

Étude de stratégie globale des mobilités

Communauté de Communes Saint-Méen Montauban

Phase 3 – Élaboration du programme d'actions

Rapport final pour l'adoption du PMS – Juillet 2024

Sommaire

▶	Introduction	p. 3
1)	Synthèse du diagnostic mobilité	p. 7
2)	La méthodologie du Plan de Mobilité Simplifié	p. 31
3)	Le plan d'actions du Plan de Mobilité Simplifié	p. 35
	▪ Axe 1 : Renforcer l'offre de transports collectifs	p. 37
	▪ Axe 2 : Encourager un usage partagé de la voiture	p. 56
	▪ Axe 3 : Intensifier le recours aux modes actifs	p. 73
	▪ Axe 4 : Renforcer la communication, l'information et la sensibilisation	p. 86
4)	Synthèse des actions	p. 99



Introduction

Les objectifs du Plan de Mobilité Simplifié (1/2)

- ▶ Suite à la prise de compétence « **Autorité Organisatrice de la Mobilité** » (AOM), effective depuis le 1er juillet 2021, et parallèlement à la rédaction de son Schéma Directeur des Modes Actifs, la **Communauté de Communes Saint-Méen Montauban (CCSMM)** s'est engagée dans la réalisation de son **Plan de Mobilité Simplifié**.
- ▶ **Territoire engagé dans une stratégie de planification durable** à travers plusieurs documents (SCOT...), la CCSMM, en tant qu'AOM locale, est un **acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité**, à l'intérieur de son périmètre, ou Ressort Territorial.
- ▶ Ce document doit constituer **la feuille de route mobilités de la CCSMM** :
 - ▶ Croisant dans le cadre d'un diagnostic, **les offres de mobilité avec les besoins et pratiques** de déplacements sur le territoire (actuelles et futures), afin d'en mesurer l'efficacité ;
 - ▶ **Identifiant des actions pragmatiques et cohérentes** face aux réalités territoriales et aux capacités financières de chacun ;
 - ▶ **Visant à apporter aux habitants des solutions de mobilité** ou visant à réduire leurs besoins de mobilité ;
 - ▶ **Sensibilisant et construisant une stratégie commune et partagée**, entre les élus, habitants, acteurs de la société civile et partenaires de la mobilité, mais aussi les EPCI limitrophes qui ont des interactions avec la CCSMM ;
 - ▶ Traduisant des objectifs déclinés en **feuille de route opérationnelle** en matière de mobilité en **adéquation avec les finances locales, et les enjeux écologiques et sociaux**, propres au territoire.
- ▶ Issu d'une **démarche volontaire**, liée à la prise de compétence Mobilité, **le Plan de Mobilité Simplifié ne constitue pas un document opposable**.



- ▶ **Aucune solution miracle n'existe en matière de mobilité**
- ▶ **L'addition de plusieurs solutions** qui permettra de tendre vers une mobilité plus durable
- ▶ En vérifiant qu'elles soient **connectées physiquement, et adaptées** selon les **publics, les périodes, les motifs et les destinations**.

Les objectifs du Plan de Mobilité Simplifié (2/2)

- ▶ Plusieurs enjeux doivent être intégrés à l'élaboration du PdMS :
 - ▶ 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.
- ▶ Pour y parvenir des premiers objectifs spécifiques à la CCSMM sont identifiés :
 - ▶ **Augmenter la part modale des mobilités alternatives** à la voiture
 - ▶ **Diminuer l'autosolisme**
 - ▶ **Favoriser l'intermodalité**
 - ▶ **Inciter au changement de comportement** en améliorant les offres de mobilité et en sensibilisant sur ces sujets de mobilité
- ▶ Au-delà des documents de planification, **la CCSMM est un acteur engagé** de longue date dans l'amélioration des conditions de mobilité.
 - ▶ Pour accéder aux services du quotidien et de l'emploi avec son service de **transport à la demande** ;
 - ▶ Pour améliorer les mobilités partagées, et en particulier le covoiturage, via son **partenariat avec l'association de covoiturage Ehop et la plateforme Ouestgo** ;
 - ▶ Pour développer les mobilités douces et actives avec le **développement d'un service de location de vélo à assistance électrique, la pose de box vélos ou la promotion de la pratique** durant « mai à vélo »
 - ▶ En septembre 2022, en groupement avec Ploërmel Communauté, la CCSMM a lancé une **étude de faisabilité et d'opportunité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire entre Mauron et La Brohinière pour du trafic voyageur**.



3 phases techniques et une phase transversale de concertation et co-construction

Phase 1 : Diagnostic

- Synthèse des déplacements et des équipements existants
- Entretien avec les acteurs liés à la mobilité
- Questionnaire auprès des habitants - 438 réponses
- Questionnaire auprès des communes
- Analyse de l'adéquation entre offres et besoins de déplacements

Phase 2 : Identification des orientations stratégiques

- Atelier de travail pour échanger sur les enjeux à poursuivre pour la suite des réflexions
- Atelier de travail pour échanger sur les pistes d'actions à inclure dans la stratégie
- Une co-construction partagée entre élus, techniciens, et acteurs locaux

Phase 3 : Elaboration du programme d'actions

- Déclinaison opérationnelle de la stratégie, et des actions retenues
- Atelier pour préciser les pistes d'actions retenues dans la stratégie
- Rédaction des fiches actions (priorités, répartition financière, rôle...)
- Détermination d'un échéancier prévisionnel

Démarrage : février 2023
Comité technique : 5 septembre
Comité de pilotage : 19 septembre

Atelier 1 : 28 septembre
Comité technique intermédiaire :
20 novembre
Atelier 2 : 28 novembre
Comité technique : 21 décembre
Comité de pilotage : 11 janvier 2024

Atelier 3 : 24 janvier 2024
Comité technique : 13 mars
Comité de pilotage : 6 juin
**Conseil Communautaire – Arrêt du
Plan de Mobilité Simplifié : 9 juillet**
Consultation publique et PPA : Août à novembre 2024
Conseil Communautaire – Adoption du PMS :
décembre/janvier 2025
Comité des Partenaires

La validation de l'étude marque le démarrage de la mise en œuvre des actions retenues à partir de 2025



1. Synthèse du **diagnostic mobilité**

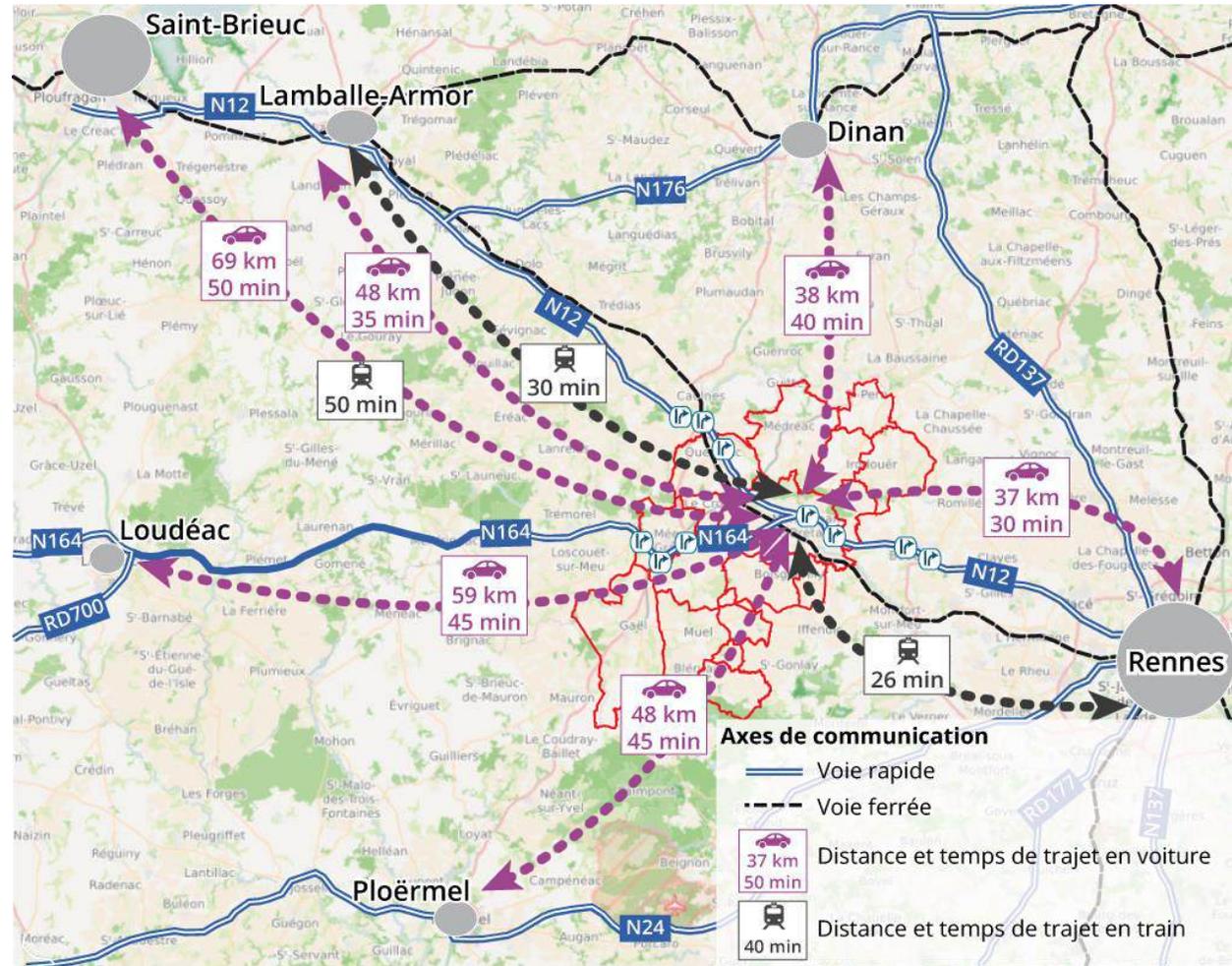
validé en septembre 2023

1.1. Structuration du territoire et pratiques de déplacements



L'influence de Rennes Métropole facilitée par les infrastructures routières et ferroviaires

- ▶ **Territoire périurbain et rural de 17 communes à +/- 40 km de la métropole Rennaise**
- ▶ *Une influence distincte de la métropole selon l'éloignement des communes*
- ▶ **Influencé par des pôles secondaires externes** (Bédée / Pleumeleuc / Iffendic / Montfort...)
- ▶ **Soit autant d'acteurs institutionnels œuvrant en matière de mobilité**
- ▶ **Des infrastructures structurantes permettant une bonne accessibilité du territoire :**
 - ▶ **Desserte routière rapide** via la N12 reliant Rennes à Saint-Brieuc et par l'antenne de la N164 entre Montauban et Saint-Méen
 - ▶ **Desserte ferroviaire efficace** reliant Rennes à Saint-Brieuc, constituant l'axe historique de Paris à Brest, avec 3 gares sur le territoire.



Une structuration territoriale équilibrée

- ▶ Le SCoT actuel définit 3 niveaux de polarités :

2 pôles d'équilibre principaux : Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand

*accueillant des services répondant aux besoins du quotidien :
commerces, scolarité, santé, administration, culture...*

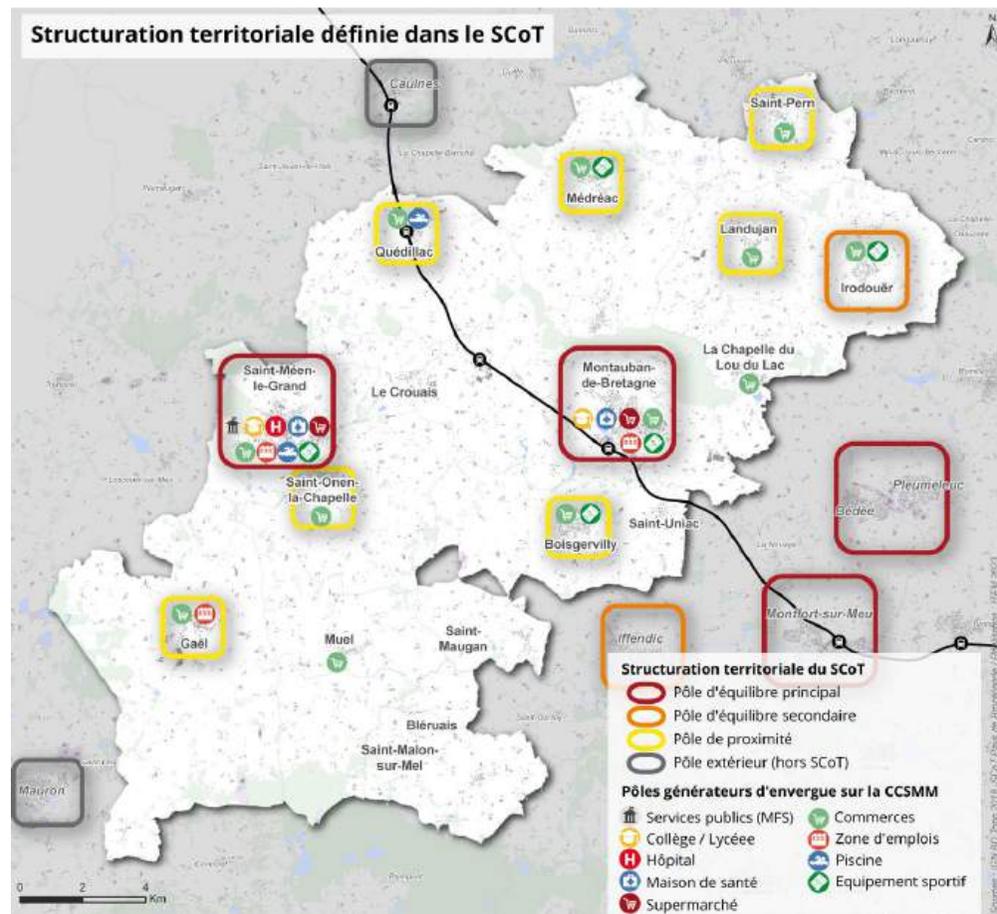
1 pôle d'équilibre secondaire Irodouër

*proposant quelques services de 1^{ère} nécessité : commerces de
proximité, équipements sportifs...*

7 pôles de proximité Boisgervilly, Gaël, Landujan, Médréac, Quedillac, Saint- Onen-la-Ch., Saint-Pern

proposant quelques commerces d'appoint

Une **structuration plutôt équilibrée** pour les besoins du quotidien avec 2 polarités fortes au centre du territoire.



Mais un territoire à l'urbanisme diffus :

- Qui éloigne les populations des services
- Et complexifie la mise en place de solutions de mobilité répondant au plus grand nombre.

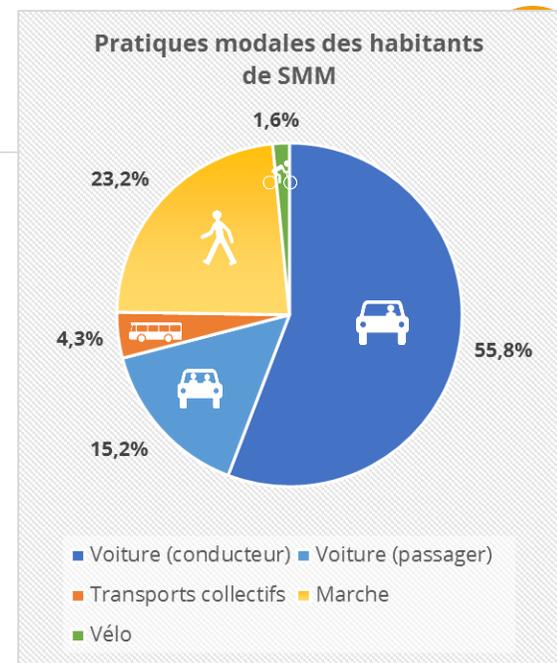
Les principaux résultats de l'Enquête Ménage Déplacements de 2018

- ▶ 3,7 déplacements par jour et par personne
 - ▶ 18 min par déplacements, soit 66 min en moyenne par jour consacrés aux déplacements
 - ▶ 10,9 km par déplacements, soit 40 km réalisés par jour
 - ▶ 54 % de ces déplacements font moins de 5 km
 - ▶ 24 % moins de 1 km
- ▶ 71 % des déplacements réalisés en voiture
 - ▶ 23 % à pied
 - ▶ 4,3 % en Transports collectifs
 - ▶ Moins de 2 % de vélo
- ▶ + de 90 000 déplacements réalisés en lien avec le territoire, près de 55 000 réalisés intégralement sur la CCSMM

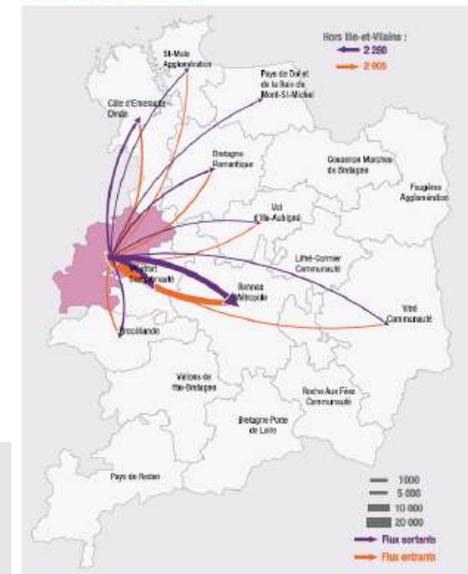
Près de 18 500 flux entrants + 18 500 sortants

- ▶ Env. 38 % vers / depuis Rennes Métropole
- ▶ Env. 27 % vers / depuis Montfort Communauté
- ▶ Env. 7 % vers / depuis le secteur Côte d'Emeraude - Dinan (pas de correspondance avec un EPCI spécifique)
- ▶ Env. 4 % vers les CC de Brocéliande et de Bretagne Romantique

- ▶ Un usage majoritaire mais pas unique de l'automobile ;
- ▶ L'importance des déplacements internes au territoire est à souligner



GÉOGRAPHIE DES FLUX



Des flux d'actifs internes polarisés par Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand

- ▶ 5 088 actifs habitent et travaillent sur la CCSMM :
 - ▶ 61 % travaillent dans leur commune de résidence
 - ▶ Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand accueillent chacun 35 % des actifs « intercommunaux ».

