

Plan vélo et déplacements doux de Mortagne-au-Perche

Comité de pilotage

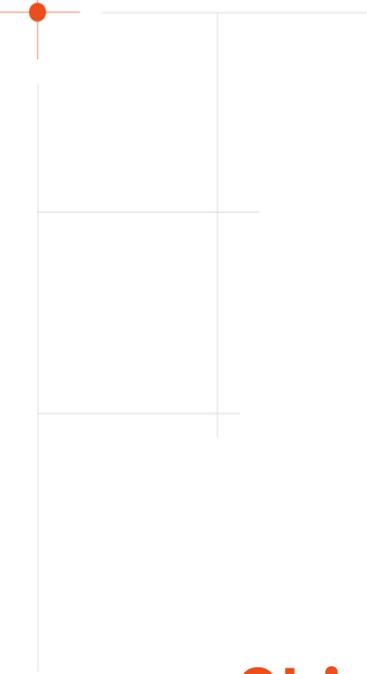
Lundi 28 avril 2025



Déroulement de la réunion

- Objectifs et calendrier de la démarche
- Rappels des 2 scénarios de réseau cyclable
- Réseau cyclable stabilisé, **à valider**
- Aménagements cyclables proposés, **à valider**
- Stationnement, animations et services vélo





Objectifs et calendrier de la démarche



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



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

–

Mars 2025
(4 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

Avril 2025

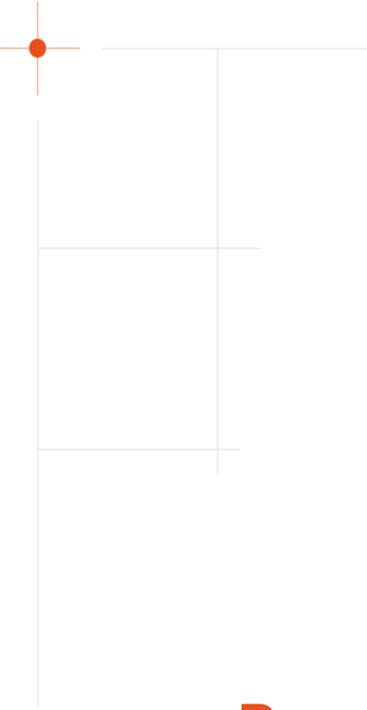
–

Mai 2025
(2 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





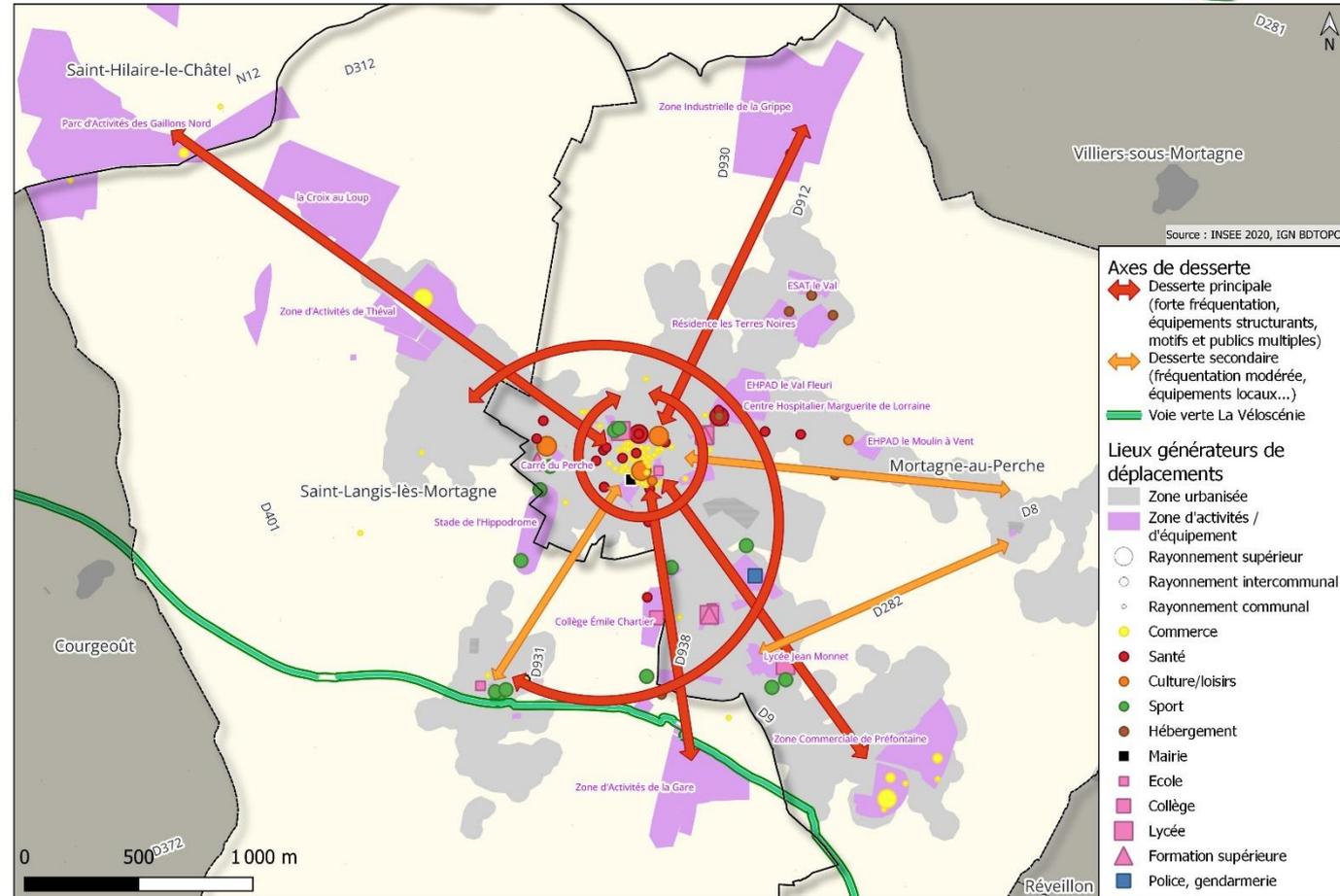
Rappel des 2 scénarios de réseau cyclable



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)**

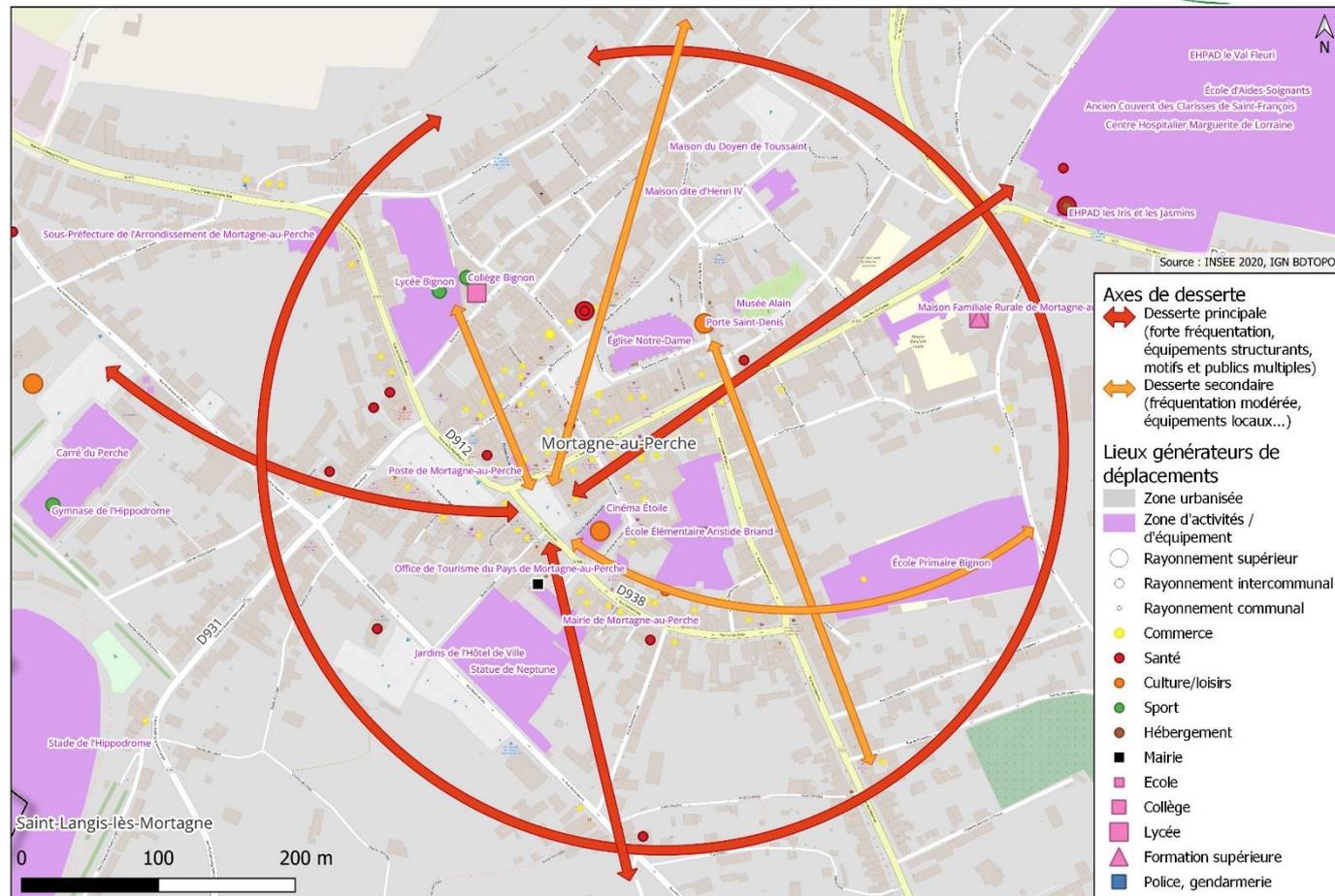
Axes de desserte des lieux générateurs de déplacements



