

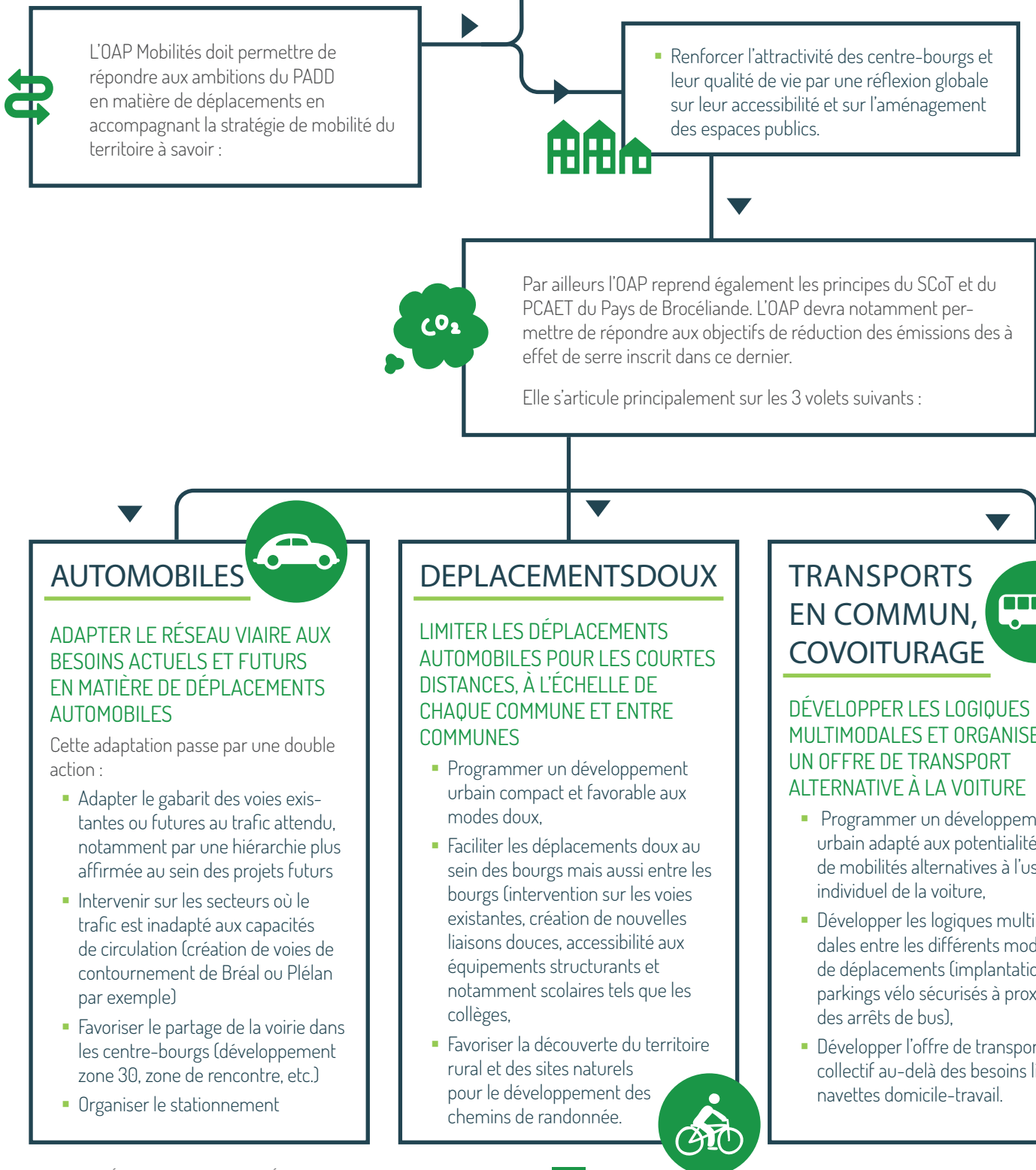
MOBILITES

OAP



brocéliande  
communauté

# UNE OAP AU SERVICE D'UNE STRATEGIE DE MOBILITE



AU-DELÀ DE CES LOGIQUES D'AMÉNAGEMENT,  
LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE VEUT RÉPONDRE  
AUX 3 ENJEUX SUIVANTS :

RENDRE LE TERRITOIRE ATTRACTIF, ACCESSIBLE ET ALTERNATIF

## ATTRACTIF

en facilitant les déplacements, de permettre les accès aux commerces, aux services et aux équipements pour toutes les solutions de déplacements

## ACCESSIBLE

en développant des solutions de mobilité qui s'adaptent aux différents besoins de déplacements : proximité, courte distance, extraterritorial

## ALTERNATIF

en proposant en plus de la voiture individuelle, des solutions ou des packages de solutions alternatives pour assurer ces déplacements.

