Ville de Pontivy

# Extrait du registre des délibérations

# Approbation du Plan de Déplacements Urbains de PONTIVY

DEL-2012-091

**Numéro de la délibération :** 2012/091

**Nomenclature ACTES :** Autres domaines de compétences, autres domaines de compétence des communes

**Information relative à l'environnement :** oui

**Date de réunion du conseil :** 03/10/2012

**Date de convocation du conseil :** 27/09/2012

**Date d'affichage de la convocation :** 27/09/2012

**Début de la séance du conseil :** 19 heures

**Président de séance :** M. Henri LE DORZE

**Secrétaire de séance :** M. Yovenn BONHOURE

**Étaient présents :** M. Bernard BAUCHER, M. Yovenn BONHOURE, M. Loïc BURBAN, Mme Nelly BURLOT, M. Gérard DERRIEN, Mme Florence DONATO-LEHUÉDÉ, M. Alain GAINCHE, M. Pierre GIRALDON, Mme Ghislaine GOUTTEQUILLET, Mme Anne-Marie GRÈZE, M. Jean-Paul JARNO, M. Jean-Luc LE BELLER, M. Daniel LE COUVIOUR, M. Henri LE DORZE, M. Alain LE MAPIHAN, Mme Sylviane LE PAVEC, Mme Christine LE STRAT, M. Christophe MARCHAND, M. François-Denis MOUHAOU, Mme Maryvonne OLIVIERO, M. Jean-Jacques PARMENTIER, Mme Elisabeth PÉDRONO, M. Yvon PÉRESSE, Mme Annie PESSEL, Mme Martine PIERRE, Mme Nicole ROUILLARD.

**Étaient représentés :** Mme Marie-Madeleine DORÉ-LUCAS par Mme Martine PIERRE, Mme Stéphanie GUÉGAN par Mme Christine LE STRAT, M. Claude LE BARON par M. Christophe MARCHAND, Mme Laëtitia LE DOARÉ par Mme Anne-Marie GRÈZE, Mme Julie ORINEL par Mme Ghislaine GOUTTEQUILLET.

**Étaient absents :** M. Joël LE BOTLAN, Mme Françoise RAMEL-FLAGEUL

# Approbation du Plan de Déplacements Urbains de PONTIVY

## ***Rapport de Alain LE MAPIHAN***

Par une délibération du 15 décembre 2009, le Conseil municipal a décidé d'engager l'étude d'un plan de déplacements urbains.

Cette étude doit s'intégrer dans une réflexion stratégique sur l'aménagement du territoire en définissant une politique locale des déplacements, conformément aux objectifs de l'Agenda 21, qui puisse assurer un usage coordonné de tous les modes de déplacements, en promouvant notamment les modes les moins polluants.

Un diagnostic sur l'offre et les conditions de déplacement sur le territoire a d'abord été dressé. Il a permis de pointer les caractéristiques et les dysfonctionnements en matière de mobilité. Suite à cette première phase, trois enjeux prioritaires et un enjeu transversal ont été définis :

- Assurer la sécurité et la cohabitation de tous les modes de déplacements
- Redonner une vraie place aux modes de déplacements doux
- Développer une offre de transport en commun plus attractive et adaptée aux besoins
- Poursuivre la démarche vers une mobilité durable.

De ces quatre enjeux découlent les 18 actions du Plan de Déplacements Urbains de Pontivy.

Chaque action se décline en objectifs à atteindre et en mesures à mettre en place. Les délais de mise en œuvre de ces actions varient notamment en fonction de la programmation des aménagements urbains et de la mise en place de nouvelles infrastructures routières telle que la déviation Nord de Pontivy.

Le Plan de Déplacements Urbains de Pontivy, élaboré en concertation avec les différents partenaires institutionnels et associatifs de la Ville, constitue un document d'orientations qui doit servir de cadre aux projets d'aménagement urbain et aux interventions diverses sur la voirie.

***Nous vous proposons :***

- d'approuver les actions du Plan de Déplacements Urbains de Pontivy telles qu'elles sont exposées dans le document joint à la présente délibération.

**La délibération est adoptée à l'unanimité.**

**Fait à Pontivy, le 4 octobre 2012**

**LE MAIRE**
**Henri LE DORZE**

**Transmise au contrôle de légalité le :**

**Publiée au recueil des actes administratifs le :**

**Certifiée exécutoire**

**LE MAIRE**
**Henri LE DORZE**

# PDUP
# Plan de Déplacements Urbains de la ville de Pontivy

## Phase 3 - Plan d'actions
## Septembre 2012


**Siège social (Besançon)**

Coordonnées : 27 rue Clément Marot –Parc Astrea - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Fax : 03 81 51 10 64
Email : contact@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Besançon
N° Siret : 441 513 447 00033 - Code APE : 7112B

**Agence Ouest (Rennes)**

Coordonnées : 4, square René Cassin – 35000 Rennes
Tél. : 09 72 13 21 75
Email : rennes@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Rennes
N° Siret : 441 513 447 00041 - Code APE : 7112B

## Sommaire :


**Contexte et objectif de l'étude** 3
**Plan d'Actions :** 4

**Actions sur le réseau viaire et le stationnement**

1. Définir une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire, adapter les aménagements de voirie et le jalonnement en fonction des usages souhaités 5
1bis. Mieux organiser le trafic des PL 10
2. Revoir le plan de circulation du centre-ville et intégrer des zones pacifiées 11
3. Réorganiser le stationnement en centre-ville 17
4. Gérer les livraisons en centre-ville 19

**Actions sur les modes doux**

5. Mettre en place un réseau cyclable cohérent (avec intégration du chemin de halage) 21
5bis. Améliorer le stationnement et le jalonnement pour les vélos 26
6. Expérimenter les vélos électriques à l'échelle de la ville 29
7. Renforcer l'accessibilité de la voirie dans le cadre du PAVE 32
8. Elaborer un schéma piéton s'appuyant sur les cheminements et liaisons douces existantes 33

**Action sur les Transports en Commun** 36

9. Etudier la pertinence de développer le réseau Pondibus au-delà des limites communales 37
10. Optimiser l'offre Pondibus 38
11. Valoriser le site de la gare routière et envisager la réouverture de la voie ferrée 39
12. Améliorer la lisibilité des réseaux de TC 40
13. Encourager le développement du covoiturag

**Actions transversales** 43

45
14. Réaliser des campagnes régulières d'information et de sensibilisation adaptées aux différentes cibles 48
15. Initier des pédibus dans les écoles 51
16. Susciter des démarches d'écomobilité auprès des entreprises 55
17. Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du plan de déplacements urbains

**Tableau récapitulatif des actions** 58
**Tableau récapitulatif des coûts** 60

## Contexte et objectifs de l'étude :

**La ville de Pontivy s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains à l'échelle de son territoire, dont l'objectif est de planifier la politique en matière de transports et de déplacements au cours des années à venir.**

***Cette étude menée à l'échelle du territoire communal, rassemblant près de 15 000 habitants doit :***

- ✓ ***S'intégrer dans une réflexion stratégique sur l'aménagement du territoire, et plus particulièrement sur les déplacements intracommunaux et les échanges avec les pôles extérieurs au territoire,***
- ✓ ***Permettre de définir la politique locale des déplacements et faciliter sa mise en œuvre opérationnelle à travers des solutions adaptées localement,***
- ✓ ***Initier le développement d'une culture locale en termes de déplacements, pour faire progresser la prise de conscience des habitants de l'intérêt d'un usage plus modéré de la voiture particulière.***

***Ce document constitue le rapport final présentant les actions à mener par la ville de Pontivy. Il fait suite à l'élaboration d'un diagnostic sur l'offre et les conditions de déplacements sur le territoire, ayant permis de pointer les caractéristiques et les dysfonctionnements en matière de mobilité.***

***Suite à cette première phase, trois enjeux prioritaires et un enjeu transversal ont été définis :***

- ✓***Assurer la sécurité et la cohabitation de tous les modes de déplacements***
- ✓***Redonner une vraie place aux modes de déplacements doux***
- ✓***Développer une offre de TC plus attractive et adaptée aux besoins***
- ✓***Poursuivre la démarche vers une mobilité durable***
- ✓

***C'est donc de ces quatre enjeux que découlent l'ensemble des 18 actions présentées ici. Celles-ci ne peuvent se penser indépendamment les unes des autres, leur lecture devra donc se faire sous une approche globale et systémique.***

Action **1**

Réseau viaire / circulation

# Définir une nouvelle hiérarchie du réseau viaire en fonction des usages souhaités

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Une très grande perméabilité de la ville de Pontivy : plus de 10 voies d'accès par la route**
- **Un manque de hiérarchisation des voies, engendrant un phénomène de report de trafic sur des voies non appropriées (trafic PL sur la RD764 et dans le centre-ville notamment)**
- **Des limitations de vitesse peu respectées en centre-ville**
- **Des difficultés de cohabitation entre les différents modes de déplacements**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Redonner un statut à chaque axe en fonction des usages observés (transit, d'échange et local) et redéfinir un maillage du réseau avec des axes structurants pour assurer une bonne desserte territoriale**
- **Désengorger le centre-ville du trafic de transit et assurer un meilleur partage de la voirie**
- **Anticiper et préparer les conséquences du contournement Nord (déviation de Stival) sur l'organisation du réseau**

## Mesures à mettre en place

### Mesure n°1 : Définir les fonctions et usages des voies existantes

**La hiérarchisation est la pièce maîtresse permettant de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire devra s'appuyer.**

Un réseau de voirie se définit par **l'usage et les fonctions des axes routiers** sur un territoire déterminé. Les axes présents sur la ville de Pontivy répondent à une triple logique :

- ils accueillent le trafic de transit qui n'a pas pour origine ou destination Pontivy,
- ils assurent les échanges entre Pontivy et l'extérieur,
- ils maillent le territoire et assurent la desserte locale des quartiers ainsi que le rabattement vers les principaux axes.

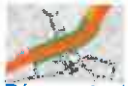
### Mesure n°2 : Prendre en considération les projets routiers ayant un impact sur la hiérarchie du réseau

A Pontivy, la hiérarchisation est d'autant plus nécessaire que le réseau viaire va connaître de profondes modifications avec la réalisation de la voie de contournement Nord, ou encore avec la voie de desserte de l'hôpital.

**Actions possibles :**

**Renforcement de certains axes**

**Requalification de voies routières en voies urbaines**



Réorganisation du trafic **poids-lourds**

**Secteurs de partage de la voirie**

**Mise en place d'un jalonnement efficace**

Action 1

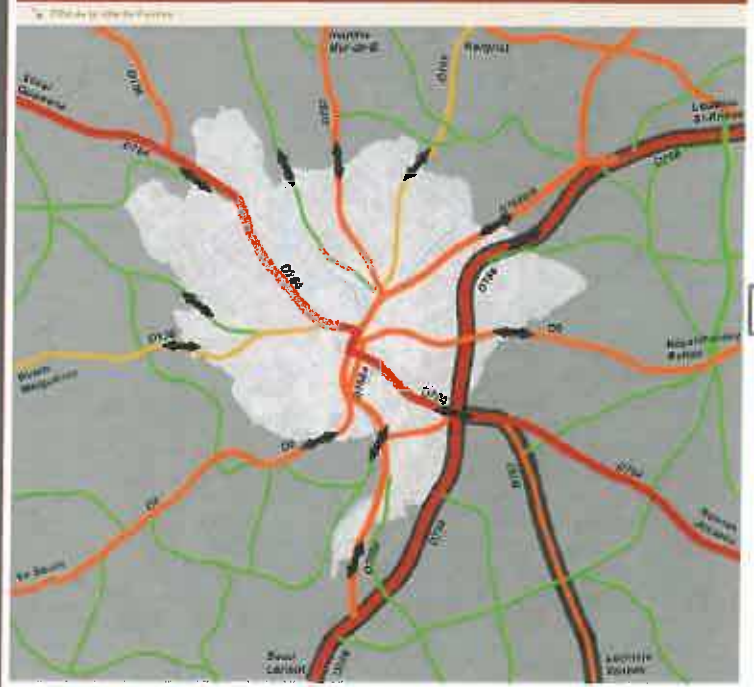
Réseau viaire / circulation

# Définir une nouvelle hiérarchie du réseau viaire en fonction des usages souhaités

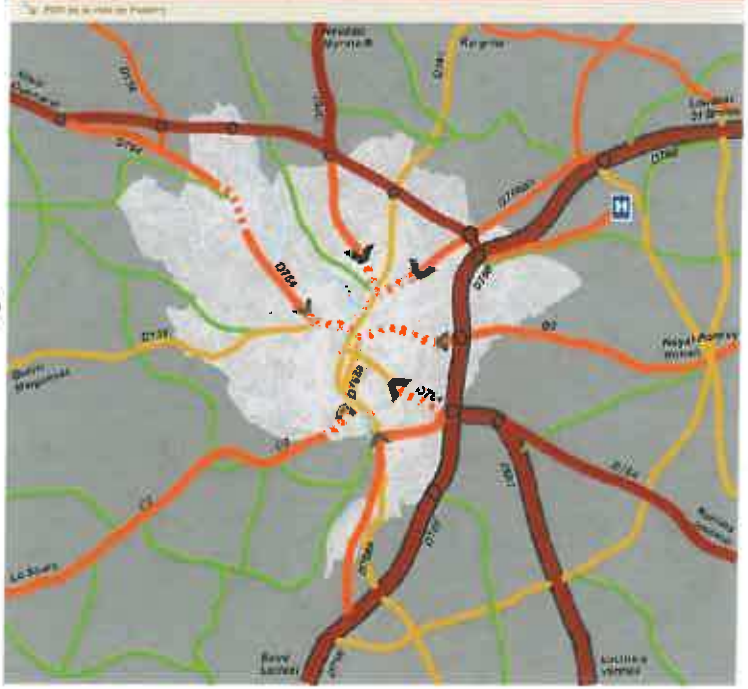
## Mesures à mettre en place (suite)

### *Mesure n°3 : Proposition de hiérarchisation du réseau*

Hiérarchie actuelle du réseau viaire : des charges de trafic importantes en centre-ville



Hiérarchie future du réseau viaire : un centre-ville déchargé du trafic de transit



**Typologie de hiérarchisation des voies desservant le territoire:**

- **Voies structurantes:** Le territoire est traversé par l'axe Triskell (RD767 et 768, en 2x2 voies) et par la future déviation nord (2x1 voie). Ces voies sont destinées au trafic régional, national voire international. Elles évitent le centre-ville et la partie agglomérée de la ville (elles desservent en revanche les principaux parcs d'activités du territoire).
- **Voies d'échanges et pénétrantes:** Ces voies permettent aux habitants du territoire de rejoindre rapidement les axes structurants. Elles contribuent également à la bonne accessibilité de la ville depuis les pôles extérieurs. Lorsqu'elles traversent le centre-ville (RD764, RD2 par exemple), elles doivent faire l'objet d'un aménagement spécifique (*tracés en pointillés*) visant à limiter la vitesse des véhicules et à assurer la sécurité de tous les modes de déplacements.
- **Voies secondaires:** Elles doivent assurer les déplacements internes au territoire en évitant le trafic de transit et en accueillant les autres modes de déplacement (TC et modes doux) par un partage de la voirie adéquat. Elles assurent également la diffusion / le rabattement sur les axes structurants.
- **Voies locales** : Celles-ci doivent supporter uniquement un trafic de desserte locale des quartiers et des équipements.

Action 1

Réseau viaire / circulation

# Définir une nouvelle hiérarchie du réseau viaire en fonction des usages souhaités

## Mesures à mettre en place (suite)

## *Précisions sur les entrées de ville à l'échelle de la zone agglomérée de Pontivy*

Une réflexion devra être portée sur les entrées de villes et pénétrantes urbaines. Sujet à un débat latent dans le domaine de l'urbanisme, l'aménagement des entrées de ville doit répondre à des enjeux esthétiques mais cela doit aussi et surtout assurer un respect des limitations de vitesse et un meilleur partage de la voirie.

### Localiser et caractériser les axes selon leur vocation et leur caractère prioritaire

L'objectif est ici de proposer un niveau hiérarchique aux entrées de ville, Selon les données observées sur le trafic, le gabarit de la voirie, les espaces traversés et desservis, trois pénétrantes peuvent être définies comme principales et quatre comme secondaires.

**Entrées de ville principales :** Avenue du Général Leclerc, Rue Joseph Le Brix, Rue Jean Moulin

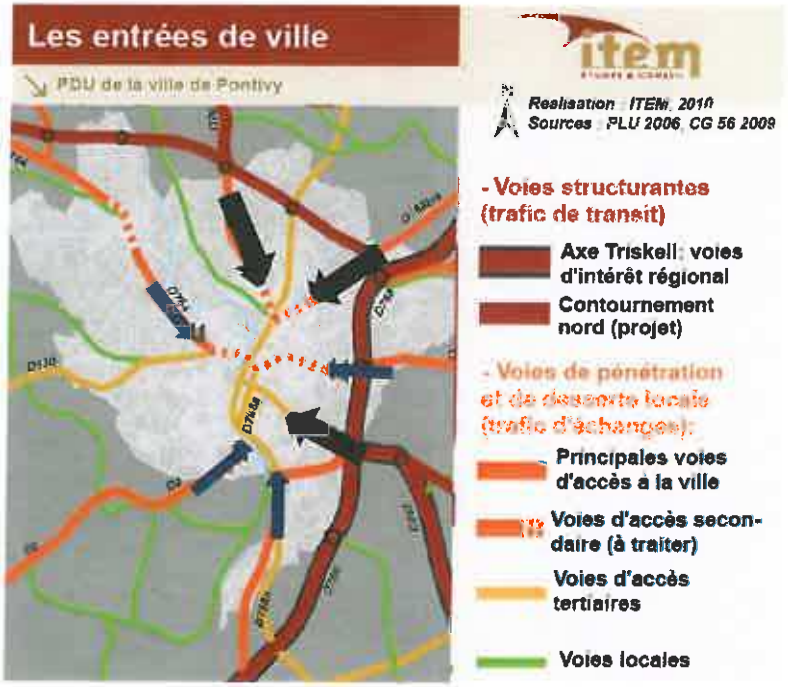
**Entrées de ville secondaires :** Avenue Jeanne de Kervenoel, Avenue de la Liberation, Plurit Le Cohledo, Rue Albert de Mun

### Définir des séquences d'aménagement incitant l'automobiliste à adapter sa vitesse à l'environnement traversé

Bien que le panneau d'entrée de ville fasse aussi office (sauf exception) de limitateur de vitesse, le taux d'irrespect constaté est trop régulièrement supérieur à 50%. Les panneaux de limitation ayant montré certaines faiblesses, la Ville de Pontivy peut avoir recours à des aménagements obligeant l'automobiliste à ralentir (chicanes, coussins berlinois...).

### Assurer une sécurité de l'ensemble des déplacements en adaptant la place accordée à chacun selon l'environnement

Cette réflexion devra ainsi prendre en compte l'ensemble des déplacements, qu'ils soient doux ou motorisés. L'identité territoriale de Pontivy caractérisée par un important mitage de son habitat, et donc de sa population incite, en effet, à porter cette requalification au-delà des limites bâties et au-delà des seuls automobilistes.



