

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PROJET DE BOULEVARD NATURE 2

Dossier d'enquêtes publiques conjointes : Préalable à l'Utilité Publique et enquête parcellaire

✚ MAITRE D'OUVRAGE

Le Mans Métropole

✚ ADRESSE DU DEMANDEUR

Le Mans Métropole
Hôtel de Ville
2 place Saint Pierre - 72039 Le Mans Cedex 9

✚ ADRESSE DE CORRESPONDANCE

Le Mans Métropole
Direction Gestion Durable, Services Urbains et Patrimoine
Service Nature en Ville
CS 40010 - 72039 Le Mans Cedex 9

TABLE DES MATIERES

DOSSIER D'ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES : PREALABLE A L'UTILITE PUBLIQUE ET ENQUETE PARCELLAIRE	1
VOLUME 1 : DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A L'UTILITE PUBLIQUE	4
PREAMBULE	8
1. -NOTICE EXPLICATIVE	9
1.1 OBJET DE L'ENQUETE	9
1.2 BUT DE L'ENQUETE	9
1.3 LOCALISATION	9
1.4 OBJECTIF DU BOULEVARD NATURE 2	10
1.4-1 stratégie de mobilités actives	10
1.4-2 Un tracé connecté et qui irrigue	11
1.4-3 La découverte du patrimoine et de l'environnement	11
1.4-4 Rayonnement et tourisme de plein air	12
1.4-5 L'encouragement à la pratique sportive de proximité	12
1.5 PARTI GENERAL DE L'OPERATION	13
1.6 CONTEXTE GENERAL ET INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT	13
1.7 INTERET GENERAL DE L'OPERATION	13
1.7-1 Un projet compatible avec les documents de planification territoriale	13
1.7-2 Au regard des objectifs de développement durable	15
1.8 AVANTAGES ATTENDUS	16
1.8-1 Mobilités et GES	16
1.8-2 Santé et pratique sportive	17
1.8-3 Tourisme	17
1.8-4 Sensibilisation environnementale	17
1.8-5 Emploi	17
1.9 ÉTAT D'OCCUPATION DES PARCELLES	17
1.10 JUSTIFICATION DU CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE	18
2. PLAN DE SITUATION	19
3. PLAN GENERAL DES TRAVAUX	20
3.1 CONTEXTE GLOBAL BOULEVARD NATURE QUADRANT OUEST	21
3.2 SECTION 1 : ALLONNES SUD BORD DE SARTHE	22

3.3 SECTION 2 : LE MANS OUEST ANGEVINIERE	23
3.4 SECTIONS 3 ET 4 : LE MANS OUEST FRICHE AGRIAL ET CROIX GEORGETTE	24
3.5 SECTION 5 DE ROUILLON VALLON DE TRUFLENTIN	25
3.6 SECTIONS 6 DE ROUILLON DE LA RUE DU CHATEAU A LOULAY	26
SOUS-SECTION 6.1 DE ROUILLON : DETAIL	27
SOUS-SECTION 6.2 DE ROUILLON : DETAIL	28
3.7 SECTION 7 DE ROUILLON : DEPUIS LOULAY JUSQU'À JUBLANC	29
CONTEXTE GLOBAL BOULEVARD NATURE QUADRANT NORD	30
3.8 SECTIONS 8 ET 9 : LA CHAPELLE SAINT AUBIN	31
3.9 SECTION 10 : ST SATURNIN	32
3.10 SECTION 11 : LA CHAPELLE-SAINT-AUBIN BORD DE SARTHE	33
3.11 SECTION 12 : LE MANS PARC DES PETITES GALIERES	34
3.12 SECTION 13 : LE MANS SECTEUR JARDINS FAMILIAUX	35
3.13 SECTION 14 : LE MANS SECTEUR JEAN BOUIN	36
3.14 SECTION 15 : LE MANS SECTEUR PARC DE BEAULIEU	37
3.15 SECTION 16 : SARGE-LES-LE MANS ET YVRE L'ÉVEQUE : LA DOUVE	38
3.16 SECTION 17 YVRE L'ÉVEQUE : DE LA ROUTE DU ROTI A LA DE PARENCE	39
3.17 CONTEXTE GLOBAL BOULEVARD NATURE QUADRANT EST	40
3.18 SECTION 18 YVRE L'ÉVEQUE : RUE DE PARENCE	41
3.19 SECTION 19 YVRE L'ÉVEQUE : PONT DE PIERRE A L'ALLEE DES ORMEAUX	42
3.20 SECTION 20 YVRE L'ÉVEQUE : BORDS DE L'HUISNE ET LES ARCHES	43
SECTION 20.1 YVRE L'ÉVEQUE : ZOOM LES BORDS DE L'HUISNE	44
SECTION 20.2 YVRE L'ÉVEQUE : ZOOM LES ARCHES	45
3.21 SECTION 21 : CHEMIN DU GUE PERRE	46
3.22 SECTION 22 : LE MANS : LE TERTRE ROUGE	47
3.23 CONTEXTE GLOBAL BOULEVARD NATURE QUADRANT SUD	48
3.24 SECTIONS 23 ET 24 MULSANNE NORD	49
3.25 SECTION 25 ENTRE LA ZA ET LE BOIS DE MULSANNE	50
3.26 SECTIONS 26 BOIS DE MULSANNE ET 27 VIRAGE D'ARNAGE	51
3.26-1 Section 26.1 : ZOOM Le bois de Mulsanne	51
3.26-2 Section 26.2 : ZOOM Le bois de Mulsanne	52
3.26-3 Section 27 : ZOOM Le virage d'Arnage	53
3.27 SECTIONS 28 ET 29 ARNAGE ET MONCE – EN - BELIN : LES EVARDS	54
3.28 SECTION 30 ARNAGE EN BORDS DE SARTHE	55

4. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	56
4.1-1 Longueur et adaptation au terrain	56
4.1-2 Largeurs et profils	56
4.1-3 Revêtements et structure	57
4.1-4 Intégration paysagère, clôtures et haies	57
4.1-5 Signalétique et mobilier urbain	58
4.1-6 Passerelles	58
4.1-7 Dispositif de traversées sécurisée	59
5. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES	60
6. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ET LA FAÇON DONT ELLE S'INSERE DANS LA PROCEDURE	61
6.1-1 Textes qui régissent la présente enquête	61
6.1-2 Insertion de l'enquête dans la procédure administrative liée à l'opération	61
7. BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE	64
7.1 CONCERTATION INITIALE	64
7.1-1 Allonnes	64
7.1-2 Arnage	64
7.1-3 Rouillon	64
7.1-4 La Chapelle –Saint-Aubin	65
7.1-5 Le Mans	65
7.1-6 Sargé - Lès – Le- Mans	65
7.1-7 Yvré l'Evêque	65
7.1-8 Mulsanne	65
7.2 POURSUITE DE LA CONCERTATION BOULEVARD NATURE 2	65
7.3 AVIS DES COMMUNES :	68
7.3-1 Allonnes	68
7.3-2 Arnage	68
7.3-3 La Chapelle-Saint-Aubin	69
7.3-4 Yvré-L'Eveque	69
7.3-5 Le Mans	69
7.3-6 Rouillon	69
7.3-7 Moncé-en-Belin	69
7.3-8 Sargé Lès-le Mans	69
7.3-9 Mulsanne	69
7.4 DEPARTEMENT DE LA SARTHE :	69
7.5 BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE BOULEVARD NATURE :	69
7.5-1 Participation du public	70
7.5-2 Prise en compte des observations du public	70
7.5-3 Concertation avec les institutions	70
8. ÉTUDE D'IMPACT	71
9. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	

Volume 1 : Dossier d'enquête publique préalable à l'Utilité Publique

Boulevard Nature 2

Maître d'Ouvrage :

Le Mans Métropole

Adresse du Demandeur :

Le Mans Métropole

Hôtel de ville

2 place St Pierre

72039 Le Mans Cedex 9

Adresse de Correspondance :

Le Mans Métropole

DIRECTION GESTION DURABLE, SERVICES URBAINS ET PATRIMOINE

Service Nature en Ville

CS 40010

72039 LE MANS CEDEX 9

Tel : 02.43.47.45.91

mail : nature@lemans.fr

Dossier d'enquêtes publiques conjointes : préalable à l'Utilité Publique et enquête parcellaire du Boulevard Nature 2. Le Mans Métropole.

Auteurs

<p>Mandataire, coordination réglementaire :</p>  <p>Denis Lochmann consultant</p>	<p>Étude d'impact et environnement :</p> 
<p>Études biodiversité Natura 2000 :</p>  <p>ATLAM Environnement ETUDES EXPERTISES CONSEILS</p>	<p>Étude mobilité / GES :</p>  <p>Mobhilis Mobilité Accessibilité Transports</p>

De surcroît, et conformément à ce qui à été dit plus haut et à l'article R123-8 du Code de l'Environnement, le Dossier soumis à l'Enquête Publique comprend au moins :

Préambule

La présente enquête publique porte sur la réalisation des dernières sections non aménagées du Boulevard Nature sur l'agglomération de Le Mans et appelé « Boulevard Nature 2 ».

Le projet du Boulevard Nature 2 de 22,5 kms, s'inscrit dans une démarche plus large d'aménagement du Boulevard Nature initiée en 2002, engagé pour sa première phase en 2004 et qui a permis de mettre en service par phases successives jusqu'en 2021, les 50,1 premiers kms du « Boulevard Nature 1 ».

Les derniers tronçons qui resteront à aménager et qui ne font pas l'objet du présent dossier sont particulièrement complexes : il s'agit du franchissement de deux routes départementales à grandes circulation (RD 314 et RD 142). Une étude est engagée par Le Mans Métropole en lien avec le Conseil Départemental pour la finalisation des traversées de ces deux voies à grande circulation respectivement sur les communes de Yvré L'Évêque et de Le Mans-Changé.

Le Boulevard Nature constituera à terme une boucle de plus de 72 km sur le territoire métropolitain autour de l'agglomération, constituant la colonne vertébrale d'un réseau local de chemins de randonnée, de parcours vélos et ponctuellement de parcours pour les cavaliers. Le Boulevard Nature sera intégré au Réseau Cyclable Structurant de Le Mans Métropole, à la Vélobuissonnière et sera connecté vers une partie des bourgs des communes de la Métropole.

La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) est une procédure par laquelle l'intérêt général des travaux projetés est reconnu, permettant si nécessaire le recours à l'expropriation. La DUP doit être précédée d'une enquête publique (Article L1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique). La loi soumet de surcroît à un régime d'enquête publique dite « enquête environnementale » en application de l'article L123-2 du Code de l'Environnement les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale.

La liste des catégories d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux soumis à ce régime est limitativement définis par renvoi aux projets soumis à étude d'impact visée au tableau annexé à l'article R 122 2 du Code de l'Environnement. Le projet Boulevard Nature 2 ne rentre pas dans les catégories faisant l'objet d'une étude d'impact « systématique » au tableau figurant en annexe de l'article R 122 2 du code de l'environnement. Ce type de projet est soumis à la procédure d'examen au « Cas par Cas » au titre de la rubrique 6 dudit tableau. Il n'en demeure pas moins que compte tenu de l'ampleur du projet et d'un objectif de démarche environnementale, Le Mans Métropole a décidé de procéder à une Étude d'Impact et à l'Évaluation Environnementale qui en découle.

Conformément à l'article R112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le Dossier soumis à l'Enquête Publique comprend au moins :

- 1 : La Notice explicative
- 2 : Le Plan de situation,
- 3 : Le plan général des travaux,
- 4 : Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- 5 : L'appréciation sommaire des dépenses.

- a) *L'étude d'impact et son résumé non technique, ou l'étude d'impact actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, ou le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique ;*
- b) *Le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4 ou, en l'absence d'une telle décision, la mention qu'une décision implicite a été prise, accompagnée pour les projets du formulaire mentionné au II de l'article R. 122-3-1 ;*
- c) *L'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1, le cas échéant, au III de l'article L. 122-1-1, à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ;*
- 2° *En l'absence d'évaluation environnementale le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas ne soumettant pas le projet, plan ou programme à évaluation environnementale et, lorsqu'elle est requise, l'étude d'incidence environnementale mentionnée à l'article L. 181-8 et son résumé non technique, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ;*

Dans le cas du Boulevard Nature 2 le choix a été fait d'établir une Étude d'Impact.

- 3° *La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;*
- 4° *Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme ;*
- 5° *Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article L. 121-13 ainsi que, le cas échéant, le rapport final prévu à l'article L. 121-16-2. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;*
- 6° *La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance.*

Conformément à l'article R 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

1.-NOTICE EXPLICATIVE

1.1 OBJET DE L'ENQUETE

L'objet de l'enquête publique porte sur les différents aspects suivants :

-La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de Le Mans Métropole

- Des **travaux** liés à l'aménagement du Boulevard Nature 2 situé sur les communes de Le Mans, Yvré-l'Évêque, Rouillon, Sargé-Lès-Le-Mans, Mulsanne, Moncé-en-Belin, Arnage, Allonnes, La Chapelle-Saint-Aubin, Saint-Saturnin, afin de caractériser l'intérêt général du projet, conformément aux dispositions des articles L 121-1 et L122-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.
- Des **acquisitions** nécessaires à la réalisation desdits travaux y compris celles afférentes aux mesures compensatoires.

-L'enquête parcellaire permettant de définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, conformément aux articles L132-1 et du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

Conformément aux articles **L110-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique ainsi que L 123-6 et L 181-10 du Code de l'Environnement**, l'enquête publique est dite « **unique** » et organisée selon les modalités fixées au Code de l'Environnement.

Le Boulevard Nature 2 est réalisée sous la **Maîtrise d'Ouvrage de Le Mans Métropole**, Communauté Urbaine. En plus des compétences obligatoires, le Mans Métropole dispose de la compétence facultative voies vertes et Boulevard Nature.

1.2 BUT DE L'ENQUETE

Le but de l'enquête publique **préalable à la Déclaration d'Utilité Publique** est d'informer la population sur la nature du projet et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître ses remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique de ce projet. A noter qu'une concertation informant la population sur les objectifs du projet s'est déroulée au cours de l'élaboration du projet (voir détail ci-après).

Il est précisé que dans le cadre de l'enquête publique **préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**, les documents soumis à l'enquête ont pour objet de permettre aux intéressés de connaître la nature et la localisation des travaux liés à l'aménagement du Boulevard Nature 2, ainsi que les caractéristiques principales des ouvrages et leurs impacts sur l'environnement.

L'opération sera ensuite déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social ou écologique qu'elle implique ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt public qu'elle présente.

