

Plan vélo et déplacements doux de Mortagne-au-Perche

Comité de pilotage

Mardi 10 décembre 2024



Déroulement de la réunion

- Objectifs de la démarche et calendrier
- Conditions de déplacements à vélo
- Pratiques de mobilité actuelles
- Résultats de l'enquête en ligne
- Enseignements des ateliers participatifs
- Enjeux et objectifs
- Prochaines étapes de la démarche





Objectifs de la démarche et calendrier

Principes et objectifs de la démarche

Principes et objectifs de la mission :

- Favoriser les déplacements à vélo et à pied à Mortagne et depuis les communes voisines (Saint-Langis et Saint-Hilaire)
- Créer des liaisons cyclables et piétonnes sécurisées et confortables vers les équipements publics (collèges, lycée, piscine, gymnases, Espace France Services, Pôle Emploi...), les pôles d'emplois (grandes entreprises, zones d'activités...)
- Créer des espaces dédiés agréables et respectueux de l'environnement, des aménagements durables : gestion aérienne des eaux pluviales, végétalisation, matériaux durables...
- Prendre en compte les aspects liés à la circulation et aux stationnements des voitures
- Faciliter la liaison cyclable entre le centre-ville et la voie verte
- Développer le stationnement vélo
- Sensibiliser les habitants à l'usage du vélo, avec des animations, des services



Périmètre de l'étude et contexte du territoire

Mortagne-au-Perche

- 3 800 habitants
- Sous-préfecture de l'Orne
- Pôle urbain local, bénéficiant d'équipements, de commerces, de zones d'activités...
- La ville s'est étendue le long de 4 axes routiers structurants pour former 4 branches

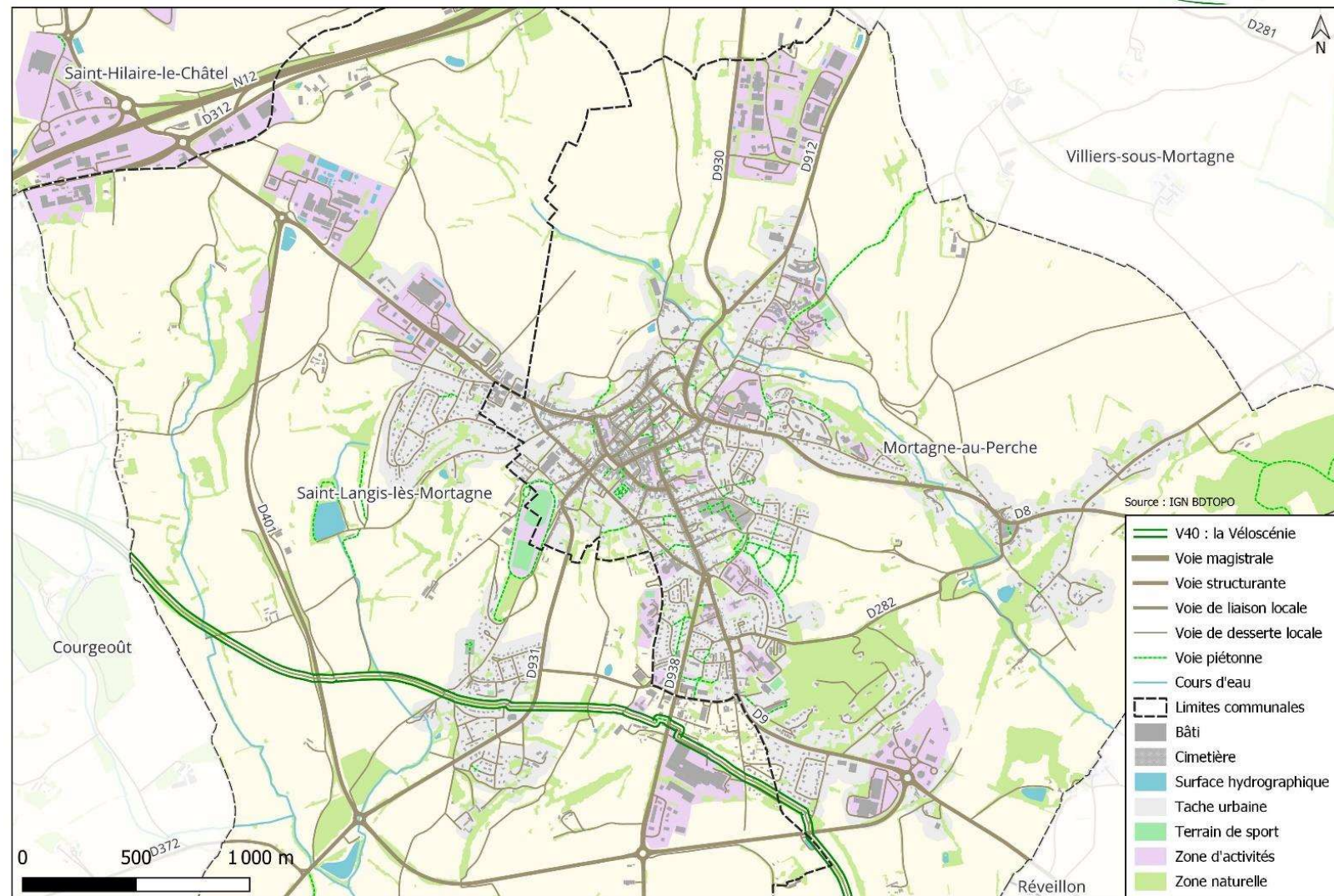
Saint-Langis-lès-Mortagne

- 872 habitants
- Commune appartenant au pôle urbain de Mortagne, en partie en continuité du tissu urbain, et en partie un bourg séparé

Zone d'activités de Saint-Hilaire-le-Châtel :

- Bénéficie d'un échangeur de la RN 12 et d'une aire de covoiturage
- Eloignée du pôle urbain par la RD 912

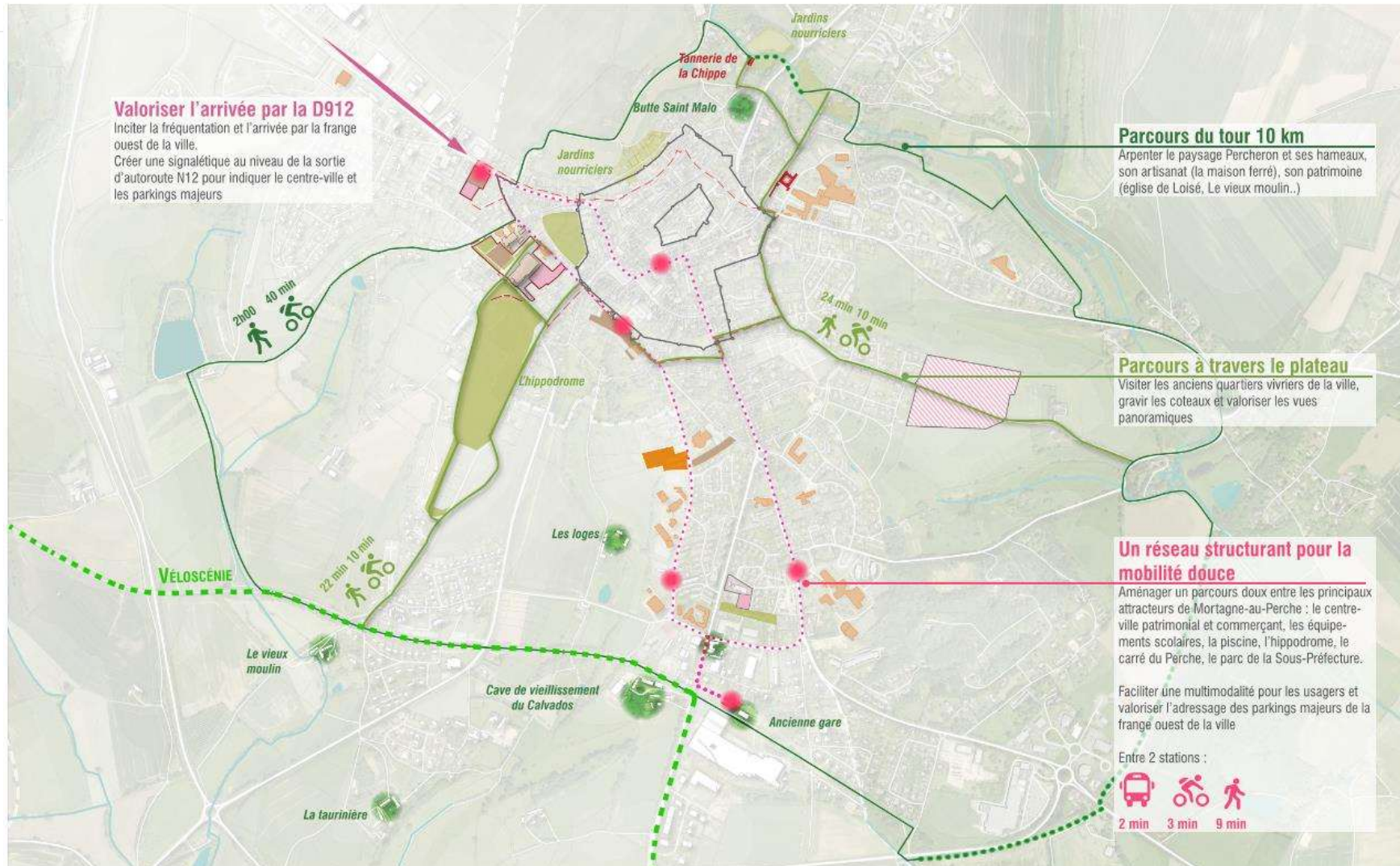
Périmètre de l'étude



Documents de cadrage, politiques cyclables et projets en cours

SE DÉPLACER LE CENTRE-VILLE ELARGI DE MORTAGNE-AU-PERCHE

01. STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT



Stratégie de mobilité prévue dans l'étude de revitalisation



Calendrier de la mission

Phase 1 : Diagnostic

Juillet 2024

–

*Novembre 2024
(4 mois)*

- Analyses thématiques : évaluation du territoire, recensement des aménagements, identification des pôles générateurs, analyse des besoins et attentes des usagers, identification des services, interactions avec les autres modes de déplacements...
- Enjeux et objectifs
- Visites de terrain
- Rapport de diagnostic

3 réunions :
1 réunion de lancement
1 comité technique
1 comité de pilotage
1 atelier de production

Phase 2 : Définition du réseau d'itinéraires modes actifs

Décembre 2024

–

*Février 2025
(3 mois)*

- Construction des scénarios d'itinéraires cyclables
- Evaluation et comparaison des scénarios
- Choix du scénario par les élus
- Rapport de stratégie

2 réunions :
1 comité technique
1 comité de pilotage
2 ateliers de production

Phase 3 : Programmation financière et phasage

Mars 2025

–

*Mai 2025
(3 mois)*

- Etablissement du programme d'actions
- Plan pluriannuel d'investissement
- Rapport final du plan vélo et déplacements doux

