



Élaboration d'un plan de mobilité simplifié et d'un schéma directeur cyclable

Phase 1 : Diagnostic

MAYENNE
communauté



Source : mayenne-tourisme.com



Contact BL Evolution

Guillaume Martin

guillaume.martin@bl-evolution.com



Contact Collectivité

Annie Trohel-Leblanc

annie.trohel-leblanc@mayennecommunaute.fr



Introduction

Présentation du diagnostic des mobilités

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre de mobilités alternatives

Analyse de l'offre cyclable

Synthèse des enjeux

Les prochaines étapes

Introduction





Objectifs des études :

- Favoriser le transfert modal de la voiture vers des modes de déplacement peu voire non carbonés
- Sécuriser l'accès aux services de la ville centre pour les usagers des modes de transports actifs (piétons, cyclistes)
- Renforcer l'attractivité du territoire pour faciliter l'accès des salariés aux entreprises qui peinent à recruter
- Accompagner la prise de compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et initier une politique mobilité à l'échelle de la communauté de communes Mayenne Communauté

3 étapes de travail :

septembre-décembre

janvier-mars

avril-mai

Diagnostic

Analyser la situation du territoire et enclencher la mobilisation des acteurs

Proposition de scénarios

Fournir une aide à la décision afin de trancher entre différentes orientations

Plan d'actions

Approfondissement du scénario retenu et déclinaison de la mise en œuvre

Co-construction avec les habitants



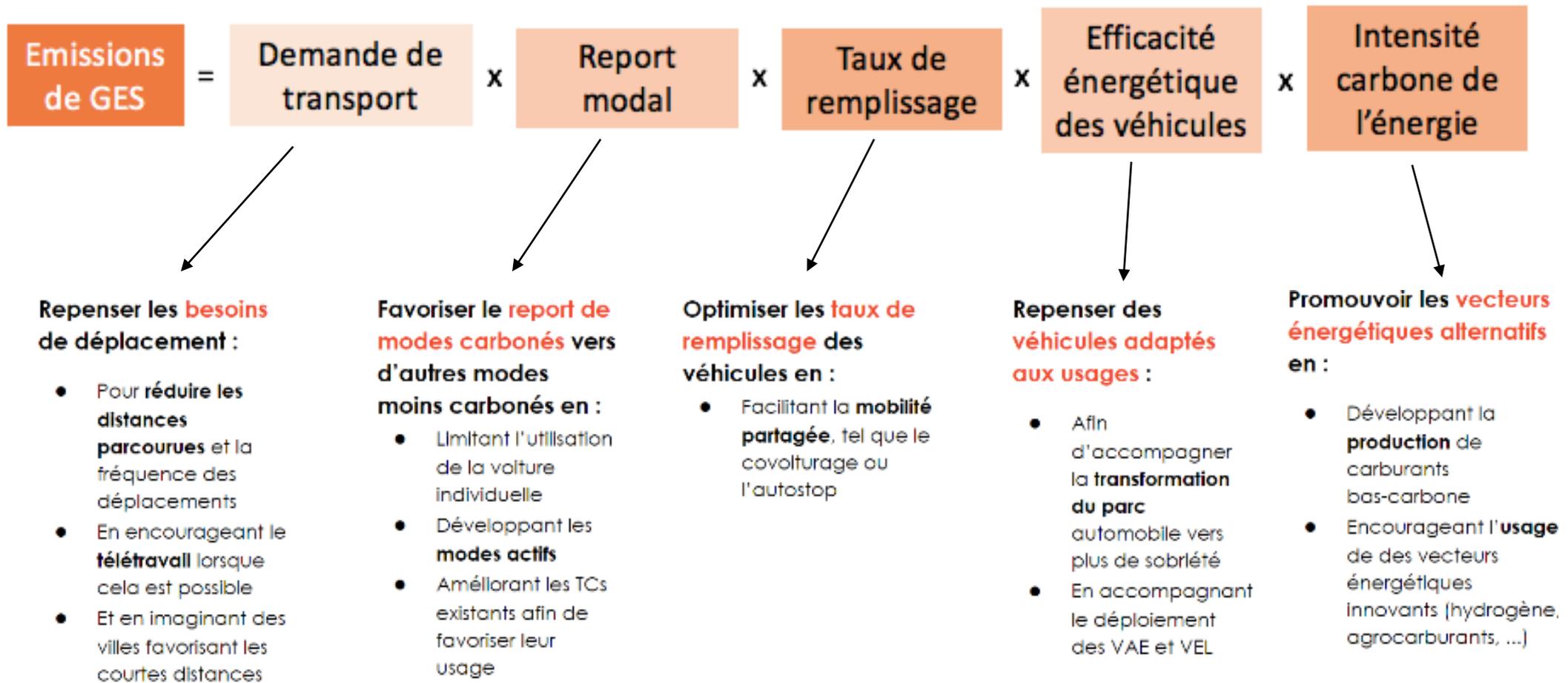
Plan de Mobilité Simplifié, Schéma Directeur Cyclable : en quoi ça consiste ?

- Le plan de mobilité simplifié (PMS) permet à une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) non soumise à l'obligation de plan de mobilité (PDM) de mettre au point une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de son territoire. Il poursuit plusieurs objectifs, notamment le fait de **rendre effectif le droit à la mobilité pour tous**.
- Le **schéma directeur cyclable (SDC)** est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la **pratique cyclable** et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel.

Dans ces 2 cas, un des objectifs reste de **décarboner la mobilité** jusqu'à présent représentée majoritairement par la voiture utilisée principalement en autosolisme.



Équation de Kaya de la Mobilité : Décomposition des émissions de gaz à effet de serre de la mobilité

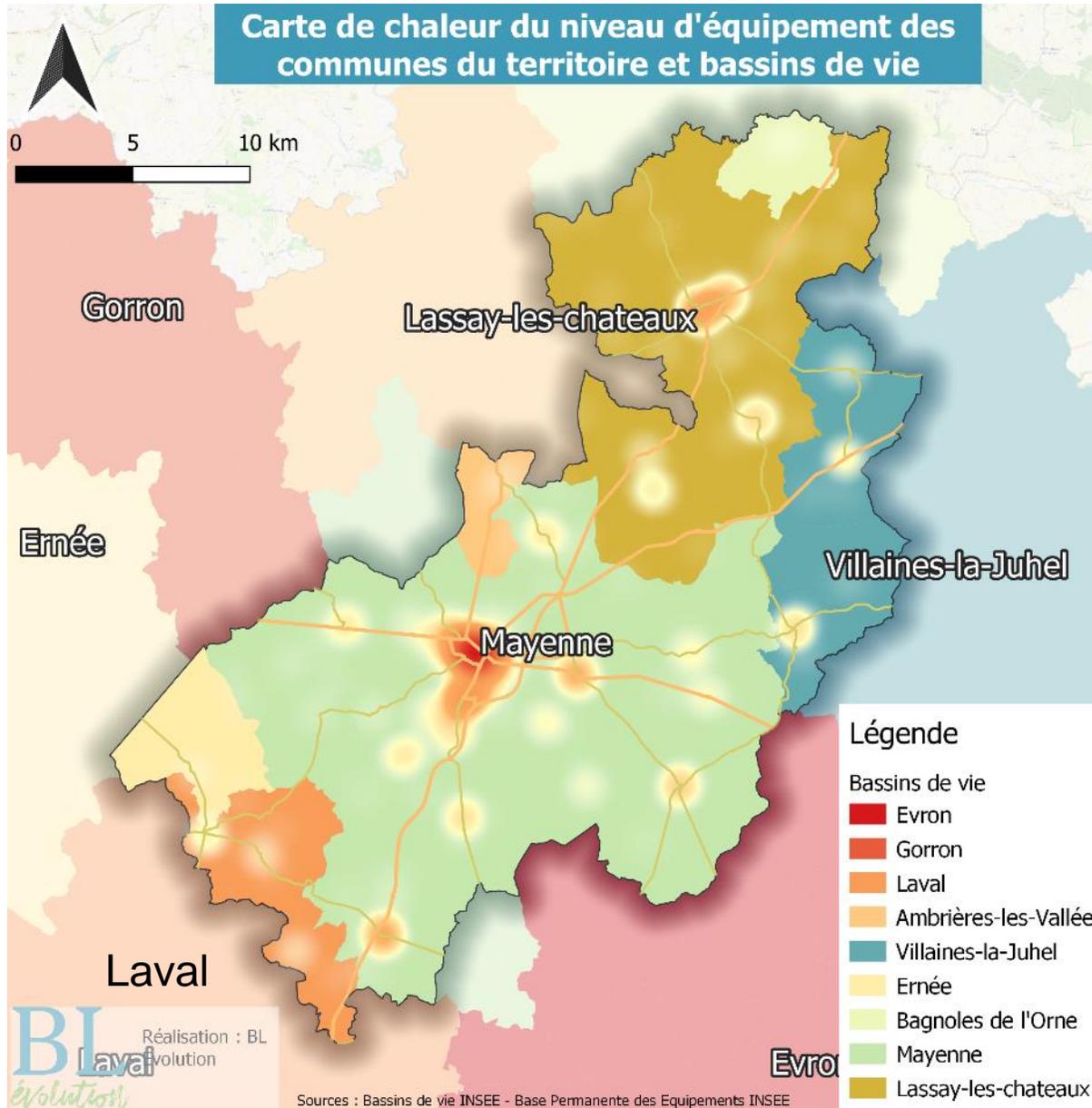




- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre de mobilité alternative
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Prochaines étapes



Morphologie du territoire

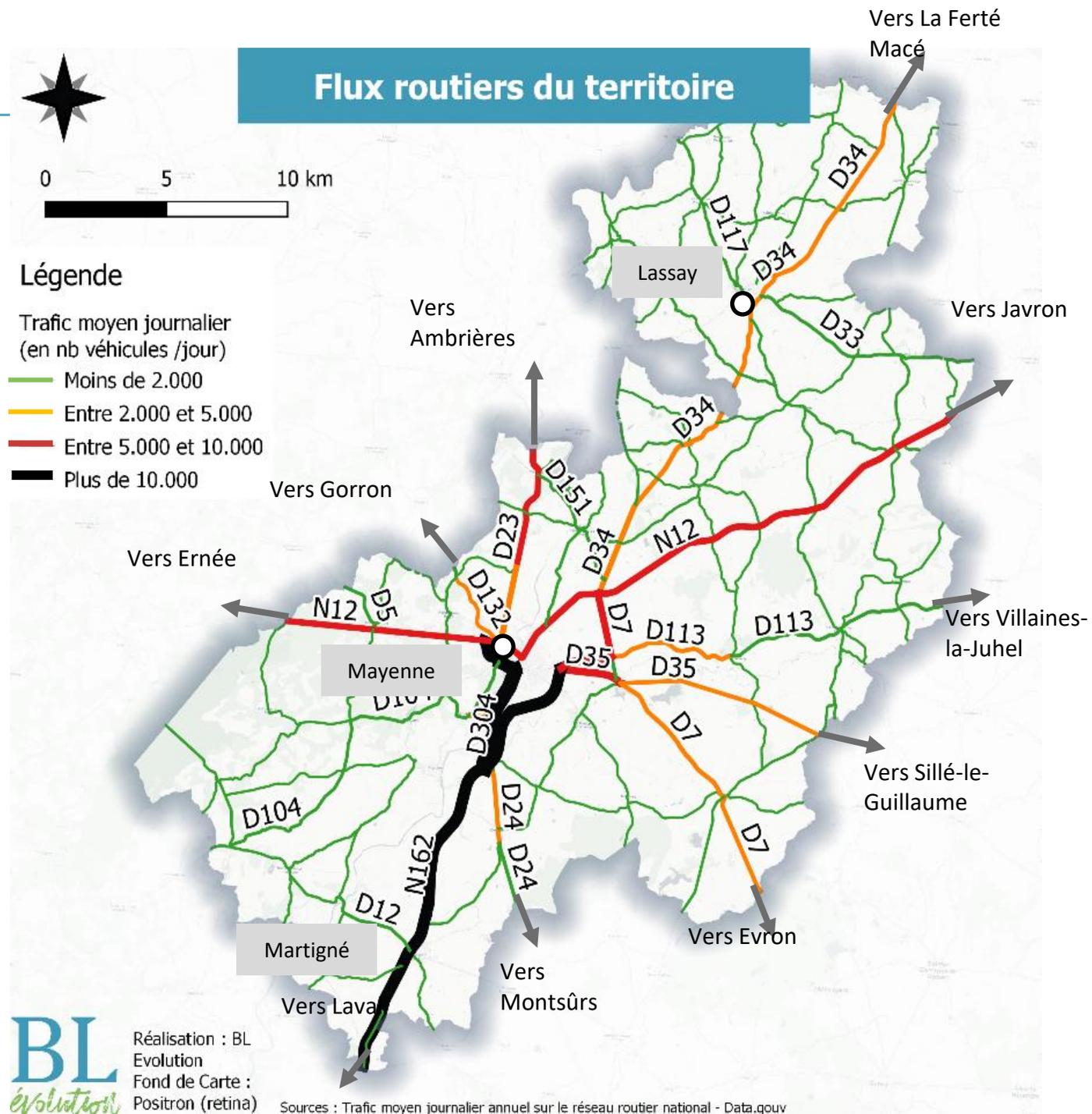


- Les niveaux d'équipement de Mayenne et de Lassay-les-Châteaux sont très bons.
- Le centre hospitalier de Mayenne délivre une offre de santé à l'ensemble des habitants du territoire, et plus encore.
- En revanche, au regard du niveau d'équipement relativement faible du Sud du territoire, l'évasion vers Laval, et Mayenne dans une moindre mesure, des habitants du pôle de Martigné-sur-Mayenne est élevé.



