



Mission d'étude et d'assistance pour l'élaboration du schéma des déplacements

Rapport final - Programme d'actions
Décembre 2018



ITEM Etudes & Conseil

Agence Ouest : Parc d'Affaires Oberthür – 1, rue Raoul Ponchon - 35000 Rennes

Tél. : 02 23 20 23 04 - Email : rennes@item-conseil.fr

Siège social : Parc ASTREA - 27 rue Clément Marot - 25000 Besançon

Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : contact@item-conseil.fr

Eléments de cadrage de l'étude.....	3
Contexte et objectifs de l'étude	4
Démarche générale	5
Synthèse du diagnostic.....	6
Les orientations et la stratégie validée.....	7
Le programme d'actions retenu.....	14
Sommaire du programme d'actions	15
Fiches actions	17
Synthèse du coût du programme d'actions.....	54
Planning de mise en œuvre du programme d'actions.....	55
Intégration du Schéma des déplacements dans le volet Transports du PCAET.....	56
Annexe : Schéma Directeur Cyclable : synthèse.....	57
Annexe : Schéma Directeur Cyclable : Détail des itinéraires retenus.....	63



Eléments de cadrage de l'étude

1. Contexte et objectifs de l'étude

La Communauté de communes Val d'Ille Aubigné (CCVIA) est composée de 19 communes depuis le 1er janvier 2017.

En 2010, les deux ex-Communautés de communes s'étaient engagées dans une démarche volontaire d'élaboration d'un schéma de déplacements afin d'offrir à leurs habitants de meilleures conditions de déplacements sur leur territoire. Parallèlement, **l'ex Communauté de communes Val d'Ille avait réalisé un schéma modes doux** à l'échelle des 10 communes en 2011-2012.

Aujourd'hui, la nouvelle intercommunalité poursuit son engagement en matière de mobilité puisqu'elle est **une des priorités du projet de territoire pour le Val d'Ille Aubigné pour la période 2017-2020, à savoir, développer une offre de services de transports alternatifs à la voiture individuelle.**

La CCVIA œuvre dans plusieurs démarches pour travailler au développement futur de son territoire, qui vont interagir avec le Schéma de Déplacements :

- La CCVIA a été retenue comme un **Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV).**
- Par ailleurs, **un PLUi est en cours d'élaboration** et donnera ainsi un cap pour les 10-15 ans à venir en matière d'urbanisation et d'aménagement du territoire à l'échelle communautaire.
- Le territoire est en cours d'élaboration de son **Plan Climat Air Energie Territorialisé (PCAET).**

Dans la poursuite de cette volonté d'œuvrer dans ce sens au sein de ses politiques publiques, **la CdC du Val d'Ille Aubigné est l'un des quatre territoires pilotes retenus dans le cadre du second appel à projet « Transports et Mobilités durables »** lancé par l'ADEME en 2014.

Cet appel à projet vise à accompagner les territoires engagés dans un PCAET à **définir une stratégie mobilité durable aboutissant à la mise en œuvre d'un plan d'actions « Transports et Mobilités Durables »**, répondant aux objectifs d'économies d'énergie, de diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre et de santé publique, tels qu'ils sont exprimés dans le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et déclinés dans le PCAET à l'échelle territoriale. Celui-ci devant être articulé autour de mesures sectorielles et d'outils d'incitation aux changements de comportements.

Ainsi, ce Plan de Déplacements s'inscrit dans le volet transports et mobilités du futur PCAET.

Dans ces perspectives d'aménagement du territoire, l'analyse de l'ensemble de la thématique des déplacements au sein du territoire revêt un caractère déterminant pour tendre vers une mobilité durable et responsable. **L'intercommunalité souhaite ainsi par ce volet déplacement exprimer une politique de mobilité affinée, pragmatique.** Elle vise sur le long terme le maintien des équilibres entre les modes de déplacements, en diminuant la prédominance de l'automobile au profit des autres modes et les personnes et en facilitant l'accès à l'emploi et aux équipements du territoire par les différents modes de transports.

2. Démarche générale

La première étape de l'étude a été la réalisation d'un diagnostic partagé, aboutissant à la définition des enjeux de mobilité durable.

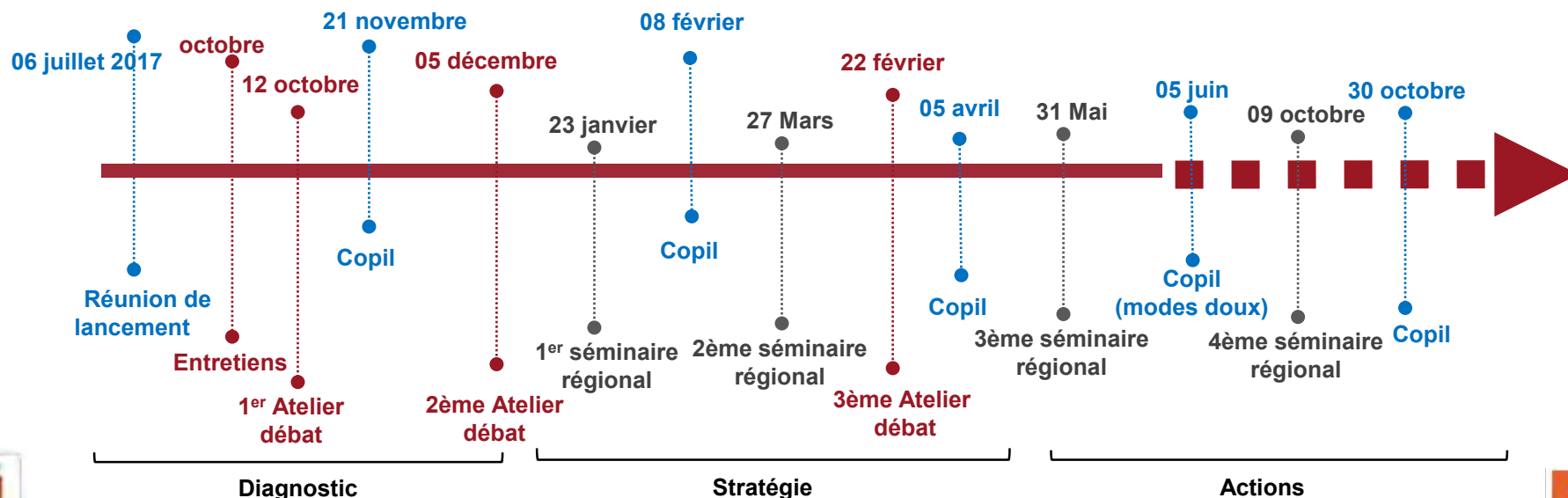
La seconde étape de l'étude a été la définition de la stratégie de mobilité, basée à la fois sur une expertise technique et la poursuite de la démarche de concertation associant les élus, la population, les acteurs locaux et les partenaires institutionnels.

La dernière phase de l'étude consiste en l'approfondissement des actions retenues qui fondent la stratégie mobilité.

Tout au long de la démarche, une large concertation a été menée afin d'alimenter, de compléter et de partager les constats, les besoins et les attentes en matière de déplacements.

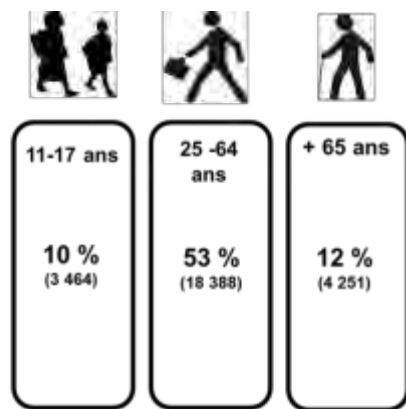
Ont ainsi été organisés :

- Une quinzaine d'entretiens en début de mission auprès d'acteurs-clé : élus, partenaires institutionnels, acteurs sociaux, associations usagers,...
- Le 12 octobre 2017 : un 1^{er} atelier-débat pour partager le diagnostic et les enjeux
- Le 05 décembre 2017 : un 2^{ème} atelier-débat pour travailler à partir de scénarios prospectifs, qui vont fonder la stratégie
- Le 22 février 2018 : un 3^{ème} atelier-débat pour construire une stratégie et préfigurer un programme d'actions.
- En parallèle, 4 séminaires régionaux organisés par l'ADEME Bretagne ont permis d'échanger avec d'autres territoires et d'approfondir certaines thématiques : mobilité inclusive, mobilité dans les cœurs de bourg, véhicule partagé, mobilité touristique,



3. Synthèse du diagnostic

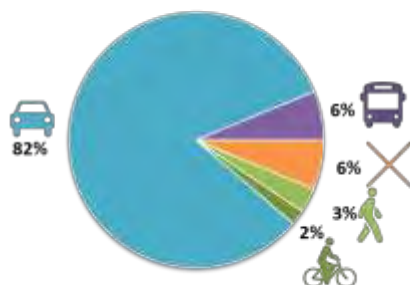
La population communautaire est très dépendante de la voiture particulière. Le caractère rural du territoire, marqué par une faible densité de population, néanmoins le territoire de la CCVIA voit sa population augmenter, interagissant sur une demande de déplacements diversifiée et croissante, avec une mobilité locale importante communautaire mais également vers la métropole rennaise



- Une **faible densité** moyenne de 115 hab./km²
- + **7,7 % de croissance démographique** entre 2009 et 2014
- Un **vieillessement en dessous des moyennes départementale et régionale**
- **6 % de ménages non motorisés** (761 foyers)

Pour autant, le diagnostic partagé avec les habitants a démontré la complexité des besoins de mobilité et qu'il apparaissait des points à améliorer et des atouts à exploiter, notamment sur les offres existantes mises en place

Part modales des déplacements
des actifs de la CC Val-d'Ille – Aubigné
Insee 2014



➤ Atouts

- La **qualité de vie**
- La **proximité de Rennes Métropole** (mode doux)
- Des **pôles de services** bien identifiés
- L'**implication des élus locaux** et une réelle volonté de la collectivité pour développer des solutions
- La **mobilisation citoyenne**
- La **diversité des modes de transport** (bus, train, etc.)
- Des **transports en commun** bien organisés dans les zones urbanisées **et le développement des aires du covoiturage**

➤ Faiblesses

- La **proximité de Rennes** (engorgement, temps de transport)
- Un **habitat dispersé**, donc une utilisation massive de la voiture
- La **coupure** observée entre les zones rurales et urbanisées
- Le **manque de moyens de transport en commun** (transversaux, desserte, fréquence, correspondance, saturation, pas de TC en soirée ou le week-end, arrêts de car)
- Le **coût des transports en commun**
- Des **aménagements cyclables à créer ou à améliorer**
- L'**efficacité du service « autopartage »**
- Une **insuffisance de communication** sur l'existence de solutions alternatives à la voiture
- La **nécessité de centraliser l'information**
- Une **difficulté à repérer les besoins des populations fragiles**

Trois grands enjeux ont été identifiés suite aux conclusions du diagnostic :

- Un **enjeu social** d'amélioration de l'accessibilité aux lieux d'emplois, services et équipement tenant compte des besoins de déplacements selon les lieux de résidence et les catégories de population ;
- Un **enjeu « qualité de vie »** consistant notamment à redonner une place aux modes doux en améliorant et sécurisant les déplacements de proximité ;
- Un **enjeu environnemental et énergétique** visant à diminuer les impacts négatifs d'un usage massif de l'automobile sur le territoire en développant des services adaptés en appui des offres existantes sans opposer l'usage de la voiture (voiture partagée, intermodalité, sensibilisation..)

4. Les orientations et la stratégie validée

4.1. Les leviers d'actions identifiés

Comme expliqué précédemment, la démarche de concertation s'est poursuivie pour l'élaboration de la stratégie mobilité. Différents temps d'échanges ont permis d'identifier les leviers d'actions possibles par les acteurs locaux et élus du territoire lors d'ateliers débat.

L'atelier des mobilités du 05 décembre 2017 a permis de centrer les enseignements sur un travail prospectif permettant d'identifier les premières orientations pour le Schéma de Déplacement de la CCVIA. Ainsi, il est ressorti sur les thèmes suivants :

Transports collectifs et véhicules partagés :

- Les déplacements s'effectuent très majoritairement vers (et de) Rennes, mais il existe de réels besoins de déplacements transversaux, notamment pour les personnes vulnérables
- Toutes les propositions sont par contre à regarder selon le « coût/ efficacité » du service
- Les TC existants devront être améliorés (adaptation de la taille des bus/cars/train, amélioration des services, expérimentation de voies dédiées)
- Le covoiturage/ autopartage est à développer fortement, notamment en développant plusieurs solutions de mises en relation

Les mobilités actives

- Un réseau de cheminement doux, de zones de rencontres et des zones « 30 » devraient être aménagées pour sécuriser les modes doux
- La pratique du VAE va s'amplifier, notamment dans le cadre du déplacement domicile-travail. Cela nécessite de créer des voies spécifiques (autoroutes cyclables) pour relier la partie sud du territoire à Rennes Métropole.

Les transports de marchandises et autres (ventes directes, services ambulants, solidarité, etc.)

- L'évolution des modes de vie (achat sur internet) génère de nouveaux flux et il est nécessaire de s'y adapter pour rationaliser les déplacements
- Cela passe par des solutions de type transport mixte pour desservir les points relais et de gérer les places de stationnement à proximité de ces lieux
- Ou le rapprochement des producteurs et des consommateurs (drive, circuits courts, jardins partagés, etc.) ou la création de commerces ambulants, et le développement de solidarités.

4. Les orientations et la stratégie validée

4.1. Les leviers d'actions identifiés

La non-mobilité

- Il est impératif de couvrir les zones blanches pour développer des outils numériques
- Il y a également des solutions pour diminuer, voire annuler les déplacements domicile-travail (coworking, télétravail)
- Au lieu que les gens se déplacent, on peut également réfléchir à la localisation de certains services (PAE, Restos du Cœur, etc.) sur le territoire

L'aménagement du territoire

- Du fait de la périurbanisation croissante, il est important de renforcer les polarités

Les changements de comportements

- Les personnes sont mal informées des offres de services existants
- L'individualisme ambiant est un frein à la mise en relation des usagers
- Il est important de travailler de concert avec les chefs d'entreprise pour rationaliser les déplacements domicile-travail
- De créer une animation spécifique et réaliser une communication engageante

La gouvernance

- Les transferts de compétences à la Région en matière de transports en 2017 vont faciliter les échanges entre les EPCI et faciliter les partenariats
- Les collectivités doivent prendre « à bras le corps » la question des transports et des mobilités durables
- Il existe de plus en plus d'initiatives locales qu'il sera nécessaire d'accompagner en utilisant tous les leviers possibles : expérimentation sur un temps long, développement de projets, etc.

4. Les orientations et la stratégie validée

4.2. Les enjeux identifiés suite à ces échanges

Un enjeu d'amélioration de la multimodalité et de l'intermodalité : même si l'amélioration des transports en commun (bus et train) est largement ressortie, l'ensemble des modes ont leur rôle à jouer avec la nécessité de les coordonner entre eux.

Les enjeux ressortis sont :

- > Comment faciliter l'accès aux pôles d'emplois et de services extérieurs au territoire (vers Rennes Métropole) ?
- > Améliorer l'accessibilité aux pôles de services et équipements communautaires (déplacements transversaux) ?
- > Comment assurer des conditions propices à la pratique modes doux : Comment sécuriser ? Développer des infrastructures adaptées ? Quels services à la mobilité douce ?
- > Où et comment renforcer les lieux d'intermodalité ?
- > Comment améliorer la complémentarité des offres existantes avec les initiatives locales à déployer
- > Comment accompagner aux changements des pratiques de mobilité et communiquer sur la mobilité durable ?

La mobilité durable perçue par les habitants :



4. Les orientations et la stratégie validée

4.3. Les pistes d'actions retenues et hiérarchisées

Lors du **Copil élargi réuni du 23 février 2018**, organisé sous forme de groupes de travail (4), l'objectif a été de :

- Définir les orientations stratégiques et leur déclinaison en pistes d'action à l'aide de l'outil d'animation le « jeu des cartons »,
- D'organiser et prioriser les pistes d'actions issues des précédents ateliers-débat.

À partir des propositions d'actions issues des différentes instances de concertation, les participants ont pour chaque groupe de travail (4) :

- choisi 25 actions qu'ils ont jugées essentielles,
- proposé une organisation des pistes d'action selon un ordre de priorité avec en haut de la pyramide, les actions jugées prioritaires et en bas de la pyramide : actions jugées les moins prioritaires.



4. Les orientations et la stratégie validée

4.3. Les pistes d'actions retenues et hiérarchisées

Le tableau ci-contre synthétise les quatre arborescences proposées en atelier. Est ressorti :

En premier niveau de priorité : fluidifier en priorité les déplacements depuis et vers la métropole rennaise

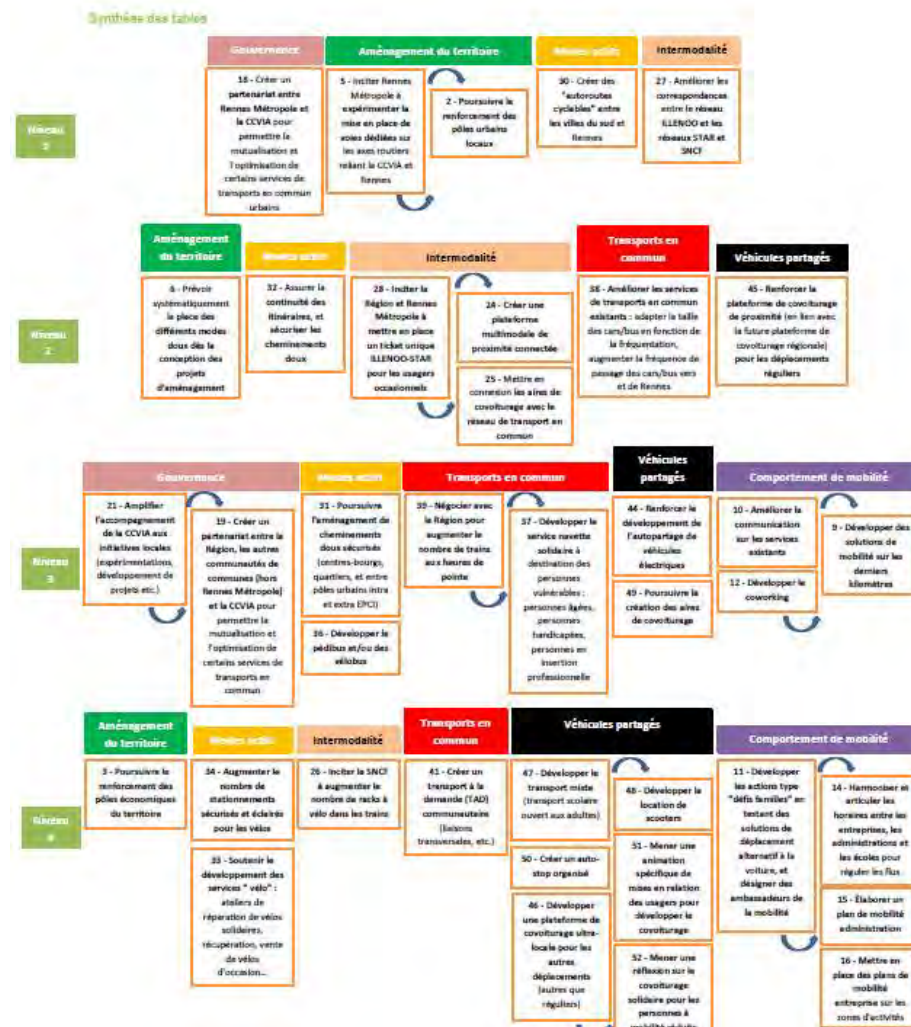
- Renforcer le partenariat entre Rennes Métropole et la CCVIA (car non compétente sur la mobilité) pour améliorer la desserte en TC
- Expérimenter des voies dédiées aux TC et covoiturage
- Le renforcement des pôles de mobilité locaux

En deuxième niveau de priorité, l'amélioration des mobilités extra et intra-communautaires :

- L'amélioration des services de transport collectif (fréquence, horaires...)
- Le développement des mobilités actives et de leur sécurisation
- Le renforcement des services d'autopartage et de covoiturage
- L'amélioration des offres de mobilité intra-communautaires (TAD...)
- L'amélioration de l'intermodalité

En troisième et quatrième niveaux de priorité, des actions complémentaires doivent être réalisées en réponse à ces quatre axes de travail :

- Une communication améliorée
- L'accompagnement aux nombreuses initiatives locales et aux changements de comportements de mobilité ainsi que la sensibilisation à de nouvelles pratiques.



Source : synthèse de l

4. Les orientations et la stratégie validée

4.4. La stratégie validée

A partir de la hiérarchisation des actions issues des ateliers-débat et de la validation en Copil, la stratégie retenue s'organise autour de trois grands axes qui sont :

ORIENTATION 1 : AMELIORER LES DEPLACEMENTS VERS ET DEPUIS L'AGGLOMERATION RENNAISE

Orientation 1 : La CCVIA s'est fixée comme objectif d'améliorer les déplacements de et vers Rennes Métropole aussi bien en transports collectifs, qu'en covoiturage et à vélo. Sur un territoire où la pratique automobile est bien ancrée, il apparaît clairement que les solutions limitant l'autosolisme (covoiturage, solutions dissociant l'usage et la possession d'automobile, ...) sont des axes de développement prioritaires. Il conviendra de renforcer les actions en faveur du développement de la voiture partagée en communiquant et en sensibilisant les habitants et acteurs économiques du territoire à ces pratiques.

Orientation 2 : La CCVIA souhaite faciliter l'accès aux services et équipements sur le territoire communautaire par l'amélioration des déplacements vers ces pôles générateurs. Le Schéma de déplacements propose des solutions de mobilités en s'appuyant sur la structuration territoriale existante. Il renforce les connexions et les complémentarités entre les offres de transport.

Orientation 3 : Développer les modes actifs et sécuriser les déplacements : La CCVIA souhaite renforcer le déploiement des services à la mobilité durable, répondant à des enjeux de maîtrise de l'énergie, notamment de diminution des gaz à effet de serre (le transport étant le 1er émetteur dans ce domaine) issus du PCAET en cours d'élaboration. Ainsi, elle souhaite poursuivre son engagement de proposer et d'expérimenter des solutions innovantes et décarbonées, qui permettent de mieux répondre à la lutte contre la voiture solo. Le renforcement des initiatives locales, le développement de la communication et de la sensibilisation sont des axes d'amélioration que le CCVIA souhaite accompagner.

ORIENTATION 2 : FACILITER LES DEPLACEMENTS COMMUNAUTAIRES

ORIENTATION 3 : DEVELOPPER LES INITIATIVES ENGAGEANTES ET LES MOBILITES INNOVANTES

4. Les orientations et la stratégie validée

Ainsi, 7 grandes actions constituent le programme retenu pour mettre en œuvre la politique de mobilité sur le territoire de la CCVIA.

ORIENTATION 1 : AMELIORER LES DEPLACEMENTS VERS ET DEPUIS L'AGGLOMERATION RENNAISE

Action 1. Renforcer la négociation avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), anticiper la future loi d'orientation sur les mobilités

Action 2. Favoriser la pratique du vélo pour les trajets domicile travail, pour les déplacements communautaires et le loisirs

ORIENTATION 2 : FACILITER LES DEPLACEMENTS COMMUNAUTAIRES

Action 3. Développer des solutions innovantes en matière de covoiturage et d'autopartage

Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

Action 5. Étudier l'opportunité de la mise en place d'un transport à la demande

ORIENTATION 3 : DEVELOPPER LES INITIATIVES ENGAGEANTES ET LES MOBILITES INNOVANTES

Action 6. Proposer des solutions de mobilités solidaires

Action 7. Développer les initiatives engageantes et les mobilités innovantes



Le programme d'actions retenu

Sommaire du programme d'actions

ORIENTATION 1 : AMELIORER LES DEPLACEMENTS VERS ET DEPUIS L'AGGLOMERATION RENNAISE

Action	1	Renforcer le dialogue avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), anticiper la future loi d'orientation sur les mobilités	18
	1.1	<i>Poursuivre les échanges à l'échelle du Pays de Rennes</i>	19
	1.2	<i>Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs</i>	19
	1.3	<i>Mettre en place une commission « usagers » de la mobilité » du Val d'Ille - Aubigné</i>	20
	1.4	<i>Anticiper la future Loi d'Orientation sur les Mobilités et l'évolution des périmètres AOM</i>	20
Action	2	Favoriser la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail, pour les déplacements communautaires et de loisirs	21
	2.1	<i>Poursuivre le développement du schéma directeur cyclable</i>	22
	2.2	<i>Poursuivre le développement du stationnement et de la signalétique vélo</i>	23
	2.3	<i>Communiquer sur la pratique du vélo et la promouvoir auprès des scolaires et actifs</i>	25
	2.4	<i>Renforcer le service de location VAE et tester le service aux autres publics</i>	26
	2.5	<i>Veiller à la prise en compte des déplacements alternatifs dans les projets d'aménagement et documents d'urbanisme</i>	27

ORIENTATION 2 : FACILITER LES DEPLACEMENTS COMMUNAUTAIRES

Action	3	Développer des solutions innovantes en matière de covoiturage et d'autopartage	29
	3.1	<i>Améliorer la mise en relation entre covoitureurs via Ouest Go</i>	30
	3.2	<i>Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises</i>	31
	3.3	<i>Soutenir l'expérimentation de voies dédiées covoiturage et TC sur les pénétrantes d'accès à Rennes</i>	32
	3.4	<i>Réinterroger les conditions de développement de l'autopartage</i>	33
Action	4	Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage	34
	4.1	<i>Définir une typologie des PEM</i>	35
	4.2	<i>Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation</i>	36
	4.3	<i>Structurer un schéma des aires de covoiturage et aménager les aires</i>	38
Action	5	Etudier l'opportunité de la mise en place d'un transport à la demande	40
	5.1	<i>Faire évoluer le service MobiFuté actuel en service à la demande</i>	41
	5.2	<i>Expérimenter un système de TAD pour accéder aux principaux équipements et services</i>	42
	5.3	<i>Poursuivre le rabattement vers l'offre BreizhGo</i>	43

Sommaire du programme d'actions

ORIENTATION 3 : DEVELOPPER LES INITIATIVES ENGAGEANTES ET LES MOBILITES INNOVANTES

Action	6	Proposer des solutions de mobilités solidaires	45
	6.1	<i>Faire connaître le covoiturage solidaire</i>	46
	6.2	<i>Maintenir l'offre sociale deux roues et VAE</i>	46
	6.3	<i>Expérimenter la mise en place d'un autostop organisé</i>	47
Action	7	Développer les initiatives engageantes et les mobilités innovantes	48
	7.1	<i>Accompagner les porteurs de projet dans le développement d'initiatives d'écomobilité</i>	49
	7.2	<i>Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable</i>	50
	7.3	<i>Renforcer la communication sur l'offre existante</i>	52

ORIENTATION 1 : AMELIORER LES DEPLACEMENTS VERS ET DEPUIS L'AGGLOMERATION RENNAISE

Action 1. Renforcer la négociation avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), anticiper la future loi d'orientation sur les mobilités

Action 2. Favoriser la pratique du vélo pour les trajets domicile travail, pour les déplacements communautaires et le loisirs



Action 1 : Renforcer la négociation avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), anticiper la future loi d'Orientations sur les Mobilités

➤ Constats du diagnostic

- › De nombreux déplacements vers et depuis l'agglomération rennaise (60 % des flux d'actifs sortants vers Rennes, Saint-Grégoire et Cesson-Sévigné)
- › Une part modale des TC relativement faible pour les déplacements domicile-travail (6 %) alors que le territoire desservi par une offre ferroviaire attractive et un réseau interurbain organisé vers et depuis l'agglomération rennaise
- › La CCVIA non compétente en matière de mobilité
- › Un manque d'harmonisation de la tarification entre les réseaux de transports

➤ Mesures à mettre en place

1.1 : Poursuivre les échanges à l'échelle du Pays de Rennes

1.2 : Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs

1.3 : Mettre en place une commission « usagers » de la mobilité du Val d'Ille Aubigné

1.4 : Anticiper la future loi d'Orientations sur les Mobilités et l'évolution des périmètres AOM

➤ Pilotage et les partenaires mobilisables

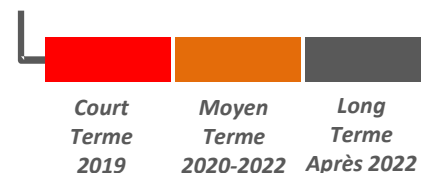
› Pilote en charge du projet : CCVIA

Les acteurs :	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCVIA	☒	☒
Rennes Métropole	☐	☒
Communes	☐	☒
Département	☐	☐
Région	☐	☒
Etat	☐	☐
Autres : exploitants, associations	☐	☒

➤ Objectifs à atteindre

- › Favoriser l'accessibilité en TC aux équipements et services nécessaires présents à Rennes Métropole
- › Développer une offre concurrentielle à l'automobile permettant le report modal
- › Parvenir à une meilleure articulation des offres existantes de manière à améliorer l'intermodalité entre les différents réseaux de transport
- › Répondre aux objectifs du PCEAT de limitation des GES

➤ Calendrier prévisionnel



➤ Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Reprise de la compétence du transport interurbain par la Région Bretagne
- › Fin des contrats de DSP sur le réseau interurbain en juin 2020
- › SRADDET (en cours) arrêté en juillet 2019
- › Révision du PDU de Rennes Métropole (en cours)

➤ Lien avec les autres actions

- › 1.2 : Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs
- › 1.3 : Mettre en place une commission « usagers » de la mobilité du Val d'Ille Aubigné
- › 1.4 : Anticiper la future loi d'Orientations sur les Mobilités et l'évolution des périmètres AOM
- › 3.3 : Soutenir l'expérimentation des voies dédiées covoiturage et TC

1.1 : Poursuivre les échanges à l'échelle du Pays de Rennes

- › Participer à la commission Mobilité du Pays de Rennes (2 à 3 fois par an)
- › Être informé de la révision du PDU de RM sur les évolutions de service de transport / arrivée du métro en 2020 / Expérimentations envisagées (voies dédiées covoiturage, TC...)
- › Faire remonter les attentes, besoins de la collectivité auprès des AOM (RM, Région)
- › Être un lieu d'échanges et de partage des besoins de la collectivité

Offre locale Mobifuté (CCVIA)

Réseau STAR Rennes Métropole

Offre TER + lignes routières Breizhgo (Région Bretagne)

Offre TGV (Etat – SNCF)

1.2 : Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs

- › **Améliorer les niveaux de services de transports** (cadencement et fréquence) des communes en fonction du niveau de polarité défini dans le SCOT // offre STAR
- › **Améliorer les correspondances entre les réseaux** : connexions avec le réseau STAR et la future ligne B métro, rabattement amélioré pour les communes non desservies
- › **Demander une tarification adaptée et attractive pour les usagers occasionnels et abonnés** : interopérabilité entre réseaux STAR, BreizhGo, Ter..
- › **Profiter des outils mis en place pour faciliter l'utilisateur à l'accès aux informations des différents réseaux de transports** regrouper l'information multimodale et faciliter
 - La plate-forme d'information multimodale mobibreizh.bzh permet de recenser sur un même site internet l'ensemble de l'information multimodale à l'échelle bretonne : recherche d'itinéraires, informations trafic, tarifs, horaires, services...
 - La carte Korrigo : support billettique gratuit permettant de regrouper tous les titres de transport sur un même support.

Le saviez-vous ?

Un trajet aller plein tarif de Melesse vers Rennes coûte à un usager occasionnel 4,30 €, soit 8,60 € l'aller-retour.

