



## Arradon Schéma de mobilité

Phase 3 – Plan d'actions  
Juin 2025



# La construction du plan d'actions



# Rappel de la commande

---

La commune est engagée dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), au travers d'une convention signée avec GMVA. Le PCAET vise plusieurs objectifs pour favoriser la sobriété énergétique, la qualité de l'air, ainsi que la réduction des émissions des GES liées aux transports, notamment au transport de voyageurs (représentant à lui seul 27 % des GES), à savoir :

- Favoriser le report modal et les alternatives à la voiture individuelle, en lien avec la stratégie nationale bas carbone visant à atteindre 15 % déplacement en vélo en 2050,
- Atteindre une part modale *Voiture/Conducteur* de 47 % en 2030 contre 60 % en 2010,
- Diviser par 2 la consommation énergétique des transports de personnes à l'horizon 2050 (soit 13,5 %).

La commune d'Arradon porte une volonté forte pour développer la mobilité durable et privilégier les modes doux ou alternatifs au « tout voiture ». Elle anime en ce sens, depuis 2020, un Comté Consultatif des Déplacements Doux (COCODD), composé d'élus, d'usagers habitants et d'associations locales, forces de propositions pour l'amélioration des circuits et équipements dédiés aux modes doux et aux transports collectifs.

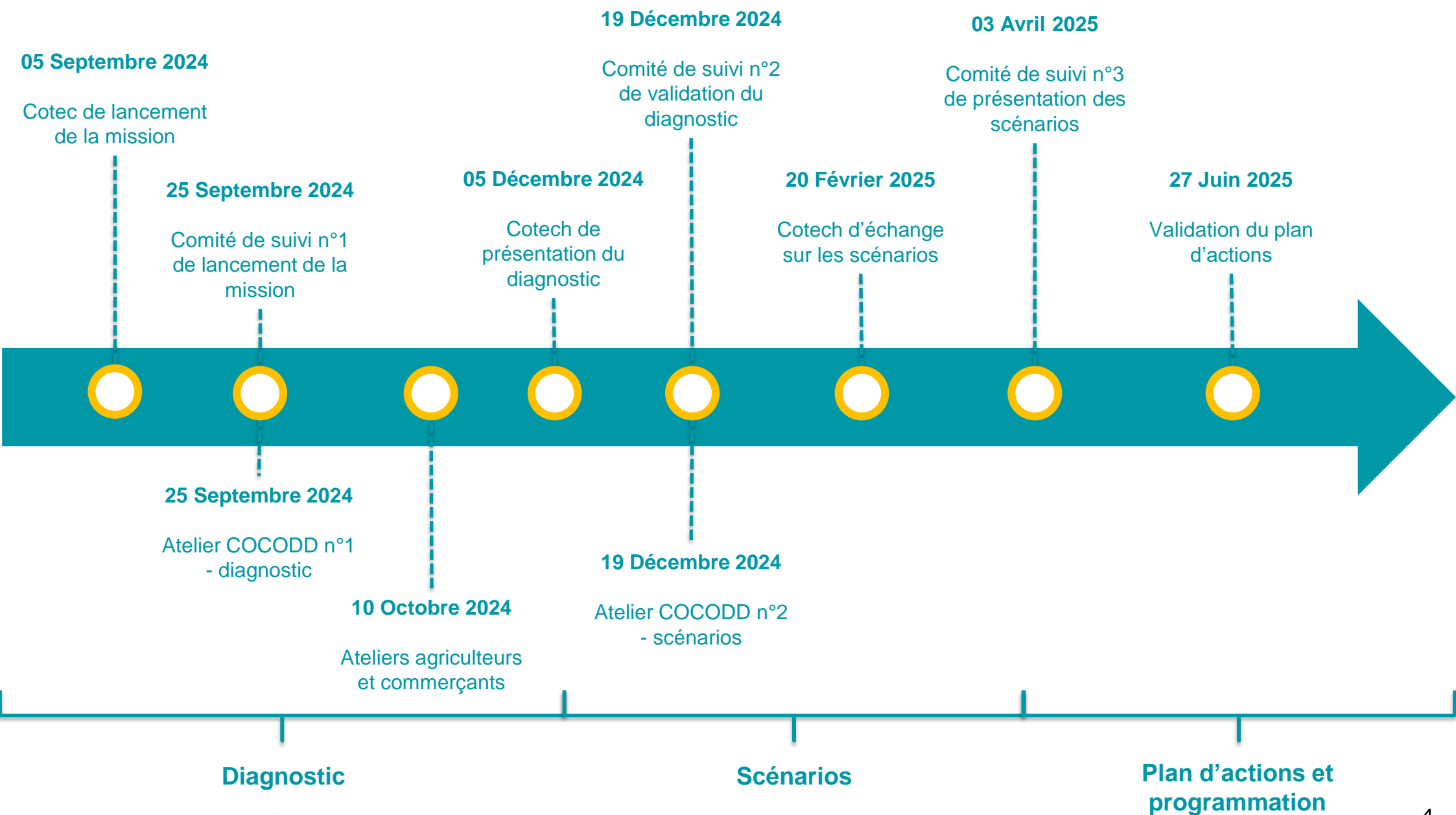
Par ailleurs, la mise en place d'un dispositif « vie des quartiers » permet aux habitants et aux usagers de remonter régulièrement des problématiques de circulations et stationnements, des possibilités d'amélioration ainsi que l'identification de points noirs de sécurités ou de discontinuités pour les modes doux.

La réalisation d'un schéma de mobilité communal aura vocation à inciter à la pratique du vélo/de la marche au quotidien et à favoriser les liaisons inter-quartiers pour une meilleure accessibilité au bourg et de la côte. L'usage utilitaire sera priorisé, tout en prenant en compte les enjeux d'usages touristiques, restant un levier pour limiter la voiture et décongestionner certaines voies d'accès à la commune et à son littoral en période estivale.

La consultation a donc pour objet la réalisation d'une étude sur l'ensemble des mobilités afin de définir un schéma multimodal de déplacement sur la commune.












Source : CCTP de l'étude

# Le déroulé de l'étude






















# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Gouvernance et accompagnement au changement

Gouvernance et accompagnement au changement Socle		Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Gouvernance</b>	Deux instances à créer et consolider // des outils de suivi	 (6)	 (3)	 (1)
<b>Volet communication</b>	Micro-espace de la mobilité + outils	 (12)		
<b>Volet accompagnement, sensibilisation, formation</b>	2-3-4 évènements par an Formation	 (3)		
	encourager la création d'une école de l'écomobilité	 (4)		 (1)
	Formation des élus et des techniciens	 (12)		
	Ancrer la pratique des mobilités durables dès le plus jeune âge	 (6)	 (1)	
	Solidarité / implication des habitants	 (8)		

















# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Transport en commun

transport en commun		Socle	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Renforcer la liaison en transport en commun vers Vannes</b>	Augmentation de la fréquence de la ligne 4 : 15 minutes en période scolaire et 20 min en période estivale	 (3)	 (5)	 (1)	
<b>Renforcer la connexion à la gare de Vannes en soirée</b>	Création d'un service de transport à la demande à l'instar le soir vers la gare	 (6)	 (1)		
transport en commun		Scénario 1	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Option 1</b>	Adaptation de la ligne 4 - extension vers le Moustoir	 (2)	 (2)		
<b>Option 2</b>	Adaptation de la ligne 23 passage par le centre	 (8)	 (1)	 (2)	
<b>Option 3</b>	Extension du TAD à l'arrêt le Moustoir	 (3)	 (1)	 (1)	
transport en commun		Scénario 2	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
Mise en place d'une navette Est-Ouest sur la commune		 (2)	 (1)		
transport en commun		Scénario période estivale	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Scénario A</b>	Adaptation de la navette existante	 (4)			
<b>Scénario B</b>	Création d'une seconde navette Est-Ouest	 (4)	 (3)	 (1)	















# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Intermodalité

Intermodalité	Scénario 1	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
La Brèche - aire de mobilité 20 places voiture + consignes à vélo + arrêt navette		 (7)	 (2)	
Le Moustoir et Petit Molac : 2 consignes à vélo individuelles		 (3)	 (2)	
Equipement aires de niveau 3 en stationnement vélo		 (8)	 (1)	
Intermodalité	Scénario 2	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
La Brèche - aire de mobilité 40 places voiture + consignes à vélo 20 places + arrêt navette + dépose/arrêt autostop/covoiturage + borne IRVE + services vélo		 (8)	 (2)	 (1)
Le Moustoir - aire de mobilité 10 places voiture + 3 consignes à vélo individuelles + totem covoiturage/autostop		 (5)	 (3)	
Bourgerel - équipement arrêt TC + parking vélo (abri) + réorganisation stationnement		 (6)	 (2)	
Equipements autres aires de mobilités : Locqueltas, Petit Molac, Arradon centre, Gahinet		 (3)	 (3)	 (5)
















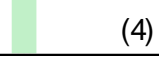



# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Marche

Marche		Socle	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
Harmonisation et aménagement entrées de zones 30 et rencontre			 (7)		
Jalonnement piéton			 (3)		
Mise en accessibilité des itinéraires prioritaires			 (2)	 (1)	
Mise en accessibilité traversée giratoire et accès arrêts TC			 (3)		
Voie Verte et chemin piéton de Kerrat au port d'Arradon			Projet déjà engagé		
Mise à sens unique rue Botumas/Quillere			 (3)	 (1)	 (1)
Chemin piéton Bourgerel			 (1)	 (3)	 (1)
Reconfiguration du giratoire de la Brèche			Projet déjà engagé		
Voie verte ou trottoir route de Plesteven et chemin de Brangilles jusqu'au parc d'activités				 (5)	
Marche		Scénario 1	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Axe Est-Ouest</b>	extension zone de rencontre sur la rue St-Vincent-Ferrier jusqu'à la rue St-Gildas + réaménagement		 (6)		 (3)
	finalisation de l'aménagement de la rue Plessis d'Arradon + chaucidou		Projet déjà engagé		










# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Marche

Marche	Scénario 2	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Axe Est-Ouest</b>	Extension zone de rencontre sur la rue St-Vincent-ferrier et St-Gildas jusqu'à la rue de Kerbilouët + réaménagement	 (2)	 (1)	 (2)
	Extension de la zone de rencontre rue St-Vincent Ferrier jusqu'à La chapelle+réaménagement			 (1)
	Extension de la zone de rencontre à l'ensemble de la rue Plessis d'Arradon + réaménagement	 (7)		 (2)
<b>Axe Nord-sud</b>	Rue Jarlegan sens unique	 (6)		 (1)
	Rue Jarlegan double sens			
<b>Axe Nord-sud</b>	Rue Aubertot section 1 - extension de la zone de rencontre option 1	 (2)	 (1)	
	Rue Aubertot section 1 - extension de la zone de rencontre option 2			
	Rue Aubertot section 2+3 option 1	 (2)	 (1)	 (2)
	Rue Aubertot section 2+3 option 2		 (3)	 (2)
<b>Rue Höchenschwand</b>	Tronçon 1	 (4)		 (1)
	Tronçon 2			 (2)
Atipy // Urbanisme & Mobilités • 2024 Généralisation des priorités à droite		 (5)		







# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Vélo

Vélo	Socle	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
Un plan de jalonnement cyclable à l'échelle d'Arradon		 (5)		
Un marquage de l'ensemble des traversées cyclables de la V45		 (5)		
un renforcement de l'offre en stationnement vélo				
Liaison cyclable Ploeren/Arradon et giratoire de la Brèche		Projet déjà engagé		
Liaison cyclable Baden/Arradon		Projet déjà engagé		
Chemin de Brangilles en voie verte/voie réservée		 (11)		 (1)
Giratoire Gahinet en rond point à la hollandaise		 (4)	 (3)	
Aménagement intersection centre d'affaires Botquelen		 (2)		
Vélo	Scénario 1	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
Réseau de chemins calmes - 17 km				 (4)
Axe Est-Ouest en coeur de bourg : continuité Plessis d'Arradon et zone de rencontre St-Gildas jusqu'à St-Vincent Ferrier		 (2)		












# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Vélo

Vélo	Scénario 2	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
Connexion V45 à la Brèche - La Lande du Bourg		 (10)		
Axe Est-Ouest en coeur de bourg : Zone de rencontre et réaménagement de la rue Plessis d'Arradon et St-Gildas/St-Vincent Ferrier				
Axe Nord-sud rue Aubertot			 (3)	
Axe Nord Sud rue Jarlegan		 (7)		
Aménagement de la rue Hochenschwand				 (2)
Piste cyclable Le Moustoir/Coeur de bourg			 (4)	 (2)

# Les arbitrages retenus à l'issue des scénarios

## Mobilités partagées et solidaires

mobilités partagées et solidaires	Scénario 1	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Rendre plus visible l'offre de covoiturage</b> : communication plus importante et sensibilisation, création d'une aire de covoiturage La Brèche, proposer une signalétique blablacar Daily sur certains arrêts de transports		 (12)		
<b>Développer le service de location de vélo moyenne et longue durée</b> mise en place par GMVA : augmentation de la flotte, communication		 (10)		
<b>Créer un service d'autopartage entre particuliers</b> encadré par la commune		 (4)	 (3)	
mobilités partagées et solidaires	Scénario 2	Enthousiaste 2026-2032	OK mais après 2032	Contre
<b>Développer l'offre de mobilité partagée</b> : création d'une aire de covoiturage sur la future aire de mobilité de La Brèche, expérimenter un service de lignes de covoiturage ou autostop		 (3)	 (2)	
<b>Mise en place d'un Transport d'Utilité Sociale</b>		 (12)		
<b>Imaginer un service de prêt/location de vélo en période estivale</b> avec les acteurs du tourisme : campings / Capitainerie		 (4)	 (1)	 (1)
<b>Expérimenter un service de partage de véhicules intermédiaires/vélo pour des publics freinés</b>			 (4)	

# **Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement**

---

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Enjeux et objectifs

Travailler sur l'offre de mobilité est fondamental, mais insuffisant pour atteindre les objectifs fixés par le PCAET et répondre aux ambitions de l'équipe municipale.

Le changement de comportements nécessite un accompagnement renforcé par une gouvernance claire, une communication adaptée, une sensibilisation continue et une montée en compétence des acteurs locaux.

### Objectifs

- Structurer une gouvernance cohérente, agile et transversale.
- Créer un cadre propice à l'appropriation citoyenne et institutionnelle.
- Encourager la transition culturelle vers des pratiques de mobilité durables.

## Plan d'actions gouvernance et conduite du changement

La conduite du changement est une tâche de longue haleine, protéiforme et qui doit impliquer le maximum d'acteurs possibles. Cela implique de mobiliser les élus et acteurs locaux (action 1.1 Gouvernance), de communiquer et promouvoir les alternatives à la voiture individuelle (action 1.2 Communication), d'accompagner, d'encourager, de former tous les acteurs et habitants d'Arradon (action 1.3 Accompagnement, sensibilisation, formation).

Les actions en matière de gouvernance et d'accompagnement au changement :

- **Action 1.1 : Gouvernance : créer un club mobilités et renforcer les missions du COCODD**
- **Action 1.2 : Communiquer pour informer et donner envie**
- **Action 1.3 : Accompagner, sensibiliser, former**

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.1 Gouvernance : créer un club mobilités et renforcer les missions du COCODD



### Description de l'action

#### Créer une instance de pilotage dédiée à la mobilité durable :

##### « le club mobilités »

Afin d'assurer la coordination stratégique et opérationnelle du schéma mobilités, la création d'un Club Mobilités est recommandée. Il s'agit d'une instance de pilotage participative réunissant l'ensemble des parties prenantes : services municipaux concernés (aménagement, transition écologique, voirie), représentants du Conseil Départemental (CD56), de GMVA, du Comité de Concertation pour le Développement Durable (COCODD), ainsi que des associations d'usagers, établissements scolaires, etc. Ce club se réunirait une à deux fois par an pour :

- Suivre les actions en cours et identifier les éventuels points de blocage.
- Ajuster les priorités et actualiser les indicateurs.
- Programmer la mise en œuvre des actions impliquant plusieurs partenaires

L'animation est assurée par la chargée de mission Transition écologique de la commune, en lien avec un binôme élu-référent mobilités.

#### Consolider et renforcer les missions du COCODD

Le COCODD, déjà mobilisé sur les questions de transition écologique, doit devenir un véritable relai d'animation territoriale autour de la mobilité durable. Son rôle serait d'amplifier la concertation citoyenne, de faire remonter les besoins et propositions du terrain, et d'assurer un suivi critique mais constructif des actions du schéma.

En lien avec le Club Mobilités, il pourrait organiser des ateliers thématiques ouverts (mobilité des jeunes, accessibilité des PMR, sécurité routière), contribuer à la diffusion des messages clés, et co-animer des événements publics.

Il serait également intéressant que le COCODD est une composition reflétant davantage la diversité des modes de déplacement des Arradonnais-e-s.

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.1 Gouvernance : créer un club mobilités et renforcer les missions du COCODD



### Coût prévisionnel

0,5 ETP par an



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Arradon

Partenaires : CD56, GMVA, COCODD, associations



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de réunions, de visite sur site, de diagnostic en marchant

Nombre de personnes impliquées



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Action à réaliser en continu, tous les ans

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.2 Communiquer pour informer et donner envie



### Description de l'action

#### Créer des micro-espace d'informations à la mobilité

Il est préconisé d'installer des **points d'information mobilité** dans les lieux de passage : mairie, médiathèque, camping, équipements sportifs, écoles. Ces espaces permettront de centraliser les informations utiles : cartes des cheminements piétons et cyclables, horaires de transport, offres de mobilité partagée, conseils pratiques, informations sur les aides à l'achat de vélo, etc.

Ces informations devront également être disponibles sur le site internet de la commune et à jour.

Ce dispositif participera à la visibilité du schéma mobilité dans l'espace public et facilitera l'accès aux alternatives à la voiture individuelle.

Cela implique l'identification d'un référent pour suivre les évolutions de l'offre de mobilité et mettre à jour les informations sur les différents supports physiques ou numériques. Idéalement, tous les agents en charge de l'accueil du public connaissent les offres de mobilité. A minima, ils disposent d'informations facilement accessibles et à jour qu'ils peuvent transmettre au public.

Attention, la multiplication des supports implique un travail de mis à jour plus important.

#### Création de micro-guide à destination des nouveaux arrivant sur Arradon, des scolaires, et des publics non motorisés

Arradon est un territoire dynamique (+ 7 % de croissance démographique entre 2011 et 2022), qui va continuer à accueillir de nouveaux habitants (projet Hent Bihan notamment). De plus, la commune accueille de nombreux touristes et triple sa population tous les étés.

Il est primordial d'informer ces nouveaux arrivants, permanents ou temporaires, des offres de mobilité existantes pour limiter l'usage de la voiture individuelle alors que des alternatives existent.

Ces micro-espace d'informations à la mobilité pourront s'accompagner par la réalisation de micro-guide à destination de différents publics :

- Les enfants : comment je peux me déplacer sur la commune et en dehors pour accéder à mon établissement scolaire, à la médiathèque, au complexe sportif, etc. ?
- Les nouveaux arrivants : quelles sont les offres de déplacements au sein de la commune ?
- Les personnes non motorisés (résidents, visiteurs et touristes) : Arradon sans voiture, comment me déplacer ?
- L'ensemble des publics : carte des temps piétons et cyclables pour mettre en évidence le champs des possibles et la proximité des lieux pour les habitants mais également pour les touristes.

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.2 Communiquer pour informer et donner envie



MOBILITÉ

**Bus 62 : Grenoble - Le Sappey en Chartreuse - Sarcenas**

Voir les horaires



### Agence M

Conseils, vente de tickets bus et tram, horaires, abonnements...

51 avenue Alsace Lorraine, Grand'Place

15 boulevard Joseph Vallier, Grenoble

431 avenue Ambroize Croizat, Crolles

### Agences M Vélo +

Location de vélos, courte ou longue durée.

[www.veloplus-m.fr](http://www.veloplus-m.fr) / [accueilmetrovelo.fr](mailto:accueilmetrovelo.fr)

09 74 77 73 80

### Citiz

Location de voitures en libre-service, télécharger l'appli Citiz

[www.alpes-loire.citiz.coop](http://www.alpes-loire.citiz.coop)

[alpes-loire@citiz.fr](mailto:alpes-loire@citiz.fr) / 04 76 24 57 25

Extrait du livret d'accueil des nouveaux habitants du Sappey en Chartreuse (38)

## Vous déplacer



### Bus -COLIBRI Ligne 4

Transport à la demande TAD durant les heures creuses (8h30—17h00) du réseau Colibri

Gare des Échets <> Tramoyes, dans les deux sens.

Centrale de réservation 04 26 47 64 36 (la veille avant 17h)

Site web [www.cotiere-mobilite.com](http://www.cotiere-mobilite.com)

### Par la route Taxi

Mionnay 04 72 08 54 69 / 06 08 21 13 47

Par le train : gare la plus proche > Les Échets

Guichets automatiques > Saint-André-de-Corcy, Les Echets et Miribel

2 lignes de TER :

- ligne 32 (Bourg-en-Bresse-Lyon-Perrache) accessible depuis la gare des Échets, à 3,5 km.
- ligne 35 (Chambéry - Culoz - Ambérieu - Lyon), accessible depuis la gare de Miribel, à 6 km.

### Par avion

Tramoyes est situé à 26 km (30 min) de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

### Le covoiturage

Plateforme MOV'ICI Auvergne-Rhône-Alpes

Parking dédié cœur de village

<https://movici.auvergnerhonealpes.fr/>

Borne recharge véhicule électrique au cœur de village

Extrait du livret d'accueil des nouveaux habitants de Tramoyes (01)

## VIE PRATIQUE

### RENSEIGNEMENTS :

Téléphone : 05 45 65 25 25

E-mail : [infos.clients@stga.fr](mailto:infos.clients@stga.fr)

Site : <https://www.stga.fr/>



Extrait du livret d'accueil des nouveaux habitants de Fléac (16)

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.2 Communiquer pour informer et donner envie

### Plan de communication

Un **plan de communication annuel** devra être conçu pour rythmer l'année avec des messages ciblés selon les publics (jeunes, seniors, actifs, familles), les temporalités (rentrée scolaire, été, etc.) et les actualités (nouveaux aménagements, événements).

Moyens recommandés :

- Supports visuels : affiches, flyers, vidéos courtes, infographies.
- Médias numériques : site de la commune, réseaux sociaux, newsletters thématiques.
- Partenariats locaux : diffusion via les écoles, commerçants, maison des associations.

Un **calendrier des temps forts** sera construit autour de moments fédérateurs : semaine européenne de la mobilité, challenge covoiturage, fête du vélo, etc.

Ce plan de communication pourrait aussi avoir pour objectif de rappeler les règles du code de la route, notamment les évolutions « récentes » (double sens cyclable, etc.).

D'autres outils peuvent être mobilisés dans le cadre d'animations (jeu des 7 familles, etc.)



Campagne de communication de Dieppe « prendre soin des autres »

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.2 Communiquer pour informer et donner envie



Campagne de communication de la Région Nouvelles Aquitaine



Jeu des 7 familles de la mobilité durable, Réseau Alliances, 2R Aventure, l'Atelier Jugeote, Université Polytechnique Hauts-de-France

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.2 Communiquer pour informer et donner envie



### Coût prévisionnel

0,5 ETP en interne à Arradon pour assurer le suivi, la mise en œuvre des actions  
Un budget de 5 000 euros pour imaginer des outils et des supports de communication



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Arradon  
Partenaires : GMVA, CD56, Région Bretagne, CCAS, Associations locales, Association Vélo-motive



### Financements potentiels

ADEME : aide aux actions ponctuelles  
Région Bretagne  
Département Morbihan  
GMVA



### Critères d'évaluation

Plan de communication adopté  
Nombre de vues sur les canaux numériques / envois mails  
Nombre de flyers distribués, d'affiches posées, etc.



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

2026 = création des outils  
Action à réaliser en continu, tous les ans

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.3 Accompagner, sensibiliser, former

### Organisation d'événements de promotion de la mobilité

Pour susciter l'adhésion, il est essentiel de **mobiliser les habitants** de manière participative et positive :

- Challenges interquartiers ou inter-établissements.
- Tests de vélos électriques ou de services de covoiturage.
- Balades urbaines thématiques.
- Ateliers de réparation ou de sécurité vélo.

