

# MISSION DE MAITRISE D'ŒUVRE ET D'URBANISME DE ZAC – ZAC DE LA HOUSSAYE – MISSION 5

DIAGNOSTIC CIRCULATION &  
STATIONNEMENT

Mars 2023



22, Avenue de la Gare – 35600 REDON  
Tél. : 02 99 726 705  
Fax : 02 30 966 499  
[www.mobhilis.fr](http://www.mobhilis.fr)



# SOMMAIRE

<b>1. Circulation</b>	<b>3</b>
1.1. Analyse des flux de circulation automobile	4
1.1.1. Présentation des axes majeurs	4
1.1.2. Analyse des flux de circulation	6
1.1.3. Flux des heures de pointe du soir	13
1.1.4. Relevés des conditions de circulation	15
1.1.5. Comptages circulatoires complémentaires	16
1.1.6. Réserves de capacité des carrefours giratoires	17
1.1.7. Synthèse	18
<b>2. Le stationnement</b>	<b>19</b>
<b>3. Le réseau de Transports en commun</b>	<b>21</b>
<b>4. Accessibilité en modes doux</b>	<b>23</b>
<b>5. Scénarios d'implantation de la voie principale</b>	<b>28</b>
5.1. Un Pôle d'échange multimodal en lien avec la ZAC	35
<b>6. Des fondamentaux sur la mobilité</b> Erreur ! Signet non défini.	<b>38</b>

# 1. Circulation



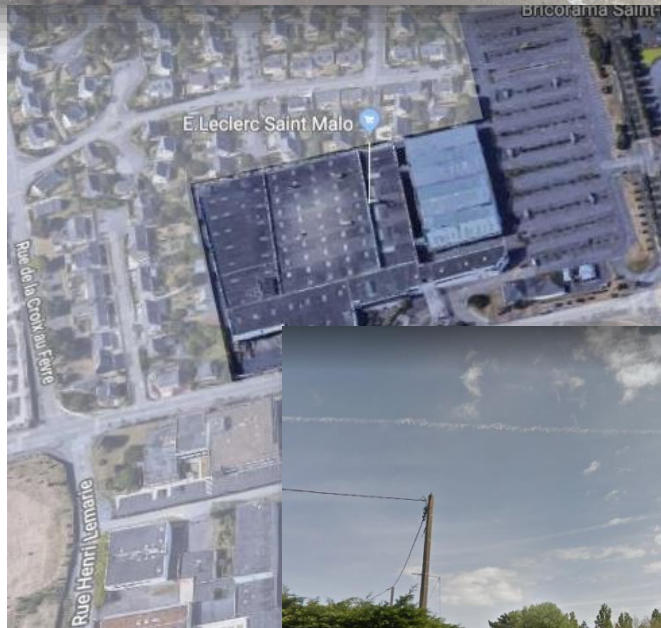
# 1.1. Analyse des flux de circulation automobile

## 1.1.1. Présentation des axes majeurs

On constate sur la zone que les axes majeurs de circulation se localisent en bordure, avec un axe est-ouest (route de Cancale – centre de Paramé) et un axe vers le sud (avenue du Maréchal Juin). Le rond-point des Français libres représente la centralité circulatorie de la zone où la majorité des flux y passent, avec 5 entrées / sorties.



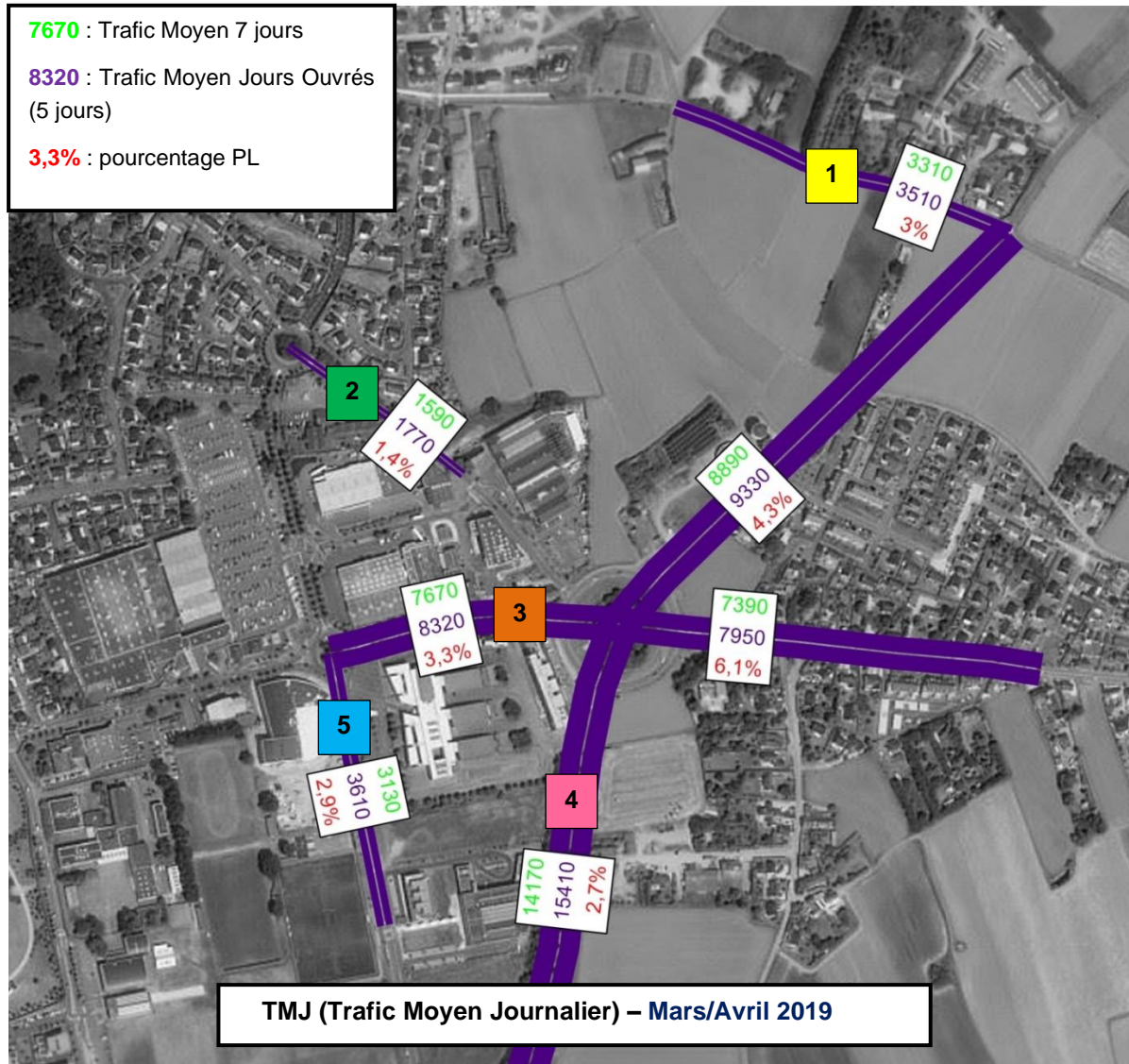






## 1.1.2. Analyse des flux de circulation

Les résultats sur les comptages automatiques sont représentés sous forme de visualisation cartographique des flux journaliers moyens sur les points de recueil et de graphiques des flux journaliers et horaires. Pour rappel, 2 campagnes de relevé ont été faites : la 1<sup>ère</sup> hors saison estivale (du 27/03 au 02/04) et la 2<sup>nde</sup> en saison estivale (du 06 au 13/08) pour intégrer les flux touristiques. Les cartes ci-après présentent les résultats des 2 recueils :

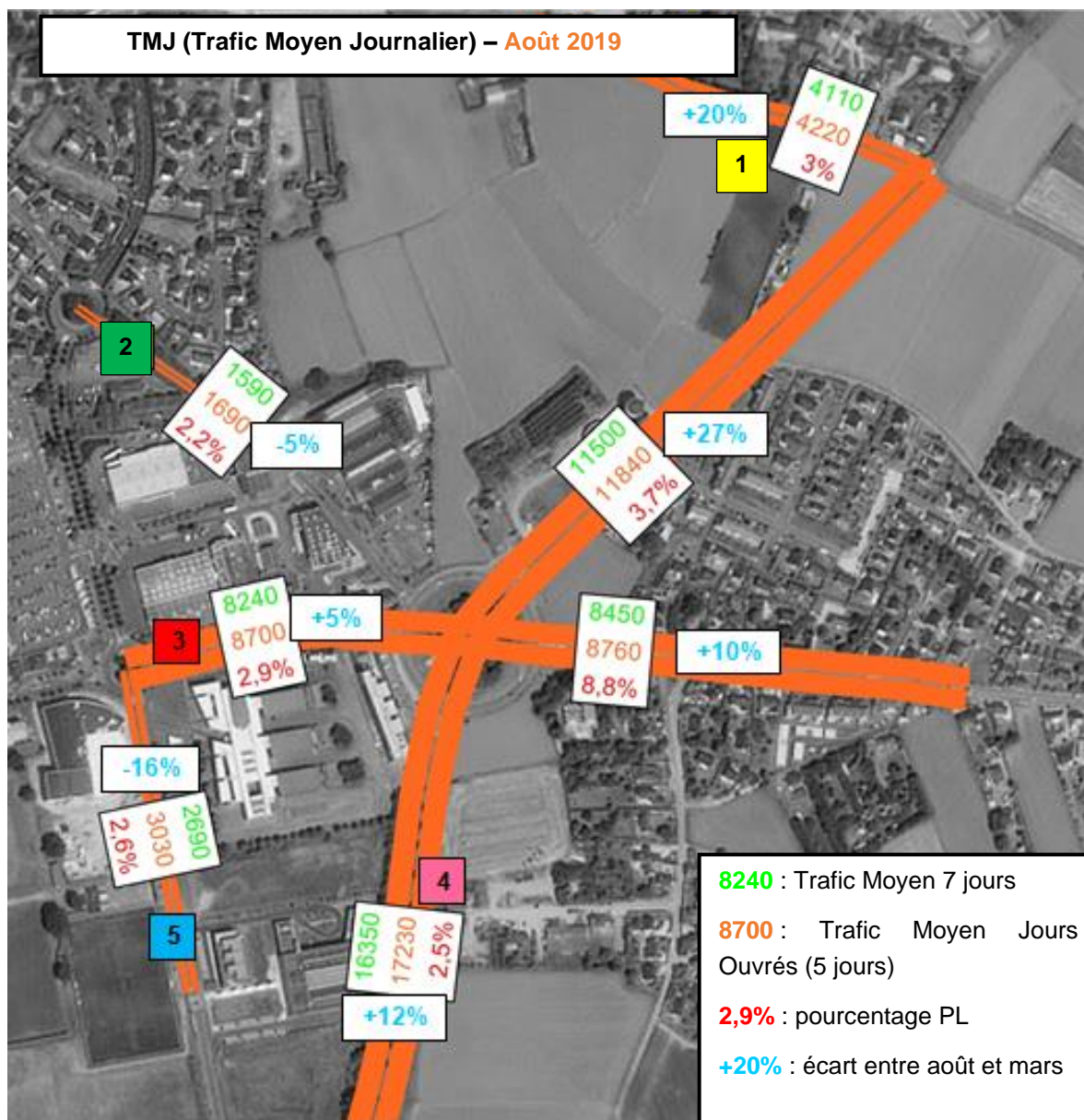


Les résultats sur les comptages automatiques se basent sur 5 lieux identifiés :

- 1 La Ville Besnard :**  
*3500 véhicules/jour*
- 2 rue du commandant Armand :**  
*1770 véhicules/jour*
- 3 RD155 (entre les 2 giratoires) :**  
*8300 véhicules/jour*
- 4 RD301 :**  
*15400 véhicules/jour*
- 5 rue de la Croix Desilles :**  
*3600 véhicules/jour*

On peut noter que la majorité des flux journaliers passe par le rond-point des Français Libres, via l'axe RD155 – RD301.