Morphologie du territoire

- Les flux routiers tracent les grandes « lignes de désirs » de mobilité territoriales.
- Le maillage en étoile, avec Mayenne pour centre attracteur, favorise l'adoption de modes de déplacement partagés pour les trajets pendulaires réguliers et occasionnels sur de nombreux itinéraires.





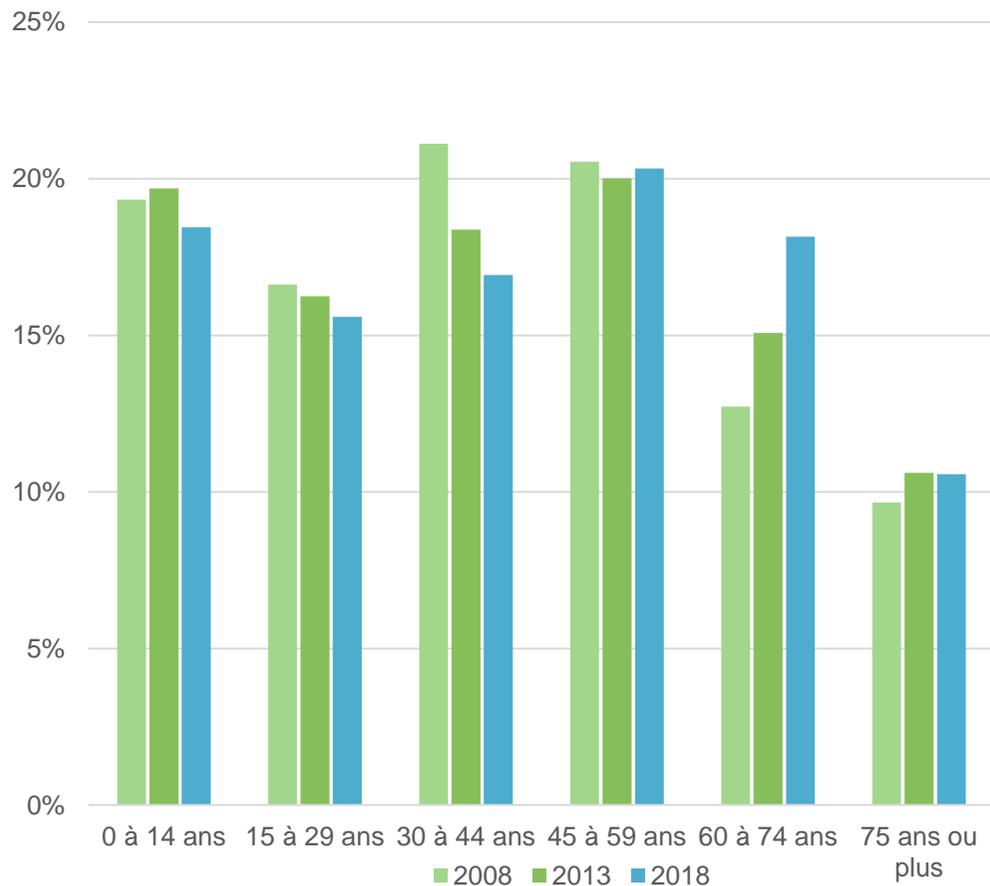
Critères de choix des aménagements

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >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			



La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges

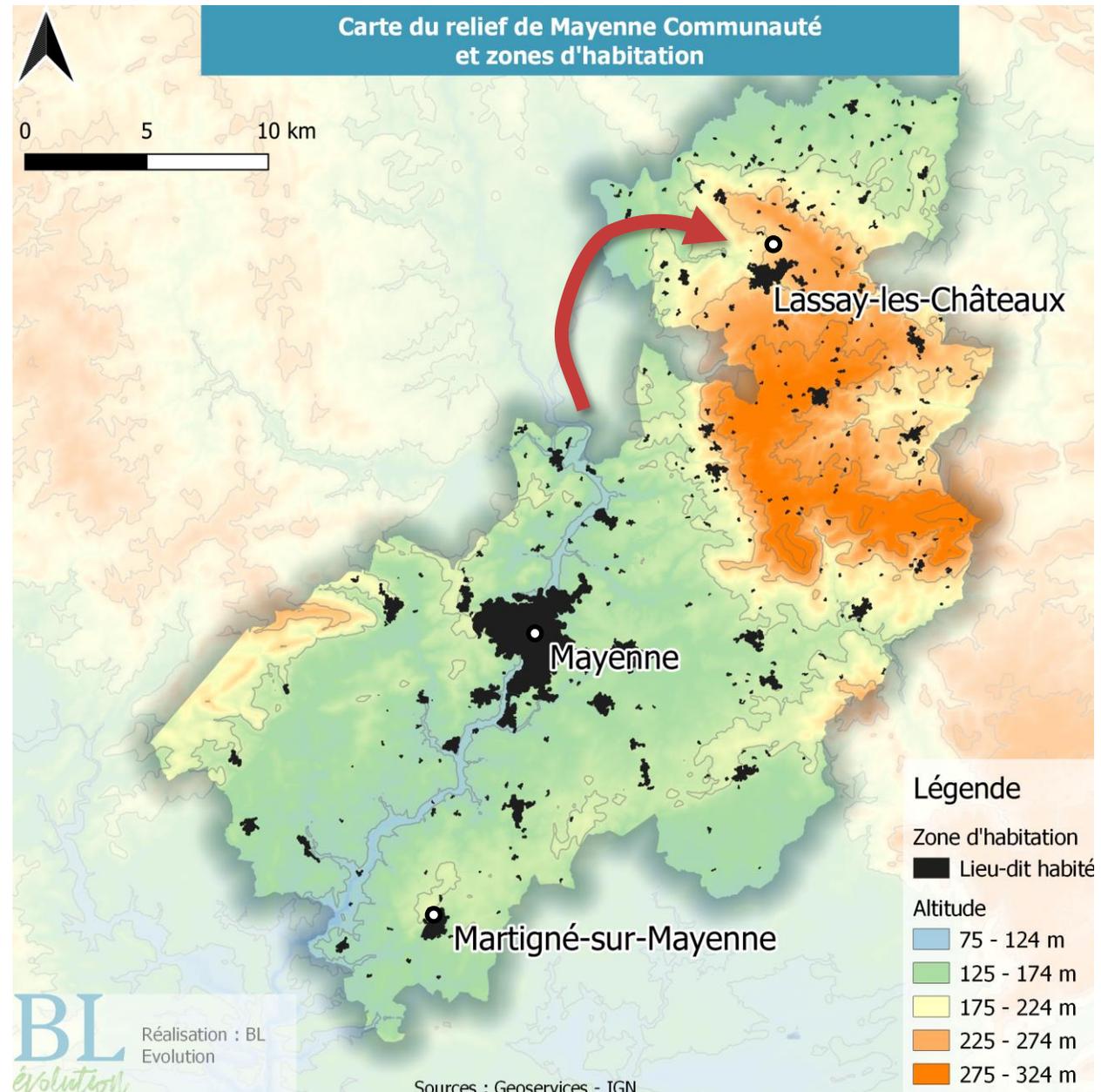


- Démographie générale en légère baisse de 0,3% par an depuis 2013 qui s'établit à 36 700 habitants. **Enjeu de développer de nouvelles formes de mobilités accessibles et durables pour les jeunes générations peut permettre d'inverser la légère perte de dynamisme du territoire.**
- Vieillesse de la population, et une diminution de publics de 15 à 45 ans. **Le développement du vélo à assistance électrique, ou de formes de transport collectif comme le TAD ou le covoiturage solidaire pourraient notamment permettre de séduire les seniors.**



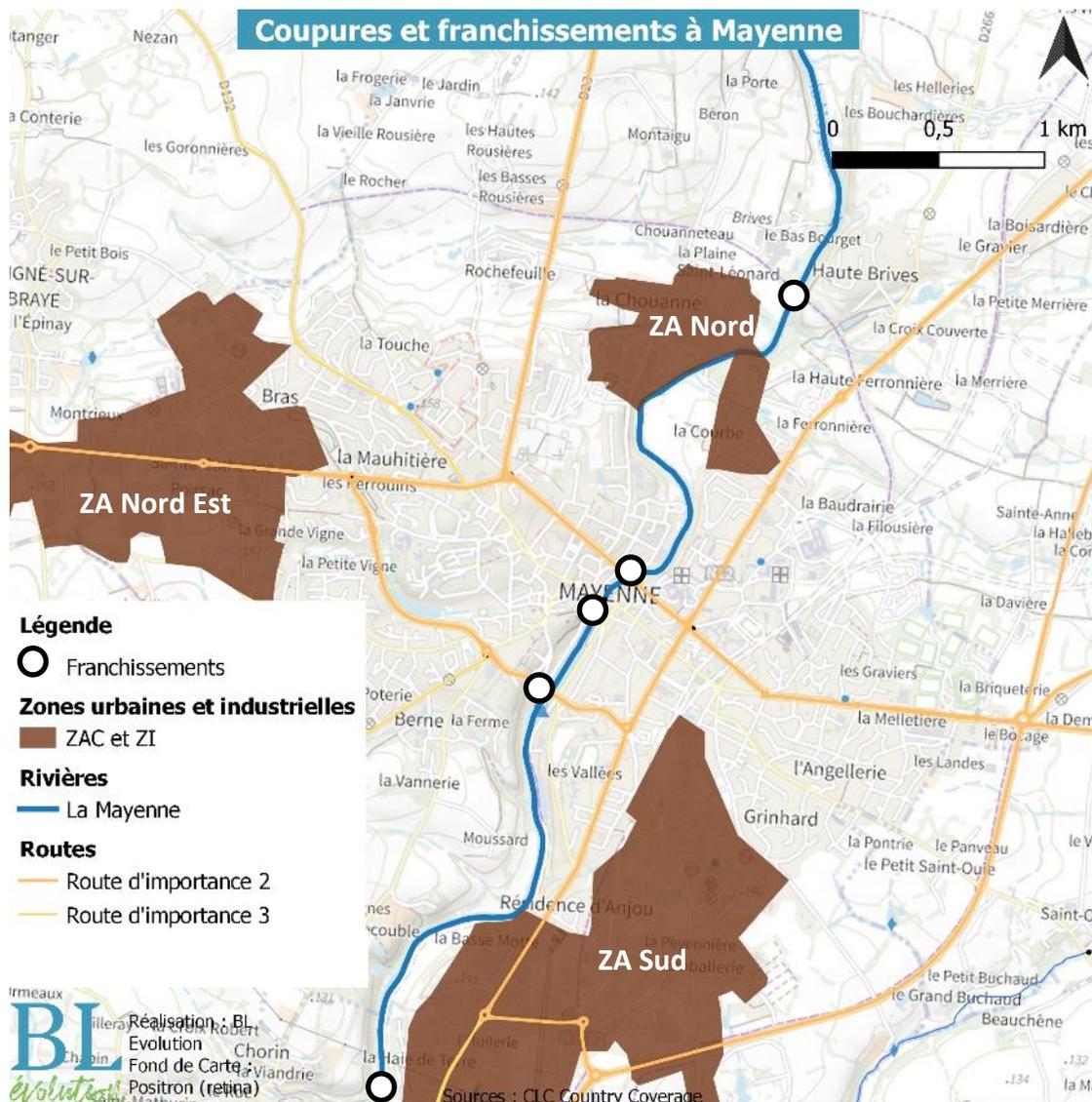
Morphologie du territoire

- Le relief constitue un obstacle modéré aux déplacements actifs sur quelques itinéraires sauf à envisager un Vélo à Assistance électrique.
- En revanche, la morphologie relativement plate du sud et du centre du territoire en fait un terrain propice à l'adoption de modes actifs.
- Un bouquet de solutions de mobilité complémentaires permettrait à tout un chacun de trouver un mode de transport adapté en fonction de ses contraintes et besoins.





Zoom sur Mayenne



- Les **rocales** autour de la ville sont des **coupures délicates** à franchir si on n'est pas motorisés. Des franchissements types sous-terrain ou ponts sont nécessaires pour pallier cela.
- 5 ponts relient les 2 rives au niveau de Mayenne, mais **seul le viaduc permet d'éviter de subir le dénivelé**. Ce pont relie aussi le pôle santé d'un qui regroupe la quasi-totalité des médecins et pharmacies.



➤ Au sein même de Mayenne, il y a un **enjeu fort à faciliter le franchissement des coupures naturelles et urbaines** afin de ne pas enclaver certaines zones d'activités essentielles à la vie des habitants.



Synthèse

En bref

- Le **maillage en étoile avec Mayenne comme centre attracteur**, et des **flux de véhicules importants** dans chaque direction favorisent la mise en place de **solutions de mobilité partagée** entre Mayenne, Laval et plusieurs autres villes.
- Bien que le nord du territoire connaisse des dénivelés forts qui jouent un rôle d'enclave pour Lassay-les-Châteaux, le **sud du territoire est globalement très plat, ce qui constitue un potentiel important à l'adoption des modes actifs.**
- En revanche, le **trafic très important dans le centre de Mayenne est aujourd'hui, avec le dénivelé entre les 2 rives de la Mayenne, le frein principal à l'usage du vélo en ville.**
- La proximité de Martigné-sur-Mayenne avec Laval implique de facto que les **habitants du sud du territoire appartiennent au bassin de vie et de travail élargi de Laval.** Le trafic routier sur la RN162 et la qualité du réseau cyclable entre Martigné et Laval offrent diverses solutions de mobilité alternatives pour les habitants de Sud.



- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre de mobilité alternative
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Prochaines étapes

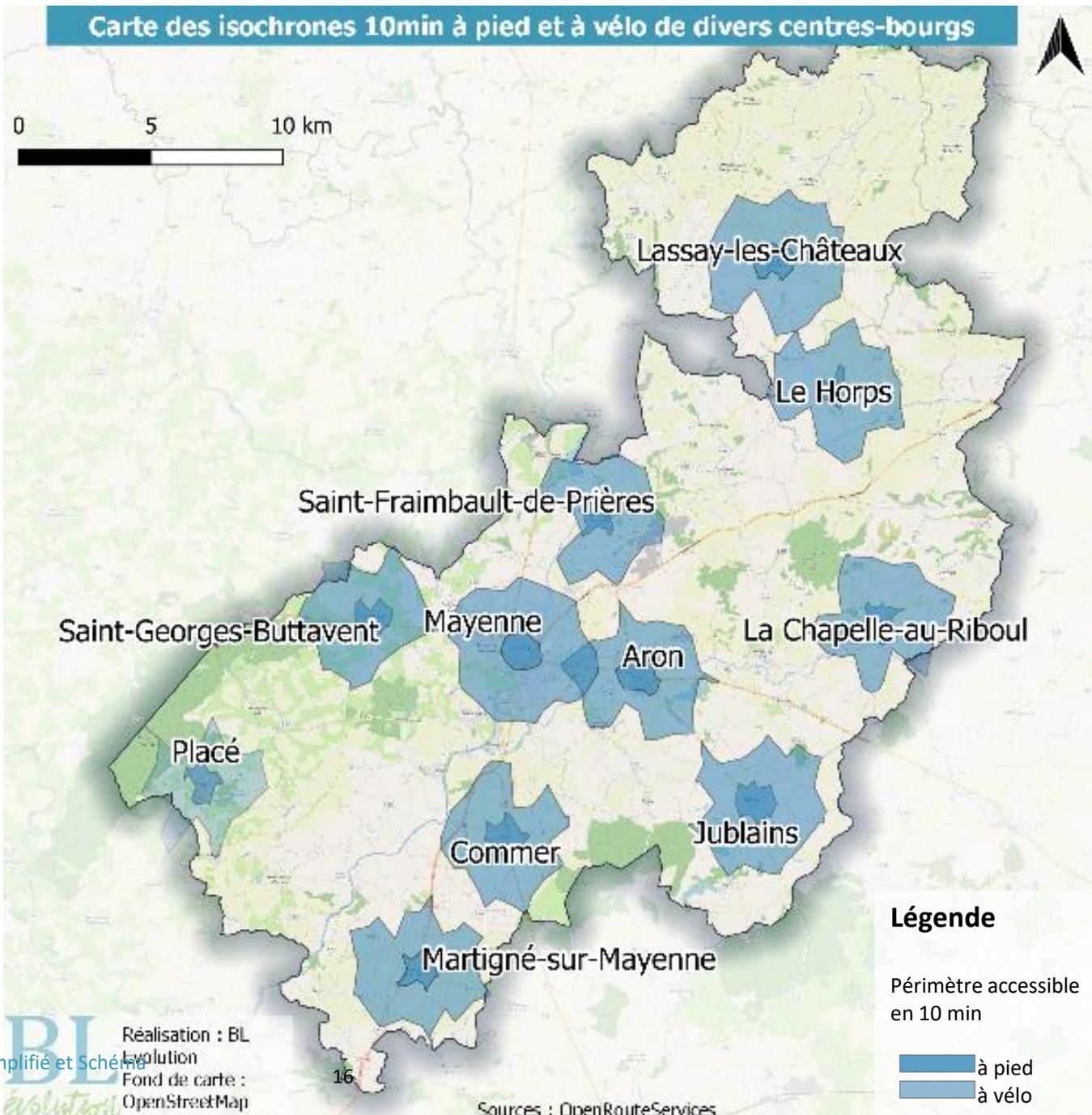


Analyse de la demande potentielle

Note méthodologique (valable pour toutes les cartes isochrones)

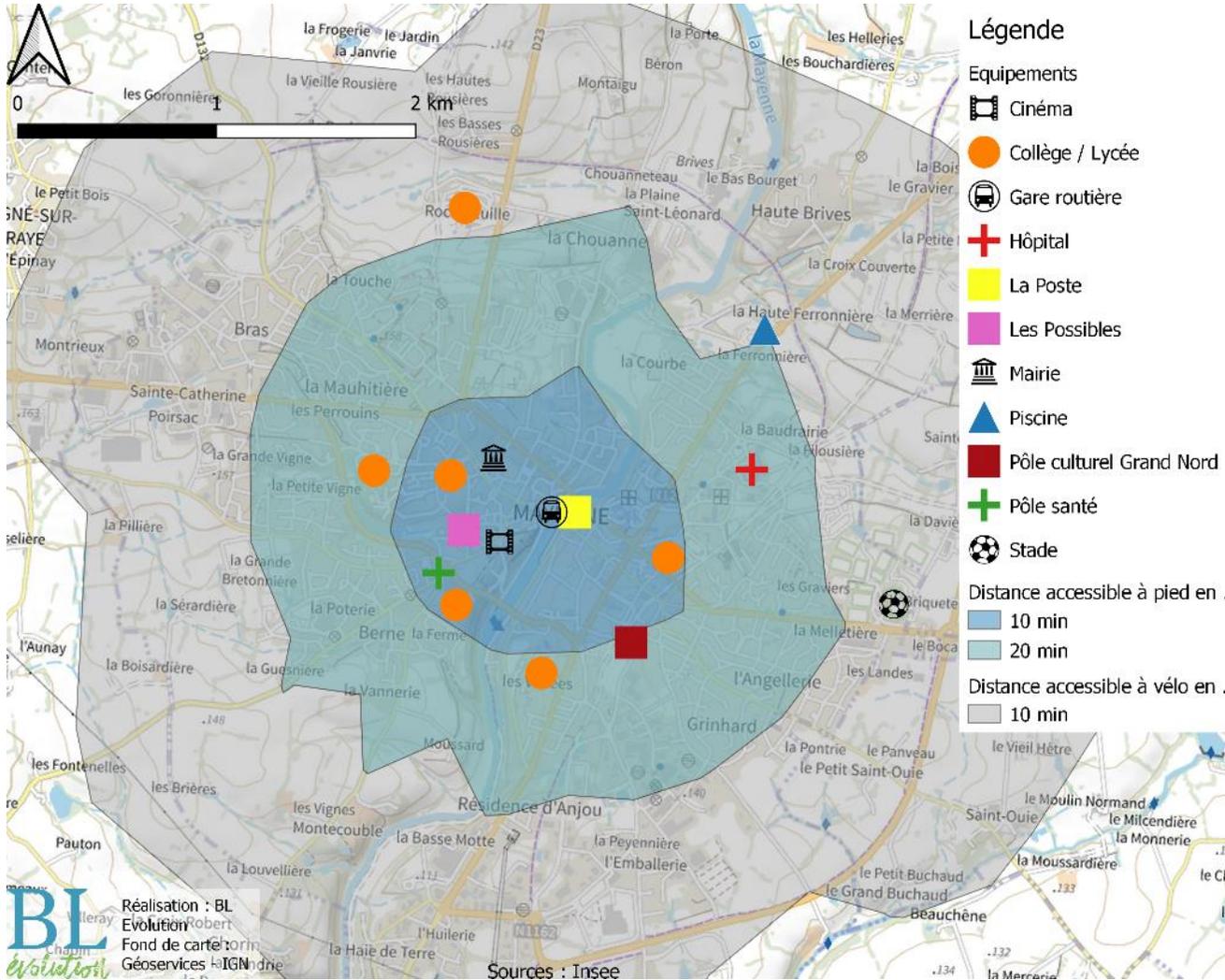
- Hypothèses :
 - 10 min à pied = rayon de 700 m
 - 10 min à vélo = rayon de 2 km
- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

Carte des isochrones 10min à pied et à vélo de divers centres-bourgs





Accessibilité au centre-bourg de Mayenne

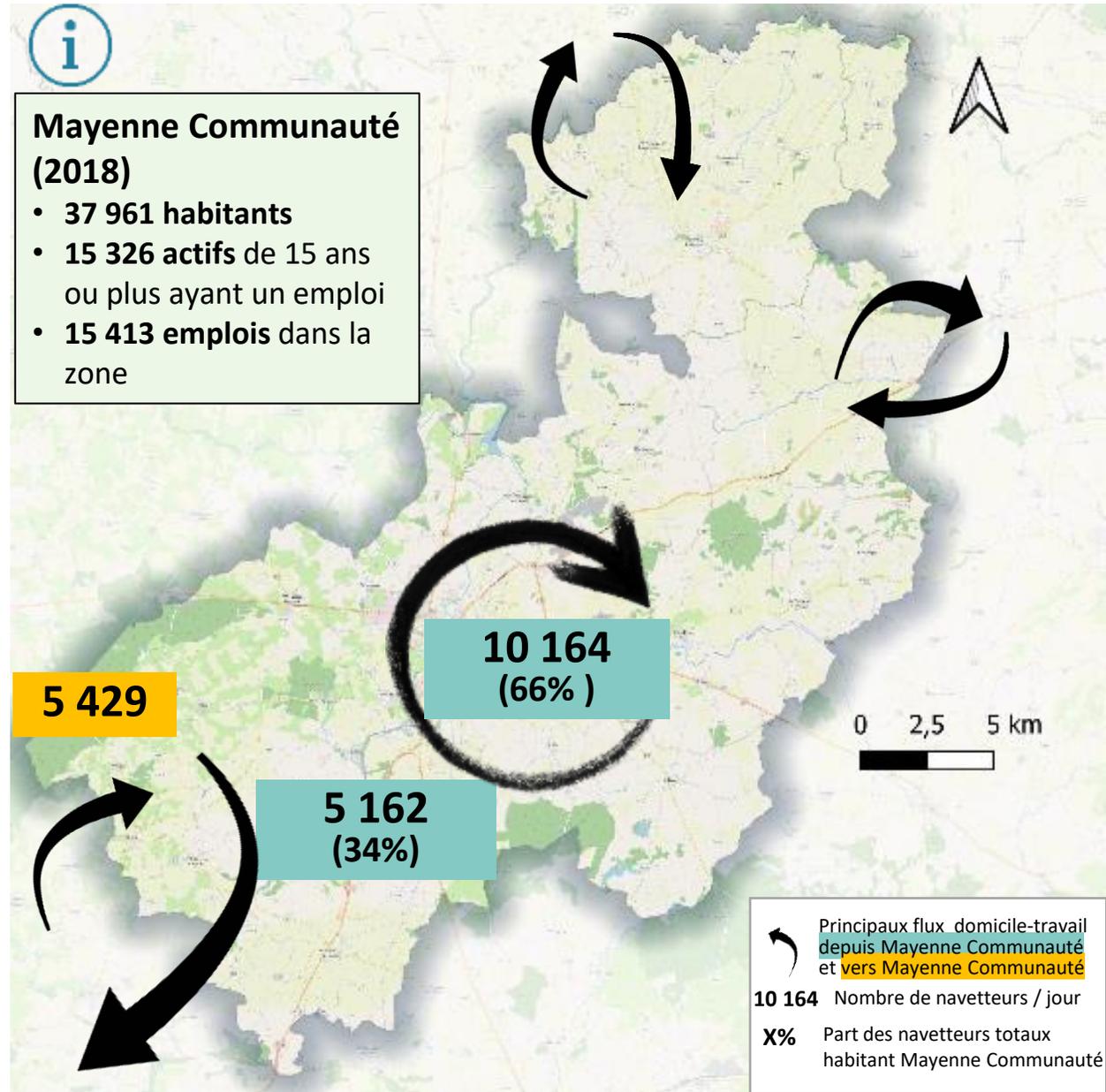


Motif de déplacement	Equipements générateur de flux
Aller au travail	Zones d'activité autour de Mayenne
Aller à l'école / accompagner ses enfants	6 écoles primaires, 3 collèges, 4 lycées, 1 CFA
Aller faire de petites courses	Carrefour City, Lidl, magasin bio, boulangerie, boucherie-charcuterie...
Aller faire du sport	Piscine, courts de tennis, stade, gymnase, salle de fitness...
Loisirs / culture / tourisme	Théâtre municipal, médiathèque, cinéma en centre ville, salles de fêtes, restaurants...
Démarches administratives / soins	Mairie, gendarmerie, poste, déchetterie, pôle de santé, pharmacies



Principaux flux domicile-travail

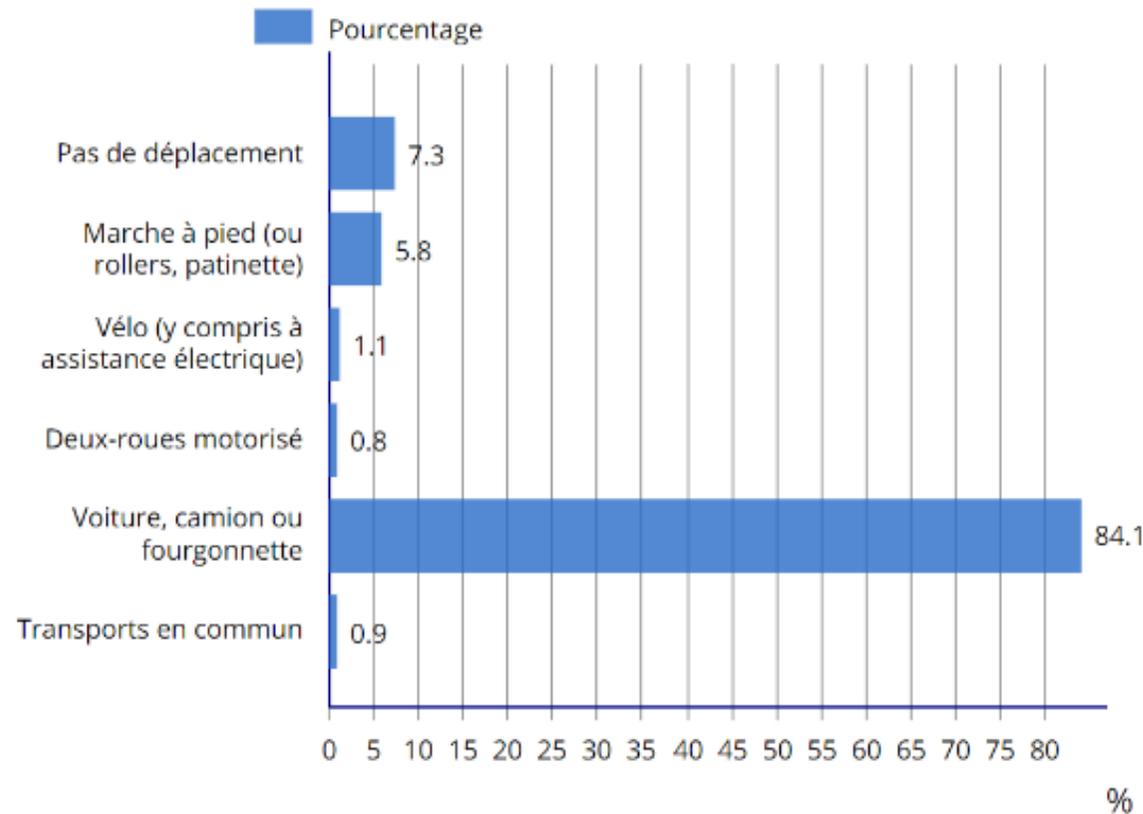
- **34%** des travailleurs sont en **déplacements pendulaires** avec des zones d'emplois **extérieures** à Mayenne Communauté.
- **66%** des travailleurs, soit **10 164** personnes, sont en **déplacements pendulaires** avec des zones d'emplois **internes** à Mayenne Communauté.
- **36%** des actifs travaillent dans **leur commune de résidence**, ce qui représente **5 495** personnes.