Ces événements doivent s'adresser à tous les publics, avec une attention particulière portée aux familles, aux jeunes et aux personnes âgées.

Pour faciliter leur portage et l'implication des habitants, il est recommandé de les organiser avec le COCODD, les associations locales (Vélotomotive ou Néo Mobilité par exemple).

En pièce-jointe à ce plan d'actions est transmis un calendrier des manifestations de promotions de la mobilité sur lesquelles Arradon peut s'appuyer.

### Exemple Jane's Walk

*Les Promenades de Jane, ou Jane's Walk, se déroulent chaque premier week-end de mai dans des centaines de villes à travers le monde. Cet événement international rend hommage à Jane Jacobs, militante nord-américaine emblématique des années 1960, connue pour son engagement en faveur de quartiers vivants et à échelle humaine. Organisées bénévolement, ces balades urbaines proposent une autre manière de découvrir un quartier : en marchant, en observant et en échangeant. Elles offrent une véritable expérience collective, favorisant la cohésion sociale, l'écoute mutuelle et l'engagement citoyen. Elles invitent également les professionnel·les de l'urbanisme à sortir de leurs bureaux, à arpenter les rues, et à dialoguer avec les habitant·es, porteurs d'une expertise précieuse sur l'usage quotidien de la ville.*

Semaine de la mobilité, CA de La Rochelle



Semaine européenne de la mobilité 2023, Saumur Val de Loire Agglo



# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.3 Accompagnement, sensibilisation, formation

### Formation des élus et des agents municipaux

La montée en compétence des acteurs internes est une condition nécessaire à la bonne mise en œuvre du schéma. Des **formations ciblées** pourront être organisées en partenariat avec l'ADEME, le CEREMA ou des bureaux d'études spécialisés [...], sur les thématiques suivantes :

- Mobilités actives et planification urbaine.
- Accessibilité.
- Sécurité routière.
- Communication comportementale et éco-mobilité.

Une **culture commune** entre élus et techniciens est à construire pour garantir la cohérence des actions.

Des voyages d'études peuvent également être organisés en France ou à l'étranger pour s'inspirer des bonnes pratiques



Exemple de formation menée par Atipy  
Balade immersive - études de cas d'aménagement  
Étude de services/sensibilisation/communication à l'aide de persona



Exemple de « Study tour » aux Pays-Bas, organisé par Mobycon

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.3 Accompagnement, sensibilisation, formation

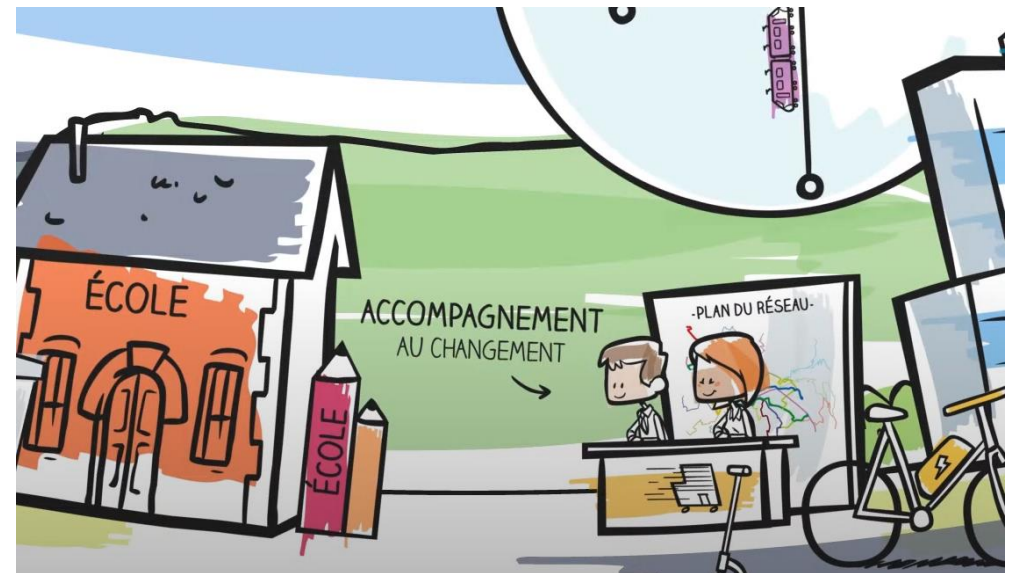
### Encourager la création d'une école de l'écomobilité

À l'échelle de GMVA, une école de l'écomobilité (pour l'ensemble des publics) permettrait de renforcer la culture des mobilités : outil de formation, de sensibilisation et de conduite du changement auprès de différents publics.

Plusieurs missions pourraient être confiées à cette école :

- Animations scolaires de la maternelle au collège (sécurité, apprentissage piéton-vélo, etc.),
- Organisation d'événementiels : challenge mobilité, défi des écoliers, etc.
- Accompagnements pour les publics en situation de précarité
- Opération d'accompagnement individualisé basée sur l'expérimentation,
- Etc.

Cette école pourrait à terme évoluer vers une agence d'écomobilité, à l'image de l'agence d'écomobilité Savoie Mont-Blanc qui propose et coordonne de nombreux services alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage, location de vélo, stationnement vélo, mise en place de vélobus / pédibus, etc.).



<https://www.agence-ecomobilité.fr/>

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.3 Accompagnement, sensibilisation, formation

### **Ancrer la pratique des mobilités durables dès le plus jeune âge**

Favoriser l'écomobilité scolaire est une action forte pour conduire le changement auprès des parents et permettre aux enfants d'explorer les différentes solutions de mobilité dès le plus jeune âge.

Si le CEE Moby est terminé, il est possible de s'inspirer de leur démarche pour promouvoir les mobilités alternatives à la voiture individuelle à Arradon et élaborer un Plan de Déplacement d'Établissement Scolaire :

1. Événement de lancement à l'échelle de l'établissement scolaire et création d'un « comité Moby » constitué de volontaires (parents, enseignants, élèves, etc.) pour porter le PDES.
2. Diagnostic (enquête sur les différents déplacements de l'école, bilan de leurs émissions de CO<sub>2</sub>, choix des indicateurs de suivi retenus tels que la qualité de l'air à proximité de l'établissement et sur les trajets menant à l'établissement, environnement sonore, etc.).
3. Plan d'actions (élaboration, lancement et suivi des actions telles que le pédibus, le challenge vélo, etc.).
4. Ateliers de sensibilisation en classe.
5. Mesure et suivi d'indicateurs (impact sur le comportement et la santé des enfants, etc.).
6. Bilan délivré à la fin de l'année scolaire (résultats obtenus, actions à pérenniser, etc.).

De nombreuses ressources sont également disponibles sur le site du Centre ressource régional en écomobilité des Hauts-de-France (certaines sont datées).

<https://www.ecomobilite.org/>

<https://www.moby-ecomobilite.fr/>

# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.3 Accompagnement, sensibilisation, formation

### Solidarité / implication des habitants

Au-delà de la participation des habitants à la gouvernance, il est pertinent de renforcer les dynamiques de solidarité, notamment pour les publics exclus de la mobilité motorisée.

Cela peut se traduire par des bénévoles conducteurs qui utilisent leurs véhicules pour transporter des personnes, de l'accompagnement en vélo pour prendre confiance, des propositions de cartographie des itinéraires cyclables / piétons, etc.

Une solution de ce type a notamment été portée par l'association [Familles Rurale du Pays de Colombey](#) (54).

### Pourquoi développer les mobilités solidaires ?

[Étude Secours Catholique Caritas](#) (échelle France) :

- 13,3 millions de personnes ont des difficultés pour se déplacer au quotidien.
- 4,3 millions de personnes ne disposent pas d'une voiture, d'un vélo ou d'un abonnement aux transports collectifs.
- 54 % des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer.



# Volet 1 - Gouvernance et accompagnement au changement

## Action 1.3 Accompagnement, sensibilisation, formation



### Coût prévisionnel

- Soutien aux acteurs locaux pour l'organisation d'événements : 3 / 5 000€ par an.
- Formation des techniciens / élus : coût très variable, 1 000 à 1 500€/ jour pour une masterclass.



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Arradon - GMVA

Partenaires : associations de la commune d'Arradon, association Vélo-Motive



### Financements potentiels

ADEME : aide aux actions ponctuelles  
Région Bretagne  
Département Morbihan  
GMVA



### Critères d'évaluation

Nombre d'événements organisés

Nombre d'élus / techniciens formés

Nombre d'enfants formés à la mobilité durable et à la pratique du vélo



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Action à réaliser en continu tous les ans

# **VOLET 2**

# **LES TRANSPORTS EN COMMUN**

---

# Volet 2 – Les transports en commun

## Enjeux et objectifs

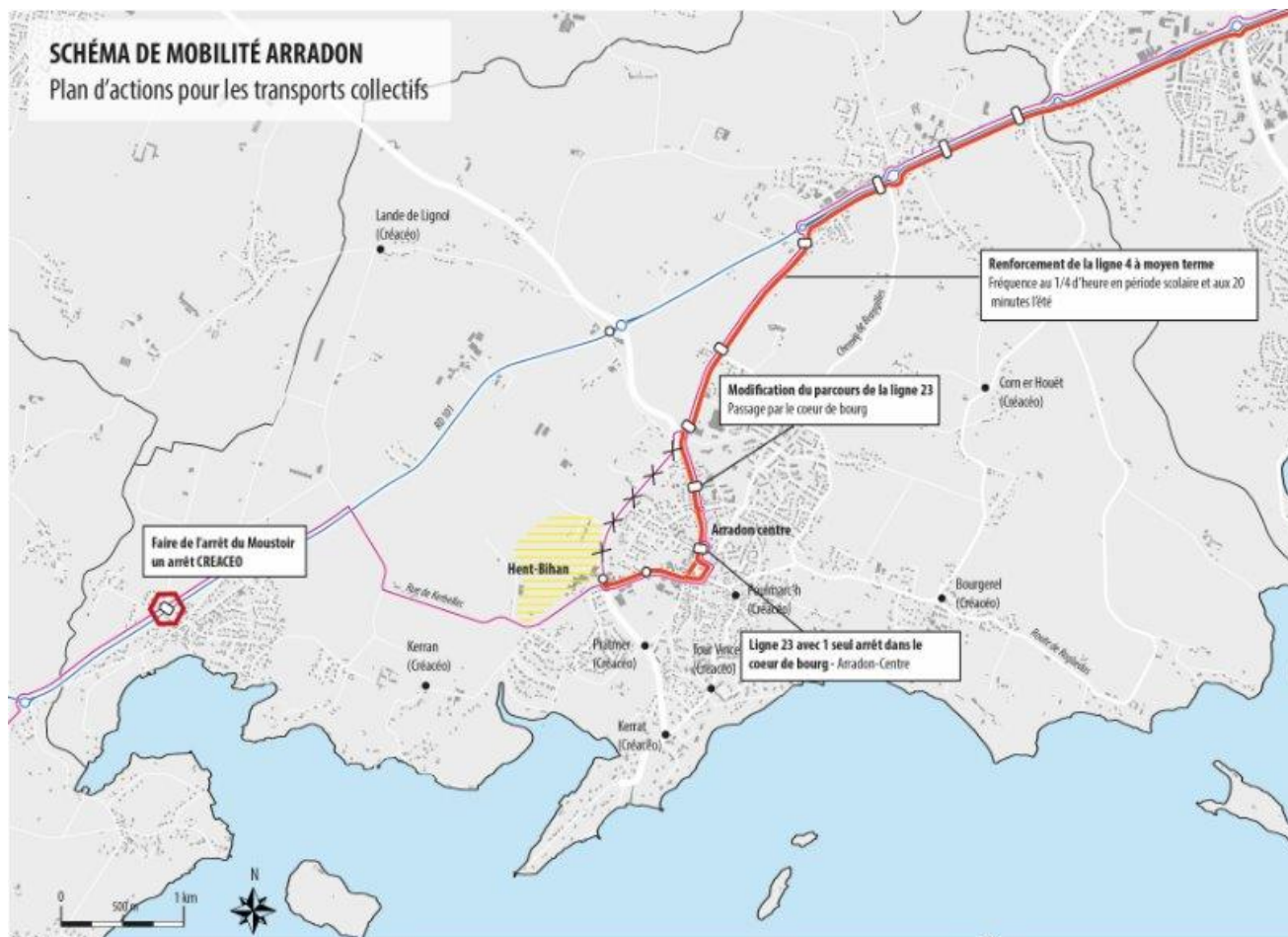
Renforcer l'usage et la desserte en transport en commun de la commune (Le Moustoir, Bourgerel, littoral) en période scolaire et en saison estivale

## Plan d'action en matière de transports collectifs

Les actions en matière de transports collectifs impliquent un travail partenarial avec GMVA (titulaire de la compétence mobilité) :

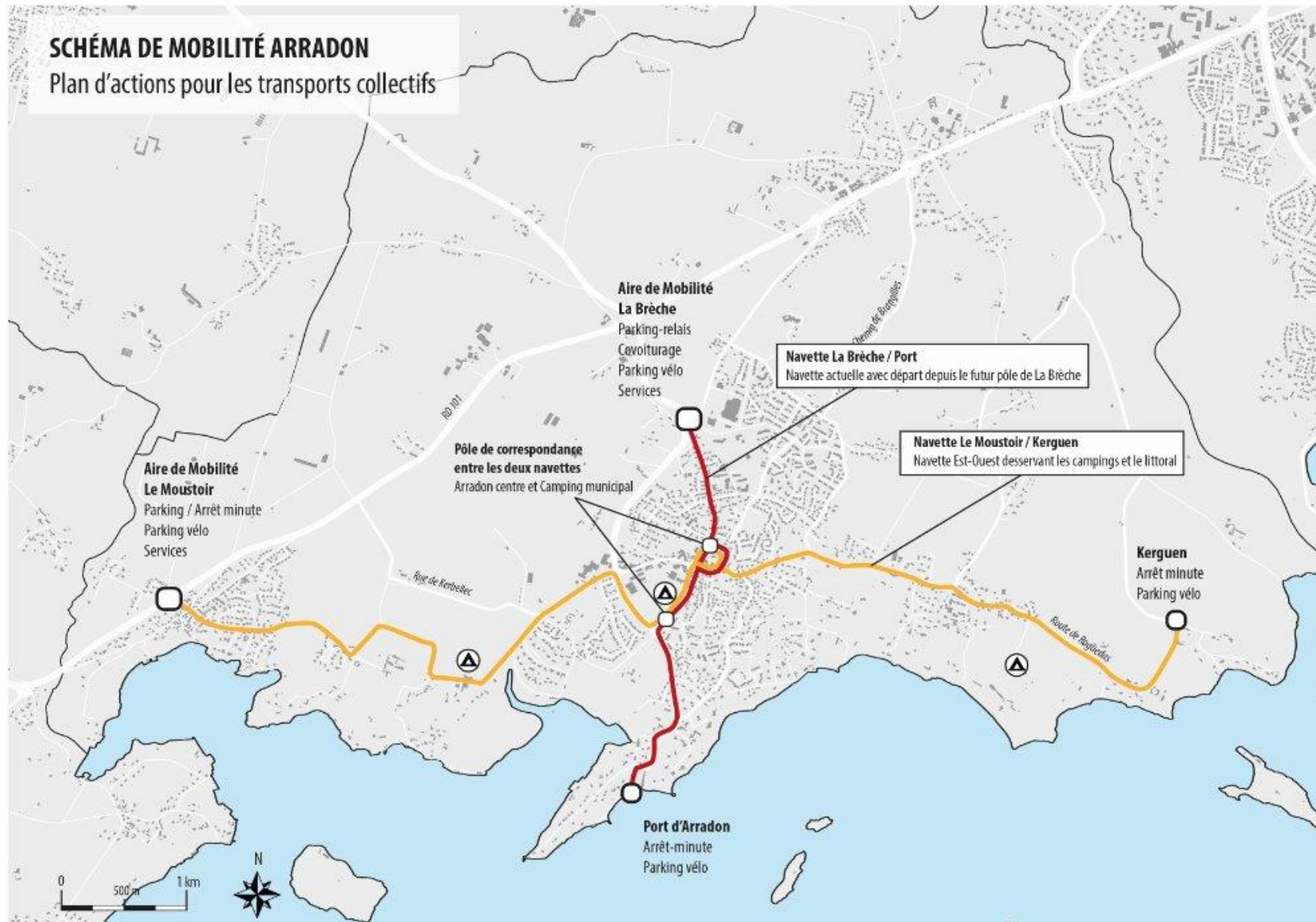
- **Action 2.1 : Renforcer la connexion à la gare de Vannes en soirée**
- **Action 2.2 : Adaptation de la ligne 23 avec passage par le centre-ville d'Arradon**
- **Action 2.3 : Extension du TAD à l'arrêt Le Moustoir**
- **Action 2.4 : Création d'une seconde navette Est-Ouest en période estivale**
- **Action 2.5 : Renforcer la liaison en transport en commun vers Vannes**

## L'offre de mobilité renforcée en période scolaire



# Volet 2 – Les transports en commun

## L'offre de mobilité renforcée en période estivale



# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.1 Renforcer la connexion à la gare de Vannes en soirée



### Description de l'action

Kicéo propose un service de transport à la demande **MATINÉO** pour une arrivée en Gare entre 6h15 et 7h. Ce service n'existe pas le soir.

Le dernier bus de la ligne 4 pour Arradon part à 19h16 (arrivée 19h43) alors que plusieurs TGV arrivent en gare de Vannes après (au départ de Paris, arrivée à 19h25, 20h25, 21h28 et 22h28).

Le service de la ligne 4 au départ de la gare de Vannes à 19h51 (terminus actuel à Vannes République) pourraient être prolongé jusqu'à Arradon, afin de permettre aux voyageurs du TGV de 19h25 de bénéficier d'une correspondance avec le réseau Kicéo.

Pour les arrivées des TGV suivants, un équivalent du service Matineo pourrait être déployé (« Soirée » ?). Cette desserte en TAD rend possible un parcours intermodal en bus / TAD + train.

Ce service ne serait pas à destination d'Arradon uniquement, mais de toutes les communes bénéficiant actuellement du service Matineo



# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.1 Renforcer la connexion à la gare de Vannes en soirée



### Coût prévisionnel

Prolongement ligne 4 : 7 à 10 000€ / an  
Soirée : 13 à 20 000€ / an



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : GMVA  
Partenaires : Arradon



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de km de service  
Nombre de voyages  
Voyages/km  
Coût kilométrique



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.2 Adaptation de la ligne 23 avec passage par le centre-ville d'Arradon

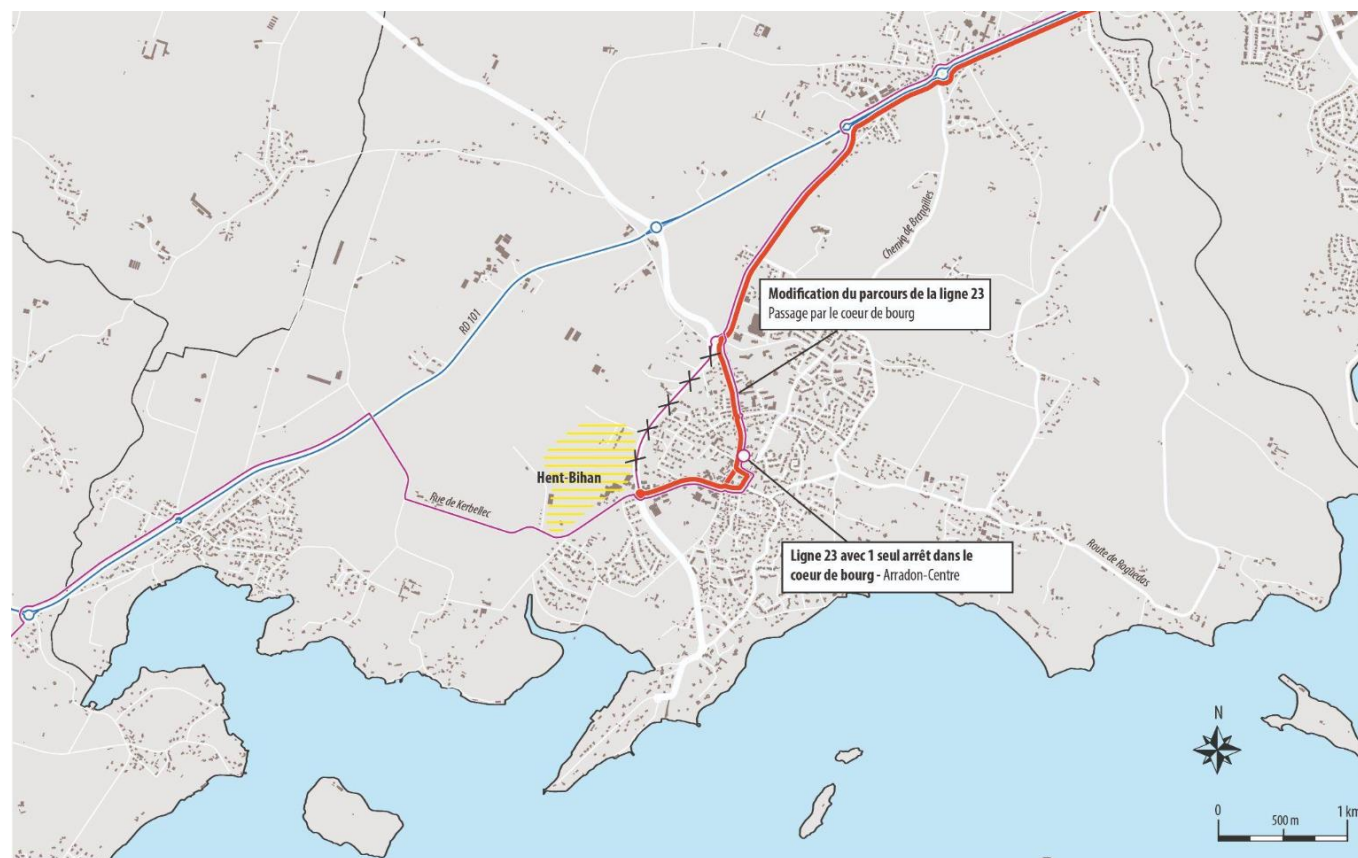


### Description de l'action

La ligne 23 dessert Le Moustoir et le collège Gahinet mais remonte ensuite vers Vannes par l'ex RD127.

Modifier le parcours de cette ligne pour qu'elle desserve le centre-ville permet de connecter Le Moustoir et le centre-ville d'Arradon avec un seul arrêt dans le cœur de Bourg (Arradon centre), pour un impact minimal sur la performance de la ligne (1,3km au lieu de 900m).

Sur la base de 6 AR/J, 6 jours par semaine et d'un coût kilométrique de 4€, cela représente un surcoût annuel de l'ordre de 8 000€ à 10 000€ pour cette modification du parcours de la ligne 23.



# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.2 Adaptation de la ligne 23 avec passage par le centre-ville d'Arradon



### Coût prévisionnel

8 000 à 10 000 euros / an en fonctionnement pour le changement de parcours de la ligne 23.



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : GMVA  
Partenaires : Arradon



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de km de service  
Nombre de voyages  
Voyages/km  
Coût kilométrique



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.3 Extension du TAD à l'arrêt Le Moustoir



### Description de l'action

Le Moustoir est desservi par les lignes interurbaines 21 et 23 du réseau Kicéo. Faire de cet arrêt un arrêt de TAD Créacéo permet de connecter le Moustoir et le Coeur de Bourg, à raison de 4AR/J la semaine et 5 AR/J le samedi.

Cela nécessite une communication efficace sur le service Créacéo pour promouvoir l'arrivée du TAD au Moustoir (bulletin municipal, flyer dans les boîtes aux lettres des habitants du Moustoir, atelier de présentation du service TAD Créacéo sur Arradon, etc.).



# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.3 Extension du TAD à l'arrêt Le Moustoir



### Coût prévisionnel

5 000 à 10 000 euros / an en fonctionnement



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : GMVA  
Partenaires : Arradon



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de km de service  
Nombre de voyages  
Voyages/km  
Coût kilométrique



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.4 Création d'une seconde navette Est-Ouest en période estivale



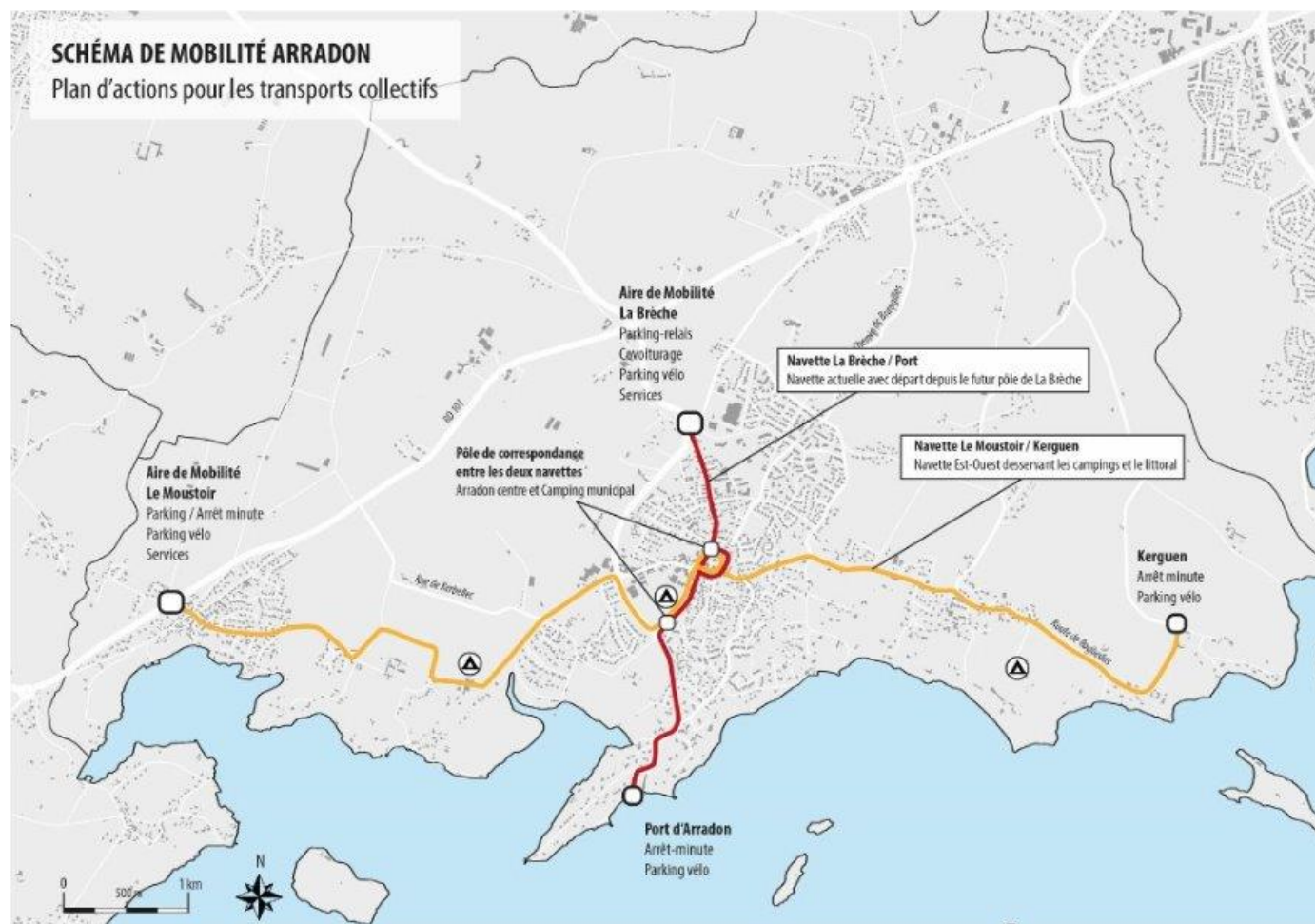
### Description de l'action

En saison estivale, un renforcement de l'offre en transport en commun pourrait être proposé afin d'assurer un meilleur accès au littoral.

La commune d'Arradon a déjà mis en place une navette Nord-Sud à destination du port d'Arradon. Cette navette va évoluer à terme avec un départ qui se réalisera à hauteur du giratoire de la Brèche.

Une seconde navette Est-Ouest pourrait être mise en place afin de proposer une desserte de l'ensemble du littoral et des campings de la commune. Au départ du Moustoir et à destination de Kerguen en passant par le cœur de bourg et Bourgerel : un trajet de 7 km qui nécessite 2 véhicules et 2 chauffeurs pour assurer une fréquence aux 20 minutes de 9h à 12h30 et 14h à 18h30 – 7j/7.

Arradon n'ayant pas la compétence mobilité, cela nécessite de s'entendre avec GMVA sur les modalités d'exploitation de cette navette.



# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.4 Création d'une seconde navette Est-Ouest en période estivale



### Coût prévisionnel

Pour la navette : 55 000 à 90 000 euros par an de coût de fonctionnement pour la période estivale  
Coût d'investissement pour l'acquisition de véhicules



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Arradon / GMVA  
Partenaires : Morbihan Energies



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de km de service  
Nombre de voyages  
Voyages/km  
Coût kilométrique



### Calendrier prévisionnel



# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.5 Renforcer la liaison en transport en commun vers Vannes



### Description de l'action

La ligne 4 connecte Vannes à Arradon avec une offre cadencée à +/- 20mn en heure de pointe. La distance entre Vannes et Arradon étant réduite, ce cadencement est insuffisant pour rendre l'offre TC vraiment attractive.

Un cadencement au 1/4h en heure de pointe en période scolaire améliorerait l'offre de cette ligne et en ferait une alternative plus crédible à l'usage de la voiture individuelle, soit 1 AR supplémentaire le matin et 2 AR supplémentaires le soir.

# Volet 2 – Les transports en commun

## Action 2.5 Renforcer la liaison en transport en commun vers Vannes



### Coût prévisionnel

640 000 à 800 000 € de coût de fonctionnement supplémentaire pour la ligne 4



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : GMVA  
Partenaires : Arradon



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de km de service  
Nombre de voyages  
Voyages/km  
Coût kilométrique



### Calendrier prévisionnel



Après 2032

# **VOLET 3**

# **L'INTERMODALITE**

---

# Volet 3 – L'intermodalité

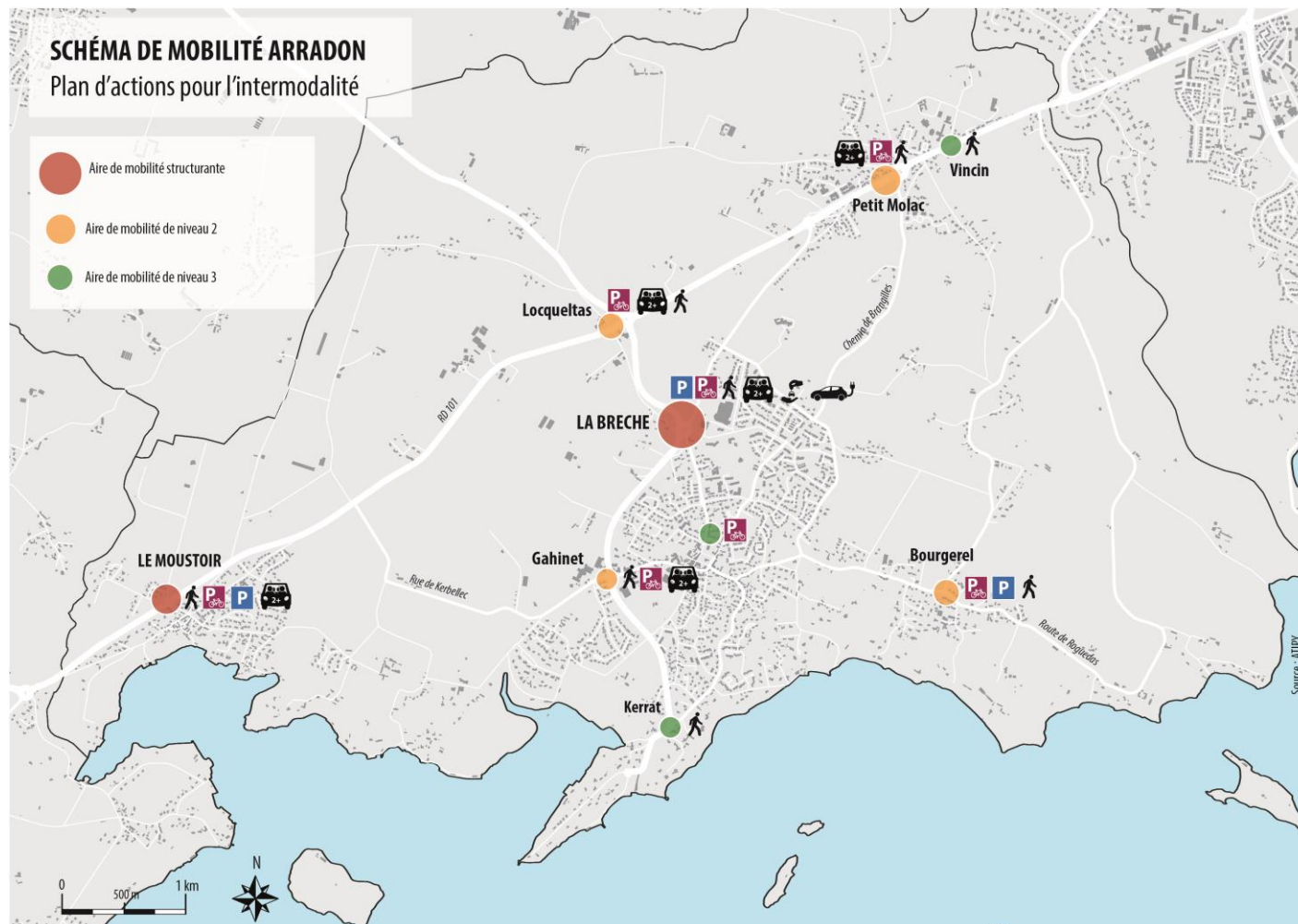
## Enjeux et objectifs

Renforcer l'intermodalité et la visibilité de l'offre de mobilité sur le territoire en proposant des aires de mobilités

## Plan d'action en matière d'intermodalité

Pour faciliter le passage d'un mode de transport à un autre et encourager l'intermodalité, un levier d'action est proposé

- **Action 3.1. Créer un réseau d'aires de mobilités autour des arrêts de transports en commun et avec un niveau de service associé**



# Volet 3 – L'intermodalité

## Action 3.1 Créer un réseau d'aires de mobilités autour des arrêts de transports en commun et avec un niveau de service associé



### Description de l'action

En matière d'intermodalité, l'enjeu est de pouvoir proposer des lieux regroupant plusieurs offres de mobilités sur un territoire. Sur Arradon, 3 niveaux d'aires de mobilité sont proposés avec pour chacun un niveau de services et d'équipements associé.

### 2 aires de mobilités structurantes

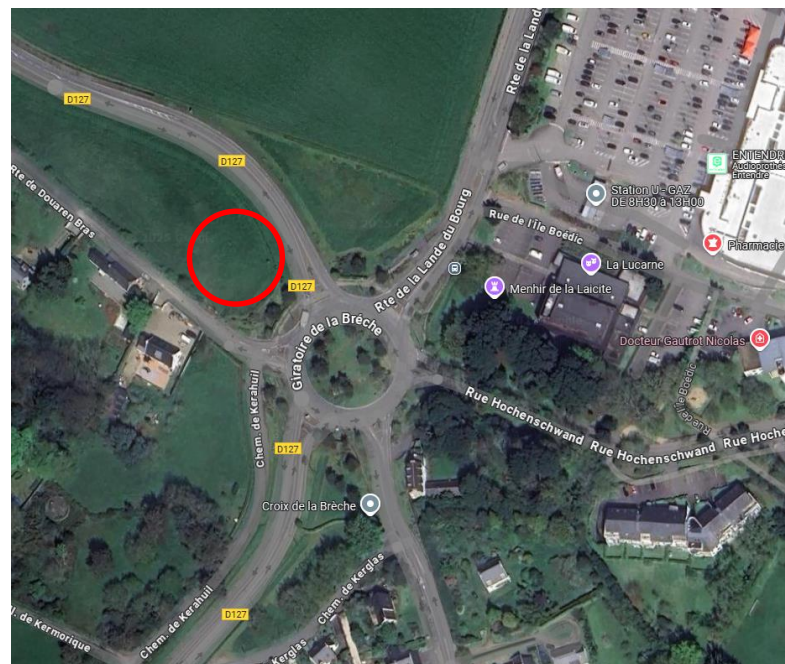
La Brèche :

- lieu de correspondance lignes urbaines, périurbaine et navette estivale
- parking voiture 40 places,
- consigne à vélo collective 20 places, + services (station gonflage, totem, prise VAE)
- covoiturage et auto-stop, borne de recharge,
- giratoire à la hollandaise,

Le Moustoir

- parking voiture 10 places
- 3 consignes vélo individuelles
- Totem covoiturage/auto-stop

Faire de la Brèche une aire de mobilité structurante pour la commune d'Arradon - parking-relais, correspondance entre les lignes de transports collectifs, covoiturage, interconnexion axe cyclable



### 4 aires de mobilités intermédiaires (niveau 2)

- Bourgerel avec équipement de l'arrêt TC + abri vélo 8 places et accessibilité piétonne
- Locqueltas/Petit Molac/Gahinet : Abri-vélo 8 places, totem covoiturage/auto-stop et accessibilité piétonne

### 3 aires de mobilités de proximité (niveau 3)

Arradon-centre, Vincin et Kerrat : mise en accessibilité piétonne / stationnement vélo arceaux.

# Volet 3 – L'intermodalité

## Action 3.1 Créer un réseau d'aires de mobilités autour des arrêts de transports en commun et avec un niveau de service associé



### Coût prévisionnel

- La Brèche : 250 000 à 325 000 euros d'investissement (hors giratoire et foncier)
- Le Moustoir : 30 000 à 55 000 euros d'investissement
- Bourgerel : 14 000 à 23 000 euros d'investissement
- Locqueltas /Petit Molac / Gahinet / Arradon centre : 32 000 à 44 000 euros d'investissement



### Financements potentiels



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, Morbihan Energies, Département du Morbihan



### Critères d'évaluation

Nombre de places de stationnement vélo créées  
Nombre de places de stationnement voiture créées  
Linéaire de cheminements piétons mis en accessibilité à moins de 300 mètres des arrêts de bus



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

La Brèche, le Moustoir, Bourgerel, Petit Molac : 2026 -2032

Locqueltas / Gahinet : après 2032

# **VOLET 4**

# **PLAN DE CIRCULATION**



# Volet 4 – Plan de circulation

## Enjeux et objectifs

## Plan d'action

Pour encourager à la pratique de la marche pour les déplacements internes à la commune, plusieurs leviers d'actions sont proposés :

- **Action 4.1. Clarification et harmonisation des zones 30**
- **Action 4.2 Extension de la zone de rencontre**
- **Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes : Place de l'Eglise / Rue Jarlegan / Chemin de Brangilles / Quillere - Botumas**
- **Action 4.4 Une expérimentation à moyen terme sur Plessis d'Arradon**

# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.1 Clarification et harmonisation des zones 30



### Description de l'action

Toutes les rues du centre d'Arradon et du Moustoir sont en zone 30, le secteur de Gahinet / Rosclédan est limité à 30km/h alors qu'il est contiguë au cœur de la commune et qu'il abrite le collège Gahinet.

Afin d'homogénéiser la réglementation et la rendre plus intelligible pour les usagers, notamment les touristes, il est nécessaire de clarifier la réglementation (exemple intersection Jarlegan / Kerverho : zone 30 sur Jarlegan, limitation à 30km/h sur Kerverho) et d'étendre la zone 30 à l'ensemble des voies à 30km/h des secteurs continus au centre ville.

[L'article R110-2 du code de la route](#) stipule que « les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

Il est donc nécessaire de mieux marquer les entrées / sorties des zones 30, afin de les rendre plus intelligibles et qu'elles incitent davantage à réduire la vitesse.

Il est possible d'utiliser un aménagement différent pour marquer les entrées / sorties de zone 30 selon le volume et la vitesse des véhicules et la densité de piétons (cf. proposition ci-contre pour les aménagements principaux).



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.1 Clarification et harmonisation des zones 30



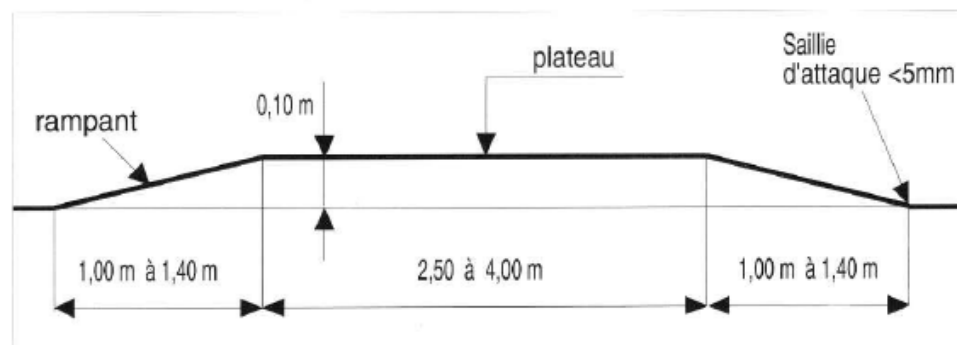
### Description de l'action

**Précisions techniques de mise en œuvre pour le « ralentisseur trapézoïdal », (cf. norme AFNOR 98-300 pour plus de détails) :**

- Doit être implanté sur une voie limitée à 30km/h et ne dépassant pas 3 000 véhicules / jours,
- comportent obligatoirement des passages piétons,
- ne doivent pas nuire à l'écoulement des eaux,
- Doivent être implantés perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute sa largeur,
- Doivent être visibles de jour comme de nuit. « Dans les zones 30 ou les zones de rencontre, la signalisation des aménagements de sécurité [ralentisseurs de type dos d'âne, plateaux surélevés, coussins] est facultative » (Article 72-6. Aménagements de sécurité de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière),
- Éviter les plateaux dans les pentes.

**À noter qu'un ralentisseur trapézoïdal est différent d'un plateau** (cf. arrêt du 15 juin 2023 de la cour administrative d'appel de Lyon), en conséquence, les règles de conception d'un plateau diffèrent de celles d'un ralentisseur trapézoïdal.

À l'exception de l'intersection Saint-Gildas / Lanneguen, il est recommandé de marquer les entrées / sorties des zones 30 par des ralentisseurs trapézoïdaux. Pour cette intersection, une reconfiguration complète de l'intersection est conseillée, si possible sous forme de plateaux.



Source : guide des ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal, CEREMA

# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.1 Clarification et harmonisation des zones 30



### Coût prévisionnel

- Implantation d'un nouveau panneau : ~300€ (cout unitaire de fourniture et pose)
- Ralentisseur : 2 à 5 000€ (coût unitaire)
- Trottoir traversant : 5 à 8 000€ (coût unitaire)
- Plateau : 12 à 18 000€ (coût unitaire)



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, Département du Morbihan



### Financements potentiels

Département du Morbihan  
DDT 56



### Critères d'évaluation

Cohérence et homogénéité de la zone 30  
Nombre de ralentisseurs / plateaux / trottoirs traversants aménagés



### Calendrier prévisionnel



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.2 Extension de la zone de rencontre



### Description de l'action

La zone de rencontre est un dispositif visant à un meilleur partage de l'espace public entre tous les modes de déplacement, ce qui se traduit par :

- La création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante,
- Les piétons sont invités à se déplacer sur la chaussée et sont prioritaires sur les autres modes de déplacement,
- La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

L'aménagement doit refléter ces caractéristiques et les piétons ne doivent donc pas être canalisés sur les côtés de la chaussée par l'aménagement (revêtement différent, potelet, etc.).

L'extension de la zone de rencontre se fera en deux temps :

- Horizon 2032 : Plessis d'Arradon et Saint-Vincent Ferrier (flèches vertes)
- Horizon 2038 : Saint Gildas (flèche jaune)



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.2 Extension de la zone de rencontre



### Coût prévisionnel

- Fonction de la nature précise du projet (étude de maîtrise d'œuvre nécessaire)



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, Département du Morbihan



### Financements potentiels

DDT 56



### Critères d'évaluation

Linéaire en zone de rencontre  
Nombre de piétons et de cyclistes dans la zone de rencontre (et part relative / au nombre d'automobilistes)



### Calendrier prévisionnel



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes



### Description de l'action

Afin de faciliter les déplacements en vélo et à pied, la hiérarchisation multimodale de la voirie sur le cœur de la commune est repensée afin d'aménager une liaison continue entre Le Petit Molac, la Brèche, et le centre-ville (et Gahinet à moyen terme).

Cela permet de conserver une bonne accessibilité au centre-ville, tous modes confondus, tout en sécurisant les déplacements en modes actifs.

Cela se traduit par une modification du plan de circulation, avec :

- L'installation d'un filtre modal sur le chemin de Brangilles,
- Le prolongement du sens unique sur Quillere / Botumas,
- La mise en sens unique de Jarlegan,
- Une modification du plan de circulation place de l'Eglise,
- (mise en sens unique du Plessis d'Arradon à moyen terme, cf. action 4.4).



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes



### Description de l'action

Le chemin de Brangilles devient une voie réservée aux riverains et aux agriculteurs.

Cette action peut être mise en oeuvre très rapidement :

- Communication auprès des Arradonnais-es (journal municipal / réunion publique + tractage toutes boîtes des habitants résidant chemin de Brangilles et quartier de la Brèche,
- Pose de panneaux B1 « sens interdit »+ panonceaux M9z « sauf riverains »,
- Si nécessaire, pose d'un filtre modal permettant le passage des engins agricoles.



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes



### Description de l'action

Le sens unique sur Quillere est prolongé sur toute la rue ainsi que sur Botumas. Cela permet de libérer l'espace nécessaire à un double sens cyclable bien dimensionné / aménagé et de le connecter au chemin de Brangilles, reliant ainsi le centre-ville d'Arradon à la piste cyclable sur la RD101 et Vannes.

Cela implique des boucles de circulation pour les résidents de Botumas (qui ne pourront plus rentrer par Hochenschwand > Botumas et faire le mouvement Kerzu > Botumas) et Quillere (qui ne pourront plus rentrer par Kerzu > Quillere et faire le mouvement Place de l'Eglise > Quillere).