Exemples de tarification unique sur d'autres réseaux interurbains (et non zonale) :

- Morbihan (ex-TIM)
- Finistère (ex-Penn Ar Bed)
- Côtes d'Armor (ex-Tibus)

Exemples d'AOM ayant mis en place une tarification combinée avec le réseau interurbain OuestGo :

- Vannes Agglo
- Quimper Communauté
- Saint-Brieuc Armor Agglomération

📌 Budget prévisionnel

- › Coûts internes : Préparation et participation à 3 réunions par an

📌 Indicateurs de suivi

- › Nombre de réunions réalisées

📌 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

1.3 : Mettre en place une commission « usagers » de la mobilité du Val d'Ille Aubigné

- › Instance de suivi et de la mise en œuvre du plan d'actions de la CCVIA
- › Lieu d'échanges des retours communes et projets des AOM
- › **Composition proposée** : un représentant par commune = « ambassadeur de la mobilité » + structures associatives locales (Aidutill, Association Transport et Mobilité de Melesse, Association Nature et Loisirs à La Mézière, CAC 21)

1.4 : Anticiper la future loi d'Orientations sur les Mobilités et l'évolution des périmètres AOM

- › Participer à l'étude portée par la Région et RM sur l'évolution du périmètre des AOM à l'échelle du Pays de Rennes envisagée début 2019 pour décision avant la fin du mandat
- › Réfléchir à la prise de compétence AOM par la CCVIA (et à la mise en place du versement mobilité) et aux limites de cette compétence par rapport à la Région Bretagne

👉 Budget prévisionnel

- › Préparation et participation à 3 réunions par an
- › Préparation, participation aux Commissions (par an), temps alloué pour la coordination, animation de cette Commission avec les autres instances

👉 Indicateurs de suivi

- › Nombre de réunions réalisées

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés	
1	2	3

Action 2. Favoriser la pratique du vélo pour les trajets domicile travail, pour les déplacements communautaires et le loisirs

📌 Constats du diagnostic

- › Une pratique existante mais relativement faible malgré des distances abordables en direction de RM (<10km)
- › Un manque d'aménagements cohérents et sécurisés qui se fait ressentir et limite la pratique, cela malgré des initiatives de promotion du vélo par la collectivité
- › Des aménagements principalement orientés vers la pratique de loisirs
- › Un service de VAE attractif pour les actifs : une flotte d'environ 170 vélos dont 60 achetés par les utilisateurs (90 % des contrats sont de longue durée)

📌 Mesures à mettre en place

- 2.1 : Poursuivre le développement du schéma directeur cyclable
- 2.2 : Poursuivre le développement du stationnement et de la signalétique vélo
- 2.3 : Communiquer sur la pratique vélo et la promouvoir auprès des scolaires et actifs
- 2.4 : Renforcer le service de location VAE et tester aux autres publics
- 2.5 : Veiller à la prise en compte des déplacements alternatifs dans les projets d'aménagement et documents d'urbanisme

📌 Pilotage et les partenaires mobilisables

- › Pilote en charge du projet : CCVIA

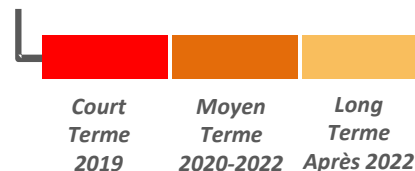
Les acteurs :

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCVIA	☒	☐
Rennes Métropole	☐	☒
Communes	☐	☒
Département	☐	☒
Région	☐	☐
Etat	☐	☐
Autres : associations	☐	☒

📌 Objectifs à atteindre

- › Développer la pratique du vélo sur le territoire et à destination de Rennes Métropole notamment
- › Limiter l'usage de la voiture sur de courtes distances
- › Faire émerger une réflexion concernant la complémentarité des itinéraires et des services liés au vélo
- › Poursuivre les efforts engagés par la collectivité de promotion du vélo

📌 Calendrier prévisionnel



📌 Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Révision du Schéma Directeur Cyclable de Rennes Métropole (en cours)
- › Acquisition de 30 VAE par la Collectivité en 2017
- › Nombreuses animations réalisées en lien avec la pratique du vélo

📌 Lien avec les autres actions

- › 2.1 : Poursuivre le développement du schéma directeur cyclable
- › 2.3 : Communiquer sur la pratique vélo et la promouvoir auprès des scolaires et actifs
- › 2.4 : Renforcer le service de location VAE et tester aux autres publics
- › 2.5 : Veiller à la prise en compte des déplacements alternatifs dans les projets d'aménagement et documents d'urbanisme
- › 7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable

2.1 : Poursuivre le développement du Schéma Directeur Cyclable

› Un Schéma Directeur Cyclable* validé qui comprend :

- 14 itinéraires retenus (dont certains avec des variantes)
- Un linéaire global d'environ 80 kms à réaliser

› Sur le Schéma, à minima (selon choix des variantes) :

- 15kms sont déjà aménagés
- 8 kms sont à parfaire (aménagement à reprendre en partie, à finaliser...)
- 70 kms sont à programmer

	Linéaire d'aménagement cyclable (km)				
	A réaliser	A reprendre	Existant	Total à réaliser et à reprendre	
Voie verte Chemin	5,25	2,02	0,73	7,27	9%
Piste cyclable	9,76	1,26	8,25	11,02	14%
Bande cyclable	2,5	4,35	1,88	6,85	8%
Zone 30	6,99	1,94	1,35	8,93	11%
Zone de rencontre	0	0	0,24	0,24	0%
Double sens cyclable	0	0	0,44	0,44	1%
Partage de la route	46,1	0	2,05	46,10	57%
Total	70,6	7,55	14,94	80,85	

* Voir priorisation et détail des itinéraires retenus en annexe du présent document



➤ Budget prévisionnel

- › Un coût global estimé à 3,5 M€ (intégrant les variantes d'un même itinéraire) soit un coût moyen annuel de 350 000 €

➤ Indicateurs de suivi

- › Linéaire d'aménagements cyclables réalisés
- › Evolution de la part modale tous motifs confondus

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

2.2 : Poursuivre le développement du stationnement et de la signalétique vélo

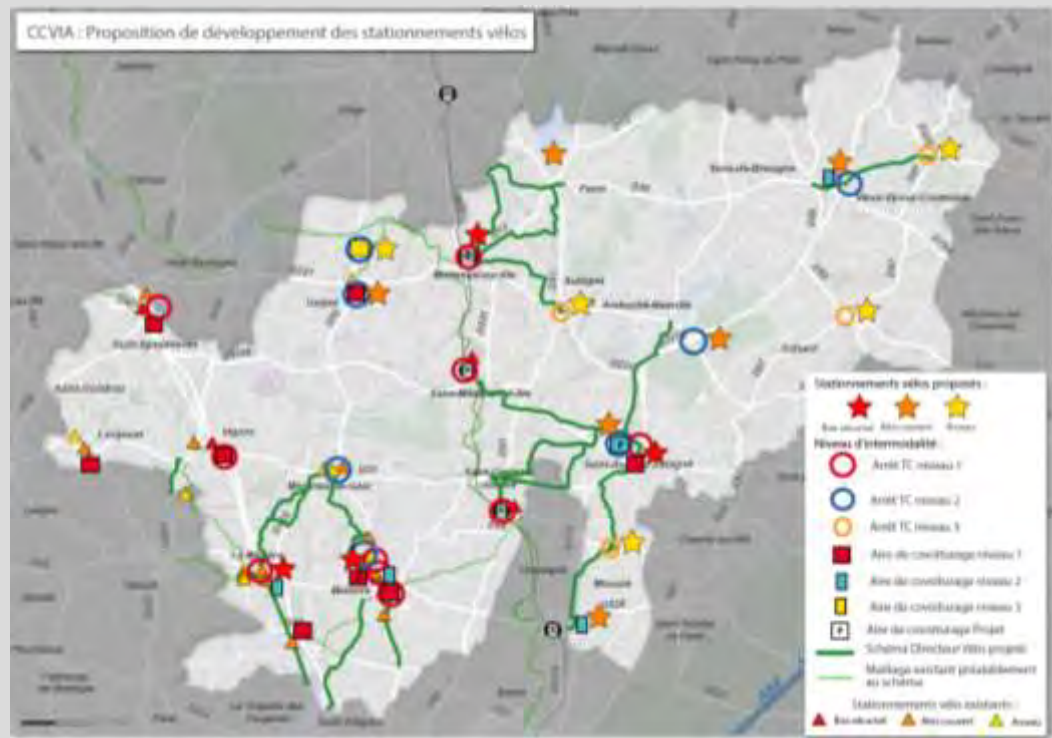
› Critères de définition des stationnements vélo d'intérêt communautaire :

1. En interconnexion avec les itinéraires existants et projetés / jalonnement
2. Typologie des équipements selon le niveau d'intermodalité avec les TC / aires de covoiturage

Intermodalité forte : gares TER / aires de covoiturage niveau 1 / arrêts BreizhGo proche d'un pôle d'intérêt communautaire

Intermodalité moyenne : aires de covoiturage niveau 2 / arrêts BreizhGo proche d'un pôle d'intérêt communautaire

Intermodalité faible : Aires de covoiturage niveau 3 / arrêts BreizhGo isolés



2.2 : Poursuivre le développement du stationnement et de la signalétique vélo

› Proposition de déploiement des stationnements vélo d'intérêt communautaire :

Proposition stationnement vélo - CCVIA					Proposition d'équipement vélo - CCVIA			
Commune	Lieu d'intermodalité	Hiérarchisation	Fréquentation annuelle par arrêt 2016	Aménagements existants	Box sécurisé individuel	Abri vélos collectifs	Arceaux	Coûts
Andouillé	Mairie	Niveau 3	2408	NON			4	400 €
Andouillé-Neuville	Le Rocher	Niveau 2	1224	NON		4 arceaux		4 000 €
Feins	Etang du Boulet	Niveau 3	-	OUI		Prévoir abri (4 arceaux)		4 000 €
Gahard	Bourg	Niveau 3	3816	NON			4	400 €
Guipel	Eglise	Niveau 2	11500	2 arceaux		5 arceaux		5 000 €
Guipel	Aire de covoiturage/La Plousière	Niveau 3	2416	NON			4	400 €
La Mézière	Cap Malo / Aire de covoiturage	Niveau 1		OUI	5			10 000 €
Melesse	Cimetière	Niveau 1	16658	OUI		4 arceaux		4 000 €
Melesse	Collège	?	7759	NON				
Melesse	Aire de covoiturage (Projet)		-	NON	4 *			
Montreuil-sur-Ille	Gare SnCF	Niveau 1	246 000 voyages	NON	10			20 000 €
Mouazé	Bourg	Niveau 3	4420	NON			4	400 €
Saint-Aubin-d'Aubigné	Aire de covoiturage + Arrêt rue de Rennes	Niveau 1	13677	NON	5			10 000 €
Saint-Aubin-d'Aubigné	Lotissements / aire de covoiturage (projet)	Niveau 2	16287	NON	3			6 000 €
Sens de Bretagne	Croix Couverte	Niveau 2	2260	NON		4 arceaux		4 000 €
Vieux-Vy-Sur-Couesnon	Bourg	Niveau 3	914	NON			2	200 €
TOTAL					23 box individuels	21 arceaux collectifs (soit 42 places)	14 arceaux soit 28 places	68 800 €

* 4 box vélos sécurisés installés sur l'aire de covoiturage de Saint-Aubin d'Aubigné en octobre 2018)

➤ Budget prévisionnel

- › Budget global de 68 800 € pour la création de 101 places vélo
- › Coût d'un arceau vélo : 100 € / arceau
- › Coût d'un abri vélo couvert : 1 000 € / arceau
- › Coût d'un box individuel vélo sécurisé : 2 000 €

➤ Indicateurs de suivi

- › Nombre de points de stationnement aménagés
- › Fréquentation des espaces de stationnement

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

2.3 : Communiquer sur la pratique vélo et la promouvoir auprès des scolaires et actifs

- › Créer un guide des cyclistes à destination des utilisateurs (téléchargeable sur le site Internet et papier),
- › Réaliser une cartographie intégrant les aménagements cyclables, pédestres et la localisation des stationnements vélo avec rappel des consignes location, sécurité routière, lieux de location,..
- › Communiquer sur les bienfaits de faire du vélo (affiche, événements fête du vélo, Semaine de la Mobilité...) : journée et/ou semaine pour tester les VAE, proposer des balades à vélos pour découvrir les itinéraires
- › Proposer une enquête en ligne (au moment de la réservation par l'utilisateur) pour mieux connaître les besoins de mobilité / améliorer l'offre



➤ Budget prévisionnel

- › Budget de communication proposé : 5 000 € / an

➤ Indicateurs de suivi

- › Nombre d'enquêtes en ligne réalisées
- › Nombre de téléchargements des livrets en ligne

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

2.4 : Renforcer le service de location VAE et tester aux autres publics

› Poursuivre le développement des VAE à destination des actifs

- Réception de 30 nouveaux VAE pour répondre à la demande automne 2018
- **Maintien de la gestion de la flotte : un point de retrait au siège de la CCVIA (0,3 ETP)** mieux connaître les besoins de mobilité / améliorer l'offre
- **2 possibilités d'accès :**
 - Proposition 1 :** Maintenir le dispositif actuel : location / acquisition au bout de 2 ans



Proposition 2 : Aide à l'acquisition avec une aide de la Collectivité de 10 % du coût d'acquisition TTC du VAE plafonné à 100 € + possibilité pour l'usager d'avoir un aide de l'Etat plafonné à 100 € + sous conditions de ressources du demandeur

› Lancer une étude sur l'amélioration de la gestion de la flotte VAE : réinterroger la gestion de la flotte VAE si extension de la flotte (DSP, poursuite de la régie)

› Poursuivre le déploiement en diversifiant la flotte : vélos-cargos, vélos bus collectifs....

Tarification de location proposée – Location VAE - CCVIA

Durée	Actuelle	Proposition 1	Proposition 2
Journée	-	-	-
WE	-	-	-
Semaine	-	-	-
Mois	30€	30€	30€
Trimestre	75€	75€	75€
Année	250€ Puis acquisition au bout de 2 ans de location	250€ Puis acquisition au bout de 2 ans de location	Aide à l'acquisition : 10 % du coût d'acquisition TTC du VAE plafonné à 100€

A retenir

(décret 29/12/17) Code de l'énergie) : L'État accorde une aide pour l'acquisition d'un vélo électrique neuf n'utilisant pas de batterie au plomb

Le montant de l'aide à l'achat d'un vélo électrique est plafonné en fonction des critères suivants :

- Le montant de l'aide d'État ne peut excéder le montant de l'aide accordée par la collectivité locale ;
- Le montant des 2 aides cumulées ne peut être supérieur à 20 % du coût d'acquisition ou 200 €.

➤ Budget prévisionnel

- › Achat de 60 VAE : 96 K€ amorti sur 5 ans, équivaut à 19,2 K€ / an en plus du budget actuel
- › Si proposition 2 : Budget alloué pour l'aide à l'acquisition (base 30 VAE) de 3 000 €
- › AAP Ademe Vélos et Territoires pour financement expérimentation de nouveaux services à vélos (diversification des équipements vélos)
- › Coût étude AMO gestion de la flotte vélos : 10 000 €

➤ Indicateurs de suivi

- › Nombre de locations VAE
- › Nombre de Kms parcourus

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air



2.5 : Veiller à la prise en compte des déplacements alternatifs dans les projets d'aménagement et documents d'urbanisme

- › **Utiliser le PLUi pour accompagner vers une mobilité durable (apports de la loi ALUR 2014)**
 - Recensement des capacités de stationnement publics par type de véhicule obligatoire dans le rapport de présentation
 - Insertion, dans le règlement, de places vélos et de recharges pour voitures électriques pour les copropriétés et les bâtiments tertiaires et industriels
 - Limitation de l'urbanisation hors des polarités communales, notamment pour éviter le mitage et la dispersion des réseaux matériels et immatériels.
- › **La CCVIA pourra jouer le rôle de coordinateur et conseiller auprès des communes pour assurer le bon déroulement des études et bien faire le lien entre urbanisme et mobilité.**
 - Accessibilité tous modes des futures zones d'urbanisation
 - Intégration des modes doux dans les opérations d'aménagement (zones pacifiées)
 - Accessibilité dans les aménagements de voirie (traversées piétonnes sécurisées, trottoirs larges, stationnement...) en lien avec le PAVE
 - Maîtrise du foncier (voies cyclables à prévoir, cheminements...)...
- › **Accompagner dans la mise en place de zones de circulation apaisée**
 - Possibilité de mise en place d'un Schéma Directeur de Circulation Apaisée (SDCA) ou Plan de Modération des Vitesses non obligatoire : un outil de planification non obligatoire d'affectation des espaces publics partagés entre plusieurs usages Commune : Autorité détentrice du pouvoir de la circulation

Types d'établissement	Minimum une place pour...
Ecoles primaires	8 à 12 élèves
Collèges et lycées	3 à 5 élèves
Habitat collectif	1 logement
Habitat individuel	Pas de norme
Lieu de travail	5 salariés
Établissement recevant du public (restaurant, cinéma, gymnase,...)	10 personnes (comptées dans l'effectif admissible)

Exemple de normes pour le stationnement des cycles



➤ Budget prévisionnel

- › Coûts internes : présence aux réunions, conseils techniques auprès des communes...

➤ Indicateurs de suivi

- › Réduction de la consommation foncière (en hectares)
- › Diminution de la vacance (en pourcentage)
- › Evolution du nombre de places vélos créées dans les nouvelles opérations d'habitat

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2
	3

ORIENTATION 2 : FACILITER LES DEPLACEMENTS COMMUNAUTAIRES

Action 3. Développer des solutions innovantes en matière de covoiturage et d'autopartage

Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

Action 5. Étudier l'opportunité de la mise en place d'un transport à la demande





➤ Constats du diagnostic

- › Des problématiques d'accès à la métropole rennaise aux heures de pointe, y compris pour les usagers automobilistes et des transports collectifs
- › Une offre de transport collectif routière moins attractive que l'usage de la voiture en matière de temps de parcours
- › Une prédominance d'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail, soit 8 déplacements sur 10, sur des distances moyennes de 10 kms
- › 10 aires de covoiturage ont été aménagées, soit 270 places de covoiturage

➤ Mesures à mettre en place

3.1 : Améliorer la mise en relation des covoitureurs

3.2 : Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises

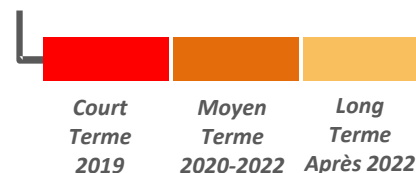
3.3 : Soutenir l'expérimentation de voies dédiées covoiturage TC sur les pénétrantes d'accès à Rennes

3.4 : Réinterroger les conditions de développement de l'autopartage

➤ Objectifs à atteindre

- › Offrir aux usagers une alternative crédible à l'usage de la voiture autosoliste en améliorant les temps de parcours d'accès à la métropole rennaise
- › Optimiser l'usage de la voiture dans les déplacements du quotidien
- › Améliorer l'accessibilité, notamment à l'emploi pour les personnes non motorisés
- › Limiter l'autosolisme afin de préserver l'environnement local

➤ Calendrier prévisionnel



➤ Pilotage et les partenaires mobilisables

› Pilote en charge du projet : CCVIA / Rennes Métropole / Etat

Les acteurs :

CCVIA
Rennes Métropole
Communes
Département
Région
Etat
Autres : associations

Maître d'ouvrage



Partenaires



➤ Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Travaux de réflexion de l'Audiar en 2017 en partenariat avec RM, la DIRO, Département et Région : « Des voies réservées aux transports collectifs sur des voies rapides rennaises ? »
- › Etude Audiar sur le covoiturage (contrat de coopération – 2018)

➤ Lien avec les autres actions

- › 4.2 : Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation
- › 4.3 : Structurer un schéma des aires de covoiturage et aménager les aires
- › 6.1 : Faire connaître le covoiturage solidaire
- › 7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable
- › 7.3 : Renforcer la communication sur l'offre existante

3.1 : Améliorer la mise en relation des covoitureurs

- › **Poursuivre l'adhésion à la plateforme de covoiturage locale OuestGo**
 - Nouvelle plateforme mutualisée et solidaire pour le covoiturage du quotidien à l'échelle du Grand Ouest / Système quasi équivalent que BlaBlaCar mais en local
 - Accès gratuit pour les utilisateurs de ce service afin de développer le covoiturage au quotidien, courte distance ou pour les publics en insertion
 - Pour la Collectivité : un accès à des outils de suivi et d'animation
- › **Renforcer la communication sur les outils facilitant le covoiturage à disposition de la population**
 - **Communiquer sur la plateforme OuestGo et sur les avantages de cette pratique :** prévoir une campagne de communication avec affiches, flyers, articles dans la presse (bulletins municipaux, Ouest France) pour informer la population de ce service, relais dans les communes via les Conseils Municipaux, la Commission « usagers de la Mobilité »



👉 Budget prévisionnel

- › Coût d'adhésion à la plateforme : 750 € (permet d'accéder aux bases de données et d'avoir un suivi sur les utilisateurs)
- › Coût interne pour la PAO et conférence et articles presse, bulletins
- › Coût d'impression de plaquettes : environ 1 500 € pour 25 000 exemplaires (prévoir une édition tous les 2 ans)

Indicateurs de suivi

- › Nombre d'inscriptions sur le site Internet
- › Nombre d'animations réalisées par la collectivité

➡ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés	
1	2	3

3.2 : Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises

› Renforcer l'animation et la sensibilisation de la pratique du covoiturage auprès des entreprises

- Poursuivre l'accompagnement avec éhop en charge de l'animation et de la coordination entre les entreprises et la CCVIA
- L'association Ehop accompagne depuis 2002 les collectivités dans les changements de comportement pour le développement de la pratique du covoiturage au quotidien, dans des territoires où il n'y a pas de transport public, répondant à certains besoins de déplacements locaux. Ehop accompagne déjà la CCVIA, l'objectif étant de renforcer l'animation et la sensibilisation de la pratique du covoiturage auprès des entreprises du territoire.



› Identifier les entreprises porteuses d'engagement sur le développement du covoiturage

- Etape 1 : Rencontrer et mobiliser les entreprises en inter entreprises (sur ZA) ou en interne autour d'un projet -> **identifier une ZA pilote de cette démarche** (Cap Malo, La Route du Meuble, EcoParc...)
- Etape 2 : Analyser le contexte et le potentiel de covoiturage de manière approfondie (les axes, les communes de départ, les horaires, les habitudes de déplacements...) à partir des entreprises existantes sur le territoire
- Etape 3 : Réaliser des ateliers de sensibilisation auprès des référents entreprises et/ou ambassadeurs
- Etape 4 : Co-construire la communication spécifique et les animations terrain avec les entreprises intéressées
- Etape 5 : Diffuser la communication et réaliser les animations terrain => inscriptions et animation des inscrits
- Etape 6 : Relayer l'information (plate-forme OuestGo) et communiquer sur les actions via le site Internet, bulletins locaux



Budget prévisionnel

- › Coût interne temps humain : réunions de coordination avec l'association, définition d'un plan d'actions, rencontre des entreprises : 0.25 ETP / an soit 10 K € / an
- › Coûts du plan d'actions proposé par l'association (animations, communication : 5 000 €/an

Indicateurs de suivi

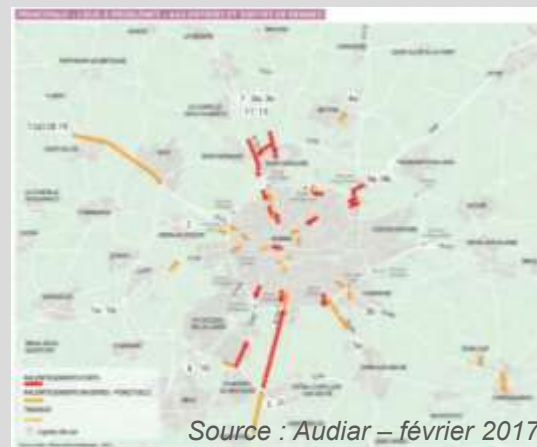
- › Nombre d'entreprises / d'Administrations et de salariés intégrés dans un Plan de Déplacements
- › Evolution de la répartition modale des déplacements pour les salariés concernés

Impacts sur le climat et la qualité de l'air



3.3 : Soutenir l'expérimentation de voies dédiées covoiturage TC sur les pénétrantes d'accès à Rennes

- › **Projet lancé par Rennes Métropole : expérimenter l'aménagement d'une voie de circulation réservée pour les covoitureurs, ouverte aux bus**
 - soit en aménageant et en utilisant les bandes d'arrêt d'urgence, soit en prenant de la place sur une voie de circulation générale
 - Cette expérimentation serait lancée sur huit pénétrantes en 2x2 voies, d'accès à la métropole (RD 137, RD 175...)
 - Projet en lien avec la révision du PDU et du métro en 2020
 - Nécessité pour la CCVIA d'être associée au projet/expérimentation (y compris EPCI limitrophes concernés)
 - S'appuyer des travaux de l'Audiar réalisés en 2017 en partenariat avec RM, DIRO, Région sur les réflexions d'axes dédiés au covoiturage



- › **Inciter les gestionnaires de voirie à expérimenter le covoiturage de ligne**
 - Projet nécessitant un partenariat avec DDTM, RM, DIRO et EPCI et l'association Ehop pour l'animation Communiquer pour connaître cette expérimentation et recruter des volontaires
 - Distribution de flyers à l'origine et à destination avec le soutien d'entreprises / Animations sur les marchés locaux
 - Campagnes d'affichage sur panneaux à messagerie variable sur la rocade de Rennes / Articles dans la presse, radio locale, bulletin CCVIA
 - Matérialisation de 3 ou 4 lieux de prise en charge



📌 Budget prévisionnel

- › Coût interne temps humain : réunions, présence aux animations, réunions, rédaction des articles + production des flyers et impression
- › Animation via l'association Ehop : 5 000 € sur 6 mois d'expérimentation (possibilité de mutualiser les frais avec les autres EPCI intéressées)

📌 Indicateurs de suivi

- › Nombre d'utilisateurs concernés par le service
- › Nombre d'usagers covoitureurs comptabilisés par l'expérimentation
- › Evolution du trafic routier en HP avant / après expérimentation

📌 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

Action 3. Développer des solutions innovantes en matière de covoiturage et d'autopartage

3.4 : Réinterroger les conditions de développement de l'autopartage

› Evaluer les expérimentations mises en place sur les différentes communes de la CCVIA

- Réalisation d'un questionnaire qualitatif à destination des usagers du service, voire en ligne pour les habitants (site internet de la CCVIA)



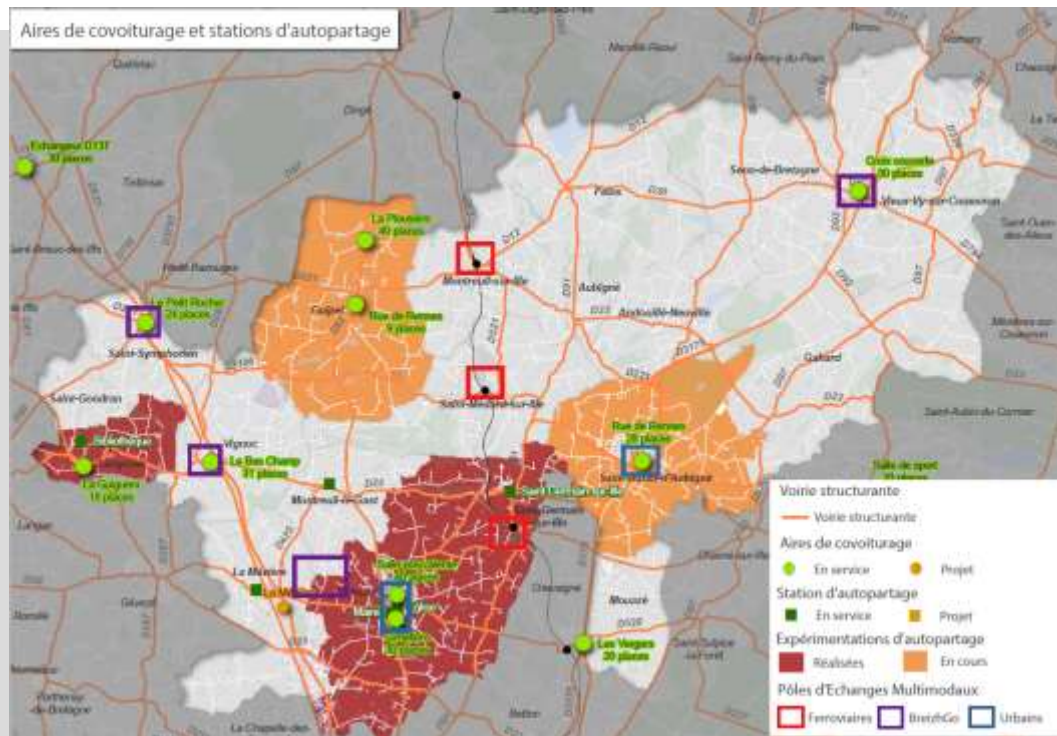
› Déployer le service d'autopartage sur le territoire de la CCVIA

Plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- **Achat d'un nouveau véhicule type zôé électrique** par la collectivité : lancement d'une campagne de crowdfunding pour l'achat de ce véhicule
- **Mise à disposition d'une partie de la flotte de véhicules** de la CCVIA
- **Locations aux particuliers disposant d'un 2ème véhicule** dont ils ne se servent pas : paiement par la CCVIA de l'assurance, l'entretien et du contrôle technique

› Faciliter et rendre plus flexible le service

- Harmoniser les tarifs : 5€ la demi journée – 8€ la journée
- Proposer la location de 7h à 22h pour diversifier les besoins
- Améliorer les conditions d'accès : Véhicule accessible via un badge d'accès, smartphone, Kit embarqué composé d'un bouton de fin de réservation...



Depuis septembre 2018 : Saint-Aubin d'Aubigné et Guipel avec 2 Zoé électriques

➤ Budget prévisionnel

- › Réalisation d'un questionnaire en ligne : coûts internes et temps humain agent nécessaire
- › Achat d'un nouveau véhicule : 20 500 €
- › Exemple d'offre E-Colibri : 19,99 € par véhicule équipé
- › Gestion du service : en interne

➤ Indicateurs de suivi

- › Nombre d'utilisateurs concernés par le service
- › Nombre d'usagers covoitureurs comptabilisés par l'expérimentation
- › Evolution du trafic routier en HP avant / après expérimentation

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

➤ Constats du diagnostic

- › Une intermodalité limitée ne rendant pas attractif l'offre de transport collectif interurbaine (horaires, cadencements....)
- › Des pôles d'intermodalité en réflexion et en projet à prendre en compte
- › 10 aires de covoiturage ont été aménagées, soit 270 places de covoiturage

➤ Mesures à mettre en place

4.1 : Définir une typologie des PEM

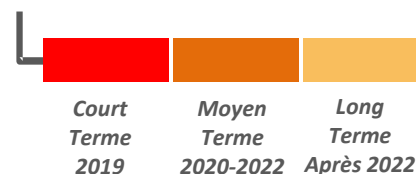
4.2 : Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation

4.3 : Structurer un schéma d'aires de covoiturage et aménager les aires

➤ Objectifs à atteindre

- › Offrir aux usagers une alternative crédible à l'usage de la voiture autosoliste en améliorant les temps de parcours d'accès à la métropole rennaise
- › Poursuivre l'aménagement des aires de covoiturage favorisant sa pratique
- › Limiter la pratique autosoliste

➤ Calendrier prévisionnel



➤ Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Travaux de réflexion de l'Audiar en 2017 en partenariat avec RM, la DIRO, Département et Région : « Des voies réservées aux transports collectifs sur des voies rapides rennaises ? »
- › Révision du PDU de Rennes Métropole (en cours)

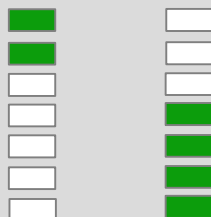
➤ Pilotage et les partenaires mobilisables

- › Pilote en charge du projet : CCVIA / Rennes Métropole / Etat

Les acteurs :

CCVIA
Rennes Métropole
Communes
Département
Région
Etat
Autres : associations

Maître d'ouvrage



➤ Lien avec les autres actions

- › 1.2 : Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs
- › 3.1 : Améliorer la mise en relation entre covoitureurs via Ouest Go
- › 3.2 : Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises
- › 3.3 : Soutenir l'expérimentation de voies dédiées covoiturage et TC sur les pénétrantes d'accès à Rennes
- › 5.3 : Poursuivre le rabattement vers l'offre BreizhGo
- › 6.1 : Faire connaître le covoiturage solidaire
- › 7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable

Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

4.1 : Définir une typologie des PEM

› Rassembler à certains points du territoire plusieurs solutions de transport et des services avec pour organisation :

- Un jalonnement et signalétique visibles et uniformes
- Une accessibilité tous modes, stationnement
- Des conditions d'attente sécurisées et confortables
- Une information multimodale et actualisée
- L'intégration de services à la mobilité : bornes électriques pour recharge des véhicules, VAE, bornes wifi, relais colis...