Habitudes de déplacements des actifs

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



- Cependant, ils sont **84% à se rendre au travail en voiture individuelle.**
- **Le taux de multi motorisation des ménages est stable à l'échelle de la CC : 45% des ménages possèdent 2 voitures ou plus. La multi motorisation reste un choix ou une obligation pour les couples biactifs.**
- **1,1% des habitants se déplacent à vélo pour leurs déplacements domicile-travail.**

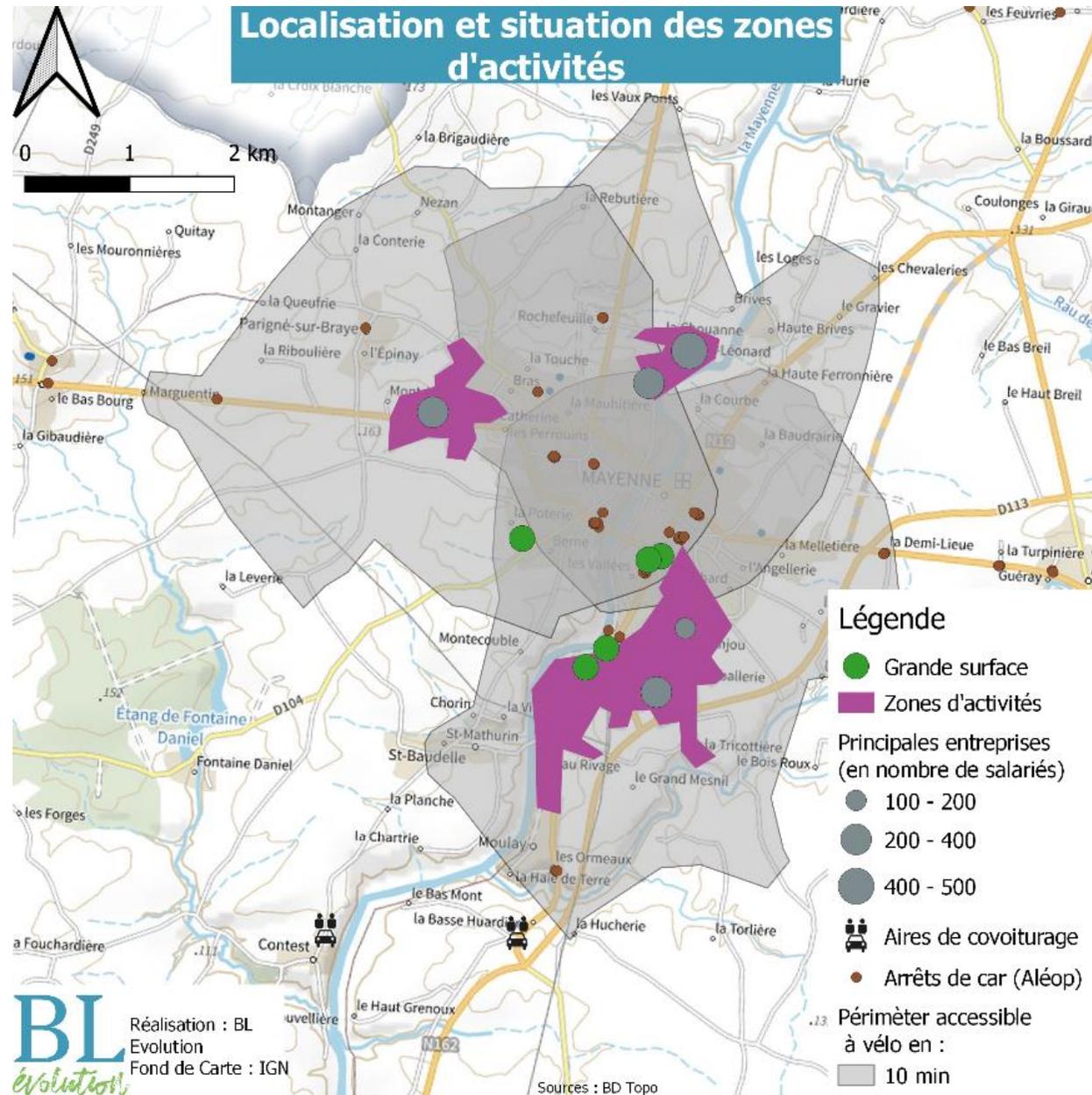


Analyse des pratiques et de la demande

Les déplacements domicile-travail

Focus Mayenne

- La plupart des bassins d'emplois à Mayenne sont accessibles en moins de 10 min à vélo depuis le centre-ville et les arrêts de bus, dont la gare routière.
- Enjeu d'améliorer l'emplacement des arrêts de bus du réseau Aléop sur la ligne 102 E pour favoriser l'utilisation du car auprès des salariés
- Enjeu d'augmenter la fréquence des cars du réseau Aléop le matin depuis Mayenne vers des communes alentours





Analyse des pratiques et de la demande Nature et caractéristiques des déplacements quotidiens

Enquête et concertation avec carte de Gulliver



Enquête Déplacements Mayenne Communauté

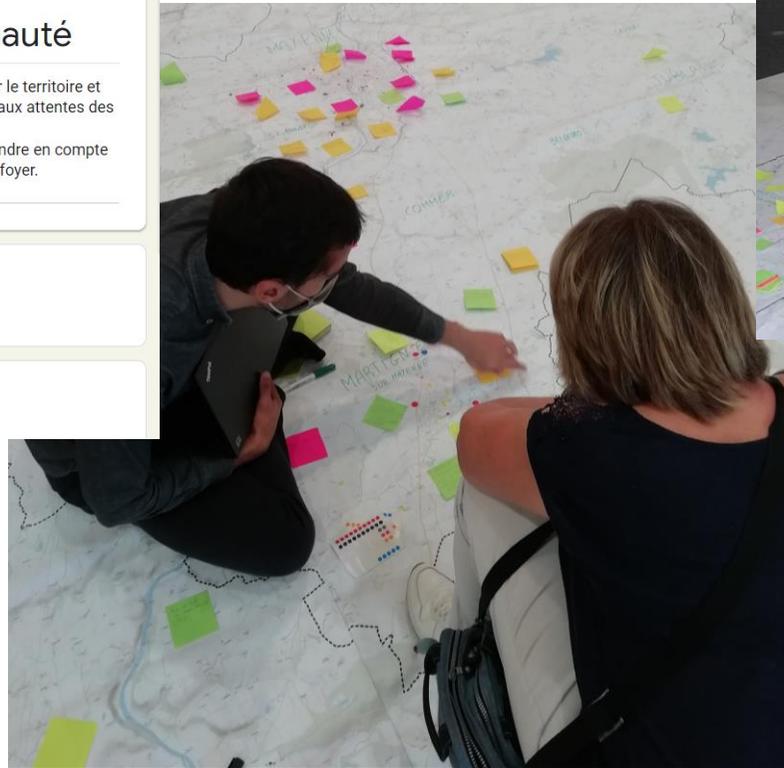
Mayenne Communauté souhaite connaître et comprendre les déplacements de la population sur le territoire et hors du territoire, afin de proposer des solutions nouvelles de mobilité adaptées aux besoins et aux attentes des habitants dans leur diversité.

Nous vous invitons à remplir ce rapide questionnaire (10 minutes environ) pour nous aider à prendre en compte l'ensemble de vos besoins. Merci également de le faire passer aux autres personnes adultes du foyer.

Partie 1 : Votre identité

Description (facultative)

Vous êtes





Analyse des pratiques et de la demande

Nature et caractéristiques des déplacements quotidiens

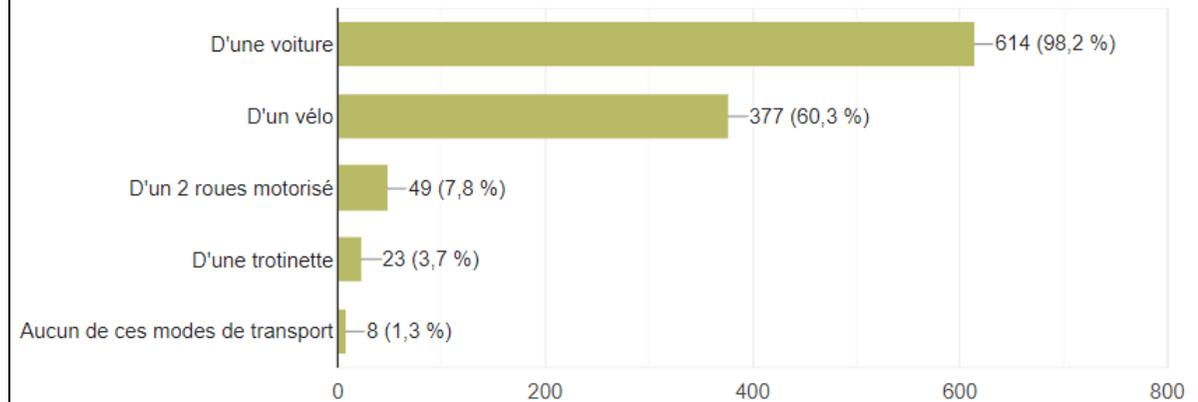
Les moyens de déplacement

Autosolisme

- 98% ont une voiture individuelle, ce qui confirme le **fort taux de motorisation des ménages**
- 8% disposent d'un 2 roues motorisé
- Plus de la moitié ont un vélo (60%)

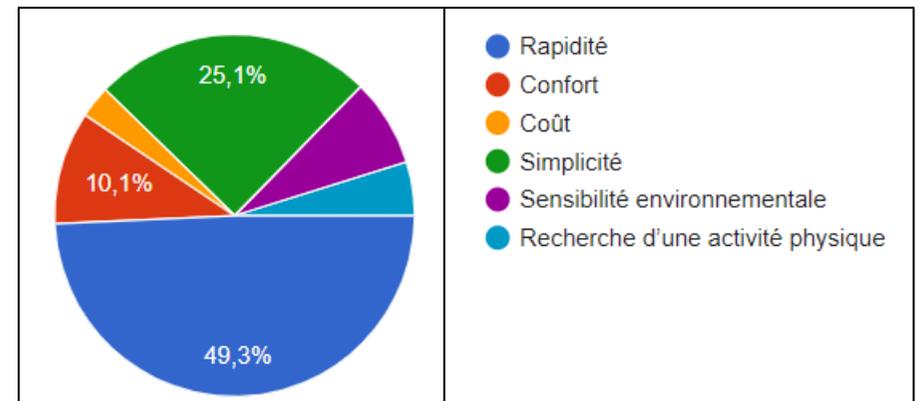
Disposez-vous, ou avez-vous accès de manière permanente à l'un des moyens de transport suivants ?