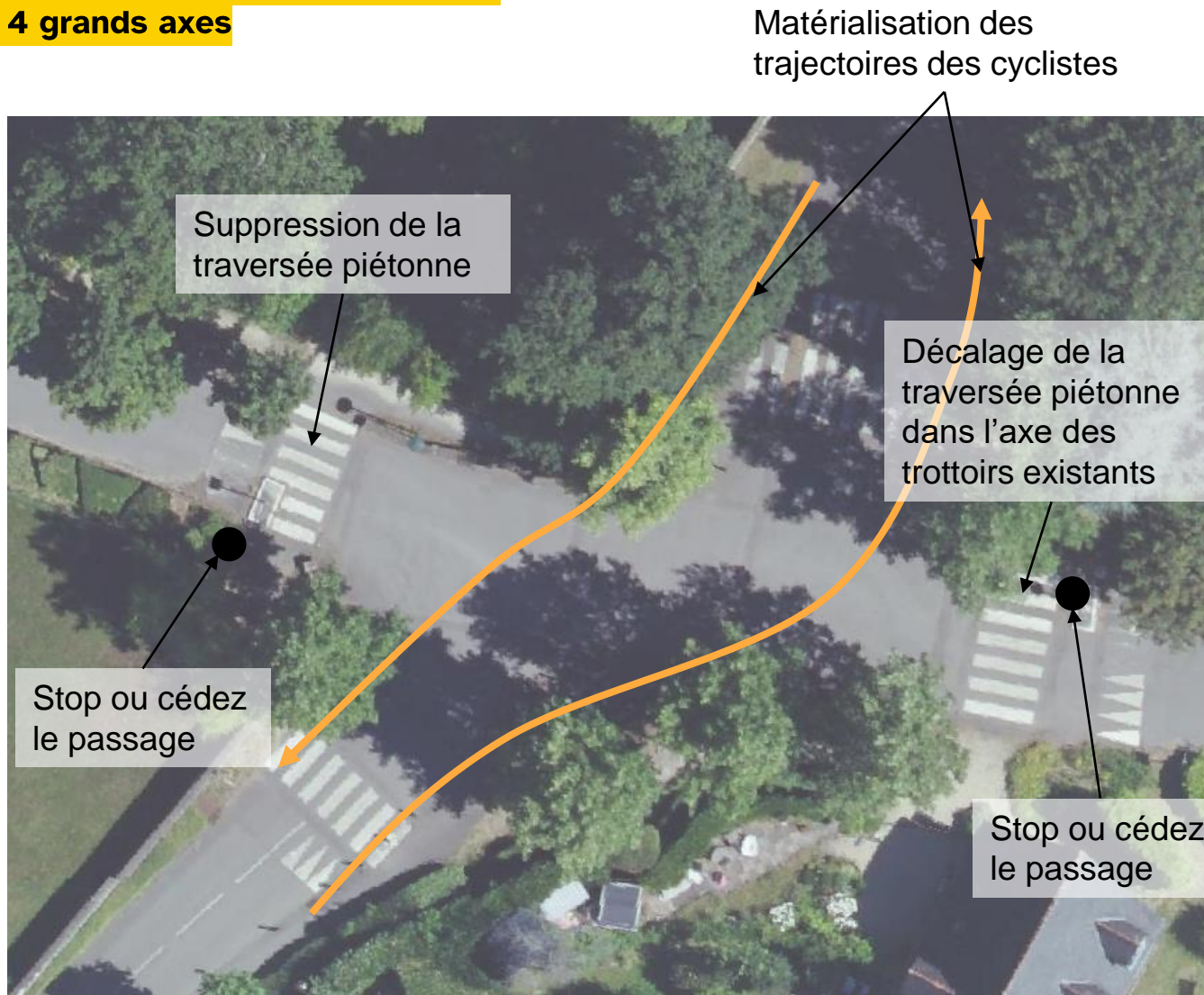
L'intersection Botumas / Kerzu / Quillere / Men Gwenn devra être réaménagée pour marquer cette continuité cyclable et améliorer la continuité piétonne qui est actuellement défaillante.

Le régime de priorité devra être clairement défini. En cohérence avec cette hiérarchisation de la voirie, la priorité devrait être donnée à l'axe Quillere / Botumas avec un stop ou cédez-le-passage sur l'axe Men Gwenn / Kerzu.



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes



### Description de l'action

La circulation sur la branche ouest de la place de la mairie est interdite, sauf transports en commun, livraisons et services publics. Le centre-ville n'est donc plus traversant du nord au sud.

L'accès au Plessis d'Arradon se fait par l'ex RD 127.

La boucle autour de la place de la Mairie n'est plus possible, la sortie se fait par Bouruet Aubertot, ce qui impacte les mouvements en demi-tour depuis / vers le Plessis d'Arradon via la Place de la Mairie ou le mouvement est > ouest Saint-Vincent Ferrier vers Cadic (shunt potentiel par Saint Vincent Ferrier, peu probable au vu de la configuration de la voirie).

L'accès à Jarlegan se fait soit par le Plessis d'Arradon soit par l'ex RD127 pour la partie basse de la rue [accès au camping].

Cela permet de casser le shunt par le centre-ville tout en maintenant la desserte TC, l'accès aux commerces, de sécuriser et d'aménager une surface de terrasse des commerces plus importante (en supprimant les places de stationnement qui n'ont plus lieu d'être puisque l'accès motorisé est fermé). Cela permet également de libérer de l'espace pour améliorer les cheminements piétons et cyclables.



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes



### Description de l'action

Sens unique sur Jarlegan, après l'entrée du camping.

L'accès à Jarlegan se fait soit par le Plessis d'Arradon soit par l'ex RD127 pour la partie basse de la rue [accès au camping].

Cela permet de libérer de l'espace sur la partie haute de Jarlegan pour aménager un cheminement piéton de qualité et un double sens cyclable.



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.3 Des évolutions du plan de circulation à court terme sur 4 grands axes



### Coût prévisionnel

- Panneaux : ~2 500€
- Borne escamotable : ~4 à 7 000€
- Filtre modal : ~ 5 à 8 000€



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, Département du Morbihan



### Financements potentiels

DDT56



### Critères d'évaluation

Évolution de la circulation et report de trafic sur les voiries adjacentes



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.4 Une expérimentation à moyen terme sur Plessis d'Arradon



### Description de l'action

Expérimentation d'un sens unique montant sur le Plessis d'Arradon. Cela permet de libérer de l'espace notamment sur le bas de la rue du Plessis d'Arradon pour aménager une infrastructure cyclable et piétonne qualitative, permettant de connecter le centre-ville au collège Gahinet et au futur quartier Hent Bihan.

La sortie se soit par Albert Danet soit par Jarlegan.



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.4 Une expérimentation à moyen terme sur Plessis d'Arradon



### Description de l'action

#### Synthèse sur la circulation

Cette action sur le plan de circulation permet de libérer l'espace nécessaire à la création d'un itinéraire modes actifs structurants, connectant Gahinet / futur quartier Hent Bihan, le centre ville et ses établissements scolaires / la Brèche (avec une connexion à la voie verte existante pour connecter la Lucarne / Super U) et Vannes.

Les flux motorisés impactés sont peu nombreux, la desserte TC / livraison / services publics est maintenue sur la place de la Mairie.



# Volet 4 – Plan de circulation

## Action 4.4 Une expérimentation à moyen terme sur Plessis d'Arradon



### Coût prévisionnel

- 600€ en panneaux



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon

Partenaires : GMVA, Département du Morbihan



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Évolution de la circulation



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

# **VOLET 5**

## **LES MODES ACTIFS / LA MARCHE**

---

# Volet 5 - modes actifs /Marche

## Enjeux et objectifs

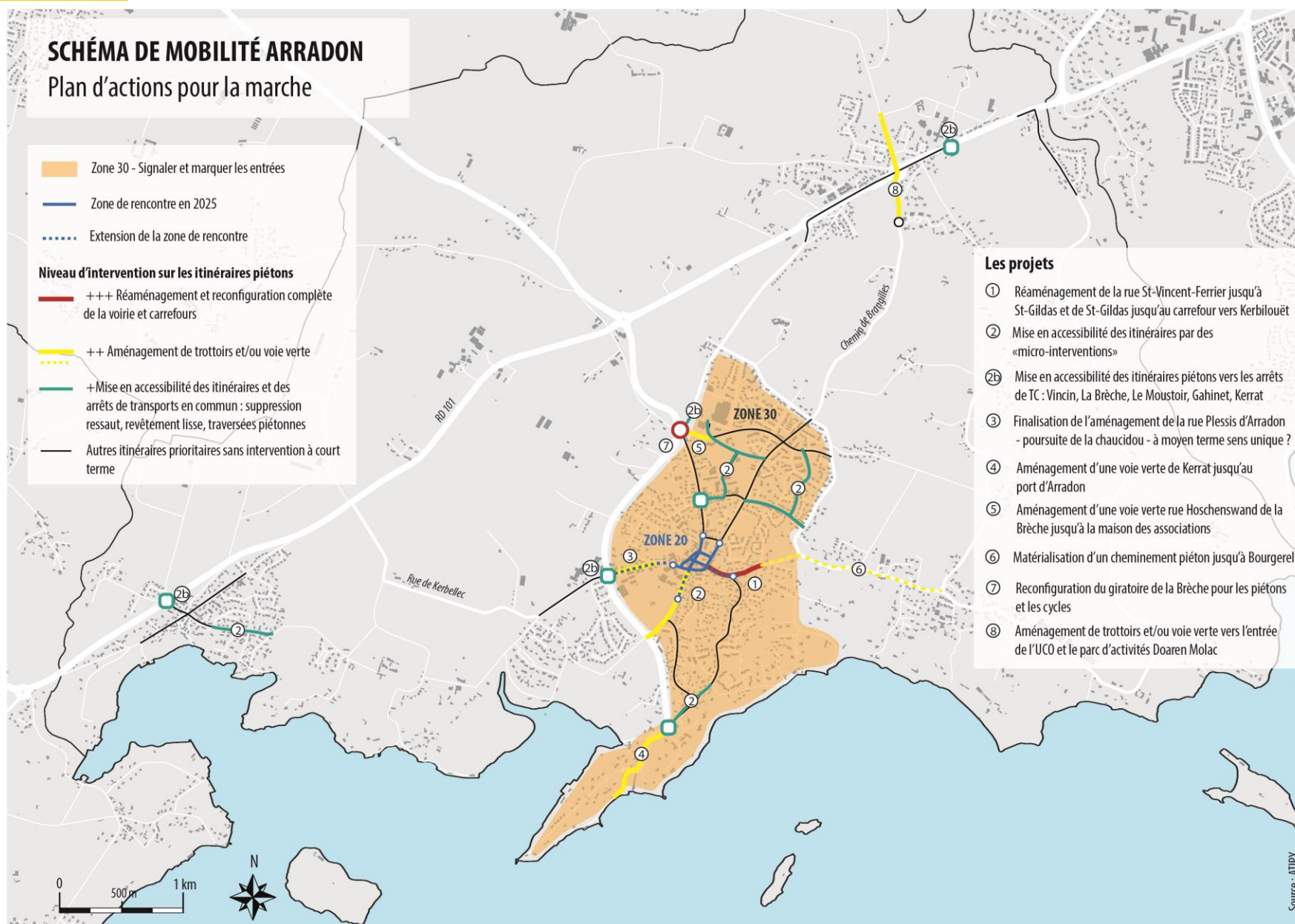
**Encourager la pratique de la marche dans un rayon de 15 minutes à pied du coeur de bourg, du Moustoir et de Botquelen**

## Plan d'action pour encourager la marche

Pour encourager à la pratique de la marche pour les déplacements internes à la commune, plusieurs leviers d'actions sont proposés :

- **Actions du volet 1 sur la gouvernance et l'accompagnement au changement** avec la proposition d'évènement, de formations, d'outils de communication, etc.
- **Actions du volet 4** : Un travail sur le plan de circulation, les vitesses de circulation pour réaménager l'espace public au profit des piétons, pour limiter les flux de transit et leurs nuisances, etc.
- **Actions du volet 6** : Des aménagements pour le vélo et la marche.
- **Actions du volet 5 - La Marche.**
  - **Action 5.1 La définition d'un réseau d'itinéraires prioritaires pour l'aménagement, l'équipement, le jalonnement et la mise en accessibilité avec :**
    - Action 5.1.1 : la mise en accessibilité d'itinéraires prioritaires vers les principaux générateurs de déplacements et vers les arrêts de bus.
    - Action 5.1.2. Le déploiement d'un jalonnement piéton sur le coeur de bourg.
  - **Action 5.2 Le réaménagement d'axes structurants de la commune pour apporter plus de confort aux piétons**
    - 5.2.1. Réaménagement de la rue St-Vincent-Ferrier et Rue St-Gildas sur deux temporalités avec réduction de l'emprise du carrefour.
    - 5.2.2. Finalisation de l'aménagement de la rue Plessis d'Arradon.
    - 5.2.3. Réaménagement de la rue Jarlegan afin de proposer une continuité piétonne vers le camping et la voie verte.
    - 5.2.4. La matérialisation et l'aménagement d'un cheminement piéton vers Bourgerel.
  - **Action 5.3 L'aménagement de perméabilités piétonnes lors des futures opérations d'aménagement.**

# Volet 5 - modes actifs /Marche



# Volet 5 - modes actifs /Marche

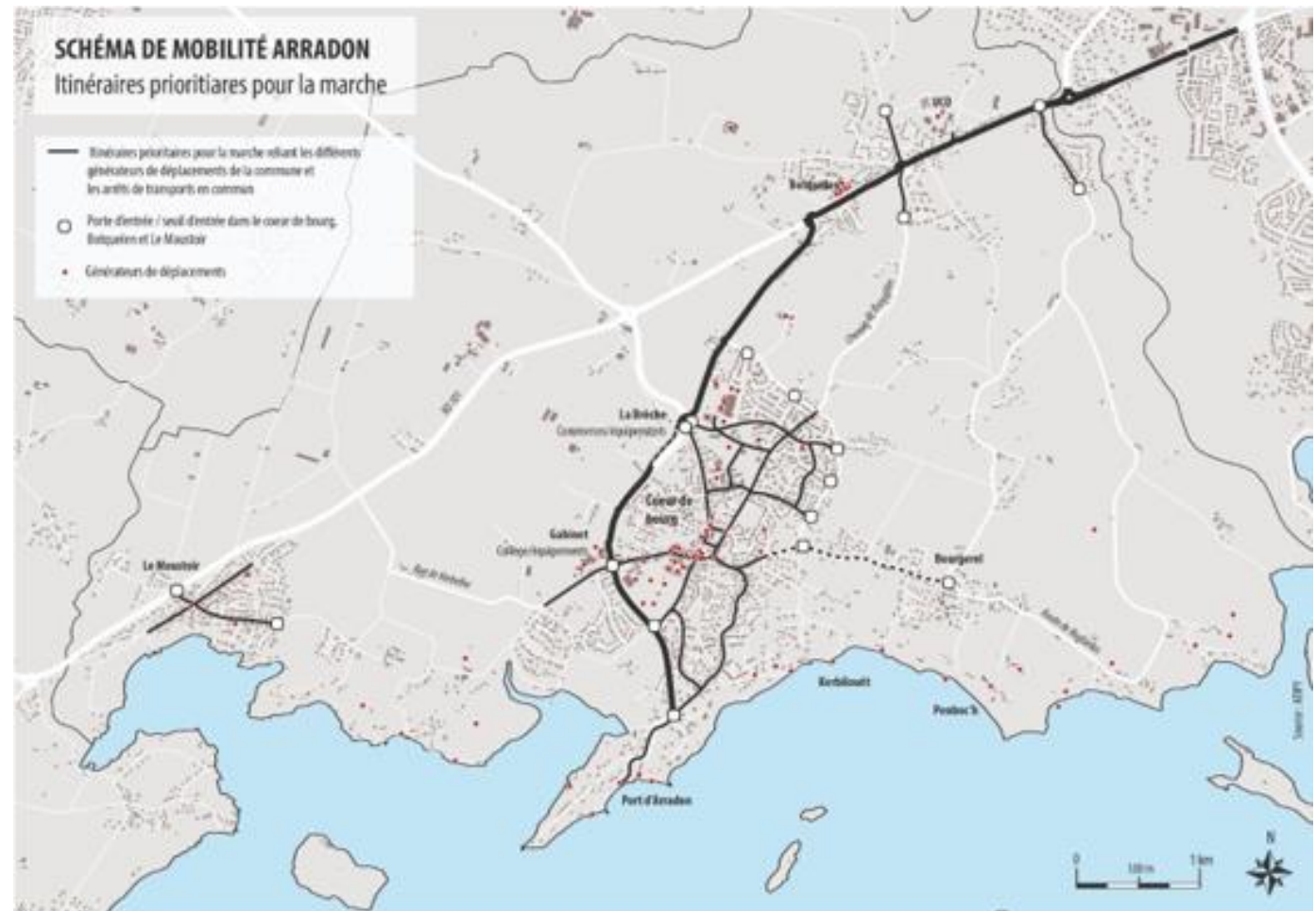
## Action 5.1 La définition d'un réseau d'itinéraires prioritaires pour l'aménagement, l'équipement, le jalonnement et la mise en accessibilité



### Description de l'action

Le plan d'action définit un réseau d'itinéraires prioritaires reliant les différents générateurs de déplacements sur lequel la commune s'appuiera pour encourager la marche au sein d'Arradon : cœur de bourg, Le Moustoir, Botquelen et Campen.

Derrière ce réseau, plusieurs actions sont envisagées.



# Volet 5 - modes actifs / Marche

## Action 5.1 La définition d'un réseau d'itinéraires prioritaires pour l'aménagement, l'équipement, le jalonnement et la mise en accessibilité



### Description de l'action

#### 5.1.1. Une mise en accessibilité des itinéraires prioritaires vers les principaux générateurs et vers les principaux arrêts de bus.

Des "micro-interventions" sur le revêtement, la suppression des ressauts, l'aménagement des traversées piétonnes, l'équipement sont à prévoir sur les rues suivantes :

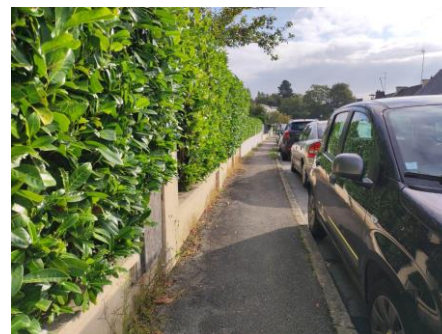
- Rue Jarlegan à proximité des équipements scolaires et sportifs (revêtement - banc),
- Rue Men-Gwen (ressaut),
- Rue de Kerzu (élargissement des trottoirs),
- Chemins d'accès à la Lucarne (Allée de Keryhuel) et chemins dans le quartier de la Brèche (revêtement, banc),
- Rue St-Vincent Ferrier entre Kerrat et la Tour Vincent,
- Route du Gréo,
- Giratoire Aubertot/Gahinet/Kerrat/Le Moustoir et mise en accessibilité vers les arrêts de transports en commun (Le Moustoir, Vincin, Kerrat, La Brèche, Gahinet).

Pour une approche plus fine de l'accessibilité, un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics pourrait être réalisé.

Rue St-Vincent-Ferrier

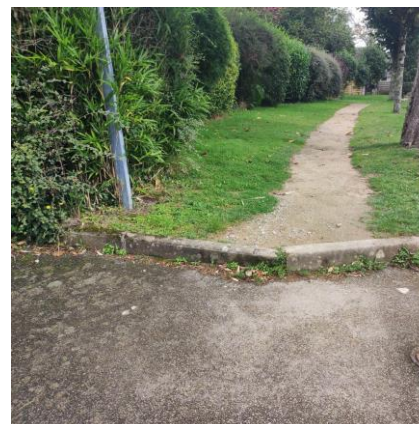


Allée de Keryhuel



Rue Kerzu

Rue Jarlegan



Rue Men-Gwen



Giratoire Kerzu - Aubertot

# Volet 5 - modes actifs /Marche

## Action 5.1 La définition d'un réseau d'itinéraires prioritaires pour l'aménagement, l'équipement, le jalonnement et la mise en accessibilité

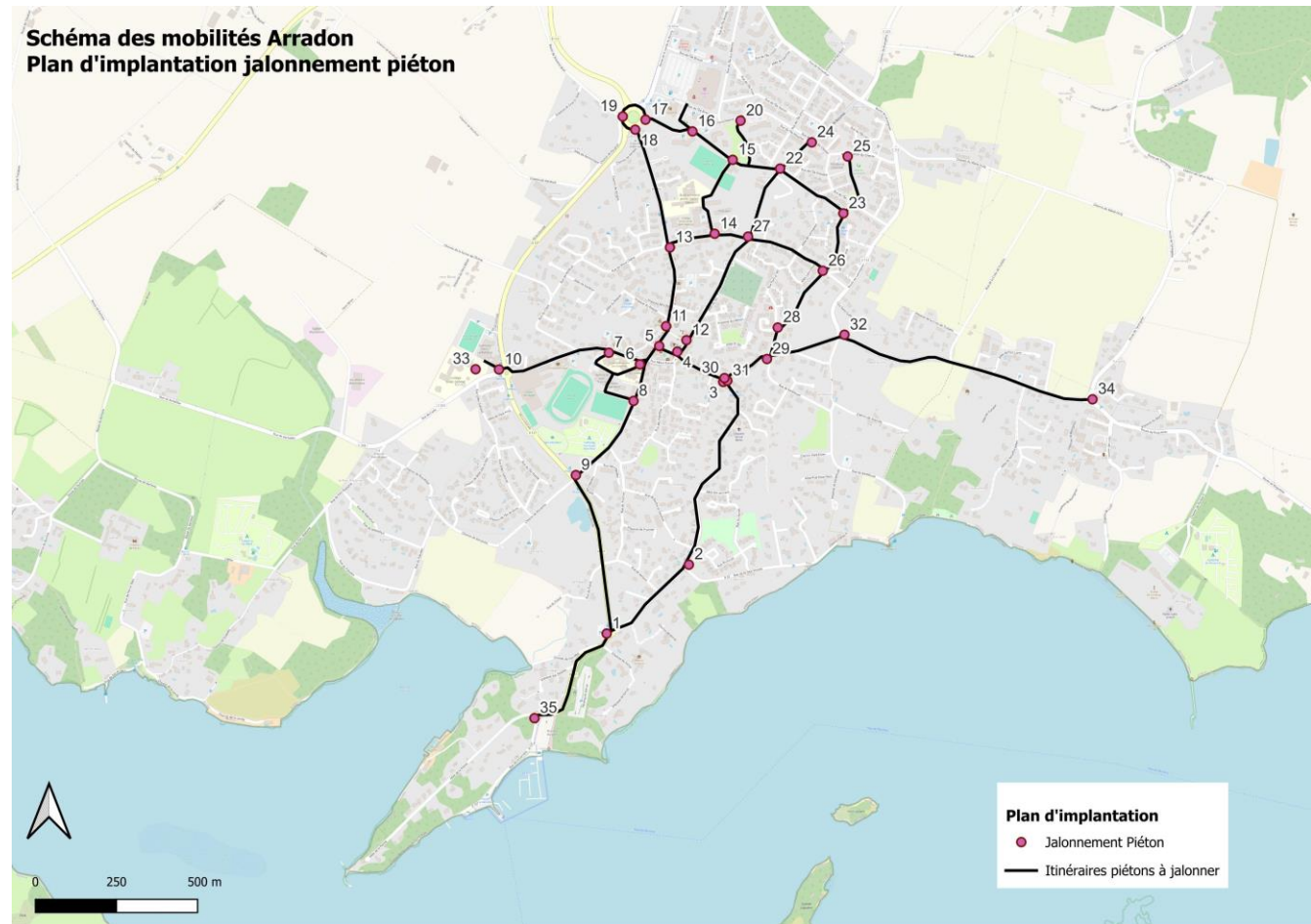


### Description de l'action

#### 5.1.2. Un plan de jalonnement piéton

Le jalonnement est un outil permettant d'encourager la pratique de la marche. Il informe, oriente vers des itinéraires conseillés et rend visible les possibilités offertes par la marche. Compléter par les temps de marche entre les différents générateurs, le jalonnement offre la possibilité de prendre conscience des lieux et des distances entre deux destinations.

Sur la commune d'Arradon, un plan de jalonnement dans le coeur de bourg serait un atout. Un plan d'implantation et un cahier de contenu a été réalisé dans le cadre de l'étude. Ils constituent un premier outil pour la mise en œuvre d'un jalonnement.



# Volet 5 - modes actifs /Marche

## Action 5.1 La définition d'un réseau d'itinéraires prioritaires pour l'aménagement, l'équipement, le jalonnement et la mise en accessibilité



### Coût prévisionnel

- Mise en accessibilité des itinéraires prioritaires : 225 000 à 340 000 euros
- Mise en accessibilité traversées de giratoires et accès arrêts : 45 000 à 65 000 euros
- Mise en place d'un jalonnement piéton : 40 000 euros à 100 000 euros



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, CD56



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Linéaire de cheminements piétons mis en accessibilité  
Nombre de mâts implantés de jalonnement piéton



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Mise en accessibilité des chemins, des giratoires et vers les arrêts de transports en commun sur 4 ans  
Déploiement du jalonnement piéton à horizon 2027.

