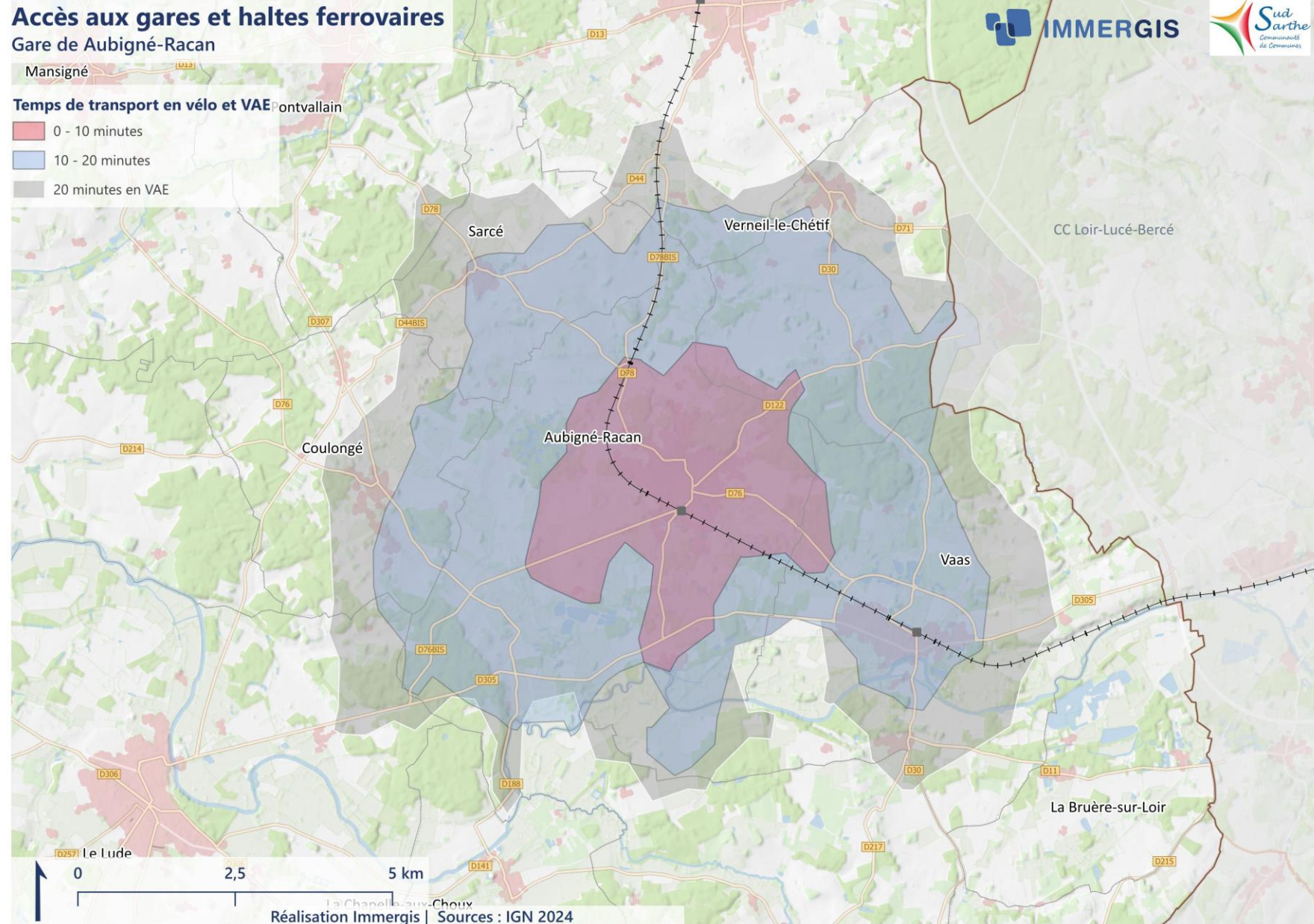
## 1.4.2 Le potentiel cyclable – Gare et centre bourg

L'isochrone permet de visualiser la zone depuis laquelle il est possible d'atteindre les gares en vélo ou en VAE en moins de 20 min.

Cette carte permet de visualiser le potentiel cyclable depuis la Gare d'Aubigné-Racan.

Elle aide à visualiser le potentiel intermodal en gare.

*L'isochrone est théorique, il ne prend pas en compte les conditions de circulation (sécurité, vitesse des autres usages ...)*



## LES AMÉNAGEMENTS EN SITE PROPRE

## LES AMÉNAGEMENTS SUR CHAUSSÉE

### Pistes cyclables



### Bande cyclable



### Double sens cyclable



### Chaucidou



### Voie verte



- L'article 2 du décret no 2022-635 du 22 avril 2022 autorise la circulation motorisée des riverains pour une desserte locale avec une vitesse ne pouvant excéder 30Km/h.



## 1.4.3 Les aménagements cyclables

Le territoire comporte quelques aménagements cyclables :






- La Voie verte entre Le Lude et la Flèche , axe structurant d'une longueur de 20 Km
- Une voie verte entre Vaas et la Bruère sur Loir d'une longueur de 3 Km
- Le tour du plan d'eau de Mansigné
- Une portion de voie verte à Luché-Pringé permettant la connexion avec l'axe La Flèche le Lude
- Des aménagements sur chaussée dans quelques centres villes (Le Lude, Mayet)
- Des itinéraires jalonnés entre Savigné sous le Lude et Vaas et entre Mansigné et Luché-Pringé

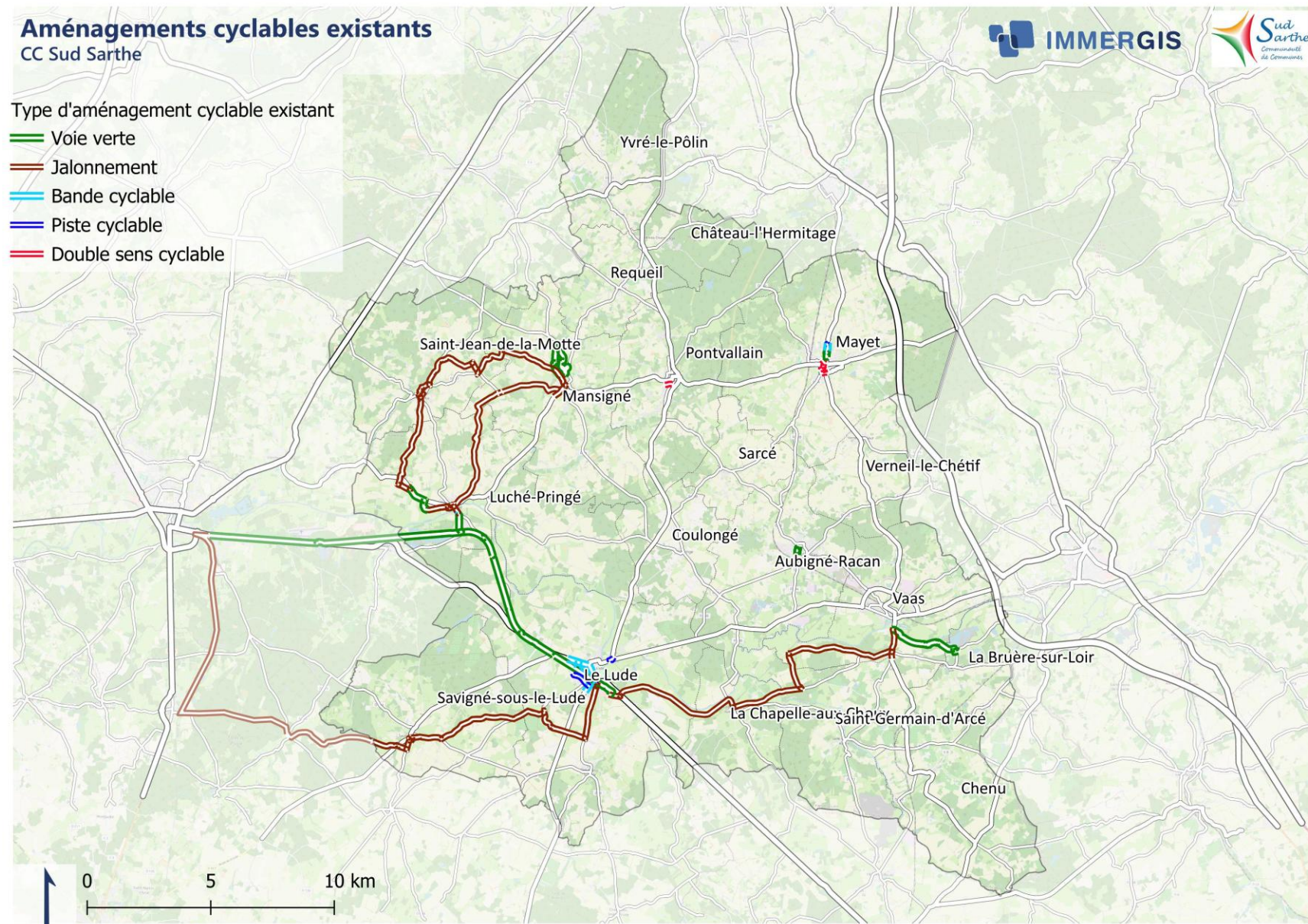
**Le premier constat montre une continuité de liaison** entre les itinéraires jalonnés et les voies vertes.

La frange sud du territoire est bien couverte pour les liaisons inter village

### Aménagements cyclables existants CC Sud Sarthe

Type d'aménagement cyclable existant

-  Voie verte
-  Jalonnement
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable
-  Double sens cyclable



## 1.4.3 Les aménagements cyclables

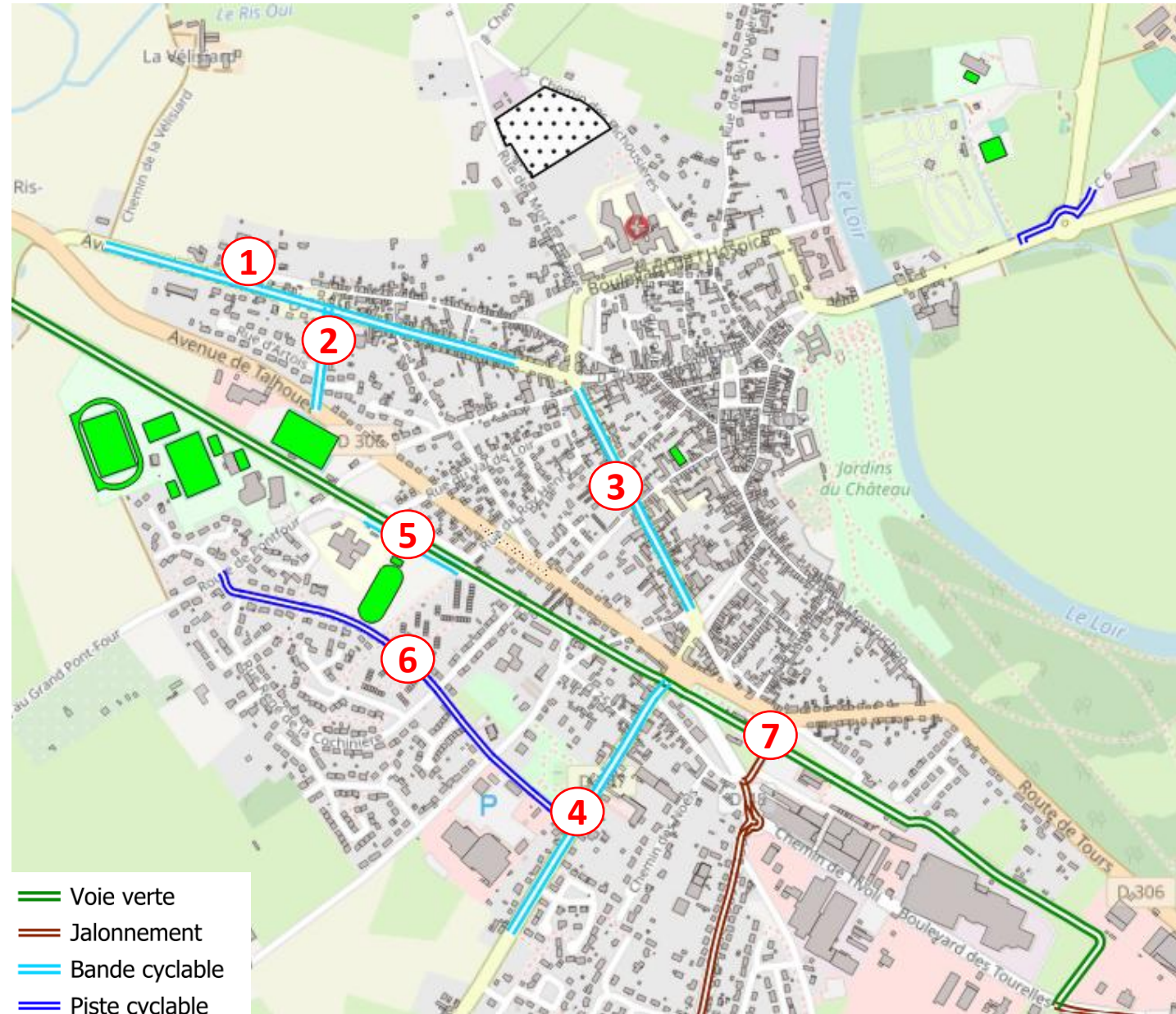
Le zoom sur Le Lude montre la présence de nombreux aménagements :

Les bandes cyclables :

1. Avenue de la Libération
2. Rue de Bretagne
3. Rue des Aitreux
4. Route de Saumur
5. Rue des 4 Vents

Pistes cyclables :

6. Boulevard Georges Sand



## 1.4.3 Les aménagements au Lude

Une bande est un marquage au sol sur la chaussée d'une largeur de 1,5m accompagnée de pictogramme vélo. Elles nécessitent toutes un entretien important pour gagner en visibilité.

① Avenue de la Libération



② Rue de Bretagne



③ Rue des Aitreux



④ Route de Saumur



⑤ Rue des 4 vents



## 1.4.3 Les aménagements cyclables au Lude

Les pistes sont des aménagements séparés de la chaussée d'une largeur de 1,5m par sens de circulation.

### 6 Boulevard Georges Sand



Google Street View



Sur cet axe, il peut y avoir une confusion pour les cyclistes, des bandes sont « parfois » visibles sur la chaussée et une piste d'une largeur supérieure à 2 mètres est à côté de la chaussée mais dépourvue de signalisation verticale. L'utilisation de cet espace semblerait plus confortable pour les cyclistes.

## 1.4.3 Les aménagements cyclables au Lude

La voie verte traverse la ville



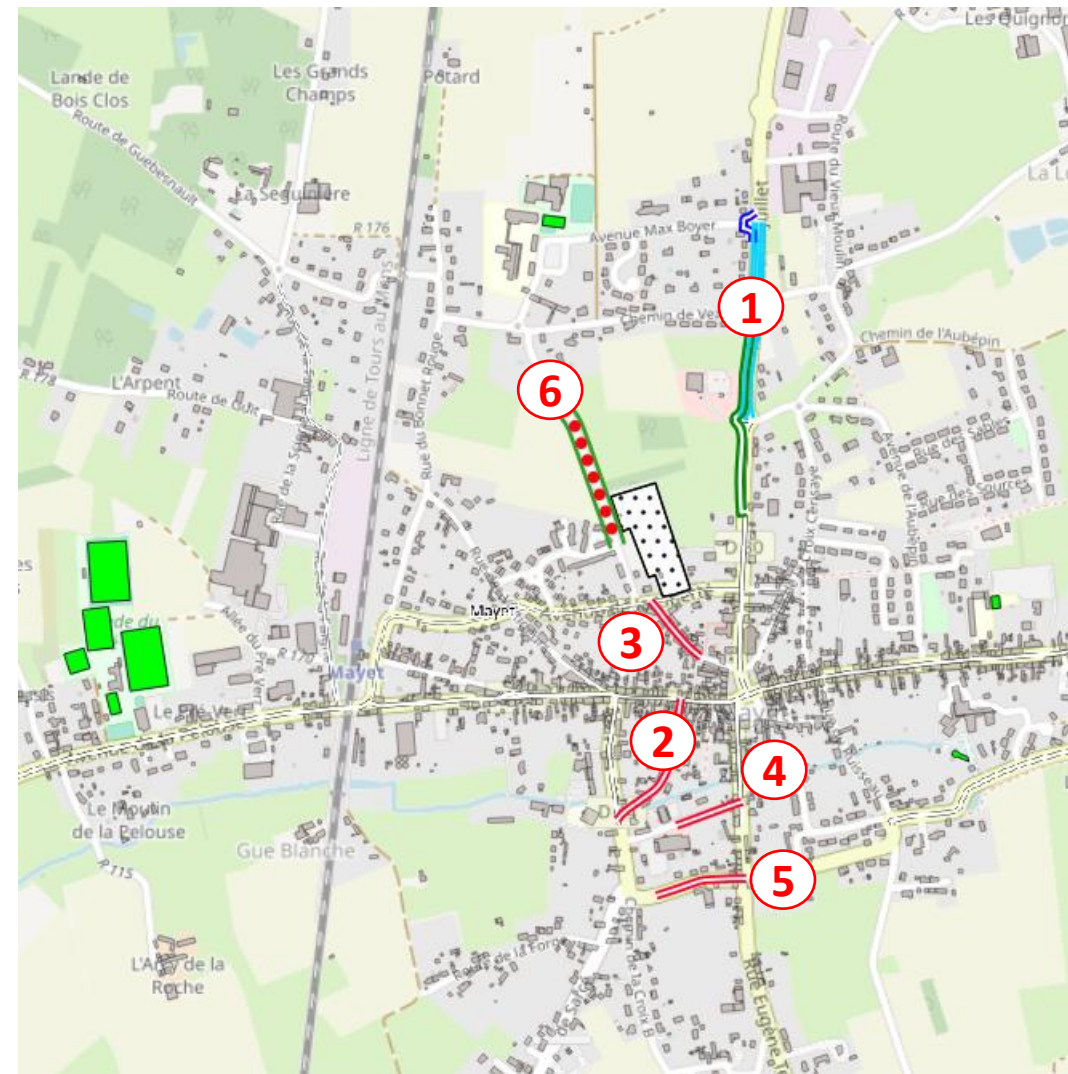
*Google Street View*



## 1.4.3 Les aménagements cyclables à Mayet

La partie nord de la ville est couverte par des aménagements, le long de la D30 avec des bandes cyclables. Les axes en rouge sur la carte sont des doubles sens cyclables.

① D30



## 1.4.3 Les aménagements cyclables à Mayet

2 Rue de l'Arche



3 Rue Grassin.



4 Rue de la Croix Beudet



Google Street View

5 D44



6 Allée Vezin



Il est très intéressant de remarquer sur les axes 3,4 et la délimitation de l'espace alloué aux cyclistes par un marquage au sol. Ceci constitue un point très positif.

## 1.4.4 Les stationnements vélo

**306 places de stationnements** ont été recensés sur l'ensemble des communes.

Bien que ce chiffre paraisse élevé, les visites terrains ont montré une carence dans différents secteurs.

De plus, une très grande majorité sont des racks vieillissants, qui ne sont plus adaptés aux vélos actuels et aux besoins des cyclistes dont il faudra prévoir le remplacement.

Ces racks vieillissants représentent 157 places soit 51 % de l'offre.



Communes	Nombre de place
<b>Aubigné-Racan</b>	<b>47</b>
<b>Arceaux</b>	<b>23</b>
Gare	5
Mairie	2
Site Sallo Romain	16
<b>Rack</b>	<b>24</b>
Cimetière	4
Commerces	10
Salle polyvalente	10
<b>Coulongé</b>	<b>3</b>
<b>Rack</b>	<b>3</b>
Mairie	3
<b>Le Lude</b>	<b>56</b>
<b>Abri</b>	<b>30</b>
Collège	20
Proche maison des assos autopartage	10
<b>Arceaux</b>	<b>4</b>
Commerces	2
Mairie	2
<b>Rack</b>	<b>22</b>
Gymnase	12
Piscine	10
<b>Luché-Pringé</b>	<b>18</b>
<b>Rack</b>	<b>18</b>
Aire de loisirs	6
Camping	12
<b>Mansigné</b>	<b>13</b>
<b>Rack</b>	<b>13</b>
Aire de jeux	4
Arrêt bus	4
Camping	5
<b>Staion de réparation</b>	
Camping	

Communes	Nombre de place
<b>Mayet</b>	<b>71</b>
<b>Abri</b>	<b>55</b>
Collège	45
Gare	10
<b>Rack</b>	<b>16</b>
Action sociale conseil général	4
Médiathèque	6
Pharmacie	6
<b>Pontvallain</b>	<b>34</b>
<b>Abri</b>	<b>30</b>
Collège	30
<b>Arceaux</b>	<b>4</b>
Ecole	2
Mairie	2
<b>Requeil</b>	<b>7</b>
<b>Abri</b>	<b>3</b>
Salle des fêtes	3
<b>Rack</b>	<b>4</b>
Mairie	4
<b>Saint-Jean-de-la-Motte</b>	<b>5</b>
<b>Rack</b>	<b>5</b>
Salle des fêtes	5
<b>Vaas</b>	<b>40</b>
<b>Rack</b>	<b>40</b>
Equipements sportif	34
Espace culturel	6
<b>Verneil-le-Chétif</b>	<b>3</b>
<b>Rack</b>	<b>3</b>
Commerces	3
<b>Yvré-le-Pôlin</b>	<b>9</b>
<b>Rack</b>	<b>9</b>
Cimetière	3
Commerces	3
Mairie	3

## 1.4.4 Les stationnements vélo

Station de gonflage/réparation à Mansigné



*Immergis*

Racks vieillissants à Luché Pringé



## 1.4.4 Les stationnements vélo

Carences de stationnement au Lude



Immergis



1.5

# Synthèse de la concertation

## Restitution de l'enquête en ligne

Dans le but d'améliorer les déplacements de ses habitants, la communauté de communes Sud Sarthe a réalisée une grande enquête Mobilité du **28 janvier au 28 mars 2025**.

- Cette enquête a été réalisée auprès de **267 personnes**, en ligne sur le site de la communauté de communes.
- Cette enquête a été conçue et analysée par Immergis SAS. La récolte et le traitement des données ont été réalisés sous la responsabilité de la communauté de communes.
- L'ensemble de ces données est anonymisé et ne seront pas conservées au-delà du cadre de cette étude.



**Votre avis nous intéresse !**

## Participez à l'enquête mobilité du territoire !

La Communauté de Communes Sud Sarthe démarre son projet pour améliorer la mobilité du territoire.

Cette enquête nous permettra de connaître vos attentes et vos habitudes autour de la mobilité.



COMCOMSUDSARTHE.FR



## PROFIL

# 267

Participants

**74%**  
ont entre 30 et 60 ans

**15 %**  
60 – 75 ans

**78%**  
sont actifs

## Lieux de résidence principaux

- Pontvallain (21,5%)
- Mayet (13%)
- Le Lude (12%)
- Aubigné-Racan (8,6%)

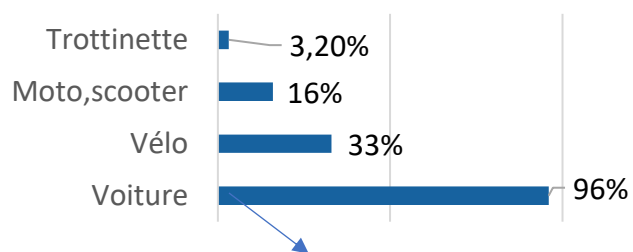
## Lieux de travail principaux

- Le Lude (13%)
- Le Mans (11%)
- Pontvallain (10%)
- Mayet (9,5%)



## LES HABITUDES DE DEPLACEMENT

### Véhicules à disposition dans le foyer:



**61%** des répondant disposent de deux voitures

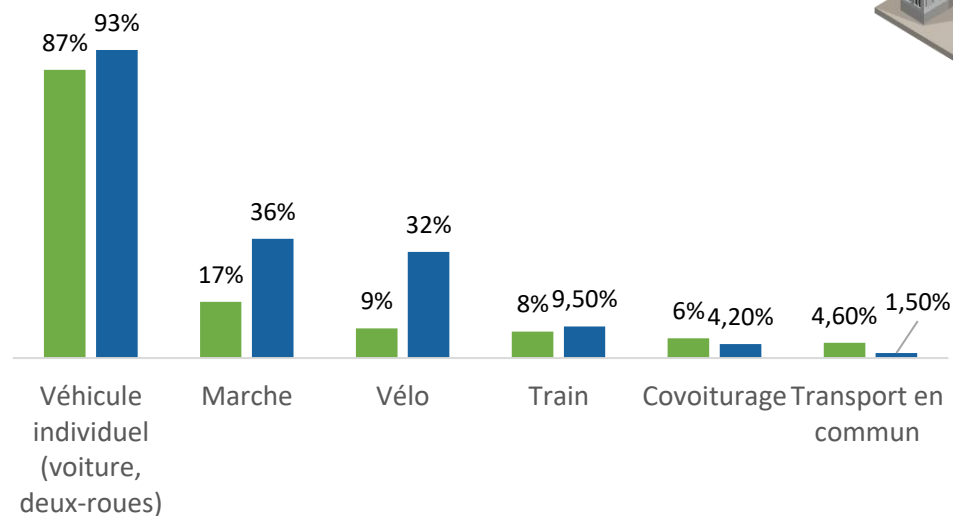
**82%** ont des enfants

**51%** déposent les enfants à l'école lors des trajets domicile-travail chaque jour



### Modes de déplacements utilisés

- Pour le travail/lieu le plus fréquent
- Pour les loisirs



Les répondants réalisent 1 déplacement par jour (34% d'entre eux)  
Et 2 pour **35%** d'entre eux

### Le temps de trajet:

36 % mettent moins de 15 min  
34% entre 15 et 30 min

### Le parcours:

+ de 10 km (57%)  
>2km (20%)

## LE PRATIQUE DU VELO

61% des répondants utilisent le vélo moins d'une fois par mois :

- Pour les loisirs
- Faire des achats alimentaires
- Faire le trajet domicile-travail

### Les difficultés rencontrées à vélo :



## Qu'est-ce qui vous permettrait d'utiliser le vélo dans vos futurs déplacements domicile-travail/école ?

- 1 Des aménagements cyclables sécurisés et continus sur mon trajet (éclairage, signalisation, largeur, etc)
- 2 Des mesures au sein des entreprises (Vestiaires, la mise en place du Forfait Mobilités Durables, l'animation d'une communauté vélo, l'organisation d'essais de vélos etc..)
- 3 La distribution d'un kit de sécurité cycliste (gilet haute visibilité, éclairage, casque, etc)
- 4 Des formations à la sécurité et à l'entretien du vélo
- 5 Autres : Sorties à la journée



## A PIED

40% déclarent que l'absence de trottoirs est problématique  
38% qu'ils sont trop étroits

Certains lieux sont particulièrement difficiles d'accès à pied:

- Route Pontvallain et le centre ville - Le Lude
- Rue du 19 mars Pontvallain
- Trajet 'Les Halles - Vaas

## L'USAGE DU TRAIN

**51%** des répondants utilisent le train (tout type de déplacements confondus)



### Les gares de départs :

- Château du loir
- Le Mans
- Tours
- Mayet
- Aubigné-Racan
- Nantes

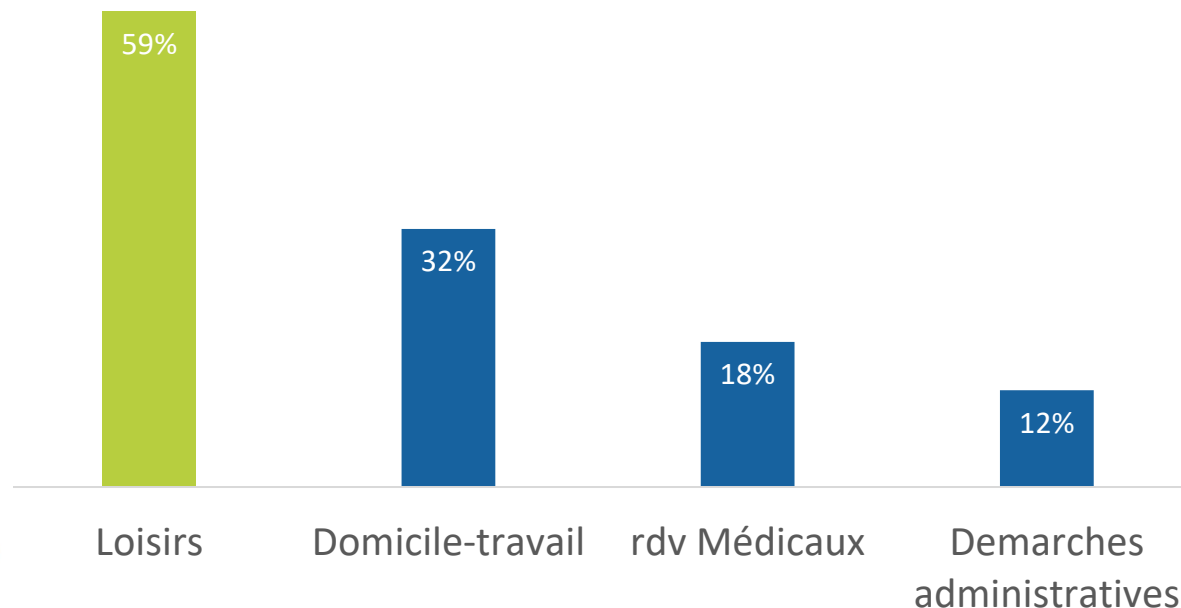
### Les gares d'arrivée:

- Le Mans
- Tours
- Paris

### Comment vous rendez-vous à cette gare ?

Véhicule individuel (80%)  
Marche(16%)  
Covoiturage (8%)  
Vélo(5%)

### Les motifs de déplacements en train :



### LE RETOUR DES USAGERS :

« Aucun service de transports pour rejoindre la **gare d'Aubigné-Racan** depuis Dissé sous le Lude -trajets non directs pour rejoindre Tours, notamment le matin (difficultés : ruptures de correspondance, retards, suppression, etc) -problèmes très fréquents sur cette ligne »

« Usager du train pour me rendre au travail et mes enfants pour leurs études : **très mauvaise desserte vers Tours** et peu ou pas de desserte dans certaines communes qui sont pourtant sur la ligne Le Mans Tours »

## LE COVOITURAGE

**18%** utilisent le covoiturage

**44%** se retrouvent sur les parkings privés  
**34%** sur les parkings publics  
**22%** sur des aires de covoiturage aménagées.

**67%** n'utilisent pas d'applications dédiées.

31% utilisent Blablacar  
2% Karos



Les difficultés rencontrées:

Absence de communication sur l'offre et manque de lisibilité

11%

Je ne connais pas l'offre de transport en commun

14%

Horaires inadaptés

35%

Faible fréquence de passage

38%

**56%** souhaiteraient rejoindre de nouvelles destinations dont:

- Gare Aubigné-Racan
- Le Lude (depuis Dissé sous le Lude)
- La Flèche
- Château la Vallière
- Noyant
- Dissé sous le Lude -> Le Lude

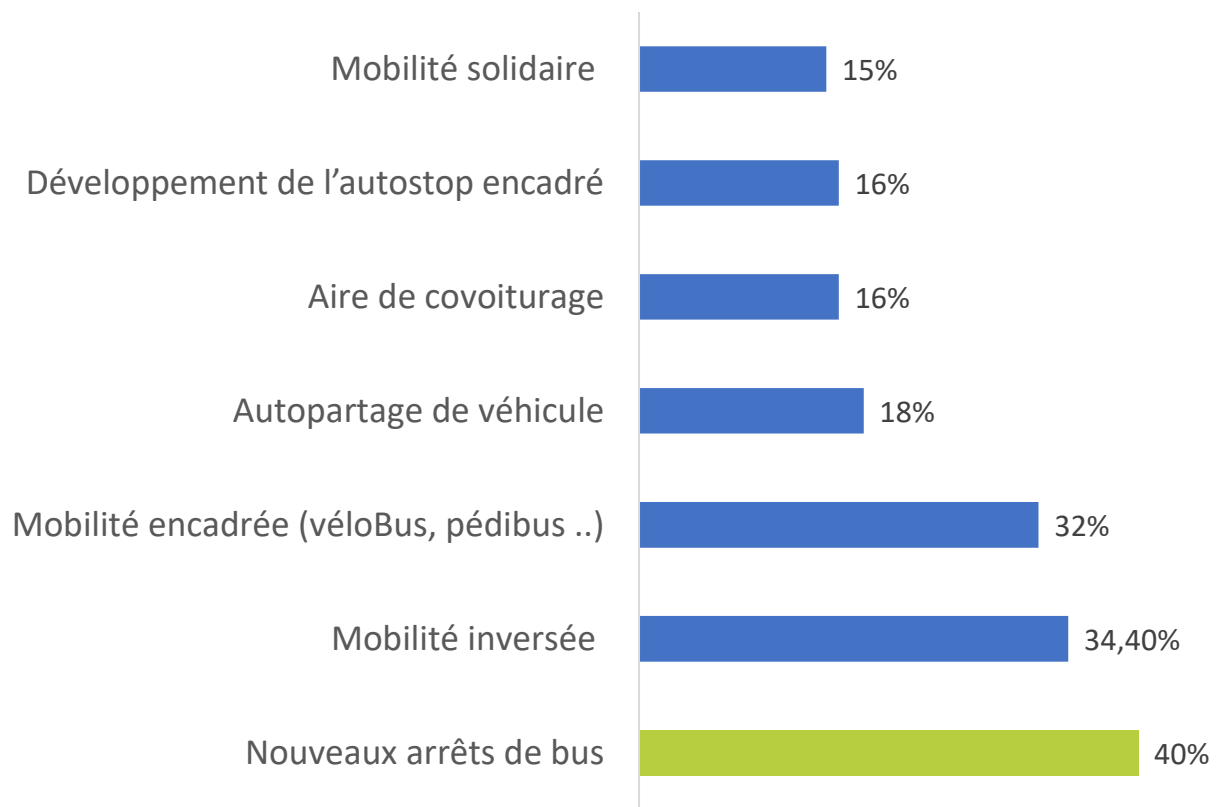
## LE TAD

Les répondants souhaiteraient pouvoir rejoindre :

- La gare d'Aubigné Racan
- Les villes : Le Mans, Tours

## LES SOUHAITS D'AMELIORATION

Les services à déployer :



Les 5 éléments qui vous feraient choisir les modes actifs :

Une séparation de la circulation à vélo et de la circulation automobile

Un réseau cyclable continu

L'élargissement des trottoirs

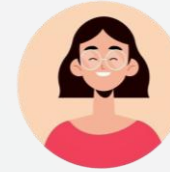
Une meilleure signalisation pour les cyclistes et/ou piétons

Des stationnements vélos adaptés et sécurisés





« **Une voie verte intégrée le long de l'ancien camp militaire** d'Aubigné-Racan/Vaas permettrait déjà de créer un tronçon supplémentaire dans le segment manquant Montval sur Loir à Le lude. »



« **Augmenter la fréquence des bus Yvré/La Flèche ou Yvré/Montval** qui sont les principales destinations de nos lycéens et où les horaires et les durées de transport sont très limitées. »



« **La rénovation des bords de Loire** serait intéressant, la ville devrait suivre ce chemin. Actuellement, rien ne permet de rejoindre les bords du Loir en vélo en toute sécurité »



« **Améliorer (augmenter) la fréquence des trains sur le trajet Chateau du Loir -Tours** et adapter les horaires du matin et du soir aux horaires des actifs »

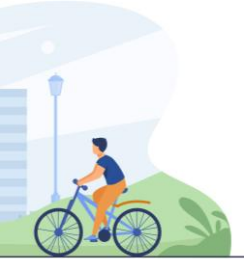


« **Une aide financière à l'acquisition de vélo électrique** serait la bienvenue, la région n'aide que les détenteurs d'un abonnement transport en commun. »

## 1.5.2 Synthèse de la réunion publique

Mercredi 12 Mars 2025

8 participants



### Mobilité cyclable

**Sur carte:**

- Identification des zones où le trafic de PL est intense et dangereux
- Identification de besoins d'itinéraires cyclables.

**Besoins exprimés :**

- Jeunes publics : Déplacements sécurisés pour une autonomie des enfants + sensibilisation dans les écoles
- Structuration du réseau cyclable
- Amélioration du partage de la route (vitesse..)
- 



### Mobilité globale

**Besoins exprimés :**

- Aire de covoiturage en dehors des villes
- Accompagnement pour la première utilisation du service d'autopartage
- Besoin d'un TAD

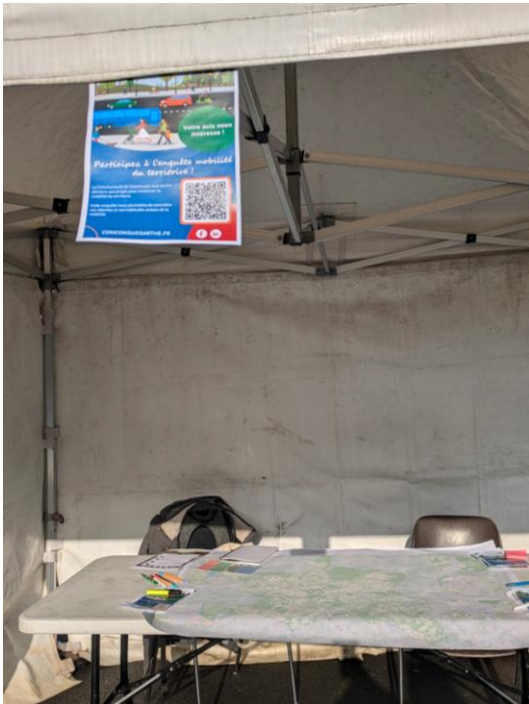
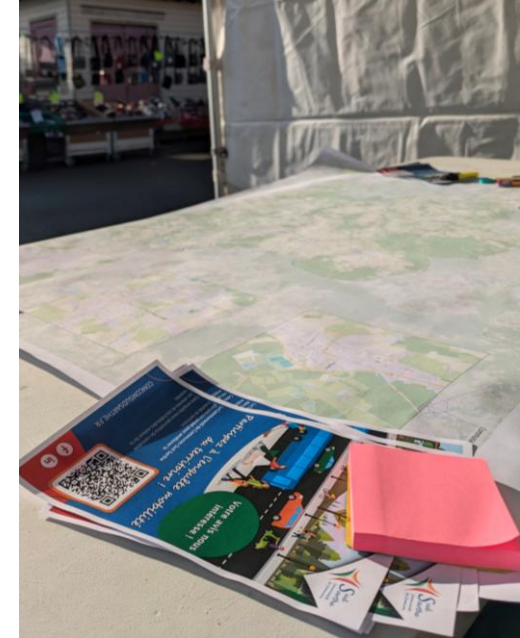
**Propositions de solutions:**

- Covoiturage événementiel
- Rezo Pouce avec destination
- Possibilité d'utiliser les bus scolaires ? Réponse: non ils sont pleins
- Scooters partagés

Au marché 15 échanges

11 seniors  
4 adultes

- Besoin de **transport en commun** pour rejoindre les pôles médicaux et aller à Flèche et à Château du Loir
- **Services médicaux de proximité** à valoriser avant d'aller au Mans (Montval sur Loir, centre de santé Sarthe et Loir et sur le territoire), « Pole Sud » centre medical au sud du Mans = plus pratique que l'hôpital au Mans
- A savoir : les **commerces à Mayet font de la livraison à domicile**
- Rue des Aqiennes au Lude = **zone de covoiturage informelle** « il y toujours de la place »
- La ligne 218 est utilisée pour aller aux rdv médicaux au Mans « c'est long mais on a le temps »



Au collège 10 échanges

- Pour aller au Mans on y va en voiture **P+R**
- Jeunes collégiens viennent **à pied ou en bus scolaire** pour la plupart, quelques vélos
- **Entraide entre voisin** pour chercher les enfants à l'école (à Mayet collège et école maternelle finissent en même temps)
- Plusieurs viennent de Mayet mais préfèrent amener enfants à l'école en voiture
- Le TER à Mayet n'a pas les horaires adapté ( trop tôt le matin)

## 1.5.3 Retour des ateliers: Les demandes d'aménagements

Les demandes portent principalement sur le complément de maillage dans le nord du territoire pour compléter l'existant au sud.