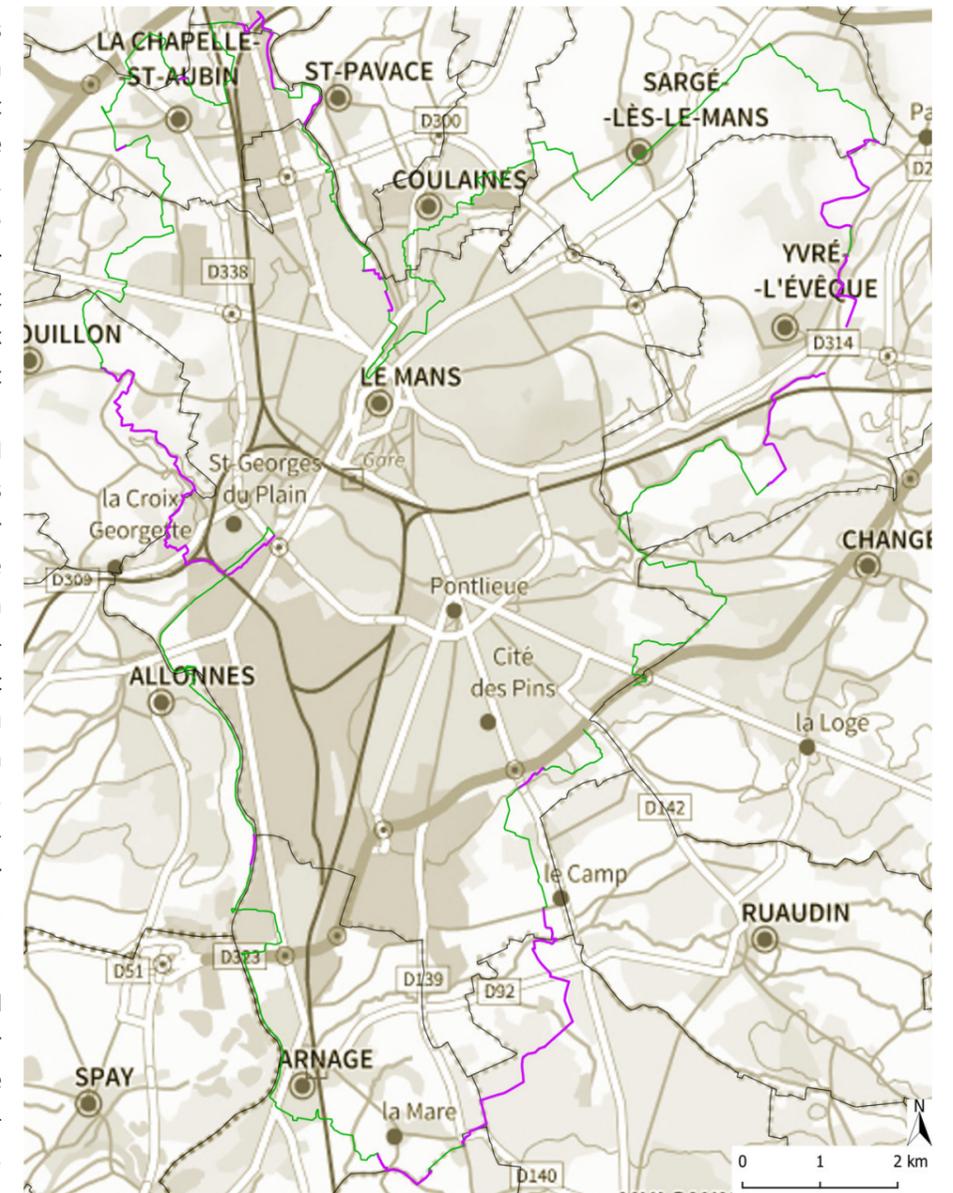
L'enquête parcellaire concerne les seuls propriétaires de terrains et titulaires de droits réels situés dans le périmètre de l'opération. Elle a pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à

l'identification précise des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés. Elle permet aux propriétaires dont les biens sont touchés par les projets d'expropriation, de contester la nécessité de l'expropriation de telle ou telle partie de leurs biens. Les observations des propriétaires n'ont pas pour objet de remettre en cause l'utilité publique du projet mais uniquement les limites des emprises à acquérir.

1.3 LOCALISATION

Le Boulevard Nature dans sa globalité (à savoir le Boulevard Nature 1 existant et en service et le présent projet de Boulevard Nature 2) parcourra à terme la majorité des communes de la première couronne de la Communauté Urbaine et ponctuellement la commune de Moncé-en-Belin sur plus de 72 kms. Il assurera une vaste boucle permettant de parcourir l'ensemble de l'Agglomération, et de découvrir ses plus beaux espaces naturels et paysagers et ses franges rurales. Partant du cœur historique du Mans, il s'étend vers le nord via Coulaines vers Sargé-Lès-Le-Mans pour redescendre vers le sud par le côté Est de l'agglomération jusqu'à Moncé-en-Belin via Yvré-l'Évêque, Le Mans, Mulsanne et Arnage. Il remonte ensuite au nord vers Saint-Saturnin via Arnage, Allonnes, Le Mans, Rouillon et La Chapelle-Saint-Aubin. Il revient enfin au cœur historique du Mans en longeant la Sarthe sur Le Mans.

Le présent projet de **Boulevard Nature 2** porte uniquement sur les communes de : Le Mans, Yvré l'Évêque, Rouillon, Sargé-Lès-Le-Mans, Mulsanne, Moncé-en-Belin, Arnage, Allonnes, La Chapelle-Saint-Aubin, Saint-Saturnin.



Présentation générale avancement du Boulevard Nature Source : Le Mans Métropole

Le présent projet de Déclaration d'Utilité Publique et d'enquête parcellaire **Boulevard Nature 2** porte sur quatre types de portions :

- Des portions très courtes où le tracé est déjà emprunté depuis plusieurs dizaines d'années, sans que la régularisation foncière n'ait jamais pu être faite (Elles concernent les communes de Le Mans, Allonnes et Arnage)
- Des portions courtes où le tracé s'interrompt jusqu'à présent et qu'il convient de compléter (Communes de La Chapelle-Saint-Aubin).
- Des portions moyennes où le tracé est incomplet à ce jour (Communes de Saint-Saturnin, Allonnes et Sargé-Lès-Le-Mans)
- Enfin sur des sections plus longues où le tracé est inexistant (Communes de Rouillon sud, Le Mans sud-est, Yvré-L'Évêque, Mulsanne, Moncé-en-Belin/Arnage)

1.4 OBJECTIF DU BOULEVARD NATURE 2

Le Mans Métropole, lors de son Conseil Communautaire du **26 juin 2002**, a décidé de lancer un projet ambitieux d'aménagement d'un « Boulevard Nature » qui consistait en un cheminement dédié aux modes de déplacement doux pour relier les différents pôles attractifs de l'agglomération à caractère touristique, naturel et culturel.

Compte tenu de l'ampleur du projet du Boulevard Nature et de la volonté de faire participer la population et les associations, la Communauté Urbaine a soumis ce projet à concertation tout au long de son élaboration. Cela a été le cas pour la conception et la mise en œuvre du Boulevard Nature 1. Dès les premières phases d'élaboration, le projet du Boulevard Nature a fait l'objet de très nombreuses concertations de proximité, commune par commune : au lancement du projet avec les communes d'Allonnes et de Arnage, puis avec l'ensemble des autres communes. Depuis son lancement, la concertation a également été étroite avec les associations compétentes en randonnée, cyclotourisme et sport équestre.

Cela s'est poursuivi pour la préparation du Boulevard Nature 2 et chaque portion de tracé a été concertée systématiquement avec chaque commune concernée. De nombreux échanges ont été également organisés avec la population, que nous relatons ci-après.

Les premiers tronçons du Boulevard Nature ont été réfléchis dès 2002 avec les communes d'Arnage et d'Allonnes où d'importants chemins de halage préexistaient. Les premiers tronçons y ont été aménagés en 2006 sur un tracé partagé avec la commune.

Le Boulevard Nature 1 s'est ensuite déployé progressivement jusqu'en 2020 à Rouillon, La Chapelle-Saint-Aubin, Le Mans, Coulaines, Arnage, Sargé-Lès-Le-Mans,

Le Boulevard Nature constituera à terme une boucle de plus de 72 km sur le territoire métropolitain autour de l'agglomération, constituant la colonne vertébrale d'un réseau local de chemins de randonnée, de parcours vélos et ponctuellement de parcours pour les cavaliers. Actuellement, 22,5 kms restent à créer et font l'objet du présent document.

Le Boulevard Nature pourra être découvert dans sa totalité en une ou plusieurs journées mais il peut être également pratiqué sur des portions en toute liberté.

1.4-1 STRATEGIE DE MOBILITES ACTIVES

Le projet de **Boulevard Nature 2** qui vise à compléter le Boulevard Nature dans sa globalité s'inscrit dans une **stratégie globale de la Communauté Urbaine en faveur des mobilités actives et décarbonnées**.

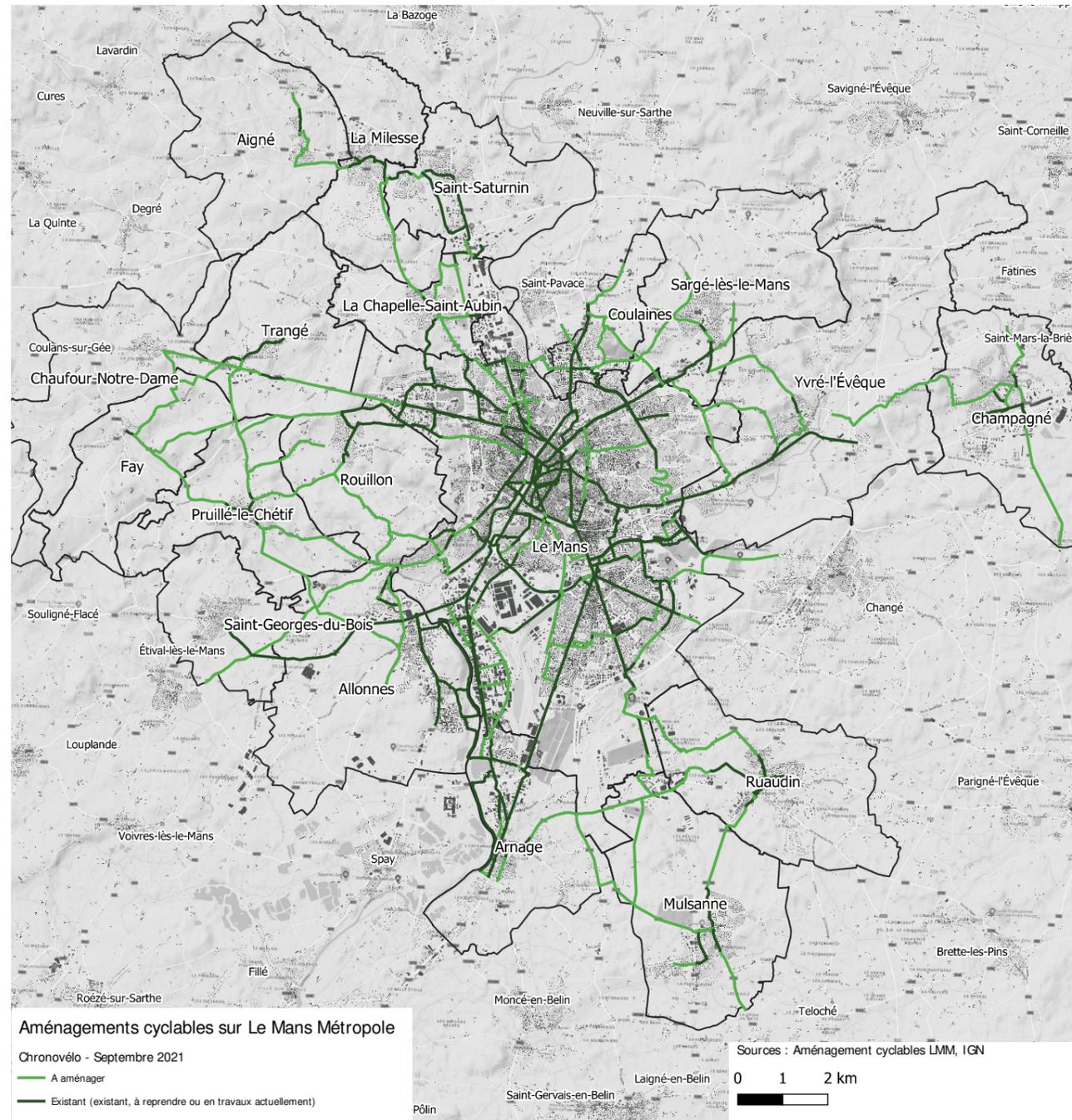
Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) adopté en 2001 sur une intercommunalité de 14 communes mettait déjà l'accent sur les mobilités alternatives. Fort de cette ambition inscrite dans ce premier document cadre, Le Mans Métropole a réalisé, sur la période 2005-2015, deux lignes de tramway et une ligne de Bus à Haut Niveau de Service tout en redéfinissant le réseau de transport en commun en fonction de ces évolutions. En parallèle de ces projets structurants, l'apaisement de la circulation s'est étendu progressivement sur certains secteurs, en réduisant la vitesse à 30km/h.

Les premiers aménagements du Boulevard Nature ont été engagés en 2006.

Le Mans Métropole, devenue Autorité Organisatrice des Mobilités, a fait le choix en séance du 18 décembre 2014, lors de la prescription du PLU communautaire, d'intégrer à ce document sa stratégie de déplacement décarbonnée. Le **Programme d'Orientations et d'Actions (POA) mobilités** du PLU communautaire à l'échelle des 19 communes que compte l'intercommunalité, arrêté le 14 mars 2019 et adopté le 30 janvier 2020 vaut ainsi Plan de Déplacements Urbains. Il ambitionne d'approfondir les actions pour les mobilités alternatives sur la période 2020-2030.

Parmi les différentes actions que décline le document, il est prévu notamment pour « **favoriser l'usage du vélo** » (thème 7) « de poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable structurant (action 19), l'objectif étant de disposer, à horizon de 2030, d'un réseau de plus de 270 km.

Ce réseau structurant désormais baptisé **CHRONOVELO** se répartit en 67 itinéraires couvrant l'ensemble du territoire de Le Mans Métropole : 8 itinéraires déjà existants et 59 à aménager pour assurer la continuité du réseau.



(Chronovélo / Source : Le Mans Métropole)

Par délibération en date du 07/11/2019, le Conseil communautaire de Le Mans Métropole a approuvé le programme relatif au projet de **réseau cyclable structurant** et en a arrêté l'enveloppe globale financière prévisionnelle, à savoir 21 000 000 € HT. Le projet de Réseau Cyclable Structurant a pour vocation de compléter et parfaire le réseau cyclable existant pour les déplacements inter et intra-communaux.