***Exemples de séquences d'aménagement à approfondir :***
***-la D764 (définie comme entrée principale) de l'échangeur au centre-ville***
***-la D768a (définie comme entrée secondaire) du Gohazé au centre-ville***

Action 1

Réseau viaire / circulation

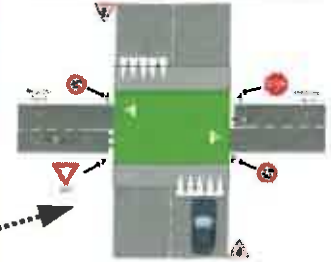
# Définir une nouvelle hiérarchie du réseau viaire en fonction des usages souhaités

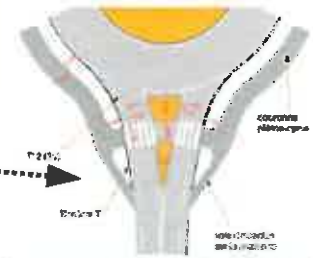
## Mesures à mettre en place (suite)

### *Mesure n°4 : Adapter les aménagements de voirie aux usages que l'on souhaite donner à l'axe routier aménagé :*

| Niveau | Objectif | Préconisations d'aménagements selon les modes (*fournies à titre indicatif, ne tenant pas compte des contraintes existantes éventuelles*) | | | Voies concernées |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Voiture | Vélos | Piétons | |
| 1 | Fluidité de la circulation, efficacité du trafic PL et sécurité des véhicules légers | Voie rapide en continu, 2x2 voies ou 2x1 voie | | | RD767, RD768 Contournement Nord |
| 2 | Fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds, performance des transports publics, sécurité pour les flux cyclistes | Voie rapide hors milieu urbain, dispositifs permettant de réduire la vitesse en milieu urbain | Aménagement de pistes cyclables, ouvrages de franchissement (pont ou tunnel) équipés pour les vélos. | Sécurisation des principales traversées, ouvrage de franchissement pour les piétons si nécessaire | RD764, RD767, RD768bis, RD2 |
| 3 | Circulation de véhicules légers,, circulation des poids lourds limitée, liaisons confortables pour les cyclistes et piétons. | Voie rapide hors milieu urbain, dispositifs permettant de réduire la vitesse en traversée de village et en entrée de ville (ralentisseurs... ) | Pistes ou bandes cyclables, sécurisation des intersections (giratoires avec piste cyclable extérieure... ) | Zone 30, sécurisation des traversées, plateaux piétons ponctuels | RD130, RD191, |
| 4 | Circulation de véhicules légers | Vitesse limitée en milieu urbain | Bandes cyclables, sécurisation des intersections | Sécurisation des traversées | Autres RD |
| 4 | Circulation de véhicules légers apaisée, liaisons piétons et cycles confortables. | Limitation de la vitesse, du trafic VL et autorisation de trafic PL uniquement pour des livraisons. | Bandes cyclables sur chaussée sans aménagement spécifique. Possibilité de mettre en place des contre-sens cyclables | Partage de la voirie: zone 30, zone de rencontre, plateaux surélevés, bouton d'appel piétons sur les carrefours à feux, ... | Av. du Général de Gaulle-Rue Nationale, Rue J Moulin-Av. Napoléon 1er, Rue Albert de Mun, Rue Quinivet, les quais |
| 5 | Maillage urbain | Pas d'aménagement spécifique nécessaire à condition que la circulation de tous les modes (particulièrement les modes doux) soit aisée et sécurisée. | | | Autres rues |

*Illustrations:*





Action **1**

Réseau viaire / circulation

# Définir une nouvelle hiérarchie du réseau viaire en fonction des usages souhaités

**Les acteurs :** — Maître d'ouvrage 5/5 — Partenaire

| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | ■ | |
| Pontivy Communauté | | ■ |
| Conseil Général 56 | ■ | |
| Région | | |
| Etat | | ■ |
| Autre | | |

## Mesures à mettre en place (suite)

**Mesure n°5 : Améliorer le jalonnement pour tous types de trafic**

Un certain nombre de modifications sera nécessaire en matière de jalonnement, pour orienter vers les voies structurantes.

Ce jalonnement devra servir à la fois:

- à indiquer les directions vers les pôles extérieurs au territoire

- à orienter vers les espaces de stationnement appropriés pour éviter les circulations inutiles en centre-ville, dues à la recherche d'une place de stationnement

- à faciliter les déplacements vers les principaux équipements de la ville, mais aussi vers les établissements scolaires, les commerces... Si des lieux sont fréquemment ressentis comme difficile d'accès, leur jalonnement devra être amélioré (par exemple le parc des expo, la péniche de l'office du tourisme...)

...et devra être particulièrement bien positionné aux intersections.

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

Les coûts directs à prévoir pour cette action sont les coûts de l'aménagement et de l'entretien des différentes voiries, à la charge des différents maîtres d'ouvrage selon la domanialité.

**Subventions :** 20 à 40% du montant total par le CG selon la domanialité

**Délai de mise en œuvre :** *Long terme*

**Échéancier :**

- 2012-2013: définition et validation d'une nouvelle hiérarchisation précise, intégrant la future voie de contournement Nord
- 2015: analyse du report des charges de trafic et identification des lieux de dysfonctionnement en centre-ville
- 2016-2020 : aménagements complémentaires pour apaiser la circulation et mieux partager la voirie

## Indicateurs de suivis

- Axes requalifiés et linéaires concernés
- Comptages avant / après les requalifications de voirie et vitesses observées
- Evolution des charges de trafic et taux de PL
- Evolution de l'accidentologie piétons/cyclistes

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

Action **1 bis**

Réseau viaire / circulation

# Mieux organiser le trafic des poids-lourds

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**Actuellement, sans la voie de contournement nord, le centre-ville est un passage obligé pour de nombreux poids-lourds en transit (axes Guémené-Rennes ou Le Sourn-Loudéac par exemple)**

**Or certaines voies ne sont pas en capacité d'accueillir un important trafic de PL : c'est le cas notamment de la RD764 qui traverse le centre-ville et le bourg de Stival avec un taux de PL de 6,5%. Ceci peut générer des problèmes de cohabitation entre différents modes de déplacements.**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**Connaître les parts du trafic de transit et du trafic d'échange pour mieux organiser la circulation des PL**

**Compte-tenu de la future voie de contournement nord, définir de nouveaux itinéraires PL et les mettre en cohérence avec la future hiérarchie du réseau viaire**

**Dans ce sens, le jalonnement est un outil indispensable pour éviter le passage des PL en centre-ville (excepté lors des livraisons)**

## Mesures à mettre en place

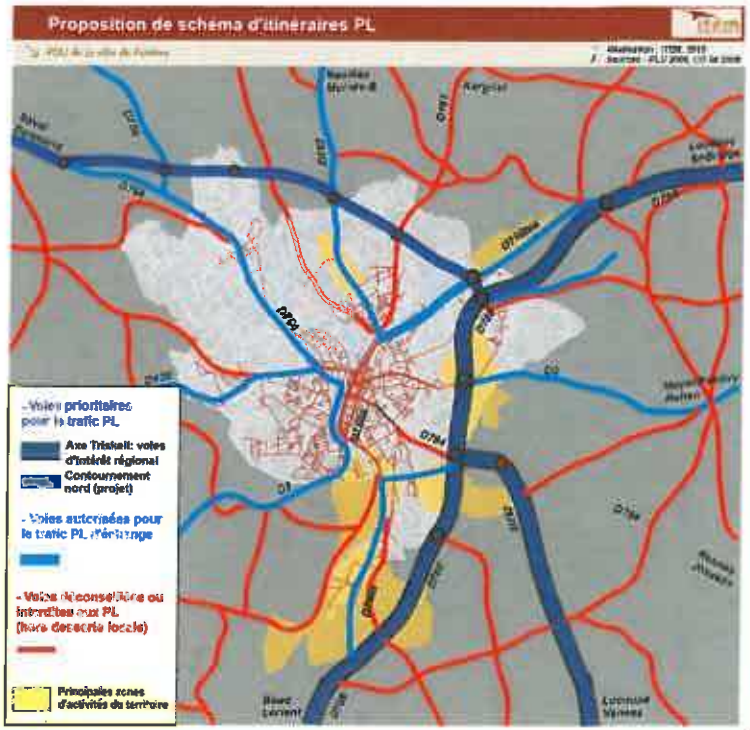
### Mesure n°1 : Définir des itinéraires conseillés pour les PL (horizon 2015)

Bien qu'ils soient une nécessité pour la vie économique locale et à une échelle plus vaste, les poids lourds sont souvent perçus comme une nuisance sonore et une source d'insécurité.

A partir des recommandations sur la hiérarchisation du réseau viaire, il faut **repenser des itinéraires prioritaires PL de desserte et de transit.** L'objectif de cette action est de **canaliser les flux de poids lourds sur les voiries susceptibles de mieux les supporter** (l'axe Triskell et le contournement nord en l'occurrence). Mais il faut aussi prendre en compte le trafic PL lié à l'activité économique locale, et en particulier la desserte des zones d'activités.

Dès lors qu'un schéma d'itinéraires et de circulation PL aura été défini, en tenant compte des contraintes viaires actuelles et futures, il faudra procéder à sa mise en œuvre opérationnelle. Plusieurs mesures peuvent alors être mises en place:

- **Réaliser une enquête origine/destination des PL** pour connaître la proportion de PL en transit.
- **Organiser une concertation** avec les acteurs des transports et de la voirie (collectivités publiques, transporteurs, industriels, commerçants, Conseil général, préfecture…) pour évaluer les contraintes, les besoins et les attentes de chacun.
- **Prendre des mesures en cohérence avec celles des communes voisines**, de façon à assurer la continuité de la réglementation sur le territoire, essentiellement dans les domaines de la vitesse et des gabarits autorisés.
- Sur les voies conseillées, **vérifier si les aménagements permettent une bonne circulation** (carrefours à feux, gestion des intersections…) afin de limiter les difficultés de conduite des PL.



Action **1 bis**

Réseau viaire / circulation

# Mieux organiser le trafic des poids-lourds

**Les acteurs :** (Maître d'ouvrage 2/2 Partenaire)

| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | ■ | |
| Pontivy Communauté | | ■ |
| Conseil Général 56 | ■ | |
| Région | | |
| Etat | | ■ |
| Autre | | |

## Mesures à mettre en place (suite)

### Mesure n°2 : Mettre en place des arrêtés municipaux visant à interdire le trafic PL

Sur certains axes, **mettre en place des arrêtés municipaux** pour réglementer la circulation (comme il en existe déjà). Ces arrêtés seront complétés par l'installation de panneaux d'interdiction de circulation des PL, en autorisant néanmoins la desserte locale (y porter la mention Transit).

***Cadre légal : les pouvoirs de police du maire et du préfet pour réglementer le trafic PL***

***Il est loisible au maire d'édicter une réglementation de la circulation.*** *S'agissant plus particulièrement des poids lourds, le maire peut valablement invoquer des motifs de sécurité et de tranquillité publiques pour interdire la circulation à ces véhicules à l'intérieur de l'agglomération (interdiction, par exemple, des transports routiers d'un poids total autorisé en charge), mais ne peut proscrire cette circulation de manière générale ; l'arrêté municipal doit, par exemple, prévoir sa non application aux véhicules de transport public de voyageurs, aux transports de marchandises assurant une desserte locale. De surcroît,* ***l'arrêté doit prévoir un itinéraire de déviation adapté*** *(sans détour excessif) et propre à accueillir les véhicules lourds dont la circulation est interdite dans l'agglomération.*

### Mesure n°3 : Informer les acteurs du transport routier de marchandises

Le respect d'un schéma PL n'est pas compatible avec le recours systématiques des PL aux systèmes de navigation par satellite si ces derniers n'intègrent pas les réglementations.
En raison des changements d'affectation de certaines voies, il conviendra donc d'informer les différents fournisseurs de cartographie pour GPS (Michelin, TéléAtlas…) de la mise en place d'arrêtés sur la circulation des PL afin que ces données soient prises en compte et implémentées dans les futurs GPS à destination des chauffeurs routiers. C'est une articulation essentielle entre le global et le local.
Ces informations devront aussi être transmises aux services de l'Etat ainsi qu'aux gestionnaires de voirie pour faciliter la constitution des parcours pour les convois exceptionnels.

Il est possible d'informer les sociétés de cartographie de changements éventuels (arrêtés réglementations, modification des règles de circulation, etc.)

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Schéma d'itinéraires conseillés pour les PL: coût interne
- Enquête origine/destination des PL (base 500 enquêtes, sur 2 JOB): 1 000 €
- Panneau d'indication 350*350mm, classe 1/ classe 2 : 70€ - 150€ l'unité
- Panneau routier en forme de flèche 250*800mm : 150€ - 300€ l'unité

## Délai de mise en œuvre : *Long terme*

## Echéancier :

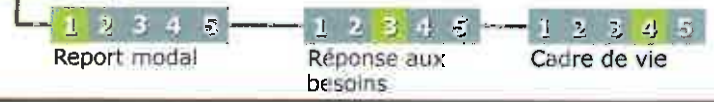
- Action conjointe à la hiérarchisation du réseau viaire et aux travaux de la voie de contournement.
- Mise en œuvre progressive en fonction des aménagements.

## Indicateurs de suivis

- Evolution du trafic PL sur les voies concernées (comptages) ;
- Nombre de panneaux destinés à orienter les PL ;
- Retour d'expérience entre chauffeurs routiers, transporteurs, entreprises locales, gendarmerie, riverains, …

## Les freins

## Les intérêts



Action 2

Réseau viaire circulation

# Revoir le plan de circulation du centre ville et intégrer des zones pacifiées

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**L'ouverture du contournement Nord permettant de diminuer le trafic de transit en centre-ville, la réorganisation de la circulation s'impose.**
**Des conditions de déplacements pour les modes doux inconfortables et insécures, des limitations de vitesse peu respectées.**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**Alléger et fluidifier la circulation du centre ville pour permettre une utilisation renforcée des modes doux**
**Réaliser des aménagements de voirie adaptés à tous les usages**
**Valoriser la Rue Nationale en y réduisant la place de l'automobile**

## Mesures à mettre en place

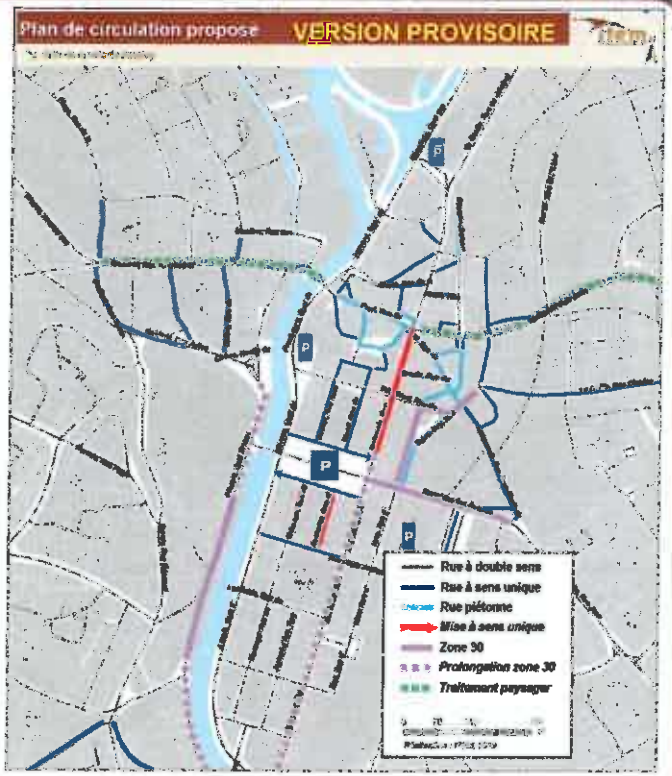
### Mesure n°1 : Apaisement des vitesses

Il faut travailler localement sur **l'apaisement des vitesses pour favoriser la cohabitation des modes et la fluidité du trafic** qui s'écoule plus facilement à vitesse réduite mais constante.

Des aménagements ont déjà été réalisés sur la commune : environ **1 Km de voirie en Zone 30.** Néanmoins il peut être nécessaire de revoir leur configuration, notamment la Zone 30 rue du 2ème régiment des chasseurs à cheval instaurée sur un tronçon rectiligne sans réelles contraintes, n'incitant pas à ralentir. On peut alors envisager **un prolongement de cette zone 30** au nord (pour rejoindre l'avenue J.Guidard) ainsi qu'au sud (jusqu'au Pont Neuf) pour renforcer son impact.

Pour être optimale, la zone 30 doit s'accompagner d'**aménagements de voirie :**
- qui obligent l'automobiliste à réduire son allure en entrant dans la zone (**plateau surélevé, ralentisseur, rétrécissement de voirie, ...**) ;
- en tenant compte des largeurs pour les passages PL et des véhicules de secours ;
- qui permettent des traversées piétonnes et cheminements sécurisés (**visibilité pour l'usager optimisée, revêtement adapté...**).

***La mise en place d'un nouveau plan de circulation est une des préconisations du PADD, pour articuler urbanisme et déplacements.***

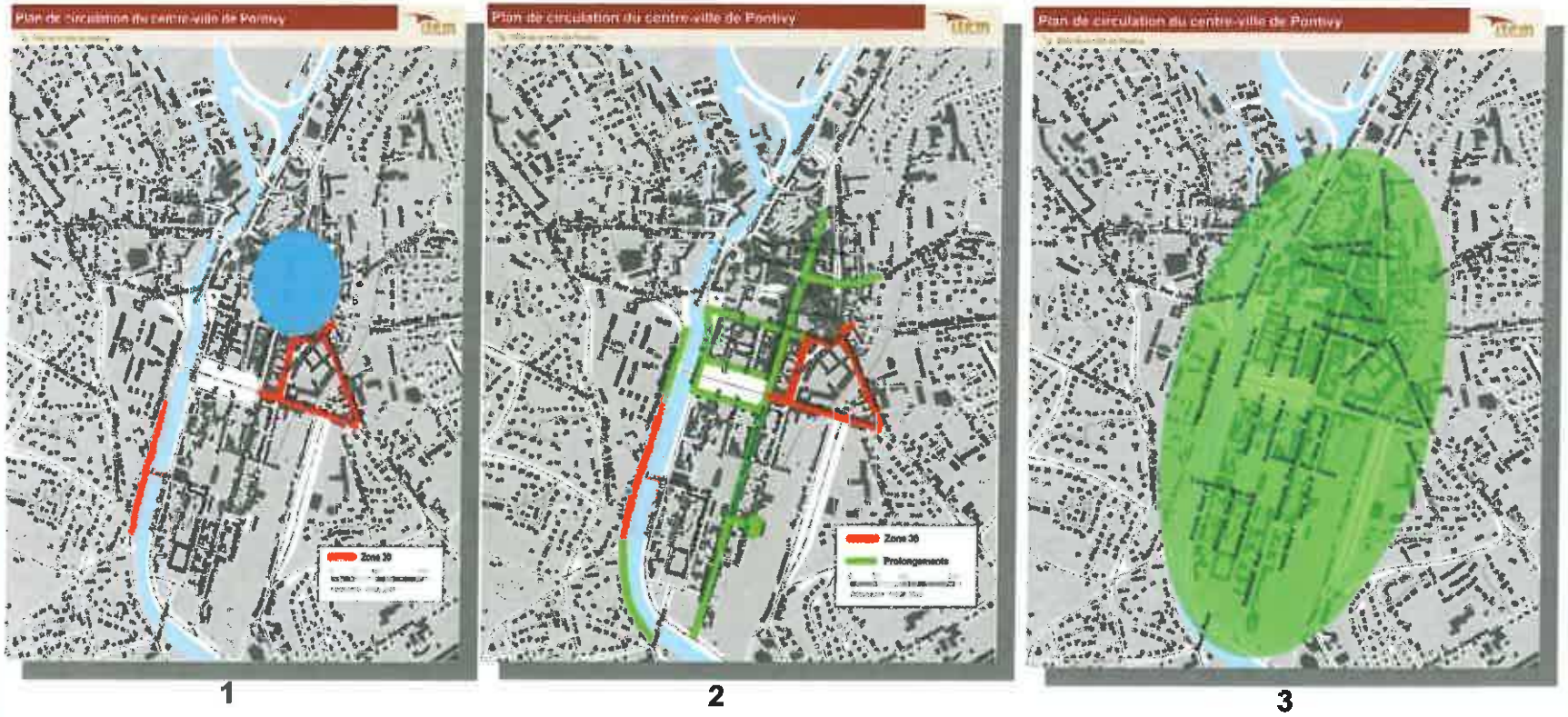


Action 2

Réseau viaire circulation

# Revoir le plan de circulation du centre ville et intégrer des zones pacifiées

## Mesures à mettre en place




1 2 3

***Actuellement, dans le centre-ville de Pontivy, seulement 1 km de voirie (rues piétonnes et zones 30) peuvent être considérées comme pacifiées (1). Deux variantes peuvent être envisagées :***

- ***Un renforcement des zones pacifiées et un prolongement des zones 30 sur les axes les plus stratégiques (2)***
- ***Une zone apaisée sur l'ensemble du centre-ville (3)***

Action 2

Réseau viaire circulation

# Revoir le plan de circulation du centre ville et intégrer des zones pacifiées

## Mesures à mettre en place

***Face aux enjeux que représente le réaménagement de la rue Nationale, des investigations de terrain ont été menés afin de comparer les différentes situations envisagées. Des comptages et une analyse de la rotation des véhicules en stationnement ont été effectués en décembre 2011 afin d'orienter les choix d'aménagement. Le choix du jour d'expérimentation est primordial puisqu'il s'agit d'estimer les impacts de ces aménagements sur le trafic automobile, le stationnement, la circulation des TC, mais aussi l'activité commerciale.***

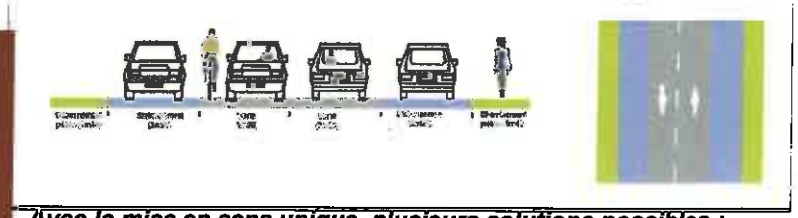
### Mesure n°2 : Mise à sens unique d'une partie de la rue Nationale

Compte-tenu des sens de circulation appliqués actuellement, et des dysfonctionnements rencontrés rue Nationale (largeur trop juste lors du croisement des véhicules, dégradation des portières et rétroviseurs, stationnement illicite, faible valorisation de l'activité commerciale...), il est envisagé de modifier l'organisation de cette rue en :

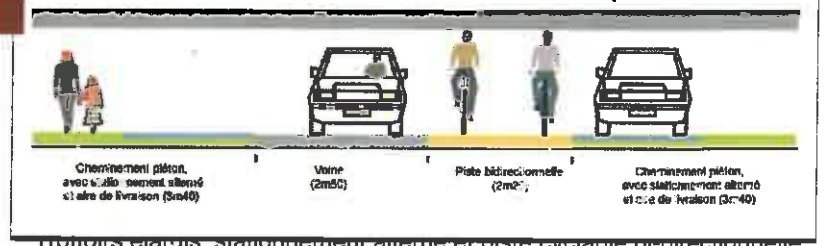
- instaurant un sens unique sur environ 300 m, de la place Aristide Briand (La Plaine) jusqu'à la rue Lorois / Leperdit (le réseau viaire actuel permet de limiter les impacts négatifs de la mise en sens unique en engendrant des détours finalement limités) ;
- supprimant une file de stationnement, ce qui est largement envisageable puisque l'offre de stationnement est globalement suffisante à l'échelle du centre-ville ;
- aménageant des espaces dédiés au vélo, pour inciter au report modal VP/vélo pour les trajets de courtes distances, lorsque c'est possible (pour effectuer des achats dans les commerces de proximité par exemple) ;
- élargissant les cheminements piétons, car même si les trottoirs respectent actuellement la norme légale des 140 cm de largeur, il est judicieux pour des rues commerçantes de prévoir une largeur supérieure.