## CLARIFIER LA LISIBILITÉ DU RÉSEAU VIAIRE

cette lisibilité pourra s'entendre à la fois en clarifiant et en homogénéisant les différents axes de circulation du territoire mais aussi en donnant sur les secteurs les plus stratégiques une bonne visibilité aux pratiques alternatives (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage)

## ORGANISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

l'offre de stationnement doit permettre de répondre aux besoins actuels et futurs du territoire. Outre sa localisation, il s'agira de travailler à une organisation du stationnement favorisant la rotation dans les secteurs centraux, une mutualisation et une mutabilité des espaces de stationnements. Ces espaces de stationnement devront être réfléchies afin de limiter l'imperméabilisation des sols.

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

l'accompagnement du développement des transports collectifs s'appuie à la fois sur un renforcement des collaborations et des échanges avec les différents opérateurs et autorités organisatrices de transports, et sur une meilleure visibilité et accessibilité des points d'arrêt majeurs du territoire et le développement d'une offre de service (stationnement voiture, vélo, covoiturage, cheminements)

## FACILITER LE RECOURS AU COVOITURAGE

sur cet axe de travail, il s'agit pour le territoire de valoriser ces pratiques de mobilité et d'accompagner l'offre servicielle de OuestGo par des solutions de stationnement attractive et lisible et par un relais d'animation sur le territoire,

## DÉVELOPPER UN VÉRITABLE MAILLAGE POUR LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

la stratégie s'appuie sur une logique d'aménagement de liaisons douces au travers d'un schéma cyclable au niveau communautaire et sur un accompagnement de la pratique par un développement des solutions de stationnement et d'actions complémentaires sur le territoire.

## ACCOMPAGNER LES HABITANTS DANS L'ÉVOLUTION DE LEUR PRATIQUE DE MOBILITÉ ALTERNATIVE :

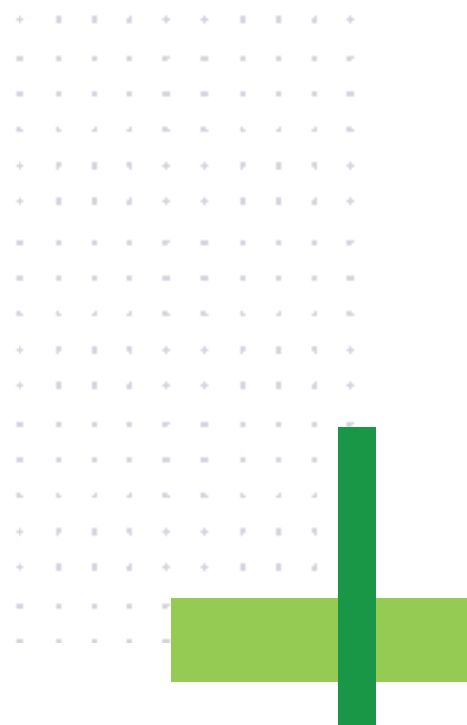
pour faire évoluer les usages, il est aussi indispensable d'accompagner les habitants et les usagers du territoire par des actions de sensibilisation et de communication pour valoriser les solutions alternatives proposées sur le territoire (animation autour de OuestGo, prêt de vélos électriques, travail de proximité avec les écoles, les entreprises, les commerçants,...).

# VOLET 1

ADAPTER  
LE RÉSEAU  
VIAIRE  
AUX BESOINS  
ACTUELS ET  
FUTURS  
EN MATIÈRE DE  
DÉPLACEMENTS  
AUTOMOBILES

# 1

# HIERARCHISER LE RESEAU DE VOIRIE



## 1. OBJECTIFS

- Maitriser les trafics automobiles en cœur de bourgs et en traversée des zones urbanisées pour offrir un meilleur cadre de vie et favoriser les modes de déplacements doux et la vie locale,
- Garantir l'accessibilité du territoire en assurant la continuité des itinéraires de circulation des véhicules légers et des poids lourds
- et l'accessibilité des zones commerciales et d'activités.
- Assurer la circulation des véhicules agricoles
- Définir le bon niveau de desserte, adapté à tout nouveau projet d'aménagement.

Ces principes sont édictés lors de l'émergence de nouveaux projets urbains ou lors des réaménagements ou nouveaux projets de voirie.

## 2. ESPRIT DE L'ORIENTATION

L'organisation du réseau viaire se décompose en 6 niveaux :

### DORSALE N24



Voie d'accès du territoire et de diffusion des flux

### AXES DE CENTRALITÉ



Connectant le quartier, réseau primaire communal, comme les voies bourg-hameaux mais en milieu urbain. Elle permet l'accès aux activités commerciales, aux services et aux équipements. Elles constituent l'accès aux centralités

### AXES INTERCOMMUNAUX



Permettant la connexion entre les communes et avec les intercommunalités voisines. Elle doit permettre et faciliter la circulation des poids lourds et des véhicules. Les accès en modes actifs doivent être séparés des flux.

### RUES DE QUARTIER



Elle permet l'accès et la desserte du quartier. Elle donne une visibilité aux circulations douces.

### AXES DE DESSERTE LOCALE



Assurant le maillage communal en section non urbanisée. Elle doit permettre la circulation des engins agricoles, et permettre les logiques de déplacement de proximité.

### RUES DE DESSERTE



Elle permet l'accès aux habitations, notamment hors des zones urbanisées, elle n'a pas de logique de circulation.