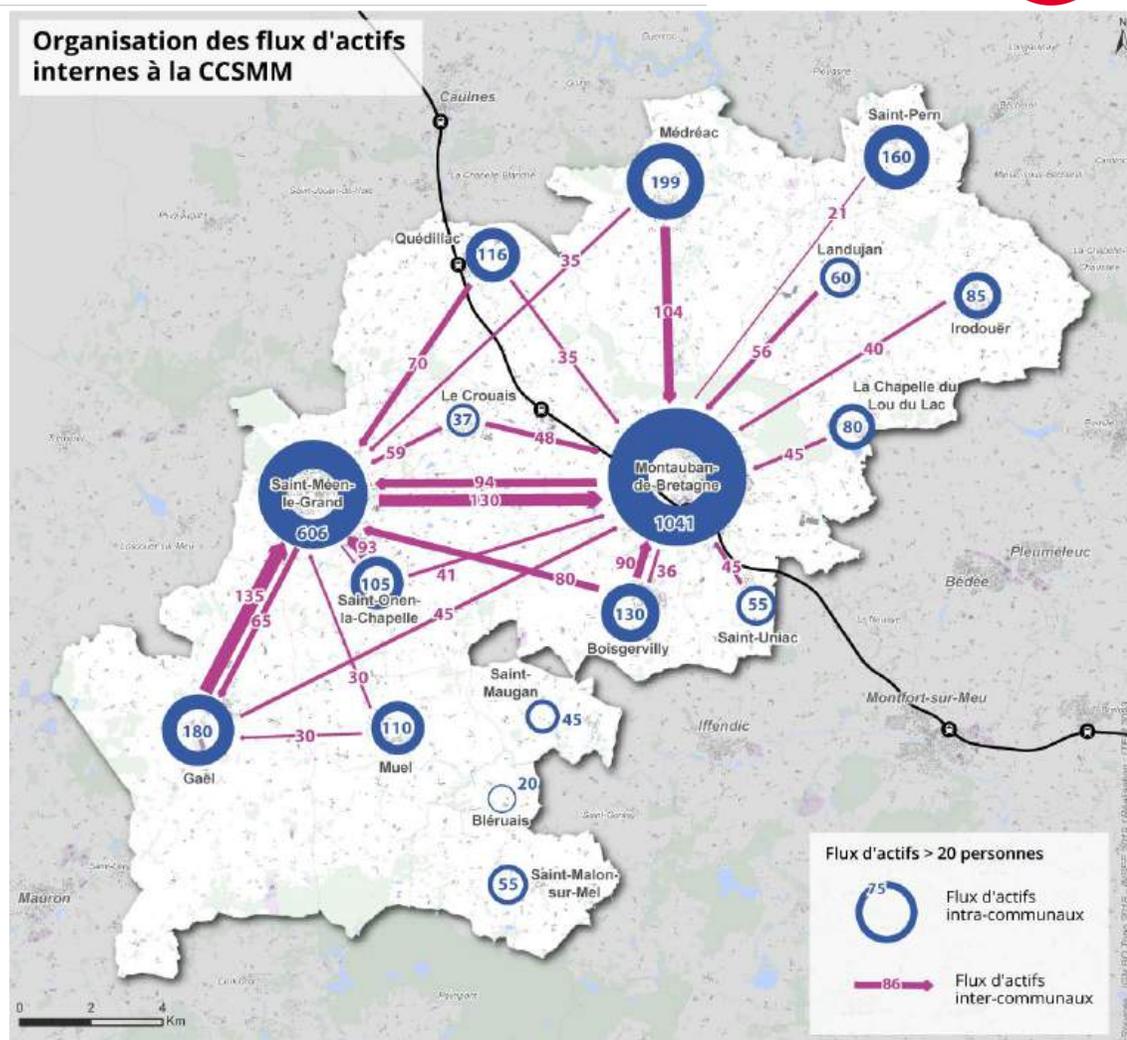
Une part non négligeable des déplacements de moins de 10 km, distances favorables à l'usage du vélo (électrique).

Plus de 6 800 actifs sortants, dont :

- ▶ 26 % à Rennes même
 - ▶ 26 % dans une autre commune de Rennes Métropole
- Parmi les autres destinations hors RM : Montfort-sur-Meu (6 %) et le bipole Bédée-Pleumeleuc (6 %)

3 700 actifs entrants

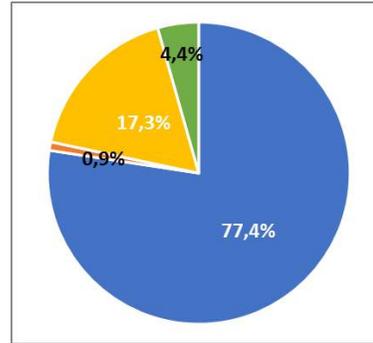
- ▶ **Des flux plus diffus et de proximité :** des actifs essentiellement originaires des communes limitrophes - toutefois 8 % des actifs proviennent de Rennes.
- ▶ **Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand** comme principales destinations (75 % des entrants).



Des déplacements domicile-travail réalisés en voiture même sur de courtes distances

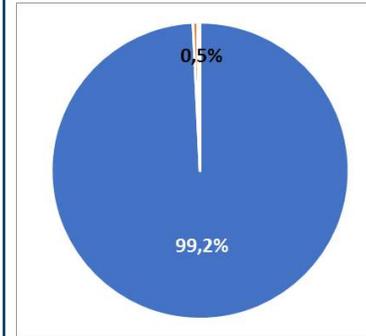
Actifs travaillant dans leur commune de résidence

- ▶ La **voiture prédomine**
- ▶ 1 déplacement sur 6 est réalisé à pied.
- ▶ Le vélo représente une part non négligeable à plus de 4%.



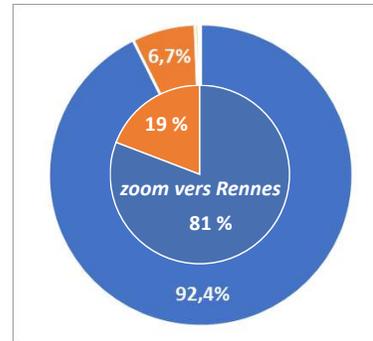
Actifs travaillant dans une autre commune de SMM

- ▶ Exclusivité de la voiture.
- ▶ Les autres modes sont utilisés de manière très confidentielle de la part de quelques personnes.



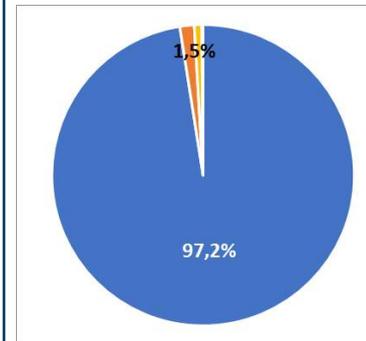
Actifs sortants de SMM

- ▶ Une forte prédominance de la voiture ...
- ▶ Sauf vers la commune de Rennes où les transports collectifs sont utilisés par 19 % des actifs.
- ▶ Les trois quarts des utilisateurs des TC vont sur Rennes (le reste étant très diffus).



Actifs entrants sur SMM

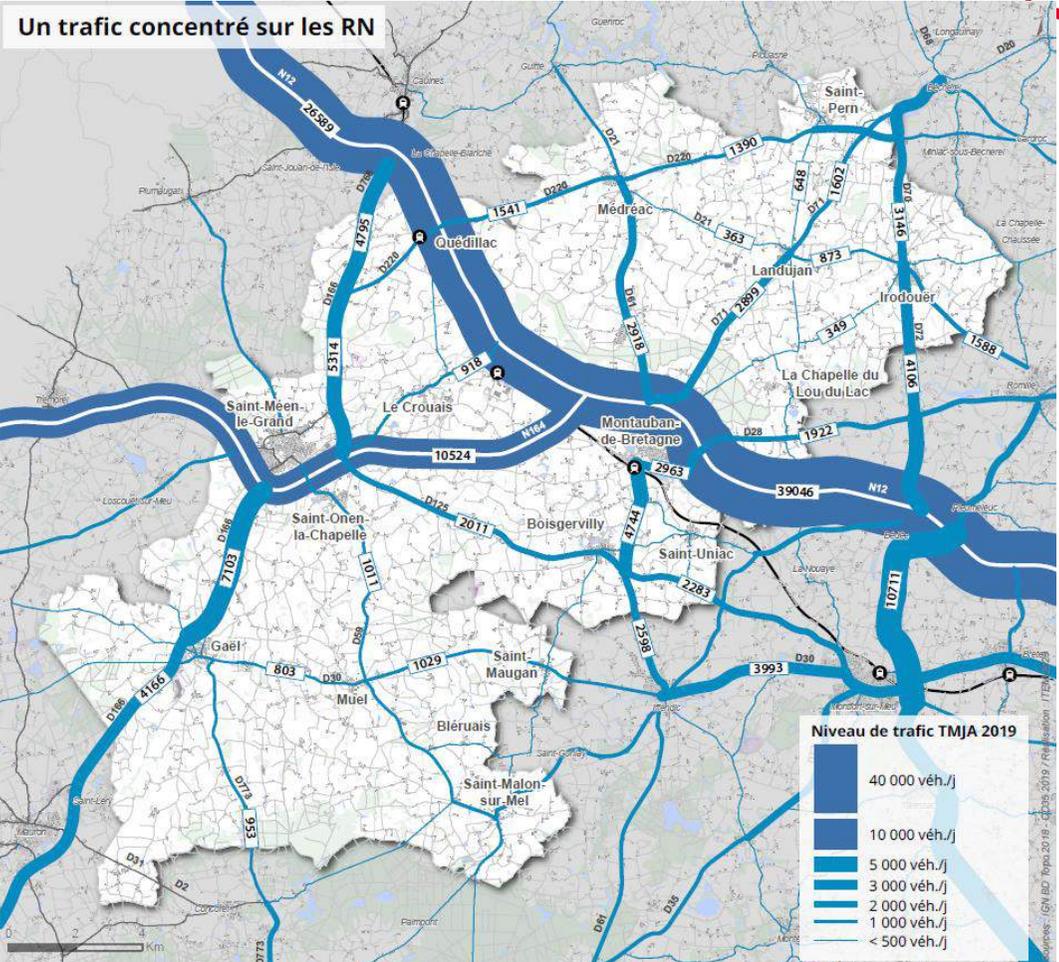
- ▶ Quasi-exclusivité de la voiture
- ▶ Quelques déplacements réalisés en transport collectif





1.2. Réseau viaire, circulation et stationnement

Un trafic modéré et concentré sur les axes structurants



- ▶ Logiquement le trafic se concentre sur les axes structurants du territoire
 - ▶ La N12 accueille près de 40 000 véh./jour (2019).
 - ▶ Env. 10 000 véh./jour sur la N164.
- ▶ La D166 accueille 4 à 7 000 véh./j., voire 7 100 véh./j entre Gaël et Saint-Méen.
- ▶ Sur les axes de liaisons intercommunales, le trafic est d'environ 2 000 à 3 000 véh./j, (4 700 véh./j entre Montauban-de-Bretagne et Boisgervilly)
- ▶ Sur le réseau capillaire, le trafic est faible et ne dépasse pas 1 000 véh./jour.

Les trafics sont globalement limités en volume :

- ▶ Ils traduisent une aisance à circuler en voiture n'incitant pas au report modal.
- ▶ Ils sont néanmoins perçus comme importants par les élus notamment dans les zones urbaines

Du stationnement facile et organisé

- ▶ **Du stationnement réglementé près des commerces et services**
 - ▶ Des zones bleues en cœur de ville de Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand (réglementation perfectible en termes de lisibilité et de compréhension mais qui ont le mérite d'être présente)
 - ▶ Des places arrêts minutes en centre-bourg de Landujan, Irodouër, Médréac...
 - ▶ Des places minutes à l'école de Saint-Pern
- ▶ Au global, **peu de difficultés de stationnement liées à une offre plutôt organisée et capacitaire :**
 - ▶ Des problèmes liés à des comportements et à une **volonté de se stationner « au plus près »** (domicile, entrée / sorties des écoles...) engendrant des **pratiques anarchiques avec du stationnement sur trottoir.**
 - ▶ ... mais **peu répandue** (comparativement à d'autres territoires) car les bourgs disposent de **parkings et de places matérialisées** sur voirie qui limitent les mauvaises pratiques.





1.3. Les transports collectifs

L'usage des transports collectifs selon l'enquête

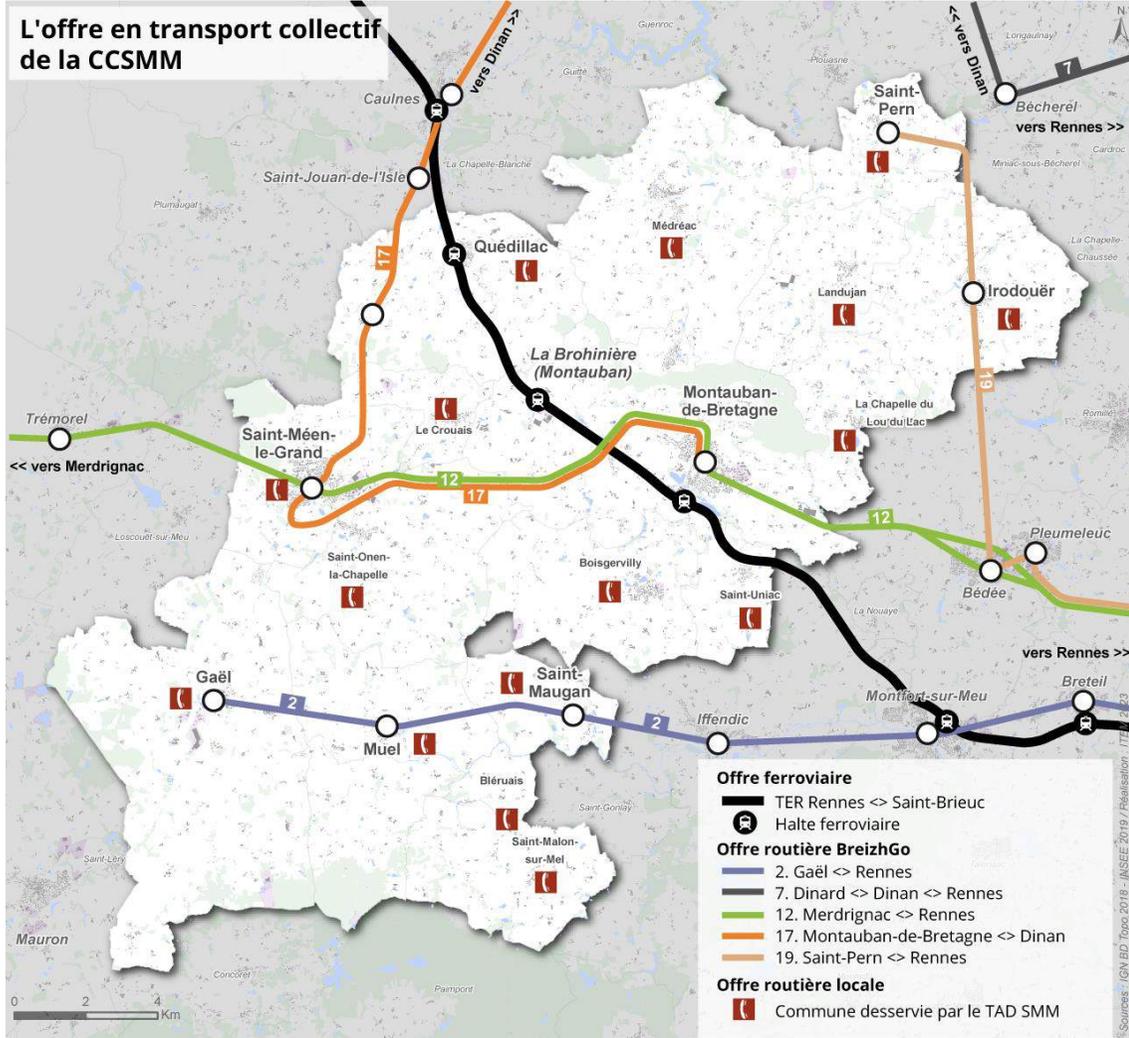
- ▶ **Pour les personnes enquêtées, résidant sur le territoire**
 - ▶ **7 % utilisent quotidiennement les transports collectifs et 7 % en ont un usage à minima hebdomadaire**
 - ▶ **40 % les utilisent de manière plus occasionnelle et 46 % ne les utilisent jamais**
 - Les **aspects économiques et écologiques** vont justifier le choix des transports collectifs
 - Les transports collectifs permettent également de **s'affranchir des conditions de circulation et de stationnement**, en particulier sur Rennes Métropole
 - **L'inadéquation de l'offre au regard des besoins** (en termes de lignes, d'horaires ou de la localisation) est le **1^{er} frein identifié** par les répondants
 - **Le confort ou la rapidité de la voiture** sont cités à un niveau moindre
-
- ▶ **D'une manière générale, l'offre est jugée négativement, tant par les élus que par les habitants, excepté pour se rendre sur Rennes**

Une offre TC orientée vers Rennes

4 offres de transport collectif présentes sur la CCSMM

- ▶ La ligne ferroviaire **TER Rennes <> Saint-Brieuc** desservant la CCSMM
- ▶ **4 lignes routières régionales BreizhGo** sur le territoire et **1 ligne tangentielle** au territoire (à Becherel).
- ▶ **Un service communautaire de transport à la demande** sur toutes les communes.

A proximité, la ligne 7 BreizhGo (Dinan <> Rennes) et le réseau STAR (desservant Romillé / Bécherel) ont un intérêt pour les habitants des communes du nord



Toutes les communes disposent d'une offre de transport collectif

La ligne ferroviaire Saint-Brieuc <> Rennes structurante pour la CCSMM

▶ Des logiques de desserte différentes selon les 3 gares de la CCSMM :

- ▶ La Brohinière : terminus des services omnibus périurbain / services calqués sur les horaires des actifs.
- ▶ Quédillac : une offre seulement en heures de pointe orientée vers /depuis Rennes.
- ▶ Montauban-de-Bretagne : 2 services en heure en pointe et à la mi-journée, mais un creux de desserte de 3h en milieu de matinée et en milieu d'après-midi.

▶ L'organisation du cadencement est plutôt lisible et attractive, mais la ligne est essentiellement favorable aux actifs qui travaillent à Rennes

▶ Des réflexions locales pour rouvrir au trafic voyageur l'antenne La Brohinière <> Mauron

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

Des connexions modes doux perfectibles :

- ▶ Vers la gare de Montauban-de-Bretagne depuis les communes environnantes
- ▶ Entre la Brohinière et les entreprises environnantes
- ▶ Dans le bourg de Quédillac

Voyageurs en gare – source opendata SNCF			
Gare	2021	2019	2017
Montauban	1 123 736	1 048 385	1 147 797
La Brohinière	8 994	12 887	14 145
Quédillac	17 720	15 811	10 624
Total 3 gares SMM	1 150 450	1 077 083	1 172 566

Région BRETAGNE				
Nombre d'abonnés CC St-Méen-Montauban				
Données non publiques et non transférables				
	TOTAL nombre abonnés		EVOLUTION AVRIL 19/23	
	Avril 2019	Avril 2023		
Montauban-De Bretagne	333	481	44%	
La Brohinière	21	23	10%	
Quédillac	22	59	168%	
Nombre abonnés vers Rennes				
	Avril 2019		Avril 2023	
Montauban-De Bretagne	295	429		
La Brohinière	19	21		
Quédillac	19	55		
% abonnés vers Rennes				
	Avril 2019		Avril 2023	
Montauban-De Bretagne	89%	89%		
La Brohinière	90%	91%		
Quédillac	86%	93%		

Abonnés : voyages avec un abonnement TER annuel, mensuel ou hebdomadaire

Des lignes routières plutôt attractives pour aller à Rennes

Ligne	Communes desservies	Adéquation offre / demande
2. Gaël <> Rennes Via Iffendic et Montfort-sur-Meu	Gaël, Muel, Saint-Maugan	Moyenne pour les actifs Pour les captifs : Bonne pour se rendre à Rennes Faible pour se rendre sur Iffendic ou Montfort
12. Merdrignac <> SMM <> Rennes Via Trémorel, Bédée, Pacé et Saint-Gilles	Montauban, Saint-Méen	Plutôt bonne pour des échanges avec Rennes Moyenne à faible pour des échanges avec Bédée / Pacé / Trémorel
17. Montauban <> Dinan	Montauban, Saint-Méen, Quédillac	Faible tant pour les actifs que pour les captifs
19. Saint-Pern <> Rennes Via Bédée et Pleumeleuc	Saint-Pern, Irodouër	Bonne pour les 2 communes, tant pour les actifs que pour les captifs
7. Bécherel <> Dinan	Aucune <i>A proximité : Saint-Pern, Irodouër, Landujan</i>	Bonne pour se rendre sur Dinan

- ▶ **Un attrait des lignes pour se rendre vers Rennes, depuis Montauban et Saint-Méen et les communes intermédiaires (Gaël, Saint-Pern, Irodouër)**
- ▶ **Mais des niveaux d'offres insuffisants vers les pôles secondaires externes (Bédée / Pacé / Trémorel / Iffendic / Montfort...)**
- ▶ **Des lignes qui ne dérogent pas à la vocation régionale « interurbaine », mais qui n'ont pas vocation à favoriser les liaisons « locales »**
- ▶ **Une addition de lignes (12 / 17) et services entre Saint-Méen et Montauban, mais finalement peu de réelles connexions possibles pour les besoins des actifs et captifs entre ces deux communes**

Un service communautaire de transport à la demande dans toutes les communes

▶ La CCSMM organise un transport à la demande depuis 2012

L'exploitation est assurée par les taxis et la CCSMM assure le suivi et la réservation (à l'accueil de la CC) mais sans logiciel de gestion dédié.

