



EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL SYNDICAL

Envoyé en préfecture le 02/10/2024
Reçu en préfecture le 02/10/2024
Publié le 08/10/2024
ID : 035-253514715-20240917-DELIB_2024_22-DE

Arrondissement
Rennes

Date de convocation : 11 septembre 2024

Le dix-sept septembre deux mille vingt-quatre, à dix-huit heures, le Syndicat mixte du Pays de Brocéliande s'est réuni en séance ordinaire dans la salle La Consortée au Manoir de la Ville Cotterel à Montauban-de-Bretagne, sous la Présidence de Bernard Piedvache, après avoir été convoqué, conformément à l'article L2121-10 du code général des collectivités territoriales.

Étaient présents :

CC Saint-Méen Montauban : Jean-François Bohanne, Etienne Bonnin, Philippe Chevrel, Patrick Herviou, Serge Jalu, Carine Peila-Binet, Bernard Piedvache,
Montfort communauté : Chrystèle Bertrand, Fabienne Bondon, Fabrice Dalino, Pierre Guillouet, Régine Lefeuvre, Christophe Martins, Joseph Thébault,
Brocéliande communauté : Sophie Bléjean, Laëtitia Citeau, Bernard Ethoré,

Étaient excusés :

CC Saint-Méen Montauban : Patrick Chénais,
Montfort communauté : Loïc Boisgerault,
Brocéliande communauté : Murielle Douté-Bouton, Michel Duault, Fabienne Savatier

Était absente :

Brocéliande communauté : Isabelle Goven,

Était représentée :

Murielle Douté-Bouton par Bernard Piedvache,

PERSONNES ASSOCIÉES AVEC VOIX CONSULTATIVE

Étaient présents :

Conseil départemental : Charlotte Faillé,
Conseil de développement : Christèle Fournier, Pierre Jolivet,
Initiative Brocéliande : Loïc Berthelot,

Étaient excusés :

Conseil départemental : Anne-Françoise Courteille,
Conseil régional : Claudia Rouaux,
Chambre de Commerce et d'Industrie : Christelle Callarec,
Chambre de Métiers et de l'Artisanat : Philippe Loison,

Était absent :

Chambre d'Agriculture : Frédéric Chevalier,

Nombre de présents votants : 17 - Secrétaire de séance : Joseph Thébault

Délibération n° 2024-22
ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT-MEEN
MONTAUBAN : AVIS PERSONNE PUBLIQUE ASSOCIÉE

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ 2025-2035 DE LA CCSMM
PROCÉDURE D'ÉLABORATION ARRÊTÉE LE 26 JUILLET 2024

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT DU PAYS DE BROCÉLIANDE

1. Rappel des orientations inscrites dans le SCoT du Pays de Brocéliande en matière de mobilité

Le SCoT en vigueur intègre deux dispositions principales traitant de la mobilité dans son DOO :

ORIENTATION 13 : ARTICULER DEPLACEMENTS ET DEVELOPPEMENT URBAIN

Cette orientation associe plusieurs notions abordées au travers de 4 objectifs :

- Réduire les distances parcourues en articulant davantage urbanisme et déplacements et en repensant l'espace de proximité : les documents d'urbanisme devront permettre l'aménagement de liaisons douces desservant les opérations nouvelles, le développement des modes de transports alternatifs à la voiture dans les nouvelles opérations, mais également l'amélioration et l'optimisation des espaces de stationnements autour des pôles d'échanges.
- Favoriser la mixité fonctionnelle des centres bourgs et centres villes.
- Réunir les conditions propices aux déplacements doux : développer des espaces publics de qualité, sécurisés et adaptés aux mobilités douces, favoriser la desserte et l'accessibilité des équipements publics par des modes doux, faciliter le stationnement des vélos à proximité des polarités urbaines.
- Proposer des objectifs de densité cohérents avec les objectifs cités précédemment, notamment à proximité du réseau de transport collectif de bus.

ORIENTATION 14 : FAIRE DES MODES ALTERNATIFS DES MODES DE DEPLACEMENTS INCONTOURNABLES EN PARTICULIER POUR LES TRAJETS DOMICILE/TRAVAIL

Cette orientation se décline selon 5 objectifs :

- Conforter les axes de transport en commun en cohérence avec l'armature du territoire et en coopération avec les acteurs institutionnels compétents notamment la Région Bretagne : développer des modes alternatifs à la voiture (transport à la demande, covoiturage, pistes cyclables, navettes de rabattement, etc.).
- Investir sur les pôles d'équilibre principaux et leur rôle dans l'intermodalité : les liens entre urbanisation et dessertes en transports en commun devront être recherchés, notamment en s'appuyant sur les pôles d'équilibre principaux.
- Accompagner les initiatives privées ou publiques en matière de développement des modes alternatifs aux déplacements carbonés notamment la voiture individuelle.
- Communiquer sur les atouts du numérique comme une alternative aux déplacements physiques.
- Intégrer dans la réflexion les projets structurants de transport : affirmer le principe de maintien et d'optimisation du réseau routier existant.

Dans le cadre de procédure de révision en cours, le futur SCoT aborde seulement la phase du DOO et donc l'actualisation des orientations précédemment présentées. Néanmoins, l'analyse de son Projet d'Aménagement Stratégique débattu en avril 2024 apporte quelques indications sur les attentes du SCoT en matière de mobilité sur le territoire.