2 réunions :
1 réunion de travail
1 comité de pilotage
1 réunion publique



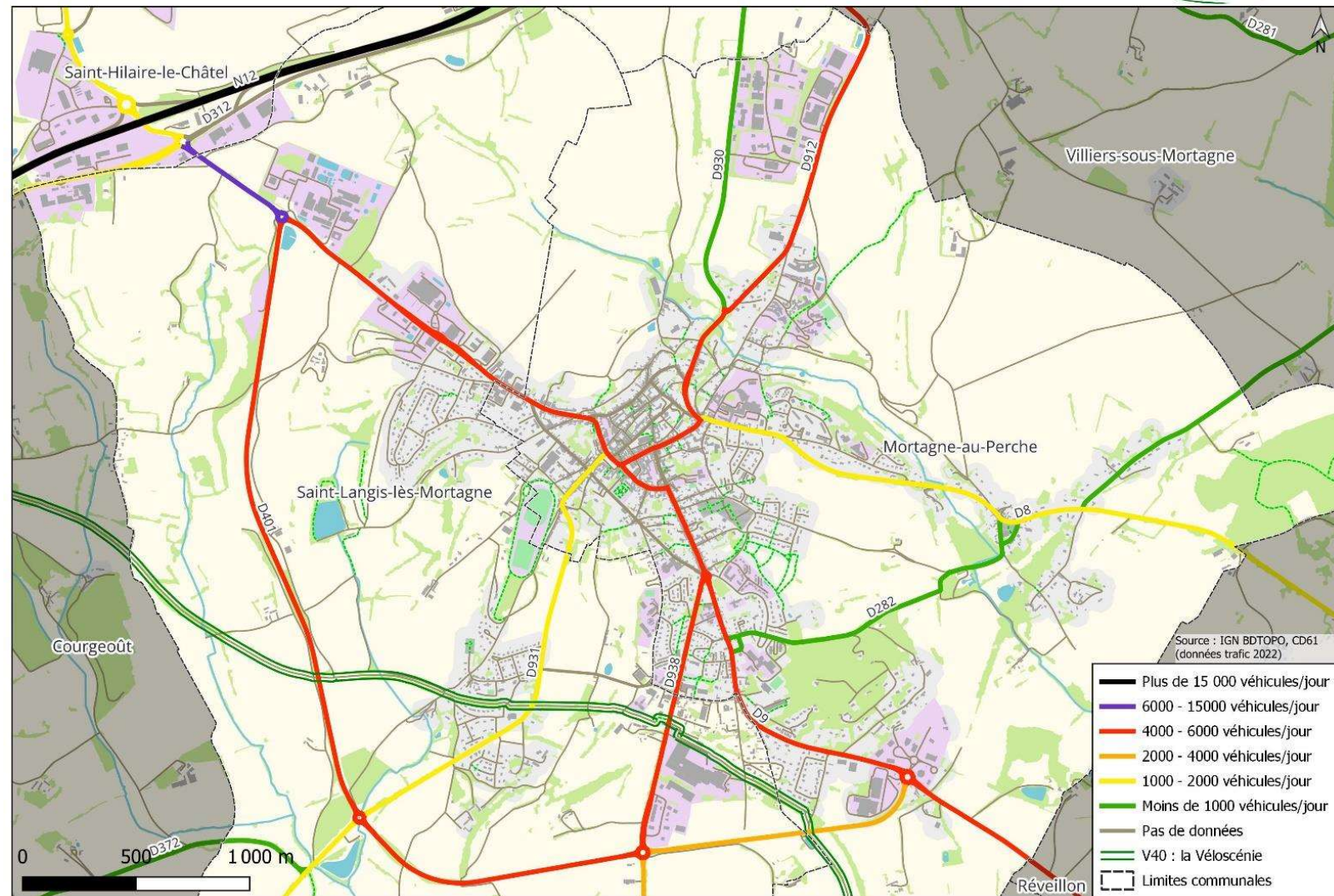


Conditions de déplacements à vélo

Des niveaux de trafic importants jusque dans le centre-ville

- Plusieurs voies structurantes qui convergent vers Mortagne, formant une étoile routière qui traverse le centre-ville (RD 8, 9, 912, 930, 938)
- Des niveaux de trafic particulièrement élevés, liés au rôle de pôle urbain local de Mortagne, au contexte rural et à la dépendance à la voiture
- Entre 4 000 et 5 500 véhicules par jour sur l'avenue de la Gare, rue de Chartrage, rue de Paris et route d'Alençon
- Plus de 11 000 véhicules par jour sur la route d'Alençon entre la RN 12 et la rocade
- Un trafic plus faible sur les autres voies, pouvant permettre une circulation partagée entre les cyclistes et les véhicules motorisés (avec aménagements de voirie)

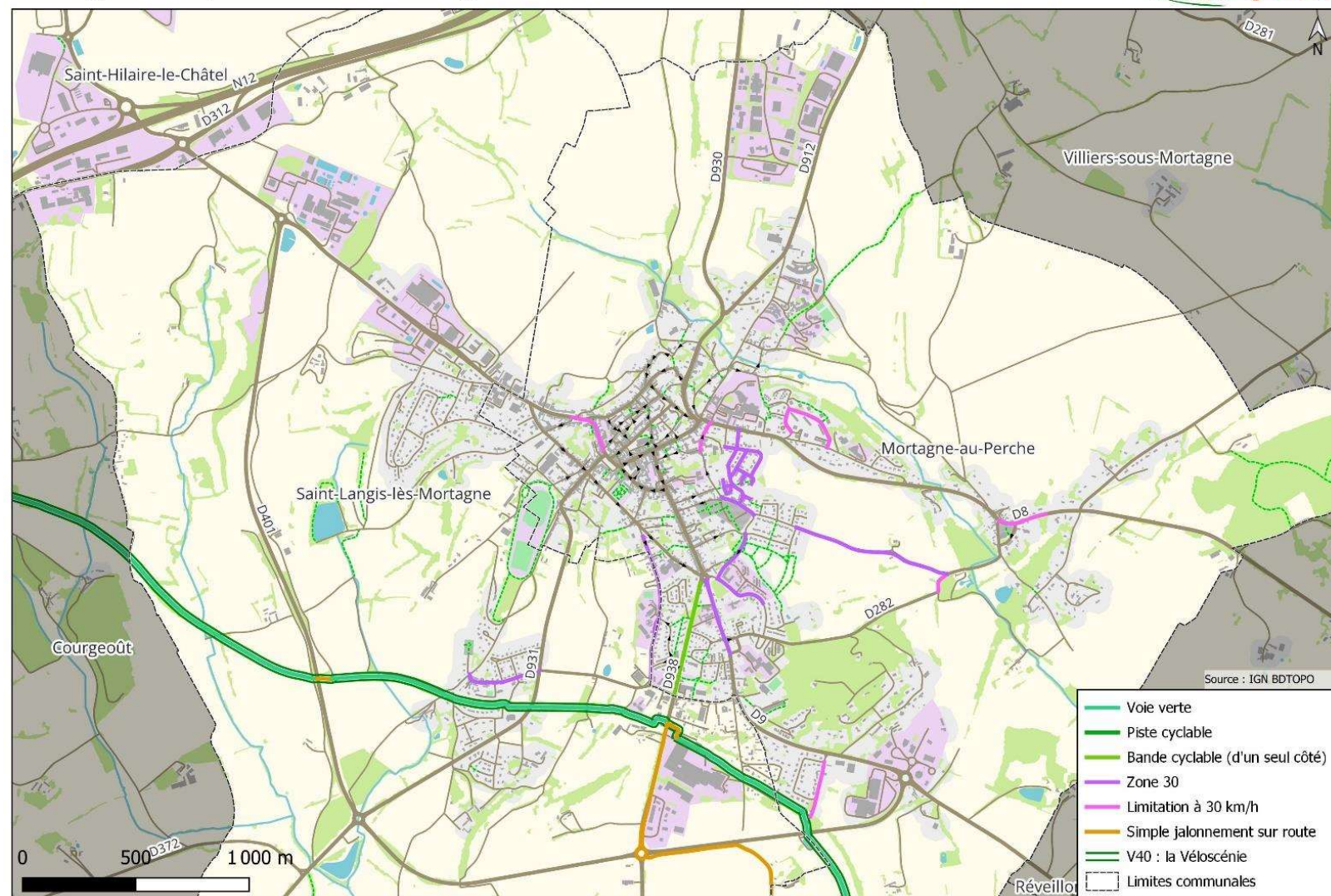
Trafic routier



Une voie verte structurante et des zones 30

- Présence de l'itinéraire cyclable national V40, la Véloscénie (Paris - Mont-Saint-Michel), aménagée intégralement en voie verte
 - Une absence d'aménagements cyclables en ville et entre les quartiers, hameaux et zones d'activités
 - Plusieurs limitations à 30 km/h à Mortagne, et plusieurs zones 30 à Mortagne et Saint-Langis, avec une distinction à clarifier et des aménagements à réaliser
 - Les sens uniques dans le centre-ville permettent de conserver des usages urbains, piétons et commerçants
- Développer un réseau cyclable continu et sécurisé, à vocation principalement utilitaire

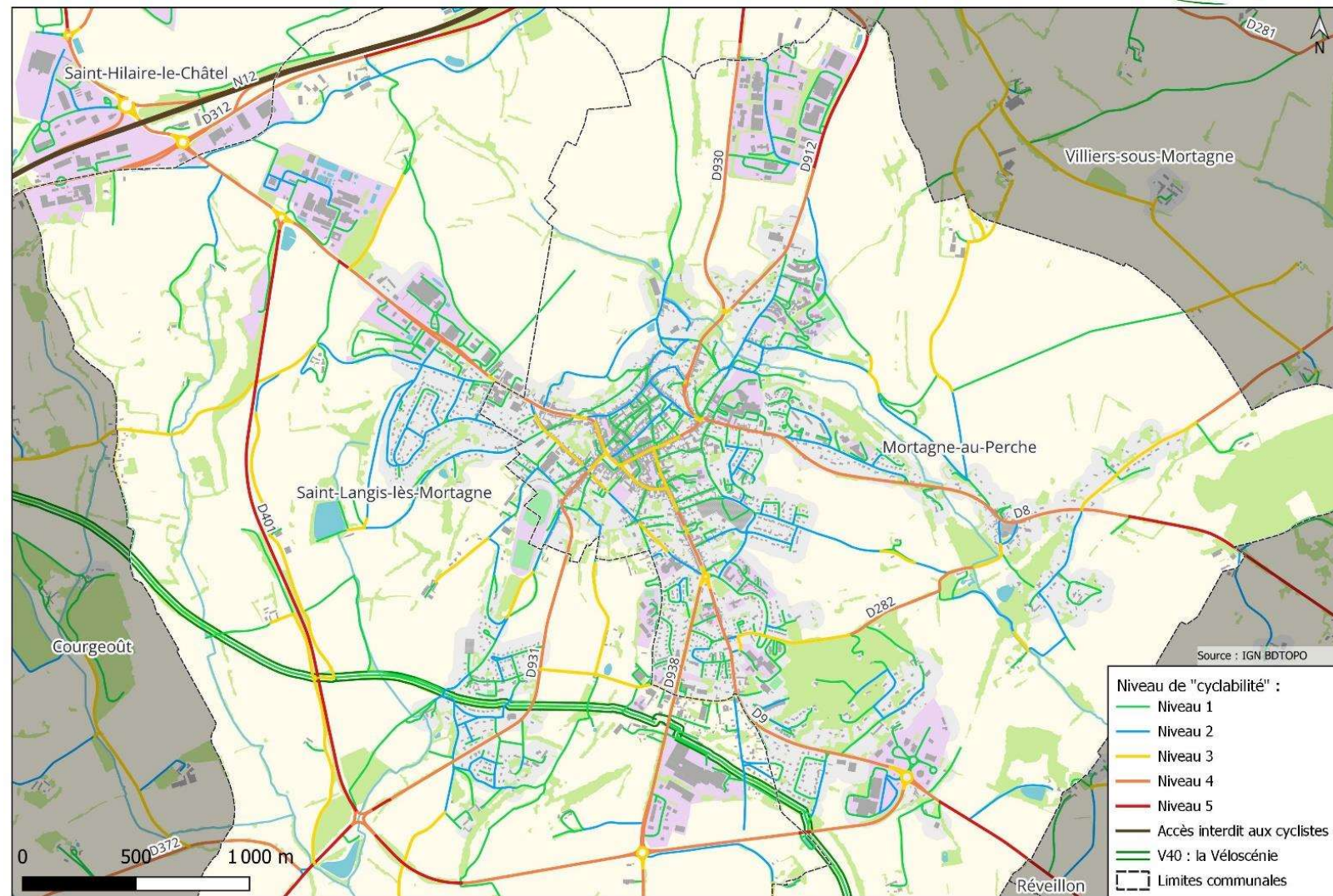
Aménagements cyclables existants et réglementation de la circulation



