

PLAN de la MOBILITÉ en CENTRE-BOURG



PLAN de la MOBILITÉ en CENTRE-BOURG





PRÉAMBULE



M. GÉRARD BAZIN,
MAIRE DE LA MÉZIÈRE

Comment parler des mobilités de la commune sans éluder la question du centre-bourg de la Mézière ?

Le bourg originel de La Mézière s'est établi autour de l'église sur une place formant un triangle. Aux vues du cadastre napoléonien, le bourg s'organisait autour d'un axe Est-Ouest avec la rue de Macéria et la rue de la Flûme.

Au fil des temps, les flux comme les déplacements ont très nettement évolué et l'automobile est peu à peu devenue reine, comme sur l'ensemble des communes périurbaine. Le bourg s'est lui aussi adapté à la voiture, lui laissant de plus en plus de place au sein de l'espace public.

Aujourd'hui 87,9 % des Macériens utilisent leur automobile pour se rendre sur leur lieu de travail et 96% des ménages ont au moins une voiture. Evidemment, ces chiffres s'expliquent par la proximité immédiate du bassin d'emplois rennais engendrant de nombreux flux domicile-travail.

Cette forte proportion de déplacements réalisés en voiture entraîne, on le sait, de nombreux problèmes : congestion, stationnement, qualité de l'air, difficile partage de la voirie, vitesse et sentiment d'insécurité des piétons,... tous ces maux ne sont pas étrangers à notre bourg.

D'ailleurs, en 2010, les ex-Communautés de communes du Val d'Ille et du Pays d'Aubigné ont réalisé un schéma des déplacements et l'ancienne Communauté de communes du Val d'Ille s'était doté d'un schéma des modes doux. L'ensemble des communes se sont accordées sur un plan d'actions conjoint à l'échelle intercommunale comprenant notamment la création d'aires de covoiturage, de navettes estivales ou encore l'achat et location de Vélos à Assistance Électrique.

Face à ce constat, la municipalité a lancé une première étude de circulation autour du secteur des écoles avec le cabinet d'études Servicad. En parallèle, le radar pédagogique a permis d'élaborer des comptages de véhicules. Les élus ont souhaité élargir le débat à l'ensemble du bourg et plus précisément la place de l'église ainsi que les proches lotissements. De fait, il existe certains points bloquants : des lieux de congestion, des espaces inadaptés, des passages mal identifiés qui doivent être immanquablement repensés.

L'équipe municipale a souhaité aboutir à un plan d'actions qui sera mise en œuvre sur les prochaines années.

Cette réflexion a été l'occasion de recueillir les avis et les attentes des habitants en la matière. Les Macériens sont les principaux usagers de ce bourg, ils l'arpentent régulièrement pour aller à l'école, à la boulangerie, à la mairie ... A ce titre, ils ont été invités en tant qu'experts de ce bourg.

Trois tables rondes ouvertes se sont tenues dans l'intention de consulter les habitants à chaque étape de l'élaboration du document cadre :

- Le jeudi 31 janvier : Un *Atelier de la Mobilité* a été l'occasion d'échanger sur plusieurs thèmes phares tels que le partage de la voirie, la congestion, l'intermodalité, ...
- Le samedi 16 février : *Dans la peau d'un.e Macérien.ne* a été un atelier permettant de se projeter dans la peau de personnages effectuant des itinéraires à travers le bourg pour recenser les secteurs inadéquats et autres éléments urbains obstruants.
- Le jeudi 28 février : *Action / réaction* a été un colloque proposant aux participants d'émettre des solutions sous forme d'actions concrètes.

ÉVOLUTION DU BOURG DE LA MÉZIÈRE

Source GéoPortail



CARTE ÉTAT-MAJOR 1820-1866



VUE AÉRIENNE 1950-1965



VUE AÉRIENNE IGN



OBJECTIFS

Avec l'ambition que le futur plan prenne en compte les besoins de tous, ces temps d'échanges entre élus et habitants mais aussi commerçants et la communauté éducative ont eu pour but de recueillir les besoins et les attentes de l'ensemble des acteurs sur ce sujet.

La faisabilité des propositions des ateliers a été étudiée et celles retenues ont été chiffrées et incluses au programme d'actions.

À l'issue de la démarche, une soirée de restitution publique a permis à toutes et tous de découvrir les actions de la mobilité qui seront mises en œuvres dans le calendrier défini.

Le nouveau plan de la Mobilité du Centre-bourg de La Mézière vous est proposé dans ce document. Il permettra d'identifier les problèmes et dysfonctionnements, pour proposer une amélioration des déplacements dans le centre-bourg de la commune.

Il vise à :

- **RENFORCER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS,**
- **OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE BOURG,**
- **FACILITER L'USAGE DES MODES DOUX.**

COMMUNICATION AUTOUR DU PLAN DE LA MOBILITÉ EN CENTRE-BOURG





PLAN
de la
MOBILITÉ
en
CENTRE-BOURG

**SYNTHÈSE
DU DIAGNOSTIC**



ÉCHELON LOCAL

On compte aujourd'hui quatre déplacements par habitants et par jour dans l'agglomération rennaise, 3,3 pour les résidents du Pays de Rennes hors d'agglomération et 3,1 pour les habitants de l'ex-Communauté de communes du Val d'Ille et 3,2 pour les habitants de l'ex-Communauté de communes du Pays d'Aubigné (rapport de présentation du SCoT 2015).

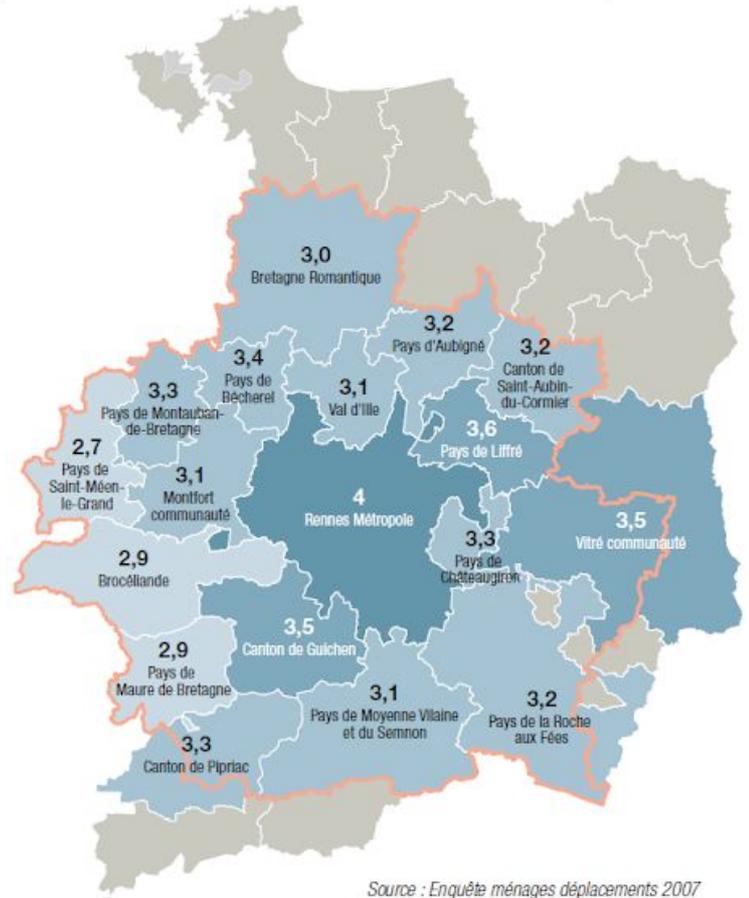
Sur le pays de Rennes 80 à 85% des kilomètres parcourus se font en voiture. Pour le SCoT, les enjeux dans le périurbain sont liés à la diversification des offres de mobilités ainsi que sur l'aménagement des espaces de proximité. En effet, de nombreuses alternatives à la voiture se sont développées telles que l'augmentation de transport en commun urbain et suburbain, du train dans le périurbain et le développement du covoiturage.

Le déploiement de ces alternatives n'a pas engrangé une baisse du trafic routier sur le pays de Rennes. Dans un contexte de croissance démographique, des solutions multiples sont encore à développer afin de baisser la part modale* de la voiture dans les déplacements quotidiens.

Part modale* : La part modale* des transports est mesurée en divisant le total des déplacements dans n'importe quelle période de temps par le nombre total de déplacements effectués sur la même période

LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

(NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS PAR HABITANT ET PAR JOUR)
Source AUDIAR



**PRÈS D'UN QUART DES ACTIFS
RÉSIDENT DANS L'AIRE
URBAINE HORS RENNES
TRAVAILLENT SUR LEUR
COMMUNE DE RÉSIDENCE. ILS
ÉTAIENT UN TIERS EN 1999.**



Aujourd'hui, ce sont les communes aux franges de Rennes Métropole, telles que Châteaugiron, Guichen, Liffré, La Mézière, Melesse, Noyal-sur-Vilaine, Montfort-sur-Meu, Janzé et Bréal-sous-Montfort qui enregistrent les plus gros volumes d'actifs sortant vers Rennes. Ces volumes d'actifs sortant sont compris entre 600 et 900 actifs, il est de 857 pour la Mézière. La majorité des actifs Macériens empruntent la RN 137 pour rejoindre le pôle d'emplois rennais.

Avec 4 644 habitants en 2015 et une croissance démographique forte (+1,5% par an entre 2010 et 2015 à La Mézière, Insee), la Mézière doit diversifier ses modes de déplacements autant pour améliorer la qualité de vie de ses habitants et la sécurité des usagers de la ville que pour préserver l'environnement naturel.

COMMUNES DES RÉSIDENTS DE LA COURONNE DE L'AIRE URBAINE DE RENNES (HORS COMMUNE DE RENNES MÉTROPOLE) LES PLUS ATTIRÉS PAR RENNES POUR LE TRAVAIL

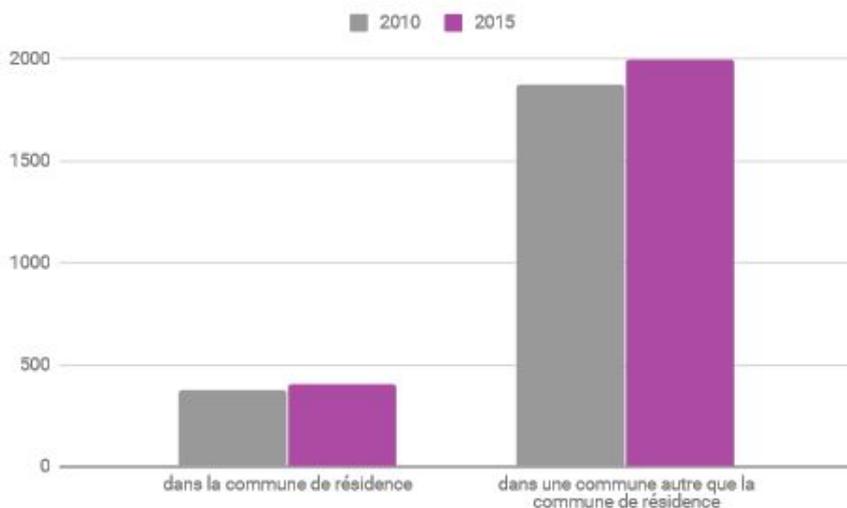
Source AUDIAR

	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS
Châteaugiron	889
Guichen	888
Liffré	880
La Mézière	857
Melesse	846
Noyal-sur-Vilaine	760
Montfort-sur-Meu	732
Janzé	702
Bréal-sous-Montfort	626

UNE COMMUNE TRÈS POLARISÉE

(PART DES ACTIFS MACÉRIENS TRAVAILLANT À LA MÉZIÈRE OU DANS UNE AUTRE COMMUNE)

Source Insee



UN AXE RN 137 PRIVILÉGIÉ

(TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2017)

Source Département d'Ille-et-Vilaine



ÉQUILIBRE ENTRE LA VIE LOCALE ET LA CIRCULATION DES VÉHICULES MOTORISÉS

En milieu urbain, les voiries ont le plus souvent deux types de fonction à remplir de façon concomitante : les fonctions qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés.

En zone 20 ou 30 la place dédiée à la vie locale est égale à la place dédiée à la circulation, puisque ces rues souvent commerçantes, sont très fréquentées notamment par les piétons. Ces zones permettent de faciliter la circulation des piétons de part et d'autre de la chaussée. Les rues limitées à 30km/h peuvent aussi servir à desservir les lotissements.

Malgré la création de la zone 30, il manque une certaine homogénéité qui ne favorise pas la compréhension pour les automobilistes. Certains passages sont à 30km/h, repassent à 50 pour revenir à 30. Il y a nécessité d'harmoniser la vitesse dans le bourg en proposant une zone 30 facilement identifiable.



Les entrées de zone 30 doivent être marquées par des aménagements appropriés cohérents qui incitent à ralentir et qui soient repérables en complément de la signalisation réglementaire.

On gagnera dans une même commune à conserver une homogénéité d'aménagement aux entrées des zones 30 afin de faciliter le repérage pour les usagers.

LÉGENDE :

- 20 km/h
- 30 km/h
- 50km/h



0 100 200 300 m



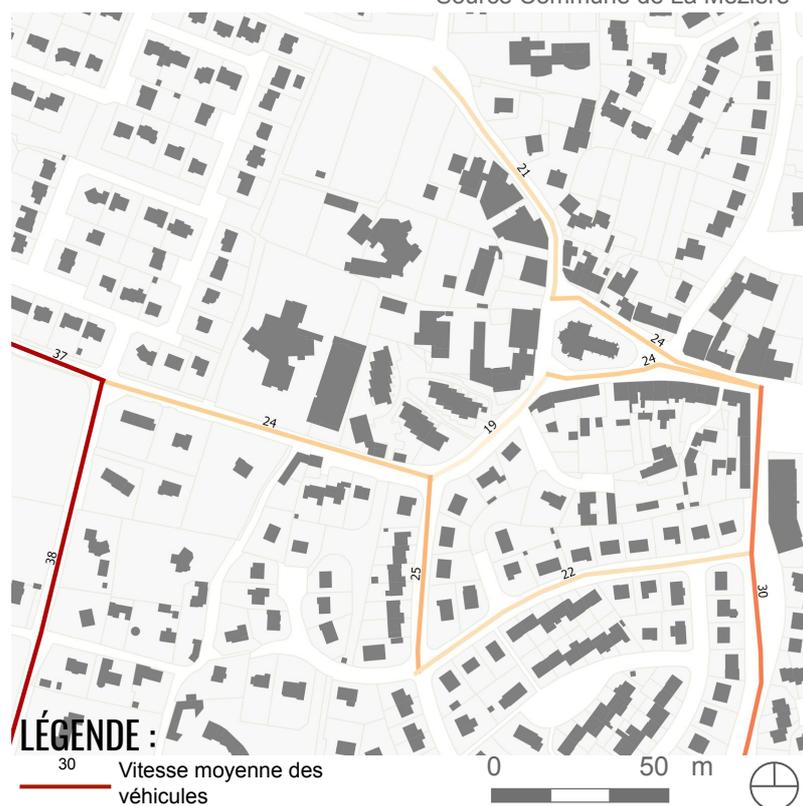
La perception d'une vitesse élevée est souvent confondue avec la notion de sécurité pour le piéton. Le piéton a un sentiment d'insécurité bien que les vitesses des véhicules soient relativement basses.