Le PAS est composé de 3 piliers dont le premier traite plus spécifiquement des mobilités, il est intitulé : « Organiser le territoire en favorisant les COURTES DISTANCES et valorisant la connexion aux réseaux métropolitains ».

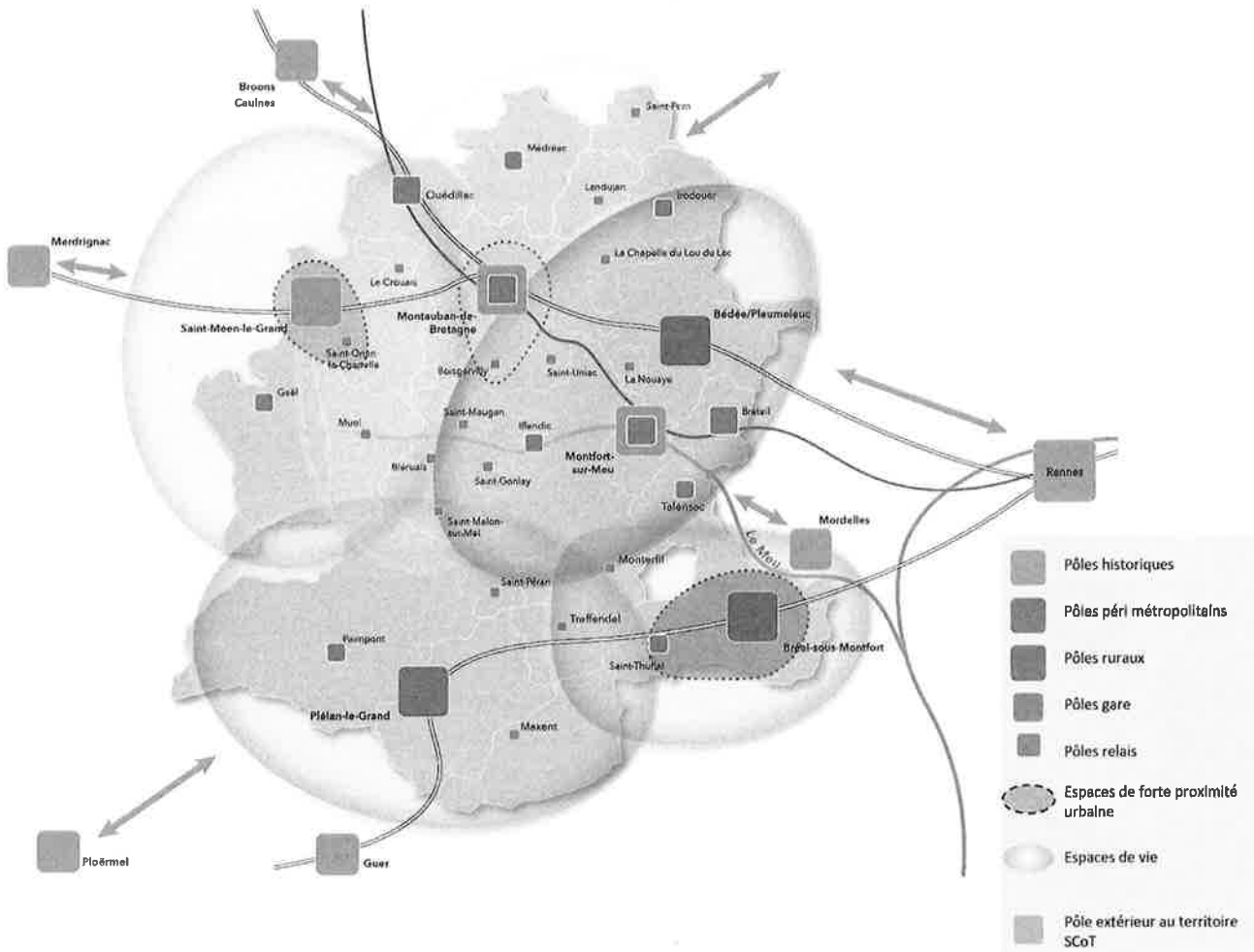
Le SCoT cherche donc à établir un modèle de développement qui associe les deux échelles de déplacement : la proximité d'une part et l'accès à la métropole d'autre part.

L'échelon de la proximité est pris en compte par la volonté de consolider l'accès aux services et équipements à l'échelle des espaces de vie et des pôles (connectés). 3 orientations déclinent cet objectif :

- Renforcer l'offre de services à l'échelle d'espaces de vie de proximité,
- Poursuivre le développement prioritaire des pôles,
- Développer des gares et hubs routiers et assurer leur accessibilité et insertion dans le fonctionnement du territoire.

Cette stratégie de développement se traduit dans l'armature territoriale présentée ci-dessous. Cette structuration de l'espace sera appelée à être précisée lors de la formalisation du DOO, mais elle permet d'ores et déjà d'exprimer plus d'intentions dans le domaine des déplacements :

- Renforcement des deux pôles urbains principaux de la CCSMM, avec la définition d'espaces de vie pouvant se superposer et agrégeant les communes voisines,
- Identification de 3 pôles urbains secondaires servant de relais sur le territoire : Irodouër, Médréac et Gaël,
- Mise en évidence des communes dotées de gares SNCF.



