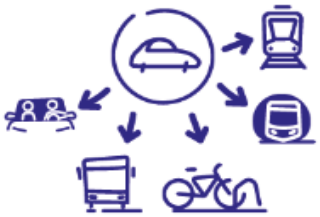
GTMTV du 30 juin 2022

Plan de référence mobilité
Commune de Montgermont



Un **plan d'orientations et d'actions**

Des cartes stratégiques

Un plan d'action

Fixe les orientations de la commune en termes de mobilité et déplacements à horizon 2030

- Échelle communale
- Lien avec le PDU
- Co construit avec les élus et citoyens

METHODE UTILISEE

Gouvernance

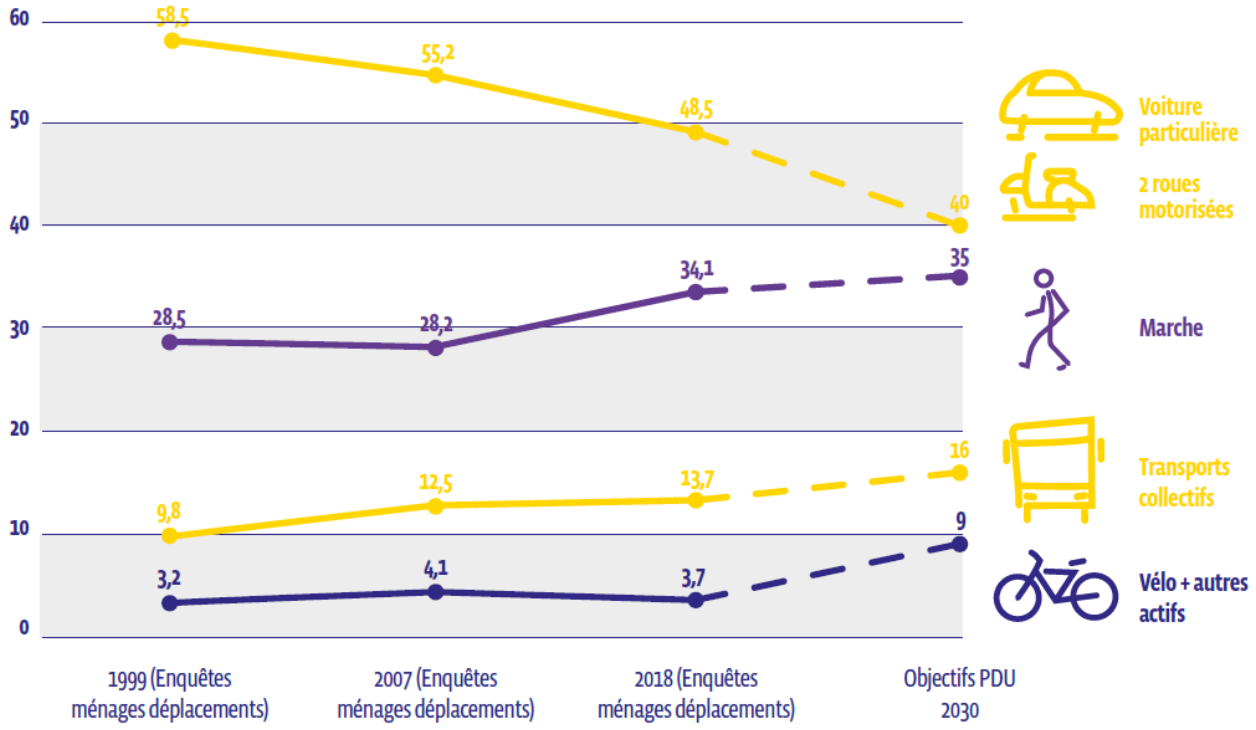
➔ L'étude est présentée et débattue lors de différents COPIL.
➔ GT Mobilité Transport Voirie de RM donne un avis
➔ Elle est ensuite validée par le conseil municipal de la commune

Mise en œuvre

Différentes temporalités :

- Court terme, en lien avec la plate-forme Voirie
- Moyen terme, en lien avec la DEI et la PPI
- Long terme, en lien avec le service Planification et Études Urbaines

Parts modales sur Rennes Métropole à l'horizon 2030



Source : Document cadre du PDU de Rennes Métropole

Objectifs mobilité sur la commune

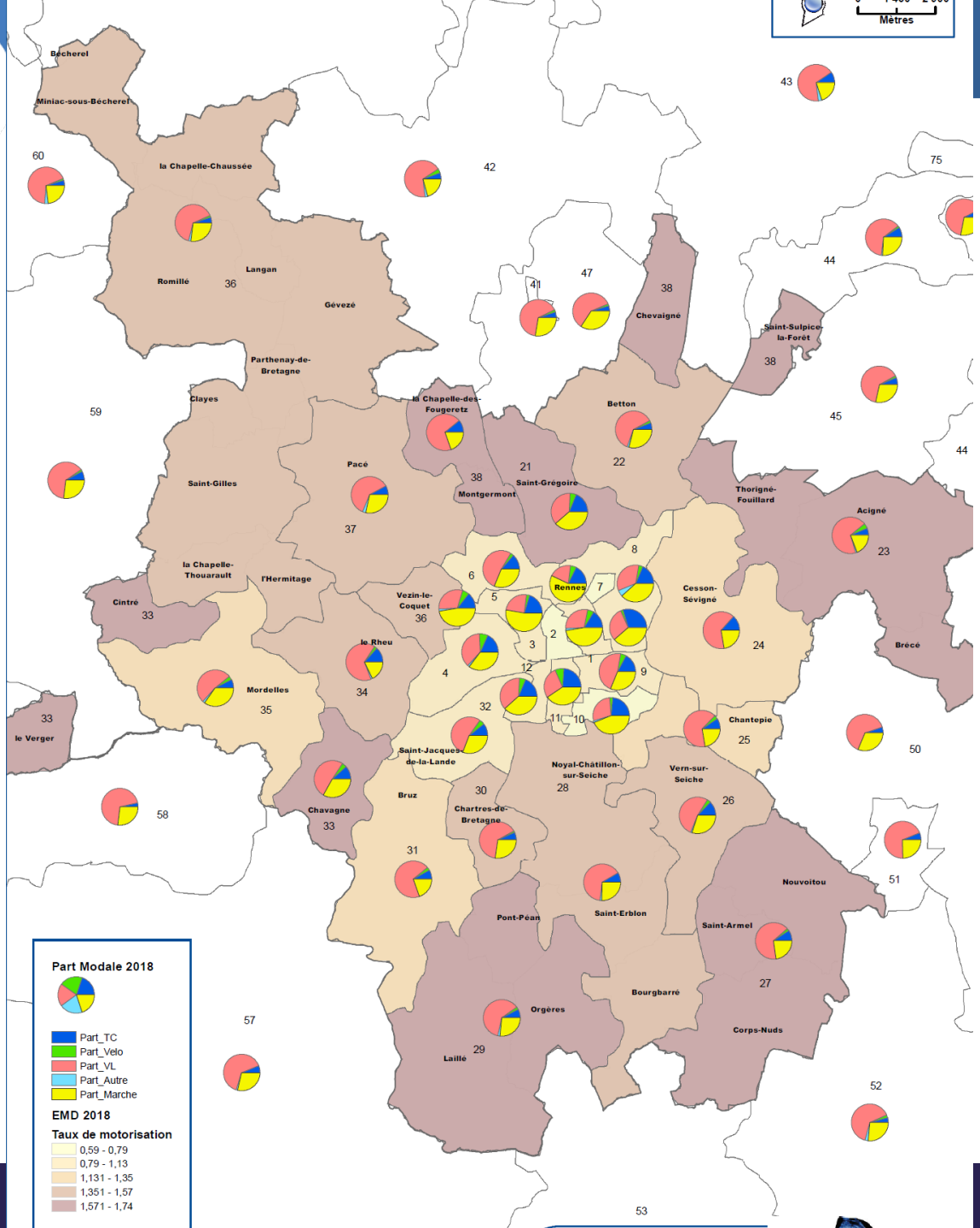
Les objectifs :

- **Objectif n° 1** Limiter le transit sur la commune et notamment dans le centre bourg afin de faciliter le bien vivre ensemble
- **Objectif n°2** Sécuriser les déplacements tout mode en réduisant la vitesse en zone agglomérée en mettant en place un accompagnement pédagogique des habitants
- **Objectif n°3** Inciter au changement d'habitude en améliorant le niveau de service des modes alternatifs à la voiture
- **Objectif n°4** Améliorer la rotation du stationnement dans le centre bourg afin de faciliter l accessibilité des motifs de stationnement « courtes durées » (temps < 2h;visiteurs des commerces et arrêts minute écoles).
- **Objectif 5** intégrer l'arrivée du CFA dans Montgermont (limiter les flux automobiles)

Les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs :

- Hiérarchiser le réseau de voirie et mettre en place un plan de circulation permettant de faciliter l'accès au centre bourg pour les habitants de la commune.
- Passer l'ensemble de la zone agglomérée à 30 km/h
- Améliorer la cohabitation des modes de déplacement (chaucidou, traversée, voie apaisée…) en sécurisant les trajets à vélo et des piétons
- Faciliter la circulation des TC dans Montgermont afin d'augmenter son attractivité