Le profil de chaque voie à sa création ou à l'occasion de sa requalification devra veiller à respecter les principes suivants :

#### DORSALE



La majorité des modes étant exclus de cet axe, l'enjeu est de renforcer les points d'intermodalité avec la dorsale (covoiturage, transports collectifs) au niveau des échangeurs et intégrer les modes actifs dans les ouvrages franchissant la RN24

#### AXES INTERCOMMUNAUUX



L'ensemble des solutions de mobilité doivent pouvoir circuler sur ces voies de manière sécurisée. Les vélos doivent pouvoir assurer les mêmes liaisons, le long de ces voies ou sur des itinéraires alternatifs

#### AXES DE DESSERTE LOCALE



Les voies doivent renforcer les déplacements de proximité, les circulations des transports collectifs peuvent être présentes à minima pour les transports scolaires. Il est possible de rencontrer des modes actifs et dans ce cas la circulation doit être apaisée ou séparée. La logique d'itinéraire doit être étudiée.

#### AXES DE CENTRALITÉ



La voie permet la desserte des quartiers à la commune, elle assure aussi l'accès des commerces, des services et des équipements. Elle doit intégrer la question du stationnement des voitures. Les logiques d'itinéraire et d'accès des modes actifs doivent être étudiés.

#### RUES DE QUARTIER



La voie de quartier n'accueille qu'exceptionnellement les modes de transports lourds. Le gabarit des voies, les vitesses de circulation peuvent être réinterrogées. Voie d'accès, le double sens de circulation est à privilégier. La question du stationnement linéaire des voitures est à interroger en fonction du stationnement sur parcelle.

#### RUES DE DESSERTE



La voie de desserte est une voie apaisée, la circulation des poids lourds est exceptionnelle (en dehors des engins agricoles). Tous les modes doivent cohabiter sur des voies au gabarit généralement étroit. Il faut donc veiller à donner de la visibilité et à modérer les vitesses de circulation. Ces voies n'accueillent pas de stationnement.

# 2

# GERER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

## 2.3 OBJECTIFS

L'offre de stationnement doit permettre de répondre aux besoins actuels et futurs du territoire. Outre sa localisation, il s'agira de travailler à une organisation du stationnement favorisant la rotation dans les secteurs centraux, une mutualisation et une mutabilité des espaces de stationnements. Ces espaces de stationnement devront être réfléchis afin de limiter l'imperméabilisation des sols.

Un traitement qualitatif des espaces de stationnement dans les nouvelles opérations d'aménagement.

- Prévoir des solutions de stationnement sur l'espace public qui ne constituent pas des barrières au développement des mobilités alternatives
- Valoriser des solutions de stationnement qui incitent à la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements de proximité
- Organiser le stationnement dans les bourg-centres
- Gérer les livraisons

## 2.4 PRESENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION

Le stationnement des véhicules ne doit être perçus comme une contrainte pour les aménageurs et pour les usagers de l'espace public. Ainsi il est souhaitable dans les quartiers et sur les voies de desserte d'éviter le stationnement longitudinal. Ce dernier crée des effets de murs et limitent les possibilités de mutation de la voirie.

Un aménagement en placette permet à la fois un meilleur paysagement, et offre des possibilités plus importantes de réutilisation ponctuel de l'espace. Par ailleurs, elle permet de limiter les largeurs des différentes voies du quartier favorisant un caractère plus urbain et de meilleures densités. Ces espaces pourront être traités avec des revêtements perméables. De plus, ils pourront dans un objectif de limiter les gaz à effet de serre intégrer des dispositifs de charges pour véhicules électriques ou d'autres types d'énergie.

Au niveau de l'existant, au sein des bourg-centres afin de renforcer l'attractivité des commerces locaux, la mise en place de stationnements minutes ou de zones bleues avec des durées limitées entre 20 min et 2 heures permet de favoriser la rotation des véhicules et de limiter les voitures ventouses.

De plus, des espaces réservés aux livraisons, accompagné d'une réglementation, permettent de réduire le stationnement des véhicules sur la chaussée et les engorgements à certaines heures de la journée.

## 2.5 ORIENTATIONS

Dans les nouveaux quartiers, les rues des quartiers seront connectées entre elles et ponctuées de placettes et de petites poches de stationnement, créant des espaces publics aux usages différents au cours de la journée, de la semaine ou des saisons.

Ces placettes permettent le stationnement des usagers et des visiteurs, le stationnement des riverains étant prévu sur la parcelle. Ces espaces communs devront être conçus de manière qualitative (paysagement) et permettant une modularité.

Entre deux placettes les distances à parcourir ne doivent pas dépasser 150 à 300 m.

Dans les principales centralités bénéficiant d'une offre commerciale, d'équipement et de service, la mise en place de réglementations sur le stationnement et les livraisons devra favoriser la rotation des véhicules et une meilleure organisation des livraisons.