L'aménagement de l'espace public est nécessaire pour rendre plus sécurisant les modes actifs. Ainsi, les dispositifs habituels, dos d'âne et chicanes, qui répondent trop ponctuellement et trop brutalement à la nécessité de créer des obstacles en vue de réduire la vitesse, doivent céder leur place à des aménagements plus intégrés.

Une voirie étroite, cadrée par du végétal, peut atteindre le même objectif de diminution de la vitesse en plus d'améliorer l'espace public. Une contrainte de largeur minimum, 6m, existe néanmoins sur les voies départementales.

VITESSE MOYENNE DANS LES RUES DU CENTRE-BOURG DE LA MÉZIERÈRE

Source Commune de La Mézière



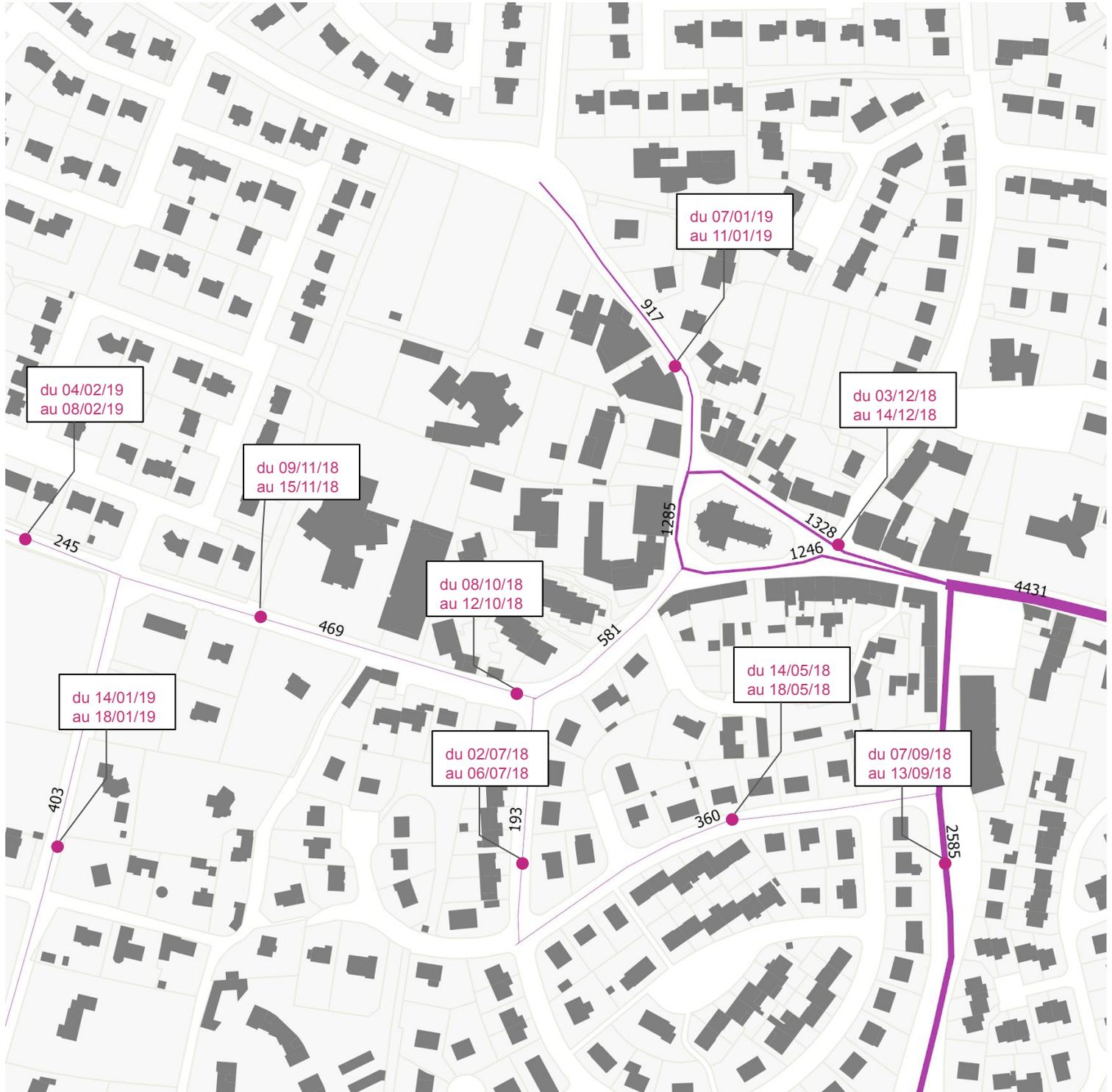
TYPE DE VOIE	LIEU D'IMPLANTATION	VIE LOCALE	AMÉNAGEMENT
LIMITATION À 50KM/H	Il s'agit de certaines avenues et voies inter quartiers importantes ainsi que la plupart des voies de zones d'activités. La place des véhicules motorisés prédomine.	La vie locale sur ces voies devient plus perceptible. Des « générateurs » de déplacements (commerces, services et équipements publics) s'insèrent dans le tissu urbain	Des dimensions souvent généreuses pour les véhicules motorisés.
ZONE 30	La limitation à 30 km/h est un compromis entre l'écoulement des trafics motorisés , la sécurité des piétons et des cyclistes.	La zone 30 est un espace public où doit prévaloir un équilibre entre les fonctions circulatoires et vie locale.	<ul style="list-style-type: none"> - Conservation des trottoirs, traversées piétonnes suggérées, pas d'aménagements cyclables - Largeur de chaussées adaptée et signalisation minimale ; priorité à droite privilégiée ; des stationnements pour constituer des chicanes
ZONE DE RENCONTRE OU ZONE 20	<ul style="list-style-type: none"> -Les rues où la fréquentation par les modes doux est particulièrement élevée -Les rues dont l'unique fonction circulatoire est la desserte locale de quartiers résidentiels 	La vie locale est prépondérante et les modes doux bénéficient d'une priorité générale sur les usagers motorisés.	Les véhicules circulent sur un espace piéton , la délimitation de cheminements piétons, sur trottoirs par exemple, n'est pas souhaitable.

FLUX ET MOBILITÉ AUTOMOBILE

Dans le cadre du Plan de la Mobilité du Centre-Bourg, la commune a réalisé plusieurs comptages à l'aide d'un radar pédagogique. Ces comptages ont été réalisés en semaine hors vacances scolaires.

TRAFIC MOYEN JOURNALIER (HORS WE)

Source Commune de La Mézière





LÉGENDE :

Nombre de véhicules

500

Double sens

Sens entrant

Sens sortant

du 07/01/19
au 11/01/19

Date de mise en place du radar

Echelle Trafic
Moyen journalier

Flux entrant

102 - 500
500 - 1000
1000 - 1500
1500 - 2000
2000 - 2392

Flux sortant

87 - 500
500 - 1000
1000 - 1500
1500 - 2000
2000 - 2500
2500 - 2768

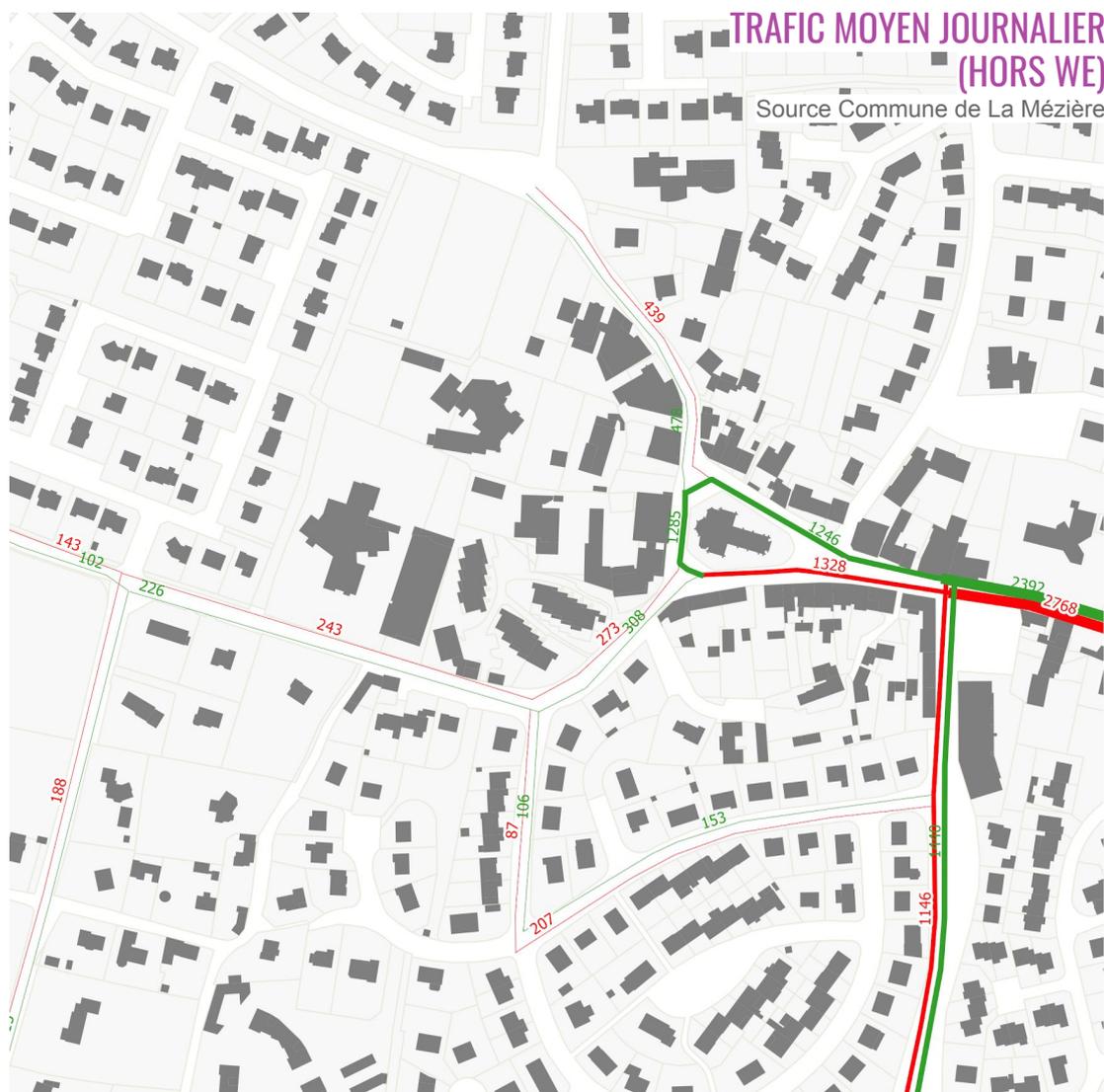
Echelle Heures
de pointe du
matin et du soir

Flux entrant

7 - 50
50 - 100
100 - 150
150 - 200
200 - 221

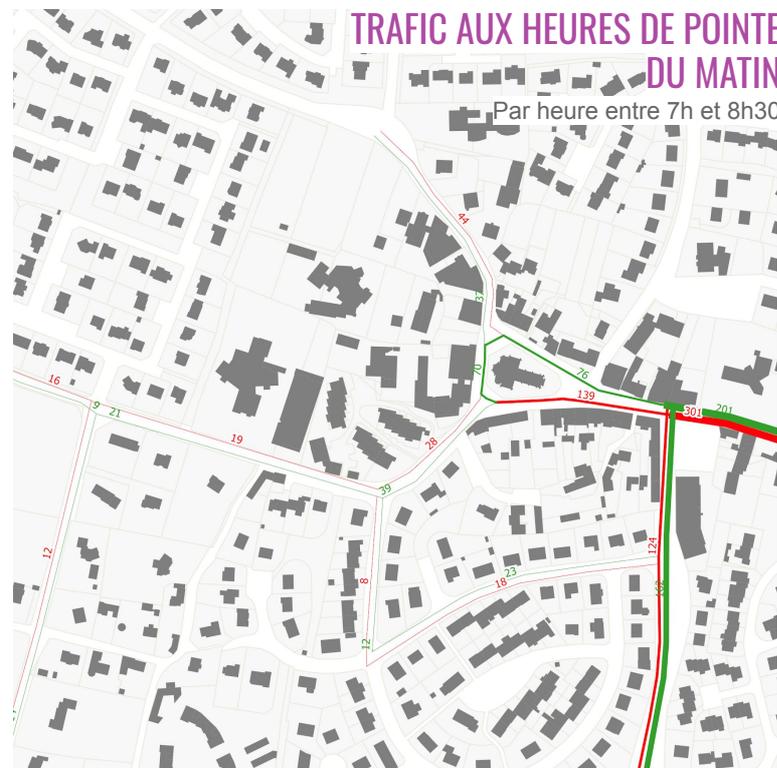
Flux sortant

11 - 50
50 - 100
100 - 150
150 - 200
200 - 250
250 - 262



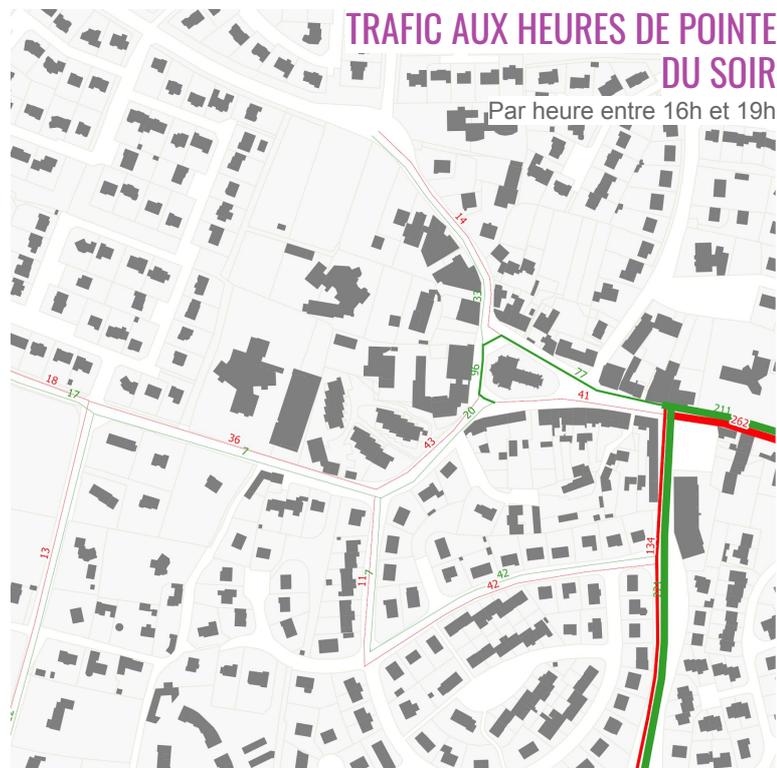
TRAFIC AUX HEURES DE POINTE DU MATIN

Par heure entre 7h et 8h30



TRAFIC AUX HEURES DE POINTE DU SOIR

Par heure entre 16h et 19h



Transport interurbain

TRANSPORT INTERURBAIN

Source Région Bretagne

La commune de La Mézière est desservie par la ligne 15 et 8a du réseau BreizhGo, compétence depuis la loi NOTRE de la Région Bretagne.