Le diagnostic

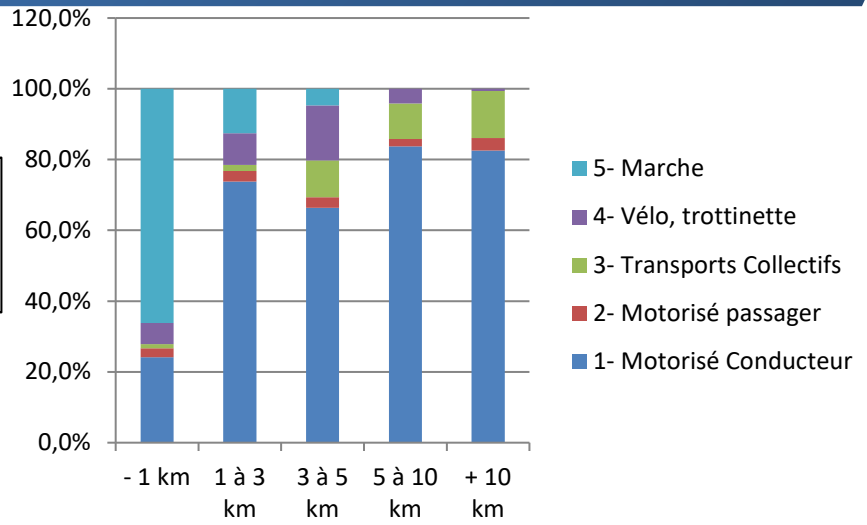


Parts modales zone de tirage 38
Voiture conducteur : 53%
Voiture passager : 16%
TC : 10%
TC autre : 1%
Vélo : 1%
Marche / 19%

Source : enquête ménages 2018
Rennes Métropole

Les objectifs du PDU à l'horizon 2030 et part modale vélo

Parts modales selon la distance parcourue pour les déplacements domicile - travail des habitants de Rennes Métropole hors Rennes (EMD 2018)

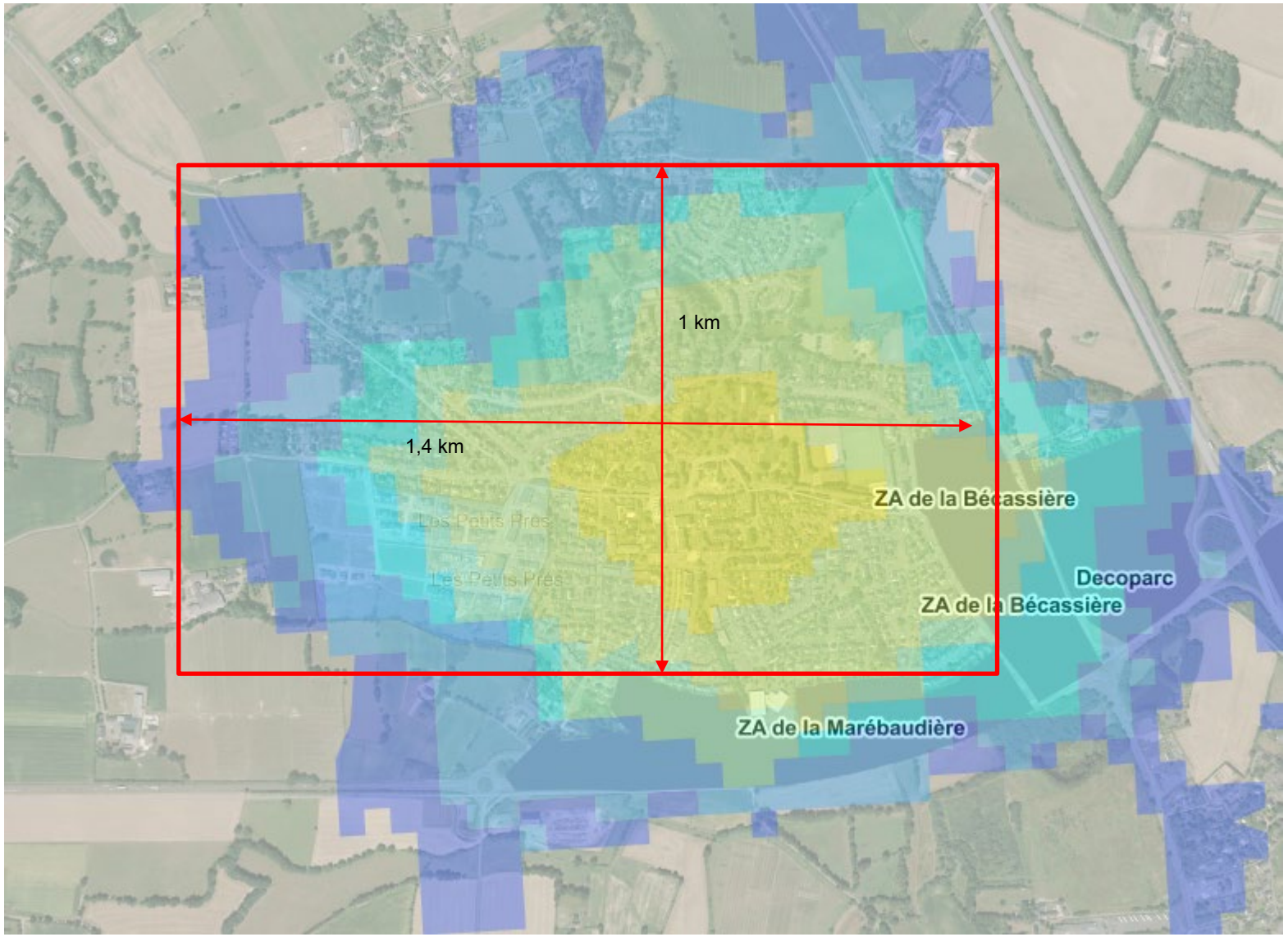


	1- Motorisé Conducteur	2- Motorisé passager	3- Transports Collectifs	4- Vélo, trottinette	5- Marche	Total général
- 1 km	**24,1%**	**2,6%**	**1,1%**	**6,0%**	**66,2%**	**100,0%**
1 à 3 km	**73,8%**	**3,0%**	**1,7%**	**9,0%**	**12,6%**	**100,0%**
3 à 5 km	**66,4%**	**2,9%**	**10,5%**	**15,5%**	**4,7%**	**100,0%**
5 à 10 km	**83,7%**	**2,1%**	**10,0%**	**4,2%**	**0,0%**	**100,0%**
+ 10 km	**82,6%**	**3,5%**	**13,3%**	**0,7%**	**0,0%**	**100,0%**
	78,5%	**3,1%**	**10,8%**	**3,6%**	**3,9%**	**100,0%**

HC	Voiture	Bus	vélo
Mairie - Préfecture (4,2 km)	8 min	14 min	14 min
Mairie - Collèges (5,3 km)	9 min	48 min	15 min
Mairie - CHU (5,7 km)	11 min	31 min	19 min
HPM (8h30)	Voiture	Bus	vélo
Mairie - Préfecture	14 min	14 min	14 min
Mairie - Collèges	12 min	48 min	15 min
Mairie - CHU	22 min	32 min	19 min