## 2.6 ORIENTATIONS

### 2.6.1 » DORSALE N24

La N24 est une voie rapide à 2x2 qui constitue le principal axe d'accès au territoire. Elle accueille les principaux flux de transit. Elle est réservée aux véhicules motorisés. Elle constitue un élément structurant du territoire qui peut parfois constituer une barrière.

Ainsi, les objectifs sont multiples :

- favoriser l'accès à la N24 pour les automobilistes,
  - reporter les flux principalement automobiles prioritaire sur cet axe,
  - développer des points d'interconnexion entre les différents modes
- au niveau des différents échangeurs (transports en commun, vélo, etc.) via la création d'aires spécifiques
  - réduire l'effet de barrière en favorisant la perméabilité (modes actifs, corridor écologique, etc.)

### 2.6.2 » AXES INTERCOMMUNAUX

Cette catégorie intègre principalement des voies départementales. Le gabarit des voies doit permettre la circulation des poids lourds et des engins agricoles. Il est aussi important de veiller à ce que l'aménagement ne favorise pas des vitesses excessives supérieures aux limites autorisées.

Sur ces axes, et en fonction de l'inscription des liaisons dans le schéma cyclable, la circulation des vélos et des équipements de déplacements personnels circulant entre 15 et 25 km/h doit être séparée de la chaussée principale.

Les traversées piétonnes ou cycles doivent faire l'objet d'une attention particulière pour assurer à la fois la sécurité des traversées mais veiller aussi à la fluidité des modes actifs.

La connexion de ces axes à la dorsale N24 doit être favorisée.

### 2.6.3 » AXES DE DESSERTE LOCALE

Les axes de desserte locale doivent renforcer les déplacements de proximité, les circulations des transports collectifs peuvent être présentes à minima pour les transports scolaires. Il est possible de rencontrer des modes actifs et dans ce cas la circulation doit être apaisée ou séparée. La logique d'itinéraire doit être étudiée. Dans ce cadre, une attention particulière doit être portée sur le traitement des carrefours.

L'axe de desserte locale est un élément structurant du réseau viaire communal et représente souvent le chemin le plus court et le plus facile pour relier le bourg aux hameaux. Aussi une attention particulière doit être apportée pour éviter qu'une perception trop roulante, trop « routière » de ces axes conforte les usagers dans la perception d'un réseau viaire ne permettant pas la pratique des modes actifs.

Son ambiance doit être apaisée, les voies (hors aménagements complémentaires) ne doivent pas excéder 6.5m de large, pour permettre le croisement d'un poids lourd ou d'un engin agricole mais éviter une circulation trop rapide.

Les vitesses de circulation attendues sur ces sections sont de 50 à 70km/h.

Pour les sections à 70km/h, les aménagements piétons et cyclables doivent être séparés de la chaussée principale par une bande végétale à minima. Le choix du côté d'aménagement doit privilégier le côté minimisant les intersections.

La traversée des hameaux doit être marquée.

## 2.6.4 » AXE DE CENTRALITÉ

L'axe de centralité permet la desserte des quartiers de la commune, il assure aussi l'accès aux commerces, aux services et aux équipements. Il doit intégrer la question du stationnement des voitures. Les logiques d'itinéraire et d'accès des modes actifs doivent être étudiés. Ces voies sont le réseau primaire des communes, les intersections doivent être traitées avec attention pour d'une part rappeler le statut de la voie (continuité) et d'autre part faciliter les traversées des modes actifs vers les différentes rives de la rue pour rejoindre facilement les commerces et les services présents.

Par ordre de priorité les logiques de circulation et de cheminement attendus sont les suivants :

- Les piétons en logique longitudinale et traversante, cela implique le respect de trottoir de circulation de supérieur à 1,40 m et une vigilance sur les risques d'encombrements de ces derniers. Le principe étant que tout accès à un commerce ou à un service se fait à pied, la qualité de l'accès piéton est donc la priorité.
- Le stationnement à usage de courte durée pour les commerces et équipements. Il doit privilégier les arrêts de courte durée et être pensé pour occasionnellement être utilisé pour des actions commerciales ou des animations de rue. Les espaces de dépôt des bacs ou des sacs de déchets doivent être penser sur l'espace de stationnement et non sur le trottoir.
- Les circulations cyclables longitudinale ainsi que les stationnements des cycles. Si l'emprise de la voie ne permet d'aménagements cyclables indépendants, les vitesses de circulation doivent être réduites à 30 km/h voir 20km/h sur les secteurs commerciaux. De même si en lien avec le premier point le stationnement vélo ne peut pas être implanté sur le trottoir sans limiter la largeur du trottoir, il devra être pris sur les espaces de stationnement automobile. Pour rappel, la réglementation en termes de stationnement est la suivante : « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé, sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté. ». Ainsi, en cas de réfection ou de création de voies, il sera nécessaire de bien intégrer ces problématiques
- Les circulations des transports collectifs
- Les circulations des voitures
- Les circulations des poids lourds et des véhicules agricoles, en veillant à ne pas créer d'aménagement contraignant les manoeuvres de ces véhicules.