› S'appuyer sur la politique d'aide de la Région pour les projets d'aménagements d'arrêts de cars étudiés et réalisés sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale :

- favorisant les croisements d'usage entre différents modes de transport : vélos, piétons, voitures, TC (Exemple : Vignoc « Le Pont »)
- Taux maximum de 70% avec un plafond de dépense subventionnable
- Arrêts qualitatifs/multimodaux : 200 000 €



Principe d'organisation d'un PEM autour d'une gare



Gare Sncf de Saint Germain sur Ille :
box vélos, arrêt de bus, parking voitures



Gare Sncf de Montreuil sur Ille :
Parvis et bâtiment voyageurs



Arrêt « Lotissement » Ligne 4a
Saint Aubin d'Aubigné

Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

4.2 : Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation

En fonction des usages identifiés et en s'appuyant sur leurs fonctions plus ou moins structurantes (gares, taille et attractivité du centre-bourg, proximité au réseau routier structurant, d'un arrêt de bus), nous pouvons définir trois types de lieux d'intermodalité sur le territoire de la CCVIA :

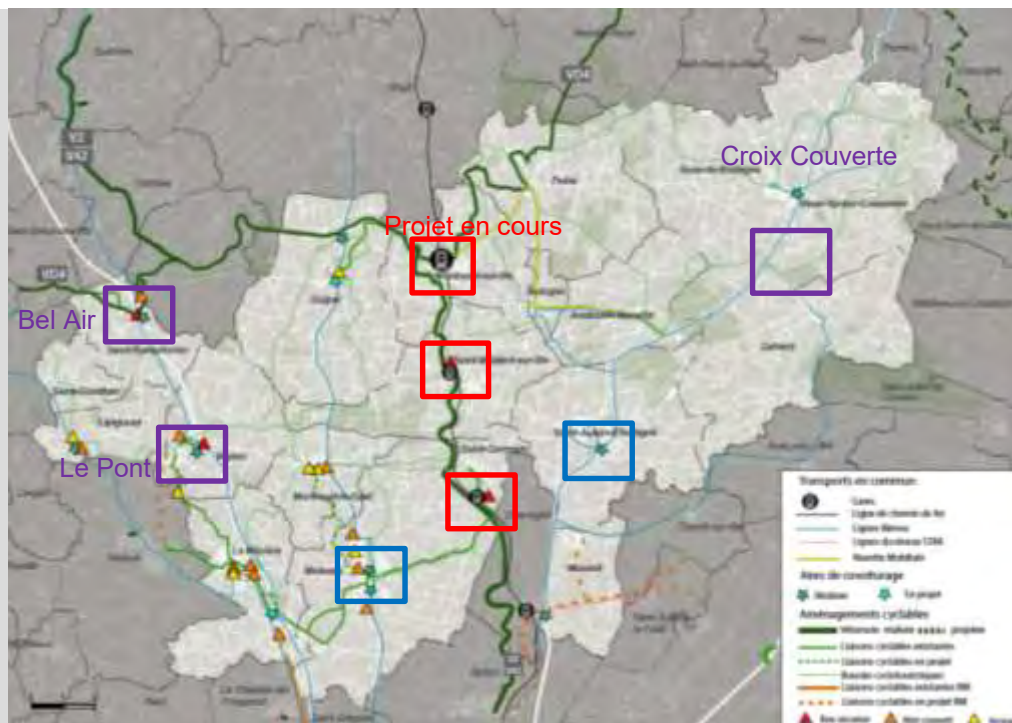
- › **Les PEM autour des gares ferroviaires** : Montreuil sur Ile, St Germain sur Ile, St Médard sur Ile et St Germain sur Ile.
- › **Les PEM aux abords d'un arrêt de bus BreizhGo structurant / le long d'un axe routier structurant** : St Symphorien, Vignoc, La Mézière, Sens de Bretagne
- › **Les PEM secondaires dans les centralités urbaines** : Melesse, St Aubin d'Aubigné

Sur ces différents PEM identifiés, il est proposé d'adapter l'aménagement des pôles selon le niveau de desserte, sa situation et son environnement urbain, l'objectif principal étant d'avoir un lieu ou un espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques de transports intermodales.

-> Inscrire par délibération pour le lancement d'études préliminaires les PEM de

St Aubin d'Aubigné, Sens de Bretagne

-> Projets PEM en cours : Montreuil sur Ile / Melesse



 PEM BreizhGo
 PEM ferroviaire
 PEM urbain (inscrit dans le SCoT)

👉 Budget prévisionnel

- › Coût des études préliminaires : Lancement d'études préliminaires pour l'aménagement des PEM de Saint-Aubin d'Aubigné et Sens de Bretagne
- › Coûts études en cours : Montreuil-sur-Ile (700 000 €) et Melesse
- › Coûts internes pour coordination des projets

👉 Indicateurs de suivi

- › Nombre de projets réalisés

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

4.2 : Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation

Niveau hiérarchique	Localisation	Points d'arrêts TC routiers actuels	Offre de stationnement voiture	Conditions de rabattement modes doux	Offre de stationnement vélo	Autres service à la mobilité (covoiturage, autopartage...)	Etat des réflexions	Améliorations envisageables
PEM ferroviaires	Montreuil sur Ille (Ligne Ter Rennes - St Malo)	Pas de point d'arrêt BreizhGo, Navette Mobilité	110 places au niveau de la gare + 26 aux abords des voies + 48 places place Robillard Stationnement anarchique	Absence de liaisons cyclables sécurisées / cheminement piéton entre la gare et le centre-bourg	Parc vélo abrité non sécurisé 20 places	aucun	Etude de faisabilité et de programmation en cours	- Organisation du stationnement - Accessibilité modes doux (sécurisation) - Stationnements vélo sécurisés - Accessibilité en TC à renforcer (cf action 3.2) autopartage, VAE
	Saint Médard sur Ille (Ligne Ter Rennes - St Malo)	Pas de point d'arrêt BreizhGo	Parking de 30 places	Absence de liaisons cyclables sécurisées / gare enclavée	Box vélo sécurisé	aucun	-	- Accessibilité en TC à renforcer (cf action 3.2) - Accessibilité modes doux à renforcer (cf action 4.1)
	Saint Germain sur Ille (Ligne Ter Rennes - St Malo)	Pas de point d'arrêt BreizhGo	Parking 35 places	Liaison mixte entre le bourg et la gare	Box vélo sécurisé Parc vélo abrité	Arrêt (dépose minute sécurisée)	Parvis et abords de la gare aménagée	- Accessibilité en TC à renforcer (cf action 3.2) - Accessibilité modes doux à renforcer (cf action 4.1) - Réfléchir à développer de nouveaux services
PEM BreizhGo	St Symphorien « Bel Air »	Arrêt scolaire Arrêt Bel air abrité	Parking non aménagé	Pas de liaisons entre l'aire de covoiturage et l'arrêt de bus	Parc vélo abrité	Aire de covoiturage + Box vélo sécurisé à 500m	- Arrêt aménagé dans le cadre des ACI	- Sécuriser l'arrêt - Accessibilité modes doux - Gestion des stationnements voiture - Accessibilité en TC à renforcer (cf action 3.2)
	Vignoc « Le Pont »	Arrêt scolaire Arrêt Le Pont abrité	Parking aménagé 10 places	Liaisons douces aménagées entre le bourg et l'arrêt	Aucune	Aire de covoiturage + Box vélo sécurisé à 500m	-	- Stationnements vélos sécurisés - Accessibilité en TC à renforcer (cf action 3.2)
	La Mézière « Glérols »	Arrêt Glérols abrité	Parking aménagé	Liaisons cyclables sécurisées	Parc vélo abrité	Aucun	-	- Sécuriser l'arrêt - Accessibilité modes doux - Accessibilité en TC à renforcer (cf action 3.2)
	Sens de Bretagne « Croix Couverte »	Arrêt Croix Couverte abrité	Aire de covoiturage 20 places	Absence de liaisons cyclables sécurisées	Aucune	Aucun	-	- Accessibilité modes doux - Stationnements vélo sécurisés - Accessibilité en TC à renforcer (cf action 3.2)
Niveau hiérarchique	Localisation	Points d'arrêts TC routiers actuels	Offre de stationnement voiture	Condition de rabattement modes doux	Offre de stationnement vélo	Autres service à la mobilité (covoiturage, autopartage...)	Etat des réflexions	Améliorations envisageables
PEM urbains	Melesse	Arrêt « Collège » le plus proche	Projet aire de covoiturage	Envisagée entre le centre-ville et l'aire	Envisagée avec box sécurisés	A intégrer	Etude réalisée avec arrêt TC à haute qualité de desserte ?	Evolution de l'offre interurbaine à questionner auprès de la Région
	St Aubin d'Aubigné	Arrêt « Lotissements » le plus proche	Envisagée	Envisagée en interactions avec liaisons réalisées dans le centre-ville	Envisagée	A intégrer	Etude réalisée d'aménagement (Friche Super U)	- Evolution de l'offre interurbaine à questionner auprès de la Région - S'interroger à développer le PEM à l'arrêt « rue de Rennes »

Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

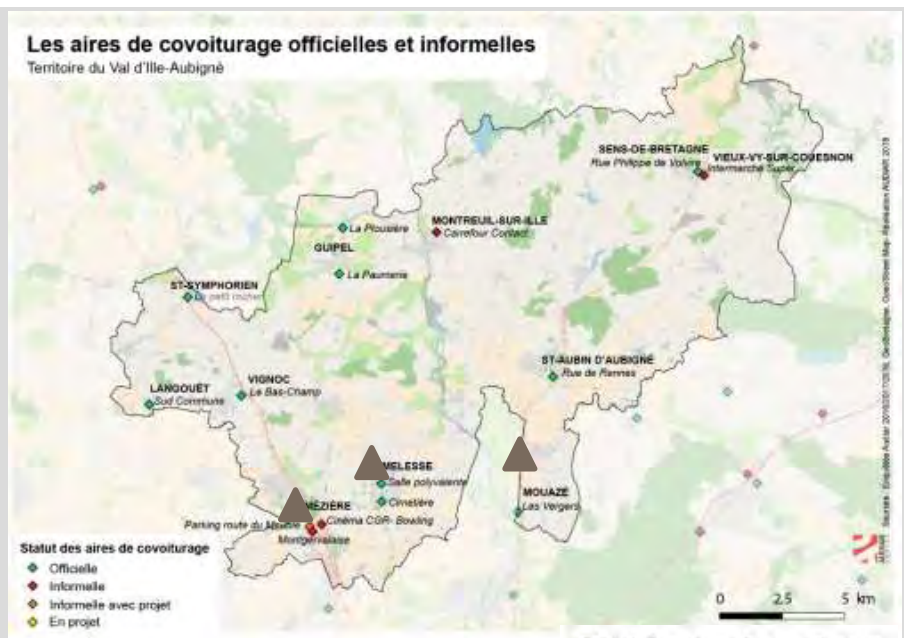
4.3 : Structurer un schéma d'aires de covoiturage et aménager les aires

Le rôle de la CCVIA se poursuivra en trois directions :

- › **Améliorer l'existant** : trouver des solutions pour les aires saturées, mieux signaler les aires masquées (pré signalisation et jalonnement),
- › **Compléter le réseau existant**, sur la base des préconisations faites par l'étude menée sur le territoire en partenariat avec l'Audiar dans le cadre du Contrat de coopération du Pacte Métropolitain d'Innovation (2018)
- › **Préciser les règles de mise en œuvre et d'aménagement** des nouveaux parkings en s'appuyant de la Charte technique d'aménagement départementale des aires de covoiturage

Aires en projet / à l'étude :

- **Melesse** : une implantation au croisement de la RD 82/RD 28, à proximité du centre avec réflexion d'une desserte TC interurbaine à haute qualité de service
- **La Mézière « Cap Malo »** : une implantation au croisement de la RD 27/RD 637 (route du Meuble)
- **Mouazé** : Sécurisation du carrefour au niveau de la ZA des 4 chemins avec création d'une aire de covoiturage / Projet Départemental



Etude Audiar - 2018

Statut des aires de covoiturage

- ◆ Officielle
- ◆ Informelle
- ◆ Informelle avec projet
- ◆ En projet

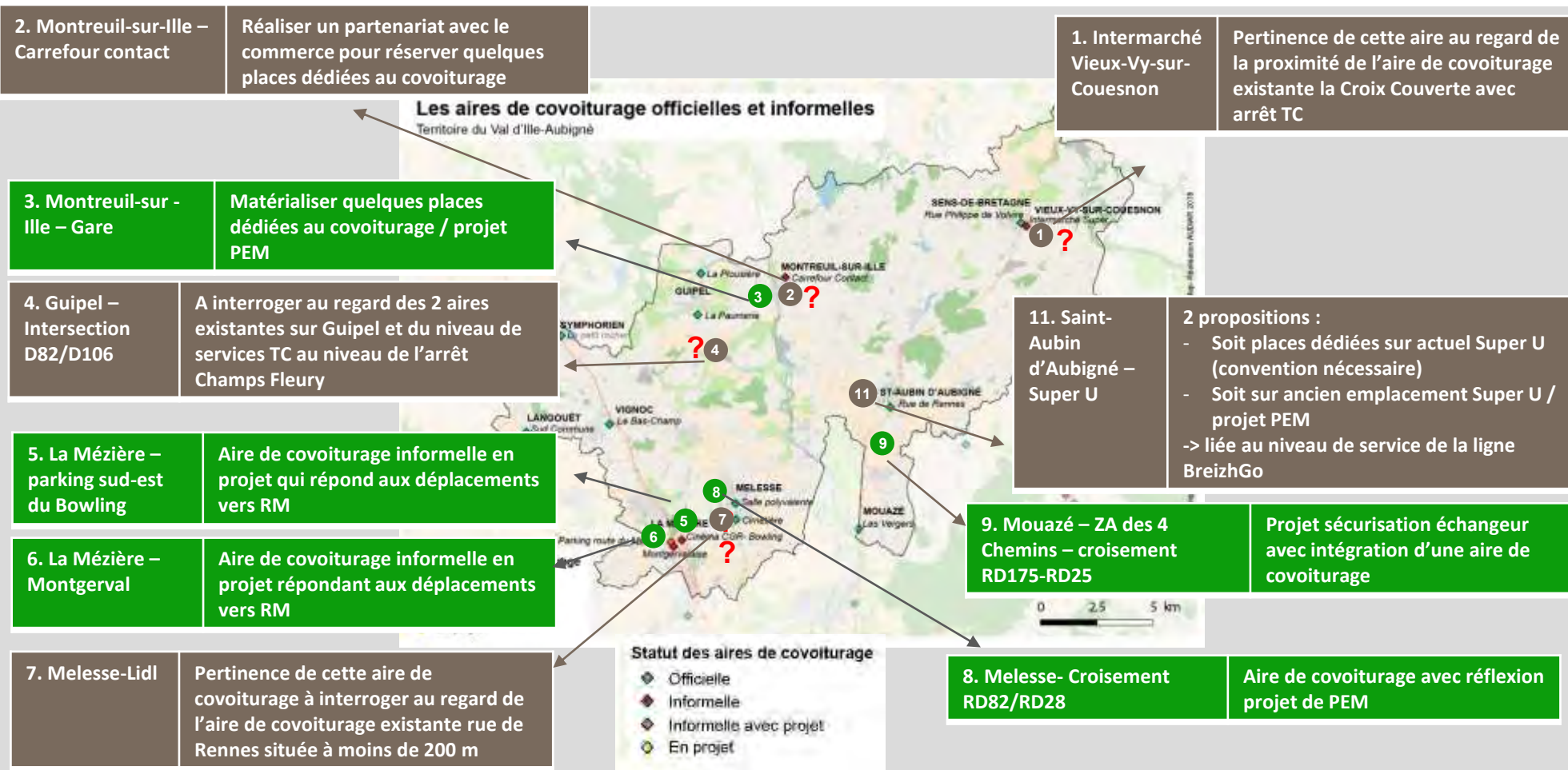
Val d'Ille Aubigné

COMMUNE	NOM	STATUT	LOCALISATION	SIGN	PURCS	DECAP	RESEAU	RESEAU	RESEAU	RESEAU
Guipel	La Plozère	Officielle	2x2 voies	Interm.	40	1	Interm.	non	non	non
Guipel	Eto-Hennou La Plozère	Officielle	Boulevard	Commune	10	1	Interm.	non	non	non
Langouët	Entrée sud Communauté	Officielle	Boulevard	Interm.	18	3	Interm.	non	non	non
Melesse	Salle polyvalente	Officielle	Boulevard	Commune	40	14	Interm.	non	non	non
Melesse	Cimetière	Officielle	2x2 voies	Commune	30	1	Interm.	non	non	non
La Mézière	Cimetière CGR - Bouling	Informelle	2x2 voies	Privé	850	25	Interm.	non	non	non
La Mézière	Parking Route du Meuble	Informelle	2x2 voies	Interm.	12	13	Interm.	non	non	non
La Mézière	Montgarnier Mézière	Informelle	2x2 voies	Privé	10	7	Interm.	non	non	non
Montreuil-sur-Ille	Carrefour Contact	Informelle	Centre Bourg	Privé	45	2	Interm.	non	non	non
Mouazé (ville Chevignol)	Les Vergers	Officielle	2x2 voies	Département	20	1	Interm.	non	non	non
Saint-Aubin d'Aubigné	Rue de Rennes	Officielle	2x2 voies	Commune	18	14	Interm.	non	non	non
Saint-Symphorien	La petite rocher	Officielle	2x2 voies	Interm.	24	9	Interm.	non	non	non
Sens-de-Bretagne	Rue Philippe de Volvire	Officielle	Boulevard	Commune	30	1	Interm.	non	non	non
Vieux-Vivier-Corson	Intermarché Super	Informelle	2x2 voies	Privé	150	1	Interm.	non	non	non
Vignoc	Le Bas-Champ	Officielle	2x2 voies	Interm.	11	1	Interm.	non	non	non



Action 4. Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage

4.3 : Structurer un schéma d'aires de covoiturage et aménager les aires



👉 Budget prévisionnel

- › Aire à créer : 500 à 1500 € / place à créer
- › Aire existante : 200 € / place à créer
- › 1 abri vélo couvert : 5000 €

👉 Indicateurs de suivi

- › Taux d'occupation des aires de covoiturage
- › Nombre de places de covoiturage créées

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

Action 5. Étudier l'opportunité de la mise en place d'un transport à la demande

➤ Constats du diagnostic

- › **Des flux locaux pourtant nombreux** : 40 % des flux quotidiens des habitants sont communautaires (plus de 10 000 actifs et scolaires)
- › **Une offre locale complémentaire de transport gratuite mise en place par la CCVIA par délégation (AOT2)** : Une navette MobiFuté reliant les communes de Feins, Aubigné et Andouillé-Neuville aux heures de pointe du matin et du soir vers la gare de Montreuil/Ille et en rabattement sur la ligne BreizhGo 4a avec une baisse de 30 % du taux de remplissage entre 2013 et 2016
- › **Mise en place d'une navette estivale à la demande reliant l'étang du Boulet** mais une fréquentation passée de 103 à 11 réservations entre 2013 et 2017 / bonne fréquentation en 2018 (92 voyageurs / 7,1 utilisateurs par navette / 88,46 % de taux de remplissage)

➤ Mesures à mettre en place

5.1 : Faire évoluer le service MobiFuté actuel en service à la demande

5.2 : Expérimenter un système de TAD pour accéder aux principaux équipements et services

5.3 : Poursuivre le rabattement vers l'offre BreizhGo

➤ Pilotage et les partenaires mobilisables

› **Pilote en charge du projet : CCVIA**

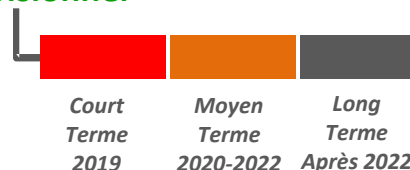
Les acteurs :

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCVIA	☒	☐
Rennes Métropole	☐	☐
Communes	☐	☒
Département	☐	☐
Région	☐	☒
Etat	☐	☐
Autres : Taxis locaux, exploitants	☐	☒

➤ Objectifs à atteindre

- › **Proposer une offre de transport complémentaire** facilitant l'accès aux autres réseaux de transports existants
- › **Améliorer les conditions d'accès aux services et les équipements du territoire**
- › **Offrir une alternative aux publics non motorisés** (jeunes, personnes âgées, personnes en insertion)
- › **Adapter l'offre de transport existante aux besoins de mobilité locaux**

➤ Calendrier prévisionnel



➤ Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Fin des contrats de DSP sur les lignes interurbaines en juin 2020
- › Articulation avec l'évolution des lignes interurbaines (Région Bretagne)
- › SRADDET (en cours) arrêté en juillet 2019

➤ Lien avec les autres actions

- › 1.2 : Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs
- › 4.2 Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation
- › 7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable
- › 7.3 : Renforcer la communication sur l'offre existante

5.1 : Faire évoluer le service MobiFuté actuel en service à la demande

En tant qu'AOT2, la CCVIA peut expérimenter et mettre en place un transport collectif complémentaires aux réseaux de transport existants.

› Maintien du même niveau de service et de la logique d'intermodalité en gare de Montreuil-sur-Ille et avec la ligne 4a en Transport A la Demande :

- Aubigné – Feins- Montreuil-sur-Ille : 2AR/j du lundi au vendredi + 1 retour le mercredi
- Aubigné-Andouillé-Neuville-le Rocher : 1 aller du lundi au vendredi
- 44 semaines par an (vacances d'été non incluses), soit 924 services par an pour la ligne 1 et 220 services/an sur la ligne 2

› Adapter le niveau de service en fonction de la fréquentation constatée :

- Maintenir la navette actuelle et supprimer les services non utilisés mais nécessité d'adapter les horaires chauffeurs et envisager le remplacement du véhicule actuel
- Ou prévoir une exploitation via des taxis (devis à envisager)



Qu'est-ce que le Transport A la demande ?

- › Le TAD ne roule que s'il y a des personnes à transporter, donc un système souple et adaptable
- › Il se distingue des lignes régulières où le véhicule circule qu'il y ait ou non des passagers
- › Il trouve sa pertinence dans des territoires marqués par la dispersion de l'habitat et une carence d'offre régulière.

Proposition d'estimation de coûts des services actuels en transport à la demande

Numéro de ligne	Ligne Mobifuté	Distance moyenne par circuit	Distance max par an (base : 44 semaine/an)	Coût d'exploitation annuel avec taux de déclenchement de 70 %
1	Aubigné-Feins / Gare de Montreuil sur Ille	8	7 392	15 523 €
2	Aubigné-Andouillé Neuville / Le Rocher	7	1540	3 224 €
Total			8932	18 747 €

➤ Budget prévisionnel

- › 18 747 € pour proposition des services actuels en TAD
- › AMO pour gestion du service : 10 000 €
- › Frais de communication : coûts internes

➤ Indicateurs de suivi

- › Nombre de trajets effectués
- › Satisfaction des utilisateurs
- › Diversité des motifs et des publics
- › Evolution du nombre d'usagers

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

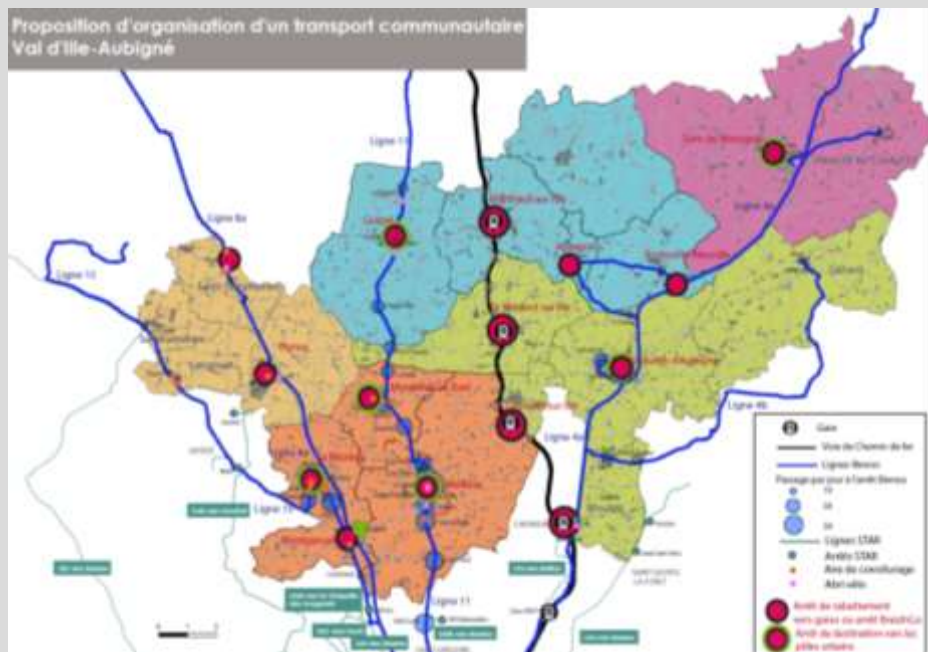
Faibles	Elevés
1	2 3

5.2 : Expérimenter un système de TAD pour accéder aux principaux équipements et services

› Rabattement sur les principales polarités : Melesse, Saint-Aubin d'Aubigné et la Mézière

- Pour répondre aux besoins des publics captifs des transports (personnes âgées, ménages non motorisés, jeunes), pour accéder aux équipements et services du territoire concentrés principalement sur Melesse, La Mézière et St Aubin d'Aubigné, pôles urbains principaux
- En complément, d'autres points de destination ont été proposés permettant aux usagers d'accéder aux achats de proximité (Guipel, Sens de Bretagne, Montreuil le Gast) ou activités récréatives (Cap Malo, Etang du Boulet en saison)
- Les 5 secteurs ont été repris afin d'assurer la lisibilité du service, qui s'opère en heure creuse sur 2 demi-journées par semaine (jours à définir)

Transport A la Demande zonal vers les centres-bourgs (pôles de centralité) avec 2/AR / semaine				
Numéro circuit	Communes desservies	Distance moyenne par circuit	Pôles urbains de rabattement	Arrêts de destination
1	Saint-Symphorien/Saint Gondran/Langouët/Vignoc	15	La Mézière	Centre / Cap Malo
2	Montreuil-Le-Gast/La Mézière/Melesse/St Germain sur Ille	18	Melesse / La Mézière	Centres de La Mézière, Montreuil Le Gast, Melesse / Can Malo
3	Guipel/Aubigné/Andouillé Neuville/Feins-Montreuil sur Ille	20	Montreuil sur Ille / Guipel	Eglise, Centre
4	Gahard/St Aubin d'Aubigné/St Médard sur Ille / Saint Germain Sur Ille/Mouazé	25	St Aubin d'Aubigné	Rue de Rennes
5	Vieux Vy sur Couesnon/Sens de Bretagne/St Aubin d'Aubigné	15	St Aubin d'Aubigné / Sens de Bretagne	Rue de Rennes, Centre



➤ Budget prévisionnel

- › 36 484 € par an – convention taxi
- › 40 622 € par an – DSP/Régie
- › Frais de communication / gestion / centrale de réservation : 5 000 € /an

➤ Indicateurs de suivi

- › Nombre de trajets effectués
- › Satisfaction des utilisateurs
- › Diversité des motifs et des publics
- › Evolution du nombre d'usagers

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés	
1	2	3

Action 5. Étudier l'opportunité de la mise en place d'un transport à la demande

5.3 : Poursuivre le rabattement vers l'offre BreizhGo conditionné à l'évolution du niveau de service BreizhGo

› Pour répondre aux besoins des actifs et assurer un rabattement vers les gares et les lignes 8a, 11, 15 et 4a du réseau BreizhGo, il est proposé de faire évoluer l'offre et le fonctionnement actuel MobiFuté sous forme d'une offre à la demande étendue à l'ensemble du territoire.

› Une organisation par secteurs (5) en service zonal en rabattement sur les gares et arrêts structurants du territoire est proposée afin de limiter les temps de parcours avec un rabattement vers les arrêts structurants les plus proches (les arrêts BreizhGo ont été définis selon le niveau d'offre actuel)

› Recettes envisageables

- Plus le nombre de services proposé sera faible, plus le taux de groupage (nombre de personnes par service) sera élevé et plus le coût sera faible (de 20 € en convention taxi à 112 € en DSP / Régie. Ce résultat est basé sur les hypothèses d'un titre de transport de 2 € (exemple du ticket unique sur les autres réseaux interurbains bretons) valable pour un Aller-Retour.



Cette action est conditionnée à l'évolution du niveau de service BreizhGo géré par la Région Bretagne

Transport A la demande de rabattement avec 5A/R par semaine (HPM et HPS)				
Numéro circuit	Communes desservies	Distance moyenne par circuit	Arrêts de rabattement vers les lignes :	Arrêts de rabattement
1	Saint-Symphorien/Saint Gondran/Langouët/Vignoc	15	Ligne 8a	Le Pont et Bel Air
2	Montreuil-Le-Gast/La Mézière/Melesse/St Germain sur Ille	18	Ligne 8a / Ligne 11 / Gare SnCF de St Germain sur Ille	Centre / Collège
3	Guipel/Aubigné/Andouillé Neuville/Feins/Montreuil sur Ille	20	Ligne 11 / Gare SnCF de Montreuil sur Ille / Ligne 4a	Eglise / Aubigné / Le Rocher
4	Gahard/St Aubin d'Aubigné/St Médard sur Ille / Saint Germain Sur Ille/Mouzé	25	Gares SnCF de St Médard sur Ille, St Germain sur Ille / Ligne 4a / Gare SnCF de Mouzéz	Rue de Rennes
5	Vieux Vy sur Couesnon/Sens de Bretagne/St Aubin d'Aubigné	15	Ligne 4a	Bourg

Lundi au Vendredi (en heures de pointe)	Montreuil sur Ille	Saint Médard sur Ille	Saint Germain sur Ille	Rennes
Départ matin en direction de Rennes à :	07:39	07:43	07:48	08:16
	08:17	08:22	08:27	08:56
Retour soir depuis Rennes à :	18:12	18:04	17:59	17:35
	20:18	20:11	20:05	19:40

Source : SnCF - Fiches horaires valables jusqu'à 08.12.2018

➤ Budget prévisionnel

- › 91 211 € par an – convention taxi
- › 101 556 € par an – DSP/Régie
- › Coûts internes de communication

➤ Indicateurs de suivi

- › Nombre de trajets effectués
- › Satisfaction des utilisateurs
- › Diversité des motifs et des publics
- › Evolution du nombre d'utilisateurs

➤ Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

ORIENTATION 3 : DEVELOPPER LES INITIATIVES ENGAGEANTES ET LES MOBILITES INNOVANTES

Action 6. Proposer des solutions de mobilités solidaires

Action 7. Développer les initiatives engageantes et les mobilités innovantes



Action 6. Proposer des solutions de mobilités solidaires

👉 Constats du diagnostic

- › 20 % de la population potentiellement captive des transports alternatifs à la voiture
- › La navette utilisée pour Mobifuté est prêtée aux structures et associations qui le souhaitent pour des sorties et déplacements de groupes
- › 6 % des ménages ne sont pas motorisés soit 761 ménages

👉 Objectifs à atteindre

- › **Développer des réseaux d'entraide** pour accroître la pratique du covoiturage de proximité
- › **Améliorer l'accessibilité**, notamment à l'emploi pour les personnes non motorisées
- › **Limiter l'autosolisme** afin de préserver l'environnement local
- › **Réduire le budget transport** des habitants de la CCVIA

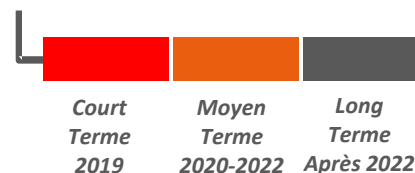
👉 Mesures à mettre en place

6.1 : Faire connaître le covoiturage solidaire

6.2 : Maintenir l'offre sociale deux roues et VAE

6.3 : Expérimenter la mise en place d'un autostop organisé

👉 Calendrier prévisionnel



👉 Pilotage et les partenaires mobilisés

› Pilote en charge du projet : CCVIA

Les acteurs :	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCVIA	☒	☐
Rennes Métropole	☐	☐
Communes	☒	☒
Département	☐	☒
Région	☐	☒
Etat	☐	☐
Autres : associations, exploitants...	☐	☒

👉 Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Actions collectives des porteurs de projets locaux
- › Programme d'actions dans le cadre d'une convention avec l'association éhop

👉 Lien avec les autres actions

- › 1.2 : Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs
- › 3.1 : Améliorer la mise en relation entre covoitureurs via Ouest Go
- › 3.2 : Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises
- › 7.1 : Accompagner les porteurs de projet dans le développement d'initiatives d'écomobilité
- › 7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable
- › 7.3 : Renforcer la communication sur l'offre existante

6.1 : Faire connaître le covoiturage solidaire

› Diversifier les canaux de communication

- Campagne de communication annuelle : flyers, affiches, publications dans le journal communautaire et dans les journaux locaux
- A réaliser à l'approche de la rentrée scolaire (fin août/début septembre)

› Organiser une réunion de rentrée avec le tissu associatif

- Réunir les associations du territoire mais également les écoles en début d'année pour connaître les besoins de déplacements réguliers de chacun de ces acteurs (1 fois par an avant la rentrée)
- renforcer el temps d'échange avec les professionnels de l'insertion.