2. Présentation synthétique des orientations inscrites dans le PMS et analyse de leur compatibilité avec le SCoT

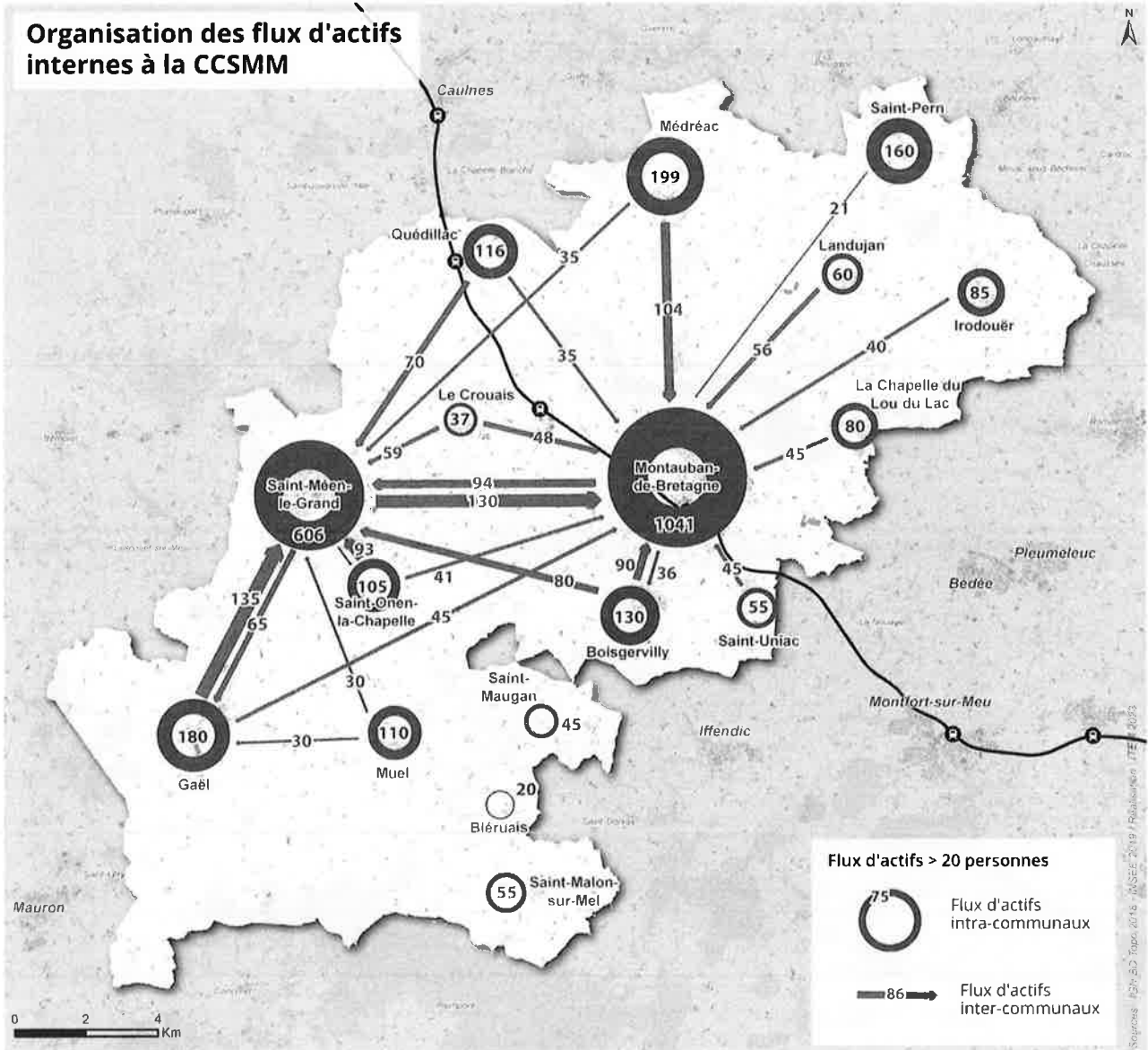
Pour rappel, prise de compétence par la CCSMM dans le domaine des mobilités le 01 juillet 2021.

Triples enjeux attribués au PMS :

- Une baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre, une réduction des consommations énergétiques et plus globalement une réduction de l'empreinte écologique et environnementale des mobilités ;
- L'amélioration de l'accès aux services, équipements et polarités du territoire ;
- L'amélioration des conditions de mobilités des habitants, et en particulier des actifs, des scolaires et des plus contraints, dans un contexte où les mobilités sont de plus en plus coûteuses, et où elles deviennent un intrant social.

2.1 Synthèse du diagnostic

Polarisation des flux d'actifs par Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand, Part importante des déplacements inférieure à 10 km.



Pas de problème notable pour circuler sur le territoire, stationnement facile et organisé au sein des polarités principales.

→ Conditions n'incitant pas au report modal.

Transport collectif peu utilisé sauf pour accéder à Rennes Métropole et qui devrait se développer au regard d'enjeux économiques et environnementaux. Offre jugée négativement (inadéquation des horaires et des trajets).

Desserte TER : l'organisation du cadencement est plutôt lisible et attractive, mais la ligne est essentiellement favorable aux actifs qui travaillent à Rennes.

53 % de la population de la CCSMM est située à moins de 10 min en voiture d'une gare/halte.

Connexions aux modes doux perfectible entre Montauban et les communes voisines, sur La Brohinière et sur Quédillac.