LA LIGNE 15 dessert 6 arrêts :

- Cap Malo
- La Perdriots
- Texue
- Macéria
- Glérois
- Cap Malo
- Montgerval

22 cars sont au départ de La Mézière en direction de Rennes, 23 au départ de Rennes en direction de La Mézière pour la ligne 15.

LA LIGNE 8a dessert 6 arrêts :

- Beauséjour
- Glérois
- Montgerval

3 cars sont au départ de La Mézière en direction de Rennes, 3 au départ de Rennes en direction de La Mézière pour la ligne 8a.

Les services sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant, dans la limite d'une place par car et uniquement depuis l'arrêt La Perdriots.



LÉGENDE :

- · — Ligne interurbaine
- Arrêt de car



0 100 200 300 m



3 idées concrètes pour améliorer les arrêts de car :

- Faire vivre un espace, développer des usages, «Cultiver son arrêt» avec un repère visuel original,
- Un arrêt offrant un espace déconnexion, de l'information, des consignes, un stationnement sécurisé pour quelques vélos à assistance électrique.
- Attirer de nouveaux usagers en développant un service de courses livrées à la sortie du bus.





PLEINE CHAUSSÉE	LA PERDRIOTAIS	TEXUE	MACERIA
TYPE DE VOIE	Communale	Communale	Communale
TRAFIC MOYEN JOURNALIER	2 500 véh/j	2 500 véh/j	4000 véh/j
LARGEUR DE LA VOIE	5m (demi-chaussée)	8m	6m
TYPE D'ARRÊT	Pleine chaussée	Pleine chaussée	Pleine chaussée
ARRÊT MATÉRIALISÉ AU SOL (TYPE ZIG ZAG)	Oui	1/2	Non
L'ABRI-VOYAGEURS (ÉQUIPEMENT)	Équipé	Moyennement équipé	Moyennement équipé
LA NATURE DU REVÊTEMENT AU SOL (STABILISÉ, UNIFORME, BANDE DE SÉCURITÉ)	Adéquat	Non adéquat	Non adéquat
SIGNALISATION VERTICAL (PANNEAU)	Oui	Oui	Oui
ECLAIRAGE	Oui	Oui	Oui
VISIBILITÉ DE L'ARRÊT (DU PIÉTON, DU POINT D'ARRÊT)	Forte	Moyen	Forte
VITESSE ADÉQUAT AU POINT D'ARRÊT	Oui	Oui	Oui
CHEMINEMENTS PIÉTONS ET/OU CYCLABLES VERS LES AIRES D'ARRÊT	Piéton et cyclable	Piéton et cyclable	Piéton
CHEMINEMENT PIÉTON AMÉNAGÉ SPÉCIFIQUE	Bien aménagé	Mal aménagé	Mal aménagé
STATIONNEMENT À PROXIMITÉ	Oui	Oui	Oui
TRAVERSER DE ROUTE EN SÉCURITÉ	Oui	Non	Non
PRÉSENCE D'ARRÊTS EN FACE À FACE	Oui	Non	Non

316 PLACES À 5 MINUTES À PIED DE LA PLACE DE L'ÉGLISE

STATIONNEMENTS À MOINS DE 300 MÈTRES DE LA PLACE DE L'ÉGLISE

Source La Mézière

LÉGENDE :

- Zone de stationnement
- 5 Nombre de places
- ♿ Place PMR



La Mézière dispose de 316 places de stationnement à 300 mètres de la place de l'église.

Les parkings disposant du plus grand nombre de places, se situent à proximité des équipements comme le cimetière, la mairie et la maison médicale. S'ensuit, les différents lotissements à proximité du bourg.

Enfin, il existe près de 100 places de stationnement à proximité directe des commerces dans la place de l'église et la rue de Macéria. 7 places PMR existent dans un rayon de 300 mètres.

Les problématiques de stationnement se cantonnent principalement au centre-ville et autour des écoles, où l'on retrouve l'offre commerciale, de services et les équipements publics. La réponse quantitative en matière de stationnement de proximité doit se faire au regard de l'offre de commerce présente et du temps d'achat.

La ville de La Mézière n'a pas encore opté pour une zone bleue dans le centre-ville, notamment autour de la place de l'église. Elle pourrait permettre de répondre à l'offre de commerce de proximité et de courte durée.



Les taux d'occupation varient en fonction de la journée. Néanmoins, le parking face à la mairie et les places de stationnement autour de l'église sont globalement utilisées de manière constante. A noter que des voitures ventouses, parfois liées au covoiturage, empêchent un "turn-over" de ces places à proximité directe des commerces.

Les parkings plus en retraits sont peu souvent pleins. Malgré un nombre important de places disponibles, le parking rue de Montsifrot connaît un faible taux d'occupation, puisqu'il est utilisé seulement par le personnel des agents de la maison médicale, les riverains, les patients et le matin par les parents d'élèves. Le parking du cimetière et de l'école maternelle sont utilisés par le personnel de l'école et les parents d'élèves et sont donc faiblement occupés le weekend et en journée (forte affluence sur une courte période). Le soir, les parkings à l'intérieur des lotissements connaissent de plus forts taux d'occupation, c'est-à-dire, des taux compris entre 40 et 60%.

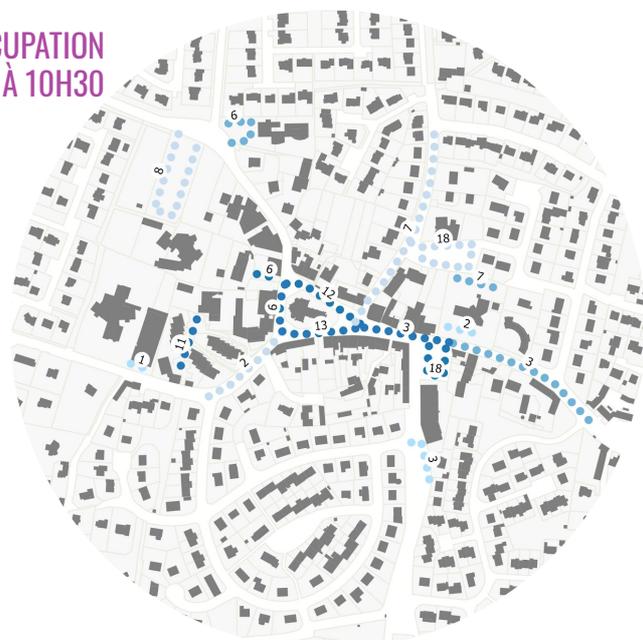


Plus que l'éloignement, c'est la "distance psychologique" entre le commerce et le stationnement qu'il faut réduire. Un parking paraîtra toujours plus loin si le parcours est mal aménagé.

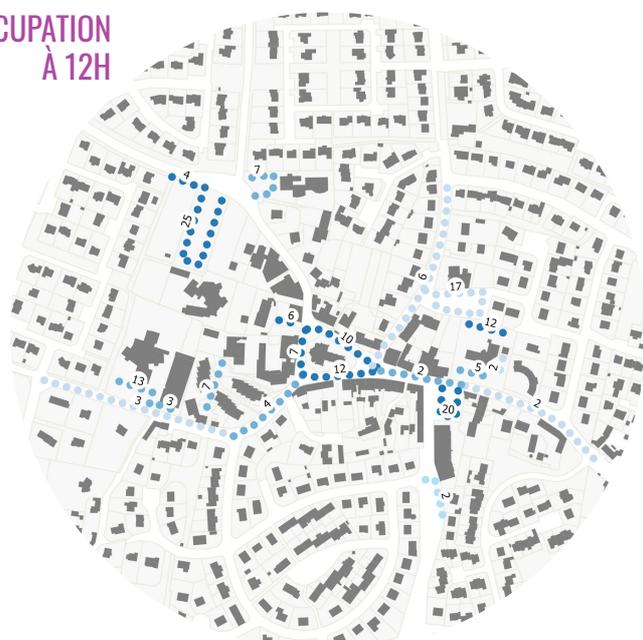
En revanche, si l'accès se fait via un parc avec des jeux pour enfants et autres équipements d'agrément, la distance psychologique s'en trouvera fortement réduite.

*Guide pour l'aménagement de voiries
Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat,
de la Construction*

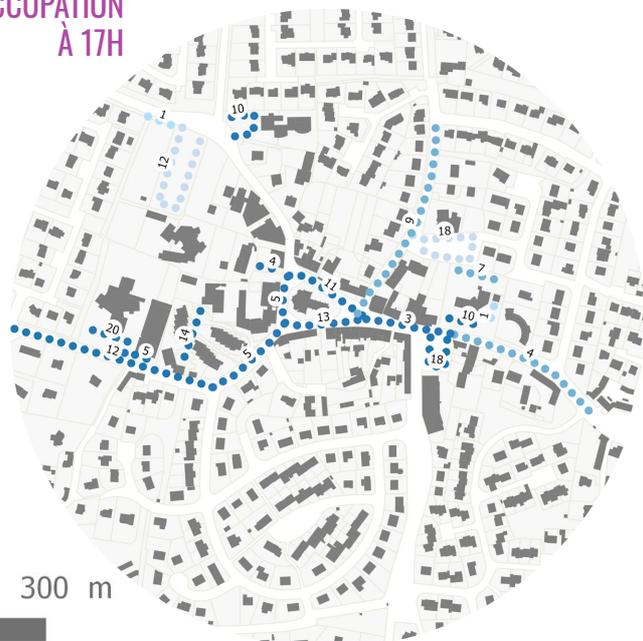
TAUX D'OCCUPATION
À 10H30



TAUX D'OCCUPATION
À 12H



TAUX D'OCCUPATION
À 17H



LÉGENDE :

Taux d'occupation
en pourcentage

- 13 - 20
- 20 - 40
- 40 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100



0 100 200 300 m



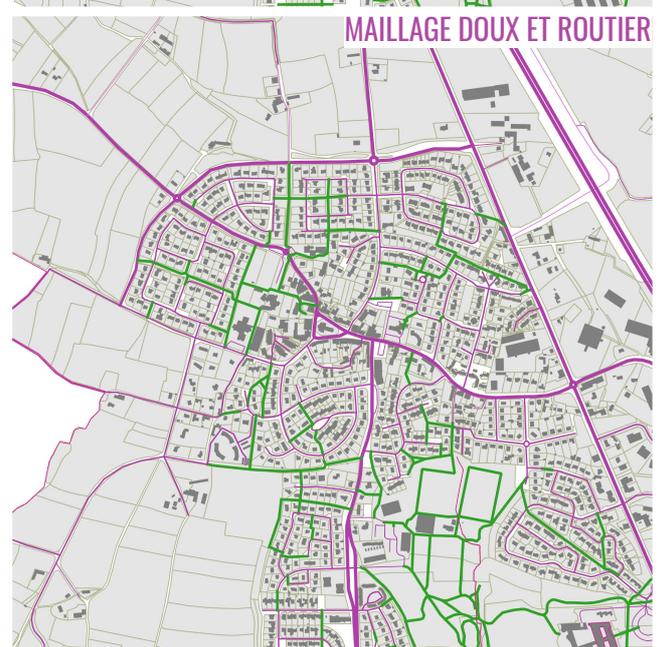
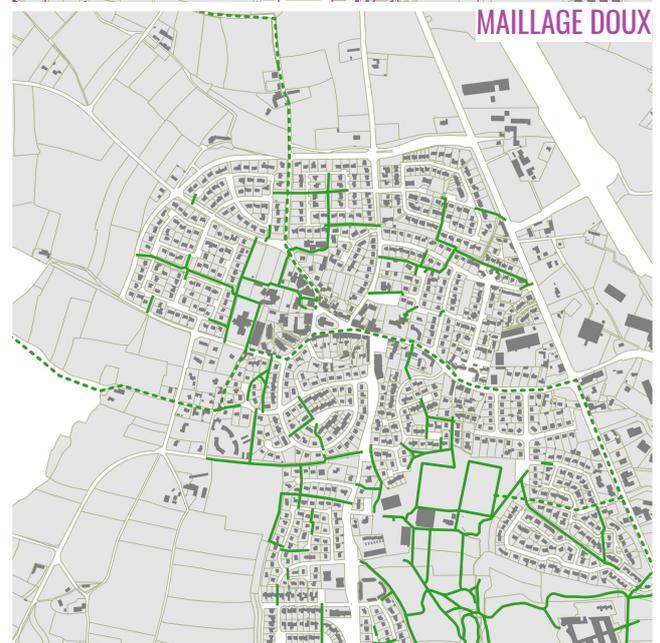
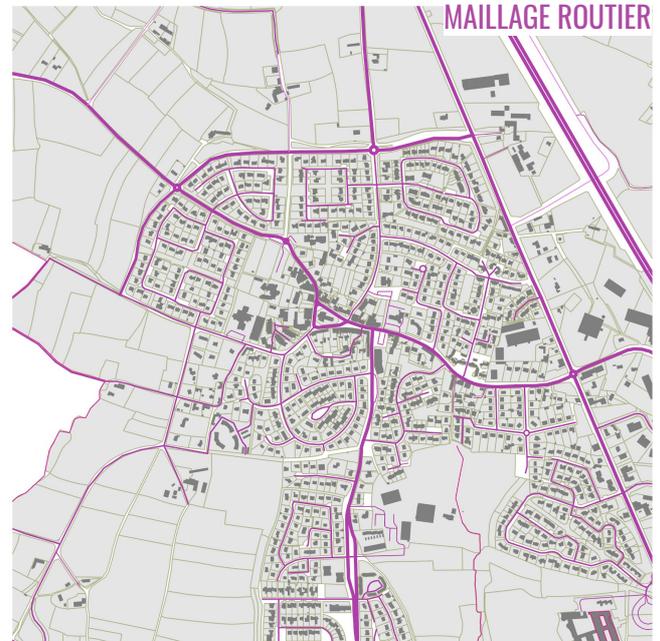
UN MAILLAGE PIÉTONNIER DENSE

Les venelles traversant la commune sont utilisées par les piétons et les cyclistes. Elles se concentrent autour des équipements sportifs et scolaires ainsi qu'à l'intérieur des lotissements. Les venelles permettent de rejoindre les places et lieux concentrant les équipements en toute sécurité. La Mézière est riche de ce maillage permettant à la majorité des habitants des lotissements de rejoindre le centre-bourg par ces voies douces..