Le vélo un mode aussi rapide que la voiture en heure de pointe

Une morphologie de commune très favorable à la marche à pied



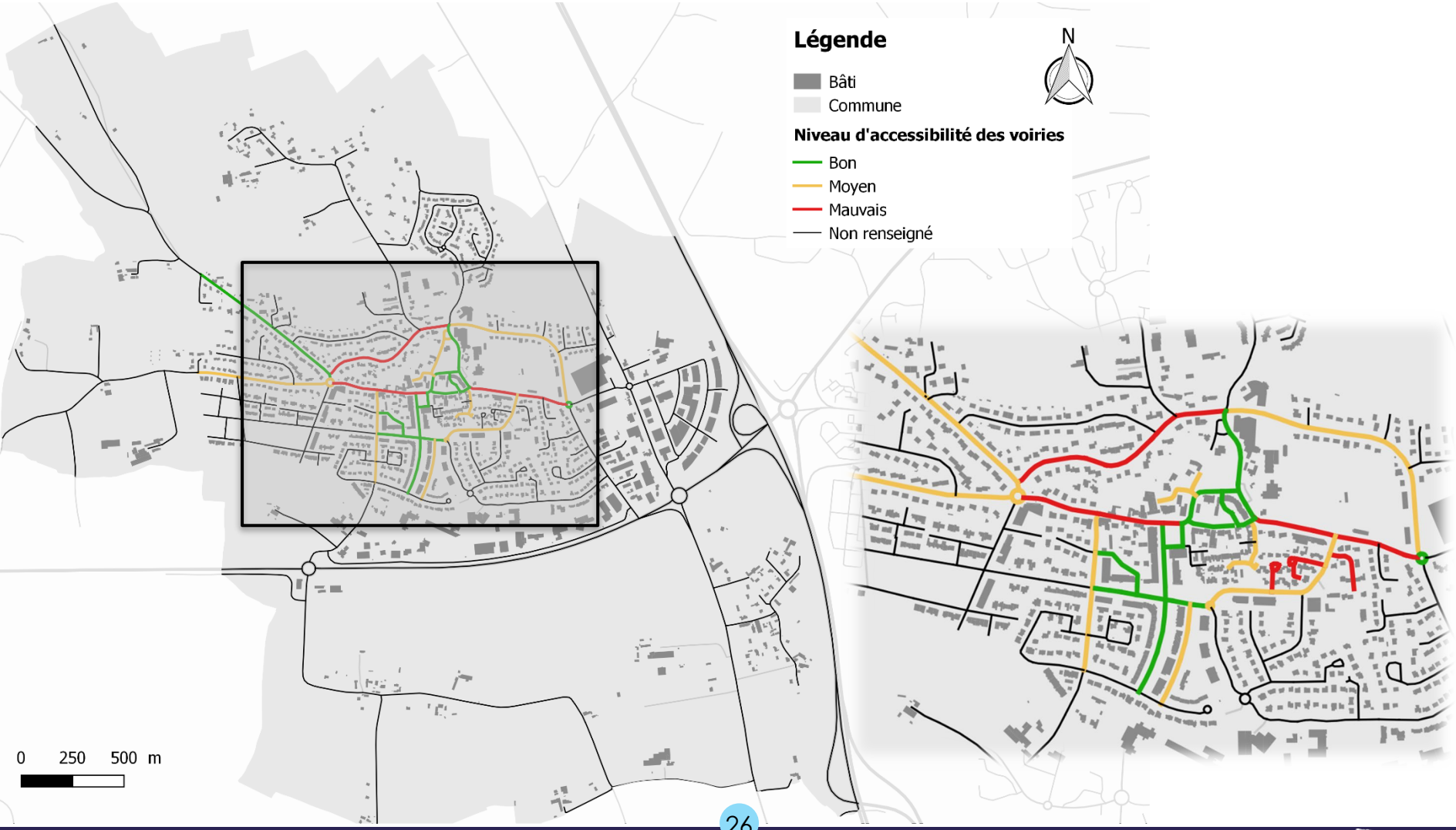
Accessibilité piétonne du centre bourg

Cette carte de l'accessibilité piétonne et de la sécurité des rues est construire à partir de plusieurs critères aui sont les suivants :

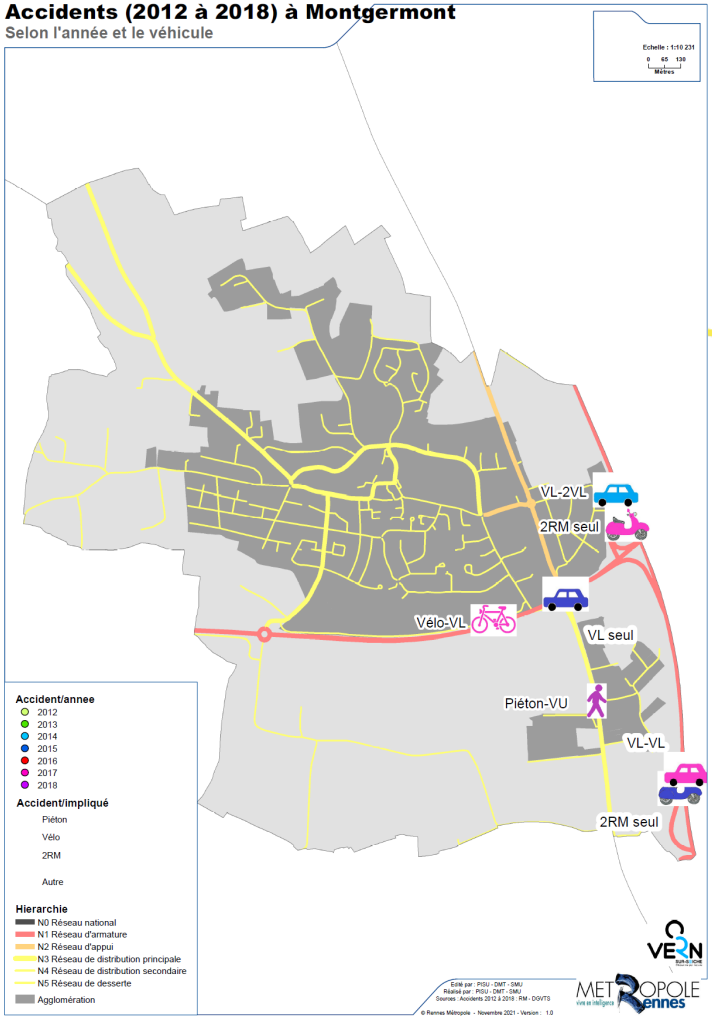
Critères accessibilité
Trottoirs
Taille (largeur)
Ressauts et abaissements
Revêtement du sol (glissant, couleur)
Qualité (trous, fentes, racines...)
Présence de bandes podotactiles
Pas de présence d'obstacle sur le cheminement
Mobilier urbain
Signalisation (feux de signalisation, bateaux...)
Aménagements de zones de repos
Éclairage
Hauteur du mobilier urbain (repérage canne)

Critères accessibilité
Passages piétons
Qualité du passage piéton
Présence de bandes podotactiles
Stationnement
Situation des stationnements réservés PMR
Stationnements aux normes PMR
Parcmètres accessibles
Escalier
Aménagement de l'escalier (main courante, bande rugueuse, bande podotactile
Possibilité de substitution pour les fauteuils.

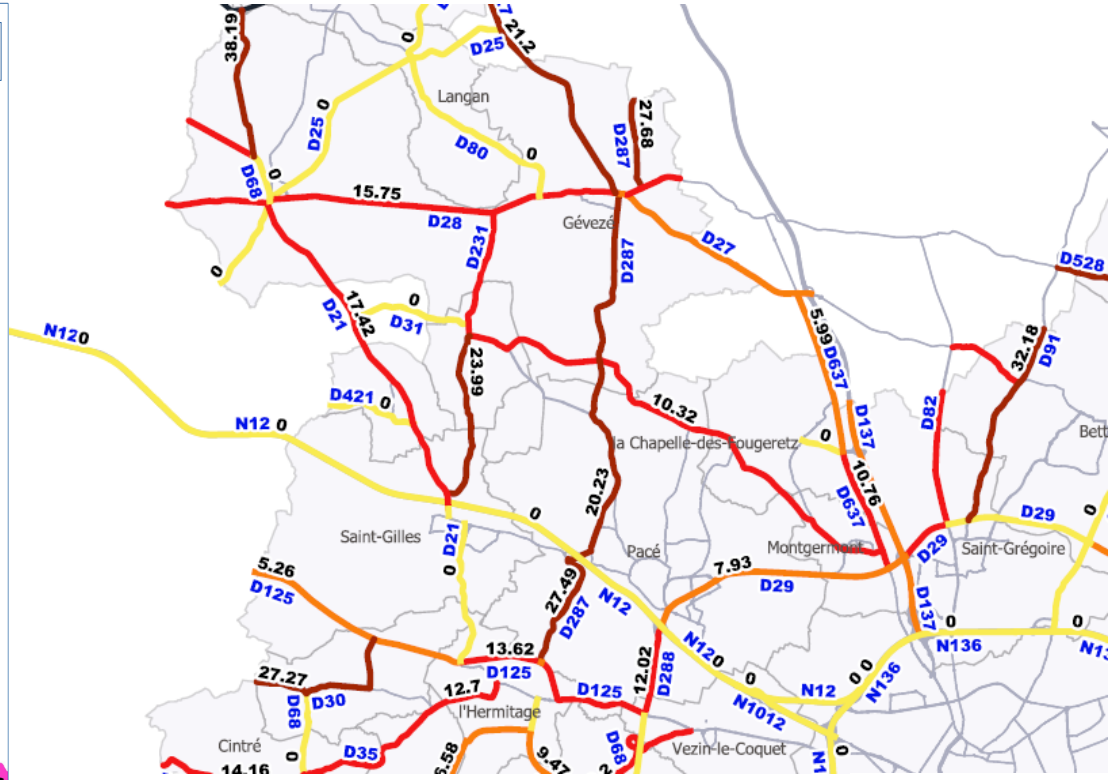
Accessibilité piétonne du centre bourg (PMR)



L accidentologie



Taux d'accidentologie sur la période 2015/2020



Le taux d'accidentologie est assez élevé sur la RD231 et la RD 637. On ne note pas d'accident corporel en zone agglomérée sur la période 2012/2018

Taux accidentologie
- 0 - 3
- 3 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 146,5

La méthode

Carte des élus

- Cartographie élus : hiérarchisation (actuelle + future), enjeux, les points noirs

Cartes techniques

- Analyse techniques des atouts faiblesses du territoire communal
- Données quantitatives des flux actuels

L analyse croisée de ces données permettra d'avoir un diagnostic global précis et objectivé sur l'ensemble du territoire communal.