En cas de largeur insuffisante de la voirie, il est préconisé de raisonner avec des solutions en sens unique. Ces solutions devront toutefois intégrer des doubles sens cyclables afin de favoriser la circulation des vélos. Ces voies intègrent les principales entrées de villes des agglomérations. Ces dernières devront être marqués afin de bien intégré l'arrivée dans le pôle urbain en termes d'ambiances et d'aménagements.

## 2.6.5 » RUES DE QUARTIER

La voie de quartier n'accueille qu'exceptionnellement les modes de transports lourds. Le gabarit des voies, les vitesses de circulation peuvent être réinterrogés. Voie d'accès, le double sens de circulation est à privilégier.

La rue de quartier dessert tout ou partie de l'îlot et permet l'accès aux habitations. Son emprise doit assurer un compromis entre libre circulation des riverains et apaisements de la circulation. Des emprises de chaussée de l'ordre de 4.5 à 5m sont à privilégier.

L'ambiance de quartier est fortement impactée par les façades et les murs des parcelles qui marquent les perspectives. Plus les façades sont proches du domaine public, plus le caractère urbain est marqué net plus les circulations sont apaisées.

En cas d'emprise importante, du stationnement longitudinal peut être envisagé. L'éclairage et le paysagement doivent cependant chercher à marquer l'étroitesse de la chaussée roulante.

L'éclairage public est implanté de façon à assurer la sécurité et la visibilité des piétons et des cyclistes sur les bords de la voie.



## 2.6.6 » RUES DE DESSERTE

La voie de desserte est une voie apaisée, la circulation des poids lourds est exceptionnelle (en dehors des engins agricoles). Tous les modes doivent cohabiter sur des voies au gabarit généralement étroit. Il faut donc veiller à donner de la visibilité et à modérer les vitesses de circulation. Ces voies n'accueillent pas de stationnement.

C'est une voie de desserte secondaire à l'échelle d'un quartier ou une voie d'accès à un hameau en dehors de la zone urbanisée. Elle a pour fonction de permettre l'accès aux riverains et services (poste, ordures ménagères,) à la parcelle.

La matérialisation des traversées piétonnes n'est pas obligatoire. En effet, en l'absence de marquage au sol et en cas de traitement à plat des aménagements les piétons peuvent déambuler librement

C'est une liaison apaisée et partagée par tous les usagers, les vitesses de circulation sont de 30 km/h au maximum. La circulation des piétons, des vélos et des automobiles se fait au même niveau (pas de trottoir).

Concernant le stationnement, il doit être en priorité organisé soit au sein des parcelles, soit au niveau de poches de stationnement aménagées dans le quartier. Le stationnement longitudinal n'est pas permis.

# VOLET 2

LIMITER LES  
DÉPLACEMENTS  
AUTOMOBILES  
POUR LES  
COURTES  
DISTANCES,  
À L'ÉCHELLE  
DE CHAQUE  
COMMUNE ET  
ENTRE  
COMMUNES



## 1.1 OBJECTIFS

L'ambition de cette démarche vise à développer un véritable maillage pour les déplacements de proximité. La stratégie s'appuie sur une logique d'aménagement de liaisons douces au travers d'un schéma cyclable inter-bourgs à l'échelle communautaire et sur un accompagnement de la pratique par un développement des solutions de stationnement et d'actions complémentaires sur le territoire.

Cela nécessite de :

- Développer les déplacements de proximité
- Prévenir les effets de coupure et franchissement liés à la réalisation de voirie ou de bâti
- Réserver les espaces nécessaires aux aménagements de voirie en faveur des modes actifs sur les liaisons entre communes.

## 1.2 PRESENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION

Dans le cadre du PADD, un important travail d'identification des axes cyclables à conforter sur le territoire a été réalisé.

L'orientation porte sur deux volets prioritaires et pourra être accompagnée d'actions d'animations et d'incitation à la pratique du vélo.

Le premier volet porte sur la création et la réalisation du réseau d'itinéraires sécurisés permettant à l'échelle communautaire de relier les différentes communes et les principaux hameaux du territoire, sur une logique de déplacements de 3 à 5 km les principales liaisons permettront une circulation des vélos sur des itinéraires sécurisés, continus et confortables, en respectant les logiques suivantes :

### UN ITINERAIRE SECURISE

Plus le trafic et les vitesses sont importants, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voie.

### UN ITINERAIRE COHERENT

- Continuité du réseau cyclables,
- Pas de maillon manquant sous prétexte que sur une voie un aménagement n'est pas possible.

### SANS DETOUR INUTILE

- Le plus court est le mieux
- Sauf en cas de fort dénivelé ou si la route la plus directe comporte trop d'intersections

### UN ITINERAIRE ATTRACTIF

- Accéder à la rue principale,
- Relier les pôles d'animations sportives, culturelles, commerciales par un jalonnement performant et compréhensible par tous.

### UN ITINERAIRE CONFORTABLE

- Surface plane car les vélos n'ont pas de suspension ;
- Limiter l'exposition au bruit, au vent, la cohabitation avec les poids lourds

### UN ITINERAIRE IDENTIFIE

- L'itinéraire devra être visible pour les utilisateurs,
- Mettre en place un jalonnement des itinéraires sur le territoire.