6.2 : Maintenir l'offre sociale deux roues et VAE

› A destination des demandeurs d'emploi, non véhiculés

- Des scooters et mobylettes
 - Location à la journée, semaine ou au mois, pour une durée maximale de 3 mois
 - Tarif mensuel de 23€, assurance et équipement compris
- Accès via les 3 PAE



👉 Budget prévisionnel

- › Coût de communication : interne
- › Réunions : coûts internes

👉 Indicateurs de suivi

- › Nb d'utilisateurs du service
- › Nb de panneaux installés

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés	
1	2	3

Action 6. Proposer des solutions de mobilités solidaires

6.3 : Expérimenter la mise en place d'un autostop organisé

Principe d'organisation :

› Définir les points d'arrêts du réseau

- Il est important de réaliser **un maillage du territoire entre les principaux pôles**.
- **Travailler dans un premier temps sur un secteur défini** et réfléchir à des itinéraires potentiels pour tester.
- Dans un second temps, des **points d'arrêt au niveau des différents pôles de mobilité** pourront être développés ainsi qu'à proximité des axes structurants du réseau routier sur ces mêmes communes, pour capter le maximum de flux (-> 18 points proposés)
- Un traitement spécial pourra également être effectué sur les 3 principales polarités afin de faciliter les déplacements extérieurs mais aussi intérieurs aux communes.

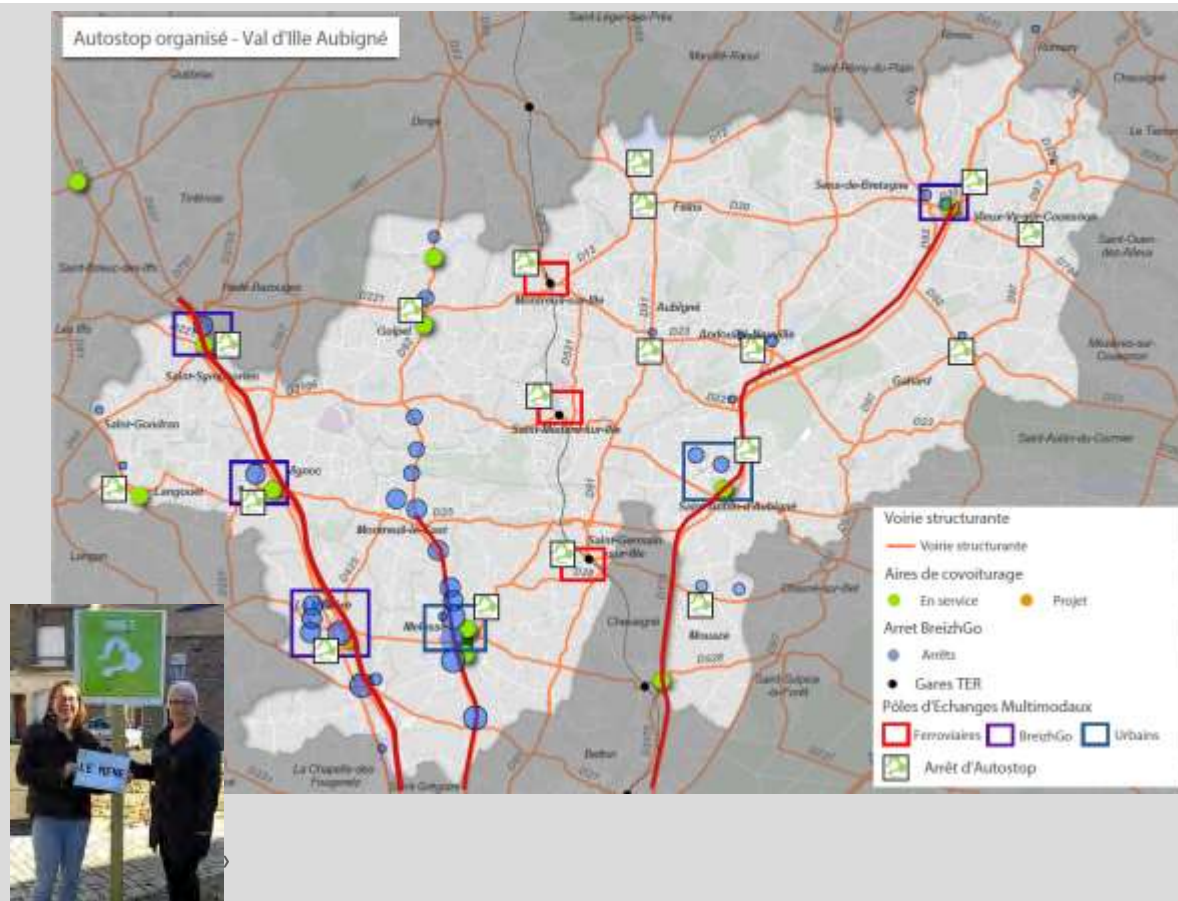
› Mettre en œuvre une communication efficace

Cette initiative, afin de rencontrer le succès escompté doit s'appuyer sur une communication efficace :

- **affiches et flyers** au sein des commerces et services
- **intervention dans les lycées**, auprès des associations sportives et culturelles et lors des événements majeurs
- **publications dans le journal communautaire** et locaux

› Sécuriser le service entre conducteurs et autostoppeurs

avec remise d'un kit gratuit afin de se faire connaître



👉 Budget prévisionnel

- › Panneaux de signalisation : 150 €/u, soit 4 500 € pour 18 panneaux
- › Brassard de sécurité : 250€/f
- › Livrets et cartes : 150 €/f
- › Communication : création interne

👉 Indicateurs de suivi

- › Nb d'utilisateurs du service
- › Nb de panneaux installés

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés	
1	2	3

👉 Constats du diagnostic

- › La CCVIA particulièrement engagée dans les initiatives sur la mobilité électrique : location de VAE, autopartage de véhicule électrique...
- › De nombreux évènements sont organisés tous les ans en faveur de la mobilité durable
- › Une communication efficace sur les offres de mobilité existantes sur le territoire sur différents support (site internet de la CCVIA, flyers..)
- › Une communication qui pourrait être plus visuelle et valoriser l'intermodalité
- › Un tissu associatif dynamique œuvrant dans le cadre de la mobilité

👉 Mesures à mettre en place

7.1 : Accompagner les porteurs de projet dans le développement d'initiatives d'écomobilité

7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable

7.3 : Renforcer la communication sur l'offre existante

👉 Pilotage et les partenaires mobilisés

› Pilote en charge du projet : CCVIA

Les acteurs :

CCVIA
Rennes Métropole
Communes
Département
Région
Etat

Autres : SDEM 35, Ecoles, APE, agents municipaux, associations locales

Maître d'ouvrage



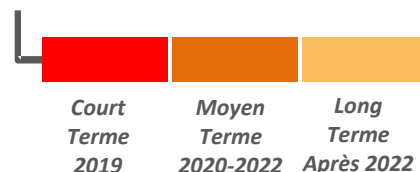
Partenaire



👉 Objectifs à atteindre

- › Offrir les conditions favorables au développement de la mobilité décarbonée
- › Encourager et accompagner les initiatives locales
- › Impliquer davantage la population sur la mobilité durable
- › Permettre à toute la population d'accéder aux informations sur l'offre de mobilité existante sur son territoire

👉 Calendrier prévisionnel



👉 Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Location de Vélos à Assistance Electrique
- › Expérimentations d'autopartage (en cours)
- › PCAET du Val d'Ille Aubigné (en cours)
- › Toutes les initiatives portées par la collectivité en termes de mobilité durable

👉 Lien avec les autres actions

- › 1.2 : Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs
- › 3.1 : Améliorer la mise en relation entre covoitureurs via Ouest Go
- › 3.2 : Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises

7.1 : Accompagner les porteurs de projet dans le développement d'initiatives d'écomobilité

Si son rôle n'est pas de développer directement de telles solutions, la CCVIA peut accompagner les initiatives de mise en œuvre de nouveaux services de mobilité, déjà engagées ou à renforcer par des partenaires locaux.

Propositions d'actions à mettre en place :

› **Poursuivre les AAP Mobilité avec l'aide de la CCVIA pour le montage de projets :**

- Accompagnement technique et/ou financier des initiatives
- Expérimentations d'écomobilité : pédibus/vélobus, investissement dans un vélo/bus, lancement d'un concours d'idées sur la mobilité de demain, enquêtes, troc trajet...

-> **AMI écomobilité scolaire, AAP Vélos et Territoires (en cours)**

-> **Exemples de projets éligibles à un Appel à Manifestation d'intérêt**

- *Création de supports d'animation innovants sur la mobilité durable à destination des plus jeunes*
- *Actions de sensibilisation et d'éducation aux modes alternatifs à la voiture (permis piéton, sorties pédagogiques...)*
- *Mise en place de Pédibus ou vélobus*

› **Communication sur les bonnes pratiques et initiatives** mises en place localement pour inciter d'autres porteurs de projet à s'engager dans une démarche similaire

› **Lancement d'un concours d'idées sur la mobilité de demain** avec mise en lumière des solutions proposées par les participants (proposition pouvant être discutée au sein de la commission usagers de la CCVIA)



👉 Budget prévisionnel

- › Coût de communication : interne
- › Accompagnement humain dans le cadre d'AMI : coûts internes
- › Financements possibles dans le cadre de l'AAP Vélos et Territoires

👉 Indicateurs de suivi

- › Nb d'initiatives d'écomobilité mises en place sur le territoire
- › Nb de personnes ayant testé les expérimentations

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles		Elevés
1	2	3

7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable

› Poursuivre les actions mises en place durant la semaine de la mobilité : Braderies, vélo, Conférences décalées, Melib, Partage ta rue, Les Aventuriers de la Mobilité...

- Participation aux animations mobilité dans les communes
- Conférence décalée sur la mobilité réalisée par des comédiens
- Poursuite « des aventuriers de la mobilité »
- Poursuite des actions d'animation et de sensibilisation sur le covoiturage avec EHOP

› Proposer de nouvelles actions de sensibilisation réparties dans l'année :

- **Ciné-débat** pour imaginer ensemble la mobilité de demain
- **Défi Famille**
- **Challenge Mobilité Ecole, Entreprise**
- **Organisation de randonnées à vélo**
- **La mallette « nouvelle parentalité »** : Sur les lieux d'accueil des jeunes enfants (crèches, maisons départementales de la solidarité et de l'insertion, pédiatres...), mise à disposition des parents d'une mallette regroupant plusieurs informations et contacts adaptés à leurs nouveaux besoins en mobilité.
- **Informier et accompagner les nouveaux arrivants dans leur pratique de mobilité**
- Identification des nouveaux arrivants et prise de contact via questionnaire par mail pour établir un diagnostic personnalisé ; Information, accompagnement et incitation à l'expérimentation ; Initiation à l'expérimentation et offre découverte de nouvelles solutions pour se déplacer



👉 Budget prévisionnel

- › Coûts internes et temps humain nécessaire pour animations semaine de la mobilité
- › Coûts de communication internes

👉 Indicateurs de suivi

- › Nb d'animations lancées sur le territoire
- › Nb de personnes ayant participé aux expérimentations

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés	
1	2	3

7.2 : Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable

› Être exemplaire : Mettre en place un Plan de Mobilité d'Administration (PDA) auprès des agents de la CCVIA

Différentes étapes à prévoir :

- 1) **Détermination du budget transport de la collectivité** (voiture de fonction, carburants, parkings...)
- 2) **Déterminer le budget transport des agents** (coût des trajets domicile-travail)
- 3) **Etude de l'accessibilité des différents sites de la collectivité ainsi que des pratiques actuelles de déplacements des agents**
 - 1) **Réalisation d'un questionnaire adressé aux agents et mis en ligne sur l'intranet de la collectivité**
 - 2) **Diagnostic complémentaire** : analyse du questionnaire, géolocalisation des agents, analyse des potentiels liés au changement
- 4) **Constitution d'un équipe de travail** rassemblant la direction, les agents, des partenaires extérieurs ainsi qu'un animateur PDA
- 5) **Elaboration d'un plan d'actions** constitués des mesures réalisables et **validation du plan d'actions** après concertations avec les acteurs concernés

Qu'est-ce qu'un PDA ?

Le Plan de Déplacement des Administrations est **outil de management de la mobilité** qui permet à l'administration d'intégrer et d'adopter des pratiques en faveur du développement durable

Outre l'amélioration de l'accessibilité des sites, ce plan vise à **réduire les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre** en encourageant l'utilisation de modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Le PDA, qui s'inscrit ici dans une **démarche volontaire**, vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un **ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de la collectivité** (meilleures informations sur les transports collectifs, traitement des accès piétons/vélos, stationnement sécurisé des vélos, promotion du covoiturage, gestion du stationnement des automobiles...).



👉 Budget prévisionnel

› Mise en place d'un PDA :
- Coûts internes CCVIA (coordination) – Coûts d'une AMO : 20 000 €

👉 Indicateurs de suivi

› Evolution de la part modale des agents dans leur déplacements DT
› Nb d'initiatives d'écomobilité mises en place sur le territoire

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

7.3 : Renforcer la communication sur l'offre existante

› Proposer un guide des mobilités tous publics recensant l'ensemble des offres de mobilité : en s'appuyant sur le livret mobilité réalisé par la CCVIA

Descriptif :

- Mettre à jour et recenser les solutions de mobilité existantes sur le territoire avec un travail partenarial avec les AOM
- Associer la « commission usagers de la mobilité » et des « portraits d'habitants » dans la réalisation du contenu du guide
- Réalisation d'un guide maquetté publié disponible en mairie, OT, sites touristiques, écoles et téléchargeable sur les sites Internet
- Disposer d'une version numérique à mettre à jour tous les ans (en septembre)
- Disposer d'une version allégée du guide en version papier accessible dans les principaux équipements de proximité (mairies, commerces, café..)
- Prévoir une campagne annuelle d'envoi des guides aux nouveaux arrivants sur le territoire



👉 Budget prévisionnel

- › Création d'un guide : 4 000 € pour 10 000 exemplaires (hors création)
- › Campagne annuelle : coûts internes
- › Création du contenu : coûts internes

👉 Indicateurs de suivi

- › Evolution des pratiques modales
- › Satisfaction des usagers
- › Nombre de téléchargements sur le site internet

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

7.3 : Renforcer la communication sur l'offre existante

› **Créer une interface smartphone/internet** afin de faciliter la lecture de l'information et y inclure la possibilité de réserver en ligne les services de mobilité (VAE, autopartage..)

- **Recenser les différentes offres de mobilité** (horaires, tarifs, correspondance avec les autres réseaux...)

- **Y intégrer un outil de calcul d'itinéraires multimodes**, en intégrant la marque blanche Breizhgo

- **Faciliter les modalités de réservation des offres de mobilité** (VAE, autopartage) directement en ligne sur la plateforme de la CCVIA ; Utiliser le service en ligne FRAMAFORMS permettant de créer des formulaires facilement et gratuitement

- Créer une interface smartphone qui comprend les mêmes services que sur la plateforme internet : informations sur les offres et possibilités de réservations

› **Créer une identité visuelle mobilité**, en concertation avec le grand public et déclinable sur l'ensemble des supports (flyers, affiches, PEM..)

- Concertation avec la commission usagers mobilité
- Faire appel au tissu associatif local
- Organisation de réunions avec les associations d'usagers (vélo, TC..)
- Possibilité d'utiliser du design et de l'art
- Décliner cette identité mobilité sur différents supports visuels et matériels

Focus sur la marque blanche Breizhgo

Possibilité d'intégrer gratuitement un formulaire de recherche simplifié sur le site web de la collectivité : la marque blanche BreizhGo

Le principe : le formulaire de recherche d'itinéraires est intégré sur le site web, lorsqu'un internaute lance une recherche, il est redirigé vers BreizhGo.com avec les propositions d'itinéraires en transport public en Bretagne.



Utilisation du design-Cysoing (59)



Identité visuelle vélo de Grenoble Alpes Métropole



Identité visuelle – Projet de palette mobilité en zone peu dense - Avesnois Mobilité (59)



👉 Budget prévisionnel

- › Réalisation de flyers/affiches : coûts internes
- › Création d'une interface web et concertation : coûts internes
- › Adhésion à la marque blanche Breizhgo : gratuit
- › Utilisation de Framafoms : gratuit
- › Création d'une identité visuelle et interface smartphone : prestataire externe

👉 Indicateurs de suivi

- › Nb de visites sur la plateforme
- › Nb de connexions sur l'interface smartphone
- › Enquête usagers

👉 Impacts sur le climat et la qualité de l'air

Faibles	Elevés
1	2 3

Synthèse des coûts du programme d'actions

Programme d'Actions - CCVIA		Estimation du coût global annuel (€)	Estimation du coût global 2019-2024 (6 ans)	Estimation coût humain (ETP)	Acteurs concernés	Aides possibles
Fiche Action 1. Renforcer la négociation avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), anticiper la future loi d'orientation sur les mobilités						
1.1	Poursuivre les échanges à l'échelle du Pays de Rennes	-	-	oui	CCVIA, Région, Département, Rennes Métropole	Région
1.2	Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs	-	-		CCVIA, Région, Rennes Métropole	
1.3	Mettre en place une commission "usagers de la mobilité" du Val d'Ille - Aubigné	-	-		CCVIA, communes, associations	
1.4	Anticiper la future loi d'orientation sur les mobilités et l'évolution des périmètres d'AOM	-	-		CCVIA, Région, Rennes Métropole	Région
Fiche Action 2 : Favoriser la pratique du vélo pour les trajets domicile travail, pour les déplacements communautaires et le loisir						
2.1	Poursuivre le développement du schéma directeur cyclable	583 333 €	3 500 000 €	oui	CCVIA, communes, Département, Rennes Métropole, Ademe	AAP vélos et territoire pour la sécurisation des points dangereux Coûts à la charge de la CCVIA car itinéraires d'intérêts communautaires comme définis par critères
2.2	Poursuivre le développement du stationnement et de la signalétique vélo	11 467 €	68 800 €		CCVIA, communes, Département, Rennes Métropole, Ademe, Région	Région AAP "vélo et territoires"
2.3	Communiquer sur la pratique du vélo et promouvoir la pratique du vélo auprès des scolaires et actifs	5 000 €	30 000 €	Intégré dans action 7.2	CCVIA, communes	
2.4	Renforcer le service de location de VAE et tester le service aux autres publics	10 500 €	63 000 €	Actuellement 0,5 ETP sur la gestion du service actuel / oui si extension du service	CCVIA, communes, Ademe	AAP "vélo et territoires"
2.5	Veiller à la prise en compte des déplacements alternatifs dans les projets d'aménagement et documents d'urbanisme	-	-	oui	CCVIA, communes, Département	
Fiche action 3 : Développer des solutions innovantes en matière de covoiturage et d'autopartage						
3.1	Améliorer la mise en relation entre les covoitureurs via Ouest Go	2 250 €	13 500 €	-	CCVIA, communes, Région	
3.2	Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises	3 000 €	18 000 €	oui	CCVIA, entreprises, EHOP	
3.3	Soutenir l'expérimentation de voies dédiées covoiturage et TC sur les pénétrantes d'accès à Rennes	10 000 €	Expérimentation 1 an	oui	CCVIA, RM, DIRO, Région	
3.4	Réinterroger les conditions de développement de l'autopartage	6 417 €	38 500 €	oui	CCVIA, communes	Crowdfunding
Fiche action 4 :Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage						
4.1	Définir une typologie des PEM	-	-	oui	CCVIA, Région	Subvention accordée à hauteur de 80% maximum du total des financements publics engagés sur la partie travaux, dans la limite des plafonds / Aides supplémentaires dans le cadre des Contrats de territoire
4.2	Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation	100 000 €	600 000 €			
4.3	Structurer un schéma des aires de covoiturage et aménager les aires	-	-	oui	CCVIA, Région	
Fiche action 5 :Etudier l'opportunité de la mise en place d'un transport à la demande						
5.1	Faire évoluer le service MobiFuté actuel en service à la demande	30 000 €	180 000 €	oui	CCVIA, région	
5.2	Expérimenter un système de TAD adapté aux besoins pour accéder aux principaux équipements et services	40 000 €	240 000 €		CCVIA, région, communes	
5.3	Poursuivre le rabattement vers l'offre BreizhGo sous condition d'un niveau de service amélioré performant	100 000 €	600 000 €		CCVIA, région, communes	
Fiche action 6 : Proposer des solutions de mobilités solidaires						
6.1	Faire connaître le covoiturage solidaire	Intégré dans action 7.2		Intégré dans action 7.2	CCVIA, communes, associations locales	
6.2	Maintenir l'offre sociale deux roues et VAE	?	?	oui	CCVIA, communes, EHOP, PAE	
6.3	Expérimenter la mise en place d'un autostop organisé	10 000 €	Expérimentation	oui	CCVIA, communes, Rezopouce	
Fiche action 7 : Développer les initiatives engageantes et le smobilités innovantes						
7.1	Accompagner les porteurs de projet dans le développement d'initiatives d'écomobilité	-	-	oui	CCVIA, communes, acteurs locaux (écoles, associations...)	AAP "vélo et territoires"
7.2	Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable : semaine de la mobilité, défi mobilité, plan mobilité	-	-		CCVIA, communes, acteurs locaux (écoles, associations...)	
7.3	Renforcer la communication sur l'offre existante	8 000 €	24 000 €		CCVIA	
COUT TOTAL		779 967 €	4 535 800 €	2 ETP /an		

Planning de mise en œuvre du programme d'actions

Programme d'Actions - CCVIA		Calendrier prévisionnel		
Fiche Action 1. Renforcer la négociation avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), anticiper la future loi d'orientation sur les mobilités		2019	2020-2022	Après 2022
1.1	Poursuivre les échanges à l'échelle du Pays de Rennes			
1.2	Négocier avec les AOM pour améliorer l'offre de transports collectifs			
1.3	Mettre en place une commission "usagers de la mobilité" du Val d'Ille - Aubigné			
1.4	Anticiper la future loi d'orientation sur les mobilités et l'évolution des périmètres d'AOM			
Fiche Action 2 : Favoriser la pratique du vélo pour les trajets domicile travail, pour les déplacements communautaires et le loisir				
2.1	Poursuivre le développement du schéma directeur cyclable			
2.2	Poursuivre le développement du stationnement et de la signalétique vélo			
2.3	Communiquer sur la pratique du vélo et promouvoir la pratique du vélo auprès des scolaires et actifs			
2.4	Renforcer le service de location de VAE et tester le service aux autres publics			
2.5	Veiller à la prise en compte des déplacements alternatifs dans les projets d'aménagement et documents d'urbanisme			
Fiche action 3 : Développer des solutions innovantes en matière de covoiturage et d'autopartage				
3.1	Améliorer la mise en relation entre les covoitureurs via Ouest Go			
3.2	Poursuivre l'accompagnement auprès des entreprises			
3.3	Soutenir l'expérimentation de voies dédiées covoiturage et TC sur les pénétrantes d'accès à Rennes			
3.4	Réinterroger les conditions de développement de l'autopartage			
Fiche action 4 : Poursuivre l'aménagement et l'entretien des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage				
4.1	Définir une typologie des PEM			
4.2	Etudier et aménager les PEM en fonction de leur hiérarchisation			
4.3	Structurer un schéma des aires de covoiturage et aménager les aires			
Fiche action 5 : Étudier l'opportunité de la mise en place d'un transport à la demande				
5.1	Faire évoluer le service MobiFuté actuel en service à la demande			
5.2	Expérimenter un système de TAD adapté aux besoins pour accéder aux principaux équipements et services			
5.3	Poursuivre le rabattement vers l'offre BreizhGo sous condition d'un niveau de service amélioré performant			
Fiche action 6 : Proposer des solutions de mobilités solidaires				
6.1	Faire connaître le covoiturage solidaire			
6.2	Maintenir l'offre sociale deux roues et VAE			
6.3	Expérimenter la mise en place d'un autostop organisé			
Fiche action 7 : Développer les initiatives engageantes et le smobilités innovantes				
7.1	Accompagner les porteurs de projet dans le développement d'initiatives d'écomobilité			
7.2	Améliorer la communication et sensibilisation à la mobilité durable : semaine de la mobilité, défi mobilité, plan mobilité			
7.3	Renforcer la communication sur l'offre existante			

De nombreuses actions sont programmées à **court terme et moyen terme** car de nombreuses actions sont déjà mises en place sur le territoire et l'objectif est de les améliorer, les adapter au regard des évolutions attendues. C'est le cas :

- **Des actions concernant la gouvernance** : les échanges avec Rennes Métropole se renforceront dès 2019 avec le lancement d'une réflexion à l'échelle du Pays de Rennes via une étude sur les évolutions du périmètre AOM ; de même la promulgation prochaine de la loi LOM va modifier le rôle des collectivités ; la création d'une Commission usagers sera la prolongation des échanges déjà opérés dans le cadre de l'élaboration de ce présent schéma de déplacements ;

- **Des actions concernant la politique cyclable** : elles sont la continuité d'actions engagées sur l'ex-EPCI du Val d'Ille avec l'élaboration des infrastructures cyclables, des stationnements vélo, des services vélos et la communication ; l'objectif étant de l'étendre et de le compléter à l'échelle de la CCVIA ;

- **Des actions concernant le covoiturage , les pôles d'échanges et le TAD**, qui seront traitées / questionnées dès 2019 et potentiellement mises en œuvre à partir de 2020 ;

- **Enfin, le développement des initiatives locales, une communication efficace** seront traitées rapidement et perdureront dans le temps.

Intégration du Schéma des déplacements dans le volet Transports du PCAET

Le PCEAT de la CCVIA en cours de finalisation intégrera les actions du schéma de déplacements en se donnant les objectifs suivants en matière de gains GWh / an à long terme, au regard des grandes thématiques abordées : le vélo, l'électromobilité, l'urbanisme et l'optimisation des transports collectifs et de la voiture.