Un faible confort cyclable sur les axes principaux, y compris en ville

- Des conditions de déplacements très défavorables aux cyclistes sur les axes principaux en sortie d'agglomération (ex : route d'Alençon, route de l'Aigle, rue de Chartrage...), certains sont même dépourvus de trottoirs
 - Des axes urbains également difficiles pour les cyclistes (ex : rue des Quinze Fusillés, rue du Général Leclerc...), mais les piétons bénéficient de trottoirs
 - Les petites rues du centre-ville de Mortagne et les quartiers résidentiels sont plus favorables au vélo et à la marche (ex : rue des Tailles)...
 - ... mais certaines supportent malgré tout un trafic de report lié au plan de circulation contraint (ex : rue Notre-Dame, rue de Rouen...)
- Valoriser les tronçons accessibles dès aujourd'hui, et aménager les axes stratégiques lorsque nécessaire

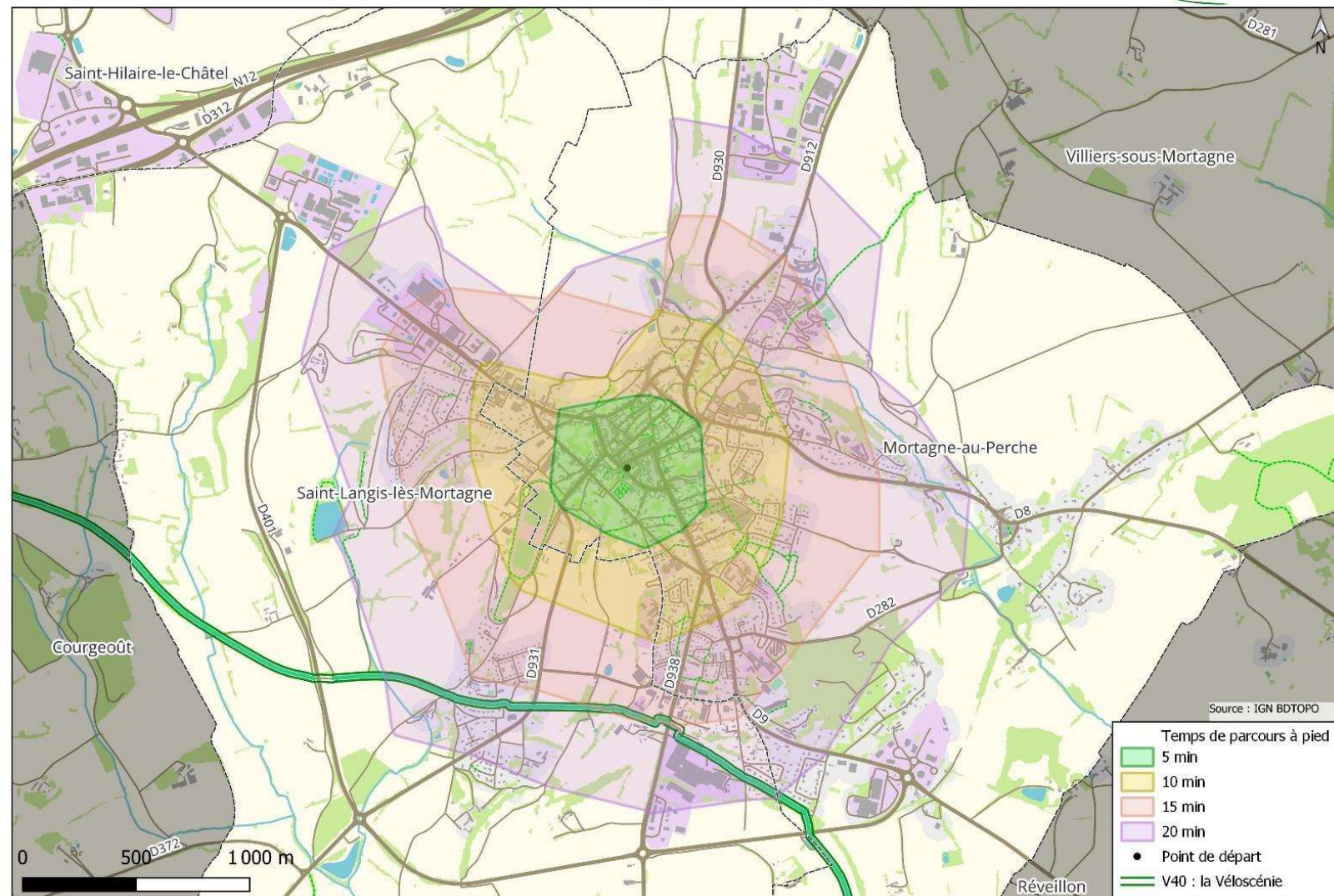
Niveau de confort cyclable



Des temps de parcours à pied réduits

- La totalité du tissu urbain de Mortagne est accessible en moins de 20 minutes à pied. La marche est déjà largement pratiquée, et présente encore un potentiel de développement
 - Les zones d'activités sont globalement éloignées du centre-ville (plus de 15 minutes à pied), notamment la ZA des Gaillons
- Apaiser l'espace public urbain pour favoriser les déplacements à pied

Temps de parcours à pied



Un fort potentiel pour le vélo à assistance électrique

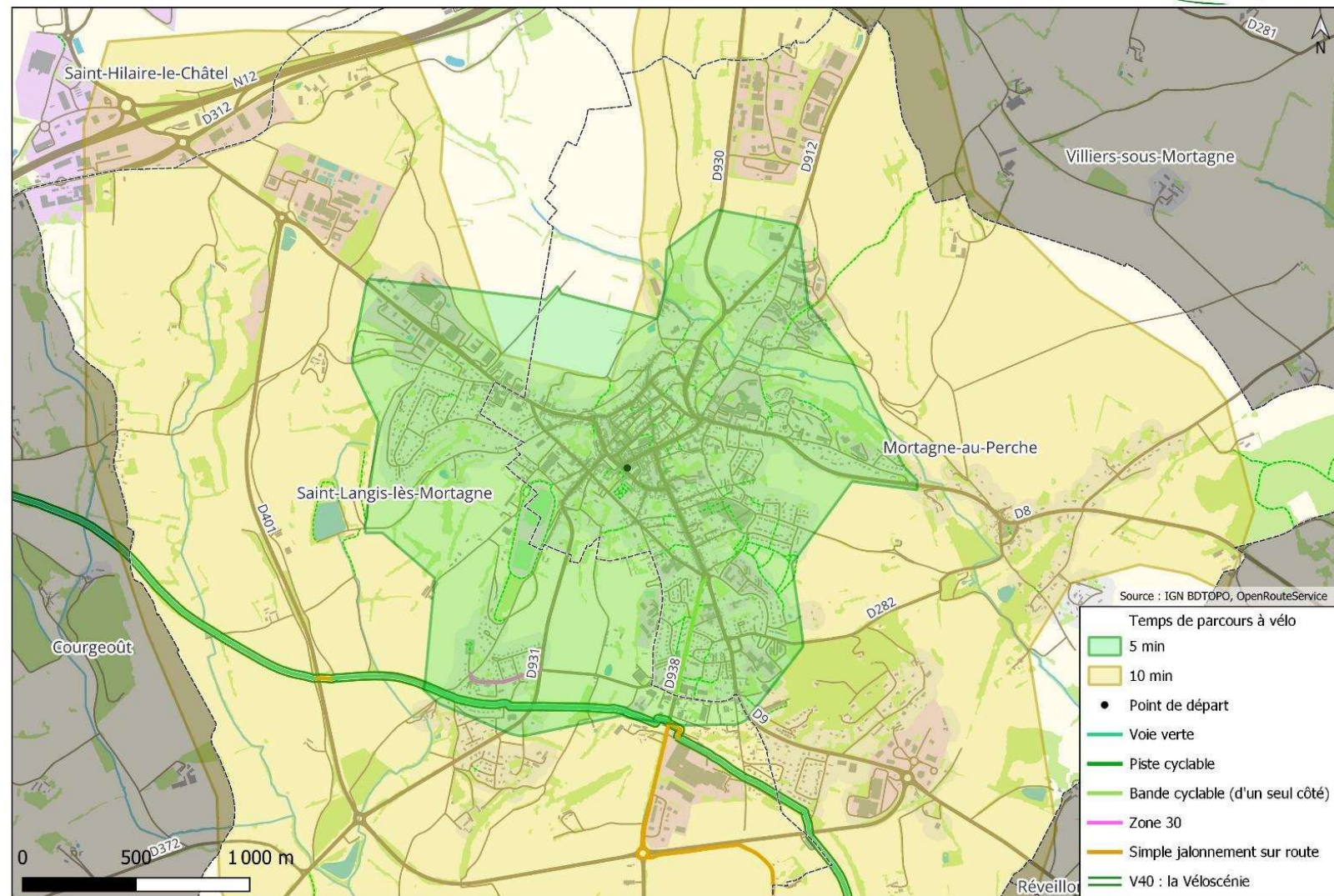
- Accès à l'ensemble du périmètre en moins de 10 minutes à vélo, un potentiel très important pour les déplacements du quotidien
- Cette analyse ne prend pas en compte le relief : un potentiel surtout pour le vélo électrique, notamment depuis Saint-Langis

➤ Sécuriser les liaisons vers Saint-Langis, Saint-Hilaire-le-Châtel, les zones d'activités...