A ce titre, il s'inscrit dans une série d'actions destinées à accroître la pratique du vélo :

- Assurer la mise en œuvre d'un réseau piéton et cyclable dans les nouvelles opérations d'urbanisation
- Développer les services liés à la pratique du vélo
- Communiquer sur les modes de déplacement alternatifs à l'automobile

Le réseau cyclable devra permettre des déplacements à toutes les échelles auxquelles l'utilisation du vélo est pertinente. Les itinéraires au sein des quartiers et les liaisons interquartiers, les principaux axes communaux ainsi que ceux reliant les différentes communes entre elles devront être pris en compte.

Les itinéraires devront être aménagés de façon cohérente, ce qui nécessitera d'effacer les discontinuités et ruptures cyclables existantes. Le tracé devra également permettre des liaisons multimodales en intégrant les gares et les principaux arrêts de transport en commun.

Les itinéraires devront desservir les principales zones d'activité, ainsi que les équipements générant des flux de déplacements notables : établissements scolaires du second degré et du supérieur, équipements sportifs et de loisir, pôles de santé, etc.

Le Réseau Cyclable Structurant s'intégrera en lien avec les projets structurants de la Métropole connus ou à venir.

Parmi ceux-ci, il devra s'accorder avec les projets de Chronolignes. Dans le cadre de ce projet, des travaux de requalification intégrale de voirie sont prévus, ainsi que la création d'axes de transports en commun en site propre. Il devra également intégrer le tracé du Boulevard Nature. Ces 2 réseaux présenteront à terme une vingtaine de kilomètres en commun.

1.4-2 UN TRACE CONNECTE ET QUI IRRIGUE

Le projet de Boulevard Nature 2 vise à finaliser une grande boucle reliant la majorité des communes de l'Agglomération et assurant la connexion avec les grands espaces remarquables de la Communauté urbaine.

Il a pour vocation d'accueillir les piétons, les cyclistes et sur un certain nombre de portions les cavaliers.

Il sera connecté à des antennes existantes ou projetées le reliant aux bourgs de l'agglomération non desservis, sous formes d'itinéraires et de boucles locales à l'initiative de la collectivité. Il sera relié et partagera certaines sections avec le Réseau structurant cyclable adopté en 2019. Il participe ainsi au maillage circulaire et transversal de l'agglomération. Si en effet le Réseau Structurant comporte une architecture globalement en étoile et maillée en cœur d'agglomération, le Boulevard Nature assure des liaisons transversales et circulaires.

Outre sa vocation première et initiale de loisirs de proximité, de sport et de détente il devient progressivement un support des **déplacements du quotidien** : domicile-travail, scolaire et universitaire, accès aux équipements... Ce développement des déplacements de proximité est particulièrement renforcé par la connexion progressive au niveau du réseau structurant des autres itinéraires cyclables et piétonniers ainsi qu'aux transports en commun.

1.4-3 LA DECOUVERTE DU PATRIMOINE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Le tracé du Boulevard Nature et en particulier le Boulevard Nature 2 a pour vocation de **donner accès à de nombreux sites patrimoniaux, touristiques ou de détente** sur le territoire :

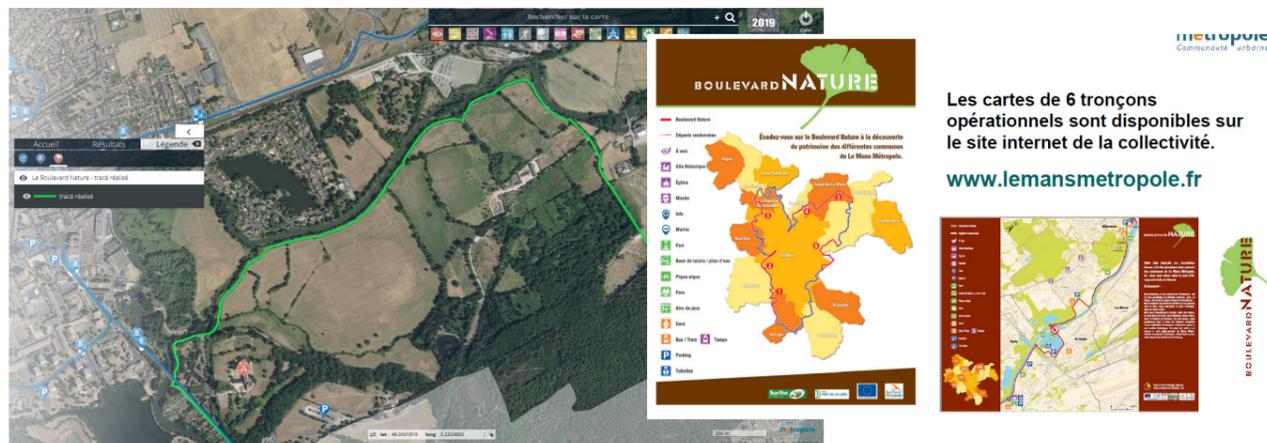
- Patrimoine historique du cœur du Mans : Cité Plantagenêt et Muraille Gallo romaine
- Pont Roman (« Pont de Pierre ») d'Yvré-L'Évêque,
- Église Saint Roch et son retable ainsi que les chemins creux de Sargé-Lès-Le-Mans
- Plan d'eau de la Gémerie et sa base de loisirs à Arnage
- Pôle de loisirs à proximité de l'Université du Maine
- Vallon de « Robin des Bois » au Mans
- Le site des 3 Vallées à Coulaines avec la Maison des Chemins Creux et l'arboretum
- Bois de la Foresterie et le site archéologique de la Tour aux Fées à Allonnes

- Bords de Sarthe sur Le Mans, Arnage, Allonnes, La Chapelle-Saint-Aubin,
- Bords de l'Huisne
- Abbaye Royale de l'Épau
- Circuit des 24 H
- Paysages ruraux préservés (Vallée du Chaumard à Rouillon, bois de Saint-Christophe à la Chapelle-Saint-Aubin, Yvré-L'Évêque, Chemin Creux de Sargé-Lès-Le-Mans, bois de Mulsanne...)
- Forêt urbaine de Mulsanne
- Espace naturel remarquable de l'Arche de la Nature (Maison de l'eau, Maison de la Prairie, Maison de la Forêt...)
- Antarès et le nouveau stade MMARENA
- Camping du Pont Romain à Yvré L'Évêque

Le tracé du Boulevard Nature 2 a pour vocation d'assurer un confort de l'utilisateur sur la grande majorité du parcours sur des voies dédiées et séparées de la circulation automobile. De par sa vocation de promouvoir les mobilités alternatives, il offre aux usagers la possibilité de **découvrir des espaces très diversifiés en proximité**. Tout en s'appuyant très majoritairement sur des chemins ou des petites voies déjà existants et en gardant les distances nécessaires avec le milieu naturel, des espaces d'exception peuvent ainsi être découverts par les habitants de la métropole. Le parcours longe ou passe à proximité de plusieurs **sites naturels et de paysages très contrastés**. **Le public est invité** soit à contempler ces nouveaux espaces soit à visiter un espace dédié et protégé comme tel, et tout particulièrement le secteur des Arches de la Nature. C'est également le cas de nombreux sites de plus petites dimensions mais qui présentent à chaque fois un intérêt particulier en termes de zone humide, de faune ou de flore par exemple (La découverte de l'Hélianthème faux alysson par exemple en lien avec son plan de conservation à l'échelle de la métropole).

Sur un certain nombre de ces sites et en veillant à l'intégration paysagère, une série de petits mobiliers pédagogiques est mise en place sur les tronçons existants et qui seront mis en place sur les futurs tronçons.

En outre, des supports numériques de visite sont mis à disposition des visiteurs.



1.4-4 RAYONNEMENT ET TOURISME DE PLEIN AIR

Le Boulevard Nature 2 participe du déploiement d'une offre d'activités sportives de plein air pour les habitants du territoire mais aussi de valoriser l'attractivité touristique de l'agglomération du Mans. Il répond en effet au besoin de **satisfaire une offre de loisirs de plein air en développement à l'échelon national et international**. Pour ses visiteurs il met en scène des lieux de visite et de patrimoine évoqués ci-dessus qui méritent d'être mis en valeur. Il participe ainsi à l'attractivité touristique de la destination du Mans et de façon secondaire de la Sarthe.

Le Boulevard Nature 2 répond ainsi à un double objectif de **tourisme durable** :

- En offrant une possibilité de découverte aux randonneurs et cyclotouristes
- En incitant les visiteurs du territoire à accéder aux sites de visites par des modes doux

Outre l'accès des habitants de la métropole au quotidien, les Boulevard Nature 1 et 2 seront ainsi connectés à plusieurs itinéraires cyclables et piétons dépassant largement le cadre de l'Agglomération parmi lesquels :

- **le GR 36** qui est en partie sur Yvré-l'Évêque, itinéraire de randonnée national
- la **Vélobuissonnière** (Alençon/Saumur - Véloroute nationale N° V 44) sur Le Mans
- la **Sarthe à vélo**, réseau d'intérêt départemental

Le Boulevard Nature 2 constitue un support exceptionnel de développement d'un tourisme décarbonné, de proximité de plein air et respectueux de son environnement. Il contribue à enrichir l'offre touristique dédiée aux cyclotouristes et randonneurs nationaux et internationaux, dont la fréquentation ne cesse de croître à l'échelon européen, national et local.

Rappelons que le tourisme à vélo est une priorité pour l'État français qui a pour ambition dans le cadre du **Plan Destination France de faire de la France la première destination vélotouristique au monde en 2030** (Premier ministre, 20 novembre 2020) La mesure 16 du plan Destination France concerne le soutien à l'investissement dans les infrastructures touristiques durables, axées sur le transport et les mobilités actives. L'ADEME accompagne l'engagement des acteurs du tourisme, notamment des collectivités, sous la forme d'appels à projet visant à promouvoir ou étudier la création et l'amélioration de véloroutes ou mettre en place des aires de service dédiés le long d'un itinéraire. Sont également accompagnés les sites touristiques ou offices de tourisme souhaitant investir pour obtenir le label « Accueil Vélo » notamment par la création de places de stationnement. » La mise en tourisme du boulevard nature participera ainsi au cours des prochaines années à renforcer encore ce rayonnement.

1.4-5 L'ENCOURAGEMENT A LA PRATIQUE SPORTIVE DE PROXIMITE

Le Boulevard Nature participe au développement d'une activité physique de plein air et de proximité. Le Boulevard Nature rejoint ou prolonge différents itinéraires ou boucles locales piétonnes : chemins de randonnée communaux de Rouillon au lieu-dit La Noé et en traversée route des Ardriers, GR 36, boucles du patrimoine et de la mare ronde sur Yvré L'Évêque, circuit bord de Sarthe/Saint-Pavace, boucles cyclables locales...

Des supports sont mis en avant auprès des habitants de l'agglomération pour faire connaître le parcours du Boulevard Nature 1 et inciter à le découvrir.

Un carnet de 24 balades autour du Boulevard Nature 1 a été édité et commercialisé dans les offices de Tourisme, à l'Arche de la Nature et dans diverses librairies spécialisées.

Cette démarche sera poursuivie et enrichie grâce à la création du Boulevard Nature 2, avec une réédition qui sera prévue.



1.5 PARTI GENERAL DE L'OPERATION

Le parti général d'aménagement du Boulevard Nature est basé sur une triple démarche pour définir le tracé et définir le programme détaillé des travaux :

- Assurer le confort et la sécurité des usagers pour encourager une pratique de tous les publics
- Limiter tout impact agricole et la gêne aux riverains
- Éviter au maximum les impacts environnementaux

Sur ce dernier point, la démarche « Eviter Réduire Compenser » (ERC) a été le fil conducteur de la réflexion environnementale. De nombreuses mises au points et variantes ont été étudiées afin de limiter les impacts sur le milieu naturel et l'agriculture. Ainsi, la majorité des choix ont été fait pour emprunter chemins et voies existantes sans débordement. Pour des raisons de sécurité et de préservation d'une agriculture de proximité, des impacts environnementaux ponctuels n'ont pu être évités sur des portions très courtes. Les études ont donc été conduites pour les réduire puis compenser les impacts résiduels.

Le projet qui a été retenu notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement est décrit ci-après. La démarche « ERC » et les variantes qui ont été étudiées sont largement détaillées dans l'Étude d'Impact jointe.

1.6 CONTEXTE GENERAL ET INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

L'essence même du projet du Boulevard Nature 2 est de prolonger le même esprit que le Boulevard Nature 1 déjà en service, à savoir la création d'un itinéraire complet de mobilité douce autour de l'Agglomération et la découverte de la richesse naturelle du territoire. L'itinéraire du Boulevard Nature 2 a été conçu autour de cette ambition d'intégration environnementale et de respect des activités humaines.

Même si ce type de voie relève de la procédure dite de « Cas par Cas », la Métropole a choisi de réaliser une étude d'impact sur l'intégralité du Boulevard Nature 2. Cette étude d'impact est jointe au présent dossier. De plus la mise au point du projet de tracé s'est appuyée sur la démarche Éviter Réduire et Compenser (« ERC »). Ainsi de nombreuses variantes ont été étudiées et discutées sur le terrain avec de nombreux acteurs, riverains et agriculteurs. Ces partis et

solutions alternatives ont été examinés finement au regard des inventaires environnementaux de terrains, détaillés dans l'étude d'impact.

Les choix réalisés ont permis **d'éviter** un maximum d'impacts, en ajustant finement le tracé pour contourner tout effet négatif durable sur le milieu physique, naturel, humain, et les paysages. C'est tout particulièrement le cas pour la flore, les espaces boisés, la faune, l'agriculture et l'habitat. Partout où cela est possible, le tracé empruntera des chemins et voies déjà existants. Le profil même du Boulevard Nature 2 a été conçu pour limiter tout impact : largeur, nature du traitement de sols limitant l'imperméabilisation, ... L'évitement porte aussi sur la phase de travaux qui sera réalisée pour éviter tout impact sur les pourtours du tracé : arbres, zones humides... Enfin l'évitement portera sur l'entretien du boulevard Nature 2 assuré par les communes en proximité autour de directives respectueuses de l'environnement.

Du fait de ces démarches **d'Évitement et de Réduction**, les **impacts résiduels** sont très faibles.

Sur les quelques portions de zones humides qui doivent être traversées, le système de passerelles qui sera mis en œuvre assure une **réduction** de l'impact. De surcroît des **mesures compensatoires** seront mises en œuvre.

Pour la **phase chantier** des dispositifs de réduction et de compensation seront également mises en œuvre pour protéger la flore, les espaces boisés, la faune, l'agriculture et les zones humides proches.

Enfin, dans le même esprit que le Boulevard Nature 1, des dispositifs seront mis en œuvre pour **sensibiliser le grand public** sur le patrimoine naturel des sites traversés et des dispositifs compensatoires mis en œuvre.

L'ensemble de cette approche environnementale est détaillé dans l'étude d'impact jointe.