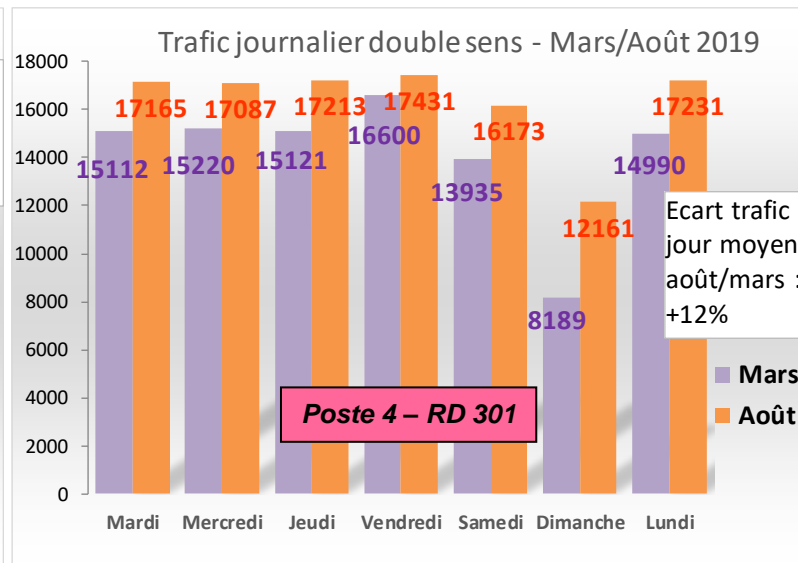
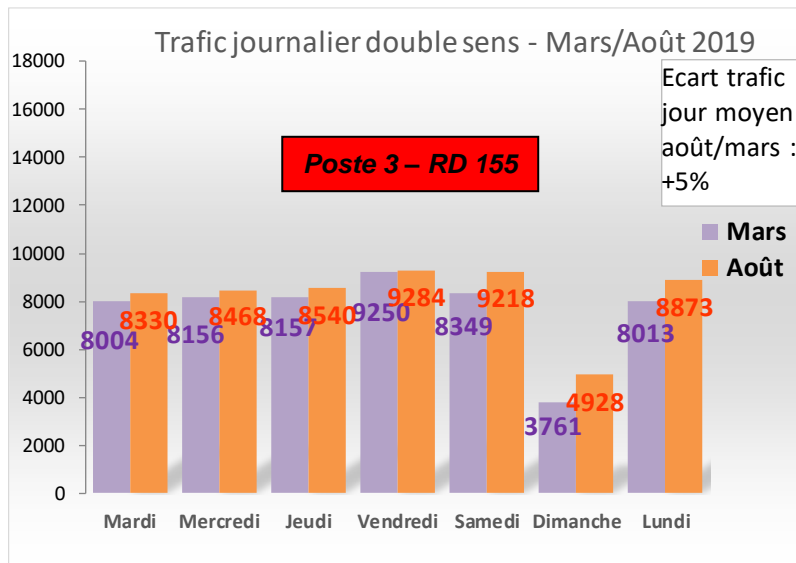
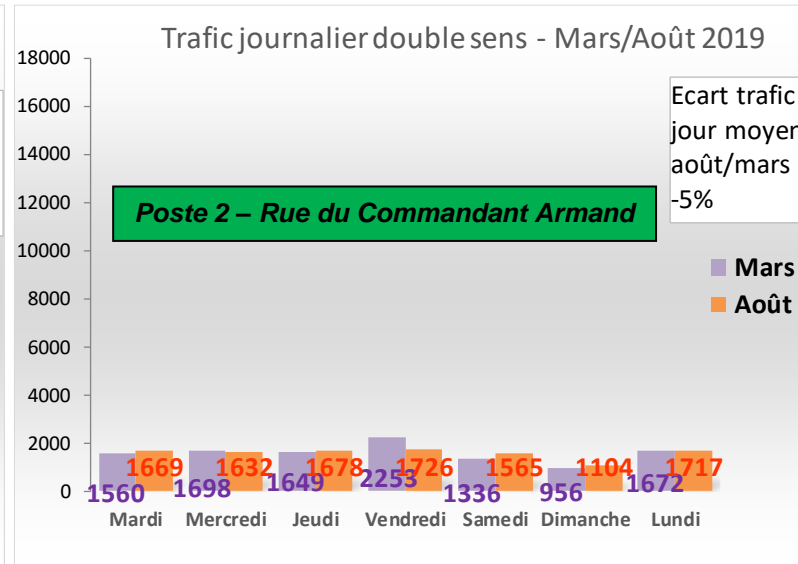
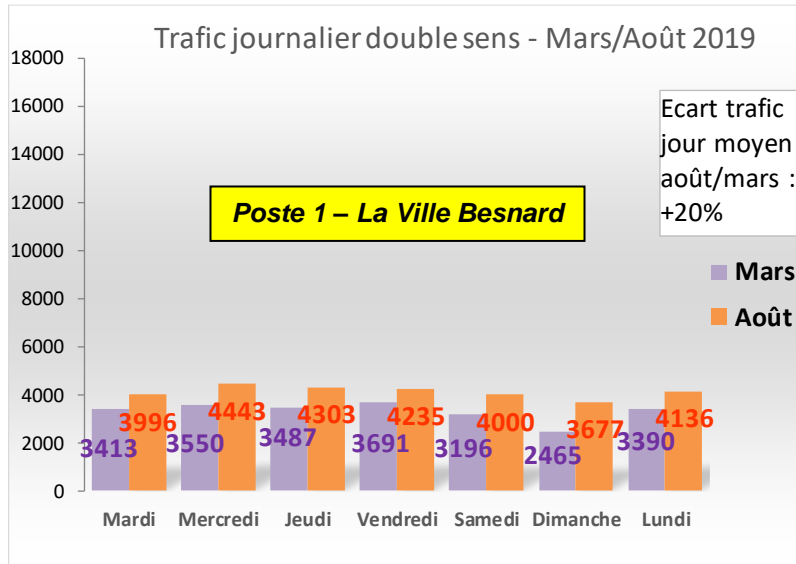
17200 véhicules/jour sur la RD301, 8700 sur la RD155 entre les 2 giratoires, environ 3000 véhicules/jour sur la rue de la Croix Desilles et 4200 sur La Ville Besnard, 1700 véhicules/jour pour la rue commandant Armand. Les flux estivaux sont plus élevés sur les 3 axes principaux, ils sont plus faibles sur les 2 voies secondaires.



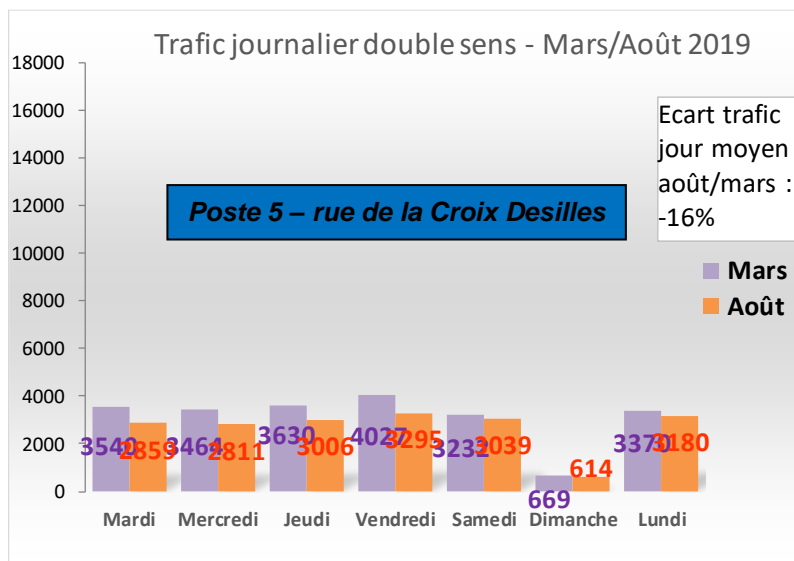
Les résultats sur les comptages automatiques se basent sur 5 lieux identifiés :

- 1** La Ville Besnard : **4200 véhicules/jour**
- 2** rue du commandant Armand : **1690 véhicules/jour**
- 3** RD155 (entre les 2 giratoires) : **8700 véhicules/jour**
- 4** RD301 : **17200 véhicules/jour**
- 5** rue de la Croix Desilles : **3000 véhicules/jour**

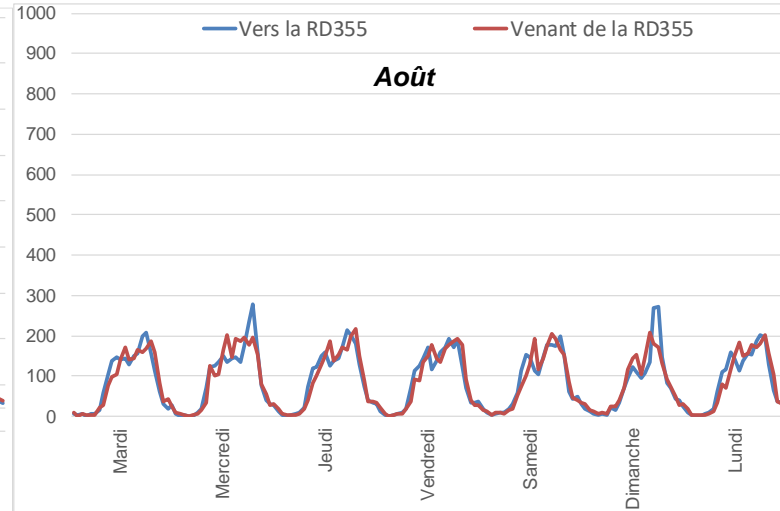
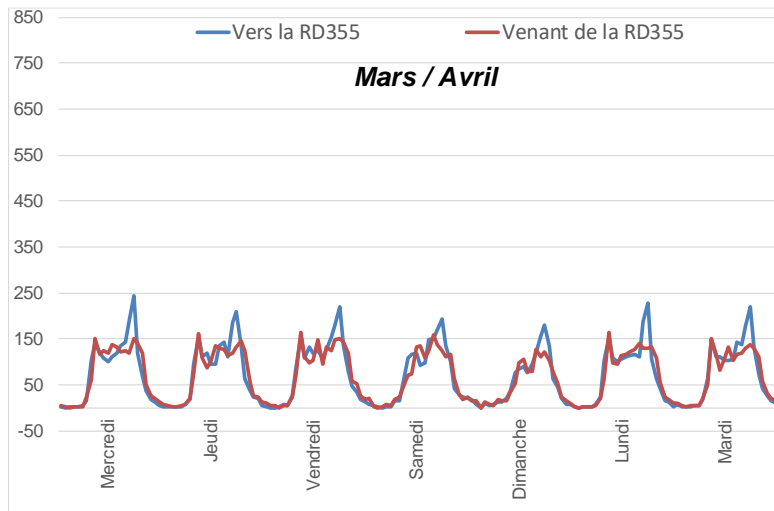
On peut noter que la majorité des flux journaliers passe par le rond-point des Français Libres, via l'axe RD155 – RD301.



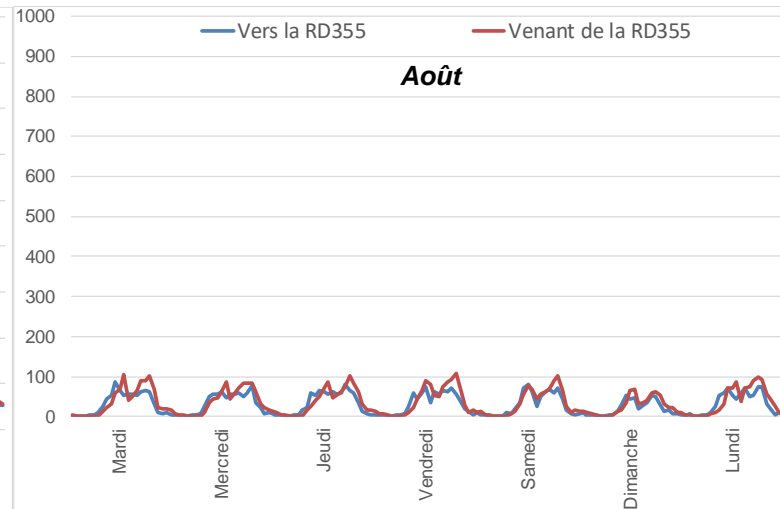
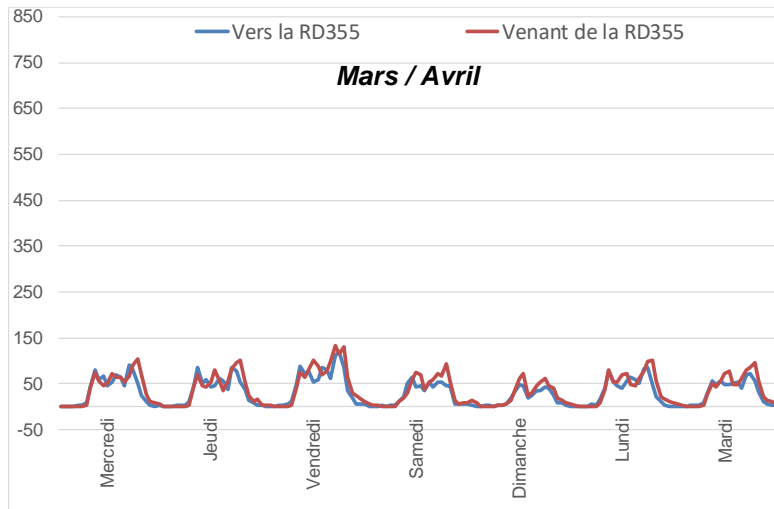