4 Cartes stratégiques à l'horizon 2030

Hiérarchiser le **réseau de voirie** permet :

- De clarifier la fonction des voies en fonction du trafic (f - circulatoire et f – vie locale)
- De mettre en cohérence le gabarit et les aménagements avec la fonction des voies (plan de modération des vitesse)
- D'être en cohérence avec le réseau hiérarchisé métropolitain
- De calibrer le niveau de maintenance de la voirie

Les **Transports en Commun** : conforter la desserte TC et fiabiliser les temps de parcours pour diminuer les écarts de temps par rapport à la voiture

Définir et mettre en œuvre un **schéma directeur vélo intra-communal** permet :

- De sécuriser les déplacements vélo notamment le « premier km » vers le réseau Métropolitain
- D'augmenter l'usage du vélo grâce à un réseau maillé et lisible

Définir un **plan piéton** à pour objectifs :

- De sécuriser et développer les déplacements piétons
- O d'avoir un espace public accessible à tous

La hiérarchisation du réseau de voirie

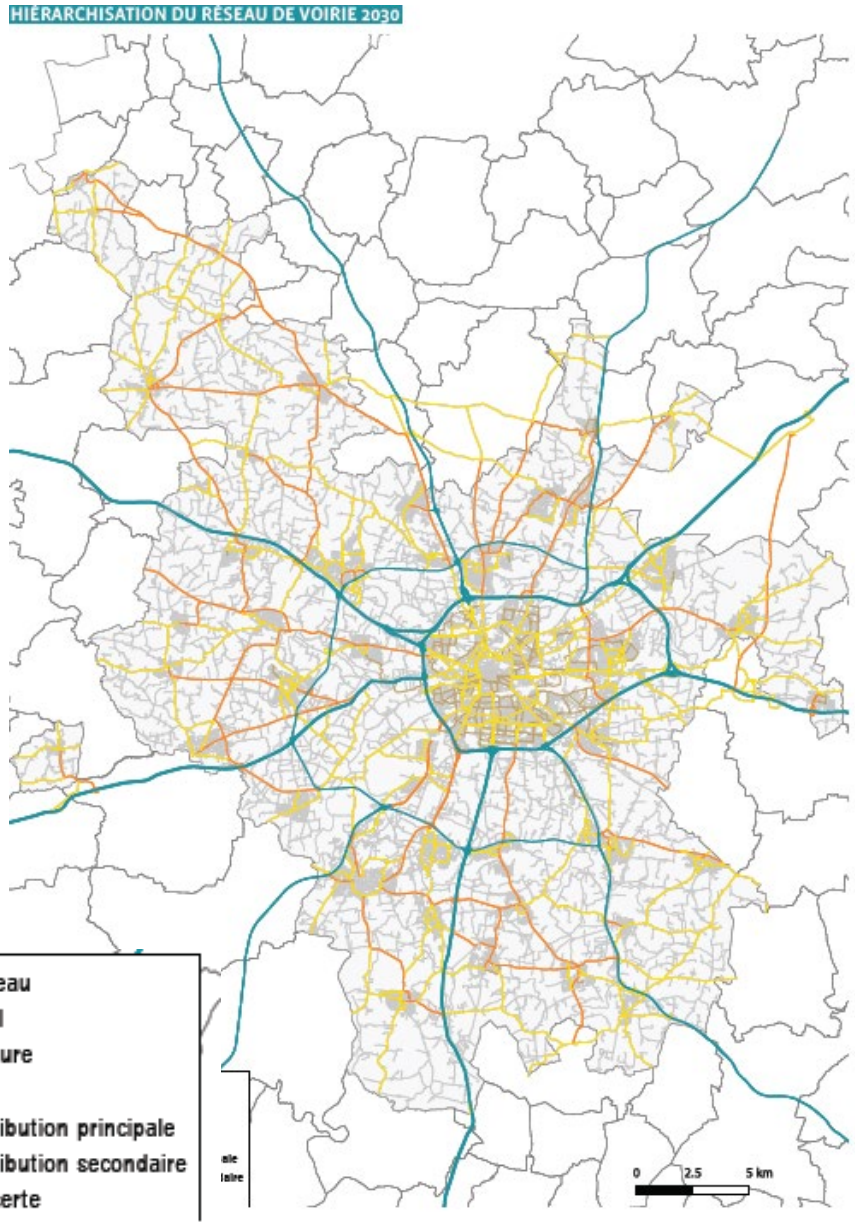
La Hiérarchisation du réseau métropolitain

Objectifs de la hiérarchisation 2030 :

- **Sécuriser les déplacements** de tous les modes de transports sur l'ensemble du réseau métropolitain,
- **Fiabiliser les temps de parcours TC**,
- **Limiter l'usage de la voiture solo** : regrouper prioritairement les voitures sur le réseau national et sur le réseau d'armature tout en développant les aménagements pour le covoiturage,
- **Limiter les circulations proches des zones d'habitat**.

En complément du réseau national, **6 niveaux de hiérarchisation du réseau métropolitain structurant** sont définis dans le PDU :

- **Réseau national**
- **Réseau armature**
- **Réseau d'appui**
- **Réseau de distribution principal**
- **Réseau de distribution secondaire**
- **Réseau de desserte**



La hiérarchisation du réseau de voirie 2030 en agglomération

Axes principaux - critères
Vitesse limitée à 50 km/h
Largeur 6 m ponctuellement 5,5 ml (6 m si TC)
Pistes ou bandes cyclables
Transit limité en hp à 20% du trafic journée
Flux > 1500 uvp/j
Axes souvent utilisés par les TC

Axes secondaires - critères
Vitesse limitée à 30 km/h
gabarit de la voie < 6 m (6 ml si TC)
Lisibilité de la réglementation
Aménagements limitant la vitesse

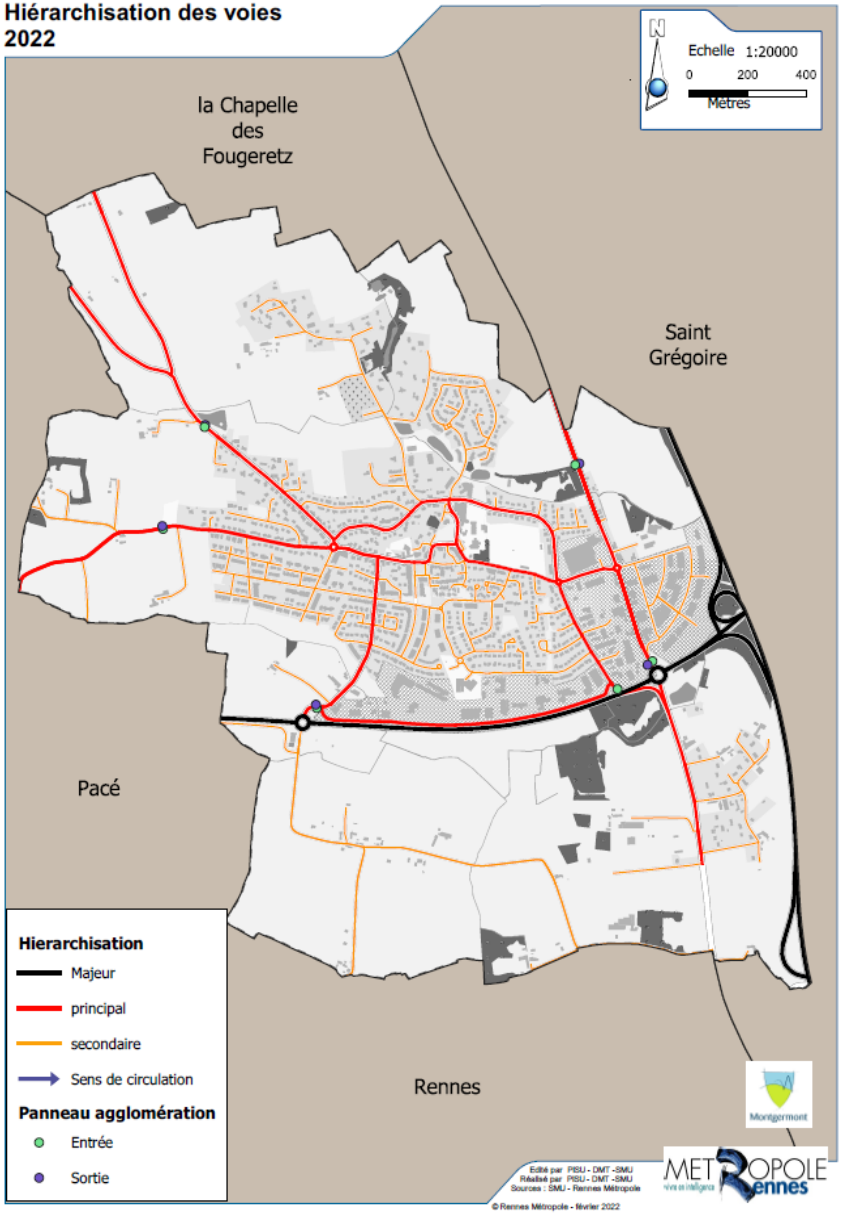
Plan de modération de la vitesse -
Vitesse
Traitement des carrefours
Aménagements adaptés…

Plan de circulation -
Mise sens unique de certaines voies
cohérence du jalonnement
pertinence de la réglementation des axes autorisés aux PL/flux
Aménagements réalisés et axes autorisés aux engins agricoles….