1.7 INTERET GENERAL DE L'OPERATION

Le projet vise à promouvoir les mobilités décarbonnées à la fois pour les déplacements quotidiens les loisirs et le tourisme à l'échelle de l'Agglomération.

1.7-1 UN PROJET COMPATIBLE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE

■ LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRE (SRADDET) DES PAYS DE LOIRE

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (**SRADDET**) des Pays de la Loire vise à dessiner à moyen et long termes les choix d'aménagement pour la région à horizon 2050. Suite à une élaboration concertée, le nouveau SRADDET des Pays de la Loire a été **adopté par le Conseil régional les 16 et 17 décembre 2021**. De par la loi du 22 août 2021 dite loi Résilience, les SRADDET s'imposeront désormais aux SCOT qui eux-mêmes s'imposeront aux PLU. La stratégie du SRADDET approuvé s'articule autour de 2 priorités claires :

- Conjuguer **attractivité** et équilibre des Pays de la Loire,
- Réussir la **transition écologique** en préservant les identités territoriales ligériennes.

Ces priorités structurent les 30 objectifs du SRADDET. Dans son objectif N° 9, le SRADDET prévoit de développer les infrastructures cyclables pour passer de 3% de part modale en 2015 à 12 % en 2030 et 15 % en 2050 en :

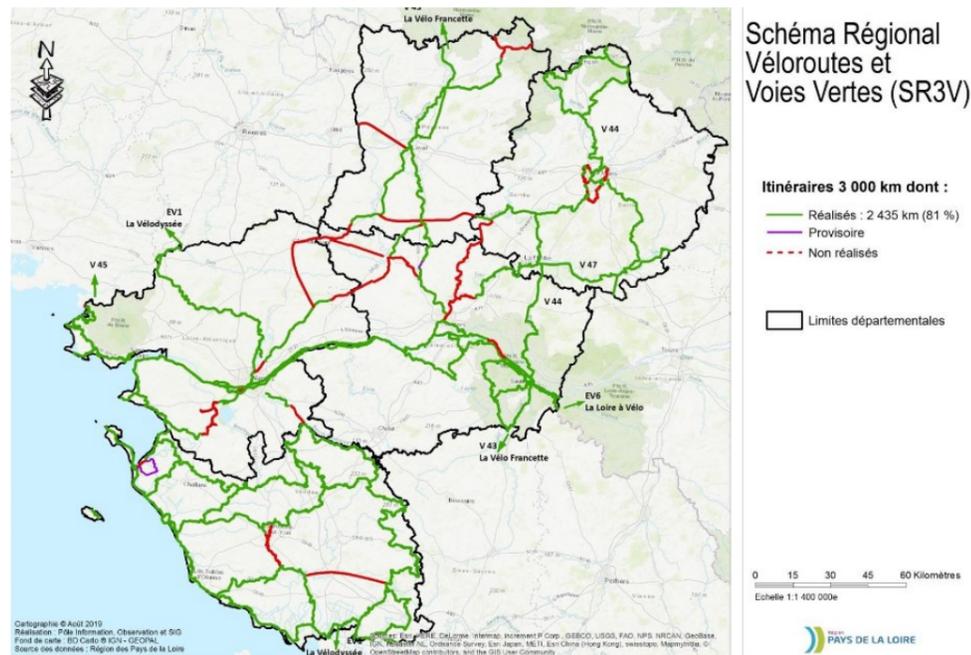
- Intégrant les aménagements cyclables dans les opérations de développement ou de rénovation urbaine ;
- Développant les itinéraires cyclables sécurisés notamment pour les déplacements domicile-travail ;
- Améliorant les rabattements cyclables vers les transports collectifs et en développant à leurs abords les capacités des abris vélos sécurisés

Dans le respect du principe de subsidiarité, en lien avec les Autorités Organisatrices de la mobilité, le SRADDET fixe pour règle (p24 du fascicule Règles, mesures d'accompagnement et indicateurs de suivi et d'évaluation) de favoriser le développement des modes de déplacement alternatifs, qui consistent tout autant en des **modes actifs** que dans l'essor de motorisations décarbonées :

- La pratique des modes actifs pour les déplacements de courtes distances est favorisée en mettant en œuvre une « stratégie globale » adossée au réseau de transport collectif existant (itinéraires continus, organisation du stationnement, jalonnement, promotion, services associés, etc.) à l'échelle des bassins de mobilité.
- Ce développement des modes actifs est encouragé en concevant l'urbanisation **dans et autour des centralités avec des aménagements intégrant des continuités douces et en créant des conditions confortables et sécurisées pour les modes actifs.**
- Cela passe enfin par l'intégration des orientations de la politique régionale relative au vélo et des itinéraires cyclables du SRV (**Schéma Régional des Véloroutes**) et sa continuité avec les itinéraires départementaux et locaux.

■ LE SCHEMA REGIONAL VELO (SRV) DES PAYS DE LOIRE

Le **Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes** des Pays de la Loire, validé en 2016, est réalisé à 85 % au 1er janvier 2021. Les Pays de la Loire se classent en tête des régions françaises pour l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail (Insee, 2017). Une satisfaction pour la Région qui œuvre activement pour encourager les habitants à faire le choix de l'écomobilité, mais aussi développer le tourisme à vélo. En effet, elle a fait du développement des mobilités durables, et en particulier de **l'usage du vélo, l'un des axes forts** de sa feuille de route sur la transition écologique. Une volonté affirmée qu'elle a déclinée en plusieurs objectifs et mesures présentées dans un document de référence : « **la feuille de route vélo.** »



Feuille de route régionale en faveur du vélo 2020



Observatoire Régional des Transports 14 mars 2017

Grâce à l'inscription du projet global "Boulevard Nature" dans le Schéma régional véloroutes et voies vertes (SR3V) des Pays de la Loire, Le Mans Métropole a signé le 14 septembre 2015 une convention régionale avec une aide de 545 439 € pour la dernière phase d'aménagement du Boulevard Nature 1 (en complément d'une précédente aide régionale de 766 367 € pour les autres tronçons du Boulevard Nature 1, dont ceux réalisés en 2015)

Dans le cadre du **Plan de relance adopté dès juillet 2020**, la Région des Pays de la Loire s'est engagée à faciliter la mobilité quotidienne des Ligériens tout en accélérant la transition écologique. Elle a ainsi voté 1,8 million d'euros pour améliorer l'aménagement des espaces publics en faveur des vélos, il s'agit de financer la création de rabattements cyclables sécurisés et de stationnements sécurisés pour les deux roues autour des gares et des points d'arrêt routiers du réseau Aléop.

En outre la Région soutient le projet de poursuite du Boulevard Nature dans la mesure où il contribue à conforter un corridor écologique de l'agglomération et permet le franchissement des barrières écologiques constitués par les grandes infrastructures routières. Il est donc inscrit dans le **contrat Nature signé entre la Région Pays de Loire et le Mans Métropole**, contrat visant à restaurer les continuités écologiques à l'échelle du territoire de l'agglomération.

En tous points le projet de Boulevard Nature 2 est compatible avec le SRADDET et le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes et la Région Pays de la Loire accompagne depuis 2015 les investissements réalisés sur le Boulevard Nature.



■ LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL (SCOT) DU PAYS DU MANS

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un outil de planification intercommunale. Il fixe des axes de priorité et les objectifs partagés par toutes les communes dans l'organisation future du territoire, à l'échelon d'un territoire élargi de 46 communes. Le **SCOT du Pays du Mans** a été approuvé le 29 janvier 2014. Il devient, en complémentarité avec le « Plan Climat Énergie Territorial », un document référence pour l'aménagement du territoire à l'horizon 2030. Le projet s'est organisé de manière équilibrée autour d'une armature urbaine qui en constitue la véritable "colonne vertébrale".

Le Boulevard Nature 2 est explicitement mentionné pour participer à la poursuite de l'aménagement des liaisons douces pour maîtriser le trafic automobile :

« Poursuivre progressivement la réalisation du « boulevard et des avenues natures », afin de favoriser l'interconnexion entre les polarités du SCOT, Le « Boulevard Nature » est un grand projet, dédié aux modes de déplacement doux, composé de voies vertes, permettant de faire le tour de l'agglomération mancelle. Ce boulevard aura pour vocation de relier entre eux les principaux pôles attractifs à caractère naturel, touristique, patrimonial ainsi que les équipements de loisirs ou les zones d'hébergement.» (DOO SCOT p 95)

Le **Plan Climat Énergie Territorial (PCET)** du Pays du Mans approuvé prévoit de favoriser les modes alternatifs de déplacement quotidiens. Le Boulevard Nature est explicitement mentionné comme devant y contribuer. A la suite du PCET, le Pays du Mans a décidé d'engager l'élaboration d'un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Le projet de PCAET a été arrêté par délibération du Conseil communautaire 8 juillet 2019. Il prévoit en sa fiche action N°15 « d'Encourager les aménagements dédiés au vélo et les démarches de schémas directeurs des modes actifs à l'échelle des intercommunalités avec une logique de réseaux ».

En tous points le projet de Boulevard Nature 2 est compatible avec le SCOT, le PCET et le PCAET du Pays du Mans. Il est clairement identifié comme répondant aux exigences de la stratégie de mobilités actives et décarbonnées.

■ LE PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNAUTAIRE (PLUC) DE LA METROPOLE DU MANS ET PLU DE MONCE-EN-BELIN

Le Mans Métropole Communauté Urbaine dispose d'un PLU communautaire à l'échelle des 19 communes que compte l'intercommunalité, adopté le 30 janvier 2020 et vaut Plan de Déplacements Urbains. Moncé-en-Belin elle, est intégrée au PLUi de la Communauté de Commune de l'Orée de Bercé-Bélinois approuvé le 18 mai 2021.

Le périmètre de DUP du Boulevard Nature 2 s'étend sur les zones suivantes du PLU métropolitain :

- N (Naturelle) : Allonnes, Arnage, La Chapelle-Saint-Aubin, Rouillon, Le Mans, Yvré-L'Évêque.
- N Forestier (Naturelle forestier) : Yvré L'Évêque, Mulsanne.
- A1 (Agricole hors recherche et agriculture non pérenne) : Arnage, La Chapelle-Saint-Aubin, Rouillon Yvré-L'Évêque, Mulsanne.
- 2AU (Zone à urbaniser) : Le Mans.
- U éco 1 (Grandes zones industrielles) : Le Mans.
- U éco 2 (Secteurs commerciaux de périphérie) : La Chapelle-Saint-Aubin, Saint-Saturnin, Mulsanne.
- U équipement (Secteurs de grands équipements) : Le Mans.
- U mixte 1 (Tissu urbain constitué à vocations mixtes hors cœurs de ville et bourgs, ni les hameaux) : Arnage, Le Mans, Yvré L'Évêque.
- U 24 H (Zone urbanisée du Circuit) : Le Mans.

Le périmètre de DUP de Boulevard Nature 2 s'étend sur les zones suivantes du PLUi de Moncé-en-Belin :

- NI (Naturelle de loisir), A(Agricole) et N(Naturelle).

Le Boulevard Nature 2 est compatible avec les règles du PLU de l'intégralité des zones ci-dessus.

Le PLU Communautaire a inscrit le Boulevard Nature dans ses priorités :

- Il participe directement à l'axe 3 du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui porte sur le développement des modes actifs de déplacements.

- Partout où le tracé était pressenti lors de l'élaboration du PLU, des emplacements réservés ont été portés au PLU

Au regard du risque inondation, le Boulevard Nature 2 traverse plusieurs fois des espaces répertoriés comme inondables le long de la Sarthe ou de l'Huisne, mais sans présenter de risque particulier, l'accès au parcours en période d'éventuelle inondation peut-être fermé.

Le projet n'est pas impacté par des servitudes du PLU à l'exception de celles qui résultent de la circulation ferroviaire, laquelle est prise en compte dans l'étude de tracé et la concertation avec la SNCF.

Très ponctuellement, le Boulevard Nature 2 traverse des zones humides inscrites dans les PLU. C'est le cas sur Rouillon, Arnage et Moncé-en-Belin. Sur ces espaces, l'évitement n'a pu être possible pour des raisons de protection de l'agriculture ou des questions de sécurité. Des dispositifs sont explicités à l'Étude d'Impact ci-jointe pour les mesures de réduction et de compensation.

Le projet de Boulevard Nature 2 est conforme en tout point aux deux PLU actuels concernés : il y est identifié. Il est compatible avec le PADD de Le Mans Métropole. Il participe activement au Programme d'Orientations et d'Action Mobilités dudit PLU. Les emplacements réservés inscrits au PLU Communautaire en vigueur seront redéfinis conformément au dossier de DUP dans le cadre d'une procédure de modification du PLU Communautaire programmée en 2023.

■ L'ACCOMPAGNEMENT NATIONAL ET EUROPEEN

La Commission européenne a présenté le 14 décembre 2020 ses propositions pour une « Mobilité efficace et verte ». De nombreuses mesures y reconnaissent l'importance croissante accordée aux politiques cyclables aux niveaux local et national, en leur donnant un caractère prioritaire dans toute l'Union européenne. L'urbain est particulièrement visé avec « un soutien aux villes pour qu'elles développent et améliorent les transports publics et les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes ». Ces annonces sont le deuxième volet de propositions visant à **soutenir la transition vers des transports plus durables en Europe**. Elles s'inscrivent dans le sillage de la stratégie de mobilité durable et intelligente publiée par la Commission en décembre 2020, véritable feuille de route pour atteindre les objectifs définis dans le pacte vert pour l'Europe.

L'Europe a accompagné l'aménagement des premières sections du Boulevard Nature sur les lignes FEDER 2014-2020 en lien avec le Contrat Nature signé avec la Région.

L'État a également accompagné financièrement le projet Boulevard Nature dans le cadre du label « **Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte** » (TEPCV).

Rappelons que le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs de la Loi Orientation Mobilité dite loi « LOM » du 24 décembre 2019. Cette dernière vise à **tripler à l'horizon 2024 la part modale du vélo** en passant de 3 % à 9 %. L'État a mis en œuvre un certain nombre de textes législatifs et de financements pour encourager les pratiques de déplacements décarbonnés et les mobilités alternatives à la voiture. Dans la continuité de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) le « Plan vélo et mobilités actives » fait l'objet d'un soutien de l'État fort pour consolider la pratique du vélo.

Le projet de Boulevard Nature 2 est conforme en tout point aux stratégies nationales et européennes de développement des mobilités actives et de diminution des Gaz à Effet de Serre.