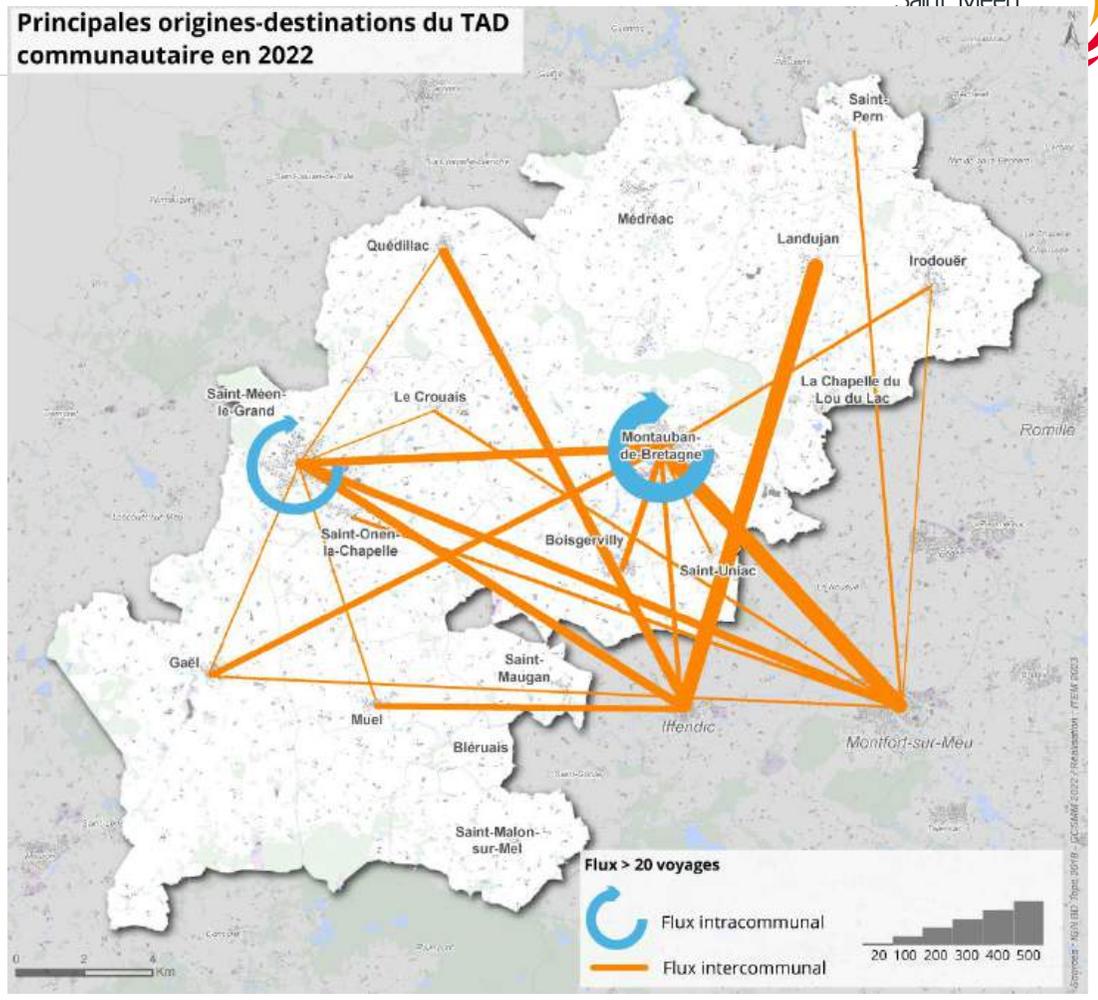
▶ Un TAD qui répond à 2 besoins ciblés et distincts :

▶ **Le TAD « services »** : destiné aux personnes âgées (+ 70 ans) ou en situation de handicap habitant la CCSMM (vers les services publics, de santé, l'offre TC et la visite à des proches)

▶ **Le TAD « emploi »** : pour les personnes en formation ou en recherche d'emploi (vers les services publics et les structures d'emploi, d'insertion et de formation et les arrêts TC) sur prescription d'un partenaire social.

▶ Un service de porte-à-porte du lundi au vendredi pour des déplacements sur le périmètre de la CCSMM ou vers les polarités extérieures dans certains cas

▶ Une tarification lisible et accessible, différenciée selon le périmètre (intra-SMM ou vers l'extérieur), le public cible et le nombre de réservations



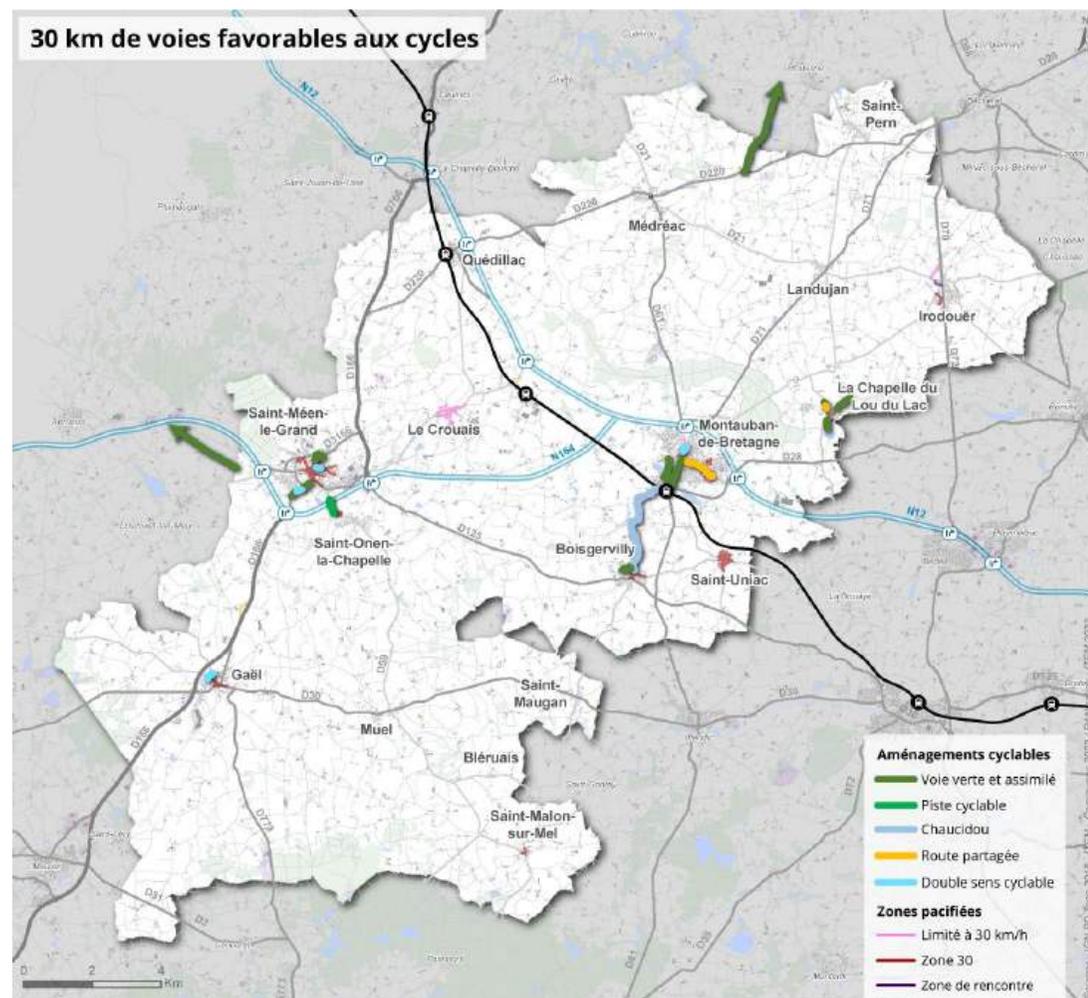
- ▶ **4217 trajets en 2022**
 - ▶ 29 % avec le TAD Emploi et 71 % avec le TAD Services
 - ▶ 60 000 km parcourus / Coût : 180 k€ pour 6738 € de recettes
 - ▶ Un coût moyen de 80 € / course



1.4. Les modes actifs, les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire

En dehors des véloroutes, près de 10 km d'aménagements cyclables complétés par 20 km de zones pacifiées

Linéaire d'aménagements favorables aux cycles	
Type	Linéaire (km)
Aménagements cyclables	
	Voie verte et assimilée 2,90
	Piste cyclable 0,43
	Voie mixte (piétons + cycles) 1,51
	Chaucidou 3,19
	Route partagée 1,15
	Double sens cyclable 0,67
Total aménagements cyclables	Env. 10 km
Zones à vitesse modérée	
	Limitation à 30 km/h 5,63
	Zone 30 12,86
	Zone de rencontre 1,35
Total zones pacifiées	Env. 20 km
Total	Env. 30 km



- Des maillages locaux présents au sein des communes les plus importantes
- Excepté entre Boisgervilly et Montauban-de-Bretagne, aucun aménagement ne permet des déplacements entre les communes

Des cheminements piétons plutôt favorables

- ▶ Les communes présentent des espaces publics requalifiés comprenant des aménagements piétons de bonne qualité.
- ▶ ... mais quelques améliorations sont à réaliser pour favoriser l'usage de la marche dans les communes :
 - ▶ Des **véhicules en stationnement** à cheval sur le trottoir
 - ▶ Le **manque d'assises** sur des secteurs à forte fréquentation
 - ▶ Quelques **cheminements peu larges**, avec obstacles (potelet, réverbères, mobilier urbain ...)
- ▶ Une **part encore importante de l'espace public est consacrée au stationnement**, avec une **offre parfois disproportionnée** par rapport à la demande riveraine



Trottoir suffisamment large (Gaël)



Discontinuité du cheminement : le piéton se retrouve sur la chaussée



Venelle à La Chapelle du Lou du Lac



Trottoir étroit et dégradé (Saint-Pern)



Centre-bourg qualitatif avec jalonnement piéton à Montauban-de-Bretagne



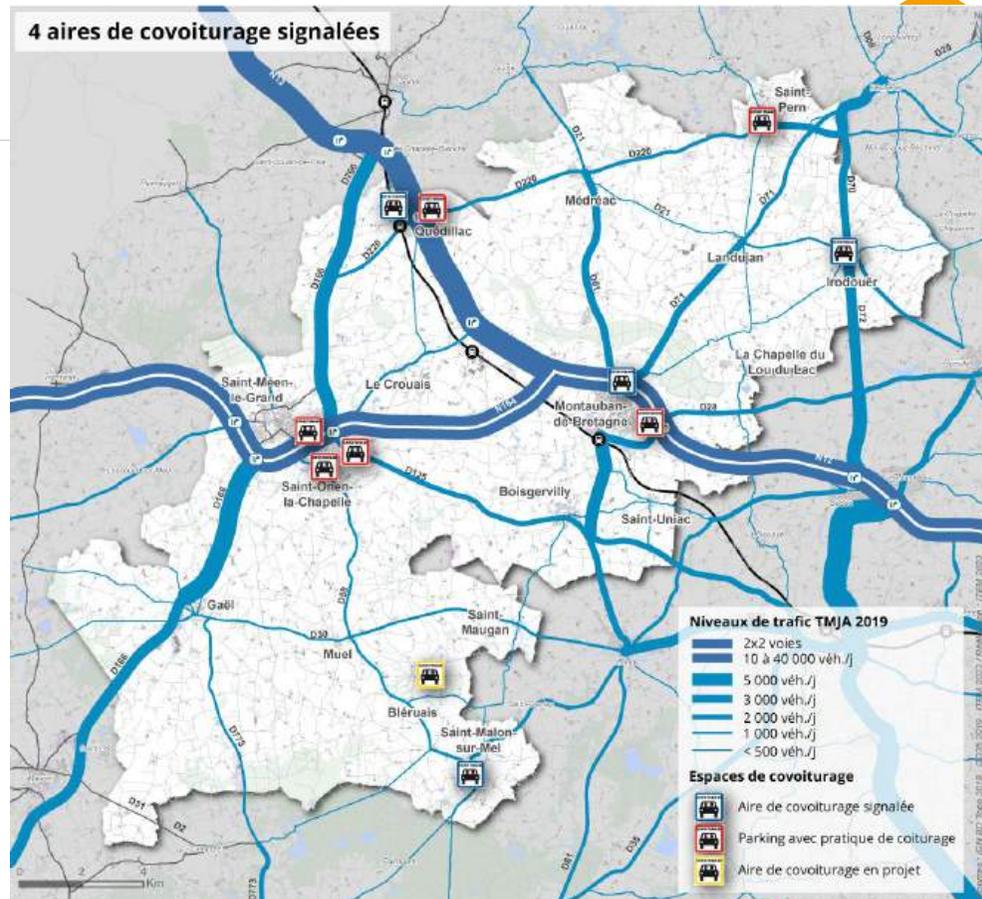
Trottoir en bon état mais forte emprise du stationnement (Médreac)

4 aires de covoiturage signalées

- ▶ 4 aires dont l'aire structurante de Montauban, représentant 192 places
- ▶ D'autres parkings non signalés sont également utilisés comme point de rencontre covoiturage (Lidl de Saint-Méen, école de Saint-Pern...).
- ▶ Pour les personnes enquêtées, résidant sur le territoire
 - ▶ 5 % font au moins une fois par semaine du covoiturage
 - ▶ 5 % en ont un usage à minima mensuel
 - ▶ 19 % en font de manière plus occasionnelle
 - ▶ 71 % n'en font jamais

- **L'inadéquation des horaires** est le 1^{er} frein identifié
- Dans une moindre mesure les **déplacements chaînés**, le **manque de connaissance**, la **volonté de garder une certaine liberté** sont des freins secondaires mais notables

L'adaptation (de l'usager, de l'employeur) est un prérequis au développement du covoiturage domicile travail



Concernant Ouestgo :

- ▶ Les **propositions sont logiquement nombreuses sur des origines-destinations importantes** (vers Rennes notamment) mais pour lesquelles l'offre en TC existe.
- ▶ Peu voire **pas de propositions sur des OD secondaires** (Médreac <> Bédée, Saint-Méen-le-Grand > Montfort-sur-Meu...) **là où l'offre TC est plus limitée**
- ▶ **Un niveau de connaissance limité selon l'enquête**

Plateforme Eurêka Emplois Services : des dispositifs de mobilité solidaire

- ▶ Des dispositifs d'aide à la mobilité proposés par la Plateforme Eurêka Emplois Services de Montfort-sur-Meu à destination des personnes en insertion professionnelle qui résident sur le Pays de Brocéliande.
- ▶ Des difficultés pour faire connaître cette plateforme au-delà du secteur de Montfort.

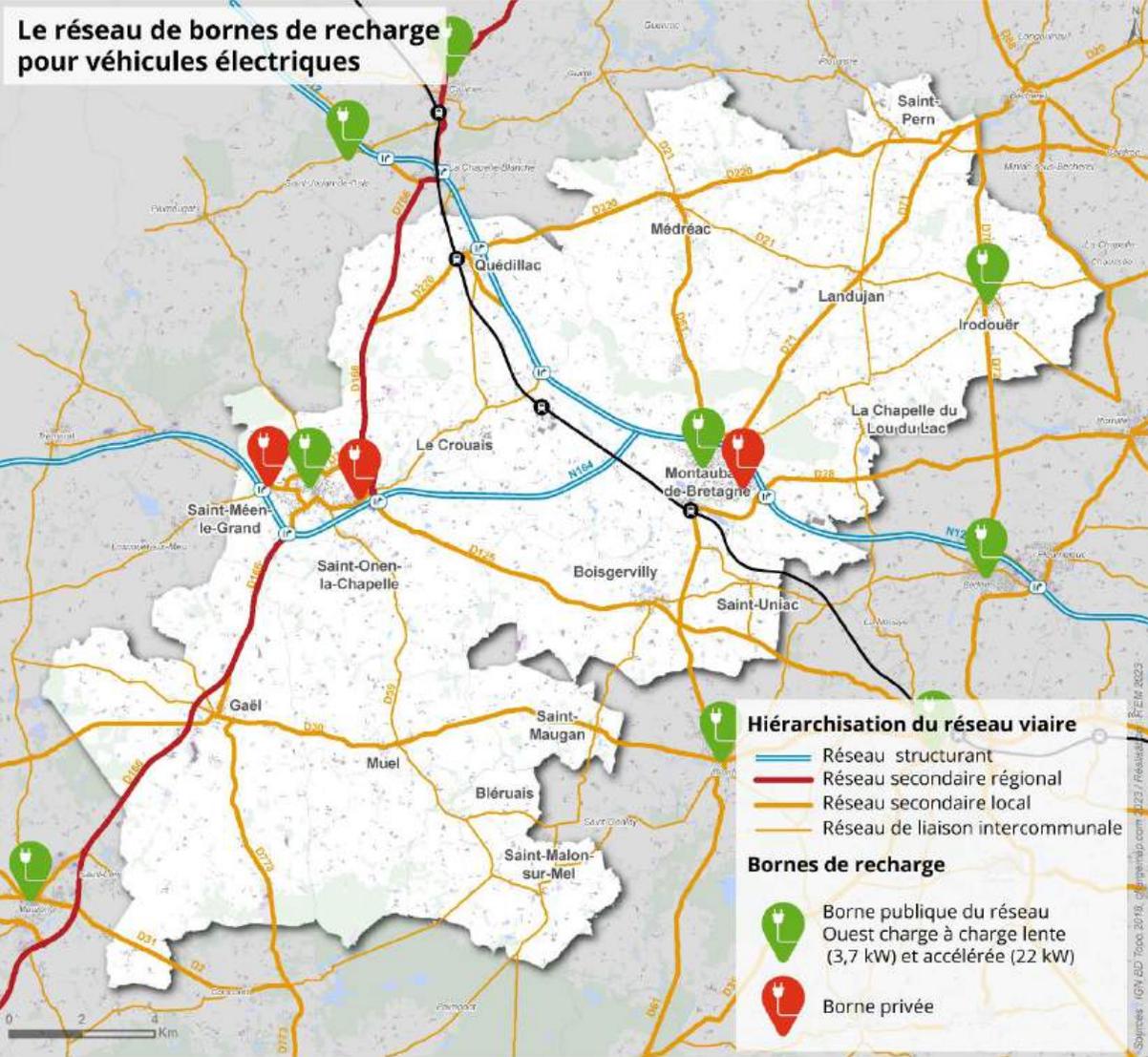
Thème	Dispositif
Obtention du permis de conduite	Atelier code de la route
	Coaching permis de conduire (pour les intérimaires)
	Conduite supervisée (avec des bénévoles formés en partenariat avec les auto-écoles)
Formation mobilité	Diagnostic individuel de mobilité : identification des besoins du bénéficiaire et dispositifs/offres pour y répondre
	Ateliers mobilité collectif thématique (les difficultés de mobilité, le covoiturage, l'offre de bus...)
Mise à disposition de deux roues	Location solidaire de scooters (env. 40 scooters dont 10 électriques) sur prescription sociale (50 €/mois) et de vélos
	Récupération de vieux vélos (déposés en déchetterie ou par don) remis en état et vendus aux adhérents
	Organisation d'une vélo-école (depuis 2022) : organisé par un animateur sportif du CD35 en 3 modules de 3h



- ▶ Le garage solidaire à **Betton, Mobil'Insertion**, de l'association AIS 35, qui propose, à la vente ou à la location, des véhicules d'occasion aux personnes rencontrant des freins à la mobilité.
- ▶ En complément, des **cours de code réalisés par des bénévoles** (sur prescription du PAE et de l'auto-école), un après-midi par semaine sur Montauban et Saint-Méen.