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



Principes des scénarios

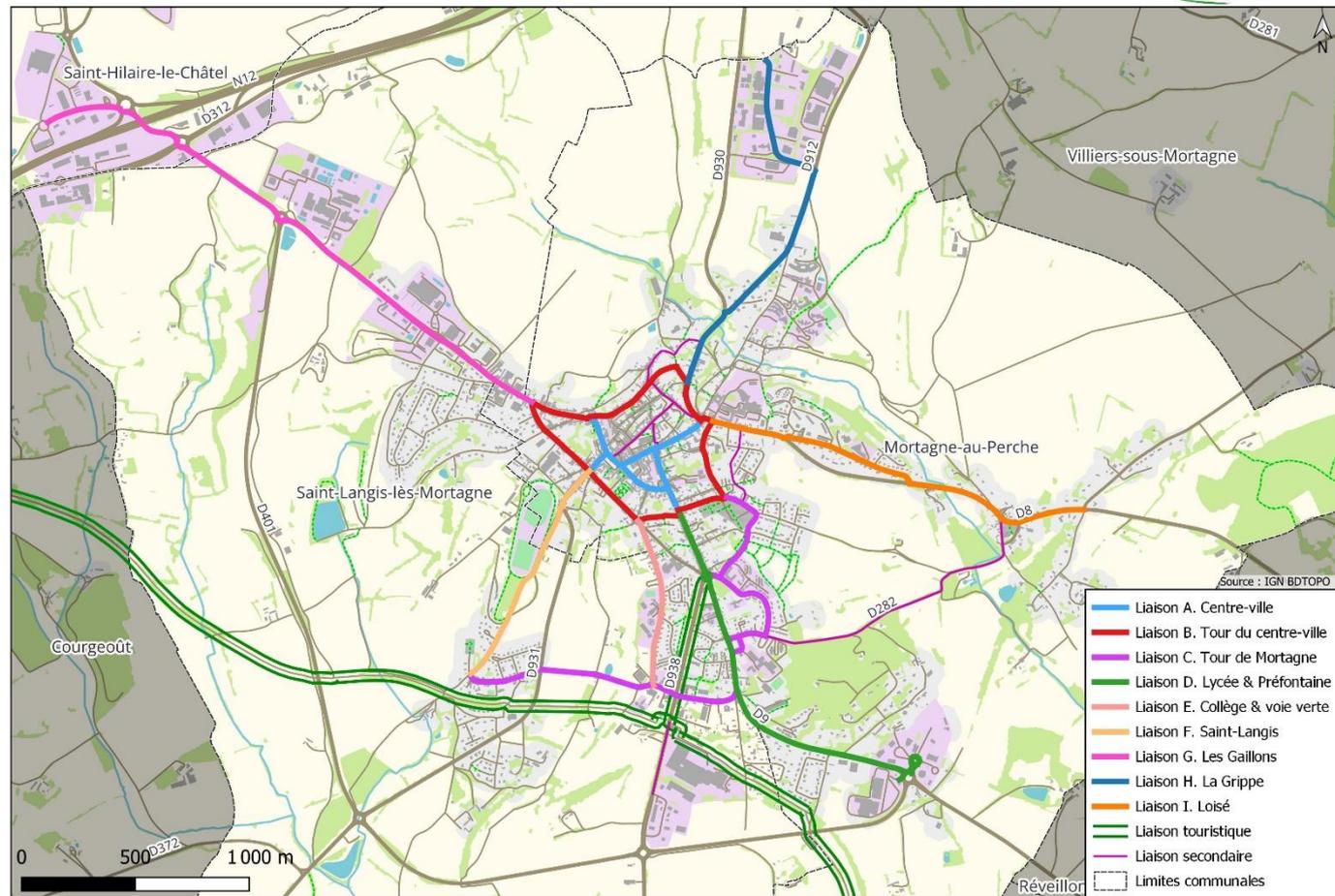
	Scénario 1 : Réaménagement de l'espace public	Scénario 2 : Séparation des flux
Principe général	<ul style="list-style-type: none">• Vélo performant• Itinéraires directs et visibles	<ul style="list-style-type: none">• Séparation des flux vélo et voitures• Maintien d'une bonne accessibilité routière sur les axes principaux
Voies empruntées	<ul style="list-style-type: none">• Axes principaux d'entrée de ville et du centre-ville	<ul style="list-style-type: none">• Voies secondaires, petites rues
Espaces publics	<ul style="list-style-type: none">• Transformation de l'espace public, notamment les axes principaux en voies pour tous les usagers (vélo, piétons, voitures)	<ul style="list-style-type: none">• Fort apaisement des voies secondaires (ex : zone de rencontre, dissuasion du trafic de transit...)
Périmètre d'apaisement du centre-ville	<ul style="list-style-type: none">• Centre-ville élargi	<ul style="list-style-type: none">• « Hypercentre » (périmètre restreint)
Connexion à la voie verte	<ul style="list-style-type: none">• Par l'avenue de la gare (axe à vocation principalement touristique)	<ul style="list-style-type: none">• Possible par la rue de la Poudrière (axe de desserte du collège et à vocation touristique)



Scénario 1 : Réaménagement de l'espace public

Principe général	Vélo performant Itinéraires directs et visibles
Voies empruntées	Axes principaux d'entrée de ville et du centre-ville
Espaces publics	Transformation de l'espace public, notamment les axes principaux en voies pour tous les usagers (vélo, piétons, voitures)
Périmètre d'apaisement du centre-ville	Centre-ville élargi
Connexion à la voie verte	Par l'avenue de la gare (axe à vocation principalement touristique)

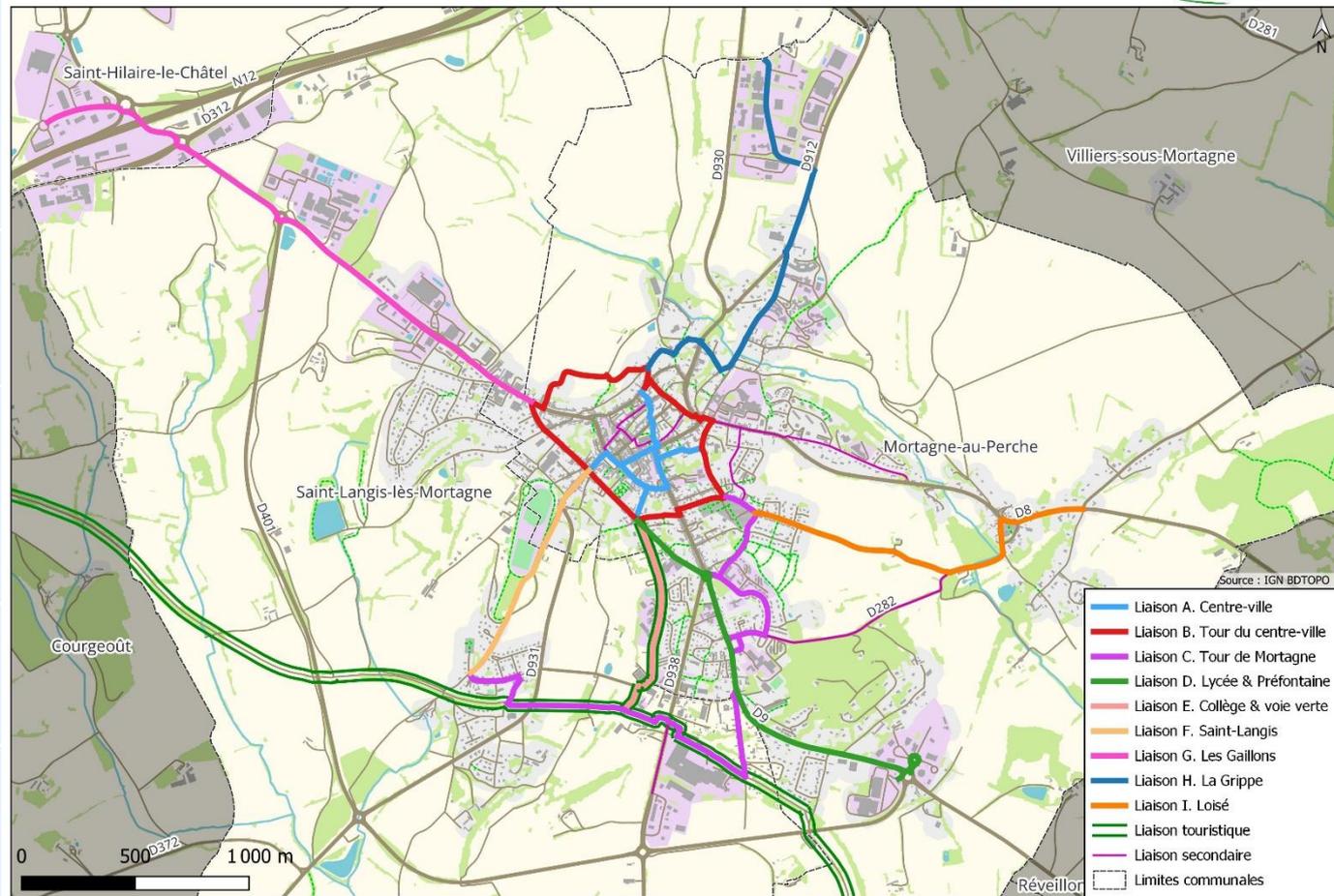
Scénario 1 : Réaménagement de l'espace public



Scénario 2 : Séparation des flux

Scénario 2 : Séparation des flux

Principe général	<p>Séparation des flux vélo et voitures</p> <p>Maintien d'une bonne accessibilité routière sur les axes principaux</p>
Voies empruntées	Voies secondaires, petites rues
Espaces publics	Fort apaisement des voies secondaires (ex : zone de rencontre, dissuasion du trafic de transit...)
Périmètre d'apaisement du centre-ville	« Hypercentre » (périmètre restreint)
Connexion à la voie verte	Possible par la rue de la Poudrière (axe de desserte du collège et à vocation touristique)



Scénario 1 : Réaménagement de l'espace public

Principe général	Vélo performant Itinéraires directs et visibles
Voies empruntées	Axes principaux d'entrée de ville et du centre-ville
Espaces publics	Transformation de l'espace public, notamment les axes principaux en voies pour tous les usagers (vélo, piétons, voitures)
Périmètre d'apaisement du centre-ville	Centre-ville élargi
Connexion à la voie verte	Par l'avenue de la gare (axe à vocation principalement touristique)