1.7-2 AU REGARD DES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le projet de **Boulevard Nature 2** dans son ensemble se veut être exemplaire en matière d'aménagement durable pour le territoire. Plusieurs axes s'imposent ainsi dans le projet :

Axe	Ambition	Effet positif attendu :	Outils utilisés :
Optimisation de l'espace	- Limiter l'emprise globale du projet	- Limiter la consommation de l'espace - Préserver les couloirs de biodiversité - Éviter le mitage de l'espace - Ne pas impacter l'agriculture et la sylviculture - Ne pas impacter les habitations	- Emprunter au maximum des chemins, passerelles, ponts et voies existantes, - Profil en travers maîtrisé - Topographie épousée au maximum pour limiter les emprises de talus
Qualité paysagère	- Intégrer le circuit dans le paysage	- Préserver les haies et la ripisylve - Assurer la préservation du patrimoine paysager en contournant les arbres - Mise en valeur des corridors écologiques	- Insertion maximale dans les chemins et voies existantes - Adaptation du tracé et ponctuellement du profil en travers - Préservation des haies et arbres existants et des espaces verts publics d'accompagnement créés - Choix des clôtures - Choix des matériaux de sols - Signalétique discrète et limitation du mobilier urbain
Biodiversité	- Assurer la biodiversité à long terme sur le site et ses continuités avec les espaces naturels - Maîtriser l'éclairage	- Maintenir et renforcer le patrimoine floristique et faunistique du parcours - Préservation des haies existantes - Limiter la pollution lumineuse - Préservation des corridors écologiques en particulier au travers des grands axes routiers	- Travail en amont de conception avec équipe biodiversité. - Choix des clôtures, - Préservation des espaces sensibles, haies, clôtures... - Évitement des zones humides - Plan de gestion imposé sur tout le parcours - Absence d'éclairage public dans les espaces naturels
Déchets	- Limiter la production de déchets	- Limiter les dépôts sauvages - Responsabiliser les usagers	- Absence de poubelles - Signalétique - Plan de gestion

Eau	- Limiter l'imperméabilisation - Préserver la ressource en eau et sa qualité - Limiter le risque d'inondation - Informer le grand public sur la ressource	- Favoriser l'infiltration naturelle - Limiter les risques d'inondation - Respect des zones humides	- Préservation des zones humides - Conception du revêtement perméable et système d'infiltration naturelle et de rétention adaptés à la topographie - Absence de terrassement en digue - Supports pédagogiques sur lieux ciblés
Énergie	- Limiter la consommation	- Diminution des consommations énergétiques - Atténuation de la pollution lumineuse	- Absence d'éclairage public
Santé	- Favoriser la pratique sportive de plein air	- Faire connaître au grand public les espaces de détente de l'Agglomération	- Utiliser les lieux de rencontre existants plutôt que démultiplier les espaces

1.8 AVANTAGES ATTENDUS

1.8-1 MOBILITES ET GES

Le premier avantage positif attendu du Boulevard Nature 2 est de contribuer au développement des mobilités douces sur l'Agglomération et le territoire élargi.

Cela concerne d'abord **les déplacements du quotidien** en créant de nombreuses liaisons entre les quartiers et communes de la métropole mais aussi en assurant de nouvelles connexions vers les autres itinéraires en étoile existant et projetés ainsi que vers les transports en communs. Cet objectif participe directement à la stratégie de mobilité décarbonnée à l'échelle de la Métropole. C'est un nouvel encouragement fort à limiter l'usage de la voiture particulière.

Cela concerne aussi une forme nouvelle de **loisirs et de tourisme de proximité** en encourageant une activité physique et la découverte de la riche patrimoniale de l'Agglomération de façon respectueuse de l'environnement. Là aussi le Boulevard Nature s'inscrit dans une stratégie territoriale d'un tourisme moins polluant et limitant les déplacements éloignés générateurs de GES (Gaz à Effet de Serre) : tourisme nature et patrimoine du Mans, Promotion de la randonnée et du cyclotourisme départementale, SRV3 régional, politique nationale et européenne en faveur du vélotourisme....

Ce report modal génèrera un gain sur l'émission de **Gaz à Effet de Serre**, tel que cela est détaillé dans un chapitre spécifique de l'Étude d'impact jointe.

1.8-2 SANTE ET PRATIQUE SPORTIVE

Les gains pour la santé de la pratique sportive par la marche, le cyclisme et l'équitation sont incontestables.

Ainsi la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) indique concernant la pratique modérée et régulière : « Celle, par exemple, d'une personne qui a choisi ce mode pour ses déplacements domicile-travail. Cela correspond dans la majorité des cas à une activité physique quotidienne de 30 à 45 minutes... et répond parfaitement à la recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé. Pour lutter contre la sédentarité et son cortège de maladies, l'OMS prône en effet une activité physique d'endurance d'intensité modérée d'au moins 150 minutes par semaine. Encore faut-il, comme le précise le Programme national nutrition santé (PNNS) publié en France en 2008, qu'elle soit bien répartie sur l'ensemble de la semaine : « Il vaut mieux bouger un peu chaque jour plutôt que de faire une heure de sport intense de temps en temps. »

Face à l'augmentation des maladies non transmissibles (c'est-à-dire non dues à des microbes ou à des virus mais plutôt à une mauvaise hygiène de vie), les rapports scientifiques démontrant la nécessité d'une activité physique se sont multipliés depuis un quart de siècle. Mais récemment, plusieurs d'entre eux ont mis en lumière l'impact bénéfique des modes de transport actifs. Pour la simple et bonne raison que le vélo, tout comme la marche soutenue, peut convenir à tout le monde ou presque et s'intégrer plus aisément dans un emploi du temps chargé qu'une séance de sport. »

Selon l'ADEME, une pratique quotidienne du vélo réduit de 40 à 50 % le risque de maladie cardio-vasculaire et de cancer. (ADEME 2022).

Les confinements successifs ont entraîné de fait un nouveau regard sur les déplacements actifs comme moyen efficace de mobilité limitant la propagation de l'épidémie de COVID 19.

Au-delà des bénéfices évidents pour les pratiquants, les avantages sur la qualité de l'air, la diminution du bruit, l'abaissement du stress et la diminution de l'accidentologie sont de gains pour l'ensemble des habitants de la métropole.

1.8-3 TOURISME

Comme évoqué plus haut, le cyclotourisme et la randonnée attirent un public de plus en plus important y compris à l'international (Europe du nord en particulier). L'ambition nationale est de faire de la France la première destination mondiale d'un tourisme à vélo. Le Boulevard Nature de par son tracé original entre cœur historique et paysages contrastés est le support d'une destination touristique renforcée. La connexion à la fois des principaux sites remarquables de l'Agglomération et des itinéraires nationaux que sont la Vélobuissonnière et le GR36 permettent de donner plus de valeur à la destination touristique en particulier vers un public adepte d'un tourisme respectueux de l'environnement. Un travail important sera poursuivi pour valoriser cette offre touristique en mobilité active et pour développer les invitations de courts et moyens séjours sur l'agglomération : lieux de visite, hébergements (gîtes, Accueil Vélo,...), restauration... Un effort particulier est mené envers les agglomérations du grand ouest pour renforcer un tourisme de proximité et surtout peu onéreux.

1.8-4 SENSIBILISATION ENVIRONNEMENTALE

Un enjeu majeur pour la métropole est d'inciter le plus large public à recouvrir de façon totalement sécurisée le patrimoine original du territoire et tout particulièrement sa richesse paysagère et en biodiversité. Le parcours traverse en effet des sites très contrastés (bocage, vallons, forêts, prairies, berges de l'Huisne et de la Sarthe...) et longe des milieux

très diversifiés (zones humides, activités agricoles d'élevage, Héliantheme, massifs boisés variés, ripisylve...). Sur des points parfaitement ciblés, des supports pédagogiques seront installés pour informer les usagers sur ces milieux et leur gestion. Des renvois seront faits sur des supports numériques et papiers pour un effort de documentation et d'information supplémentaire sans surcharger les sites de panneaux.

1.8-5 EMPLOI

Développement d'un tourisme à l'année, entretien et gestion des milieux, développement des services aux cyclistes et aux randonneurs, encouragement à l'équitation : toutes ces retombées sont porteuses d'emplois pérennes nouveaux sur le long terme : commerçants, réparateurs, restauration, hébergements, location de vélo, centre équestres, agents d'entretiens et de gestion écologique...), La contribution à une offre et une identité touristique complémentaire d'une Agglomération comme Le Mans est primordiale. En effet, à l'inverse des grandes destinations touristiques, le territoire ne peut s'appuyer sur de grandes aménités dont disposent les destinations touristiques littorales ou de montagne. Par contre la découverte par le vélo d'un patrimoine méconnu est un plus pouvant avoir des retombées sur le long terme pour toute la filière touristique locale. Pour ne citer qu'un chiffre la dépense moyenne d'un cyclotouriste est de 68€ par jour (Étude 2020 « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France »), chiffre bien supérieur aux autres moyennes des autres touristes.

1.9 ÉTAT D'OCCUPATION DES PARCELLES

Comme évoqué précédemment, le parti pris dans le choix du tracé a été de limiter au maximum tous les impacts agricoles et d'emprunter des chemins et voies existantes.

7 types d'occupation des sols ont pu être distingués et sont présentés dans l'étude d'impact jointe :

- Les voiries : qu'il s'agisse de voies départementales ou communales, ces espaces correspondent à des sols imperméabilisés au droit desquels les véhicules peuvent circuler ;
- Les chemins carrossables : ces voies permettent aux riverains d'accéder à leur propriété ou leur parcelle agricole, elles bénéficient d'une structure avec une bonne portance pour supporter un trafic régulier ;
- Les sentiers hors zones boisées : il s'agit généralement des chemins de halage sur domaine privé vraisemblablement empruntés de façon très occasionnelle par les véhicules ;
- Les chemins en zones boisées : il peut s'agir de chemins privés utilisés pour l'exploitation de la parcelle boisée. Ils sont remblayés ;
- Les terres agricoles (pâtures, cultures...) : il s'agit de terrains privés exploités ;
- Les friches : il s'agit de terrains qui accueilleraient anciennement une activité et qui sont aujourd'hui laissés à l'abandon ;
- Les espaces verts entretenus : il s'agit de zones enherbées privées telles que des jardins, ou publiques telles que des parcs ou des accotements de voies de circulation.

1.10 JUSTIFICATION DU CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE

L'aménagement du Boulevard Nature 2 répond à plusieurs ambitions fortes de Le Mans Métropole :

- Encourager la **pratique sportive de plein air** et contribuer à la **santé** des habitants
- Favoriser les **mobilités nouvelles et décarbonnées** pour les déplacements du quotidien
- Contribuer à **l'attractivité touristique du territoire** en répondant aux nouvelles pratiques de tourisme durable et en favorisant la découverte du patrimoine de proximité

Engagé depuis 2004, ce projet unique en France a déjà été mis en œuvre pour 50,1 kms et reçoit un accueil très enthousiaste de la population et des visiteurs sur le premier tronçon aménagé du Boulevard Nature 1.

Le souhait de Le Mans Métropole est désormais de finaliser le parcours avec 22,5 kms supplémentaires à travers le Boulevard Nature 2. L'ensemble à terme de plus de 72 kms permettra un circuit complet d'une à plusieurs journées d'excursion accessibles à tous. Il répondra à la volonté de maillage transversal du réseau cyclable métropolitain inscrit au Réseau Cyclable structurant. Il participera à améliorer la traversée du Mans par la Vélobuissonnière. Il répondra aux ambitions départementale, régionale, nationale et européenne du développement des mobilités décarbonnées.

Les effets positifs attendus sont importants :

- Amélioration de la santé par l'encouragement aux activités de pleine nature en proximité pour tous les habitants du bassin de population
- Report modal vers des mobilités décarbonnées du quotidien et gains en Gaz à Effet de Serre
- Incitation à un tourisme respectueux de l'environnement, décarbonné et en proximité pour le Grand Ouest
- Consolidation des grands itinéraires de randonnée et de cyclotourisme national
- Retombées positives pour la notoriété, la diversification et l'économie touristique de la métropole
- Déploiement de continuités vertes et bleues de l'agglomération

La conception des derniers tronçons concernés par les 22,5 kms restant à réaliser était complexe au vu des objectifs fixés à savoir :

- Assurer le confort et la sécurité des usagers pour encourager une pratique importante de tous les publics
- Limiter tout impact agricole et la gêne aux riverains
- Limiter au strict minimum les impacts environnementaux
- Permettre une découverte de la biodiversité et des paysages de l'agglomération du Mans

Dès lors de nombreuses études, investigations de terrain, comparaisons de variantes et concertations ont été conduites pour améliorer sans cesse le projet de tracé du Boulevard Nature 2.

L'impact agricole s'avère quasi nul. La démarche environnementale conduite en 2021 et 2022 a permis d'éviter le maximum d'impacts environnementaux, de les réduire au strict minimum. Là où elles s'avèrent malgré tout nécessaires, les mesures compensatoires ont été renforcées et déployées de manière démonstrative, comme cela est indiqué en détail dans l'Étude d'Impact jointe.

Ces mesures compensatoires se sont imposées par des raisons de sécurité là où les alternatives étaient impossibles du fait de la présence d'axes à grande circulation, du relief, de l'agriculture ou d'une sensibilité environnementale plus forte.

L'emprise du Boulevard Nature 2 est volontairement réduite en largeur pour ne pas générer d'acquisitions trop importantes dans les parcelles privées. Sur une majorité de l'itinéraire, le tracé emprunte des chemins qui préexistaient sans altérer les accès agricoles ou des riverains. Ponctuellement, des espaces de repos et de découverte sont aménagés mais uniquement sur des espaces publics préexistants. Globalement le nombre de propriétés impactées et leurs surfaces sont très limités.