625 réponses



Critère de choix du mode principal de déplacement

- Pour la majorité des répondants (49%), **la rapidité est le critère principal de choix**
- Viennent ensuite la **simplicité** et le **confort**
- Pour espérer une adhésion de la population aux mesures, ces critères devront être intégrés à la réflexion sur les types de modes de déplacement qui composeront le bouquet de mobilité
- Ils donnent aussi à voir **les types d'arguments et d'incitation qu'il faudra communiquer afin d'entraîner un changement de comportement.**





Les besoins de déplacement

Itinéraires cyclables prioritaires à aménager sur le territoire

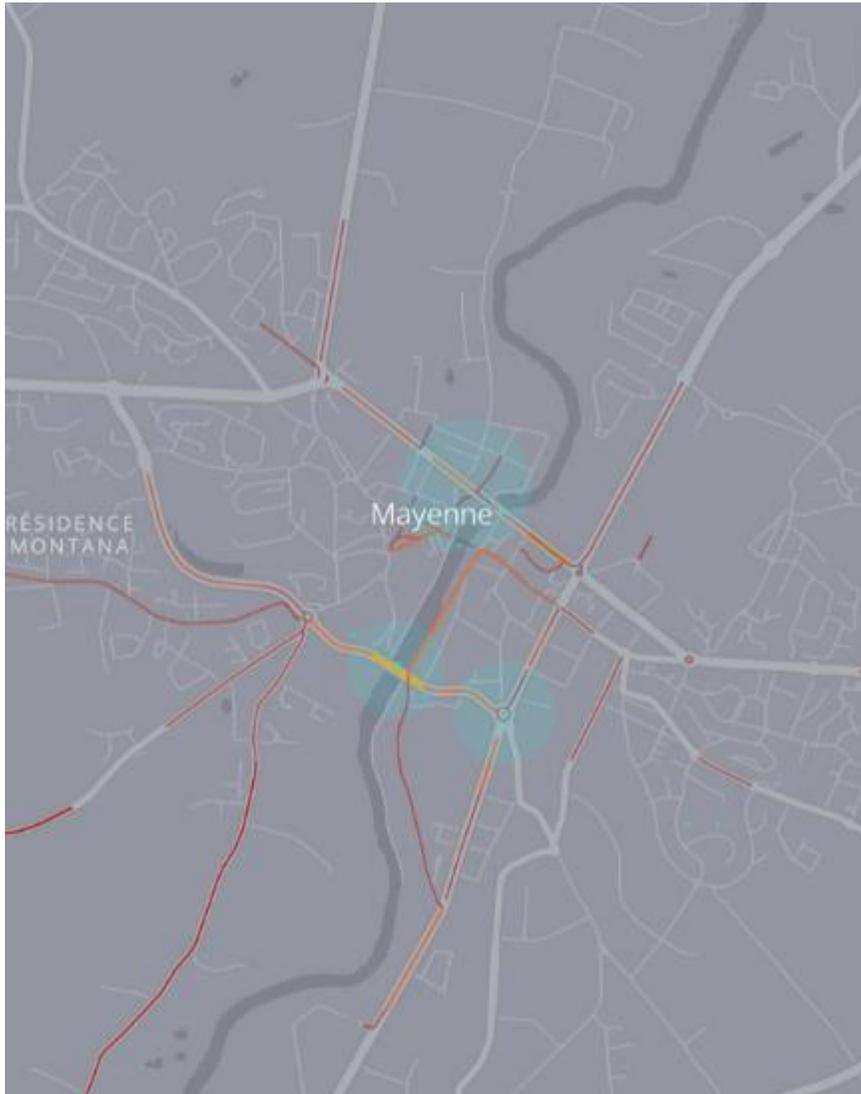
1. Liaisons intra-Mayenne
 - Accès aux zones commerciales (Lidl, Hyper U)
 - Accès aux équipements sportifs (stade, piscine)
 - Traversées Est-Ouest et Nord-Sud
 - Alentours des écoles et collèges
2. Liaisons Mayenne et communes limitrophes
 - St-Baudelle, Aron, La Bazoge-Montpinçon
 - La déchetterie, les ZA
3. Vélofrancette et accès aux voies vertes
 - Point d'attention sur les traversées de RN
 - Prolongation du chemin de halage
4. Liaisons intercommunales (hors Mayenne et communes limitrophes) pour des enjeux loisirs et touristiques

Champ libre

- Dépendance accrue à la voiture aujourd'hui
- Vitesse en ville
- Transports en commun
 - Plages horaires
 - Manque d'informations
 - Amélioration des stations de bus
- Intermodalité (manque de parkings)
- Autopartage : mise à disposition de véhicules par la municipalité (ex de la CCMA)
- Covoiturage : instaurer une incitation financière
- Vélo :
 - Besoin de plans et signalétiques
 - VAE trop coûteux
 - Manque de stationnements, notamment sécurisés
 - Absence de vestiaires pour se changer au travail
- Offre entre Mayenne et Laval peu satisfaisante (demande d'un retour du train)



L'enquête « Parlons Vélo » de 2019 sur Mayenne



- **92 personnes** ont répondu à l'enquête Parlons Vélo de 2019 organisée par la FUB sur Mayenne. Une nouvelle enquête est en cours dont les résultats sont prévus pour début 2022.
- **Points forts relevés** : conflits entre cyclistes et piétons très rares, facilité pour trouver un magasin ou réparateur de vélo et des vols de vélos peu fréquents.
- **Points faibles relevés** : **circulation très dangereuse** à vélo pour les enfants et personnes âgées, un **réseau d'itinéraires cyclables ne permettant pas d'aller partout de façon rapide et directe** et une communication en faveur des déplacements à vélo de la part de la ville inexistante.

À l'échelle de la région Pays de la Loire, Mayenne se situe dans le bas du tableau avec sa note globale de F.

D	Angers	E	Cordemais	D	Les Ponts-de-Cé	E	Saint-Sébastien-sur-Loire
D	Basse-Goulaine	E	Couëron	D	Les Sables-d'Olonne	D	Sainte-Luce-sur-Loire
F	Bonchamp-lès-Laval	F	Guérande	F	Mayenne	E	Saumur
C	Bouaye	D	La Baule-Escoublac	C	Nantes	E	Sautron
E	Bouguenais	D	La Chapelle-sur-Erdre	D	Orvault	E	Sévremoine
D	Carquefou	F	La Ferté-Bernard	D	Pornichet	D	Sucé-sur-Erdre
D	Château-Gontier	B	La Flèche	D	Rezé	E	Thouaré-sur-Loire
D	Châteaubriant	D	La Roche-sur-Yon	F	Saint-Étienne-de-Montluc	F	Trélazé
F	Cholet	E	Laval	D	Saint-Herblain	E	Vertou
E	Clisson	E	Le Mans	D	Saint-Nazaire		



Synthèse

En bref

- Bien que **36% des actifs travaillent dans leur commune de résidence, ils sont 84% à prendre la voiture pour se rendre au travail.**
- Par ailleurs, les **parts modales du vélo et des transports en commun sont assez faibles** comparées aux moyennes nationales, respectivement 1,1% et 0,9%, alors même que de nombreuses distances sont accessibles à vélo et que l'offre de transport en commun urbain et périurbain est développée.
- Les déplacements domicile-étude, au même titre que domicile-travail, internes à la CC font état d'un fort potentiel à l'adoption des modes de mobilité partagés et actifs.
- Des initiatives expérimentales en entreprise et pilotées par le GAL Haute Mayenne donnent de premiers résultats très positifs sur **l'adoption de ces modes de mobilités alternatifs par les salariés des nombreuses entreprises de Mayenne.**

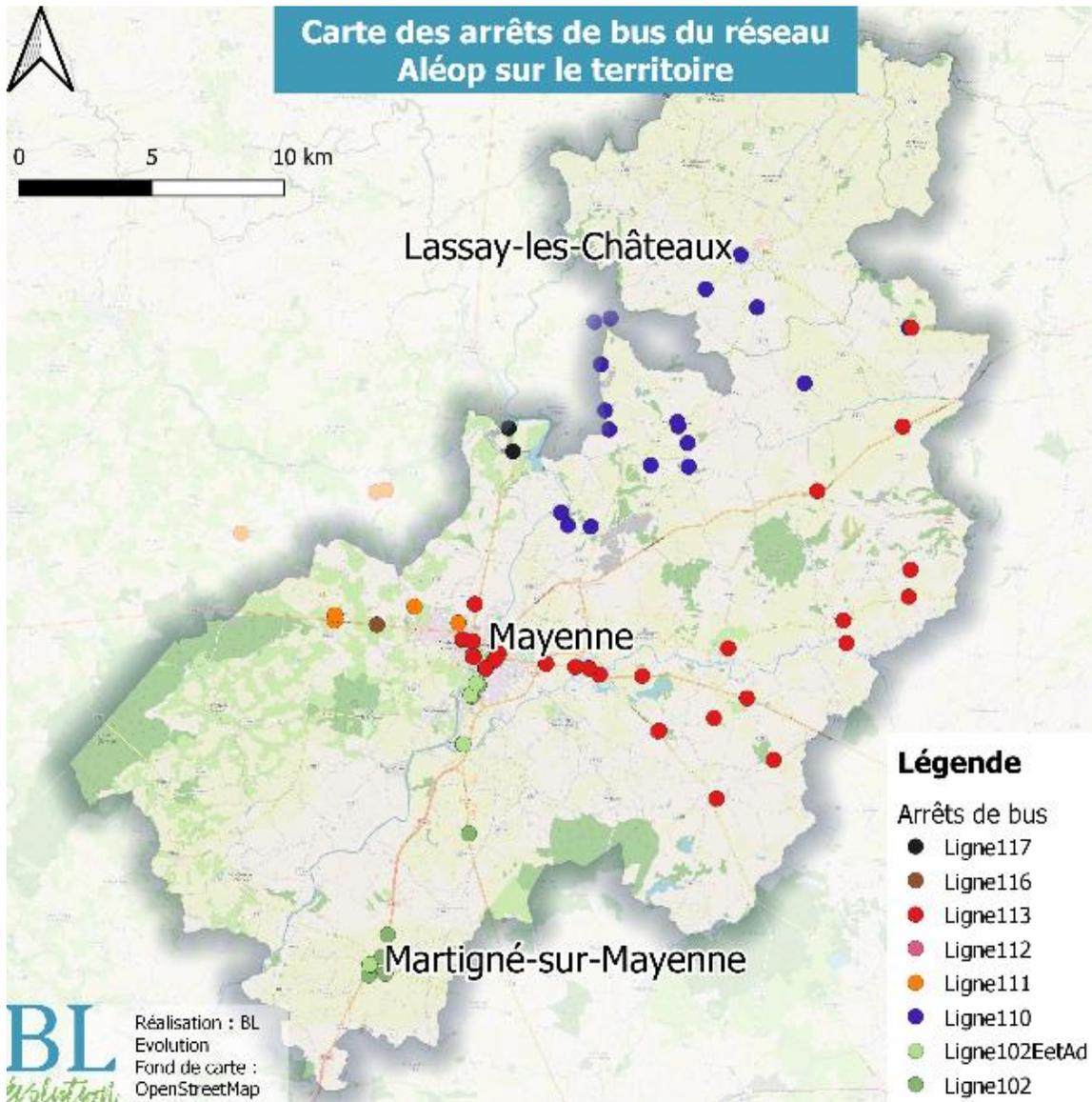


- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre de mobilité alternative**
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Prochaines étapes



L'offre de transports motorisés alternatifs à la voiture individuelle

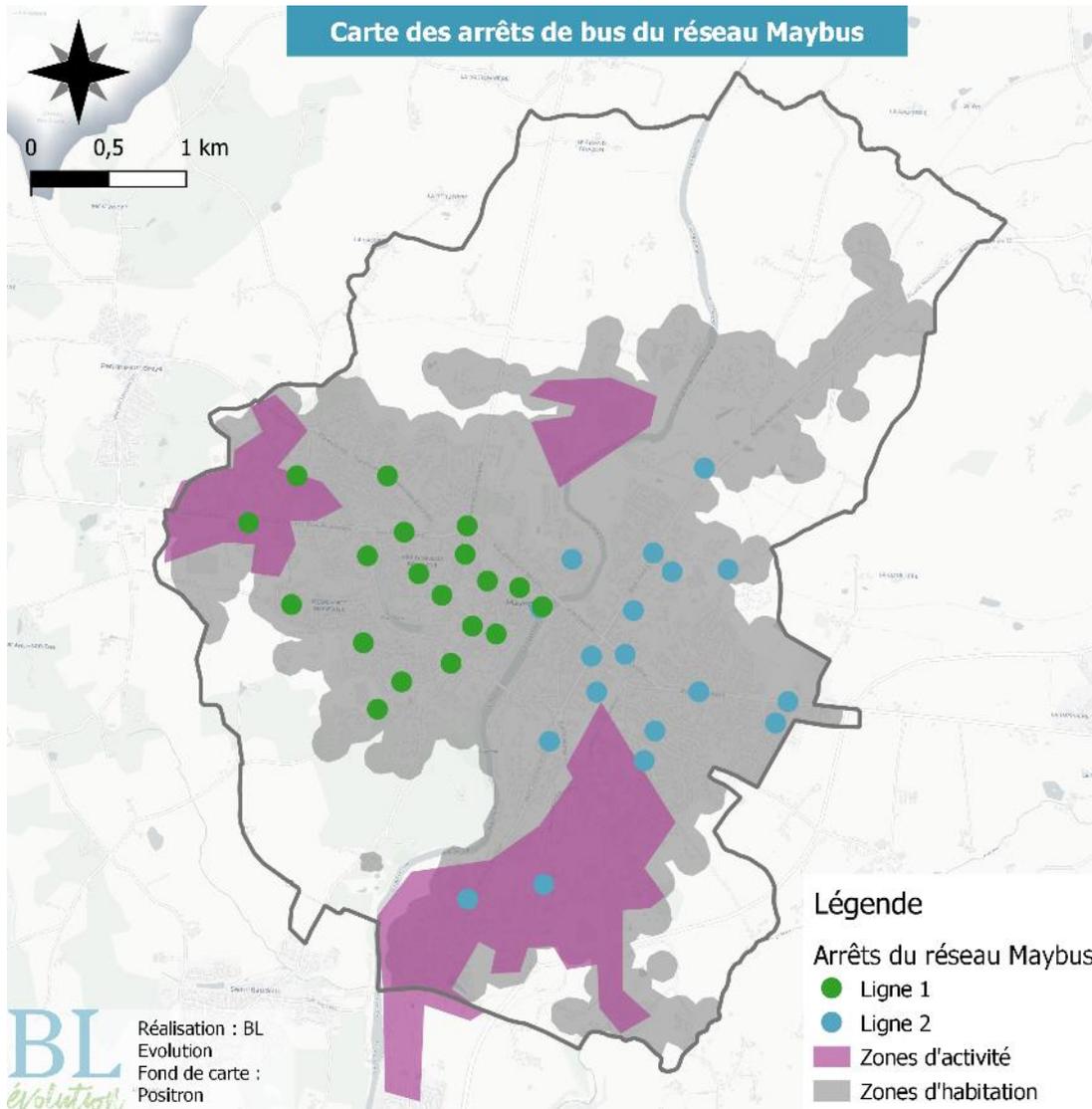
Une offre de transport en commun en cars périurbain assez riche et « grand public »