Scénario 1 : Réaménagement de l'espace public



Scénario 2 : Séparation des flux

Scénario 2 : Séparation des flux

Principe général

Séparation des flux
vélo et voitures

Maintien d'une
bonne accessibilité
routière sur les axes
principaux

Voies empruntées

Voies secondaires,
petites rues

Espaces publics

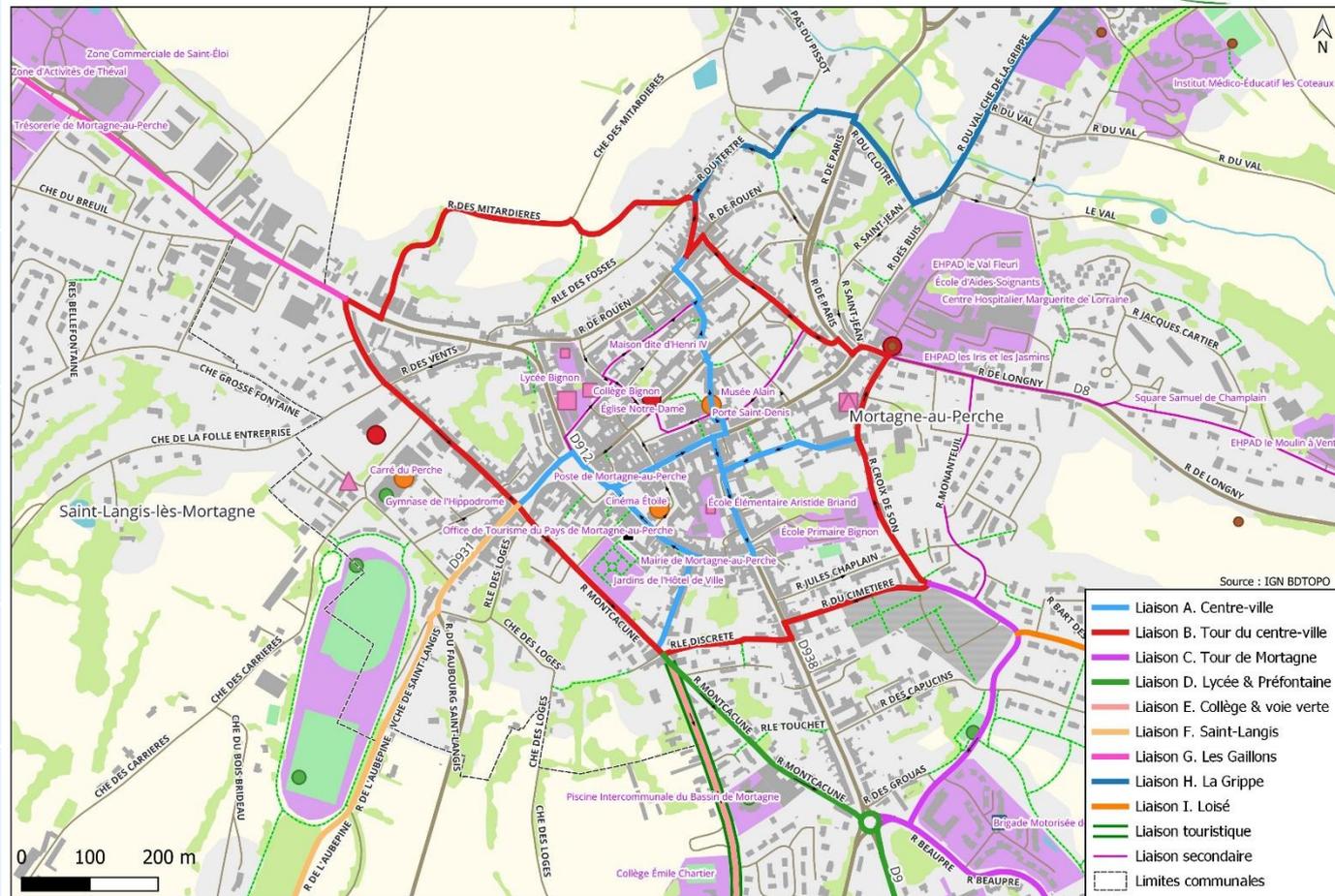
Fort apaisement des
voies secondaires (ex
: zone de rencontre,
dissuasion du trafic
de transit...)

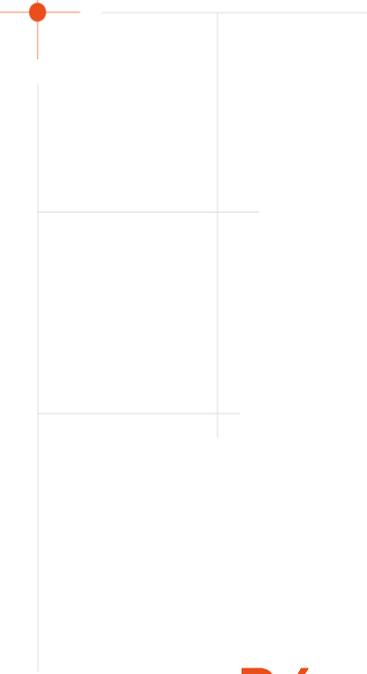
Périmètre
d'apaisement
du centre-ville

« Hypercentre »
(périmètre restreint)

Connexion à la
voie verte

Possible par la rue de
la Poudrière (axe de
desserte du collège
et à vocation
touristique)





Réseau cyclable stabilisé, à valider



Retours des ateliers participatifs

« Maîtriser le stationnement sur les places du centre-ville et la rue Sainte-Croix »

« Aménager la rue Aristide Briand comme la rue Sainte-Croix »

« Aménager une zone de rencontre rue Ferdinand de Boyères, en laissant passer les riverains et les bus »

« Elargir la voie verte rue de Chartrage et rejoindre le gymnase de la Garenne »

« Autoriser les doubles-sens cyclables rue Montcacune, rue de la Poudrière et rue du Grenier à Sel »

« Mettre le haut de la rue des Quinze Fusillés à double-sens cyclable »

« Relier Loisé à Mortagne par la route de Longny et la rue du Moulin à Vent »

« La rue Jean Monnet est un itinéraire armature, créer un aménagement temporaire en attendant la création d'une voie verte »

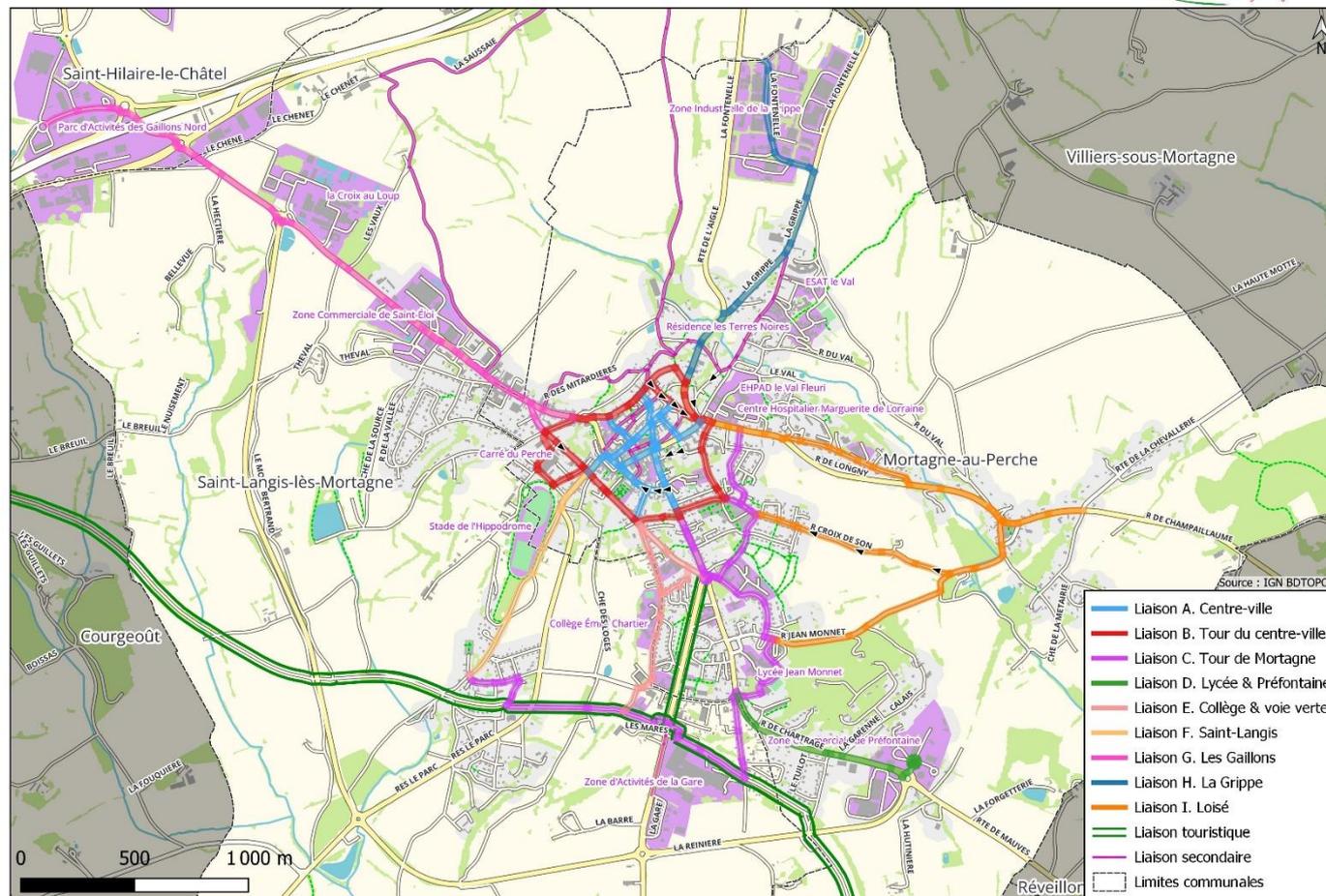
« Expérimenter un axe de vélorues à vocation scolaire vers le collège et le lycée (rue Montcacune, rue de la Poudrière et rue Beaupré) »