Desserte Breizhgo : efficace pour se rendre sur les aires urbaines voisines (Rennes et Dinan), moins pour les déplacements internes au territoire (notamment entre Saint-Méen et Montauban) ou vers les pôles secondaires voisins.

TAD : vers des publics spécifiques (personnes âgées (79%) ou bien en recherche d'emploi (71%)). Coût moyen de 80 € la course.

Déplacements vélo : 10 km d'aménagements cyclables complétés par 20 km de zones pacifiées (surtout au sein des principales polarités urbaines du territoire, mais pas entre communes).

Covoiturage : 4 aires dont l'aire structurante de Montauban représentant 192 places. Fréquentation freinée par des contraintes d'horaire, de manque de souplesse. Offre Ouestgo : importante vers les aires urbaines voisines (concurrence avec TC), pas vers les pôles secondaires.

Plateforme Eurêka Emplois Services : dispositif de mobilité solidaire peu connu.

Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique : 3 bornes de recharge accélérée sur les deux pôles et Irodouër + 3 bornes privées sur même secteur. Nécessité de développer cette offre d'équipements. Schéma Directeur Départemental prévoit 66 bornes d'ici 2030.

Rappel des conditions de mobilité sur la CCSMM identifiées dans le cadre du diagnostic	
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Une organisation territoriale faisant apparaître 2 polarités (Saint-Méen et Montauban) proposant des services du quotidien rayonnant sur l'ensemble du territoire. ▶ Un territoire accessible et attractif grâce à la N12, la N164 Centre Bretagne connectant Saint-Méen et Montauban-de-Bretagne, et la voie ferrée Rennes <-> Saint-Brieuc. ▶ Un réseau routier clairement hiérarchisé et un niveau de trafic globalement modéré. ▶ Une offre de stationnement réglementé dans le centre des polarités, favorisant la rotation des véhicules dans les secteurs à enjeux. ▶ Une offre TC ferroviaire et routière organisée pour rejoindre Rennes où la demande est importante. 3 gares / haltes ferroviaires avec une offre importante sur la gare de Montauban (et une gare dont la fréquentation progresse) ▶ Une offre de transport disponible dans toutes les communes du territoire grâce au TAD communautaire. ▶ L'amorce d'un réseau d'aires de covoiturage avec 4 aires. ▶ La constitution d'un réseau de bornes de recharge. ▶ Eurêka Emplois Services : une plateforme proposant des services de mobilité solidaire à Montfort-sur-Meu, accessible aux habitants de la Communauté de Communes de Saint-Méen Montauban ▶ Des cheminements piétons plutôt favorables dans les communes, en lien avec la requalification récente des centres-bourgs et du développement des zones pacifiées. ▶ Un relief relativement plat favorable au développement de la pratique des modes actifs ▶ La présence de véloroutes et quelques aménagements cyclables ponctuels ▶ Des services de mobilité déjà présents : le TAD et la location de VAE 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Une mobilité encore très orientée sur l'automobile et des parts modales vélos et TC très faibles. ▶ Des pratiques et besoins de mobilité en lien avec des pôles extérieurs (Bédée, Montfort, Illeudic...) pour lesquels l'offre régulière de TC n'apporte pas une véritable réponse ▶ Une offre Breizhgo qui ne répond pas aux besoins de déplacements locaux à l'échelle de la CCSMM : entre Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne une offre discontinuée, trop centrée sur la pointe et mal répartie en journée. ▶ Quelques aménagements cyclables dans les polarités mais absence d'un maillage global permettant de relier les communes entre elles. ▶ Une intermodalité en cours de prise en compte mais qui reste globalement perfectible aussi bien en termes de rabattement cycle que de connexion entre les lignes de TC. ▶ Une accessibilité et une visibilité des arrêts à parfaire et un manque de cohérence dans l'organisation des arrêts dans les polarités. ▶ Un réseau d'aires de covoiturage et une pratique encore insuffisante : certains points de convergence sont encore dépourvus d'espaces d'accueil des covoitureurs. ▶ Une faible valorisation des offres de mobilité.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Un potentiel intéressant d'usagers quotidiens du vélo ▶ Des réflexions sur la réouverture à long terme de la section ferroviaire Mauton <-> La Brohinière ▶ La compétence voirie doit disposer la CCSMM. ▶ Des réflexions portées localement via les études Petite Ville de Demain, ou les projets communaux (Chaussée à Voie Centrale Barualisée à Saint-Méen par exemple) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Des pratiques d'urbanisation et d'aménagement de l'espace qui favorisent encore l'usage de la voiture.

2.2 Synthèse de la stratégie

Plan d'actions global composé de 16 actions structuré autour de 4 grands axes d'intervention :

Axe 1 : Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité

1.1 Travailler sur le développement des offres routières BreizhGo en lien avec la Région

Objectif : créer une véritable alternative à la voiture pour rejoindre les pôles externes.

Contenu : demandes d'adaptation des dessertes existantes, principalement en termes de plages horaires (extension aux vacances scolaires), mais aussi en termes de trajet (prolongement, correspondance).

Commentaire SCoT : favorable, renforce la multimodalité par des connexions avec les gares.

1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire

Objectif : faire des lignes TC une alternative à la voiture pour se déplacer sur la CCSMM.