Des axes structurants sont identifiés tels que la liaison entre Pontvallain et Le Lude

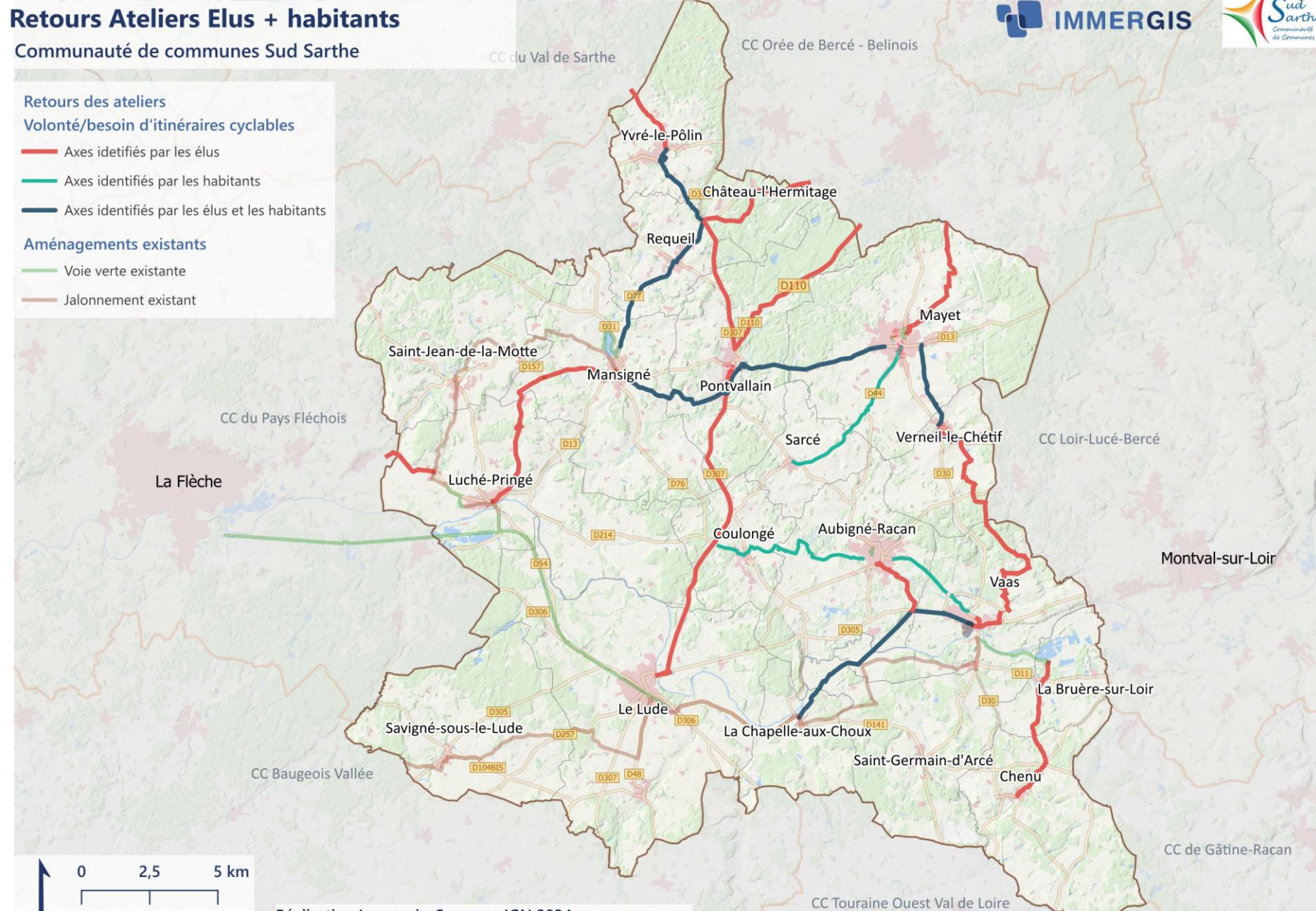
Les axes proposés par les élus et les habitants traduisent d'un réel besoin :

- Yvré-le-Pôlin <-> Mansigné
- Mansigné <-> Pontvallain
- Pontvallain <-> Mayet

### Retours Ateliers Elus + habitants

Communauté de communes Sud Sarthe

- Retours des ateliers**  
**Volonté/besoin d'itinéraires cyclables**
- Axes identifiés par les élus
  - Axes identifiés par les habitants
  - Axes identifiés par les élus et les habitants
- Aménagements existants**
- Voie verte existante
  - Jalonnement existant



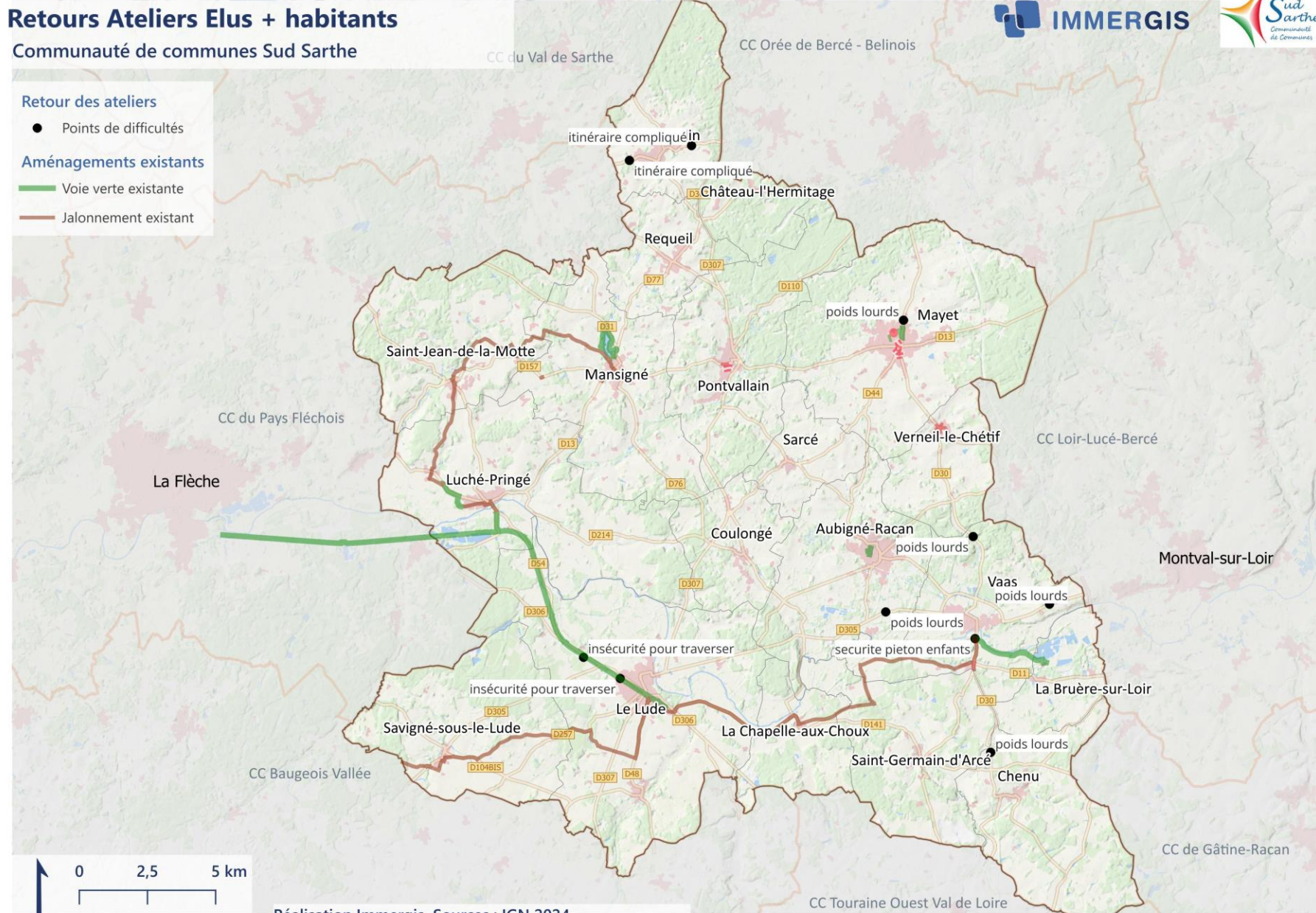
## 1.5.3 Retour des ateliers: Les points de difficultés

Quelques points noirs ont été identifiés. La plupart sont liés à un sentiment d'insécurité.

### Retours Ateliers Elus + habitants

Communauté de communes Sud Sarthe

- Retour des ateliers**
- Points de difficultés
- Aménagements existants**
- Voie verte existante
  - Jalonnement existant



## 1.5.4 Entretiens avec les Communautés de communes voisines

	CC Loir Lucé Bercé	CC Pays Fléchois
Vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboration d'un <b>Schéma Directeur Cyclable</b> en cours</li> <li>• Concentration sur des itinéraires internes, desservant les Pôles Générateurs de Déplacements.</li> <li>• Une réflexion est portée sur itinéraires Vaas – Montval-sur-Loir</li> <li>• La commune de Montval-sur-Loir propose une aide à l'achat de vélo, la CC est en réflexion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un maillage cyclable qui s'agrandit</li> <li>• Voie verte La Flèche &lt;-&gt; Le Lude importante</li> <li>• Présence d'abris vélo à la Flèche</li> </ul>
TAD	Besoin Développement TAD via RezoAp et Mobilité Solidaire	Besoin
Covoiturage	Partenariat avec la plateforme BlaBlacar Daily depuis septembre 2024. La CC assure les aides incitatives. Ces aides concernent tous les trajets à destination ou en provenance de la CCLLB.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En partenariat avec BlaBlacar Daily depuis octobre 2023. La CC assure les aides incitatives.</li> <li>• Beaucoup de covoiturage informel</li> </ul>
Autopartage	Priorité 2025	
Mobilité solidaire		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rezo Ap</li> </ul>
Autres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PDMS approuvé en avril 2024</li> <li>• <b>Schéma Directeur IRVE</b> approuvé en automne 2024 pour une programmation d'installation de bornes jusqu'en 2030 en fonction des besoins.</li> <li>• Besoin d'intermodalité en gare de Montval-sur-Loir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PDMS en cours de validation</li> <li>• Elaboration d'un guide des mobilités à l'échelle de la CC Pays Fléchois et CC du Pays Sabolien en ligne et en format papier</li> <li>• Navette gratuite entre la gare de la Flèche et la zone d'activité aux horaires pendulaires</li> </ul>

# 02

## ENJEUX ET STRATEGIE

**2.1 Analyse AFOM**

**2.2 Enjeux et axes stratégiques**



### ATOUS

- Une offre ferroviaire TER: une fréquentation en hausse
  - Présence d'une ligne de car Le Lude <-> Le Mans
    - Offre d'un service d'autopartage
- Une part importante d'actifs travaillant sur leur commune d'habitation
  - Une voie verte La Fleche <-> Le Lude

### FAIBLESSES

- Des transports en commun encore peu compétitifs par rapport la voiture individuelle.
  - Des territoires non desservis par les transports en commun
- Peu d'équipements cyclable (stationnement, location ..)

### Analyse AFOM

### OPPORTUNITÉS

- Un potentiel de développement pour la pratique du covoiturage.
- Un dynamique régional pour le développement d'un TAD en rabattement
  - Le Département encourage le développement des mobilités solidaires.
    - Deux communes PVD : Le Lude et Mayet
- Un dynamisme départemental pour le développement des aménagements et équipements cyclables.
  - Un potentiel de report modal important

### MENACES

Un habitat et des zones d'emploi dispersés  
Absence de réel pôle central  
Vieillesse de la population  
Réduction de l'offre de service sur le territoire (commerces, offre de santé ..)

## 2.2 Enjeux et axes stratégiques PMDS & SDMA

- **Communiquer et accompagner** au changement de pratiques
- Valoriser les offres de transport en commun en déployant **des services de rabattement**
- Travailler sur **l'intermodalité** au travers de différents aspects : vélo / Train, covoiturage/train, Vélo/ Bus ...
- Assurer une **desserte en transport en commun efficace** le long des principaux flux identifiés.
- Desservir les **pôles générateurs** de déplacements **au sein du territoire et à l'extérieur** (gare Ecommoy, gare Château du Loir, La Flèche ...)
- **Apaiser les centres bourgs** de certaines communes
- Assurer des **aménagements cyclables continus et sécurisés** (éclairage, traversées ..)
- Etoffer l'offre de **mobilité alternatives** (covoiturage, transport à la demande ...)
- Accompagner l'accès à la **mobilité des personnes âgées et des jeunes**
- Assurer une cohérence avec les territoires voisins et PVD



**Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques.**

Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

Développer des solutions pour les mobilités actives.

# 03

## LE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

- 3.1 Le plan d'actions
- 3.2 La chronologie des actions
- 3.3 Le plan pluriannuel d'investissement



### AXE 1: Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques.

## ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS

- **Fiche action 1** : Promouvoir les mobilités durables auprès des entreprises  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 2a** : Accompagner les jeunes dans leur mobilité  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 2b**: Proposer un service de location de véhicules aux jeunes  
**SECONDAIRE**
- **Fiche action 3** : Communiquer sur les offres existantes  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 4** : Organiser des événements pour promouvoir les mobilités actives  
**SECONDAIRE**
- **Fiche action 5** : Réaliser des visites de terrain sur les territoires voisins  
**SECONDAIRE**
- **Fiche action 6.** : Sensibiliser le milieu scolaire  
**TERTIAIRE**
- **Fiche action 7** : Accompagner les utilisateurs du service d'autopartage  
**SECONDAIRE**
- **Fiche action 8** : Favoriser le stop organisé  
**SECONDAIRE**
- **Fiche action 9** : Sensibiliser au partage de la route  
**TERTIAIRE**

### AXE 2: Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente.

- **Fiche action 10** : Assurer des connexions avec les pôles attractifs  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 11** : Améliorer l'intermodalité en gare  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 12** : Améliorer l'offre de cars existante  
**TERTIAIRE**

### AXE 3: Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

- **Fiche action 13** : Améliorer l'offre de covoiturage  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 14** : Mise en place d'un service de Transport à la demande (TAD)  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 15** : Valoriser les véhicules intermédiaires  
**SECONDAIRE**
- **Fiche action 16** : Réaliser un schéma de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE)  
**SECONDAIRE**
- **Fiche action 17**: Mise en place d'une offre de mobilité solidaire  
**PRIORITAIRE**

## ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS

**AXE 4 : Développer des solutions pour les mobilités actives**

- **Fiche action 18** : Aménager le territoire d'itinéraires cyclables structurants et sécurisés  
**PRIORITAIRE**
- **Fiche action 19** : Aménager les centres bourgs en faveur des piétons et cyclistes  
**TERTIAIRE**
- **Fiche action 20** : Renforcer et déployer les services et équipements favorisant la pratique cyclable  
**TERTIAIRE**
- **Fiche action 21** : Valoriser les sentiers et chemins existants  
**TERTIAIRE**

ENSEMBLE **DES FICHES**  
**ACTIONS**

# Fiche action n°1 : Promouvoir les mobilités durables auprès des entreprises

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

- Les entreprises du territoire jouent un rôle majeur dans l'utilisation des mobilités durables pour les trajets domicile-travail. Elles ont besoin d'un accompagnement de la Communauté de communes pour connaître et mettre en place les dispositifs qui s'offrent à eux et pouvoir ainsi communiquer auprès de leurs employés.
- Il existe de nombreux leviers pour favoriser la mobilité durable des salariés:
  - Par des **incitations financières** (Forfait Mobilités durables, prise en charge des transports en commun, aide à l'achat ou location de vélo ..)
  - Par des **équipements adaptés**: stationnement vélo adapté, station de réparation, gonflage, vestiaire, douche, places réservées au covoiturage, borne de recharge électrique, véhicule partagé ...
  - Par **l'organisation du travail** : aménagement du temps de travail, télétravail ..
  - Par des **événements et animations**: défi « J'y vais ! », challenges ...
- Pour mettre en œuvre ces solutions, les entreprises peuvent mettre en place un **Plan de mobilité Employeur**, avoir accès à une plateforme de covoiturage (cf action 13)... La communauté de commune peut soutenir la communication en interne via des guides de mobilité durable, des cartographies de solutions locales.

## Mise en œuvre

- **Etape 1**: Réaliser un Guide des mobilités et cartographies des offres de mobilité
- **Etape 2**: Réunir les représentants des entreprises
- **Etape 3**: Communiquer auprès des entreprises sur ces dispositifs

## Vigilance

- Assurer un suivi des Plans de mobilité Employeur,
- Communiquer régulièrement

Porteur CC Sud Sarthe

Partenaire : Entreprises, Région Pays de la Loire,

Financements : CC Sud Sarthe



Eléments de communication:  
500€ - 1 500€  
Temps d'agent



Priorité : FORTE



Suivi & Evaluation :

Nombre de Plan de Mobilité Employeur  
Evolution des pratiques de mobilités durables

Cible principale :

Les actifs

# Fiche action n°2.a : Accompagner les jeunes dans leur mobilité

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

- Le diagnostic jeunesse du territoire a mis en évidence une problématique forte : la **mobilité des jeunes**, notamment en milieu rural, constitue un frein à l'accès à l'emploi, à la formation et aux loisirs. Le permis de conduire est un levier essentiel pour leur autonomie.
- La CC Sud Sarthe propose de mettre en place le dispositif « **Permis Citoyen** ». Les objectifs sont :
  - Favoriser l'**insertion professionnelle** des jeunes
  - Renforcer leur **engagement citoyen**.
  - Créer du **lien social** à travers des actions de bénévolat.

### Fonctionnement :

Le dispositif propose une **aide financière** au passage du permis de conduire (**à redéfinir**), en échange d'un engagement bénévole dans une structure locale (association, collectivité, établissement public...).

La durée de l'engagement varie selon le montant de l'aide, de **5 à 35 heures**.

### Modalités pratiques :

- Inscription dans une auto-école du territoire.
- Convention tripartite entre le jeune, la structure d'accueil et la communauté de communes.
- Suivi personnalisé et bilan en fin de parcours.
- Possibilité d'élargir l'aide à d'autres formes de mobilité : achat de véhicule, assurance, entretien

## Mise en œuvre

- **Etape 1**: Rédiger le règlement et les modalités d'inscription
- **Etape 2** : Faire le lien avec les auto-écoles du territoire
- **Etape 3**: Communiquer
- **Etape 4**: Communiquer auprès des structures d'accueil potentielles.

## Vigilance

- Permis de conduire ou BSR ?
- Modalité d'engagement du bénévole pour la structure d'accueil

**Porteur** : CC Sud Sarthe

### Partenaire :

Auto-écoles, associations, établissements publics ,

**Financements** : CC Sud Sarthe, Banques, CCAS



7 500 € pour 10 jeunes du dispositif "Jeunes M'Active" et 2 jeunes de l'Information Jeunesse.  
*Aides versées selon les besoins, avec possibilité de partenariat avec les banques locales et les CCAS.*  
**> Un budget qui va évoluer**



**Priorité : FORTE**



### Suivi & Evaluation :

- Nombre de Permis Citoyen accompagné

### Cible principale :

- Jeunes de **15 à 29 ans** du territoire Sud Sarthe.
- Priorité aux jeunes en situation de **handicap**, en **réinsertion**, en **difficulté sociale**, ou repérés comme **"invisibles"**.
- L'aide est conditionnée à un **projet d'étude, de formation ou d'emploi**.

# Fiche action n°2.b : Proposer un service de location de véhicules aux jeunes

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

La Communauté de communes Sud Sarthe, via le centre social souhaite aider les jeunes apprentis et stagiaires à pouvoir se rendre sur leur lieu de formation via des transports davantage sécurisés. La CC Sud Sarthe pourrait accompagner l'initiative de location de véhicules types vélos électriques, scooters, voiture sans permis .....

## Mise en œuvre

- Etape 1:** Identifier une structure porteuse  
**Etape 2:** Accompagnement et Communication

## Vigilance

- Communication
- Possibilité d'un autre usage lorsque le véhicule n'est pas loué ?
- Rédaction du règlement : (ou récupérer le véhicule, condition de location ..)

**Porteur** CC Sud Sarthe

**Partenaire :**

Entreprises, partenaires sociaux (Mission locale..), local jeunes

**Financements :** CC Sud Sarthe,



Vélo électrique: 1 500 € HT  
Voiture sans permis électrique: 9 000€HT  
Scooter: 2 000€ HT



**Priorité : SECONDAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

- Nombre de location
- Satisfaction des usagers

**Cible principale :**  
Jeunes et apprentis

# Fiche action n°3 : Communiquer sur les offres existantes

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

La ligne de TER Le Mans <> Tours dessert le territoire via **trois gares** : Mayet, Aubigné-Racan et Vaas. Les gares de Mayet et Aubigné-Racan ont vu leur fréquentation augmenter respectivement de +37% de 2021 à 2023 et +23%. La **ligne régulière 218**, gérée par Aleop Région Pays de la Loire, relie Le Lude au Mans. Il s'agit de la 4<sup>ème</sup> ligne structurante à l'échelle du département.

Ces offres sont parfois méconnues des habitants et méritent d'être mises en valeur. Cette communication peut être relayée par les organismes sociaux afin de toucher un large public. De même que les entreprises, (cf action 1)

## Mise en œuvre

- **Etape 1**: Elaborer un plan de communication
- **Etape 2** : Rencontrer les partenaires
- **Etape 3**: Communiquer

## Vigilance

Toucher un large public  
Accompagnement des partenaires  
Mise à jour des données

Porteur CC Sud Sarthe

Partenaires : communes, Région Pays de la Loire, Organismes sociaux, SNCF

Financements : CC Sud Sarthe



Eléments de communication:  
500€ - 1 500€  
Temps d'agent



Priorité : FORTE



Suivi & Evaluation :

- Augmentation de la fréquentation des trains et des cars.
- Satisfaction des usagers

Cible principale :

Tout public

# Fiche action n°4 : Organiser des événements pour promouvoir les mobilités actives

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

Il existe beaucoup d'ateliers et d'événements à organiser sur le thème de la mobilité, pour faciliter et accompagner les habitants dans leurs changements de pratiques; journée/semaine de la mobilité, ballade à vélo, challenge « J'y vais autrement.. »,

Le but : étoffer l'offre en matière d'animation autour de la mobilité douce, travailler sur les aspects qui freinent les usagers à utiliser les modes durables ( Ateliers réparation vélo, remise en selle ...) et promouvoir l'ensemble des offres de mobilité durable présente sur le territoire (cars, vélo, train, covoiturage ..) Cette programmation à destination du grand public sera menée en lien avec des acteurs locaux de la mobilité

## Mise en œuvre

- **Etape 1:** Recenser tous les événements et animations en lien avec la mobilité
- **Etape 2:** Mobiliser les acteurs locaux (associations, service jeunesse ..)
- **Etape 3:** Elaborer une stratégie et un planning pour mettre en place des animations, en lien avec les partenaires

## Vigilance

- Communication
- Cohérence avec les territoires voisins

**Porteur** CC Sud Sarthe  
**Partenaire :**  
Communes, associations, service jeunesse,  
**Financements :** CC Sud Sarthe



Organisation d'événements :  
1 000€ à 3 000€



**Priorité : SECONDAIRE**



**Suivi & Evaluation :**  
Fréquentation  
Evolution de la part modale  
(mobilité durable)

**Cible principale :**  
Tout public

# Fiche action n°5 : Réaliser des visites de terrain sur les territoires voisins

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

- Les territoires voisins font face aux mêmes enjeux que le territoire de la CC Sud Sarthe et peuvent être source d'inspiration. Des expérimentations ont été mises en place et leurs retours d'expériences peuvent être enrichissant pour la CC Sud Sarthe.
- Les territoires à privilégier devront présenter un contexte rural et proche (même département par exemple), avec des initiatives concrètes à observer

Par exemple : CC du Val de Sarthe (Schéma cyclable, développement du covoiturage, expérimentation chaussidou), CC Haute Sarthe Alpes Mancelles (expérimentation navette gratuite ..)

## Mise en œuvre

**Etape 1 :** Valider les objectifs de la visite terrain : quelles solutions de mobilité, quels profils d'acteurs à rencontrer ..

**Etape 2 :** Contacter la CC concernée

**Etape 3 :** Organiser la visite terrain.

## Vigilance

- Doit être en cohérence avec les actions du PDMS CC Sud Sarthe

**Porteur** CC Sud Sarthe

**Partenaire :** CC voisines, Département, PETR

**Financements :** CC Sud Sarthe



Pour 1 journée, 300 – 1 000€



**Priorité : SECONDAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

- Retours d'expérience
- Intérêts des solutions de mobilités

**Cible principale :**

Elus

# Fiche action n°6 : Sensibiliser le milieu scolaire

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

Cette action vise à sensibiliser les élèves, leurs familles et les équipes éducatives aux enjeux de la mobilité durable sur le territoire rural de la CC Sud Sarthe. Elle encourage la marche, le vélo, le covoiturage et l'usage des transports scolaires, tout en améliorant la sécurité autour des établissements. Sensibiliser aux mobilités durables dans le cadre des déplacements domicile-études est une opportunité pour former des comportements, des bonnes habitudes dès le plus jeune âge. Cette action peut se traduire par des ateliers pédagogiques, des trajets collectifs sécurisés l'organisation d'événements (semaine de la mobilité, défi mobilité..). Également par la promotion des modes actifs (Savoir Rouler à vélo, pédibus/Vélobus ? ..).

## Mise en œuvre

**Etape 1:** Recenser les évènements scolaires déjà existants sur le territoire  
**Etape 2:** Etablir un programme d'actions

## Vigilance

Communication, Accompagnement  
Nombre de classe ciblées

**Porteur** : CC Sud Sarthe

**Partenaire** : Etablissements scolaires,  
Région, communes

**Financements** : CC Sud Sarthe, Etat



Savoir Rouler à vélo: 1 700€/  
classe



**Priorité : TERTIAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

Nombre d'établissement  
concernés,  
Evolution part modale pour les  
trajets domicile –étude.

**Cible principale :**  
Scolaire, parents d'élèves

# Fiche action n°7 : Accompagner les utilisateurs du service d'autopartage

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

Un service d'autopartage est proposé aux habitants de la communauté de communes, au Lude.  
Lors du diagnostic, un frein à l'utilisation de ce service avait été identifié: la difficulté à prendre en main l'outil, notamment lors de la première utilisation.  
La CC Sud Sarthe peut continuer de communiquer sur ce service et proposer un accompagnement personnalisé lors de la première utilisation. Lors des événements mobilités, les marchés, un stand dédié peut être organisé par exemple.

## Mise en œuvre

- **Etape 1:** Avoir un stand type et des outils type tablette pour inscrire les personnes en direct
- **Etape 2:** Communiquer

## Vigilance

- Communication

Porteur CC Sud Sarthe

Partenaire :  
Mouv'nGo, communes

Financements : CC Sud Sarthe



Temps d'agent



Priorité : **SECONDAIRE**



Suivi & Evaluation :

- Evolution du nombre d'utilisateur du service d'autopartage

Cible principale :  
Tout public

# Fiche action n°8 : Favoriser le stop organisé

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

- Le développement de l'autostop encadré est un des souhaits d'amélioration évoqué lors de la phase de concertation des habitants. Il s'agit surtout d'une action de communication et d'accompagnement des pratiques. Il s'agit également d'une action prioritaire du PDD du PETR Vallée du Loir.
- Le stop vient en complément d'une offre de covoiturage et de transport en commun.
- Elle peut être soit instantanée, soit par réservation (covoiturage) et peut être associée à des événements

## Mise en œuvre

Etape 1 : plan de communication

## Vigilance

- Pratique sécurisée

**Porteur** CC Sud Sarthe

**Partenaire** : Communes, PETR, Rézopouce, Département,

**Financements** : CC Sud Sarthe,



Eléments de communication:  
500€ - 1 500€



**Priorité** : SECONDAIRE



**Suivi & Evaluation** :

- Augmentation de la pratique
- Retour des habitants

**Cible principale** :

Tout public  
(autostoppeurs et conducteurs)

# Fiche action n°9 : Sensibiliser au partage de la route

Axe 1 : Communiquer, sensibiliser et accompagner les changements de pratiques

## Description

Sur le territoire rural de la CC Sud Sarthe, plusieurs usages différents circulent sur les mêmes axes : automobilistes, poids lourds, cyclistes, piétons. Il est alors essentiel de renforcer la sécurité et le respect mutuel entre usagers.

Cette action peut inclure **l'installation de panneaux explicatifs et signalétique** temporaire ou permanente sur les routes à enjeux (zones traversées par piétons et cyclistes, itinéraires scolaires ou touristiques), des **ateliers pédagogiques** et animations dans les écoles, centres de loisirs ou lors d'événements locaux, **des campagnes de communication** locales (affiches, flyers, réseaux sociaux)

Cette action est également en lien avec le **SDMA** et les préconisations d'aménagement et d'apaisement.

## Mise en œuvre

- **Etape 1:** Mise en œuvre du SDMA
- **Etape 2:** Définir les supports pédagogiques
- **Etape 3:** Mobiliser les partenaires locaux
- **Etape 4:** Communiquer

## Vigilance

- Cohérence avec le SMDA
- Communication

**Porteur** CC Sud Sarthe

**Partenaire :**

Ecoles, associations, gendarmerie, Département, communes

**Financements :** CC Sud Sarthe, Département



Panneaux 50 – 200€  
Atelier 200 – 500€  
Communication 500 – 1 500€



**Priorité : TERTIAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

- Satisfaction des usagers

**Cible principale :**

Tout public

# Fiche action n°10 : Assurer des connexions avec les pôles attractifs

Axe 2 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

## Description

- L'étude des flux domicile travail a montré les trajets internes principaux avec Le Lude et Mayet comme destinations principales. Les flux sortants se tournent vers Le Mans, Montval-sur-Loir, La Flèche et Ecommoy.
- Le territoire est desservi par une ligne de transport en commun à l'Ouest et une ligne de TER à l'Est, mais il n'existe pas de connexion entre ces deux offres et donc pas de connexion entre l'Ouest et l'Est.
- Cette action est menée avec la Région pour étudier la faisabilité d'aménagement de service. **Elle est en lien avec les actions de covoiturage et de Transport à la demande.**
- Plus précisément les points de dessertes à l'extérieur du territoire seraient la gare routière de La Flèche, la gare d'Ecommoy, le parking relais Antares. A l'intérieur, les trajets domicile-travail sont Luché-Pringé <-> Le Lude; Aubigné-Racan <-> Le Lude, Verneil-le-Chétif -> Mayet; Le Lude-> Mayet,

## Mise en œuvre

- Etape 1** : S'entretenir avec la Région
- Etape 2** : Etudier la faisabilité pour des expérimentations
- Etape 3**: Faire le lien avec le bilan covoiturage et TAD
- Etape 4** : Lancer des expérimentations

## Vigilance

- Complémentarité avec les autres offres de mobilité (covoiturage , TAD , autostop , transport en commun ... )

**Porteur** CC Sud Sarthe, Région

**Partenaire :**  
Communes, CC voisines, Département,

**Financements :** CC Sud Sarthe, Région



*Dépend de la solution retenue*



**Priorité : FORTE**



**Suivi & Evaluation :**

- Cartographie des implantations
- Statistiques journalières d'utilisation des bornes

**Cible principale :**

Utilisateurs de véhicules électrique

# Fiche action n°11 : Améliorer l'intermodalité en gare

Axe 2 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

## Description

L'objectif est de faciliter les correspondances entre les différents modes de transport et améliorer l'expérience des usagers en gare. L'intermodalité renforce l'attractivité et l'efficacité des réseaux de mobilité locaux. Pour chaque gare, l'utilisateur doit pouvoir trouver des abris vélo sécurisés et l'information d'accès aux différentes mobilités: train, voie cyclable, place de covoiturage, TAD .. Cette action est en lien avec le Schéma Directeur des mobilités actives qui prévoit des stationnements vélo en gare, et la signalétique.

## Mise en œuvre

- Etape 1 :** Encourager l'installation d'équipements vélo dans toutes les gares
- Etape 2 :** Harmoniser les informations pour les voyageurs
- Etape 3 :** Communiquer

## Vigilance

- Accessibilité
- Visibilité
- Harmonie des informations

**Porteur** CC Sud Sarthe, Communes

**Partenaire :**  
Région

**Financements :** CC Sud Sarthe,  
Communes, Région



*Cf SDMA*

Stationnement vélo  
Arceau : 120€  
Abri-vélo 820€/emplacement  
Box individuel : 2 000€/u  
Box collectif : 20 000€ / 10 places



**Priorité : FORTE**



**Suivi & Evaluation :**

- Augmentation de la fréquentation en gare
- Enquête satisfaction des usagers

**Cible principale :**  
Tout public

# Fiche action n°12 : Améliorer l'offre de cars existante

Axe 2 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

## Description

- La ligne existante 218 est la 4ième ligne structurante à l'échelle du Département. Elle est gérée par Aléop Région Pays de la Loire et relie Le Lude au Mans. En 2024, 90 000 voyageurs, dont 77% de scolaire.
- Pour les actifs, cette ligne pourrait être renforcée aux horaires pendulaires. Actuellement, le soir deux cars partent du Mans à 17h15 et 18h10. Le matin, depuis Le Lude, 3 cars : 6h20 6h30 et 6h50
- L'objectif est de rendre cette ligne concurrentielle à la voiture individuelle. Une réflexion peut être portée avec la Région sur la création de nouveaux arrêts plus stratégiques, l'augmentation de la fréquence et l'adaptation des horaires.

## Mise en œuvre

- Etape 1:** Echange avec la Région
- Etape 2 :** Etude de faisabilité

## Vigilance

Les trajets doivent être optimisés pour être concurrentiels à la voiture individuelle.

Porteur Région

Partenaire :  
CC Sud Sarthe, Commune

Financements : Région Grand Est



Temps d'agent de la CC Sud Sarthe



Priorité : TERTIAIRE



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des transports en commun
- Satisfaction des usagers

Cible principale :  
Tout public

# Fiche action n°13 : Améliorer l'offre de covoiturage

Axe 3 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

## Description

Sur le territoire, le covoiturage représente une solution adaptée et efficace pour réduire la dépendance à la voiture individuelle, pour faciliter les trajets du quotidien. Le but est de rendre le covoiturage plus accessible, plus attractif pour l'ensemble des habitants.

Elle repose sur le développement d'un **maillage d'aires de covoiturage**, plus ou moins dense. La CC Sud Sarthe a déjà commencé à travailler sur le sujet et à identifié 10 aires de covoiturage potentielle. L'objectif est d'encourager, de soutenir et faciliter l'usage des mobilités solidaires et durables mais aussi inclusives des habitants, facilitant et sécurisant des lieux de rencontres entre les conducteurs et passagers.

Parallèlement, un **accompagnement des usagers en partenariat avec un prestataire privé** est en cours de réflexion. Cette action est en lien avec l'accompagnement de la pratique de l'autostop

## Mise en œuvre

**Etape 1** : Choix d'un prestataire privé

**Etape 2** : Programmer dans le temps le développement des aires de covoiturage

**Etape 3** : Communiquer

## Vigilance

Visibilité des aires

Communication

Emplacement des aires de covoiturage, Collaboration avec les entreprises

Porteur CC Sud Sarthe

Partenaire :

Région, Communes, Département, prestataire privé

Financements : CC Sud Sarthe, Région



**Aire de covoiturage:**

Aire de proximité : > 2000€ ,  
Aire intermédiaire 15 000€ à 80 000€ ,  
Aire structurante (+de 30 places) 70 000€ à 180 000€



**Priorité : FORTE**



**Suivi & Evaluation :**

- Taux de remplissage des aires de covoiturage
- Nombre de trajets covoiturés via la plateforme


**Cible principale :**

Tout public

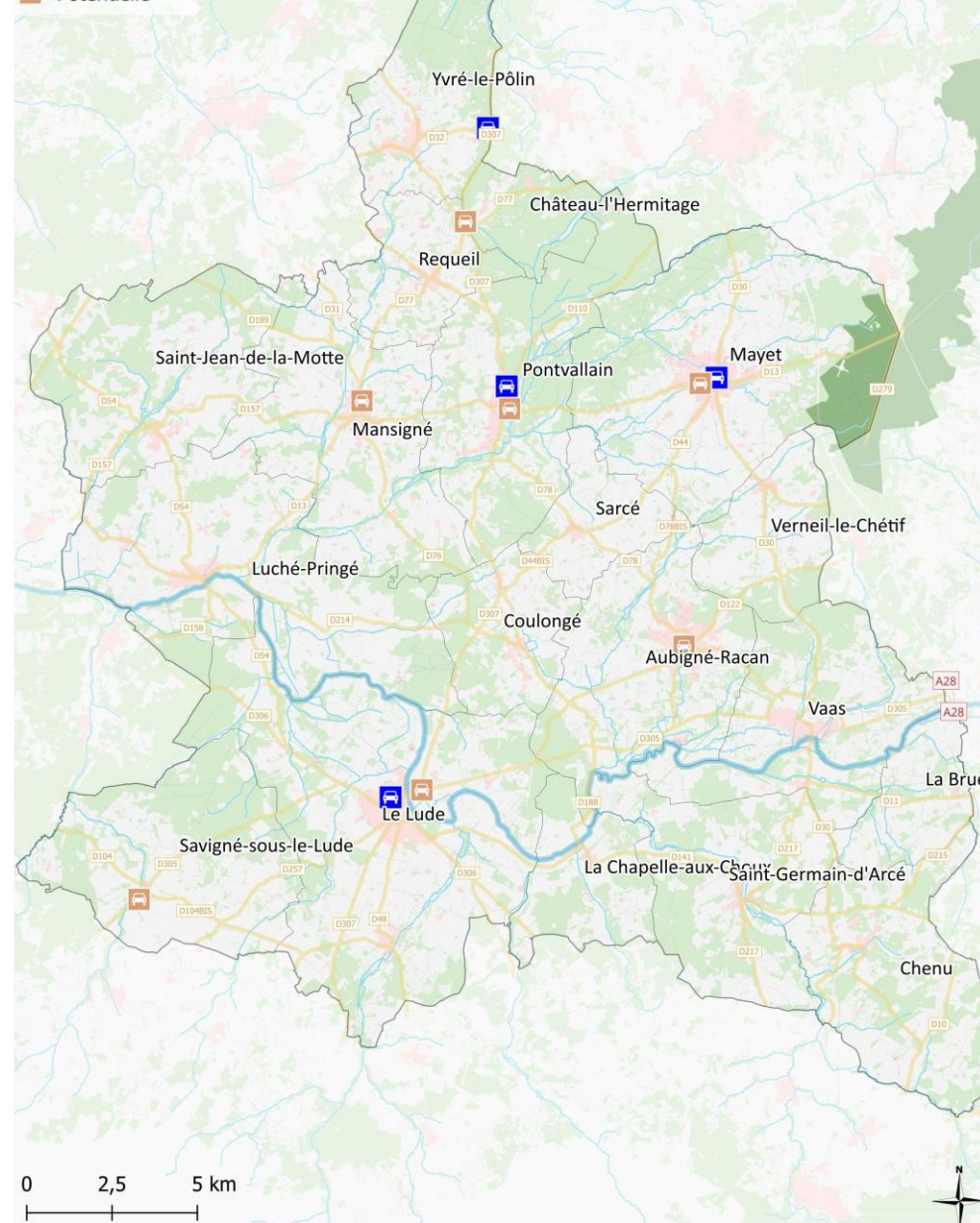
# Aires de covoiturage potentielles

Aire covoiturage	Description
<u>Aire de la Belle Croix, place Alfred Bouhours, Château l'Hermitage</u>	20 places environ Déjà utilisé comme zone de covoiturage, mais non matérialisée. Il y a un portillon qui permet d'attendre le « covoitureur » sous l'abribus, qui est situé sur le bord de l'axe Le MANS/ Le LUDE ; juste à côté de la zone d'activités de la Belle Croix.
<u>Parking Rue de la Fontaine, Aubigné-Racan</u>	Parking utilisé lorsque les gens partent en voyage en car ou pour le covoiturage
<u>Parking de la salle des fêtes, 1A Place de la mairie, 4 rue des Pensées, Savigné-sous-le-Lude</u>	
<u>Aire de covoiturage La Gare, Mansigné</u>	Parking situé juste à côté de la piscine
<u>Parking de la salle des fêtes, Lieu-dit Les Bas Jardins, Pontvallain</u>	20 places environ
<u>Parking de l'Espérance, Yvré-le-Pôlin</u>	10 places environ (souvent complet)
<u>Parking du cimetière, Pontvallain</u>	
<u>Parking salle des fêtes, Mayet</u>	10 places environ
<u>Parking cimetière, Mayet</u>	12 places environ
<u>Parking rond-point route du Mans, Le Lude</u>	8 places environ

Aire de covoiturage

 Officielle

 Potentielle



# Fiche action n°14 : Mise en place d'un service de Transport à la demande (TAD)

Axe 3 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

## Description

- Le service de transport à la demande s'adapte très bien aux territoires ruraux comme celui de la CC Sud Sarthe. Il est prévu par la Région Pays de la Loire pour une première expérimentation à compter de novembre 2026. Il fonctionnera de **point à point, ouvert à tous**. Pour cette première phase, un arrêt en gare de Mayet est pressenti par la Région. La CC Sud Sarthe souhaiterait des arrêts de chacun de ces communes afin de desservir Mayet et Le Lude. (cf Action 10)
- Un manque semble déjà être identifié et pourra être rapporté lors de cette phase test : un arrêt en gare d'Ecommoy et de Montval-sur-Loir.