Objectifs à 2030

	Objectifs	Gains GWh/an
■ Politique vélo :	Passer de 35% à 40 % d'actifs en vélo/covoiturage/TC contre 15 % en 2015	Gain de 8,75 GWh / an
■ Electromobilité :	33% à 40 % du parc automobile soit 5 500 voitures électriques ou à 3l/100	Gain de 27,5 GWh / an
■ Urbanisme / aménagement :	6 % des déplacements locaux évités	Gain de 5 GWh / an
■ Optimisation des TC / covoiturage :	Abaissier les limites de vitesse Trajets longue distance en TC, covoiturage...	Gain de 10 GWh / an

Total Gains en 2030 : 51,25 GWh / an

Total Gains en 2050 : 82,77 GWh / an



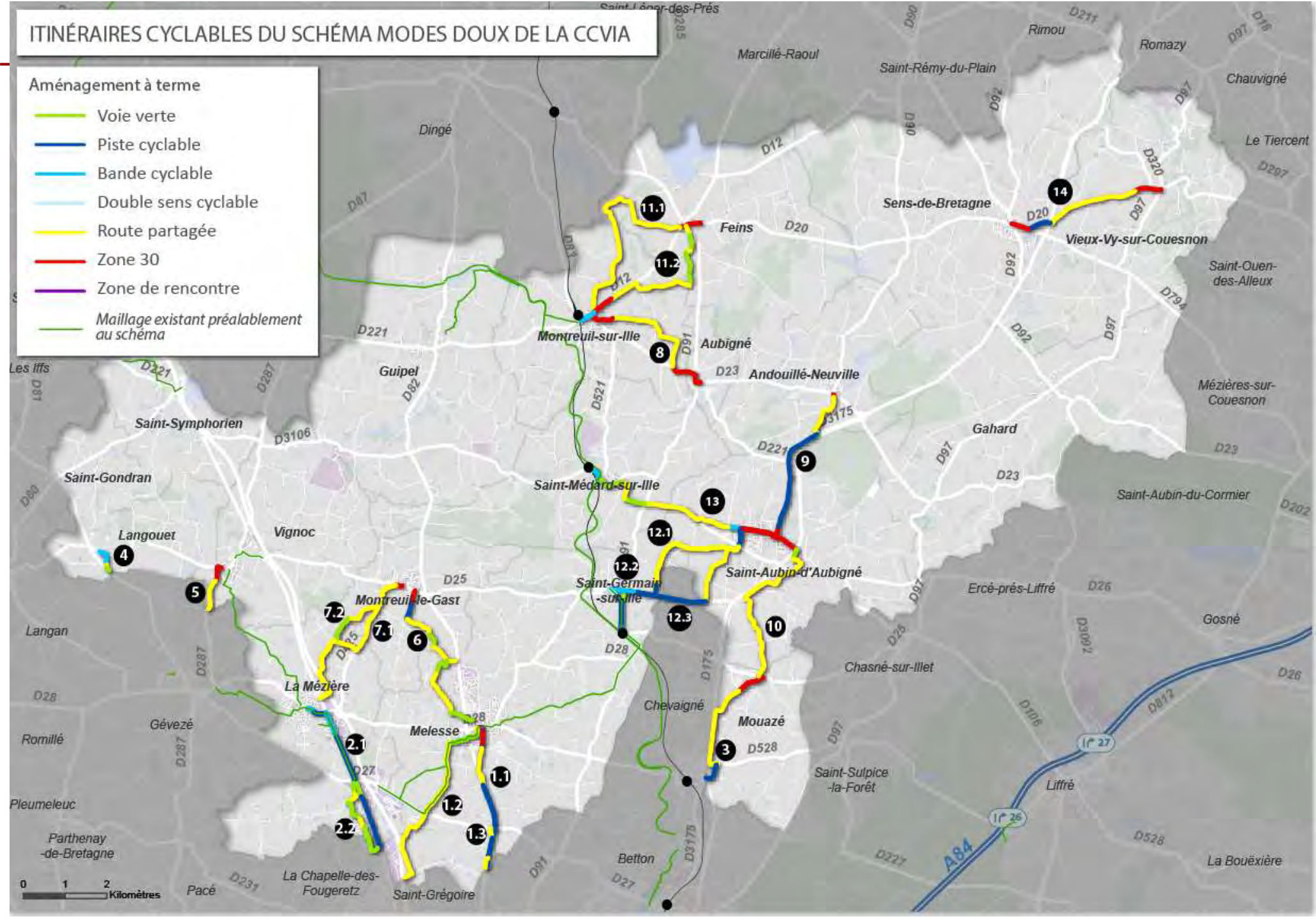
Annexe

Schéma Directeur Cyclable retenu : synthèse

ITINÉRAIRES CYCLABLES DU SCHÉMA MODES DOUX DE LA CCVIA

Aménagement à terme

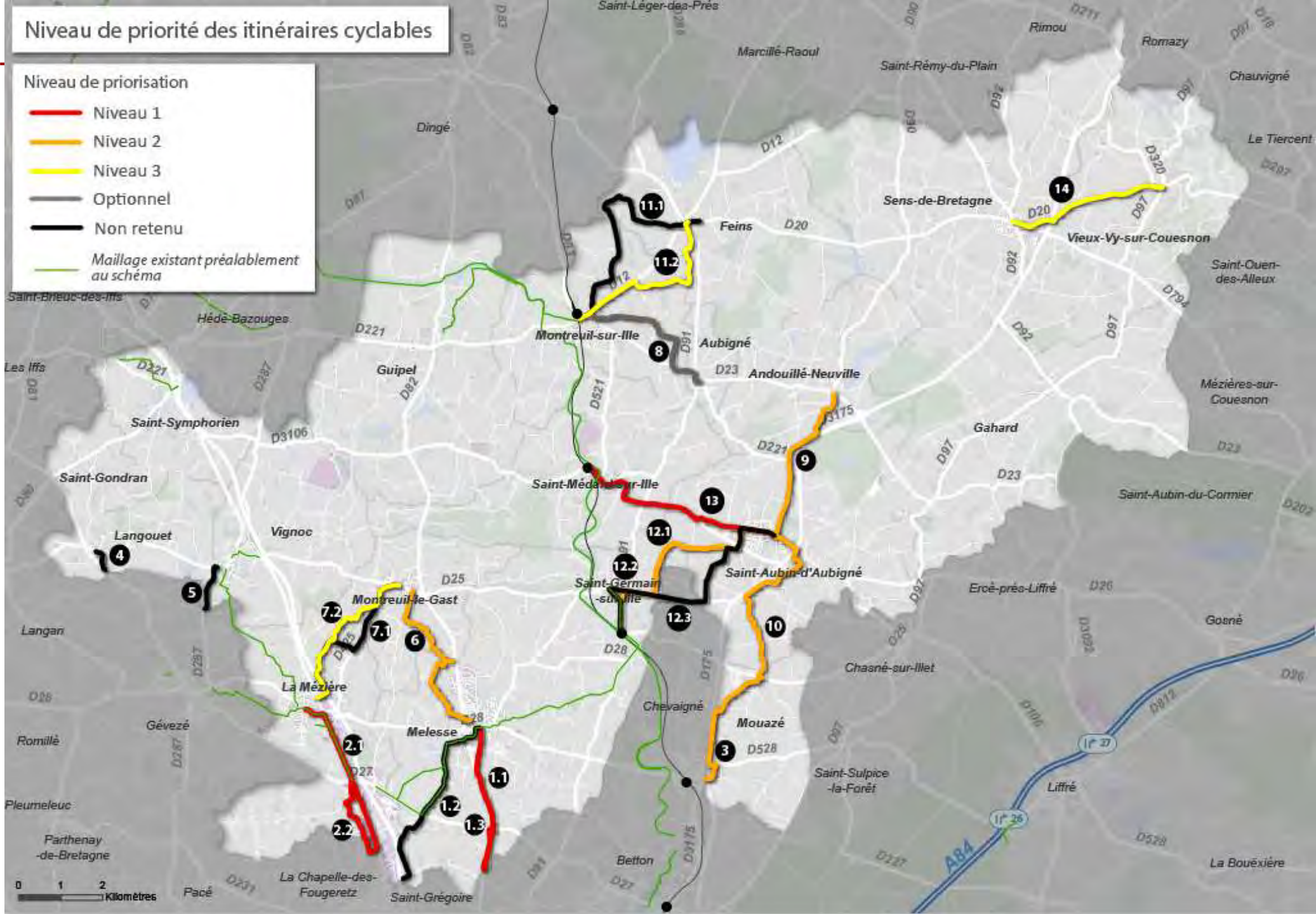
- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Route partagée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Maillage existant préalablement au schéma



Niveau de priorité des itinéraires cyclables

Niveau de priorisation

- Niveau 1
- Niveau 2
- Niveau 3
- Optionnel
- Non retenu
- Maillage existant préalablement au schéma



Synthèse des 14 itinéraires et leur variante : coûts par itinéraire

	Itinéraire	Longueur (km)	A réaliser (km)	A reprendre (km)	Existant (km)	Coût
1.1	Melesse-Saint-Grégoire V1	3,60	3	0	0,60	547 299€ (42 %)
1.2	Melesse-Saint-Grégoire V2	4,80	1,90	0,00	2,90	16 398€ (21 %)
1.3	Melesse-Saint-Grégoire V3	3,10	3,1	0	0	429 575 € (36 %)
2.1	La Mézière-la-Chapelle des Fougeretz V1	3,9	1,7	0	2,2	352 739 € (21 %)
2.2	La Mézière-la-Chapelle des Fougeretz V2	4,56	2,02	0,25	2,29	79 540 €
3	Mouazé-Chevaigné	3,53	3,41	0,12	0,00	170 293 €
4	Vignoc-Gévezé	1,16	1,08	0	0,08	18 050 €
5	Langouet-Gévezé	0,6	0,16	0,44	0,00	46 588 €
6	Montreuil-le-Gast-Melesse	4,66	3,77	0,89	0,00	328 625 €
7.1	Montreuil-le-Gast-la Mézière V1	4,45	4,3	0	0,14	21 806 €
7.2	Montreuil-le-Gast-la Mézière V2	4,2	4,05	0	0,14	52 547 €
8	Aubigné-Montreuil-sur-Ille	4,28	3,77	0,52	0,00	116 906 €
9	Andouillé-Neuville-Saint-Aubin d'Aubigné	3,97	3,03	0	0,94	495 354 €
10	Mouazé-Saint-Aubin d'Aubigné	4,99	4,89	0	0,10	59 815 €
11.1	Feins-Montreuil-sur-Ille V1	6,23	6,05	0	0,18	105 507 €
11.2	Feins-Montreuil-sur-Ille V2	4,72	2,97	1,75	0,00	128 042 €
12.1	Saint-Aubin d'Aubigné-Saint-Germain-sur-Ille V1	5,87	4,16	0,42	1,39	205 353 €
12.2	Saint-Aubin d'Aubigné-Saint-Germain-sur-Ille V2	6,76	4,28	0,42	2,06	185 379 €
12.3	Saint-Aubin d'Aubigné-Saint-Germain-sur-Ille V3	6,53	4,51	0,42	1,60	393 242 €
13	Saint-Aubin d'Aubigné-Saint-Médard-sur-Ille	5,20	4,92	0	0,28	145 613 €
14	Vieux-Vy-sur-Couesnon-Sens-de-Bretagne	3,89	3,46	0,43	0,00	138 579 €
TOTAL (hors itinéraires non retenus)		72,3 km	54,6 km 76 %	4,8 km 6,6 %	12,9 km 17,8 %	3 421 316 €

Attention : le coût total comprend plusieurs variantes d'un même itinéraire

Coût annuel lissé sur 10 ans : 342 131 €

Synthèse des 14 itinéraires et de leurs variantes : types d'aménagements

	Linéaire d'aménagement cyclable (km)				
	A réaliser	A reprendre	Existant	Total à réaliser et à reprendre	
Voie verte Chemin	5,25	2,02	0,73	7,27	9%
Piste cyclable	9,76	1,26	8,25	11,02	14%
Bande cyclable	2,5	4,35	1,88	6,85	8%
Zone 30	6,99	1,94	1,35	8,93	11%
Zone de rencontre	0	0	0,24	0,24	0%
Double sens cyclable	0	0	0,44	0,44	1%
Partage de la route	46,1	0	2,05	46,10	57%
Total	70,6	7,55	14,94	80,85	

Priorisation des itinéraires

Itinéraire	Commune 1	Commune 2	Dangerosité	Potentiel	Coût	Continuité des	Note globale	Coût (hors intersections et acquisitions foncières)	
1.1	Melesse	Saint-Grégoire	4	4	4	1	3,70	547 299 €	
1.2	Melesse	Saint-Grégoire	2	4	1	3	2,70	16 398 €	
1.3	Melesse	Saint-Grégoire	4	4	3	1	3,50	429 575 €	
2.1	La Mézière	La Chapelle des Fougeretz	3	4	3	3	3,40	352 739 €	
2.2	La Mézière	la Chapelle des Fougeretz	2	4	1	3	2,70	79 540 €	
13	Saint-Médard-sur-Ille	Saint-Aubin d'Aubigné	2	3	2	3	2,50	120 677 €	
TOTAL ITINÉRAIRES PRIORITAIRES								1 546 228 €	45%
6	Montreuil-le-Gast	Melesse	1	3	3	2	2,3	328 626,00 €	
9	Andouillé-Neuville	Saint-Aubin d'Aubigné	2	2	3	3	2,3	495 353,00 €	
8	Aubigné	Montreuil-sur-Ille	2	3	2	1	2,3	116 907,00 €	
3	Mouazé	Chevaigné	2	3	2	1	2,3	170 292,00 €	
10	Mouazé	Saint-Aubin d'Aubigné	2	3	1	3	2,3	59 815,00 €	
12.1	Saint-Germain-sur-Ille	Saint-Aubin d'Aubigné	2	2	3	3	2,3	205 353,00 €	
12.2	Saint-Germain-sur-Ille	Saint-Aubin d'Aubigné	2	2	3	3	2,3	185 379,00 €	
TOTAL ITINÉRAIRES COMPLÉMENTAIRES								1 561 725 €	46%
11.2	Feins	Montreuil-sur-Ille	1	3	2	1	2	128 041 €	
14	Vieux-Vy-Couasnon	Sens-de-Bretagne	3	1	2	1	1,8	138 579 €	
7.2	Montreuil-le-Gast	La Mézière	2	2	1	2	1,8	52 547 €	
TOTAL ITINÉRAIRES DE MAILLAGE								319 167 €	9%
4	Vignoc	Gevézé	2	2	1	2	1,8	18 050 €	
5	Langouet	Gevézé	2	2	1	1	1,7	46 588 €	
12.3	Saint-Germain-sur-Ille	Saint-Aubin d'Aubigné	2	2	3	3	2,30	393 242 €	
11.1	Feins	Montreuil-sur-Ille	1	3	2	2	2,1	105 507 €	
7.1	Montreuil-le-Gast	La Mézière	2	2	1	2	1,8	21 806 €	
TOTAL ITINÉRAIRES NON RETENUS								585 193 €	
TOTAL DES ITINÉRAIRES RETENUS								3 427 120 €	

	Couts		Longueur	
Itinéraires prioritaires	1 546 228,00 €	39%	25,2	27%
Itinéraires complémentaires	1 561 725,00 €	39%	34	37%
Itinéraires de maillage	319 168,00 €	8%	12,8	14%
Itinéraires non retenus	585 193,00 €	15%	19,5	21%
	4 012 314,00 €	100%	91,8	100%
3 427 121,00 €		Hors itinéraires non retenus		

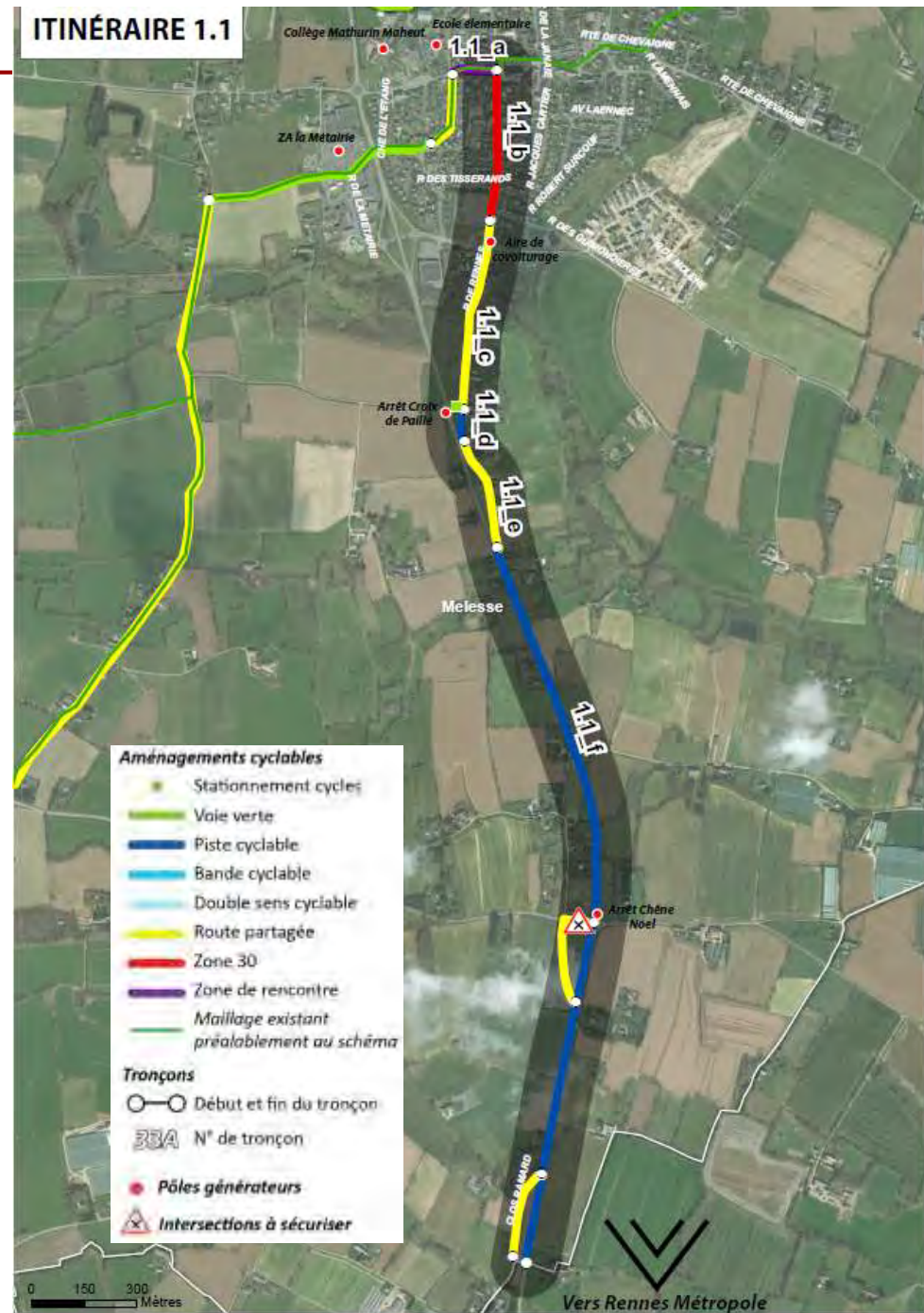


Schéma Directeur Cyclable retenu : Détail des itinéraires retenus



1.1. Melesse-Saint-Grégoire

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l’itinéraire		3,6 km			
Communes concernées		✓ Melesse			
Coût de l’aménagement		539 368 €			
Coût du jalonnement		2 483 €			
Coût d’entretien par an		4 558 € / an			
Coût total		547 299 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Melesse ✓ Collège Mathurin Maheut ✓ Ecoles ✓ Aire de covoiturage Rue de Rennes ✓ Arrêts TC : Croix de Paille (Melesse), Chêne Noel (Melesse)			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	4 / 4	Coût	4 / 4	AU GLOBAL	3,7/ 4
Potentiel	4 / 4	Continuité	1 / 4		



1.1. Melesse-Saint-Grégoire

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS						
	Tronçons					
	1.1a	1.1b	1.1c	1.1d	1.1e	1.1f
Voie	Rue de la Mézière	Rue de Rennes	Rue de Rennes/Croix de Paille	Croix de Paille	Croix de Paille	RD82
Domanialité	Communale	Communale	Communale	Communale	Communale	Départementale
Longueur (m)	123	460	515	97	348	2 089
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone de rencontre	Zone 30	-	-	-	-
Aménagement préconisé	-	-	Route partagée 50	Piste cyclable unilatérale avec aménagements	Route partagée 50	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements
Remarques	-	-	-	Passage dangereux – arrivée véhicules de la RD82	-	
Emprise foncière						
Coût de réalisation	0 €	0 €	1 545 €	24 551 €	1 045 €	522 227 €

1.1 Melesse-Saint-Grégoire

1.1 a



1.1 b



1.1 c



1.1 f



1.1 d



1.1 e



1.2. Melesse-Saint-Grégoire

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l’itinéraire		4,8 km			
Communes concernées		✓ Melesse			
Coût de l’aménagement		5 832 €			
Coût du jalonnement		3 298 €			
Coût d’entretien par an		7 268 € / an			
Coût total		16 398 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Melesse			
		✓ Collège Mathurin Maheut			
		✓ Ecoles			
		✓ ZA de la Métairie			
		✓ Cap Malo			
		✓ Parc du Quincampoix			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	2 / 4	Coût	1 / 4	AU GLOBAL	2,7/ 4
Potentiel	41/ 4	Continuité	3/ 4		

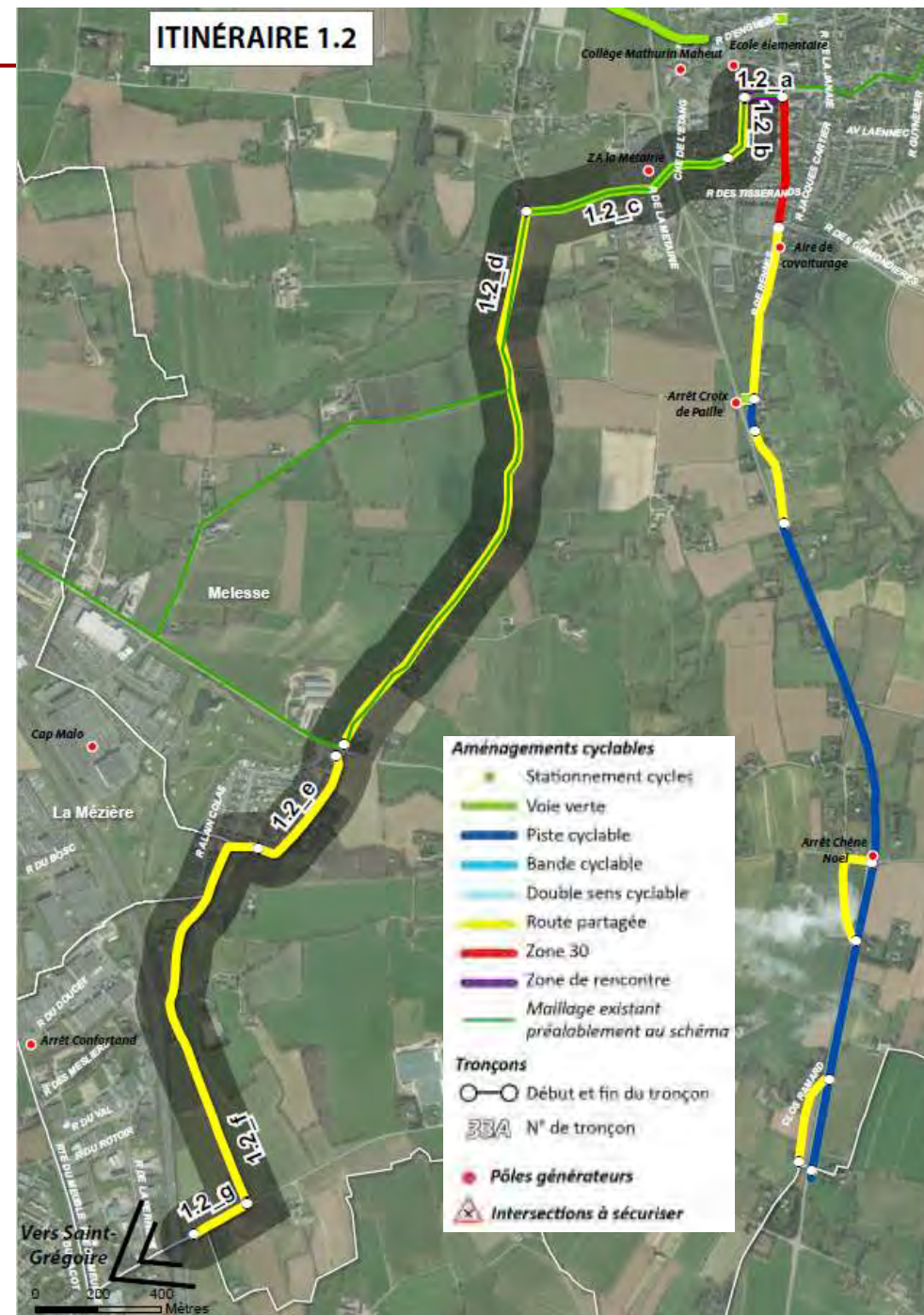


1.2. Melesse-Saint-Grégoire

1.2d



1.2e



1.2. Melesse-Saint-Grégoire

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS							
	Tronçons						
	2a	2b	2c	2d	2e	2f	2g
Voie	Rue de la Mézière	Rue des Rougets	Sans nom	Champ Courtin; Le Pré Garnier; Fausse Louvière Talbot	Le Grand Bois	Beauce La Herquinière	La Besneraye
Domanialité	Communale	Communale	Communale	Communale	Communale	Communale	Communale
Longueur (m)	122	162	730	1 887	438	1 308	198
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone de rencontre	Route partagée	Voie verte	Route partagée 30	-	-	-
Aménagement préconisé	-	-	-	-	Route partagée 50	Route partagée 30	Route partagée 50
Remarques	-	-	-	-	-	-	-
Emprise foncière							
Coût de réalisation	0 €	0 €	0 €	0 €	1 314 €	3 925 €	593 €



1.3. Melesse-Saint-Grégoire

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l'itinéraire		3,1 km			
Communes concernées		✓ Melesse			
Coût de l'aménagement		423 872 €			
Coût du jalonnement		1 028 €			
Coût d'entretien par an		4 675 € / an			
Coût total		429 575 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Melesse			
		✓ Collège Mathurin Maheut			
		✓ Ecoles			
		✓ Aire de covoiturage Rue de Rennes			
		✓ Arrêts TC : Croix de Paille (Melesse), Chêne Noel (Melesse)			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	4/ 4	Coût	3 / 4	AU GLOBAL	3,5/ 4
Potentiel	4/ 4	Continuité	1/ 4		

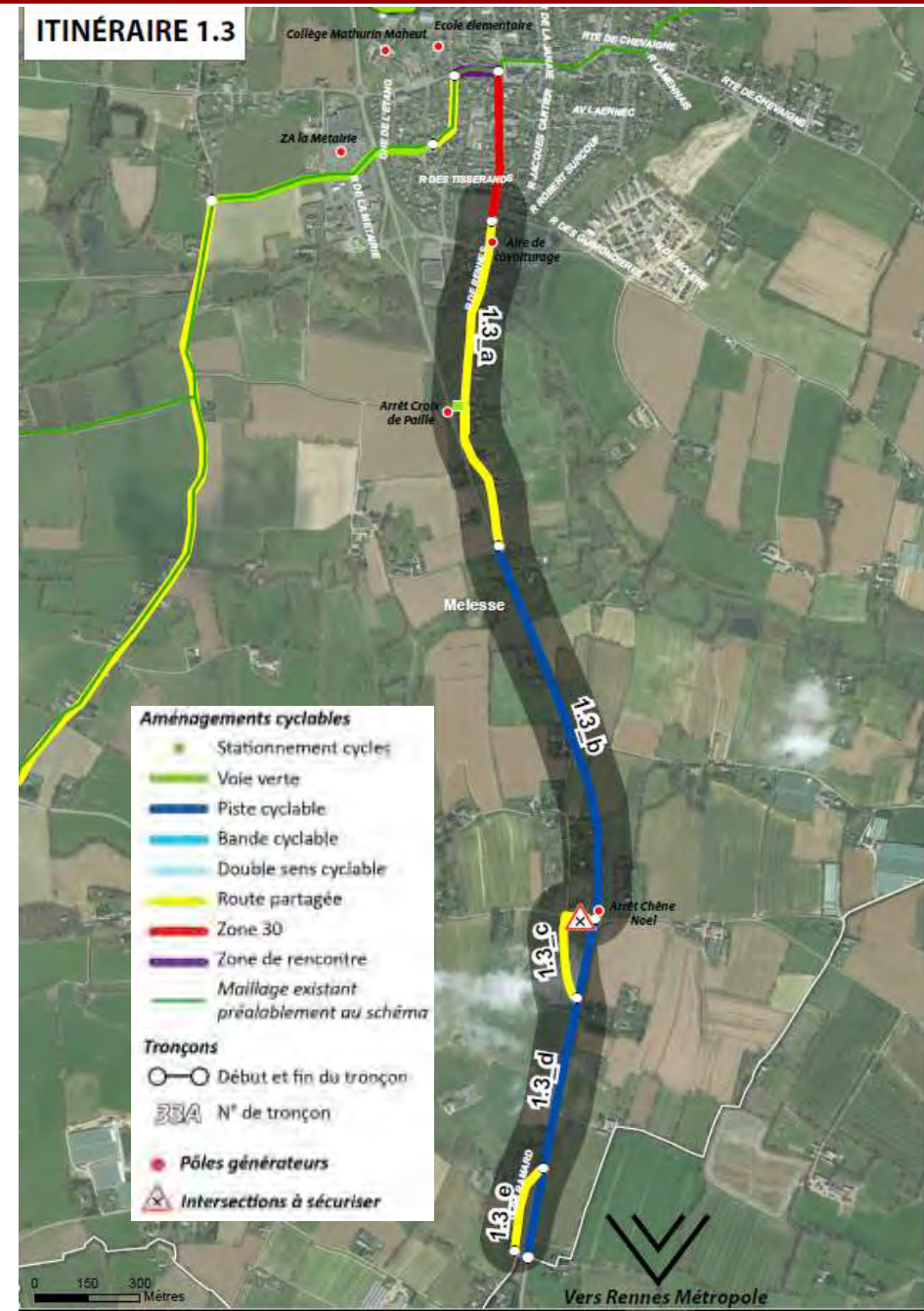


1.3. Melesse-Saint-Grégoire

1.3d



1.3e



1.3. Melesse-Saint-Grégoire

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS					
	Tronçons				
	1.3a	1.3b	1.3c	1.3d	1.3e
Voie	La Croix de Paille	RD82	Chemin	RD82	La Gaudière
Domanialité	Communale	Départementale	Communale	Départementale	Communale
Longueur (m)	929	1 176	247	503	263
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	-	-	-	-	-
Aménagement préconisé	Route partagée 50	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements	Route partagée 50	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements	Route partagée 30
Remarques	Sécuriser l'intersection RD82	-	Sécuriser l'intersection RD82	Sécuriser l'intersection RD82	
Emprise foncière					
Coût de réalisation	2 786 €	293 904 €	740 €	125 653 €	788 €

2.1. La Mézière-Saint-Grégoire

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l’itinéraire		3,9 km			
Communes concernées		✓ La Mézière			
Coût de l’aménagement		342 334 €			
Coût du jalonnement		4 549 €			
Coût d’entretien par an		5 856 € / an			
Coût total		352 739 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de la Mézière ✓ Arrêt TC Macéria; Cap malo; Montgerval, Glérois ✓ Collège Germaine Tillon ✓ Zone d’activités Cap Malo ✓ ZA Montgerval ✓ Future aire de covoiturage de Montgerval			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	3 / 4	Coût	3 / 4	AU GLOBAL	3,4/ 4
Potentiel	4 / 4	Continuité	3 / 4		

2.1a



2.1b



2.1. La Mézière -Saint-Grégoire

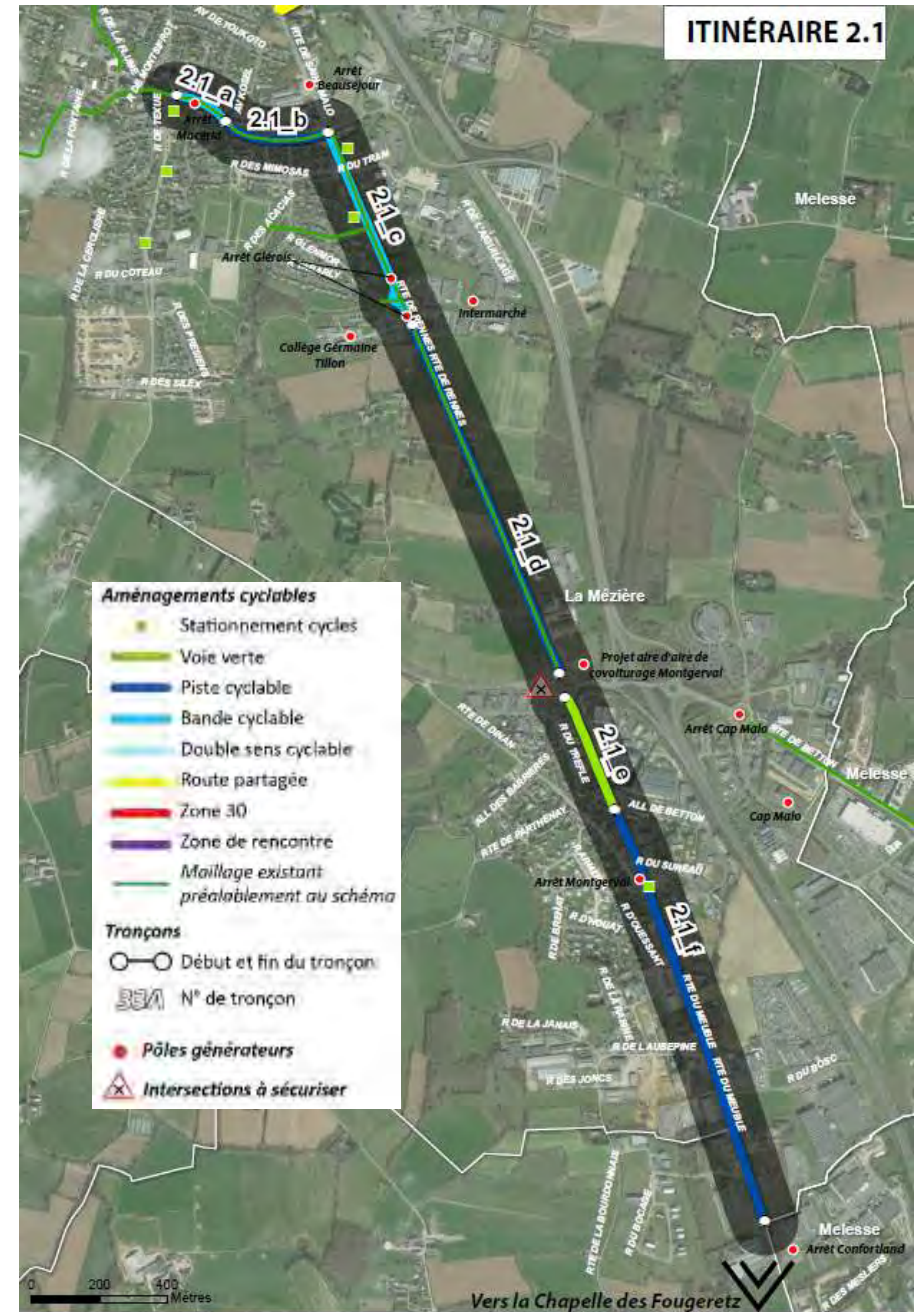
2.1c



2.1d



2.1d



2.1. La Mézière-Saint-Grégoire

	DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS					
	Tronçons					
	2.1a	2.1b	2.1c	2.1d	2.1e	2.1f
Voie	Rue de la Macéria	Rue de la Macéria	D637-Route du meuble	D637-Route du meuble	D637-Route du meuble	D637-Route du meuble
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Départementale	Départementale
Longueur (m)	169	320	635	1 117	367	1 296
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Bande cyclable bilatérale	Piste cyclable bidirectionnelle	Bande cyclable bilatérale	Piste cyclable bidirectionnelle	-	-
Aménagement préconisé	-	-	-	-	Voie verte sur emprise existante sur chemin	Piste cyclable bilatérale avec aménagements
Remarques	Peinture à refaire Faire le lien avec les aménagements existants non recensés (ex : rue de Texue)	-	-	-	-	-
Emprise foncière						
Coût de réalisation	0 €	0 €	0 €	0 €	18 332 €	324 001 €