Un développement des IRVE amorcé

- ▶ La CCSMM compte 3 bornes de recharge accélérée (22 kW) publiques pour véhicules électriques, soit 6 points de charge accessibles
- ▶ Elles sont situées dans les 2 communes pôles et à Irodouër. Aucune commune n'est à plus de 10 km d'une borne.
- ▶ 3 bornes privées en complément (supermarchés) sans toutefois assurer un meilleur maillage du territoire.
- ▶ Un réseau encore embryonnaire qui doit se développer pour accompagner l'essor rapide de l'électromobilité : en 2022, 13,8 % des nouvelles immatriculations en France sont des véhicules électriques.



Le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques envisage la mise en œuvre de 66 nouvelles bornes sur le territoire à horizon 2030

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

1.4. Synthèse AFOM du diagnostic

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. ▶ Euréka 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, Iffendic...) 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 discontinue, 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'utilisateurs quotidiens du vélo ▶ Des réflexions sur la réouverture à long terme de la section ferroviaire Mauron <> La Brohinière ▶ La compétence voirie dont dispose la CCSMM. ▶ Des réflexions portées localement via les études Petite Ville de Demain, ou les projets communaux (Chaussée à Voie Centrale Banalisée 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.

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some geographical features. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

2. La méthodologie du **Plan de Mobilité Simplifié**

Une construction pas à pas de la stratégie

Une démarche de concertation amorcée durant le diagnostic :

- ▶ Questionnaire auprès des communes et des habitants
- ▶ Entretien auprès des partenaires
- ▶ Echanges durant les réunions de suivi et de validation

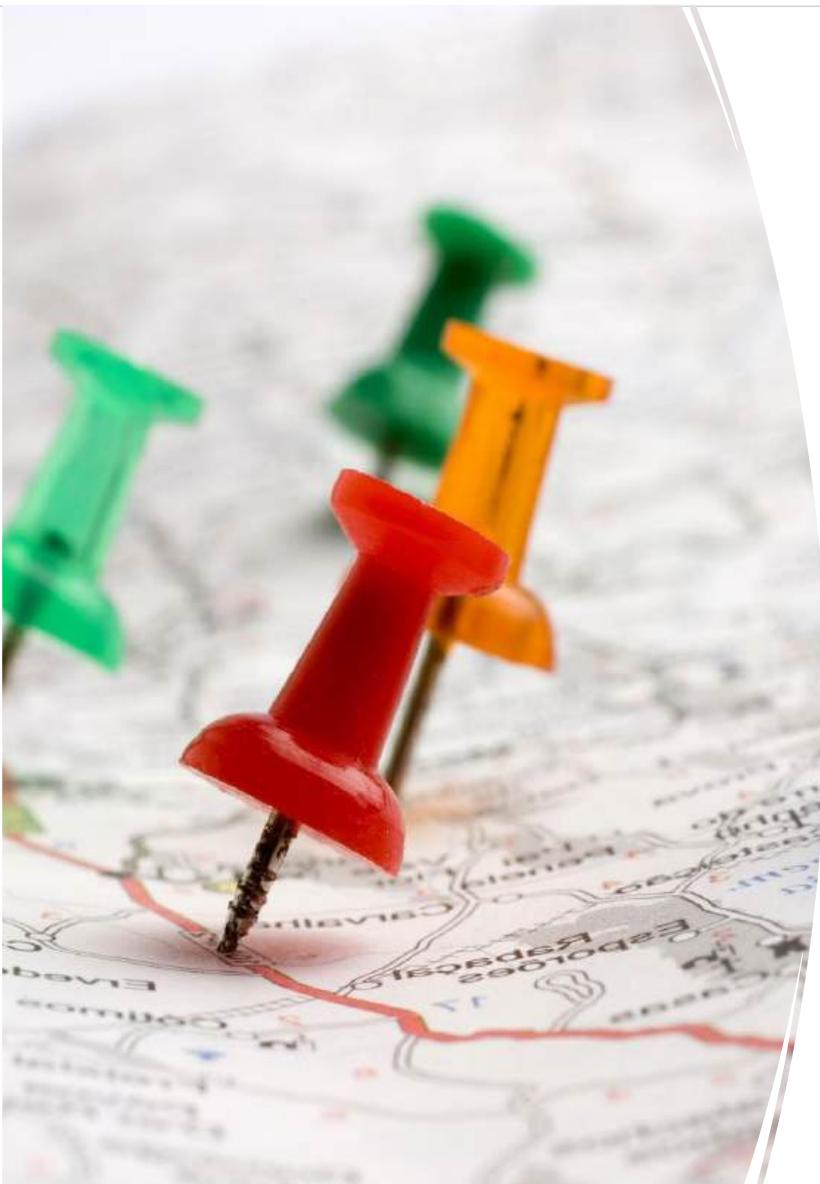
3 temps d'échanges pour construire étape par étape la stratégie du Plan de Mobilité Simplifié

- ▶ Septembre 2023 : des **enjeux discutés et priorisés** pour la suite des réflexions
- ▶ Novembre 2023 : un **travail d'identification des pistes d'actions** à inclure dans la stratégie pour répondre aux enjeux
- ▶ Janvier 2024 : **définition des premiers éléments de contour opérationnel** des actions



- ▶ Des **temps d'échanges en sous-groupes** (réunissant élus, techniciens, partenaires, acteurs locaux, associations, habitants) à partir de **cartes et grilles de réponses**
- ▶ **Des validations d'étapes en commissions mobilités et conférence des Maires**

4 axes d'intervention déclinés en 16 actions



- ▶ Un **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**
 - ▶ **Axe 2 : Encourager un usage partagé de la voiture**
 - ▶ **Axe 3 : Intensifier le recours aux modes actifs**
 - ▶ **Axe 4 : Renforcer la communication, l'information et la sensibilisation**
- ▶ Le **contour opérationnel des actions a été essentiellement alimenté lors des sessions d'échanges**
- ▶ Puis complété pour la **formalisation des fiches actions**
- ▶ Un **niveau de priorité des actions qui pourra s'ajuster dans la phase de mise en œuvre** en fonction des **opportunités** (appel à projet, financement...), des **choix des élus**, des **retours d'expériences** de certaines actions, des contraintes budgétaires etc.

4 axes d'intervention déclinés en 16 actions

- ▶ **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
 - 1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire
 - 1.3 Retravailler la position des arrêts BreizhGo routiers en partenariat avec la Région
 - 1.4 Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban
 - 1.5 Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière des pôles d'échange relais en s'appuyant sur le SDMA
 - 1.6 Mieux articuler urbanisme et mobilité

- ▶ **Axe 2 : Encourager un usage partagé de la voiture**
 - 2.1 Densifier le maillage d'aires de covoiturage via un Schéma de développement
 - 2.2 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique à l'instar des territoires limitrophes
 - 2.3 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

- ▶ **Axe 3 : Intensifier le recours aux modes actifs**
 - 3.1 Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)
 - 3.2 Renforcer la pacification
 - 3.3 Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens

- ▶ **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
 - 4.2 Structurer un programme d'écomobilité scolaire
 - 4.3 Faciliter l'accès à une offre de mobilité pour les publics en insertion
 - 4.4 Mieux communiquer sur les offres de mobilité et organiser des évènements pour promouvoir les solutions alternatives

Le plan d'actions comprend pour chaque action, une fiche projet reprenant les éléments de contour et principes opérationnels. Ils restent indicatifs, puisque les modalités définitives (porteur, budget...) pourront s'ajuster lors de la mise en œuvre des actions.

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin, with the pin's tip resting on a map. The map shows a grid of streets and some geographical features. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the map.

3. Le plan d'actions du **Plan de Mobilité Simplifié**

Le contenu des fiches actions

1

2

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

Action 1.2 Proposer une ligne régulière entre les principales communes du territoire

1) Constats du diagnostic

- Une offre TC régulière insuffisante pour se déplacer en interne sur la CCSMM
- Une offre de TAD communautaire non conçue pour répondre aux besoins des déplacements quotidiens.

2) Objectif

- Faire des lignes TC une alternative à la voiture pour se déplacer sur la CCSMM

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Lors des ateliers de travail, plusieurs lignes ont été proposées. Différentes hypothèses de coûts seront à envisager selon le niveau de desserte.

Scénario d'offre

Scénario d'offre	Coût
Médérac ↔ Boisgervilly	
Semaine : 5 AR	205 k€/an
Samedi : 2 AR	133 k€/an
Semaine : 4 AR	167 k€/an
Samedi : 2 AR	108 k€/an
Gaël ↔ Saint-Méen ↔ (Le Crouais ↔) Montauban	
Semaine : 4 AR	294 k€/an (direct St-Méen – Montauban)
Sam : 2 AR	317 k€/an (par Le Crouais)
Gaël ↔ Saint-Maugan ↔ Montauban	
Semaine : 2 AR	110 k€/an
Samedi : 1 AR	71 k€/an
Semaine : 5 AR	259 k€/an
Samedi : 1 AR	168 k€/an

Un approfondissement à prévoir dans le cadre de la mise en œuvre de l'action.

Calendrier

Court terme Moyen terme Long terme

Acteurs

CCSMM : Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale, compétente en matière d'organisation de service de transport régulier interne

Communes : Partenaires techniques pour la définition de l'offre et gestionnaires de voirie

Coûts (selon des hypothèses d'offre)

- Ligne Médérac ↔ Boisgervilly : 167-205k€ / an
- Ligne Gaël ↔ Saint-Méen ↔ Le Crouais ↔ Montauban : 294-317 k€/an
- Ligne Gaël ↔ Saint-Maugan ↔ Montauban : 110-259 k€ / an

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d'abonnés
- Kilomètres offerts

Impact report modal

Limité Moyen Élevé

Faisabilité

Simple Technique 1 2 3
 Complexe Financière 1 2 3
 Coordination des acteurs 1 2 3

Calendrier
-> Proposition de phasage

Acteurs et rôles
-> Acteurs à mobiliser pour la mise en œuvre des actions

Coûts
-> Coûts non figés, donnés à titre indicatif, à affiner et à répartir durant la mise en œuvre des actions

Suivi
-> Au-delà de la mise en œuvre de l'action, mesurer l'efficacité des actions

Impact report modal
-> Les effets attendus sur l'usage des nouvelles offres

Faisabilité
-> Les difficultés potentielles (technique / financière / gouvernance) liées à la mise en œuvre des actions

1) Constats du diagnostic / Objectif / Public cibles :
-> Préciser ce qui justifie et cible la mise en œuvre de l'action

2) Mesures à mettre
-> Vision synthétique proposée en 1^{ère} page – Détail / éléments de coûts / exemples externes dans les pages suivantes – Mesures issues pour la plupart de l'atelier du 24 janvier

Étude de stratégie globale des mobilités - Communauté de Communes Saint-Méen Montauban
Rapport final pour l'adoption du PMS – Juillet 2024

Annexe 1 - Proposer une ligne régulière entre les principales communes du territoire

Tableau des coûts annuels (k€) :

Offre	1 AR	2 AR	3 AR	4 AR	5 AR	6 AR	7 AR	8 AR	9 AR	10 AR	11 AR	12 AR
Semaine	110	167	205	259	294	317	350	380	410	440	470	500
Samedi	71	108	133	168	191	206	230	250	270	290	310	330

Tableau des coûts hebdomadaires (k€) :

Offre	1 AR	2 AR	3 AR	4 AR	5 AR	6 AR	7 AR	8 AR	9 AR	10 AR	11 AR	12 AR
Semaine	110	167	205	259	294	317	350	380	410	440	470	500
Samedi	71	108	133	168	191	206	230	250	270	290	310	330

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

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

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

Constats du diagnostic

- Des lignes traversant le territoire dont l’adéquation offre/demande est faible pour les actifs et qui ne donnent une réponse que partielle pour les captifs

Objectif

- Faire des lignes TC une alternative à la voiture pour se déplacer vers les pôles externes
- Faire remonter à la Région les besoins de mobilités des habitants et/ou actifs et favoriser l’ajustement des dessertes et horaires au regard de ces besoins.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre en partenariat avec la Région et les gestionnaires de voirie

Les améliorations demandées en phase de concertation sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Périmètre

- CCSMM

Acteurs	Rôle
Région Bretagne	Maitre d’ouvrage en tant autorité organisatrice de l’offre BreizhGo
CCSMM	Rôle de lobbying pour porter l’action auprès de la Région
Communes	Gestionnaire de voirie pour la création des arrêts de car
Dinan Agglo	Partenaire technique

Lignes	Propositions d’évolution de l’offre
Ligne 2 Gaël <> Montfort <> Rennes	Pérenniser le service Gaël > Montfort de 7h27 en période de vacances scolaires Prolongement à Gaël du service de 19h15 au départ de Rennes Ajuster les horaires pour permettre des correspondances TER en gare de Montfort
Ligne 12 Merdrignac <> Saint-Méen <> Montauban <> Rennes	Permettre une correspondance en gare de Montauban (voir action 1.3) Pérenniser le service Rennes > SMM de 7h15 en période de vacances scolaires Pérenniser le service SMM > Rennes de 17h15 en période de vacances scolaires Ajout d’un service SMM > Rennes pour arriver à Rennes avant 14h
Ligne 17 Dinan <> Montauban	Desservir le bourg de Quédillac Prolonger le service arrivant à 8h15 à Caulnes vers Saint-Méen
Ligne 19 Saint-Pern <> Irodouër <> Bédée <> Rennes	Desserte systématique de Landujan pour les services prolongés à Saint-Pern

Coûts

- Ligne 2 : +/- 24 k€/an
- Ligne 12 : +/- 81 k€/an
- Ligne 17 : +/- 22 k€/an
- Ligne 19 : +/- 9 k€/an

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d’abonnés
- Kilomètres offerts

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



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

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Ligne 2 : Gaël <> Montfort <> Rennes

Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Pérenniser le service Gaël > Montfort de 7h27 (n°208) en période de vacances scolaires	Offrir aux actifs travaillant à Montfort (et Rennes via une correspondance à Montfort) une solution de mobilité toute l'année.	Env. 100 €/service Soit +/- 8 k€/an
Prolonger à Gaël le service de 19h15 (n°235) au départ de Rennes (qui aujourd'hui est limité à Iffendic)	Offrir aux actifs un départ plus tardif pour plus de souplesse et ainsi avoir 1 service par heure de 16h15 à 19h15.	Env. 70 €/service Soit +/- 16 k€/an
Ajuster les horaires pour permettre des correspondances TER en gare de Montfort	Le matin, une correspondance TER est impossible à quelques minutes près : arrivée à Montfort à 8h06 (terminus du service), départ du train pour Rennes à 8h04.	Impact financier négligeable

Rappel : 320 actifs et scolaires de Gaël, Muel et Saint-Maugan travaillent à Rennes, Montfort-sur-Meu, Iffendic et Breteil.

Total : +/- 24 k€/an

Ligne 19 : Saint-Pern <> Irodouër <> Bédée <> Rennes

Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Desserte systématique de Landujan pour les services prolongés à Saint-Pern	Offrir aux habitants de Landujan une liaison directe vers Irodouër, Bédée, Pleumeleuc et Rennes sans surcout important pour la collectivité (+1,1 km commercial par service).	Env. + 4 €/service Soit +/- 9 k€/an <i>NB : ce coût sera moindre s'il n'y a pas d'impact sur le temps de conduite et de pause du conducteur</i>

Rappel : 97 actifs et scolaires de Landujan travaillent à Irodouër, Rennes, Pleumeleuc et Bédée.

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

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Ligne 12 : Merdrignac <> Saint-Méen <> Montauban <> Rennes

Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Permettre une correspondance en gare de Montauban (voir action 1.3)	Permettre l'intermodalité en gare de Montauban pour rejoindre plus rapidement le centre de Rennes et ouvrir des possibilités vers Saint-Brieuc.	Cf action 1.3
Pérenniser le service Rennes > SMM de 7h15 en période de vacances scolaires Pérenniser le service SMM > Rennes de 17h15 en période de vacances scolaires	Aujourd'hui il est impossible de faire un aller-retour dans la journée depuis Rennes vers Saint-Méen durant les vacances scolaires.	Env. 200 €/service Soit +/- 31 k€/an
Ajout d'un service SMM > Rennes pour arriver à Rennes avant 14h	Permettre aux actifs travaillant l'après-midi de venir en TC. Permettre des déplacements occasionnels sur l'après-midi à Rennes.	Env. 200 €/service Soit +/- 50 k€/an

Total : +/- 81 k€/an

Ligne 17 : Dinan <> Montauban

Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Desservir plus fréquemment le bourg de Quédillac	Offrir une offre vers Saint-Méen-le-Grand depuis le bourg de Quédillac. Attention, cette modification d'itinéraire nécessite de réaliser un trajet en aller-retour à Saint-Jouan-de-l'Isle pour desservir cette commune.	Env. 10 €/service Soit +/- 8 k€/an
Prolonger le service arrivant à 8h15 à Caulnes vers Saint-Méen	Offrir un service supplémentaire depuis Caulnes vers Saint-Méen, qui pourra aussi bénéficier aux habitants de Quédillac.	Env. 20 €/service Soit +/- 14 k€/an

230 actifs et scolaires en relation avec la CCSMM dont 135 entre Quédillac et Saint-Méen-le-Grand.

Total : +/- 22 k€/an

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Action 1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire

Constats du diagnostic

- Une offre TC régulière insuffisante pour se déplacer en interne sur la CCSMM
- Une offre de TAD communautaire non conçue pour répondre aux besoins des déplacements quotidiens.

Objectif

- Faire des lignes TC une alternative à la voiture pour se déplacer sur la CCSMM

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Périmètre

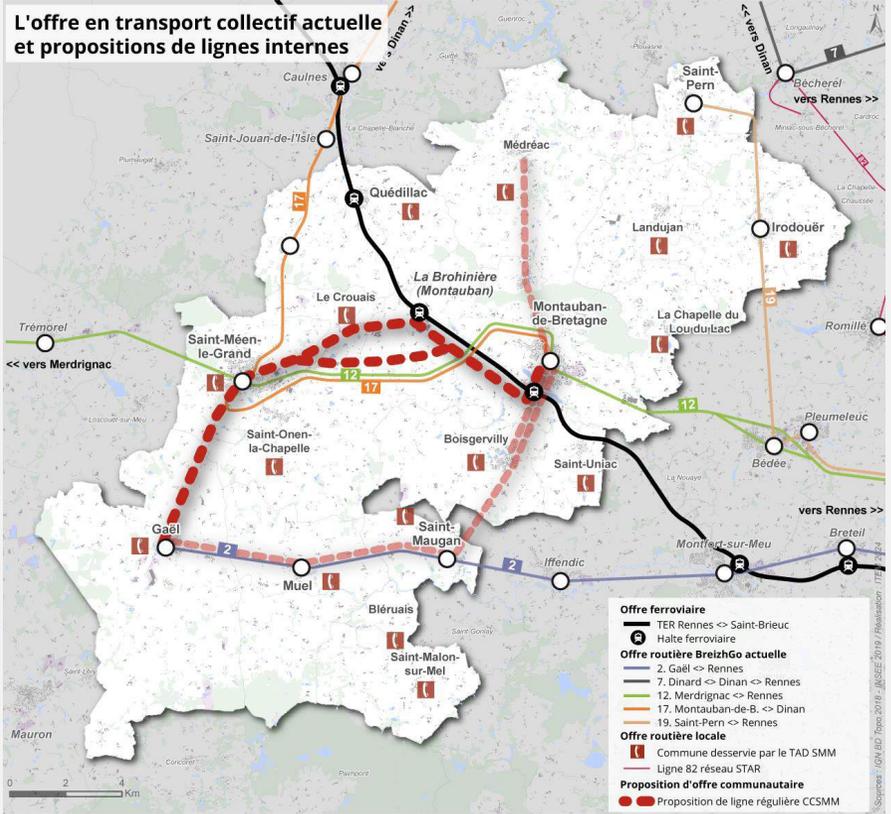
- CCSMM

Acteurs	Rôle
CCSMM	Maitre d’ouvrage en tant qu’AOM locale, compétente en matière d’organisation de service de transport régulier interne
Communes	Partenaires techniques pour la définition de l’offre et gestionnaires de voirie

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Lors des ateliers de travail, plusieurs lignes ont été proposées. Différentes hypothèses de coûts seront à envisager selon le niveau de desserte.