## Mise en œuvre

- Etape 1 :** Echange avec la Région
- Etape 2 :** Mise en œuvre

## Vigilance

Service en cohérence avec les besoins  
Simplicité d'usage  
Communication

Porteur Région

Partenaire :  
CC Sud Sarthe, Commune,

Financements : Région , CC Sud Sarthe  
(communication)



Eléments de communication:  
500€ - 1 500€  
Temps d'agent



Priorité : FORTE



Suivi & Evaluation :

- Satisfaction des usagers
- Fréquentation du service

Cible principale :

Tout public

# Fiche action n°15 : Valoriser les véhicules intermédiaires

Axe 3 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

## Description

- Cette action vise à promouvoir l'usage des véhicules intermédiaires. Entre le vélo classique et la voiture, il existe désormais de plus en plus de modèles de véhicule adaptés à un usage précis. (voiturette électrique, véhicule compacte...). Ces véhicules sont non polluants, non bruyants, peu encombrants, et dix fois moins coûteux qu'une automobile. Ils apparaissent comme une alternative plus économique, flexible et respectueuse de l'environnement.
- La CC Sud Sarthe peut informer, sensibiliser les habitants pour présenter ces véhicules et peut organiser des événements tests

## Mise en œuvre

- Etape 1 :** Communiquer
- Etape 2 :** Acquérir un véhicule intermédiaire
- Etape 3 :** Organiser des événements pour permettre aux habitants de tester.

## Vigilance

- Une filiale encore en construction

Porteur CC Sud Sarthe

Partenaire :

Région, Commune, PETR,  
Département,

Financements : Prime ADVENIR pour  
la fourniture et l'installation



Selon d'ADEME, entre 4 000€ et  
17 000€



Priorité : SECONDAIRE



Suivi & Evaluation :

Satisfaction des usagers

Cible principale :

Tout public

# Fiche action n°16 : Réaliser un schéma de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE)

Axe 3 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

## Description

- Un SDIRVE est un document stratégique qui vise à planifier de manière cohérente et progressive le déploiement des bornes de recharge, en tenant compte des usages, des flux de déplacement, des contraintes techniques et des spécificités d'un territoire les zones prioritaires d'implantation (bourgs centres, équipements publics, zones d'activités, pôles de serrural).
- Le SDIRVE permettra d'identifier vices), de définir les types de bornes adaptés (recharge normale, accélérée ou rapide) et d'assurer une complémentarité avec les infrastructures existantes ou portées par d'autres acteurs (Opérateurs privés..).

## Mise en œuvre

- Etape 1:** Lancement et cadrage de la démarche (mode de pilotage interne ou BE)
- Etape 2:** Diagnostic, stratégie, plan d'action,
- Etape 3:** Validation
- Etape 4:** Mise en œuvre

## Vigilance

- Cohérence avec les bornes actuelles et futurs; articulation avec les autres acteurs
- Accessibilité et visibilité
- Adaptabilité

**Porteur** CC Sud Sarthe

**Partenaire :**

Région, commune, prestataires privés, Etat

**Financements :** CC Sud Sarthe, Région,



SDIRVE: 20 00€ - 50 000€



**Priorité : SECONDAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

- Mise en œuvre du SDIRVE

**Cible principale :**

CC Sud Sarthe

# Fiche action n°17 : Mise en place d'une offre de mobilité solidaire

Axe 3 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

## Description

La mobilité solidaire vise à faciliter les déplacements des personnes rencontrant des difficultés d'accès aux transports, en s'appuyant sur la solidarité et l'entraide locale. Elle a pour objectif de lutter contre l'isolement, de favoriser l'autonomie des habitants et de renforcer le lien social sur le territoire.

La CC Sud Sarthe souhaite mettre en place une **convention de bénévolat** entre des habitants volontaires et les communes afin d'encadrer l'engagement des bénévoles proposant des transports solidaires.

Un **tableau recensant les bénévoles** sera créé et tenu à jour par la collectivité, et mis à disposition des personnes ayant besoin d'un transport pour leurs déplacements du quotidien (rendez-vous médicaux, courses, démarches administratives).

## Mise en œuvre

**Etape 1:** Rédaction de la convention

**Etape 2:** Création du tableau de recensement des bénévoles

**Etape 3:** Communication auprès des communes

**Etape 4:** Communication auprès des habitants

## Vigilance

- Rédaction de la convention: cadrage du service pour éviter tout abus.

**Porteur** : CC Sud Sarthe

**Partenaire** :  
Communes, habitants

**Financements** : CC Sud Sarthe, Région,



Temps d'agent



**Priorité : PRIORITAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

- Nombre de trajets réalisé
- Satisfaction des usagers

**Cible principale :**

Habitants

## Axe 4 : Développer des solutions pour les mobilités actives

### Description

- Le Schéma directeur des mobilités actives propose un maillage cyclable structuré et sécurisé. Ce plan assure une continuité entre les communes et assure une cohérence cyclable sur tout le territoire de la CC Sud Sarthe

### Mise en œuvre

**Etape 1 :** Communiquer auprès des communes pour encourager la pratique du vélo et la mise en place d'aménagements cyclables

**Etape 2 :** Accompagner les communes volontaires

### Vigilance

- Continuité des itinéraires réalisés.
- Dessertes des pôles générateurs de déplacement

**Porteur :** Communes, Département

**Partenaire :**  
CC Sud Sarthe

**Financements :** Communes,  
Département



Cf SDMA



**Priorité : FORTE**



**Suivi & Evaluation :**

Augmentation de la part modale vélo  
Satisfaction des usagers

**Cible principale :**

Tout public

# Fiche action n°19 : Aménager les centres bourgs en faveur des piétons et cyclistes

## Axe 4 : Développer des solutions pour les mobilités actives

### Description

- De même, le Schéma Directeur des mobilités actives propose des solutions de réduction de la vitesse dans les centres bourgs, en faveur des piétons et des cyclistes. Des aménagements sécurisés pour apaiser les centres-bourgs.
- Au regard du diagnostic, ces aménagements sont très importants: en effet, une part importante des habitants du territoire travaille dans leur commune de résidence. (Le Lude: 44%, Aubigné-Racan: 35%, Mansigné 30% ...)

### Mise en œuvre

**Etape 1 :** Communiquer auprès des communes pour encourager la pratique du vélo et la mise en place d'aménagements cyclables

**Etape 2 :** Accompagner les communes volontaires

### Vigilance

- Continuité des itinéraires réalisés.
- Dessertes sécurisées des pôles générateurs de déplacement

**Porteur :** Communes, Département

**Partenaire :**  
CC Sud Sarthe

**Financements :** Communes,  
Département



Cf SDMA



**Priorité : TERTIAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

Augmentation de la part modale vélo  
Satisfaction des usagers

**Cible principale :**

Tout public

# Fiche action n°20 : Renforcer et déployer les services et équipements favorisant la pratique cyclable

## Axe 4 : Développer des solutions pour les mobilités actives

### Description

- De même, le Schéma Directeur des mobilités actives propose d'équiper les pôles structurants de stationnement vélo. Il propose également la mise en place de borne de réparation et de borne de recharge pour les vélos à assistance électrique.
- La CC Sud Sarthe peut participer en regroupant les commandes de chaque commune par exemple.

### Mise en œuvre

**Etape 1 :** Communiquer auprès des communes pour encourager la pratique du vélo et la mise en place d'équipements cyclables

**Etape 2 :** Accompagner les communes volontaires

### Vigilance

- Entretien des équipements
- Equipement sécurisé

**Porteur :** Communes

**Partenaire :**

CC Sud Sarthe, Région, Département,

**Financements :** Communes, CC Sud Sarthe



Cf SDMA



**Priorité : TERTIAIRE**



**Suivi & Evaluation :**

- Taux d'utilisation des stationnements vélos

**Cible principale :**

Tout public

# Fiche action n°21 : Valoriser les sentiers et chemins existants

## Axe 4 : Développer des solutions pour les mobilités actives

### Description

- Le territoire de la CC Sud Sarthe dispose d'un réseau dense de chemins et sentiers piétons, qui constitue un atout majeur pour la mobilité douce, les loisirs et la découverte du patrimoine local. Cette action vise à renforcer et compléter ce maillage, en reliant entre eux les itinéraires existants pour créer un réseau continu, sécurisé et accessible à tous.
- L'association « Rand'Aune et Loir » a déjà recensé de nombreuses boucles et itinéraires piétons sur le territoire : 27 circuits, 326 km
- Le PETR Pays Vallée du Loir porte également une réflexion d'un projet pédestre « Sentier au fil du Loir »

### Mise en œuvre

**Etape 1 :** Identifier les cheminements à relier

**Etape 2 :** Hiérarchiser et mise en œuvre

**Etape 3 :** Elaborer une carte de tous les itinéraires existants

### Vigilance

- Communication

Porteur CC Sud Sarthe

**Partenaire :** Association « Rand'Aune et Loir », Département, Etat,  
**Financements :** Prime ADVENIR pour la fourniture et l'installation



Eléments de communication:  
500€ - 1 500€  
+ Création de chemin, balisage



**Priorité : TERTIAIRE**



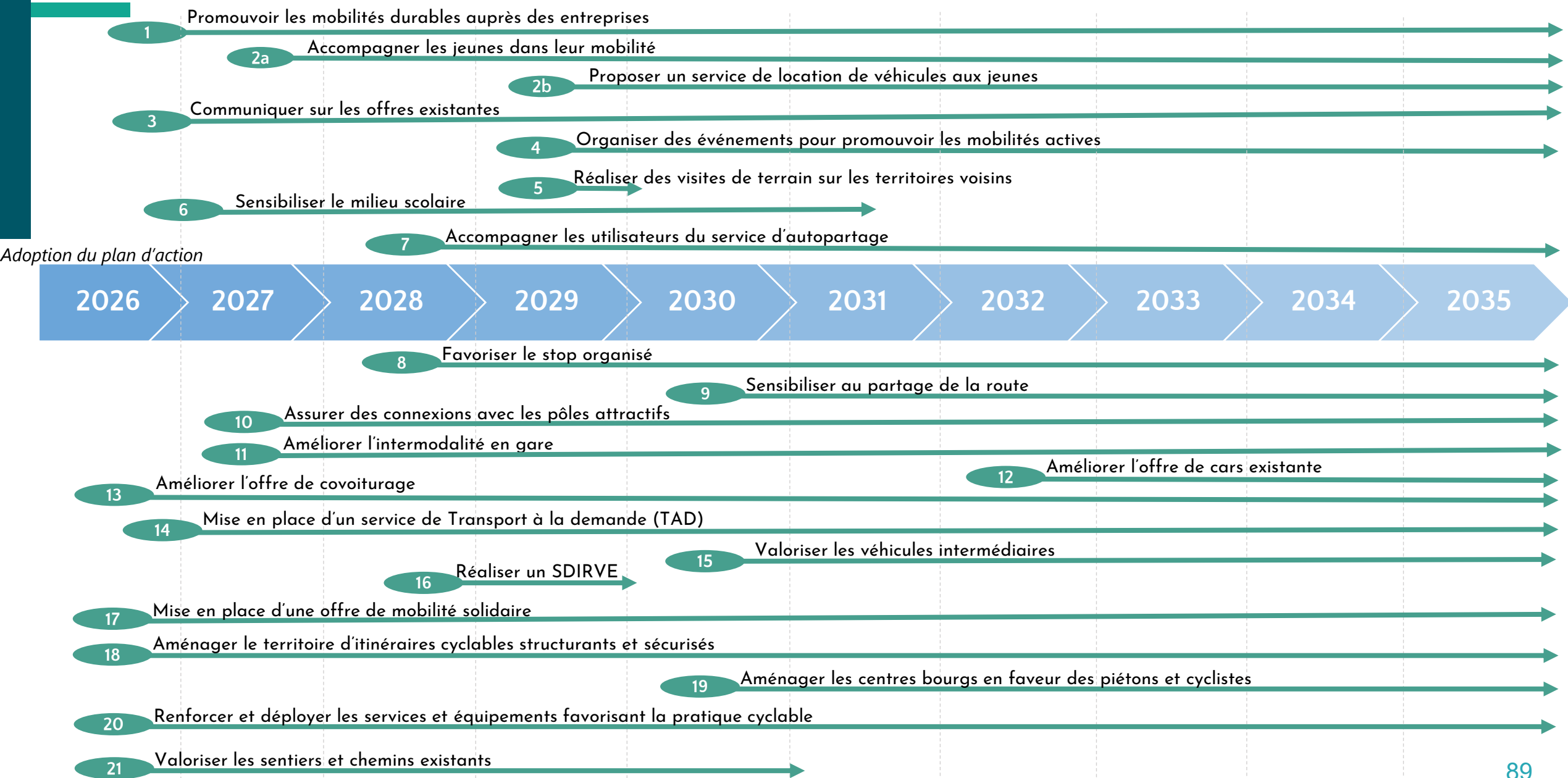
**Suivi & Evaluation :**

- Satisfaction des usagers

**Cible principale :**

Tout public

## 3.2 Chronologie de mise en œuvre des actions



### 3.3 Plan d'investissement

	<b>Action</b>		<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
1	Promouvoir les mobilités durables auprès des entreprises	Communication	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
2a	Accompagner les jeunes dans leur mobilité	Pour 10 jeunes du dispositif "Jeunes M'Active" et 2 jeunes de l'Information Jeunesse		A définir	A définir	A définir	A définir	A définir	A définir	A définir
2b	Proposer un service de location de véhicules aux jeunes	Accompagnement								
3	Communiquer sur les offres existantes	Communication	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
4	Organiser des événements pour promouvoir les mobilités actives					1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €
5	Réaliser des visites de terrain sur les territoires voisins	1 journée				300 €				
6	Sensibiliser le milieu scolaire	5 classes	8 500 €	8 500 €	8 500 €	8 500 €	8 500 €	8 500 €	8 500 €	8 500 €
7	Accompagner les utilisateurs du service d'autopartage				Temps agent					
8	Favoriser l'autostop	Communication			500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
9	Sensibiliser au partage de la route	Panneaux, atelier communication					2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €
10	Assurer des connexions avec les pôles attractifs	Dépend de la solution retenue								
11	Améliorer l'intermodalité en gare	Cf SDMA								
12	Améliorer l'offre de cars existante	cf Région								
13	Améliorer l'offre de covoiturage	2 aires de covoiturage / an	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €			
14	Mise en place d'un service de Transport à la demande (TAD)	Cf Région Communication	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
15	Valoriser les véhicules intermédiaires	Achat véhicules intermédiaires					8 000 €			
16	Réalisation d'un SDIRVE				20 000 €					
17	Aménager le territoire d'itinéraires cyclables structurants et sécurisés	Cf SDMA								
18	Aménager les centres bourgs en faveur des piétons et cyclistes	Cf SDMA								
19	Renforcer et déployer les services et équipements favorisant la pratique cyclable	Cf SDMA								
20	Valoriser les sentiers et chemins existants		500 €	500 €	500 €					
<b>TOTAL</b>			<b>20 500 €</b>	<b>20 500 €</b>	<b>41 000 €</b>	<b>21 800 €</b>	<b>31 500 €</b>	<b>13 500 €</b>	<b>13 500 €</b>	<b>13 500 €</b>

# 04

## LE SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES

- 4.1 Rappel de la réglementation
- 4.2 Présentation du maillage
- 4.3 Les aménagements cyclables
- 4.4 Le coût des aménagements
- 4.5 Le plan de stationnement
- 4.6 Les fiches par communes

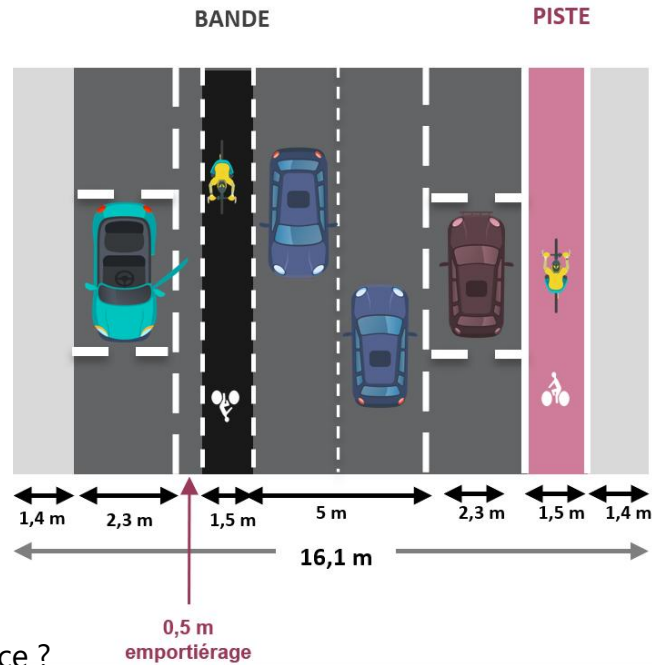


# 4.1.

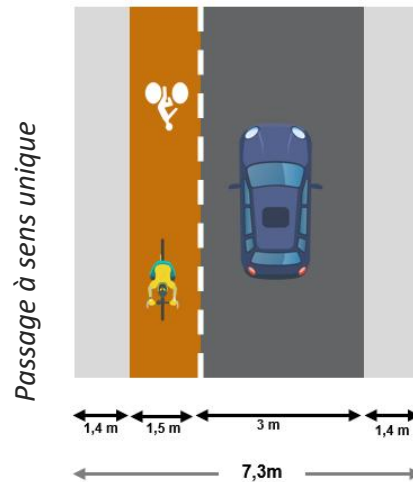
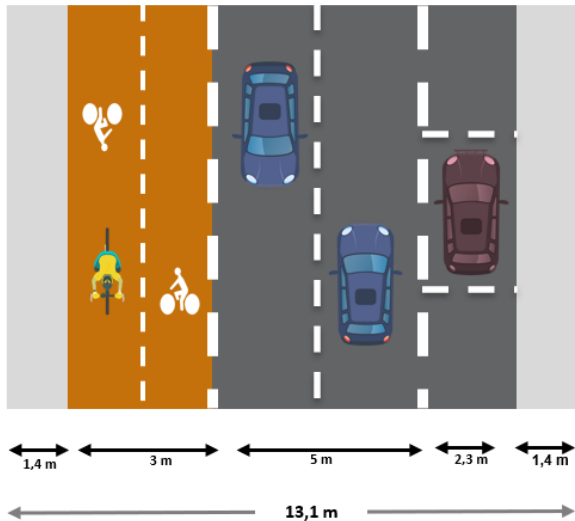
## Rappel de la réglementation

# 4.1 Cadre réglementaire et définition des aménagements

## Emprise minimale pour permettre l'ensemble des usages



Comment trouver de la place ?



- Un cycliste n'a pas le droit de circuler sur un trottoir [Article R412-34 du code de la route](#)
- La largeur réglementaire d'un trottoir est de 1,4 m
- La largeur minimale pour le passage d'un cycliste dans un sens de circulation est de 1,5 m

Les aménagements cyclables peuvent être réalisés :

### En site propre (piste, voie verte) :

- C'est-à-dire séparé de la circulation automobile.
- Le foncier ou les accotements doivent être disponibles.
- Ce sont les aménagements qui offrent le plus de sécurité et de confort.
- Mais ce sont les plus coûteux.

### En mixité sur la chaussée (bande cyclable, chaudiou, double sens) :

- Nécessite des voies suffisamment larges
- Doivent être compatibles avec le stationnement

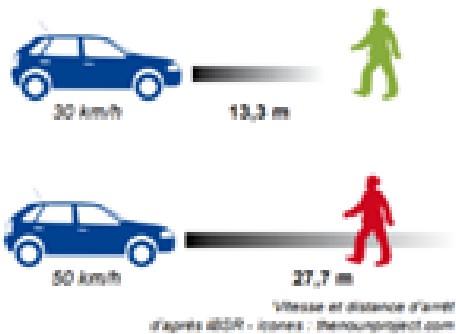
# 4.1. Cadre réglementaire et définition des aménagements

Le positionnement de l'aménagement, sur ou en dehors de la chaussée, dépend de la vitesse et du flux de véhicules

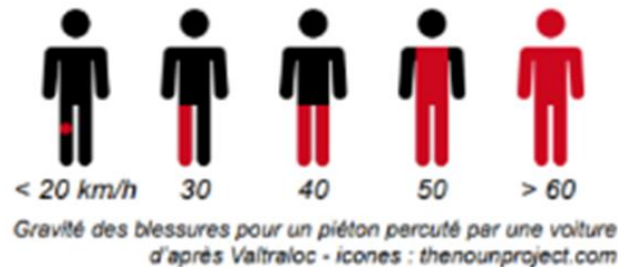
Le **CEREMA** a établi des recommandations d'aménagement selon ces 2 critères.

- Plus il y a de véhicules circulants à des vitesses élevées, plus il faut proposer des aménagements en site propre.
- À l'inverse, plus les flux et les vitesses sont réduits, plus on peut tendre vers de la mixité d'usage, c'est-à-dire sans aménagements spécifiques.

### Distance de freinage réduite



### Gravité des blessures



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Tableau du CEREMA (2021) inspiré des recommandations néerlandaises du CROW (Design Manual for bicycle traffic – 2016).

### CHANCES DE SURVIE D'UN PIÉTON EN CAS D'ACCIDENT :

- avec une voiture roulant à **50 km/h** : 15%
- avec une voiture roulant à **30 km/h** : 90%

**Chances de survie six fois plus élevées à 30 km/h**

# 4.2.

## Présentation du maillage

## 4.2 Présentation du maillage

Le maillage proposé dans ce schéma directeur s'étend sur plus de **170 kilomètres qui viennent s'ajouter aux 78 kilomètres existants.**

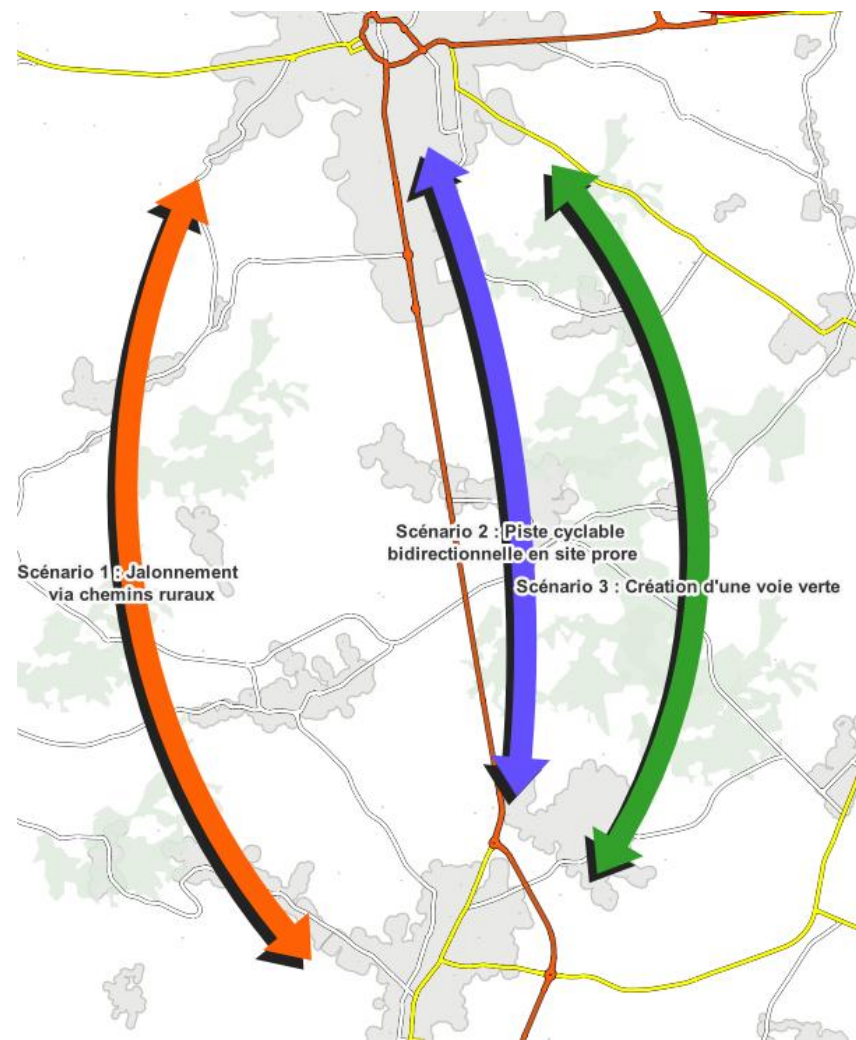
Tous les itinéraires proposés ne sont pas de la même importance (*lieux desservis, potentiel de cyclistes*) et certains ont les mêmes origines / destinations, mais avec des trajets et des typologies d'aménagements différents. **Ces scénarios peuvent être complémentaires.**

Le maillage est présenté sous deux formes :

- Des aménagements internes aux communes permettant de connecter des pôles stratégiques générateurs de déplacements (écoles, stades, commerces...)
- Des itinéraires (ou liaisons) reliant les communes entre elles.

Dans l'application du schéma, il est **nécessaire de les prioriser** pour aboutir à une planification par phase. **Le schéma n'est pas un document prescriptif**, il permet une vision à long terme des investissements à engager.

Pour les passerelles et les encorbellements, les coûts peuvent fortement varier selon le type d'ouvrage et les contraintes techniques.



Les aménagements proposés couvrent l'ensemble du territoire, le maillage a été élaboré pour atteindre différents objectifs :

- Proposition systématique de réduction de vitesse dans les centres-bourgs. (Ex La Bruère-sur-Loir)
- Connexion entre les communes
- Dessertes des principaux pôles générateurs de déplacements
  - Etablissements scolaires
  - Zones sportives et de loisirs
  - Commerces et zones d'activités
  - Equipements de transports (gare, aire de covoiturage, station de véhicules en autopartage)

Ils se présentent sous différentes catégories :

- Aménagements en site propre : Piste cyclable et voie verte
- Aménagements sur chaussée : Chaussée à voie centrale banalisée et double sens cyclable
- Aménagements de sécurité sur la chaussée : Plateaux et réduction de vitesse
- Jalonnement (signalisation verticale) et marquage au sol : Liaisons cyclables sans aménagements spécifiques.
- Utilisation de chemins existants (routes empierrées et sentiers) : Améliorations de chemins

## 4.2 Présentation du maillage

### Aménagements existants

- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable
- x-x- Voie réservée
- Voie verte

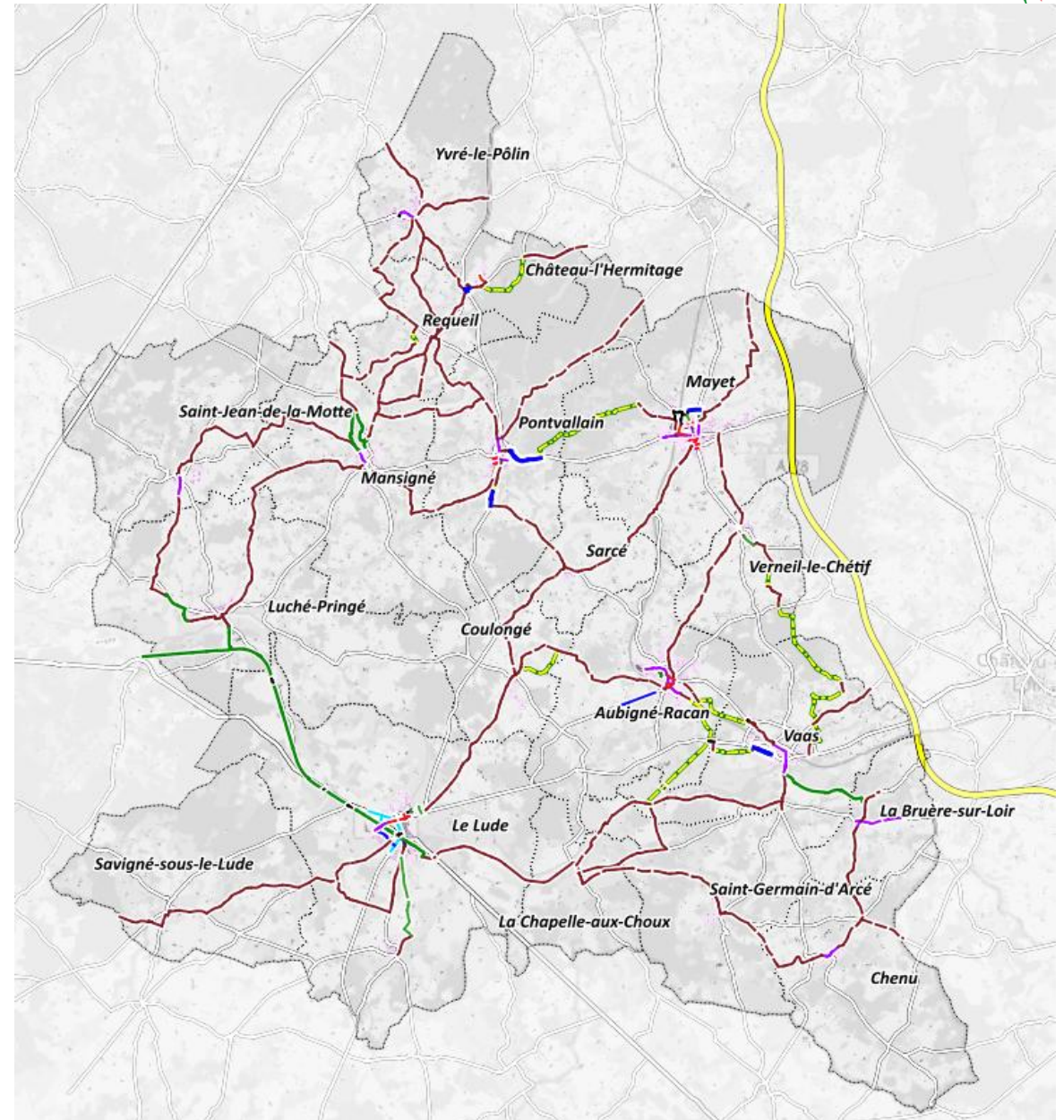
Aménagements existants	Longueur en Km
Bande cyclable	2,8
Double sens cyclable	0,9
Jalonnement	50,5
Piste cyclable	1,3
Voie réservée	0,3
Voie verte	21,2
<b>Total général</b>	<b>76,8</b>

### Propositions d'aménagements

Propositions d'aménagements	Longueur en Km
Amélioration de chemin	23,28
Chaucidou	9,27
Double piste cyclable unidirectionnelle	0,90
Double sens cyclable	2,07
Encorbellement	0,02
Jalonnement	126,42
Marquage au sol	2,64
Passerelle	0,12
Piste cyclable	1,79
Plateau	0,04
Traversée	0,02
Voie verte	3,45
<b>Total général</b>	<b>170,01</b>

### Propositions d'aménagements

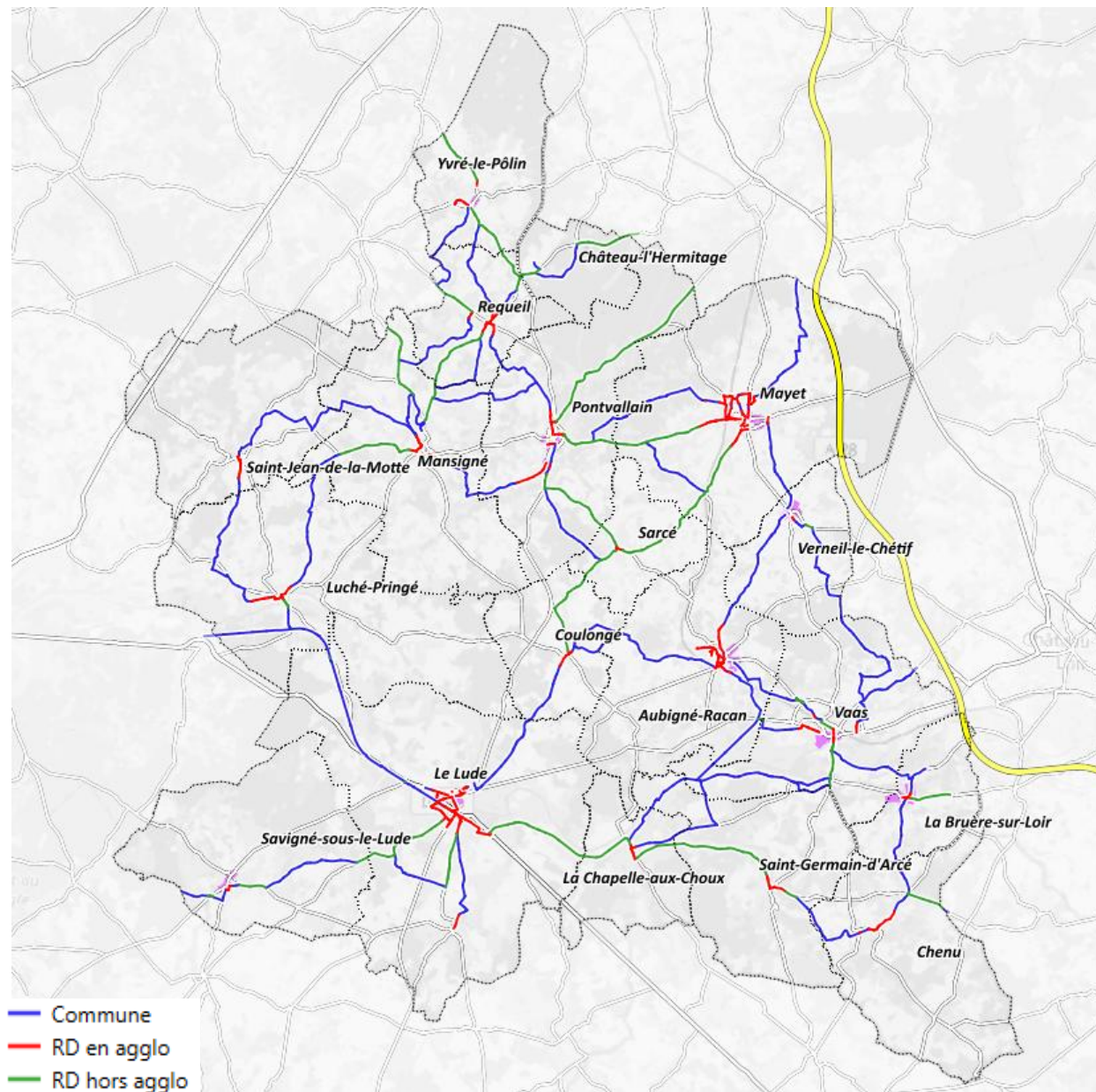
- x-x- Amélioration de chemin
- x-x- Chaucidou
- x-x- Double sens cyclable
- Franchissements (Encorbellement - Passerelle - Plateau)
- x-x- Jalonnement
- x-x- Marquage au sol
- x-x- Piste cyclable
- x-x- Voie verte
- Proposition de réduction de vitesse



Le maillage proposé s'appuie sur différentes catégories de voies :

Compétence	Longueur en Km
<b>Commune</b>	<b>102,1</b>
Aménagement sur chaussée	1,1
Franchissements	0,1
Jalonnement	69,8
Piste cyclable	0,5
Voie verte	30,6
<b>RD en agglo</b>	<b>25,0</b>
Aménagement sur chaussée	10,2
Franchissements	0,1
Jalonnement	12,7
Piste cyclable	1,3
Voie verte	0,8
<b>RD hors agglo</b>	<b>51,6</b>
Aménagement sur chaussée	2,5
Franchissements	0,0
Jalonnement	44,0
Piste cyclable	5,0
<b>Total général</b>	<b>178,8</b>

- Les tronçons où peut s'exercer la compétence de la communauté de communes sont dans les zones d'activités.
- Le réseau départemental est fortement sollicité avec 43 % du linéaire.
- Dans le cadre des RD en Agglo, la gestion des panneaux de police (ex limitation de vitesse) est de compétence communale. L'avis du conseil départemental est cependant nécessaire pour toutes opérations.



# 4.3.

## Les aménagements cyclables

## LES AMÉNAGEMENTS EN SITE PROPRE

### Pistes cyclables



### Voie verte



## LES AMÉNAGEMENTS SUR CHAUSSÉE

### Bande cyclable



### Double sens cyclable



### Chaucidou



- L'article 2 du décret no 2022-635 du 22 avril 2022 autorise la circulation motorisée des riverains pour une desserte locale avec une vitesse ne pouvant excéder 30Km/h.