2.2. La Mézière-Saint-Grégoire

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l'itinéraire		4,6 km			
Communes concernées		✓ La Mézière			
Coût de l'aménagement		67 064 €			
Coût du jalonnement		5 478 €			
Coût d'entretien par an		6 998 € / an			
Coût total		79 540 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de la Mézière ✓ Arrêt TC Macéria; Cap malo; Montgerval, Glérois ✓ Collège Germaine Tillon ✓ Zone d'activités Cap Malo ✓ ZA Montgerval ✓ Future aire de covoiturage de Montgerval			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	2/ 4	Coût	1/ 4	AU GLOBAL	2,7/ 4
Potentiel	4 / 4	Continuité	3/ 4		

2.2a



2.2b



2.2. La Mézière -Saint-Grégoire

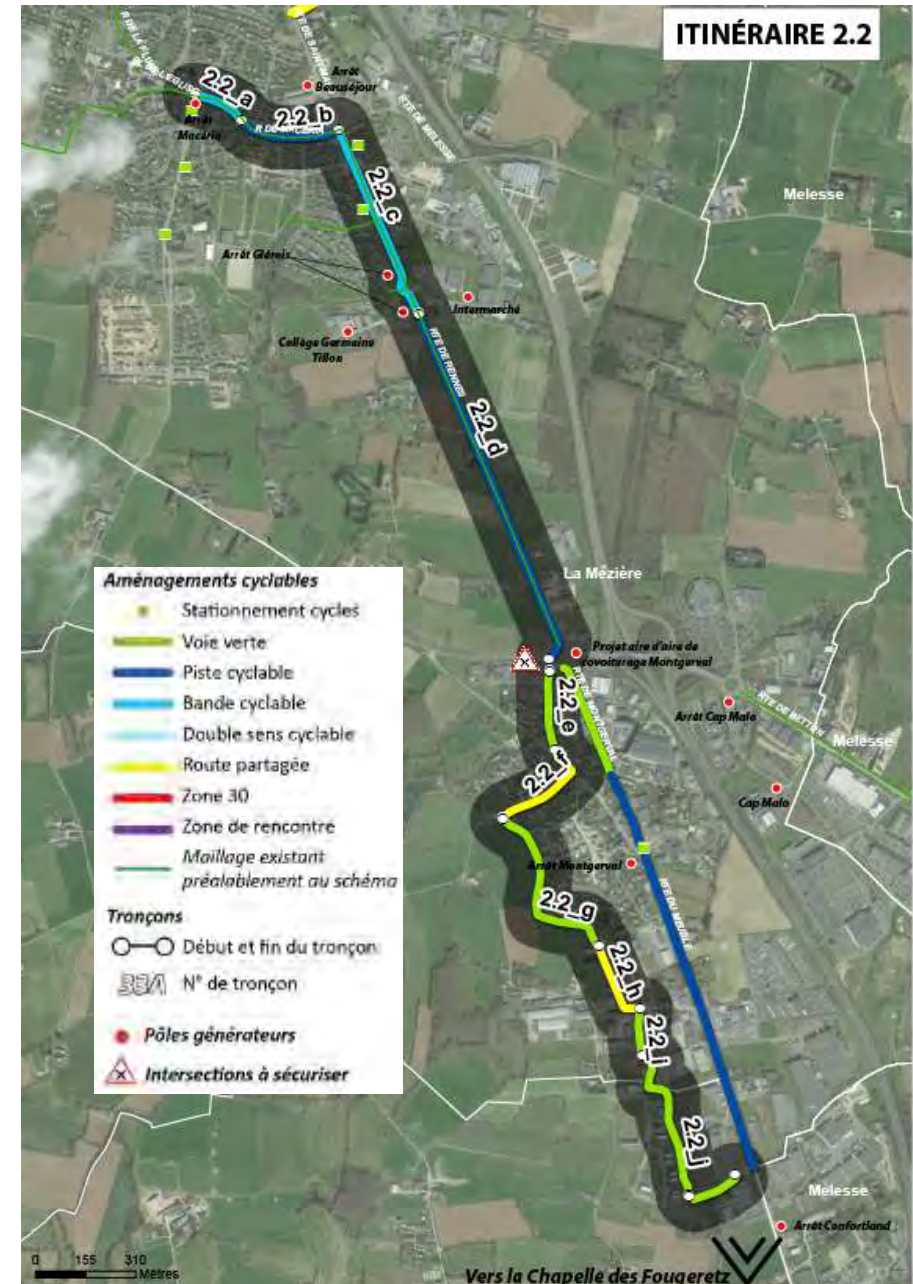
2.2c



2.2d



2.2e



2.1. La Mézière-Saint-Grégoire

	DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS										
	Tronçons										
	2.2a	2.2b	2.2c	2.2d	2.2e	2.2f	2.2g	2.2h	2.2i	2.2j	2.2k
Voie	Rue de la Macéria	Rue de la Macéria	D637-Route du meuble	D637-Route du meuble	Chemin du triangle vert	Route de Dinan/Route de Parthenay	Sans nom	Rue de la Rabine/Le Bourdonnais	Sans nom	Sans nom	Sans nom
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Communale	Communale	Communale	communale	?	?	?
Longueur (m)	168	319	635	1 174	249	353	581	256	146	512	178
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Bande cyclable bilatérale	Piste cyclable bidirectionnelle	Bande cyclable bilatérale	Piste cyclable bidirectionnelle	Chemins	-	Chemins	-	-	-	-
Aménagement préconisé	-	-	-	-	Voie verte à signaler	Route partagée 50	Voie verte sur chemins existants	Route partagée 50	Voie verte sur chemins existants	Voie verte à signaler	Voie verte sur emprise à aménager
Remarques	Peinture à refaire Faire le lien avec les aménagements existants non recensés (ex : rue de Texue)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprise foncière											
Coût de réalisation	0 €	0 €	0 €	0 €	746 €	1 058 €	29 034 €	768 €	7 288 €	1 536 €	26 635 €



3. Mouazé-Chevaigné

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	3,5 km
Communes concernées	✓ Mouazé
Coût de l'aménagement	162 935 €
Coût du jalonnement	2 061 €
Coût d'entretien par an	5 297 € / an
Coût total	170 293 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Mouazé ✓ Arrêt TC Bourg ✓ Gare de Chevaigné
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

Dangérosité	2 / 4	Coût	2 / 4	AU GLOBAL	2,3/ 4
Potentiel	3 / 4	Continuité	1 / 4		



3. Mouazé-Chevaigné

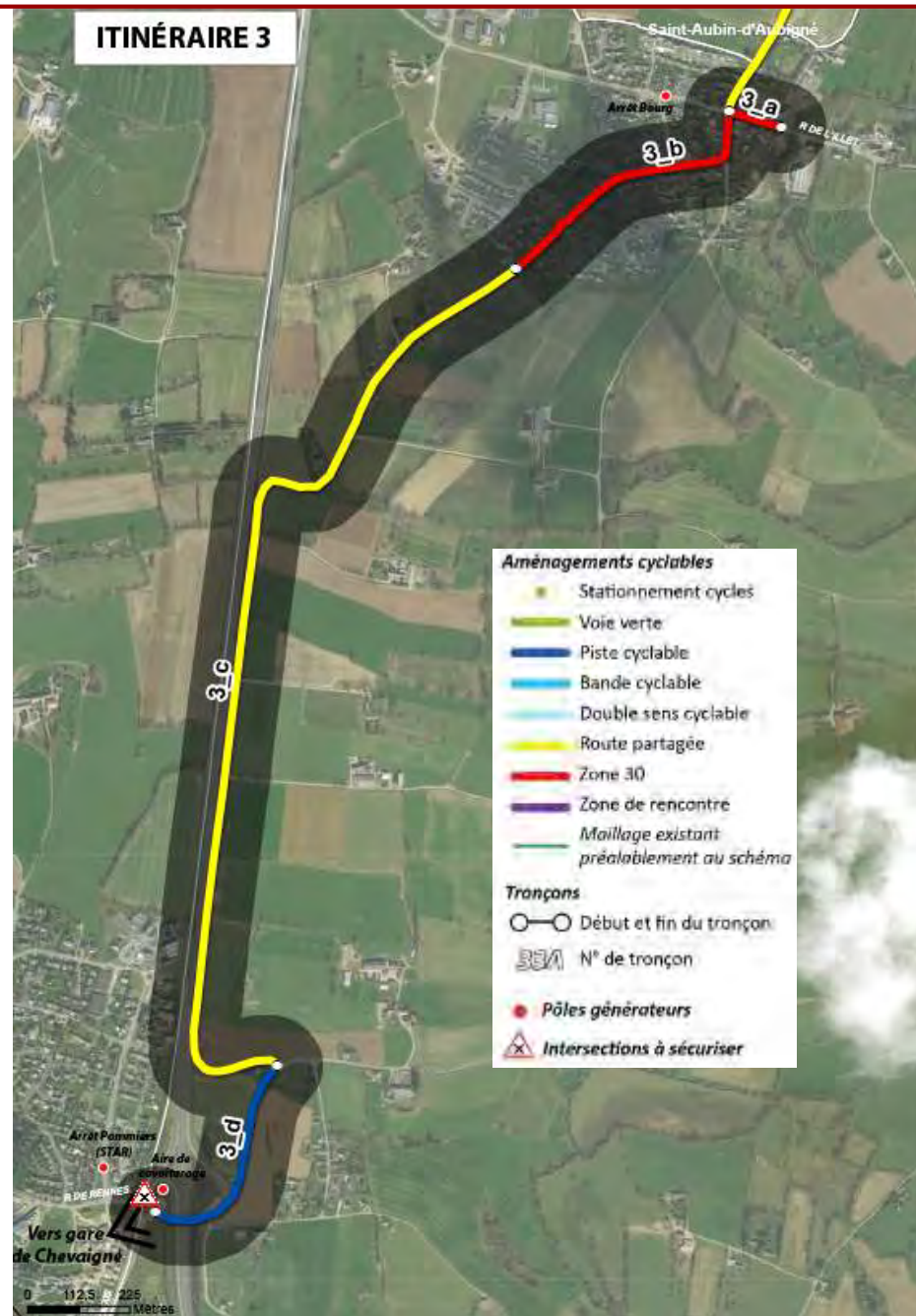
3d



3d



3d



3.Mouazé-Chevaigné

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS				
	Tronçons			
	3a	3b	3c	3d
Voie	Rue de L'Illet/D25	Rue de la Forge Rue du Haut Bourg	Le Haut Bourg La Haie de Saule	D528
Domanialité	Communale	Communale	Communale	Départementale
Longueur (m)	120	646	2 263	502
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Lim 30	-	-	-
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagements légers)	Zone 30 (aménagements légers)	Route partagée 50	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements
Emprise foncière				
Remarques		-	-	-
Coût de réalisation	4 796 €	25 836 €	6 789 €	125 513 €



4. Vignoc-Gévezé

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	1,7 km
Communes concernées	✓ Vignoc
Coût de l'aménagement	15 432 €
Coût du jalonnement	872 €
Coût d'entretien par an	1 746 € / an
Coût total	18 050 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Vignoc ✓ Arrêt « Centre »
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

<i>Dangerosité</i>	2 / 4	<i>Coût</i>	1 / 4	AU GLOBAL	1,8 / 4
<i>Potentiel</i>	2 / 4	<i>Continuité</i>	2 / 4		

Non retenu

4a



4a



4.Vignoc-Gévezé

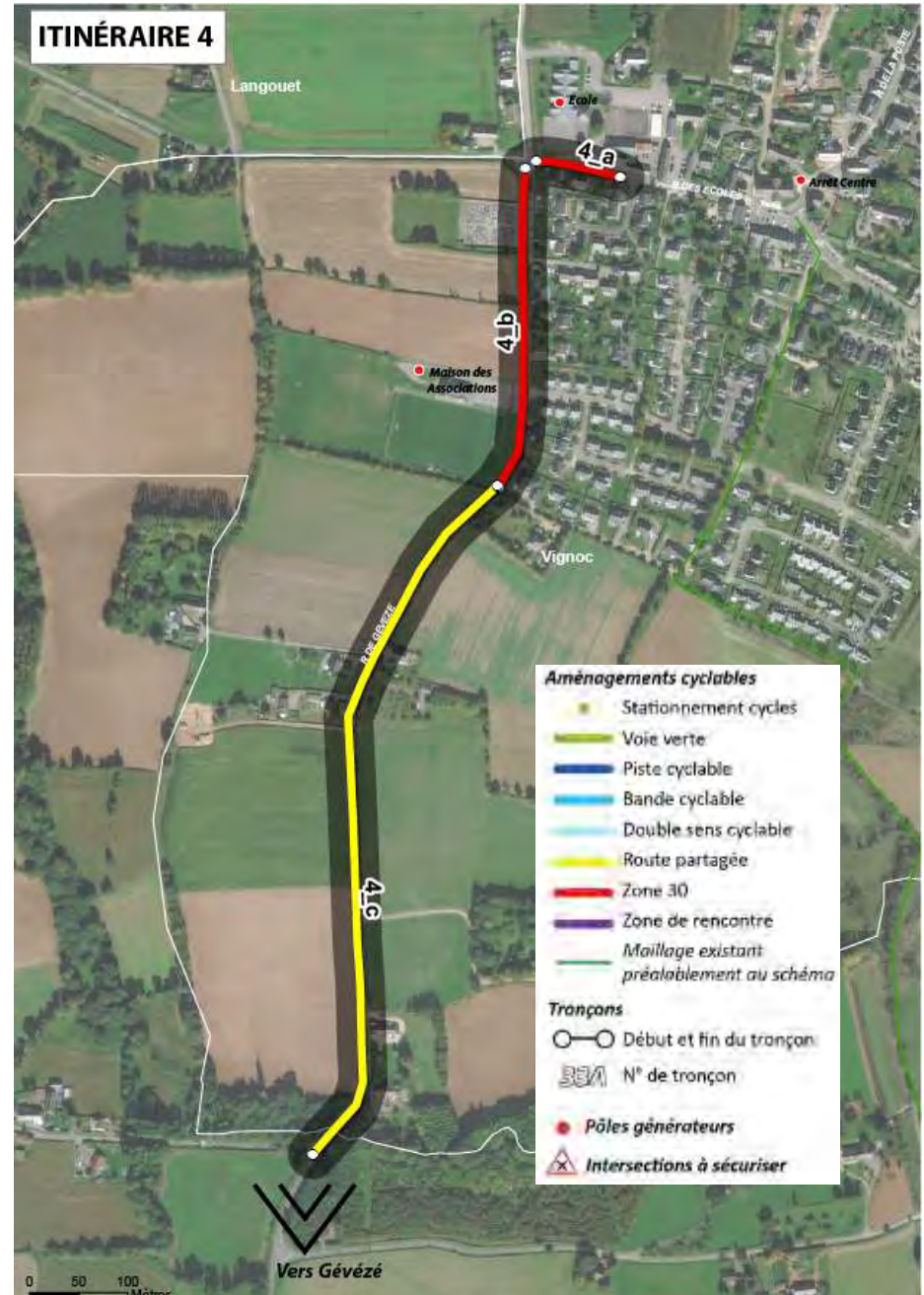
4b



4b



4b



4.Vignoc-Gévezé

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS			
	Tronçons		
	4a	4b	4c
Voie	Rue des Ecoles	D287	D287
Domanialité	Communale	Communale	Départementale
Longueur (m)	88	330	747
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-
Aménagement préconisé	-	Zone 30 (aménagement légers)	Route partagée 50
Remarques	Faire le lien avec les aménagements réalisés vers l'aire de covoiturage		Peut être envisager aménagements plus sécurisés
Emprise foncière			
Coût de réalisation	0 €	13 192 €	2 239 €

4c



5. Langouet-Gévezé

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	0,6 km
Communes concernées	✓ Langouet
Coût de l'aménagement	44 986 €
Coût du jalonnement	769 €
Coût d'entretien par an	893 € / an
Coût total	46 588 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Langouet ✓ Arrêt « Centre » ✓ Ecole ✓ Aire de covoiturage de Langouet
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

Dangerosité	2 / 4	Coût	1 / 4	AU GLOBAL	1,7 / 4
Potentiel	2 / 4	Continuité	1 / 4		

Non retenu

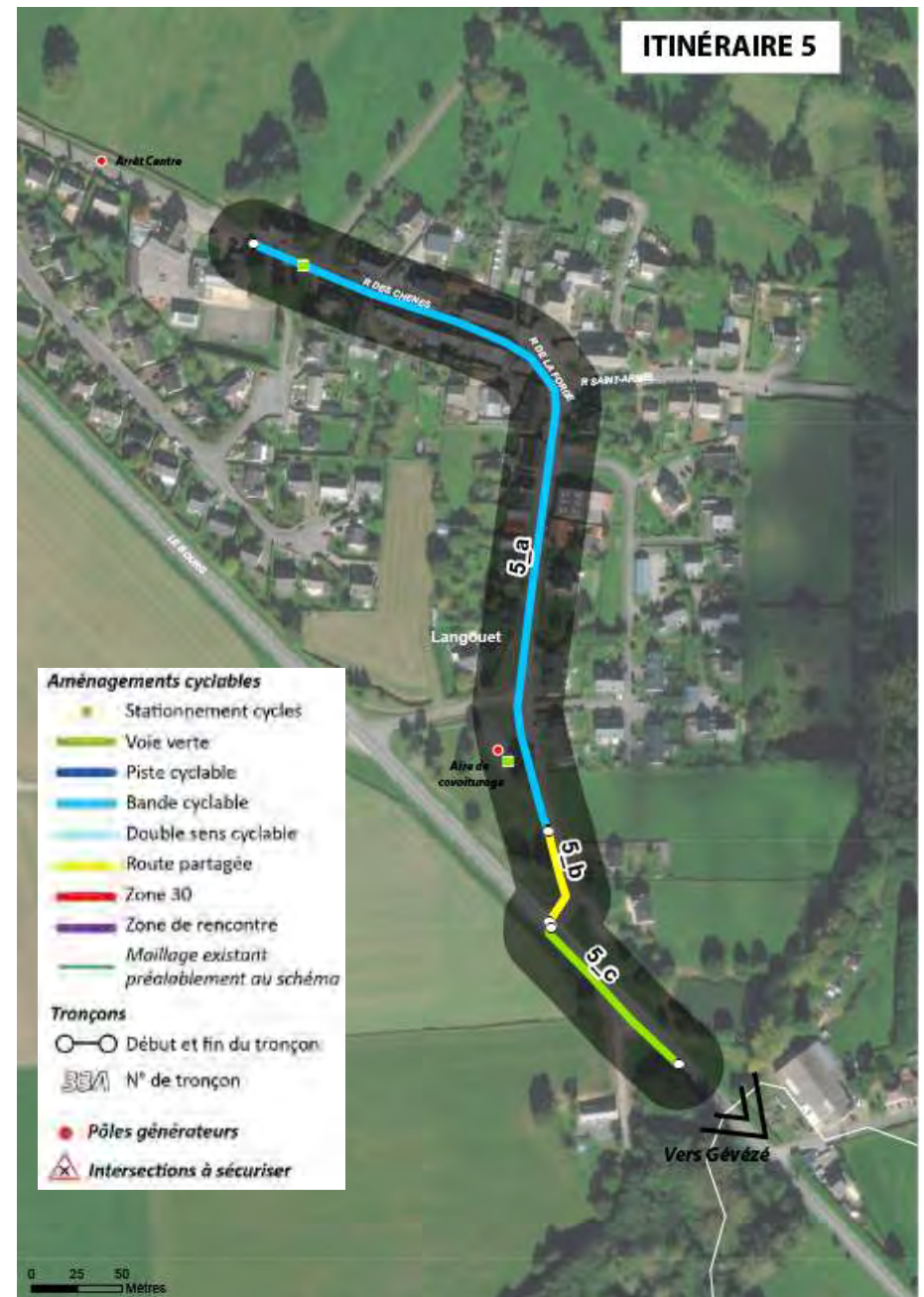
5a



5a



5. Langouet-Gévezé



5. Langouet-Gévezé

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS			
	Tronçons		
	5a	5b	5c
Voie	Rue des Chênes Rue de la Forge	Rue de la Forge	D287
Domanialité	Communale	Communale	CD35
Longueur (m)	435	54	106
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-
Aménagement préconisé	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	Route partagée 30	Voie verte sur emprise à créer
Remarques	-	-	-
Emprise foncière			
Coût de réalisation	13 058 €	162 €	31 705 €



6. Montreuil-le-Gast-Melesse

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	4,7 km
Communes concernées	✓ Montreuil-le-Gast ✓ Melesse
Coût de l'aménagement	319 427 €
Coût du jalonnement	2 145 €
Coût d'entretien par an	7 053 € / an
Coût total	328 625 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Montreuil-le-Gast ✓ Bourg de Melesse ✓ Arrêts « Centre », « Bégonias » ✓ Groupe scolaire Arc en Ciel
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

<i>Dangerosité</i>	1/ 4	<i>Coût</i>	3/ 4	AU GLOBAL	2;3/ 4
<i>Potentiel</i>	3/ 4	<i>Continuité</i>	2/ 4		

6a

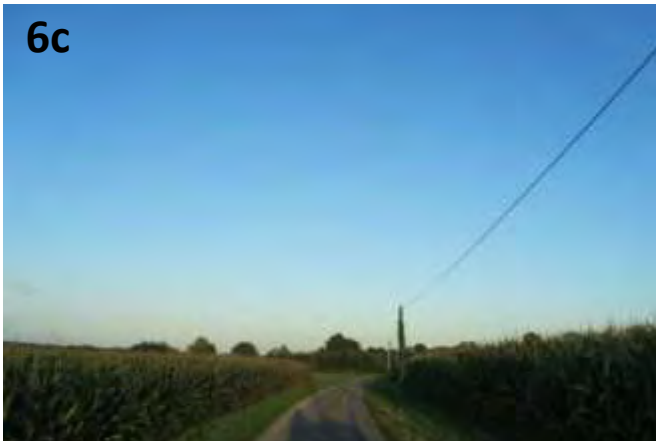


6b



6.Montreuil-le-Gast-Melesse

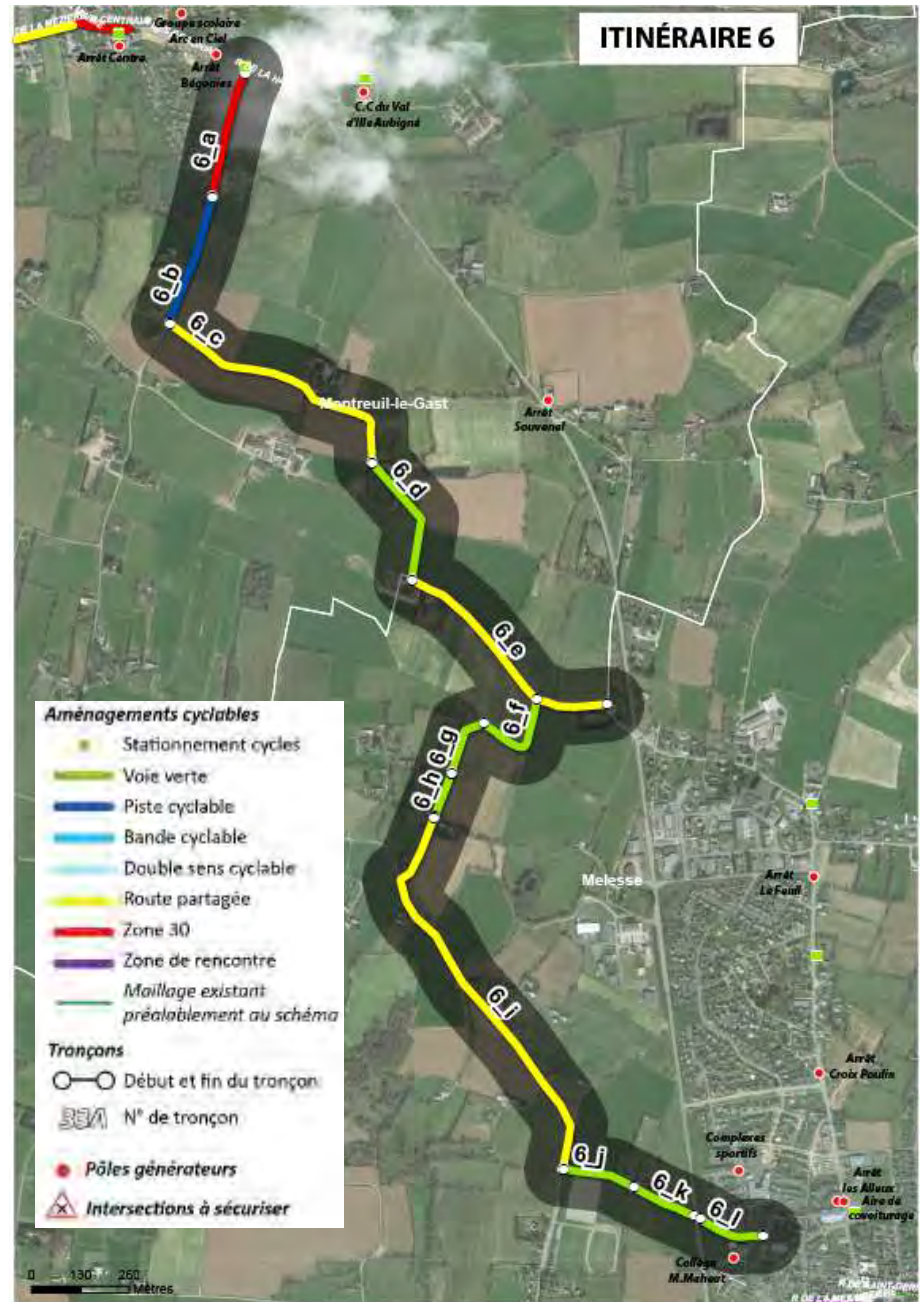
6c



6d



6e



6.Montreuil-le-Gast-Melesse

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS							
	Tronçons						
	6a	6b	6c	6d	6e	6f	6g
Voie	Route de Montgerval	Route de Montgerval	Les Mesnils	-	La Barais	-	-
Domanialité	Communale	Départementale	Communale	Communale	Communale	Communale	Communale
Longueur (m)	341	354	723	362	656	259	173
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Stabilisé	Stabilisé
Aménagement existant	Lim 30	-	-				
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagement légers)	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements	Route partagée 50 rural	Voie verte sur emprise à créer	Route partagée 50 rural	Voie verte sur emprise existante sur chemin	Voie verte sur emprise à créer
Remarques	-	-	-				
Emprise foncière							
Coût de réalisation	13 625 €	88 513 €	723 €	108 194 €	656 €	12 932 €	51 772 €



6. Montreuil-le-Gast-Melesse

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS					
	Tronçons				
	6h	6i	6j	6k	6l
Voie	-	Le Coudray	Champs Colliots	-	
Domanialité	communale	communale	communale	communale	communale
Longueur (m)	126	1 116	194	178	179
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant					
Aménagement préconisé	Voie verte sur emprise à créer		Route partagée 50	Voie verte à signaler	Voie verte à signaler
Remarques	-	-	-	-	-
Emprise foncière					
Coût de réalisation	37 712 €	3 347 €	581 €	535 €	536 €



7.1. Montreuil-le-Gast-la Mézière

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	4,5 km
Communes concernées	✓ Montreuil-le-Gast ✓ La Mézière
Coût de l'aménagement	12 908 €
Coût du jalonnement	2 227 €
Coût d'entretien par an	6 671 € / an
Coût total	21 806 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Montreuil-le-Gast ✓ Bourg de la Mézière ✓ Arrêts « Bourg » (Montreuil-le-Gast); « Beauséjour » (la Mézière)
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

Dangerosité	2 / 4	Coût	1 / 4	AU GLOBAL	1,8 / 4
Potentiel	2 / 4	Continuité	2 / 4		

Non retenu

7.1a

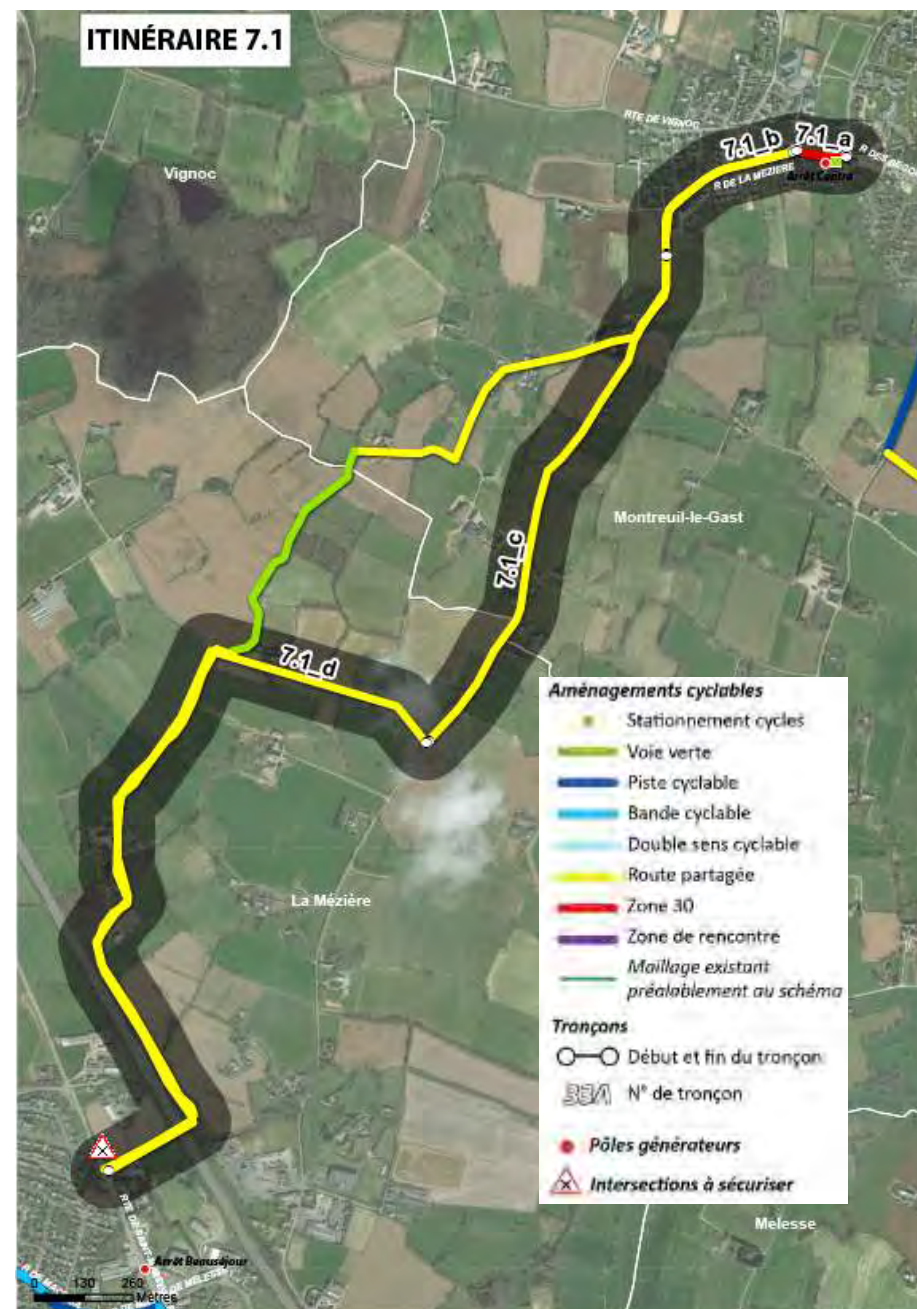


7.1b



7.1.Montreuil-le-Gast-La Mézière (variante n°1)