« Besoin d'arceaux vélo devant les commerces et place de Gaulle »

« Besoin de boxes à vélo à la gare routière »



Réseau cyclable stabilisé



Présentation SIG dynamique



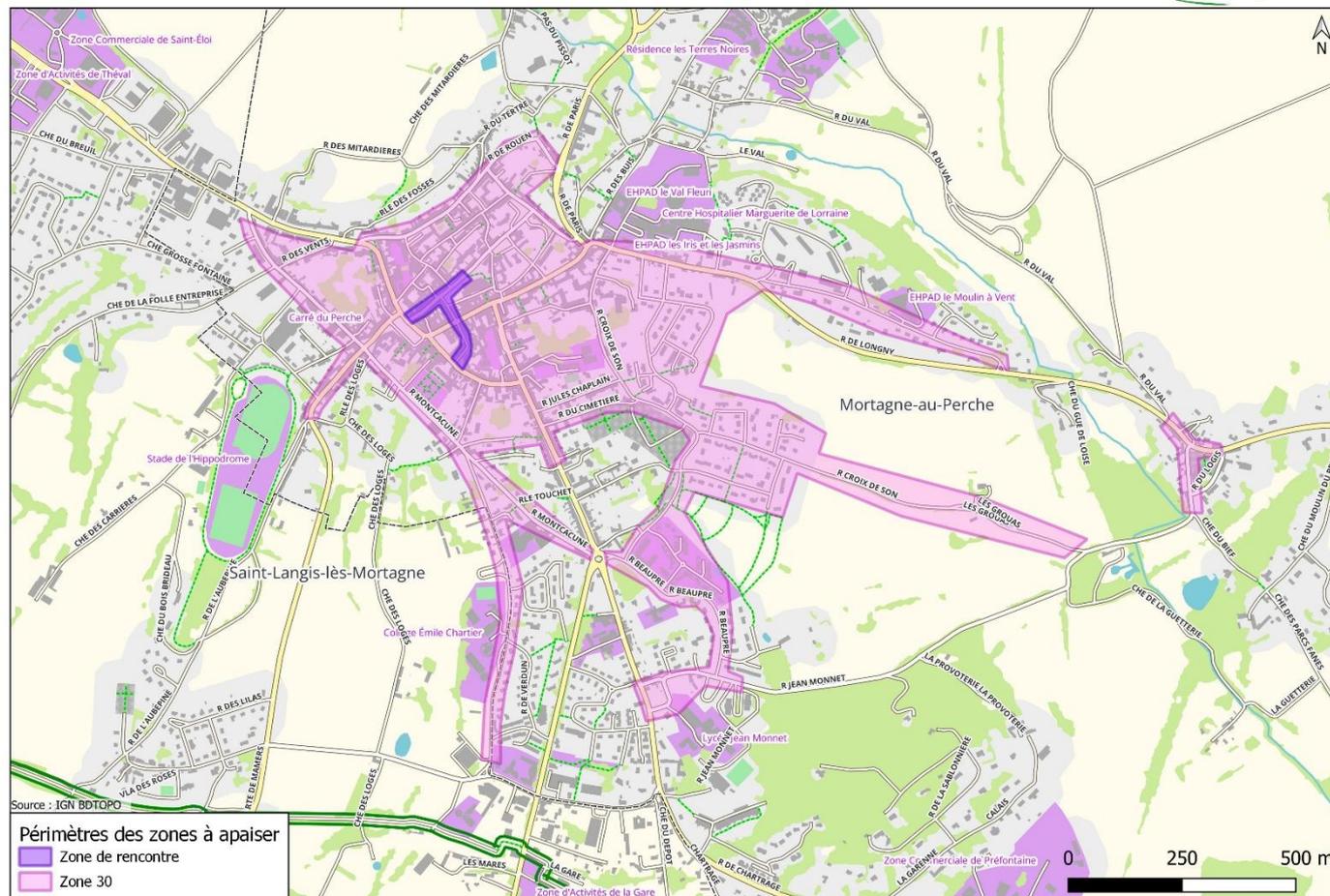
Réseau cyclable stabilisé : zones à vitesse limitée