Depuis plusieurs années, la municipalité s'efforce de bitumer ces voies douces pour les rendre accessibles par tous temps. Un effort supplémentaire semble nécessaire, afin tout d'abord de faire connaître ce réseau, mais aussi de poursuivre l'aménagement de ces voies en les éclairant par exemple.

En revanche, certains passages sont difficilement accessibles aux cyclistes. En effet, des barrières urbaines bloquent le passage. A l'origine, ces barrières ont été installées pour empêcher les deux-roues motorisées de les emprunter.

Une attention toute particulière est aussi à apporter aux connexions entre ces voies. Ainsi tout le travail doit résider à proposer des trajets en quittant le moins possible ces voies sécurisées. En outre, des réaménagements sont probablement à réaliser pour mettre en sécurité les piétons et cyclistes lorsqu'ils sortent de ces voies pour arriver sur la chaussée. Ces aménagements peuvent se concrétiser par un passage surélevé, un "stop" pour les voitures ou une signalétique au sol.



LÉGENDE :

- Voie routière
- Voie douce
- - - Pistes / bandes cyclables



0 100 200 300 m



ACCESSIBILITÉS DES TROTTOIRS ET PASSAGES PIÉTONS SUR LES AXES PRINCIPAUX

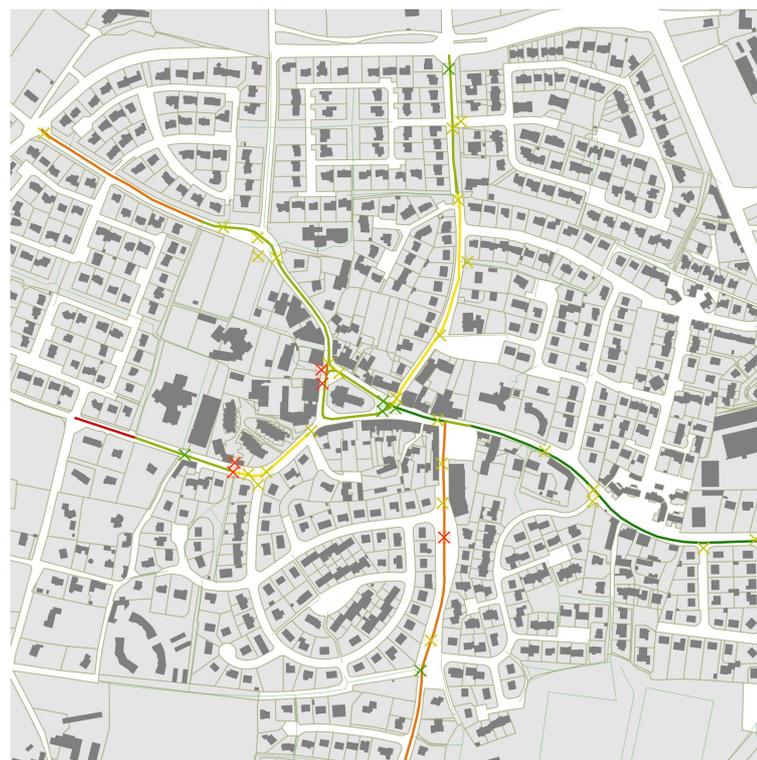
Source La Mézière

La carte sur l'accessibilité piétonne et la sécurité des rues (à droite) est construite à partir de plusieurs critères qui sont :

- La taille des trottoirs,
- La signalisation (feux de signalisation, marquage au sol...),
- Revêtement,
- Qualité,
- Eclairage,
- Podotactile,
- Aménagement de zone de repos (banc)
- Mobilier urbain (poubelles...),
- Passage piéton,
- Stationnements réservés aux PMR (Personne à Mobilité Réduite).

Les rues sont examinées non seulement sous l'angle du respect de la réglementation, mais aussi en ayant à l'esprit la notion d'ergonomie du déplacement. Une attention particulière est également portée à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite.

Récemment, la mise en place de plateaux surélevés a permis à la fois de réduire la vitesse dans le centre-ville (pour les véhicules en provenance de la rue de Texue et rue de Maceria notamment) et de sécuriser la traversée des piétons. Les passages piétons surélevés ont aussi été aménagés pour être accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite ainsi qu'aux personnes non ou mal voyantes (mise en place de bandes podotactiles et des poteaux de balisage pour passage piéton).



LÉGENDE :

Accessibilité du trottoir

- Bonne
- Relativement bonne
- Difficile
- Très difficile

Sécurité du passage piéton

- ⊗ Sécurisée
- ⊗ Adaptée
- ⊗ Mal adaptée



0 100 200 300 m

En revanche, des passages piétons sont parfois effacés et peuvent être dangereux pour les piétons.

D'autres en revanche pourraient être plus visible grâce à une signalisation verticale.

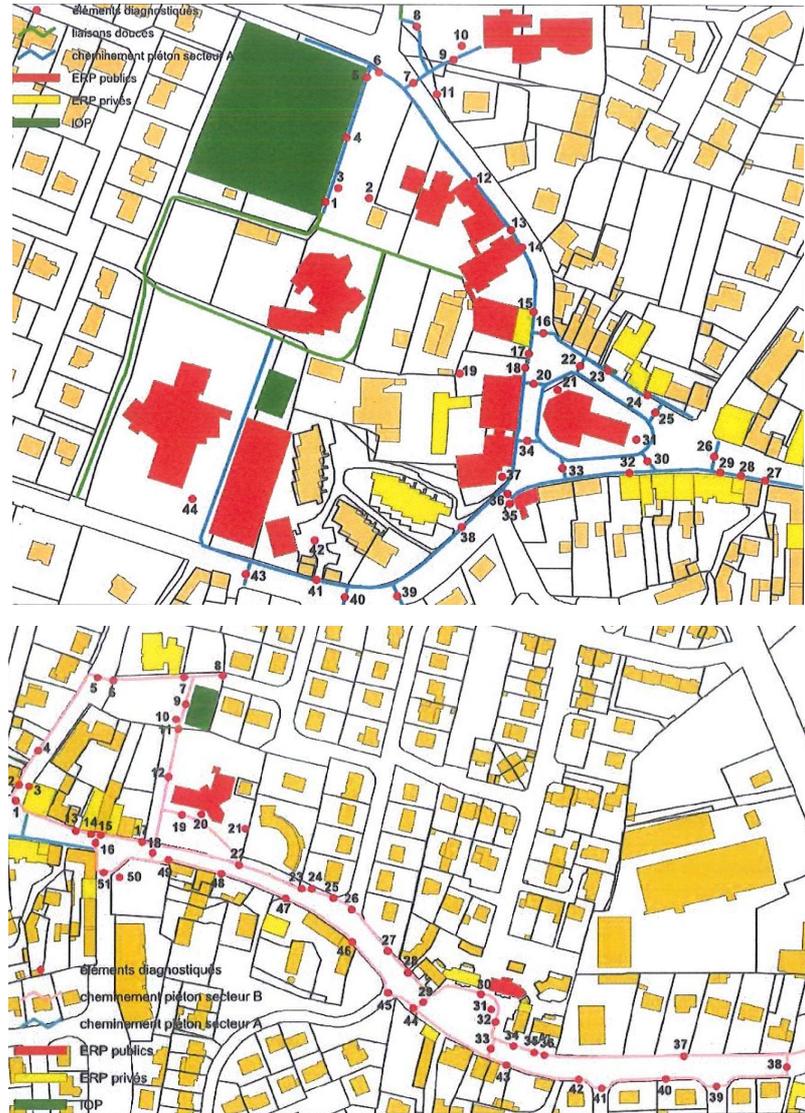
De nombreux carrefours sont encore non équipés de poteaux de balisage et de bandes podotactiles. De plus, certaines sorties de voie douce ou venelles ne débouchent pas sur un passage piéton.

ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

En France, 20% de la population souffrent d'un handicap. C'est pour cela, que la chaîne de déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leurs intermodalités, doit être organisée pour permettre l'accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à la mobilité réduite. Plus qu'une application réglementaire, c'est un enjeu social et humain que les collectivités doivent intégrer dans leurs politiques.

Pour rappel, l'accessibilité s'adresse en premier lieu « aux personnes, qui atteintes d'une incapacité (physique, visuelle, auditive, cognitive, etc) rencontrent des difficultés pour se déplacer ». Toutefois, cette notion d'accessibilité va bien au-delà de la prise en compte des besoins particuliers des personnes handicapées : c'est l'ensemble de la population qui bénéficie des mesures d'amélioration de l'accessibilité et de la voirie et de l'espace public.

La commune de La Mézière et l'ex-Communauté du Val d'Ille ont diagnostiqué l'accessibilité de la voirie et des espaces publics en 2013 afin de se conformer à la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Le diagnostic de ce plan à fixer les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune. Il fait l'état des lieux entre autre, sur les cheminements piétons, les passages piétons, les zones de stationnements, ...



A partir de la réflexion sur l'accessibilité, il est possible de développer une vision globale de la qualité de l'espace public. Cette vision élargie doit permettre des améliorations pour toutes et tous : qualité de vie urbaine, meilleure sécurité en ville... L'accessibilité permet leur usage sans dépendance pour toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité.



Les fiches terrain du PAVE ont permis de relever l'ensemble des points de non-conformité avec la loi de 2005. Elles proposent, entre autre, des améliorations à mettre en place afin de rendre conforme l'équipement ou la voirie.

Il a été constaté que plus des 2/3 des aménagements à mettre en place ont un coût inférieur à 500 euros HT voire inférieur à 100 euros HT pour près d'un tiers des actions recensées.

Les services techniques ont, depuis plusieurs années, pris en compte ces recommandations et plusieurs chantiers de voirie ont permis de réajuster et de mettre en conformité l'espace public. La pose de pictogrammes, le déplacement d'obstacles et l'entretien régulier de la végétation font partie de ces aménagements.



FICHES TERRAIN

Source Etude 2013 Ville de La Mézière et Communauté de Communes du Val d'Ille

Fiche de non-conformité n°6 : obstacle - mobilier urbain sur cheminement

Secteur : C Adresse : Rue de Texue N° des non-conformités : N°3, 5, 11 et 17

LOCALISATION

ILLUSTRATIONS

RECOMMANDATIONS

COMMENTAIRES ET EXPLICATIONS

Fiche de non-conformité n°1 : traversée piétonne

Secteur : C Adresse : Rue de Texue N° des non-conformités : N°27 et 41

LOCALISATION

ILLUSTRATIONS

RECOMMANDATIONS

COMMENTAIRES ET EXPLICATIONS

Fiche de non-conformité n°2 : bordure

Secteur : C Adresse : Rue de Texue N° des non-conformités : N°5, 11 et 17

LOCALISATION

ILLUSTRATIONS

RECOMMANDATIONS

COMMENTAIRES ET EXPLICATIONS

Fiche de non-conformité n°3 : bordure

Secteur : C Adresse : Rue de Texue N° des non-conformités : N°3, 5, 11 et 17

LOCALISATION

ILLUSTRATIONS

RECOMMANDATIONS

COMMENTAIRES ET EXPLICATIONS



PLAN
de la
MOBILITÉ
en
CENTRE-BOURG

SYNTHÈSE
DE LA CONCERTATION

MÉTHODOLOGIE

Outre la mobilisation interne des services, le Comité de Pilotage a été régulièrement consulté sur la mise en place du Plan de la Mobilité en Centre-Bourg.

Parallèlement et au-delà des organes de suivi et de validation (comités techniques et de pilotage), la démarche du Plan de la Mobilité s'est attachée à recueillir régulièrement l'avis de la population via des "panneaux à idées" disposés dans la médiathèque et la mairie et des ateliers de concertation où de nombreuses personnes se sont mobilisées sur 3 réunions de travail.

Le projet de Plan de la Mobilité est issu de ce travail collectif : d'un diagnostic partagé vers un projet articulé autour de 9 fiches actions programmées dans le temps. Il est également le fruit d'un arbitrage politique, technique et financier.

C'est un document d'orientation qui définit les priorités d'actions, leur cohérence pour mettre en œuvre un véritable changement d'approche du système de mobilité, non plus axé sur la voiture individuelle exclusivement mais sur un équilibre entre les modes, une offre adaptée à chaque contexte sur le territoire (le bon mode au bon endroit) et une articulation plus fine entre la politique de mobilité et l'urbanisme.

C'est un document de programmation qui s'appuie sur un phasage qui traduit un équilibre entre l'ambition des élus pour ce territoire, les attentes légitimes de la population en termes de service public et de qualité de vie et le réalisme dans la programmation des actions dans un contexte économique contraint. La commune se dote d'une vision de sa politique de déplacement à échéance : court terme (2 ans) et moyen terme (4/5 ans).

```
graph LR; A[Atelier de la Mobilité] --> B[Groupes de rencontre]; B --> C[Restitution publique];
```

Atelier
de la
Mobilité

Groupes
de
rencontre

Restitution
publique



Compte tenu des enjeux majeurs associés à la promotion d'une nouvelle mobilité, la municipalité a souhaité que ce projet s'enrichisse des avis, des remarques et des suggestions des acteurs impliqués dans la vie de Cité.