➤ Apaiser la circulation pour partager la chaussée dans les secteurs les plus denses

➤ Révéler le potentiel du vélo

Temps de parcours à vélo





Pratiques de mobilité actuelles

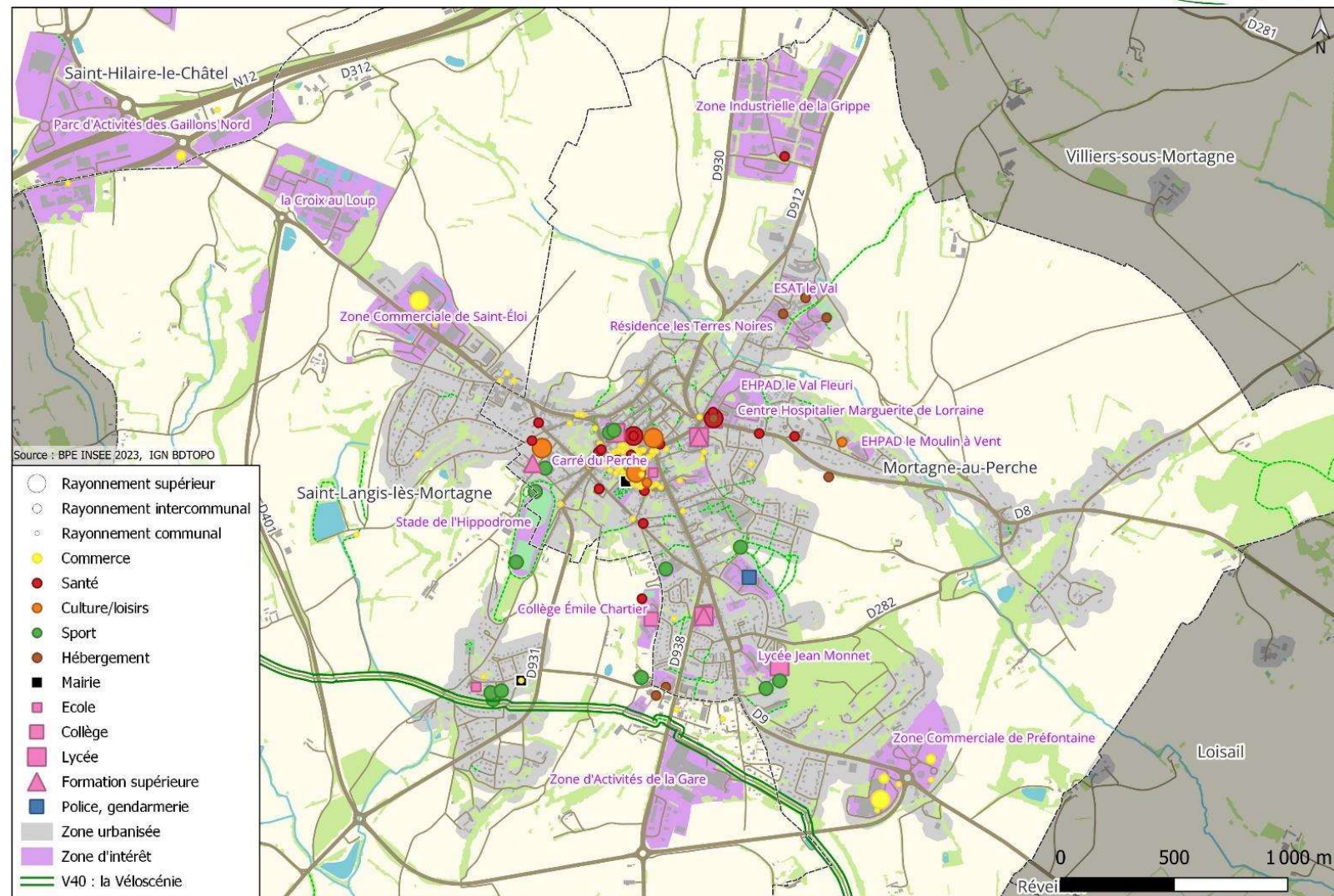


Des pôles générateurs de déplacements à desservir

- Le centre-ville abrite une offre commerciale importante, ainsi que plusieurs équipements et points d'intérêt majeurs (mairie, collège, lycée...)
- Un niveau de services important, avec 1 centre hospitalier, 2 supermarchés, 2 lycées, 2 collèges, 1 maison de santé, 1 salle de spectacle, 1 cinéma...
- Une offre commerciale et des zones d'activité d'envergure, mais situées en périphérie dans des directions opposées

➤ Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements par des liaisons cyclables et piétonnes sécurisées

Pôles générateurs de déplacements



Flux domicile-travail

705 déplacements domicile-travail internes à Mortagne : un potentiel important de déplacements à vélo et à pied

516 actifs résidents de Mortagne travaillent à l'extérieur, notamment :

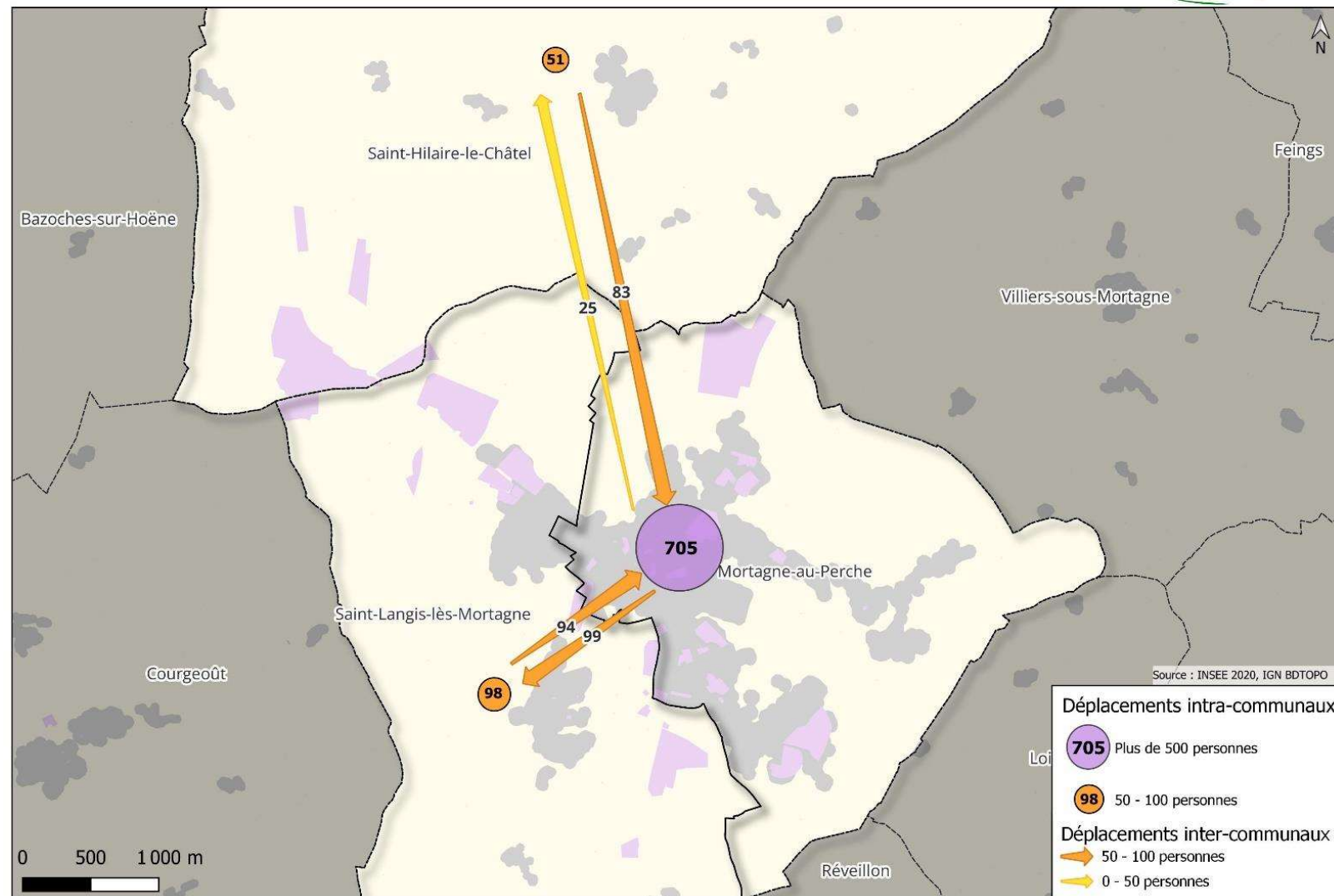
- 99 personnes à Saint-Langis
- 25 à Saint-Hilaire-le-Châtel
- 93 dans d'autres communes de la CC du Pays de Mortagne

2328 actifs extérieurs travaillent à Mortagne, dont :

- 94 résidents de Saint-Langis
- 83 résidents de Saint-Hilaire-le-Châtel
- 1969 résidents d'autres communes de la CC du Pays de Mortagne

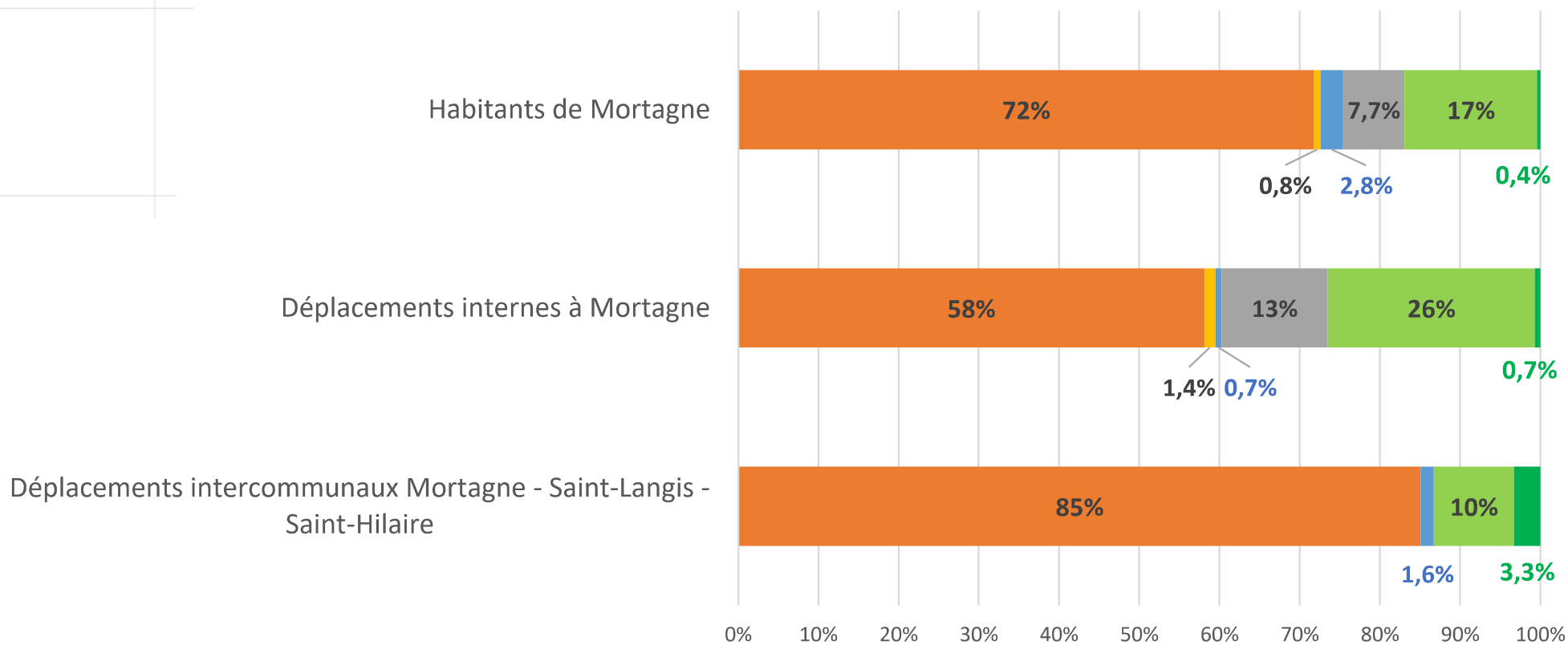
➤ Soit un total de **+ de 1000 actifs résidant et travaillant au sein du périmètre**, avec un **fort potentiel de déplacements à vélo et à pied** au quotidien

Déplacements domicile-travail



Un usage très fort de la marche mais très faible du vélo

Mode utilisé pour aller au travail



Voiture, camion, fourgonnette

Deux-roues motorisé

Transports en commun

Pas de transport

Marche à pied (ou rollers, patinette)

Vélo (y compris à assistance électrique)



Flux domicile-études

Les équipements scolaires de Mortagne rayonnent sur les communes voisines (2 collèges, 2 lycées, enseignement supérieur...).