- 55% de la population totale se trouve à moins de 10 à pied d'un arrêt de car du réseau Aléop, et plus de 80% habite à moins de 10 min à vélo d'un arrêt de bus. Les **potentiels d'intermodalité marche/bus et vélo/bus** sont donc très grands.
- Les **fréquences de passage et les horaires des cars** sont un frein à son usage quotidien.
- Une **certaine insécurité à parcourir à vélo le « dernier km »** pour les habitants ruraux qui souhaitent rejoindre l'arrêt le plus proche
- Développer d'autres formes de mobilité partagée permettrait de **diversifier les offres de transport disponibles** pour aller d'un point A à un point B, et d'assurer une **meilleure multimodalité ainsi qu'une flexibilité accrue.**



Un potentiel fort, mais pas assez exploité



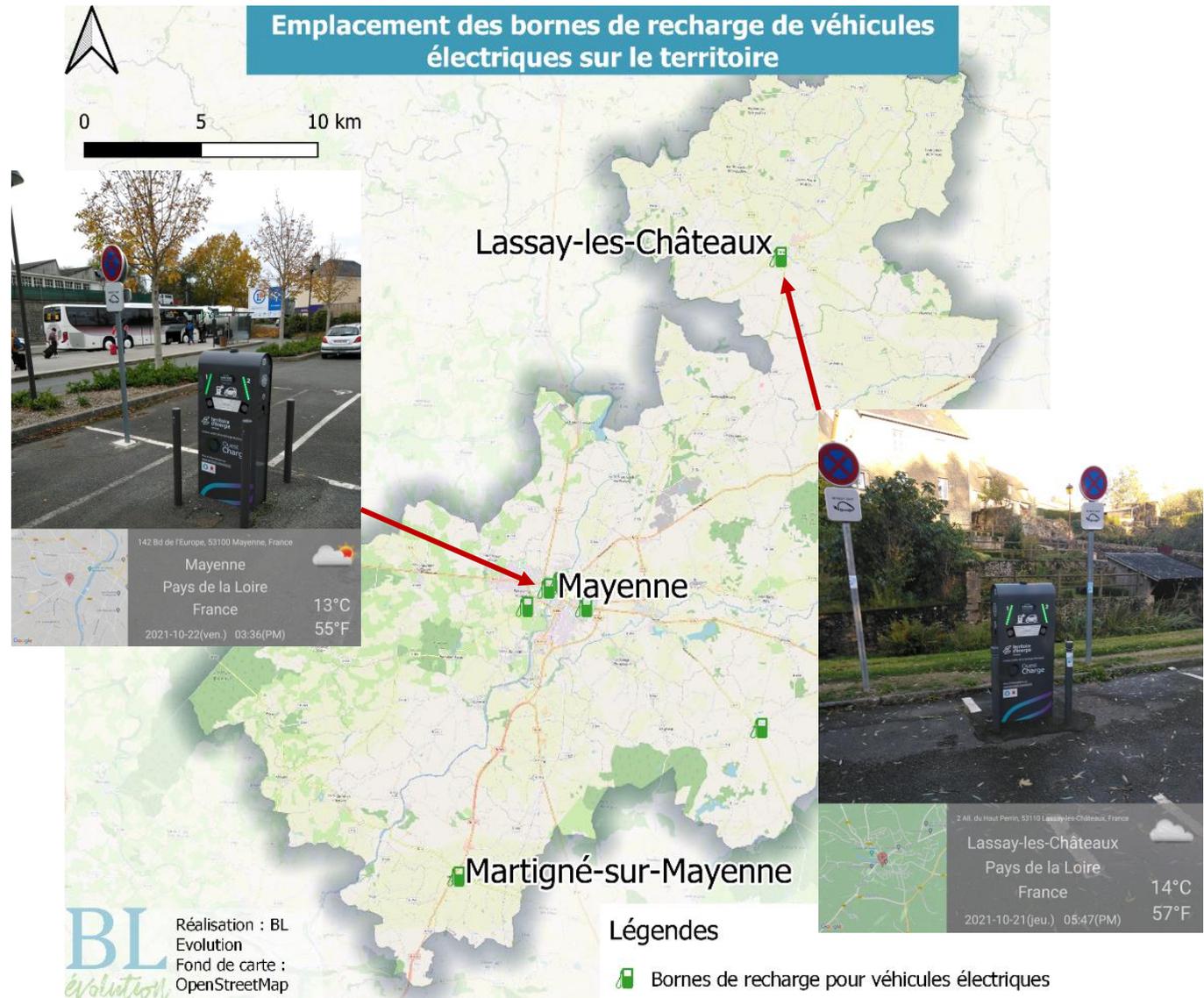
- Près de 79% de la population totale de Mayenne se trouve à moins de 10 à pied d'un arrêt de car du réseau Maybus. Plus de **91% de la population habite à moins de 10 min à vélo d'un arrêt de bus.**
- Maybus dessert également très bien les zones d'activité. Les **potentiels d'intermodalité marche/bus et vélo/bus sont très grands.**
- **Les principaux freins relevés sont :**
 - Un besoin de service le matin qui desserve les zones d'activité ;
 - Un besoin de changer l'image de ce service.



L'offre de transports motorisés alternatifs à la voiture individuelle

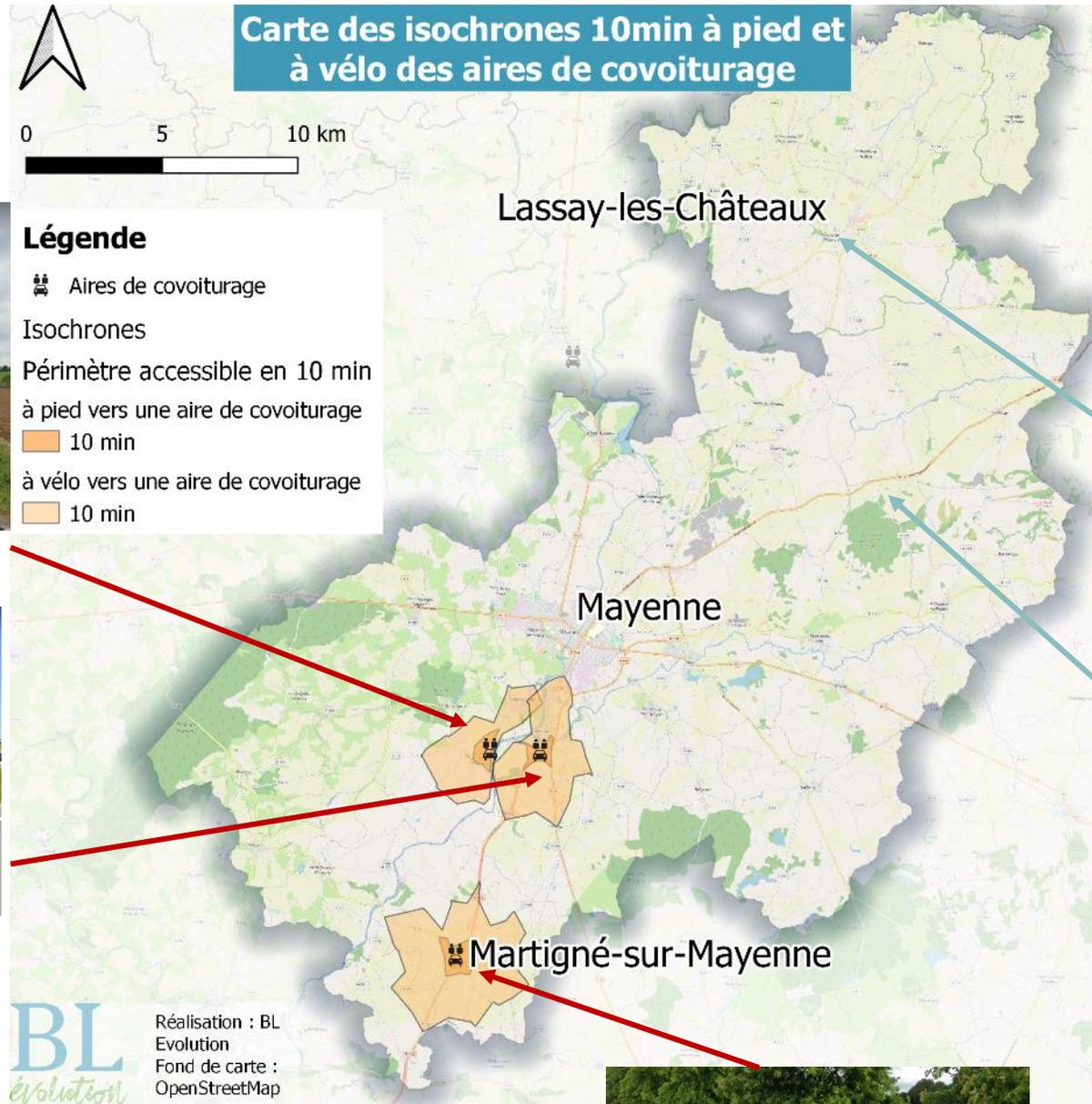
Une mobilité électrique en augmentation grâce à un maillage progressif du territoire en bornes de recharge

- **10 bornes à charge rapide particulièrement adaptées aux itinérances région/département** et installée sur des axes structurants,
 - 1 à Lassay les Châteaux
 - 1 à Martigné
 - 1 à Jublains
 - 7 à Mayenne
- Une station de distribution de GNV et Bio GNV est en cours de construction à Aron, à proximité du contournement routier Nord. Elle devrait être opérationnelle pour début 2022.





L'offre de transports motorisés alternatifs à la voiture individuelle

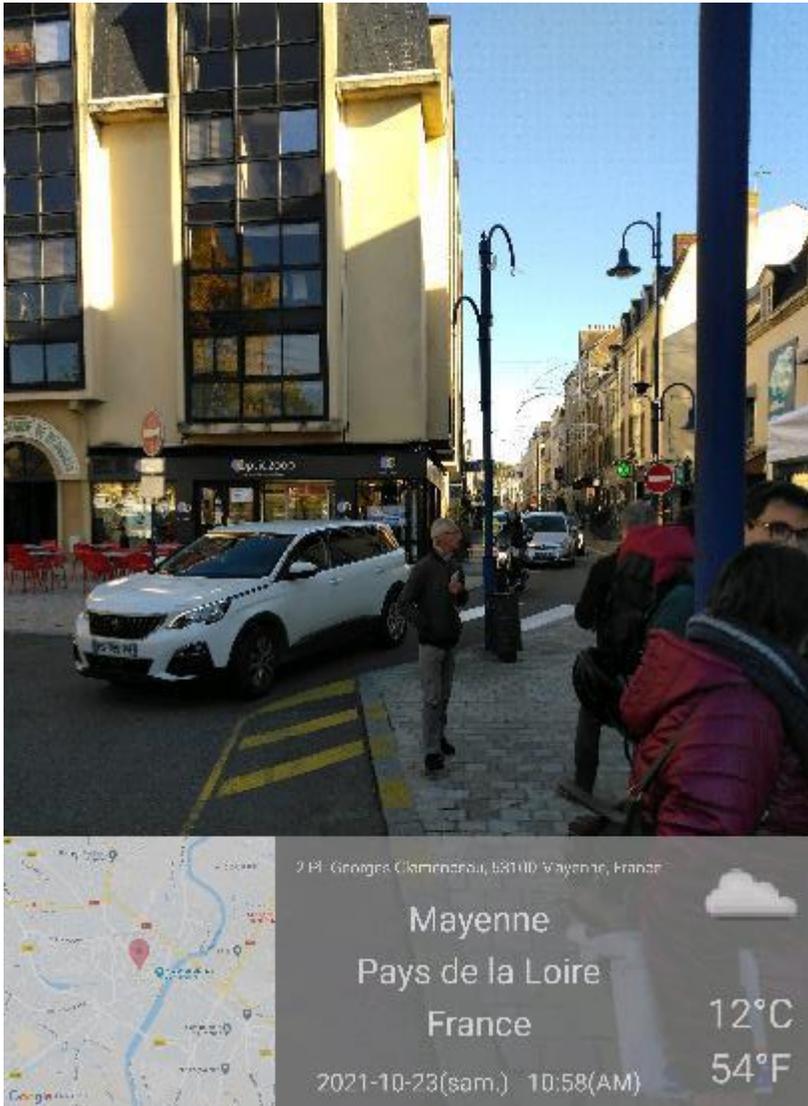


D'autres parkings non identifiés comme aires de covoiturage, existant à l'entrée des bourgs et au sein de Mayenne ont des potentiels pour devenir des lieux de covoiturage :





Place de la voiture en ville



Plusieurs constats :

- Le **stationnement est gratuit en ville.**
- Il y a très peu de limitation d'accès au centre-ville pour les voitures les jours de marché, comme en témoigne la photo ci-contre.
- Par ailleurs, le centre-ville donne aujourd'hui globalement la priorité à la pratique de la voiture sur les autres modes.

Réponses à apporter

L'expérimentation de zone de rencontre dans le centre bourg est une excellente initiative, mais elle pourrait aller plus loin les jours de marché ou le WE, en piétonnisant une partie du centre-ville par exemple.

De manière générale, il y a un enjeu à sécuriser les cœurs de bourgs (zone de rencontre) pour favoriser le commerce et les échanges locaux (et par ricochet la circulation à vélo et à pied).