POUR VALIDATION



Zones apaisées : proposition

Présentation SIG dynamique

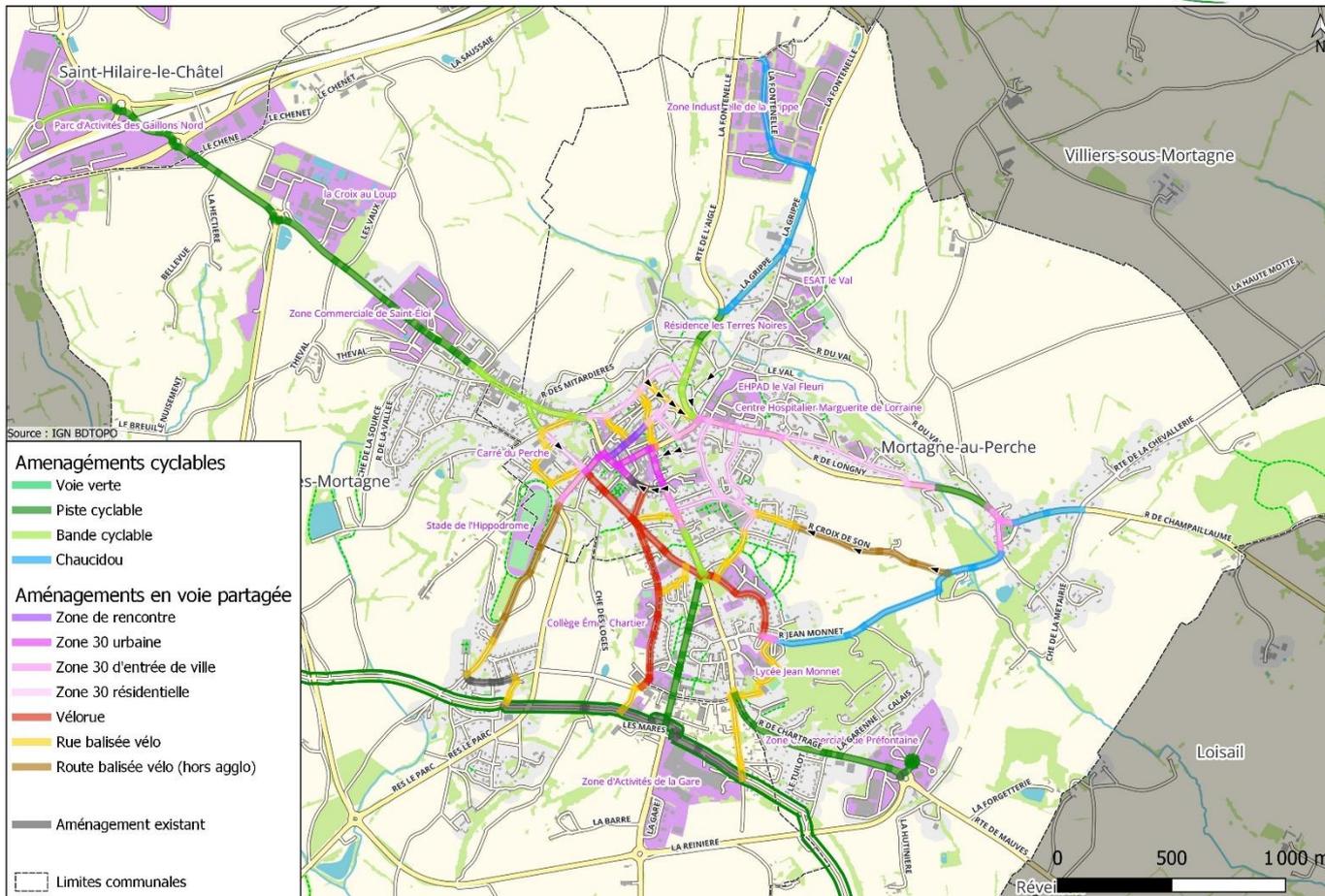


Aménagements cyclable proposés

POUR VALIDATION



Aménagements cyclables proposés



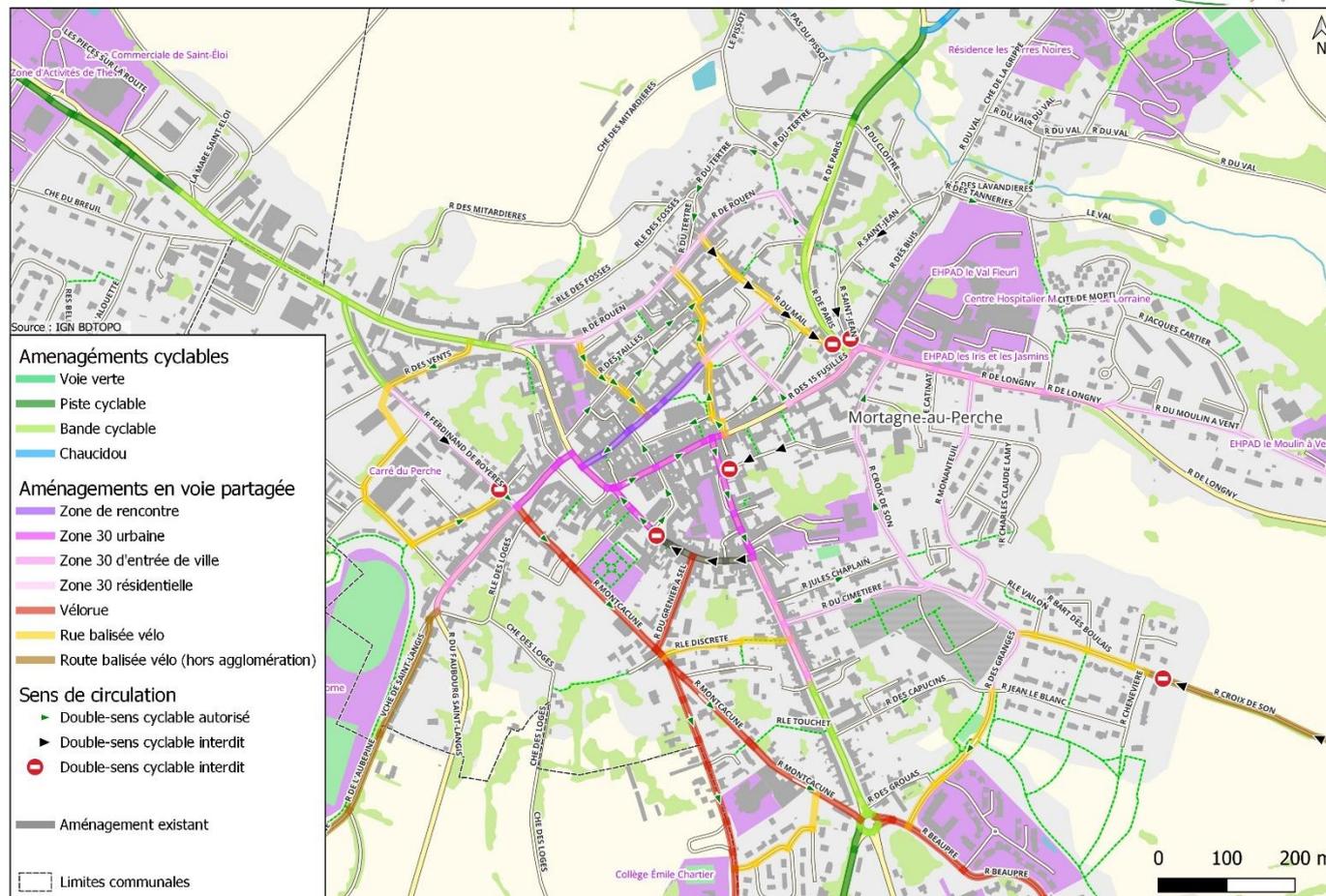
Présentation SIG dynamique



Aménagements cyclable proposés

POUR VALIDATION

Aménagements cyclables proposés



Présentation SIG dynamique



Proposition : Carrefour Ferdinand de Boyères & rue Faubourg St-Langis



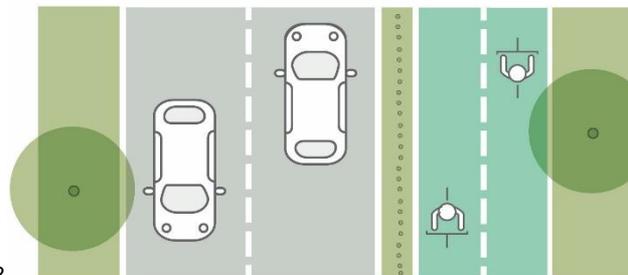
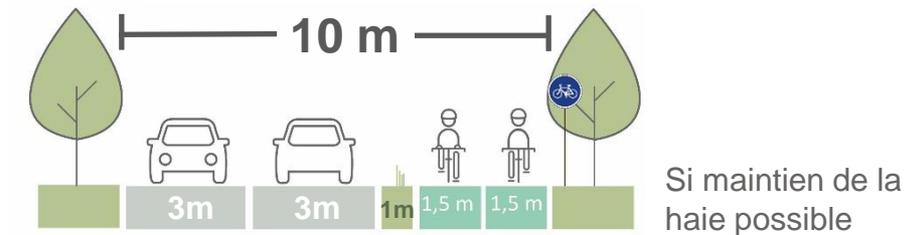
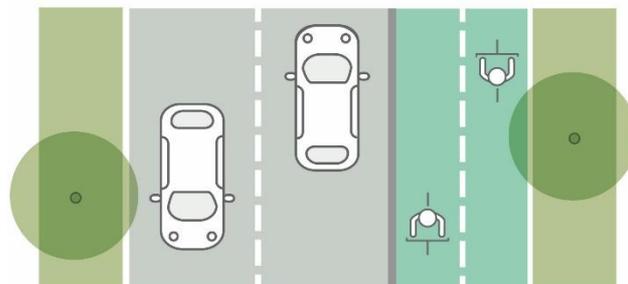
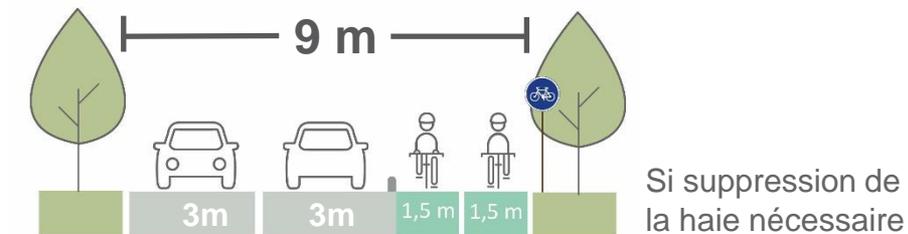
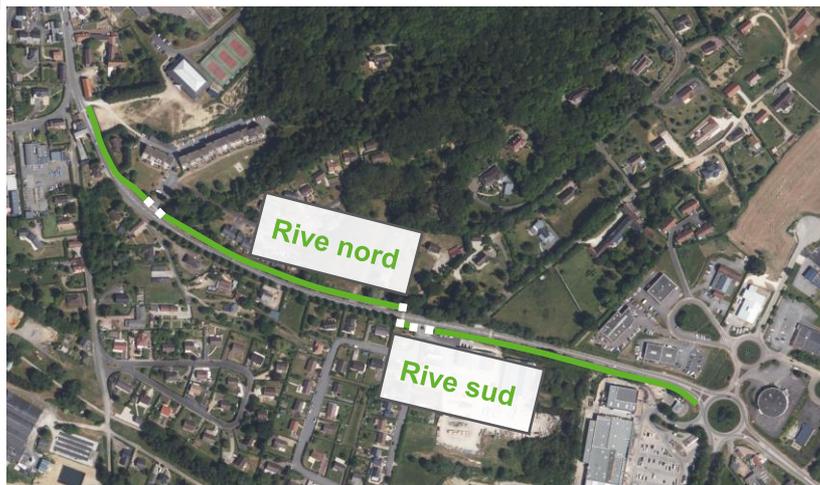
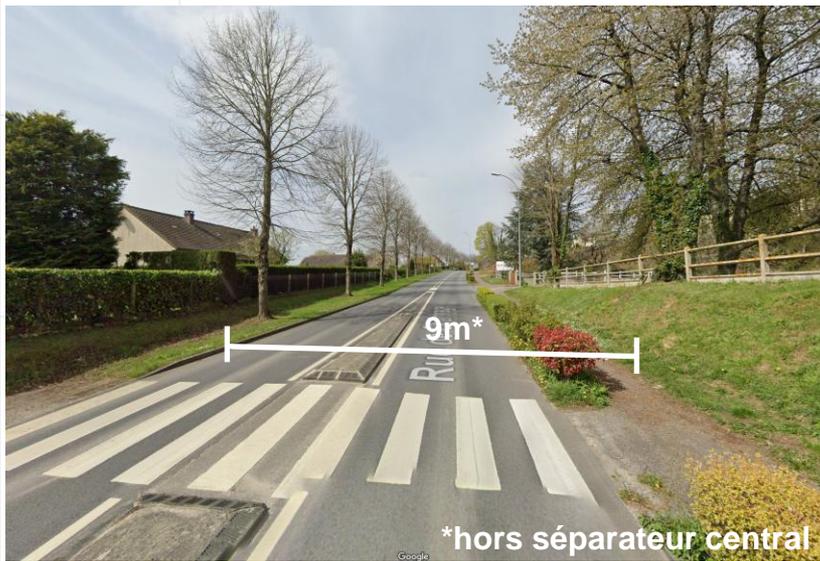
Rue Ferdinand de Boyères :
pas à double-sens cyclable.

Mais **important** de permettre
le **double-sens cyclable**
dans la **rue de l'Hippodrome**
pour éviter un détour.

**Aménager un accès aux
cyclistes sur les 15
premiers mètres** (encore sur
la place de la République)
vers la rue de l'Hippodrome

Cela implique de décaler la
place d'arrêt minute vers une
place de la zone bleue

Proposition : rue de Chartrage

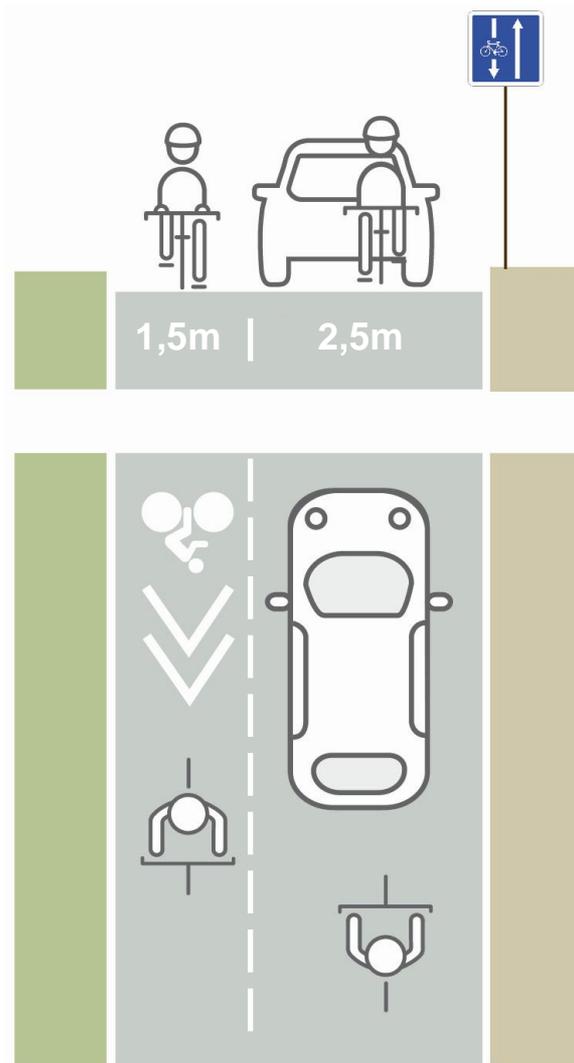


Proposition : rue de la Poudrière



Double-sens cyclable avec marquage au sol

Supprimer les chicanes côté DSC et maintenir les chicanes existantes dans le sens de circulation générale (priorité aux cyclistes arrivant en sens inverse)



Proposition : route de Longny



Piste cyclable bidirectionnelle
sur le bas-côté

Ecluse côté piste cyclable
pour laisser passer les
cyclistes dans les 2 sens

A voir avec le CD61

Voie verte

*Chaussée autonome réservée
aux cyclistes, piétons et
cavaliers, et interdites aux
véhicules motorisés
(exceptions possibles :
riverains, engins agricoles...)*

350 € / m linéaire



Chemin rural partagé

Chemin rural réaménagé en mélangeant du liant hydraulique routier avec la matière initiale du chemin

50 € / m linéaire



Route requalifiée en voie verte



Route à très faible trafic, peu de riverains.