Ces temps d'échanges thématiques permettent de nourrir le projet de l'expertise d'usage des habitants qui se mobilisent dans le domaine des déplacements, de l'environnement et du cadre de vie. Ce dispositif participatif vient alimenter les réflexions menées dans le cadre des études techniques, apporter des éclairages, des idées, des attentes, pour bâtir un projet partagé.

Chacun des ateliers correspond dans son fonctionnement à une étape d'élaboration du document cadre. Le premier atelier correspond à l'élaboration d'un diagnostic commun. Le second atelier tente de mettre en lumière les dysfonctionnements réels. Enfin le dernier atelier permet de proposer des solutions techniques.

Non seulement les habitants ont été consultés à travers 3 ateliers de la Mobilité mais la commune a par ailleurs réalisé des réunions parallèles avec les commerçants et la communauté éducative, acteurs incontestables de ce centre-bourg.

ATELIER N°1 : ATELIER DE LA MOBILITÉ

Pour cette première table ronde, intitulée Atelier de la Mobilité, il a été demandé aux participants de se mettre en binôme et de mener une réflexion sur le thème inscrit :

- Transports collectifs, modes doux, intermodalités,
- Cœur de ville apaisé,
- Sécurité & gestion de la circulation.

Pour ce faire, les participants ont été invités à noter leurs réflexions sur les post-it mis à leur disposition.

Au bout de 5 minutes les binômes ont fusionnés avec un autre groupe afin d'élargir leurs idées et ainsi de suite. Ces idées issues de ce débat « boule de neige » ont été compilées et inscrites sur un panneau. Un premier temps de restitution a été l'occasion d'échanger entre les trois groupes sur les idées qui ont découlé de ce temps d'échange.

Le deuxième temps d'échange de cet atelier a permis aux participants de creuser et épaissir leurs idées. Des questions ont été posées à l'ensemble des membres qui ont pu y répondre directement sur feuilles.

TRANSPORTS COLLECTIFS, MODES DOUX, INTERMODALITÉS

- Quel place pour le transport collectif dans le bourg ?
- Quels aménagements pour les vélos ?
- Comment aller au centre-bourg à pied ? Le fait-on ?
- Et les nouveaux modes de transport ? Trottinette électrique ?
- Comment articuler tous ces modes ?

CŒUR DE VILLE APAISÉ

- Comment réduire la place de la voiture dans l'espace public ?
- Quelle stratégie en termes de stationnement, de vitesse ?
- Quels impacts sur l'aménagement de l'espace public ? Quelle place pour les vélos et piétons ?
- Quelles enjeux en termes de développement urbain ?

SÉCURITÉ & GESTION DE LA CIRCULATION

- Comment améliorer la sécurité dans les déplacements, pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes ?
- Comment organiser la circulation pour les différents types de trafic ?
- Quels services promouvoir ?
- Quels sont les enjeux associés aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, dans ce cadre ?





**ATELIER DE LA MOBILITÉ
LE 31 JANVIER 2019**



TABLE 1 : TRANSPORTS COLLECTIFS, MODES DOUX, INTERMODALITÉS

“Réaménagement des abribus. Il manque de bancs, de l'éclairage pour rejoindre les arrêts de car ou encore d'arrêt de régulation des cars”

“Meilleure prise en compte des pistes cyclables lors des travaux. Trop souvent les chantiers s'étalent sur trottoirs et pistes cyclables”.

“Manque de cohérence dans le réseau cyclable et d'une réelle continuité du réseau”

“La signalétique pour piétons n'est pas assez visible, des panneaux pour rejoindre les équipements seraient bienvenus”

TABLE 2 : CŒUR DE VILLE APAISÉ

“Pour rendre le coeur de ville apaisée, il faudrait passer toutes les voies autour de l'église en zone de rencontre”

“Le Center-bourg est impraticable à 8h30, il faut améliorer la sécurité des piétons autour de l'église sur ce créneau”.

“Les zones les plus dangereuses : autour de l'église – rue de Texue – rue de Macéria.”

“Mise en place d'un marquage au sol pour les cycles aux traversées.”

TABLE 3 : SÉCURITÉ & GESTION DE LA CIRCULATION

“Signalisation défectueuse autour des salles de sports.”

“Repenser la zone 30. En effet les indications ne sont pas nette. Les zones 30 devraient être davantage signalées : par un plateau ralentisseur par exemple.”

“Améliorer l'accès aux commerces avec la mise en place d'arrêts minutes ou d'une zone bleue pour éviter les voitures tampons.”

“Améliorer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduites dans le bourg surtout par le réaménagement des trottoirs.”



PLAN de MOBILITÉ CENTRE-BOURG

TABLE n°1 Transports collectifs, modes doux, intermodalités Comment articuler tous ces modes ?

- Améliorer la communication sur les offres de transport
- Créer une page sur le site de la région recensant tous les modes de transport
- Opérer des opérations pour inciter à utiliser des modes de déplacement autre que la voiture
ex - Des familles mobilité



ATELIER DE LA MOBILITÉ LE 31 JANVIER 2019

PLAN de MOBILITÉ CENTRE-BOURG

TABLE n°1 Transports collectifs, modes doux, intermodalités Comment aller au centre-bourg à pied ? Le fait-on ?

- Améliorer la signalétique ; indiquer des durées des parcours
- Améliorer l'éclairage des chemins
- Baliser les itinéraires avec des gilettes pas
- Sécuriser des traversées de route
- Indiquer des parkings
- Plan des parcours, qui sont méconnus



PLAN de MOBILITÉ CENTRE-BOURG

TABLE n°2 Coeur de ville apaisé Comment réduire la place de la voiture dans l'espace public ?

- Améliorer les parkings autour du centre
- Création de parkings
- Interdiction sur des places horaires des véhicules dans le centre
- Zone 30km/h
- **UNE VOIE DE CIRCULATION : ne pas limiter l'accès à l'espace**
- Dépense finale
- Limiter le stationnement à quelques places (livraison etc...)



PLAN de MOBILITÉ CENTRE-BOURG

TABLE n°2 Coeur de ville apaisé Quelle stratégie en termes de stationnement, de vitesse ?

- Zone 20 / Espace partagé avec diminution du nombre de place de stationnement + création de chicanes vertes
- Plus de dos d'âne, de ralentisseurs ou de chicanes pour réduire la vitesse sur les rues arrivant sur la place de l'église
- Création de dépôt-minute près des écoles pour fluidifier la circulation de tous (piétons, vélos)
- * **Vegetalisation du bourg**
- Effacement des trottoirs pour espace partagé
- Créer des parkings périphériques sur le territoire de Chevance pour désengorger le centre-bourg et éviter le passage dans le bourg pour les écoles
- Pourquoi pas un centre-bourg totalement piéton et vélo, avec voie de contournement ?



PLAN de MOBILITÉ CENTRE-BOURG

TABLE n°3 Sécurité & gestion de la circulation Quels sont les enjeux associés aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, dans ce cadre ?

- Panneau lumineux pour info sécurité routière
- Panneaux au sol lumineux au feu rouge : partage de la rue piétons, vélos, voitures
- Passages piétons plus larges



PLAN de MOBILITÉ CENTRE-BOURG

TABLE n°3 Sécurité & gestion de la circulation Quels services promouvoir ?

- Agent Police Municipale
- Ramassage Scolaire en Rasade .ou
- Autre ?
- Agent de traversée pour enfants "Passage Piétons"
- Gilets jaunes pour les enfants scolaires (déplacement)



ATELIER N°2 : DANS LA PEAU D'UN.E MACÉRIEN.NE

Pour ce second atelier, il a été demandé aux participants de se mettre dans la peau d'un ou d'une Macérienne. Les participants ont été répartis en trois tables.

Chaque groupe a eu devant lui une carte regroupant les routes et les voies douces de la commune : c'est-à-dire les petits passages, chemins piétons, venelles, etc...

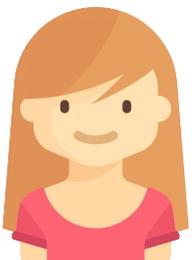
Dans un premier temps ils ont dessiné le parcours du Macérien ou de la Macérienne en limitant au maximum le recours à la voiture individuelle et en prenant en compte les difficultés que peuvent rencontrer les personnages.

Par la suite, ils ont réalisé sur place leurs parcours, observé et annoté sur une feuille prévue à cet effet, les aménagements en place et difficultés rencontrées : Taille des trottoirs, signalisation défailtantes, revêtement au sol, éclairage ou non, aménagement de zone de repos, mobilier urbain, emplacement des passages piétons, et observations diverses.

Enfin, les participants sont venus rapporter sur plan leurs ressentis, et émettre des hypothèses d'aménagement.



Léo est en CM2 et vient de finir l'école mercredi. Il passe manger chez lui Allée du Bois de la Garenne puis se rend au basket Salle Orion.



Isabelle habite Gévezé et doit se rendre au collège où elle enseigne les mathématiques.



Josette habite rue François Guihard et va régulièrement à la maison médicale puis à la pharmacie.



**ATELIER DE LA MOBILITÉ
LE 16 FÉVRIER 2019**



ATELIER N°2 : DANS LA PEAU D'UN.E MACÉRIEN.NE



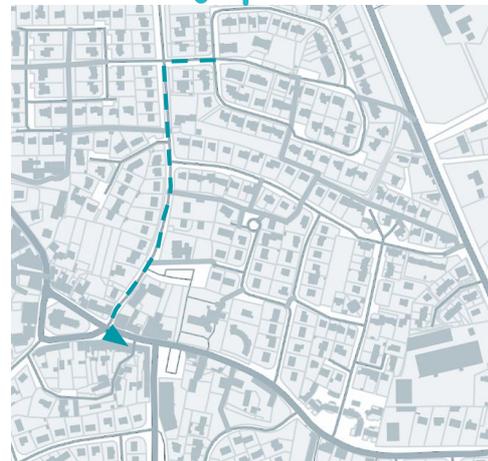
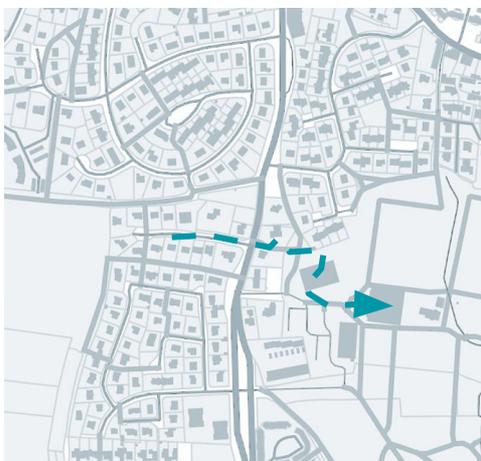
1. Dessiner votre parcours



2. Réaliser le parcours dans la peau d'un.e Macérien.ne



3. Observer annoter, et rapporter nous votre ressenti





ATELIER N°2 : DANS LA PEAU D'UN.E MACÉRIEN.NE

Barrières croix saint-André manquantes face au restaurant

Trottoir trop haut. Débouchée de cheminement piétons sur chaussée.

Proposition : Ralentisseur et signalisation "école"

Passage piéton au rond-point manquant et interruption de piste cyclable

Ne pas urbaniser le petit bois très agréable

Passages piétons et vélos manquants.

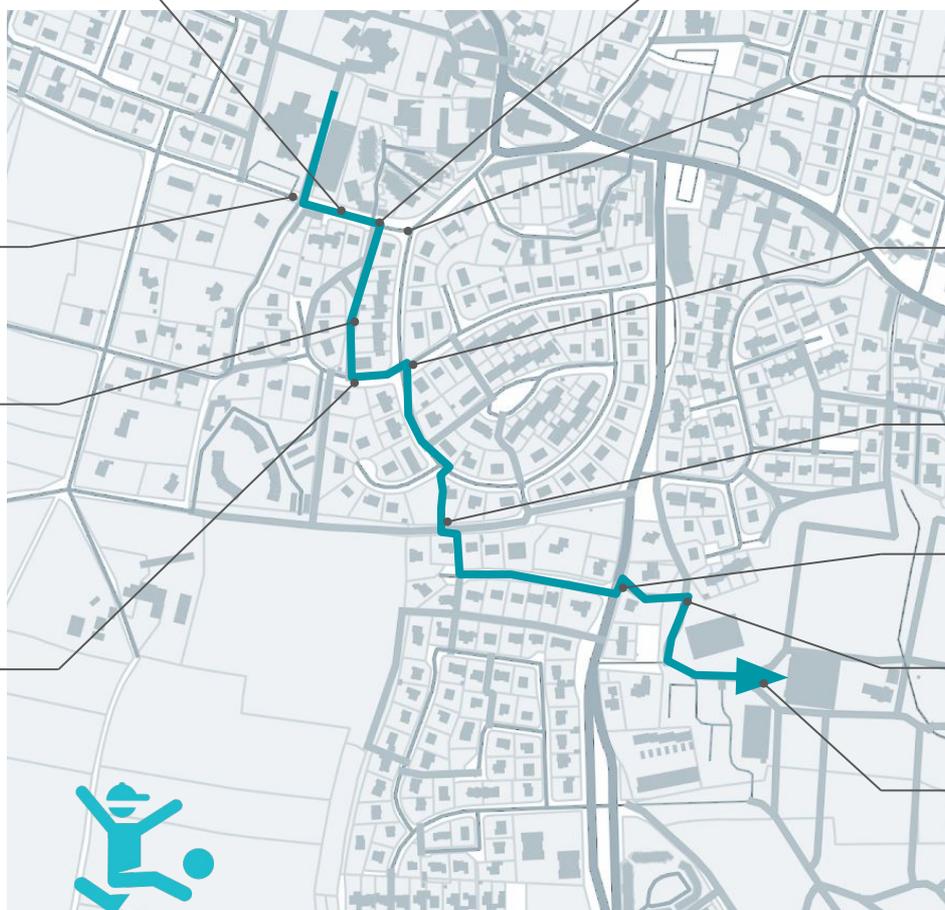
Passages piétons et vélos manquants.

Cheminement à matérialiser sur le parking

Suppression du panneau "fin de limitation à 30".

Proposition : élargissement du trottoir et revêtement sablé et éclairage à mettre en place.

Pas de barrière ni de passage piéton. Mise en place d'une signalétique pour piéton.





ATELIER N°2 : DANS LA PEAU D'UN.E MACÉRIEN.NE

Trottoir sur la placette non adapté. Sa hauteur est trop importante. Les haies des particuliers sont à tailler. Pas de passage piéton au sein du lotissement.