Par ailleurs, il est également envisageable de mettre en sens unique une portion de la rue Marengo et une de la rue Jeanne d'Arc, à proximité de la plaine.

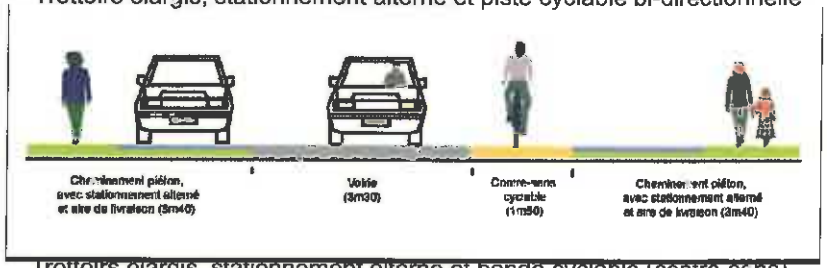
***Coupe de l'organisation actuelle de la rue Nationale :***



***Avec la mise en sens unique, plusieurs solutions possibles :***




Trottoirs élargis, stationnement alterné et piste cyclable bi-directionnelle




Trottoirs élargis, stationnement alterné et bande cyclable (contre-sens)

Trottoirs élargis, stationnement alterné et zone de rencontre

Action **2**

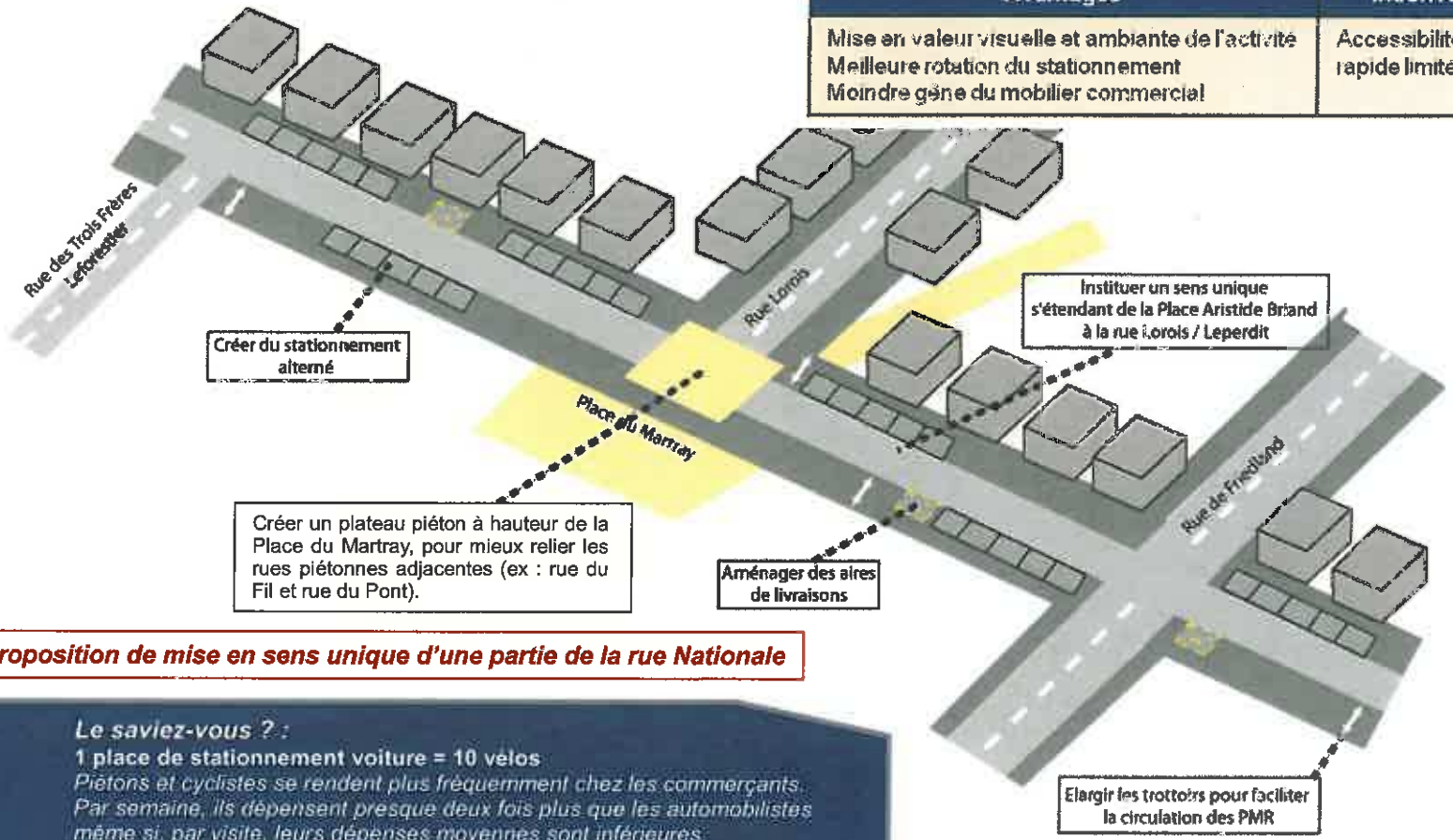
Réseau viaire circulation

# Revoir le plan de circulation du centre ville et intégrer des zones pacifiées

## Mesures à mettre en place

**Mise en sens unique de la rue Nationale pour l'activité commerciale**

| Avantages | Inconvénients |
|---|---|
| Mise en valeur visuelle et ambiante de l'activité<br>Meilleure rotation du stationnement<br>Moindre gêne du mobilier commercial | Accessibilité directe et rapide limitée |




***Proposition de mise en sens unique d'une partie de la rue Nationale***

*Le saviez-vous ? :*

**1 place de stationnement voiture = 10 vélos**

*Piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants. Par semaine, ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes même si, par visite, leurs dépenses moyennes sont inférieures.*

***Source: association Fubicy / Publication ADEME***

Action **2**

Réseau viaire circulation

# Revoir le plan de circulation du centre ville et intégrer des zones pacifiées

**Les acteurs :**
Ville de Pontivy
Pontivy Communauté
Conseil Général 56
Région
Etat
Autres

Maître d'ouvrage / Partenaire

## Mesures à mettre en place

**Mesure n°3 : Valorisation des rues du centre ancien**

Le cœur historique de la ville est essentiellement composé de rues à sens unique (souvent sinueuses et pentues), d'où la nécessité de gérer la circulation dans ce secteur afin d'y améliorer l'urbanité. Une bonne signalétique est alors nécessaire.
Les rues piétonnes représentent quand à elle près de 500 m de linéaire de voirie. Il peut être nécessaire d'augmenter ce linéaire (dans l'optique de sécuriser les déplacements piétons), ou de travailler sur la piétonisation à certaines périodes uniquement (l'été, le dimanche, ...).

**Mesure n°4: Choisir les outils réglementaires adaptés**

**- La Zone 30 : zone affectée à la circulation de tous les usagers.** La vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

**-La Zone de rencontre : zone affectée à la circulation de tous les usagers.** Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la **priorité sur les véhicules.** La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

**-L'aire piétonne : zone affectée à la circulation des piétons** de façon temporaire ou permanente, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. La circulation des cycles y est autorisée au pas (sauf dispositions particulières).

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Coût d'une véritable zone apaisée (chaussée neuve + aménagements) : entre 450 et 600 €/ml
- Coussin berlinois 7 000€, Passage surélevé 15 000€, Plateau piéton 200€/ml

## Délai de mise en œuvre : *Moyen terme*

## Échéancier :

- Dates à définir en fonction de la date de mise en service de la voie de contournement Nord.

## Indicateurs de suivis

- Mesurer les trafics tous modes avant/ après les aménagements réalisés ;
- Mesurer les vitesses pratiquées avant / après les aménagements réalisés.

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

Action 3

Réseau viaire / circulation

# Réorganiser le stationnement en centre-ville

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Un stationnement suffisant et peut être trop avantageux pour l'automobile**
- **Une volonté de stationner au plus près du lieu de destination**
- **Des problèmes de stationnement à proximité des lycées**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Améliorer le jalonnement pour le stationnement des lycéens**
- **Mieux organiser le stationnement du centre ville et diminuer le stationnement illicite**

## Mesures à mettre en place

Le stationnement de l'hypercentre mérite une meilleure lisibilité des réglementations avec un zonage plus cohérent, en lien avec le nouveau plan de circulation.

**Mesure 1 : Mettre en valeur l'offre existante**

Une meilleure organisation du stationnement passe par une valorisation de l'offre existante en matière de stationnement. Certains parcs sont actuellement sous-utilisés, le Parking des Pyramides connaît par exemple un taux d'utilisation proche des 50% alors qu'il n'est seulement qu'à trois minutes à pied de l'hypercentre. Cette mise en valeur peut être réalisée grâce à des campagnes de communication (flyer,, verso du disque de stationnement...)

***Trois outils d'aide à la gestion du stationnement sur voirie :***

*-Le disque européen permettant aux collectivités de réglementer plus finement le temps maximal autorisé (1)*

*-La borne automatisée de stationnement qui, sur le même principe que le disque, peut envoyer un message d'alerte à la police ou gendarmerie municipale (2)*

*-L'horodateur permettant d'inscrire l'immatriculation de son véhicule et laissant ainsi la possibilité de cumuler stationnement payant avec des premières heures gratuites (3)*

1

2

3

Action 3

Réseau viaire / circulation

# Réorganiser le stationnement en centre-ville

## Mesures à mettre en place

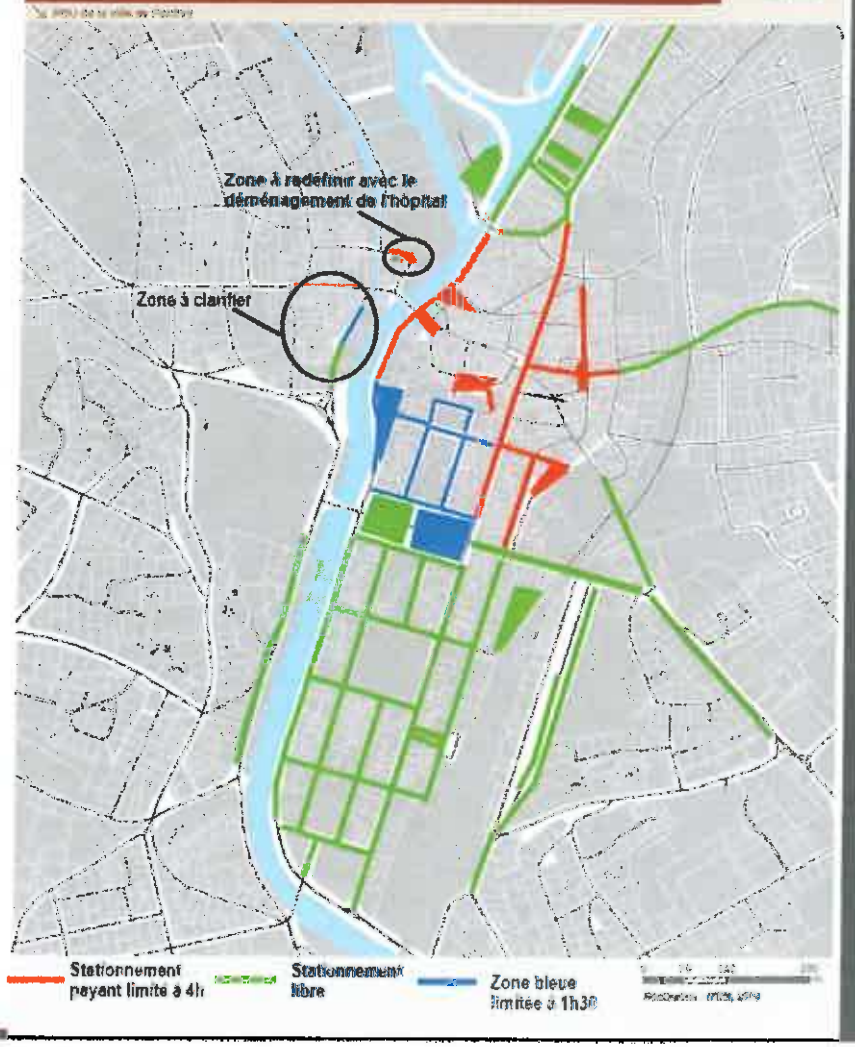
### Mesure 2 : Clarifier la réglementation actuelle

Le plan préconise un secteur payant à proximité immédiate des rues piétonnes et des commerces. Secteur qui passe en zone bleue au sud jusqu'au parking de la Plaine dont le zonage n'est pas modifié.
La partie Nord de la rue Nationale passée à sens unique ne conserve que l'équivalent d'un côté de stationnement (50 places).
Le principe des 30 premières minutes gratuites dans les zones payantes est maintenu.

| Réglementation | Zone verte | Zone bleue | Zone rouge |
|---|---|---|---|
| Caractéristiques du stationnement | libre de durée et gratuit | limité à 1h30 et réglementé avec un disque | payant et limité à 4h, *mais 30 premières minutes gratuites* |
| Nb de places - Propositions | 1 374 | 394 | 431 |

106 places de stationnement restent à définir en matière de réglementation autour de l'ancien centre hospitalier et de la rue de la Fontaine.

Réglementation du stationnement du centre



Action 3

Réseau viaire / circulation

# Réorganiser le stationnement en centre-ville

**Les acteurs :**
Ville de Pontivy — Maître d'ouvrage
Pontivy Communauté — Partenaire
Conseil Général 56 — Partenaire
Région — Partenaire
Etat — Partenaire
Autres — Partenaire

## Mesures à mettre en place

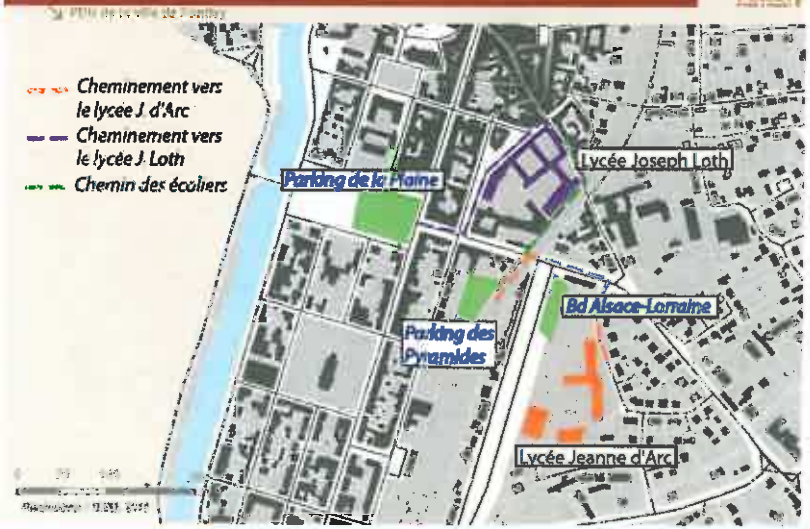
**Mesure 3 : Trouver des solutions pour le stationnement aux abords des lycées**

Les problèmes de stationnement (saturation, stationnement illicite…) se font particulièrement sentir aux abords des lycées de la ville.

Le parking des Pyramides n'est pas utilisé en capacité totale (remplissage de 51% lors de l'enquête stationnement) et offre des places de stationnement à moins de 5 min des lycées Loth et Jeanne d'Arc. Le parking de la Plaine se situe également à moins de 5 min du Lycée Loth.

Pour une utilisation de ces parkings par les lycéens et le personnel des lycées, il est nécessaire de mettre en place un jalonnement adapté voir d'interdire le stationnement à proximité immédiate des lycées. Un travail de sensibilisation peut également être mené auprès des établissements scolaires.

**Des parkings à moins de 5 min à pied des lycées**




## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

Les coûts inhérents à la mise en place des réglementations sont le marquage au sol et quelques panneaux de jalonnement :
- Aménagement d'une place en surface ex-nihilo : 3500 €
- Panneau de signalisation : 80 €

## Délai de mise en œuvre : *Moyen terme*

## Échéancier :

- 2012 : Choix des espaces de stationnement à réglementer
- 2013 : Campagne de marquage des nouvelles réglementations

## Indicateurs de suivis

- Stationnement : taux d'occupation, de rotation
- Nombre de places et de parkings sur le territoire
- Evolution du stationnement illicite à proximité des lycées

**Les freins**

Compétence : 1 2 3 **4** 5
Financier : 1 2 3 4 5
Opinion : 1 2 3 **4** 5

**Les intérêts**

Report modal : 1 2 3 **4** 5
Réponse aux besoins : 1 2 **3** 4 5
Cadre de vie : 1 2 3 **4** 5

Action 4

Réseau viaire / circulation

# Gérer les livraisons en centre-ville

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Un stationnement des véhicules de livraison sur la chaussée qui pose des problèmes de circulation**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Réorganiser le stationnement des livraisons en concertation avec les commerçants**
- **Mieux organiser le stationnement de centre ville et diminuer le stationnement illicite**

## Mesures à mettre en place

### Mesure 1 : Créer des aires de livraisons et clarifier la réglementation horaire

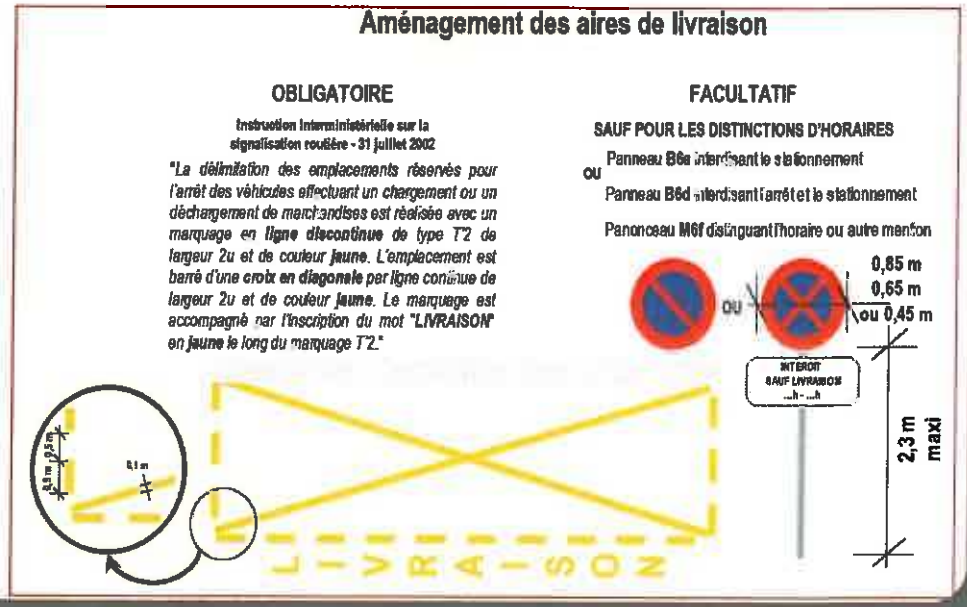
Les problème de livraison se rencontrent essentiellement sur la rue Nationale et la rue du Général De Gaulle. Une analyse des commerces du centre villes nous indique qu'il est idéal d'avoir environ 8 aires de livraison sur les rues Nationale, Général De Gaulle, Leperdit et Friedland, mais au regard de la configuration envisagée, 5 aires semblent nécessaires.