Simple signalisation ou possibilité d'empêcher physiquement le transit avec une barrière à mi-chemin (création de 2 impasses pour les voitures).

2 € / m linéaire

Piste cyclable bidirectionnelle

*Aménagement cyclable
en site propre, réservée
aux cyclistes et située le
long d'une voie de
circulation motorisée*

450 € / m linéaire



Piste cyclable unidirectionnelle

Aménagement cyclable en site propre, réservée aux cyclistes et située le long d'une voie de circulation motorisée

400 € / m linéaire



Bande cyclable

Marquage au sol sur la chaussée délimitant un espace dédié aux cyclistes par rapport à la voie pour les véhicules motorisée (1,50 m de large)

30 € / m linéaire



Chaussée à voie centrale banalisée (« chaucidou »)

Voie centrale à double sens pour véhicules motorisés et bandes cyclables « suggérées »

60 € / m linéaire



Double-sens cyclable

*Indiqué par un panneau. Idéalement
matérialisé par un marquage au sol.
Généralisé dans les zones 30.*

30 € / m linéaire



Vélorue

Rue à prédominance cycliste. Les automobilistes n'ont pas le droit de dépasser les cyclistes, qui sont incités à rouler au milieu de la chaussée

50 € / m linéaire



Isabelle et le vélo

Photo ADAP

Lille, rue de Phalecque

Zone de rencontre

Zone à priorité piétonne, aménagée de plain-pied, les piétons ont le droit de circuler sur la chaussée

800 € / m linéaire



Zone 30 centre-ville

*Zone limitée à 30 km/h,
aménagée pour faire ralentir
les véhicules motorisés. Les
piétons peuvent traverser
hors des passages piétons,
les doubles-sens cyclables
sont généralisés.*

Coût en € / m linéaire

?



Zone 30 d'entrée de ville

*Chicanes ou écluses +
plateaux surélevés +
signalétique horizontale et
verticale*

150 € / m linéaire



Zone 30 résidentielle

*Ralentisseurs +
signalétique horizontale et
verticale*

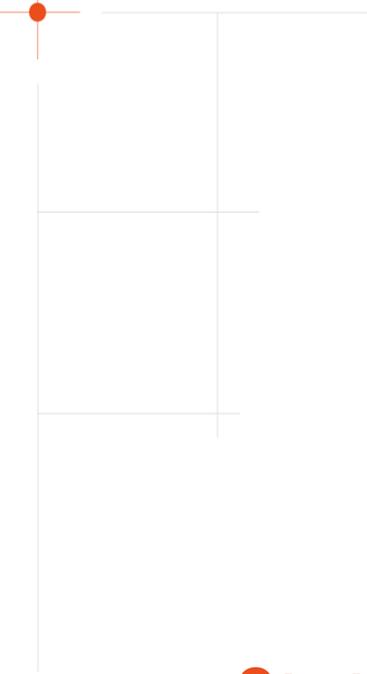
30 € / m linéaire



Route balisée vélo

*Route bénéficiant d'un simple
jalonnement (partagée avec les
véhicules motorisés)
2 € / m linéaire*





Stationnement, animations et services vélo



Stratégie de stationnement vélo

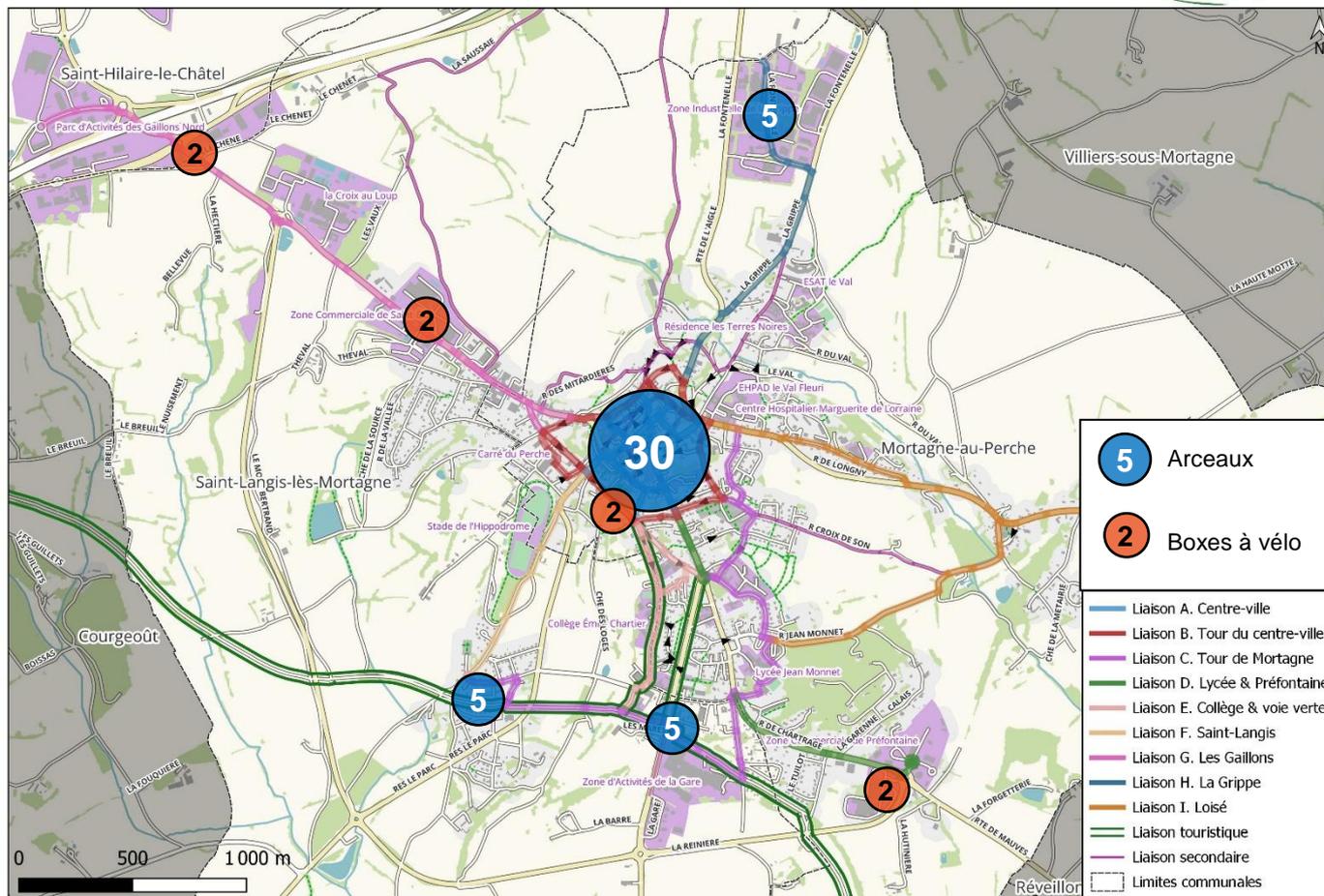
Actuellement : une quinzaine d'arceaux existants à Mortagne

Atteindre l'**objectif de 50 arceaux** vélo à proximité des commerces et des équipements

Installer des **boxes à vélo** à la gare routière et aux parkings des supermarchés (aires de covoiturage)

Stationnement vélo existant dans les collèges et lycées ?

Stationnement vélo à déployer



Animation et services vélo

Organiser la **Fête du Vélo** à l'occasion de la Véloperche ou de la « semaine Européenne de la Mobilité », avec une **parade festive** mêlant cyclistes, piétons, rosales...

Mondovélo et l'Office du Tourisme proposent déjà la **location de VAE de courte durée** (jusqu'à 1 semaine)

Proposer un service de **location de vélos à assistance électrique longue durée** (au moins 1 mois, pour les déplacements du quotidien), en partenariat avec Mondovélo ?

- Permettre aux usagers d'expérimenter un vélo, avant de devoir s'équiper de leur vélo personnel.

Organiser des **ateliers d'apprentissage pour les adultes**, en partenariat avec Mortagne en Transition ?

Mettre en œuvre le programme « **Savoir Rouler à Vélo** » dans les écoles primaires avec les associations cyclistes, développer les « vélobus » avec les parents / enseignants volontaires

Développer un partenariat avec les vélocistes ou associations de Mortagne pour proposer un **stand de réparation et/ou d'animation** les jours de marché



Fête du Vélo de Cognac



Savoir Rouler à Vélo (Caen)

LOCATION LONGUE DURÉE en agence

Un vélo **CHEZ VOUS**

VÉLO CLASSIQUE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

- Le vélo à disposition chez vous
- Rechargement de la batterie à votre convenance sur une prise standard
- Entretien régulier du vélo
- Box à la gare pour le stationnement (dans la limite des places disponibles)
- Accessoires (panier, sacoche, système antivol...)

FORFAITS

FORFAIT	CLASSIQUE		ÉLECTRIQUE	
	Réduit		Réduit	
1 mois*	18€	9€	40€	30€
6 mois	90€	45€	250€	200€
Plus de 6 mois (renouvellement)**			500€	400€

* 1 mois : dans la limite de 6 mois de location
 ** plus de 6 mois renouvellement : tarif applicable après le renouvellement d'un contrat de 6 mois

Tarif réduit : - de 25 ans, + de 65 ans, justificatif Complémentaire Santé Solidarité (CSS), abonné aux Transports en commun de l'Agglomération Châtelleraudaise (TAC), Revenu de Solidarité Active (RSA), demandeur d'emploi.