Saint-Hilaire possède une école primaire, mais pas Saint-Langis

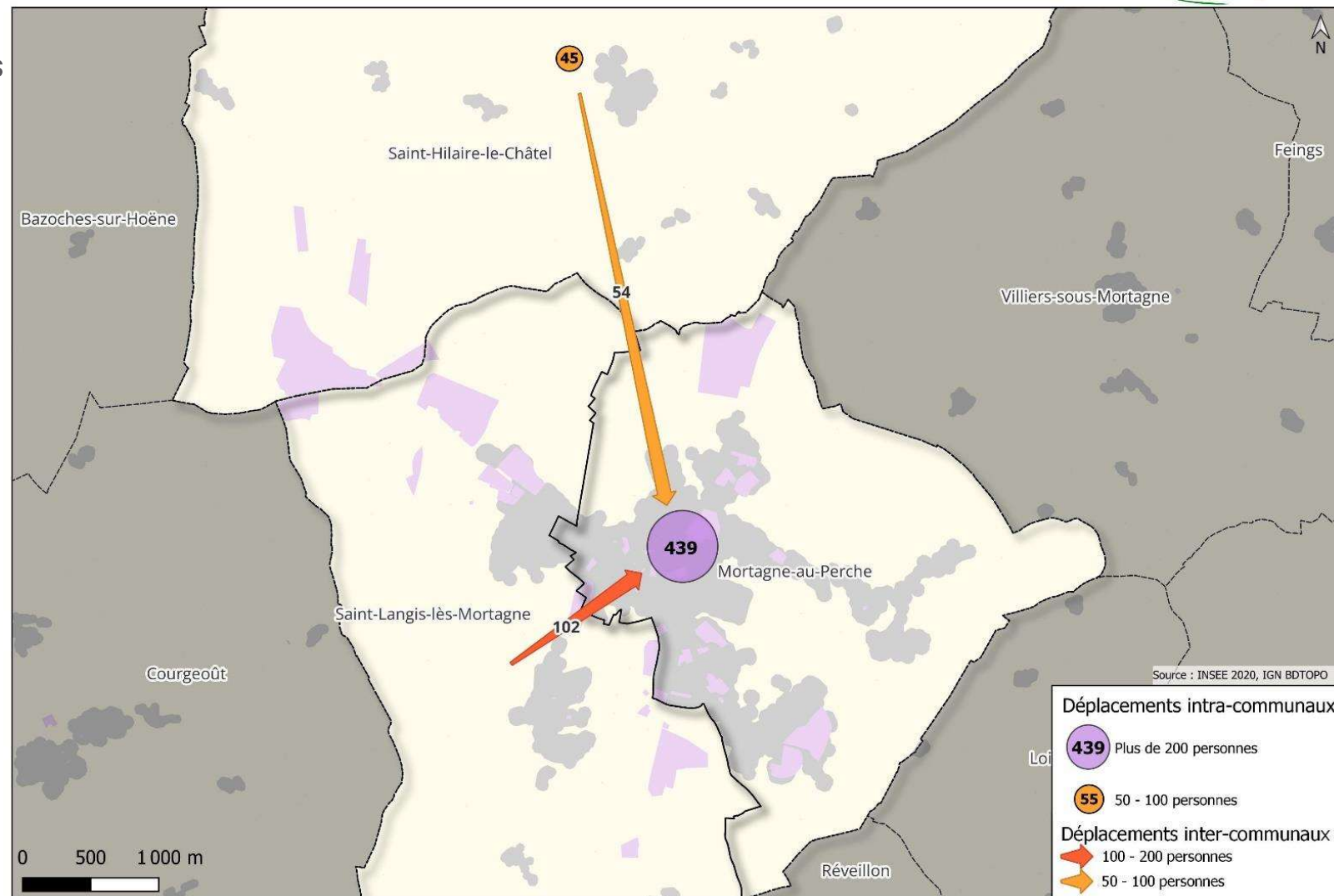
439 déplacements domicile-études internes à Mortagne : un potentiel important de déplacements à vélo et à pied

1912 élèves extérieurs étudient à Mortagne, dont :

- 102 résidant à Saint-Langis
- 54 résidant à Saint-Hilaire-le-Châtel
- 690 résidant dans d'autres communes de la CC du Pays de Mortagne

➤ Soit un total de **près de 600 élèves résidant et étudiant au sein du périmètre**, avec un **fort potentiel de déplacements à vélo et à pied** au quotidien

Déplacements domicile-études

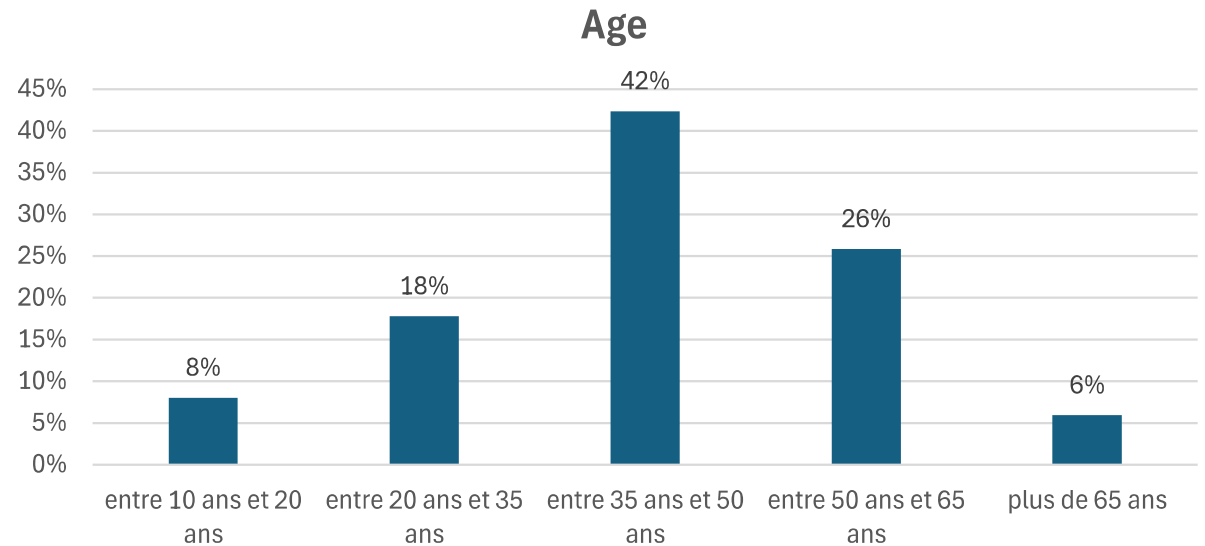




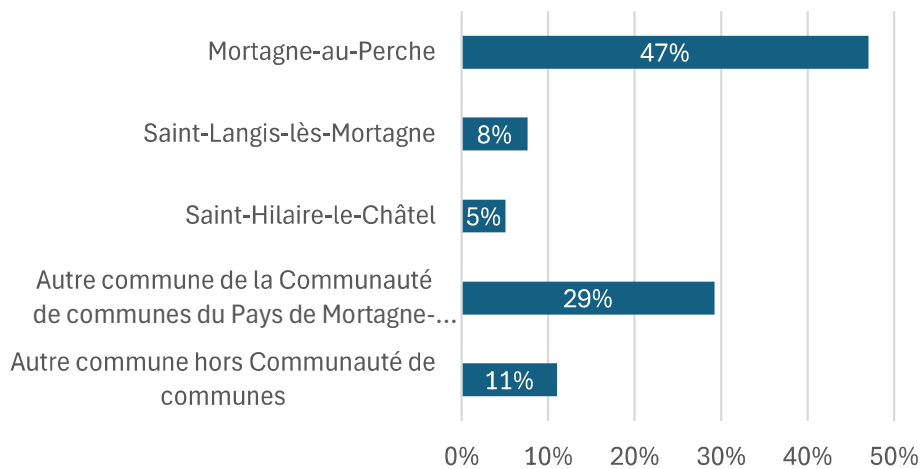
Résultats de l'enquête en ligne menée par la Ville de Mortagne-au-Perche

Résultats de l'enquête de mobilité – Profil des répondants

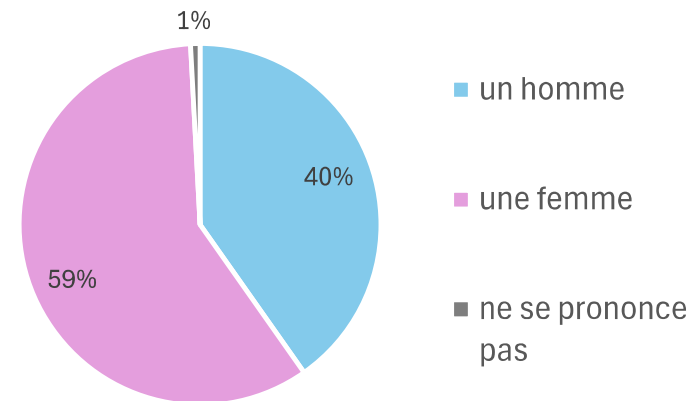
Enquête réalisée par la
Ville de Mortagne-au-Perche
Juin 2024
236 répondants