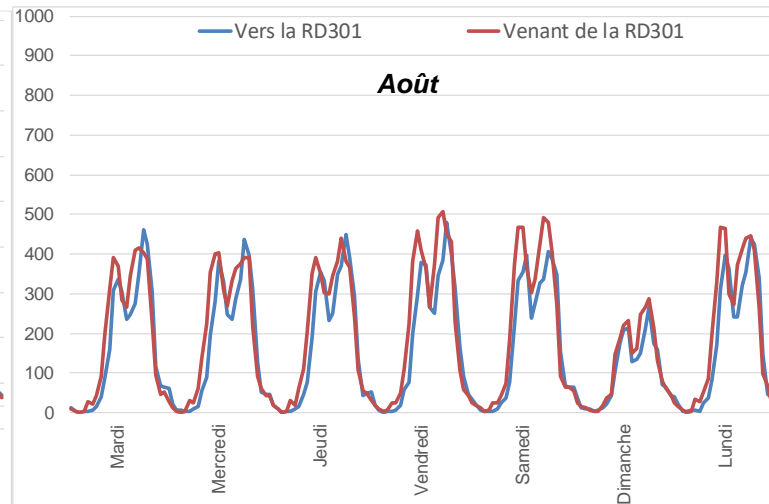
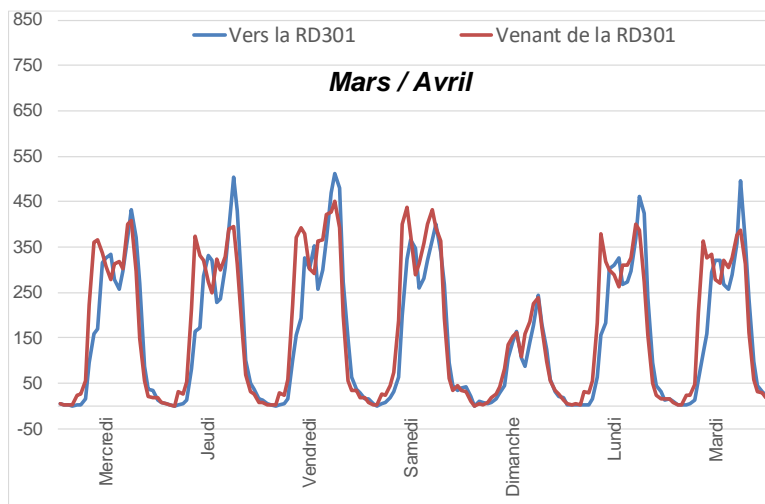
Les variations journalières sont relativement équivalentes entre les 2 périodes. Les 3 postes principaux (La Ville Bernard, RD155 et RD301) connaissent des trafics plus élevés l'été de l'ordre de 15 à 25 % en moyenne.



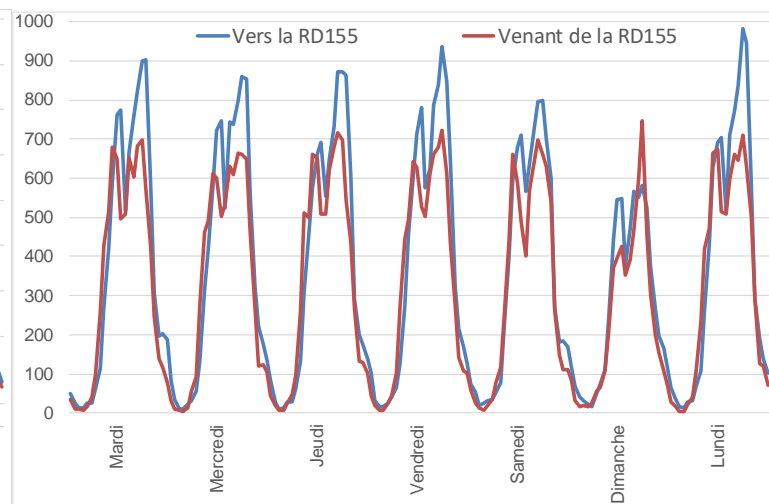
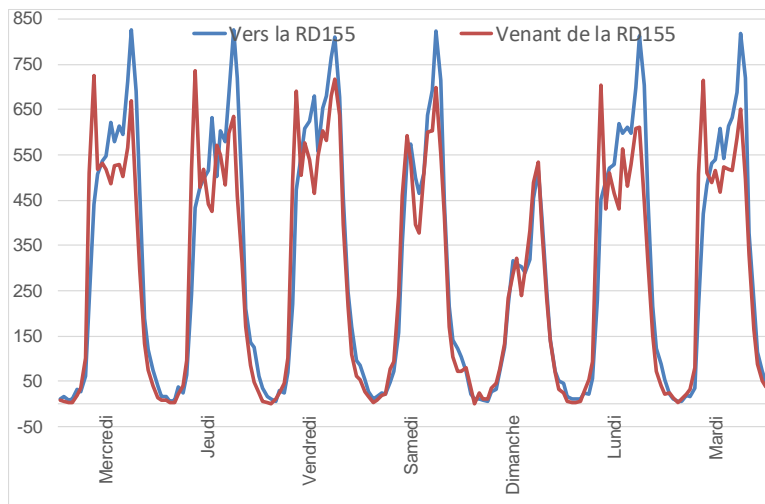
**Poste 1 – La Ville Besnard**



**Poste 2 – Rue du Commandant Armand**



**Poste 3 – RD 155**

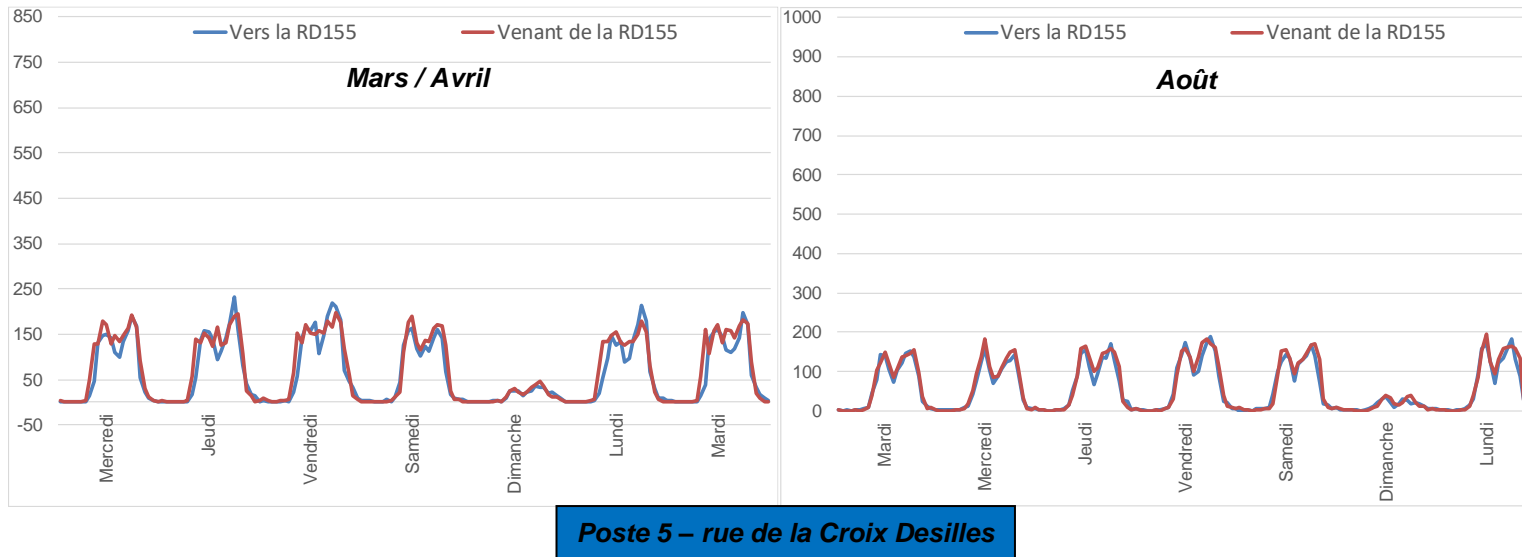


**Mars / Avril**

**Poste 4 – RD 301**

**Août**





**Poste 5 – rue de la Croix Desilles**

Que ce soit en mars / avril ou en période estivale, les pointes horaires du soir sont bien prononcées (notamment sur les 2 axes principaux), le matin est moins circulé. On atteint un maximum de 850 véhicules/heure dans le sens sud>nord sur la RD301.

En période estivale, on atteint un maximum de 980 véhicules/heure dans le sens sud>nord sur la RD301, soit un écart de 15% d'une période à l'autre.



## 1.1.3. Flux des heures de pointe du soir

La carte ci-dessous présente les charges aux carrefours du périmètre étudié (exprimés en nombre d'UVP entrant dans le carrefour considéré – Unité de Véhicules Particuliers par heure) :



Le trafic le plus important est constaté sur le Rond-point des Français Libres avec 2312 UVP/heure entrant dans le carrefour en mars et 2465 en août. Le giratoire RD155/accès Centre E Leclerc connaît également une charge non négligeable.

La carte suivante propose de visualiser les flux à l'heure de pointe du soir le jour des enquêtes aux carrefours. Les trafics horaires par sens de circulation sont figurés en rouge sur tout le périmètre étudié, la répartition des flux aux carrefours est précisée en différentes couleurs avec des épaisseurs proportionnelles.







## 1.1.4. Relevés des conditions de circulation



Lors du recueil de données terrain du 28 mars et du 6 août, des relevés sur les conditions de circulation ont été effectués. Ces relevés n'ont fait état d'aucune situation de congestion, aucune remontée de file particulière n'a pu être observée. Nos constats sur le terrain sont corroborés par les indicateurs moyens de fluidité fournis par *Google Traffic* ©. La couleur orange apparaissant entre les giratoires traduit les ralentissements liés aux insertions dans les carrefours sans toutefois indiquer une saturation des infrastructures.

Sur l'ensemble du périmètre d'étude, on peut donc constater que les tendances retranscrites sont conformes à nos observations, à savoir aucune remontée spécifique.

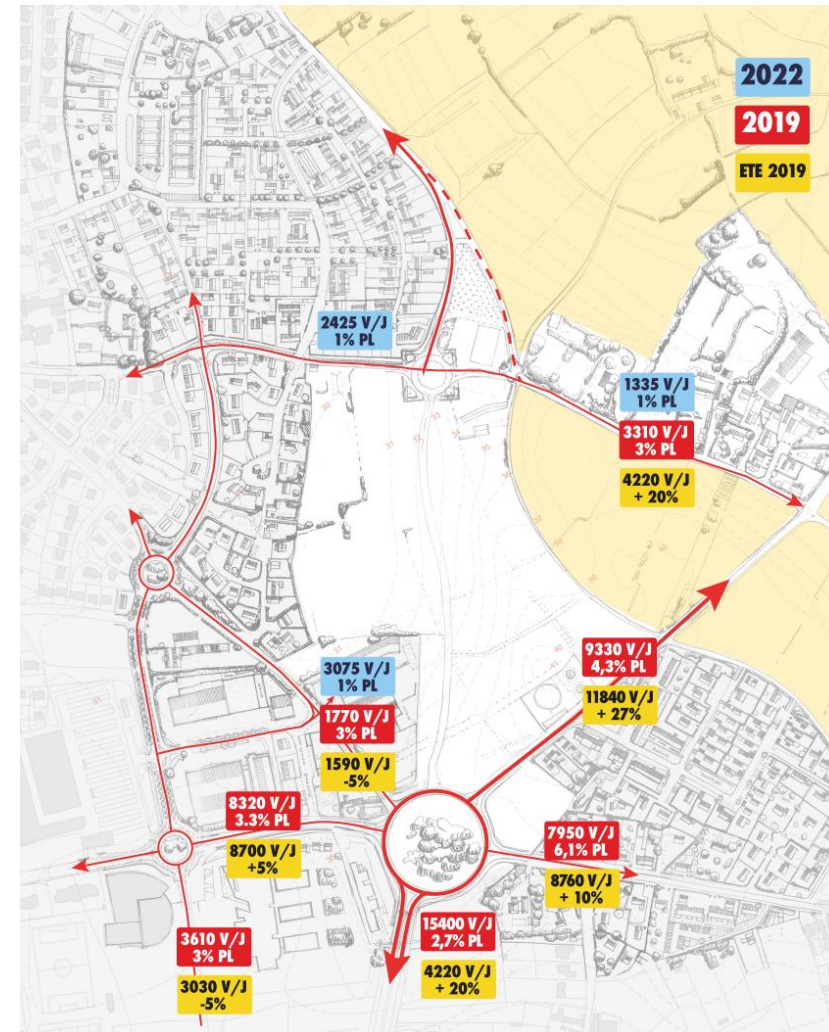
**Fluidité du trafic selon les indicateurs GOOGLE TRAFIC  
- Moyenne mardi 17h30**

## 1.1.5. Comptages circulatoires complémentaires

Une nouvelle campagne de comptages circulatoires automobile a été réalisée en octobre 2022 suite à des modifications des conditions de circulation (passage à sens unique de la rue de la Ville Besnard).