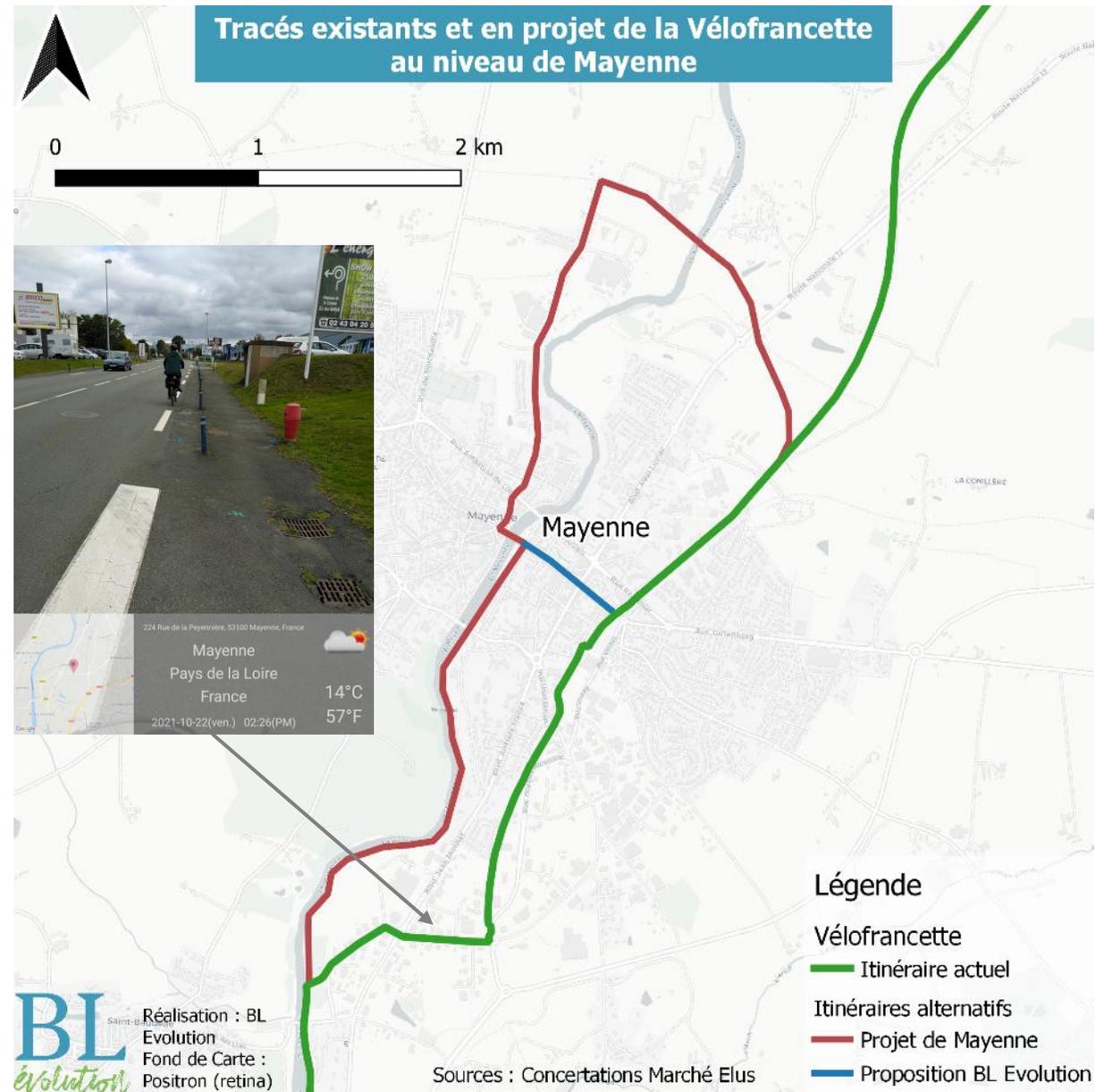


- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre de mobilité alternative
- **Analyse de l'offre cyclable**
- Synthèse des enjeux
- Prochaines étapes



La Vélo Francette

Fort enjeu à capitaliser sur le flux de cyclistes sur la Vélofrancette pour qu'ils s'arrêtent à Mayenne, fassent vivre le centre-ville, été idéalement puissent irriguer le reste du territoire autour de Mayenne. **En moyenne, un cyclotouriste dépense 60€/jour**





Les voies vertes

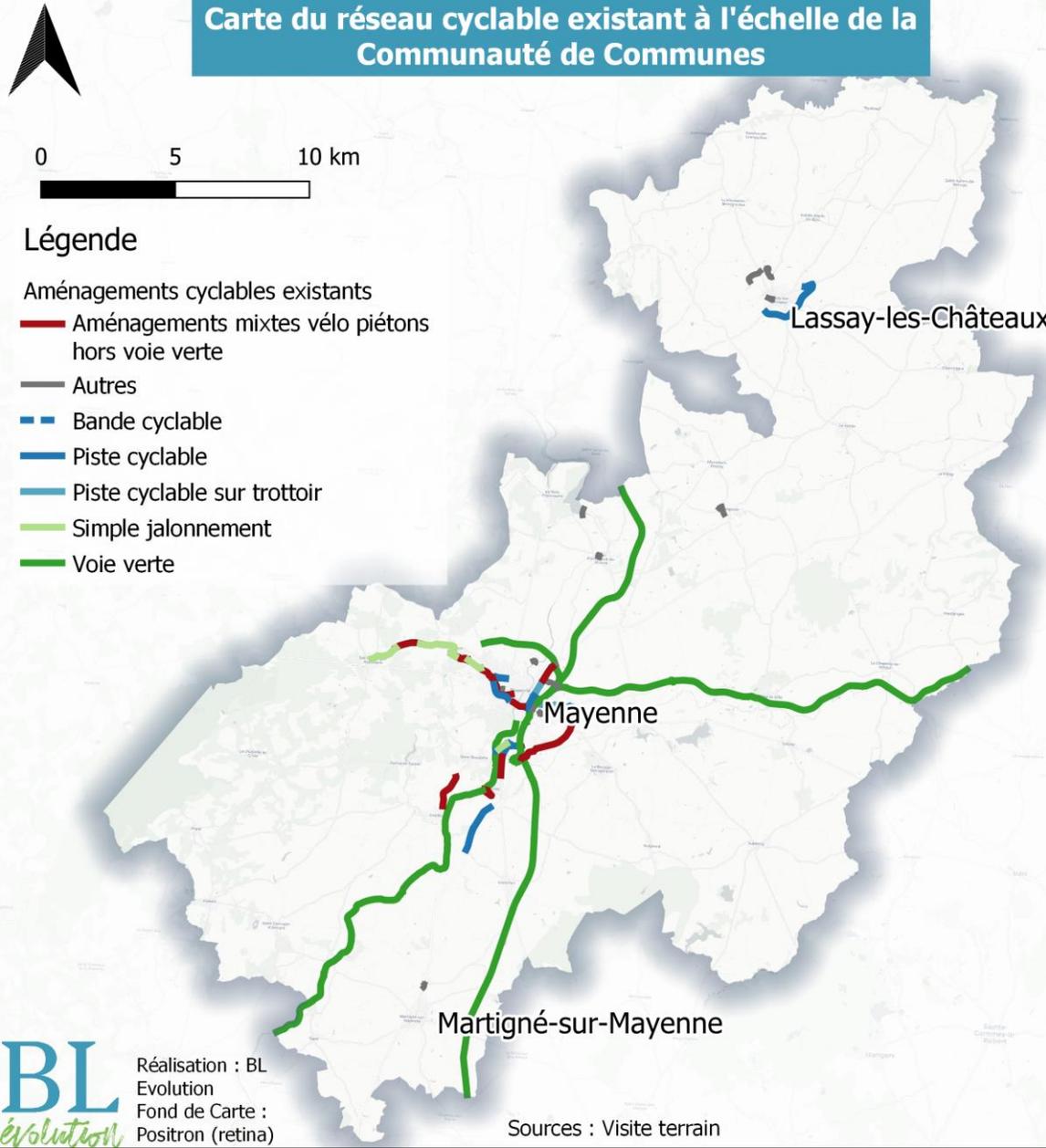
- Il y a un fort intérêt à s'appuyer sur le réseau de voies vertes existantes pour relier les différentes villes du territoire à Mayenne.
- Un enjeu est de rendre ces voies praticables toute l'année afin de rendre l'usage utilitaire dominant.
- Cela pose des questions :
 - le type de revêtements de ces voies vertes, en tenant compte de l'intérêt de les bitumer aux alentours de Mayenne par exemple ;
 - Les compétences des collectivités dans l'entretien des voies vertes (département, communes, CC).