**Une aire de livraison de marchandises est préconisée pour 100 mètres de linéaire commercial et pour 50 m de linéaire s'il y a présence de commerces alimentaires. Ces emplacements doivent être aux normes (annexe 3 de la loi SRU) en termes de marquage**

### Mesure 2 : Une double utilisation des emplacements de livraisons

La ville de Paris a été pionnière en France en permettant une utilisation des aires de livraison pour du stationnement la nuit et les dimanche et jours fériés.

**La commune de Pontivy** peut ainsi proposer **d'autoriser le stationnement des voitures** sur les aires de livraisons de 20h à 5h et de 11h à 16h. Horaires pendant lesquels les livraisons sont rares.

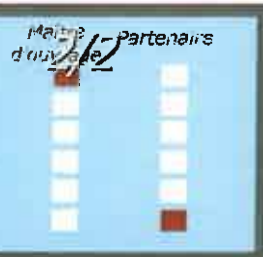


Action 4

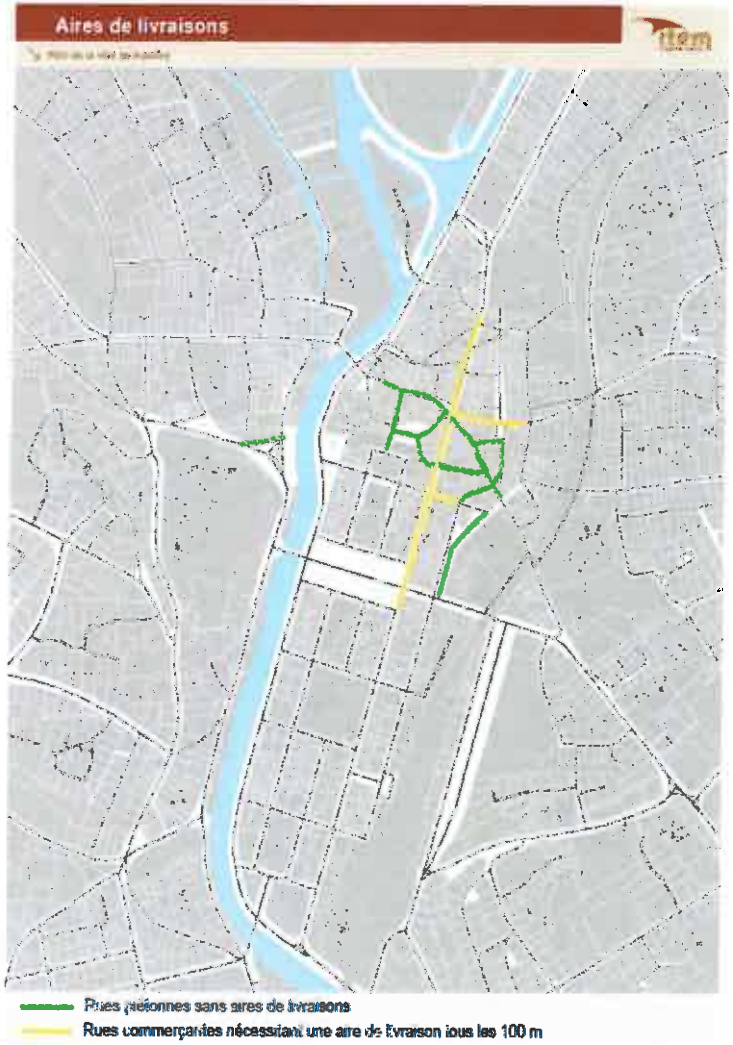
Réseau viaire / circulation

# Gérer les livraisons en centre-ville

**Les acteurs :**
Ville de Pontivy
Pontivy Communauté
Conseil Général 56
Région
Etat
Autres




## Mesures à mettre en place




## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Marquage au sol d'une aire de livraison : 150 €
- Panneau de signalisation : 80 €
- 1150 € pour le marquage et la signalisation de 5 aires de livraison

## Délai de mise en œuvre : *Court terme*

## Échéancier :

- 2013 : Recensement des aires de livraisons
- 2013 : Choix des aires à valoriser
- 2013-2014 : Aménagement des aires

## Indicateurs de suivis

- Recensement des aires de livraisons,
- Nombre d'infractions liées au non-respect de la réglementation sur les livraisons,
- Enquêtes de satisfaction des livreurs, commerçants...
-

## Les freins

## Les intérêts

Action 5

Modes doux

# Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**L'offre cyclable se distingue entre des aménagements cyclables à vocation touristique et des aménagements utilitaires. Si les premiers sont agréables et bien jalonnés, les seconds sont limités et ne garantissent pas une sécurité des déplacements à vélo.**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**Engendrer une pratique plus utilitaire du vélo en répondant à la diversité des besoins et des pratiques , et en assurant une sécurisation des déplacements et des points d'arrêts.**

**Trouver les outils d'aménagements les plus adéquats en fonction de la voirie et du type de pratique (piste, bande, zone partagée…)**

## Mesures à mettre en place

Différentes raisons peuvent expliquer le faible attrait du vélo :

- Une topographie marquée (plusieurs pentes supérieures à 8%) ;
- Les discontinuités, qui peuvent dans certains lieux rendre les déplacements dangereux pour les cyclistes.

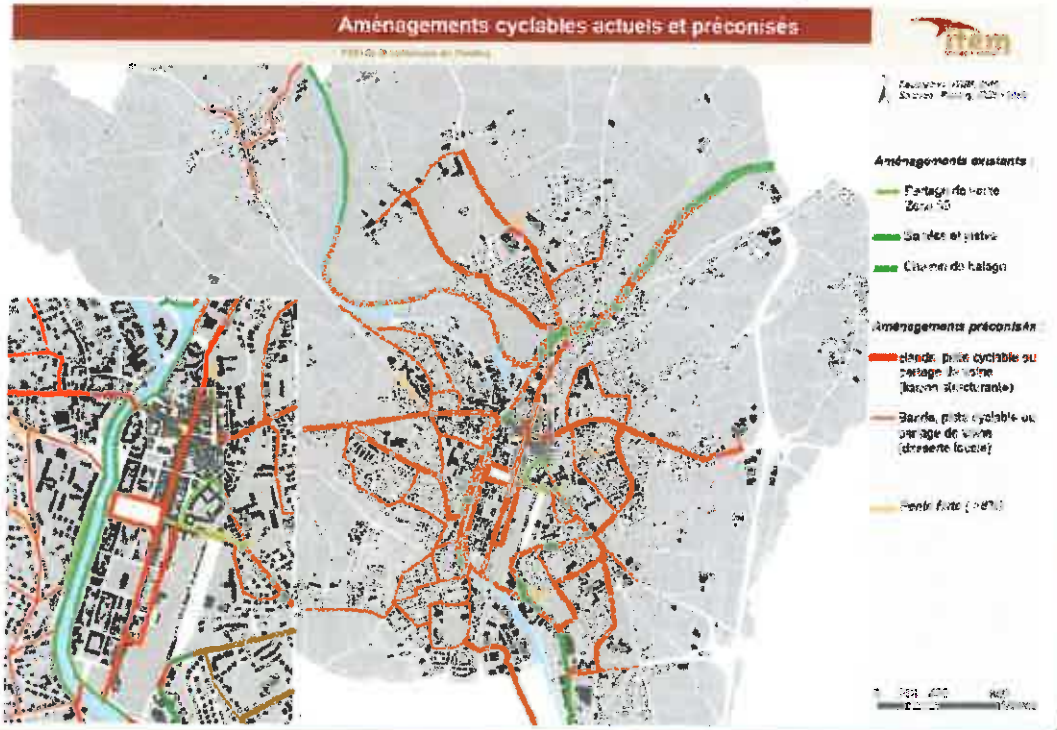
Le pratique du vélo hors loisirs reste donc limitée. **Elle ne pourra se généraliser du fait de la topographie contraignante de la commune**, mais la part modale du vélo peut tout de même être renforcée pour des déplacements de courtes distances.

*La continuité d'un itinéraire cyclable est ce qu'il y a de plus important pour réduire les risques d'accidents, et pour conforter l'usager novice dans la pratique du vélo.*

*De plus, dans le cadre d'une pratique cyclable quotidienne et non de loisirs, il est indispensable d'offrir un réseau de qualité en termes de : bonnes conditions d'éclairages public, d'entretien du réseau…*

*L'objectif est de définir des **liaisons cyclables structurantes**, complétées par un **maillage plus fin** destiné à desservir les quartiers d'habitat, les établissements scolaires, les équipements…*

**Aménagements cyclables actuels et préconisés**



Action 5

Modes doux

# Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent

## Mesures à mettre en place

### Mesure 1 : Définir les aménagements cyclables

Trois types d'aménagements peuvent être réalisés sur le territoire :

**Pistes cyclables**

Ce sont des chaussées exclusivement réservées aux cycles et matériellement séparées de la circulation motorisée.
Elles permettent aux cycles de se déplacer en toute sécurité et sont donc principalement implantés sur les **axes** de circulation qui accueillent un trafic **dense**, à vitesse élevée.

**Exemple à Pontivy :**
**Liaison vers l'IUT (J. Le Brix), du fait de la pente forte et de la vitesse des véhicules**

**Bandes cyclables**

Désigne sur une chaussée, une voie exclusivement réservée aux cycles. La circulation des autres véhicules, le stationnement et les livraisons y sont interdits.
Il faut prendre garde à leur implantation pour ne pas mettre en danger le cycliste (conflit avec le stationnement des véhicules motorisés) ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant)

**Exemple à Pontivy : quartier Impérial**

**Les voies partagées, zones 30 et zones de rencontre**

Dans certains lieux où l'usage des modes doux est important, et celui de la voiture secondaire, des zones de partage de l'espace peuvent être mises en place.
L'objectif est d'accueillir l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes,...). Ces espaces ne nécessitent pas d'infrastructures spécifiques pour les deux-roues, étant donné la succession d'aménagements réducteurs de vitesse, mais doivent veiller à respecter les normes d'accessibilités pour les piétons

**Exemple à Pontivy: av. Napoléon 1er , rue Nationale**

1

2

3

*Illustrations extraites du Guide technique vélo départemental du CG 56, reprenant des exemples de Vannes (1), St-Avé (2) et Lorient (3)*

### Mesure 2 : Budgétiser les coûts d'aménagements du réseau cyclable

| *Estimation des coûts par type d'aménagement* | Bande cyclable | | Piste cyclable | |
|---|---|---|---|---|
| | Longueur à aménager | Coût (base 25 €/ml) | Longueur à aménager | Coût (base 200 €/ml) |
| | 17 190 m | 429 750 € | 3 510 m | 702 000 € |
| | Coût total pour ces aménagements: 1 131 750 € | | | |

Action 5

Modes doux

# Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent (avec intégration possible du chemin de halage)

## Mesures à mettre en place

### Mesure 3 : Réglementer et s'appuyer sur les chemins de halage

La ville de Pontivy a tout intérêt à s'appuyer sur les itinéraires existants, en l'occurrence les chemins de halage, pour développer son offre cyclable. La ville est en effet le carrefour breton des voies vertes, puisque située au croisement des liaisons Roscoff - Carhaix - Canal de Nantes à Brest et Saint-Brieuc-Lorient.

La circulation des cycles sera à l'avenir autorisée sur les chemins de halage qui fonctionneront comme des voies vertes. Selon la future réglementation (en cours d'élaboration par la région Bretagne), la collectivité riveraine des chemins restera l'autorité compétente en matière de circulation.

Il faudra veiller à :
- Rabattre la circulation des vélos vers les chemins de halage, plats et sécurisés ;
-Eviter les conflits d'usage entre des piétons chalands et des cyclistes pressés (une sensibilisation pourrait être menée afin d'inviter les cyclistes à se signaler à l'approche des piétons) ;
-En ce qui concerne le revêtement, aménager des chemins suffisamment larges permettant le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite.
-
-

Ces chemins constituent ainsi une véritable colonne vertébrale du futur réseau cyclable, permettant de relier les espaces résidentiels aux différents pôles générateurs de déplacements.

***En termes d'aménagements et de signalisation :***

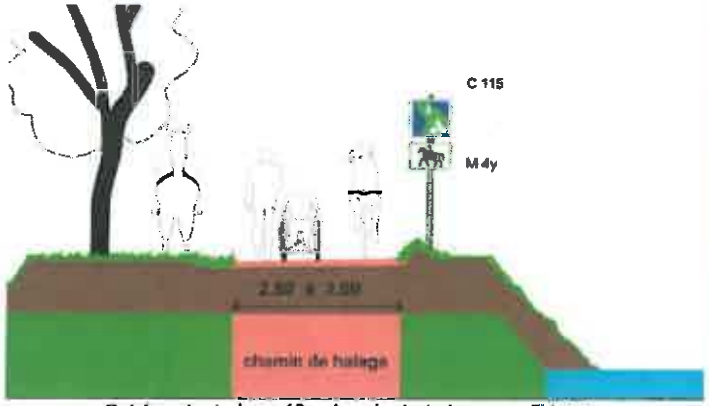



*Schéma technique 18 : chemin de halage, profil type*

| | | |
|---|---|---|
| Voie verte | En entrée d'aménagement, Et - après chaque intersection routière, - aux accès sur la voie verte non ouverts à la circulation publique | C115 |
| | En sortie d'aménagement | C116 |
| Cavaliers autorisés | En entrée, et après chaque intersection | M4y |
| Autres usagers autorisés | En entrée, et après chaque intersection | M8z selon le cas défini « sauf accès riverain » |

*Schémas 21 : signalisations de police réglementaires sur voie verte*

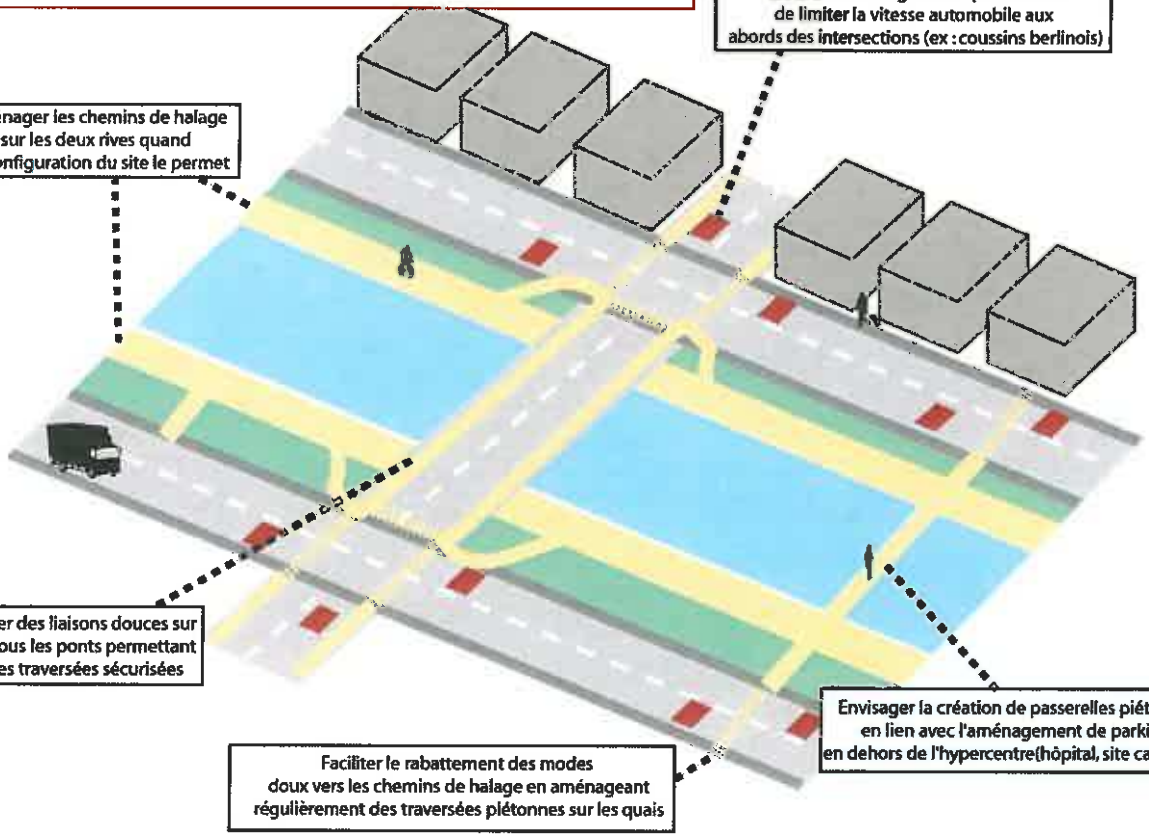
Action 5

Modes doux

# Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent (avec intégration possible du chemin de halage)

## Mesures à mettre en place

*Exemples d'aménagement visant à intégrer le chemin de halage et plus généralement les bords de rive aux liaisons douces du territoire*



*Des accès actuellement difficiles voire dangereux (vitesse des véhicules)*

*Réglementation à définir :*

*Priorité donnée à l'usager le plus vulnérable ?*

Action 5

Modes doux

# Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent (avec intégration possible du chemin de halage)

**Les acteurs :**
Ville de Pontivy
Pontivy Communauté
Conseil Général 56
Région
Etat
Autre

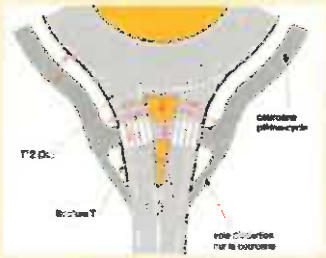
Maître d'ouvrage 5/5 Partenaire

## Traitement des intersections

**Giratoire avec piste cyclable intérieure :**

**Sas vélos avec passage piéton :**

**Giratoire avec piste cyclable extérieure :**



## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Bande cyclable sur chaussée (1,50m) sans modification de la voirie existante : 25€/ml (17 190m de bandes cyclables : 429 750 €)
- Piste monodirectionnelle sur accotement (3m) créée sur accotement de la chaussée existante : 200€/ml (3510m de pistes cyclables : 702 000 €)
- Voie verte en stabilisé simple (3m) : 115€/ml,

**Subventions :** 50 % (avec plafond) des travaux subventionnables par le CG

## Délai de mise en œuvre

*Long terme*

## Echéancier

- 2013 : Définition, validation du nouveau réseau cyclable en adéquation avec la réflexion sur le réseau viaire et la mise en accessibilité des cheminements piétons
- 2014 : Lancement des travaux en veillant à un développement géographique conjoint entre réseau cyclable et stationnement / jalonnement

## Indicateurs de suivis

- Nombre de Kilomètres d'aménagements réalisés par année
- Organisation de campagne de comptage des vélo pour mesurer l'évolution de la pratique sur certains axes
- Taux d'accidents impliquant un cycliste

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

Action 5bis

Modes doux

# Améliorer le stationnement et le jalonnement pour les vélos

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**L'offre de stationnement n'est pas adaptée pour favoriser la pratique du vélo sur le territoire. Les espaces de stationnement sont parfois sous-utilisés parfois manquants.**

**Le jalonnement des circuits touristiques est bon, mais il est défaillant pour les déplacements utilitaires.**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**Organiser le stationnement des cycles et le jalonnement des itinéraires de façon optimal et homogène sur l'ensemble du territoire**

## Mesures à mettre en place

Le stationnement des cycles est tout aussi important que le stationnement automobile. Des aménagements manquants ou défaillants, et la crainte du vol peuvent en effet freiner la pratique du vélo.