Scénario d’offre	Coût
Médreac <-> Boisgervilly	
Semaine : 5 AR Samedi : 2 AR	205 k€/an <i>133 k€/an</i>
Semaine : 4 AR Samedi : 2 AR	167 k€/an <i>108 k€/an</i>
Gaël <-> Saint-Méen <-> (Le Crouais <-> Montauban)	
Semaine : 4 AR Sam : 2 AR	294 k€/an <i>191 k€/an</i> (direct St-Méen – Montauban)
	317 k€/an <i>206 k€/an</i> (par Le Crouais)
Gaël <-> Saint-Maugan <-> Montauban	
Semaine : 2 AR Samedi : 1 AR	110 k€/an <i>71 k€/an</i>
Semaine : 5 AR Samedi : 1 AR	259 k€/an <i>168 k€/an</i>



Un approfondissement à prévoir dans le cadre de la mise en œuvre de l’action.

Coûts (selon des hypothèses d’offre)

- Ligne Médreac <-> Boisgervilly : 167-205k€ / an
- Ligne Gaël <-> Saint-Méen <-> Le Crouais <-> Montauban : 294-317 k€/an
- Ligne Gaël <-> Saint-Maugan <-> Montauban : 110-259 k€ / an

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre d’abonnés
- Kilomètres offerts

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Lors des ateliers de travail, plusieurs lignes ont été proposées par les participants. Il ne s'agit pas ici de faire un arbitrage entre les lignes mais de proposer différentes lignes possibles, avec des niveaux d'offre envisageables et des coûts afférents

1. Ligne Médréac <-> Saint-M'Hervon <-> Montauban-de-Bretagne <-> Boisgervilly

Cette ligne permet d'offrir à 2 pôles de proximité une desserte régulière en transport collectif vers Montauban-de-Bretagne.

2 scénarios d'offres sont proposés selon les publics potentiellement ciblés par cette ligne.

255 individus actifs sont potentiellement captables.

Comparaison des 2 scénarios d'offre

	Scénario 1	Scénario 2
Public cible	Actifs et captifs	Captifs
Jours de fonctionnement	L>S	L>S
Offre par jour	L>V : 5 AR Samedi : 2 AR	L>V : 4 AR Samedi : 2 AR
Km par service	16,9 km	16,9 km
Km annuel (dont 10 % haut le pied)	51 000 km	42 000 km
Coût annuel (base 4€/km)	205 k€/an 133 k€/an	167 k€/an 108 k€/an

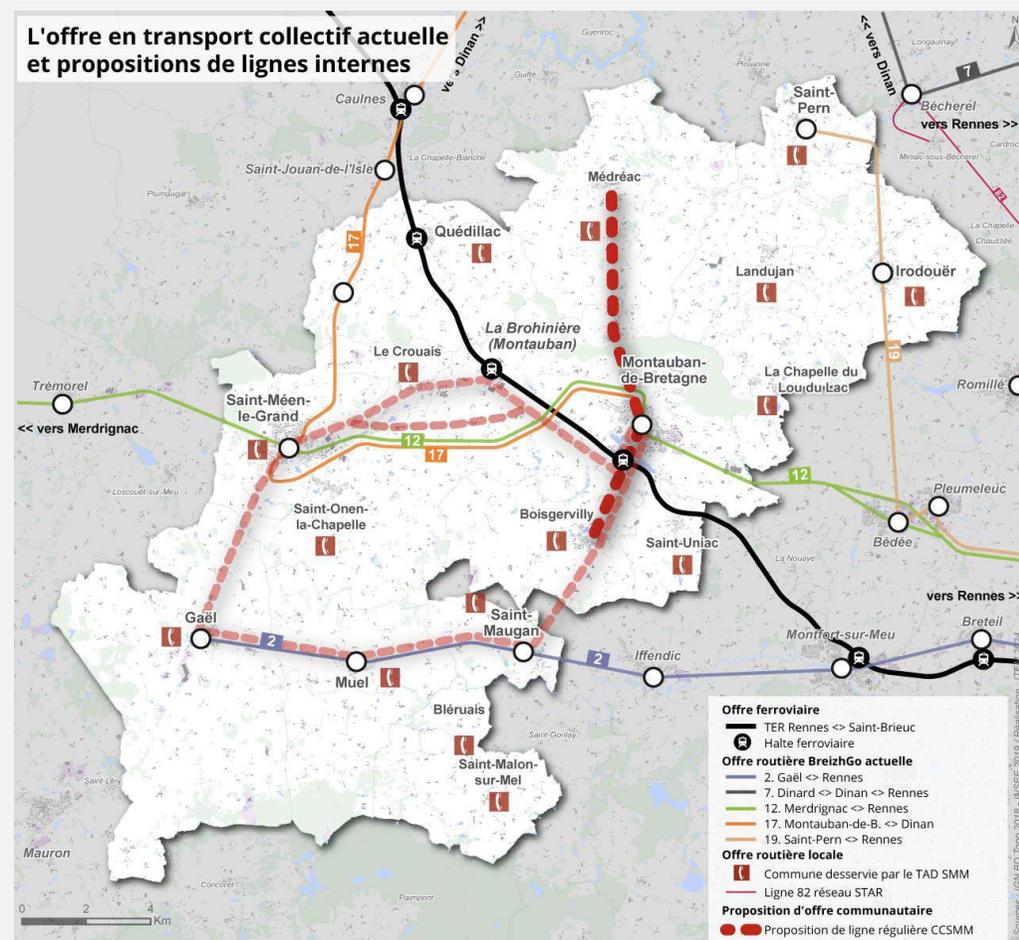
Les équipements à desservir à Montauban-de-Bretagne :

- Le collège / les stades
- Le centre-bourg
- La ZA si les actifs sont ciblés
- La gare

Le ratio de 4€/km tient compte du coût du conducteur, des coûts de roulage (carburant, entretien), et de l'amortissement du véhicule.

Un ratio de 2,5 €/km est indiqué en cas d'utilisation de véhicules (électriques) de petite taille. Toutefois le modèle économique des exploitants de réseau repose essentiellement sur l'utilisation de véhicules de moyennes et grandes capacités.

L'offre en transport collectif actuelle et propositions de lignes internes



Action 1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

2. Ligne Gaël <-> Saint-Méen <-> (Le Crouais) <-> Montauban-de-Bretagne

(500 individus)

Cette ligne permet d’offrir une desserte complémentaire aux lignes existantes BreizhGo. Il s’agit ici de veiller à ne pas faire de doublon d’offre mais de combler les creux de desserte (voir détails des services proposés page suivante).

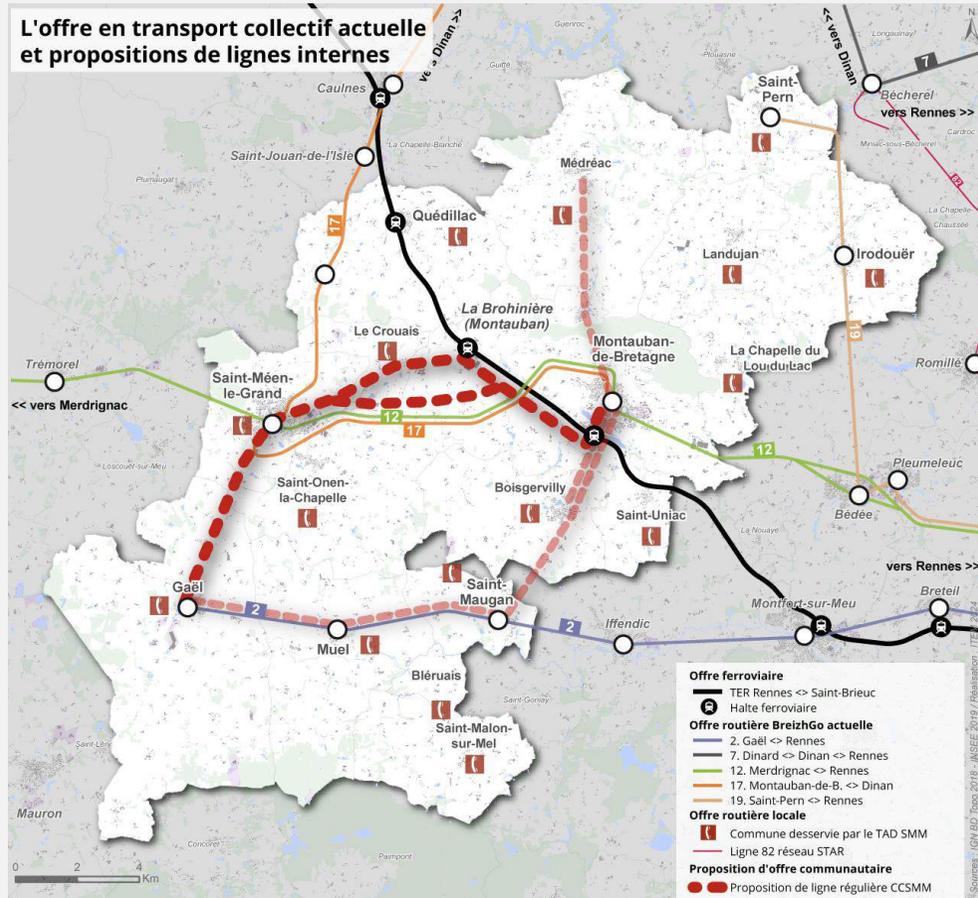
2 scénarios d’offre sont proposés selon la desserte ou non du Crouais et de La Brohinière :

- Scénario 1 : une ligne directe entre Gaël, Saint-Méen et Montauban, sans desservir Le Crouais.
- Scénario 2 : une ligne avec desserte systématique du Crouais et de La Brohinière.

500 individus actifs sont potentiellement captables.

Comparaison des 2 scénarios de desserte

	Scénario 1 (direct St-Méen – Montauban)	Scénario 2 (desserte du Crouais)
Jours de fonctionnement	L>S	L>S
Offre par jour	L>V : 3 AR + 1 AR St-Méen-Gaël Sam : 1 AR + 1 AR St-Méen-Gaël	
Km par service	Gaël <-> Montauban : 23,5 km Gaël <-> St-Méen : 7,5 km	+2 km par rapport au sc 1
Km annuel (dont 10 % haut le pied)	74 000 km	79 000 km
Cout annuel (base 4€/km)	294 k€/an <i>191 k€/an</i>	317 k€/an <i>206 k€/an</i>



A noter que pour mieux répondre aux besoins, il s’agira d’assurer une bonne desserte des équipements de Montauban-de-Bretagne (collège, stades, centre-bourg, ZA, gare).

Action 1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Détails indicatifs des horaires

Les tableaux ci-dessous reprennent les services existants assurés par les lignes BreizhGo 12 et 17 entre Saint-Méen et Montauban. Les horaires sont donnés à titre indicatif avec desserte du Crouais et permettent de visualiser la répartition des services proposés.

Jours de semaine

Ligne	L12	L12	SMM	L12	L12	SMM	L12	L12	SMM	SMM	L12	L12	L17	SMM	L12	L12	SMM
Gaël			6:50			8:15			11:45	13:15				17:00			18:00
Saint-Méen	06:31	06:40	07:00	07:20	07:43	8:25	09:56	10:36	11:55	13:25	13:54	16:38	16:45	17:10	17:19	18:12	18:10
Montauban	06:44	06:53	07:30	07:33	07:56	8:55	10:09	10:49	12:25	13:55	14:07	16:50	17:05		17:33	18:25	18:40

Ligne	SMM	L17	L12	L12	L12	SMM	SMM	L12	L12	SMM	L12	L12	SMM	L12	L12	L12	SMM	L12	L12
Montauban	7:30	07:56	08:00	08:08	08:24	10:45	12:30	13:17	15:27	16:00	16:52	17:00		17:40	18:14	18:22	18:40	19:09	19:49
Saint-Méen	8:00	08:23	08:25	08:25	08:39	11:15	13:00	13:30	15:44	16:30	17:09	17:14	17:30	17:55	18:31	18:35	19:10	19:26	20:02
Gaël	8:10					11:25	12:10			16:40			17:40				19:20		

09:00 : service proposé pour la ligne Gaël <-> Montauban

Samedi

Ligne	L12	SMM	L12	L12	SMM	L12
Gaël		09:00			13:35	
Saint-Méen	07:20	09:10	09:56	10:36	13:45	13:54
Montauban	07:33	09:40	10:09	10:49		14:07

Ligne	SMM	L12	L12	L12	L12	SMM	L12	L12
Montauban	11:00	13:17	15:27	16:52	18:22		19:09	19:49
Saint-Méen	11:30	13:30	15:44	17:09	18:35	18:40	19:26	20:02
Gaël	11:40					18:50		

Pour rendre effective la complémentarité entre les lignes BreizhGo et la ligne Gaël <-> Montauban, un travail sur l'interopérabilité des titres de transport et l'intégration au dispositif Korrigo est nécessaire afin que l'utilisateur puisse voyager sur n'importe quel réseau sans la contrainte du titre de transport différent.

Action 1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

La question incontournable de l'interopérabilité des titres de transport

Pour rendre effective la complémentarité entre les lignes BreizhGo et la ligne Gaël <> Montauban, un travail sur l'interopérabilité des titres de transport est nécessaire afin que l'usager puisse voyager sur n'importe quel réseau sans la contrainte du titre de transport distinct.

Ainsi pour les abonnés, il s'agit d'éviter à l'usager d'avoir 2 abonnements distincts. Plusieurs pistes peuvent être envisagées :

- Intégrer l'offre au système KorriGo.
- Un travail est mené avec la Région pour accepter à bord des lignes BreizhGo les abonnements de transport de SMM. Les 2 parties conviennent d'une compensation financière.
- L'abonnement BreizhGo (50€) est accepté à bord de la ligne Gaël – Montauban. La CCSMM, AOM locale, n'a alors pas de recettes financières.
- Un supplément de quelques euros est demandé à l'abonné pour voyager avec son abonnement sur la ligne Gaël – Montauban mais celle-ci perd alors en attractivité
- La ligne Gaël – Montauban est gratuite, il n'y alors pas de dispositif interopérable à envisager.

Pour les titres à l'unité, la problématique de l'interopérabilité est moins prégnante, l'usager pouvant payer son ticket selon le réseau qu'il utilise, à l'exception des voyages avec correspondances. Il peut s'envisager une gratuité de la ligne Gaël – Montauban sur présentation d'un titre BreizhGo. Il faudra alors prévoir la possibilité d'acheter un titre BreizhGo à bord des véhicules de la ligne Gaël – Montauban.

Action 1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

3. Ligne Gaël <> Saint-Maugan <> Boisgervilly <> Montauban-de-Bretagne

Cette ligne permet d'offrir aux communes du sud un accès à Gaël et à Montauban.

2 scénarios d'offre sont proposés selon les publics potentiellement ciblés par cette ligne.

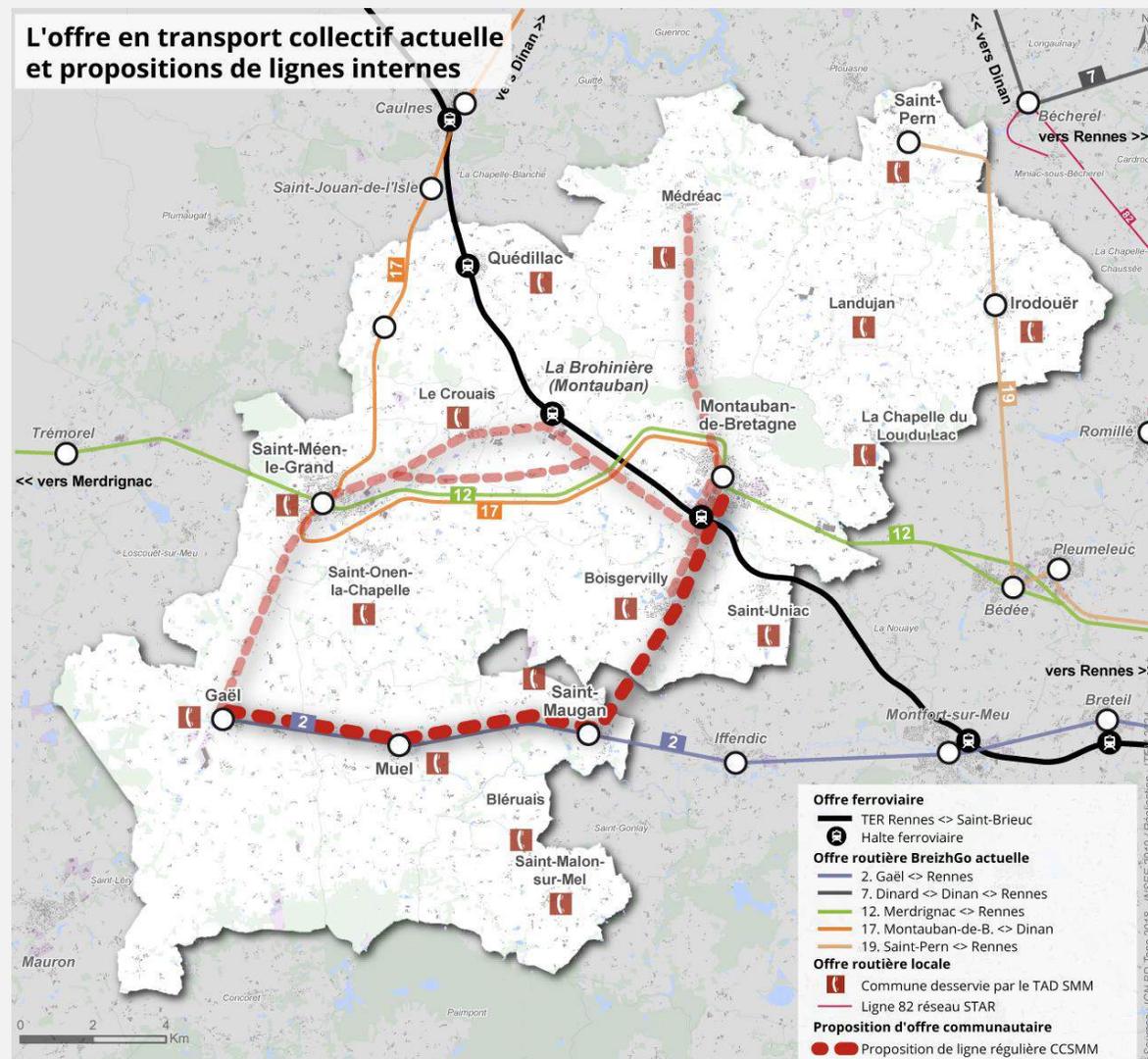
265 individus actifs sont potentiellement captables.