### LES AMÉNAGEMENTS EN SITE PROPRE

#### Pistes cyclables



Obligatoire



Conseillée

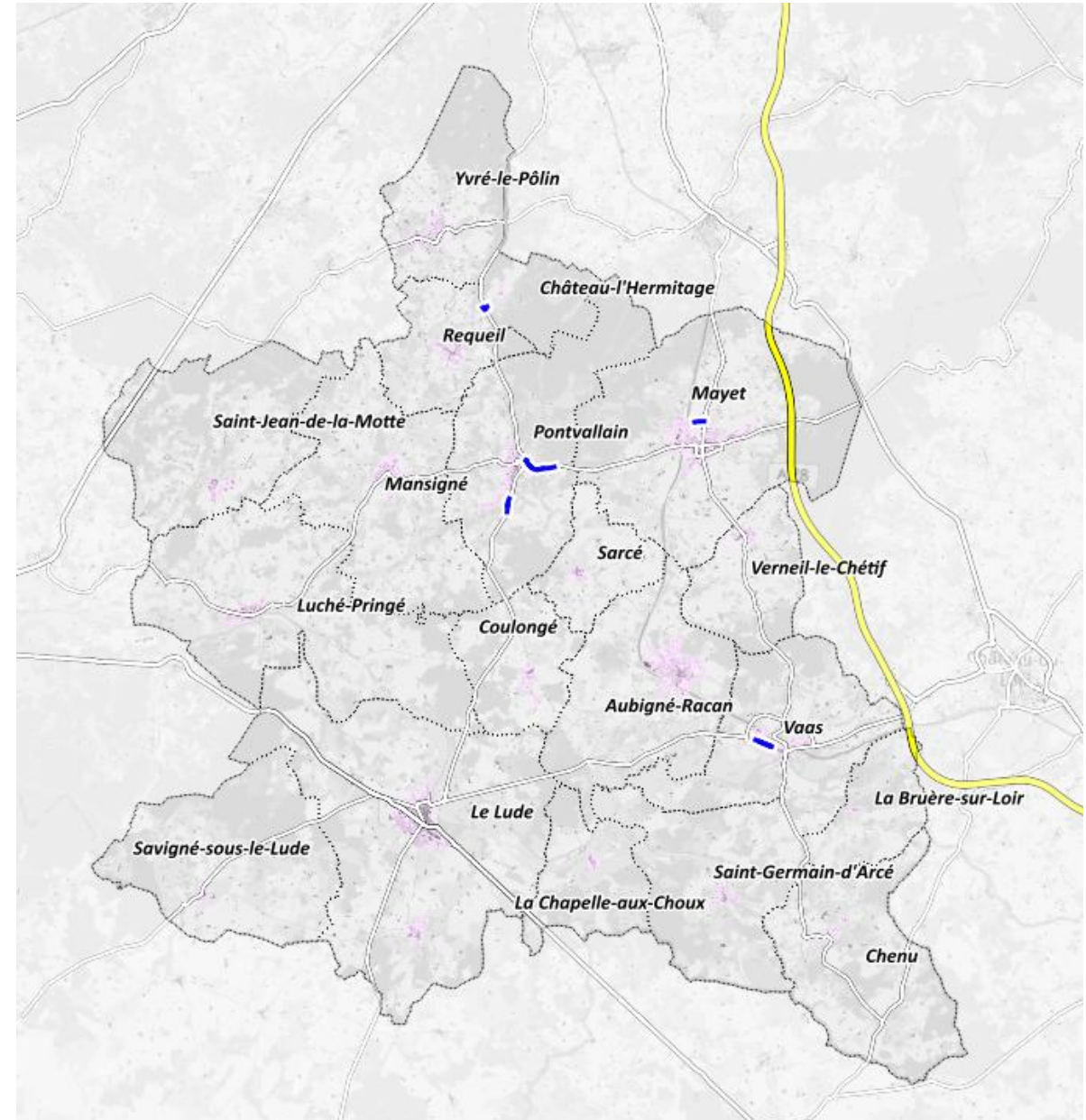
#### Voie verte



### 4.3.1.1 Aménagements en site propre : Les pistes cyclables



- Largeur conseillée de **2m** en unidirectionnelle et **3m** en bidirectionnelle.
- Circulation exclusivement réservée aux vélos. Attention à traiter la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale.
- Piste **séparée physiquement** de la chaussée.
- Peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.

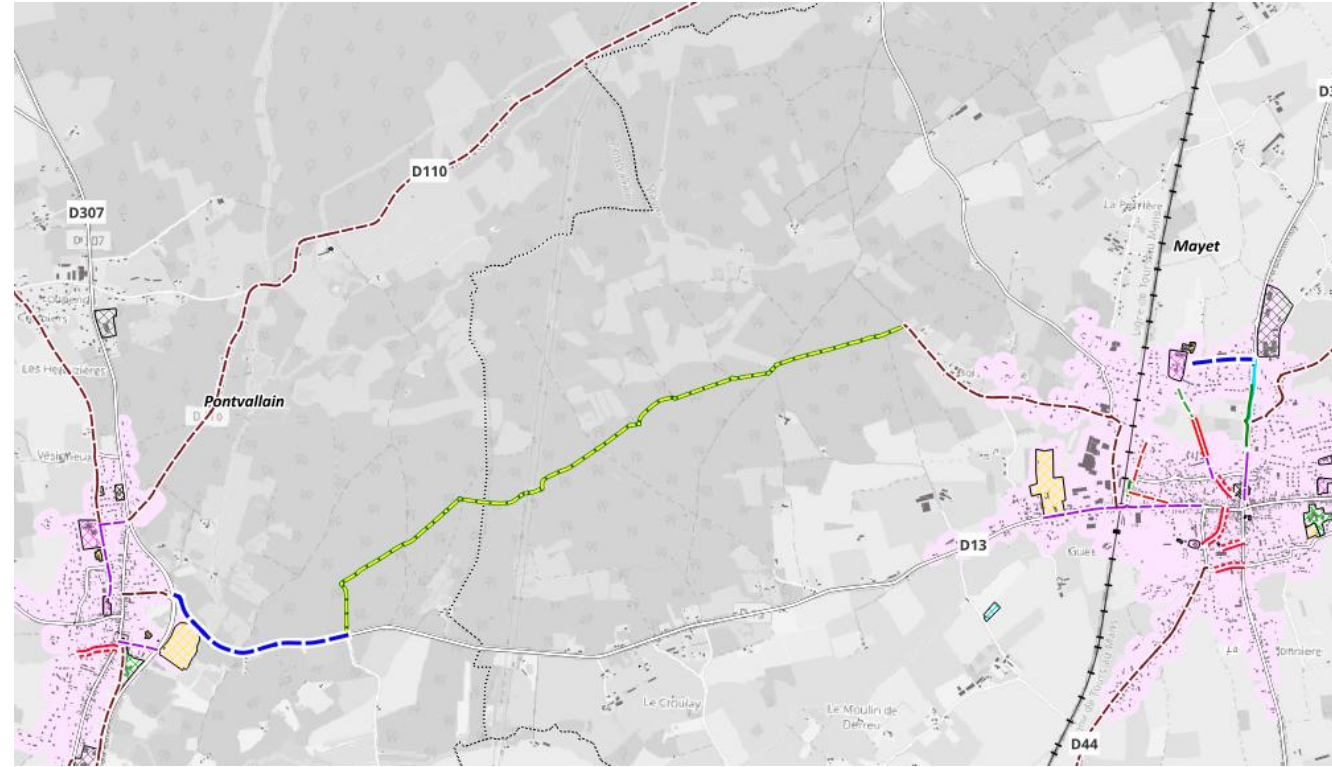


### 4.3.1 Aménagements en site propre : Les pistes cyclables

Rue de la libération à Vaas

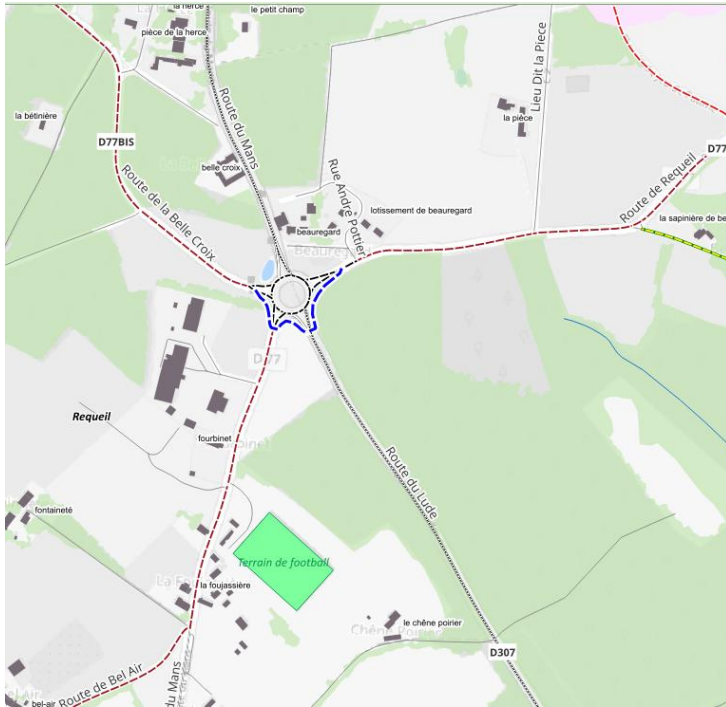


Connexion Mayet – Pontvallain le long de la D13



## 4.3.1 Aménagements en site propre : Les pistes cyclables

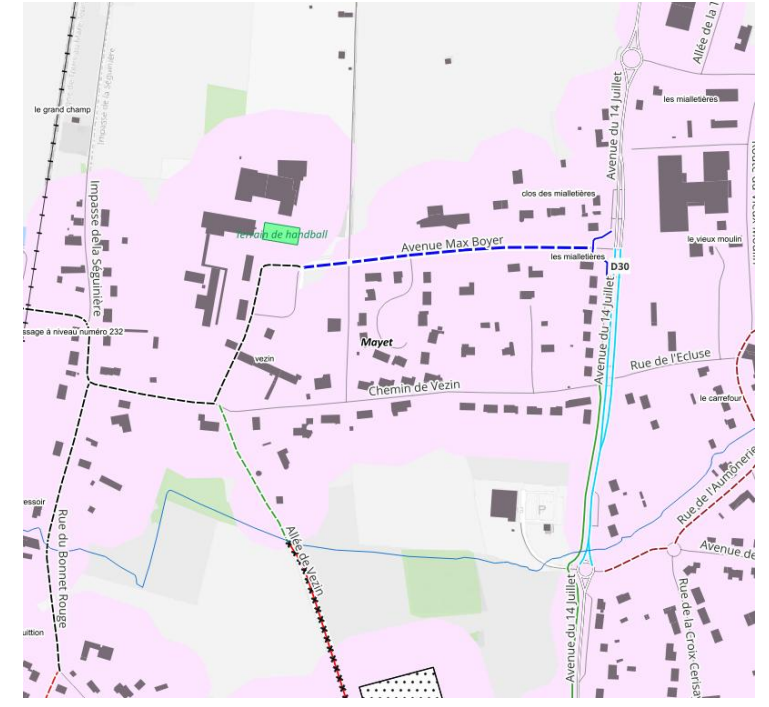
Giratoire D307 – D77 bis à château l'Hermitage et Recueil



Entrée sud de Pontvallain



Accès au collège de Mayet



### 4.3.1.2 Aménagements en site propre : Les voies vertes

De très nombreux tracés sont proposés en voie verte. Cela permet des jonctions mixtes cycles et piéton sur des portions en sites propres.

- Circulation « non motorisée ».
- Liaisons de loisirs-tourisme ou déplacements locaux (cavaliers, chemins de halage, engins agricoles)
- Largeur entre 3m et 5m recommandée.



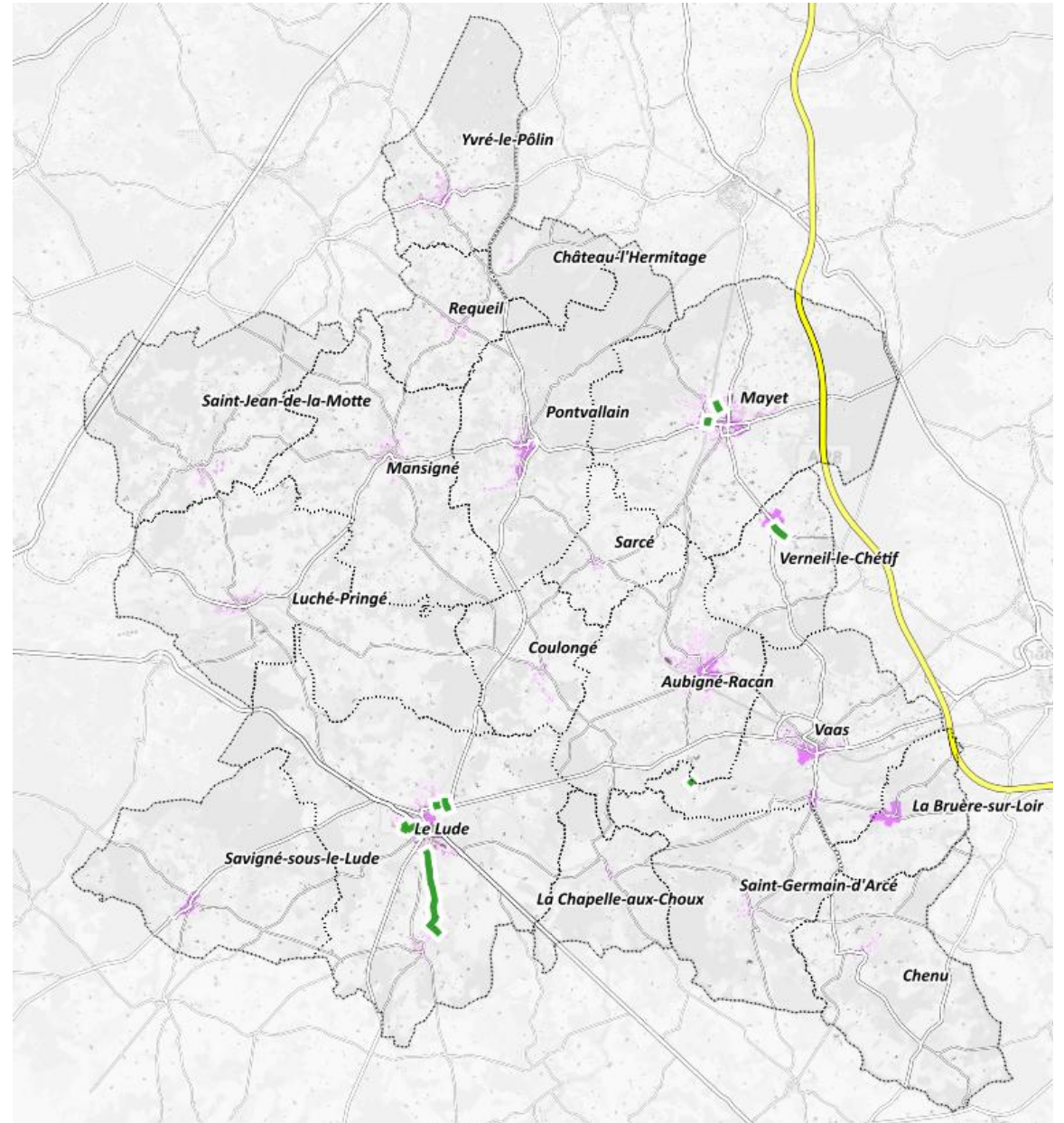
Les recommandations du CEREMA précisent très clairement qu'un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte, car c'est une dépendance de la chaussée.



**Le trottoir ne peut être ...**

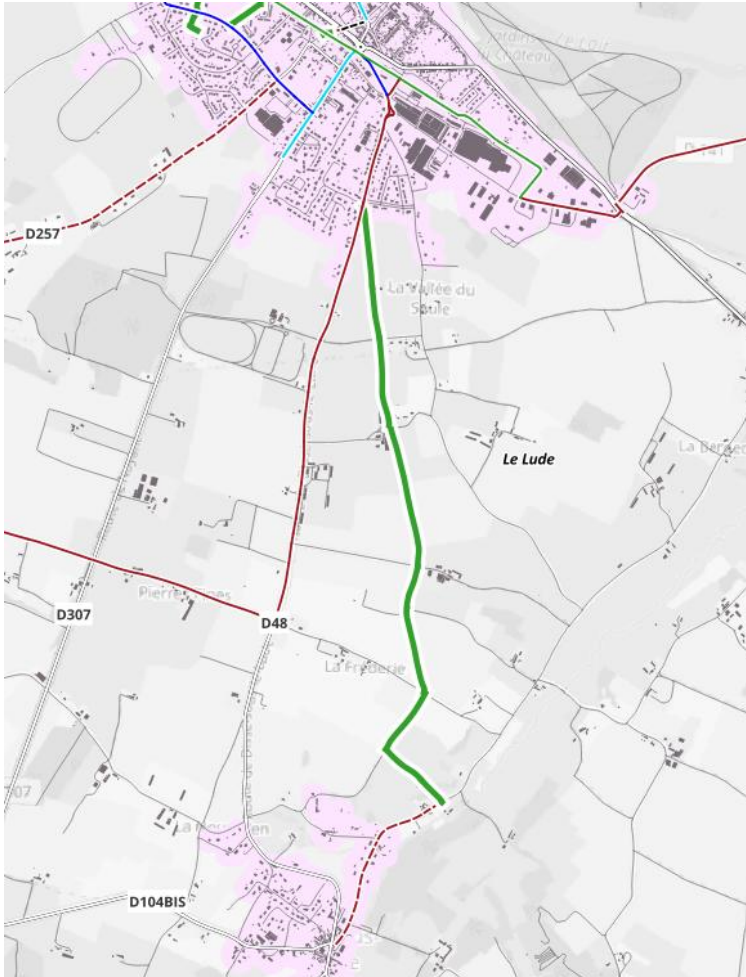
...ni un espace partagé	...ni une voie verte	...ni une aire piétonne ou une zone de rencontre
 ESPACE PARTAGE		

L'article 2 du décret [no 2022-635 du 22 avril 2022](#) autorise la circulation motorisée des riverains pour une desserte locale avec une vitesse ne pouvant excéder 30Km/h.



## 4.3.1.2 Aménagements en site propre : Les voies vertes

Liaison Le Lude – Dissé sous le Lude



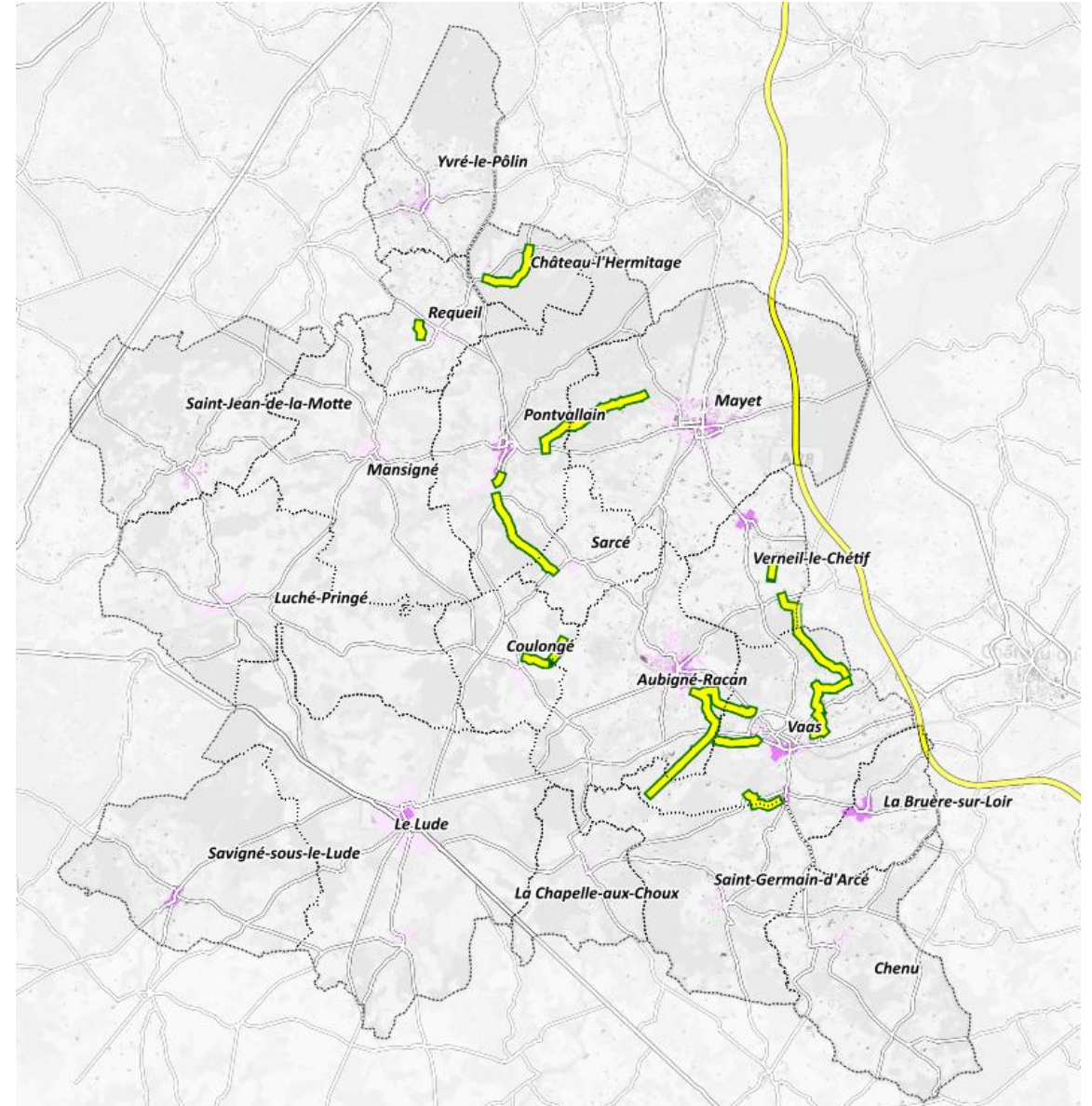
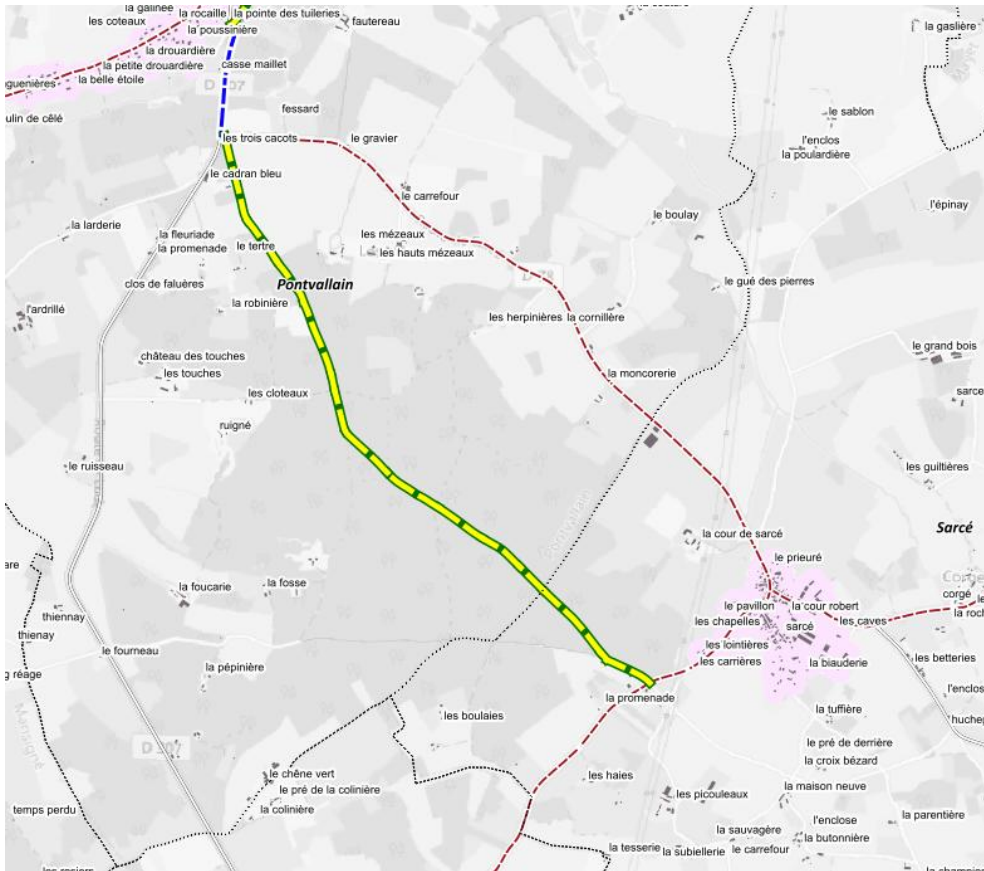
Accès terrain de sport Le Lude



### 4.3.1.3 Aménagements en site propre : Améliorations de chemins

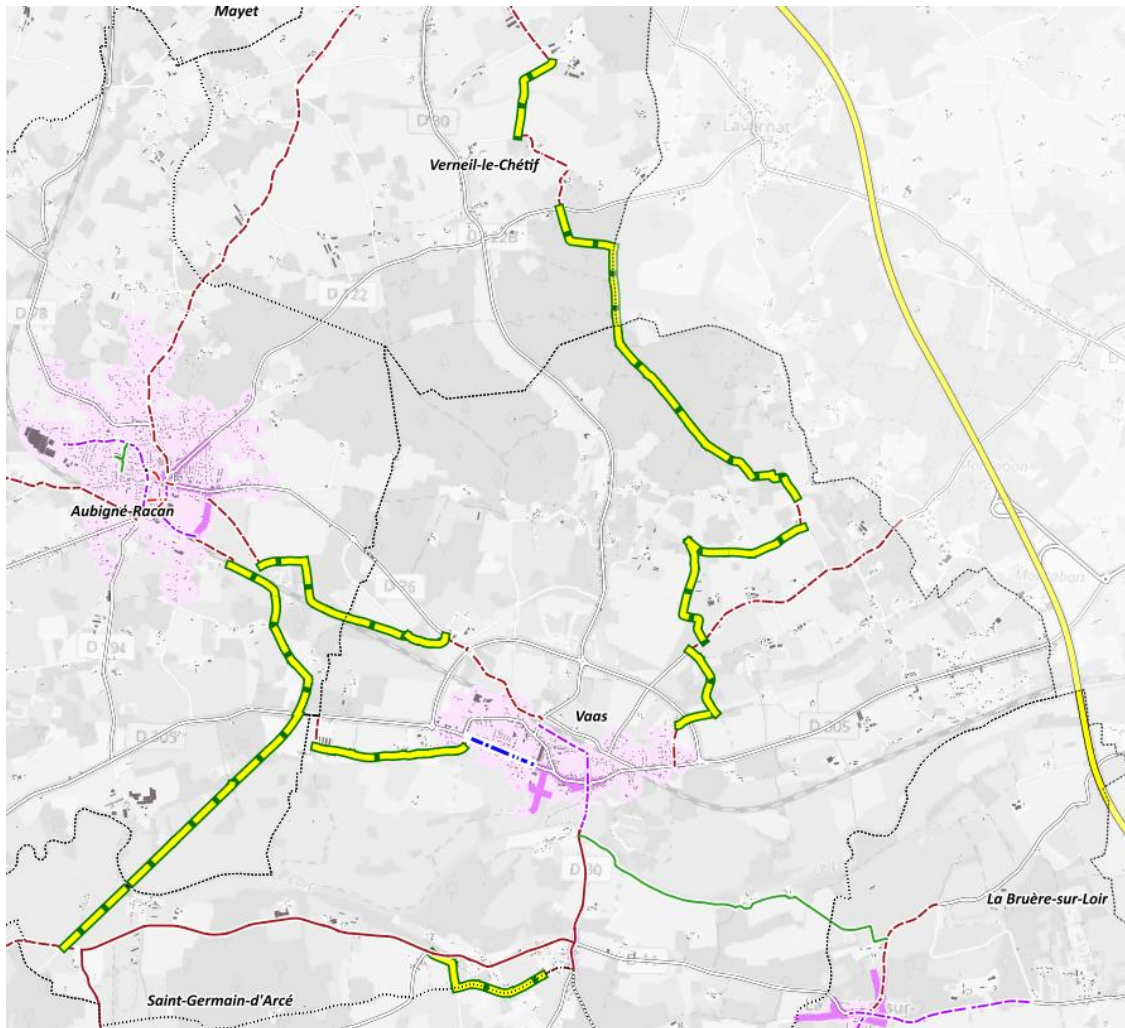
Dans le maillage du territoire, une catégorie « **Amélioration de chemins** » est présentée. Il s'agit d'axes considérés comme des sentiers dans le filaire de la BDTopo de IGN pour lesquels on suppose la présence d'une largeur suffisante pour permettre le passage des vélos, mais nécessitant tout de même des travaux ponctuels d'amélioration (drainage, mise à niveau, amélioration du revêtement). Ces axes sont souvent réservés à un usage VTT.

Section Pontvallain - Sarcé

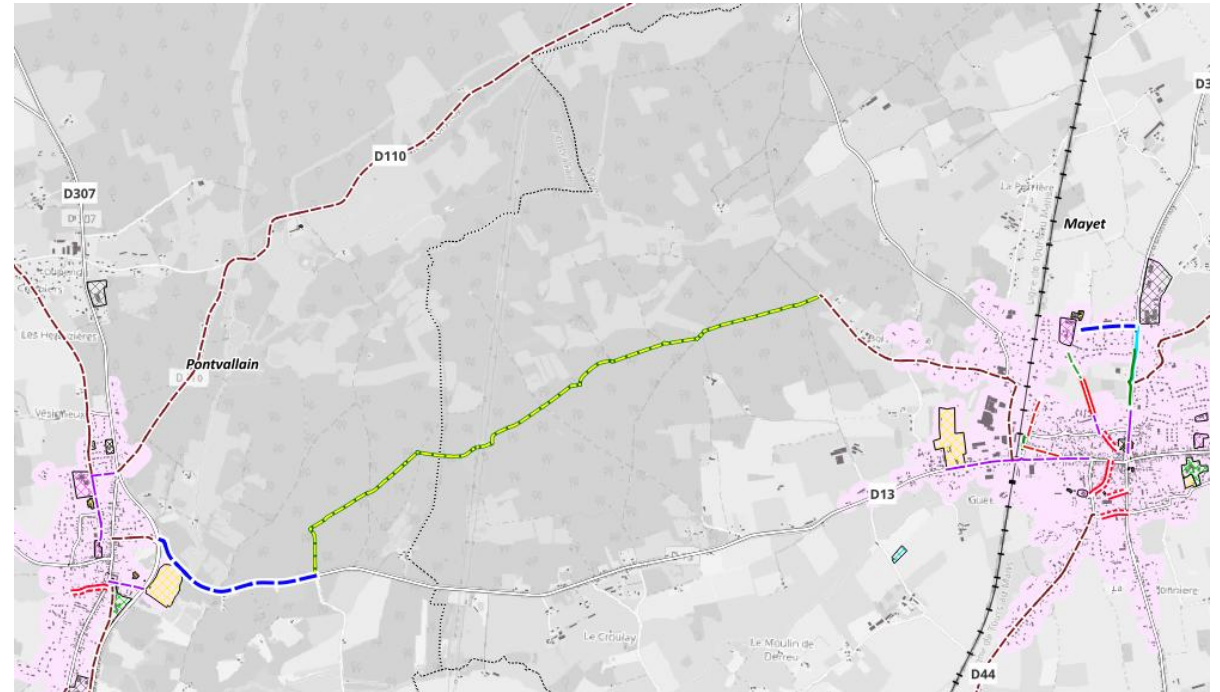


### 4.3.1.3 Aménagements en site propre : Améliorations de chemins

Liaisons intercommunales frange Est du territoire.

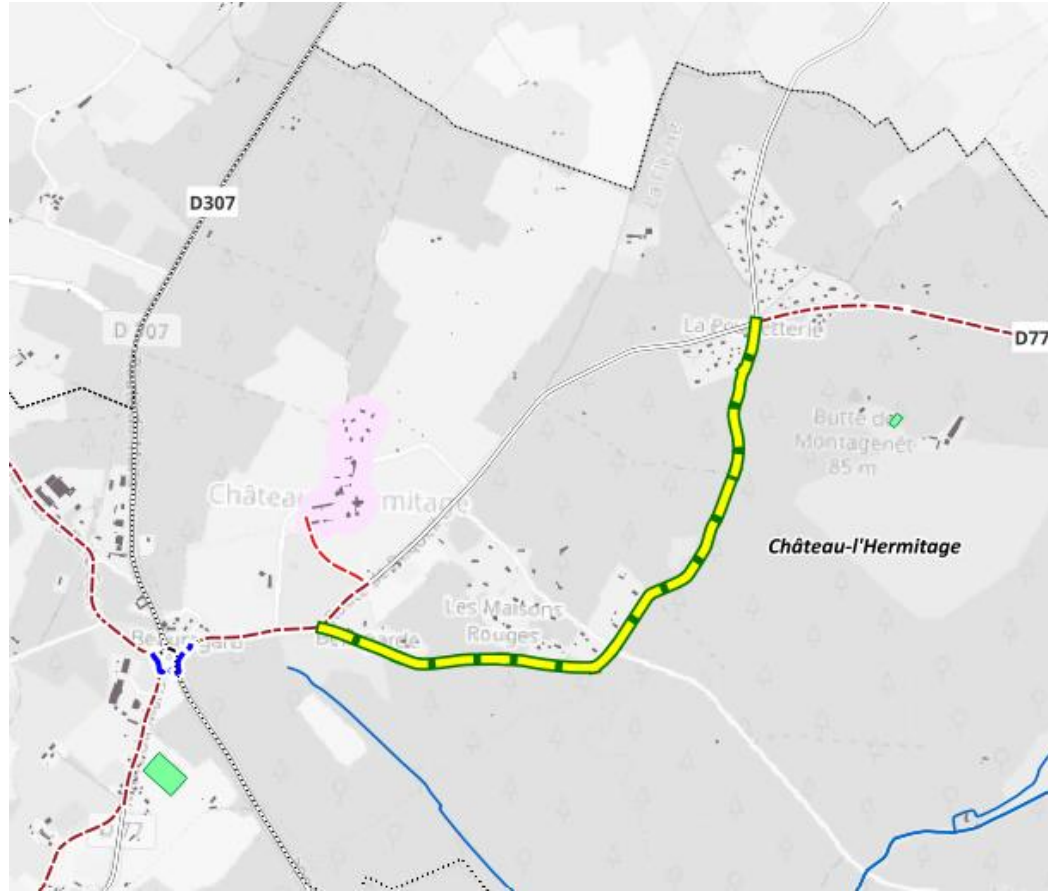


Liaison Pontvallain - Mayet

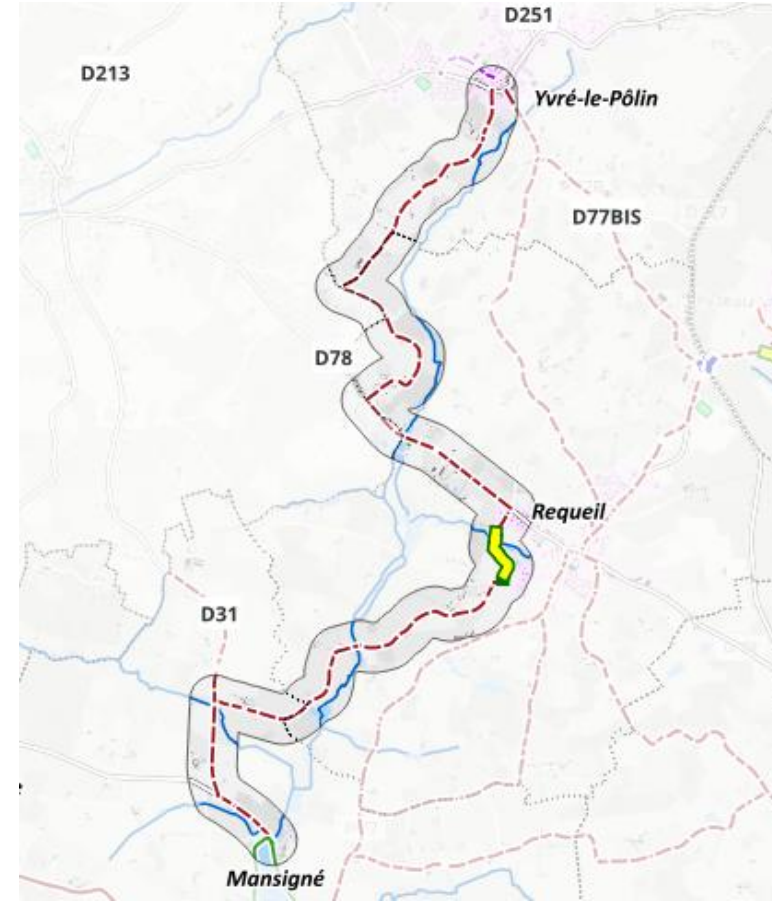


### 4.3.1.3 Aménagements en site propre : Améliorations de chemins

Château l'Hermitage vers Requeil



Section à Requeil sur l'axe Yvré le Pôlin - Mansigné



### LES AMÉNAGEMENTS SUR CHAUSSÉE

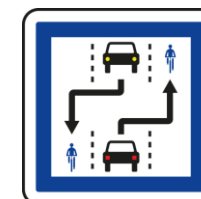
Bande cyclable



Double sens cyclable



Chaucidou



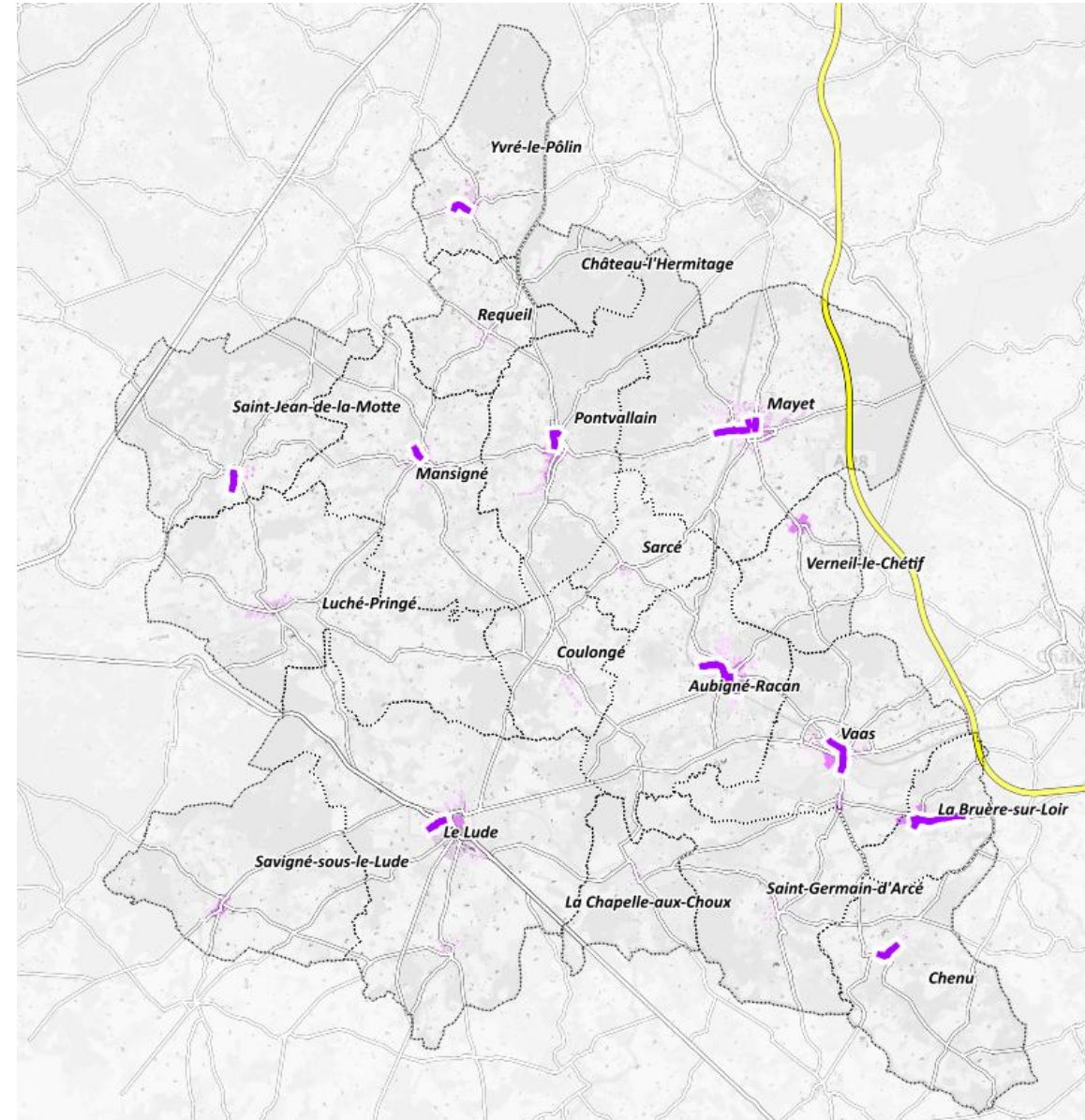
### 4.3.2.1 Les chaussées à voie centrale banalisée (chaucidou).