Plaquette location longue durée (Grand Châtellerauld) 41



vélo bus LES HORAIRES

V1 LIME 1 LAUVÉGIN
 LIME 1 LAUVÉGIN
 LIME 1 LAUVÉGIN
 LIME 1 LAUVÉGIN

V2 LIME 2 AUBRAC
 LIME 2 AUBRAC
 LIME 2 AUBRAC
 LIME 2 AUBRAC

LA FOIRE AUX QUESTIONS

Vélobus (Mondeville)



Réparateur de vélos itinérant DIM BIKE en gare de Mézidon





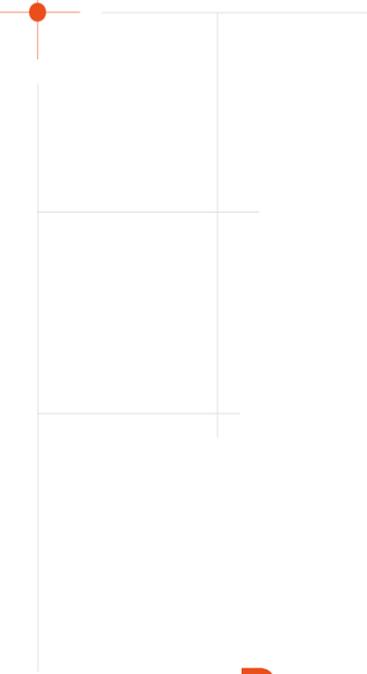
MERCI DE
VOTRE ATTENTION !



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

  www.codra-conseil.com





Rappels du diagnostic



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 :

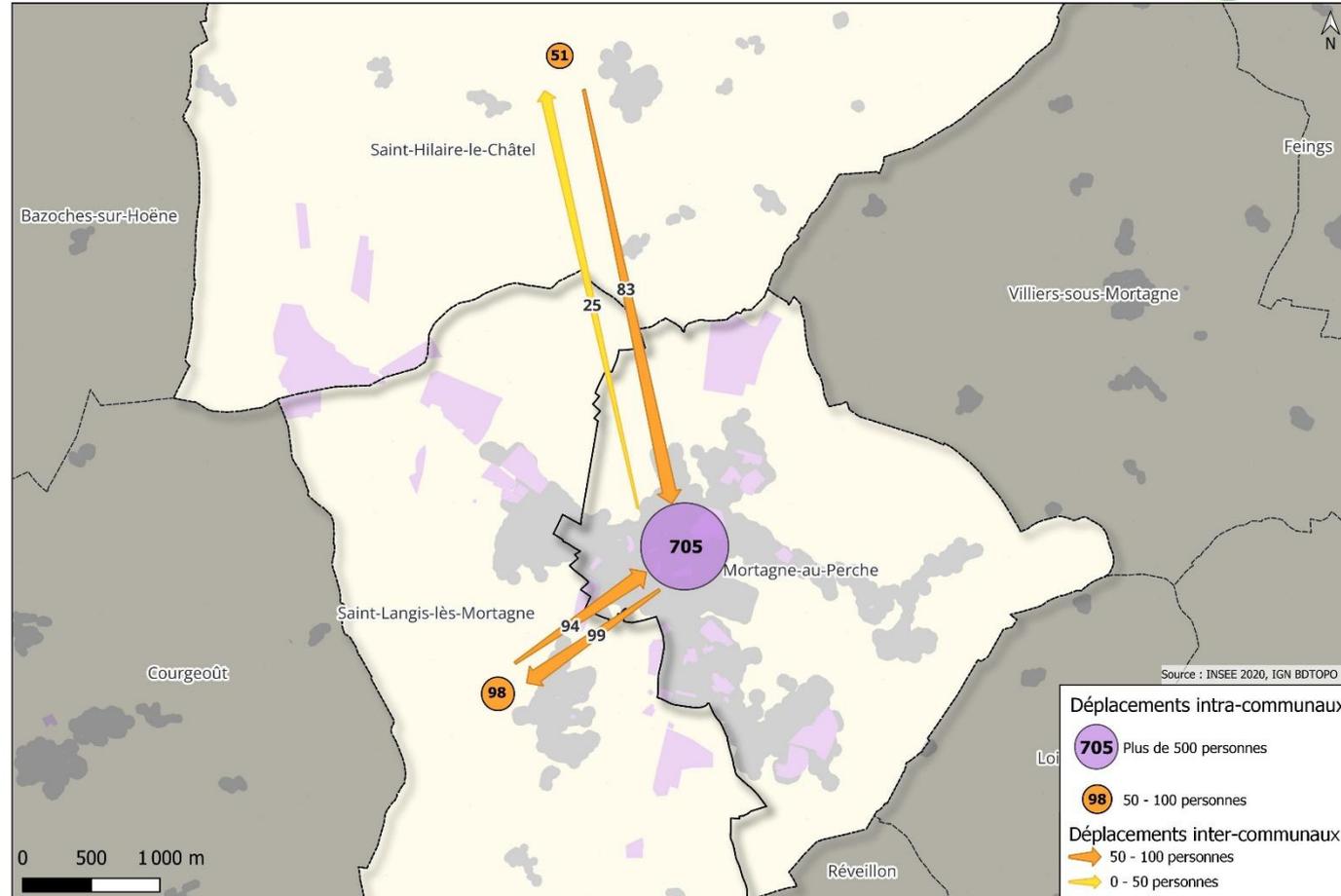
- 99 personnes à Saint-Langis
- 25 à Saint-Hilaire-le-Châtel
- 93 dans d'autres communes de la CC du Pays de Mortagne

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 résident et travaillant au sein du périmètre**, avec un **fort potentiel de déplacements à vélo et à pied** au quotidien

Déplacements domicile-travail



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

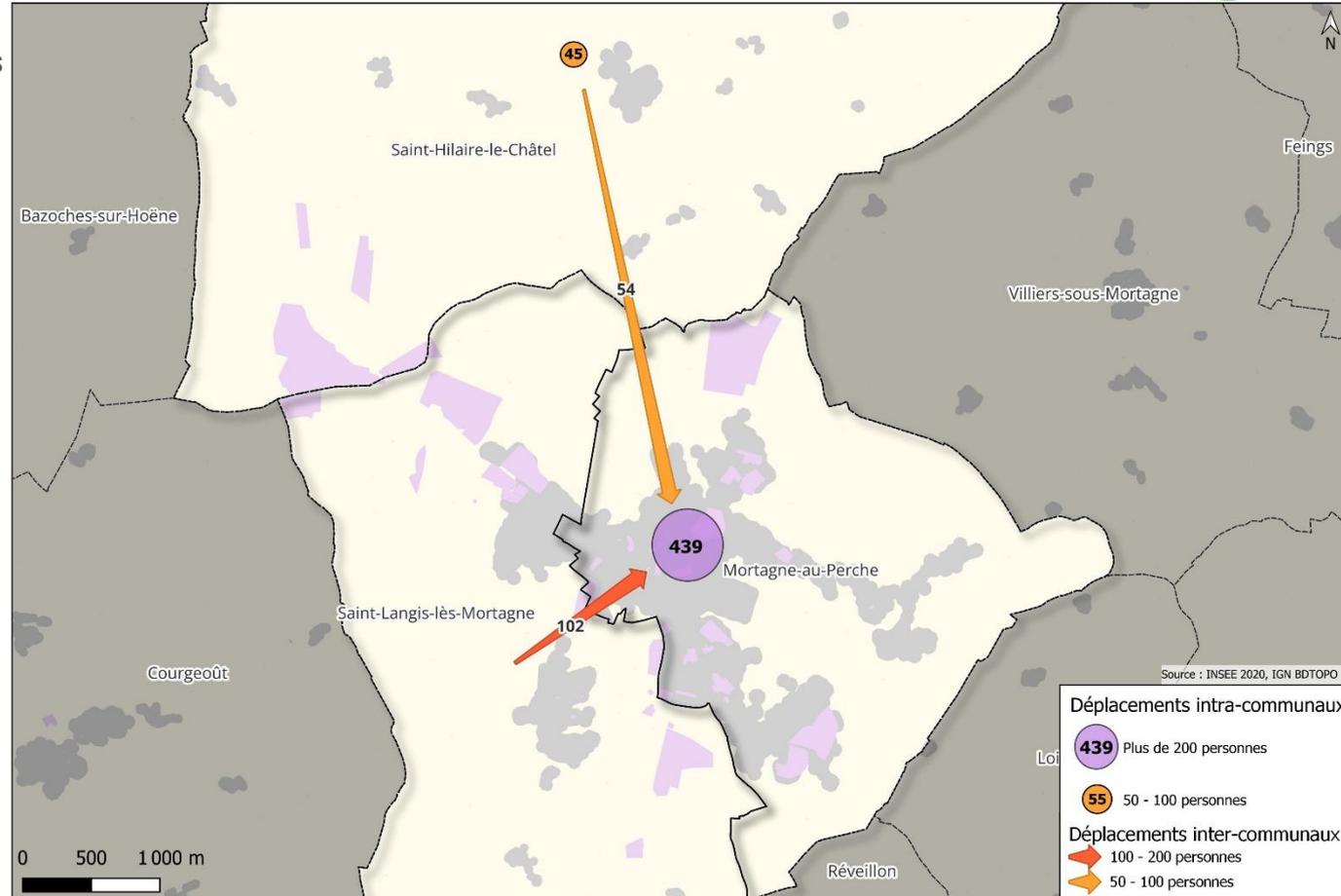
439 déplacements domicile-études internes à Mortagne : un potentiel important de déplacements à vélo et à pied