### Mesure 1 : Recenser l'existant

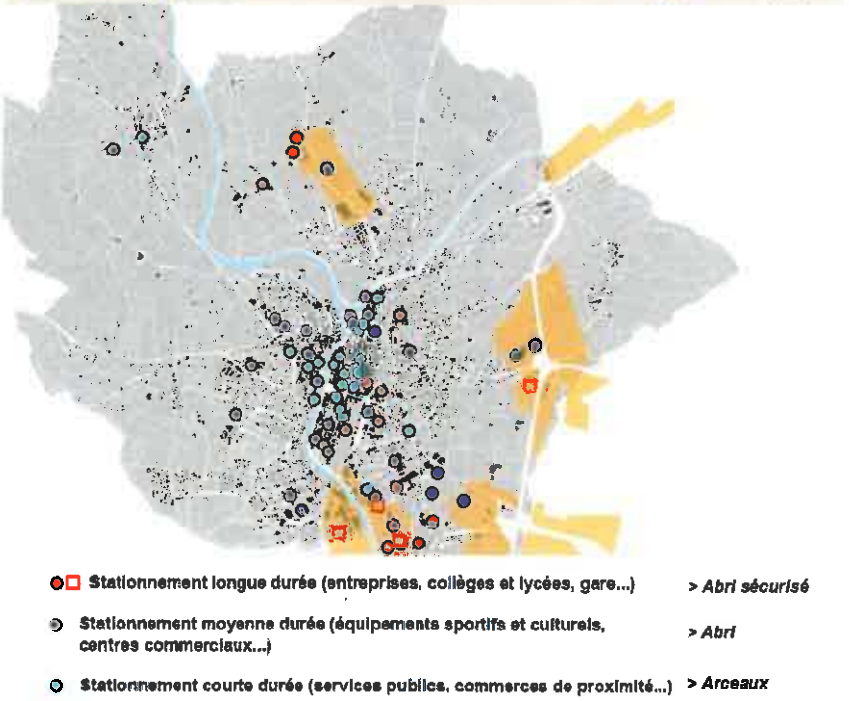
Afin de proposer des mesures pour améliorer le stationnement des cycles au sein du territoire, il faut d'abord connaître les équipements existants. Cela implique un important travail de relevés de terrain afin de :

- Localiser le stationnement existant,
- Comptabiliser le nombre de places disponibles,
- Décrire le matériel implanté (arceaux, abri,...) ainsi que son niveau de sécurité,
- Indiquer le nombre de vélos stationnés au moment du comptage.

### Mesure 2 : Définir les lieux d'emplacement des espaces de stationnement pour les vélos

Le réseau cyclable a été défini à partir des pôles structurants du territoire. Afin d'avoir une action cohérente en faveur des modes doux, **il est nécessaire d'implanter en priorité des parcs de stationnement sur ces mêmes lieux, et ensuite de compléter le maillage avec des stationnement ponctuels.**

## Types de stationnement vélo en fonction des équipements



Action 5bis

Modes doux

# Améliorer le stationnement et le jalonnement pour les vélos

## Mesures à mettre en place

### Mesure 3 : Adapter le niveau d'aménagement mis en place en fonction des besoins

En fonction du site, l'aménagement doit répondre à des besoins divers, faisant varier l'importance de trois critères :
- **sécurité** (efficacité de l'aménagement contre le vol et les dégradations)
- **commodité** (simplicité à fixer les vélos, espacement pour les manipuler)
- **proximité** (distance entre le parc et l'entrée du pôle). Il faudra favoriser la mise en œuvre de micro-parcs de stationnement (arceaux) pour répondre à ce besoin de proximité (devant certains commerces, administrations....).

Dans **le centre-ville, les zones commerciales et aux abords des commerces de proximité,** les arrêts sont généralement **de courte durée** (moins de 20 minutes). L'usager doit donc rapidement atteindre son lieu de destination depuis le parc de stationnement (en effet, un stationnement à 100 m d'un commerce ne sera pas utilisé pour un achat de très courte durée). Aussi, l'usager doit pouvoir attacher/détacher rapidement son vélo, du fait du faible temps d'arrêt. Ces pôles étant très fréquentés, et le parc généralement visible par l'usager, la sécurité n'est pas une priorité.

**Dans les administrations, les établissements de santé, les équipements culturels et sportifs**, les arrêts sont généralement de **moyenne durée** (de 20 minutes à quelques heures). L'usager ne peut donc pas surveiller son vélo, et le degré de sécurité doit donc être assez élevé. La commodité et la proximité de l'aménagement sont des éléments à ne pas négliger pour ce type de déplacements.

Dans les **gares, les établissements scolaires, les lieux de travail**, les arrêts sont souvent de **longue durée**. Les usagers doivent être sûrs que l'aménagement garantisse une sécurité optimale pour leur vélo, d'autant qu'il s'agit de pôles où la fréquentation varie fortement. L'aménagement doit protéger efficacement contre les intempéries. La distance entre le stationnement vélo et l'entrée principale doit rester raisonnable mais une proximité immédiate n'est pas impérative.

*Des exemples de stationnement plus ou moins sécurisés selon les besoins temporels*

### Mesure 4 : budget

| Estimation des coûts pour le stationnement des cycles | Arceaux et pinces | | Abri vélo | | Box vélo sécurisé | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Coût (base 80 €) | Nombre | Coût (base 5000 €) | Nombre | Coût (base 760 €) |
| | 100 | 8000 € | 2 | 10 000 € | 2 x 10 | 15 200 € |

**Coût total : 33 200 € minimum**

Action **5bis**

Modes doux

# Améliorer le stationnement et le jalonnement pour les vélos

**Les acteurs :**

| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | 3/3 | |
| Pontivy Communauté | | |
| Conseil Général 56 | | |
| Région | | |
| Etat | | |
| Autre | | |

## Mesures à mettre en place

**Mesure 5 : Soigner le jalonnement du réseau cyclable**

Les indications à destination des cyclistes ne doivent pas se limiter à des panneaux indiquant les voies autorisées ou réservées aux cyclistes. Il faut donner des informations sur les directions (communes, routes), ainsi que la distance à parcourir et si possible, une estimation du temps de parcours. Les panneaux des sentiers cyclables touristiques constituent une base pour la mise en place d'un réel jalonnement sur la commune.
Les personnes se déplaçant à vélo doivent aussi pouvoir repérer facilement les équipements structurants du territoire (scolaires, sportifs, culturels, ...) et connaître l'itinéraire le plus approprié pour s'y rendre. Plus ce jalonnement sera homogène à l'échelle de la ville, plus le repérage sera facile.

***Exemple de jalonnement pour cyclistes, en Ile-de-France***

| Jalonnement | |
|---|---|
| Longueur à aménager | Coût (€) (base 1,50 €/ml) |
| 16 150 m (hors chemins de halage) | 24 225 € |

***Le jalonnement à Saint-Malo : une alternative à des infrastructures trop coûteuses***

*La carte malouine du réseau vélo présente trois types de liaisons : les pistes, les bandes et les couloirs « Iti-Vélo ». Le jalonnement constitue la principale caractéristique de ces itinéraires. Si en ville ces panneaux jalonnent les bandes et pistes, en milieu rural, ils offrent une alternative à un aménagement lourd en indiquant des itinéraires où le trafic est moins important.*
*Le public ciblé est évidemment en premier lieu le visiteur, mais en permettant la desserte de nombreux hameaux et villages, cette action peut aussi s'adresser aux riverains. D'autre part la présence d'une signalisation rappelle aux automobilistes la présence possible de cyclistes et les incite à ralentir.*

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Coût moyen de la mise en place d'un arceau : 80 € HT.
- Coût moyen d'un abri vélo couvert (4-5 places) : 5 000 € HT
- Coût moyen d'un box vélo sécurisé : 760 € HT l'unité
- Jalonnement : 1,5 € / ml

Total de 57 425 €

## Délai de mise en œuvre

***Moyen terme***

## Echéancier

- 2013 : Définition et validation d'un plan de localisation du stationnement et du jalonnement
- 2014 : Lancement des travaux en veillant à un développement conjoint entre réseau cyclable et stationnement / jalonnement

## Indicateurs de suivis

- Nombre d'aménagements réalisés par année
- Linéaire cyclable jalonné
- Nombre de places de stationnements vélos/ habitants
- Taux d'occupation des parcs vélos

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 2 **3** 4 5 | 1 **2** 3 4 5 | 1 **2** 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| **1** 2 3 4 5 | 1 2 **3** 4 5 | 1 2 3 4 **5** |

Action 6

Modes doux

# Expérimenter les vélos-électriques à l'échelle de la ville

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**➘ La commune de Pontivy est engagée dans un développement des modes doux, notamment au travers de son Agenda 21**
**➘Un potentiel de développement de la pratique cyclable, puisque le territoire est un véritable bassin de déplacements (64 % des actifs soit 3500 personnes travaillent sur la commune)... mais une topographie parfois contraignante pour se déplacer à vélo**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**➘Renforcer la part modale du vélo dans les déplacements sur le territoire, et notamment dans les déplacements pendulaires en s'affranchissant de la topographie**
**➘Elargir la pratique du vélo à un public plus large (moins sportif) en utilisant des vélos électriques**

## Mesures à mettre en place

### Mesure 1: Evaluer l'intérêt d'un vélo électrique

Un **Vélo à Assistance Electrique (VAE)** est avant tout un vélo, sur lequel ont été ajouté un moteur électrique et une batterie. Celle-ci se recharge sur une prise standard, et l'autonomie d'un VAE atteint entre 30 et 70 Km. Encore peu développés, les vélos électriques ont un prix élevé à l'achat: de 700 à 2 000 €.

Le vélo électrique n'a pas pour objectif de remplacer le vélo classique, mais plutôt de remplacer l'automobile, notamment pour des trajets de courte distance (< 10 Km). Il constitue en cela **un mode alternatif à la voiture individuelle**, qui correspondrait aux attentes de la population de Pontivy, dont le territoire est relativement vallonné. Par ailleurs, le VAE permet à des utilisateurs variés, pas spécifiquement sportifs (voire des personnes âgées), de **retrouver l'usage quotidien du vélo**.

### Mesure 2: Lancer une campagne de promotion des vélos électriques

Sur la commune de Pontivy, **le vélo électrique a déjà été expérimenté dans une optique touristique ou de loisirs (action menée avec l'office du tourisme).**

La commune peut poursuivre cette initiative en acquérant une flotte de 3 à 10 vélos (dans un premier temps), qui seront mis à disposition du grand public, pour des essais ou des locations à faible coûts pour les particuliers. Il pourront ensuite être utilisés par les services de la ville, en interne.

Action 6

Modes doux

# Expérimenter les vélos-électriques à l'échelle de la ville

**Les acteurs :**

| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | ■ | |
| Pontivy Communauté | | ■ |
| Conseil Général 56 | | |
| Région | | |
| Etat | | |
| Autre | | ■ |

## Mesures à mettre en place

### Les avantages d'un Vélo à Assistance Electrique...

**Au regard d'un vélo classique:**

- la pratique du vélo à assistance électrique nécessite moins d'efforts, donc moins de transpiration (convient ainsi aux trajets pendulaires)
- minimise les contraintes topographiques (on ne ressent pas les côtes à franchir)
- la rapidité: vitesse moyenne de 25 Km/h avec un vélo électrique
-

**Au regard d'une automobile:**

- Pas de pollution ou d'émissions de gaz à effet de serre
- Pas de souci de stationnement ni d'embouteillages
- Une fois le vélo acquis, aucun frais de déplacement
- Le vélo électrique ne nécessite ni permis de conduire ni assurance
- la rapidité: 25 Km/h, c'est supérieur à la vitesse moyenne d'une voiture en ville

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Coûts unitaires d'un vélo électrique à l'achat: 1 000 - 1 500 €.
- Campagne de promotion (affichage): 500 €
- Coût d'une expérimentation avec 3 vélos : environ 5 000 €

## Délai de mise en œuvre

*Moyen terme*

## Echéancier

- Etudier la possibilité d'acquérir quelques VAE en 2013

## Indicateurs de suivis

- Nombre de personnes désirant essayer le vélo électrique
- Nombre de VAE achetés par les habitants
- Evolution des parts modales dans les trajets domicile-travail

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 2 **3** 4 5 | 1 2 3 **4** 5 | 1 **2** 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 **5** | 1 2 3 **4** 5 | 1 2 3 **4** 5 |

Action 7

Modes doux

# Renforcer l'accessibilité de la voirie dans le cadre du PAVE

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**➘Des difficultés pour se déplacer à pied, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (trottoirs étroits, stationnement gênant, obstacles…).**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**➘ Respecter les prescriptions légales définies dans le cadre de la loi Handicap 2005.**

**➘Faciliter le déplacement des PMR et diminuer le sentiment d'exclusion induit par une faible mobilité.**

## Mesures à mettre en place

La réalisation du PAVE a donné lieu à la définition de trajets prioritaires (ayant des vocations différentes), devant être aménagés pour améliorer l'accessibilité des PMR. Ces trajets sont basés sur la localisation des principaux points structurants du territoire.

A l'image des cheminements piétons, ces itinéraires devront être accompagnés d'une réflexion sur le jalonnement et leur sécurisation (intersections, éclairages…)

| *Les 5 trajets* | Vocation | Points structurants desservis | Longueur du trajet | Longueur du trajet *rendue conforme après travaux* | Coût de mise en accessibilité |
|---|---|---|---|---|---|
| *Trajet 1* | *Commerces de proximité* | Supermarchés du centre-ville, marché du lundi, les Halles, boulangeries, bouchères | 0,6 Km | 0,7 Km | 80 850 € |
| *Trajet 2* | Santé | Cabinet médical, EHPAD, pharmacies | 1,1 Km | 1,1 Km | 90 056 € |
| *Trajet 3* | Services administratifs | Mairie, La Poste, Sous-préfecture, CCAS, CPAM, Gare routière | 1,6 Km | 1,5 Km | 120 133 € |
| *Trajet 4* | Scolaire | Ecoles, Collège (Saints Anges), Lycées (J. Lafh, Jeanne d'Arc) | 2,7 Km | 1,9 Km | 112 086 € |
| *Trajet 5* | Culturel | Basilique Notre-Dame de la Joie, Palais des Congrès, Médiathèque, Château des Ducs, Office du tourisme | 2 Km | 1,8 Km | 68 497 € |
| | | | ***8,4 Km (soit 14% du linéaire du PAVE) et 80 traversées*** | ***6,9 Km (soit 82% du linéaire traité)*** | ***414 183 € HT*** |

***En rouge, le linéaire défini comme prioritaire***

Action 8

Modes doux

# Etablir un schéma piéton s'appuyant sur les cheminements et liaisons douces existantes

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**Malgré la présence de liaisons douces et d'aménagement permettant de limiter la vitesse et de sécuriser les cheminements piétons, il subsiste des zones de difficultés , notamment pour les PMR.**

**Les contraintes topographiques provoquent évidemment une diminution de la pratique, mais la quasi-exclusivité de l'automobile sur certaines portions de voirie peut aussi expliquer ces difficultés.**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**Favoriser la pratique de la marche à pied, en proposant un maillage fin du territoire.**

**Mutualiser les coûts et les travaux réalisés dans le cadre du PAVE**

**Provoquer un report modal de l'automobile vers les modes doux sur les trajets de courtes distances**

## Mesures à mettre en place

La taille de Pontivy est idéale pour proposer un schéma piéton efficace à l'échelle de la ville, comme le prouve la part des trajets domicile – travail effectués à pied par les actifs pontivyens.

**Mesure 1 : Définir des itinéraires à aménager pour les piétons à l'échelle de la ville et en visant une desserte fine des quartiers et des pôles structurants**

En s'appuyant sur la localisation des pôles structurants et leur aire d'influence, l'objectif est d'assurer une desserte fine et équilibrée du territoire (les chemins desservant les pôles générateurs sont évidemment ceux étant le plus empruntés par les piétons). Ce travail permet ainsi de prioriser les liaisons piétonnes à aménager.

Il est également nécessaire de prolonger ces liaisons vers les hameaux excentrés (Stival, Ste-Tréphine...), et ce travail devra d'ailleurs être réalisé conjointement avec la réflexion sur les entrées de ville.

| Aire d'influence | Points structurants |
|---|---|
| 5 min, en marche à pied | Mairie, bureau de poste, établissement de santé, principales zones d'activités, commerces de proximité... |
| 10 min, en marche à pied | Ecoles, hypermarchés, bibliothèque et médiathèques, musées, équipements sportifs... |
| 15min, en marche à pied | Collèges et lycées, équipements touristiques... |

*Trois exemples de liaisons à consolider :*
*1 : Rue Henri Gaillard, malgré une distance d'environ 500m, le hameau de Ste-Tréphine n'est pas reliée de manière sécurisée*
*2 : Exemple comparable avenue de la Libération qui relie la ZA St-Niel à la zone urbaine de Pontivy (une réflexion est en cours)*
*3 : Rue de la Paix, la sécurisation des liaisons piétonnes permettrait dans le même temps un meilleur partage de la voirie et donc une diminution des vitesses*

Action 8

Modes doux

# Etablir un schéma piéton s'appuyant sur les cheminements et liaisons douces existantes

## Mesures à mettre en place

### Mesure 2 : Veiller à une sécurisation des itinéraires et des intersections

L'objectif est de veiller à ce que l'ensemble des déplacements doux puisse être réalisé de manière sécurisée. Cette sécurisation peut être réalisée par différents moyens : à proximité immédiate des axes les plus empruntés, il s'agit d'assurer une séparation des modes. A l'inverse, dans les zones plus denses, des zones 30 voire des zones de rencontre peuvent être proposées. Ces aménagements devront être réalisés conjointement avec les améliorations du réseau viaire afin d'assurer une cohérence entre déplacements automobiles et déplacements doux.

La sécurisation des liaisons douces passe aussi par un traitement des intersections. Le plateau piétonnier ou le coussins berlinois sont de bons outils permettant de sécuriser les traversées piétonnes, même si la deuxième solution a l'avantage de forcer l'automobiliste à ralentir.

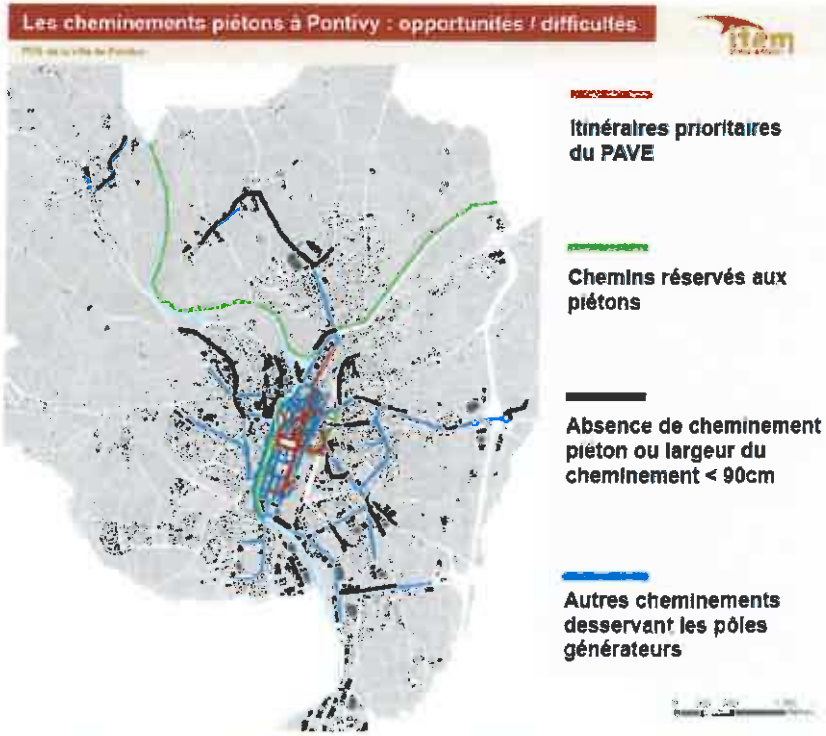
Une bonne sécurisation passe aussi par un éclairage efficace de manière à voir et à pouvoir être vu, et par une signalétique à proximité immédiate des liaisons et aux abords.