# Volet 5 - modes actifs / Marche

## Action 5.2 Le réaménagement d'axes structurants de la commune pour apporter plus de confort aux piétons



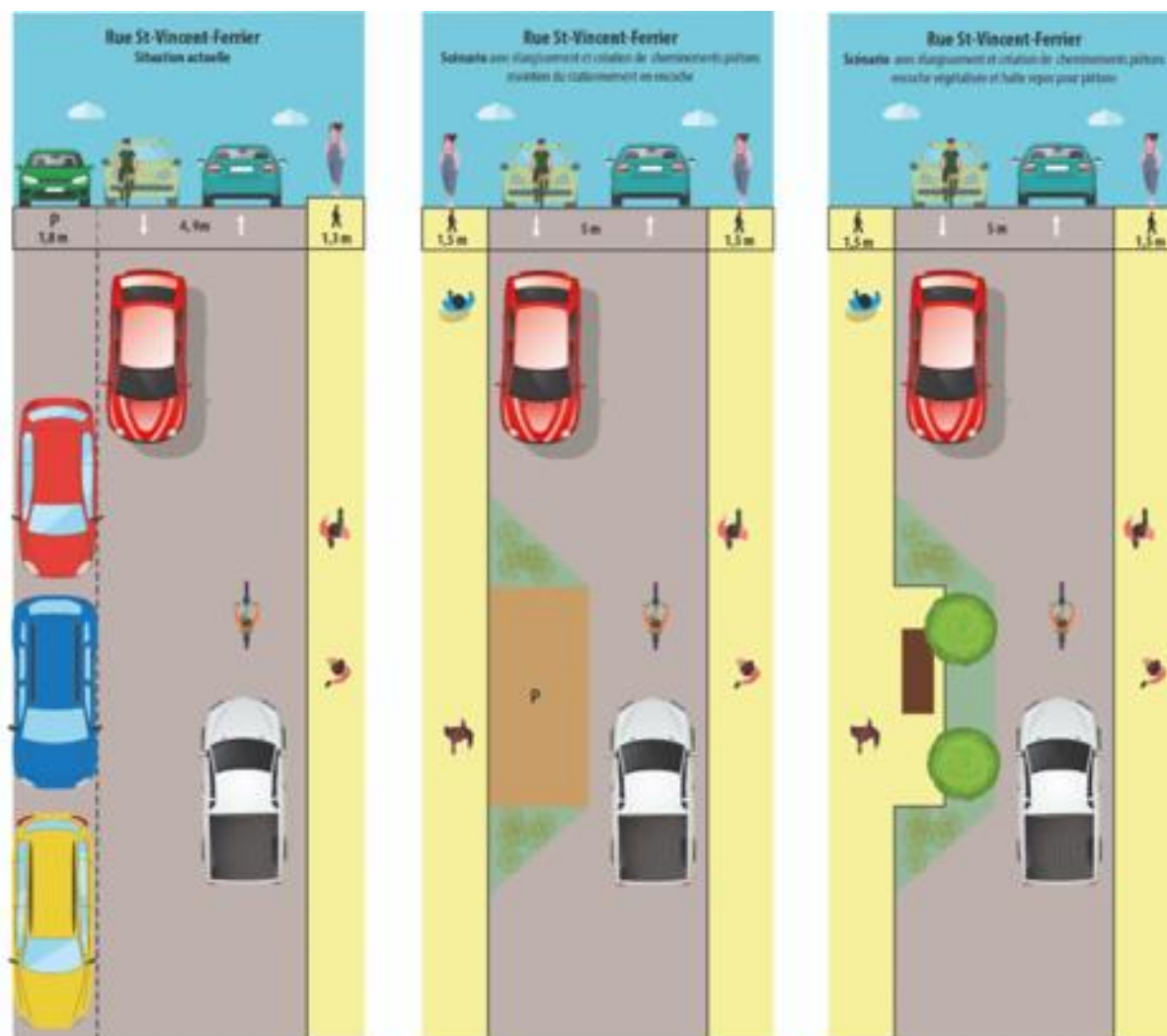
### Description de l'action

Le diagnostic de marchabilité a permis de mettre en lumière des itinéraires piétons de qualité avec un niveau de confort intéressant et des axes où la marchabilité n'est pas bonne par l'absence de cheminements notamment.

Les actions du plan de circulation du volet 4 offrent l'opportunité de repenser l'espace public sur 4 grands axes de la commune.

#### 5.2.1. Réaménagement de la rue St-Vincent-Ferrier et Rue St-Gildas sur deux temporalités avec réduction de l'emprise du carrefour

La configuration actuelle de la rue St-Vincent-Ferrier et de la rue St-Gildas jusqu'au carrefour vers Kerbilouët ne permet pas de cheminer à pied pour tous les usagers : trottoirs étroits ou absents ou occupés par du stationnement voiture. Plusieurs options sont envisageables dans la reconfiguration de ces deux axes



# Volet 5 - modes actifs / Marche

## Action 5.2 Le réaménagement d'axes structurants de la commune pour apporter plus de confort aux piétons



### Description de l'action

#### 5.2.2. Finalisation de l'aménagement de la rue Plessis d'Arradon

La rue Plessis d'Arradon a fait l'objet d'un réaménagement sur sa partie haute en 2023-2024. La finalisation de l'aménagement est prévue sur la partie basse avec la poursuite de la chaudière pour les cyclistes et l'aménagement des trottoirs.

A long terme, une extension de la zone de rencontre sur l'ensemble de la rue et une expérimentation de mise en sens unique pourrait être envisagé afin d'offrir plus d'espace aux piétons, réduire les flux de transit et encourager les déplacements à vélo entre le collège et le coeur de bourg.

#### 5.2.3. Réaménagement de la rue Jarlegan afin de proposer une continuité piétonne vers le camping et la voie verte

Une mise en sens unique de la rue Jarlegan est proposé dans le plan de circulation. Cette mise en sens unique doit permettre de proposer un double sens cyclable et des cheminements piétons continus entre le coeur de bourg, les équipements sportifs, le camping et la voie verte.

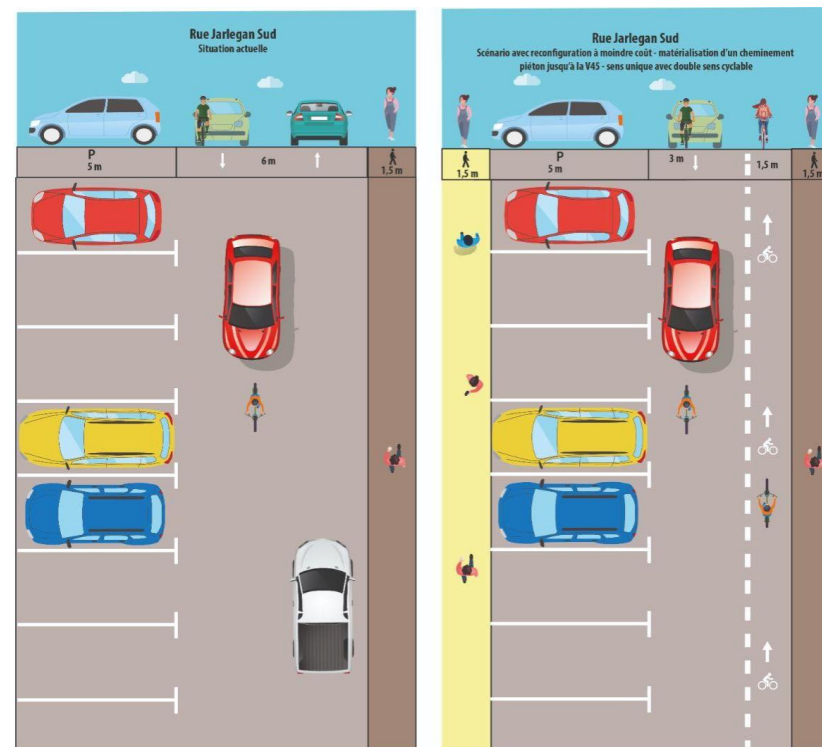
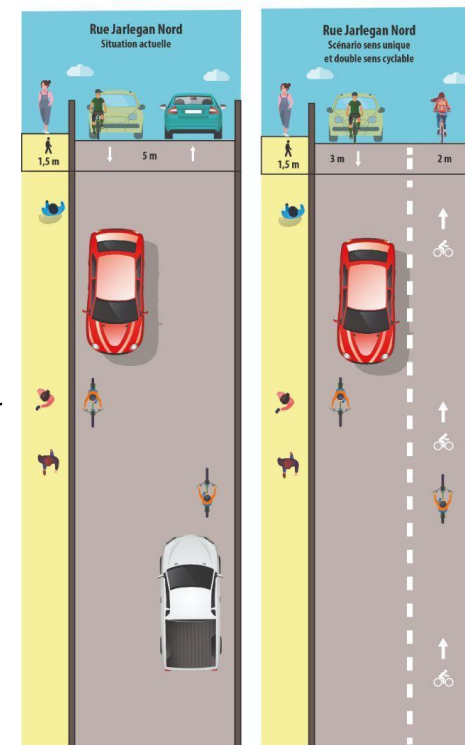
Les solutions envisagées rue Jarlegan :

Mise en accessibilité du chemin piéton sur le haut de la rue (cf. Action 5.1.1)

Mise à sens unique de la rue jusqu'à l'entrée du Camping avec double sens cyclable

Réorganisation du stationnement le long du camping pour laisser la place à l'aménagement d'un itinéraire piéton continu jusqu'à la voie verte

Coupes de voirie de principe sur le haut et le bas de la rue Jarlegan à sens unique



# Volet 5 - modes actifs /Marche

## Action 5.2 Le réaménagement d'axes structurants de la commune pour apporter plus de confort aux piétons



### Description de l'action

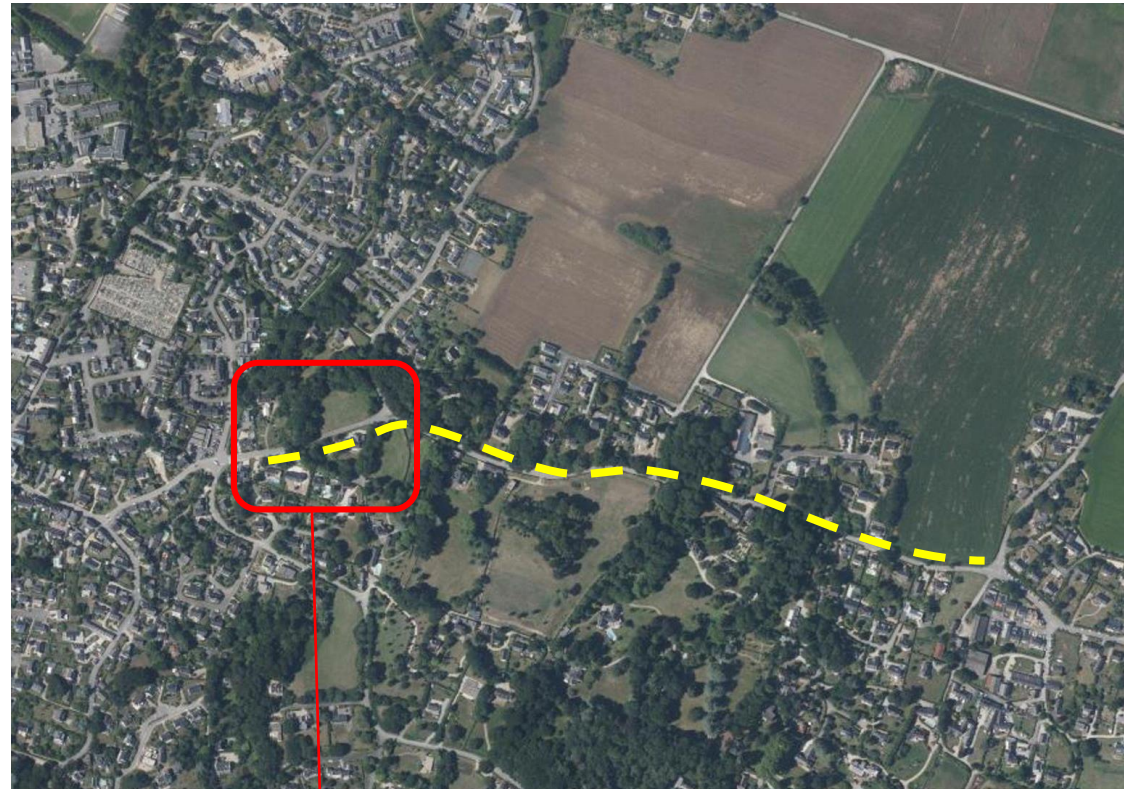
#### 5.2.4. La matérialisation et l'aménagement d'un cheminement piéton vers Bourgerel

L'objectif de cette action est de pouvoir matérialiser et aménager un cheminement piéton entre le coeur de bourg et le hameau de Bourgerel.

Les emprises publiques varient entre 6,5 et 7,5 mètres laissant que de peu de marges de manoeuvre. Une chaussée à 5,5 mètres avec des rétrécissements ponctuels à 5 mètres pourraient permettre de proposer un cheminement de 1,5 mètres de large.

Sur la section St-Gildas, des travaux d'aménagement de trottoirs seront à prévoir.

Sur les autres sections, des interventions plus légères peuvent être envisagées : marquage au sol, potelet



Travaux d'aménagements à prévoir sur la section St-Gildas

# Volet 5 - modes actifs /Marche

## Action 5.2 Le réaménagement d'axes structurants de la commune pour apporter plus de confort aux piétons



### Coût prévisionnel

- Aménagement de la rue St-Vincent-Ferrier en zone de rencontre jusqu'à St-Gildas : 280 000 à 350 000 euros
- Aménagement de la rue St-Gildas jusqu'au carrefour vers Kerbilouët : 280 000 à 350 000 euros
- Reprise du carrefour St-Gildas/Kerbilouët : 30 000 à 70 000 euros
- Finalisation de l'aménagement de la rue Plessis d'Arradon : déjà engagée
- Aménagement et mise en sens unique de la rue Jarlegan : 60 000 à 80 000 euros
- Cheminement piéton vers Bourgerel : 100 000 euros à 230 000 euros



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, Département du Morbihan



### Critères d'évaluation

Linéaire d'aménagements piétonniers aménagé



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Le réaménagement de l'axe St-Vincent-Ferrier et St-Gildas se réalisera sur deux mandats : 2026-2032 pour St-Vincent-Ferrier et 2032 pour St-Gildas  
La finalisation de l'aménagement rue Plessis d'Arradon est engagée. Une expérimentation d'un sens unique pourra être envisagé sur le prochain mandat.  
Si concluant, une refonte des circulations pourra être envisagé en 2032  
La mise en sens unique de Jarlegan, le réaménagement de la rue et le chemin piéton vers Bourgerel pourra s'envisager sur la période 2026-2032

# Volet 5 - modes actifs /Marche

## Action 5.3 Aménagement de perméabilités piétonnes lors de futures opérations d'aménagement



### Description de l'action

La commune d'Arradon est en train de réviser son Plan Local d'Urbanisme. Plusieurs secteurs de projet, d'opérations de logement/équipement vont être inscrits dans le document d'urbanisme.

Il s'agira donc de veiller à la prise en compte de la marche dans ces futurs projets d'aménagement en proposant des perméabilités piétonnes. Une des richesses de la commune sont les chemins piétons reliant les quartiers entre eux et notamment sur le secteur de la Brèche. Il est important de continuer à promouvoir ces chemins dans les nouvelles opérations.

Trois secteurs sont concernés par ces perméabilités piétonnes :

- Hent-Bihan à l'ouest du bourg, à proximité immédiate du Collège.
- Derrière le CCAS et l'EHPAD.
- Derrière le parking Franco.

*Hent-Bihan*



*Derrière le CCAS et l'EHPAD*



# Volet 5 - modes actifs /Marche

## Action 5.3 Aménagement de perméabilités piétonnes lors de futures opérations d'aménagement



### Coût prévisionnel

Coût humain compris dans le volet gouvernance



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon

Partenaires : GMVA, CD56



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Action à réaliser en continu

# **VOLET 6 - LES MODES ACTIFS / LE VELO**



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Enjeux et objectifs

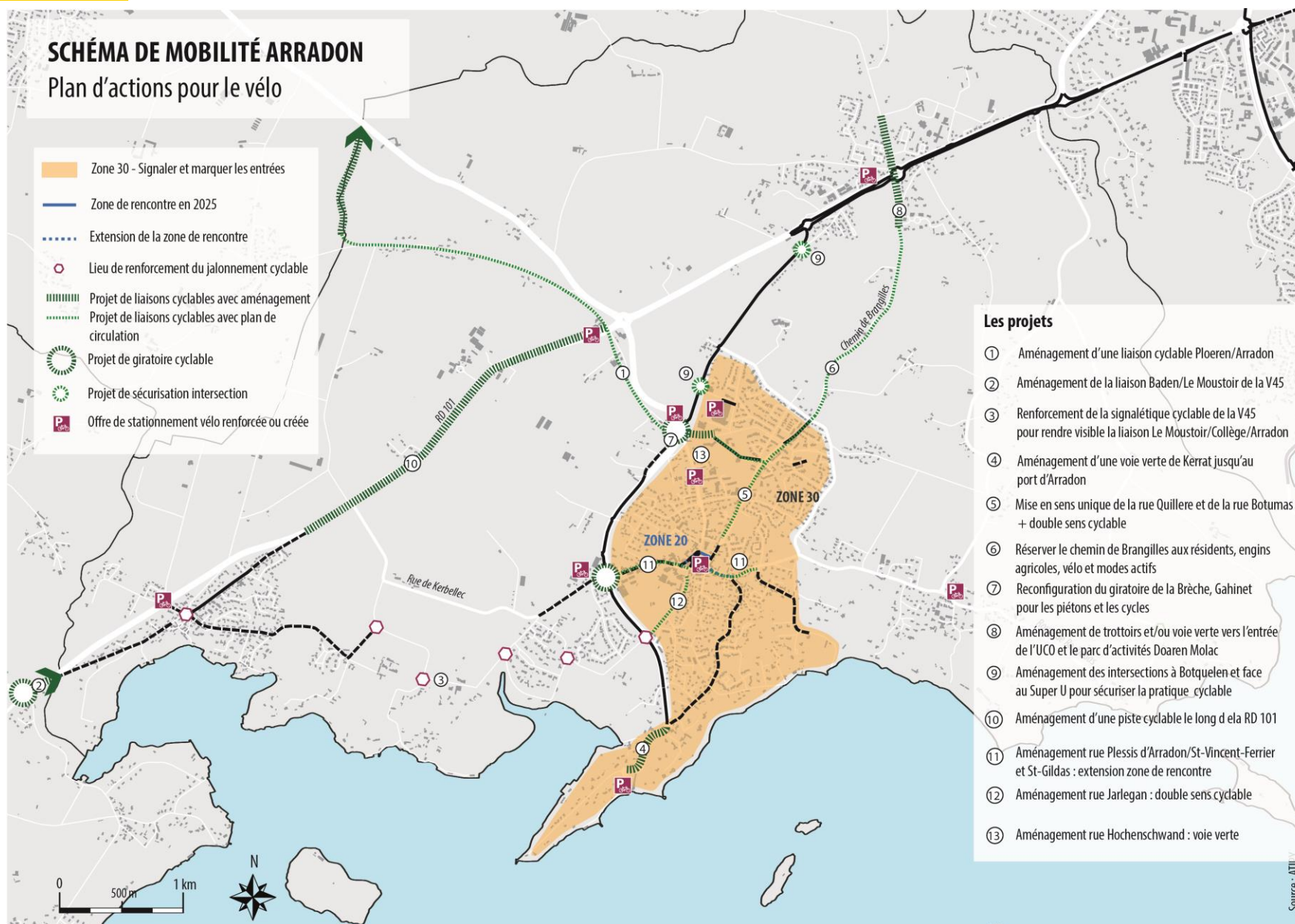
Faire d'Arradon une terre de vélo pour encourager les déplacements au sein du bourg et à destination des communes voisines

## Plan d'action pour encourager le vélo

Pour encourager à la pratique du vélo pour les déplacements internes à la commune et vers les communes voisines, plusieurs leviers d'actions sont proposés :

- **Actions du volet 1 sur la gouvernance et l'accompagnement au changement** avec la proposition d'évènement, de formations, d'outils de communication, etc.
- **Actions du volet 3 sur l'intermodalité** : un travail sur l'aménagement d'aire de mobilités comprenant notamment des possibilités de stationnement pour les cycles.
- **Actions du volet 4 sur le plan de circulation** : Un travail sur le plan de circulation, les vitesses de circulation pour réaménager l'espace public au profit des vélos, pour limiter les flux de transit et leurs nuisances, etc.
- **Actions du volet 7 sur les mobilités partagées et solidaires** avec le développement et l'extension du service de location moyenne et longue durée des vélos classiques, à assistance électrique, cargo et adaptés.
- **Actions du volet 6 - vélo** :
  - **Action 6.1 L'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables** :
    - Action 6.1.1 : Des projets de liaisons avec les communes voisines déjà engagées
    - Action 6.1.2. De nouvelles liaisons cyclables au sein d'Arradon pour compléter le maillage cyclableLe déploiement d'un jalonnement piéton sur le coeur de bourg.
  - **Action 6.2 L'aménagement de "points durs" sur le territoire (giratoire, intersections)**
  - **Action 6.3 La poursuite du déploiement d'une offre de stationnement vélo**
  - **Action 6.4 Un plan de jalonnement vertical et horizontal**

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.1 L'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables



### Description de l'action

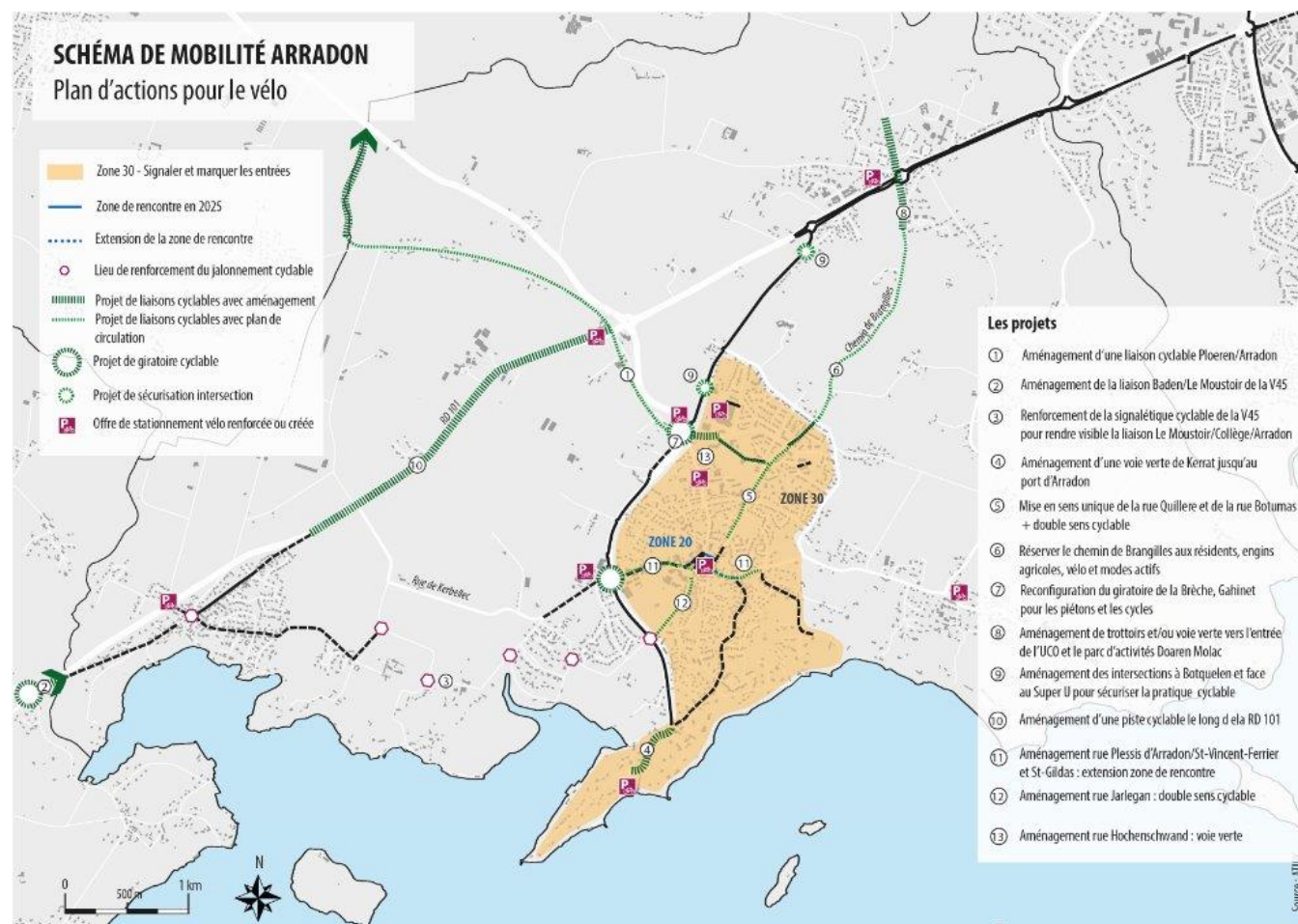
La commune d'Arradon dispose d'un réseau cyclable organisé autour de la véloroute V45 proposant un itinéraire sécurisé vers Vannes. Des aménagements de Chaucidou ont également été réalisés sur certaines voies à faible trafic.