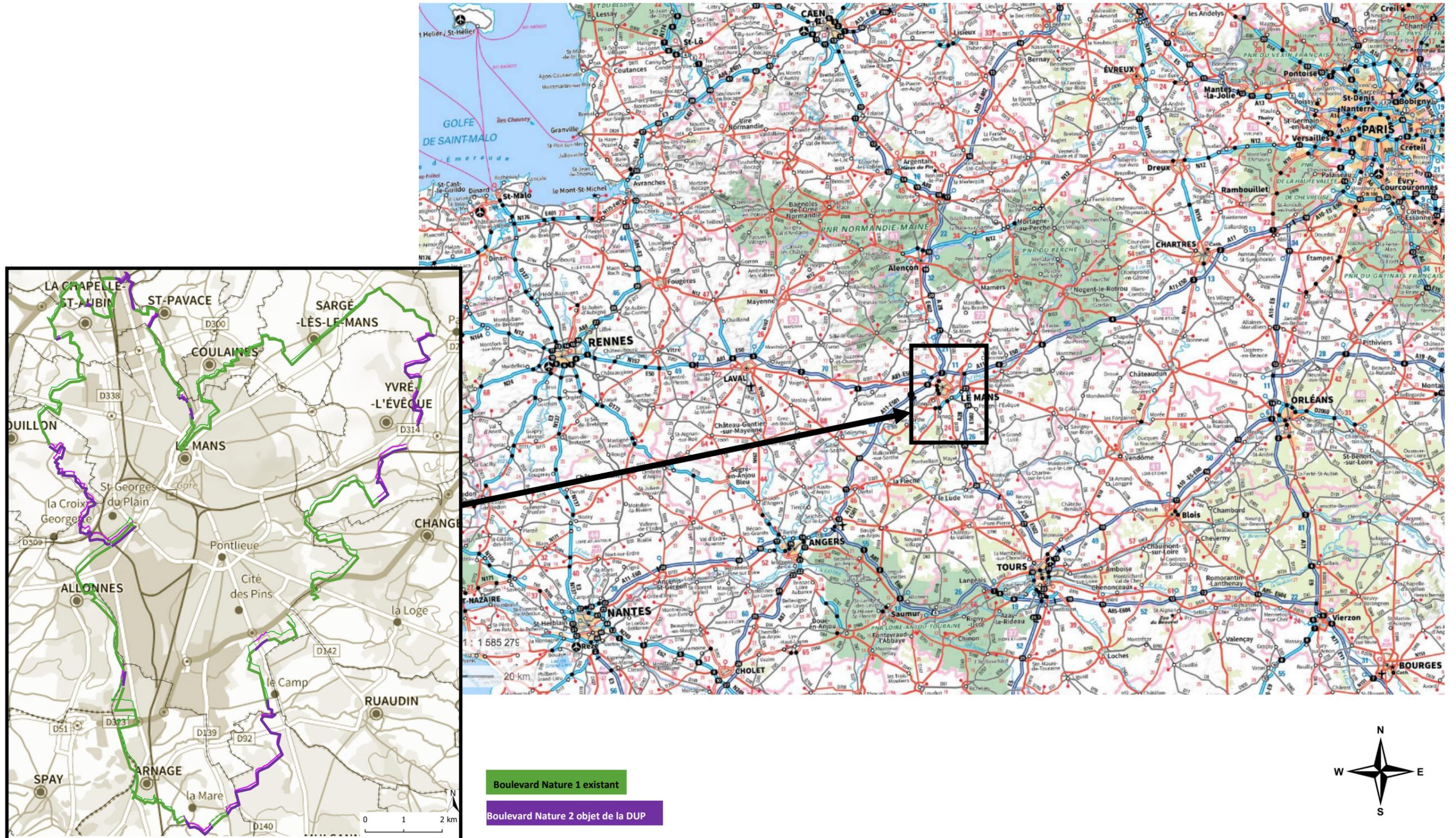
En outre, l'ensemble des dispositifs sont pris pour assurer la tranquillité des riverains du parcours : reconstitution de clôtures et de haies pour la sécurité et l'intimité, préservation des grands arbres, absence de parcelles coupées en travers mais passage uniquement le long des limites, bruits générés très limités, maintien de tous les accès privés...

Sur quelques parcelles qui seront empruntées par le Boulevard Nature 2, et malgré les recherches menées, des propriétaires n'ont pu être contactés du fait de successions, liquidations ou autres événements... Par ailleurs, des accords amiables n'ont pu être trouvés avec un très petit nombre de propriétaires. C'est la raison pour laquelle le recours à la Déclaration d'Utilité Publique est requise.

Au regard des effets positifs attendus, des coûts maîtrisés, de l'insertion maximale dans l'environnement et des impacts limités pour les propriétaires, **l'utilité publique du projet de réalisation du Boulevard Nature 2 est avérée.**

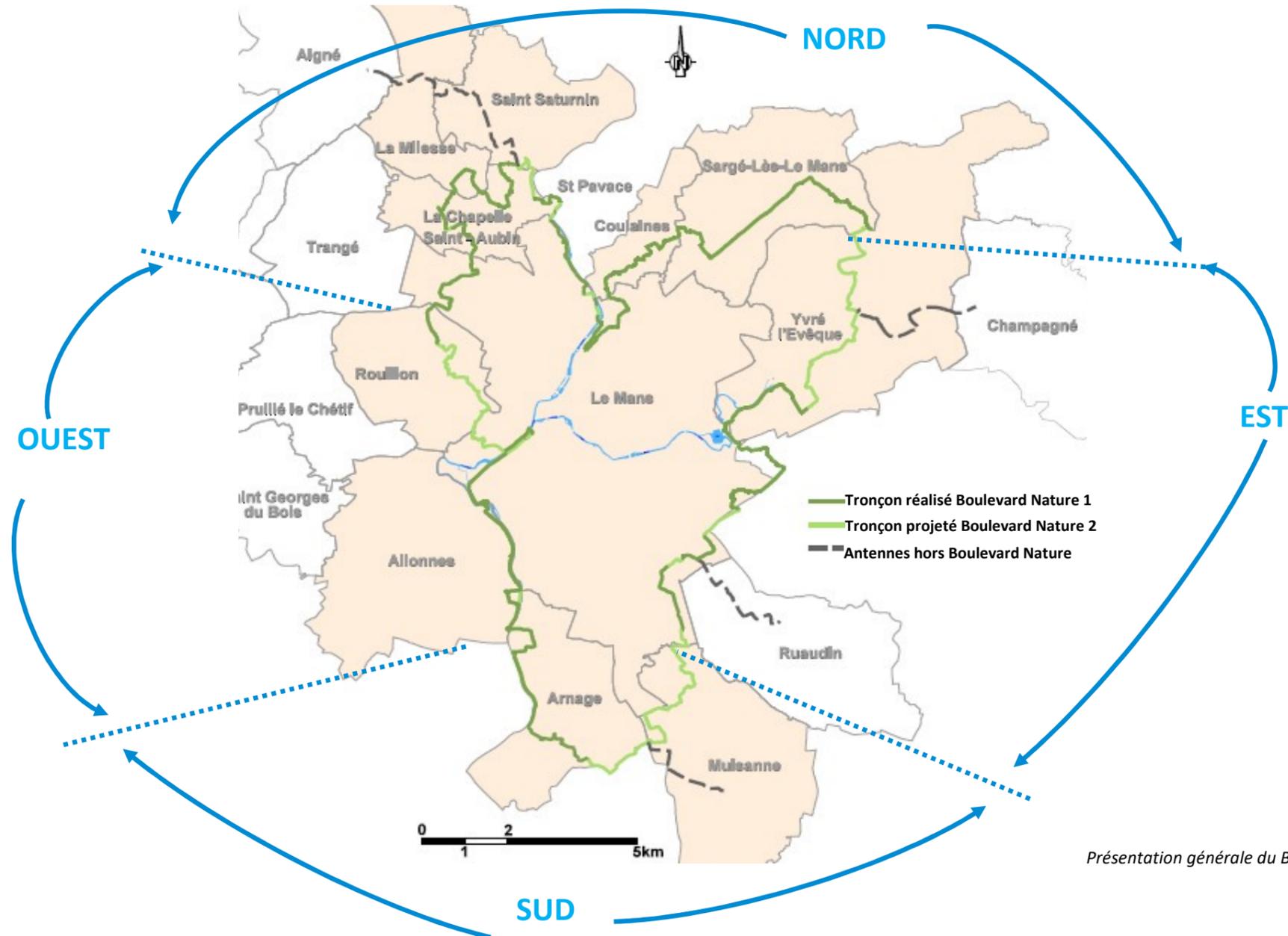
2. PLAN DE SITUATION

Le « Boulevard Nature 2 » est situé sur les communes de Le Mans, Yvré l'Evêque, Rouillon, Sargé-Lès-Le Mans, Mulsanne, Moncé-en-Belin, Arnage, Allonnes, La Chapelle-Saint-Aubin, Saint-Saturnin,



3. PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Les travaux concernés par le projet de DUP du Boulevard Nature 2 concernent 22,5 kms qui restent à aménager. Ils viendront compléter les 50,1 kms déjà existants.



Présentation générale du Boulevard Nature Source : Le mans Métropole

Nous présentons ci-dessous plus en détail l'ensemble des différentes sections nouvelles qui seront aménagées pour le Boulevard Nature 2. La présentation détaillée est faite en suivant le parcours général du **futur Boulevard Nature dans sa configuration finale (Boulevard Nature 1 réalisé et le Boulevard Nature 2 objet de la Présente Enquête préalable à La Déclaration d'Utilité Publique)** section par section selon le sens des aiguilles d'une montre et en partant de Allonnes. Pour une bonne compréhension, nous indiquons à chaque fois l'exposé de l'itinéraire pour **chaque quadrant ci-dessus puis le détail de chaque section ou sous-section** soumise à la présente Déclaration d'Utilité Publique.

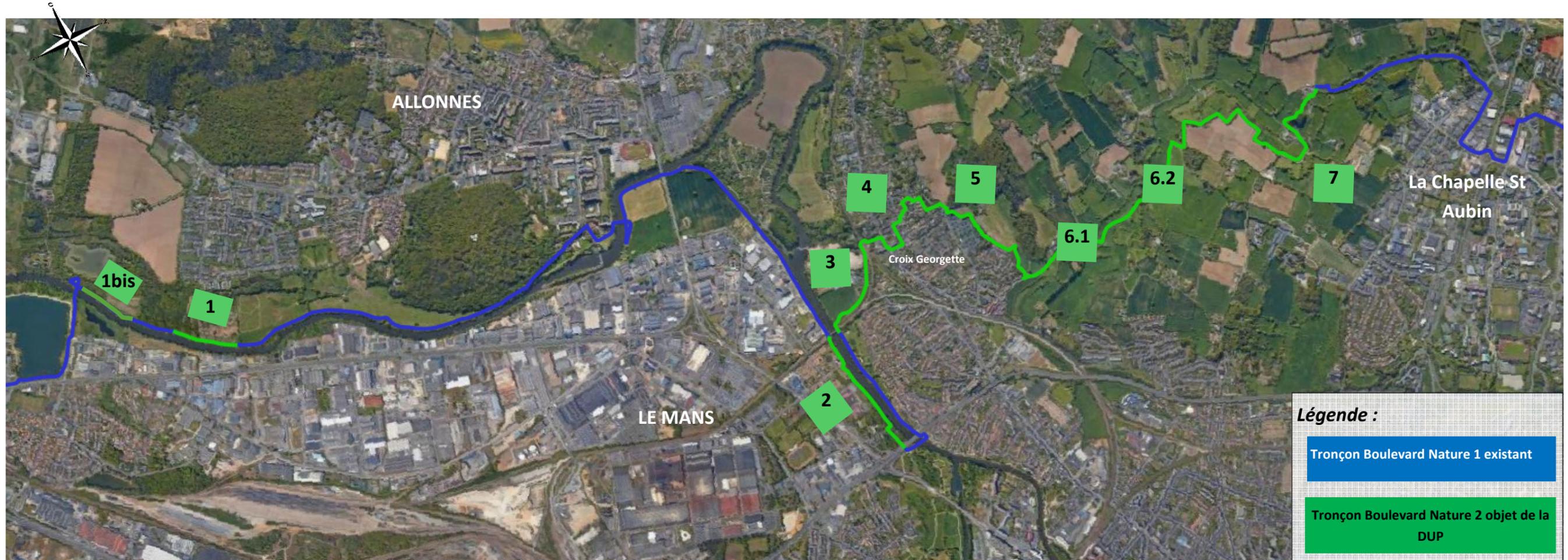
3.1 CONTEXTE GLOBAL BOULEVARD NATURE QUADRANT OUEST

Ce quadrant OUEST qui va d'Allonnes à Rouillon en passant par Le Mans alterne de très belles promenades le long de la Sarthe, la découverte du quartier de la Croix Georgette et le très beau vallon du Chaumard sur Rouillon.

Il comporte des sections déjà aménagées dans le cadre du Boulevard Nature 1 : la section historique d'Allonnes lancée au démarrage du projet sur les bords de Sarthe depuis la passerelle en direction de la Gémerie jusqu'au Pont Rouge, la rive droite de la Sarthe entre le Pont du Boulevard des Riffaudières et la voie ferrée et enfin le secteur nord de Rouillon à partir de la ferme de Jublanc jusqu'à la limite avec La Chapelle Saint Aubin.

Les compléments qui vont être apportés dans le cadre de la présente DUP sur le Boulevard Nature 2 sont :

- à l'extrême sud du Tracé actuel sur Allonnes, des modifications vont être apportées pour conforter le tracé et régulariser des propriétés foncières en bord de Sarthe.
- Entre le Pont Rouge et le pont du Boulevard des Riffaudières, le tracé va être aménagé sur les bords de Sarthe au Mans, avec basculement de la Vélobuissonnière sur cette portion, puis rejoindra un tronçon du Boulevard Nature 1 existant jusqu'à la rive nord de la Sarthe et la voie ferrée.
- Un nouveau tronçon du Boulevard Nature 2 sera aménagé au Mans sur l'ancienne friche AGRIAL pour prolonger le tracé et rejoindre la Croix Georgette dont la traversée va être sécurisée.
- Un nouveau tronçon du Boulevard Nature 2 sera aménagé sur Rouillon sud depuis Truflentin jusqu'à la ferme de Jublanc où est arrêté actuellement le Boulevard Nature 1.