La cartographie des évolutions de circulation montrent une grande stabilité entre 2019 et 2022 des flux, avec un report des flux de la ville Besnard vers la rue du Colonel Armand.

Les fluctuations saisonnières sont très importantes, notamment sur la RD 355 et sur la rue de la Ville Besnard avant modifications reporté sur la rue du Colonel Armand.

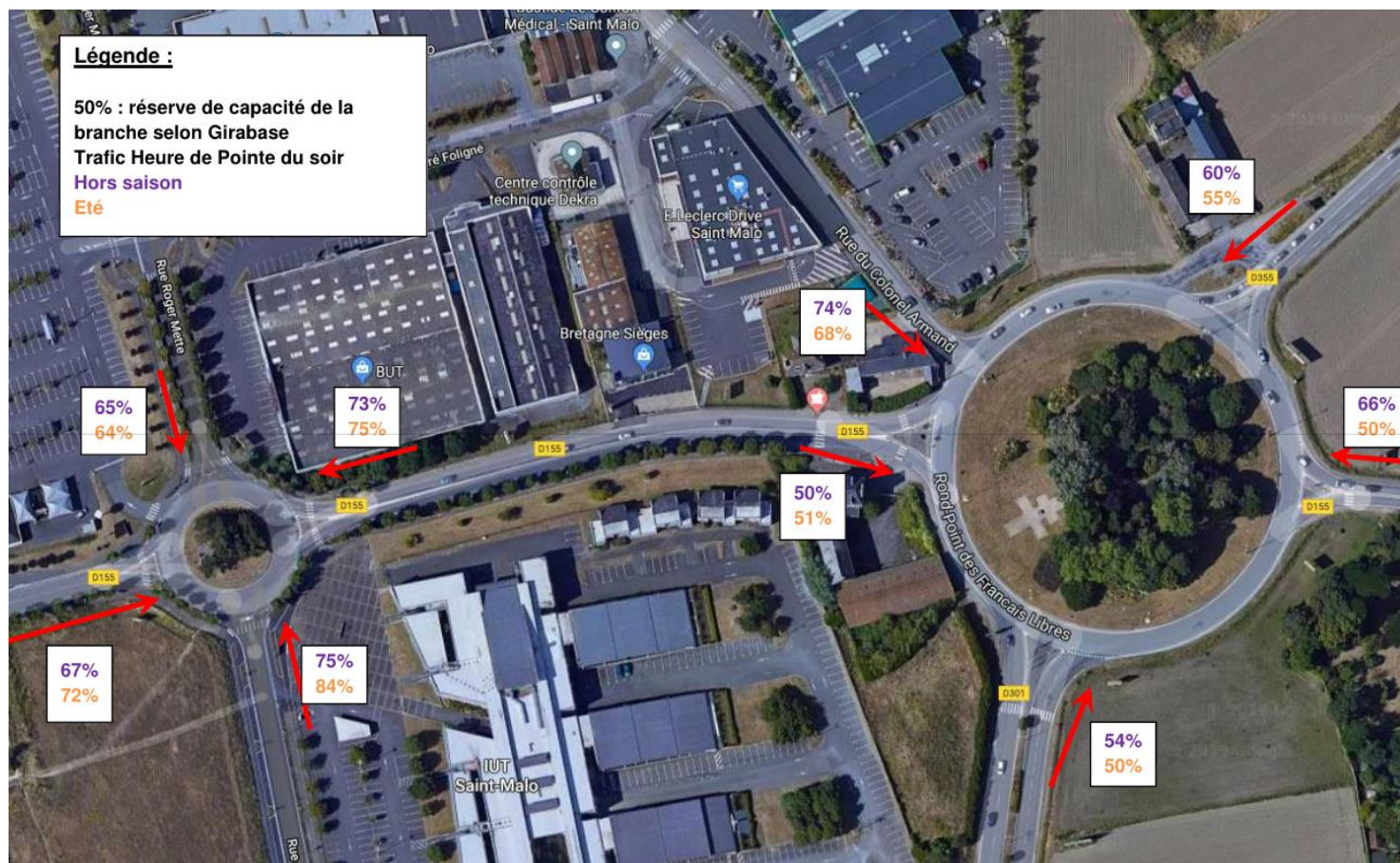




## 1.1.6. Réserves de capacité des carrefours giratoires

Les calculs de réserves de capacité des 2 carrefours giratoires ont été menés sous le logiciel Girabase.

Ils conduisent aux résultats suivants :



On peut alors observer que les réserves de capacités sont toutes supérieures à 50% et ce, pour les 2 périodes de recueil. Ces valeurs sont synonymes de bonnes réserves existantes selon les critères Girabase.



## 1.1.7. Synthèse

- La carte des Trafics Moyens Jours Ouvrés met en évidence un trafic moyen journalier variant de 1770 à 15410 véhicules/jour (double sens) en période hors saison et de 1690 à 17230 véhicules/jour (double sens) en période été.
- Le pourcentage de poids lourds est de l'ordre de 2% à 4% sur les 2 périodes de recueil
- Les variations journalières sont classiques sur le périmètre d'étude, le vendredi étant le plus chargé et le dimanche est le moins fréquenté. La zone étudiée supporte essentiellement des flux à vocation domicile-travail et à vocation commerciale.
- Les volumes relevés sont plutôt moyens voire élevés sur l'avenue du Maréchal Juin, le gabarit des voies et des carrefours peut absorber le trafic y compris aux heures de pointe.
- Le trafic estival est plus élevé de +5% à +27% sur les 3 axes principaux, il est plus faible de -5% à -16% sur les 2 voies secondaires
- En Heure de Pointe du soir, le périmètre d'étude supporte des flux pouvant dépasser les 900 véhicules/heure/sens sur l'avenue du Maréchal Juin en entrée du giratoire l'été. Ces trafics horaires sont situés dans des fourchettes plutôt moyennes en termes de volumes sur le périmètre d'étude.
- Les variations horaires relevées par les comptages automatiques mettent bien en évidence les pics horaires systématiques du matin et du soir correspondant aux mouvements domicile-travail. Le soir est plus élevé que le matin sur tous les postes de comptage, cela traduit bien la vocation commerciale du secteur. Les 2 périodes de recueil font ressortir les mêmes tendances.
- Les mouvements directionnels enquêtés le soir font état d'un total de 2465 UVP/heure (Unité de Véhicules Particuliers) entrant dans le rond-point des Français Libres en août (les flux se répartissent sur toutes les branches sans qu'un mouvement particulier soit plus prépondérant). Les valeurs représentent des volumes moyennement élevés en valeur absolue. Les autres carrefours enquêtés supportent des flux compris entre 900 et 1480 véhicules/heure.
- Les conditions d'écoulement recensées ont permis de montrer qu'aucune réelle contrainte n'a pu être observée dans le périmètre d'étude. Les calculs de réserve de capacité confirment les observations (>50% quelle que soit la branche pour les 2 périodes).
- Au final, en situation actuelle, les trafics relevés traduisent une situation plutôt moyenne en termes de volume de trafic sur les axes et carrefours situés dans l'environnement immédiat du projet. Les carrefours fonctionnent bien et des réserves de capacités sont existantes sur le réseau sur les 2 périodes étudiées.

## 2. Le stationnement



Le parking du Centre Commercial Leclerc qui compte environ 1200 places de stationnement est à scinder en deux parties : une partie extérieure non couverte et l'autre protégée des intempéries par un toit en taule et en acier. Cette dernière partie n'était pas un parking à l'origine et fut transformée par la suite.

Concernant le stationnement de cette partie « couverte », on peut constater les incohérences entre l'infrastructure et la délimitation des places de stationnement. En effet, comme l'illustre la photo ci-contre, les poteaux soutenant la structure gênent le stationnement sur certaines places. On peut noter le cheminement piéton tracé au sol, mais qui n'est pas suffisamment large pour le cheminement des caddies et des poussettes.



Sur la partie « non couverte », plus éloignée de l'entrée du Centre Commercial, on constate une structuration de stationnement plus ancienne, ou les piétons doivent emprunter la route pour accéder à l'entrée du Leclerc. Ceci pose des questions en termes de sécurité.

Il existe peu de stationnements vélos et deux-roues, mais ces derniers sont proches de l'entrée du Centre Commercial.

Le parking du Jardiland est plus complexe dans son approche, avec deux types de stationnements : en bataille et en épi. Cette mixité doit favoriser la lecture du sens circulatoire sur le parking pour les automobilistes, et permet un gain de place pour les manœuvres. Comme pour la partie « non couverte » du Leclerc, les cheminements piétons ne sont pas matérialisés et laisse les clients emprunter la route.



Le stationnement dans la rue André Foligné est longitudinal uniquement sur le côté nord, laissant le côté sud de la rue pour les entrées/sorties des autres commerces (BUT, Leclerc Drive,...).





# 3. Le réseau de Transports en commun

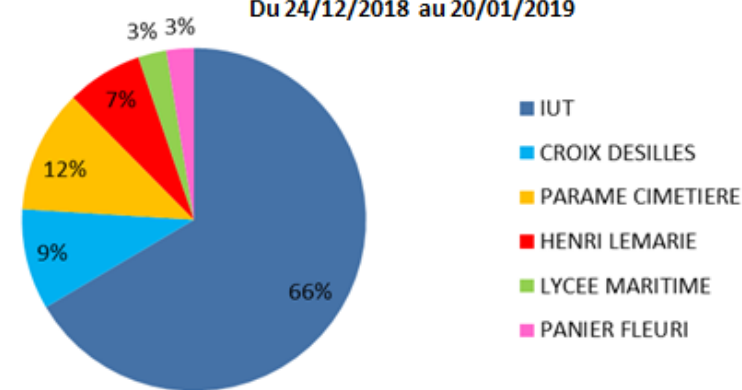


La ZAC compte 2 arrêts du réseau MAT à proximité (IUT et Croix Désilles) et 5 arrêts supplémentaires accessibles en 10 minutes à pied depuis le Centre commercial Leclerc. Les lignes qui desservent la zone permettent un accès direct à la Gare et au Centre-ville de Saint-Malo, ainsi qu'au Centre-ville de Cancale.

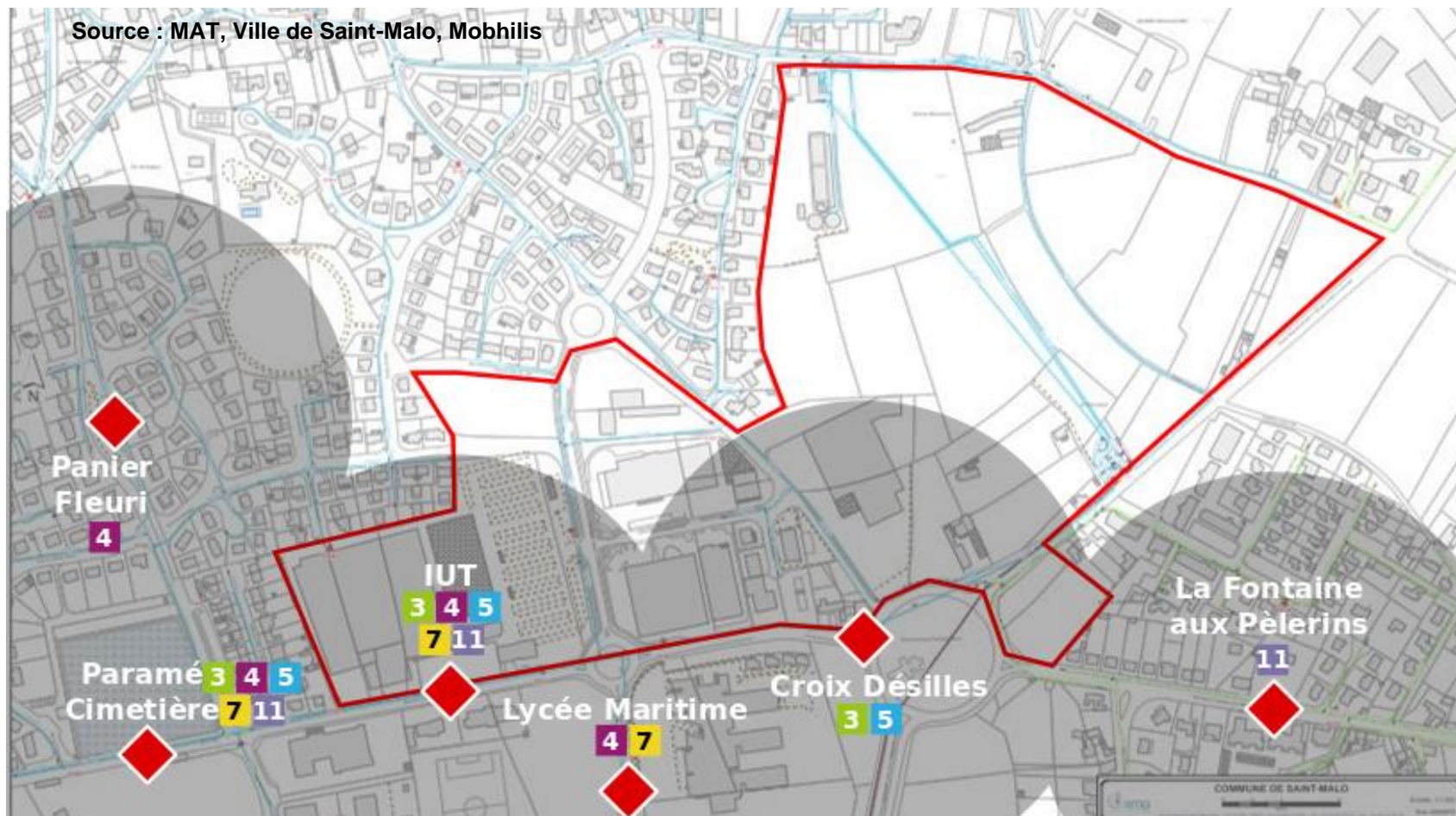
En termes de montée/descente, l'arrêt IUT est le plus important de la zone, surtout en période scolaire avec 66% d'usagers y ayant validé son trajet (montée/descente par arrêt).