L'objectif sera de venir compléter ce maillage au sein du coeur de bourg et à destination des communes voisines par des aménagements de voiries, par des outils de plan de circulation et par du jalonnement.

#### Des liaisons cyclables déjà engagées :

- Liaison Ploeren/Arradon au départ du giratoire de la Brèche,
- Liaison Baden/Le Moustoir.

A ces deux liaisons, vient s'ajouter un projet du Département du Morbihan de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD 101. Cette piste irait dans un premier temps jusqu'à Locqueltas pour se prolonger par la suite jusqu'à Botquelen.



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.1 L'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables

*Expérimenter le chemin de Brangilles en chemin réservé aux riverains, engins agricoles et modes actifs*

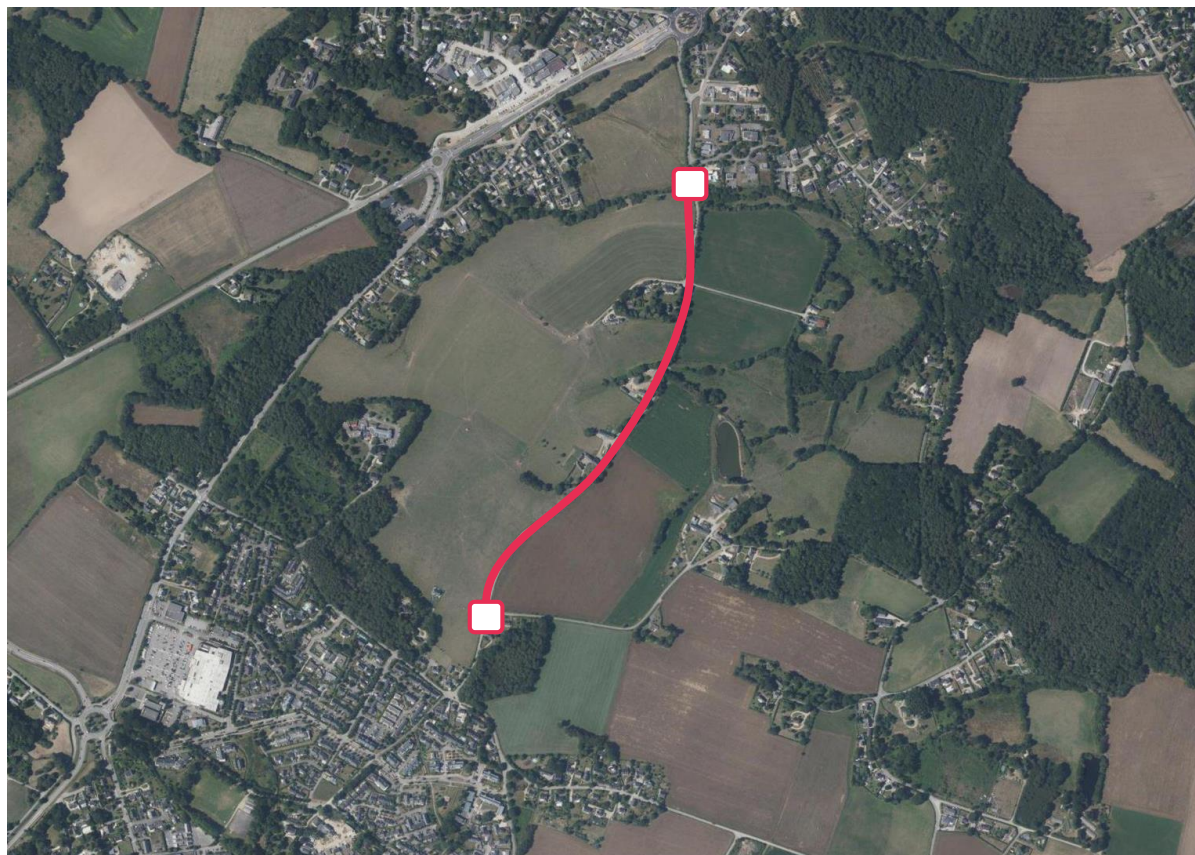


### Description de l'action

#### De nouvelles liaisons internes à la commune

Le travail mené lors des ateliers a permis de faire émerger plusieurs projets de liaisons cyclables internes à Arradon.

- **Un axe cyclable Nord/Sud vers Vannes depuis la rue Jarlegan en passant par Botumas/Quillere et le chemin de Brangilles** connecté à la V45 avec :
  - Une mise à sens unique de la rue Jarlegan et l'instauration d'un double sens cyclable (cf volet 4 et 5),
  - Une mise à sens unique de Quillere/Botumas et l'instauration d'un double sens cyclable (cf. Volet 4),
  - Le passage du chemin de Brangilles en chemin réservé aux riverains, engins agricoles, cyclistes et piétons,
  - L'aménagement en voie verte depuis le parc d'activités Moaren Dolac jusqu'à la route de l'Université.



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.1 L'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables

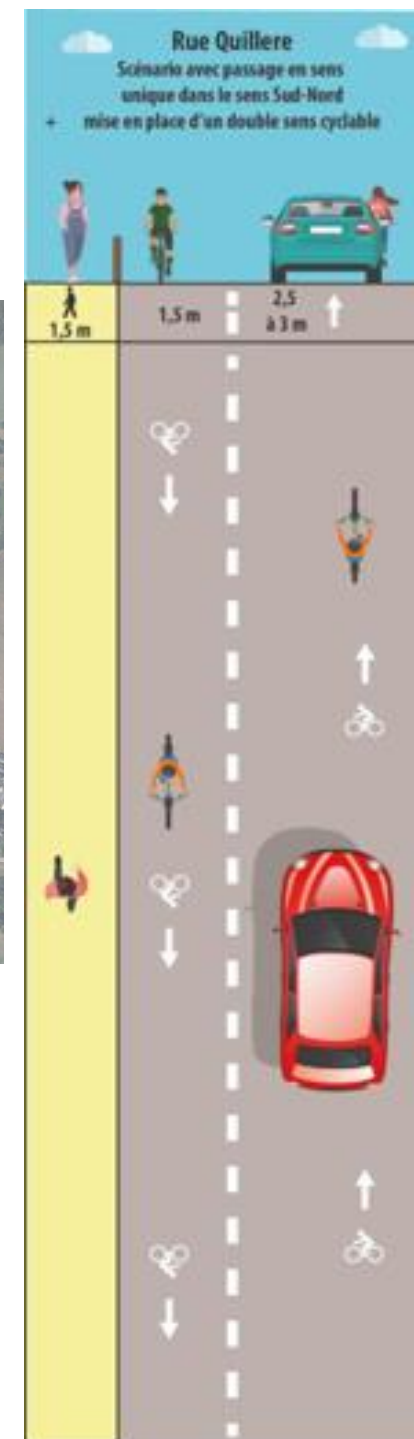
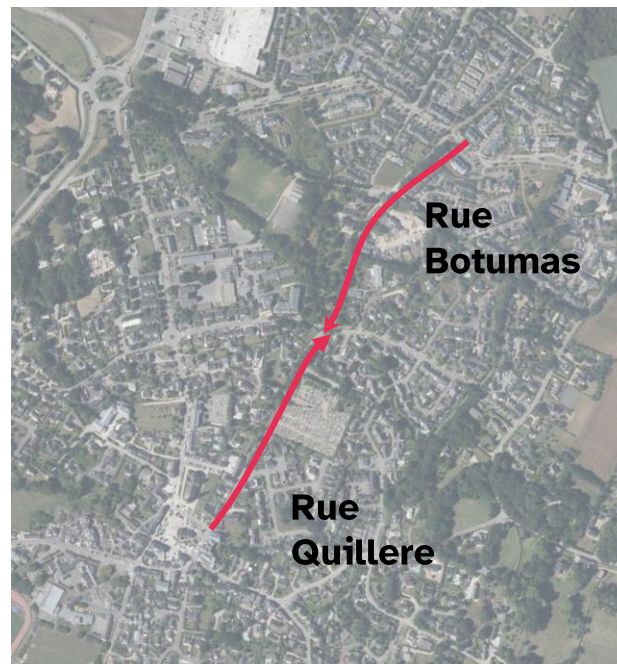


### Description de l'action

#### De nouvelles liaisons internes à la commune

Sur Quillere / Botumas, l'objectif est de faciliter les déplacements à pied et à vélo sur un axe peu circulé et non dimensionné pour être à double sens en proposant une mise à sens unique de Quillere dans le sens montant et de Botumas dans le sens descendant.

Cette mise en sens unique s'accompagnera de la mise en place d'un double sens cyclable avec un marquage au sol et un jalonnement vertical.



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.1 L'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables



### Description de l'action

#### De nouvelles liaisons internes à la commune

L'aménagement jusqu'à la route de l'Université doit permettre de proposer un cheminement piéton et cyclable jusqu'au parc d'activités Doaren Molac depuis l'arrêt de bus Petit Molac et jusqu'à l'université en sécurisant la route de Plesterven.



*Aménagement de la route de Plesterven en voie verte jusqu'à la route de l'Université*

*Aménagement du chemin de Brangilles en voie verte jusqu'au Parc d'Activités Doaren Molac*



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.1 L'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables

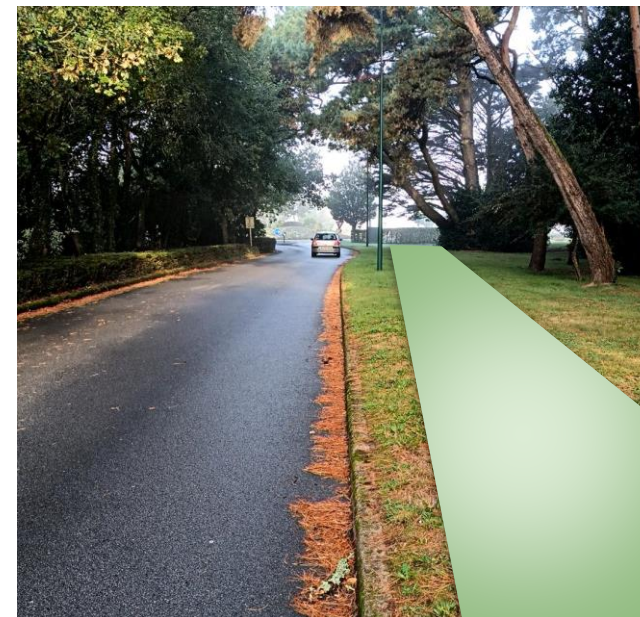


### Description de l'action

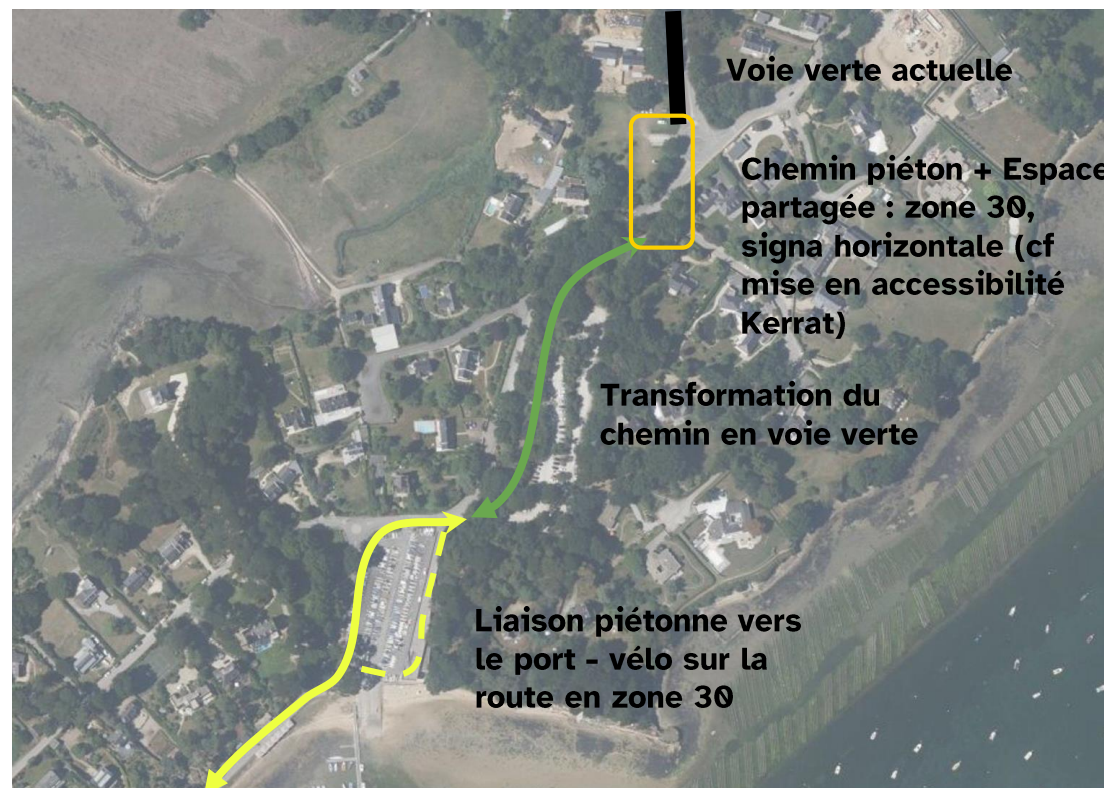
#### De nouvelles liaisons internes à la commune

- **Un axe Est-Ouest Plessis d'Arradon / rue St-Vincent Ferrier / St-Gildas (cf. Volets 4 et 5) avec :**
  - La finalisation de la Chaucidou sur Plessis d'Arradon à court terme et l'expérimentation d'un sens unique à moyen terme pour offrir un double sens cyclable ou une piste cyclable bidirectionnel.
  - L'extension de la zone de rencontre sur la rue St-Vincent-Ferrier et le réaménagement des rues St-Vincent-Ferrier et St-Gildas au profit d'une circulation apaisée.
- **Un axe Est-Ouest entre le giratoire de la Brèche et la rue Botumas** afin de poursuivre la liaison Ploeren/Arradon et offrir un accès sécurisé vers le coeur de bourg avec :
  - L'aménagement d'une voie verte sur la rue Hoschenswand jusqu'à la maison des associations.
- **Un axe vers le port d'Arradon avec la poursuite de l'aménagement de la voie verte :** transformation de l'itinéraire piéton en voie verte (refonte des entrées/sorties, renouvellement du revêtement, signalétique + chemin piéton accessible (1,5 m de large) jusqu'au port.

Aménagement d'une voie verte rue Hoschenswand connecté au giratoire de la Brèche



Poursuite de l'aménagement de la voie verte jusqu'au Port d'Arradon



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.1 L'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables



### Coût prévisionnel

Axe Nord/Sud Jarlegan/Quillere/Botumas/Brangilles/Plesterven :

- Rue Jarlegan : cf volet 5
- Quillere/Botumas : 3 500 à 6 000 euros
- Chemin de Brangilles : 5 000 à 10 000 euros
- Voie verte jusqu'à la route de l'Université : 150 000 à 250 000 euros

Axe Est-Oues Plessis d'Arradon / St-Vincent-Ferrier (cf volet 5)

Axe Est-Ouest rue Hoschenswand : 30 000 à 45 000 euros

Axe vers le port d'Arradon : 130 000 à 200 000 euros



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon

Partenaires : GMVA, CD56, Compagnie des ports du Morbihan



### Critères d'évaluation

Linéaire d'infrastructures cyclables aménagées



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Les projets engagés devraient voir le jour en 2027

L'axe Nord-Sud Jarlegan / Brangilles : 2026-2029

L'axe Est-Ouest rue Hoschenswand : 2026-2029

L'axe Est-Ouest Plessis d'Arradon / St-Vincent-Ferrier : finalisation Plessis d'Arradon en 2026 et aménagement de St-Vincent-Ferrier et St-Gildas en deux temps 2026-2032

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

Reconfiguration des giratoires de la Brèche et Gahinet en rond point à “la hollandaise” avec anneau extérieur pour les cycles et les piétons

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire

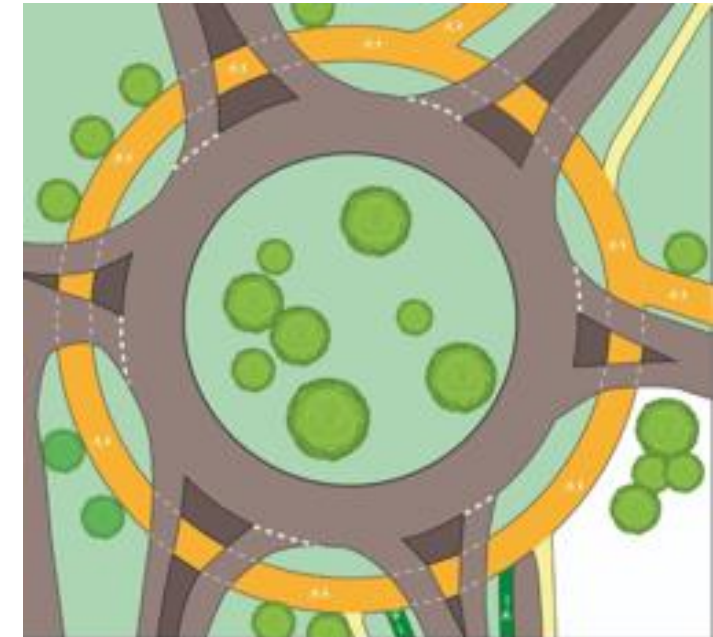


### Description de l'action

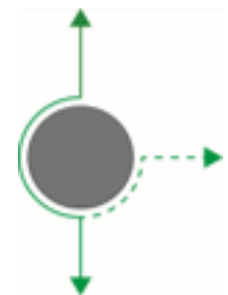
La véloroute V45 dessert la commune mais son positionnement "coté campagne" oblige le franchissement de giratoires et intersections qui peuvent constituer des freins importants à la pratique du vélo.

Cette action vise à requalifier ces points durs pour les rendre cyclable et marchable avec :

- **L'aménagement du giratoire de la Brèche à la « hollandaise ».**
- **L'aménagement du giratoire de Gahinet à la « hollandaise » .**



Pour Gahinet, le giratoire complet à la hollandaise est rendu complexe par des emprises limitées et des possibilités limitées en matière de foncier. A minima, un réaménagement de la traversée de la V45 et un tourne à gauche depuis la V45 serait à étudier. L'aménagement du giratoire dépendra également des choix opérés sur Plessis d'Arradon à long terme.



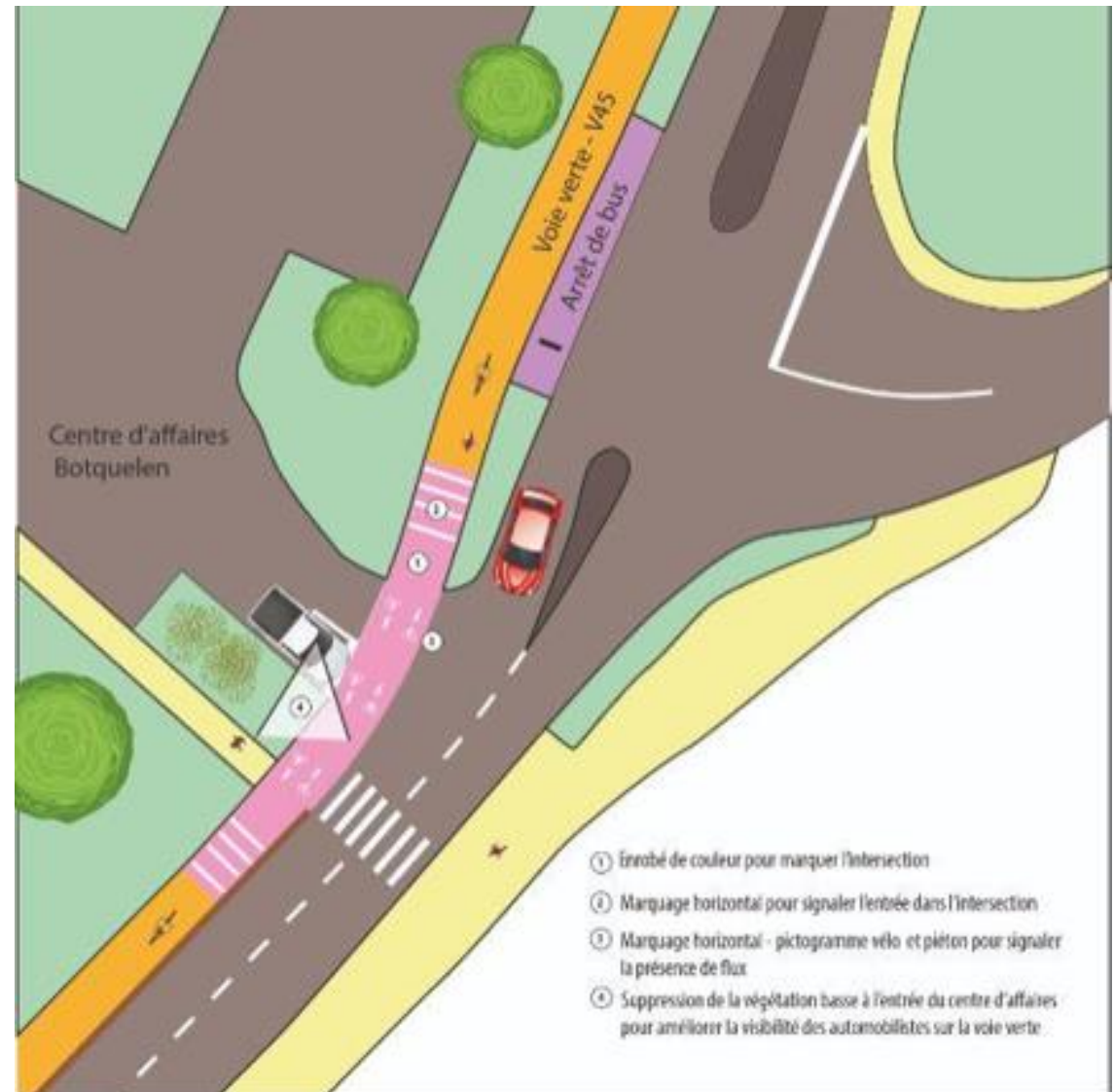
# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire



### Description de l'action

- **L'aménagement de l'intersection de la V45 avec le centre d'Affaires de Botquelen**
  - Revêtement de sol différencié avec enrobé de couleur.
  - Marquage horizontal pour signaler l'entrée dans l'intersection.
  - Marquage horizontal pictogramme vélo et piéton pour signaler la présence de flux.
  - Suppression de la végétation à l'entrée du centre d'affaires qui bloquent les vues vers la V45.