Contenu : 3 lignes sont proposées avec entre 2 et 5 AR par jour (Médreac-Boisgervilly via Montauban / Gaël-Saint Méen-Montauban / Gaël-Saint Maugan-Montauban). Entre Saint-Méen et Montauban, ces lignes offrent des horaires complémentaires des lignes breizhgo (en début, milieu et fin de journée). Une interopérabilité avec le dispositif Korrigo doit être mis en place.

Commentaire SCoT : favorable, renforce la multimodalité recherchée dans le nouveau SCoT par des connexions avec les gares. Pas de desserte proposée en direction du nord-est et notamment d'Irodouër.

1.3 Retravailler la position des arrêts BreizhGo routiers en partenariat avec la Région

Objectif : améliorer les connexions entre la gare de Montauban et les zones d'emplois.

Contenu : nouveau tracé de la ligne 12 pour desservir sur Montauban les zones d'activités, la gare et une nouvelle aire de covoiturage. Sur Saint-Méen, création d'un nouvel arrêt sur la PA de Haute-Bretagne/Maupas, accompagné d'une nouvelle aire de covoiturage.

Avis SCoT : favorable, conforte les ZA existantes.

1.4 Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban

Objectif : faire du train une alternative à la voiture vers Rennes en offrant une desserte continue.

Contenu : dans le cadre de l'augmentation du cadencement des trains à la rentrée 2024, permise par le réaménagement de la gare de Rennes, la CCSMM souhaite préciser ses besoins : réduire les phases de creux sur Montauban (arriver à un train/heure en semaine, augmenter la desserte le week-end), augmenter la desserte de Quédillac, revoir la tarification (fort écart entre Montauban et Montfort pour rejoindre Rennes).

Commentaire SCoT : favorable, renforce la desserte des gares identifiées comme un vecteur majeur des mobilités décarbonées du territoire.

1.5 Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière des pôles d'échange relais en s'appuyant sur le SDMA

Objectif : favoriser un rabattement des modes actifs et l'usage du train pour se déplacer au quotidien.

Contenu : développement d'une véritable multimodalité sur les gares de La Brohinière et Quédillac : accès sécurisé aux gares par des liaisons douces depuis les centre-bourgs proches de Quédillac et de Le Crouais.

Commentaire SCoT : favorable, renforce l'accès aux gares.

1.6 Mieux articuler urbanisme et mobilité

Objectif : limiter l'usage de la voiture en agissant sur la structuration urbaine / Réduire les distances des déplacements

Contenu : 4 mesures sont proposées pour que les orientations du PMS se diffusent dans les documents de planification du territoire (PLU, PLH, SCoT) :

- Informer et former les élus sur ce sujet : création d'un guide communautaire des bonnes pratiques d'aménagement,
- Imposer la réflexion sur les mobilités douces dès la conception des projets urbains : cette orientation concerne différentes échelles de projet, depuis la conception des projets d'habitat ou d'équipement jusqu'à la planification à l'échelle communale ou supracommunale, du développement urbain en passant par la restructuration de l'espace public,
- Encourager le commerce et le développement de services de proximité : nécessité de réfléchir à l'impact de la localisation et de l'aménagement des pôles générateurs de déplacements (espaces commerciaux et de services),
- S'interroger sur le logement et les équipements en matière de localisation : diversifier les logements, renforcer les centralités, adapter les constructions aux nouveaux besoins en matière de mobilité (véhicule électrique, mutualisation du stationnement, stationnement des vélos).

Commentaire SCoT : ces orientations sont déjà prises en compte dans le SCoT en vigueur, et le seront dans le nouveau SCoT en cours de réalisation.

Axe 2 : Encourager un usage partagé de la voiture

2.1 Densifier le maillage d'aires de covoiturage via un Schéma de développement

Objectif : s'appuyer sur un maillage cohérent et bien identifié afin de favoriser et sécuriser la pratique en cohérence avec le schéma départemental et les objectifs du contrat métropolitain.

Contenu : participer à l'étude future engagée par Rennes Métropole pour programmer la création de nouvelles aires de covoiturage structurantes. Des points de convergences comme les échangeurs le long de la RN12 et RN 164 ou en sortie de Gaël sont déjà identifiés. Des aires rencontre covoiturage de proximité peuvent aussi être créées à l'échelle de chaque commune.

Commentaire SCoT : pas d'explication sur le déplacement de certaines aires (aire du stade à Quédillac), attention à l'impact en termes de consommation foncière (identifier des espaces déjà artificialisés (cas de l'échangeur sud de St-Méen par exemple)), ajouter des recommandations en matière de gestion des eaux pluviales ou bien de production d'électricité (ombrières photovoltaïques).

2.2 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique à l'instar des territoires limitrophes

Objectif : développer un mode de déplacement spontané en s'appuyant sur les flux automobiles existants.

Contenu : expérimenter 2 lignes sur des origines-destinations dépourvues d'offre TC (actuelle et projetée), puis envisager la création de d'autres lignes. 2 lignes sont donc tout d'abord proposées : Saint-Méen-le-Grand <> Montfort et Montauban <> Iffendic <> Plélan-le-Grand. Ces lignes correspondent à des trajets fortement demandés par le TAD.

Commentaire SCoT : avis favorable pour cette mesure qui dépasse les frontières de l'intercommunalité et offre des solutions de mobilités plus durables en lien avec les deux autres EPCI du Pays de Brocéliande.

2.3 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

Objectif : favoriser la multimodalité et la démotorisation des ménages.