7.1c



7.1.Montreuil-le-Gast-la Mézière (variante n°1)

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS				
	Tronçons			
	7.1a	7.1b	7.1c	7.1d
Voie	Rue Centrale	Rue de la Mézière	D425	Le Haut Certiau, le Beau Chêne, la Maison Neuve, la Haute Lande-
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale
Longueur (m)	145	504	1 470	2 329
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-	
Aménagement préconisé		Route partagée 30	Route partagée 50	Route partagée 50
Remarques	-	-	-	Lien avec l'arrêt TC Beauséjour serait intéressant
Emprise foncière				
Coût de réalisation	0 €	1 513 €	4 409 €	6 986 €



7.2. Montreuil-le-Gast-la Mézière

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	4,2 km
Communes concernées	✓ Montreuil-le-Gast ✓ La Mézière
Coût de l'aménagement	44 034 €
Coût du jalonnement	2 117 €
Coût d'entretien par an	6 396 € / an
Coût total	52 547 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Montreuil-le-Gast ✓ Bourg de la Mézière ✓ Arrêts « Bourg » (Montreuil-le-Gast); « Beauséjour » (la Mézière)
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

Dangerosité	2 / 4	Coût	1 / 4	AU GLOBAL	1,8 / 4
Potentiel	2 / 4	Continuité	2 / 4		

7.2a



7.2b



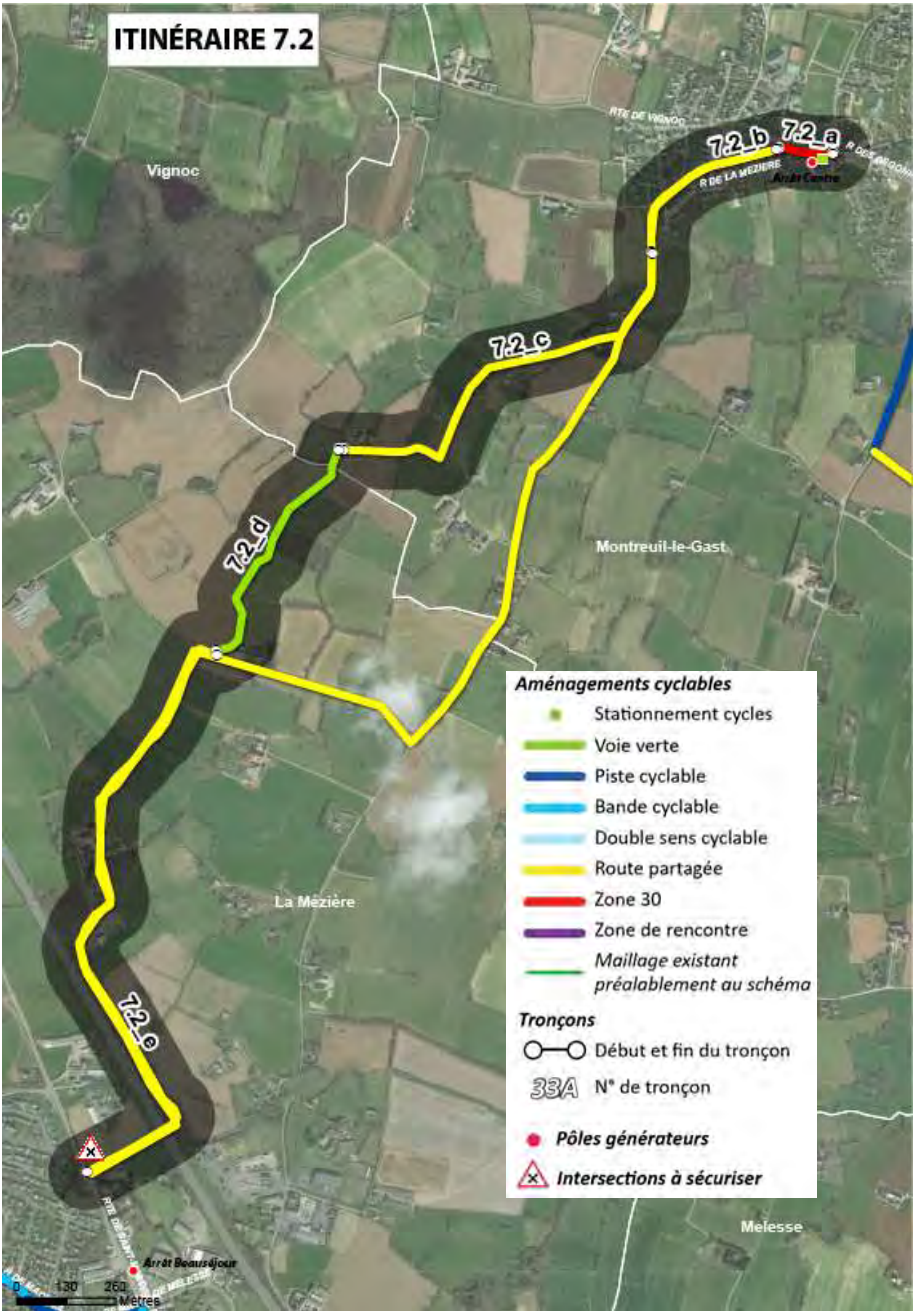
7.2e



7.2.Montreuil-le-Gast-La Mézière

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS

	Tronçons				
	7.2a	7.2b	7.2c	7.2d	7.2e
Voie	Rue Centrale	Rue de la Mézière	D425	-	La Maison Neuve
Domanialité	Communale	Communale	CD35	CD35	CD35
Longueur (m)	144	481	1 135	678	1 757
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-		
Aménagement préconisé		Route partagée 30	Route partagée 50	Voie verte sur emprise existante sur chemin	Route partagée 50
Remarques	-	-	-	-	Lien avec l'arrêt TC Beauséjour serait intéressant
Emprise foncière					
Coût de réalisation	0 €	1 444 €	3 405 €	33 914 €	5 272 €



8. Aubigné-Montreuil-sur-Ille

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	4,3 km
Communes concernées	✓ Aubigné ✓ Montreuil-sur-Ille
Coût de l'aménagement	106 902€
Coût du jalonnement	3 580€
Coût d'entretien par an	6 424 € / an
Coût total	116 907 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg d'Aubigné ✓ Bourg de Montreuil-sur-Ille ✓ Arrêt « Mairie » (Aubigné) ✓ Gare de Montreuil-sur-Ille
Usagers cibles	✓ Utilitaires

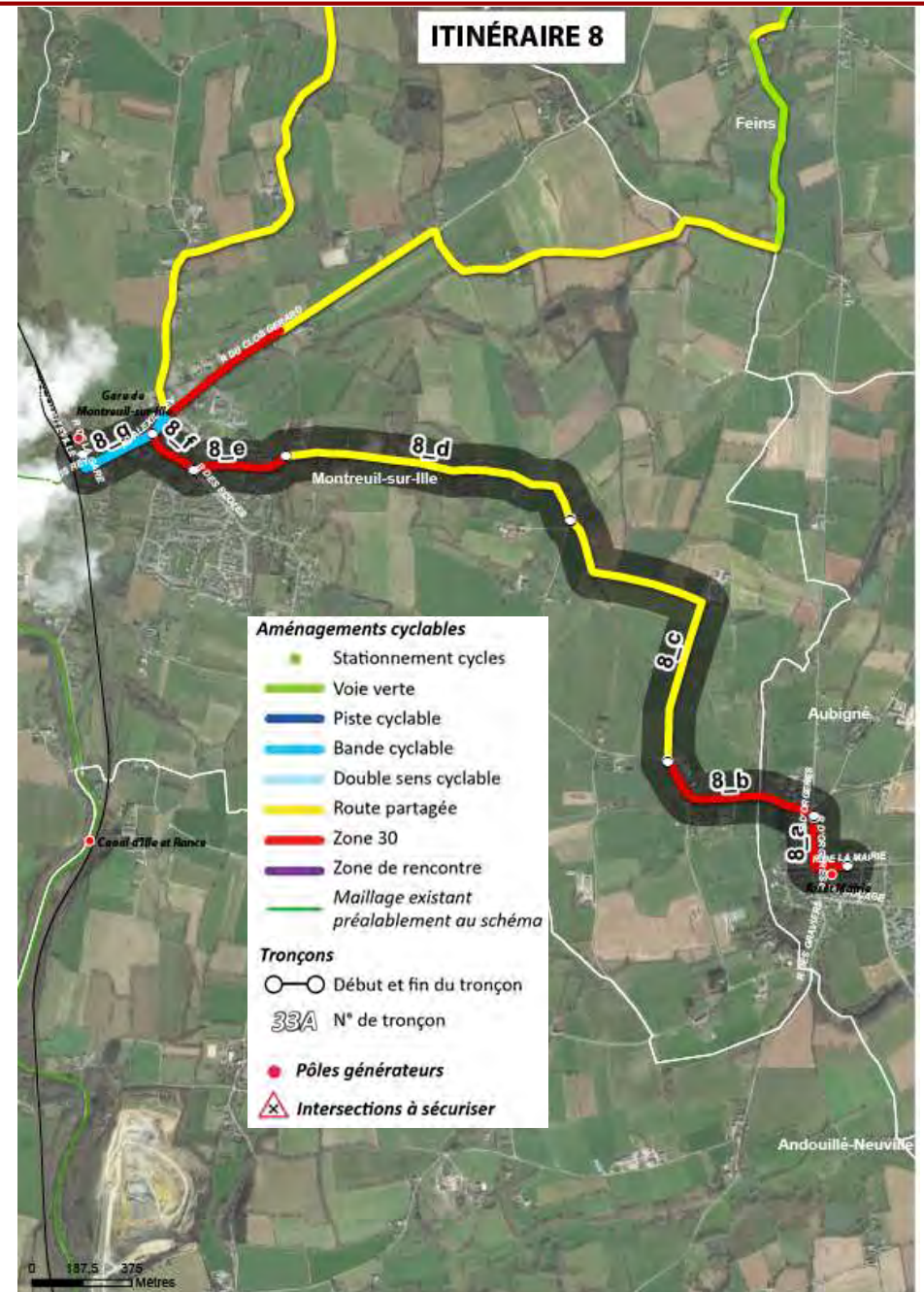
PRIORISATION TECHNIQUE

Dangérosité	2/ 4	Coût	2/ 4	AU GLOBAL	2,3/ 4
Potentiel	3/ 4	Continuité	1/ 4		

Optionnel



8. Aubigné-Montreuil-sur-Ille



8. Aubigné-Montreuil-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS							
	Tronçons						
	8a	8b	8c	8d	8e	8f	8g
Voie	Rue de la Mairie Rue d'Orgères	Rue d'Orgères/D221	La Boullayère	Le Bas Vilemme	Rue de la Marchandière	Rue des Ecoles	Avenue Alexis Ray
Domanialité	Communale	Communale	CD35	CD35	Communale	Communale	Communale
Longueur (m)	305	639	1 262	1 169	363	213	331
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-	-	-	Zone 30	Chicanes
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagements légers)	Zone 30 (panneaux simples)	Route partagée 50	Route partagée 50	Zone 30 (aménagements légers)	Zone 30 (aménagements complémentaires)	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée
Remarques	-	-	-	-	-	-	-
Emprise foncière							
Coût de réalisation	12 204€	1 918 €	3 786 €	3 507 €	14 538 €	21 262 €	49 687 €



8. Aubigné-Montreuil-sur-Ille

8g



8g



9. Andouillé-Neuville-Saint-Aubin d'Aubigné

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	4 km
Communes concernées	✓ Andouillé-Neuville ✓ Saint-Aubin d'Aubigné
Coût de l'aménagement	486 427 €
Coût du jalonnement	2 965 €
Coût d'entretien par an	5 962 € / an
Coût total	495 354 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg d'Andouillé-Neuville ✓ Bourg de Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Arrêts « Mairie », le Rocher (Andouillé-Neuville); Arrêts « le Clairay », « Rue de Rennes » (Saint-Aubin d'Aubigné) ✓ EcoParc de Haute Bretagne ✓ Collège Saint-Michel (Saint-Aubin d'Aubigné)
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

Dangerosité	2 / 4	Coût	3 / 4	AU GLOBAL	2,3 / 4
Potentiel	2 / 4	Continuité	3 / 4		

9a



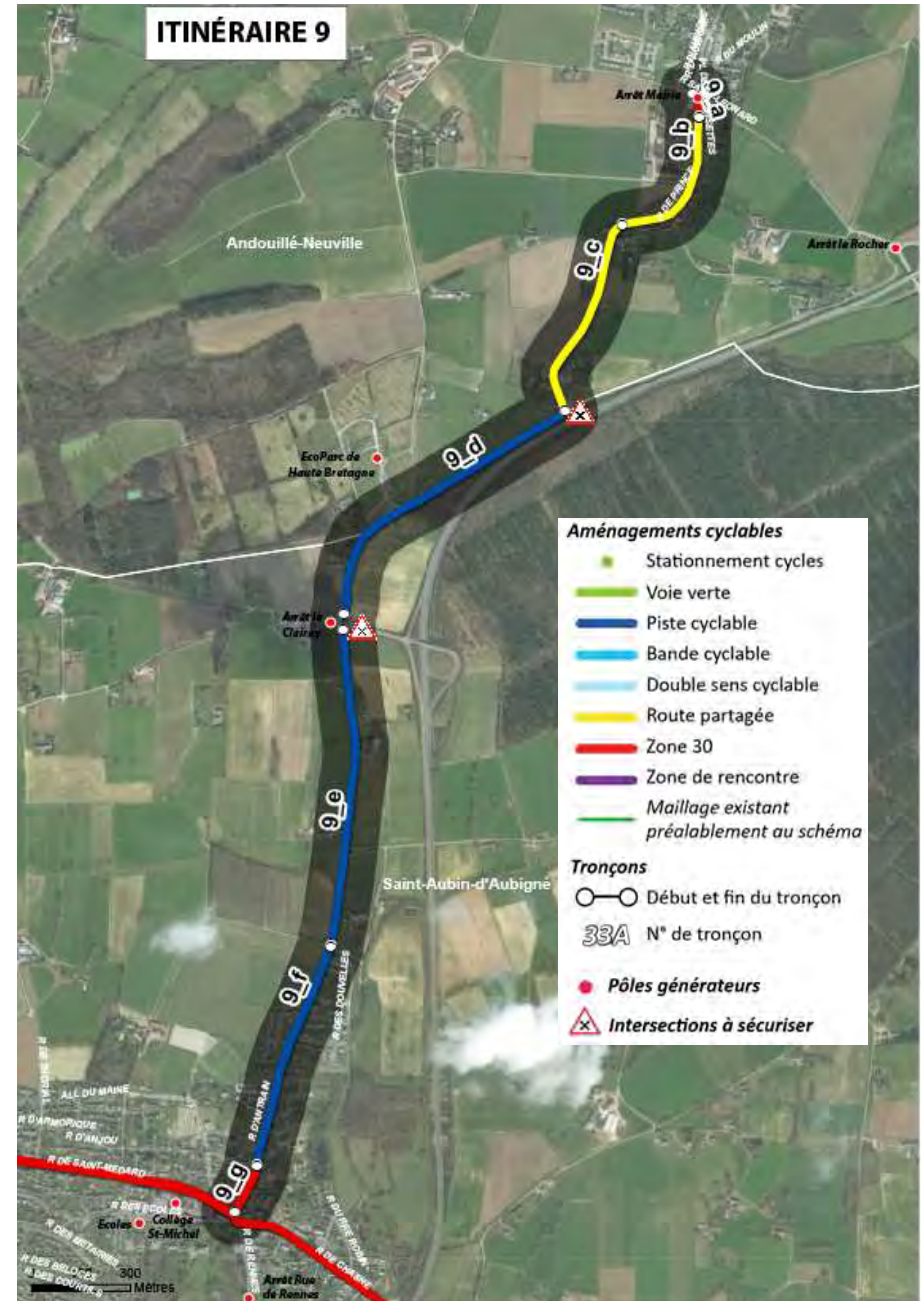
9b



9c



9. Andouillé-Neuville-Saint-Aubin d'Aubigné



9. Andouillé-Neuville-Saint-Aubin d'Aubigné

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS

	Tronçons						
	9a	9b	9c	9d	9e	9f	9g
Voie	Place des Croisettes/Rue du Prince	Rue de Prince	Bel Air	D90	Le Clairay, le Grifferais	Rue d'Antrain	Rue d'Antrain
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Départementale	Communale	Communale
Longueur (m)	305	470	629	971	961	707	156
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-	-	-	Trottoir partagé piétons/cycles + chicanes	Zone 30
Aménagement préconisé	-	Route partagée 30	Route partagée 50	Piste cyclable bilatérale avec aménagements	Piste cyclable bilatérale avec aménagements	-	-
Remarques	-	-	-	Accès à l'EcoParc sécurisé sur environ 200 m		Aménagements récents	-
Emprise foncière							
Coût de réalisation	0 €	1 411 €	1 887 €	242 815 €	240 314 €	0 €	0 €



10. Mouazé-Saint-Aubin d'Aubigné

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	5 km
Communes concernées	✓ Mouazé ✓ Saint-Aubin d'Aubigné
Coût de l'aménagement	48 921 €
Coût du jalonnement	3 408 €
Coût d'entretien par an	7 486 € / an
Coût total	59 815 €

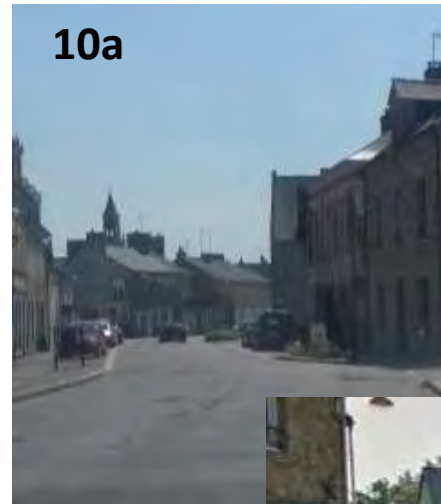
VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Mouazé ✓ Bourg de Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Collège Saint-Michel ✓ CDAS
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

<i>Dangerosité</i>	2 / 4	<i>Coût</i>	1 / 4	AU GLOBAL	2,3 / 4
<i>Potentiel</i>	3 / 4	<i>Continuité</i>	3 / 4		

10a



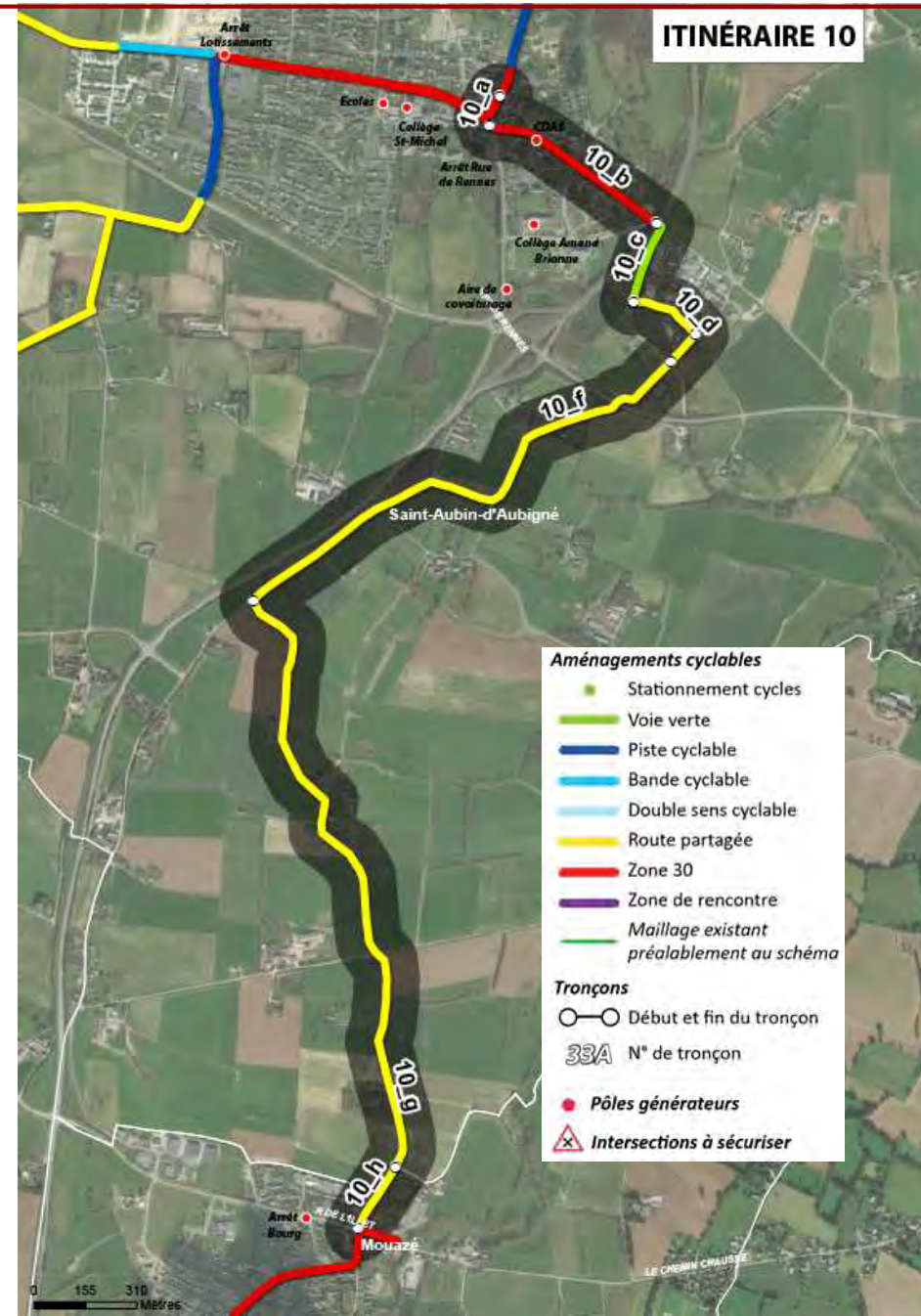
10a



10b



10. Mouazé-Saint-Aubin d'Aubigné



10. Mouazé-Saint-Aubin d'Aubigné

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS								
	Tronçons							
	10a	10b	10c	10d	10e	10f	10g	10h
Voie	Rue d'Antrain	Rue de Chasné	-	Rue des Cordiers	ZA de la Hemetière	Le Chêne Desnos	Le Chenay, le Bourdonnais	Rue Saint-Melaine
Domanialité	Communale	Communale	Communale	Communale	Communale	Départementale	Communale	Communale
Longueur (m)	98	594	261	223	111	1 579	1 907	218
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-	-	-	-	-	-
Aménagement préconisé	-	Zone 30 (aménagement légers)	Voie verte sur emprise existante sur chemin	Route partagée 50	Route partagée 50	Route partagée 50	Route partagée 50	Route partagée 30
Remarques	Faire le lien avec aménagements existants (ex : rue des écoles)		-	-	-	-	-	-
Emprise foncière			Privée ?					
Coût de réalisation	0 €	23 775 €	13 032 €	669 €	333 €	4 738 €	5 720 €	655 €



11.1. Feins-Montreuil-sur-Ille

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l'itinéraire		6,2 km			
Communes concernées		✓ Feins ✓ Montreuil-sur-Ille			
Coût de l'aménagement		92 507 €			
Coût du jalonnement		3 655 €			
Coût d'entretien par an		9 345 € / an			
Coût total		105 507 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Feins ✓ Bourg de Montreuil-sur-Ille ✓ Gare de Montreuil-sur-Ille			
Usagers cibles		✓ Utilitaires/Loisirs			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	1/ 4	Coût	2/ 4	AU GLOBAL	2.1/ 4
Potentiel	3/ 4	Continuité	2/ 4		

Non retenu

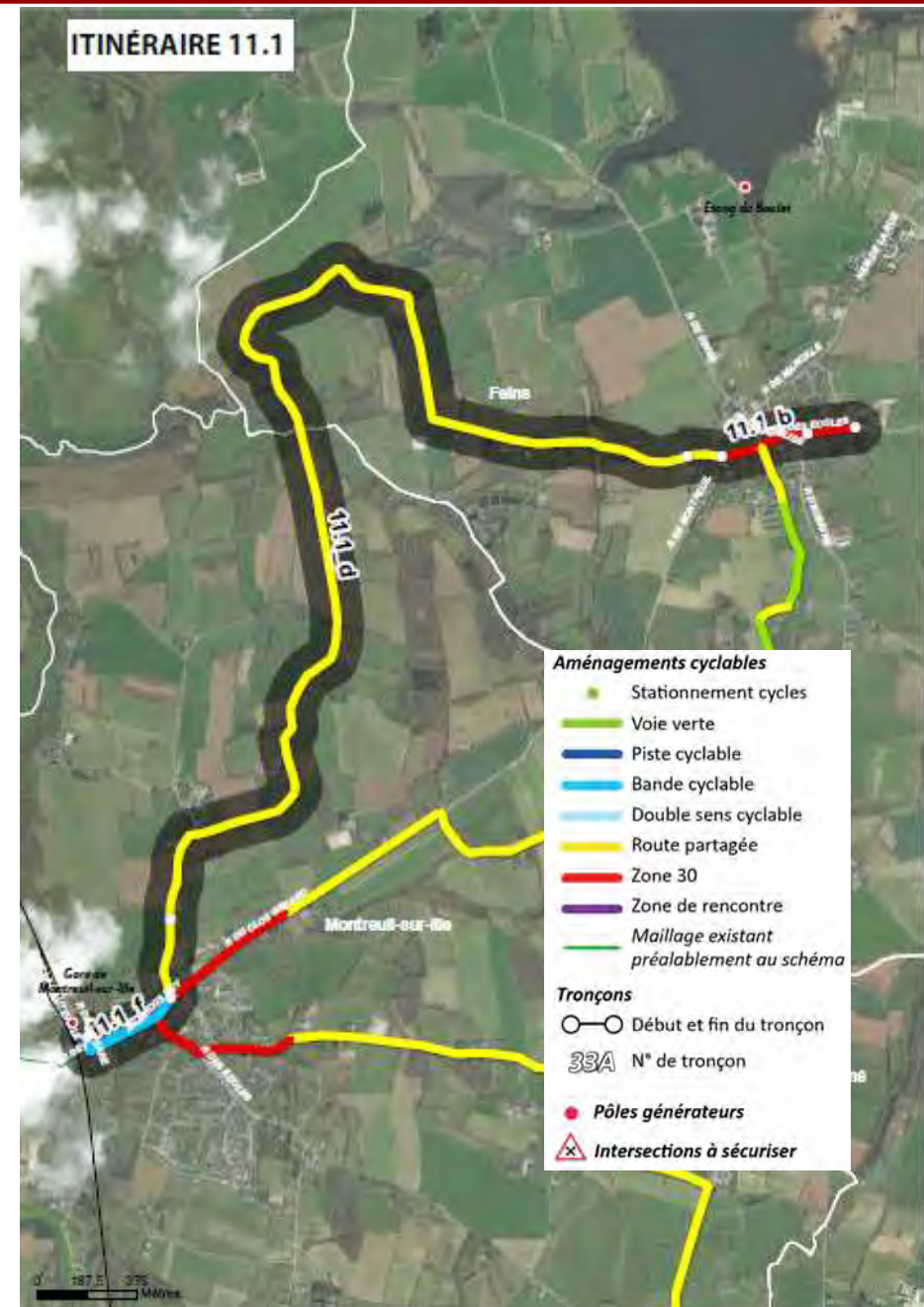
11.1a



11.1b



11.1. Feins-Montreuil-sur-Ille



11.1. Feins-Montreuil-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS						
	Tronçons					
	11.1a	11.1b	11.1c	11.1d	11.1e	11.1f
Voie	Rue des Ecoles	Rue des Ecoles	Rue des Cours Roulleaux	Rue des Cours Roulleaux-Lande Périne, Les Cours carrés, la Piffaudière,	Rue du Docteur Lemoine	Avenue Alexis Ray
Domanialité	Communale	Communale	Communale	Départementale	Communale	Communale
Longueur (m)	180	339	131	4863	297	421
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Zone 30	-	-	-	-	-
Aménagement préconisé	-	Zone 30 (aménagements légers)	Route partagée 30	Route partagée 30	Route partagée 30	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée
Remarques	-	-	-	-	-	-
Emprise foncière						
Coût de réalisation	0 €	13 553 €	393 €	14 590 €	891 €	63 080 €



11.2. Feins-Montreuil-sur-Ille

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	4,7 km
Communes concernées	✓ Feins ✓ Montreuil-sur-Ille
Coût de l'aménagement	117 724 €
Coût du jalonnement	3 056 €
Coût d'entretien par an	7 262 € / an
Coût total	128 042 €

VOCATION

Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Feins ✓ Bourg de Montreuil-sur-Ille ✓ Gare de Montreuil-sur-Ille
Usagers cibles	✓ Utilitaires/Loisirs

PRIORISATION TECHNIQUE

Dangerosité	1 / 4	Coût	2 / 4	AU GLOBAL	2 / 4
Potentiel	3 / 4	Continuité	1 / 4		

11.2a



11.2b



11.2c

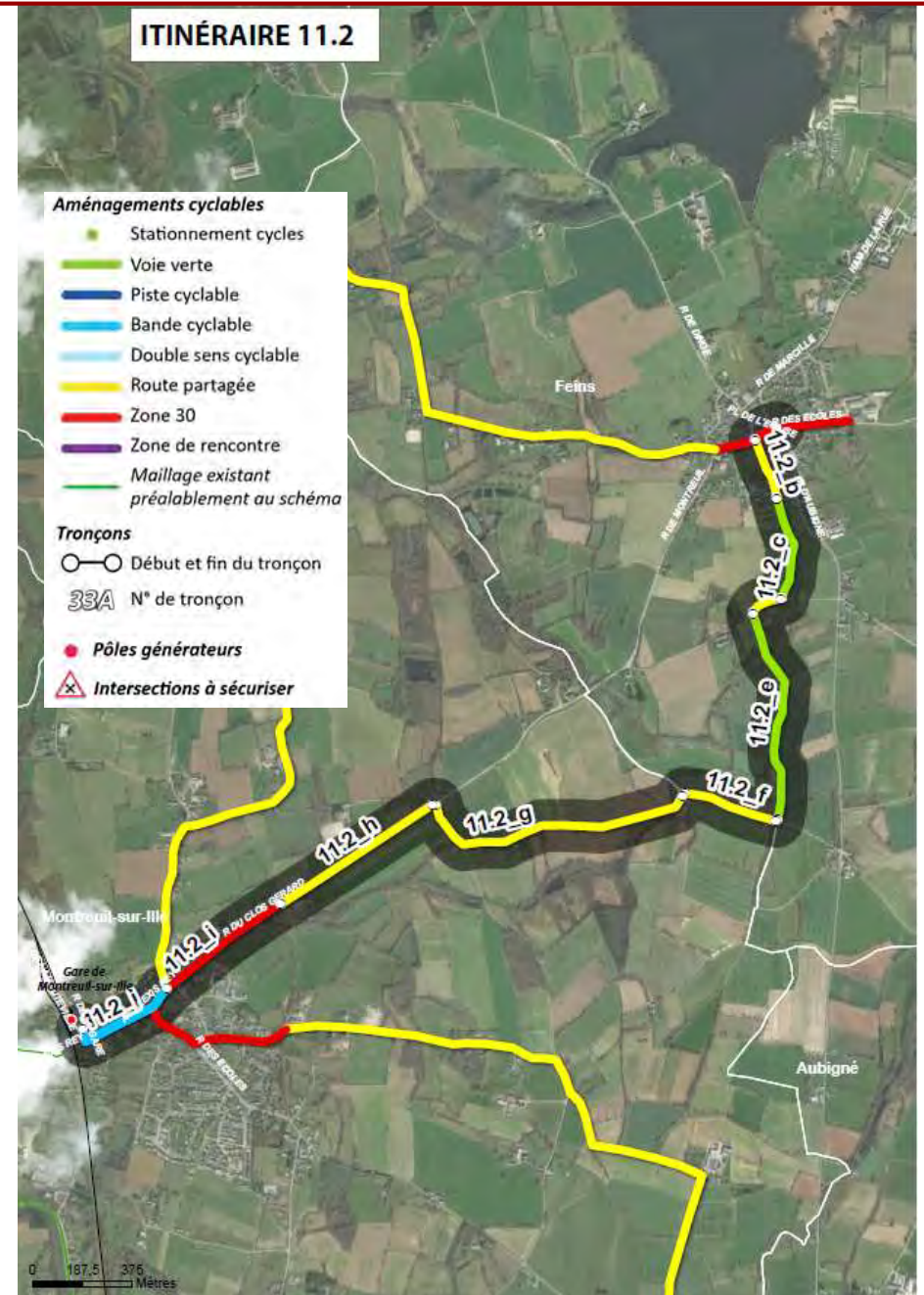


11.2c

11.2d



11.2. Feins-Montreuil-sur-Ile



11.2. Feins-Montreuil-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS

	Tronçons					
	11.2a	11.2b	11.2c	11.2d	11.2e	11.2f
Voie	Place de l'Eglise	Ruelle des Courts Boulets	-	La Poultière	-	Le Feuil
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Départementale	Départementale
Longueur (m)	100	234	399	124	818	359
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé
Aménagement existant	-	-	-	-	-	-
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagements légers)	Route partagée 30	Voie verte sur emprise existante sur chemins	Route partagée 30	Voie verte à signaler	Route partagée 50
Remarques	-	-	-			
Emprise foncière						
Coût de réalisation	3 819 €	703 €	19 934 €	373 €	2 454 €	1 078 €