**Validation billet réseau MAT**

Du 24/12/2018 au 20/01/2019



Source : MAT

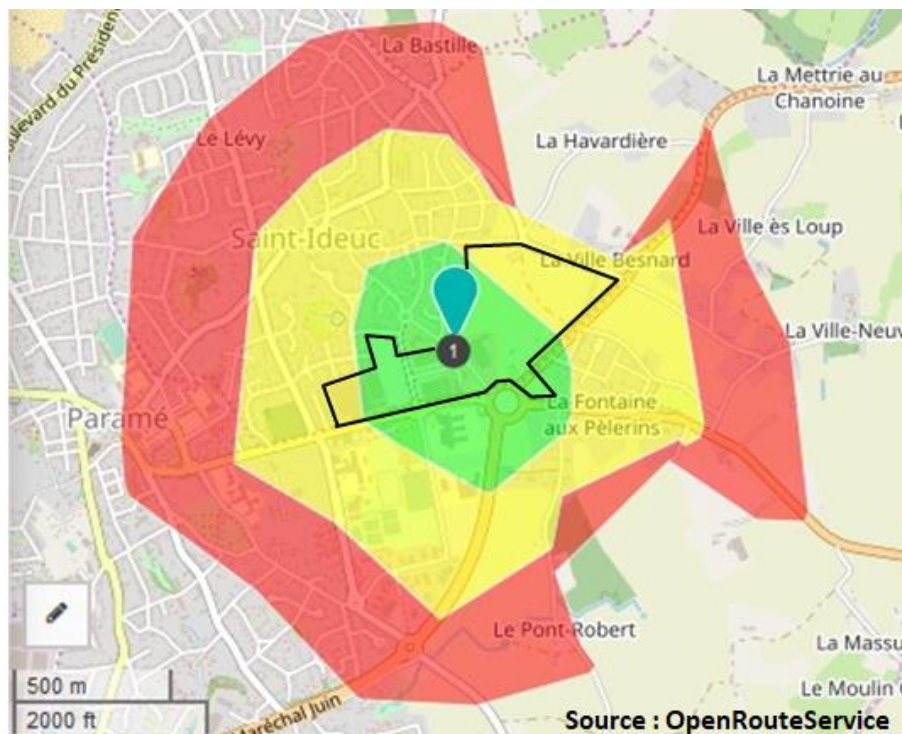


La couverture d'accès sur 200m autour des arrêts de bus est bonne dans la configuration actuelle mais est un point de vigilance concernant l'accessibilité pour la partie Nord/Nord-Est de la ZAC.

Les modifications récentes et à venir (Bonne rencontre, Campus, Cinéma, Ecole), vont apporter une évolution des déplacements que le futur réseau MAT devra prendre en compte à moyen terme.

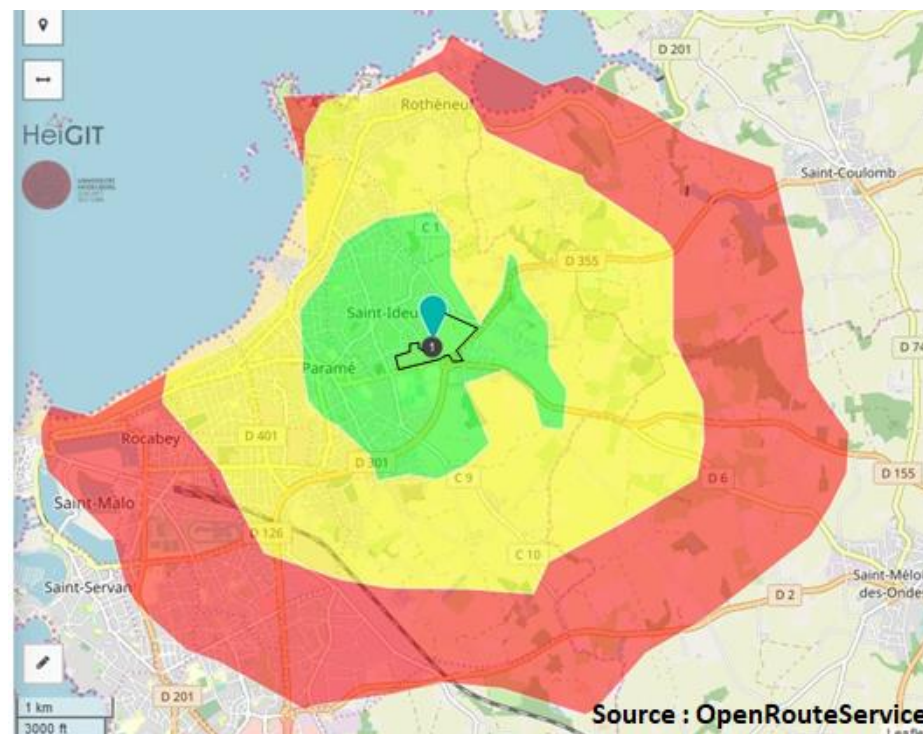


## 4. Accessibilité en modes doux



Temps de parcours –en **5-10-15min à pied** en partant de la rue du Colonel Armand.

On peut noter que l'accessibilité au centre de Paramé peut se faire pour un piéton en 15 – 20 minutes.



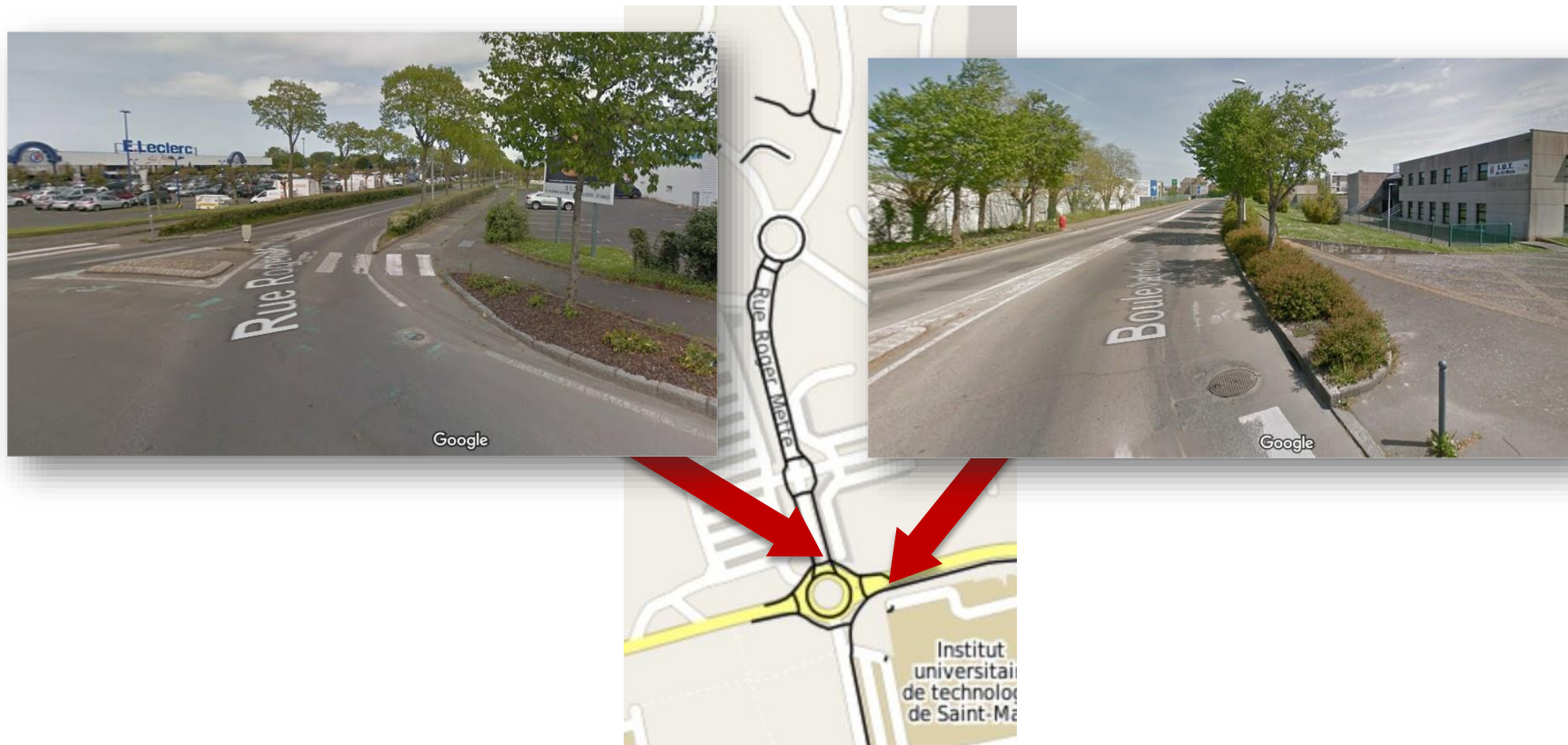
Temps de parcours –en **5-10-15min à vélo** en partant de la rue du Colonel Armand.

L'accès à la ZAC La Houssaye en vélo depuis les quartiers et communes environnantes comme St-Ideuc, Paramé et Rotheneuf se fait rapidement en 5 à 10 minutes pour un cycliste, dans la limite des infrastructures cyclables.

La mer et ses plages sont accessibles en moins de 10 min.





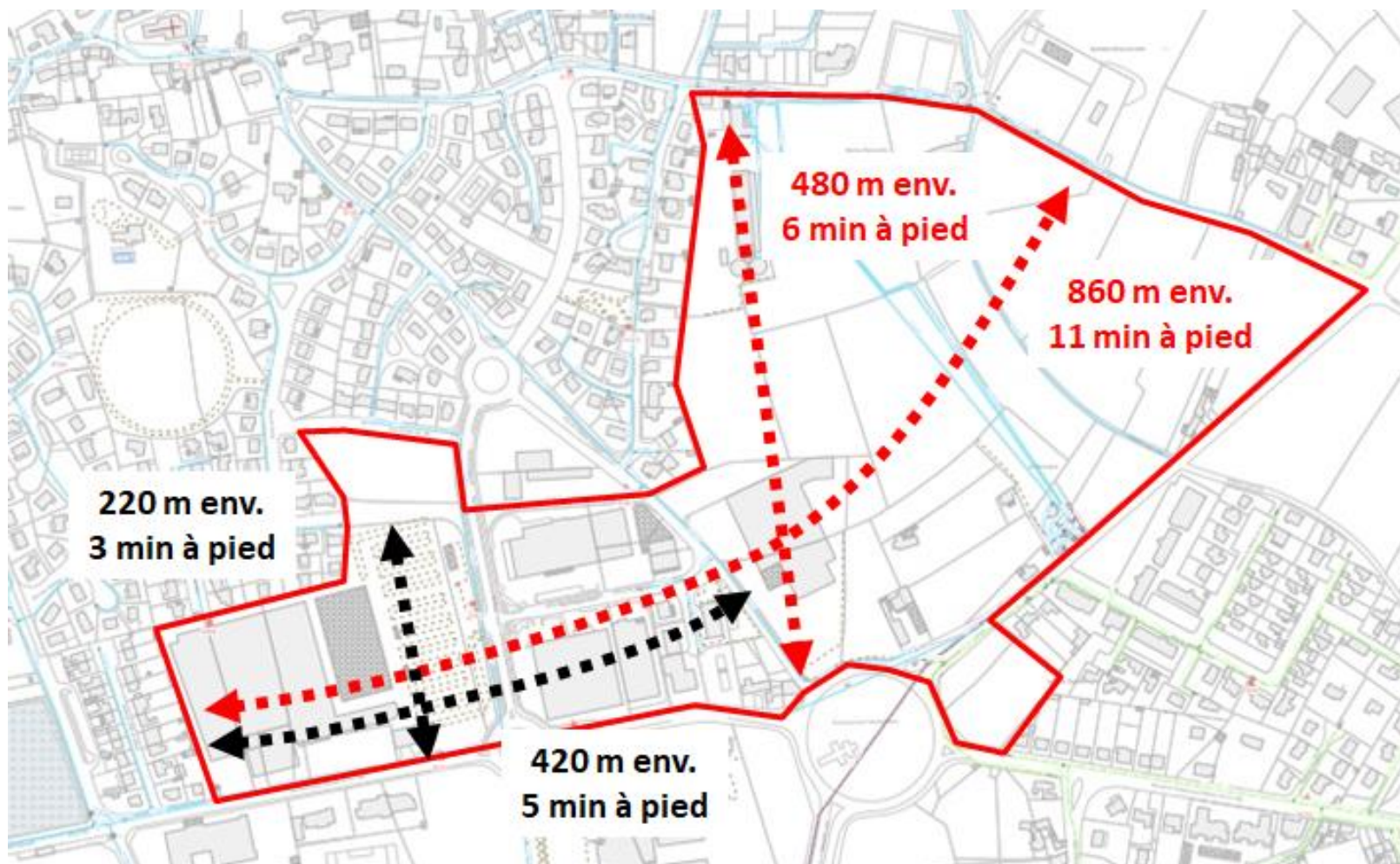


La ZAC actuelle est dans une configuration pauvre en aménagements cyclables (qualité des aménagements et de la signalétique).