#### Le principe :

Sur une chaussée de largeur standard (5-6m), 2 bandes latérales de 1,5 m de large sont destinées au cheminement des cyclistes. La voie centrale (2-3 m) est réservée à la circulation automobile dans les 2 sens de circulation. Lorsque 2 véhicules doivent se croiser, ils ont l'autorisation de se déporter sur les bandes (marquage chevron) tout en laissant la priorité aux cyclistes.



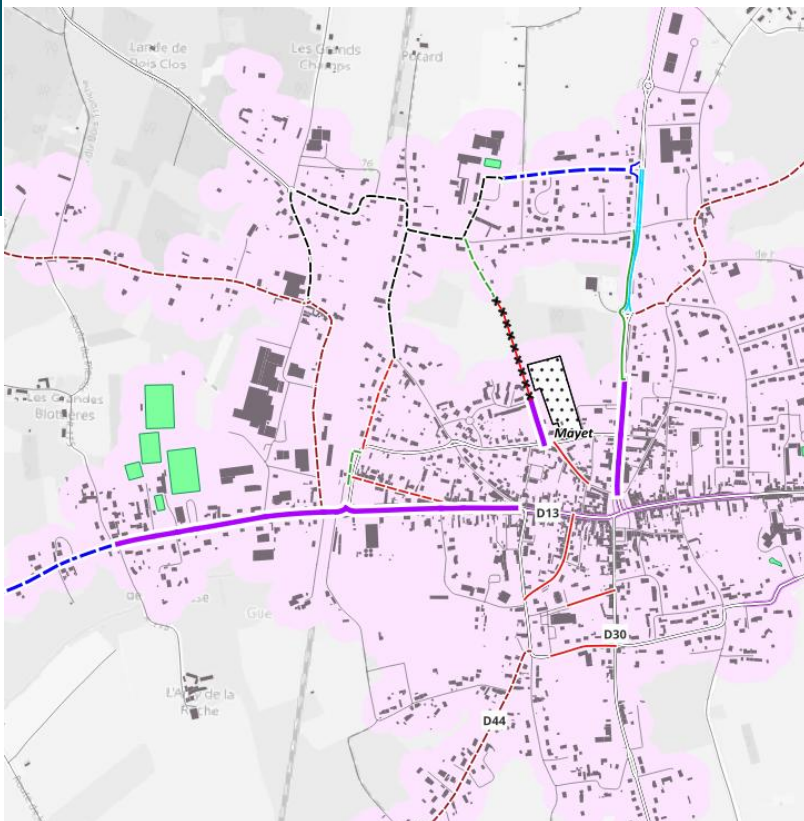
- Cyclistes **prioritaires**. **Double bande** cyclable. La chaussée pour véhicules est **centrale**.
- **1,5m** pour chaque bande. **2,5m (si 50km/h) ou 3m (si 70km/h)** pour la voie centrale.
- **5 000 véhicules/j** dans les deux sens.
- Visibilité dégagée.
- **30 km/h en agglo et 50-70km/h hors agglo** souhaitable.



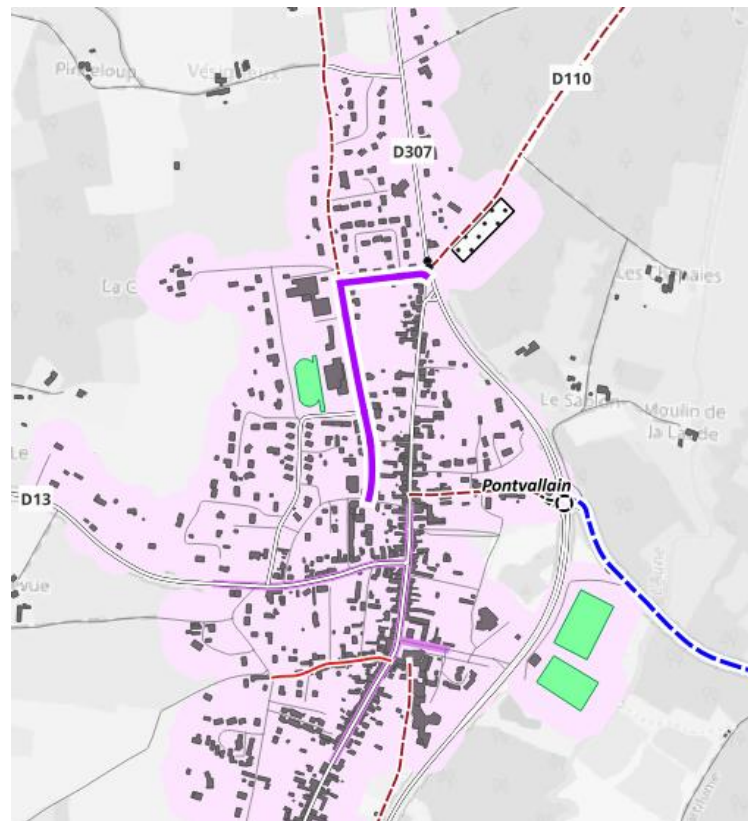


### 4.3.2.1 Les chaussées à voie centrale banalisée (chaucidou).

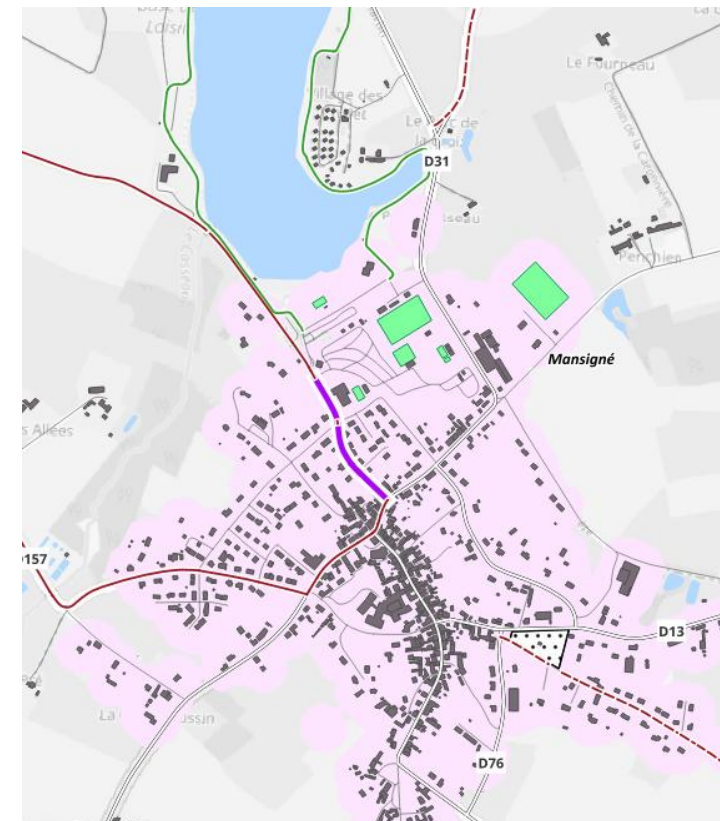
Centre ville de Mayet



Collège de Pontvallain



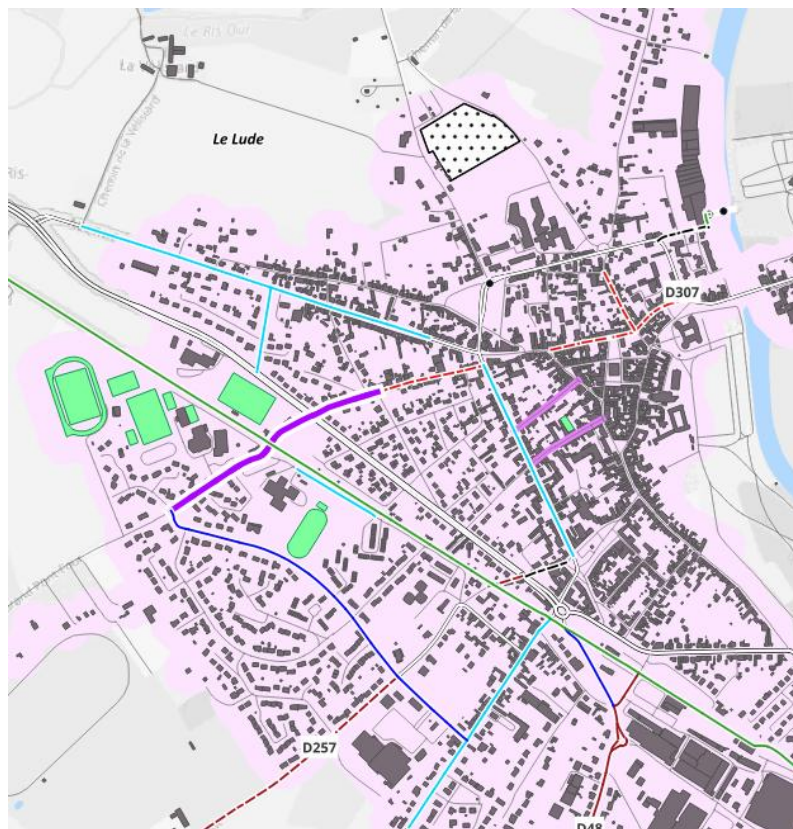
Zone de loisir de Mansigné



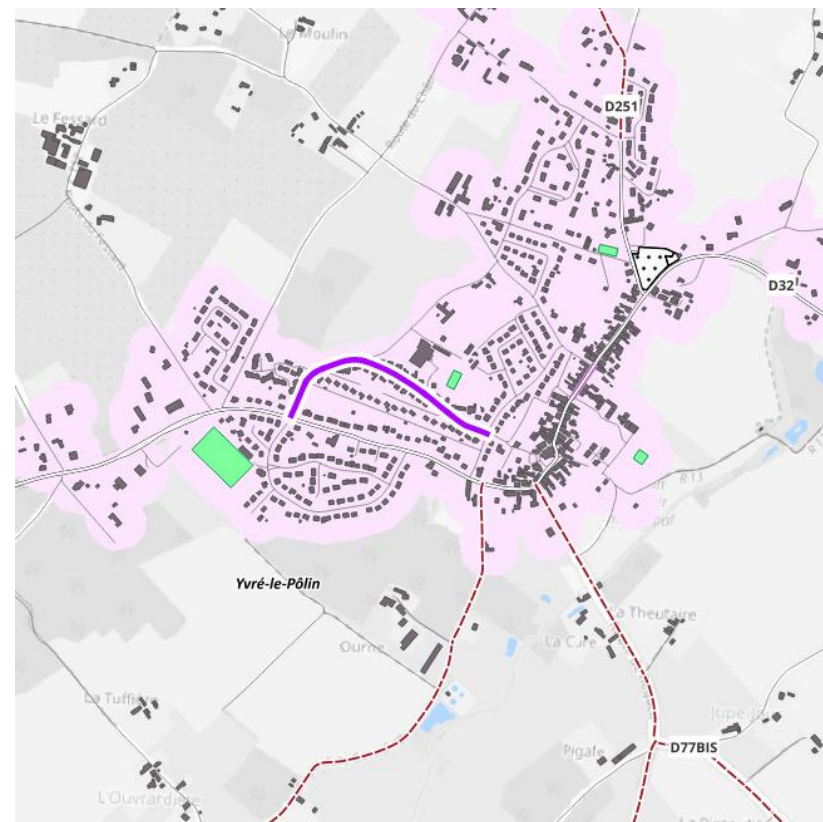


## 4.3.2.1 Les chaussées à voie centrale banalisée (chaucidou).

Equipements sportif Le Lude



Equipements sportif Yvré le Pôlin



## 4.3.3 La réduction de vitesse

Mesure proposée pour l'ensemble des communes. L'apaisement est bénéfique aussi bien pour les cyclistes que pour les piétons, c'est-à-dire pour les usagers les plus vulnérables. Les propositions ne sont pas chiffrées car chaque situation sera différente selon le type de voie concerné et l'existant.

- Plusieurs outils sont à disposition pour réduire la vitesse:



**ZONE 30**



**PLATEAU RALENTISSEUR**



**FEUX ASSERVIS À LA VITESSE**



**ÉCLUSE AVEC BY PASS**



**PRIORITÉ À DROITE**



**ZONE DE RENCONTRE**



**DOS D'ÂNE**



**BANDE RUGUEUSE**



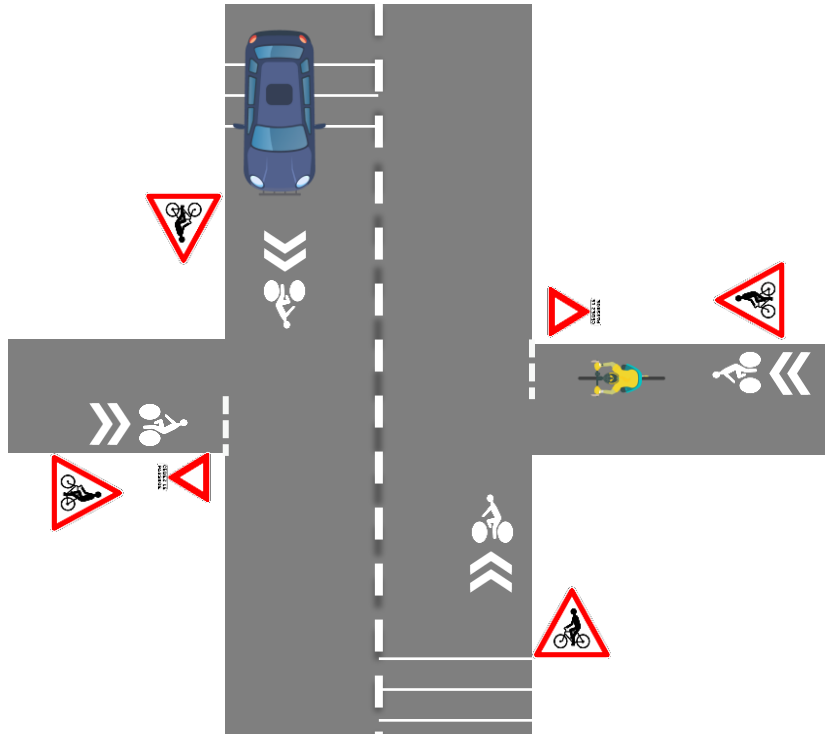
**CHICANE AVEC BY PASS**



**STOP**

## 4.3.4 Sécurisation des franchissements

Le franchissement des axes à très faible trafic est sécurisé par un renforcement de la signalisation verticale et horizontale.



Estimation du coût :

Panneau A21 : 400 €/u

Bandes rugueuses : 10€/u

Pictogramme et double chevron : 60 €/u

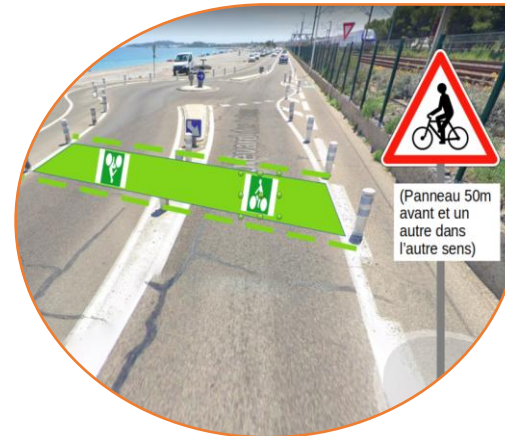
Soit 1 900 € dans cet exemple.



### FRANCHISSEMENT DES INTERSECTIONS (Traversée dans la base de données)

- Assure la continuité d'un aménagement cyclable dans un carrefour et permet de rendre visible la trajectoire du cycliste.
- Sécurise les carrefours, qui sont des points noirs de l'accidentologie vélo.
- Peut s'accompagner de signalisation verticale (jalonnement Dv, A21A, B22a ou C113).

### FRANCHISSEMENT DE LA VOIRIE



- Assure la continuité entre deux itinéraires séparés par une route à fort trafic (RD).
- Sécurise les cyclistes en améliorant la visibilité aux abords de zones dangereuses.
- Doit s'accompagner de signalisation verticale (jalonnement Dv, A21A, B22a ou C113).

# 4.4.

## Le cout des aménagements

## 4.4.1 Estimations des premières propositions des aménagements cyclables

**Le calcul des coûts a été réalisé** en s'appuyant sur les données de [« La plateforme des coûts »](#). C'est un outil mis en place par le Club des villes et territoires cyclables et marchables et l'ADEME qui à partir de retour d'expériences de collectivités établit des tarifs **moyens** par typologie d'aménagement. Les montants qui sont présentés ne fournissent donc qu'une estimation plus particulièrement pour les catégories de voies vertes et d'amélioration de chemins. Certains tracés empruntent des routes empierrées ou des sentiers selon la nomenclature de la BDTopo IGN, ils doivent être étudiés au cas par cas afin de pouvoir apporter la meilleure estimation du coût d'aménagement.

Aménagements sur chaussée			
	Longueur en Km	Prix retenu au mètre	Coût
Chaucidou	9,27	35 €	324 557 €
Double sens cyclable	2,07	18 €	37 202 €
Encorbellement	0,02		
Jalonnement (170 panneaux)	126,42	Entre 300 et 400€ par panneau selon le nombre de lames	55 600 €
Marquage au sol	2,64	1,40 €	3 693 €
Passerelle	0,12		
Plateau	0,04	10 000 €	40 000 €
Traversée	0,02	100 €	1 688 €
<b>Total</b>	<b>140,6</b>		<b>462 740 €</b>

Aménagements en site propre			
	Longueur en Km	Prix retenu au mètre	Coût
Double piste cyclable unidirectionnelle	0,9	1 080 €	966 626 €
Piste cyclable	1,79	636 €	1 141 308 €
Amélioration de chemin	23,28	5 €	116 374 €
Voie verte	3,45	440 €	1 516 940 €
<b>Total</b>	<b>29,42</b>		<b>3 741 248 €</b>

<b>Total général</b>	<b>170,01</b>		<b>4 203 988 €</b>
----------------------	---------------	--	--------------------

## 4.4.2 Proposition de phasage

La réalisation des aménagements nécessite d'être « étalée » dans le temps pour répartir les investissements. La proposition se décline en 3 phases :

- **Phase 1 : Armature territoriale et itinéraires prioritaires**

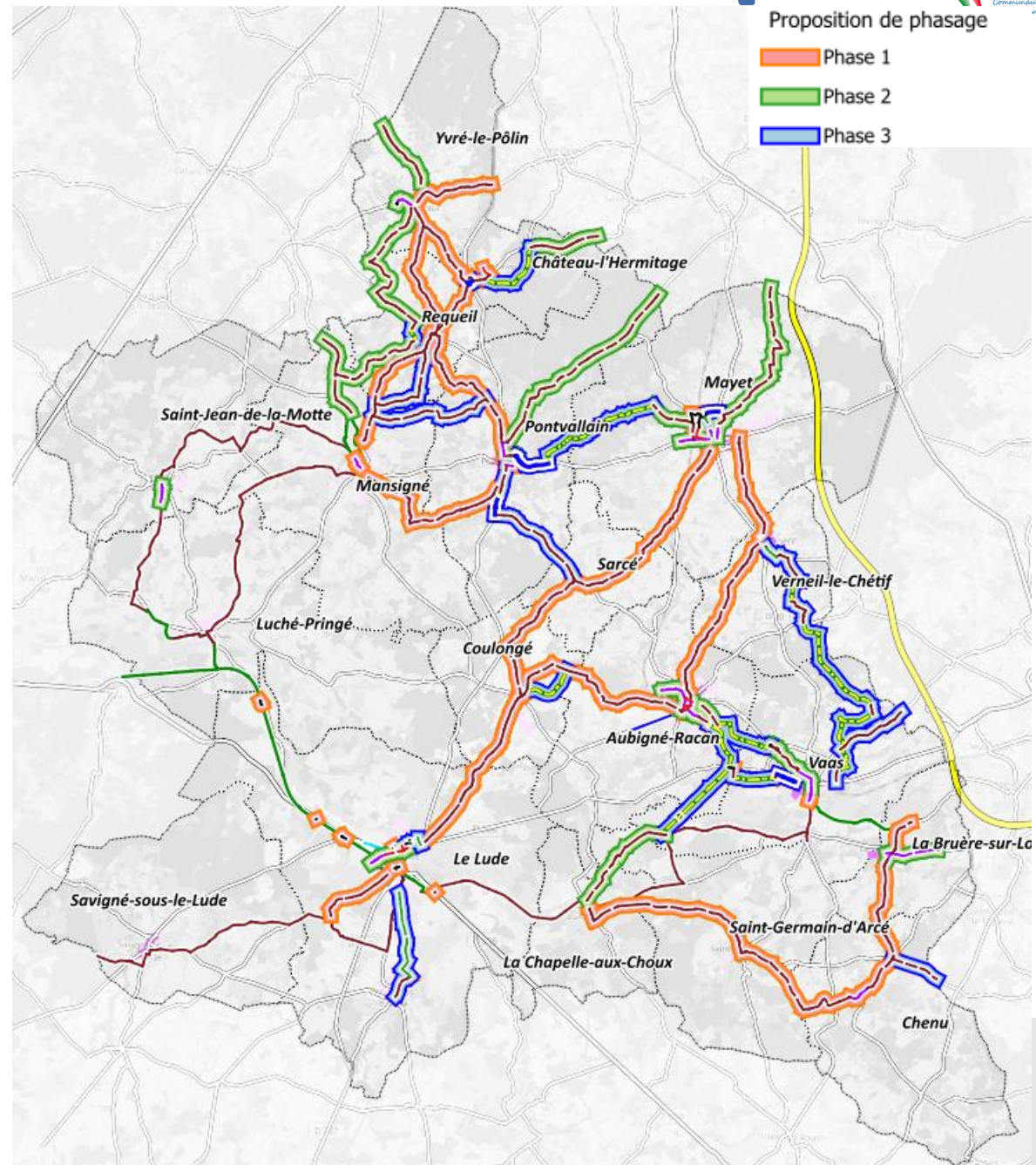
Les aménagements et équipements pouvant être mis en place facilement, rapidement, peu coûteux et porteurs d'effets rapides (panneaux, arceaux, marquage au sol, double-sens cyclable, chaucidou).

- **Phase 2 : Armature locale**

Aménagements nécessitant des moyens plus conséquents (abris vélos, amélioration de chemins, aménagements de sécurité)

- **Phase 3 : Armature « qualitative » et sites propres.** Elle est déterminée selon une réalisation à plus long terme et impliquant des études de faisabilité plus complexes dans la mesure où il s'agit de site propre (voie verte, piste cyclable)

Propositions d'aménagements	Longueur en Km	Coût
<b>Phase 1</b>	<b>79,55</b>	<b>145 027 €</b>
Aménagement sur chaussée	4,81	85 927 €
Franchissements	0,02	30 000 €
Jalonnement	74,72	29 100 €
<b>Phase 2</b>	<b>43,09</b>	<b>305 779 €</b>
Aménagement sur chaussée	9,05	279 368 €
Franchissements	0,03	10 611 €
Jalonnement	34,00	15 800 €
<b>Phase 3</b>	<b>47,37</b>	<b>3 752 882 €</b>
Aménagement sur chaussée	0,11	157 €
Franchissements	0,15	1 077 €
Jalonnement	17,70	10 400 €
Piste cyclable	2,69	2 107 934 €
Voie verte & amélioration de chemin	26,72	1 633 314 €



# 4.5

## Les équipements

## 4.5.1 Implantation des aménagements sur l'espace public



Durée de stationnement



Lieux  
d'implantation



Distance admise  
entre le stationnement  
et le lieu d'intérêt



Stationnement de courte  
durée

Inférieur à 1 h

Commerces, services  
publics...

Entre 10 et 20 m

Stationnement de  
moyenne durée

Entre 1 h et une  
demi-journée

Lieux de travail, loisirs, parcs,  
établissements scolaires...

Entre 30 et 50 m

Stationnement de longue  
durée

1 jour et plus

Aux abords des pôles  
d'échanges multimodaux et  
parkings relais

Jusqu'à 70 m



### Stationnements de courte durée

#### ARCEAUX – 120€/u

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible)
- Coût 120 €/unité



#### PINCE-ROUES OU RACK

- Système à éviter, car peu sécurisé (1 seul point d'attache par la roue) et peu stable (peut endommager le vélo)
- Coût 500 €/ 3 unités



#### STATIONNEMENT VÉLO CARGO

- Arceaux plus longs pour permettre une attache stable
- Peu coûteux et peu encombrant
- Coût 150 €/unité



### Appui vélo sur mobilier urbain

#### ARCEAU DOUBLE SUR POTEAU

- Aménagement peu encombrant
- Attention à ne pas perturber la lisibilité de la signalisation et le passage des piétons



#### CADENAS CONNECTÉ

- Stationnement individuel sécurisé (fermeture par cadenas)
- Peu encombrant et peu coûteux



### Stationnements de moyenne ou longue durée



ABRI VÉLO – 3 500€ / 5 places

- Protège le vélo des intempéries



BOX INDIVIDUEL (2 000€/u)

- Stationnement individuel avec accès sécurisé (fermeture par cadenas)
- Protège des intempéries et des regards



BOX COLLECTIF (20 000€/10places)

- Aménagement sécurisé par contrôle d'accès (système de gestion par badge)
- Protège des intempéries et des regards

*Les équipements – Coût moyen 1 000 €*



Borne de recharge VAE  
Coût : Entre 700 et 2000 €/unité

Station de réparation



Coût : 1 000€/ unité



Station de gonflage  
Coût : 1 000€/ unité

## 4.5.4 Les stationnements et équipements

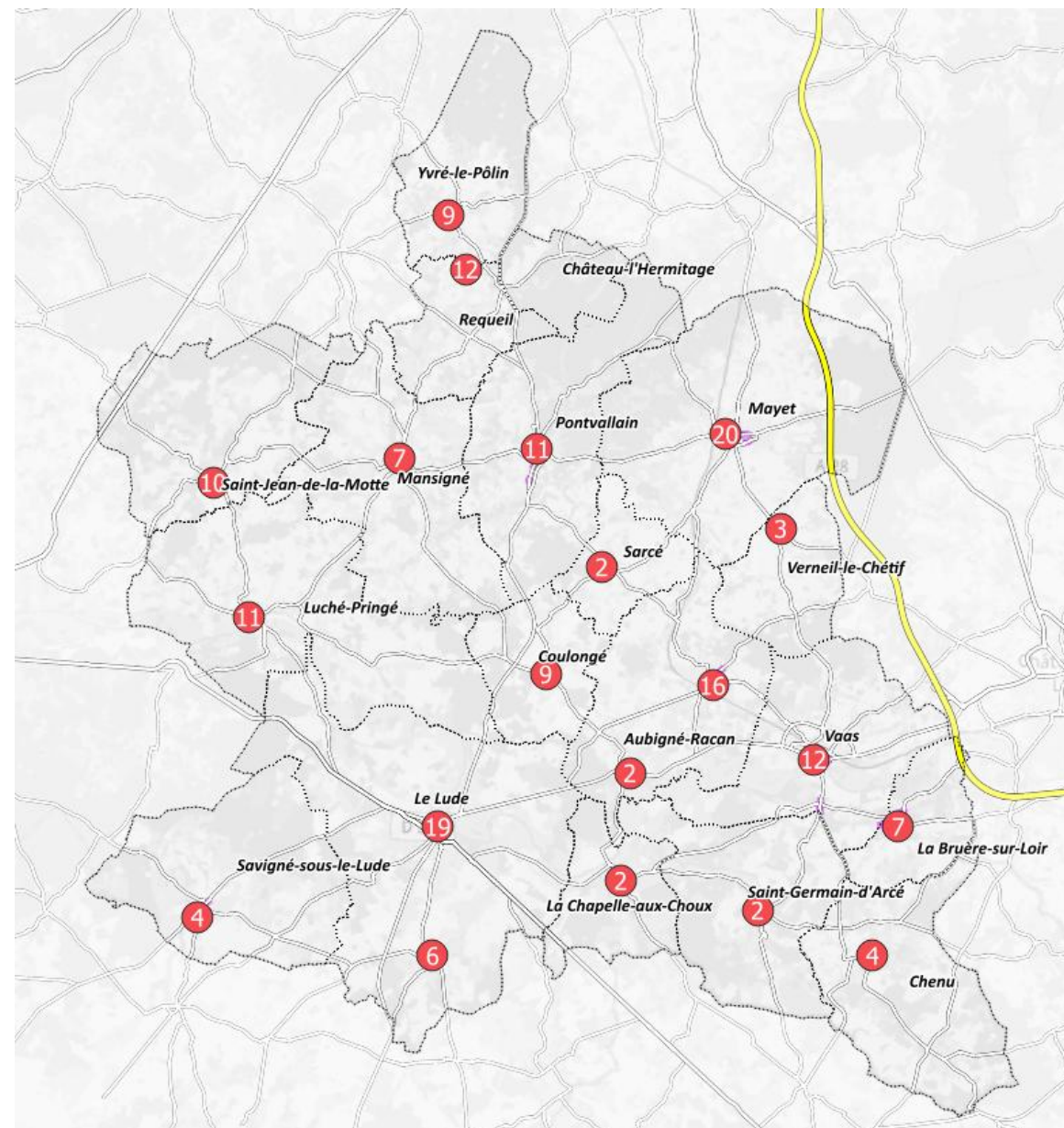
Plusieurs équipements sont prévus sur le territoire pour offrir à terme **366 places supplémentaires pour arriver à un total de 681 places**. A cela s'ajoute 9 équipements.

Les emplacements privilégiés sont :

- Les mairies
- Les aires de jeux
- Les commerces
- Les salles polyvalentes
- Les bibliothèques
- Les points multimodaux (aire de covoiturage, arrêt de bus, gares, etc.)

Des actions de communication pourront être menées par la Communauté de communes pour inciter certaines enseignes commerciales à déployer du stationnement sur leurs espaces privés.

Stationnement et équipements	Nombre	Nombre de places	Coût
<b>Existant</b>	<b>53</b>	<b>315</b>	
Abri	6	118	
Arceaux	17	33	
Rack	29	164	
Station de réparation	1		
<b>Proposition</b>	<b>188</b>	<b>366</b>	<b>182 920 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>141</b>	<b>276</b>	<b>16 920 €</b>
Arceaux	141	276	16 920 €
<b>Phase 2</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>23 000 €</b>
Abri	4	20	14 000 €
Borne de recharge VAE	5		5 000 €
Station de réparation	4		4 000 €
<b>Phase 3</b>	<b>34</b>	<b>70</b>	<b>143 000 €</b>
Abri sécurisé	30	30	63 000 €
Box collectif sécurisé	4	40	80 000 €
<b>Total général</b>	<b>241</b>	<b>681</b>	<b>182 920 €</b>



## 4.5.4 Les stationnements et équipements

Commune	Nombre	Nombre de places	Coût
<b>Aubigné-Racan</b>	<b>21</b>	<b>45</b>	<b>30 320 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>1 920 €</b>
Arceaux	16	31	1 920 €
<b>Phase 3</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>28 400 €</b>
Abri sécurisé	4	4	8 400 €
Box collectif sécurisé	1	10	20 000 €
<b>Château-l'Hermitage</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8 520 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>120 €</b>
Arceaux	1	2	120 €
<b>Phase 3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>8 400 €</b>
Abri sécurisé	4	4	8 400 €
<b>Chenu</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>480 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>480 €</b>
Arceaux	4	8	480 €
<b>Coulongé</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>960 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>960 €</b>
Arceaux	8	15	960 €
<b>Dissay sur le Lude</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>720 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>720 €</b>
Arceaux	6	12	720 €
<b>La Bruère-sur-Loir</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>1 720 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>720 €</b>
Arceaux	6	12	720 €
<b>Phase 2</b>	<b>1</b>		<b>1 000 €</b>
Borne de recharge VAE	1		1 000 €
<b>La Chapelle-aux-Choux</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>240 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>240 €</b>
Arceaux	2	4	240 €

Commune	Nombre	Nombre de places	Coût
<b>Le Lude</b>	<b>19</b>	<b>52</b>	<b>33 900 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>1 200 €</b>
Arceaux	10	19	1 200 €
<b>Phase 2</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>8 500 €</b>
Abri	1	5	3 500 €
Borne de recharge VAE	3		3 000 €
Station de réparation	2		2 000 €
<b>Phase 3</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>24 200 €</b>
Abri sécurisé	2	2	4 200 €
Box collectif sécurisé	1	10	20 000 €
<b>Luché-Pringé</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>3 200 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>1 200 €</b>
Arceaux	10	19	1 200 €
<b>Phase 2</b>	<b>2</b>		<b>2 000 €</b>
Borne de recharge VAE	1		1 000 €
Station de réparation	1		1 000 €
<b>Mansigné</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4 320 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>120 €</b>
Arceaux	1	2	120 €
<b>Phase 3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4 200 €</b>
Abri sécurisé	2	2	4 200 €
<b>Mayet</b>	<b>30</b>	<b>66</b>	<b>34 780 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>24</b>	<b>47</b>	<b>2 880 €</b>
Arceaux	24	47	2 880 €
<b>Phase 2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>3 500 €</b>
Abri	1	5	3 500 €
<b>Phase 3</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>28 400 €</b>
Abri sécurisé	4	4	8 400 €
Box collectif sécurisé	1	10	20 000 €

## 4.5.4 Les stationnements et équipements

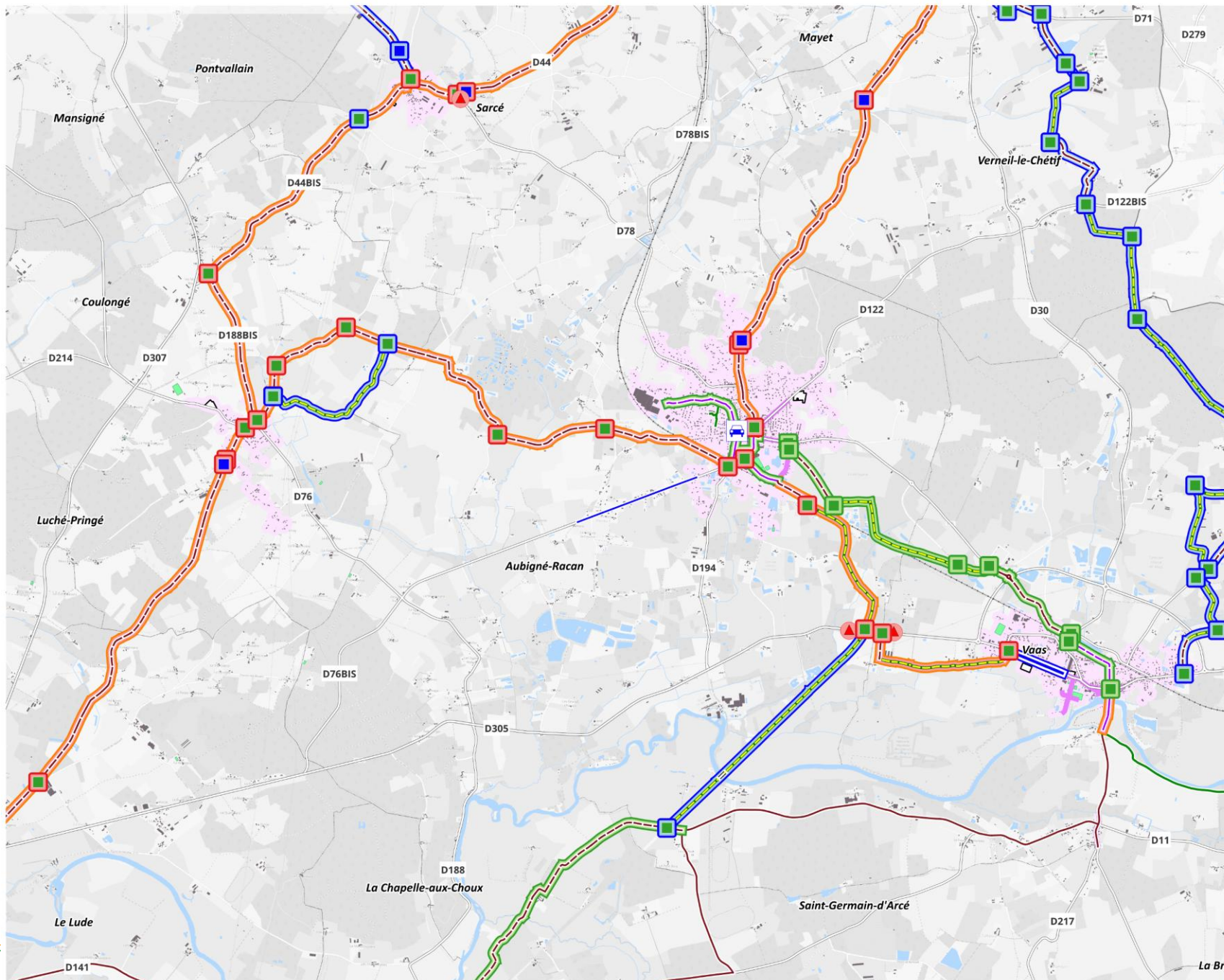
Commune	Nombre	Nombre de places	Coût
<b>Pontvallain</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>17 760 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>960 €</b>
Arceaux	8	16	960 €
<b>Phase 3</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>16 800 €</b>
Abri sécurisé	8	8	16 800 €
<b>Requeil</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>480 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>480 €</b>
Arceaux	4	8	480 €
<b>Saint-Germain-d-Arcé</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>240 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>240 €</b>
Arceaux	2	4	240 €
<b>Saint-Jean-de-la-Motte</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>1 080 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>1 080 €</b>
Arceaux	9	18	1 080 €
<b>Sarcé</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>360 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>360 €</b>
Arceaux	3	6	360 €