Commune de résidence

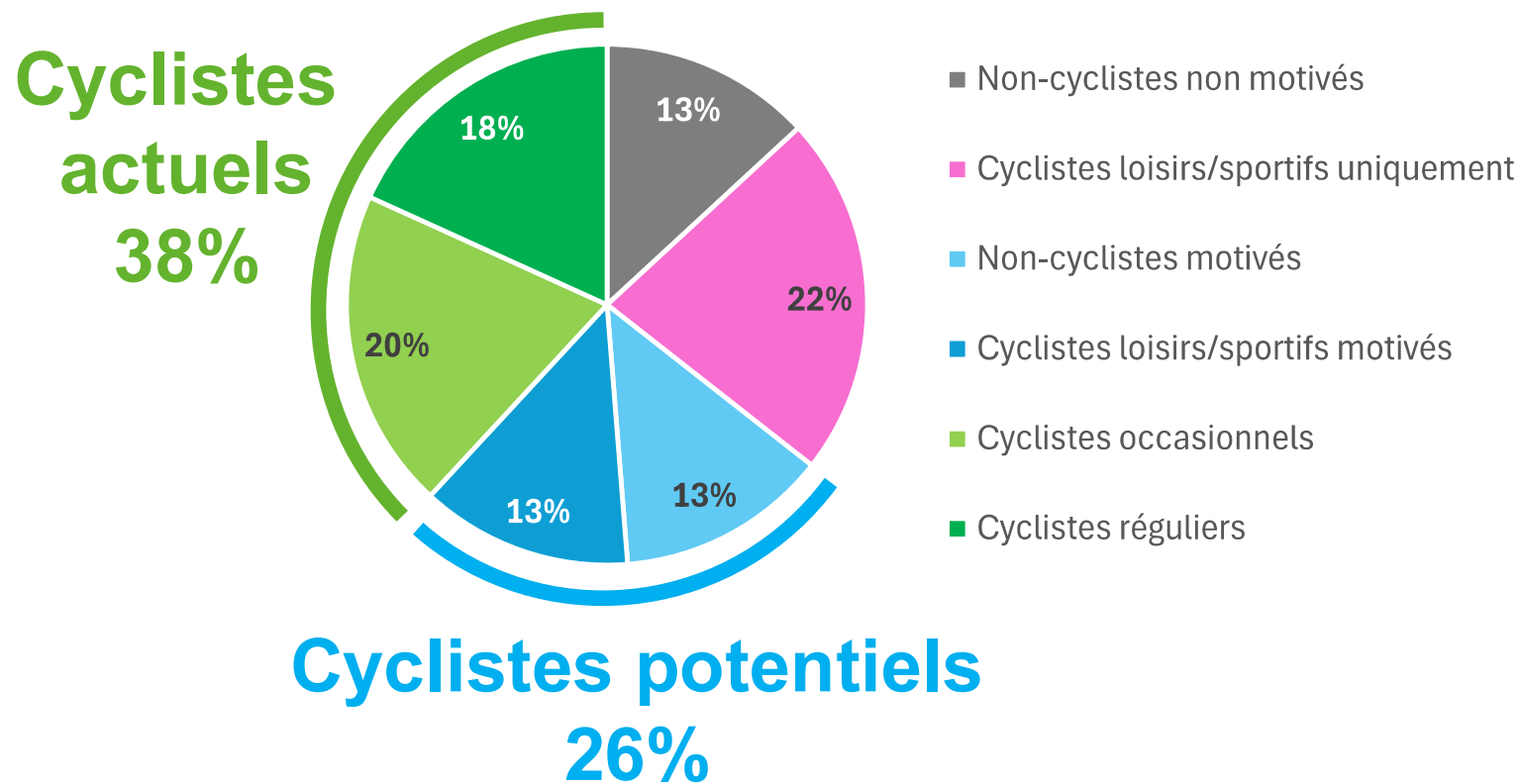


Vous êtes :



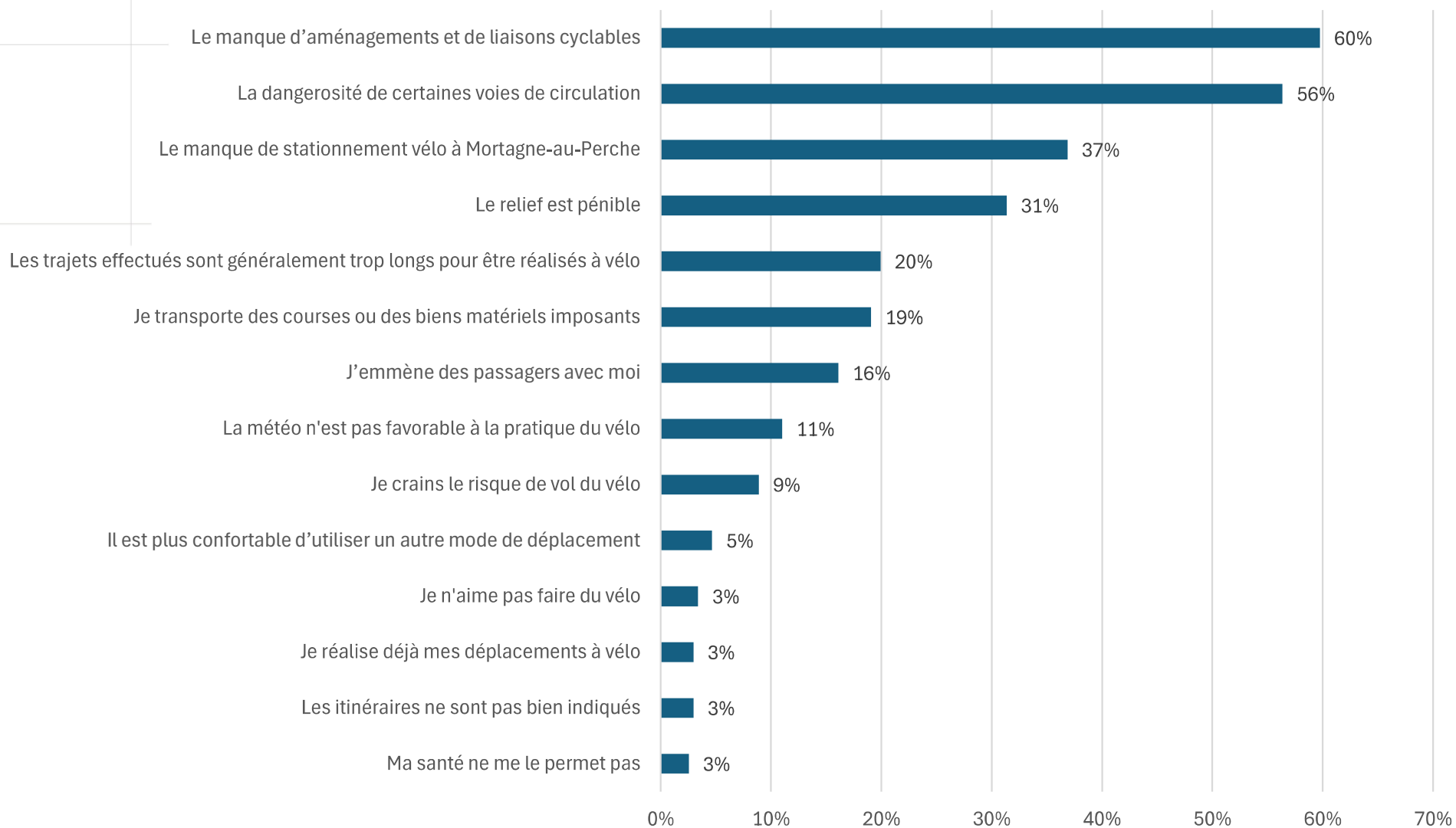
Résultats de l'enquête de mobilité – Profils de cyclistes

Profils de cyclistes
pour les déplacements du quotidien



Résultats de l'enquête de mobilité – Freins à l'usage du vélo

Freins à la pratique du vélo





Enseignements des ateliers participatifs

Ateliers participatifs du 7 novembre 2024

Ateliers participatifs sur le thème des mobilités actives

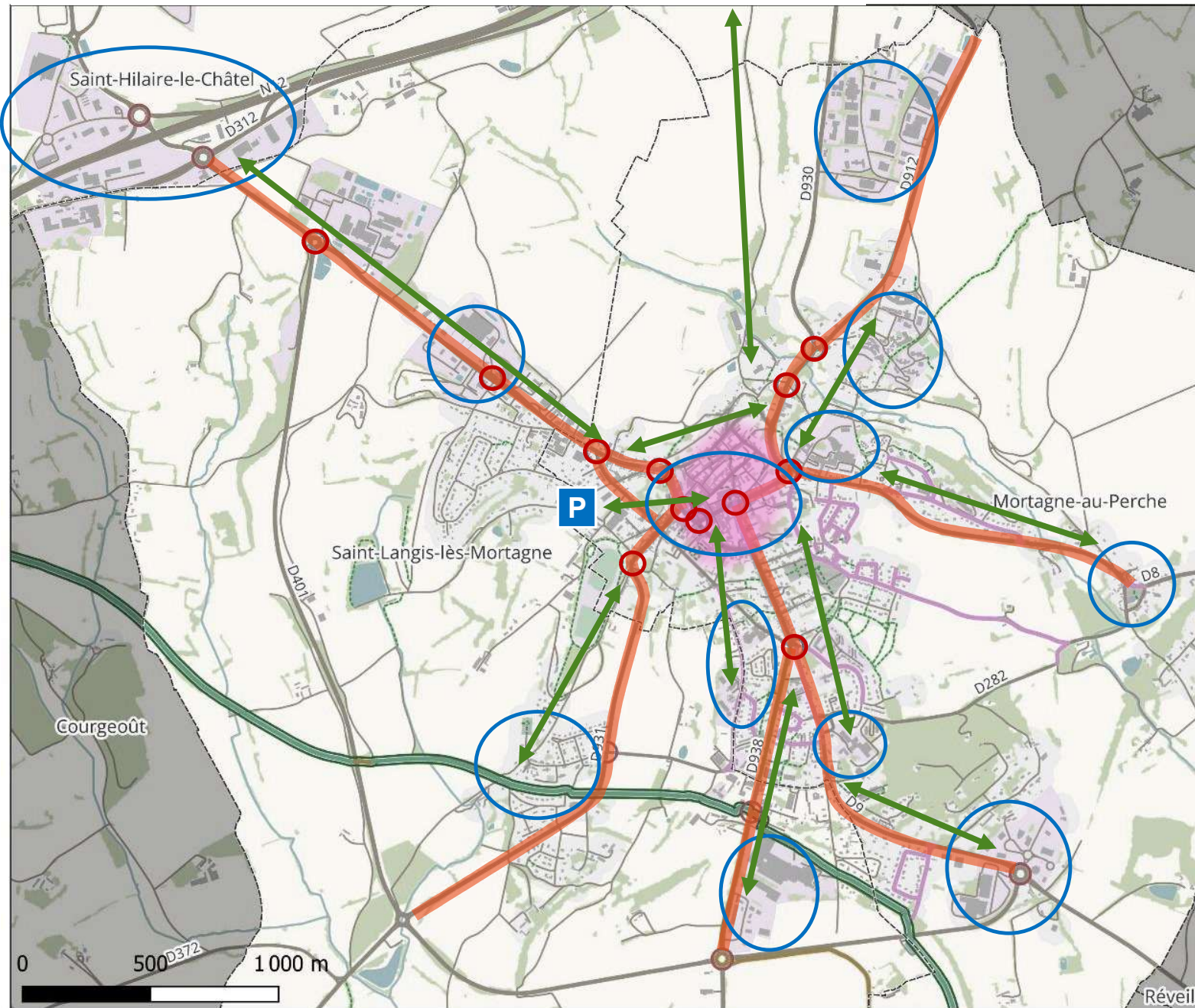
- 27 participants (13 femmes, 14 hommes)
- Profils divers (actifs, retraités, PMR, cyclistes, non-cyclistes...)
- 3 groupes de travail
- 3 thématiques abordées :
 - Déplacements des actifs vers le **lieu de travail**
 - Déplacements des élèves et étudiants vers le **lieu d'études**
 - Déplacements pour les **autres motifs** (courses, santé, loisirs...) pour tous les publics

Contributions complémentaires à l'enquête à intégrées dans le diagnostic :