### Mesure 3 : Proposer un jalonnement efficace

L'intérêt du jalonnement est évidemment de pouvoir guider les visiteurs mais il peut aussi permettre de détourner les déplacements vers des itinéraires sécurisés. L'objectif est donc de proposer un jalonnement précisant les temps de parcours et les distances. Selon les orientations choisies lors de l'élaboration du schéma vélo, ce jalonnement pourra être commun aux itinéraires cyclables et pédestres.

### Mesure 4 : Publier et distribuer un plan piéton reprenant l'ensemble des données

Les liaisons ainsi créées pourront être reprises dans un plan piéton. L'objectif est ici de pouvoir diffuser au plus grand nombre (actifs, jeunes, personnes âgées, non-automobilistes, visiteurs…) les possibilités de déplacements doux sur le territoire..



Action **8**

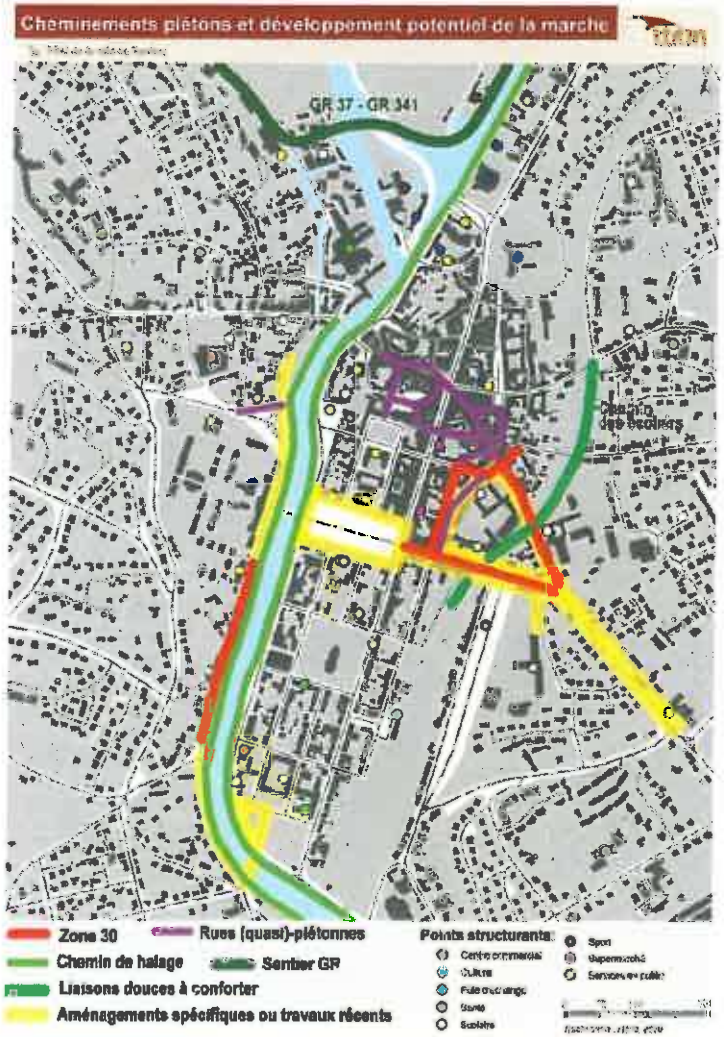
Modes doux

# Etablir un schéma piéton s'appuyant sur les cheminements et liaisons douces existantes

**Les acteurs :**

| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | ■ | |
| Pontivy Communauté | | |
| Conseil Général 56 | | ■ |
| Région | | ■ |
| Etat | | |
| Autre | | ■ |

## Mesures à mettre en place




## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

Le coût sera à déterminer en fonction des orientations prises concernant la pacification du réseau viaire et les travaux de mise en accessibilité du PAVE.

## Délai de mise en œuvre

*Long terme*

## Echéancier

- 2012 : Après validation du PAVE, identification d'itinéraires piétons à sécuriser (démarche devant être réalisée en adéquation avec la réflexion sur le réseau viaire et la constitution d'un réseau cyclable)
- 2012-2013 : Début des travaux

## Indicateurs de suivis

- Part modale de la marche
- Evolution du linéaire des cheminements piétons
- Evolution de l'accidentologie piétonne

## Les freins

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 **2** 3 4 5 | 1 2 3 **4** 5 | 1 **2** 3 4 5 |

## Les intérêts

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 **5** | 1 2 3 **4** 5 | 1 2 3 4 **5** |

Action 9

TC et covoiturage

# Etudier les possibilités d'extension de Pondibus au-delà des limites communales

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Une offre de transports collectifs à plusieurs échelles (régionale, départementale, communale)**
- **Une offre de transport en commun interurbaine peu concurrentielle face à la voiture particulière**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Etudier la pertinence de créer un PTU**

## Mesures à mettre en place

***La compétence « Transports » a été transférée à Pontivy Communauté le 15 avril 2012.***

Depuis le 15 avril 2012, le réseau Pondibus a été développé : renforcement de la cadence des bus, meilleure desserte des lieux importants de la Ville et nouvelle desserte du Pôle hospitalier. Plusieurs scenarii d'évolution sont possibles :

*-un réseau intercommunal avec extension des lignes régulières Pondibus et/ou liaisons entre les communes en transport à la demande (délégation de compétence)*

*-un réseau géré par Pontivy Communauté (qui devient AOT principale), sur le périmètre de transport urbain (PTU) défini de fait. Cela inclut l'organisation de l'ensemble des transports, y compris le transport scolaire.*

Action 10

TC et covoiturage

# Optimiser l'offre Pondibus (services, fréquences, transport à la demande...)

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Des points structurants bien desservis par le réseau urbain**
- **Une fréquentation en hausse sur le réseau Pondibus, mais qui reste faible au regard de la population**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Rendre les transports en commun plus attractifs et plus visibles**
- **Capter les potentiels utilisateurs des TC (actifs notamment) en proposant une offre plus adaptée**

## Mesures à mettre en place

**Piste d'action n°1 : Mieux structurer le réseau en proposant des lignes supplémentaires**

**Piste d'action n°2 : Améliorer la performance de certains services (ex : navettes express)**

- Objectif: améliorer la vitesse commerciale (du fait qu'il n'y ait qu'un seul bus), avec des aménagements de voirie pour rendre les bus prioritaires (intersections, voies réservées)
- Mettre en place des lignes plus express sur les boucles 2, 3 et 4 à certaines heures (HPM et HPS) pour pouvoir assurer à la fois la desserte des entreprises et des établissements scolaires.

**Piste d'action n°3 : Augmenter l'amplitude horaire des boucles**

- Afin de mieux capter les actifs
- Envisager le desserte d'équipements sportifs ou culturels et pour capter les déplacements liés aux loisirs.

**Piste d'action n°4 : Optimiser le Transport à la Demande**

- Aux heures creuses, et dans quartiers non desservis par les lignes régulières.

Action 11

TC et covoiturage

# Valoriser le site de la Gare routière et envisager la réouverture de la voie ferrée

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Une gare (routière uniquement) légèrement excentrée par rapport au centre ancien de la ville**
- **Un projet en cours (construction de logements) qui constitue une opportunité pour valoriser la gare**
- **Un parvis qui sert uniquement de parking (TC et VL) : une place limitée pour les voyageurs et les piétons**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Doter la ville de points de repères ou pôles d'échanges bien identifiés en matière de TC : la Plaine et la Gare routière**
- **La gare devra être à la fois un pôle d'échange et un pôle d'information sur la mobilité, nécessitant l'aménagement d'un espace public de qualité**

### Valoriser le site de la Gare routière

Le site de la Gare est actuellement sujet à réflexion. Une étude doit être menée afin d'en valoriser le potentiel.

Ce lieu sera à la fois un **lieu d'échange et d'attente**, il doit donc répondre pertinemment à ces deux fonctions. Pour ce qui est de la première, l'ensemble des modes et des usages doivent être intégrés dans la réflexion.
Pour les voitures, des zones de stationnement, permettant de faciliter le stationnement de très courte ou de très longue durée ainsi que le covoiturage, doivent être à proximité immédiate du site.
Pour les TC, cet espace doit constituer (avec la place Aristide Briand) la colonne vertébrale du réseau Pondibus. Une réflexion devra aussi être menée afin de faciliter les correspondances entre le réseau local et les lignes interurbaines. Cette démarche ne pourra être pertinente sans la création de services visant à améliorer l'utilisation des TC (services de billetterie et d'informations multimodales). La question de la circulation et du stationnement devra aussi être pensée afin d'éviter des phénomènes de congestion.
Pour les modes doux, outre la mise en place de stationnement vélo de plus ou moins longue durée, le site de la Gare devra être facilement accessible à partir du centre-ville et des équipements structurants et notamment scolaires. Ces liaisons peuvent notamment s'appuyer sur le chemin existant partant du parking des pyramides.

Pour améliorer les conditions d'attente, une réflexion plus urbaine pourrait aussi être menée. Ainsi l'installation de commerces et services de proximité ou la création d'espaces verts sont autant d'améliorations permettant d'atténuer ce sentiment souvent désagréable d'attente, nuisant à l'attrait des TC.

### Lancer une étude sur le potentiel de la voie ferrée

La modernisation de la ligne de fret ferroviaire nord / sud Bretagne, inscrit au CPER 2007 – 2013 peut supposer une opportunité pour la ville de Pontivy: la réouverture de la ligne au transport de voyageurs, sur l'axe Auray/St-Brieuc. Une ligne de chemin de fer permettrait aussi de pouvoir faciliter les liaisons avec les territoires voisins et notamment la CIDERAL (Loudéac).

Action 12

TC et covoiturage

# Améliorer la lisibilité des réseaux de TC

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

➘ **Une information difficilement accessible et un manque de lisibilité du réseau**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

➘ **Créer une information plus fine et plus complète des possibilités offertes aux habitants de Pontivy en matière de transports en commun, et cela à toute les échelles**

## Mesures à mettre en place

La capacité de se repérer ou de savoir lire un plan n'est pas innée. C'est un apprentissage qui peut donc induire, à terme, des inégalités de déplacements.

**Mesure 1 : Rendre plus lisible les informations sur le réseau Pondibus**

Afin de faciliter l'utilisation des transports en communs, il pourrait être envisagé de refaire le plan du réseau, de le rendre plus lisible et plus ludique. En y apportant des couleurs, des noms de lieux et de rues, ainsi que la localisation des principaux équipements structurants de la commune. De même il serait souhaitable d'y intégrer les arrêts desservis par les transports interurbains.

**Mesure 2 : Informer sur BreizhGo**

BreizhGo est un site d'informations sur l'offre de transports collectifs en Bretagne. Faisant la part belle à la mobilité durable et à l'intermodalité, le site aide l'internaute à mieux planifier ses déplacements. Si un lien est présent sur le site internet de la ville, celui-ci devrait être plus rapidement visible. De plus, le réseau Pondibus n'est pas intégré aux réseaux décrits par la centrale, son introduction y est donc souhaitable.

**Mesure 3 : Informer sur centrale de covoiturage : covoiturage.morbihan.fr**

Le Conseil Général du Morbihan propose un service de covoiturage. Plusieurs centaines de trajets, au départ ou à destination de Pontivy, sont actuellement proposés. Afin d'améliorer l'efficacité de ce site, il pourrait être envisagé d'établir un lien facilement repérable sur le site internet de la ville. D'autre part, une campagne publicitaire pourrait être réalisée afin de toucher le plus grand nombre d'usagers et notamment les actifs. Pour exemple : selon les données Insee plus de 270 actifs Pontivyens travaillent à Noyal-Pontivy, pourtant seuls 2 trajets quotidiens sont proposés sur le site de covoiturage.

***Deux exemples de plans de réseaux de transports urbains***

Action 13

TC et covoiturage

# Encourager le développement du covoiturage

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**4 800 personnes viennent travailler chaque jour sur la commune de Pontivy et ne disposent pas d'offre en TC**
**75% des actifs de Pontivy viennent travailler en voiture**
**Un positionnement stratégique de Pontivy à l'échelle de la Bretagne**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**Développer le report modal des migrants pendulaires vers les modes de transports alternatifs à l'automobile**
**Faciliter la mobilité des personnes ne possédant pas de voitures**

## Mesures à mettre en place

**Mesure 1 : Participation au développement des plateformes de covoiturage existantes**
Il s'agit de développer une pratique déjà existante.
Afin d'éviter l'éclatement de la demande, il est opportun de s'appuyer sur une plateforme existante : **la mise en relation de co-voitureurs potentiels sera plus élevée avec une aire de chalandise importante.**
Il existe aujourd'hui de nombreux sites de covoiturage.
**Il faudra donc :**
- Se rapprocher des instances locales organisant déjà du covoiturage telle que le site du CG : www.covoiturage.morbihan.fr;
- Nommer un coordinateur au sein de la commune de ce volet, affiner les connaissances sur l'utilisation actuelle des aires de covoiturage;
- S'intégrer au développement de ces sites avec la mise en place d'une Interface Pontivy liée à une base de données existante et inter-opérable avec tous les sites.

✓

**Mesure 2 : Informer et sensibiliser les habitants de Pontivy sur les modalités de fonctionnement et les bienfaits du covoiturage et l'existence de plateforme de covoiturage**
✓Développer une communication portant non seulement sur les liens Internet utiles, les lieux de rencontre pour le covoiturage mais également sur les avantages du covoiturage.
✓Diversifier les supports de communication pour pouvoir toucher l'ensemble des habitants :
- Prospectus dans les boîtes aux lettres
- Affichage sur les panneaux d'information en mairie
- Interface de covoiturage sur le site Internet de la commune de Pontivy

**Infos sur les avantages du covoiturage :**

- **Économique** : Réduction des frais liés au trajet en automobile (essence, usure de la voiture , péage) : covoiturer 3 fois / semaine permet d'économiser en moyenne 1000€/an (ADEME)
- **Ecologique** : Diminution de la pollution atmosphérique et réduction du trafic routier : covoiturer 2 fois / semaine permet d'économiser 500kg de CO2 /an
- **Rapide**: Moins de voitures en circulation, c'est moins d'embouteillages et moins de soucis de stationnement
- **Sécurité:** Limitation du stress et la fatigue au quotidien, meilleure vigilance du conducteur: par conséquent, réduction des risques d'accidents.
- **Solidarité**: Covoiturer, c'est aussi aider à se déplacer ceux qui n'en ont pas la possibilité.
- **Convivial**: Occasion de faire de nouvelles rencontres et de discuter

***C'est un mode de déplacement qui répond à l'ensemble des problématiques du développement durable***

Action 13

TC et covoiturage

# Encourager le développement du covoiturage

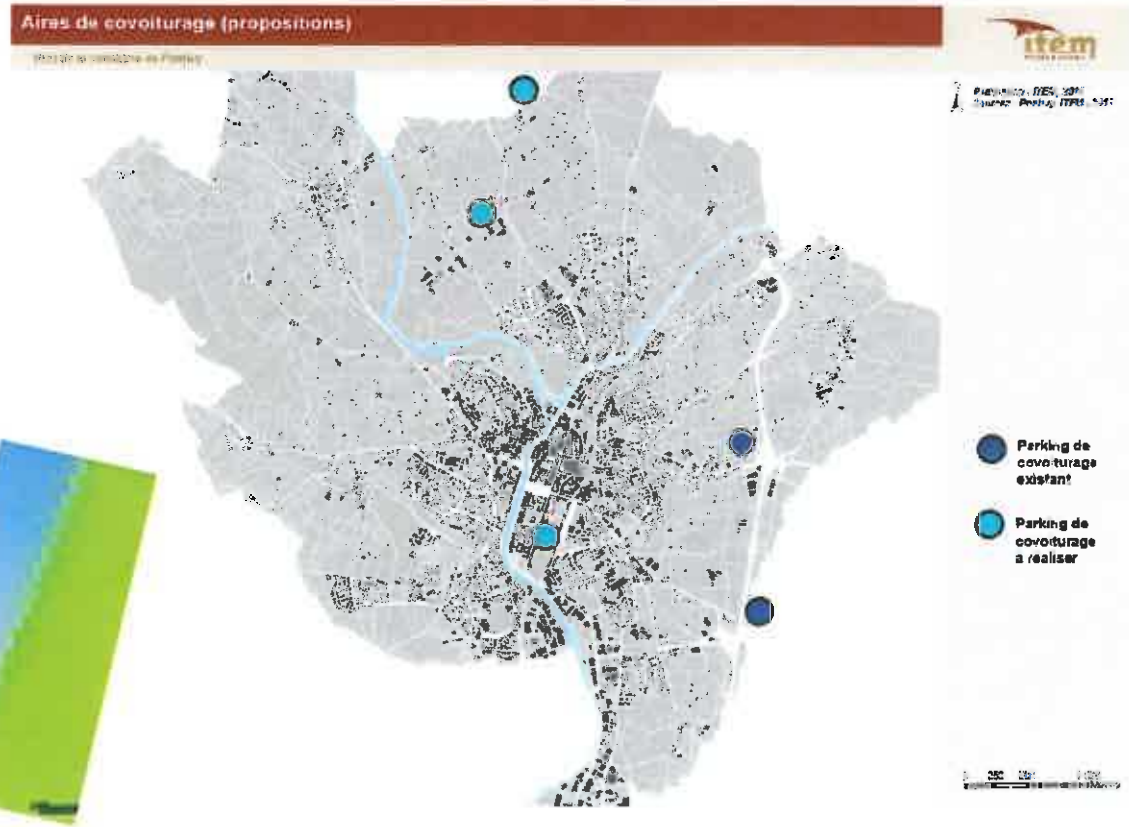
## Mesures à mettre en place

### Mesure 3 : Ouvrir de nouvelles aires de covoiturage

En complément des deux parkings de covoiturage existants (Leclerc de Saint-Niel et Noyal-Pontivy), trois aires pourraient être aménagées :

- une en centre-ville, à proximité de la gare routière (en concordance avec la revalorisation du site, et dans une optique de développement de l'intermodalité),
- une au niveau du parking de l'IUT,
- une autre le long de la D767, au croisement avec le contournement nord pourra être envisagé un point de covoiturage.

Ces aires devront être signaler et jalonner en amont afin de faciliter leur utilisation.




***Comparaison des coûts de transport***

*Plus de 200 personnes vont travailler chaque jour à Loudéac depuis Pontivy ce qui en fait un trajet propice au covoiturage.*

*En tenant compte du coût d'entretien de la voiture et du prix de l'essence, on estime à 300 euros/mois le coût des allers/retours quotidiens pour aller travailler à Loudéac. Covoiturer permettrait de n'utiliser sa voiture plus qu'une semaine sur deux ou un jour sur deux et donc d'économiser 150 euros par mois pour chaque covoitureur.*

Action **13**

TC et covoiturage

# Encourager le développement du covoiturage

**Les acteurs :**

| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | X | |
| Pontivy Communauté | | X |
| Conseil Général 56 | | X |
| Région | | |
| Etat | | |
| Autres | | |

## Mesures à mettre en place

***L'usage des téléphones, des GPS et d'internet pour un covoiturage dynamique :***

Les technologies de l'information et de la communication (téléphones portables, internet, GPS) fortement développées à l'heure actuelle, sont des outils pertinents pour exploiter le covoiturage dynamique.

**L'idée du covoiturage dynamique** est de fournir une offre en quasi temps réel à l'«usager covoitureur». La personne souhaitant effectuer un trajet en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ. Le service va chercher le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le trajet demandé. Cela nécessite évidemment une quantité suffisante de participants.