Le second volet porte sur l'amélioration des conditions de stationnement des vélos autour des équipements, des services et des points de correspondances des différentes solutions de transports (covoiturage, transports collectifs).

## 1.3 ORIENTATIONS

### 1.3.1 » IDENTIFICATION DES AXES CYCLABLES NÉCESSITANT UNE SÉCURISATION DE LA PRATIQUE PAR LA RÉALISATION D'UN AMÉNAGEMENT EN DEHORS DE LA CHAUSSEE

En liant avec la hiérarchisation du réseau de voirie, des sections ont été identifiées comme nécessitant un élargissement de la chaussée ou la constitution d'une réserve foncière pour réaliser un aménagement parallèle à la voie de circulation.

La réalisation de ces liaisons inter-bourgs pour les usages du quotidien impliquera une réflexion sur les travaux à réaliser sur les voiries existantes et lorsque cela est nécessaire, l'acquisition de foncier ou la création de servitudes. Pour cela, plusieurs emplacements réservés ont été reportés au règlement graphique. Certaines liaisons nécessitant des études complémentaires sont identifiées dans la présente OAP, sans pour autant apparaître au règlement graphique du présent PLUi.

### 1.3.2 » STATIONNEMENT DES VÉLOS AU DROIT DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES

A minima au droit ou dans un rayon de 50m d'un équipement ou d'un commerce, des arceaux doivent permettre de stationner son vélo pour une courte durée.

Ces arceaux de stationnement peuvent être regroupés par 5 pour améliorer leur visibilité.

En accord avec les préconisations du CEREMA\*, il est tout à fait opportun d'implanter ces lots de stationnement vélo en lieu et place des places de stationnement précédant un passage piéton. Cela permet à la fois d'améliorer la visibilité des piétons, et cela minimise de fait les distances à parcourir à pied pour le cycliste qui peut facilement traverser la voie.

Des poches de stationnement abrité sont à prévoir au droit des équipements et des services pouvant nécessiter un stationnement supérieur à 2h (bibliothèque, école, espace culturel ou sportif).

Enfin des espaces sécurisés sont à prévoir pour du stationnement de longue durée (à la journée ou nocturne) et en priorité dans les espaces ne bénéficiant pas d'une surveillance passive (c'est-à-dire hors des centre-villes). Les aires de covoiturage, les points d'arrêt de bus sont à traiter en priorité.



\* Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

# VOLET 3

## INTÉGRER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE COVOITURAGE



## 1.1 OBJECTIFS

L'accompagnement du développement des transports collectifs s'appuie à la fois sur un renforcement des collaborations et des échanges avec les différents opérateurs et autorités organisatrices de transports, et sur une meilleure visibilité et accessibilité des points d'arrêt majeurs du territoire et le développement d'une offre de service (stationnement voiture, vélo, covoiturage, cheminements).

Concernant le covoiturage, il s'agit pour le territoire de valoriser cette pratique et d'accompagner l'offre servicielle par des solutions de stationnement attractives et lisibles passant par un relais d'animation sur le territoire,

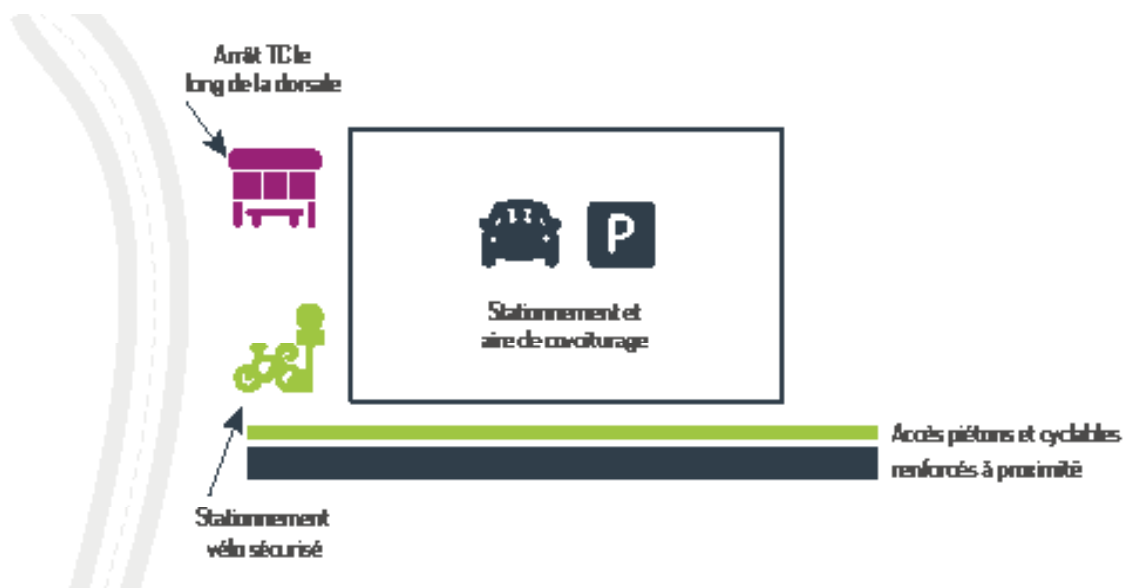
Ces deux axes nécessitent de :

- Faciliter l'intermodalité et l'utilisation des transports collectifs

## 1.2 PRESENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION

Le territoire n'est pas compétent en matière de transports collectifs, pour autant il ambitionne de bénéficier d'une desserte en transports collectifs quotidienne de l'ensemble des communes et d'une offre structurée et cadencée le long de la dorsale.