Comparaison des 2 scénarios d'offre

	Scénario 1	Scénario 2
Public cible	Actifs et captifs	Captifs
Jours de fonctionnement	L>S	L>S
Offre par jour	L>V : 5 AR Samedi : 2 AR	L>V : 2 AR Samedi : 2 AR
Km par service	22,2 km	22,2 km
Km annuel (dont 10 % haut le pied)	65 000 km	27 000 km
Coût annuel (base 4€/km)	259 k€/an 71 k€/an	110 k€/an 168 k€/an

Le niveau d'offre à proposer de cette ligne, au potentiel moins important, doit s'étudier en fonction des autres lignes proposées dans l'action (Gaël – Montauban, Médréac – Boisgervilly) afin de voir les complémentarités possibles sur les différentes origines-destinations (ex : envisager plutôt une ligne pour les captifs, s'il existe par ailleurs des services adaptés aux actifs depuis Gaël et Boisgervilly vers Montauban).

L'offre en transport collectif actuelle et propositions de lignes internes



Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

Constats du diagnostic

- Absence de desserte routière de la gare de Montauban et des zones d’activités structurantes

Objectif

- Améliorer les connexions entre la gare de Montauban et les zones d’emplois

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- Montauban
- Saint-Méen

Synthèse des mesures à mettre en œuvre en partenariat avec la Région et la commune

Mesure 1 : Retravailler la position des arrêts BreizhGo à Montauban-de-Bretagne, en particulier pour mieux desservir la gare

Le diagnostic et la concertation ont mis en avant la nécessité de proposer une desserte de la gare de Montauban par la ligne 12 afin d’offrir des possibilités de correspondances pour le train aussi bien vers Rennes que vers Saint-Brieuc.

La ligne 12 empruntant la N164 entre Saint-Méen et Montauban, la desserte de la gare nécessiterait de dévier la ligne par l’ex-N164.

En complément, il est préconisé d’ajouter d’autres arrêts pour renforcer l’aire de chalandise de la ligne :

- A proximité de la **ZA de la Gautrais**, pour apporter une solution de mobilité alternative aux actifs de la ZA ;
- A proximité de **La Hucherais**, pour desservir la future aire de covoiturage (action 2.1) qui pourra aussi être valorisée en tant que P+R et devenir un pôle d’intermodalité pour les personnes souhaitant se rabattre sur la ligne 12 depuis les communes alentours (La Chapelle-du-Lou-du-Lac, Saint-Uniac ou en provenance de la N12).

Mesure 2 : Assurer une desserte de la future aire de covoiturage du Parc d’activités de Saint-Méen

L’action 2.1 prévoit la création d’une aire de covoiturage sur le Parc d’activités Haute-Bretagne/Maupas. Un arrêt de la ligne 12 pourra être créé à proximité et permettre :

- D’une part de constituer un **pôle d’intermodalité** en valorisant l’aire de covoiturage comme un P+R
- D’offrir une **desserte TC aux actifs et clients du Parc d’activités** (l’arrêt le plus proche « Louison Bobet » est situé à 1 km).

Acteurs	Rôle
Région Bretagne	Maitre d’ouvrage en tant qu’autorité organisatrice de l’offre BreizhGo Co-financeur potentiel
CCSMM	Rôle de lobbying pour porter l’action auprès de la Région
Commune de Montauban / Saint-Méen	Gestionnaire de voirie pour la création des arrêts de bus

Coûts

- Mesure 1 :
 - Fonctionnement : +/- 6 k€/an pour le changement de tracé
 - Investissement pour la création d’arrêts : 75 k€
- Mesure 2 :
 - Investissement pour la création d’arrêts : 30 k€

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes et des arrêts

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



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

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

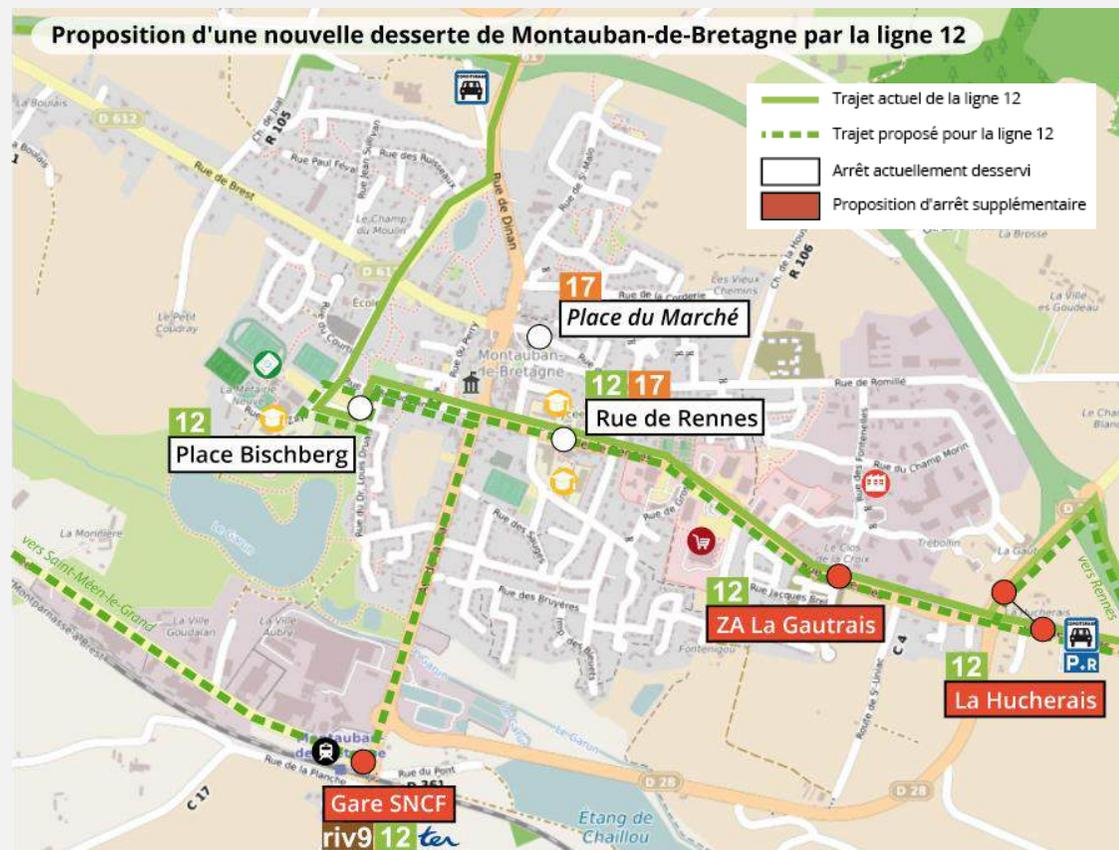
Mesure 1 : Retravailler la position des arrêts BreizhGo à Montauban-de-Bretagne, en particulier pour mieux desservir la gare

La modification du parcours de la ligne 12 par la gare allonge le temps de parcours de **3 min** environ (pour un kilométrage identique). **Le coût supplémentaire d’exploitation est estimé à 6 k€** (ce coût prend en compte les services supplémentaires détaillés dans l’action 1.2).

Arrêts	Aménagements à réaliser	Coûts
Gare SNCF	1 quai accessible	15 k€
ZA La Gautrais	2 quais accessibles	30 k€
La Hucherais	2 quais accessibles	30 k€

A préciser que la ligne 17 dessert aussi Montauban-de-Bretagne à raison de 2 services par jour mais qu’il n’est pas jugé indispensable de modifier son trajet au regard de son caractère moins structurant que la ligne 12.

Mesure 2 : Assurer une desserte de la future aire de covoiturage du Parc d’activités de Saint-Méen



Arrêt	Aménagements à réaliser	Coûts
PA Haute-Bretagne / Maupas	2 quais accessibles	30 k€

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Action 1.4 Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban

Constats du diagnostic

- 15 services Montauban > Rennes et 18 Rennes > Montauban
- Des creux de plus de 3 heures le matin et dans l’après-midi vers Rennes

Objectif

- Faire du train une alternative à la voiture vers Rennes en offrant une desserte continue

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- CCSMM

Acteurs	Rôle
Région Bretagne	Maitre d’ouvrage en tant qu’Autorité organisatrice de l’offre BreizhGo
CCSMM	Rôle de lobbying pour porter l’action auprès de la Région

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Dans le cadre du réaménagement de la gare de Rennes, une augmentation de la capacité d’accueil des trains en gare est prévue en permettant la réception de 2 trains par quai.

Ainsi une augmentation du nombre de circulations entre La Brohinière et Rennes est prévue à partir de septembre 2024. Dans ce cadre, la CCSMM souhaite préciser ses besoins. Lors de la phase de concertation du PDMS il a été évoqué pour la **gare de Montauban** :

- De combler les creux de desserte en heures creuses du lundi au vendredi en ajoutant des services omnibus périurbains La Brohinière <> Montauban <> Rennes de manière à avoir 1 train toutes les heures environ en heures creuses.
- Le samedi, d’ajouter au moins 2 allers-retours de Rennes, l’un en milieu de matinée, l’autre en début d’après-midi pour à la fois permettre de se rendre à Rennes à des horaires adaptés et permettre la venue sur le territoire de la CCSMM depuis Rennes.
- Le dimanche, d’ajouter des services le soir pour faciliter les retours de weekend (notamment les étudiants).

Concernant la desserte de **Quédillac** :

- En semaine, assurer au moins un arrêt en contrepointe (le matin pour venir à Quédillac et en fin d’après-midi pour en repartir).
- Le samedi, ajouter au moins 2 allers-retours , l’un en milieu de matinée, l’autre en début d’après-midi pour à la fois permettre de se rendre à Rennes à des horaires adaptés et permettre la venue sur le territoire de la CCSMM depuis Rennes.
- Les dimanches et jours fériés, il est demandé une desserte minimale (aujourd’hui aucun train à Quédillac).

A noter qu’un travail sur la tarification pourra être mené pour éviter un trop grand différentiel de prix pour rejoindre Rennes depuis Montauban (11 €, 0,34€/km), par rapport à Montfort (5 €, 0,22€/km).

Coûts (selon des hypothèses d’offre)

- Variable selon les choix opérés par la Région Bretagne (+/- 20 €/km mais variable selon le nombre d’arrêts, le personnel à bord, les enchainements conducteurs...)

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des gares
- Nombre d’abonnés
- Kilomètres offerts

Impact report modal



Faisabilité



Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

Constats du diagnostic

- Quédillac : un rabattement vélo insuffisamment organisé
- La Brohinière : une halte qui tourne le dos au potentiel d'actifs

Objectif

- Favoriser un rabattement modes actifs et l'usage du train pour se déplacer au quotidien.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- La Brohinière
- Quédillac

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Un **Pôle d'Echange Multimodal** désigne un espace physique où se connectent les différents modes de transport. Une intermodalité optimale doit permettre de fluidifier la transition entre différents modes de transports.



Pour constituer un PEM qualitatif, différentes dimensions doivent être considérées :

- La question du stationnement automobile
- Le rabattement vélo : les aménagements cyclables en rabattement et le stationnement sécurisé
- Le rabattement pédestre depuis le centre-bourg
- Le lien avec une ligne routière de bus et/ou de car si une ligne passe à proximité
- La qualité de l'information multimodale
- La qualité des cheminements piétons au sein du PEM pour l'accès aux quais

Les principaux aménagements à réaliser à **Quédillac** sont :

- Amélioration des cheminements piétons entre le parking et les quais
- Réalisation d'un aménagement cyclable depuis le centre-bourg

Les principaux aménagements à réaliser à **La Brohinière** sont :

- Réalisation d'un aménagement cyclable depuis le Crouais
- A noter que 5 box vélos sécurisés sont déjà installés

Acteurs	Rôle
CCSMM	Initiateur des projets / AOM locale
Communes	Partenaires techniques / gestionnaires de voirie
Région	Cheffe de file de l'intermodalité
Gares & Connexions	Propriétaire des haltes
CD35 / Etat	Partenaires

Coûts

- PEM de Quédillac : +/- 64 k€ + 11 k€ intégrés au SDMA
- PEM de La Brohinière : 3 k€

Suivi des mesures

- Fréquentation des haltes
- Nombre de vélos et de VL stationnés

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité

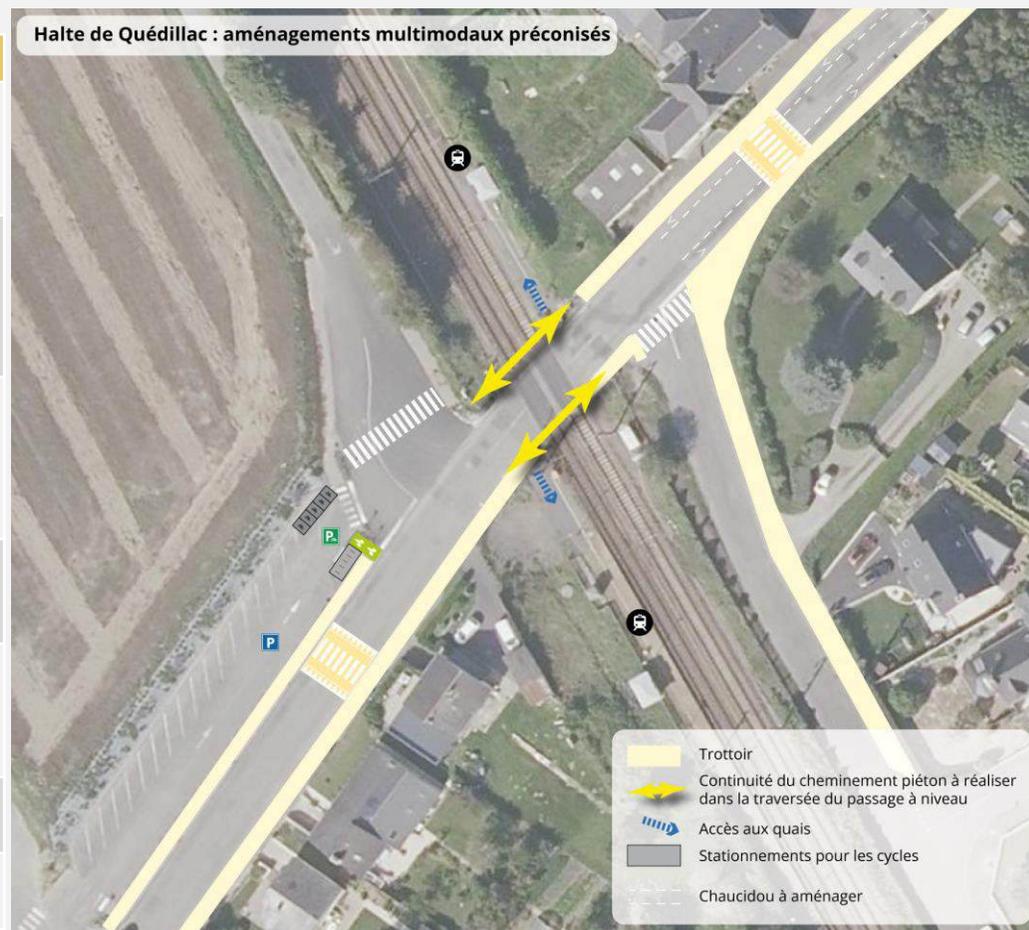


Action 1.5 Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière des pôles d'échange relais en s'appuyant sur le SDMA

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Le PEM de Quédillac :

Thématiques	Préconisations d'aménagement	Coûts estimatifs
Le stationnement automobile	Maintien du parking existant Utilisation possible du parking de la salle polyvalente en cas de saturation du 1 ^{er} parking	-
Les aménagements cyclables en rabattement (SDMA)	Préconisée au SDMA la réalisation d'une chaucidou Rue de la Gare depuis le centre-bourg	Chaucidou : 11 k€ (coûts inclus au SDMA)
Le stationnement sécurisé des cycles	5 box vélos 5 arceaux abrités en remplacement des racks actuels Aménagement d'un accès aux espaces de stationnements vélos	Box : prévu en octobre par la SNCF* Arceaux abrités : 2 k€ Accès stationnement : 2 k€
Le rabattement piédestre	Réduction de l'évasement à l'intersection Rte de la Ville aux Juges	8 k€
Les cheminements piétons : lien avec les quais	Sécurisation du cheminement pour traverser le passage à niveau de chaque côté Création de 2 plateaux piétons	Traversée PN : +/- 10 k€ Plateaux : 40 k€
L'information multimodale	Panneau d'informations, plan de la commune	2 k€
Total		+/- 64 k€ + 11 k€ inclus au SDMA



*L'installation de 2 box vélos est prévue pour octobre 2024 sur la gare de Quédillac sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

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

▸ Détails des mesures à mettre en œuvre

Le PEM de La Brohinière :

Thématiques	Préconisations d'aménagement
Le stationnement automobile	<i>A court terme</i> : maintien du parking existant
Les aménagements cyclables en rabattement (SDMA)	Préconisée au SDMA la réalisation d'une voie verte depuis Le Crouais jusqu'aux maisons de la Brohinière. <i>Puis à court terme</i> : sur le pont ferroviaire et jusqu'à l'entrée de la gare un aménagement type route partagée <i>A long terme</i> : une route partagée dans le hameau de La Brohinière + voie verte dans la ZA
Le stationnement sécurisé des cycles	<i>A court terme</i> : 5 box vélos (déjà existants)
Le rabattement pédestre	Non nécessaire
L'information multimodale	Panneau d'informations, plan de la commune



📅 Calendrier

Court terme

Moyen terme

Long terme

Action 1.6

Mieux articuler urbanisme et mobilité

📌 **Constats du diagnostic**

- Une large dépendance à l’automobile (91 % des déplacements domicile-travail).
- Une dilatation de l’urbanisme favorisant un éclatement des pôles générateurs et donc des distances de déplacements

📌 **Objectif**

- Limiter l’usage de la voiture en agissant sur la structuration urbaine
- Réduire les distances des déplacements

📌 **Publics cibles**

- Tous publics

📌 **Périmètre**

- CCSMM

📌 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Il s’agit d’instituer une meilleure cohérence en matière de développement territorial au regard des enjeux de mobilité durable, et ce, pour toute réflexion en matière d’aménagement et d’urbanisme, et de répondre aux objectifs à venir de Zéro Artificialisation Nette. Pour y parvenir, il s’agira de veiller à la prise en compte des objectifs et à la traduction des mesures du PDMS dans les documents de planification ou projets urbains locaux (PLU), communautaires (PLH...) ou supra-territoriaux (SCoT du Pays de Brocéliande).

Mesure 1 : Informer et former les élus sur ce sujet

Mesure 2 : Imposer la réflexion sur les mobilités douces dès la conception des projets urbains et des espaces publics

Mesure 3 : Encourager le commerce et le développement de services de proximité

Mesure 4 : S’interroger sur le logement et les équipements en posant comme questions :

Le positionnement et l’offre de logement dans l’espace urbain
L’intégration des nouvelles normes en matière de mobilité et de stationnement

En parallèle du PdMS et SDMA, les démarches « Petites Ville de Demain » réalisées à Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand, à travers la réalisation de Schémas Directeurs Vélo, intègrent aussi l’enjeu d’amélioration des déplacements doux au sein des communes.

Acteurs	Rôle
CCSMM et communes	Porteurs de projet selon le maître d’ouvrage

📌 **Coûts**

- Pas de coût direct pour cette action
- Une action qui s’étend au-delà de la compétence mobilité : services urbanisme/économie

📌 **Suivi des mesures**

- Part des nouvelles constructions / nouvelles localisations dans un rayon adéquat autour des offres de mobilités

📌 **Impact report modal**



📌 **Faisabilité**



Action
 1.6

Mieux articuler urbanisme et mobilité

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Informer et former les élus sur ce sujet

L'implication des élus communaux est essentielle dans la mise en œuvre de cette action, et plus globalement dans la poursuite des enjeux en matière de mobilité durable. A travers, la conception d'un guide des bonnes pratiques d'aménagement, édité par la Communauté de communes, il s'agira de :

- Faire connaître le champ des possibles en matière de liens entre urbanisme et mobilité
- Faire connaître la réglementation et les possibilités d'incitation pour la pratique des cycles et des piétons (par exemple la neutralisation systématique d'une place de stationnement 5 mètres en amont de chaque traversée piétonne marquée (LOM)).