Commune	Nombre	Nombre de places	Coût
<b>Savigné-sous-le-Lude</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>4 680 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>480 €</b>
Arceaux	4	8	480 €
<b>Phase 3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4 200 €</b>
Abri sécurisé	2	2	4 200 €
<b>Vaas</b>	<b>11</b>	<b>30</b>	<b>21 200 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>1 200 €</b>
Arceaux	10	20	1 200 €
<b>Phase 3</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>20 000 €</b>
Box collectif sécurisé	1	10	20 000 €
<b>Verneil-le-Chétif</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>240 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>240 €</b>
Arceaux	2	4	240 €
<b>Yvré-le-Pôlin</b>	<b>18</b>	<b>35</b>	<b>17 720 €</b>
<b>Phase 1</b>	<b>11</b>	<b>21</b>	<b>1 320 €</b>
Arceaux	11	21	1 320 €
<b>Phase 2</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>8 000 €</b>
Abri	2	10	7 000 €
Station de réparation	1		1 000 €
<b>Phase 3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>8 400 €</b>
Abri sécurisé	4	4	8 400 €

# 4.6.

## Fiches par commune

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Aubigné-Racan



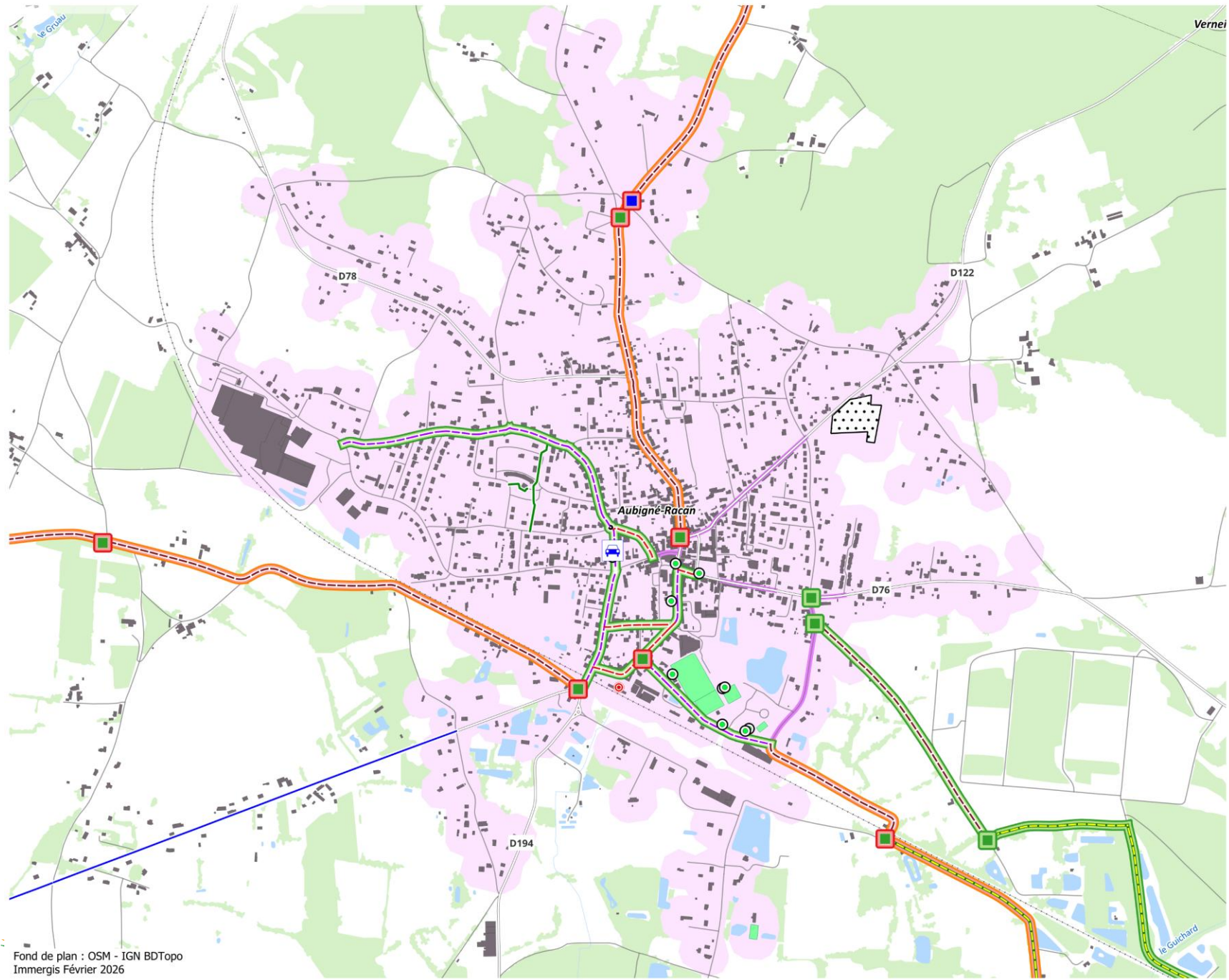
- Aménagements existants**
- Jalonnement
  - Piste cyclable
  - Voie verte
  - Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
  - Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
- Proposition de phasage**
- Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
- Signalisation**
- ▲ Panneau danger A21
  - ▲ Directionnel vélo
  - ▲ Partageons la Route



1:35 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

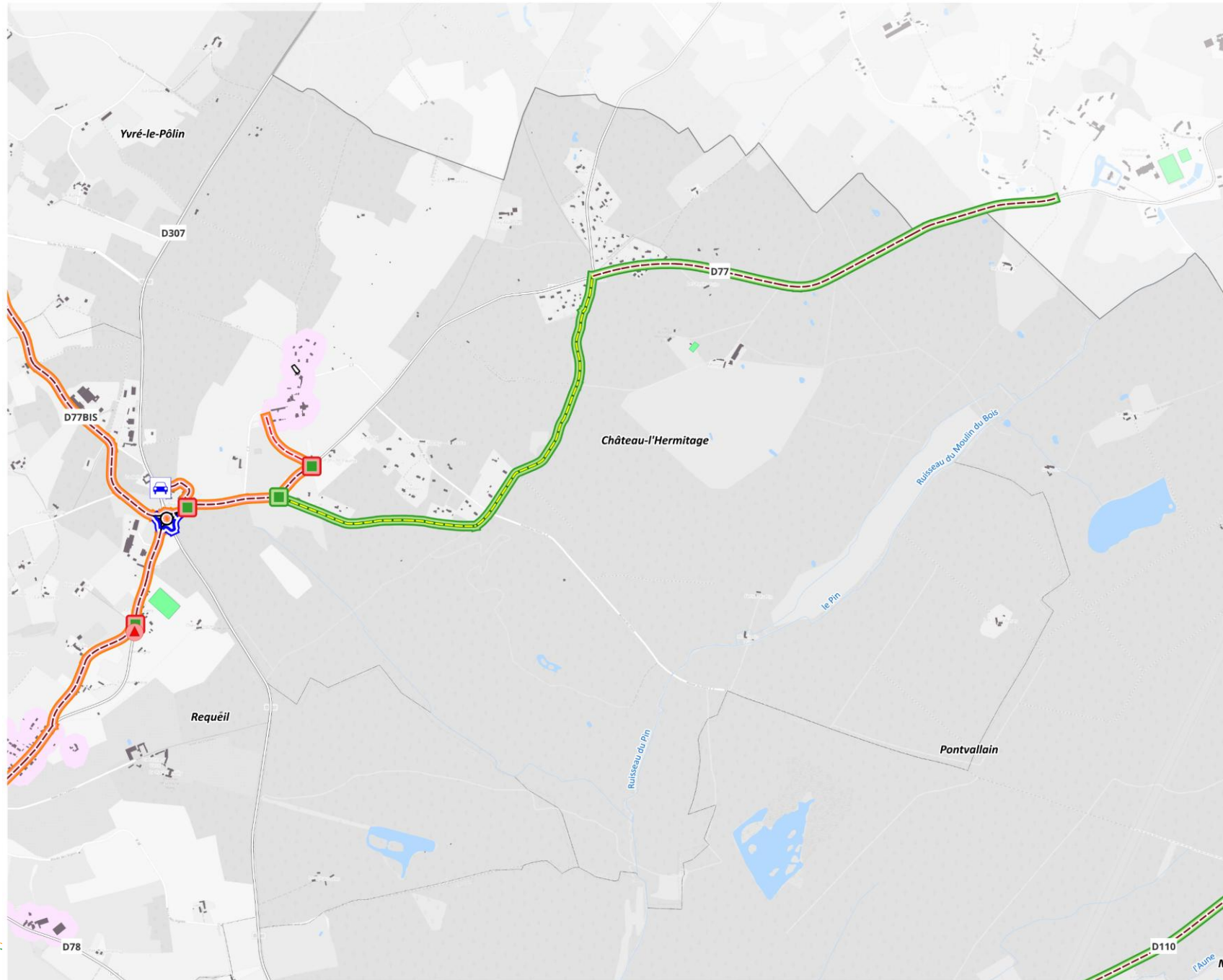
# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Aubigné-Racan



- Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
- Aménagements existants**
- Piste cyclable
- Voie verte
  
- Proposition de réduction de vitesse
  
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte
  
- Proposition de phasage**
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3
  
- Signalisation**
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route
  
- Equipements velo**
- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Château-l'Hermitage



Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route



1:15 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

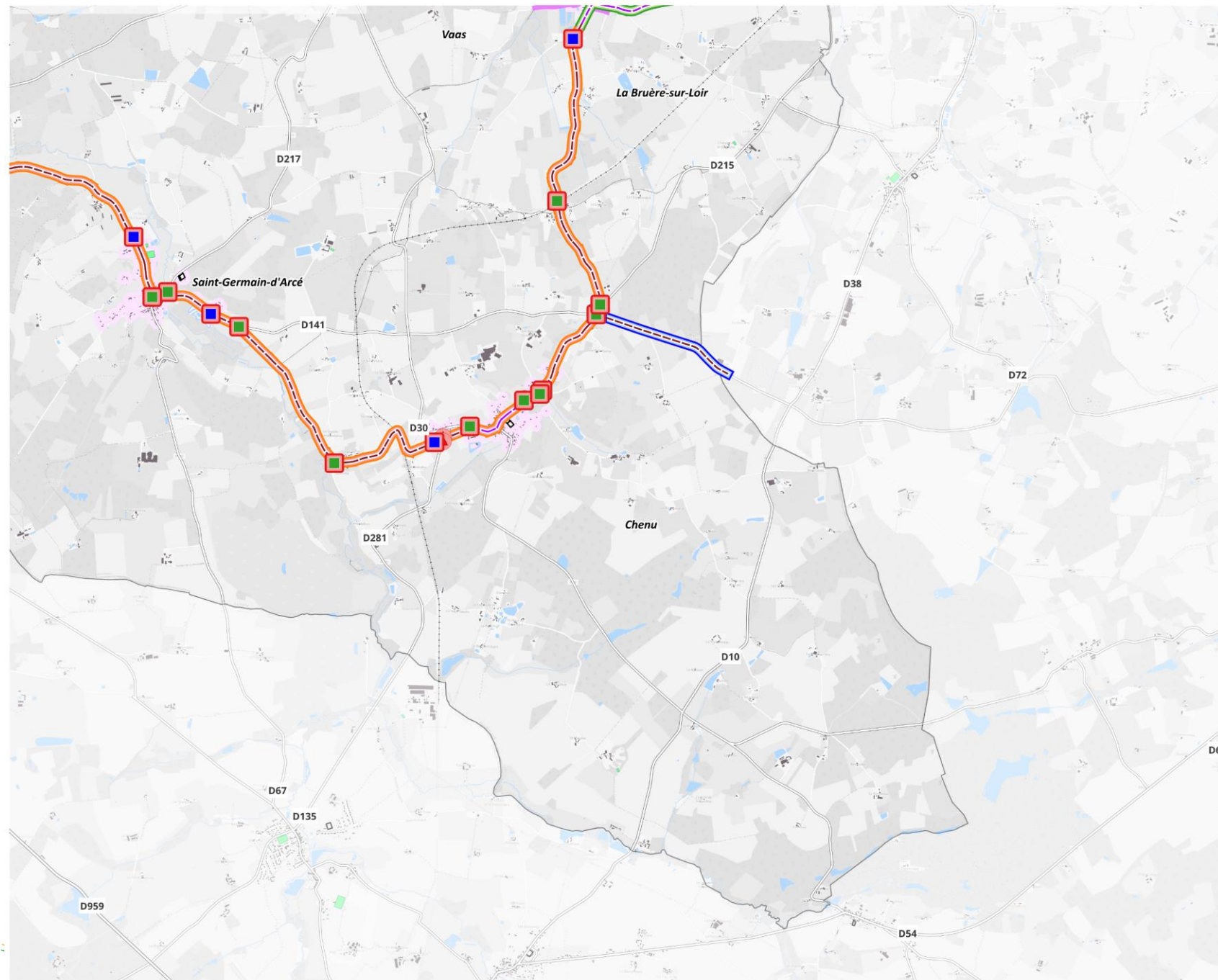
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Chenu



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Proposition de réduction de vitesse

### Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

### Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

### Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route



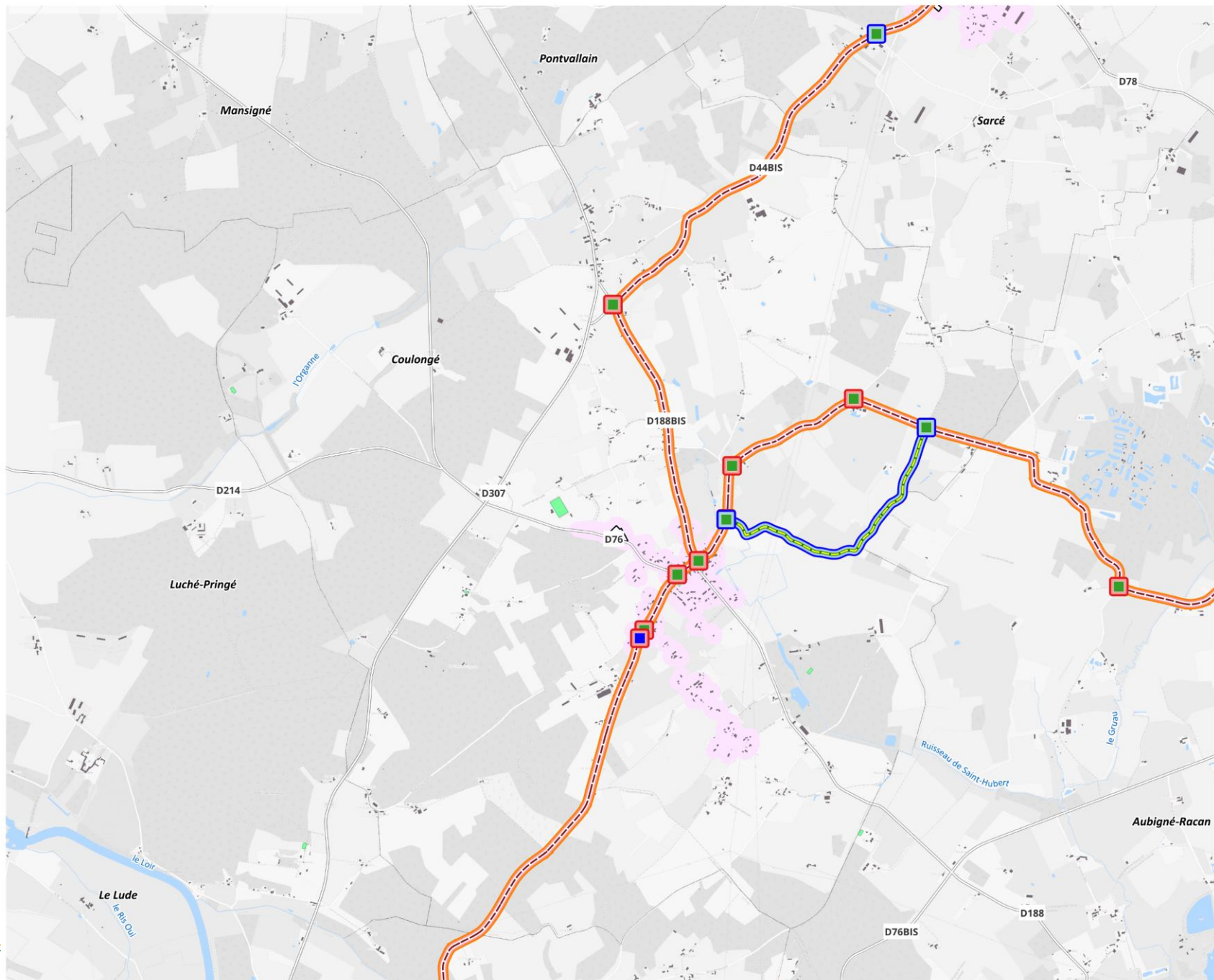
1:35 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



- Proposition de réduction de vitesse
  
- Propositions d'aménagements**
  - Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
  
- Proposition de phasage**
  - Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
  
- Signalisation**
  - Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route
  
- Equipements velo**
  - Abri
  - Arceaux
  - Borne de recharge VAE
  - Box collectif sécurisé
  - Rack
  - Station de réparation
  - Abri sécurisé

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Coulongé



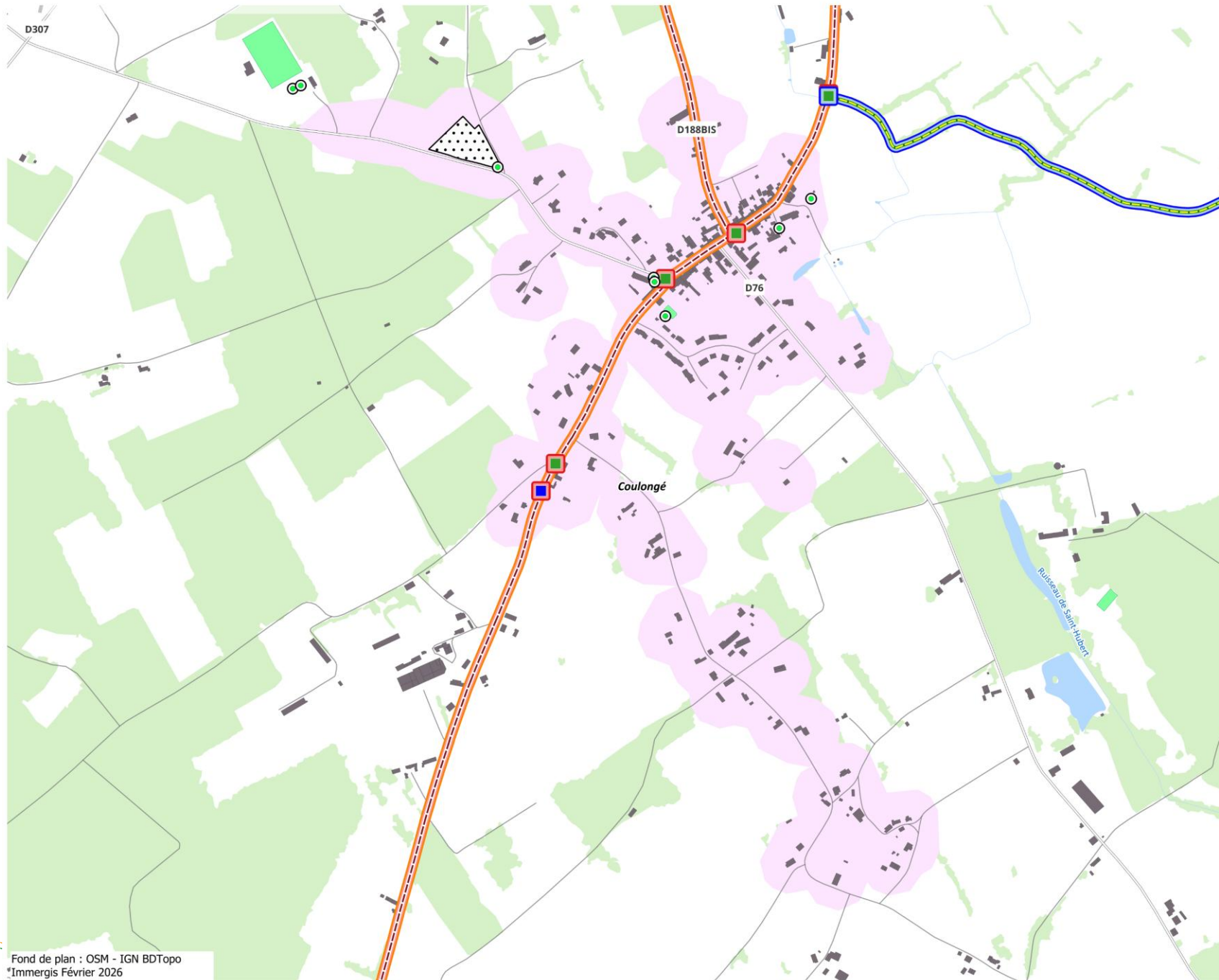
- Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements
  - Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
- Proposition de phasage
  - Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
- Signalisation
  - Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route



1:20 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Coulongé



- Proposition de réduction de vitesse
  
- Propositions d'aménagements**

  - Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte

- Proposition de phasage**

  - Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3

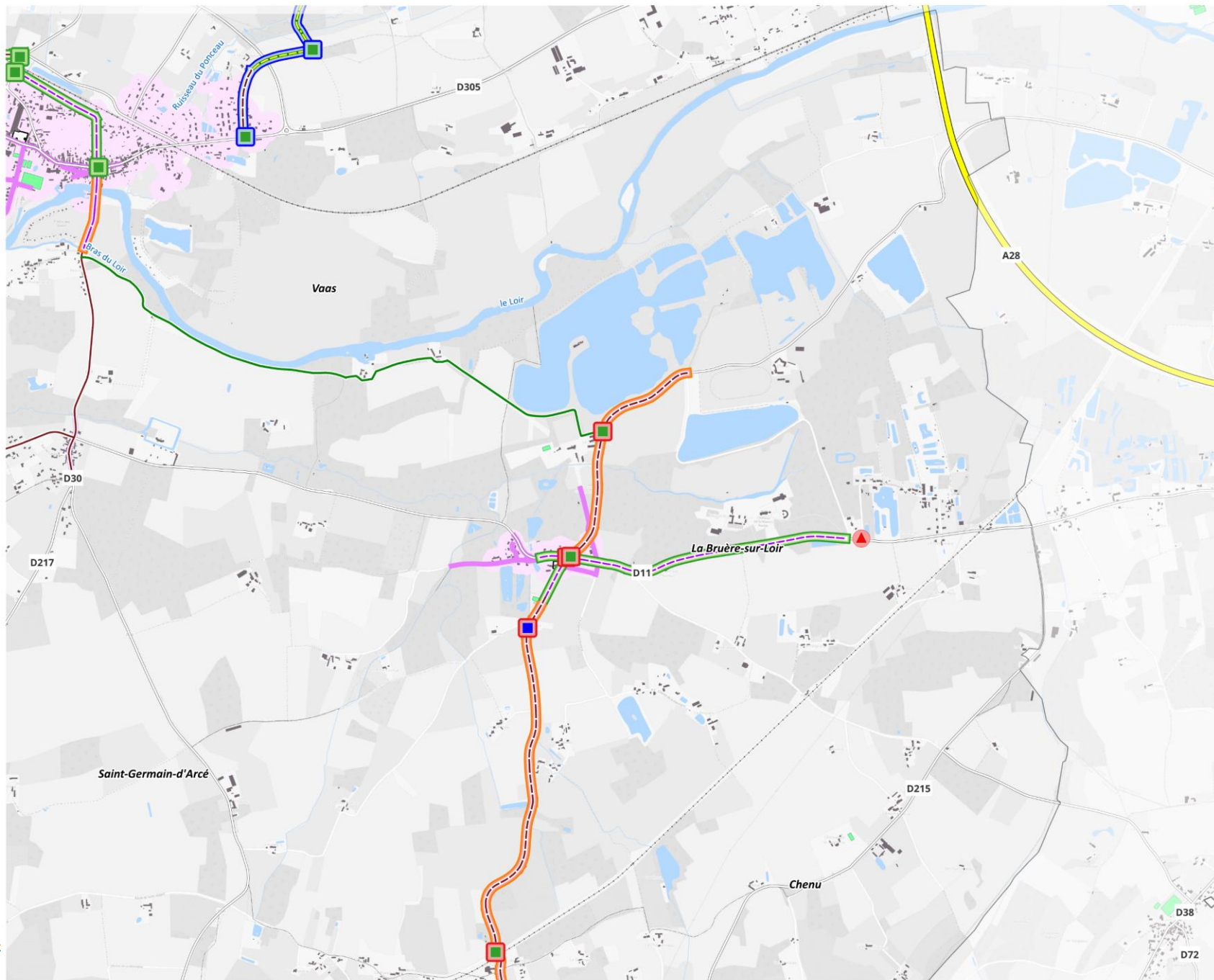
- Signalisation**

  - Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route

- Equipements velo**

  - Abri
  - Arceaux
  - Borne de recharge VAE
  - Box collectif sécurisé
  - Rack
  - Station de réparation
  - Abri sécurisé





- Aménagements existants**
- Jalonnement
  - Voie verte
  - Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
- Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
- Proposition de phasage**
- Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
- Signalisation**
- Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route



1:17 500

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

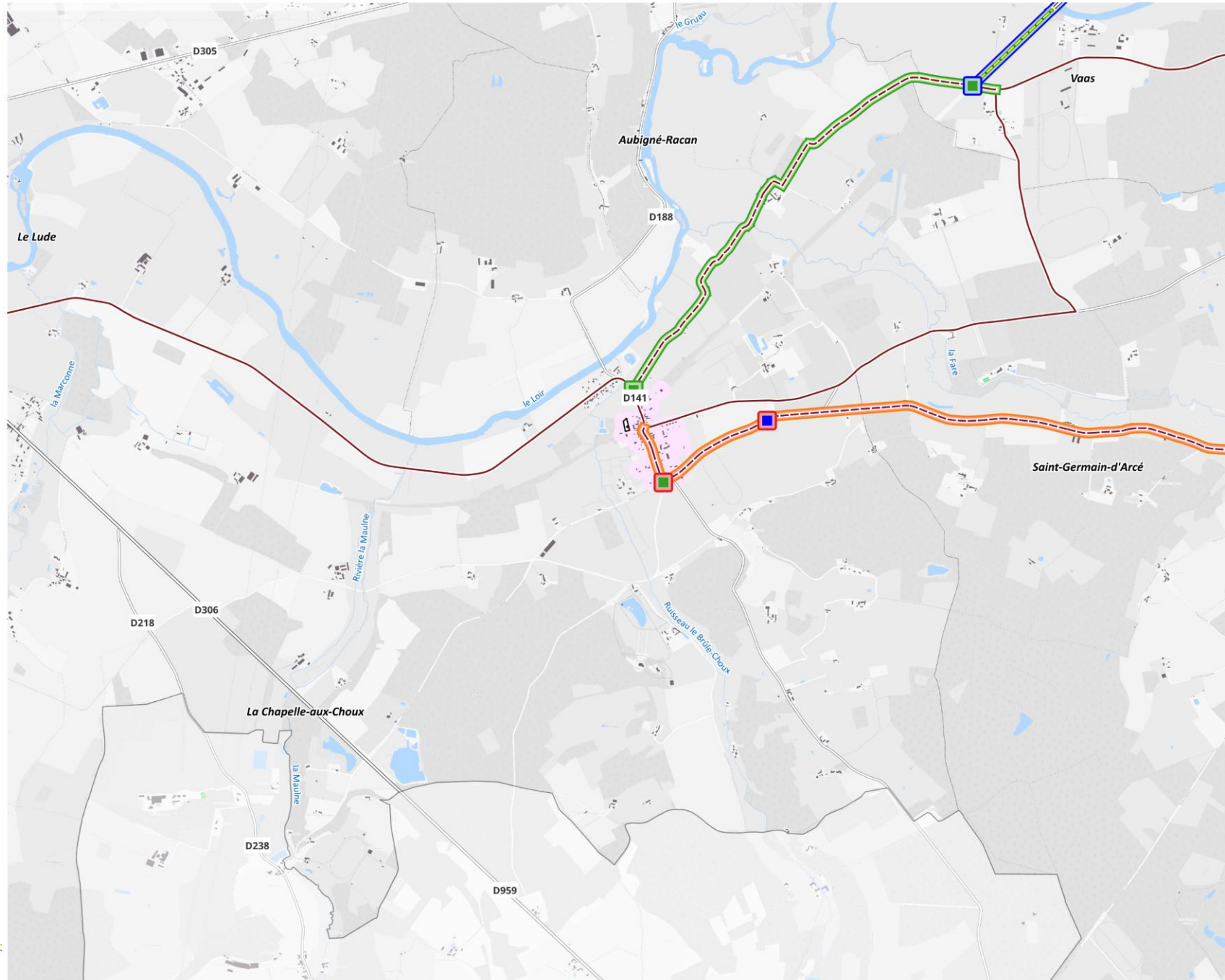
Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé





Aménagements existants

— Jalonnement

■ Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

— Amélioration de chemin

— Chaucidou

— Double sens cyclable

— Franchissements

— Jalonnement

— Marquage au sol

— Piste cyclable

— Voie verte

Proposition de phasage

■ Phase 1

■ Phase 2

■ Phase 3

Signalisation

▲ Panneau danger A21

▲ Directionnel vélo

▲ Partageons la Route



1:22 500

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



Aménagements existants  
 — Jalonnement

■ Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

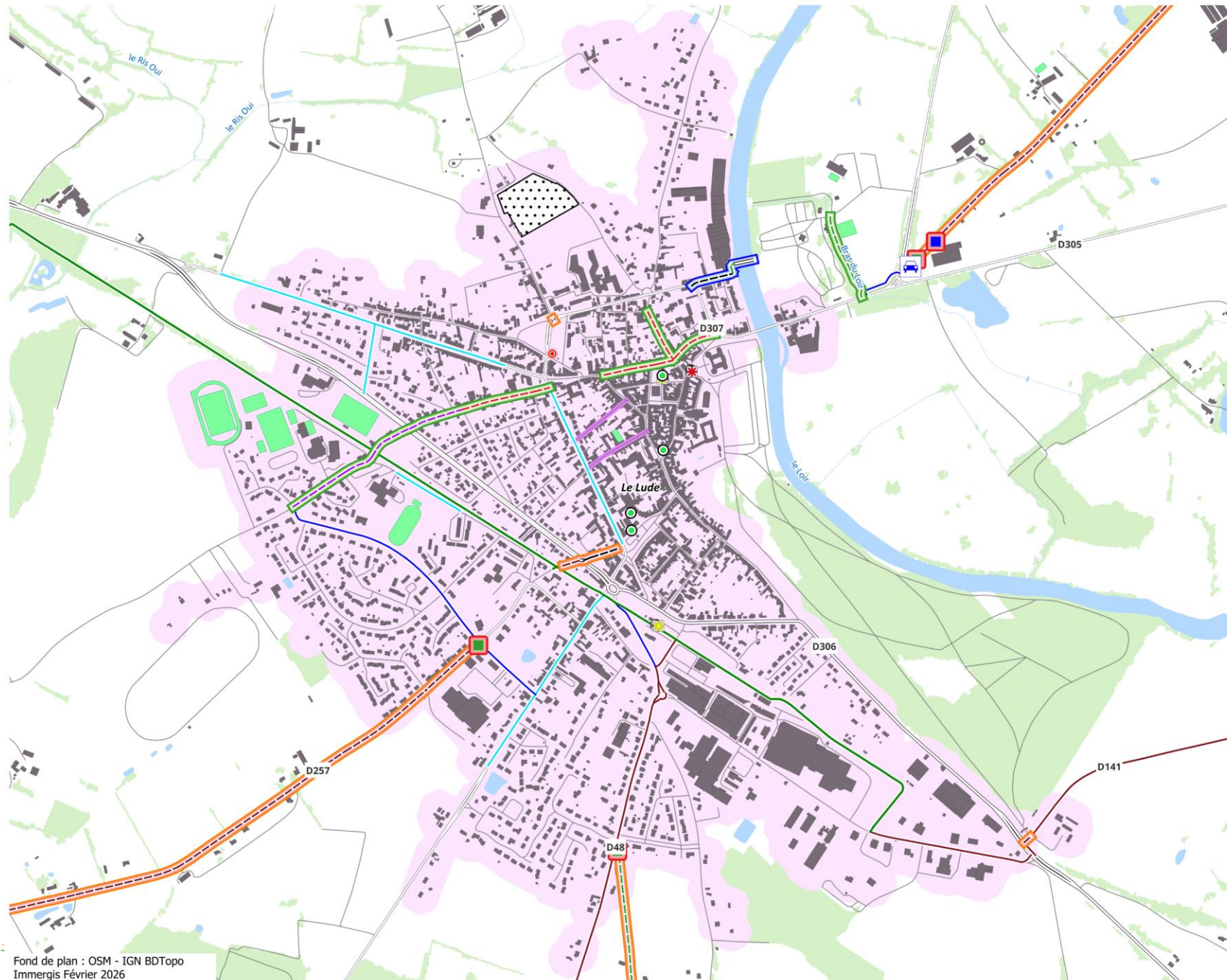
- ▲ Panneau danger A21
- ▲ Directionnel vélo
- ▲ Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé







- Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
- Aménagements existants**
- Bande cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable
- Proposition de réduction de vitesse
  
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte
  
- Proposition de phasage**
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3
  
- Signalisation**
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route
  
- Equipements velo**
- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

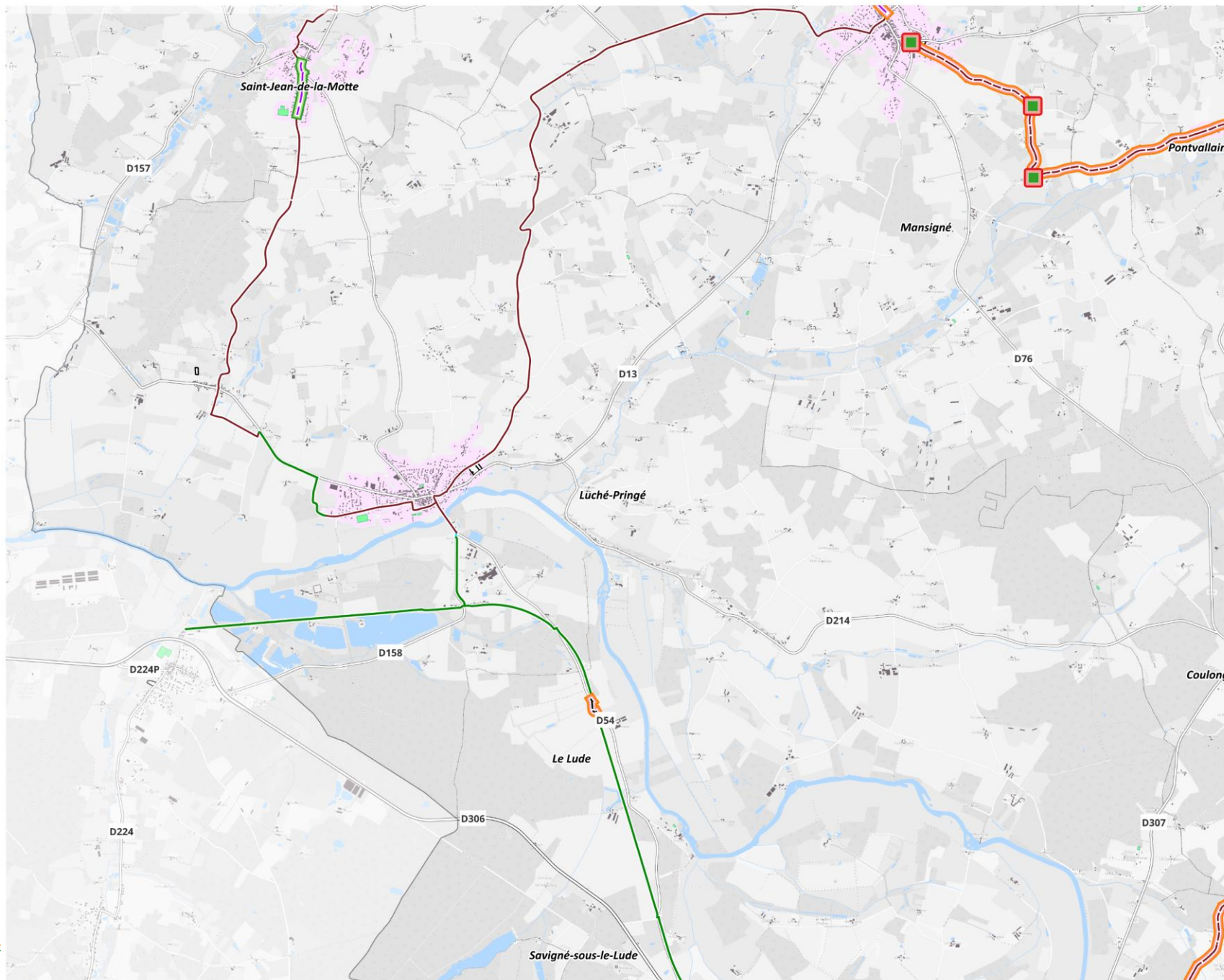
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Luché-Pringé

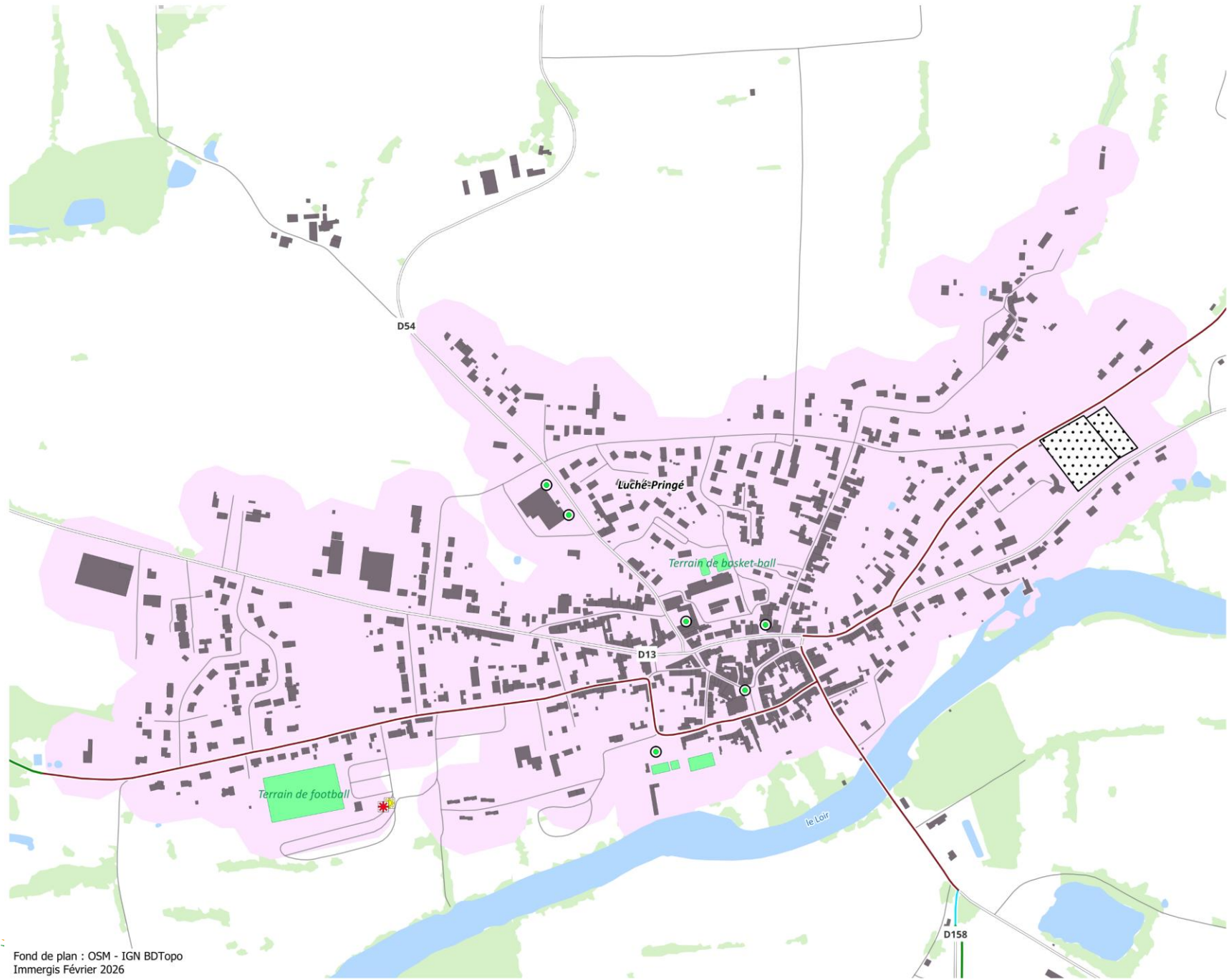




- Aménagements existants**
  - Bande cyclable
  - Jalonnement
  - Voie verte
- Proposition de réduction de vitesse**
  - Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements**
  - Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
- Proposition de phasage**
  - Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
- Signalisation**
  - ▲ Panneau danger A21
  - ▲ Directionnel vélo
  - ▲ Partageons la Route