**Références:** application iphone de covoiturage.fr (Comuto), covoiturage sur GPS avec Covivo, Openride, Flinc, ...

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Inscriptions sur la plateforme de covoiturage: gratuit
- Coût de communication : à partir de 500 € pour l'affichage.
- Panneau signalant une aire de covoiturage: 100 €
- Panneau de jalonnement (2 par aire): 150 x 2 = 300 €

## Délai de mise en œuvre : *Court terme*

## Échéancier :

- 2013 : Ajustement des orientations choisies

## Indicateurs de suivis

- Nombre d'inscrits sur les plateformes de covoiturage habitant Pontivy
- Mail d'enquête auprès des inscrits (satisfaction, nombre de covoitureurs, ...)
- Comptage des véhicules sur les lieux de rencontre de covoiturage

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 2 **3** 4 5 | 1 2 3 4 **5** | **1** 2 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| **1** **2** 3 4 5 | 1 2 **3** 4 5 | **1** **2** 3 4 5 |

Action 14

Actions transversales

# Réaliser des campagnes d'information et de sensibilisation régulières, adaptées aux différentes cibles

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Développement sans cesse croissant du recours à l'automobile**
- **Des possibilités de déplacement parfois peu connues du grand public**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Informer les habitants du territoire sur l'offre alternative à la voiture**
- **Communiquer sur les bonnes pratiques de déplacements et sur les actions du Plan de Déplacements Urbains**
- **Sensibiliser la population aux dangers de la route**

## Mesures à mettre en place

La ville de Pontivy connaît une répartition modale de ces déplacements intéressante. En effet, du fait d'une activité importante sur le territoire, la part des modes doux dans les trajets domicile-travail atteint 18%. Cette donnée démontre un potentiel qui doit être exploité.

La ville de Pontivy a donc tout intérêt à développé la pratique des modes alternatifs en s'appuyant sur différentes actions visant à promouvoir l'écomobilité.

**Initier des campagnes de promotion selon différentes thématiques, en complément de celles déjà menées**

Plusieurs domaines peuvent être abordées pour promouvoir une mobilité durable. Ainsi la promotion des modes doux ou des transports en commun peut faire l'objet d'une campagne de communication. De même, l'écoconduite ou le civisme au volant et plus généralement le respect d'autrui dans sa mobilité sont autant de thèmes que l'on retrouve de plus en plus dans les campagnes de sensibilisation.

**Mener ces campagnes de promotion sous différentes formes**

De la semaine de la mobilité à la fête du vélo en passant par la journée du handicap, de nombreux évènements, mis en place à l'échelle nationale, peuvent être repris par la ville de Pontivy. Ces évènements ponctuels, relayés par les médias, peuvent être l'occasion de réitérer les enjeux d'une mobilité durable.

Mais cet objectif de sensibilisation ne peut avoir un caractère seulement ponctuel. Tout au long de l'année, les Pontiviens doivent pouvoir accéder à un ensemble d'informations concernant ces enjeux. Ainsi, des informations sur les transports en commun, les liaisons douces, la réglementation du stationnement ou encore le covoiturage doivent pouvoir être facilement accessibles, que ce soit sous forme papier ou sous forme numérique. Dans le premier cas, l'objectif est de diffuser au mieux les guides, dans les commerces, les administrations, dans le journal municipal... Dans le second cas, des liens cliquables vers différents sites (ADEME, Réseau TIM, SNCF, BreizhGo...) doivent être proposés à partir du site internet de la ville.

*Un exemple de communication : le verso du disque européen de Colmar, utilisé pour informer sur la réglementation du stationnement*

Action **14**

Actions transversales

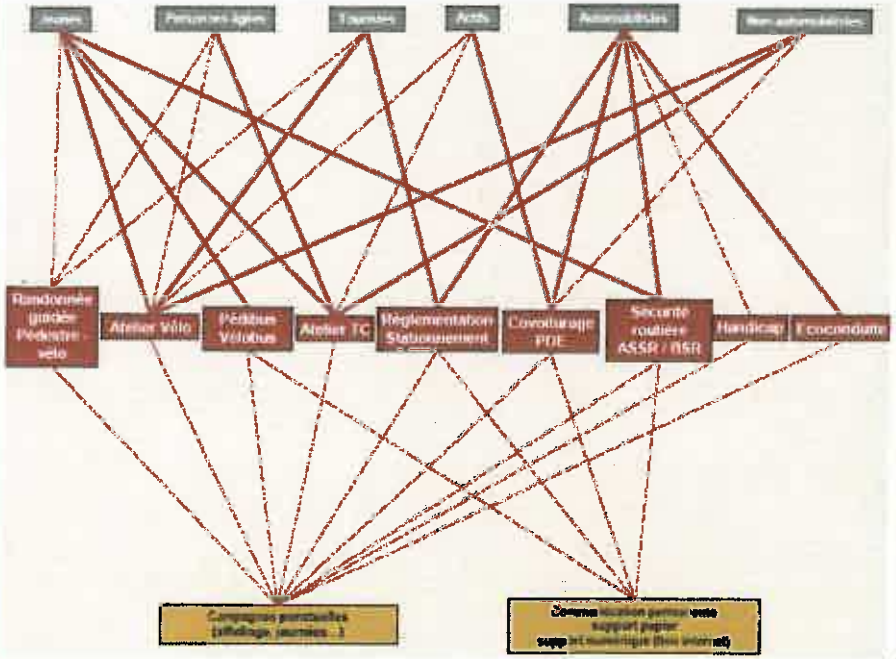
# Réaliser des campagnes d'information et de sensibilisation régulières, adaptées aux différentes cibles

| Les acteurs : | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | 2/2 | |
| Pontivy Communauté | | |
| Conseil Général 56 | | |
| Région | | |
| Etat | | |
| Autre | | |

## Initier des campagnes de promotion selon différentes cibles

Ces campagnes de sensibilisation peuvent s'adresser à un public varié (selon la possession ou non d'un véhicule, selon l'âge...) sans être exclusif à une population.

Ainsi les jeunes peuvent être visés par ces campagnes (Pédibus, Vélobus, journée ASSR...), mais aussi les moins jeunes (Atelier TC, randonnée guidée...). Ces campagnes peuvent toucher les Pontiviens (covoiturage, Atelier TC...) et les touristes (randonnées guidées, explication sur la réglementation du stationnement...).




## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Organisation d'événements sur l'écomobilité : principalement des coûts internes
- Création et impression d'un mini guide 10X15 - 12 p. (10 000 ex) : 10 000 €
- Création et impression de flyers (10 000 ex) et affiches (100 ex) : 2 000 €
- Publication dans les journaux locaux et sur le site Internet : coût interne

## Délai de mise en œuvre

*Court, moyen et long terme*

## Echéancier

- Campagne de communication et de sensibilisation déclinée sous plusieurs thématiques et à destination d'un public de plus en plus large : 15 000 € / an

## Indicateurs de suivis

- Evolution des parts modales des différents modes
- Comparatif par année du nombre de campagnes d'information réalisées
- Enquêtes de satisfaction et pratiques modales à travers les manifestations menées
-

## Les freins

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 **2** 3 4 5 | 1 **2** 3 4 5 | **1** 2 3 4 5 |

## Les intérêts

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 **2** **3** 4 5 | 1 **2** **3** 4 5 | **1** **2** **3** 4 5 |

Action 15

Actions transversales

# Initier des pédibus dans les écoles

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

**Une majorité d'enfants sont conduits à l'école en voiture (selon l'ADEME 70% des élèves de 6 – 11 ans se rendent chaque jour à l'école en voiture alors que le trajet moyen n'excède pas 1 Km).**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

**Développer une alternative conviviale à l'automobile et favoriser la pratique des modes doux en sensibilisant les enfants ;**
**Contribuer à l'éducation routière;**
**Améliorer la santé publique des jeunes et diminuer le risque d'accidents en pacifiant les secteurs scolaires.**

## Mesures à mettre en place

### Mesure 1 : Evaluer l'adhésion des citoyens à une démarche Pédibus/Vélobus sur Pontivy

**Avant de lancer des investigations plus poussées :** envoyer une information à tous les parents des enfants concernés par le Pédibus, les invitant à une première rencontre et leur présenter le concept de mise en place d'un tel projet.

**Durant cette rencontre :**

- Expliquer la démarche du Pédibus/Vélobus à l'aide de documents de présentation (KIT ADEME, présence et témoignages des communes qui pratiquent déjà le Pédibus ...).
- Répondre aux questions des parents (responsabilité, ...).
- S'assurer de la collaboration et du soutien d'un groupe de parents prêt à s'investir (principal échec de ces démarches).
- Identifier des lignes de Pédibus qui correspondraient aux trajets des enfants et identifier des parents intéressés à participer à cet accompagnement comme conducteurs de Pédibus.
- Montrer des exemples d'autres communes

### Qu'est-ce qu'un Pédibus? Vélobus ?

C'est un ramassage scolaire qui se fait à pied. La caravane d'enfants (autobus) est menée par des adultes (conducteurs ou conductrices) qui la prenne en charge à tour de rôle. Il accueille des enfants (passagers) en différents endroits de l'itinéraire (arrêts) selon un horaire fixe.

Pour le Vélobus, le raisonnement est le même, mais il s'agit d'un autobus cycliste. Ces derniers peuvent être plus délicats à mettre en œuvre.

**L'expérience Pédibus** pourra s'appuyer éventuellement sur la connaissance de certaines communes ayant déjà expérimentées ce type d'actions (ici à Niort).

Action 15

Actions transversales

# Initier des pédibus dans les écoles

## Mesures à mettre en place

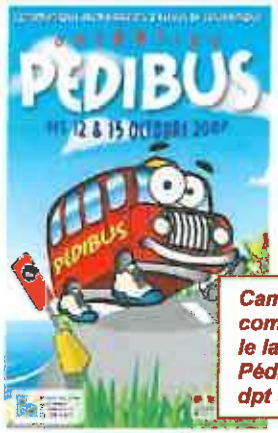
**Mesure 2 : Mise en œuvre après établissement d'un réseau de lignes Pédibus/Vélobus et sensibilisation des parents d'élèves**

Si les rencontres organisées montrent l'intérêt de poursuivre plus en aval la démarche, une étude de définition et d'accompagnement pour la mise en œuvre d'un Pédibus pourra être lancée.

- **Identifier les « points noirs »** du chemin de l'école en collaboration avec les autorités communales, et y remédier de la meilleure façon
- **Déterminer les itinéraires** les plus appropriés et les décrire précisément (nom des voiries, endroits de passages, de traversée, etc.)
- **Définir des arrêts** (une couleur par Pédibus, des panneaux personnalisés) en privilégiant l'utilisation des arrêts de bus existants (cela sera réalisé par la commune).
- **Définir un horaire** précis qui doit être respecté
- **Définir un calendrier** exact et le moins restrictif possible (on va à l'école par tous les temps)
- **Définir un coordinateur** pour prendre en charge la gestion des horaires, des imprévus, etc.
- **Faire un planning** avec les horaires détaillés et la liste des conducteurs de Pédibus ainsi que celle des remplaçants
- **Faire signer** aux conducteurs de Pédibus **une charte** qui les engage à respecter les règles inhérentes à la bonne conduite du Pédibus (respect du code de la route pour les traversées…)
- **Prévoir des marques de reconnaissance et de visibilité** pour les élèves et les accompagnateurs (casquettes, dossards ou bandes réfléchissantes, etc.)
- **Informer les parents** concernés par la ligne de Pédibus pour signaler la date du démarrage…….Enfin, faire démarrer le Pédibus.

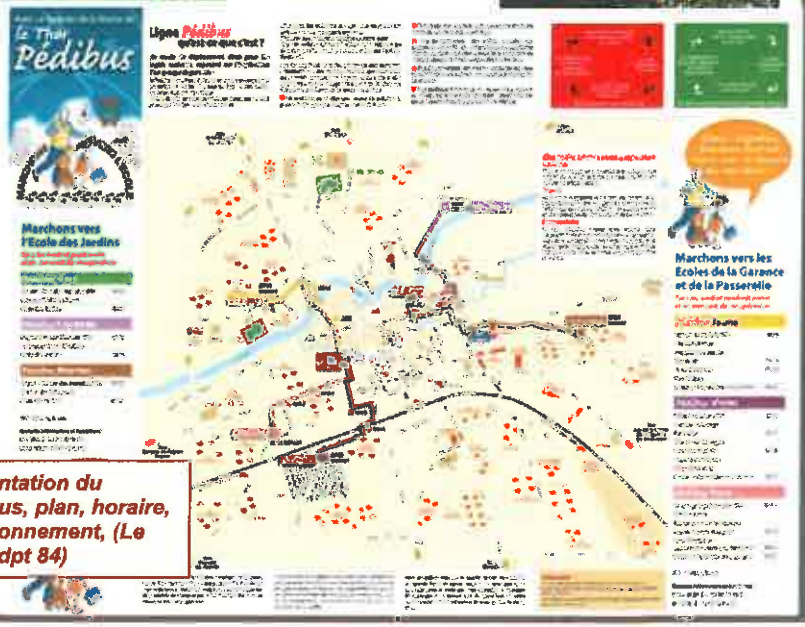
**Mesure 3 : Faire connaître et développer le Pédibus**

**Le rôle de la commune sera aussi, sur le long terme**, de mettre en place des réunions régulières dans les écoles ; de tenir des stands d'information pédibus/vélobus lors de manifestations diverses; ou encore de réaliser des campagnes d'affichage. La mise en place d'un système de ramassage à pied ou à vélo scolaire étant relativement facile et peu coûteuse, l'enjeu sera surtout de pérenniser la démarche au fil des années, à chaque rentrée scolaire.




*Campagne de communication pour le lancement du Pédibus d'Abymes, dpt 97*

*Panneau matérialisant un arrêt avec l'horaire de passage et les jours de fonctionnement (Tiercé, dpt 49)*




*Présentation du Pédibus, plan, horaire, fonctionnement, (Le Thor, dpt 84)*

Action **15**

Actions transversales

# Initier des pédibus dans les écoles

**Les acteurs :** 3/3

| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | ■ | |
| Pontivy Communauté | | |
| Conseil Général 56 | | |
| Région | | |
| Etat | | |
| Autre | | ■ |

## *Exemple de la mise en place de Pédibus pour l'école Langevin*

Le Pédibus mis en place comporte trois lignes pour des durées de 20 min, 19 min et 14 min (hypothèse de vitesse : 3km/h). Les trois lignes sont ponctuées de plusieurs arrêts afin de récupérer des « passagers » Des rabattements vers les arrêts sont donc nécessaires.

**Exemples de parcours Pédibus vers les écoles Langevin**

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Outre le travail de sensibilisation, participation de la commune pour l'aménagement et l'installation de poteaux d'arrêts de marquage au sol spécifique etc…

## Délai de mise en œuvre

***Court terme***

## Echéancier

- 2012-2013 : début des réunions d'information, sondage de la population quant à leur participation éventuelle et définition organisationnelle.
- 2013 : lancement d'expérimentation à partir de la rentrée scolaire et jalonnement des itinéraires

## Indicateurs de suivis

- Nombre d'enfants empruntant les Pedibus-Vélobus,
- Nombre d'écoles, de lignes et d'arrêts de Pedibus-Vélobus,
- Evolution des parts modales pour les déplacements domicile-école
- Accidentologie aux abords des écoles
-

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 **2** 3 4 5 | 1 **2** 3 4 5 | 1 **2** 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 2 3 **4** 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 **5** |

Action 16

Actions transversales

# Susciter des démarches d'écomobilité auprès des entreprises

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **La répartition modale des déplacements domicile/travail constitue un enjeu majeur dans les comportements de mobilité.**
- **4 800 personnes viennent travailler chaque jour sur la commune de Pontivy et ne dispose pas d'offre en TC**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser les déplacements de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun, du covoiturage ou des modes doux.**
- **Développer le report modal des migrants pendulaires vers les modes de transports alternatifs à l'automobile.**

## Mesures à mettre en place

**La concentration d'actifs sur le territoire est une réelle opportunité pour mener des opérations de sensibilisation à l'écomobilité.**

**Cette action, reposant essentiellement sur un travail de coordination entre les entreprises et les collectivités, pourra être menée par Pontivy Communauté, qui dispose de la compétence économique.**

### Mesure 1 : Inciter au lancement des démarches PDE/PDIE

**Une campagne de sensibilisation et d'information** sur le sujet des PDE/PDIE devra être lancée auprès des grandes entreprises et/ ou zones d'activités du territoire les plus importantes de la commune de Pontivy comme :

- la zone industrielle du Blavet,
- la zone de Saint-Niel (développement d'une pépinière d'entreprises).

Par exemple, un forum regroupant les chefs d'entreprises est à envisager afin de présenter la démarche de PDIE.

L'objectif est de **susciter l'intérêt des établissements** en leur présentant les avantages pour la société et les employés des PDE/PDIE :

**L'automobile est un mode de transport peu écologique...**

- les 2 postes les plus consommateurs d'énergie sont les transports et l'habitat. 78 % des français utilisent leur voiture chaque jour ; 4 trajets sur 10 sont inférieurs à 2 Km.
- 20 % des déplacements en voiture ne dépassent pas 1 Km. Or, la surconsommation, l'usure du moteur et les rejets de gaz sont précisément plus importants lors du premier kilomètre (50 % de consommation en plus).

**...qui coûte cher...**

- 207 € par mois : c'est la dépense moyenne investie pour un trajet pendulaire par un salarié automobiliste habitant à 20 Km de son lieu de travail,
- une voiture coûte annuellement 6 100 € à son propriétaire

**... et qui constitue un risque important pour le salarié et son employeur**

- les accidents de circulation sont la première cause d'accidents mortels parmi les accidents du travail (57 %),
- pour un accident lié à un déplacement, la durée moyenne d'arrêt de travail est de 2 mois.

## Pour info

Le Plan de Déplacement des Employés est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients... Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Action **16**

Actions transversales

# Susciter des démarches d'écomobilité auprès des entreprises

**Les acteurs :**

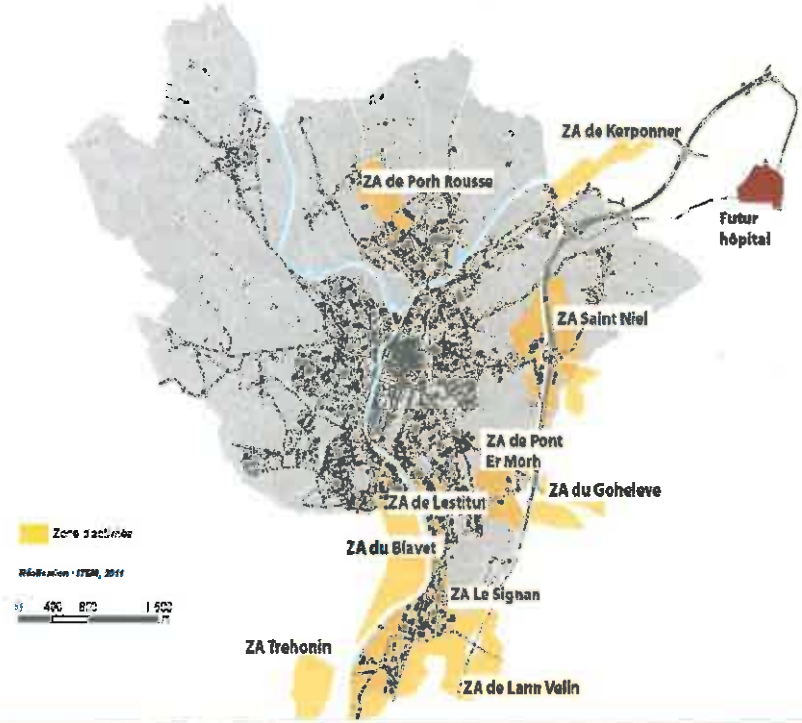
| | Maître d'ouvrage | Partenaire |
|---|---|---|
| Ville de Pontivy | | ■ |
| Pontivy Communauté | ■ | |
| Conseil Général 56 | | |
| Région | | |
| Etat | | |
| ADEME | | ■ |
| Entreprises | ■ | |

## Mesures à mettre en place

**Mesure 3 : Des entreprises moteurs ?**

Le Sud et l'Est du territoire concentrent les zones d'emplois ce qui facilite la mise en place de solution alternatives à la voiture comme le covoiturage ou une navette adaptée aux horaires de travail, pour cela la mutualisation des besoins est nécessaire avec un PDIE. Seul l'hôpital, isolé et accueillant un nombre important d'actifs pourra réaliser un PDE efficace.

**Zones d'emplois, secteurs potentiels pour la mise en place de PDE/PDA**




## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- à la charge des entreprises mettant en œuvre leur PDE (subvention et accompagnement possible de l'ADEME pour la phase étude).