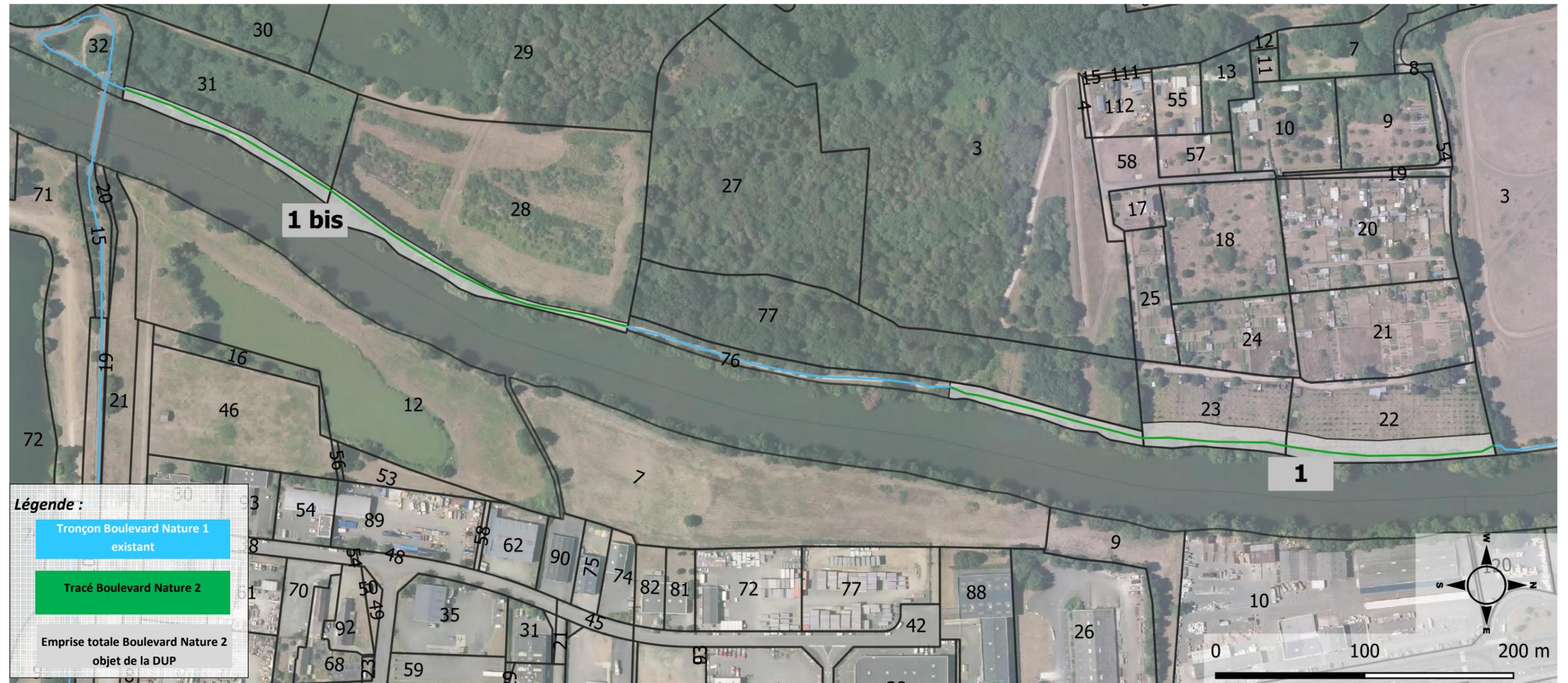
3.2 SECTION 1 : ALLONNES SUD BORD DE SARTHE

Cette sous-section du Boulevard Nature 2 longe la Sarthe sur sa rive droite dans le secteur est d'Allonnes entre les jardins familiaux face aux Hautes Métairies et la passerelle vers la Gémerie, dans un très beau paysage de bord de cours d'eau arboré et sur un large chemin. Elle se connecte au nord et au sud sur le tracé existant du Boulevard Nature 1.

Suite à un accord amiable de 2021 avec les propriétaires concernés en sous-section 1, l'ensemble de la parcelle comprise entre les jardins familiaux et la Sarthe a pu être acquise par Le Mans Métropole et deux actions vont être menées :

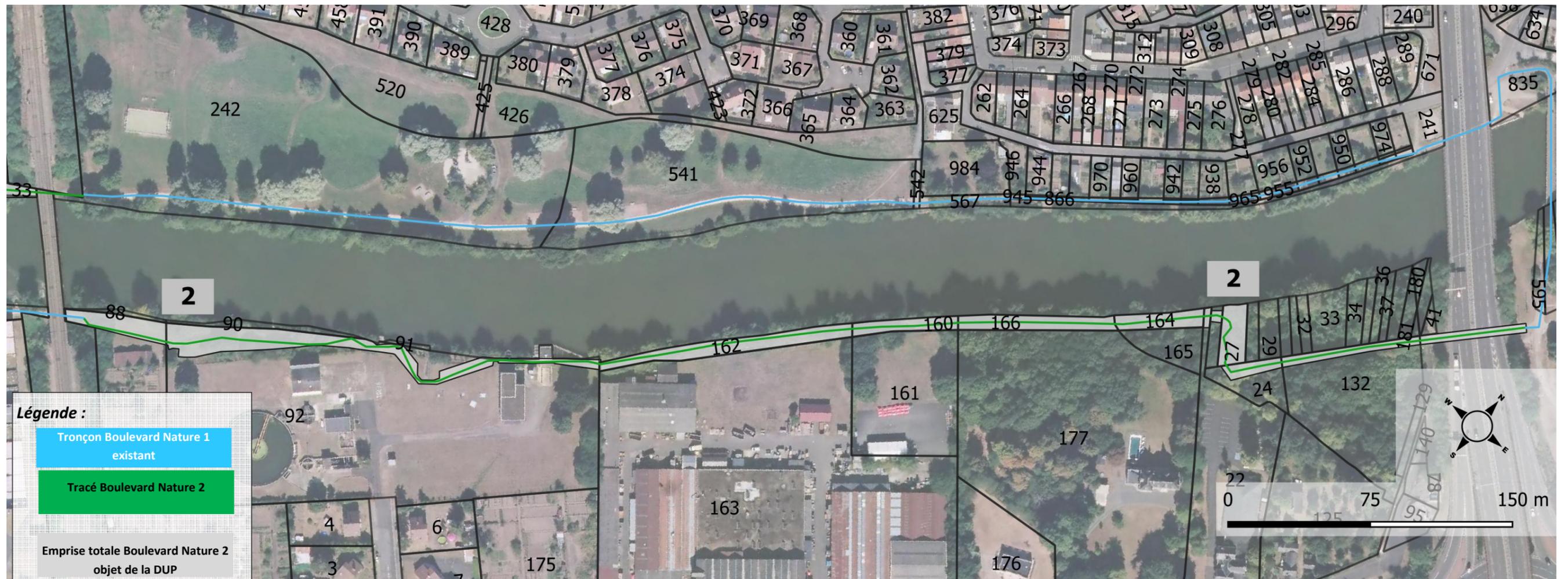
- Le tracé provisoire du parcours qui passait à l'ouest des jardins familiaux va être basculé côté Sarthe et rendu définitif au travers du Boulevard Nature 2. Ainsi le détour ancien peu agréable sera reconstitué le long de la Sarthe, dans son prolongement au nord et au sud, le tout sans impacter le couvert végétal. L'objectif est d'améliorer les conditions de promenade des piétons mais aussi la circulation cycliste. Le parcours du Boulevard Nature 2 offrira un cadre totalement sécurisé le long de la Sarthe, en rejoignant le tracé existant -très bucolique- au nord et au sud. Ce nouveau tronçon (1) permettra une continuité importante d'une part entre Allonnes et le Mans - sud (Base de loisir de la Gémerie, zones d'activité...) et d'autre part entre Allonnes et Arnage.
- L'espace laissé libre entre le Boulevard Nature 2 et les arrières des jardins familiaux sera protégé et une gestion favorable à la biodiversité sera mise en œuvre (voir le détail dans l'Étude d'Impact jointe)

Sur l'extrémité sud en approche de la montée sur la passerelle, la DUP du Boulevard Nature 2 et les démarches foncières associées devra permettre de régulariser au profit de Le Mans Métropole la domanialité de deux parcelles sur une portion du parcours emprunté par le public depuis de très nombreuses années (sous-section 1bis).



3.3 SECTION 2 : LE MANS OUEST ANGEVINIERE

Cette section du Boulevard Nature 2 longe la Sarthe sur sa rive gauche dans le secteur Ouest de Le Mans. Elle se connecte au nord-est sur le tracé existant du Boulevard Nature 1 ainsi que sur la Véloroute N°44 (portion commune Boulevard Nature 1 et de la « Vélobuissonnière »), sous le pont du Boulevard des Riffaudières, pour rejoindre au sud-ouest le canal de la Raterie au Pont Rouge. Le tracé emprunte uniquement un chemin en sommet de berge emprunté depuis de nombreuses années par les piétons et accessoirement par les cyclistes car très exigü. Il longe les arrières d'un secteur industriel et logistique et doit contourner une rampe de mise à l'eau en béton. Le chemin existant sera donc légèrement élargi du côté de la zone industrielle et logistique et la mise à l'eau sera contournée, le tout sans impacter le couvert végétal. L'objectif est d'améliorer les conditions existantes de promenade des piétons et cyclistes. Il est prévu de basculer sur ce tracé dès l'aménagement de ce secteur du Boulevard Nature 2 la « Vélobuissonnière » qui emprunte actuellement un parcours peu intéressant et peu sécurisé dans la zone industrielle située au sud-est. Ce nouveau tronçon permettra une continuité importante en direction d'Allonnes au sud-ouest et le centre du Mans au nord-Est. Le parcours offrira un cadre totalement sécurisé le long de la Sarthe et du canal de la Raterie, en rejoignant le tracé existant et très bucolique au pont rouge en direction d'Allonnes et Arnage. Cette section facilitera grandement les déplacements quotidiens entre Le Mans centre et Allonnes. Les propriétaires (sociétés et filiales) ont été maintes fois sollicités pour régulariser une situation foncière sur un chemin existant en très grande partie, sans parvenir à aboutir à ce stade, ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.



3.4 SECTIONS 3 ET 4 : LE MANS OUEST FRICHE AGRIAL ET CROIX GEORGETTE

Cette sous-section du Boulevard Nature 2 est entièrement nouvelle et traverse une friche industrielle puis le quartier de la Croix Georgette. Son aménagement permettra d'offrir une continuité entièrement indépendante et sécurisée pour assurer la continuité entre le quartier de la Croix Georgette et celui qui longe la Sarthe dans le quartier de Saint Georges du Plain. Aujourd'hui le tracé emprunte en effet le pont sous la voie ferrée puis les rues de lotissements ouvertes à la circulation (rues Tavano, Liboisne...) avant de rejoindre le tracé indépendant et aménagé en bord de Sarthe, très qualitatif et paysager. Le confort des usagers et leur sécurité sera ainsi grandement améliorée.

A l'est (N°3) sur la friche AGRIAL, le parcours qui sera réalisé en pied de talus de la voie ferrée impacte légèrement une zone humide qui s'est développée sur la friche industrielle à l'abandon depuis de nombreuses années. C'est la raison pour laquelle un espace supplémentaire de compensation et de renaturation est inclus au périmètre de DUP en surplus de l'emprise du tracé proprement dite. Cette emprise et le projet de renaturation participe d'une volonté d'exemplarité du Boulevard Nature 2. L'Étude d'Impact jointe détaille le projet de renaturation. Cette section facilitera grandement les déplacements quotidiens entre Le Mans centre, la Croix Georgette et Rouillon. La société propriétaire du site a été abordée à plusieurs reprises, sans parvenir à finaliser un accord ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.

A l'ouest (N°4), le tracé du Boulevard Nature empruntera des voies communales existantes et des voies du lotissement en accord avec l'ASL.



3.5 SECTION 5 DE ROUILLON VALLON DE TRUFLENTIN

Cette section du Boulevard Nature 2 est entièrement nouvelle sur la partie sud de Rouillon du nord du quartier de la Croix Georgette au Mans (route du Follery) jusqu'à la rue du Château à proximité de sa jonction avec la rue de la Briqueterie. Située sur la commune de Rouillon, elle longe la limite ouest de Le Mans. Elle propose un passage en sommet et flanc de vallon, qui présente un paysage tout à fait intéressant et un cadre très apaisé. Elle longe également les fonds des parcelles des lotissements de la Croix Georgette sans les impacter. Aucune activité agricole ni l'accès à la ferme de Truflentin ne sont impactés par le tracé du Boulevard Nature 2. Les haies et massifs boisés sont conservés.

Cette section permettra une continuité nouvelle du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans et Rouillon. Les cyclistes en provenance ou en direction des sections voisines du Boulevard Nature 1 empruntent actuellement par défaut des rues circulées et à forte pente sur la rue du Château et le quartier Croix Georgette. De nombreuses discussions sont en cours avec l'ensemble des propriétaires. Elles sont très avancées mais pas entièrement finalisées ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.



3.6 SECTIONS 6 DE ROUILLON DE LA RUE DU CHATEAU A LOULAY

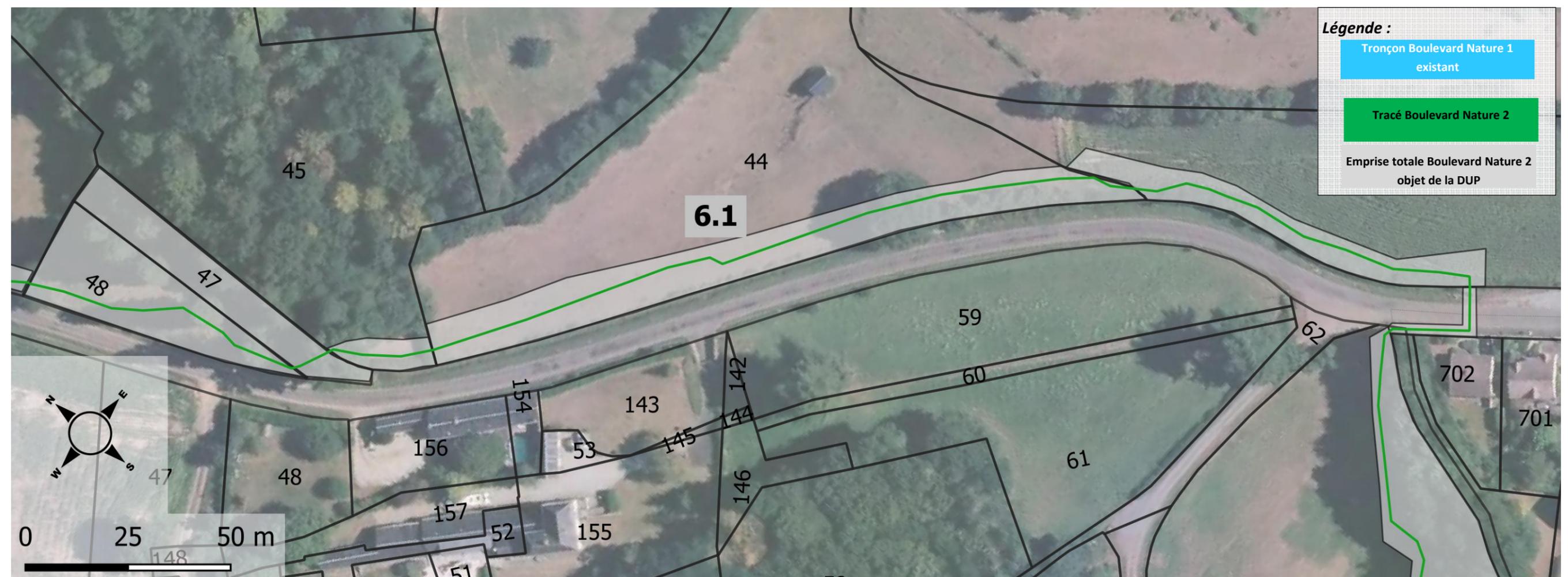
Cette section du Boulevard Nature 2 longe la rue du Château, s'étire dans le vallon du Chaumard pour rejoindre la route des Ardriers. Elle comprend deux sous-sections 6.1 et 6.2 détaillées ci-après.