1:35 000




Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



- Aménagements existants**
-  Bande cyclable
  -  Jalonnement
  -  Voie verte

 Proposition de réduction de vitesse

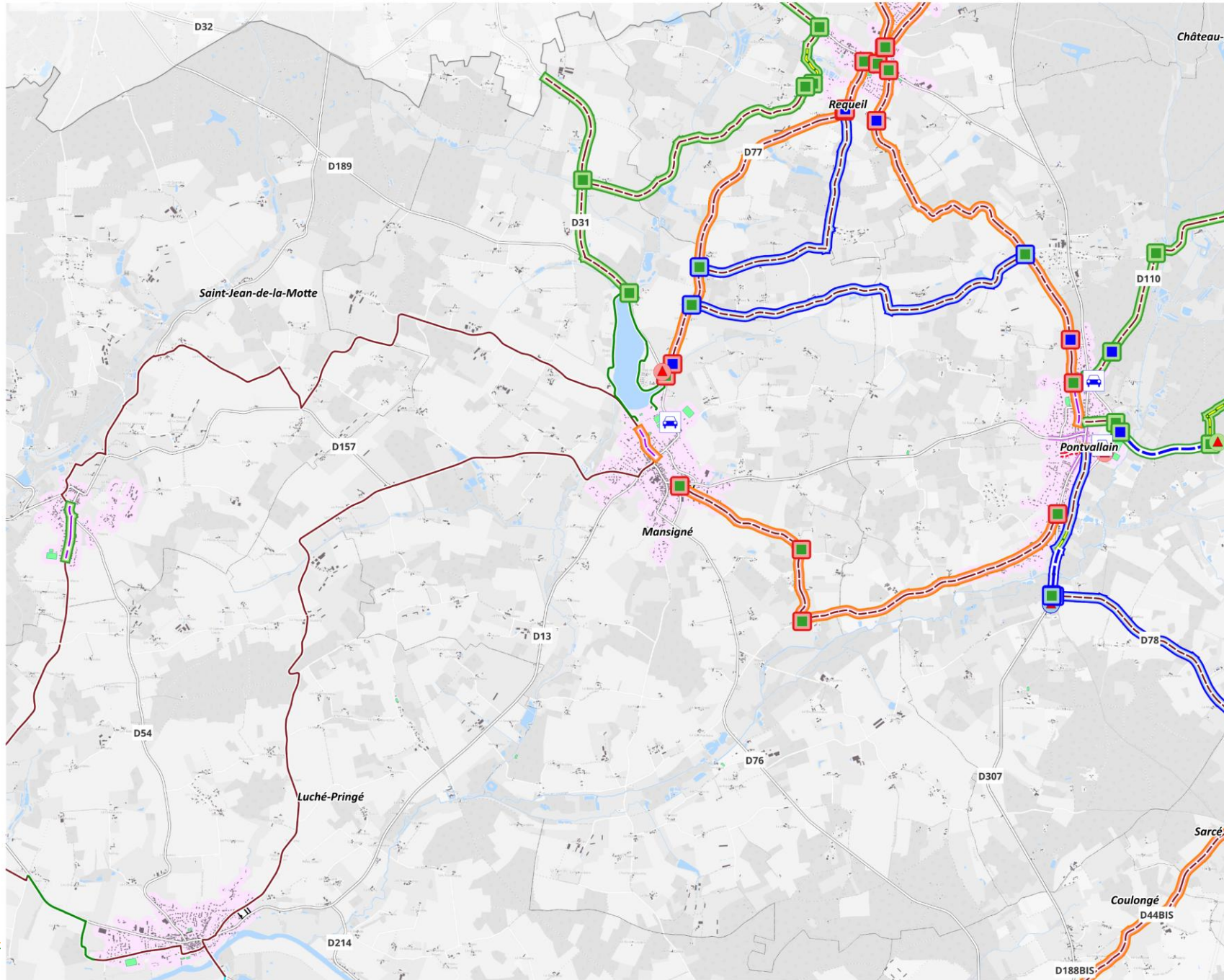
- Propositions d'aménagements**
-  Amélioration de chemin
  -  Chaucidou
  -  Double sens cyclable
  -  Franchissements
  -  Jalonnement
  -  Marquage au sol
  -  Piste cyclable
  -  Voie verte

- Proposition de phasage**
-  Phase 1
  -  Phase 2
  -  Phase 3

- Signalisation**
-  Panneau danger A21
  -  Directionnel vélo
  -  Partageons la Route

- Equipements velo**
-  Abri
  -  Arceaux
  -  Borne de recharge VAE
  -  Box collectif sécurisé
  -  Rack
  -  Station de réparation
  -  Abri sécurisé

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Mansigné



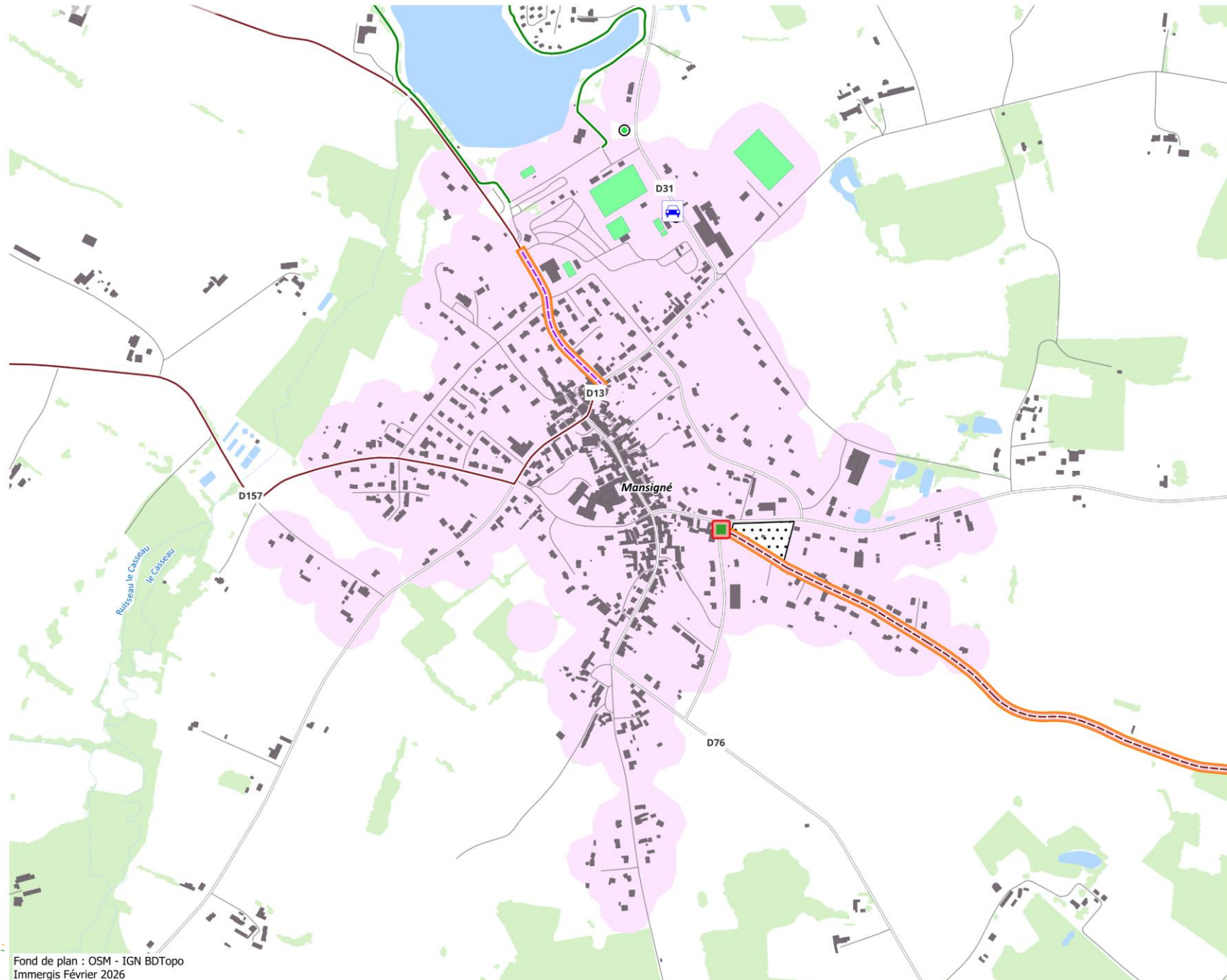
- Aménagements existants**
- Bande cyclable
  - Double sens cyclable
  - Jalonnement
  - Voie verte
  - Limitation de vitesse existante
  - Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
- Proposition de phasage**
- Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
- Signalisation**
- Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route



1:35 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Mansigné



Aménagements existants  
 — Jalonnement  
 — Voie verte

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements  
 — Amélioration de chemin  
 — Chaucidou  
 — Double sens cyclable  
 — Franchissements  
 — Jalonnement  
 — Marquage au sol  
 — Piste cyclable  
 — Voie verte

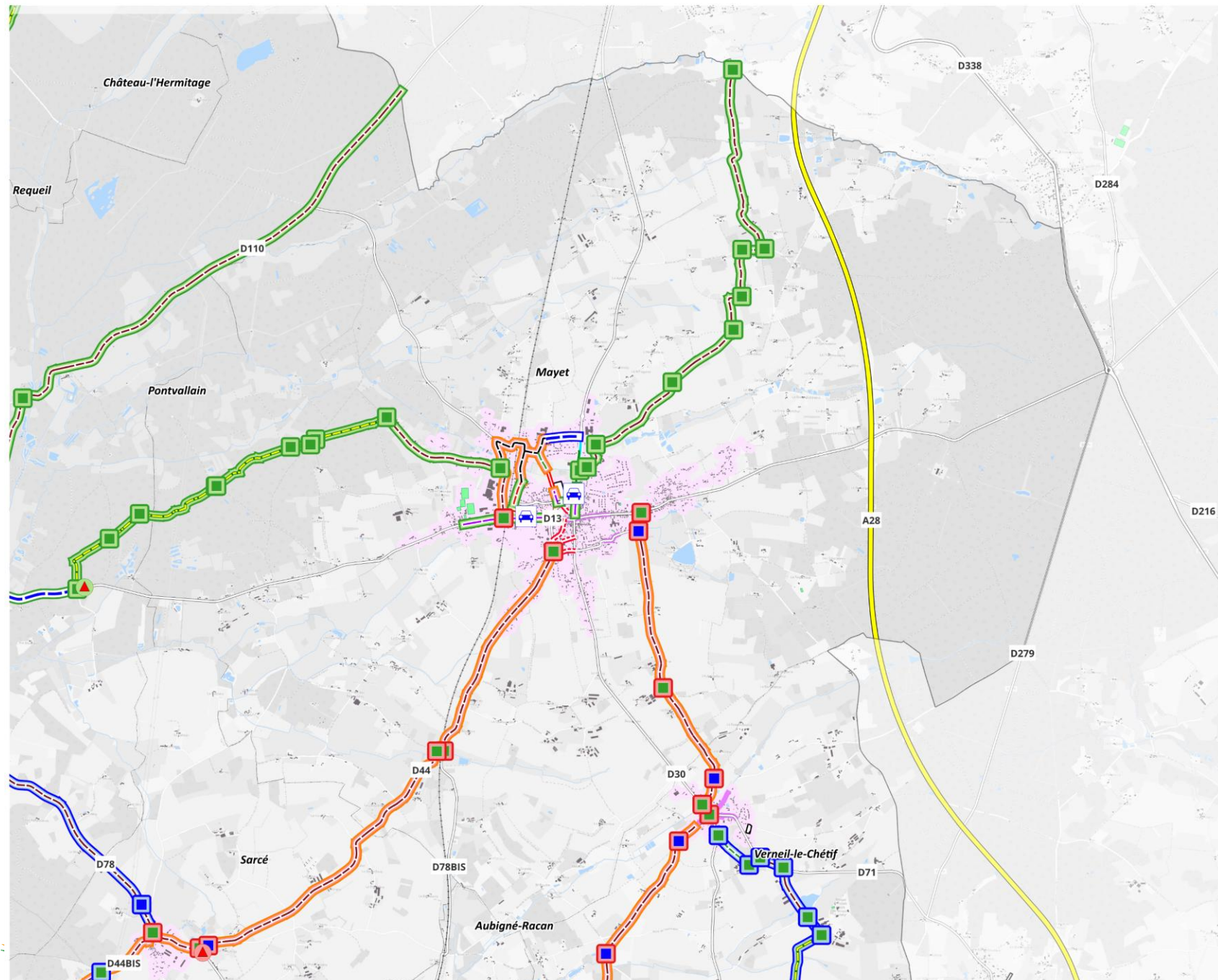
Proposition de phasage  
 — Phase 1  
 — Phase 2  
 — Phase 3

Signalisation  
 ▲ Panneau danger A21  
 ▲ Directionnel vélo  
 ▲ Partageons la Route

Equipements velo  
 ● Abri  
 ● Arceaux  
 ● Borne de recharge VAE  
 ● Box collectif sécurisé  
 ● Rack  
 ● Station de réparation  
 ● Abri sécurisé



# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Mayet



- Aménagements existants**
- Bande cyclable
  - Double sens cyclable
  - Piste cyclable
  - Voie réservée
  - Voie verte
  - Proposition de réduction de vitesse

- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte

- Proposition de phasage**
- Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3

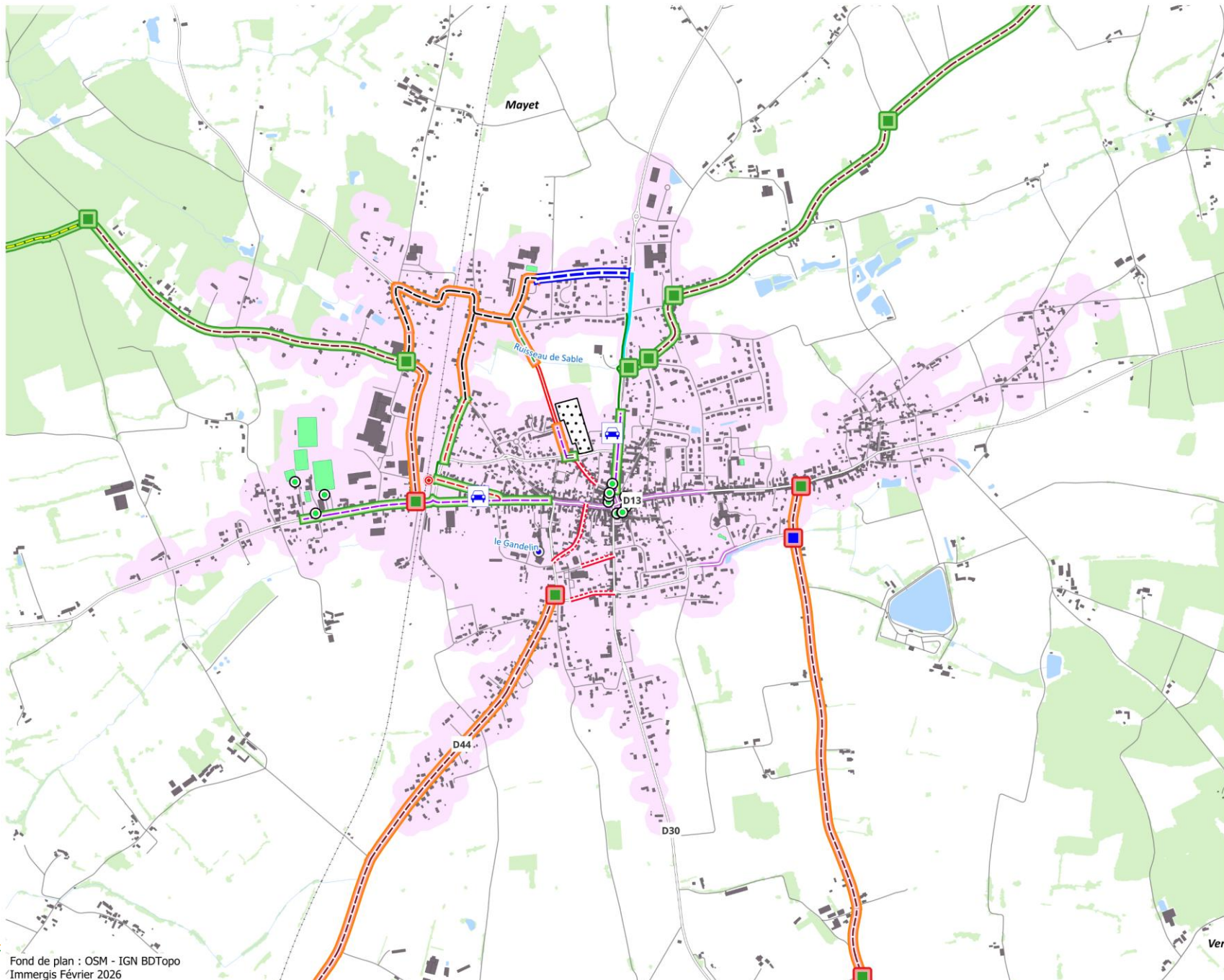
- Signalisation**
- Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route



1:35 000

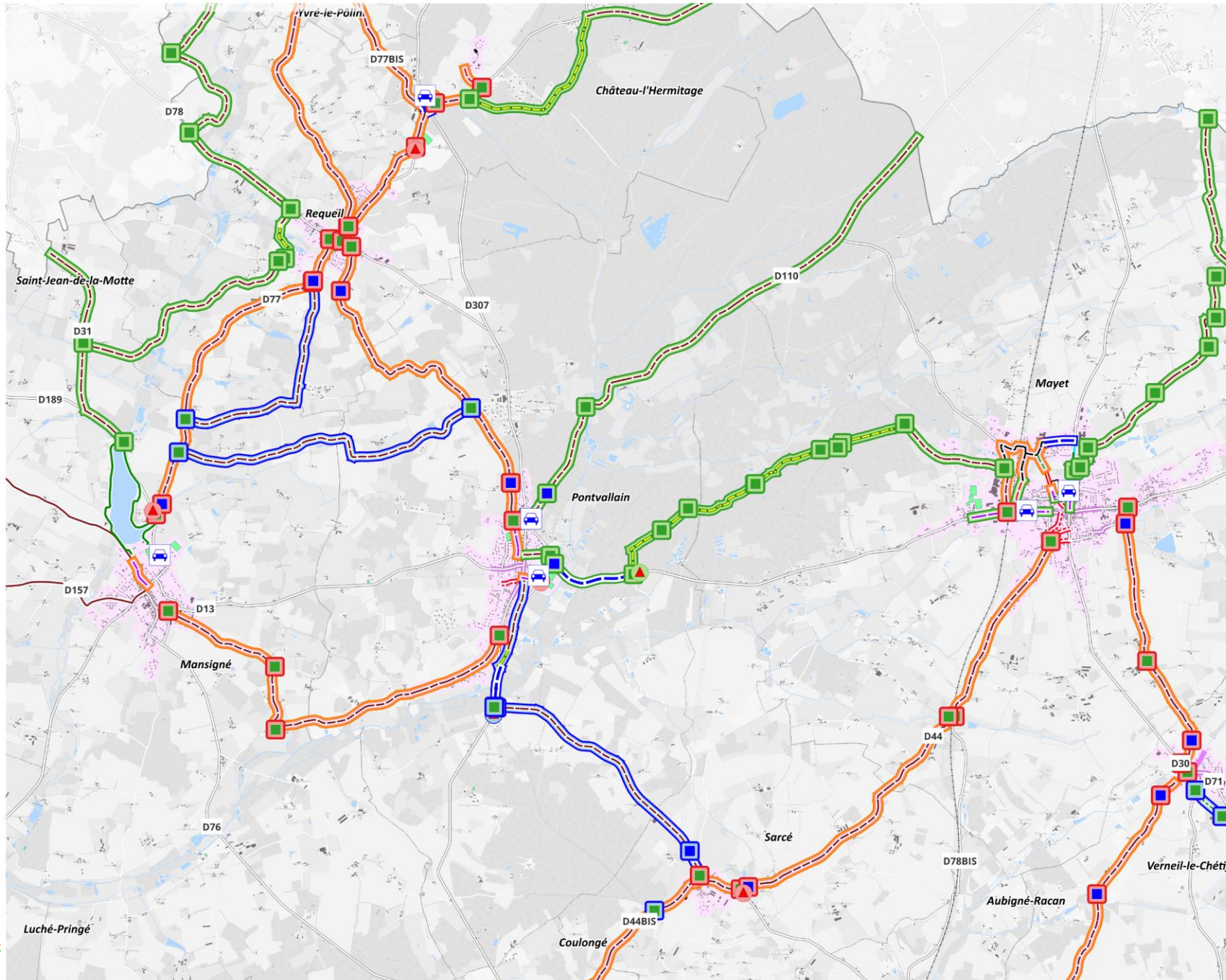
Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Mayet



- Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
- Aménagements existants**
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte
- Proposition de phasage**
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3
- Signalisation**
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route
- Equipements velo**
- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Pontvallain



## Aménagements existants

- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable
- Voie verte
- Proposition de réduction de vitesse
- Limitation de vitesse existante (encontre)

## Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

## Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

## Signalisation

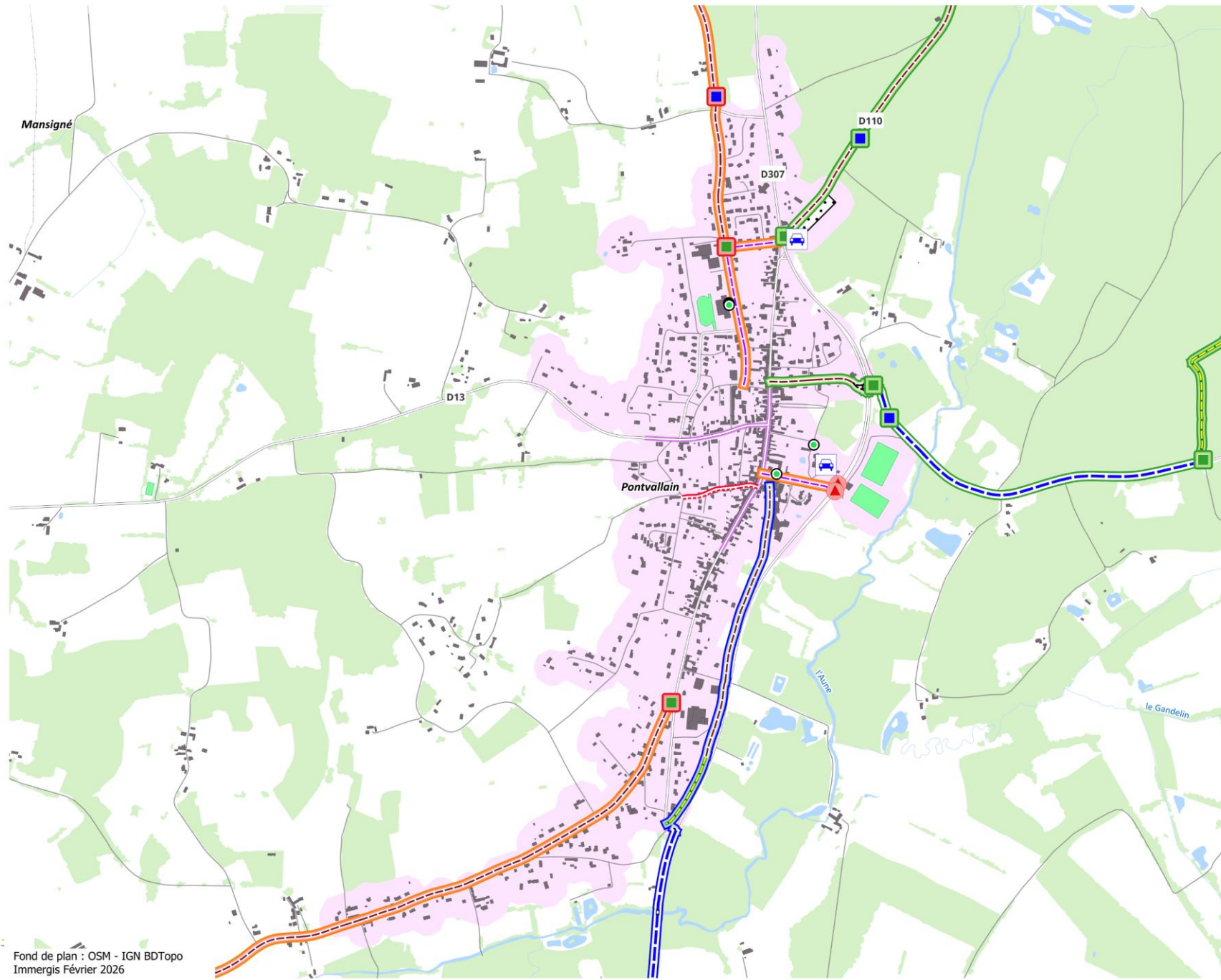
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route



1:40 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Pontvallain



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Aménagements existants

Double sens cyclable

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

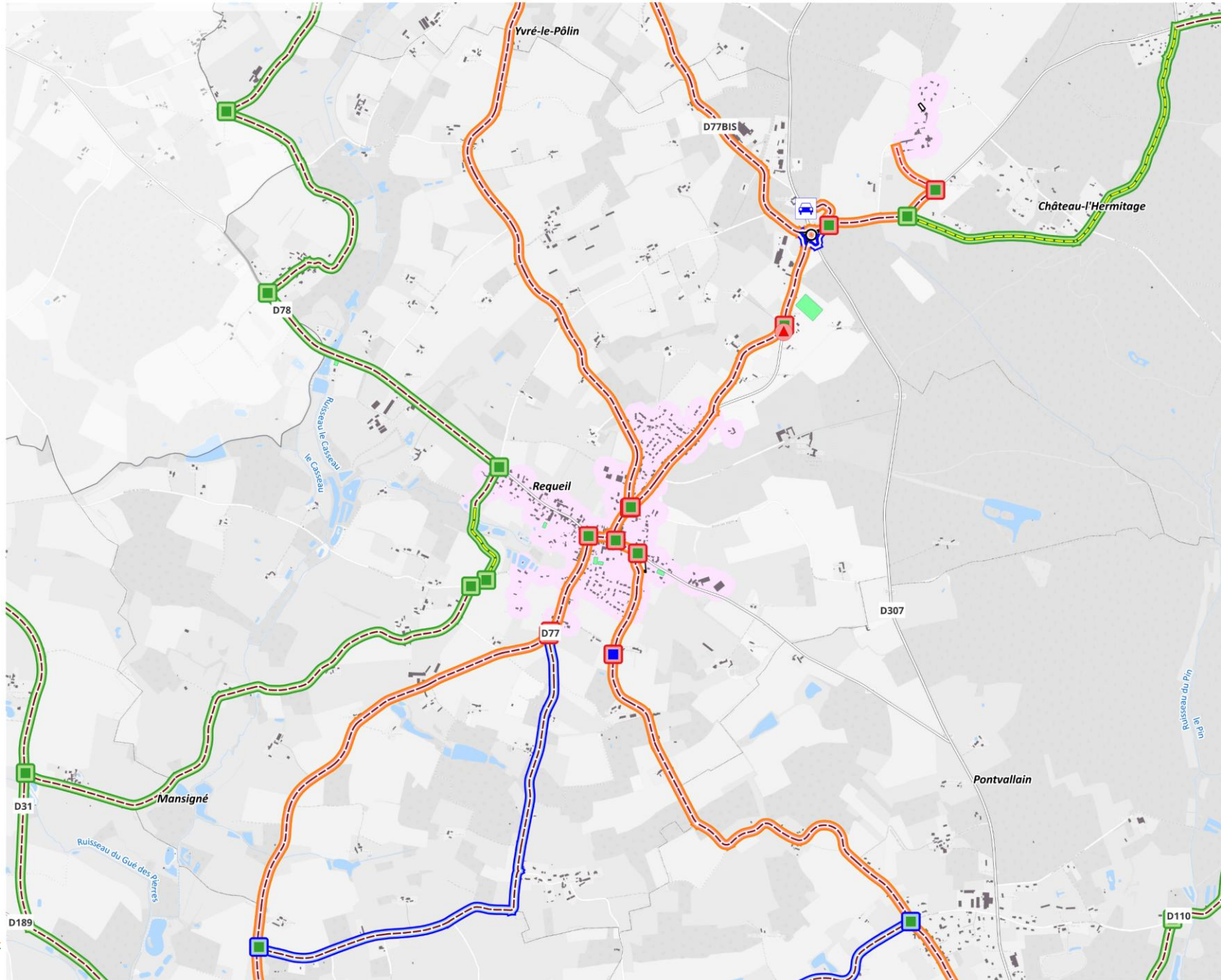
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Requeil



Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route



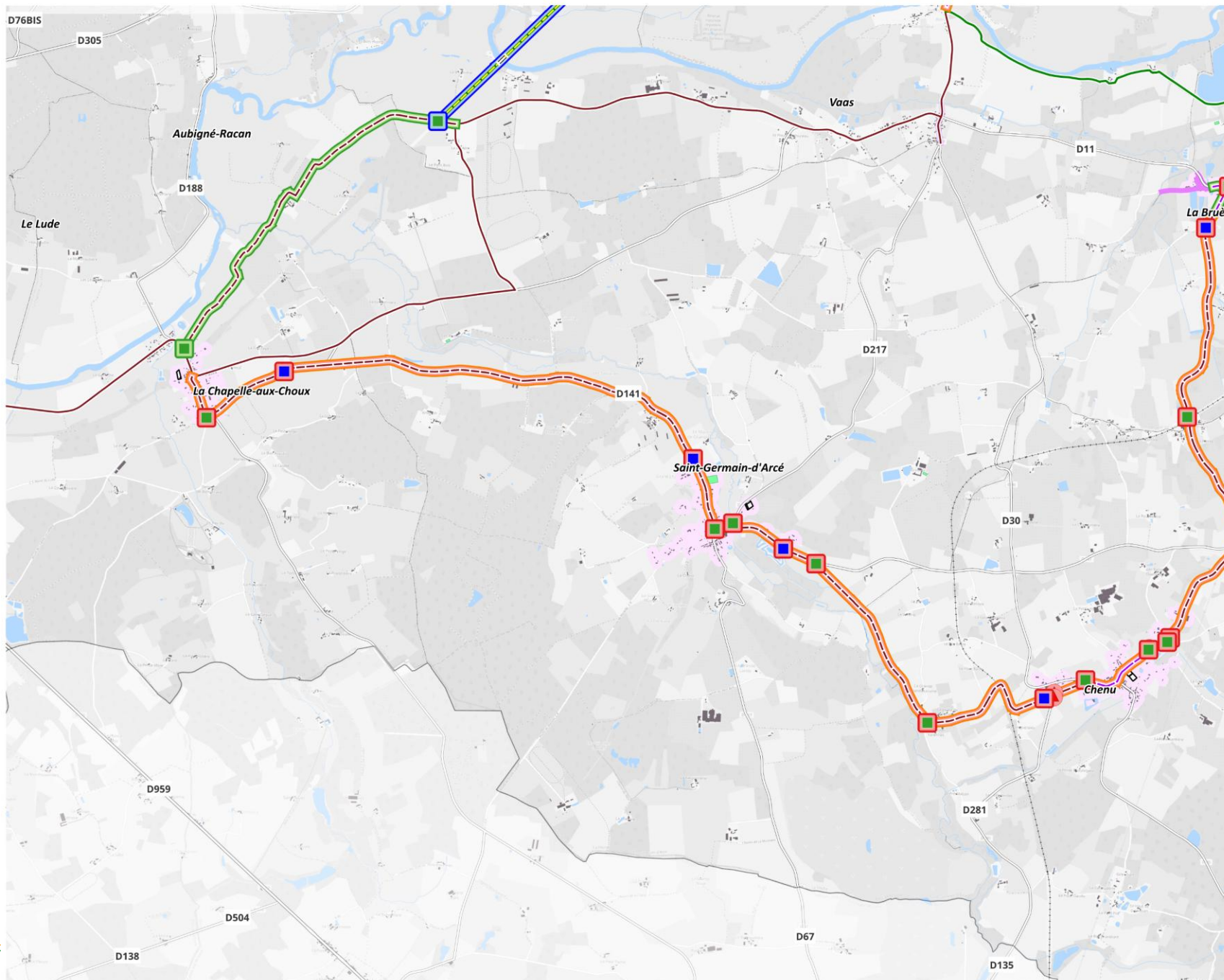
1:17 500

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



- Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements
  - Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
- Proposition de phasage
  - Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
- Signalisation
  - Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route
- Equipements velo
  - Abri
  - Arceaux
  - Borne de recharge VAE
  - Box collectif sécurisé
  - Rack
  - Station de réparation
  - Abri sécurisé

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Saint-Germain-d'Arcé



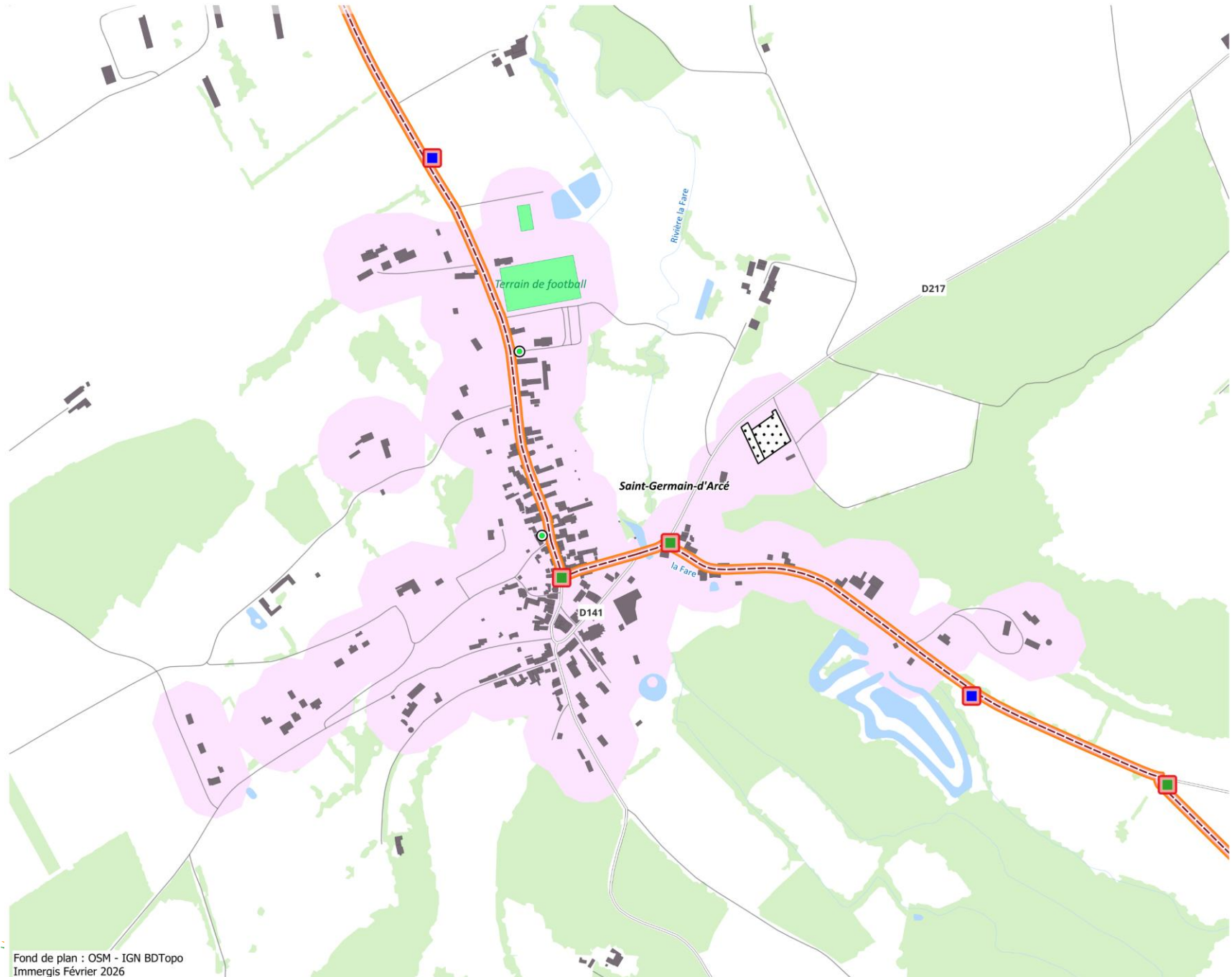
- Aménagements existants**
- Jalonnement
  - Voie verte
  - Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
- Proposition de réduction de vitesse**
- Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte
- Proposition de phasage**
- Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3
- Signalisation**
- Panneau danger A21
  - Directionnel vélo
  - Partageons la Route