## Délai de mise en œuvre :

## Echéancier :

## Indicateurs de suivis

- Nombre d'entreprises contactées
- Nombre de PDE réalisés
- Evaluation / comparaison de chaque PDE : nombre d'actions développées, effets observés, …

**Les freins**

| Compétence | Financier | Opinion |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

**Les intérêts**

| Report modal | Réponse aux besoins | Cadre de vie |
|---|---|---|
| 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

Action 17

Actions transversales

# Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PDU

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Les informations concernant les transports et déplacements ne sont pas centralisées ni structurées**
- **La commune de Pontivy est dotée d'un service SIG**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Accompagner les décideurs politiques responsables de la mise en application du PDU, vers des solutions adaptées aux réalités territoriales**
- **Vérifier si les actions prévues ont été appliquées, évaluer leur efficacité, analyser les freins ou les dysfonctionnements des actions entreprises**
- **Capitaliser un ensemble de données, faciliter la collecte de données**

## Mesures à mettre en place

**Obtenir un retour d'expérience le plus juste possible et favoriser la concertation**

Le PDU de Pontivy doit faire l'objet d'une **évaluation régulière**, de manière à suivre l'avancement des différentes actions et mesurer l'efficacité de ces actions. Ces observations permettent, outre un suivi détaillé :

- **de communiquer sur les actions menées** par la ville, informer les habitants des nouvelles possibilités de déplacements sur le territoire,
- un gain en termes de temps et d'investissement financier pour la réalisation de nouvelles études.

### Mesure 1 : Mettre en place un Comité de suivi

Le plan d'actions mis en place sur le territoire peut nécessiter des **réorientations ou des ajustements**. Pour cela, **un comité de suivi** peut être constitué puis se réunir annuellement pour faire le point sur les actions engagées :

- il **vérifie**, par le biais de relevés, d'indicateurs et d'analyses la pertinence des actions entreprises et évalue leurs retombées,
- il **mesure** le niveau d'atteinte des objectifs définis dans le plan de déplacements, l'évolution des modes de déplacements à l'échelle communale,
- il **témoigne** des potentielles difficultés dans la mise en œuvre des actions et soulève des dysfonctionnements éventuels.

Cette évaluation des déplacements pourrait s'intégrer dans un dispositif plus large et alimenterait ainsi un vaste observatoire de l'aménagement et du développement durable du territoire (en lien avec la démarche Agenda 21)

### Mesure 2 : Définir des indicateurs de suivi et d'évaluation

Pour chaque fiche-action, **un panel d'indicateurs** est défini et servira de base pour évaluer l'impact des actions du PDU. Il s'agit ensuite de définir, pour chaque thématique abordée: les données à collecter (source, périodicité), les enquêtes périodiques à réaliser et la méthodologie à mettre en place, les moyens ou partenariats nécessaires pour ces investigations périodiques (cf tableau ci-joint).

La communication autour du PDU pourra ainsi se faire sous forme d'un tableau de bord synthétique des actions, pour une vision globale du projet

Action 17

Actions transversales

# Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PDU

| Réseau et stationnement | Indicateurs | Données à récolter<br>Etude à réaliser |
|---|---|---|
| **Définir une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire** | Part des déplacements en VL, taux de motorisation des ménages, fréquentation des axes routiers, sécurité et confort des déplacements, mesure des flux de transit et d'échange et évolution, nombre d'accidents | Analyse du réseau viaire (relevé des études de la DDTM), comptages spécifiques, évaluation de l'accidentologie (données Gendarmerie et SDIS), données de l'INSEE sur la motorisation |
| **Mieux organiser le trafic des PL** | Evolution du trafic PL sur les voies concernées (comptages),<br>Nombre de panneaux destinés à orienter les PL,<br>Retour d'expérience entre chauffeurs routiers, transporteurs, entreprises locales, gendarmerie, riverains, | |
| **Plan de circulation et zones pacifiées** | Linéaire d'aménagements en faveur d'un partage équilibré de la voirie (Zones 30 par exemple) réalisé par an | Relevé de vitesse et étude de l'accidentologie sur le secteur concerné |
| **Réorganiser le stationnement en centre ville** | Taux d'occupation et de rotation<br>Taux de stationnement illicite<br>Nombre de places payantes et gratuites | Nombre de PV délivrés<br>Enquête stationnement 1 an après la réorganisation (relevé terrain) |
| **Gérer les livraisons en centre ville** | Nombre d'infractions liées au non-respect de la réglementation sur les livraisons,<br>Enquêtes de satisfaction des livreurs, commerçants | Nombre de PV délivrés<br>Réalisation d'une enquête spécifique par la commune de Pontivy auprès des commerçants |
| **Modes doux** | **Indicateurs** | **Données à récolter** |
| **Compléter le réseau cyclable** | Part des déplacements à vélo<br>Evolution du linéaire des aménagements cyclables<br>Evolution de l'accidentologie vélo | Suivi des résultats INSEE sur les pratiques de mobilité<br>Données accidentologie (Gendarmerie et SDIS)<br>Recensement du linéaire réalisé par la commune |
| **Stationnement et Jalonnement vélos** | Nombre d'aménagements réalisés par année<br>Nombre de places de stationnements vélos/ habitants<br>Taux d'occupation des parcs vélos | |
| **Renforcer l'accessibilité** | Linéaire rendu accessible dans le cadre du PAVE | |
| **Elaborer un schéma piéton** | Part des déplacements à pied<br>Evolution du linéaire des cheminements piétons<br>Evolution de l'accidentologie piétonne | Suivi des résultats INSEE sur les pratiques de mobilité<br>Données accidentologie (Gendarmerie et SDIS)<br>Recensement du linéaire réalisé par la commune |

Action 17

Actions transversales

# Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PDU

| Transports en commun | Indicateurs | Données à recolter<br>Etude à réaliser |
|---|---|---|
| **Développer et optimiser l'offre Pondibus** | ▪ Part des déplacements en TC<br>▪ Analyse de l'offre : amplitude horaire, fréquences<br>▪ Nombre de voyageurs/jours, par an,<br>▪ Nombre de déplacements,<br>▪ Nombre d'abonnés<br>▪ Vitesse commerciale | ▪ Suivi des résultats INSEE sur les pratiques de mobilité<br>▪ Collecter les données auprès du transporteur (bilan d'exploitation annuel) |
| **Améliorer la lisibilité de l'offre** | ▪ Part des déplacements en TC<br>▪ Analyse de satisfaction des usagers | ▪ Suivi des résultats INSEE sur les pratiques de mobilité<br>▪ Enquête qualité auprès des usagers 1 an après l'amélioration de l'offre |
| **Le covoiturage** | ▪ Nombre d'inscrits sur les plateformes de covoiturage habitant Pontivy<br>▪ Mail d'enquête auprès des inscrits (satisfaction, nombre de covoitureurs)<br>▪ Comptage des véhicules sur les lieux de rencontre de covoiturage | ▪ Enquête spécifique sur le covoiturage et son utilisation |
| **Actions transversales** | **Indicateurs** | **Données à recolter<br>Etude à réaliser** |
| **Réaliser des campagnes de sensibilisation** | ▪ Nombre d'impressions du guide papier<br>▪ Evolution des parts modales des différents modes<br>▪ Comparatif par année du nombre de campagnes d'information réalisées | ▪ Enquêtes de satisfaction et pratiques modales à travers les manifestations menées |
| **Initier des pédibus** | ▪ Nombre d'enfants inscrits à la démarche Pédibus,<br>▪ Nombre d'enfants utilisant le pédibus régulièrement,<br>▪ Evolution des parts modales pour les déplacements domicile-école<br>▪ Accidentologie aux abords des écoles | ▪ Suivi des résultats INSEE sur les pratiques de mobilité<br>▪ Données accidentologie (Gendarmerie et SDIS)<br>▪ Recensement des utilisateurs et inscrits auprès des écoles |
| **Les PDIE** | ▪ Nombre d'entreprises contactées<br>▪ Nombre de PDIE réalisés<br>▪ Evaluation/comparaison de chaque PDIE : nombre d'actions développées, effets observés, | ▪ Recolte des données auprès des entreprises |
| **Suivi et évaluation du PDU** | ▪ Nombre d'actions évaluées<br>▪ Nombre d'indicateurs progressant positivement<br>▪ Nombre de communication annuelle sur l'évolution du PDU<br>▪ Nombre de réunions du comité de suivi | |
| **Maîtrise de l'urbanisation** | ▪ Evolution du nombre d'habitants à plus de 15 minutes à pieds d'un arrêt TC | |

Action **17**

Actions transversales

# Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PDU

**Les acteurs :**
Ville de Pontivy
Pontivy Communauté
Conseil Général 56
Région
Etat
Autre

Maître d'ouvrage / Partenaire

## Mesures à mettre en place

**Mesure 3 : Intégrer les déplacements au SIG de la Commune**

La commune dispose d'un **service SIG au sein duquel les évolutions du PDU doivent être intégrées**. De plus, la conception d'un ensemble de documents cartographiques serait un outil majeur pour la réalisation d'un guide des déplacements à l'échelle de la commune de Pontivy, ou pour d'autres formes de communication.

Il est essentiel, par la suite, de **faire vivre le PDU en actualisant les données**.

Une collaboration étroite entre les différents acteurs des transports est souhaitable, et est à entretenir sur le long terme :
- avec les **différentes AOT** (Conseil régional, conseil général du Morbihan) pour les informations relatives aux transports collectifs,
- avec les **transporteurs** pour les données de fréquentation TC,
- avec la gendarmerie pour les données d'accidentologie, de circulation ou de stationnement ;
- avec le **Conseil général** pour les documents sur les aménagements cyclables, les travaux de voirie, l'accidentologie, les flux de trafics ;
- avec le **Conseil régional** pour la politique des voies vertes ;
- avec les **services de l'urbanisme** pour les projets en cours sur le territoire.

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

- Coûts inhérents à la réalisation d'enquêtes de terrains ou d'études diverses (enquête de fréquentation, stationnement, comptages…) afin de collecter les données nécessaires au suivi du PDUP

## Délai de mise en œuvre

*Long terme*

## Echéancier

- 2012 : Construction de la grille d'évaluation
- 2013 : Evaluation annuelle

## Indicateurs de suivis

- Nombre d'actions évaluées
- Nombre d'indicateurs progressant positivement
- Nombre de communication annuelle sur l'évolution du PDU
- Nombre de réunions du comité de suivi

**Les freins**

**Les intérêts**

Action 18

Actions transversales

# Maîtriser l'urbanisation et anticiper la politique de stationnement

## Problèmes identifiés dans le diagnostic

- **Un étalement urbain et des facilités de stationnement au domicile: 70% des logements de la commune ont une ou plusieurs places de stationnement attribuée(s)**
- **Une emprise spatiale de l'automobile qui peut parfois nuire à la qualité de vie**
- **Une utilisation importante de la voiture pour de courtes distances**

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- **Mettre en cohérence les politiques d'urbanisation et d'habitat avec la politique de transport: penser l'offre de transport alternative à l'automobile conjointement au projet urbain, et non plus une fois sa réalisation achevée**
- **Favoriser une densification des territoires pour optimiser l'accès aux services et aux transports en commun**

## Mesures à mettre en place

Le choix de l'implantation d'activités, de commerces ou de logement a une importance en termes de déplacements. Plus les lieux d'habitats, d'activités et de commerces sont éloignés les uns des autres, plus les distances à parcourir sont importantes et la dépendance à l'automobile forte. La Ville est déjà engagée dans une vision systémique entre urbanisme et déplacements, en ayant par exemple inscrit des normes de stationnement dans son PLU. Ces efforts doivent donc être poursuivis en prenant en compte l'ensemble des enjeux de la mobilité.

**Définir ensemble les besoins futurs de mobilité du territoire**

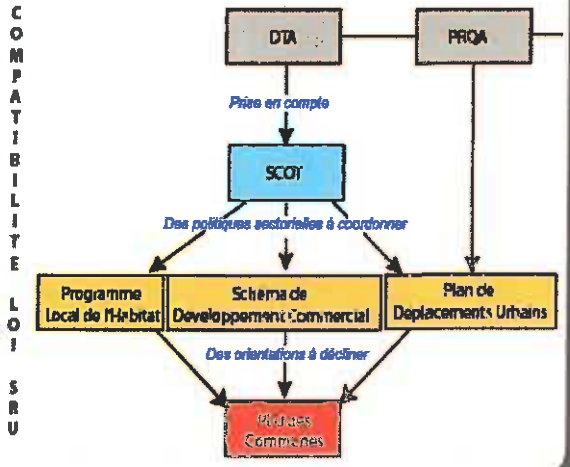
Anticiper les évolutions futures, c'est penser en termes d'aménagement urbain « global ». L'impact des futurs projets d'urbanisme sur les déplacements sera évalué systématiquement à l'échelle intercommunale et communale afin de **répondre, au plus juste, aux besoins de mobilité,** notamment en faveur des modes alternatifs à l'automobile.

Il faut donc **encourager les coopérations** entre les différents acteurs pouvant intervenir sur le territoire: urbanistes, aménageurs, collectivités, transporteurs, etc.
Cette politique volontariste communautaire énoncera les choix principaux en matière d'habitat, d'équilibre entre zones naturelles et urbaines, d'infrastructure, d'urbanisme commercial, etc.

**Différentes échelles d'intervention :**
- intercommunale: **le SCOT, le PLH**
- communale: **les PLU**

**>> Aide possible du Centre d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE) du Morbihan et du CG56**

**L'exemple désormais célèbre de Fribourg-en-Brisgau** (Allemagne)
Lotissements de petits immeubles collectifs, à proximité des lignes TC. Voies à faible vitesse de circulation et nombreux cheminements pour les modes doux.




**Le cadre légal**
**« Les Programmes Locaux de l'Habitat, les Plans de Déplacements Urbains, les Schémas de développement commercial, les Plans Locaux d'Urbanisme, les cartes communales, les opérations d'aménagements définies par décret du Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale » (Art. L 122-1 du Code de l'urbanisme).**

Action **18**

Actions transversales

# Maîtriser l'urbanisation et anticiper la politique de stationnement

## Mesures à mettre en place

**Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)**

A l'échelle communale, l'outil approprié pour favoriser la densification des territoires est le PLU. Il n'est pas uniquement un document d'urbanisme réglementaire, il exprime **un véritable projet de territoire.**

En termes de transports et de déplacements, la collectivité devra veiller à prendre en compte :

- l'armature urbaine existante et la définition des zones à densifier en évitant l'étalement urbain,
- la valorisation du réseau de transport existant et l'accès aux TC des futures zones d'urbanisation (lotissements, équipements publics, zones d'activités…)
- l'intégration des modes doux dans les opérations d'aménagements (zones pacifiées), notamment dans les zones résidentielles,
- l'accessibilité dans les aménagements de voirie (traversées piétonnes sécurisées, trottoirs larges, places de stationnement…)
- le partage de la voirie pour un usage facilité et une meilleure cohabitation de tous les modes de transports.

**Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**

Elaboré à l'échelle intercommunale, le SCOT est un document de planification et d'aménagement de l'espace sur 10 ou 15 ans. Il définit plus particulièrement les grands équilibres entre espaces agricoles, naturels et à urbaniser ; et les conditions d'une cohérence entre toutes les dimensions du territoire : habitat, déplacements, développement économique, etc.

**Le Programme Local de l'Habitat (PLH)**

Il a notamment pour ambition:

- d'anticiper sur les besoins à venir au travers d'une politique foncière structurée,
- de cadrer l'importance, la nature et la qualité de l'habitat. Il insiste sur la nécessité de diversifier les types de logement, puisque la maison individuelle classique, largement majoritaire dans le parc de logements, ne correspond plus aux attentes d'une partie de la population.

**L'Agenda 21**

Mené dans le cadre de la politique de développement durable, **l'Agenda 21 de la ville de Pontivy** est en cours de rédaction. Ce document permet lui aussi de faire le lien entre urbanisme et déplacements : il préconise par exemple de bâtir économe ou encore d'inciter les économies d'énergie dans les politiques urbaines.

## Coûts de mise en œuvre / besoins humains

Aucun coût direct à prévoir, mais des coûts engendrés par la concertation et le suivi des documents d'urbanisme engagés par les communes.

## Délai de mise en œuvre : *Long terme*

**Echéancier :**

Renforcer systématiquement le lien entre urbanisme et transport en suivant chaque document et projet d'urbanisme (coûts internes et de concertation)

## Indicateurs de suivis

Evolution du nombre d'habitants à plus de 15 minutes à pied d'un arrêt TC

**Les freins**

**Les intérêts**

# Tableau récapitulatif des coûts

| Actions | Coûts unitaires / Références | Calculs |
|---|---|---|
| **1. Hiérarchisation du réseau viaire** | | Coûts supportés par les différents gestionnaires de voirie |
| **1bis. Trafic PL** | - Panneau d'indication 350*350mm, classe 1/ classe 2 : 70€/150€ l'unité<br>- Panneau routier en forme de flèche 250*800mm : 150€ | -Schéma d'itinéraires conseillés pour les PL : coût interne<br>- Enquête origine/destination des PL (base 500 enquêtes, sur 2 JOB) : 1 000 €<br>- Signalétique : minimum 2000 € |
| **2. Circulation centre-ville** | Coussin berlinois 7000€, Passage surélevé 15000€, Plateau piéton 200€/ml<br>Coût d'une véritable zone apaisée (chaussée neuve + aménagements) : entre 450 et 600 €/ml | En admettant 3 km de voirie à pacifier ou à apaiser en centre-ville : 900 000 € |
| **3. Réorganisation stationnement** | Aménagement d'une place en surface ex-nihilo : 3500 €<br>Marquage d'une place : 150 €<br>Panneau de signalisation : 80 € | Réorganisation de la réglementation : minimum 15 000 € |
| **4. Livraisons** | Marquage au sol d'une aire de livraison : 150 €<br>Panneau de signalisation : 80 € | 1150 € pour le marquage et la signalisation de 5 aires de livraison |
| **5. Réseau cyclable** | Bande cyclable sans modification de la voirie existante : 25€/ml<br>Piste cyclable sur accotement 3m : 200€/ml<br>Voie verte en stabilisé simple (3m) : 115€/ml, | - 8190m de bandes cyclables : 429 750 €<br>- 3510m de pistes cyclables : 702 000 €<br>Total de : 1 131 750 € |
| **5bis. Stationnement et Jalonnement Vélos** | Jalonnement vélos : 1,50€/ml<br>Arceau : 80€ / Garage à vélos (10 places couvertes) : 10 000€ / Box sécurisé : 750€ l'unité | - 18 150 m de jalonnement : 24 225 €<br>- 100 arceaux à 80 € : 8 000 €, 2 abri vélo de 7 500 € : 15 000 € et 2 box sécurisés de 10 places à 760 € : 15 200 € Total de 62 425 € |
| **6. Vélos électriques** | - Coûts unitaires d'un vélo électrique à l'achat : entre 700 et 1 000 € | Coût d'une expérimentation avec 3 vélos : 3 000 € |
| **7. Schéma Piétons** | Coût fonction des orientations prises concernant la pacification du réseau viaire et la réalisation du PAVE | |
| **8. Accessibilité** | Création d'un cheminement (largeur 1,4m) : 125€/ml, Extension d'un trottoir : 100€/ml, Nouveau revêtement (enrobé) : 25€/m², Création d'une traversée piétonne 2500€, Création d'une place GIG-GIC 1500€ (chiffres ITEM) | Coût de mise en accessibilité déterminé dans le PAVE : 414 183 € HT, soit sur 5 ans 82 837 €/an |
| **9, 10, 11, et 12. Transports collectifs** | -Coût de mise en accessibilité du réseau Pondibus (SDA) : 185 500 €<br>-Evolutions de l'offre Pondibus : coûts variables selon niveau de service | |
| **13. Covoiturage** | - 3 ou 4 panneaux par aire de covoiturage (jalonnement et signalisation) : 500 €/par aire | - Un parc à créer de 15 places : 45 000 €<br>- Trois espaces covoiturage à jalonner, sur les parkings de la Plaine, de l'IUT et de la Gare Routière : 4500 € |
| **14. Sensibilisation** | Création et impression d'un mini guide 10-15 - 12 p. (10 000 ex) : 10 000 €<br>Création et impression de flyers (10 000 ex) et affiches (100 ex) : 2 000 €<br>Publication dans les journaux locaux et sur le site Internet : coût interne | Coût global par an pour la communication et la sensibilisation (10 000 flyers + 7 500 guides + animations diverses + affichage) : minimum 15 000 € |
| **15. Pedibus** | - Arrêt (poteau) : 100 € | Matérialisation de 15 points de passage Pedibus : 1 500 € |
| **16. Ecomobilité /PDE** | | |
| **17. Evaluation** | - Réalisation de comptages, d'enquêtes : 3000 € tous les 5 ans soit 800 €/an | Coût interne + concertation |
| **18. Urbanisme** | | Coût interne + concertation |