Guide d'aménagement de l'espace public
Matériaux, mobilier, traitements standardisés
.

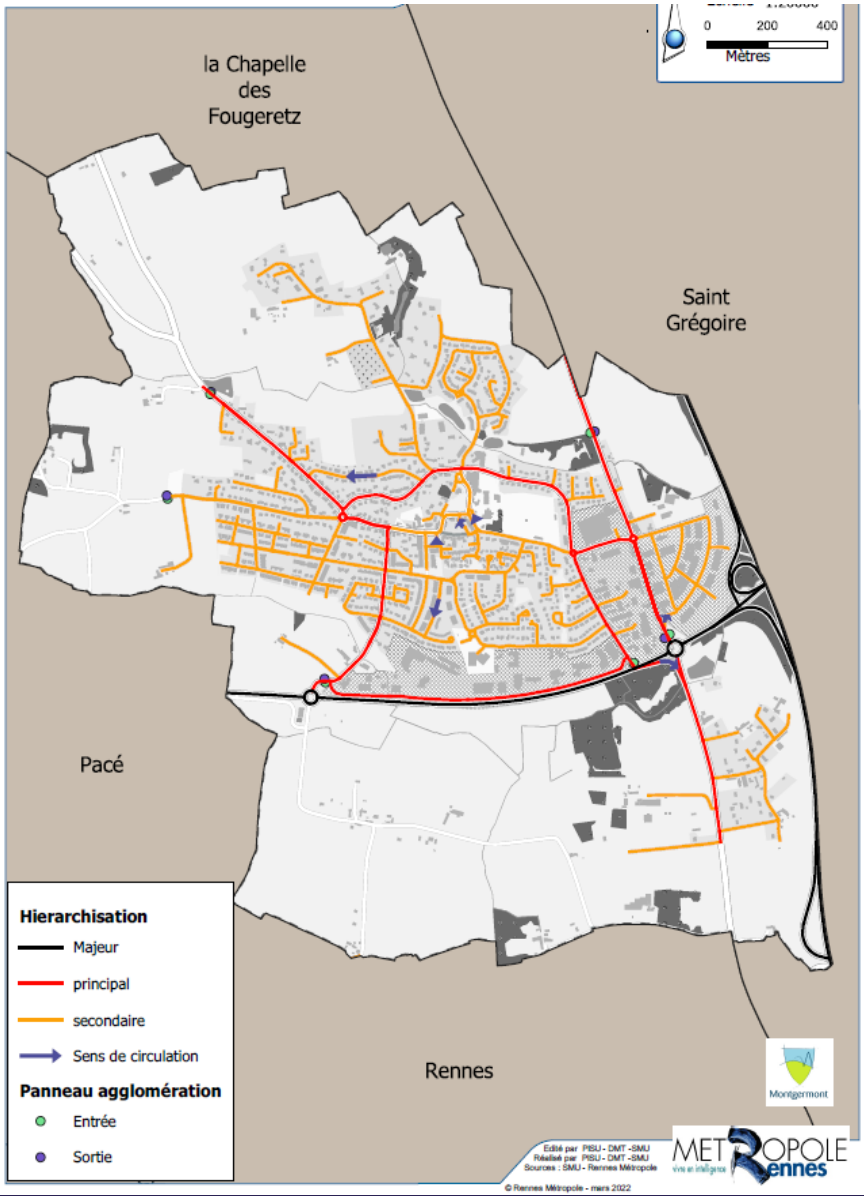
PLUi
Marge de recule, emplacement réservé….