Pour accompagner ce développement, la stratégie de mobilité prévoit des actions de renforcement de l'attractivité des arrêts de transports collectifs en développant une véritable politique de services traduit dans les schémas suivants :

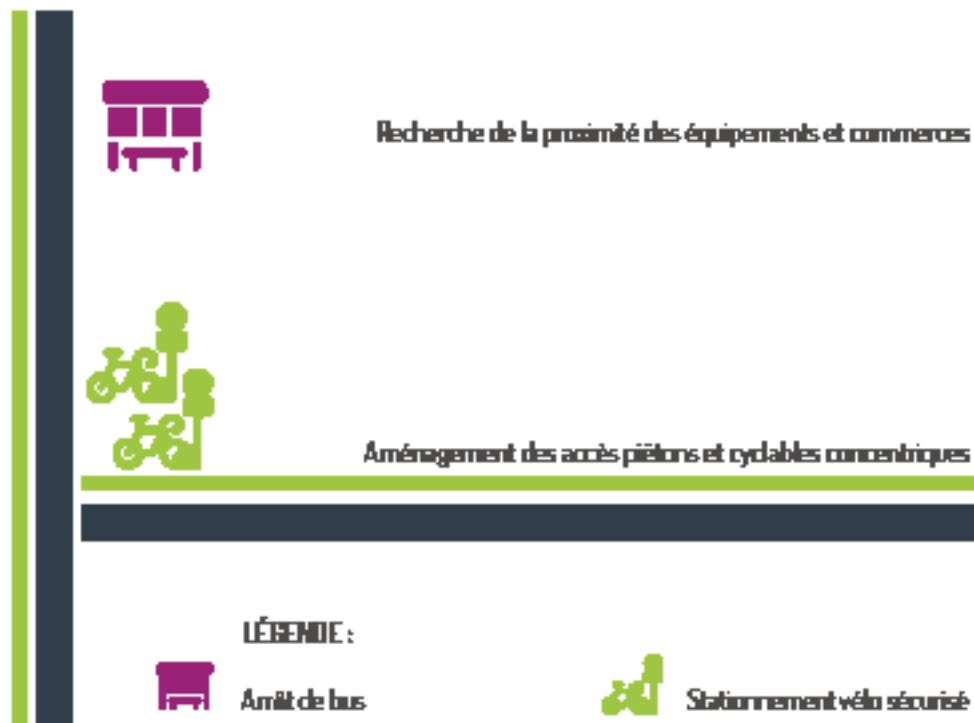


AIRE DE COVOITURAGE / TRANSPORTS COLLECTIFS LE LONG DE LA RN24

Les aires de covoiturage / transports collectifs le long de la RN24 devront comprendre :

- Un parking covoiturage aménagés avec un nombre de place cohérente à la fréquentation de l'échangeur de la RN24
- Un arrêt de transports en commun accessibles et sécurisés
- Des box de stationnements individuel pour les vélos lorsqu'un itinéraire cyclable existe ou est prévu à proximité

## ARRÊT DE TRANSPORTS COLLECTIFS INTERMODAL EN CENTRE-VILLE OU CENTRE-BOURG



Les arrêts de transports collectifs intermodaux en centre-ville ou centre-bourg intégreront :

- Un arrêt de transports en commun accessibles et sécurisés avec un abri voyageurs si possible
- Des box de stationnements individuelle pour les vélos afin de permettre d'élargir l'aire de chalandise de l'arrêt au-delà de 300 mètres.

### 1.3 ORIENTATIONS

#### 1.3.1 » RÉSERVER DES ESPACES NÉCESSAIRES AUX AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE PERMETTANT DE RÉALISER DES PÔLES D'INTERMODALITÉ.

Les pôles d'intermodalités comme évoqué ci-dessus sont de deux sortes :

- Des pôles d'intermodalités le long de la RN24
- Des pôles d'intermodalités en centre-ville ou centre-bourg.