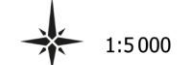
1:30 000

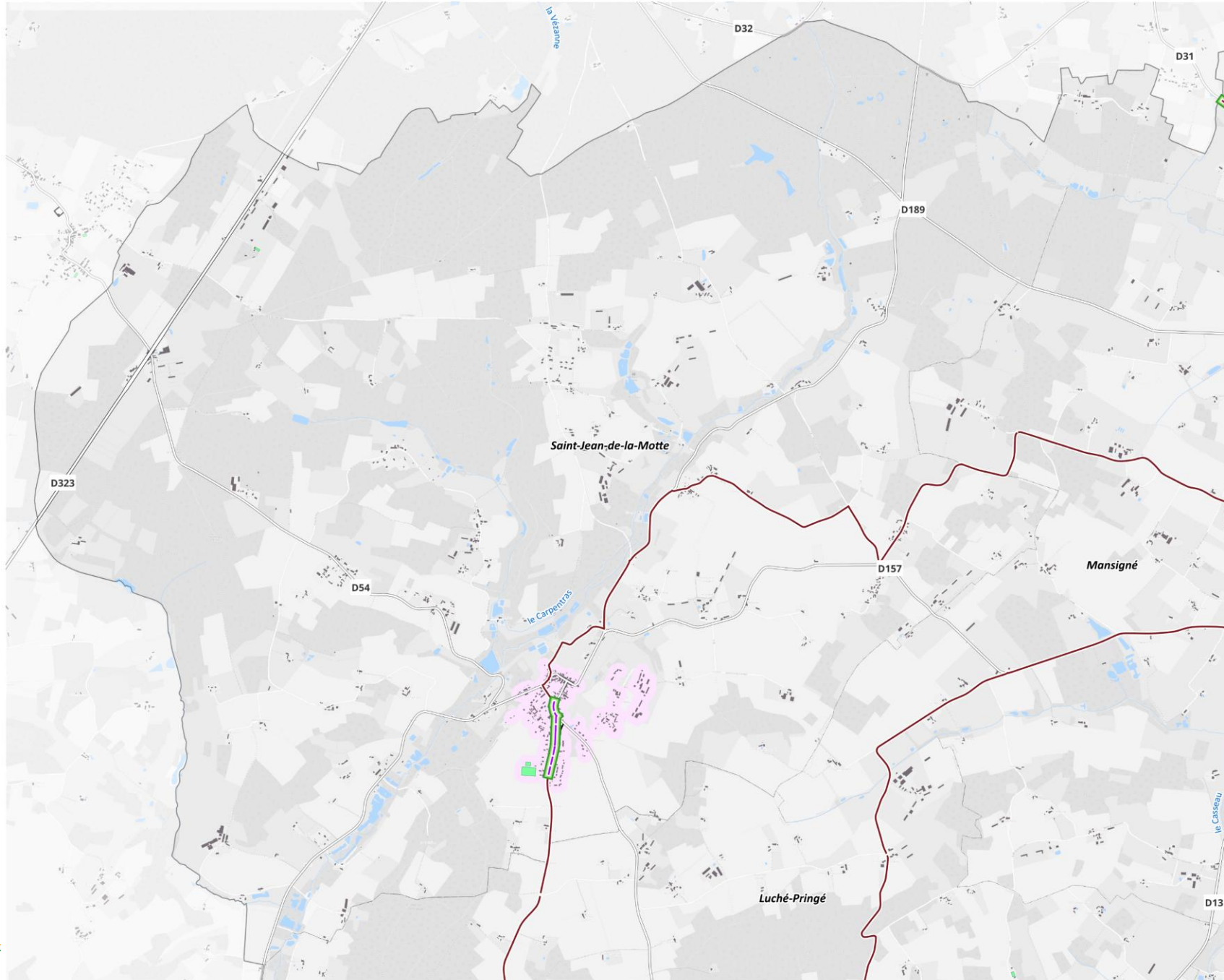
Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Saint-Germain-d'Arcé



- Proposition de réduction de vitesse
  
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte
  
- Proposition de phasage**
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3
  
- Signalisation**
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route
  
- Equipements velo**
- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé





Aménagements existants

— Jalonnement

■ Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

— Amélioration de chemin

— Chaucidou

— Double sens cyclable

— Franchissements

— Jalonnement

— Marquage au sol

— Piste cyclable

— Voie verte

Proposition de phasage

■ Phase 1

■ Phase 2

■ Phase 3

Signalisation

▲ Panneau danger A21

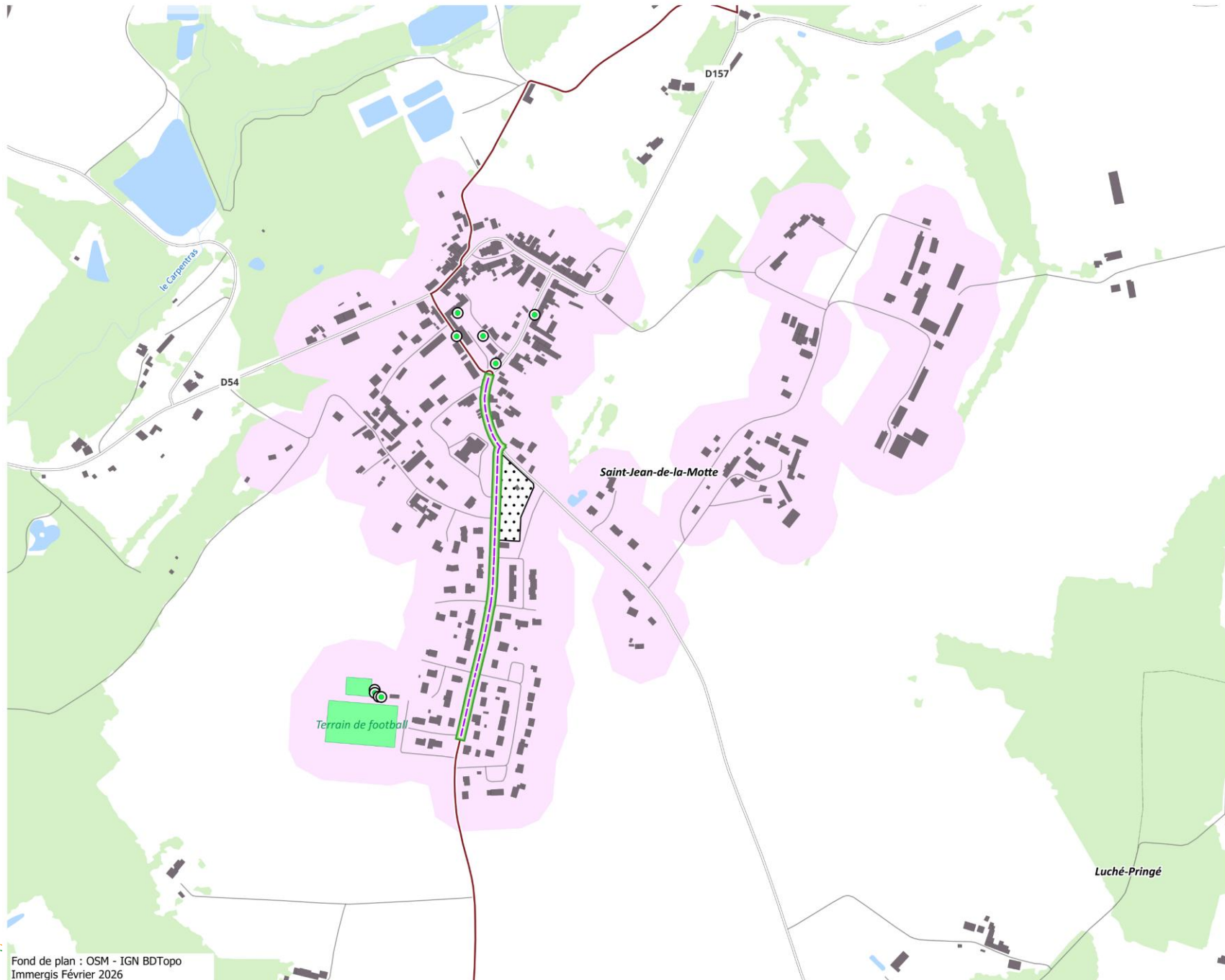
▲ Directionnel vélo

▲ Partageons la Route



1:25 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



Aménagements existants  
 — Jalonement

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

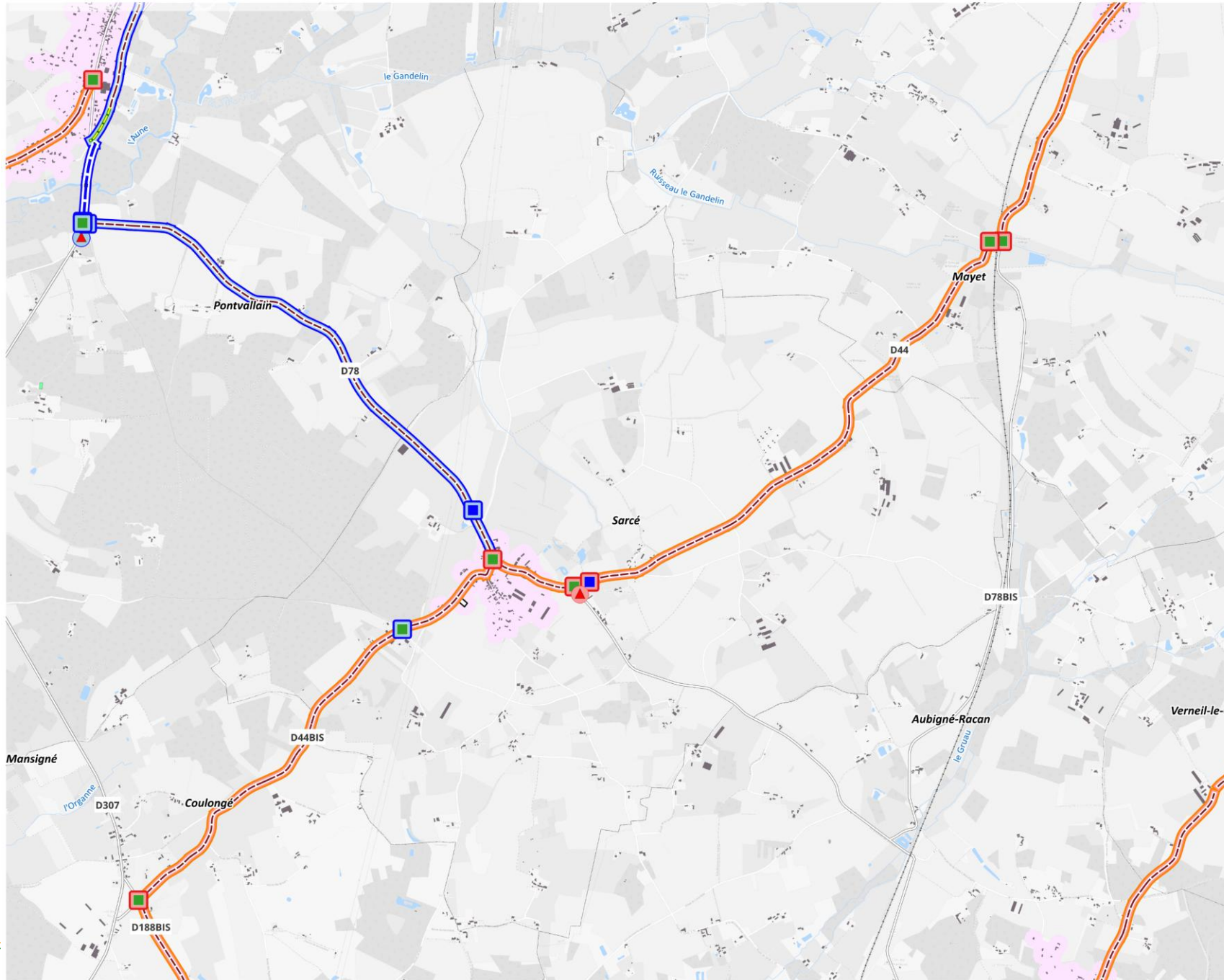
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Sarcé



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Proposition de réduction de vitesse

### Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

### Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

### Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

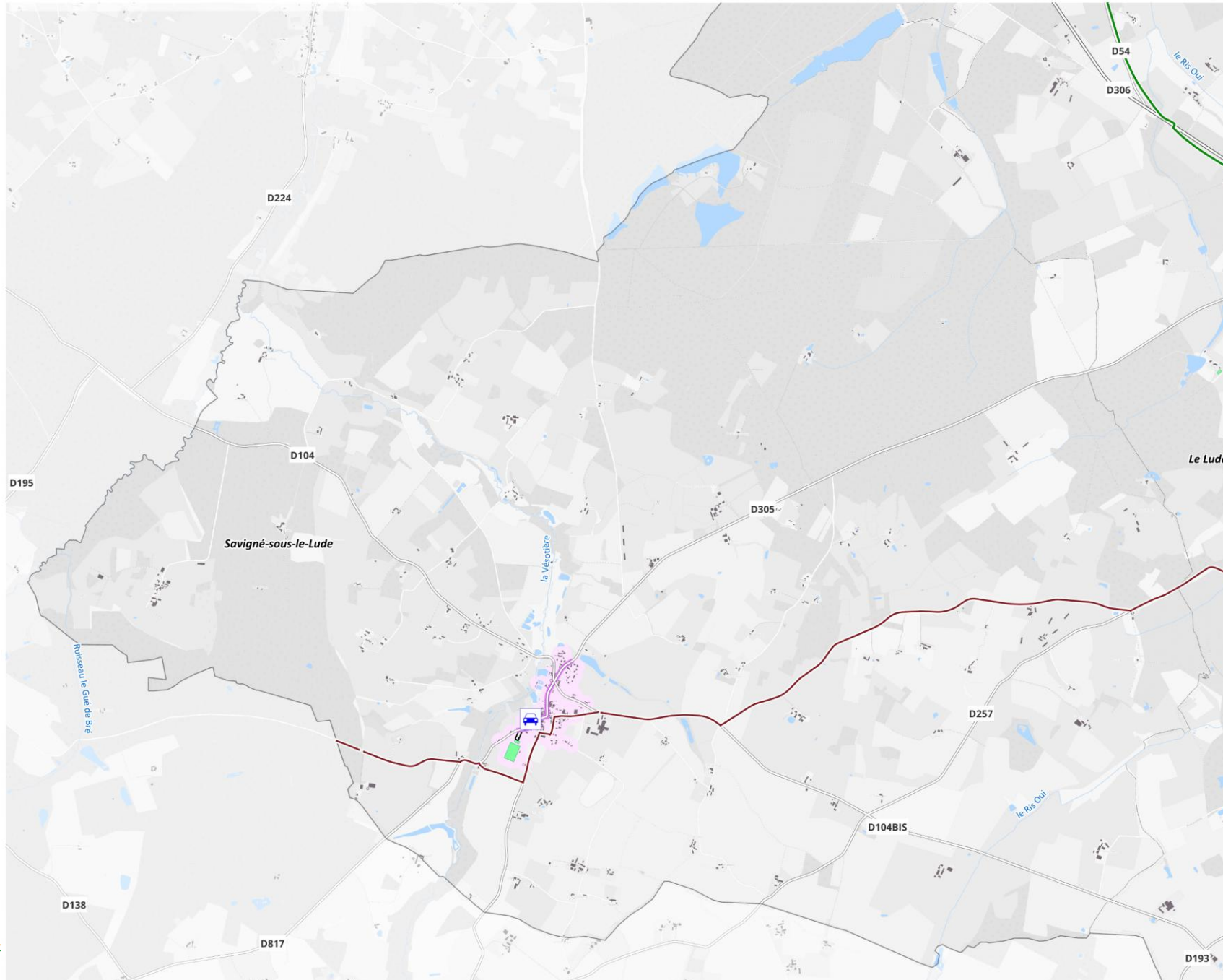


1:20 000



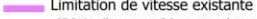
Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026




- Proposition de réduction de vitesse
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte
- Proposition de phasage**
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3
- Signalisation**
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route
- Equipements velo**
- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé






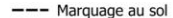

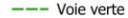


Aménagements existants




-  Jalonnement
-  Voie verte
-  Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

 Proposition de réduction de vitesse




Propositions d'aménagements

-  Amélioration de chemin
-  Chaucidou
-  Double sens cyclable
-  Franchissements
-  Jalonnement
-  Marquage au sol
-  Piste cyclable
-  Voie verte

Proposition de phasage

-  Phase 1
-  Phase 2
-  Phase 3

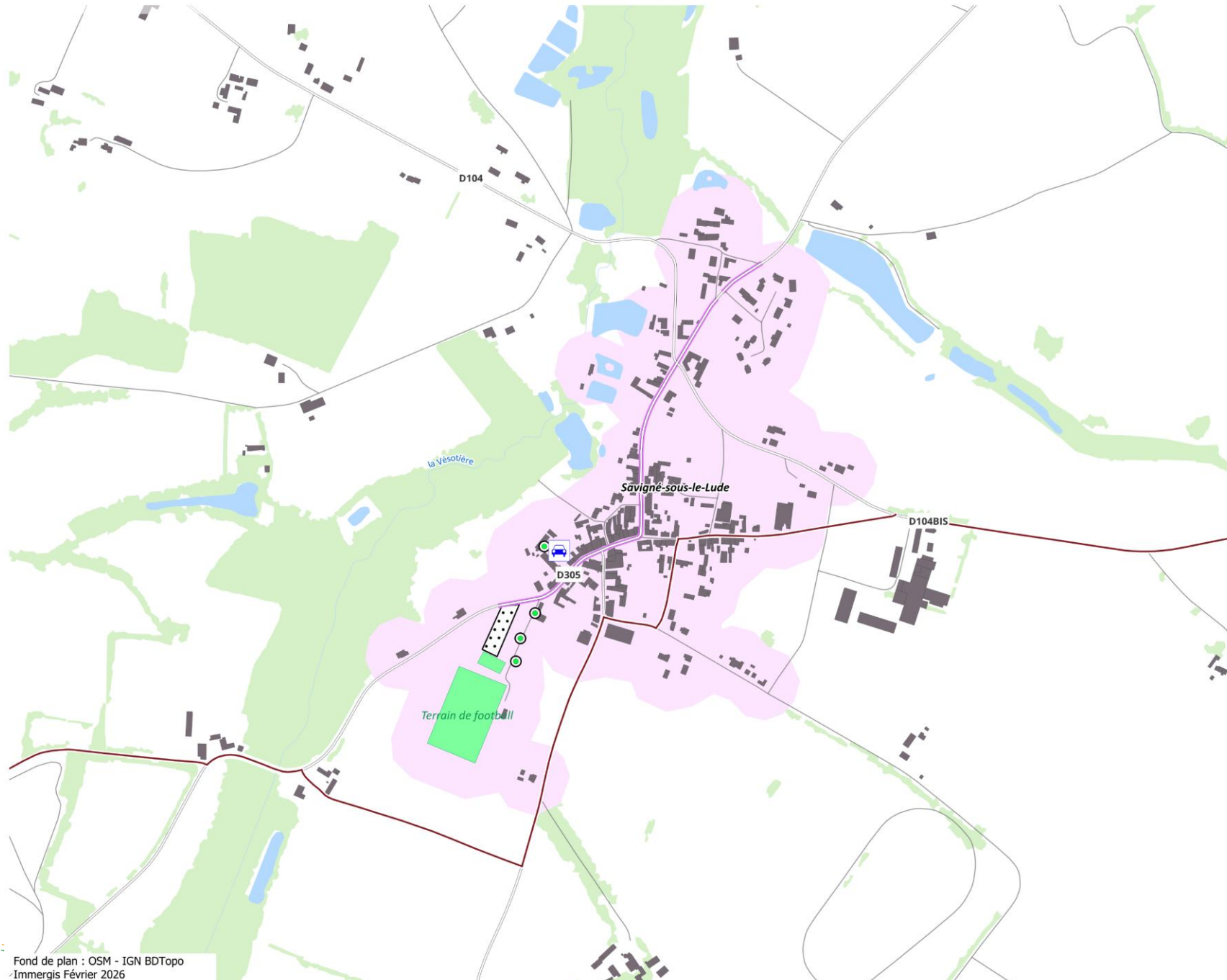
Signalisation

-  Panneau danger A21
-  Directionnel vélo
-  Partageons la Route



1:25 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Aménagements existants

Jalonnement

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

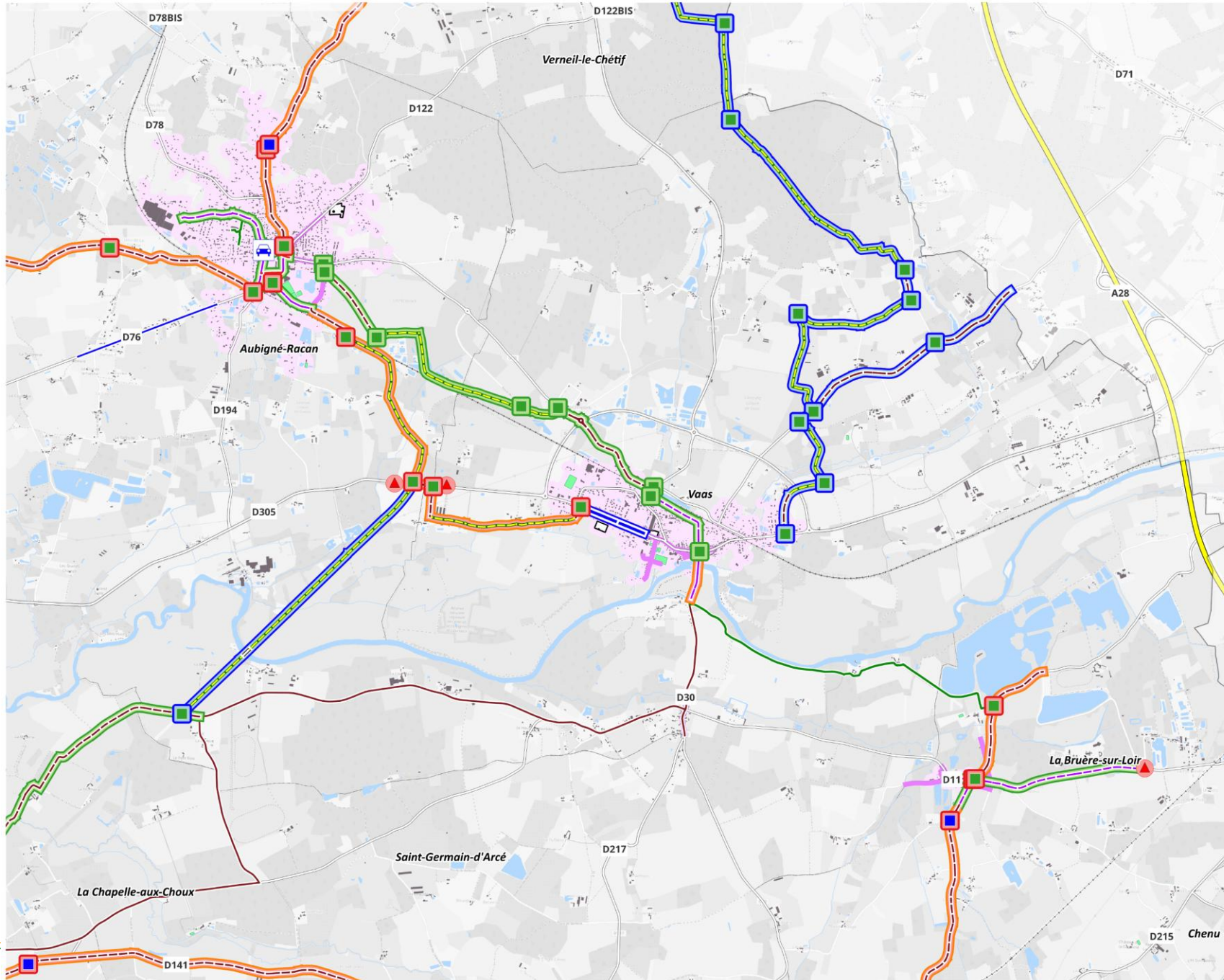
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Vaas



- Aménagements existants**
- Jalonnement
  - Piste cyclable
  - Voie verte
  - Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
  - Proposition de réduction de vitesse

- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
  - Chaucidou
  - Double sens cyclable
  - Franchissements
  - Jalonnement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte

- Proposition de phasage**
- Phase 1
  - Phase 2
  - Phase 3

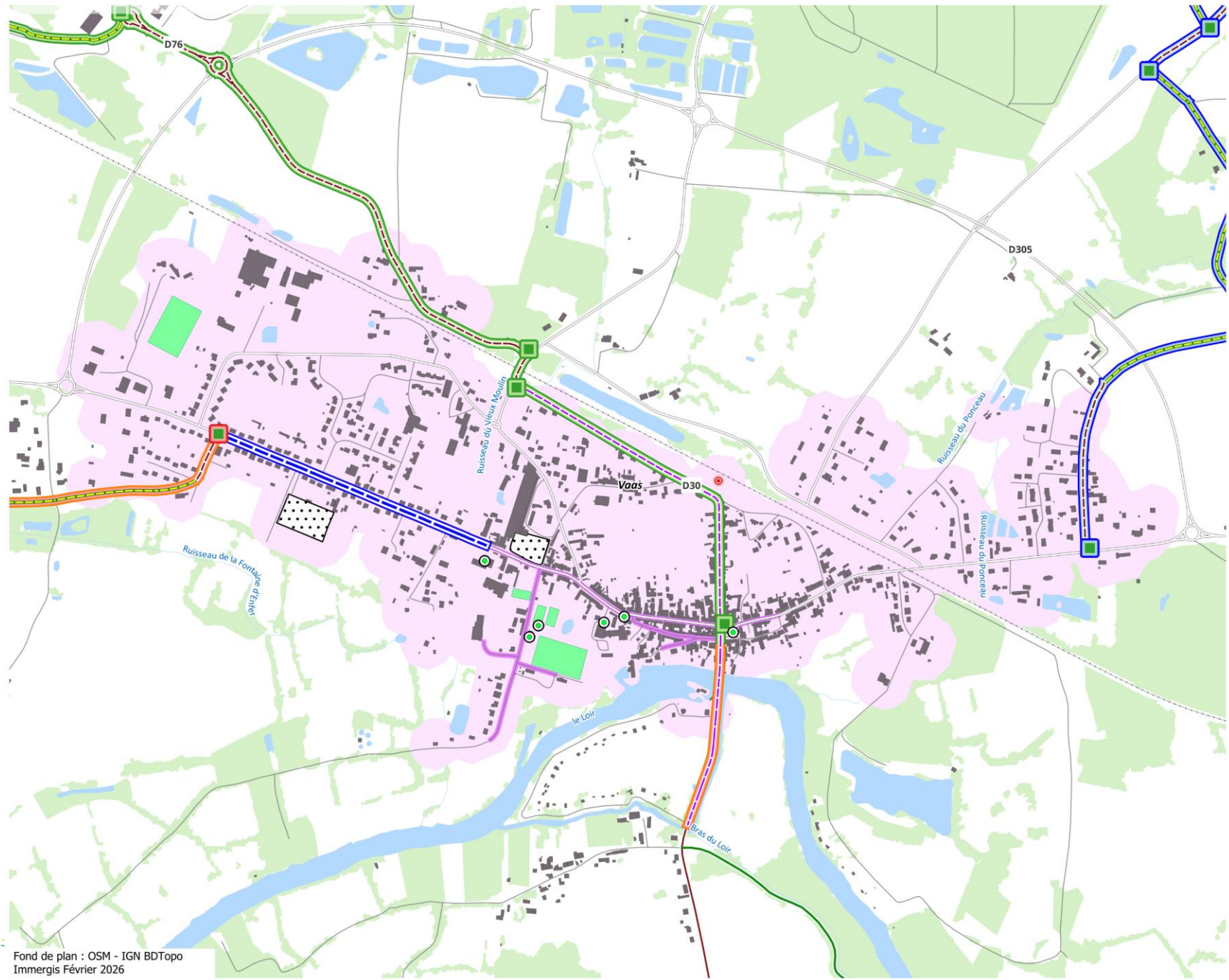
- Signalisation**
- ▲ Panneau danger A21
  - ▲ Directionnel vélo
  - ▲ Partageons la Route



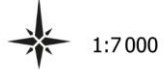
1:30 000

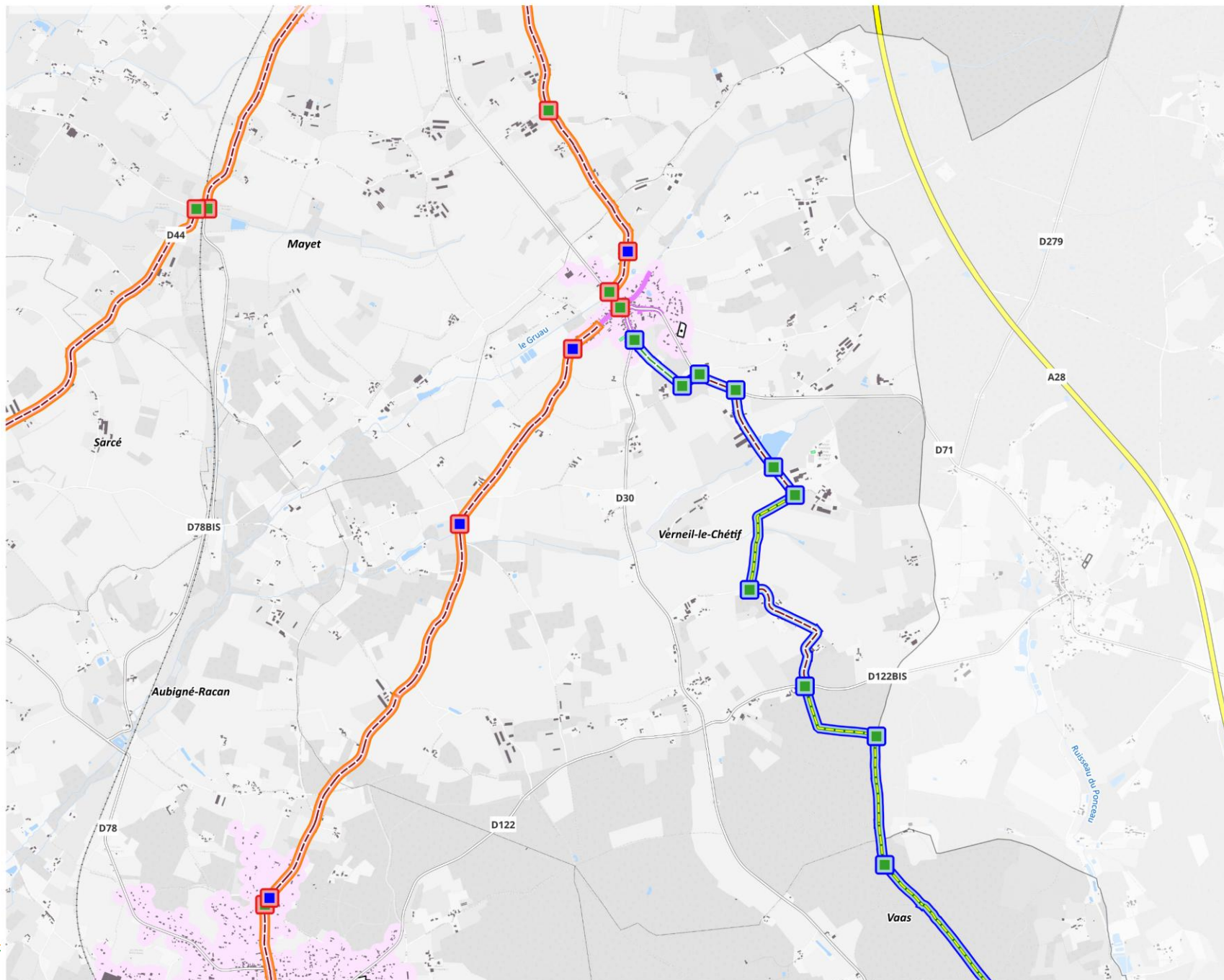
Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Vaas



- Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)
- Aménagements existants**
- Jalonnement
- Voie verte
  
- Proposition de réduction de vitesse
  
- Propositions d'aménagements**
- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte
  
- Proposition de phasage**
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3
  
- Signalisation**
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route
  
- Equipements velo**
- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé





Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route



1:22 500

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

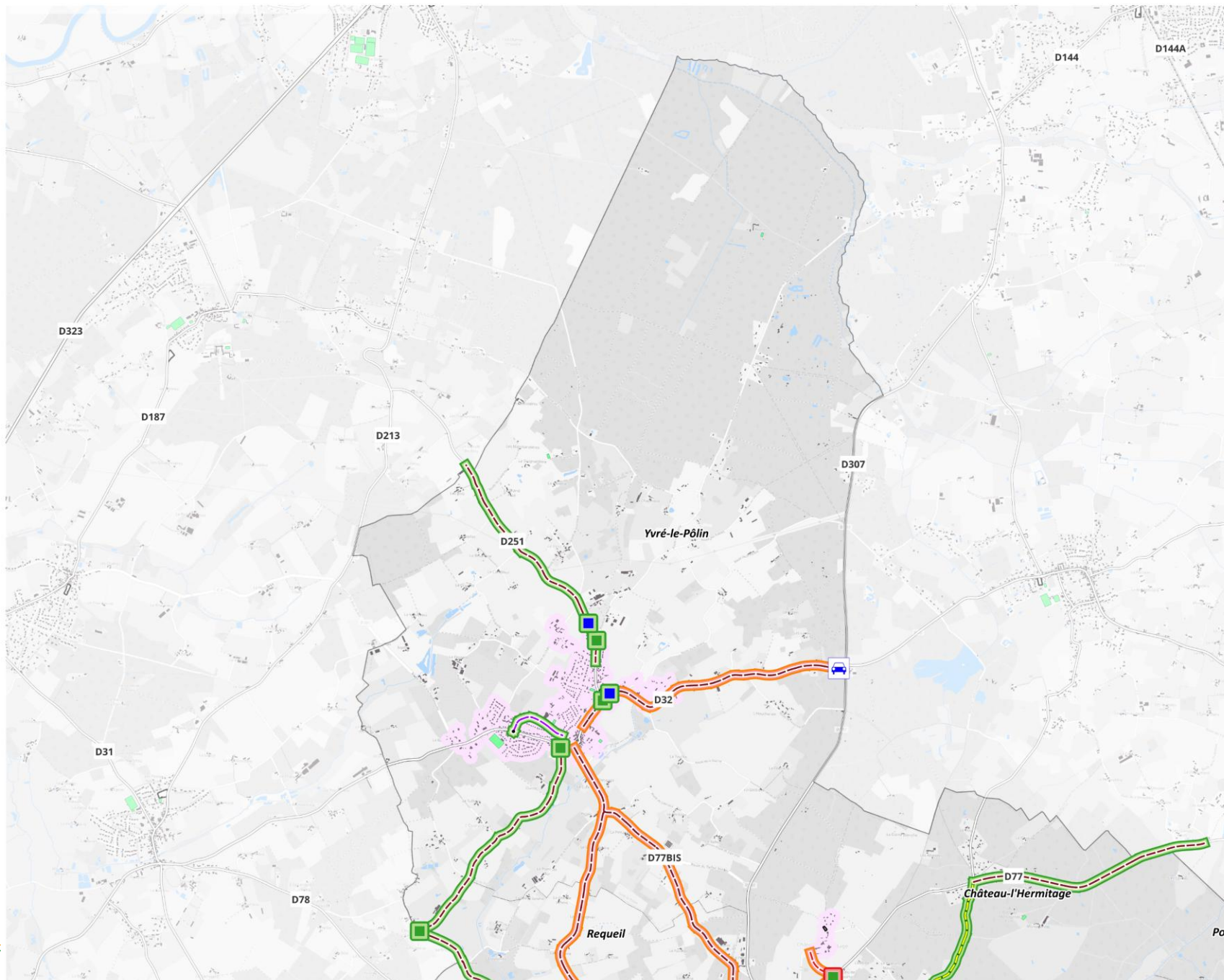
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Proposition de réduction de vitesse

Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

Signalisation

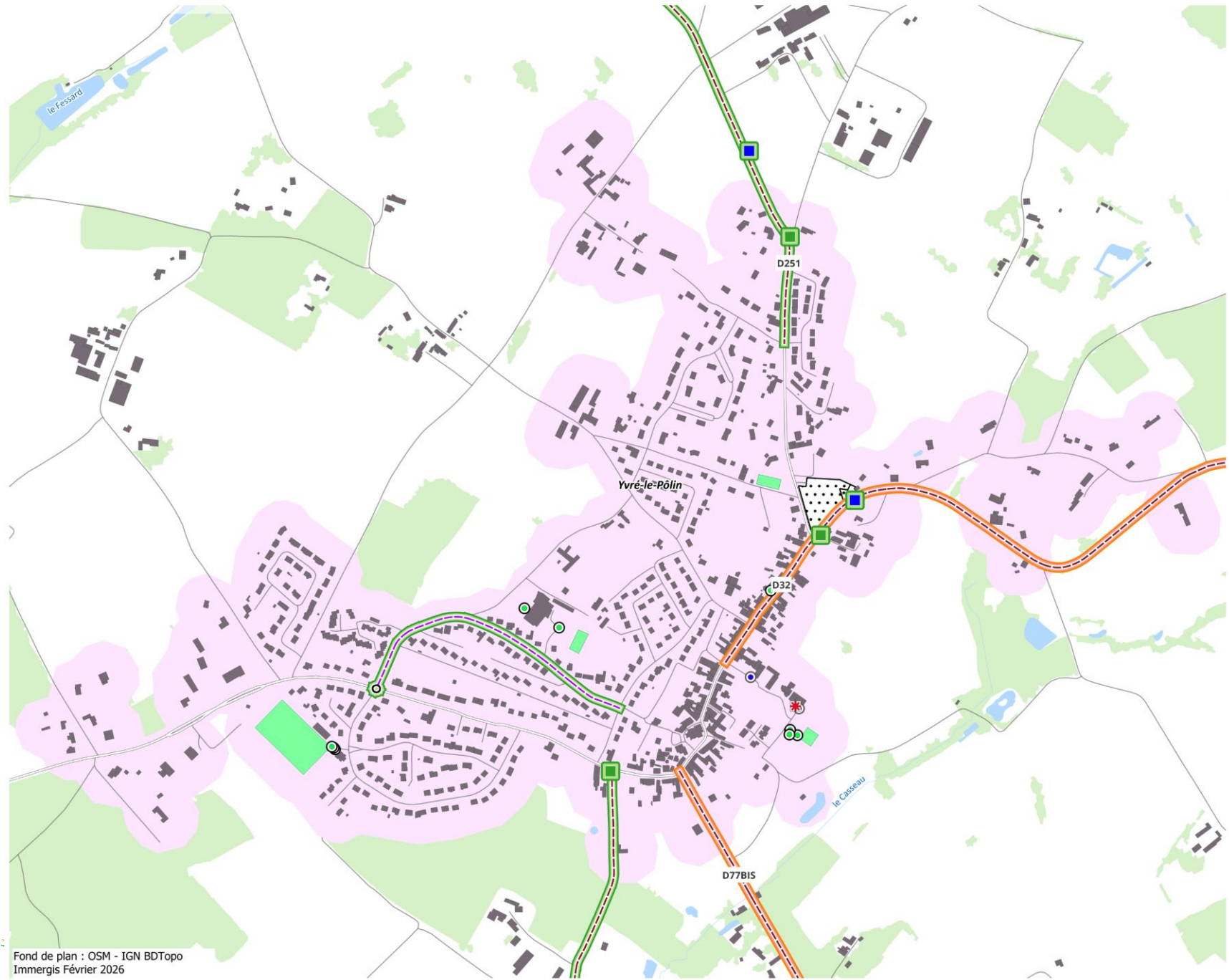
- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route



1:30 000

Fond de plan : OSM - IGN BDTopo  
Immergis Février 2026

# Schéma directeur cyclable - Propositions d'aménagements Yvré-le-Pôlin



Limitation de vitesse existante (30Km/h, zone 30, zone de rencontre)

Proposition de réduction de vitesse

### Propositions d'aménagements

- Amélioration de chemin
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Franchissements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

### Proposition de phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

### Signalisation

- Panneau danger A21
- Directionnel vélo
- Partageons la Route

### Equipements velo

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge VAE
- Box collectif sécurisé
- Rack
- Station de réparation
- Abri sécurisé