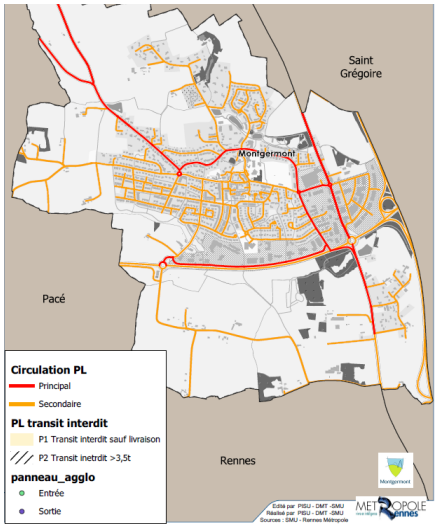
Le réseau hiérarchisé en 2022



- Un trafic de transit qui traverse le centre bourg d'est en ouest

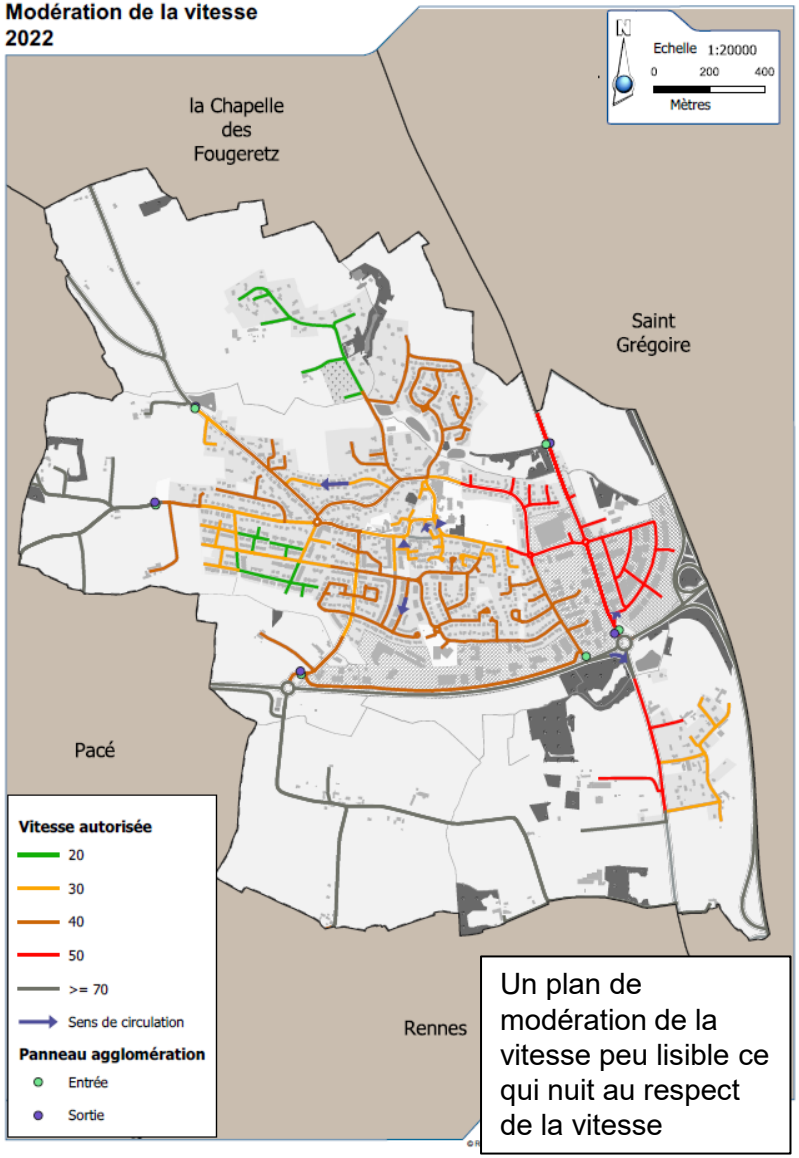
Le réseau hiérarchisé en 2030



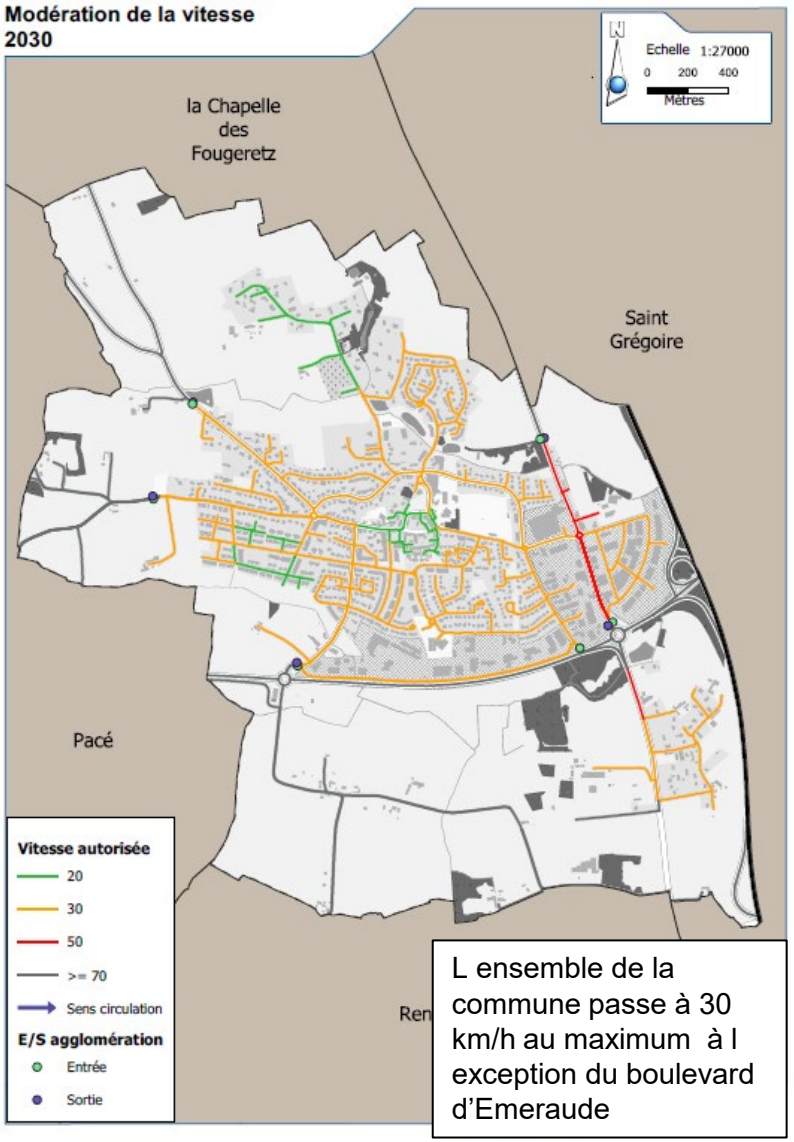


Les rues de Pacé, Texier, Paumier passent du réseau principal au réseau secondaire.
La rue Paumier est réservée aux bus/piétons/vélos
Objectif : limiter le transit sur ces rues afin de favoriser les modes alternatifs à la voiture

La modération de la vitesse 2022 et 2030



Un plan de modération de la vitesse peu lisible ce qui nuit au respect de la vitesse



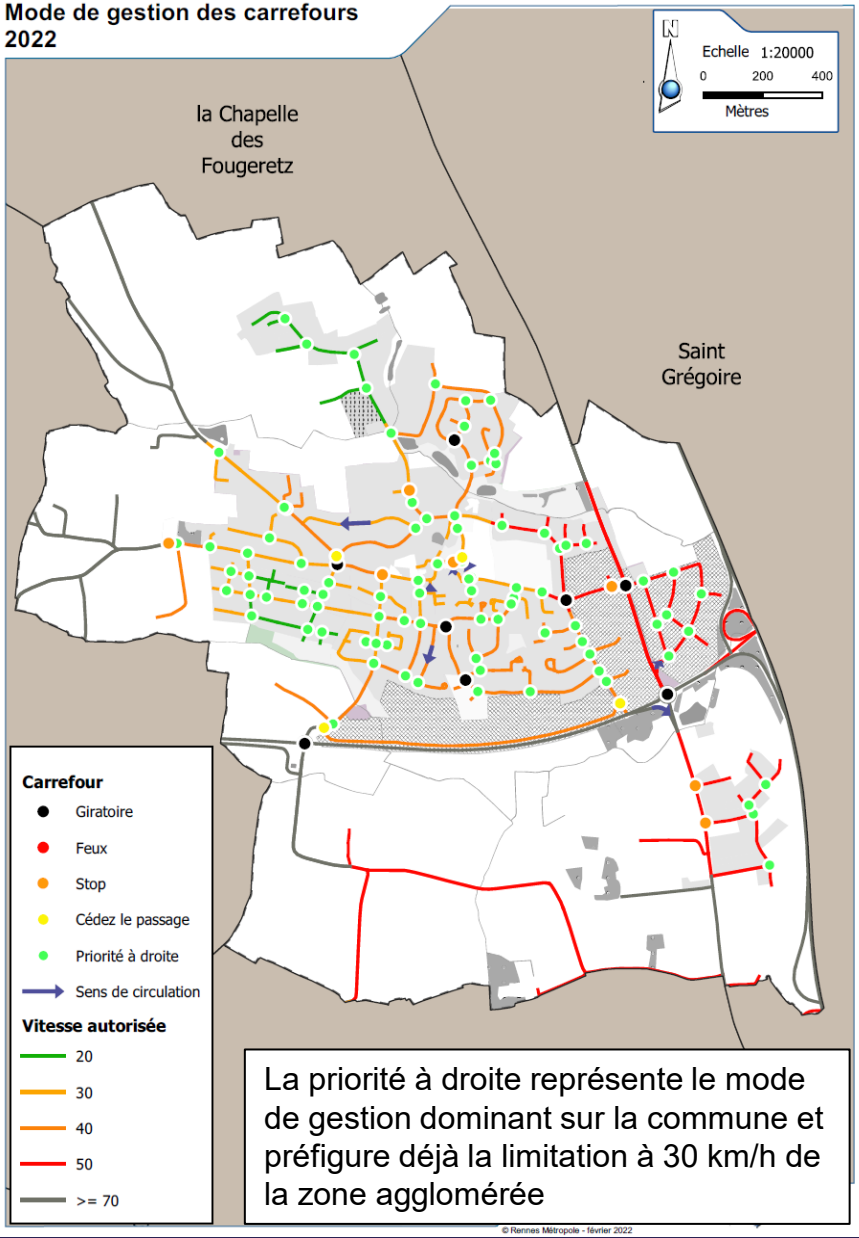
L ensemble de la commune passe à 30 km/h au maximum à l exception du boulevard d'Emeraude

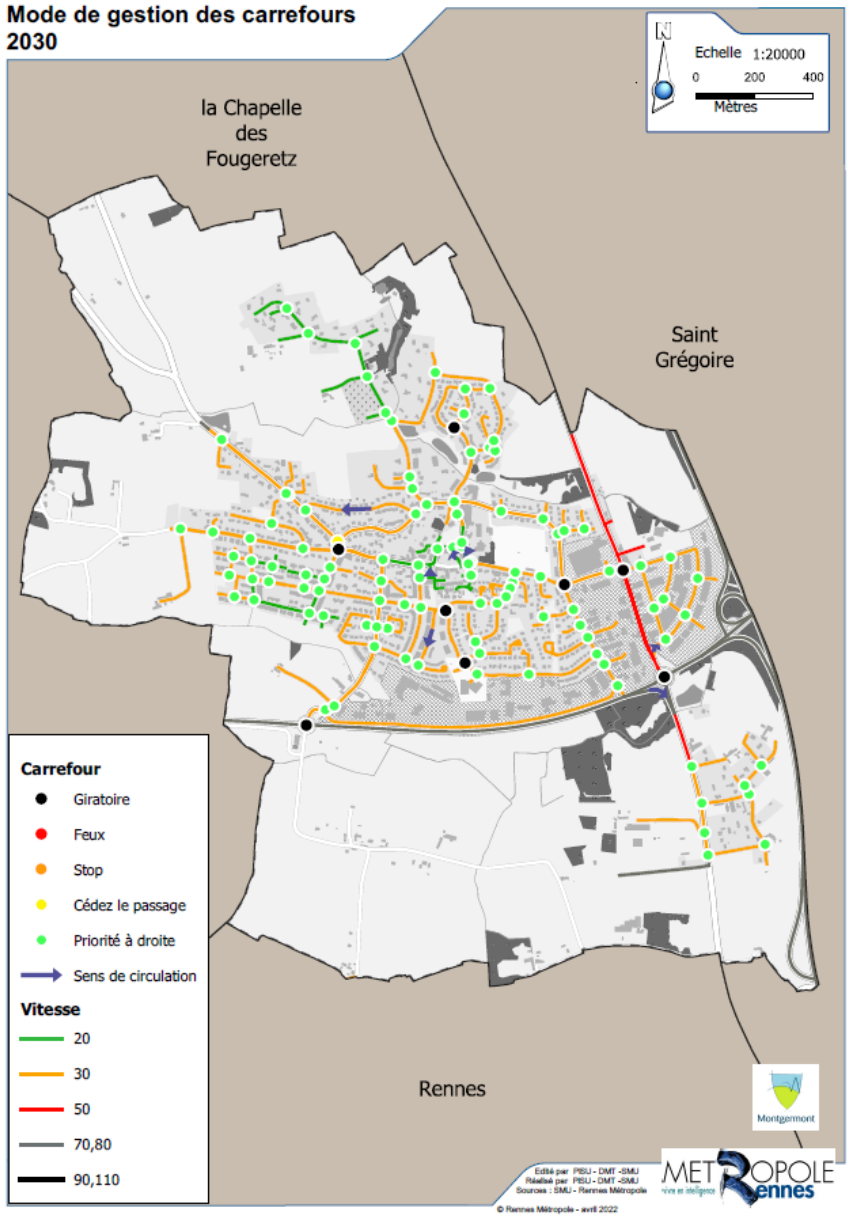
Critères de hiérarchisation de la voirie

Mode de gestion des carrefours

	voie 1 - vitesse	voie 2 -vitesse	flux automobile	mode de gestion du carrefour
Type de croisement	principale -50 km/h	principale -50 km/h	important et équilibré	giratoire
Type de croisement	principale - 50km/h	principale -50 km/h	important et déséquilibré	stop ou cedez le pssage sur la voie à trafic plus faible
Type de croisement	principale -50 km/h	secondaire -30 km/h	flux important sur la principale	stop ou cedez le passage sur la secondaire
Type de croisement	princiaple - 30 km/h	secondaire -30 km/h	flux important sur la principale et nombreuses traversées piétonnes	priorité à droite
Type de croisement	secondaire	secondaire	flux faible	priorité à droite