Mesure 2 : Imposer la réflexion sur les mobilités douces dès la conception des projets urbains

Afin de veiller à la bonne application des principes du PDMS au sein des différents documents de planification ou des projets urbains, la communauté de communes, par l'intermédiaire du chargé de mission Mobilités, devra être associée à l'ensemble des démarches et projets urbains ou d'aménagement menés sur le territoire.

Tout projet devra s'inscrire dans les objectifs poursuivis par le SCoT du Pays de Brocéliande et du futur PLH.

Il s'agira ainsi de vérifier l'intégration des modes doux (cheminement doux sécurisés, zones pacifiées), en vérifiant si les projets inscrivent des itinéraires sécurisés favorisant la pratique piétonne ou cyclable. En complément, les normes relatives à la question de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite peuvent également être vérifiées (traversées piétonnes sécurisées, trottoirs suffisamment larges, mobilier urbain, stationnement...).

En amont de chaque projet de construction, de localisation d'équipements,... il conviendra :

- D'assurer et valoriser la desserte en transports en commun existants en privilégiant les extensions urbaines et villageoises (habitat et activité) dans les secteurs déjà desservis par les transports, ou à proximité d'axes actuellement utilisés pour éviter les surcoûts liés à des extensions de desserte ou leur impossibilité de desserte.
- D'intégrer la connexion en modes actifs dans les opérations d'aménagements, pour toute extension urbaine de bourg ou pour tout lotissement : assurer les liaisons piétonnes et cyclables sécurisées et confortables.
- D'améliorer les connexions dans les secteurs déjà desservis en transports collectifs.
- De travailler sur les liens internes aux communes pour favoriser les déplacements entre les quartiers et en s'appuyant sur les liaisons modes doux existantes ou à valoriser.
- Le calibrage de la voirie : dans le cas de projets routiers, les usagers et modes attendus selon la fonction des voiries induiront des aménagements spécifiques à prévoir.
- D'adapter l'offre de stationnement en fonction des projets proposés, l'objectif sera de vérifier si l'offre est incitative au report modal.
- De maîtriser l'étalement urbain : en densifiant les zones ou les polarités déjà existantes.
- Cela sous-entend que dans tout projet d'aménagement, il s'agira d'intégrer un volet mobilité dans les cahiers des charges afin que ces thématiques soient prises en compte.

Action
 1.6

Mieux articuler urbanisme et mobilité

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 3 : Encourager le commerce et le développement de services de proximité

En cohérence avec les réflexions portées sur le logement, l'objectif sera d'intégrer la question de la localisation des commerces et des services de proximité (voire communautaires ou supra-communautaires), en veillant d'un point de vue géographique :

- De manière globale, à une bonne diffusion optimale de ces pôles générateurs de déplacements, à une distance « raisonnable » pour les habitants pour limiter les déplacements contraints ;
- De manière localisée, à un positionnement adéquat au regard des offres de mobilité effectives ou projetées.

Mesure 4 : S'interroger sur le logement et les équipements

L'adéquation entre les notions d'habitat et de mobilité doivent s'envisager selon deux grilles de lecture :

1) Le positionnement et l'offre de logement dans l'espace urbain, avec dans le cadre du PDMS, un rappel de la part des acteurs de la nécessité de :

- Diversifier le parc de logements pour développer la mixité sociale (des jeunes actifs aux personnes âgées) ce qui induit de travailler sur la diversification des types de logements (physiques et catégories d'accession) ;
- Créer et aménager des logements dans les centralités, en veillant justement à cette forme de mixité sociale, afin d'éviter l'étalement urbain, et en s'appuyant sur les dents creuses urbaines, sur la requalification urbaine ...

2) Intégrer de nouvelles normes en matière de mobilité et de stationnement dans la réalisation des logements, avec en appui de la LOM :

- **L'installation de bornes de recharge de véhicules électriques, ainsi :**
 - L'article 69 de la LOM stipule que « Un locataire ou un occupant de bonne foi peut demander l'installation, à ses frais, de bornes de recharge de véhicules électriques et hybrides, permettant un décompte individualisé des consommations. Ni le propriétaire d'un immeuble disposant d'un parc de stationnement d'accès sécurisé, ni le syndicat des copropriétaires ne peuvent s'y opposer, sauf motif sérieux et légitime » ;
 - L'article 64 précise les modalités d'installation des points de recharge, au-delà des seuls bâtiments résidentiels.
- **La mise à disposition d'emplacements mutualisés :**
 - L'article 65 précise que « les organismes HLM ont la possibilité de mutualiser, dans certaines situations, leurs emplacements de stationnements, c'est-à-dire d'en partager la construction, la gestion et l'utilisation afin de répondre aux besoins de différents projets à proximité (autres immeubles d'habitation, commerces, par exemple) ».
- **Le stationnement des cycles avec des emplacements spécifiques :**
 - Les articles 53 et 54 viennent rappeler et préciser la nécessité de prévoir des emplacements de stationnement de cycles pour tout bâtiment résidentiel collectif.

Ces différents articles viennent ainsi compléter les réflexions sur le stationnement multimodal au-delà des classiques règles U12 des PLU.

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes representing buildings or parks. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Axe 2 : Encourager un usage partagé de la voiture

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

Constats du diagnostic

- 4 aires de covoiturage présentes sur le territoire
- Une forte concentration des flux pendulaires vers Rennes captée par les N12 et N164.

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

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Périmètre

- CCSMM

Acteurs	Rôle
CCSMM	Cheffe de file en tant qu'AOM locale (en partenariat avec les gestionnaires de voiries).
CD35	Partenaire technique et/ou financier dans la définition et l'aménagement des aires
Communes	Partenaires technique et/ou financier dans la définition et l'aménagement des aires

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

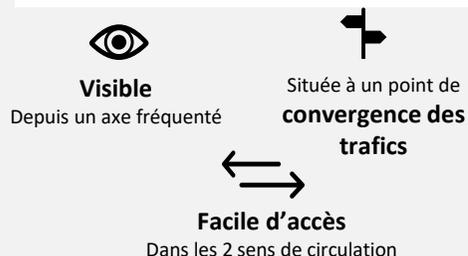
Mesure 1 : Proposer un maillage d'aires de covoiturage structurantes, sécurisées et visibles au niveau de points de convergences

Les principaux nœuds routiers du territoire et les sorties d'agglomération sont des emplacements stratégiques pour accueillir ces aires :

- Au niveau des échangeurs de la N12 et de la N164 ;
- En sortie d'agglomération de Gaël.

Une étude engagée prochainement par Rennes Métropole vise à définir les localisations et le dimensionnement les plus pertinents pour de futures aires de covoiturage structurantes. La CCSMM est associée à cette démarche et l'alimente.

Une aire de covoiturage de qualité :



Mesure 2 : Identifier dans chaque commune un point de rencontre covoiturage de proximité

il s'agira de s'appuyer sur des parkings existants pour identifier un lieu préférentiel de rencontre à l'échelle locale et favoriser l'intermodalité dans chaque commune.

Coûts

- Mesure 1 : de 331 à 488 k€ d'investissement
- Mesure 2 : 20 k€ d'investissement

Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créées
- Nombre d'aires « officialisées »
- Taux d'occupation des aires (en semaine hors période scolaire)

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



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

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

Localisation des aires

Les espaces de stationnement existants ont été privilégiés afin de limiter les coûts et la consommation foncière, ainsi que les emplacements favorisant l'intermodalité.

Des outils techniques (plan de repérage) et juridiques du PLU (ex : emplacements réservés) peuvent être mobilisés pour les acquisitions foncières nécessaires à la création de nouvelles aires.

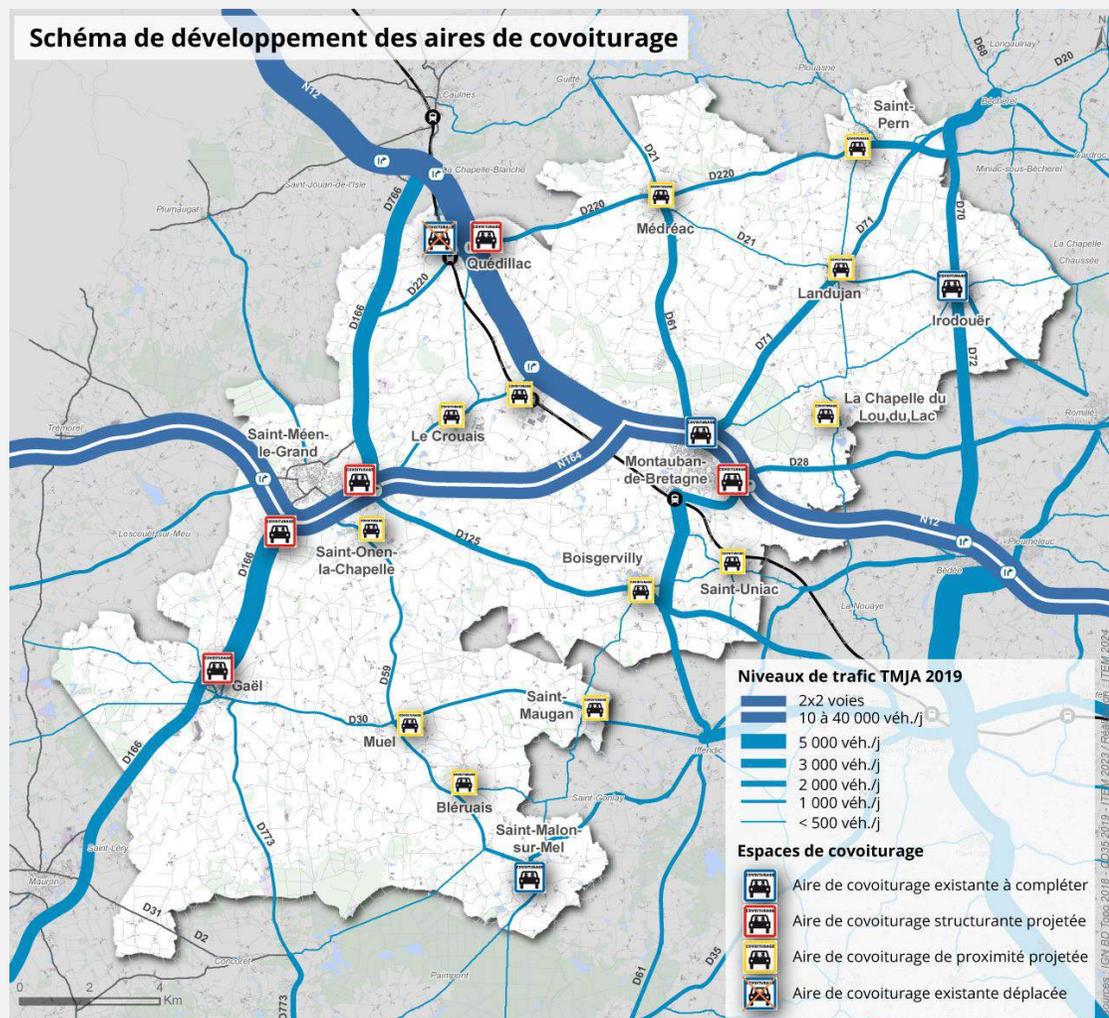
L'aménagement des aires structurantes

- Un revêtement en dur mais perméable si parking à (ré)aménager ;
- Un jalonnement de guidage ;
- Un totem signalétique à l'entrée du parking ;
- Un espace d'attente abrité ;
- Des places marquées et signalées pour les parkings à usage mixte ;
- Des stationnements pour vélos sous forme de box et d'arceaux abrités.

En complément il peut être installé un éclairage à détecteur de présence, des poubelles, ... (non chiffré ici).

L'aménagement des aires locales

- Un jalonnement de guidage si l'aire n'est pas sur un axe principal ;
- Un panneau « covoiturage » (type CE52) à l'entrée du parking ;
- Des places marquées et signalées pour les parkings à usage mixte ;
- De stationnements pour vélos sous forme d'arceaux abrités ou d'arceaux simples dans les plus petites communes.



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

↳ Détails des mesures à mettre en œuvre

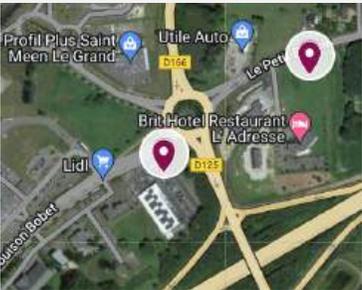
Détails des aires structurantes

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Montauban-de-Bretagne La Hucherais		60 places	A requalifier	Requalification du parking : 90 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri : 5 000 € 5 box individuels : 10 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 111 k€
2	Montauban-de-Bretagne Aire de covoiturage existante Montauban Nord		52 places	A compléter	Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri : 5 000 € 5 box individuels existants : 0 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 11,5 k€
3	Quédillac Stade		15 places	A déplacer et à signaler	Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri : 5 000 € 2 box individuels : 4 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 16 k€

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

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

Détails des aires structurantes (suite)

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
4	Saint-Méen-le-Grand ZA		50 places	A créer ou A signaler	<p>Si création parking ex-nihilo : Création parking : 150 k€ Jalonnement de l'aire : 1,5 k€ Totem : 3 k€ 1 abri : 5 k€ 4 box individuels : 8 k€ 5 arceaux vélos abrités : 2 k€ Total : +/- 170 k€</p> <p>Si valorisation du parking du Lidl comme stipulé dans la convention Lidl/CCSMM : Jalonnement de l'aire : 1,5 k€ Totem : 3 k€ 4 box individuels : 8 k€ Total : +/- 12,5 k€</p>
5	Saint-Méen-le-Grand Echangeur sud D166		25 places	A créer	<p>Création d'un parking : 75 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri : 5 000 € 2 box individuels : 4 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 90 k€</p>
6	Gaël Château d'eau		25 places	A créer	<p>Création d'un parking : 75 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri : 5 000 € 2 box individuels : 4 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 90 k€</p>
Total aires structurantes : +/- 331 à 488 k€					

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

↘ Détails des mesures à mettre en œuvre

Détails des aires locales

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
7	Saint-Pern Salle polyvalente		4 places	A signaler	4 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 600 €
8	Landujan Salle polyvalente		4 places	A signaler	4 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 600 €
9	Irodouër Rue de Rabuan		4 places	A déplacer et à signaler	4 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 600 €
10	Médréac Salle des fêtes		4 places	A signaler	4 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 600 €

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

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

Détails des aires locales

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
11	La Chapelle-du-Lou-du-Lac Parking centre-bourg		4 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 300 €
12	Montauban-de-Bretagne La Brohinière		4 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 500 € Panneau parking de covoiturage : 150 € Total : +/- 650 €
13	Le Crouais Mairie		2 places	A signaler	2 places à identifier : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 2 arceaux vélos non abrités : 200 € Total : +/- 500 €
14	Saint-Onen-la-Chapelle Mairie		4 places	A signaler	4 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 600 €

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

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Détails des aires locales (suite)

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
15	Saint-Uniac Ecole		2 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 3 arceaux existants Total : +/- 300 €
16	Boisgervilly Place Saint-Eutrope		4 places	A signaler	4 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 600 €
17	Muel Aire de camping-cars		4 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 150 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 3 arceaux vélos non abrités : 300 € Total : +/- 600 €
18	Saint-Maugan Eglise		2 places	A signaler	Panneau parking de covoiturage : 150 € 2 arceaux vélos non abrités : 200 € Total : +/- 350 €

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

↳ Détails des mesures à mettre en œuvre

Détails des aires locales (suite)

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
19	Saint-Malon-sur-Mel Aire de covoiturage existante		-	A compléter	2 arceaux vélos non abrités : 200 € Total : +/- 200 €
20	Bléruais Grande Rue		2 places	A signaler	Panneau parking de covoiturage : 150 € 2 arceaux vélos non abrités : 200 € Total : +/- 350 €
					Total pour les aires locales : +/- 20 k€

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

Constats du diagnostic

- La plupart des communes ne disposent pas d'une desserte TC importante.
- Une mobilité très axée sur l'autosolisme (91 % des déplacements domicile-travail).

Objectif

- Développer un mode de déplacement spontané en s'appuyant sur les flux automobiles existants

Publics cibles

- Captifs
- Actifs

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Le **covoiturage dynamique** ou organisé, constitue une variante au covoiturage classique, basé sur un système en **temps réel** au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet en cours. Les lignes de covoiturage permettent de covoiturer comme on prend le bus. C'est un système qui complète dans le temps et l'espace l'offre TC. Il s'appuie sur les **principaux flux routiers** pour offrir une solution structurée de mobilité.

Le principe est basé sur **l'implantation de bornes et/ou de panneaux lumineux** en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux et une place « arrêt minute » permet l'arrêt des conducteurs.

Ce système est généralement exploité par des sociétés privées (ex : Ecov, Taxito) qui **proposent différents niveaux de service** :

- Matérialisation d'arrêt à l'aide d'un boîtier et panneau lumineux affichant la destination ;
- Intégration ou non d'une application mobile ;
- Possibilité de partage de frais et de dédommagement « place libre » ;
- Mise en place possible d'une garantie de départ : au bout d'un certain temps d'attente, l'opérateur garantit le trajet à l'aide d'une autre offre (taxi, etc.).

A noter que depuis la LOM, les AOM peuvent accorder des gratifications financières aux conducteurs s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée et apporter une contribution financière aux passagers (voire la gratuité).

A noter que le développement de lignes de covoiturage est une action du Contrat de coopération métropolitain.

Mesure 1 : Expérimenter 2 lignes sur des origines-destinations dépourvues d'offre TC (actuelle et projetée)

2 lignes possibles : Saint-Méen-le-Grand <> Montfort et Montauban <> Iffendic <> Plélan-le-Grand.

Mesure 2 : Envisager d'autres lignes selon les retours d'expérience

Si elle s'avère concluante, l'expérience pourra être poursuivie sur d'autres axes du territoire.

Acteurs	Rôle
CCSMM	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
AOM limitrophes	Partenaires techniques et/ou financiers pour les lignes sortant de la CCSMM
Communes, CD35	Partenaires techniques et/ou financiers dans la définition et l'aménagement des arrêts

Coûts

- 63 k€ d'investissement pour les 2 lignes expérimentales, dont +/- 45 k€ pour la CCSMM
- 28 à 40 k€/an de fonctionnement pour les 2 lignes expérimentales, dont +/- 20 à 25 k€/an pour la CCSMM

Suivi des mesures

- Fréquentation de la plateforme/application
- Nombre de trajets demandés
- Nombre de trajets assurés

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



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

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Expérimenter 2 lignes sur des origines-destinations dépourvues d'offre TC (actuelle et projetée)

Saint-Méen-le-Grand <> Boisgervilly <> Montfort-sur-Meu

Cette origine-destination est l'une des plus sollicitée par le Transport à la Demande communautaire et ne dispose d'aucune offre TC actuelle et projetée au PDMS (sauf avec une correspondance en gare de Montauban). 4 arrêts sont à matérialiser (représentant 5 points d'arrêt) :

- Saint-Méen-le-Grand – centre-bourg (1 sens)
- Saint-Méen-le-Grand – ZA (1 sens)
- Boisgervilly (2 sens)
- Montfort-sur-Meu (1 sens)

Montauban-de-Bretagne <> Boisgervilly <> Iffendic <> Plélan-le-Grand

La Communauté de Communes de Brocéliande a créé une ligne de covoiturage entre Plélan-le-Grand et Saint-Péran qui propose des destinations au-delà de son périmètre vers Iffendic et Montauban (mais que dans un sens faute d'arrêt sur la CCSMM). Il s'agit alors de s'appuyer sur cette offre existante et venir la structurer dans les 2 sens de Plélan-le-Grand à Montauban.