11.2. Feins-Montreuil-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS				
	Tronçons			
	11.2g	11.2h	11.2i	11.2j
Voie	Les Champs Blancs	La Touche	Rue du Clos Gérard	Avenue Alexis Ray
Domanialité	Départementale	Départementale	Communale	Communale
Longueur (m)	1 060	679	532	419
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	-	-	Zone 30	Chicanes
Aménagement préconisé	Route partagée 50	Route partagée 50	Zone 30 (aménagements légers)	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée
Remarques	-	-	-	-
Emprise foncière				
Coût de réalisation	3 179 €	2 036 €	21 270 €	62 878 €

11.2i



11.2j

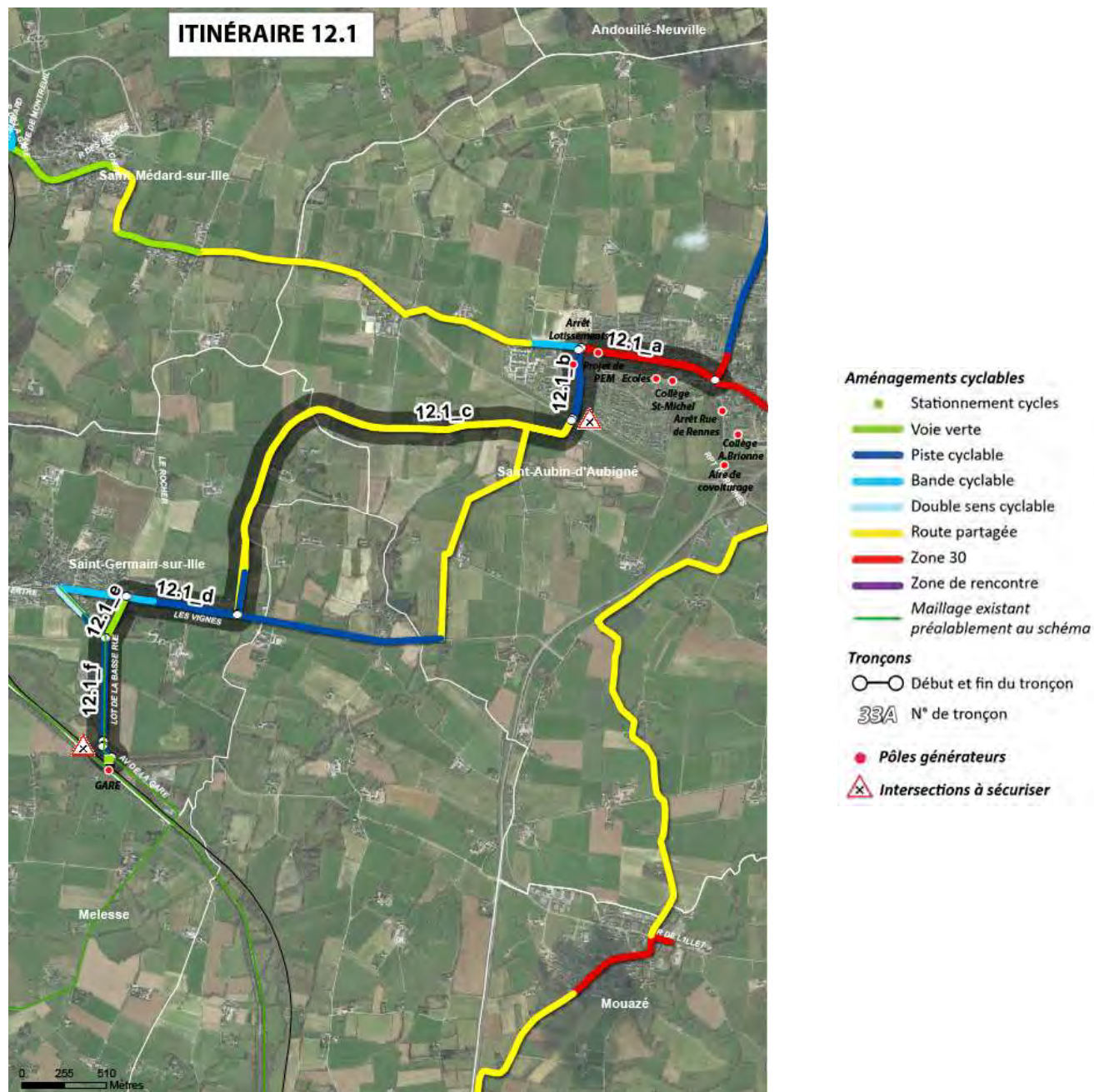


12.1. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l'itinéraire		6 km			
Communes concernées		✓ Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Saint-Germain-sur-Ille			
Coût de l'aménagement		191 261 €			
Coût du jalonnement		5 098 €			
Coût d'entretien par an		8 994 € / an			
Coût total		442 807 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Bourg de Saint-Germain-sur-Ille ✓ Gare de Saint-Germain-sur-Ille			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	2 / 4	Coût	2 / 4	AU GLOBAL	2.1 / 4
Potentiel	2 / 4	Continuité	3 / 4		



12.1. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille



12.1. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS								
	Tronçons							
	12.1a	12.1b	12.1c	12.1d	12.1e	12.1g	12.1h	12.1i
Voie	Rue de Saint-Médard	Rue du Chêne Sec	La Boujardais, Leusinais, la Ricordière, le Champs Hamon, la Bondie	-	-	D25	Pont	Avenue de la gare
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Communale	?	Départementale	Départementale	Communale
Longueur (m)	837	421	3 017	674	278	622	28	93
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Stabilisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	-	Chemins	-	Voie cyclable peu large	-	Piste cyclable	-	Piste cyclable
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagement légers) + bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	Piste cyclable unilatérale avec aménagements	Route partagée 50	-	Voie verte sur emprise à créer	-	Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	-
Remarques	-	Lien avec le futur PEM	Intégré dans le projet de liaison douce Val d'Ille		-	-	Elargissement du trottoir avec système de priorité	-
Emprise foncière								
Coût de réalisation	33 475 €	63 203 €	9 049 €	0 €	83 309 €	0 €	2 226 €	0 €



12.2. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l'itinéraire		6,8 km			
Communes concernées		✓ Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Saint-Germain-sur-Ille			
Coût de l'aménagement		168 606 €			
Coût du jalonnement		6 626 €			
Coût d'entretien par an		10 147 € / an			
Coût total		185 379 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Bourg de Saint-Germain-sur-Ille ✓ Gare de Saint-Germain-sur-Ille			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	2 / 4	Coût	2 / 4	AU GLOBAL	2.1/ 4
Potentiel	2 / 4	Continuité	3 / 4		



12.2. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

12.2g

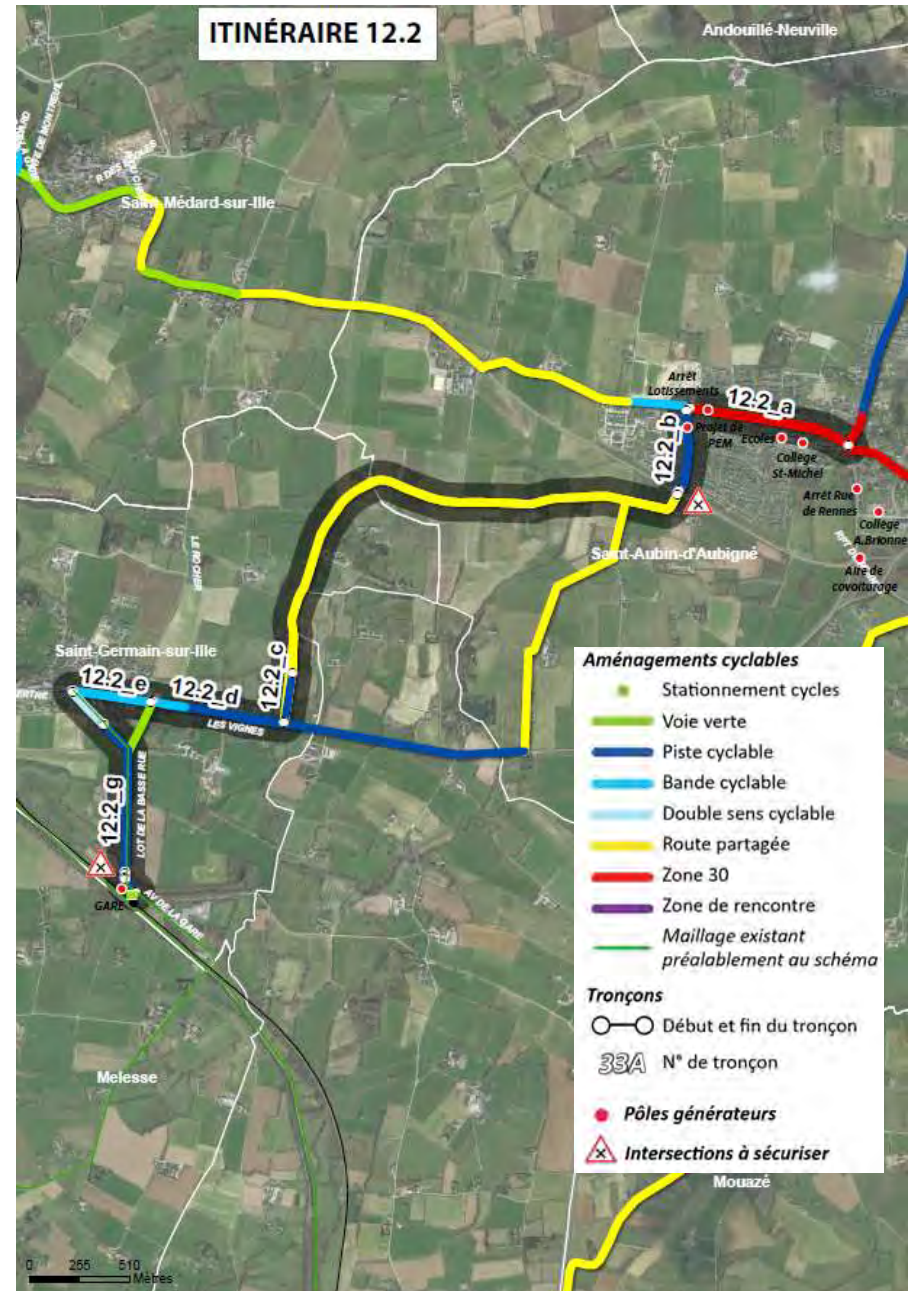


12.2g

12.2h



12.2f



12.2. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS									
	Tronçons								
	12.2a	12.2b	12.2c	12.2d	12.2e	12.2f	12.2g	12.2h	12.2i
Voie	Rue de Saint-Médard	Rue du Chêne Sec	La Boujardais, Leusinais, la Ricordière, le Champs Hamon, la Bondie	D26	Avenue de la Rabine aux Fouteaux	Le Grand Roquet	D25	Pont	Avenue de la gare
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Communale
Longueur (m)	840	421	3 009	946	406	223	806	25	90
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	-	Chemins	-	Voie cyclable	-	Contre-sens cyclable	Piste cyclable	-	Piste cyclable
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagement légers) + bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	Piste cyclable unilatérale avec aménagements	Route partagée 50		Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	-	-	Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	-
Remarques	-	Lien avec le futur PEM	Intégré dans le projet de liaison douce Val d'Ille		Possibilité zone 30	-	-	Elargissement du trottoir avec système de priorité	-
Emprise foncière									
Coût de réalisation	33 584 €	63 136 €	9 026 €	0 €	60 835 €	0 €	0 €	2 025 €	0 €



12.3. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur de l'itinéraire	6,5 km
Communes concernées	✓ Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Saint-Germain-sur-Ille
Coût de l'aménagement	377 248 €
Coût du jalonnement	6 198 €
Coût d'entretien par an	9 796 € / an
Coût total	393 242 €

VOCATION

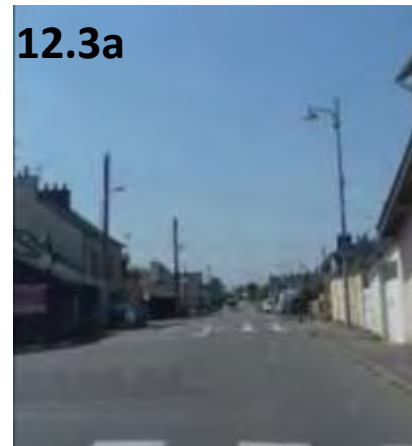
Pôles générateurs de déplacements desservis	✓ Bourg de Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Bourg de Saint-Germain-sur-Ille ✓ Gare de Saint-Germain-sur-Ille
Usagers cibles	✓ Utilitaires

PRIORISATION TECHNIQUE

Dangerosité	2 / 4	Coût	3 / 4	AU GLOBAL	2,3/ 4
Potentiel	2 / 4	Continuité	3 / 4		

Non retenu

12.3a



12.3b



12.3c

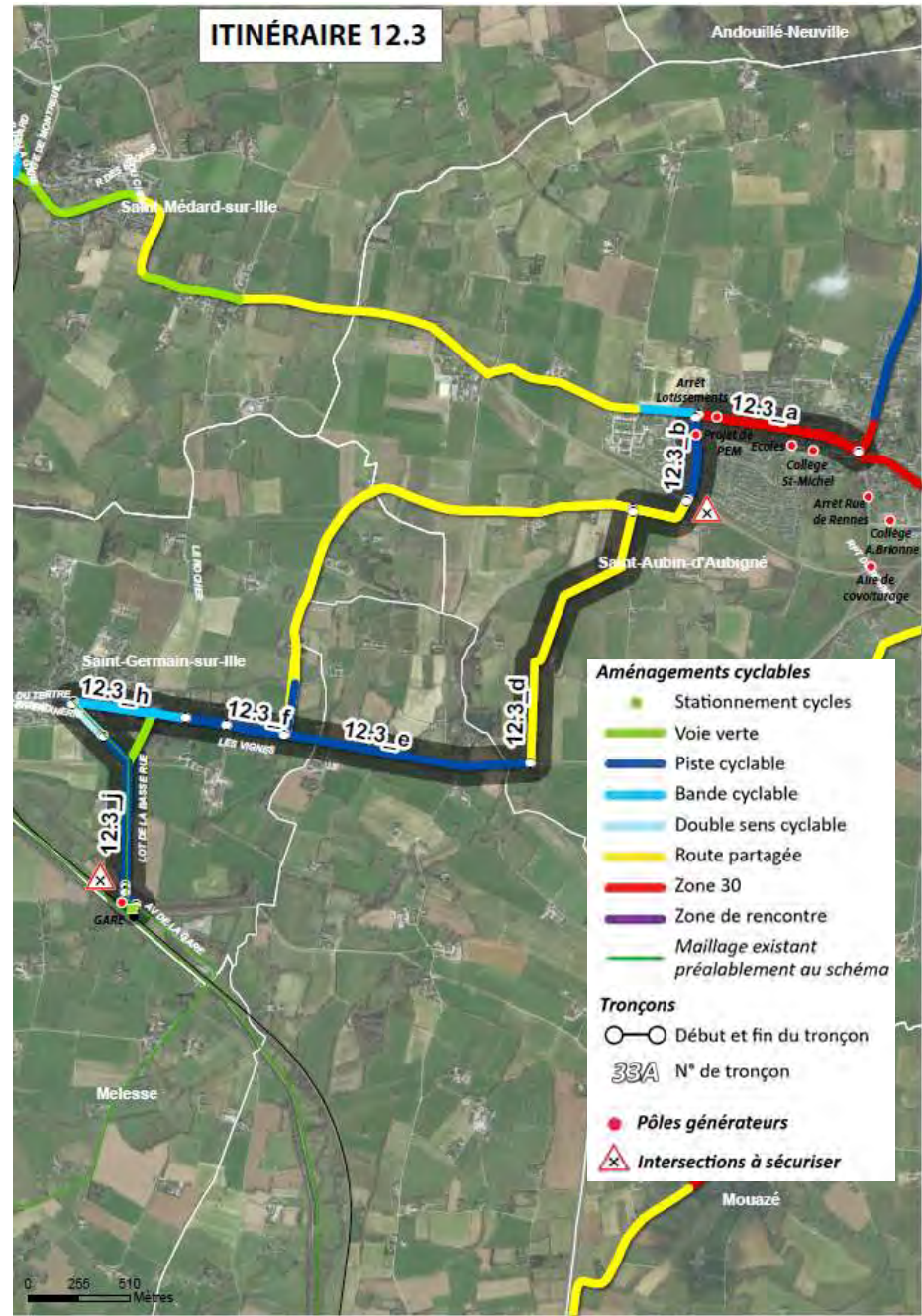


12.3. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

12.3d



12.3e



12.3. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS							
	Tronçons						
	12.3a	12.3b	12.3c	12.3d	12.3e	12.3f	12.3g
Voie	Rue de Saint-Médard	Rue du Chêne Sec	Croisement D106-La Boujardais	La Boujardais-croisement D26	D26	D26	D26
Domanialité	Communale	Communale	Communale	Communale	Départementale	Communale	Communale
Longueur (m)	833	415	321	1 505	1 250	290	206
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	-	Chemins	-	-	-	Voie cyclable peu large	Voie cyclable peu large
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagements légers)	Piste cyclable unilatérale avec aménagements	Route partagée 50	Route partagée 50	Piste cyclable bilatérale avec aménagements	-	-
Remarques	-	Lien avec le futur PEM	-	-	-	-	-
Emprise foncière							
Coût de réalisation	33 326 €	62 262 €	962 €	4 514 €	187 467 €	0 €	0 €



12.3. Saint-Aubin-Saint-Germain-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS					
	Tronçons				
	12.3h	12.3i	12.3j	12.3k	12.3l
Voie	Avenue de la Rabine aux Fouteaux	Le Grand Roquet	D25	Pont	Avenue de la gare
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Communale
Longueur (m)	577	217	803	27	88
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	-	Contre-sens cyclable	Piste cyclable	Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	Piste cyclable
Aménagement préconisé	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	-	-	Elargissement du trottoir + système de priorité	-
Remarques	Possibilité zone 30	-	-	-	-
Emprise foncière					
Coût de réalisation	86 546 €	0 €	0 €	2 171 €	0 €

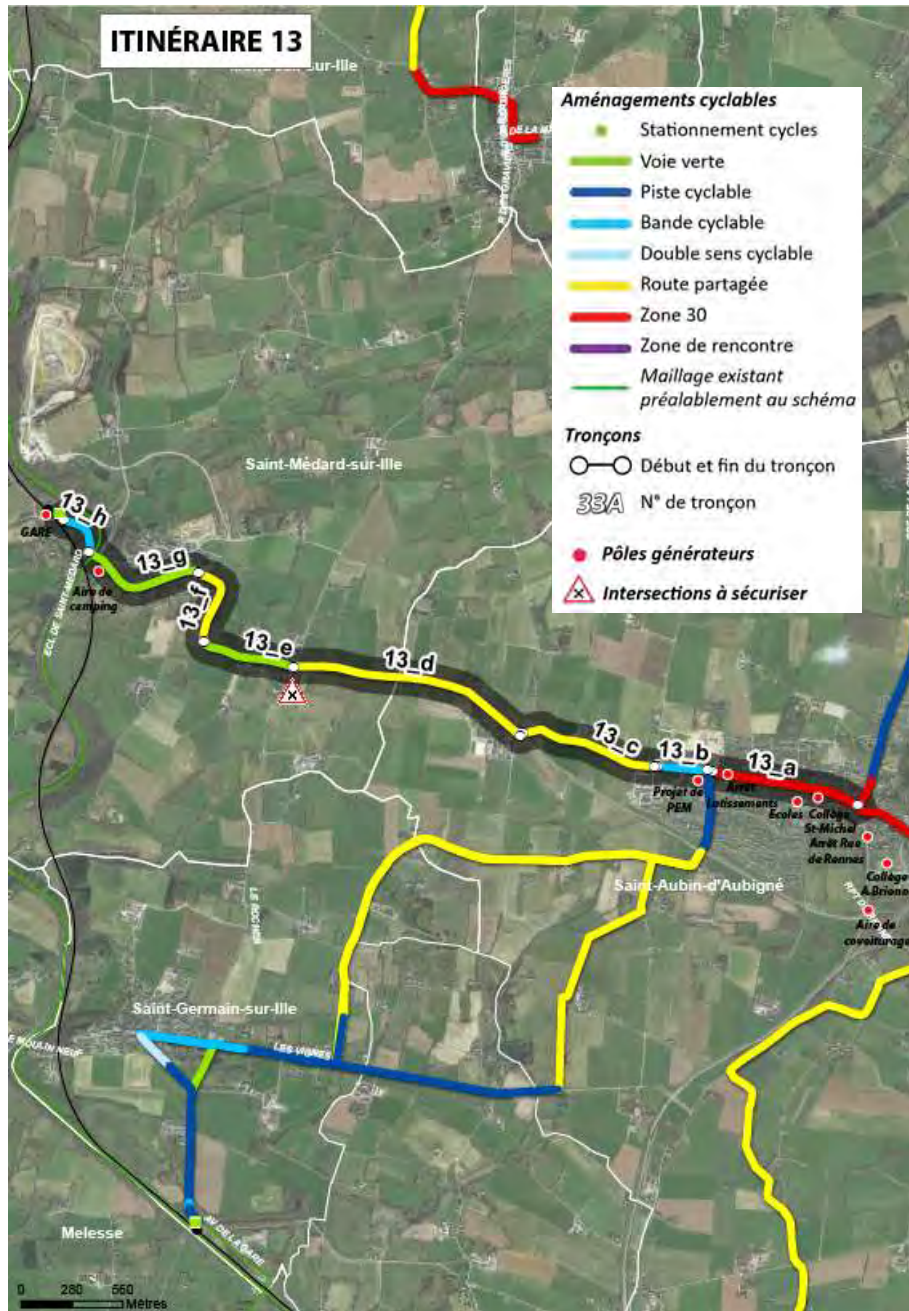


13. Saint-Aubin-Saint-Médard-sur-Ille

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l'itinéraire		5,2 km			
Communes concernées		✓ Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Saint-Médard-sur-Ille			
Coût de l'aménagement		107 574 €			
Coût du jalonnement		5 308 €			
Coût d'entretien par an		7 795 € / an			
Coût total		120 677 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Bourg de Saint-Médard-sur-Ille ✓ Gare de Saint-Médard-sur-Ille ✓ Collège Saint-Michel ✓ Arrêt TC « Lotissement » (Saint-Aubin d'Aubigné)			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	2/ 4	Coût	2/ 4	AU GLOBAL	2,5/ 4
Potentiel	3/ 4	Continuité	3/ 4		



13. Saint-Aubin-Saint-Médard-sur-Ille



13. Saint-Aubin-Saint-Médard-sur-Ille

13c



13e



13d

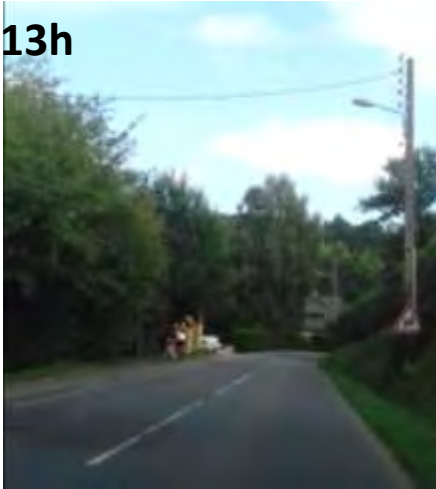


13f



13. Saint-Aubin-Saint-Médard-sur-Ille

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS								
	Tronçons							
	13a	13b	13c	13d	13e	13f	13g	13h
Voie	Rue de Saint-Médard	Le Bas Torial	Lardrier	D106	La Ratulais	La Ratulais	Le Clos des Pommiers	Rue de la Gare
Domanialité	Communale	Communale	Départementale	Départementale	Communale	Communale	Communale	Communale
Longueur (m)	831	277	771	1 355	521	471	704	267
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	-	Bande cyclable bilatérale	-	-	Lim 30 + chicanes + chemins piétons	-	Chemins piétons	-
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagements légers)	-	Route partagée 50	Route partagée 70	Voie verte sur emprise existante sur chemins	Route partagée 50	Voie verte sur emprise existante sur chemins	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée
Remarques	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprise foncière								
Coût de réalisation	33 249 €	0 €	2 312 €	1 355 €	26 052 €	1 413 €	35 173 €	8 020 €



14. Vieux-Vy-sur-Couesnon-Sens de Bretagne

CARASTERISITIQUES GENERALES					
Longueur de l'itinéraire		3,9 km			
Communes concernées		✓ Saint-Aubin d'Aubigné ✓ Saint-Médard-sur-Ille			
Coût de l'aménagement		129 557 €			
Coût du jalonnement		3 196 €			
Coût d'entretien par an		5 826 € / an			
Coût total		138 579 €			
VOCATION					
Pôles générateurs de déplacements desservis		✓ Bourg de Sens-de-Bretagne ✓ Bourg de Vieux-Vy-sur-Couesnon			
Usagers cibles		✓ Utilitaires			
PRIORISATION TECHNIQUE					
Dangerosité	3 / 4	Coût	2/ 4	AU GLOBAL	1,8/ 4
Potentiel	1/ 4	Continuité	1/ 4		

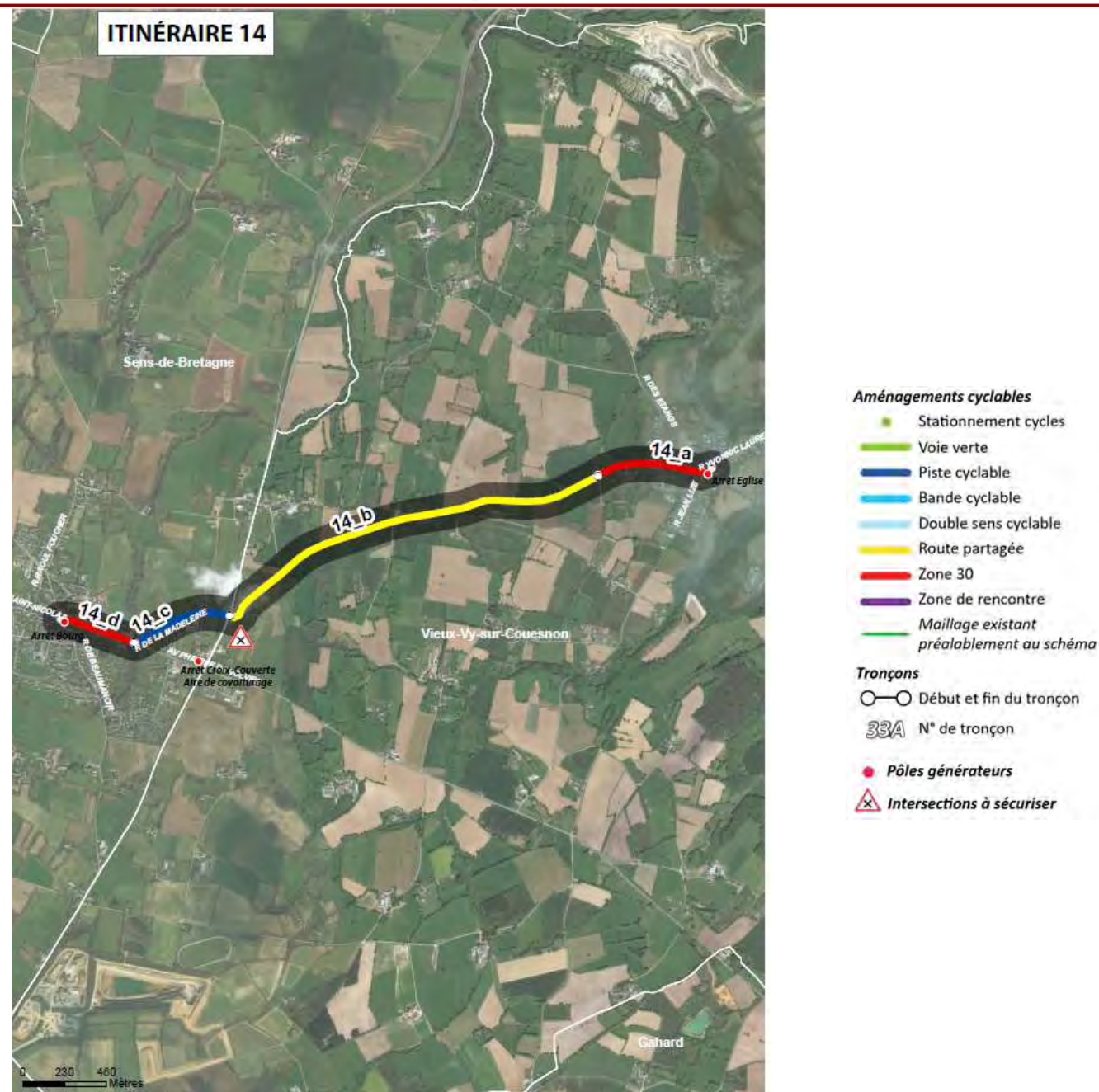
14a



14a



14. Vieux-Vy-sur-Couesnon-Sens de Bretagne



14. Vieux-Vy-sur-Couesnon-Sens de Bretagne

DÉTAILS DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS				
	Tronçons			
	14a	14b	14c	14d
Voie	Rue Pierre Hubert	D20	D20	Avenue Philippe de Volvire
Domanialité	Communale	Départementale	Communale	Communale
Longueur (m)	648	2 247	562	426
Revêtement préconisé	Enrobé	Enrobé	Enrobé	Enrobé
Aménagement existant	Chicanes + Lim 30	-	Chemins	Lim 30 + chicanes
Aménagement préconisé	Zone 30 (aménagement légers)	Route partagée 70	Piste cyclable unilatérale avec aménagements	Zone 30 (aménagement légers)
Remarques	-	Voire piste cyclable selon gestion foncière	-	-
Emprise foncière				
Coût de réalisation	25 912 €	2 247 €	84 351 €	17 048 €