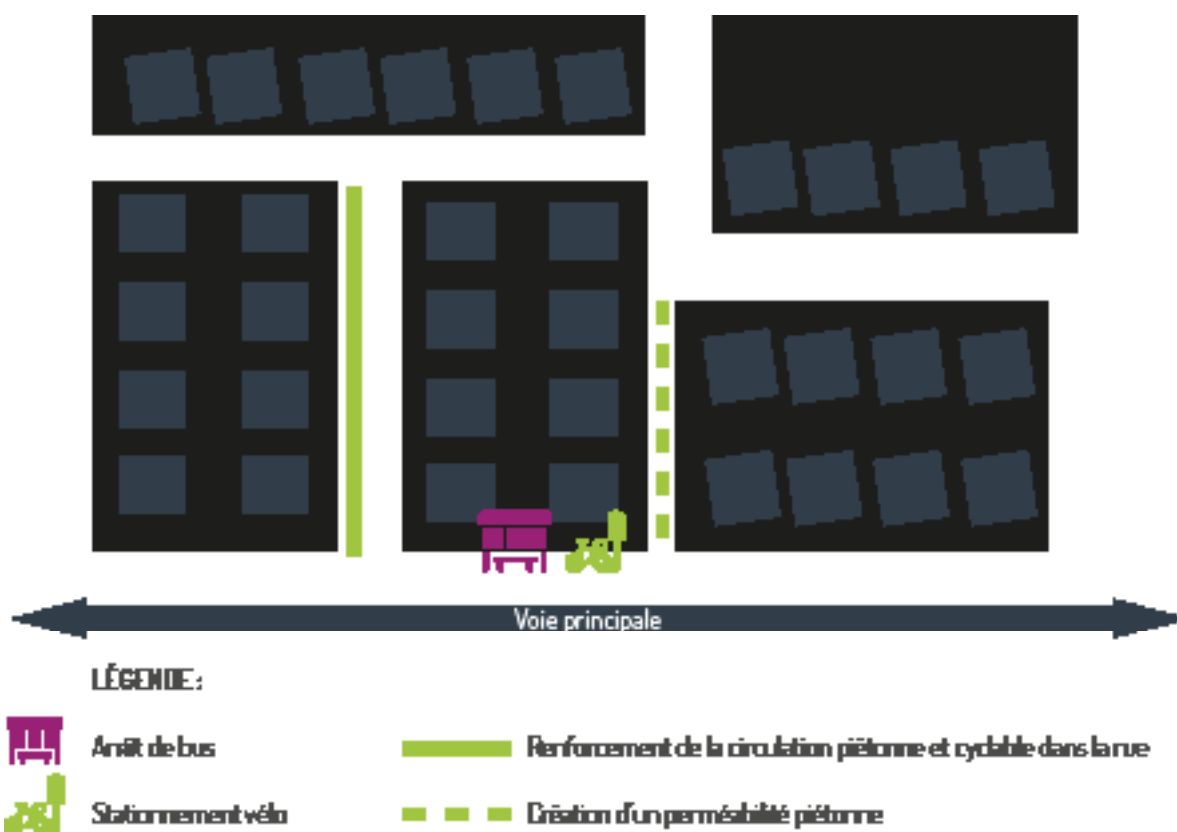
L'aménagement de ces pôles nécessite de pouvoir bénéficier d'une emprise permettant d'offrir l'ensemble des services nécessaires à leurs fonctionnements.

### 1.3.2 » INTÉGRER SYSTÉMATIQUEMENT AUX PROJETS URBAINS DES RÉFLEXIONS POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES POINTS D'ARRÊT DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour chaque projet urbain, une analyse sera réalisée pour faciliter les cheminements piétons vers les arrêts de transports collectifs existants et distants de moins de 300m (750 m pour le vélo).

En parallèle, l'objectif sera de favoriser les accès aux vélos à ces pôles via la mise en place de stationnements vélos sécurisés. Cet élément permettra notamment d'élargir l'aire de chalandise de l'arrêt au-delà de 300 mètres.

Concrètement, il s'agit pour chaque projet d'aménagement d'identifier soit des perméabilités piétonnes et cyclables permettant de raccourcir les distances d'accès à l'arrêt de bus, soit de renforcer la prise en compte des piétons et des vélos pour les rues permettant l'accès aux transports collectifs.



#### L'ATTRACTIVITÉ DES POINTS D'ARRÊT

# STRATÉGIE MOBILITÉ DU TERRITOIRE BOITE À OUTILS

## RENFORCER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

- Faciliter et accompagner les solutions alternatives vers la Métropole de Rennes
- Rechercher des solutions de mobilité avec les territoires limitrophes
- Faciliter et donner du poids aux déplacements de proximité, socle du vivre ensemble sur le territoire.

## STRUCTURER UN SYSTEME DE MOBILITE EN LIEN AVEC LA STRATEGIE TERRITORIALE

- Développer un réseau de transports qui s'articule autour de la RN24 et des centralités du territoire.
- Rechercher une offre de transports collectifs structurants sur l'ensemble des communes du territoire
- Proposer un package de solutions de mobilité complémentaire (covoiturage)
- Travail sur un Schéma directeur vélo
- Promouvoir une contractualisation du stationnement vélo sécurisé (modèle Londres ou Grenoble) : un rack de stationnement sécurisé vélo de 6 places n'est installé que si 4 cyclistes prennent un abonnement pour le site.

## FAVORISER ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

- Prêt de vélos à assistance électrique (VAE)
- Développement du partage de véhicules
- Identification d'une structure d'information et de conseil en mobilité
- Favoriser l'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques et autres systèmes (hydrogène, GNV)



Gwenaël  
Massot  
Architecte



**broc**  **liande**  
communauté