Contenu : modèle privilégié : système d'autopartage porté par la collectivité qui s'appuiera sur un opérateur privé ou un partenariat public privé pour limiter la gestion. Dimensionnement préconisé pour le territoire : 3 véhicules électriques basés sur les deux pôles principaux.

Commentaire SCoT : RAS (pas de lien direct avec des enjeux d'aménagement du territoire)

Axe 3 : Intensifier le recours aux modes actifs

3.1 Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)

Objectif : favoriser la pratique du vélo via la mise en œuvre de liaisons et services dédiés et contribuer à la diminution des gaz à effet de serre en lien avec le PCAET.

Contenu : le SDMA prévoit un maillage de 43 itinéraires. Ces parcours sont classés selon 4 ordres de priorités, en distinguant le cyclotourisme et les tracés utilitaires pour la première tranche (2025-2027). Les parcours prioritaires (2025-2027) utilitaires concernent majoritairement le cœur de l'intercommunalité, entre les deux polarités urbaines de Montauban et Saint-Méen et vers les communes voisines. Les tracés plus périphériques sont classés en priorité 4, sans affectation d'une plage temporelle spécifique mais plutôt dans une logique de réalisation au fil des opportunités.

Le SDMA prévoit aussi la mise en œuvre de services pour les vélos (stationnement, location de vélos électriques, entretiens).

Commentaire SCoT : la majorité des connexions avec les deux autres EPCI sont classées en priorité 4 (« transversale d'ici 2040, au grès des opportunités foncières »). Il serait intéressant de questionner ce classement en concertation avec les deux autres EPCI du Pays pour identifier d'éventuels manques ou revoir les priorités définies.

3.2 Renforcer la pacification

Objectif : sécuriser les espaces urbains pour la circulation des modes actifs et la qualité de vie par la mise en place de zones pacifiées.

Contenu : l'effort de pacification des espaces publics doit être poursuivi dans les centres-bourgs et notamment sur les espaces en interface avec les itinéraires cyclables.

Commentaire SCoT : RAS

3.3 Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens

Objectif : faciliter les déplacements courts en s'appuyant sur un maillage de chemins pour compléter le panel d'offres de mobilité et répondre, au-delà des enjeux liés mobilité, aux enjeux de sobriété énergétique et de santé publique.

Contenu : le maillage dense de cheminements piétons, en urbain comme en rural, constitue un support à valoriser pour des déplacements quotidiens. Ces itinéraires permettent de relier les hameaux aux centralités ou bien de se déplacer au cœur de ces dernières. Le PMS propose différents principes pour créer et mettre en valeur ce maillage piéton.

Commentaire SCoT : RAS

Axe 4 : Renforcer la communication, l'information et la sensibilisation

4.1 Proposer un programme d'accompagnement et de sensibilisation en matière de mobilité auprès des employeurs

Objectif : limiter l'autosolisme et le coût de la mobilité pendulaire pour les actifs, répondre aux objectifs du PCAET.

Contenu : s'appuyer sur le Club Entreprises du Pays de Brocéliande pour organiser des temps d'échanges sur la mobilité et sensibiliser les entreprises et administration à la réalisation de Plan de Mobilité (inter)employeur (PDME).

Commentaire SCoT : RAS

4.2 Structurer un programme d'écomobilité scolaire

Objectif : diminuer la circulation près des écoles et favoriser l'activité physique des élèves.

Contenu : plusieurs mesures sont combinées : tester puis généraliser le programme « Savoir Rouler à Vélo » dans les écoles, insuffler des démarches de Plans de Mobilité Etablissements Scolaires (PDMES), Expérimenter un vélocar scolaire.

Commentaire SCoT : RAS

4.3 Faciliter l'accès à une offre de mobilité pour les publics en insertion

Objectif : permettre aux plus précaires de maintenir en état leur moyen de locomotion pour aller au travail ou se former à un coût raisonnable, et faciliter l'accès à une offre de location de véhicules pour ces publics en complément de l'offre existante (scooters et VAE).

Contenu : soutien aux activités du garage Mobil'Insertion et utilisation de la loi réemploi des véhicules pour proposer une offre solidaire de location de véhicules.

Commentaire SCoT : RAS

4.4 Mieux communiquer sur les offres de mobilité et organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives

Objectif : améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité auprès de la population pour favoriser leur utilisation.

Contenu : rassembler l'information sur l'offre de mobilité dans un guide et une plateforme internet, communiquer auprès des partenaires sur l'offre de mobilité présente sur la CCSMM, organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives.

Commentaire SCoT : RAS

2.3 Avis du SCoT concernant le Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban

Le Plan est riche d'une multitude d'actions ou d'objectifs dont il faut distinguer ceux qui relèvent de la planification et de l'aménagement du territoire d'une part, de ceux qui portent sur la communication, l'information et la sensibilisation (axe 4). L'analyse de la compatibilité avec le SCoT concerne donc seulement la première catégorie (axes 1 à 3).

Les orientations du SCoT actuel sont bien traduites dans le Plan proposé.

L'orientation 1.6 qui prévoit de « Mieux articuler urbanisme et mobilité » est parfaitement compatible avec les prescriptions inscrites dans l'orientation 13 du DOO du SCoT « Articuler déplacement et développement urbain ». Le SCoT et le PMS proposent une approche commune en associant « urbanisme » et « déplacement », mais aussi en recommandant des aménagements favorables aux déplacements doux dans les nouvelles opérations de logements comme au sein des espaces publics existants.