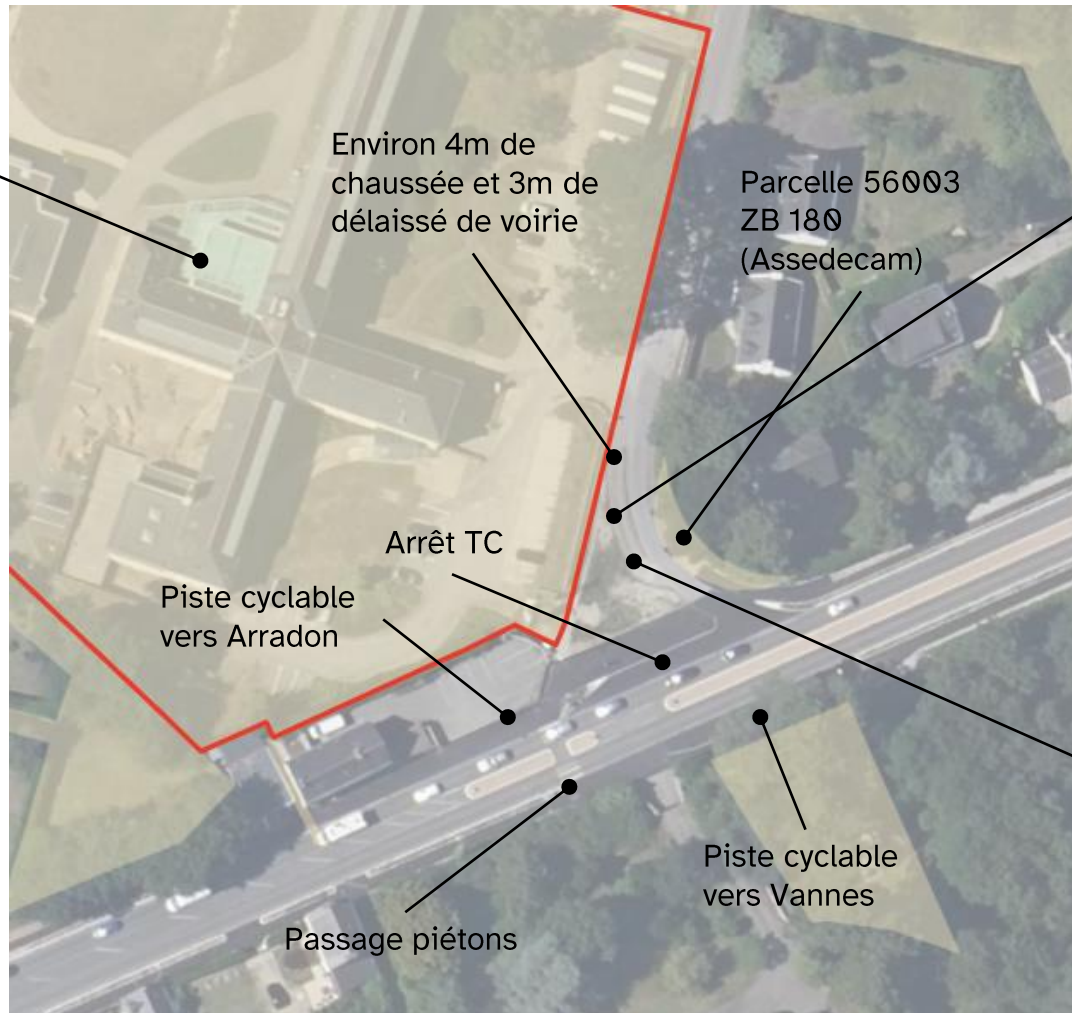


# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom connexion UCO <> RD101

Comment sécuriser l'accès de l'UCO à la piste cyclable unidirectionnelle sur la RD101 ?

Parcelle 56003  
ZB 472  
(Assedecam)



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

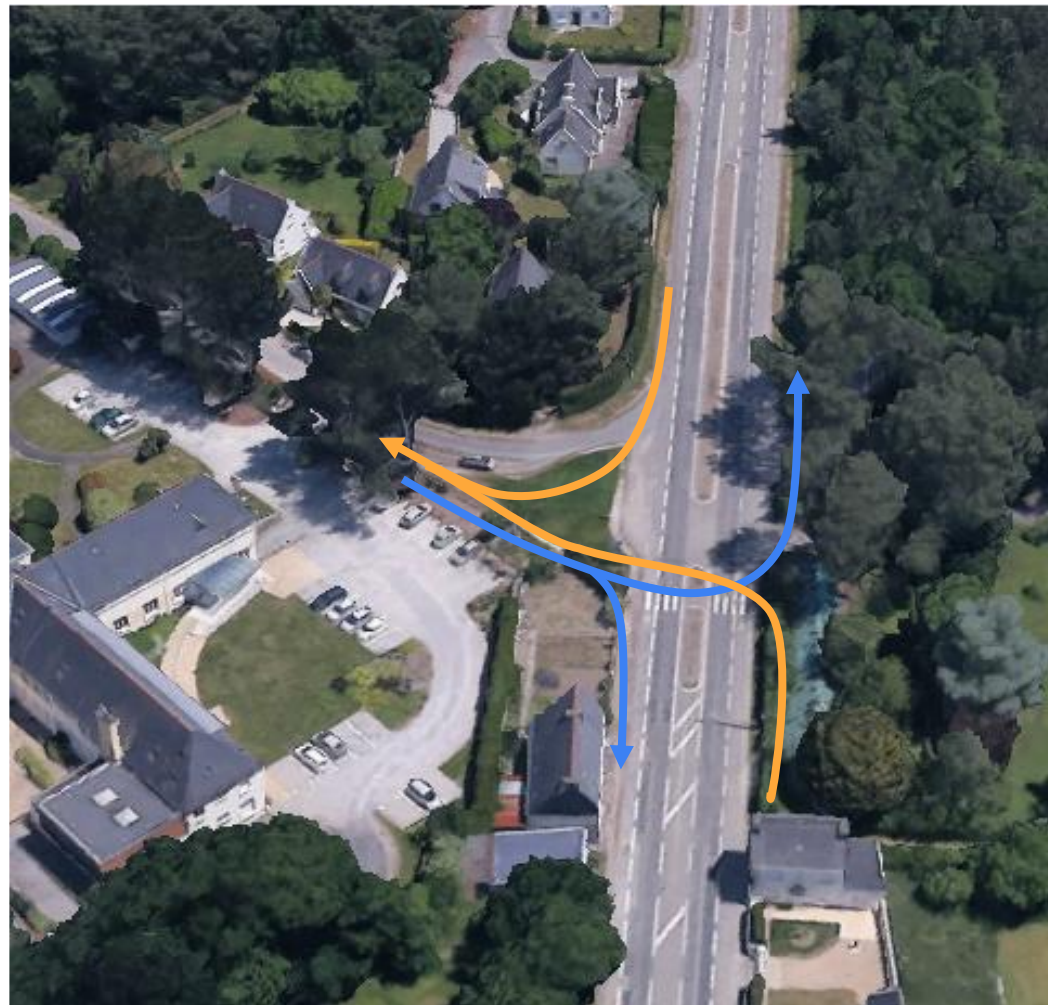
## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom connexion UCO <> RD101

Comment sécuriser l'accès de l'UCO à la piste cyclable unidirectionnelle sur la RD101 ?

**Hypothèse de travail sous réserve de vérification de l'absence de réseau (ou de la possibilité d'aménager l'intersection sans impacter les réseaux)**

**Le principe :** utilisation du délaissé de voirie pour aménager une connexion sécurisée à l'UCO. Afin de limiter autant que possible les conflits, la traversée du chemin du Vincin est matérialisée par une coloration du revêtement différente de celle de la chaussée.

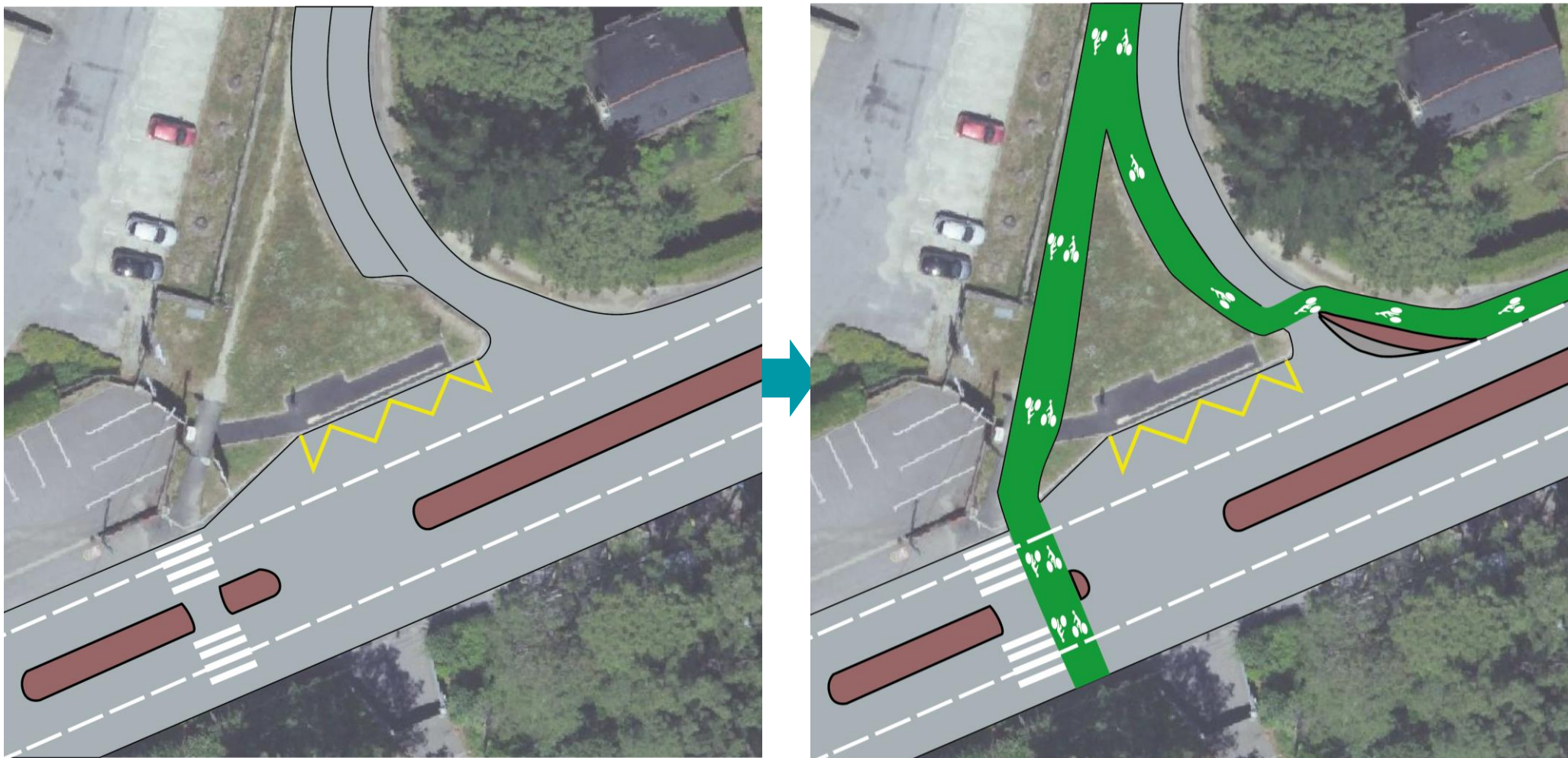
Régime de priorité à définir. En cas d'absence de signalisation, ce sera le cycliste qui sera prioritaire sur l'automobiliste effectuant le mouvement tournant vers le chemin du Vincin.



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom connexion UCO <> RD101

Comment sécuriser l'accès de l'UCO à la piste cyclable unidirectionnelle sur la RD101 ?



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

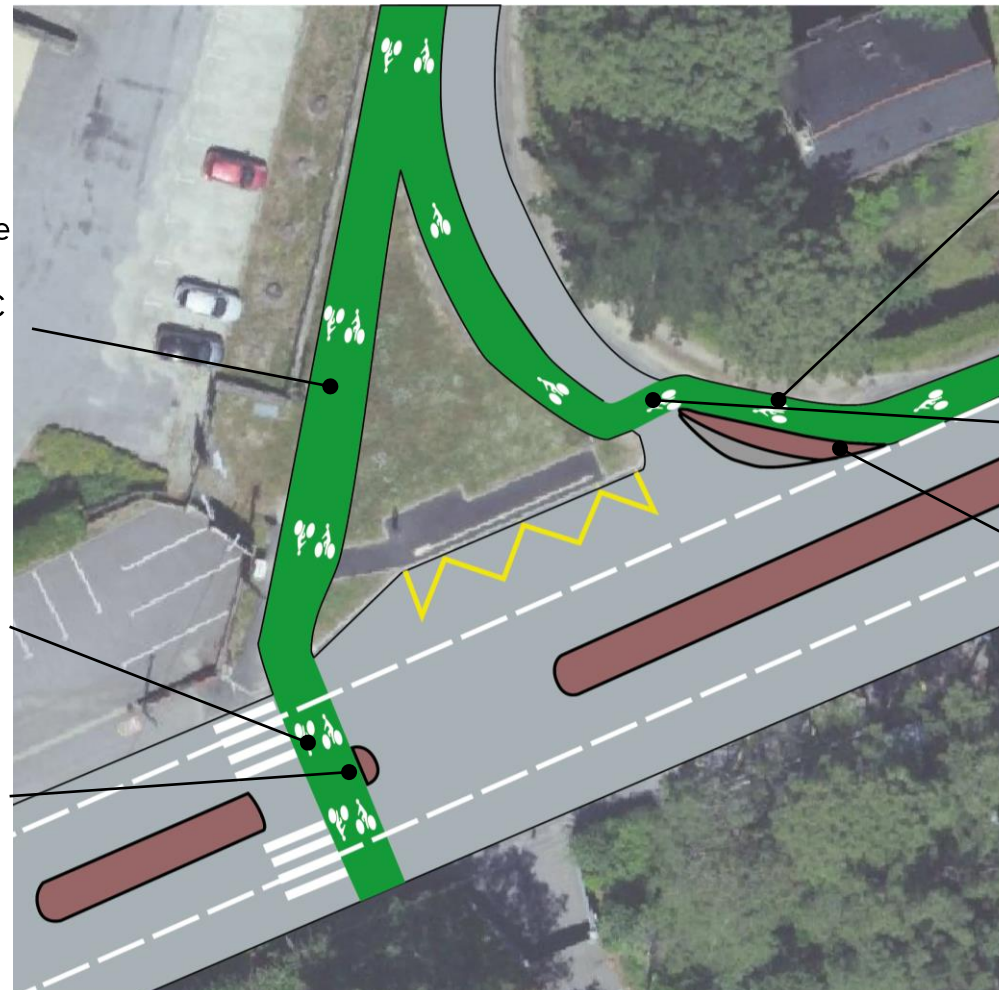
## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom connexion UCO <> RD101

Comment sécuriser l'accès de l'UCO à la piste cyclable unidirectionnelle sur la RD101 ?

Aménagement d'une voie verte sur le délaissé de voirie : permet de connecter l'arrêt TC à l'entrée de l'UCO et les cyclistes à la piste cyclable. Prévoir une emprise de 4m

Aménagement d'une traversée pour les cyclistes dans l'axe de l'aménagement

Rétrécissement ilot



Réduction de l'emprise de la chaussée pour insérer l'aménagement cyclable

Traversée cyclable parallèle à la RD 101. Coloration de la traversée très fortement recommandée en sus des pictogrammes

Insertion d'un ilot pour sécuriser la traversée des cyclistes, partie bordeaux est non franchissable, la partie grise est franchissable mais avec revêtement n'incitant pas à rouler dessus (cf. page suivante)

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom connexion UCO <> RD101

Comment sécuriser l'accès de l'UCO à la piste cyclable unidirectionnelle sur la RD101 ?

Binckhorstlaan,  
La Haye (Pays-Bas)



Google Street  
View

Les îlots de coin servent à réduire les rayons de giration d'une intersection et incitent les véhicules à ralentir et suivre une trajectoire perpendiculaire avec la traversée.

- Une vitesse plus élevée entraîne des dégâts plus graves en cas de collision entre usagers (énergie cinétique).
- L'angle avec lequel un véhicule approche une traversée piétonne ou cycliste a un effet sur la visibilité entre les modes, et donc la sécurité de l'intersection.

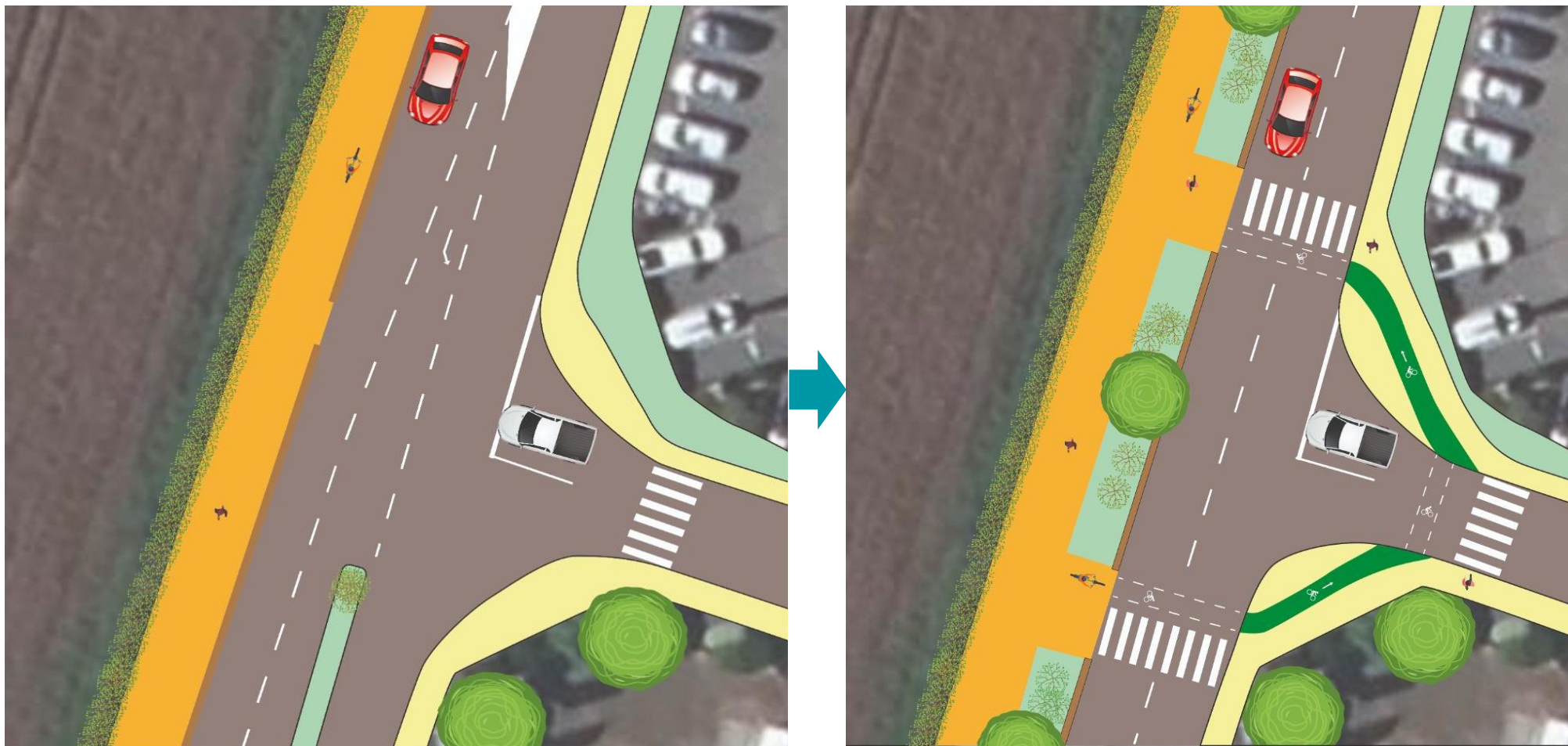
# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom Route de la Lande de Bourg



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom Route de la Lande de Bourg



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom Route de la Lande de Bourg

### Le principe :

Il y a en moyenne 6 000 véh/jour sur la route de la Lande du Bourg. Une voie de tourne-à-gauche est certainement utile en cas de très forte affluence au super U, mais à quelle occurrence est-ce vraiment le cas ? De plus, en cas de blocage, l'accès est toujours possible en faisant demi-tour au giratoire.

Suppression de la file de tourne à gauche en amont des deux entrées de Super U. Cela permet d'élargir et végétaliser la voie verte

Aménagement de traversées piétonnes et cyclables. Un plateau pourrait être aménagé pour mieux matérialiser l'intersection et limiter les vitesses excessives, mais sa conception doit intégrer l'accès et la sortie du plateau en sécurité pour les cyclistes (la V45 est au même niveau que la chaussée)



Ilot de coin (sur le dessin, la géométrie de l'intersection n'a pas été retouchée, mais il serait préférable de prévoir un angle moins ouvert)

Matérialisation de la continuité cyclable (revêtement différent du trottoir, pour indiquer intuitivement aux cyclistes et aux piétons les espaces qui leur sont dévolus). Une vigilance accrue est nécessaire sur la gestion des pentes en accès à ces continuités cyclables

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

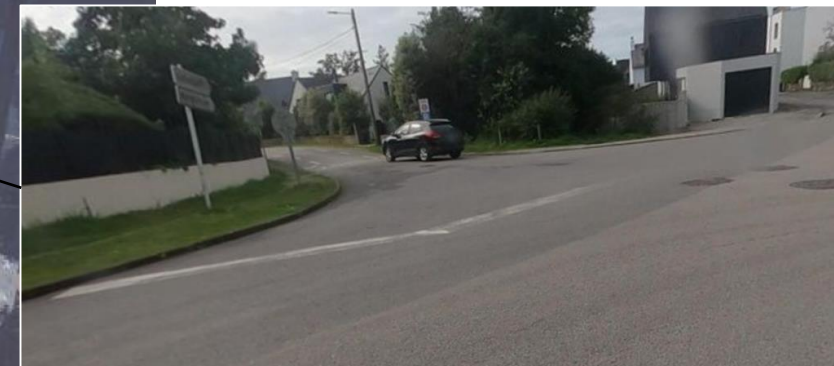
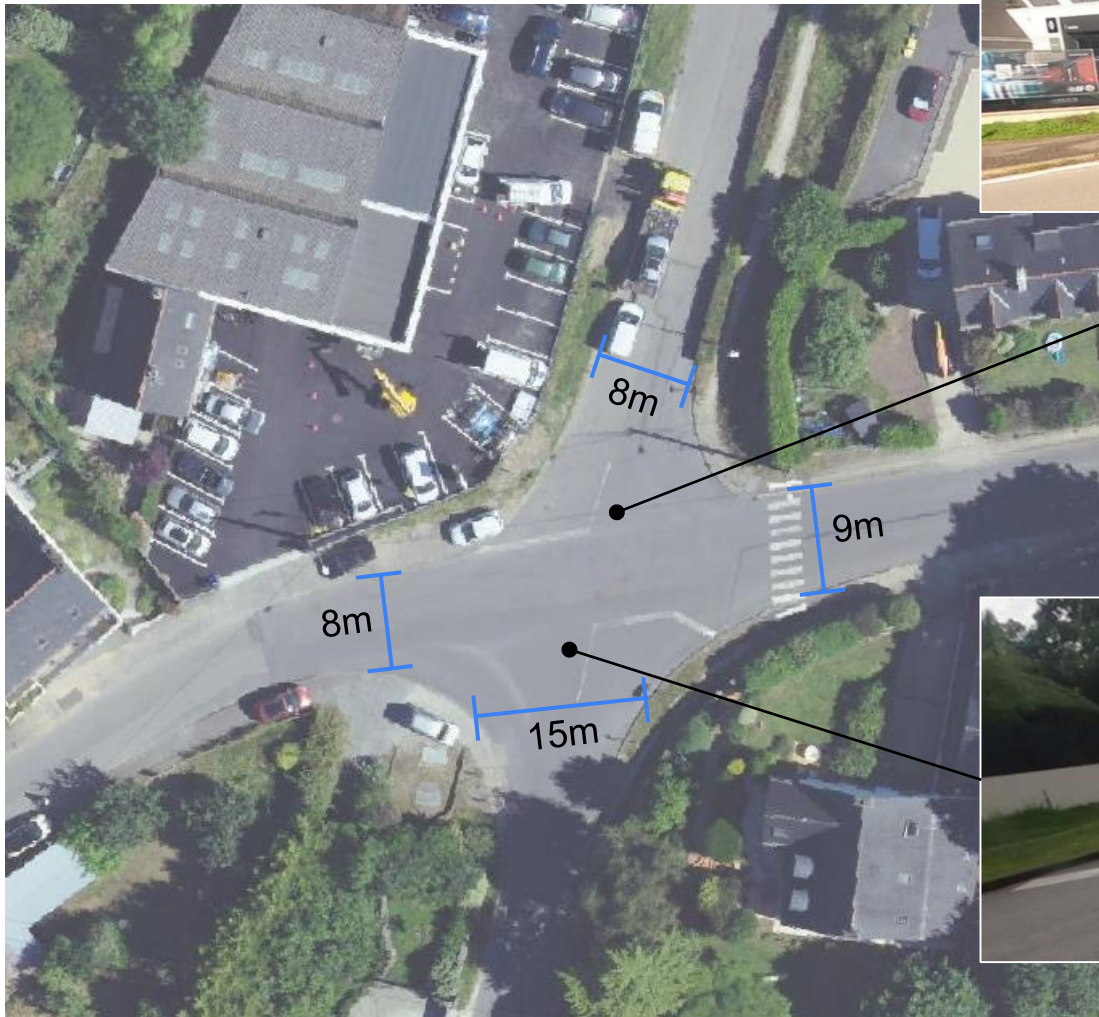
## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom intersection Kerbilouët <> Saint-Gildas

### Le principe :

Réduction des largeurs de chaussée et orthogonalisation des branches du carrefour.