Le Schéma Directeur Cyclable mentionne des voies qui n'ont pour l'instant pas tous des aménagements concrets et une réalité d'usage sans doute assez faible.

La future ZAC devra apporter de réelles propositions en termes d'aménagements et de signalétique (temps de parcours notamment du fait d'un très bon potentiel d'usage vélo).





Dans sa configuration actuelle, assez ramassée, la ZAC est très accessible à pied et minimise l'usage de la voiture entre cellules commerciales.

Dans sa configuration future, urbaine et paysagère, la ZAC restera accessible à pied d'un bout à l'autre et devrait permettre un non-usage de la voiture avec des aménagements doux efficaces et intégrés.



# 5. Implantation de la voie principale

# 5.1. Scénarios d'implantation de la voie principale

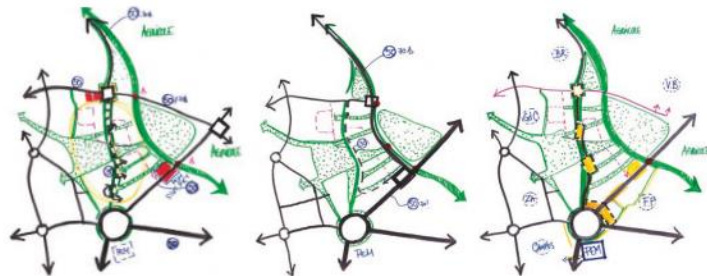
## Analyse état des lieux

### CRITÈRES à prendre en compte :

- Ambiance urbaines
- Vitesse
- Flux et Type de trafic
- Transport en commun
- Géographie - Vents
- Pollution
- Continuités écologiques
- Continuités territoriales
- Coûts - Fonctionnement

3 scénarios d'implantation des voies ont été étudiés et évalués en fonction des différents critères permettant de hiérarchiser les solutions

- Un scénario vert avec voie centrale à 30 km/h et la création d'un ^pôle d'échange multimodal pour favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile (scénario retenu en COPIL)
- Un scénario orange avec une voie périphérique via la Rue de la Ville Besnard et la création d'un quartier sans voiture ;
- Un scénario jaune avec un contournement du quartier via les chemin vicinal et un quartier sans voiture.



## SCENARIO VERT : Voie Centrale 30 km/ + PEM

### Les + :

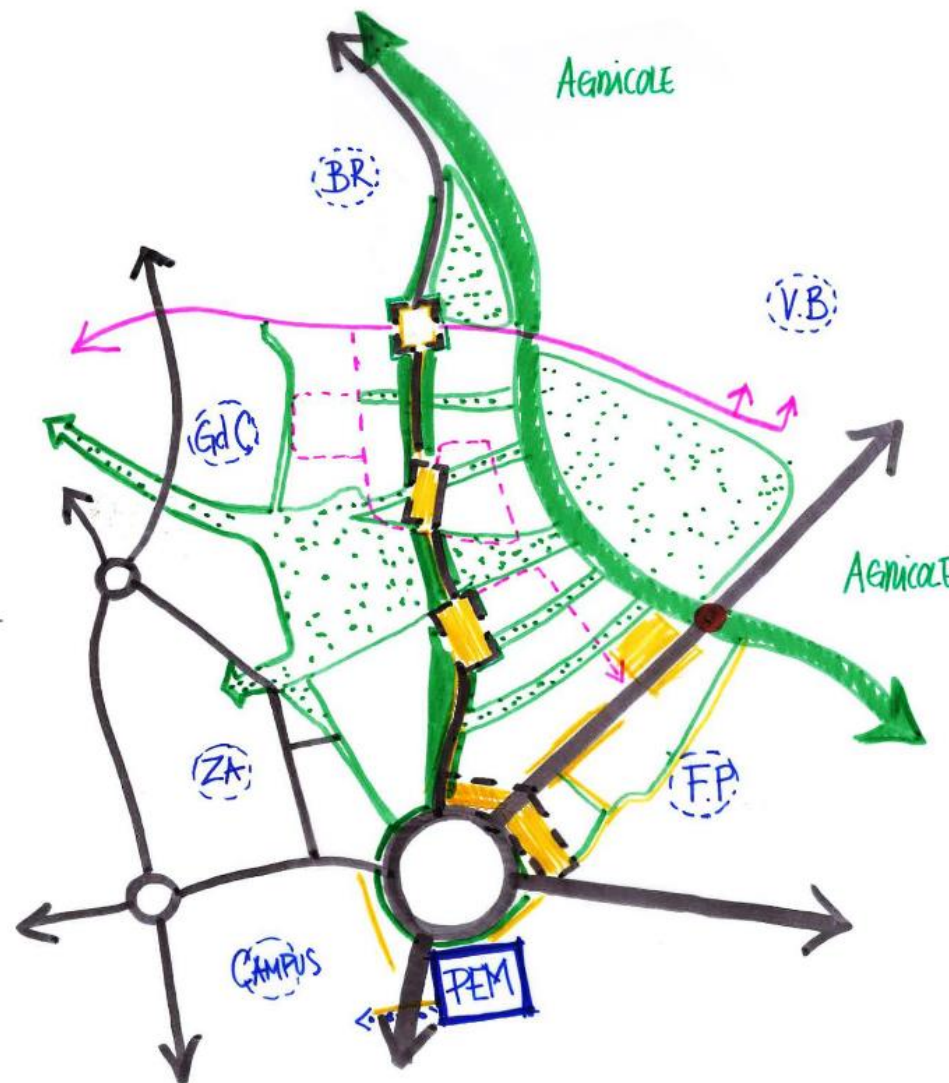
- **Ambiances urbaines et vitesse : «On est en ville»**  
/Par cette voie on fait de la ville et on sort du routier !  
/L'urbain = Limitation naturelle de la vitesse.  
/Une frange urbain qualitative car batie et paysagère et non routière.
- **Placettes successives pour traversées est ouest**
- **1 Voie centrale de qualité (30 km/h) + Venelles secondaires**  
/Bonne répartition des espaces publics et lieux conviviaux.  
/Pas de flux de transit sur les venelles.
- **TC Forte politique de transport modale : PEM**  
/PEM = opportunité de Gestion des flux touristiques.  
/Zac de la Houssaye - Maillon essentiel pour la décongestion du littoral; On laisse sa voiture en périphérie.  
/Voie bus au sein du quartier de la Houssaye (en site propre?)  
/politique TC (+ fréquence /+ navette+ vélos)

### Les vigilances

- **Craines** : ne pas couper le quartier coupé en 2 par un traitement trop routier. Si limitation à 30 km/h = l'on favorise les traversées Est ouest alors on est dans un espace de qualité. Le piéton et le vélos sont prioritaires.
- **les flux de transit et des riverains ne sont pas dissociés comme en ville. Tous les flux passent à 30km/h** et les flux de touristiques sont diminués par le PEM et l'intermodalité.  
**Mobhilis** : Validation des 30 km/h pour quels flux ?  
Quid scénarios de transits vers le littoral

// ZAC DE LA HOUSSAYE (35) // **Equipe apm & GLAZ**  
Atelier philippe madec (mandataire) / GLAZ Architectes / Aires Paysages / ECR / IAO Senn /  
Cercia / Mobhilis / Caradeux Consultants / Forgeoux

6





## SCENARIO VERT : Voie Centrale 30 km/ + PEM

### Les + :

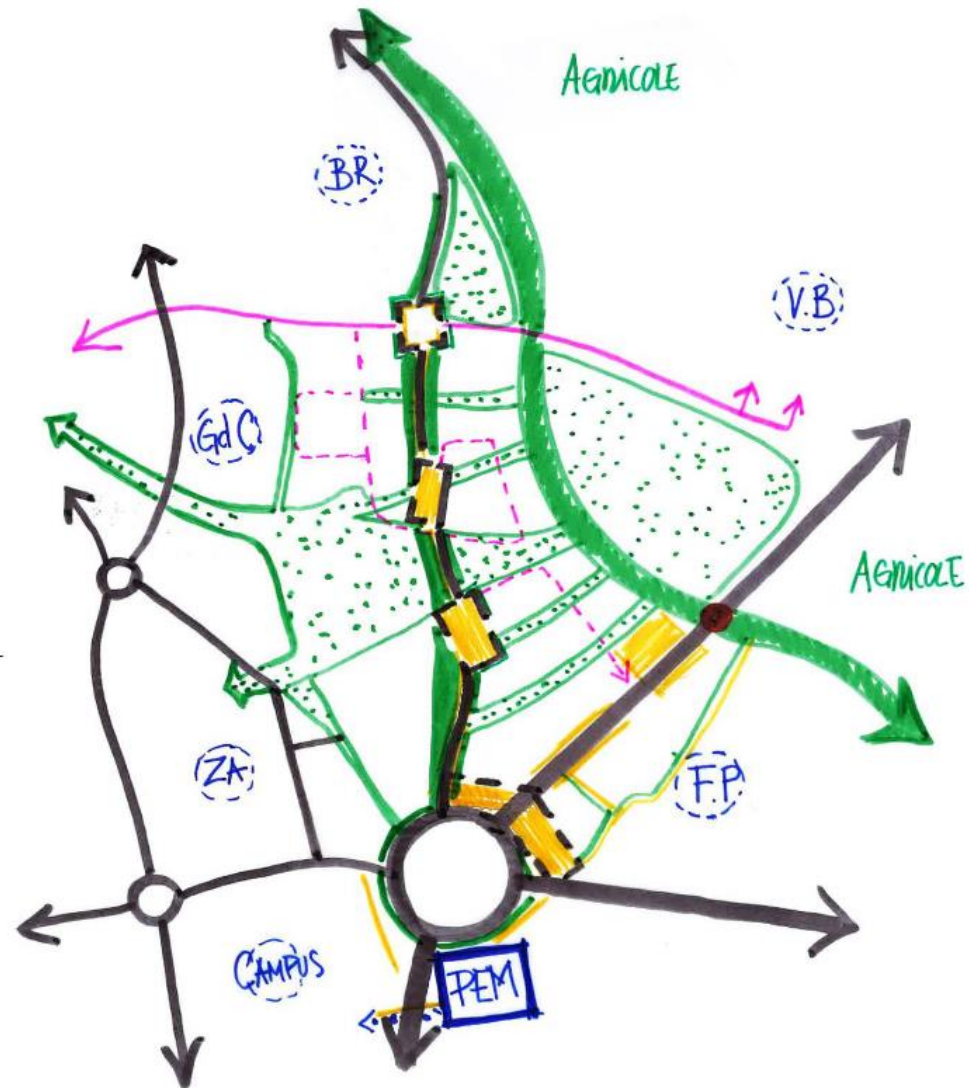
- **Continuités inter-quartiers assurées vers**  
Ville Besnard - Fontaine aux Pèlerins - Campus - B.R
- **Continuité écologiques**  
/ Scénario le plus quadrillé en terme de continuité écologiques et de modes doux  
-/sur la Voie verte du chemin vicinal = 1 seule rupture s/ RD  
/ Pas de voirie lourde sur le veine granitique  
/ EP = Gestion intégrée sur la voie centrale  
/ EP = Venelles parallèles à la pente -gestion favorisée
- **Fonctionnalité & Coûts**  
/Entrée des îlots en point bas pour une faisabilité parking assurée  
/Moins de linéaire de voirie lourde  
/Moins de négociation avec le CD35 sur la RD.
- **Pollution - Bruit - Vents**  
+ de façades logements sur jardin que sur voirie