- De **nombreux déplacements** du quotidien sont réalisés **à pied** dans Mortagne, et **quelques déplacements à vélo** dans le centre-ville et entre les communes.
- Le **vélo loisirs** est plus répandu.
- Les **routes secondaires** et **petites rues** sont privilégiées.
- **Volonté de se déplacer davantage à pied et à vélo (VAE)**
- Les **entrées de ville** et **rues principales** sont **dangereuses** pour les cyclistes et parfois pour les piétons.
- Le **risque de vol de vélos** est un frein à l'usage.
- Le **relief** est un frein à l'usage du vélo.
- La **dépose des enfants à l'école** en voiture génère des **difficultés de circulation**.
- Centre-ville avec des **rues étroites** et des **sens uniques**



Synthèse des contributions des ateliers participatifs



Lieu à desservir par une liaison cyclable / piétonne sécurisée



Point dur à aménager en faveur des modes actifs



Tronçon dangereux pour les cyclistes / piétons



Opportunité / besoin de réaliser un aménagement pour les modes actifs



Opportunité d'apaiser le centre-ville en faveur des modes actifs



Opportunité de créer un parking d'entrée de ville



Enseignements des ateliers participatifs – Pistes d'action évoquées

Propositions ayant fait consensus lors des ateliers (à valider / éliminer) :

- **Faire ralentir les véhicules motorisés** en ville
- **Apaiser les abords des écoles**
- Installer des **stationnements vélo** (arceaux et boxes) dans le centre-ville, les zones d'activités, aires de covoiturage, gare routière, **écoles**, collèges et lycées...
- **Partager la chaussée** et faire ralentir les véhicules motorisés, matérialiser les zones 30
- Améliorer **l'accessibilité PMR**

Autres propositions formulées (à valider / éliminer) :

- Aménager l'ensemble du **centre-ville en espace partagé** entre les piétons, cyclistes et automobilistes (zone 30 et/ou zone de rencontre)
- Donner la **priorité aux modes actifs sur certaines voies** (ex : piétonniser la rue du Portail Saint-Denis, expérimenter une vélorue, créer des voies partagées...)
- Valoriser la **contre-allée de la rue Aristide Briand** devant l'école pour **créer un espace piéton**
- Etudier le **double-sens cyclable** pour les voies à sens unique (ex : rue Montcacune, rue de la Poudrière...)
- Remplacer des places de stationnements voiture par des **stationnements vélo**
- **Réaménager les carrefours** les plus **dangereux** (ex : carrefour entre P. de Gaulle et République, bas de la rue de Paris...)
- **Valoriser les chemins ou "routes de campagne"** (ex : chemin de Saint-Hilaire, chemin des Mitardières...)
- Etudier la remise en place du **pédibus** vers les écoles
- Utiliser le parking du carré du Perche comme un **parking d'entrée de ville** et créer un cheminement piéton attractif vers le centre-ville





Enjeux et objectifs



Atouts / faiblesses du territoire pour la pratique des modes actifs

Atouts pour le développement des modes actifs :

- Un pôle urbain au rayonnement étendu, doté d'**équipements importants**, de **nombreux emplois et commerces**
- Une **ville à taille humaine**, des temps de parcours très courts à pied ou à vélo pour tous les motifs, et une **forte pratique de la marche**
- Des **habitants demandeurs de liaisons cyclables et piétonnes** sécurisées pour leurs déplacements du quotidien
- La **voie verte de la Véloscénie (V40)**, atout majeur pour les déplacements à vélo de loisirs et la visibilité de la pratique
- Un **plan de circulation travaillé**, qui pourra faciliter l'insertion des modes actifs
- Une démarche en **collaboration avec les communes voisines**, étroitement liées
- Des **projets d'aménagement** de voirie et d'aménagements cyclables (rue de la Gare, secteurs Croix de Son...)

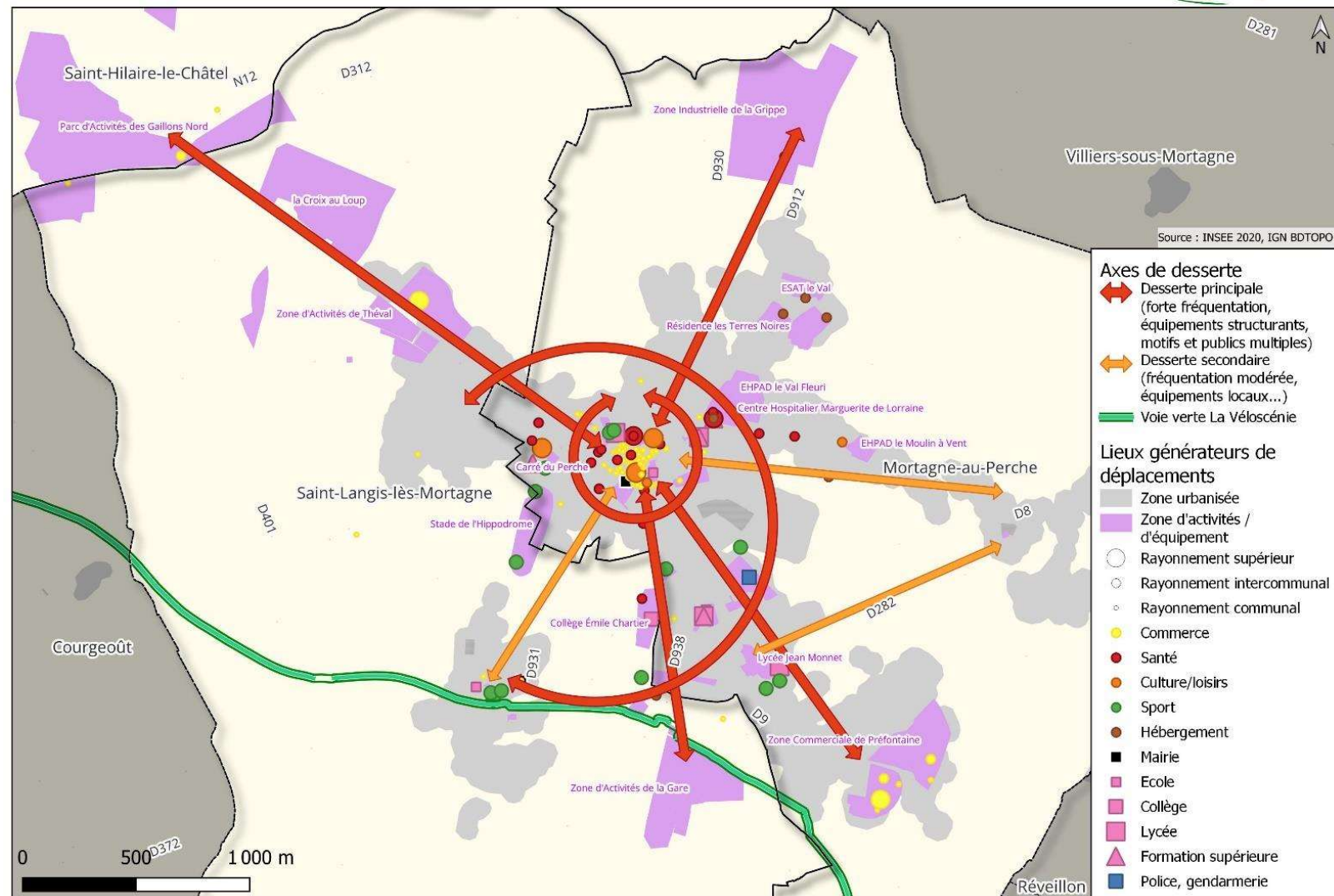
Faiblesses pour développement des modes actifs :

- Une **part modale du vélo très faible** liée au contexte rural et à l'**absence d'aménagements cyclables** pour les déplacements du quotidien
- Des niveaux de trafic importants, générant une **insécurité routière**
- Une **forte présence de la voiture** dans le centre-ville (circulation et stationnement), et une **forte crainte** de trop **pénaliser les automobilistes** dans le centre-ville
- Un centre-ville composé de **rues étroites**, de **trottoirs très étroits**, et d'espaces **peu accessibles** pour les personnes à mobilité réduite
- Des **zones 30** et limitations à 30 km/h **rarement aménagées**, à mettre en cohérence avec la réglementation, des **doubles-sens cyclables rares**
- Un **manque de visibilité des stationnements vélo** dans le centre-ville
- De nombreux usagers venant de communes éloignées, **dépendants de la voiture**
- Un **relief pénalisant** pour les déplacements à vélo musculaire

Axes de desserte à l'échelle du périmètre

- **8 axes de desserte** identifiés à partir des données de déplacements domicile-travail et domicile-études, des équipements, et des contributions des participants aux ateliers
- **Desserte de l'ensemble des lieux générateurs de déplacements sur l'itinéraire**
- 6 axes radiaux, suivant les axes urbanisés **vers les quartiers, équipements, zones d'activités / commerciales périphériques**
- 1 axe entourant le centre-ville pour connecter les axes entre eux
- 1 axe périphérique (Saint-Langis – avenue de la Gare) pour relier les Langissois aux équipements structurants (collège, lycée, supermarché...)
- Aménager ces axes de desserte avec des liaisons cyclables et piétonnes sécurisées
- **A valider en comité de pilotage : feuille de route pour les phases suivantes (scénarios)**

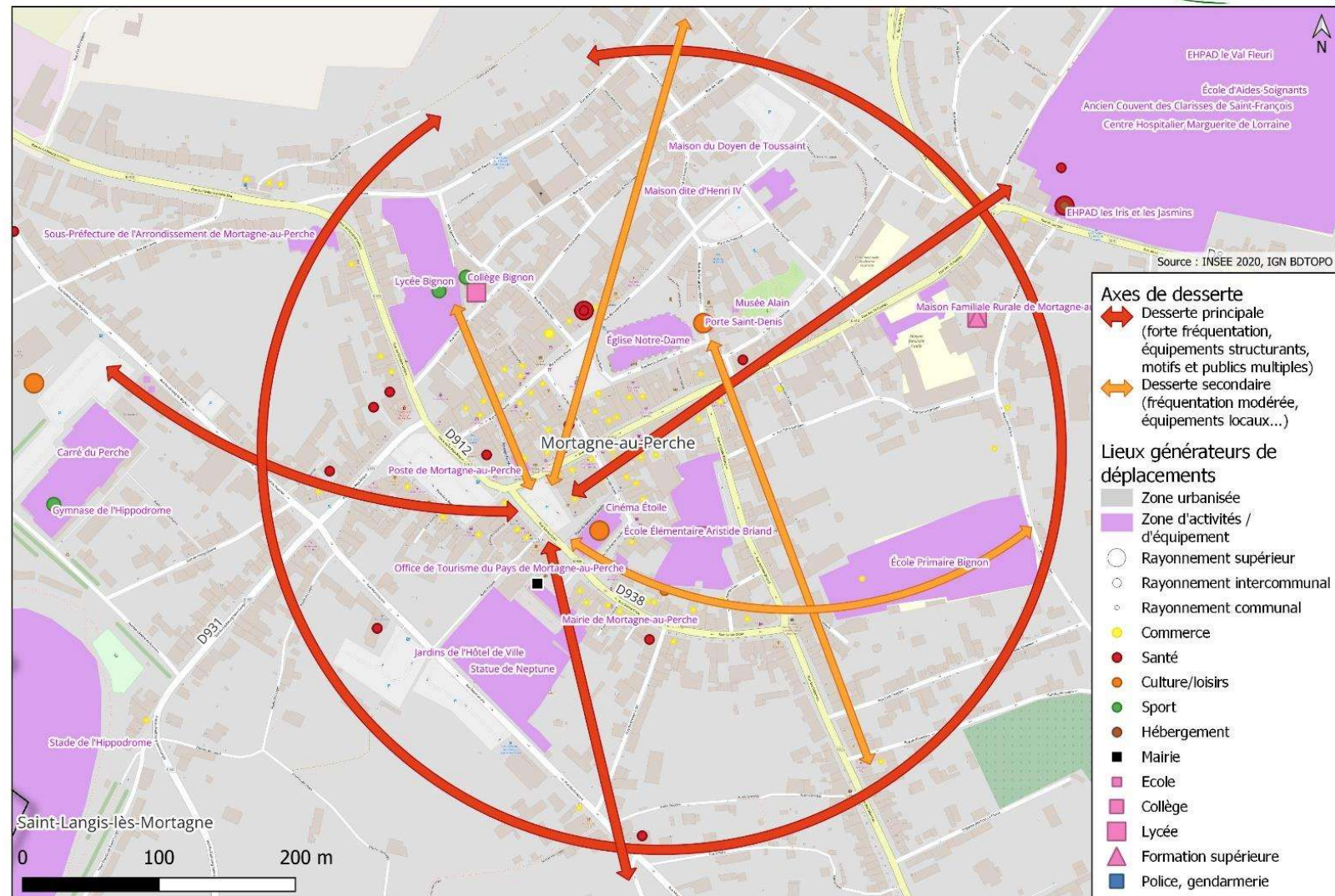
Axes de desserte des lieux générateurs de déplacements