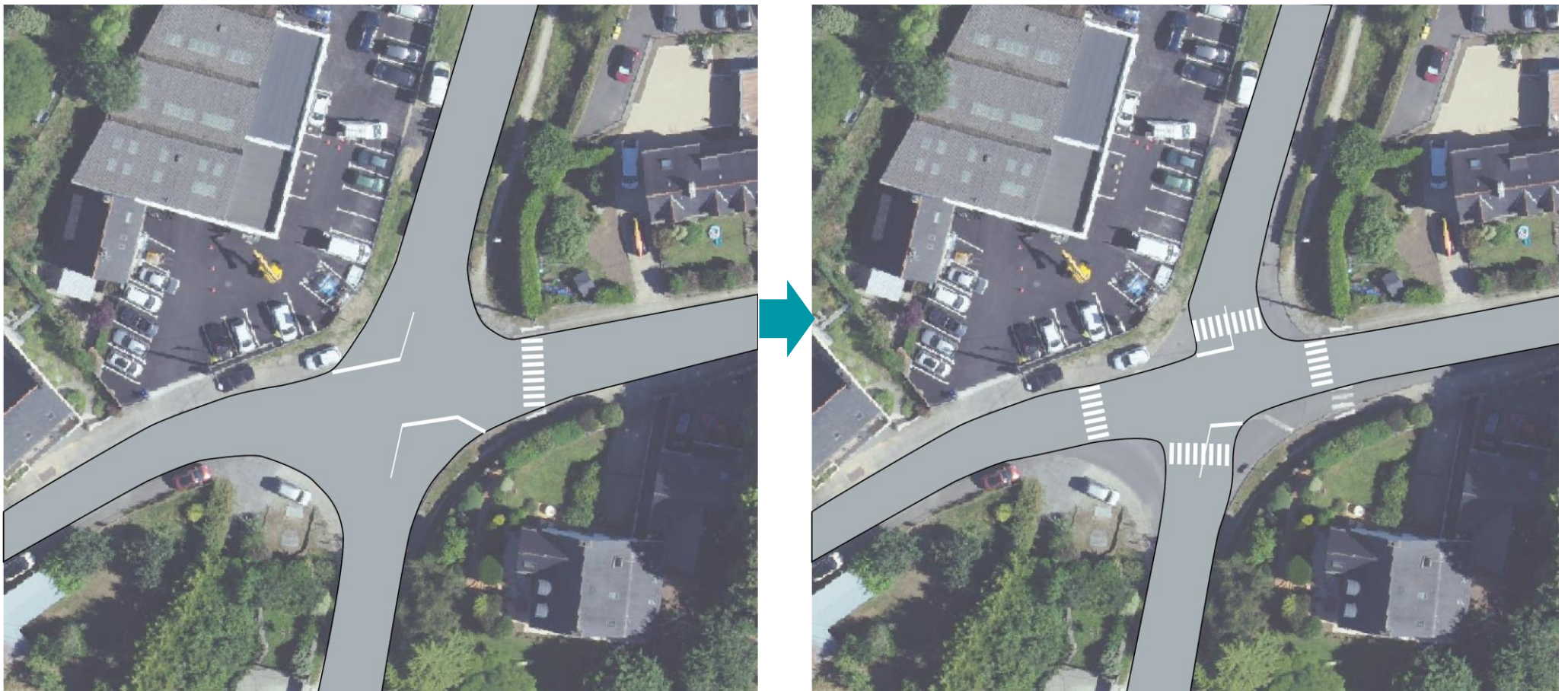
Le choix est fait de libérer de la surface côté sud sur Saint Gildas mais ce pourrait être côté nord.

Autant que possible, il faut aligner Pont er Ver et Kerbilouët et avoir une giration Saint-Gildas (Est) > Pont er Ver à 90° pour limiter les portes à faux des poids lourds / engins agricoles sur la voie opposée.



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom intersection Kerbilouët <> Saint-Gildas

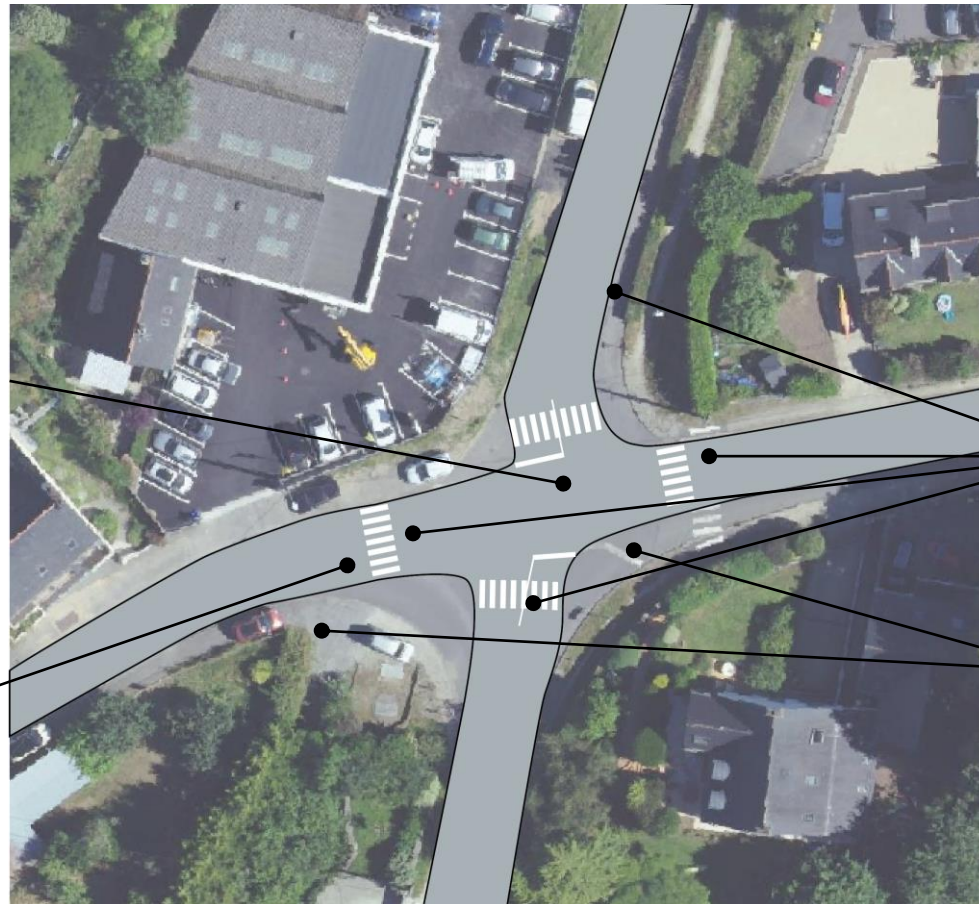


# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire - zoom intersection Kerbilouët <> Saint-Gildas

Limitation de l'emprise de l'intersection et reprise des coins avec des angle droits (autant que possible). S'il n'est pas possible de matérialiser des angles droits pour maintenir les girations des PL / engins agricoles, il faut aménager des coins franchissables, avec un revêtement incitant les automobilistes à se positionner au maximum à angle droit (cf. p90)

Marquer l'entrée de la zone de rencontre (ou zone 30)



Réduction de l'emprise de la chaussée

Foncier libéré pouvant servir à matérialiser un cheminement piéton

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.2 L'aménagement de points durs sur le territoire



### Coût prévisionnel

Aménagement du giratoire de la Brèche : coûts compris dans le projet de liaison Ploeren/Arradon

Aménagement du giratoire Gahinet : 200 000 à 250 000 euros

Aménagement de l'intersection avec le centre d'Affaires Botquelen : 5 000 à 10 000 euros

Aménagement de l'intersection entre la V45 et le centre commercial : 75 000 à 125 000 euros



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon

Partenaires : GMVA, CD56



### Critères d'évaluation

Points durs traités



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Le giratoire de la Brèche : 2027

Giratoire Gahinet : 2029-2032

Intersections avec le centre d'Affaires Botquelen : 2027-2028

Intersections V45 et centre commercial : 2029-2032

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.3 La poursuite du déploiement d'une offre de stationnement vélo



### Description de l'action

La commune d'Arradon et GMVA ont lancé un déploiement important de parkings vélos sur la commune principalement sous la forme d'arceaux. 2 abris vélo sont proposés à l'arrêt de bus Médiathèque et la Brèche et deux consignes individuelles ont été installées à proximité de l'école Les Corallines.

L'action sur le stationnement vise à :

- Compléter et diversifier l'offre sur les secteurs en carrence et sur les aires de mobilités pour encourager l'intermodalité
- Veiller au bon positionnement et au bon choix de mobilier pour faciliter l'accroche des vélos.

Sur ce second point, certains secteurs sont à revoir comme la place de l'Eglise ou les parkings vélos restent peu visibles et sont donc à repositionner. Sur d'autres secteurs, le choix des supports posent question comme au Moustoir et l'implantation trop proche des murs rend parfois difficile le stationnement (gymnase Rohellec par exemple).

### De nouveaux secteurs d'installation de parkings vélos

#### Les aires de mobilités (cf. Volet 3) :

- La Brèche : consigne collective 20 places
- Le Moustoir : consignes individuelles (3)
- Bourgerel/ Arradon centre / Locqueltas / Petit Molac : abri vélo 8 places

#### Les équipements

- Port d'Arradon et zone commerciale Super U : abris vélos 8 places
- Deux collèges : abris vélos de 20 places
- Place de l'Eglise : déplacement des arceaux à proximité des commerces

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.3 La poursuite du déploiement d'une offre de stationnement vélo



### Coût prévisionnel

Stationnement sur les aires de mobilités (cf. Volet 3)  
Stationnement pour les équipements : 45 000 à 60 000 euros



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, Compagnie des ports du Morbihan, acteurs de la zone commerciale



### Financements potentiels

Fonds de concours GMVA



### Critères d'évaluation

Nombre de places de stationnement vélo créées  
Nombre de places créées par type : arceaux, abri, consignes



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Stationnement sur les aires de mobilité de La Brèche/Le Moustoir/ Bourgerel = 2026-2032  
Stationnement pour les autres aires de mobilité : après 2032  
Pour les équipements, stationnement à déployer entre 2026 et 2032

# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.4 Un plan de jalonnement cyclable vertical et horizontal



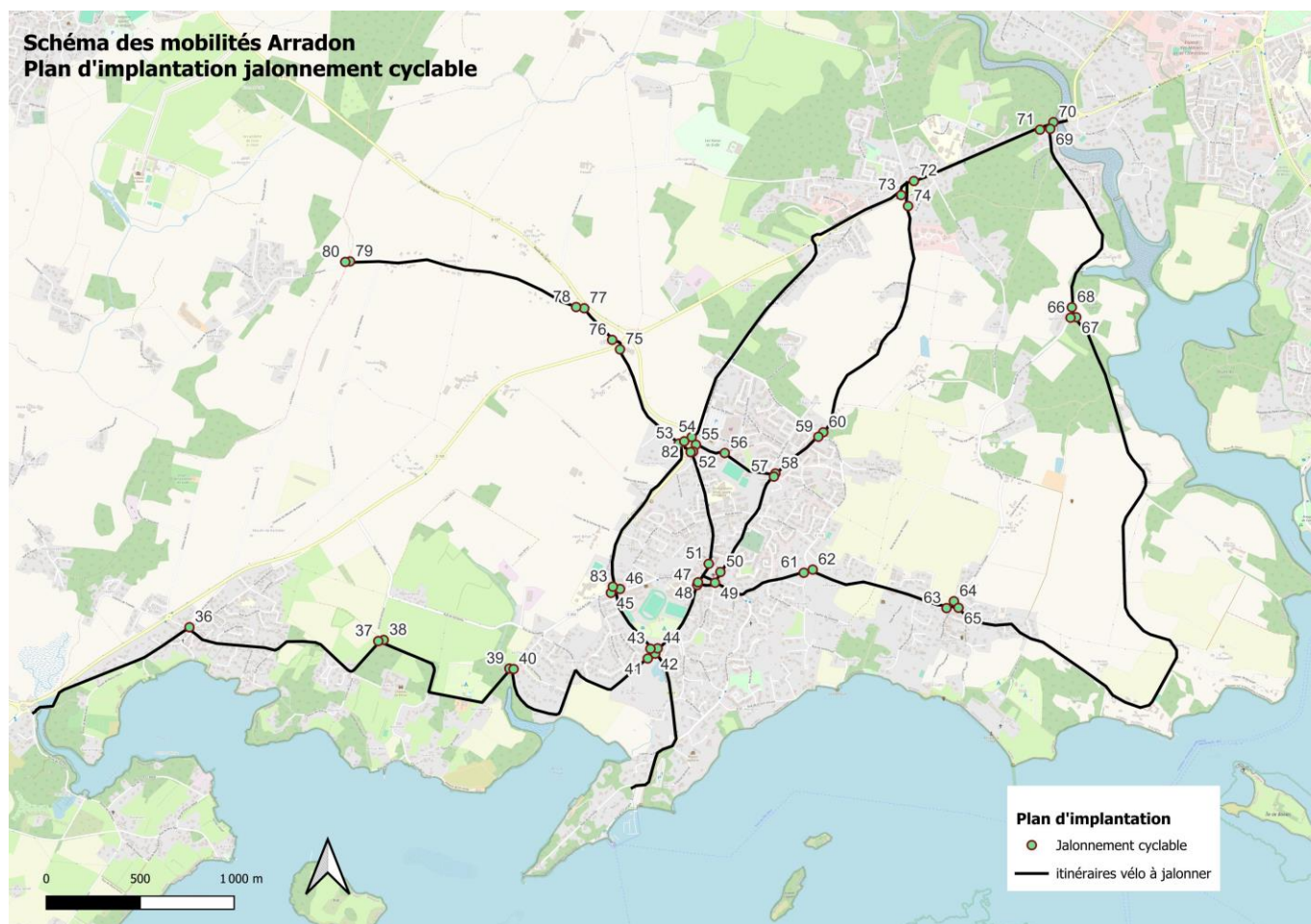
### Description de l'action

A l'instar du jalonnement piéton, le jalonnement cyclable permet d'orienter les usagers vers des itinéraires conseillés et de rendre visible la pratique du vélo sur un territoire.

L'action consiste à :

- déployer un jalonnement cyclable directionnel verticale sur la commune d'Arradon articulée avec le jalonnement cyclable existant sur la V45
- Proposer un jalonnement horizontal sur l'ensemble des traversées cyclables de la commune afin de sécuriser le franchissement des ces points durs.

Pour le jalonnement directionnel vertical, l'objectif est notamment de matérialiser la liaison entre le Moustoir et le coeur de bourg d'Arradon en venant compléter le jalonnement de la V45 en place. Un plan d'implantation et un cahier de contenu a été réalisé dans le cadre de l'étude. Ils constituent un premier outil pour la mise en œuvre d'un jalonnement.



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.4 Un plan de jalonnement cyclable vertical et horizontal



### Description de l'action

Concernant la signalétique horizontale, l'objectif est de signaler l'ensemble des traversées cyclables à l'instar de ce que réalise déjà GMVA sur le territoire :

- A minima, proposer un marquage horizontal chevron et pictogramme vélo au sein des giratoires de la commune et à chaque traversée de la V45.
- A maxima, proposer un revêtement de couleur différencié pour marquer ces traversées.
- Proposer une signalétique de cohabitation piéton/vélo/usager des transports en commun sur la départementale 101 et la route de la Lande du Bourg.

9 giratoires et 20 traversées ont pu être identifiés sur la commune.

Exemple de traversée cyclable sur la commune de Vannes - réalisation GMVA



# Volet 6 – Modes actifs - Le Vélo

## Action 6.4 Un plan de jalonnement cyclable vertical et horizontal



### Coût prévisionnel

Plan de jalonnement cyclable : 20 000 à 40 000 euros (prévoir un budget entretien)

Signalisation horizontale des traversées et giratoires : 10 000 euros (prévoir un budget entretien)



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon - GMVA

Partenaires : CD56



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de traversées signalées

Nombre de mâts de jalonnement cyclable implantés

Linéaire d'itinéraires cyclables jalonnés



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

L'ensemble des traversées et des giratoires : 2027-2029

Plan de jalonnement cyclable : 2027-2029

# **VOLET 7**

# **MOBILITÉS PARTAGÉES ET SOLIDAIRES**

---

# Volet 7 – Mobilités partagées et solidaires

## Enjeux et objectifs

**Répondre aux besoins de déplacements des publics freinés dans leur mobilité - Proposer une offre de mobilité solidaire et de mobilité partagée**

## Plan d'action pour encourager le vélo

Pour proposer une offre de mobilité aux publics éconduits de la voiture et/ou freinés dans leur mobilité au quotidien, plusieurs leviers d'actions sont proposées :

- **Action 7.1 Développer l'offre de mobilité partagée et rendre plus visible l'offre de covoiturage**
- **Action 7.2 Encourager le développement du service de location vélo de moyenne et longue durée mise en place par GMVA**
- **Action 7.3 Expérimenter la mise en place d'un Transport d'Utilité Sociale**

# Volet 7 – Mobilités partagées et solidaires

## Action 7.1 Développer l'offre de mobilité partagée et rendre plus visible l'offre de covoiturage



### Description de l'action

En matière de mobilité partagée, GMVA a mis en place un système de covoiturage du quotidien "Blablacar Daily" qui répond à des besoins de déplacements entre le domicile et le travail.

La commune d'Arradon souhaite développée et rendre plus visible l'offre de covoiturage sur son territoire de plusieurs manières :

- Communiquer sur l'offre Blablacar Daily auprès des habitants via les micro-espaces de la mobilité au sein de la commune (cf volet 1 accompagnement au changement).
- Former les habitants à l'usage de la solution "Blablacar Daily" par l'organisation d'événements permettant de faire découvrir l'application et ses fonctionnalités (cf. Volet 1 accompagnement au changement).
- Créer sur la future aire de mobilité de la Brèche un espace de stationnement dédié ou mutualisé pour le covoiturage.
- Proposer en lien avec GMVA une signalétique "Blablacar Daily" sur certains arrêts de transports en commun pour encourager la prise en charge et la dépose de covoitureurs.

A moyen et long terme, voir si le service pourrait évoluer vers d'autres formes de covoiturage : : ligne de covoiturage ou système d'autostop sur les grands axes en s'appuyant sur les arrêts de transport en commun.

D'autres pistes d'action comme un service d'autopartage entre particuliers ont été soulevés mais pas retenu à court terme.

Solution de covoiturage BlaBlaCar Daily sur GMVA

Blablacar Daily

Passagers, Passagères  
Tous vos trajets OFFERTS

Conducteurs, Conductrices  
Trajets RÉMUNÉRÉS  
+ Prime Covoiturage\* 100€ par l'Etat

Téléchargez l'application BlaBlaCar Daily

L'agglomération finance vos covoiturages quotidiens

GOLFE DU MORBIHAN  
VANNES AGGLOMÉRATION

Halt O Stop - Autostop à Billom Communauté



# Volet 7 – Mobilités partagées et solidaires

## Action 7.1 Développer l'offre de mobilité partagée et rendre Plus visible l'offre de covoiturage



### Coût prévisionnel

Coût intégré dans le volet 1 Gouvernance et accompagnement au changement ainsi que dans le volet 3 Intermodalité



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon  
Partenaires : GMVA, CD56, Région Bretagne, Blablacar



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Évolution de l'usage de covoiturage



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

...

Actions à mener sur l'ensemble de la période 2026-2032

# Volet 7 – Mobilités partagées et solidaires

## Action 7.2 Encourager le développement du service de location vélo de moyenne et longue durée mise en place par GMVA



### Description de l'action

L'Agglomération GMVA a mis en place un système de location de vélo de moyenne et longue durée avec une flotte de vélo diversifiée allant du vélo musculaire, au vélo à assistance électrique, au vélo cargo et au vélo adapté.

Ce service connaît un succès important et la liste d'attente s'allonge. Encourager GMVA a étendre ce service avec une extension de la flotte de vélo et une diversification toujours plus importante des types de vélo serait un atout pour le territoire.

Ce service pourrait s'accompagner d'une communication encore plus forte, de formations sur le vélo pour tous les publics en travaillant de manière plus importante sur les vélos adaptés pour les seniors et les personnes à mobilité réduite : vélo à enjambement bas, assise surbaissée, tricycle, etc.

La population d'Arradon et de l'Agglomération est vieillissante et le vélo est souvent perçu comme plus adapté à partir d'un certain âge. Apporter un conseil sur l'achat de vélos adaptés pourrait également être proposé.

Une offre diversifiée de location de vélo de moyenne et longue durée proposée par GMVA



Tricycle classique – enjambement bas  
Troubles de l'équilibre, difficultés de coordination

Vélo à assise surbaissée  
Séniors, femme enceinte, trouble de l'équilibre au démarrage, quelques difficultés physiques



# Volet 7 – Mobilités partagées et solidaires

## Action 7.2 Encourager le développement du service de location vélo de moyenne et longue durée mise en place par GMVA



### Coût prévisionnel

~ 500€ / vélo / an (hors recettes)



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : GMVA  
Partenaires : commune d'Arradon



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre d'utilisateurs du service sur la commune d'Arradon  
Type de vélos loués par des habitants d'Arradon



### Calendrier prévisionnel

2026

2027

2028

2029

2030

2030

2031

2032

...

Actions à mener sur l'ensemble de la période 2026-2032

# Volet 7 – Mobilités partagées et solidaires

## Action 7.3 Expérimenter la mise en place d'un Transport d'Utilité Sociale



### Description de l'action

Le diagnostic a permis de mettre en lumière les difficultés de déplacements de certains habitants du territoire : vieillissement, perte d'autonomie, isolement, précarité mobilité, difficultés d'accès à certains équipements et services, etc.

La commune, en lien avec le CCAS, pourrait expérimenter la mise en place d'un transport d'utilité sociale. Le transport d'utilité sociale est un transport réalisé par des conducteurs bénévoles avec leur propre véhicule pour accompagner des personnes freinés dans leur mobilité. Les conducteurs bénévoles sont remboursés de leurs frais kilométriques.

La mise en place d'un Transport d'Utilité Sociale nécessite de disposer d'une structure permettant de faire la mise en relation des conducteurs bénévoles et des usagers et de prendre en charge le remboursement frais kilométriques .



# Volet 7 – Mobilités partagées et solidaires

## Action 7.3 Expérimenter la mise en place d'un Transport d'Utilité Sociale



### Coût prévisionnel

Coût à définir précisément : de 15 000 à 35 000 euros par an (personne ressource pour la mise en relation des conducteurs et usagers + remboursement des frais kilométriques)



### Pilotage et partenariat(s)

Pilotage : Commune d'Arradon - CCAS  
Partenaires : Plateforme de mobilité solidaire



### Financements potentiels



### Critères d'évaluation

Nombre de voyages réalisés par an  
Nombre de bénévoles aidant par an  
Nombre de bénéficiaires transportés par an  
Nombre de kilomètres réalisés par an



### Calendrier prévisionnel



2027-2028 : réflexions sur les modalités de mise en œuvre d'un Transport d'Utilité Sociale

2029 : expérimentation

# **Piloter et mettre en œuvre le schéma de mobilités**

---