### Les - :

- **Bonne Rencontre : Craintes des riverains de la quantité des flux flux sur la rue la Vierge de Grâce**
- **Oblige franchissement de la de la RD pour modes doux**
- **Attention à la saturation de la voie centrale.**

// ZAC DE LA HOUSSAYE (35) // **Equipe apm & GLAZ**  
Atelier philippe madec (mandataire) / GLAZ Architectes / Aires Paysages / ECR / IAO Senn /  
Cercia / Mobihilis / Caradeux Consultants / Forgeoux

7



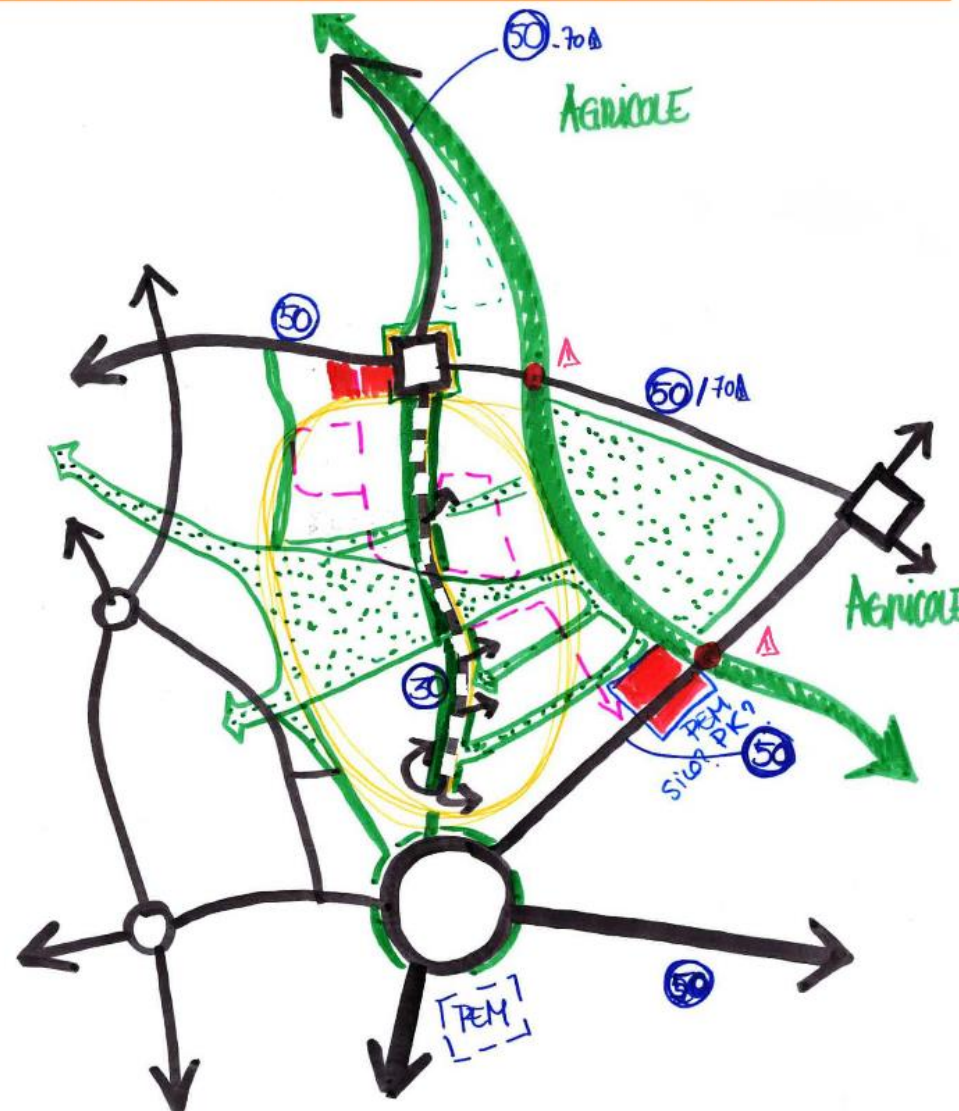
## SCENARIO ORANGE : Voie Périphérique via V. Besnard & RD + Quartier «sans voiture»

### Les + :

- **Ambiances urbaines et vitesse**  
/Voie périphérique = Dissociation flux de transit et Habitants  
  
/Pour la voie de transit on reste sur les voies existantes (à réaménager) = Fluidité vers le littoral  
  
/réalisation d'un Rond point Ville Besnard - Le Gué > Secteur accidentogène résolu.

### Les - :

- **Entrée de ville + routière**
- **1 Voie périphérique favorise la vitesse**  
Vitesse toujours supérieure malgré une limitation
- **Bruits et flux intenses devant la ville Besnard**  
Voie élargie et aménagée  
Délestage routier
- **Congestion voiture vers le littoral**
- **Aménagement Routier** : Entrée de ville par Rond Point  
Rond Point = Phénomène d'accélération



// ZAC DE LA HOUSSAYE (35) // **Equipe apm & GLAZ**  
Atelier philippe madec (mandataire) / GLAZ Architectes / Aires Paysages / ECR / IAO Senn /  
Cercia / Mobilis / Caradeux Consultants / Forgeux

8



## SCENARIO ORANGE : Voie Périphérique via V. Besnard & RD + Quartier «sans voiture»

### Les + :

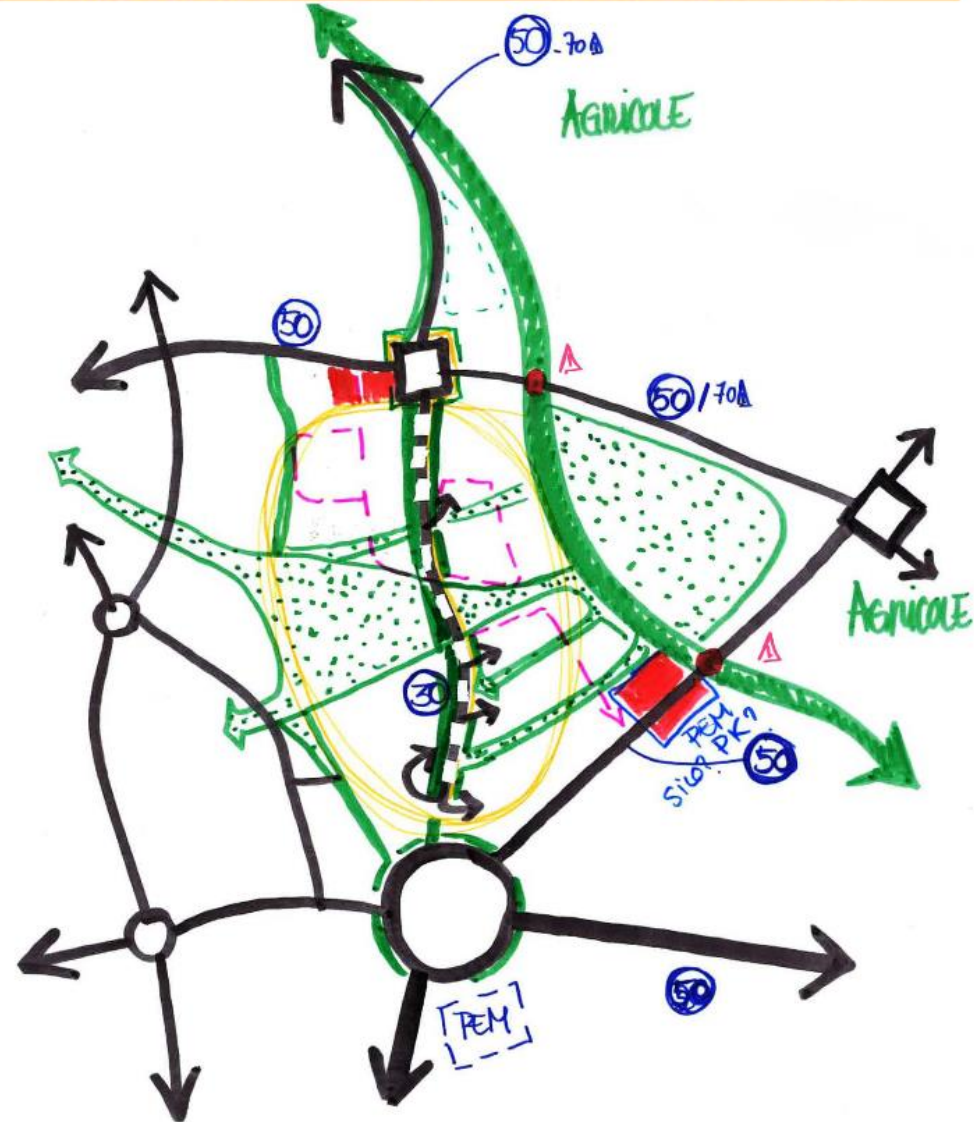
- **Axe Nord-Sud pour modes doux et dessertes interne au quartier**
- **PEM : 2 Possibilité de localisation**  
Un bâtiment silo en entrée de site si quartier sans voiture
- **Continuité écologiques / Inter-quartiers**  
Voies périphériques éloignées de la Zone Humide
- **Fonctionnel / Coût**  
/«Sans voiture» : Parking entrée de quartier  
/mais des Venelles sont aussi nécessaires pour dessertes courses et SSI.  
/Entrée du quartier par le Nord - pas de connexion au RP

### Les - :

- **Voie cycle sur chemin vicinal - 2 interruptions à gérer**  
/Voirie lourde à gérer - Forte circulation
- **Favorise la circulation des véhicules vers le littoral**
- **Pas de Transport en commun en cœur de quartier**
- **Moins de continuités territoriales**  
Ville Besnard isolée
- **Plus de linéaire de voirie à aménager**
- **Travaux routiers en site très occupé (RD) , tous les flux renvoyés par RD**

// ZAC DE LA HOUSSAYE (35) // **Equipe apm & GLAZ**  
Atelier philippe madec (mandataire) / GLAZ Architectes / Aires Paysages / ECR / IAO Senn /  
Cercia / Mobhills / Caradeux Consultants / Forgeoux.

9





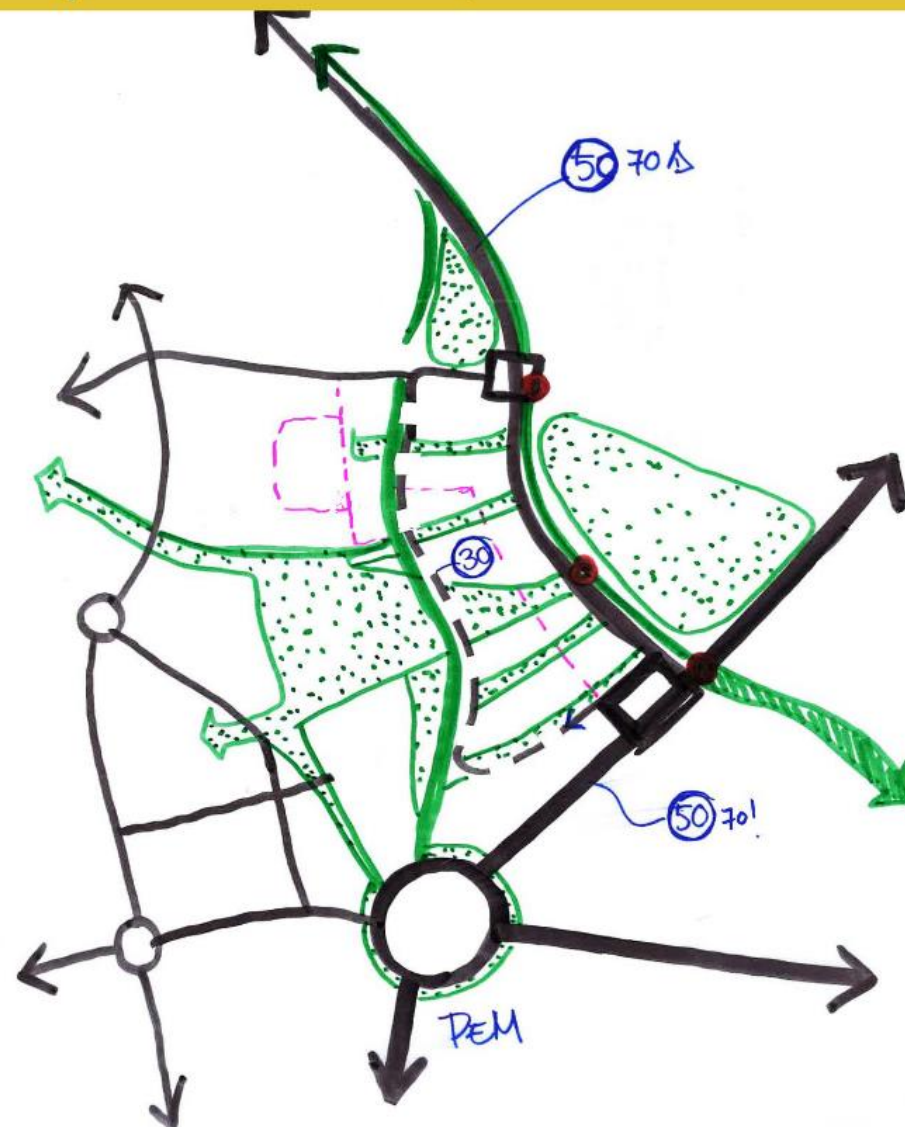
## SCENARIO JAUNE : Voie Périphérique via chemin vicinal + Quartier «sans voiture»