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

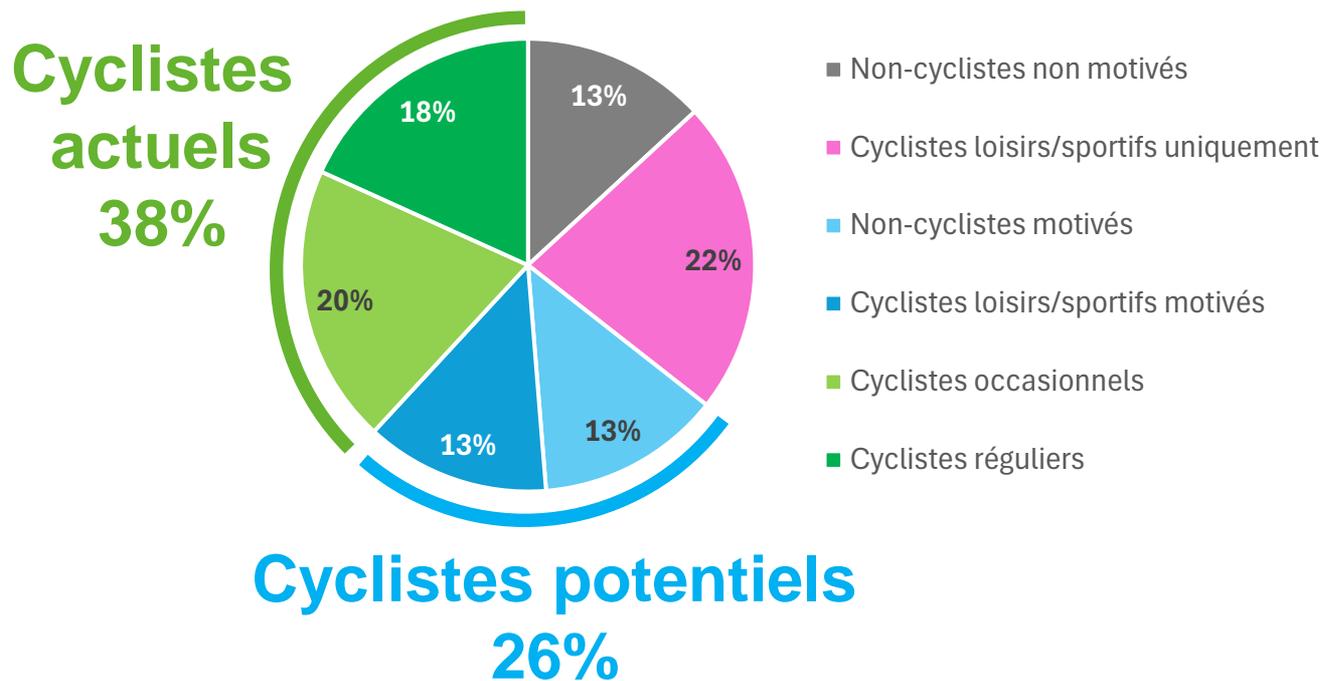
➤ Soit un total de **près de 600 élèves résidant et étudiant au sein du périmètre**, avec un **fort potentiel de déplacements à vélo et à pied** au quotidien

Déplacements domicile-études



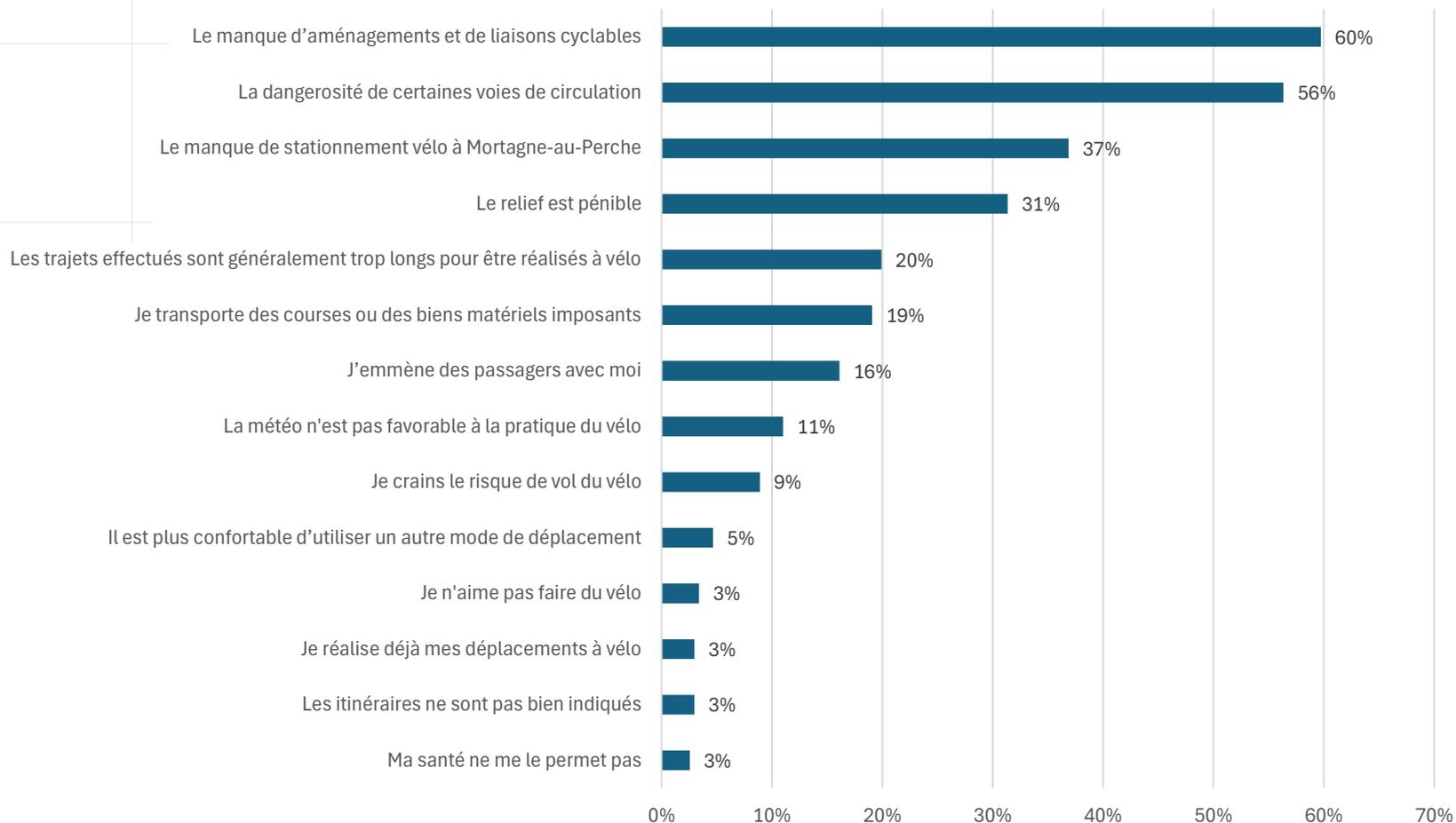
Résultats de l'enquête de mobilité – Profils de cyclistes

Profils de cyclistes pour les déplacements du quotidien



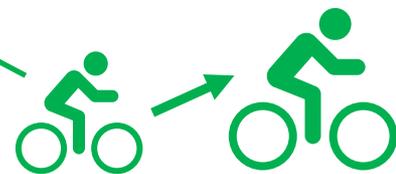
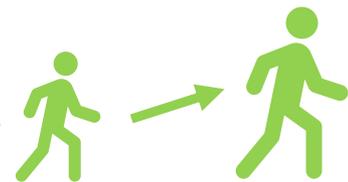
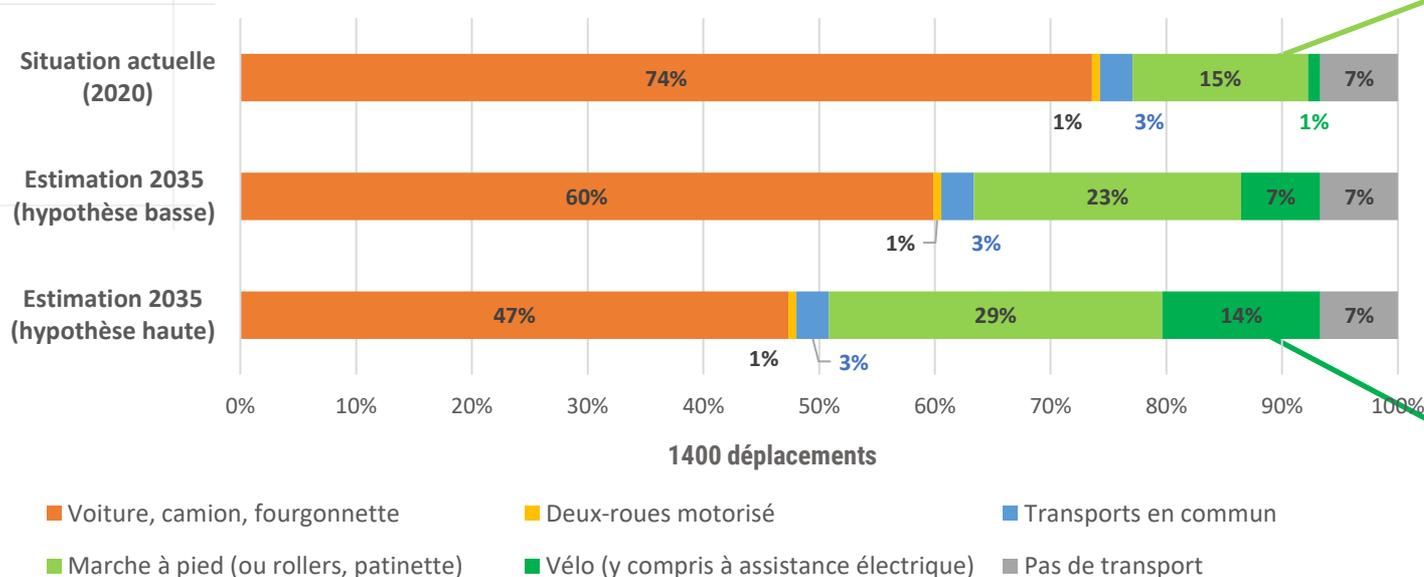
Résultats de l'enquête de mobilité – Freins à l'usage du vélo

Freins à la pratique du vélo



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



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