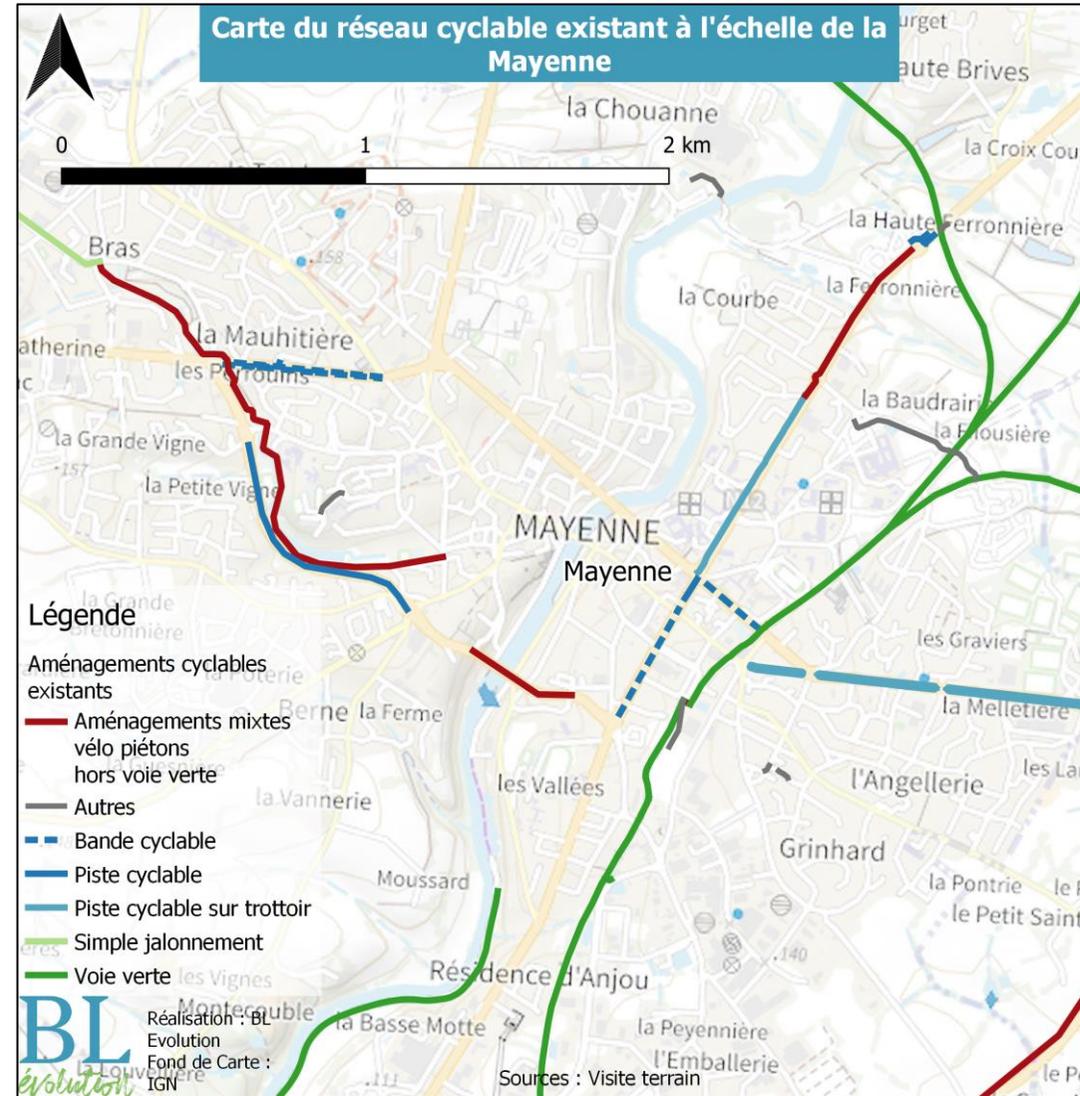


Le réseau cyclable existant

Carte du réseau cyclable existant à l'échelle de la Communauté de Communes



Carte du réseau cyclable existant à l'échelle de la Mayenne

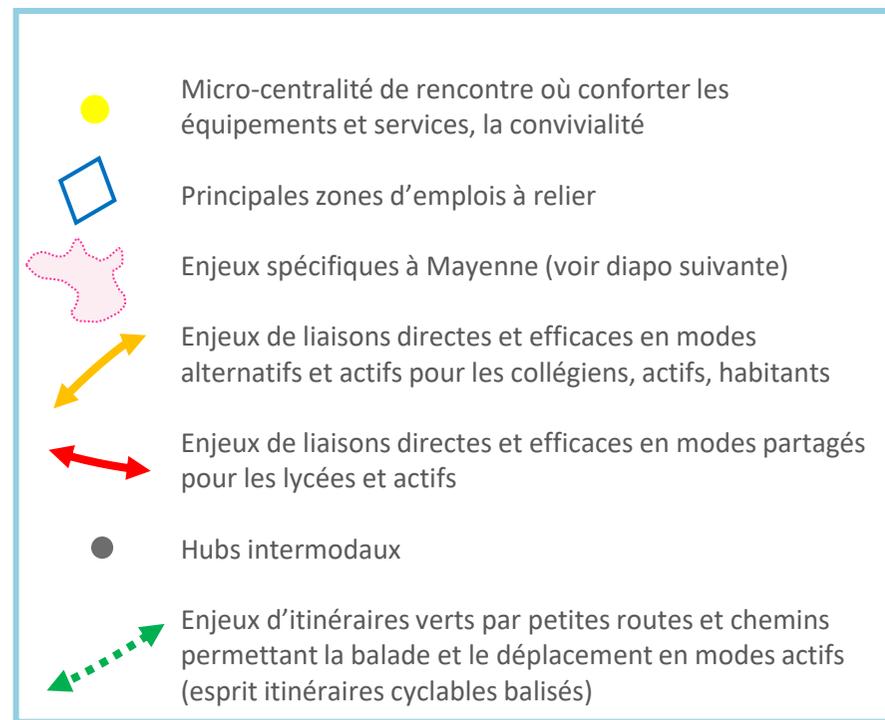
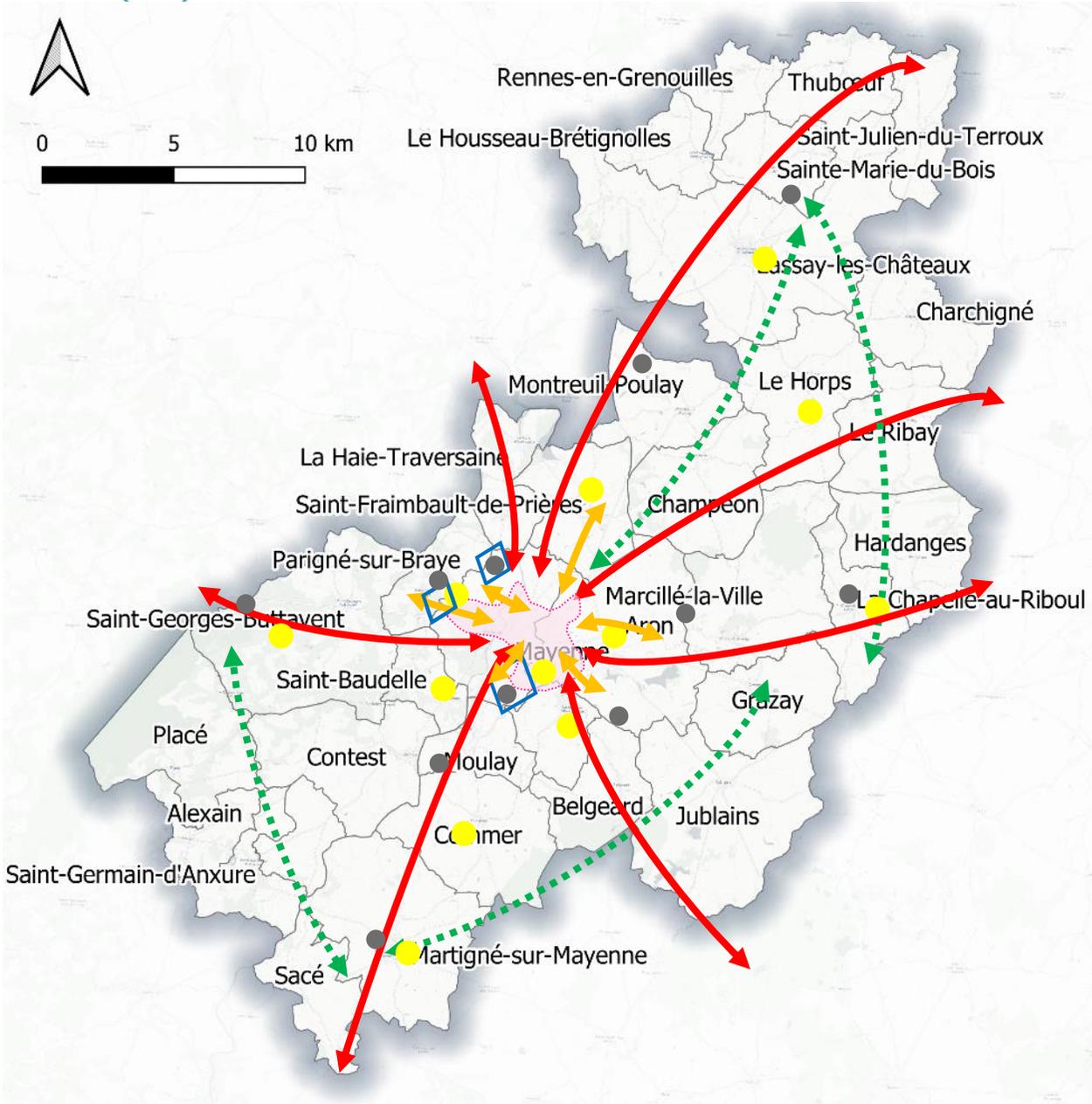




- **Morphologie du territoire**
 - Bassins de vie et flux routiers
 - Démographie et composition sociale
 - Relief et coupures
- **Analyse de la demande potentielle**
 - Accessibilités
 - Analyse de l'enquête
 - Focus sur les déplacements DT et DE
- **Analyse de l'offre de mobilité alternative**
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - Projets vélo et hiérarchisation du réseau routier
 - Le réseau cyclable existant
 - Les centre-bourgs
 - Les liaisons interbourgs
- **Synthèse des enjeux**
- **Prochaines étapes**



Synthèse des enjeux et lignes de désir



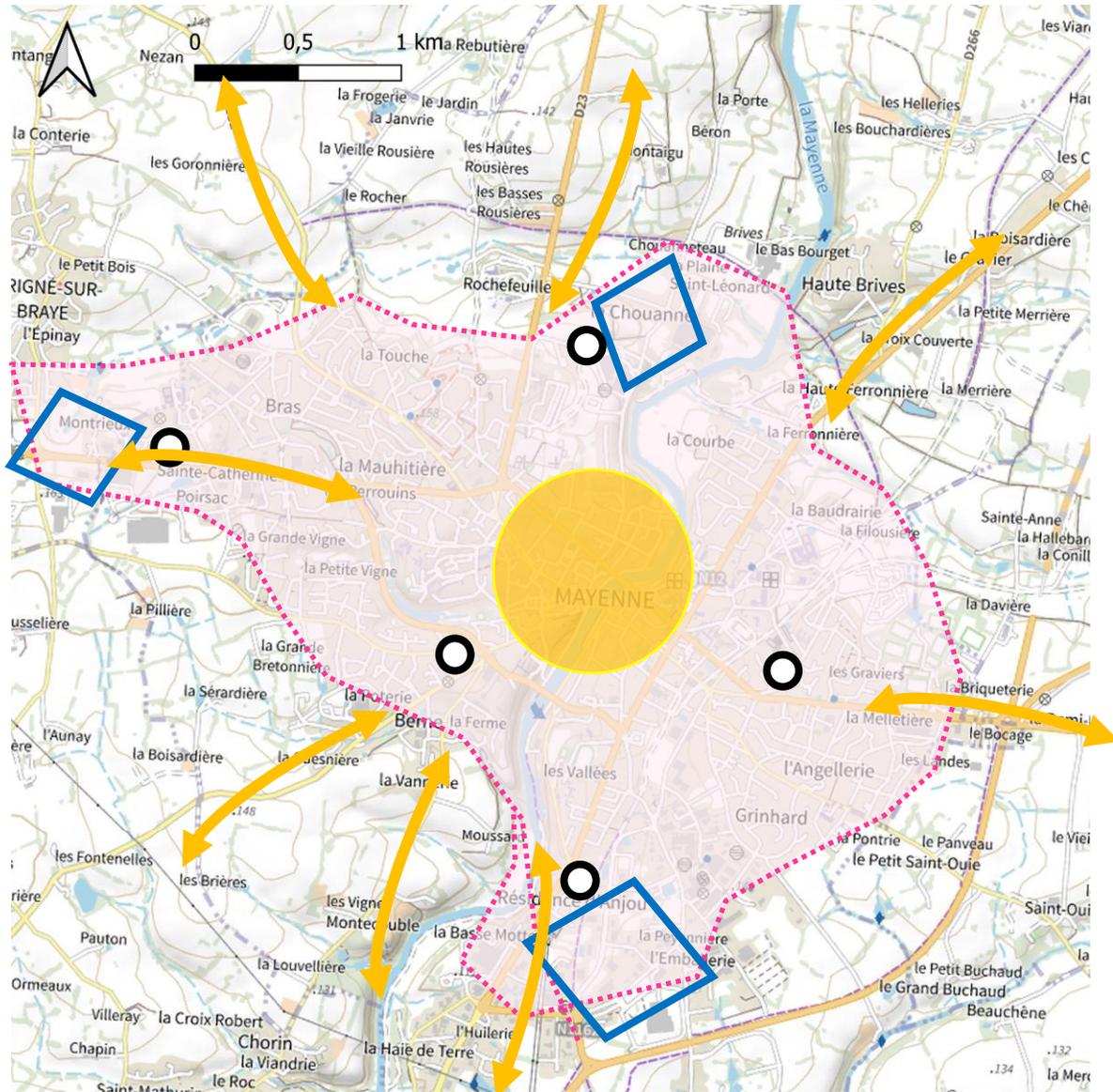
La carte ci-contre **représente les différentes lignes de désir** du territoire. Il s'agit des itinéraires correspondant au croisement des besoins de mobilités des habitants et au potentiel de report modal à pied, à vélo, en bus et en modes partagés.

Les scénarios chercheront à **identifier des liaisons** le long de ces lignes de désirs.

Les scénarios devront aussi **définir les possibilités d'aménagement** permettant de répondre à chacune de ces lignes de désirs.



Synthèse des enjeux et lignes de désir – Zoom sur Mayenne



-  Échelle de centre bourg et de quartier où maximiser la qualité de l'espace public pour la marche de tous (zone de rencontre / 20) donnant la priorité aux circulations douces
-  Enjeux de liaisons douces et partagées dans le rayon des 2km à pied, vélo, trottinette, fauteuil, bus, etc.
-  Principales zones d'emplois à relier
-  Enjeux de liaisons directes et efficaces en modes alternatifs et actifs pour les collégiens, actifs, habitants
-  Hubs intermodaux



Vision à 3 niveaux différents :

À l'échelle de la ville de Mayenne, et dans une moindre mesure de Martigné-sur-Mayenne et Lassay-les-Châteaux :



Apaiser la circulation dans le centre des véhicules motorisés, en particulier des poids lourds, en limitant la vitesse sur une large partie de la ville, et en renvoyant le trafic sur un seul ou deux ponts afin de favoriser les franchissements pour les modes actifs ;



Donner davantage de place aux piétons et vélo via l'aménagement de zones piétonnes, de zones de rencontre et d'aménagements cyclables favorables aux mobilités actives, jusqu'aux sorties des bourgs ;

À l'échelle des communes limitrophes de ces pôles :



Aménager des liaisons cyclables sécurisées entre le pôle et ces communes, en s'appuyant d'abord sur le réseau dense de voies vertes existantes qui devra être rendu praticable en tout temps, ainsi que sur les routes départementales ou communales existantes à faible trafic ;



Traiter les franchissements stratégiques, aménager un réseau sécurisé et efficace lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est envisageable ;



Communiquer sur la qualité de service des transports Maybus et de la proximité des habitants avec les arrêts. Étendre le service aux communes limitrophes et étendre son service la matinée afin de permettre aux actifs de rejoindre les zones d'activité.

À une échelle plus large, ainsi que des pôles extérieurs à Mayenne Communauté :



Mettre en place des « lignes » de mobilité partagée le long d'axes au trafic élevé sur un modèle de maillage en étoile avec Mayenne pour centre, tout en développant des parkings intermodaux le long de ces axes et à proximité des bourgs et des zones d'activité ;



Affiner le maillage des arrêts du réseau Aléop au niveau des zones d'activité notamment, tout en assurant une synchronisation des horaires avec les trains à Laval, et en améliorant la fréquence de passage dans certaines communes rurales dotées d'entreprises ;



Appuyer le développement des mobilités partagées par la mise en place d'un ensemble de services d'animation, de communication, de sensibilisation et de politiques tarifaires incitatives afin d'embarquer la population et d'accélérer les changements de comportement ;



Mettre en place un jalonnement et une signalétique incitatifs, tant dans Mayenne que sur les voies secondaires pour le reste du territoire, afin de promouvoir les trajets de 15 à 30 min et de développer un cyclotourisme local.



- **Morphologie du territoire**
 - Bassins de vie et flux routiers
 - Démographie et composition sociale
 - Relief et coupures
- **Analyse de la demande potentielle**
 - Accessibilités
 - Analyse de l'enquête
 - Focus sur les déplacements DT et DE
- **Analyse de l'offre de mobilité alternative**
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - Projets vélo et hiérarchisation du réseau routier
 - Le réseau cyclable existant
 - Les centre-bourgs
 - Les liaisons interbourgs
- **Synthèse des enjeux**
- **Prochaines étapes**



Sept. – Déc. 2021

Diagnostic participatif

- 1 enquête en ligne
- Des entretiens
- Des visites de terrain à vélo
- 1 partage du diagnostic pour le lancement du comité usagers
- 1 comité de pilotage de validation du diagnostic

Jan – Mars 2022

Stratégie : Scénarisation

- 1 Comité usagers pour discuter des propositions du bureau d'études
- 1 Séminaire stratégique avec élus et techniciens
- 1 COTECH de travail sur les scénarios
- 1 COPIL de validation de la stratégie d'aménagement

Avril – Mai 2022

Plan d'actions : Programmation

- 1 Comité usagers pour échanger sur la communication et les services
- 1 COTECH de travail sur la programmation
- 1 COPIL de validation finale



Les territoires qui ont l'ambition de se développer de manière durable font confiance à notre équipe d'experts depuis plus de 8 ans.

BL évolution est un bureau d'études et de conseils en développement durable.

Au service de la société, notre équipe engagée souhaite diffuser une vision résiliente de l'aménagement des territoires en associant une vision fortement participative à une prise de conscience réaliste et éclairée des enjeux du XXI^e siècle.

Contact : guillaume.martin@bl-evolution.com