Les haies des particuliers bloquent le passage.
Proposition : Journée éco-citoyenne (vente de composteur, ...)

Une chicane en bois à supprimer sur les deux présentes. Revoir le cheminement : végétation envahissante, forme de la pente.

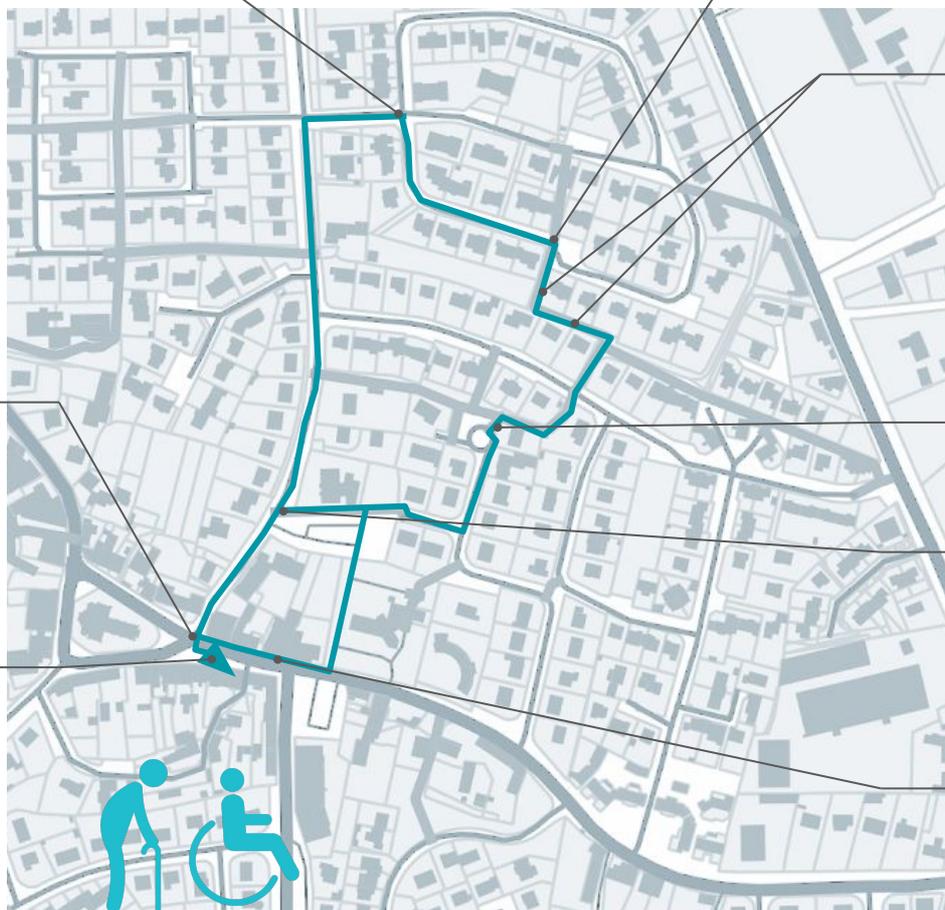
Trottoir trop étroit. Une grille d'égout est obstruante.
Proposition : élargir le trottoir d'un seul côté.

Réfection de la placette à revoir (trottoir, végétation,...)

Enlever plot de la maison médicale.
Problème de dénivelé.

Le passage piéton manque de visibilité et d'accessibilité.
Proposition : Reculer le grand pot de fleur.

Problème de largeur de trottoir devant l'épicerie et problème de dénivelé.



ATELIER N°3 : ACTION / RÉACTION

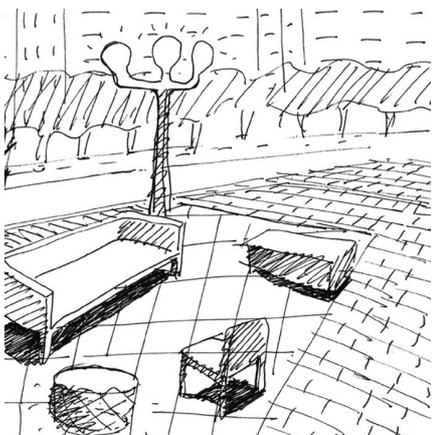
Ce dernier atelier a été l'occasion de passer du diagnostic conjoint et aux remarques à des propositions sur plan, de la concertation en phase projet. Le diagnostic réalisé dans les précédents ateliers a permis d'émettre des solutions dans ce dernier atelier. Les solutions se devaient d'être précises puisque les participants ont dû proposer une mise en œuvre : contraintes techniques, matériaux, contrainte pendant les travaux, coût éventuel.

Pour ce dernier atelier, il a été proposé de réaliser des fiches actions. Ces fiches proposent des actions que la municipalité peut mettre en place. Chacune des trois tables a été associée à une problématique. Chaque groupe devait produire 3 fiches action, avec écrit dessus des problématiques propres au thème de la table et qui sont majoritairement revenus dans les deux premiers ateliers.

Les participants ont dû expliquer sur ces fiches :

- La solution proposée et sa mise en œuvre : c'est-à-dire une explication précise de la solution et sa mise en œuvre : travaux souhaités, mobilier urbain, emprise, coût potentiel, mise en place pendant les travaux, ...
- La situation dans le bourg : un croquis, un schéma, un dessin de son emprise ; une véritable ébauche de projet. Pour cela, des plans associés aux problématiques ont été distribués afin de proposer la vue la plus fidèle possible des projet des habitants.

Plus les participants étaient précis dans leurs propositions plus il est facile pour les services de pouvoir mettre en place de manière juste le projet. Les participants devaient être libres, créatifs mais aussi réfléchis et essayé de penser à l'ensemble des mobilités et usages existants : l'espace nécessaire à la giration d'un car, la place de stationnement d'un riverain, la zone de livraison, l'accès PMR, l'espace pour les vélos, la traversée piétonne, etc.





ATELIER DE LA MOBILITÉ
LE 28 FÉVRIER 2019



“Groupe de rencontre : Commerçants”

STATIONNEMENT ET ZONE BLEUE

“La zone bleue est une bonne idée, attendue par les commerçants depuis plusieurs années.”

“Il pourrait être intéressant d'étendre la zone bleue autour de l'église et jusqu'à la rue du Chêne Hamon.”

“Il manque cruellement d'une place PMR en face de la pharmacie. Les Personnes à Mobilité Réduite ont des difficultés à rejoindre ce commerce.”

“Il existe des problèmes avec les horaires de livraison. Les livraisons, bien qu'elles prennent que quelques minutes gênent la circulation autour de l'église et exaspèrent certains automobilistes.”

“ L'aménagement de la résidence Helena va permettre de créer un passage pour les livraisons tout en évitant de bloquer le bourg.”

SIGNALÉTIQUE

“Le bourg manque d'une visibilité à l'échelle du bassin rennais. Il y a nécessité de faire connaître La Mézière sur un autre jour que la zone Cap Malo. Il serait intéressant de mettre en place une signalétique aux rond-points afin d'indiquer le bourg.”

“Il y a une méconnaissance des parkings de Montsifrot et du cimetière qui sont à proximité directe des commerces. La mise en place d'une signalétique depuis les parkings pour indiquer les commerces et le bourg serait opportune. A l'inverse, il serait également intéressant de mettre en place une signalétique du bourg pour indiquer ces parkings”

“Il y a aussi nécessité d'indiquer de manière voyante les supports cycles dans le bourg. Malgré les 6 côté pharmacie et les 4 côté boucherie, les cyclistes continuent de poser les vélos devant les vitrines. De même, il serait adéquat de rajouter des supports cycles à proximité de la maison médicale”.

AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

“Des éléments urbains supplémentaires pourraient être installés au niveau de l'église : des bancs supplémentaires, un aménagement du parvis, un éclairage davantage prévu pour les piétons”.

“Il faut aussi souligner que les travaux nuisent aux commerces du bourg. Les macérien.es évitent le bourg pour éviter les travaux et prennent des habitudes.”



Groupe de rencontre : Communauté éducative



CHEMINEMENTS VERS LES ÉCOLES

“Il est nécessaire d’inclure des plateaux ralentisseurs sur le parking de l’école maternelle pour rejoindre les places de stationnement le long de la voie.”

“Le trottoir rue de Montsifrot n’est pas assez large. Il faut indiquer et aménager un cheminement depuis le parking jusqu’à l’école. Il est cependant vrai que le futur passage de la maison Helena va permettre de sécuriser les déplacements sur ce chemin. ”

“La traversée rue de la Flûme entre l’espace coccinelle et le parking du cimetière est dangereuse pour les accompagnateurs et groupes d’enfants. En effet, il semblerait que malgré les plateaux ralentisseurs et les peintures au sol au niveau du passage piéton, les voitures continuent d’accélérer en venant de la place de l’église. Certains conducteurs s’agacent et rechignent même à laisser passer les groupe d’enfants. L’idéal serait de mettre un agent communal au moment de la traversée. L’autre solution consisterait à réaménager ce carrefour pour le sécuriser par une écluse par exemple. A noter que cette voie est une route départementale et que tout aménagement nécessite l’accord du Conseil Départemental.”

“ Il est important de faire connaître les différents cheminements piétons aux enseignants et parents d’élèves. Le balisage semble primordial mais un kit reprenant la carte des voies douces pourrait être créé et distribué lors de la semaine de la mobilité. La commune de Melesse a mis des vélos en libre service, cette initiative pourrait être reproduite sur la commune de La Mézière.”

STATIONNEMENT

“La mise en place de la zone bleue devrait libérer des places de stationnement autour de l’église. Les enseignants qui se garaient sur le parking de la Boulangerie iront se garer plus loin, vraisemblablement au niveau du parking du cimetière.”

“Il y a une méconnaissance des parkings de Montsifrot et du cimetière qui sont à proximité directe des écoles. Il faudrait les faire connaître avec un balisage particulier.”

“Il y a nécessité de protéger les enfants au niveau de l’entrée de l’école privée car le propriétaire ne referme pas toujours la barrière et les parents d’élèves en profite pour faire leur demis-tour sur cet espace.”

Quelles actions déployer en faveur de la mobilité dans le bourg ?

- Théo Brauvel**
Transport Illenoo
Demande pour avoir un accès jusqu'au centre-ville de Rennes (La République ou les gens) → il y a des gens qui ont le compte de demande
- Je valide et simplifier la barrière au niveau des terrains de foot!**
THOMAS C.
- Revoir les fois de passage piteux devant l'ancienne poste
Benoît Renaud
- Benoît Renaud
Aménager un bike path, stopper complètement les vélos par les utilisateurs
Benoît Renaud
- SVP
Supprimer le poteau devant chez moi!
Eric
Erica Bryven
12 R.M. Lefevre
35 020 - LA MOULIERE
- Supprimer le poteau de la piste cyclable au niveau du rond point d'Estampé
Benoît Renaud
- Mettre des ralentisseurs dans le bourg car les voitures roulent bien trop vite.
- Des d'âne - Rue de Montairot
① - au niveau de la Veyette Simone Morend
② - au niveau de la maison médicale
- Trottoir - devant la mairie
- Entrée - Rue de la Forge?
Hélène -
- Améliorer la sécurité pour la humsée piétons de la rte de Gennezé au sortir du lotissement rue de la Parbatte, vitesse excessive entre la rd point et la cimetière.
- ralentisseur au niveau de rond point de la place Belmonte
Beaucoup ralent trop vite!
- Aménager une circulation piétons et vélo pour franchir le pont de la 4 voies et les ronds point afin de se rendre au cinéma
- Supprimer les poteaux sur les petits parkings comme celui de chez le dentiste, D'Garnier car nous y abîmons nos voitures (elles...)
- Proposer des miroirs au niveau du carrefour de la rue Hatoisprot / rue Thérèse
Benoît Renaud
L'impact
- Améliorer la circulation des piétons autour de la mairie : signalisation vs voitures.
- Aménager la sécurité vers CAP MALO
Benoît Renaud
- La ville de Malesk est peut-être un bon exemple d'aménagement de cette bourg (pour se rendre entre autres)
- Plus de chose qui me plus.
Sigathe O
- Réaliser une piste cyclable sur la route du menble (trajet -> travail)
- Des pistes cyclables plus faciles à identifier notamment entre la Mairie et la rue de Rennes / Beauséjour.



Quelles actions déployer en faveur de la mobilité dans le bourg ?

Matérialiser des passages piétons aux 2 entrées du parking au niveau de la mairie

de Parking de l'école est très dangereux (coustean). Les voitures se garent sur les trottoirs. Impossible de passer avec une poussette

Améliorer la traversée de la route de Gévezé vers le sud (passage sécurisé?)

Urgence → prévoir une voie de contournement pour éviter que la rue de la fontaine ne soit utilisée par défaut de l'avenue de la Breuille + un parking près des écoles.

Danger sur le parking de la maison médicale considéré comme une voie de contournement: si c'est une route, le signaler et protéger les piétons -

Favoriser la circulation et le stationnement des vélos à Cap Malo (prévoir des racks à vélo près du cinéma?)

Plus de vélos, trottinette, roller et moins de voitures de Mobilité.

Egathe De laodt

Organiser la circulation à sens unique au niveau du parking devant la mairie

Danger autour de l'église aux heures d'école: 8h20 à 8h40. Les piétons sont presque tous des vélos et vulnérables! soit empêcher l'accès

Réfléchir à une continuité des sentiers piétons en Applo... et en campagne pour éviter les voies empruntées par les voitures.

L'ensemble de la réglementation en zone 30 et aménagements associés pour réduire la vitesse.

Décaler d'une 1/2 heure l'éclairage public... de 6h à 6h30 (pour les cars bleus) de 22h30 à 23h (pour les activités)

Événementiel en les végétalisant les chemins piétonniers des lotissements de Chêne Hamon

Installer un parking vélos place Belmonte

Faire du centre-bourg une zone piétonne exclusive.

Améliorer la sortie de l'Allée du vieux lavoir par rapport à la piste cyclable. Pas de visibilité auprès de la Pizzeria. Danger pour les vélos, et pour les voitures rejoignant la rue de MACÉRY (voir pose d'un miroir)

Améliorer la circulation des piétons autour de la mairie: signalisation vs voitures.

RESTITUTION PUBLIQUE



A la suite des différents ateliers de concertation avec les habitants et des réunions avec les groupes de rencontre, une réunion de restitution publique a permis aux habitants de découvrir le diagnostic, la synthèse de la concertation et les propositions qui seront mises en place.

L'ensemble des fiches actions ont été expliquées et décrites par les élus. Enfin une time-line a permis d'expliquer le choix des élus en matière de programmation et d'investissement sur ce Plan de la Mobilité.