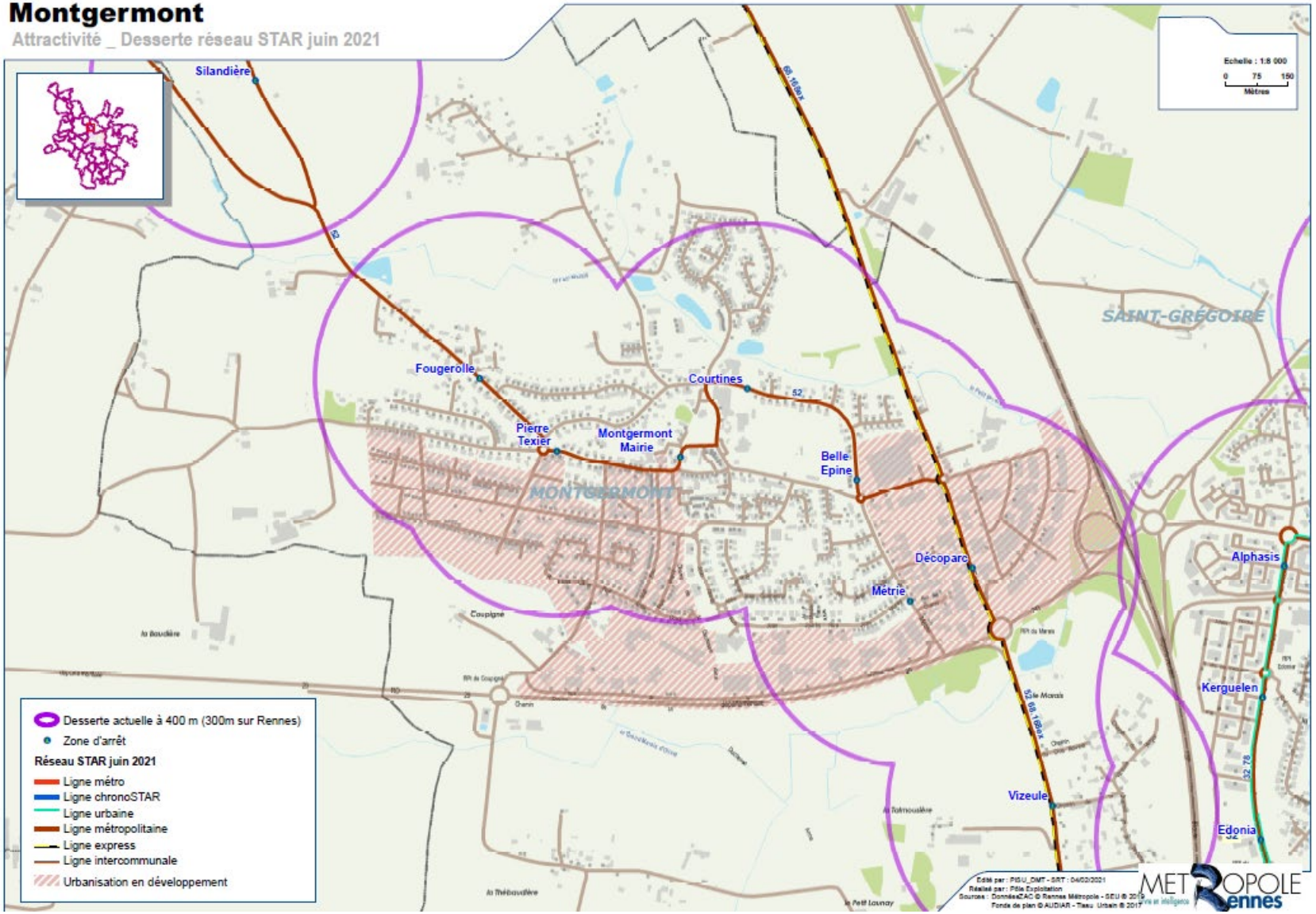
Mode de gestion des carrefours





La desserte TC

Le taux de couverture de la ligne 52



Évolution de la fréquentation aux arrêts de bus

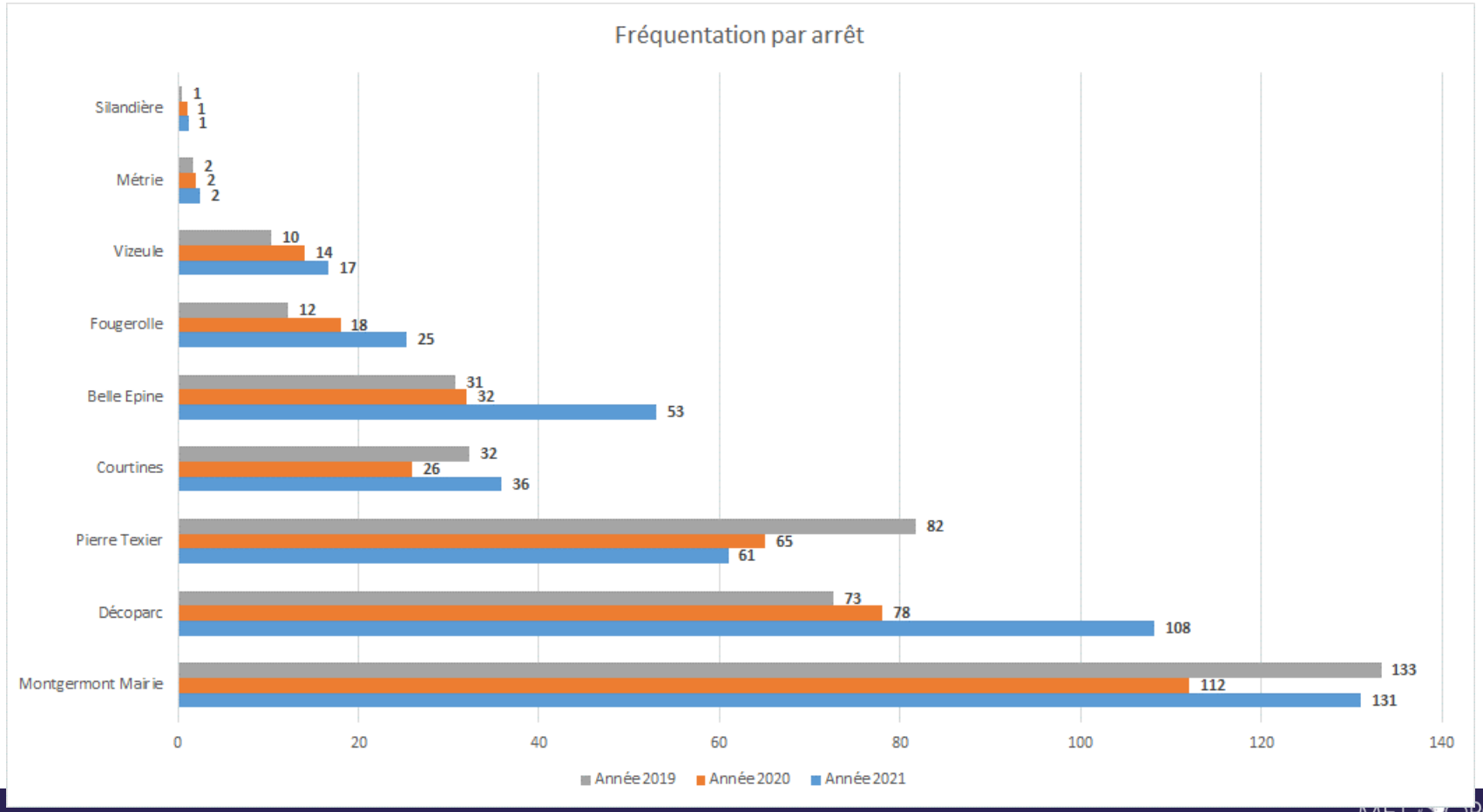
Fréquentation moyenne pour jour semaine sur les lignes:

Période : Sept. > Oct.

Ligne	Sept. > oct. 21	Sept. > oct. 20	Sept. > oct. 19
52	2 381	2 387	2 899
68	1 018	980	1 197

Fréquentation moyenne pour jour semaine aux arrêts de la commune ➔ Montgermont

Ligne	Sept. > oct. 21	Sept. > oct. 20	Sept. > oct. 19
52	343	346	390
68	32	34	44
Total	**375**	**380**	**434**



La hiérarchisation du réseau de vélo 2030 en agglomération

Niveau de service du réseau principal et secondaires vélo
Bidirectionnels vélo : 2,5 ml mini
Bande cyclable : 1,5 m mini
Chemin mixte : 2,5 m mini
CVCB : 6,2 m dont 1,5 m pour les vélos

Jalonnement

Revêtement roulant

Objectifs de vitesses : 20 km/h pour les axes principaux et 15 km/h pour le réseau secondaire

Plan de modération de la vitesse -
Vitesse limitée au 30 km sur 80% du réseau de voirie
Traitement des carrefours pour la sécurisation des traversées vélos
Aménagements adaptés…

Plan de circulation -
Mise sens unique de certaines voies avec contresens vélo systématique

Guide d'aménagement de l'espace public
Matériaux, mobilier, traitements standardisés
.