Axes de desserte à l'échelle du centre-ville de Mortagne

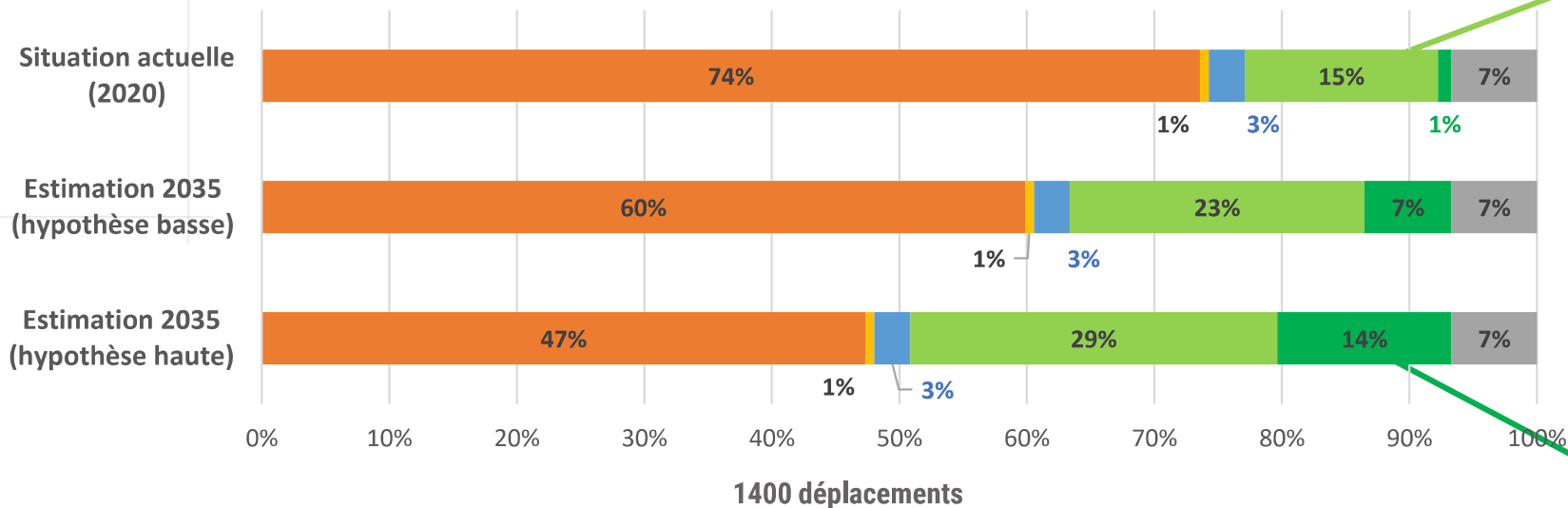
- **8 axes de desserte** identifiés à partir des équipements, et des contributions des participants aux ateliers
- **1 même axe desservira plusieurs équipements**
- Axes centrés sur la place de Gaulle
- 1 axe entourant le centre-ville, pour connecter tous les équipements situés à proximité immédiate
- Aménager ces axes de desserte avec des liaisons cyclables et piétonnes sécurisées
- **A valider en comité de pilotage : feuille de route pour les phases suivantes (scénarios)**

Axes de desserte des lieux générateurs de déplacements

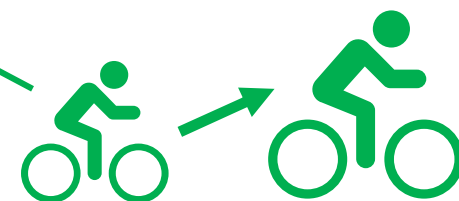
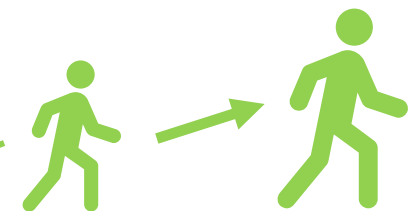


Potentiel d'usage des modes actifs

Potentiel d'usage du vélo et de la marche pour les habitants de Mortagne (toutes destinations) et des communes voisines travaillant à Mortagne



- Voiture, camion, fourgonnette
- Deux-roues motorisé
- Transports en commun
- Marche à pied (ou rollers, patinette)
- Vélo (y compris à assistance électrique)
- Pas de transport



Périmètre étudié : **1000 déplacements courts** (internes à Mortagne + en échange avec Saint-Langis et Saint-Hilaire)

→ 1,5% de **cyclistes** en 2020 → **6 à 13% en 2035**, soit 65 à 131 personnes

→ 21% de **marcheurs** en 2020 → **28 à 34% en 2035**, soit 278 à 342 personnes





Prochaines étapes de la démarche



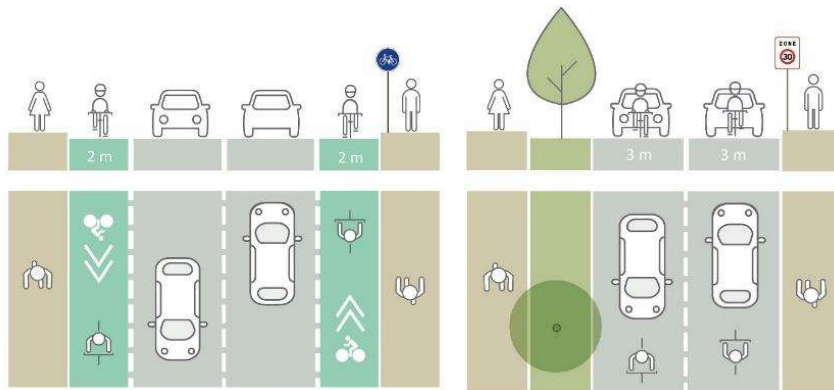
Phase 2 - Définition du réseau d'itinéraires modes actifs

Décembre 2024 – Février 2025 (3 mois)

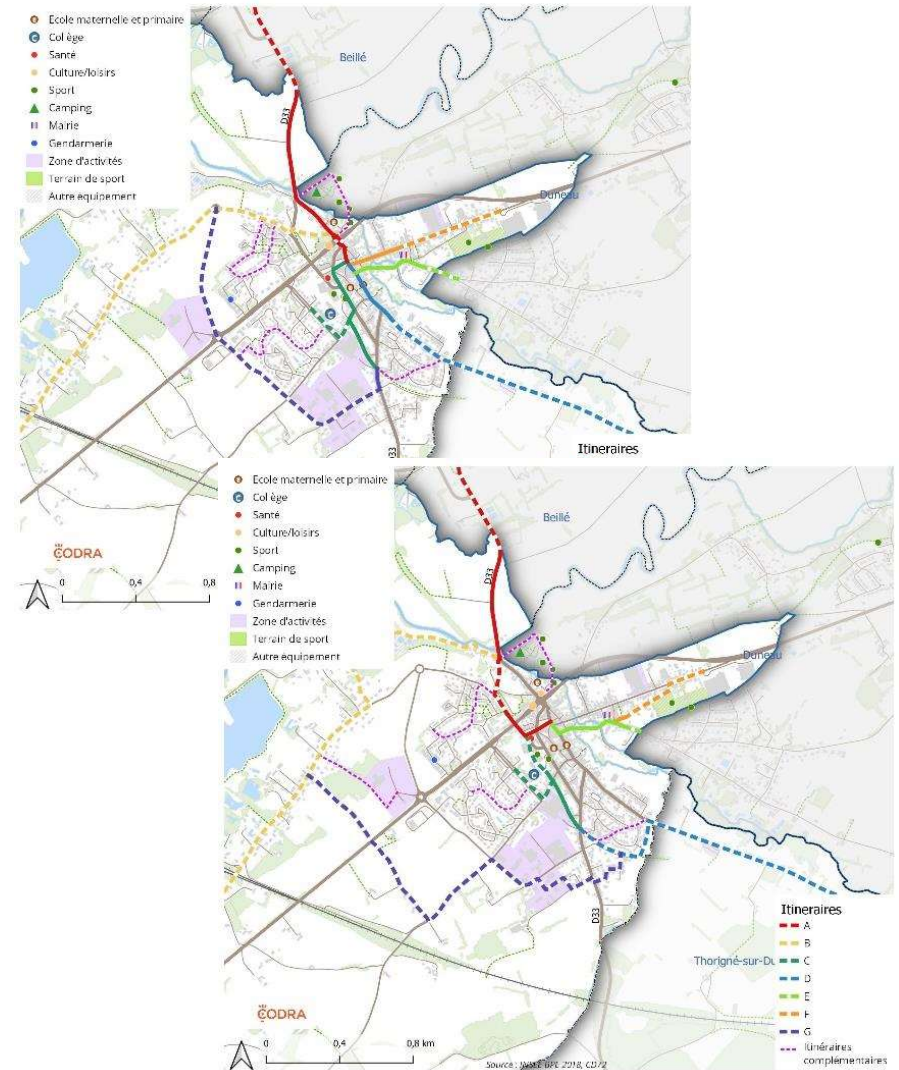
- Construction des scénarios d'itinéraires cyclables
- Evaluation et comparaison des scénarios

2 ateliers de production prévus :

- Elus & citoyens (ateliers mixtes ou
- Présentation des 2 scénarios aux participants
- Travail sur les itinéraires et les actions à mener (stationnement, services vélo...)
- Date à définir :
 - Fin janvier 2025 ?
 - Début février 2025 ?



Exemple de scénarios d'aménagement cyclable



Exemple de scénarios pour un réseau cyclable à l'échelle d'une commune





MERCI DE
VOTRE ATTENTION !



CODRA Conseil
Agence Bagneux
157, rue des Blains
92 220 Bagneux
01 45 36 16 16
codra@codra-conseil.com

  www.codra-conseil.com