Sur cette base, la quarantaine de personnes présentes ont pu échanger sur les actions détaillées. Une présentation identique a été réalisée lors du Conseil Municipal du 26 avril 2019.

RESTITUTION PUBLIQUE
CRÉDIT OUEST - FRANCE
26 AVRIL 2019



PLAN de la MOBILITÉ en CENTRE-BOURG

PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

1, rue de Macéria - 35520 La Mézière - Tel : 02.99.69.33.36



La Mézière

JALONNEMENT DES DÉPLACEMENTS DOUX

Problématique

Les voies piétonnes desservant les équipements publics (sportifs, culturels, administratifs, scolaires) le centre-ville sont peu connues et mal identifiées par les Macérien.ne.s.

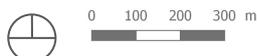
Solution proposée et mise en oeuvre

- Installation de totems et mâts avec des flèches directionnelles et un plan localisant. 15 totems (40X180cm).
- Définir des couleurs par activité : École / Médiathèque / Salles de sports (avec nom de salle) / Commerces / Arrêts de car / Collège / Mairie.
- Mise en place de kit à destination des parents d'élèves et des enseignants pour faire connaître les voies douces communales.

Situation dans le bourg

LÉGENDE :

- Implantation des mâts et totems directionnels

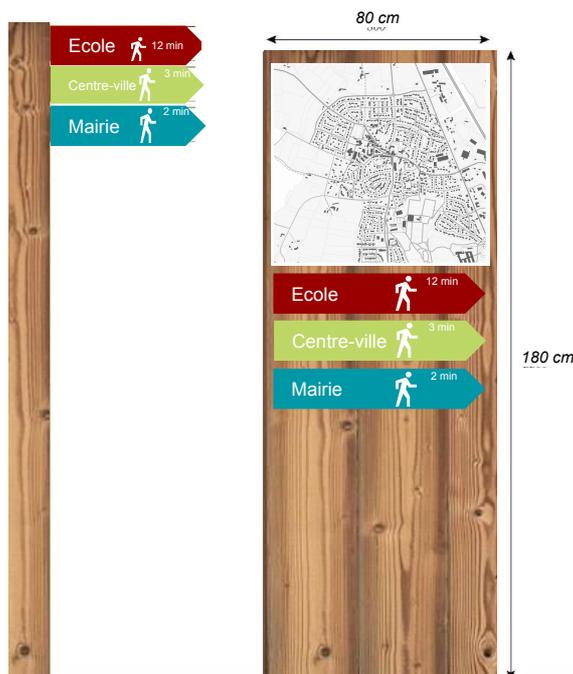




JALONNEMENT DES DÉPLACEMENTS DOUX

Caractéristique de l'opération

Montage



Descriptif précis :

La signalisation des voies douces à la fois par la mise en place de totems et de fléchage devrait permettre de mieux faire connaître le réseau doux communal.

Points d'attention :

A chaque implantation de totems, le temps en minute aux équipements doit être recalculé. Il y a un travail amont important avant la mise en place de l'ensemble des panneaux.

Le kit proposé aux enseignants et parents d'élèves dans le but de faire découvrir le réseaux de voies douces doit être mis en place dans le cadre de la semaine de la mobilité.

Calendrier prévisionnel :

La mise en place de la signalétique est prévue pour 2019.

La mise en place du kit est prévue pour 2019.

Moyens associés nécessaires :

- Mise en place de 5 totems : **500 € par totem.**

- Mise en place de 10 mâts avec flèches : **300 € par mat.**

- Kit des voies douces à destination des enseignants et parents d'élèves : **400€**

AMÉNAGEMENT DES VOIES DOUCES

Problématique

Certaines voies piétonnes sont mal aménagées (revêtement, éclairage, accès) et ne favorisent pas le développement des modes doux.

Solution proposée et mise en oeuvre

- Préconiser le réaménagement des deux voies principales : rue de Macéria et rue de Texue.
- Supprimer les chicanes urbaines en enlevant l'une des barrières et en matérialisant des stops vélo au sol et par un panneau.
- Ajouter de l'éclairage sur les voies douces de rue de la Fontaine et de l'Allée du Tram.

Situation dans le bourg

LÉGENDE :



Suppressions des chicanes



Trottoir à niveler ou/et élargir



Eclairage à installer ou rénover

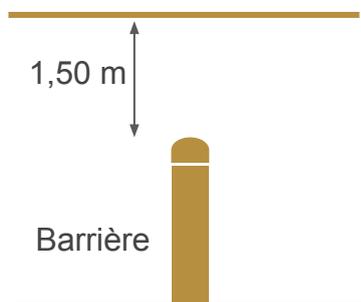




AMÉNAGEMENT DES VOIES DOUCES

Caractéristique de l'opération

Vue aérienne



Exemple



Source : Guide Certu

Descriptif précis :

L'aménagement des voies douces et trottoir est divisible en plusieurs aménagements distincts :

- Aménagement des voies douces : éclairage - bicouche - suppression des chicanes
- Aménagement de la Rue de Texue et rue de Macéria

Points d'attention :

Les voies douces sont depuis plusieurs années peu à peu mise en bicouche ou sablées. Dans la poursuite de cet investissement annuel, les voies importantes seront éclairées. Un subventionnement de l'éclairage par le SDE35 est possible.

Calendrier prévisionnel :

- Aménagement rue de Texue et carrefour rue de Macéria : 2021.
- Aménagement et éclairage :
 - rue de la Fontaine : 2020
 - espace nature : 2021
 - Allée du Tram : 2022

Moyens associés nécessaires :

- Aménagement rue de Texue et Macéria : 1 800 000€
- Réaménagement et éclairage de la voie douce rue de la Fontaine : 50 000 €
- Eclairage des voies douces espace nature : 50 000 €
- Réaménagement et éclairage de la voie douce rue du tram : 50 000 €

RÉFECTION DES ABRIBUS

Problématique

Certains abribus du bourg sont désuets, mal identifiés et mal connectés.

Solution proposée et mise en oeuvre

- Aménager les abribus de manière à ce qu'ils puissent abriter, avoir un siège, une poubelle, un éclairage, un abri-vélo.
- Éclairer les espaces publics à proximité des abribus
- En option, les abribus peuvent avoir des panneaux solaires - une boîte à livres - un dépôt pain - une signalétique propre à l'arrêt.

Situation dans le bourg

LÉGENDE :

- Arrêt de bus à modifier
- Abris-bus Texue Face à face à prévoir
- Prévoir un arrêt de régulation
- Supprimer l'arrêt de bus de la maison médicale



0 100 200 300 m





RÉFECTION DES ABRIBUS

Caractéristique de l'opération

Montage



Descriptif précis :

Dans le cadre de la reconduction du marché d'abribus, ces derniers pourront être remplacés. Les abribus de l'arrêt Macéria et Texue sont à changer prioritairement.

Points d'attention :

Il faut à la fois dissocier les aménagements qui entrent dans le cadre du contrat et les aménagements liés au mobilier urbain à la charge de la Commune. Une attention devra être portée à la mise en accessibilité des abribus sur le modèle de l'arrêt de la Perdriotois qui fait référence.

Calendrier prévisionnel :

Mise en place : 2020

La reconduction du marché au 1er janvier 2020 va permettre d'initier ce chantier.

Moyens associés nécessaires :

- Coût des abribus pris en charge dans le cadre du contrat.
- Mobilier urbain comprenant une poubelle publique - Support vélo - installation d'une bande podotactile - signalétique : 2500 € par arrêt aménagé.

LIMITATION DE LA VITESSE DANS LE BOURG

Problématique

La vitesse autorisée dans le bourg n'est pas toujours cohérente et adaptée.

Solution proposée et mise en oeuvre

- Passer toutes les zones à 50 à 30 sauf Rue de Saint-Malo et voie de contournement, et entrées de bourg.
- Les passages à 30km/h seront nécessairement accompagnés d'un aménagement réduisant la vitesse.
- Tour de l'église et Ligne de la Gonzée à 20km/h.

Situation dans le bourg

LÉGENDE :

-  20 km/h
-  30 km/h
-  50km/h





LIMITATION DE LA VITESSE DANS LE BOURG

Caractéristique de l'opération



Montage



Descriptif précis :

Un arrêté du maire doit préciser le zonage 30 ainsi que le zonage 20 dit "zone de rencontre".

Points d'attention :

Il faut dissocier les deux zonages. Alors que le zonage 30 peut être instauré facilement au vu des aménagements urbains déjà présent, la création de la zone de rencontre impose une refonte des espaces publics autour de l'église. En ce qui concerne la mise en place de la zone 30, les aménagements comprennent la signalisation verticale ainsi qu'une signalisation horizontale.

Calendrier prévisionnel :

La réalisation de la zone 30 peut se faire en 2020.

La réalisation de la zone de rencontre est à plus long terme : 2023.

Moyens associés nécessaires :

- Coût de la signalisation verticale :
-15 panneaux : Entrée zone 30
: 2 500 €

-15 panneaux : Fin de Zone 30
: 2 500 €

- Coût de la signalisation horizontale : zone 30 au sol :
2 000 €

- Réalisation de la zone de rencontre et réaménagement du bourg : 400 000€

REFONTE DU STATIONNEMENT AUTOUR DE L'ÉGLISE

Problématique

Les parking autour de l'église ne sont pas valorisés : rotation des véhicules trop faible, voitures ventouses, difficultés pour se garer, ...

Solution proposée et mise en oeuvre

- Créer une zone bleue : base de temps 1h30.
- Installer des Dépose-minutes.
- Maintenir les Dépose-minutes existants.
- Mise en place d'une place PMR face à la pharmacie.

Situation dans le bourg

LÉGENDE :

 Zone Bleue :
stationnement
limité à 1h30
(57 places)

 Stationnement
limité à 20
minutes (3
places)

 Création d'une
place PMR





REFONTE DU STATIONNEMENT AUTOUR DE L'ÉGLISE

Caractéristique de l'opération Signalisation



Disque et amende



Le conducteur du véhicule, dont le stationnement dans cette zone aura dépassé la durée maximale fixée à une heure et trente minutes, sera passible d'une contravention de première classe. Si le stationnement est considéré comme abusif, il sera sanctionné par une contravention de deuxième classe. L'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule pourront, le cas échéant, être prescrites.

Descriptif précis :

Un arrêté du maire doit préciser la zone bleue. Le stationnement y est limité à 1h30 du Lundi au vendredi de 10h à 18h.

Les arrêts minutes existants sont conservés, un arrêt minute supplémentaire est créé. Le stationnement y est limité à 20 minutes.

Points d'attention :

En ce qui concerne la politique de sanction, la brigade de gendarmerie de Hédé appliquera le meilleur compromis entre rigueur (sanction des abus) et souplesse (ne pas faire fuir les clients) ; le but est d'éloigner les véhicules "ventouses".

Calendrier prévisionnel :

La réalisation de la zone bleue peut se faire en 2019.

Moyens associés nécessaires :

- Impression de 500 disques bleus :
1 000 €

- Coût de la signalisation verticale :
10 panneaux : **2 000 €**

- Coût de la signalisation horizontale : Peinture marquage :
1 500 €

- Transformation d'une place de stationnement en 1 place PMR :
2 500 €

- La mise en place de la zone bleue demande un temps d'agent important pour la pose et dépose de la signalisation.

VALORISATION DES ESPACES PUBLICS DU BOURG

Problématique

Le bourg n'est pas assez propice aux déplacements doux : la sécurité des piétons et vélos autour de l'église notamment.

Solution proposée et mise en oeuvre

- Rendre le bourg plus attractifs aux piétons pour les amener à flâner :
 - Installer du mobilier en bois incluant de la végétation.
 - Ajouter du mobilier urbain manquant.
 - Prévoir une table de jeu d'échec intégré.
 - Végétaliser les murs et trottoirs.

Situation dans le bourg





VALORISATION DES ESPACES PUBLICS DU BOURG

Caractéristique de l'opération



Descriptif précis :

Cette proposition a vocation à améliorer de manière qualitative l'espace de déambulation du bourg. Cette action repose sur deux piliers : végétalisation et mobilier urbain adéquat.

Points d'attention :

En ce qui concerne les espaces verts, il est important de coupler le développement du fleurissement de la municipalité avec une végétalisation participative pour permettre à chacun de participer à l'embellissement de la rue. Cela peut se concrétiser par l'implantation de jardinières, la végétalisation des pied de mur, l'installation de bacs potager, ...

Calendrier prévisionnel :

La réalisation de la végétalisation du bourg est prévue pour 2023.

Moyens associés nécessaires :

- Renouvellement du mobilier urbain du bourg (banc - table d'échec - table conviviale) : 15 000 €
- Renouvellement et création des espaces de fleurissement : 10 000 €
- Mise en place d'une démarche de végétalisation participative sous forme de conventionnement avec les participants et habitants : 5 000 €

SÉCURISATION DES CARREFOURS

Problématique

Certains carrefours sont dangereux, mal conçus et accidentogènes.

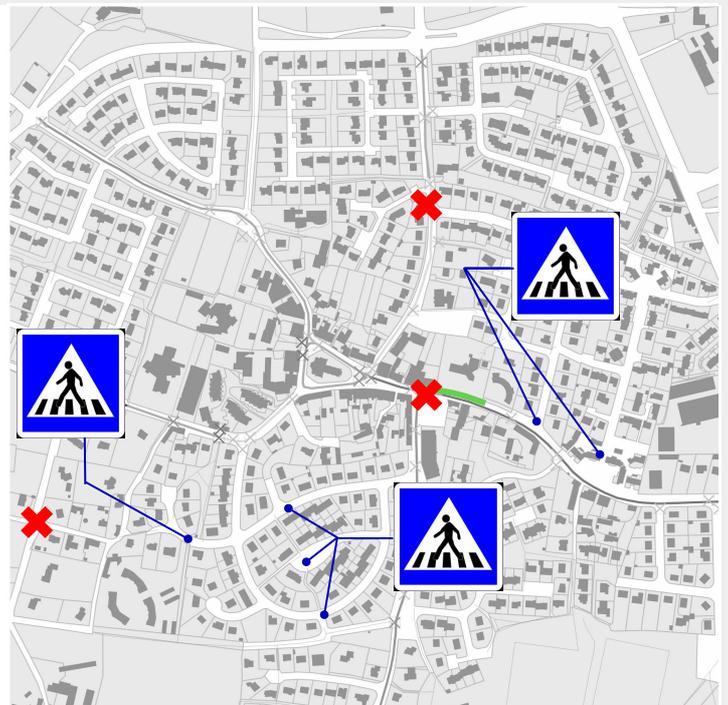
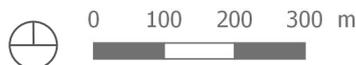
Solution proposée et mise en oeuvre

- Passages piétons à créer :
 - Place Belmonte et rue du Commandant Charcot.
 - 3 passages entre rue de la Fontaine et rue de la Garenne.
 - Allée de l'Abbé Bouttier.
- Réaménagement de 3 carrefours :
 - Création d'un aménagement sur le carrefour rue de Montsifrot / rue de Toukoto.
 - Aménagement d'un carrefour Abbé Bouttier / rue de Beauvoirie.
 - Sécurisation du Carrefour rue de Macéria et prolongement de la piste cyclable.