PLUi
Marge de recule, emplacement réservé….

Schéma directeur vélo communal et intercommunal à l'horizon 2030

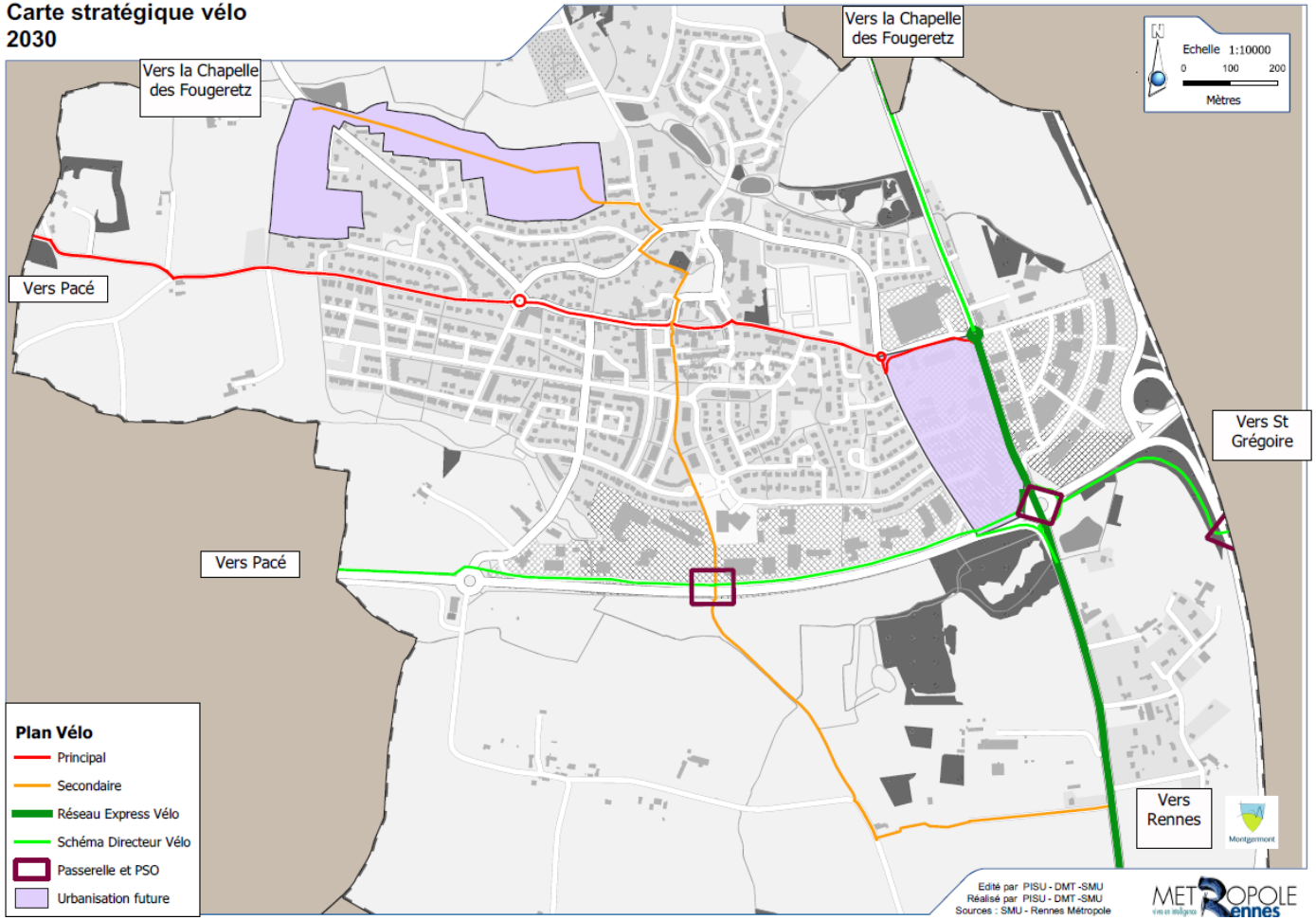
Les objectifs :

- ❑ De sécuriser les déplacements vélo notamment le « premier km » vers le réseau Métropolitain
- ❑ Augmenter l'usage du vélo grâce à un réseau maillé et lisible
- ❑ Intermodalité : Vélo et Bus

Comment atteindre ces objectifs ?

- « Aménager en premier lieu le sdv métropolitain en agglomération pour créer un réseau continu et sécurisé sur RM (vitesse 20km/h).
- Développer le réseau secondaire vélo afin de rejoindre les équipements du centre bourg en toute sécurité

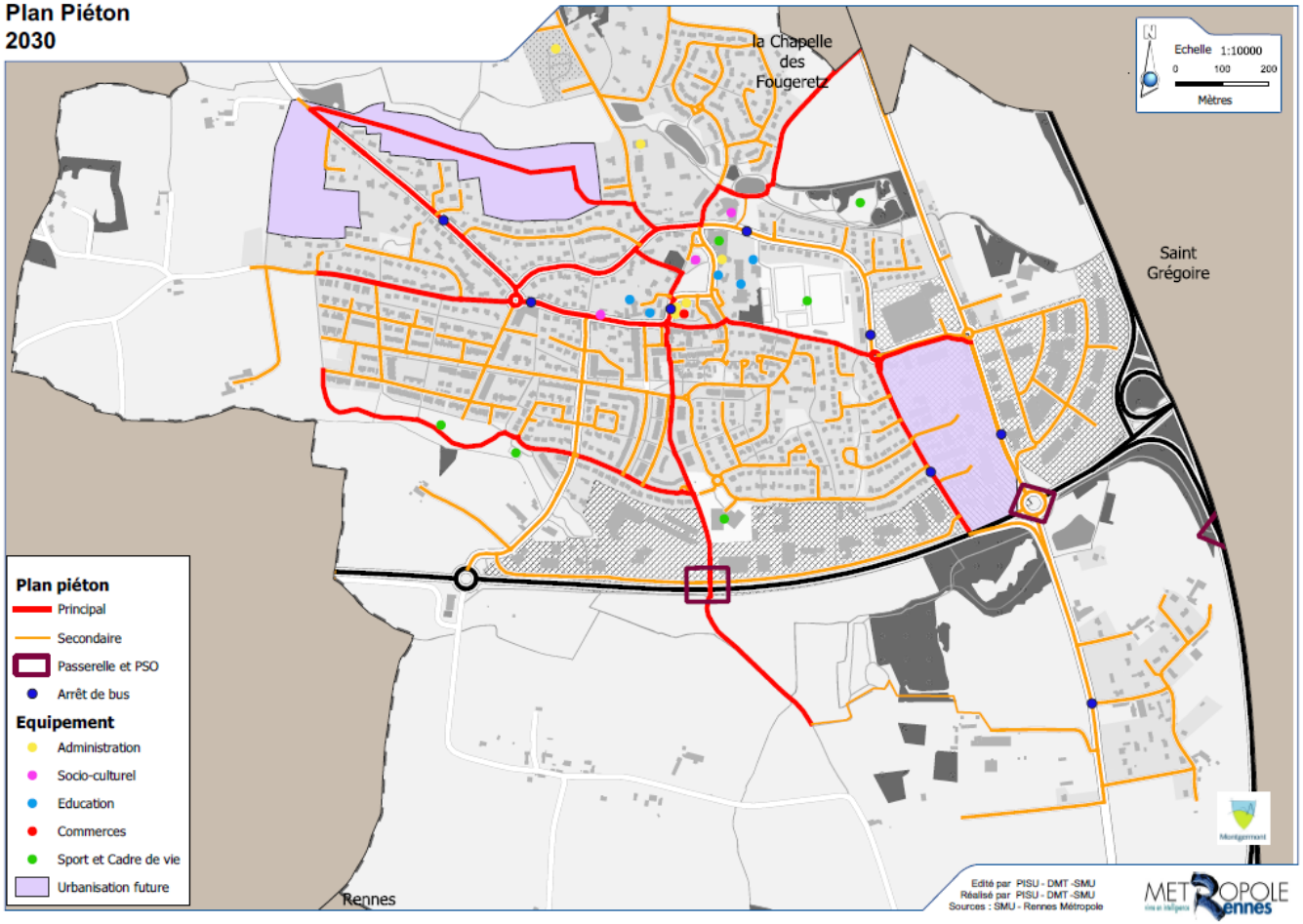
Carte stratégique vélo 2030



Plan piéton à l horizon 2030

Les Objectifs :

- Sécuriser les déplacements à pied vers les commerces et équipements communaux
- Un espace public accessible à tous (PAVE);
- Augmenter le recours à la marche pour les déplacements en zone agglomérée de courte distance

Comment atteindre ces objectifs ?

- Mise en place d'un plan de circulation automobile pour diminuer le transit automobile dans le centre bourg
- Vitesse limitée à 30 km maximum l'ensemble du réseau de voirie en zone agglomérée
- Sécuriser les traversées piétonnes du réseau principal de voirie
- Des trottoirs d'au moins 2 m et accessible aux PMR sur le réseau principal piéton;