### Les + :

- 2 Ronds gèrent les flux vers Rothéneuf (vers RD et antennes)
- 1 Voie centrale - Cycle en cœur de quartier
- Suppression voie le long de Bonne rencontre

### Les - :

- Création d'une voirie lourde sur un tracé historique, paysager et champêtre
- Tous les flux renvoyés vers la RD  
Tous les bruits et flux sont en points hauts du site  
Fontaine au Pèlerins : Hors ville - isolée
- Attention géographie et Faisabilité logements  
Entrée en point haut du site problématique pour les parkings
- Voie périphérique = Vitesse + Bruit  
Vitesse toujours supérieure à la limitation
- La voie interne secondaire peut devenir une voie de délestage - Risque de shunte des flux touristique
- Voies cycles chemin vicinal - 2/3 interruptions  
Voirie lourde à gérer - Forte circulation



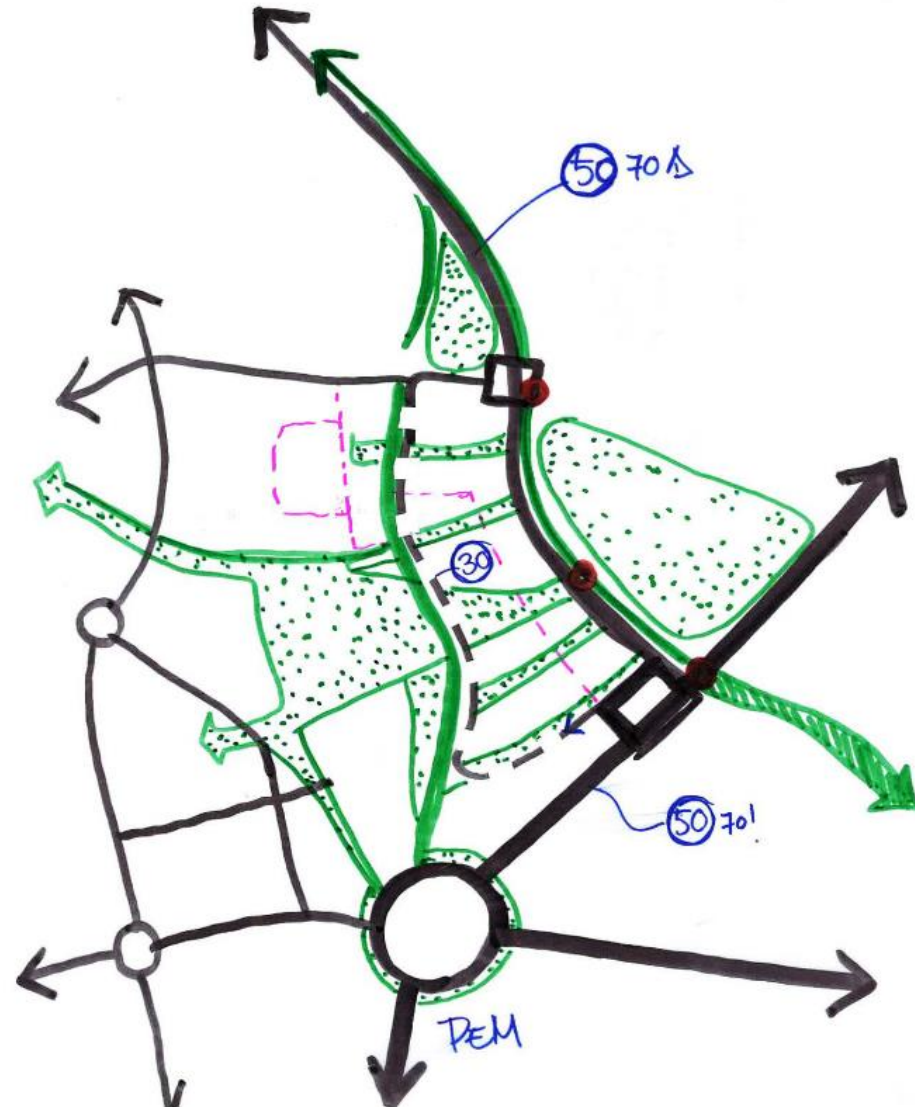
## SCENARIO JAUNE : Voie Périphérique via chemin vicinal + Quartier «sans voiture»

### Les + :

- Séparation des flux de transits et modes doux
- Ville Besnard préservée

### Les - :

- Sillons permacoles non reliés au terrain agricole. La voie périphérique fait barrière
- La zone humide et l'espace agricole débouche sur une voie grand trafic
- Fonctionnel / Coût :
  - Double investissement  
Deux voies au lieu d'une
  - Rond point du PUP déplacé  
Attention surface réduite (réservoirs)
  - Réseaux existants sous le chemin vicinal  
A reprendre si voirie lourde
- Transport en commun : PEM moins usité car l'on favorise la circulation des véhicules vers le littoral







# 5.2. Un Pôle d'échange multimodal en lien avec la ZAC

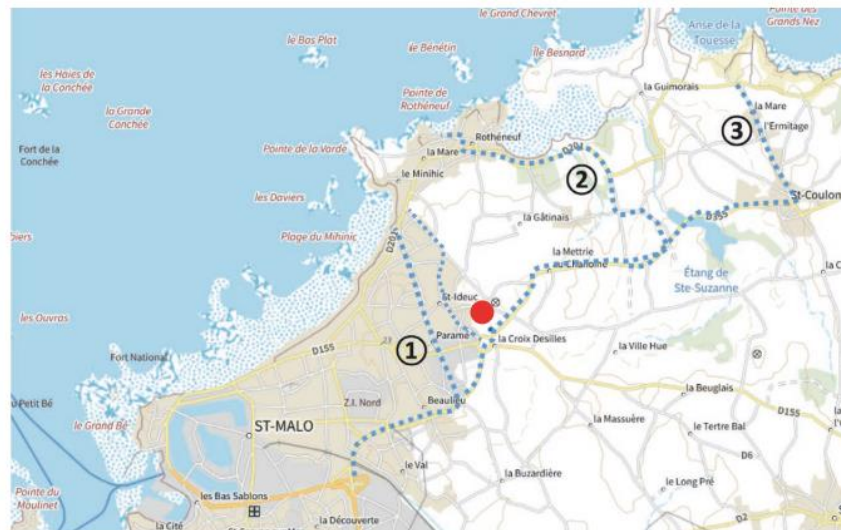
## PEM : Pôle d'Échange Multimodal

### / Le pôle multimodal et aire de covoiturage

**Le PEM de la Houssaye : une opportunité d'entrée de ville et de lien entre les territoires**

*(accès aux transports modaux pour les populations urbaines et rurales )*

- Auto partage
- Transports modaux (VAE)
- TC + Navette gratuite + Livraisons
- > 1 grand équipement de quartier



// ZAC DE LA HOUSSAYE (35) // **Equipe apm & GLAZ**  
Atelier philippe madec (mandataire) / GLAZ Architectes / Aires Paysages / ECR / IAO Senn /  
Cercia / Mobihilis / Caradeux Consultants / Forgeux

52



# 6. Fondamentaux sur la mobilité

# FONDAMENTAUX

## #6 AXE NORD-SUD

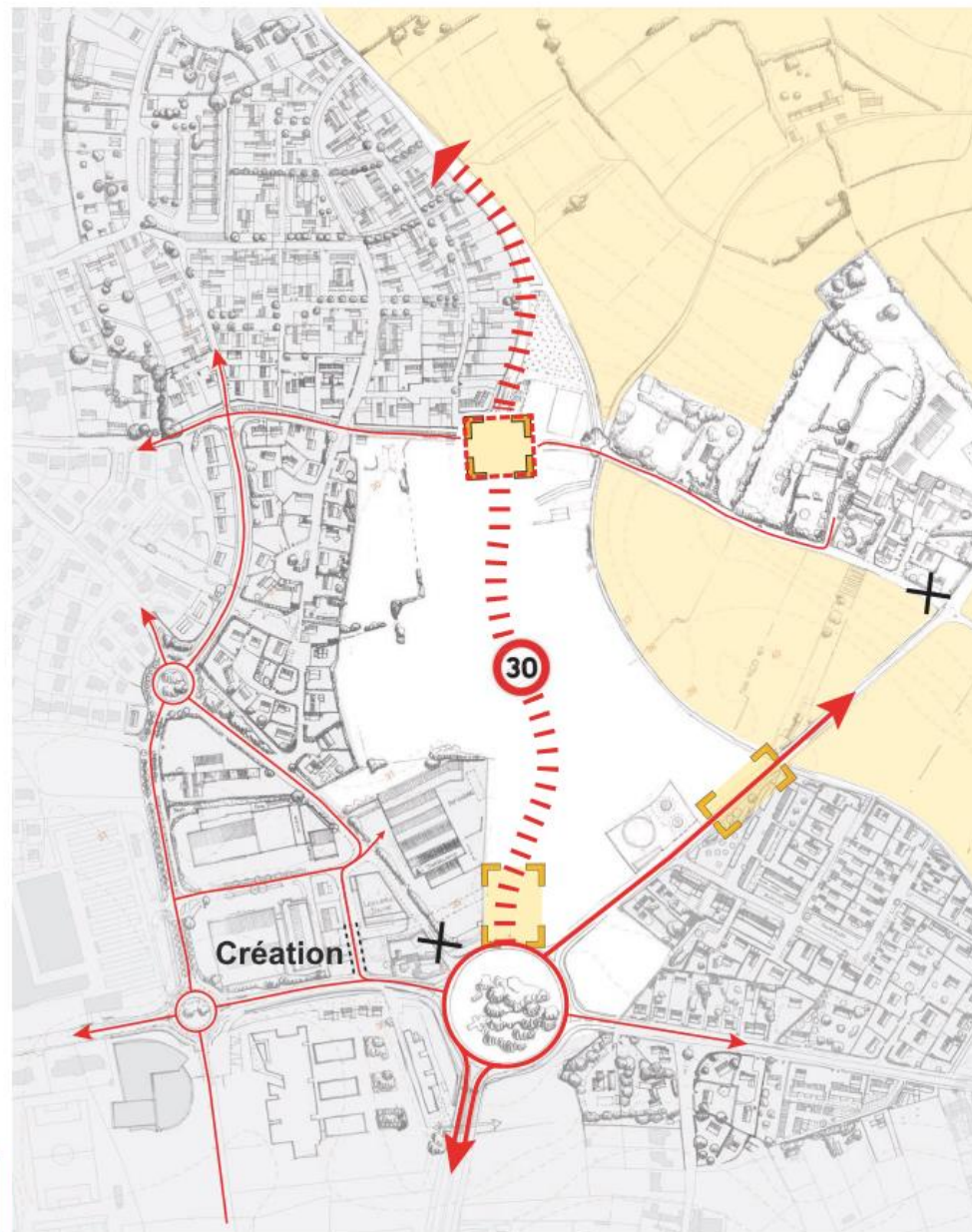
Axe Nord-Sud

PUP - Rond point carré

Seuils d'entrée de ville

Quelles nature de voies ?

Axe de desserte / Axe de quartier



// ZAC DE LA HOUSSAYE (35) // *Equipe apm & GLAZ*  
Atelier philippe madec (mandataire) / GLAZ Architectes / Aires Paysages / ECR / IAO Senn /  
Cercia / Mobhilis / Caradeux Consultants / Forgeoux

# FONDAMENTAUX

## #7 TRAME PAYSAGÈRE SUPPORT DES MODES DOUX

### Cycles et piétons

- **Les coutures des corridors paysagers :**

Les chemins de lisière et vergers

- **Les coutures du contexte paysager proche (Les haies, espaces publics, et aménagements paysagers existants) :**

Le mail, les transversalités

- **Les nouveaux seuils de la ville :**

Les places, rond-point et aménagements paysagers d'entrée de ville, de quartier







Mobhilis © 2019

22, Avenue de la Gare  
35600 REDON  
Tel : 02 99 726 705  
[www.mobhilis.fr](http://www.mobhilis.fr)  
[contact@mobhilis.fr](mailto:contact@mobhilis.fr)