Situation dans le bourg

LÉGENDE :

-  Prolongation de la piste cyclable rue de Macéria
-  5 passages piétons
-  Aménagement du carrefour





SÉCURISATION DES CARREFOURS

Caractéristique de l'opération



Descriptif précis :

Cette proposition a vocation à sécuriser les carrefours. Elle vise à la fois à la création de 5 passages piétons identifiés et à l'aménagement de 3 carrefours.

Points d'attention :

Plusieurs de ces actions s'inscrivent dans une réflexion plus globale :

- Passages piétons rue de la Fontaine : Opération aménagement des voies douces
- Carrefour rue de Texue : Opération aménagement de rue de Texue
- Carrefour Abbé Bourrier : Lotissement Chevesse Nord

Calendrier prévisionnel :

L'aménagement des carrefours rue de Montsifrot / Toukoto et place Belmonte sont prévus en 2021.

Moyens associés nécessaires :

- Aménagement d'un plateau ralentisseur : 12 000 €.
- Aménagement d'un passage piéton sécurisé : 4 000 €.

ÉLARGISSEMENT DU TROTTOIR RUE DE MONTSIFROT

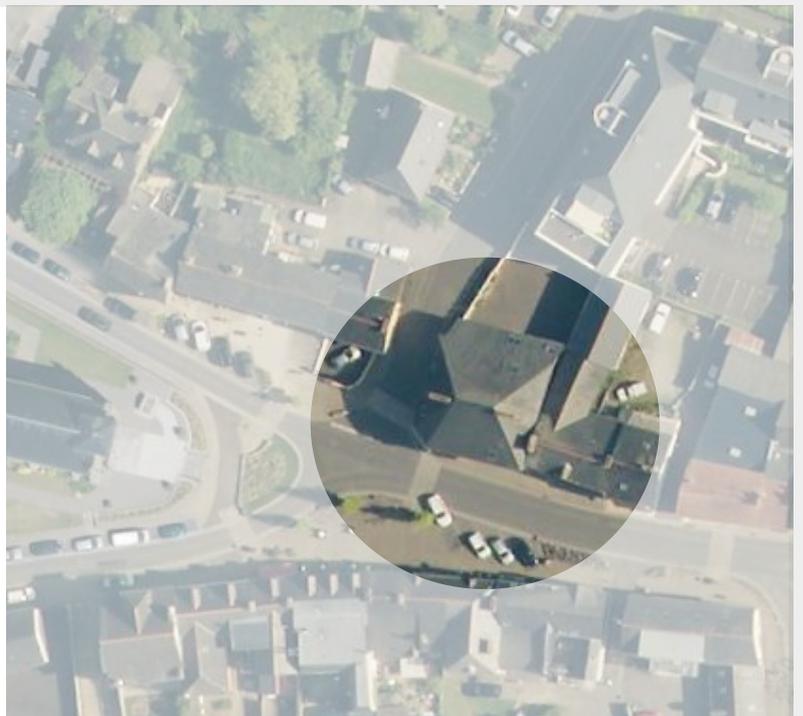
Problématique

La rue de Montsifrot n'est pas accessible aux Personnes à Mobilité Réduite mais son aménagement semble compliqué.

Solution proposée et mise en oeuvre

- Elargissement d'un côté du trottoir et réduction du trottoir de l'autre côté au niveau de l'étranglement entre le Crédit Mutuel de Bretagne et la Boucherie.
- Mettre en place ces travaux en parallèle de ceux pour la création du passage "projet Hélène".
- Valorisation de la poche de stationnement du parking Montsifrot.

Situation dans le bourg





ÉLARGISSEMENT DU TROTTOIR RUE DE MONTSIFROT

Caractéristique de l'opération



Descriptif précis :

Cette proposition a vocation à sécuriser et améliorer l'accessibilité du carrefour Rue de Montsifrot.

Points d'attention :

Cet aménagement s'inscrit dans un projet plus global en relation avec la création du passage de la maison Helena et la réfection du trottoir du bourg au parking Montsifrot. Plus que le trottoir c'est la poche de stationnement du parking de Montsifrot qu'il est impératif de valoriser.

Calendrier prévisionnel :

L'élargissement de ce trottoir est prévu une fois les travaux de la maison Helena réalisés : 2023.

Moyens associés nécessaires :

- Aménagement d'un trottoir et d'un passage piéton rue de Montsifrot : 30 000€

RÉORGANISATION DES PARKINGS ÉCOLES

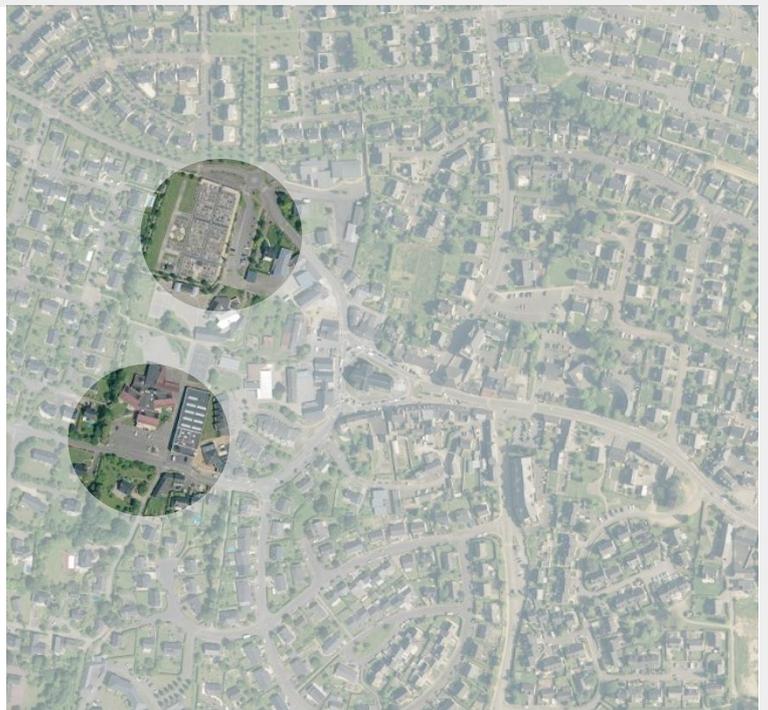
Problématique

Les parkings des écoles pourraient être davantage sécurisant pour les enfants qui descendent des voitures, du bus ou qui viennent à pied ou en vélo.

Solution proposée et mise en oeuvre

- Parking école - rue du Chêne Hamon : Arrêts minutes le long de la rue.
- Sécurisation des traversées piétonnes aux entrées des écoles, des sorties de chemins piétons avec du mobilier urbain.
- Réaménagement des parkings de l'école maternelle et élémentaire.
- Lancement d'une réflexion autour du décalage des horaires des écoles afin de fluidifier le trafic aux heures de pointes (en lien avec le Plan Éducatif Local).

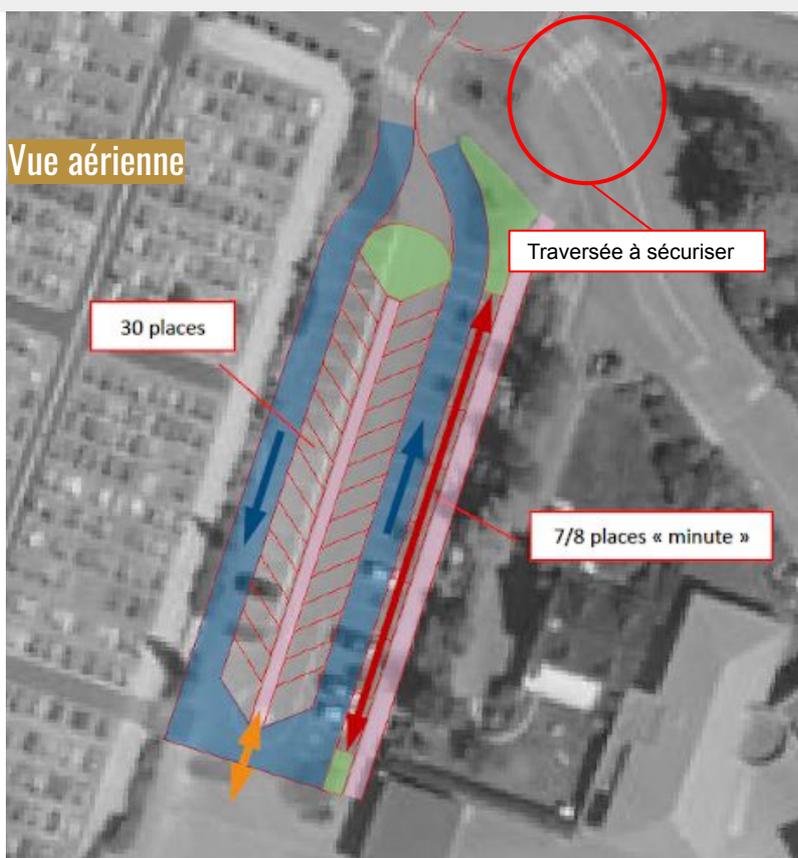
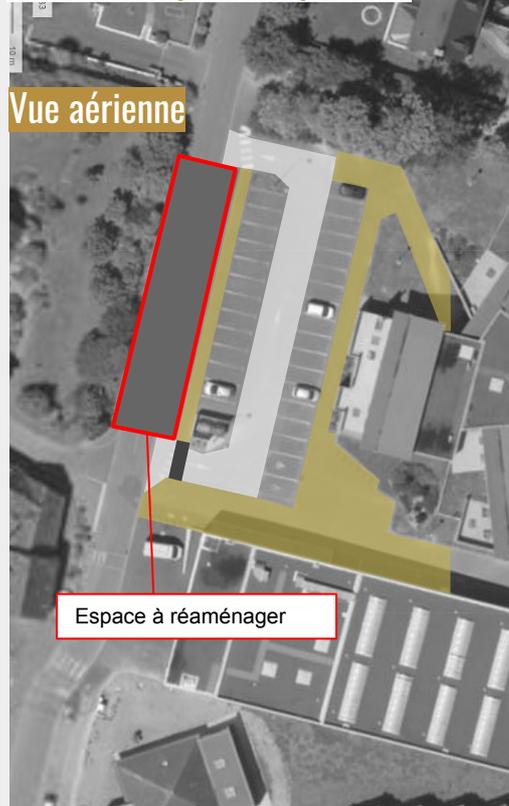
Situation dans le bourg





RÉORGANISATION DES PARKINGS ÉCOLES

Caractéristique de l'opération



Descriptif précis :

Cette proposition a vocation à sécuriser et améliorer le fonctionnement des parkings aux alentours des écoles.

Points d'attention :

Le réaménagement des parkings des écoles est un aménagement important qui doit être réalisé hors période scolaire. Le cabinet SERVICAD a déjà étudié la faisabilité d'un tel aménagement.

Calendrier prévisionnel :

L'aménagement du parking de l'école maternelle est prévu pour 2021 et celui du parking élémentaire en 2022.

Moyens associés nécessaires :

- Aménagement du parking de l'école maternelle : 100 000€
- Aménagement du parking de l'école élémentaire : 200 000€

2
0
1
9

- 2019 : Refonte du stationnement dans le bourg (zone bleue, signalisation, arrêts minutes, places PMR) : **7 000 €**
- 2019 : Kit des voies douces à destination des enseignants et parents d'élèves : **400€**
- 2019 : Mise en place d'une signalétique de jalonnement dans le bourg : **6 000 €**
- 2019 : Mise en place de la zone 30 (signalisation verticale et horizontale) : **7 000 €**

TOTAL 2019 : 20 400 €

2
0
2
0

- 2020 : Reconduction du marché de contrat d'abribus et aménagement des abribus de Macéria et Texue : **5 000 €**
- 2020 : Aménagement de deux passages piéton sécurisés rue de Macéria-Belmonte : **8 000 €.**
- 2020 : Le réaménagement et éclairage de la voie douce rue de la Fontaine (aménagement des carrefours, éclairage, mobilier urbain) : **50 000 €**

TOTAL 2020 : 63 000 €

2
0
2
1

- 2021 : Aménagement du parking de l'école maternelle : **100 000 €**
- 2021 : Aménagement de la rue de Texue : **1 800 000€**
- 2021 : Eclairage des voies douces espace nature : **50 000 €**

TOTAL 2021 : 1 950 000 €



2
0
2
2

2
0
2
3

2
0
2
4

- 2022 : Aménagement des carrefours rue de Montsifrot-Toukoto (plateau ralentisseur) et place Belmonte (Passage piéton) : 16 000 €
- 2022 : Le réaménagement et éclairage de la voie douce Allée du tram (aménagement des carrefours, éclairage, mobilier urbain) : 50 000 €
- 2022 : Aménagement du parking de l'école élémentaire et du carrefour rue de la Flûme : 200 000€

TOTAL 2022 : 266 000 €

- 2023 : Aménagement du bourg (renouvellement du mobilier urbain, espace de fleurissement, végétalisation participative) : 30 000 €
- 2023 : Passage en zone de rencontre du bourg : 400 000 €
- 2023 : Aménagement d'un trottoir et d'un passage piéton rue de Montsifrot : 30 000 €

TOTAL 2023 : 460 000 €

PLAN de la MOBILITÉ en CENTRE-BOURG

Rédacteur :

M. Gustave PIQUET,
s/c M. Christophe ROBIDOU,
Responsable Pôle Cadre de Vie
s/c M. Thibault HULEUX,
Directeur Général des Services

Membre du Comité de Pilotage :

M. Gérard BAZIN,
M. Régis MAZEAU,
Mme Denise Chouin,
M. Gérard BIZETTE,
Mme Anne CACQUVEL

Merci pour votre attention.