L'orientation 14 du DOO qui vise à développer les déplacements alternatifs à la voiture est elle aussi bien appliquée dans le Plan de Mobilité Simplifié. La volonté de renforcer le rôle des pôles d'équilibre principaux dans l'intermodalité est ainsi mise en œuvre au travers de l'axe 1 du PMS.

Le futur SCoT propose au travers de son PAS une réflexion plus détaillée et plus territorialisée sur la mobilité.

D'une manière globale, le renforcement des polarités urbaines du territoire répond à l'enjeu du PMS de maîtriser l'impact des nouveaux pôles générateurs de mobilité.

Dans le détail, l'analyse des mesures prises par le PMS démontre leur compatibilité avec le futur SCoT :

- « orientation 1.2 : expérimentation d'une nouvelle ligne régulière entre les principales communes du territoire ». Les tracés proposés confortent bien les deux pôles principaux du territoire et proposent une offre nouvelle pour la commune de Gaël identifiée comme pôle relais dans le nouveau SCoT. La partie nord-est du territoire n'est pas concernée par ces nouvelles lignes. Or, la commune d'Irodouër est aussi identifiée comme pôle relais dans le nouveau SCoT. Même si cette commune bénéficie d'une connexion à la métropole par la ligne 19 Saint-Pern - Rennes, l'accès à la gare de Montauban pour rejoindre Rennes pourrait être une alternative intéressante, notamment en termes d'amplitude horaire. Cette problématique a-t-elle été étudiée dans le cadre de l'élaboration du PMS ?
- « orientation 2.1 : densifier le maillage d'aires de covoiturage via un schéma de développement ». Le PMS n'apporte pas d'explication sur le déplacement de certaines aires (par exemple celle du stade à Quédillac). Or, ces nouveaux aménagements peuvent avoir un impact en termes de consommation foncière. Il serait donc intéressant d'identifier des espaces déjà artificialisés pour implanter ces nouveaux projets (cas de l'échangeur sud de Saint-Méen par exemple). De plus, il serait pertinent d'ajouter des recommandations en matière de gestion des eaux pluviales ou bien de production d'électricité (réalisation d'ombrières).
- « orientation 3.1 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) ». La majorité des connexions avec les deux autres EPCI est classée en priorité 4 (transversale d'ici 2040, au gré des opportunités foncières). Il serait intéressant de questionner ce classement en concertation avec les deux autres EPCI du Pays pour identifier d'éventuels manques, voire repositionner des tracés en priorité 1.

Le Plan de Mobilité Simplifié traite du court et du long terme, se positionne dans une logique d'accompagnement au changement des pratiques sur le long terme tout en proposant des mesures immédiates pour impulser ces évolutions ou bien pour répondre à des besoins actuellement non satisfaits.

Il ne définit pas de priorité dans la mise en œuvre de ce programme d'actions. Il serait intéressant d'intégrer une conclusion globale sur ce point, peut-être dans l'attente d'un travail plus approfondi de la part des élus menant à un véritable calendrier d'actions.

ANALYSE EN LIEN AVEC LES MISSIONS RANDONNEE ET ACCESSIBILITE DU PAYS DE BROCELIANDE

Action 3.1 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)

Objectif : favoriser la pratique du vélo via la mise en œuvre de liaisons et services dédiés

Mise en œuvre : une proposition de priorisation technique au regard de différents critères et une mise en œuvre multi-partenariale

Rappel de la mission du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande : le Syndicat mixte du Pays de Brocéliande participe à la mise en œuvre du schéma régional des véloroutes voies vertes et du plan vélo départemental.

Le service Randonnée du Syndicat mixte anime le projet de continuité de la voie verte régionale V6 depuis 2017 dans le cadre d'un comité d'itinéraire, lequel réunit les partenaires financiers et techniques des collectivités locales maîtres d'ouvrage.

Le Syndicat mixte du Pays de Brocéliande est favorable à l'inscription de ce projet d'axe cyclable structurant dans les différents schémas dans la mesure où il permettrait également de répondre à des enjeux plus locaux pour les communes ainsi qu'aux besoins utilitaires et quotidiens des usagers.

Avis : le projet V6, itinéraire cyclable reliant les bourgs de Saint-Maugan, Muël et Gaël, n'est pas fléché comme itinéraire prioritaire dans le plan. A défaut de soutien financier, une mise à disposition de l'ingénierie des services communautaires permettrait aux communes maîtres d'ouvrage de poursuivre leurs études.

Action 3.1 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)

Objectif : favoriser la pratique du vélo via la mise en œuvre de liaisons et services dédiés

Mise en œuvre : le jalonnement des itinéraires cyclables

Rappel de la mission du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande : les services du Syndicat mixte sont engagés auprès du Conseil départemental d'Ille-Vilaine depuis 2011 pour déployer le plan vélo départemental sur le volet touristique et sur la gestion de la signalétique des itinéraires véloroutes balisés.

La mise en œuvre du SDMA verrait naître de nouveaux aménagements et linéaires qui pourront dans certains cas faire doublon avec les itinéraires départementaux jalonnés existants.