La quasi-totalité des haies et massifs boisés sont conservés. Une replantation de haies est prévue ponctuellement pour remplacer des robiniers détaillée à l'Étude d'Impact jointe. Cette section permettra une continuité nouvelle du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans et Rouillon. Les cyclistes en provenance ou en direction des sections existantes voisines du Boulevard Nature 1 empruntent actuellement des rues circulées, étroites et dangereuses (Route du Château et de Loulay). Une boucle locale de randonnée existe à proximité : Circuit des Vignes et liaison vers la route des Ardriers (*Club Rando Sports Loisirs Rouillon*).



SOUS-SECTION 6.1 DE ROUILLON : DETAIL

La première sous-section (6.1) de ce tracé du Boulevard Nature 2 offrira une nouvelle portion bucolique entièrement sécurisée en longeant le ruisseau du Chaumard. A l'arrivée et en direction de Truflentin, une traversée sécurisée de la rue du Château sera aménagée par Le Mans Métropole selon le dispositif de traversée sécurisée et se prolongera en passerelle au-dessus du Chaumard. Sur cette sous-section, le tracé prend en compte la perspective du re - méandrage du ruisseau du Chaumard, prévu entre 2023 et 2025. Ce re - méandrage s'inscrit dans un plus vaste plan d'action sur l'ensemble de la vallée du Chaumard pour réduire les événements d'inondation du quartier de la Briqueterie. Cette sous-section longeant la rue du Château permettra une continuité nouvelle du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans et Rouillon.



SOUS-SECTION 6.2 DE ROUILLON : DETAIL

A partir du virage devant la Petite Ancelinière, la deuxième sous-section (6.2) du Boulevard Nature 2 montera progressivement sur le versant nord de la vallée du Chaumard puis une partie dans le coteau surplombant la vallée au nord de la Grande Ancelinière en direction de Loulay et de la route des Ardriers. Cette sous-section offrira un parcours et un panorama tout à fait exceptionnel sur le grand paysage de la vallée. Cette portion nouvelle du tracé a été longuement réfléchi avec les propriétaires et exploitants agricoles concernés pour éviter tout impact agricole et environnemental. Ainsi il ne traverse aucune parcelle agricole mais les longe à chaque fois. Il rejoint au-dessus de la Grande Ancelinière, un chemin existant et intégré au circuit de randonnée « des Vignes ». L'ensemble de cette sous-section privilégie ainsi un parcours dans le Vallon, à l'instar de la partie déjà empruntée du Boulevard Nature 1 plus au nord. Les aménagements resteront par contre strictement intégrés au paysage et à l'environnement existant. De nombreuses discussions sont en cours avec les propriétaires sur l'extrémité ouest de cette sous-section. Sur le secteur est, les négociations ont été finalisées en grande majorité par la SAFER. Très ponctuellement, des questions de successions sont venues complexifier les négociations, ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.



3.7 SECTION 7 DE ROUILLON : DEPUIS LOULAY JUSQU'À JUBLANC

Cette section du Boulevard Nature 2 s'étend de la jonction avec la route des Ardriers en venant du vallon du Chaumard jusqu'à la jonction avec le tracé existant du Boulevard Nature 1 au niveau de Jublanc. Cette section entièrement nouvelle permettra une continuité du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans et Rouillon. Les cyclistes en provenance ou en direction des sections anciennes du Boulevard Nature 1 empruntent actuellement des rues circulées, étroites et dangereuses (Route des Ardriers, du Château et de Loulay). A l'arrivée et en direction du bourg de Rouillon, une traversée sécurisée de la route des Ardriers sera aménagée au droit de la ferme de Jublanc par Le Mans Métropole selon le dispositif de traversée sécurisée. Le tracé longe de façon totalement sécurisé la route des Ardriers au sud. La traversée de la route de Loulay, beaucoup moins circulée que la route des Ardriers sera traitée en sécurité selon le dispositif de traversée sécurisée.

Cette section prolongera un parcours et un panorama tout à fait exceptionnel sur le grand paysage de la vallée. Cette portion nouvelle du tracé a été longuement réfléchi avec les propriétaires et exploitants agricoles concernés de Loulay et de Jublanc pour éviter tout impact agricole et limiter l'impact environnemental. Ainsi il ne traverse aucune parcelle agricole. Il préserve également toutes les haies et grands arbres. Au niveau de Loulay, une zone humide sera traversée sur une passerelle par le Boulevard Nature 2 et mérite d'être valorisée. C'est la raison pour laquelle, un espace supplémentaire de préservation et de découverte est inclus au périmètre de DUP en surplus de l'emprise du tracé. Cette emprise et le projet de renaturation participe d'une volonté d'exemplarité du Boulevard Nature 2 et de sensibilisation des usagers à la biodiversité. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont détaillées dans l'étude d'impact jointe. Un dispositif d'information du public sera installé sur le site.

Le tracé rejoint au-dessus de Jublanc, le chemin existant du circuit de randonnée « des Vignes ». De nombreuses discussions sont très avancées avec les propriétaires et occupants mais ne sont pas entièrement finalisées à ce stade, ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.



CONTEXTE GLOBAL BOULEVARD NATURE QUADRANT NORD

Ce quadrant NORD qui va de la Chapelle-Saint-Aubin à Sargé-Lès-Le-Mans en passant par Saint - Saturnin, Le Mans et Coulaines alterne traversées de quartier, promenades rurales et découverte du patrimoine du vieux Mans.

Sur ce quadrant, le parcours traverse la Chapelle-Saint-Aubin vers le nord puis le pôle commercial de la ZAC du Moulin en limite sud de Saint-Saturnin pour rejoindre à nouveau les bords de rive droite de la Sarthe sur l'extrémité est de La Chapelle-Saint-Aubin. Il poursuit son tracé vers le sud en direction du centre historique du Mans. Il longe la rive droite au maximum et parfois en s'en écartant pour ne pas impacter l'habitat ou du patrimoine existant. Au Mans, il franchit la Sarthe pour traverser ensuite le Vieux Mans et partir en direction du nord-est vers Coulaines qu'il traverse, puis vers Sargé-Lès-Le-Mans bourg. Enfin, il traverse le secteur rural vers l'est jusqu'au lieu-dit la Douve en limite de Yvré L'Évêque.

Il comporte de **nombreuses sections existantes du Boulevard Nature 1** avec de nombreux tronçons en service depuis plusieurs années : c'est le cas de La Chapelle -Saint - Aubin, Saint - Saturnin, Le Mans et de Sargé-Lès-Le Mans dans la quasi-totalité du parcours et pour Coulaines dans sa totalité.

Sur ce quadrant, le Boulevard Nature 2 et la présente DUP portent sur de courtes sections à compléter sur les communes de La Chapelle-Saint-Aubin, Le Mans, Saint-Saturnin et de Sargé -Lès-Le-Mans.



3.8 SECTIONS 8 ET 9 : LA CHAPELLE SAINT AUBIN

Ces deux courtes sections du Boulevard Nature 2 doivent compléter l'itinéraire du Boulevard Nature 1 sur deux portions aujourd'hui sur voiries courantes étroites (en théorie limitées à 50 Km/h) et très dangereuses (avec un fort trafic, peu de visibilité et des vitesses élevées). Les usagers se retrouvent obligés d'emprunter dans des conditions peu sûres deux courts passages sur voirie courante. Il s'agit de les sécuriser pour achever le parcours sur le contournement ouest du bourg déjà largement aménagé.

La première N°8 est située le long de la rue de la Corne avant l'entrée dans l'agglomération de La Chapelle-Saint-Aubin. Un cheminement existe en bord de voirie pour les piétons mais n'est pas sécurisé et les cyclistes doivent intégrer la voirie courante.

La deuxième N°9 est située le long de la rue de la Fontaine à Boudan hors agglomération de La Chapelle-Saint-Aubin.

Sur ces deux portions nouvelles du tracé du Boulevard Nature 2, une emprise va donc être acquise le long des rues pour créer un itinéraire séparé de la circulation, en préservant intégralement à chaque fois une belle haie arborée longeant la route.

L'emprise retenue a été placée à chaque fois du côté le plus sécurisant de la rue. L'impact agricole est extrêmement limité. Ces tracés ont été longuement négociés avec les propriétaires de part et d'autre de chacune des voies mais aucun accord amiable n'a pu être trouvé ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.



N°8 : rue de la Corne



N°9 : rue de la Fontaine à Boudan

Légende :

- Tronçon Boulevard Nature 1 existant
- Tracé Boulevard Nature 2
- Emprise totale Boulevard Nature 2 objet de la DUP

3.10 SECTION 11 : LA CHAPELLE-SAINT-AUBIN BORD DE SARTHE

Cette section du Boulevard Nature 2 comprend un chemin étroit existant et régulièrement emprunté car dans le prolongement de portions du Boulevard Nature 1. Elle s'étend le long de la rive droite de la Sarthe. Cette section permettra une continuité nouvelle du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans centre et le nord de l'Agglomération. Le chemin existant sera conforté. L'ensemble de cette section privilégie ainsi un parcours entièrement sécurisé en recul des berges de la Sarthe. Il participe à achever un parcours d'environ 3,5 kms en bord de Sarthe jusqu'au secteur historique du Mans. Cette portion nouvelle du tracé a été longuement réfléchi avec les propriétaires et exploitants agricoles concernés pour éviter tout impact agricole et environnemental. Ainsi il ne traverse pas la parcelle agricole mais la longe. Il préserve également toutes les haies et grands arbres. Ce tracé a été longuement négocié avec les propriétaires et une succession est venue complexifier les discussions et aucun accord amiable n'a pu être finalisé, ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.



Légende :

- Tronçon Boulevard Nature 1 existant
- Tracé Boulevard Nature 2
- Emprise totale Boulevard Nature 2 objet de la DUP

3.11 SECTION 12 : LE MANS PARC DES PETITES GALIERES

Cette section du Boulevard Nature 2 comprend deux sous-sections empruntées depuis des années par les piétons et cyclistes car dans le prolongement de portions du Boulevard Nature 1.

La première sous-section (12.1) consiste en un chemin existant dans le parc des Petites Galières. L'ensemble du parc est entretenu par la Collectivité depuis de nombreuses années et sera repris dans le cadre du Boulevard Nature 2 car il englobe une aire de détente déjà aménagée depuis des années. Cette sous-section a été longuement négociée avec les propriétaires mais des retards dans les réitérations et une succession sont venus complexifier les discussions et aucun accord amiable n'a pu être finalisé, ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.

La première sous-section (12.2) consiste en un chemin existant dans les arrières d'un immeuble de logement HLM et le chemin est emprunté depuis des années mais la régularisation de la domanialité n'a jamais été faite.

La section s'étend le long de la rive droite de la Sarthe. Elle permettra une continuité nouvelle du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans centre et le nord de l'agglomération. Le chemin existant sera conservé à l'identique. L'ensemble de cette section privilégie ainsi un parcours entièrement sécurisé en recul des berges de la Sarthe. Il participe à achever un parcours d'environ 3,5 kms en bord de Sarthe jusqu'au secteur historique du Mans.



Légende :

- Tronçon Boulevard Nature 1 existant
- Tracé Boulevard Nature 2
- Emprise totale Boulevard Nature 2 objet de la DUP

3.12 SECTION 13 : LE MANS SECTEUR JARDINS FAMILIAUX

Cette section du Boulevard Nature 2 comprend trois sous-sections. Ces trois sous-sections du Boulevard Nature 2 portent sur des problématiques de domanialité. En effet et mise à part la sous-section 13.1, ces portions sont déjà aménagées en accord avec les occupants depuis 2020 et empruntées par le public, en accord avec les propriétaires concernés.

La première (13.1) sous-section sur la rive droite de la Sarthe est une micro-portion de tracé du Boulevard Nature 2 et consiste d'une part en une extrémité de 3,5 m d'une impasse donnant sur la rue de la Récréation (impasse située entre l'impasse Messenger et la rue de Zurich) et d'autre part en un fond de jardin de 12 ml transformé en chemin régulièrement emprunté depuis 2020. Le chemin existant sera conservé mais aménagé selon les prérogatives du Boulevard Nature 2. Ce tracé a été longuement négocié avec les propriétaires, une succession est venue complexifier les discussions et aucun accord amiable n'a pu être finalisé, ce qui justifie son inscription dans la présente DUP. Cette courte portion sera ensuite aménagée selon le profil du Boulevard Nature 2.

La deuxième (13.2) est située le long de la rive droite de la Sarthe sur une courte portion de 13 ml, en arrière de fond de jardin d'une maison située au fond d'une impasse débouchant rue de la Pré Denise. Il s'agit d'une erreur de signature de l'acte de vente de la partie principale de la maison. Soumise à Emplacement Réservé pour le Boulevard Nature à l'époque, elle avait déjà fait l'objet d'une division cadastrale. Le chemin existant sera conservé à l'identique.

La troisième (13.3) est plus longue et appartient à la SCI liée à l'association gérant les jardins familiaux dit de « Pré Denise » comprenant un chemin créé en perpendiculaire à la Sarthe et une portion de la rue de la Pré Denise, sur une portion de 270 m de tracé.

Ces sous-sections participeront d'une continuité nouvelle du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans centre et le nord de l'Agglomération. Le tracé existant sera ainsi conforté. L'ensemble de cette section privilégie ainsi un parcours entièrement sécurisé en recul des berges de la Sarthe. Il participe à achever un parcours d'environ 3,5 kms en bord de Sarthe jusqu'au secteur historique du Mans. Les conditions n'étant pas favorables pour réunir les ayants droits aucun accord amiable n'a pu être formalisé, ce qui justifie son inscription dans la présente DUP.



3.13 SECTION 14 : LE MANS SECTEUR JEAN BOUIN

Cette section du Boulevard Nature 2 comprend deux impasses emboîtées l'une dans l'autre : l'extrémité est de la rue Jean Bouin et l'impasse Jean Bouin qui débouche dans la première. La finalité est de prolonger l'itinéraire du Boulevard Nature 1 en berges de Sarthe préexistant au sud. Afin d'éviter un tracé tel qu'envisagé initialement mais qui empiéterait largement sur des fonds des petites parcelles habitées, l'idée est d'emprunter désormais ces impasses puis de rejoindre la base nautique et le club de pétanque voisins, appartenant tous les deux à la Ville du Mans. Cette section permettra une continuité nouvelle du Boulevard Nature et des déplacements quotidiens entre Le Mans centre et le nord de l'agglomération.

Cette section privilégie ainsi un parcours sécurisé en recul des berges de la Sarthe. Il participe à achever un parcours d'environ 3,5 kms en bord de Sarthe jusqu'au secteur historique du Mans. Le débouché de la rue Jean Bouin sur les berges de Sarthe sera amélioré en empiétant légèrement sur le club de pétanque propriété de la Ville du Mans car actuellement très exigu. Cette portion nouvelle du tracé a été longuement discutée avec les propriétaires concernés pour limiter les impacts négatifs et trouver un accord. A ce stade, aucun accord amiable n'a pu être néanmoins finalisé, ce qui nécessite son inscription à la présente DUP.