Avis : le diagnostic et les cartes gagneraient à mieux préciser les itinéraires vélo jalonnés existants du plan vélo départemental (V3, véloroutes départementales n°6, n°7 et ses boucles locales issues du plan vélo départemental). Ces itinéraires ont d'ailleurs permis au territoire communautaire d'obtenir sa labellisation « Territoire vélo ». Le SDMA planifie des itinéraires jalonnés supplémentaires, ce qui génère un risque de multiplication des liaisons/itinéraires possibles pour un même trajet (2 exemples : projet de liaison Gaël – Saint-Méen en site propre (plus sécurisé et mieux adapté aux déplacements quotidien) vient concurrencer l'actuel itinéraire régional V3 + projet de liaison en site propre Saint-Méen – Le Crouais X itinéraire V3). Chaque projet d'aménagement (création de nouvelles liaisons en site propre) devra être pensé au regard des itinéraires déjà existants dans le plan départemental et en concertation avec les services du CD35.

Action 3.3 : Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens

Objectif : faciliter les déplacements courts en s'appuyant sur un maillage de chemins pour compléter le panel d'offres de mobilité et répondre, au-delà des enjeux liés mobilité, aux enjeux de sobriété énergétique et de santé publique

Mise en œuvre :

mesure 1 : identifier finement le maillage de cheminements et les travaux nécessaires,

mesure 4 : rendre les espaces urbains plus perméables, inciter à la pratique via un jalonnement des itinéraires piétons et l'édition de cartes des temps piétons.

Rappel de la mission du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande : dans le cadre du PDIPR, les services du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande, par convention avec le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine depuis 2017, sont mis à la disposition des communes. Les services du Syndicat mixte accompagnent les communes pour leurs projets de valorisation et de mise en œuvre de leurs circuits de randonnée et particulièrement en vue de l'inscription d'itinéraires au PDIPR et de leurs promotions en lien avec les institutionnels du tourisme.

Avis : favorable, les services randonnée et accessibilité du Syndicat mixte se tiennent à la disposition des communes et de la Communauté de communes pour animer cette action.

Action 3.3 : Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens

Objectif : faciliter les déplacements courts en s'appuyant sur un maillage de chemins pour compléter le panel d'offres de mobilité et répondre, au-delà des enjeux liés mobilité, aux enjeux de sobriété énergétique et de santé publique

Mesure 3 : instituer des itinéraires piétons et tant que cheminements structurants depuis les zones résidentielles vers les équipements et zones d'activités structurantes

Rappel de la mission du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande : depuis 2015, les services du Pays dédiés à l'accompagnement des collectivités et professionnels du tourisme vers la labellisation « Tourisme et handicap » se tiennent à la disposition des collectivités maître d'ouvrage pour tout conseil technique en matière de mise en accessibilité de cheminements et d'équipements recevant du public et vers la labellisation des ERP éligibles.

Avis favorable

Action 1.6 : Mieux articuler urbanisme et mobilité

Objectif : limiter l'usage de la voiture en agissant sur la structuration urbaine

Mesure 4 : s'interroger sur le logement et les équipements en posant comme l'une des questions : l'intégration des nouvelles normes en matière de mobilité et de stationnement

Rappel de la mission du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande : le Syndicat mixte Destination Brocéliande a signé avec la Région Bretagne un contrat de Destination pour la période 2023/2025. Dans ce cadre, les syndicats mixtes du Pays de Brocéliande et de Destination Brocéliande mettent en œuvre en 2024 une fiche-action, intitulée « Développer les services à l'itinérance sur la Destination Brocéliande ».

Cette fiche-action doit permettre de répondre à la mise en place de services dédiés aux habitants et aux itinérants, à travers tous les types d'itinérences et d'itinéraires.

L'objectif est de proposer :

- Une réponse aux besoins primaires et fonctionnels des personnes sur les itinéraires de promenade et de Randonnée : accès à l'eau, accès à l'électricité, sanitaires, stationnement voitures, stationnement vélos, zone de repos à l'abri de la pluie/du soleil, station d'auto-réparation, station de gonflage...
- De créer des aires de services le long des itinéraires de randonnée pédestre, équestre et cyclable de la Destination, pour les touristes mais aussi pour les habitants,
- D'encourager à aménager en dehors des itinéraires habituels pour aller découvrir l'offre de randonnée à proximité et contribuer à répartir les flux des promeneurs et randonneurs sur l'ensemble de la Destination.

Méthodologie : La première étape de cette action est réalisée : le recensement des itinéraires, des services et des équipements sur les communes de la Destination Brocéliande a été réalisé sous format SIG. Le recensement permettra, d'ici la fin de l'année 2024, de mieux identifier les manques et les besoins en matière de services et d'équipements liés à l'itinérance et à la mobilité.

Avis : favorable. En soutien à la prospective de l'EPCI, les services du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande proposent d'alimenter le module SIG mobilités du webSIG partagé du Pays de Brocéliande dès 2025, avec les données des différents modes de mobilité, itinéraires, trajets et équipements associés, recensés sur les communes du Pays.

➔ **Après en avoir délibéré, au regard de ces éléments, les membres du Conseil syndical, à l'unanimité :**

- **Émettent un avis favorable sur le Plan de Mobilité Simplifié proposé par la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban,**
- **Autorisent le Président à signer tous les documents afférents à ce dossier.**

À Montauban-de-Bretagne,
Le 17 septembre 2024

Pour copie conforme
Le Président,
Bernard Piedvache



Le Président

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de 2 mois à compter de sa notification, sa réception par le représentant de l'État et sa publication.