Du fait de sa dimension intercommunautaire, cette ligne doit faire l'objet d'une réflexion et d'un financement commun entre la CCSMM, la CC Montfort Communauté et la CC de Brocéliande.

4 arrêts sont à matérialiser (représentant 6 points d'arrêt dont 4 sur la CCSMM) :

- Montauban-de-Bretagne – centre-bourg (1 sens)
- Montauban-de-Bretagne – gare (1 sens)
- Boisgervilly (2 sens), communs avec la ligne Saint-Méen <> Montfort
- Iffendic (2 sens)
- Saint-Péran et Plélan-le-Grand (arrêts déjà existants).

En termes de matériel, il s'agit d'être compatible avec les arrêts déjà en place sur Brocéliande Communauté (boîtier bouton poussoir et panneaux lumineux).

Coûts indicatifs des lignes expérimentales	
Investissement	Fonctionnement
Ligne Saint-Méen <> Boisgervilly <> Monfort	
5 points d'arrêt : 15 k€ Etude et logiciel : 15 k€	Exploitation : 10 k€/an Communication : 5k€/an Animation (option) : 4 k€/an
30 k€ d'investissement	15-19 k€/an en fonctionnement
Ligne Montauban <> Boisgervilly <> Iffendic <> Plélan	
4 points d'arrêt : 12 k€ Etude et logiciel : 15 k€	Exploitation : 10 k€/an Communication : 5k€/an Animation (option) : 4 k€/an
33 k€ d'investissement <i>Dont +/- 15 k€ pour la CCSMM</i>	15-19 k€/an en fonctionnement <i>Dont +/- 6 k€/an pour la CCSMM</i>



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

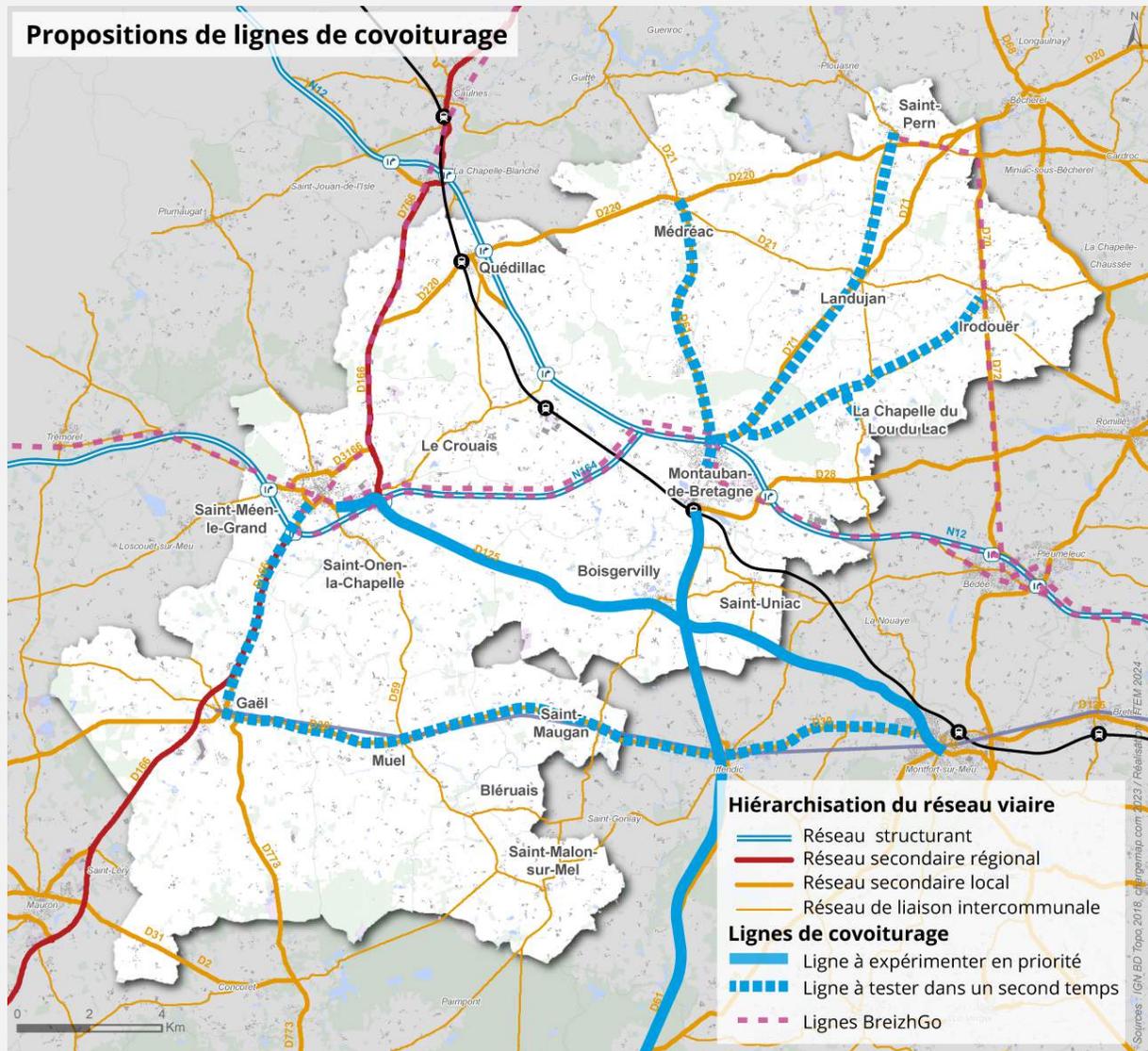
➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 2 : Envisager d'autres lignes selon les retours d'expérience

Si elle s'avère concluante, l'expérience pourra être poursuivie sur d'autres axes du territoire:

- Gaël <> Muel <> Iffendic ;
- Gaël <> Saint-Méen-le-Grand ;
- Montauban-de-Bretagne <> Médréac / Saint-Pern / Landujan / Irodouër / La Chapelle-du-Lou-du-Lac

Ces lignes pourront être dynamiques avec panneaux lumineux comme celles de la mesure 1, ou bénéficier d'installations plus légères avec panneaux fixes.



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

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC Cœur de Savoie (73)

- La ligne de covoiturage relie 2 communes pôles du territoire entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par Ecov. Il est basé sur une application dédiée et le positionnement de panneaux lumineux. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des départs garantis en heure de pointe : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation à la charge de la CC.

onCovoit'
 Ligne quotidienne de covoiturage



Covoit'Go, ligne de covoiturage dynamique de Brocéliande Communauté (35)

- Des arrêts sont aménagés sur 2 lignes de covoiturage prédéfinies.
- 1 arrêt correspond à une borne lumineuse et une place « arrêt covoiturage ».
- Le demandeur se rend à la borne, choisit sa destination sur le boîtier et celle-ci s'affiche sur l'écran situé en hauteur.
- A noter qu'à Plélan-le-Grand, la borne propose la destination Montauban-de-Bretagne.



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

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

HALT ô STOP dans le Puy-de-Dôme : un équipement pour le covoiturage spontané

Halt ô Stop est une solution de mobilité légère et rapidement opérationnelle sur un territoire rural.

Objectifs :

- Sécuriser les personnes qui pratiquent l'auto-stop avec un espace dédié ;
- Structurer la pratique permettra la réappropriation de ce mode de transport perdu.

Fonctionnement :

- Des arrêts indiquant la commune de destination souhaitée par l'auto-stoppeur ;
- Plusieurs lames de bois indiquent les noms des communes étant dans la trajectoire du panneau, l'auto-stoppeur pointera sa destination de façon à l'indiquer aux automobilistes ;
- Sans réservation ni inscription.

Si la marque Halt ô Stop est déposée, il est possible de proposer un système proche fabriqué localement. Coût estimé avec un système abrité +/- 2 k€ par arrêt. Soit +/- 10 k€ pour une ligne identifiée sur 5 communes.



Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Action 2.3 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

Constats du diagnostic

- Une voiture est immobile 90 à 95% du temps, 51% des ménages de la CCSMM possèdent au moins deux voitures.
- Aucune solution de mobilité automobile pour les arrivants en gare ou les visiteurs.

Objectif

- Favoriser la multimodalité et la démotorisation des ménages

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

L'autopartage est un service de mobilité qui consiste à disposer d'un véhicule « à la carte » pour une durée déterminée (1h, 4h...). Il permettrait de proposer une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie en diminuant le coût de possession d'un véhicule à temps plein et d'offrir une possibilité de se déplacer pour les visiteurs arrivant en gare.

- En termes d'organisation, il est privilégié **un système d'autopartage porté par la collectivité qui s'appuiera sur un opérateur privé ou un Partenariat Public Privé pour limiter la gestion** (ex : Citiz, Communauto, e-Colibri...).
- Plusieurs modèles de partenariat sont possibles :
 - Mise à disposition de véhicules fournis par un opérateur privé ;
 - Acquisition ou réaffectation de véhicules de la collectivité.
- Le CEREMA préconise 2 à 4 véhicules pour un territoire dont la population est comprise entre 20 000 et 35 000 habitants. En phase d'expérimentation, il est proposé **3 véhicules électriques** avec prise en charge et dépôt au même endroit :
 - 2 à Montauban-de-Bretagne (à la gare et au centre-ville) avec des véhicules de modèle différent ;
 - 1 à Saint-Méen-le-Grand.
 - Si l'expérimentation est positive, d'autres véhicules pourront être proposés dans d'autres communes peu ou pas desservies par une offre TC et/ou dépourvues de services avec des modèles variés (sans permis, 7 places, petit utilitaire, électrique...) pour diversifier l'offre.

Une expérimentation de 2 à 3 ans est nécessaire pour obtenir un retour d'expérience suffisant, le temps nécessaire pour faire connaître le service et changer les habitudes des collectivités et des particuliers.

A terme, pour assurer la pérennité de l'offre et diminuer les coûts de fonctionnement des collectivités, la CCSMM, les communes et autres services publics pourront utiliser les véhicules en autopartage pour leurs besoins et se séparer d'un véhicule de leur pool.

Acteurs	Rôle
CCSMM	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Opérateur d'autopartage	Prestataire pour le déploiement du service d'autopartage
Communes	Partenaires techniques
Etat / Région / UE	Possibles partenaires financiers selon leur programme de subventions

Coûts

- Pour 3 véhicules sur 3 ans avec des véhicules Citiz : 70 k€, soit 23 k€/an

Suivi des mesures

- Nombre de réservations
- Taux d'utilisation des véhicules
- Kilomètres effectués
- Origines – Destinations

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



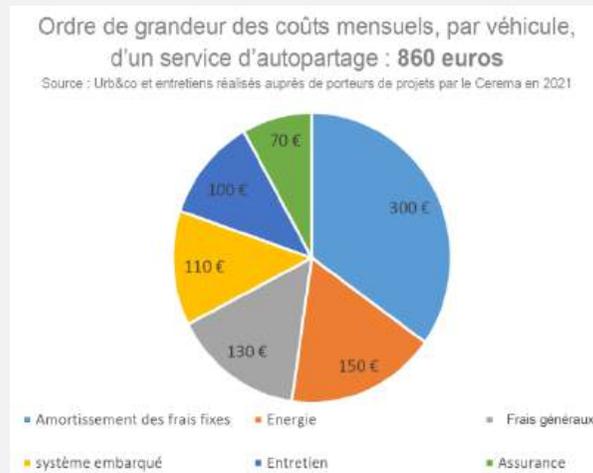
Action 2.3 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

Exemples de coûts détaillés par solution d'exploitation, pour un véhicule sur une période de 12 mois selon 2 solutions de contractualisation avec Citiz :

	Prestations	Véhicule en propre de la collectivité	Véhicule Citiz
Coûts fixes	Abonnement		160 €
	Mise à disposition du véhicule Citiz donnant accès à l'ensemble des véhicules du réseau comprenant (comprenant assurance, entretien, carburant ...)		7 640 €
	Location du véhicule (480 €/mois/véhicule)		
	Prêt véhicule (amortissement 300 €/mois/véhicule)	3 600 €	
	Entretien (100€/mois/véhicule)	1 200 €	
	Installation boîtier CITIZ sur flotte collectivité (200€/véhicule)	200 €	
	Gestion & exploitation du service (incluant assurance soit 250 HT€/mois/véhicule)	3 000 €	
Recettes	Rétrocession à la CCSMM de 50% des recettes km + temps (hypothèse)	- 1 000 €	
	Contrat de régie publicitaire (hypothèse de 33 % de recette générée)		
TOTAL en € HT/an à la charge de la collectivité		7 000 €	7 800 €

Coûts moyens mensuels/véhicule, d'un service d'autopartage :



©CEREMA – La boîte à outils en zone peu dense

Il s'agit dans le graphique des coûts globaux intégrant l'énergie ... alors que le tableau présente lui les coûts résiduels à la charge de la collectivité.

	Avec abonnement 16 €/ mois*	Sans abonnement
S	2,50 €/ heure (22 €/ jour ou 120 € / semaine) <i>Yea! : Tarifs S + 2,50 € de prise en charge</i>	5 €/ heure (39 €/ jour ou 180 € / semaine)
M	3 €/ heure (27 €/ jour ou 150 € / semaine)	5,50 €/ heure (45 €/ jour ou 210 € / semaine)
L	3,50 €/ heure (33 €/ jour ou 180 € / semaine) + 0,39 €/km (puis 0,20 €/km au-delà de 100 km parcourus)	6 €/ heure (50 €/ jour ou 240 € / semaine)
XL	4 €/ heure (38 €/ jour ou 210 € / semaine)	6,50 €/ heure (56 €/ jour ou 270 € / semaine)
XXL	4,50 €/ heure (44 €/ jour ou 240 € / semaine) + 0,49 €/km (puis 0,25 €/km au-delà de 100 km parcourus)	7 €/ heure (60 €/ jour ou 300 € / semaine)

*hors sociétaire ou tarif réduit

Action 2.3 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre



« L'autonome », CC du Mont des Avaloirs (15 800 habitants)

- Véhicules électriques en autopartage mis à disposition des habitants et des entreprises sur les sites de la CCMA avec l'opérateur Clem'.
- 2 véhicules de type Renault Zoé mis à disposition sur les 2 pôles du territoire (Villaines-la-Juhel / Pré-en-Pail-Saint-Samson). Les véhicules sont affectés à une station.
- Coût pour l'utilisateur : 6€ la demi-journée, 9€ la journée et tarification solidaire (demi-tarif pour les demandeurs d'emploi et étudiants).
- L'équivalent des besoins en électricité des véhicules est produit par des panneaux photovoltaïques

CC de la Grande Vallée de la Marne (15 000 habitants)

- Système d'autopartage proposé depuis 2020 avec l'opérateur Citiz.
- 12 véhicules, électriques ou hybrides, en libre service sont répartis sur 7 communes du territoire (en gares et en centre bourg).
- Les véhicules sont affectés à une station.
- Coût pour l'utilisateur : 4,5€/h + 0,37 €/km



CC Val d'Ille Aubigné (37 500 habitants)

- 3 véhicules électriques type Zoé en autopartage mis à disposition des habitants et des entreprises.
- Opérateur : e-Colibri.
- Sur 2 pôles du territoire : (Langouët / Saint-Symphorien, Gahard).
- Coût pour l'utilisateur : 5€ jusqu'à 6h d'utilisation, 8€ la journée et tarification solidaire (demi-tarif pour les demandeurs d'emploi et étudiants).
- Ces véhicules ont été financés à 80% par l'État dans le cadre de la convention Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV).



Illustration : CC Val d'Ille Aubigné

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Axe 3 : Intensifier le recours aux modes actifs

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

Constats du diagnostic

- Une pratique faible du vélo (1 % chez les actifs) et seulement 10 km d'aménagements cyclables

Objectif

- Favoriser la pratique du vélo via la mise en œuvre de liaisons et services dédiés.
- Contribuer à la diminution des gaz à effet de serre en lien avec le PCAET.

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Il s'agira de mettre en œuvre le maillage de liaisons douces et les services définis dans le SDMA afin de sécuriser et développer la pratique du vélo au quotidien pour faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements de courtes distances.

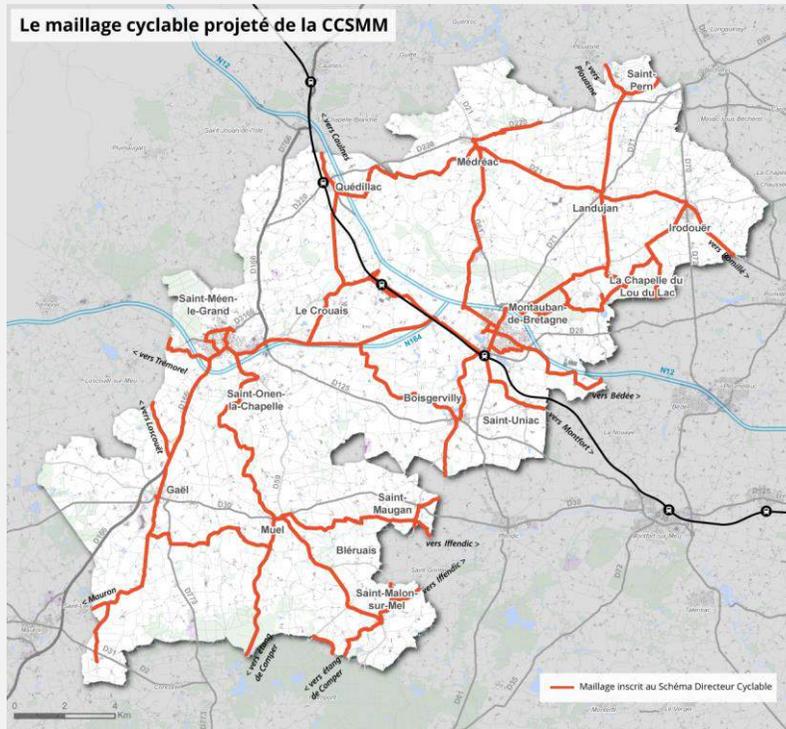
181 km d'itinéraires cyclables

Le maillage cyclable se décompose en **43 itinéraires** (dont 1 itinéraire comportant 2 variantes), eux-mêmes découpés en **343 tronçons**. Pour chacun des tronçons, une préconisation d'aménagement a été faite en lien avec le potentiel de cyclistes, le trafic routier, le profil de voirie etc.

Un maillage chiffré à 13,34 M€

Un chiffrage estimatif de ces aménagements a été réalisé à l'aide de ratios au mètre linéaire selon les aménagements envisagés sur chaque tronçon, déclinés selon l'importance de l'intervention et intégrant le traitement des intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...) et le jalonnement.

Le maillage détaillé du SDMA de la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban est précisé au sein du document opérationnel du SDMA.



Acteurs	Rôle
CCSMM	Maitre d'ouvrage pour les itinéraires structurants hors agglomération
Communes	Maitre d'ouvrage en agglomération et sur les itinéraires secondaires
CD 35	Maitre d'ouvrage sur l'itinéraire Saint-Méen-Montauban
ADEME / Région / UE	Partenaires financiers selon leurs dispositifs de subventions

Coûts

- 13,34 M€ pour la réalisation du maillage, à partager entre les différents maitres d'ouvrage et financeurs (dont 2,9 M€ pour la CCSMM)
- 180 k€ d'investissement pour les services (dont 130 k€ pour la CCSMM)
- 12 k€/an pour le fonctionnement

Suivi des mesures

- Linéaire d'aménagements cyclable réalisés (% d'avancement du maillage, de la voirie aménagée, km/habitant)
- Part modale du vélo chez les actifs

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

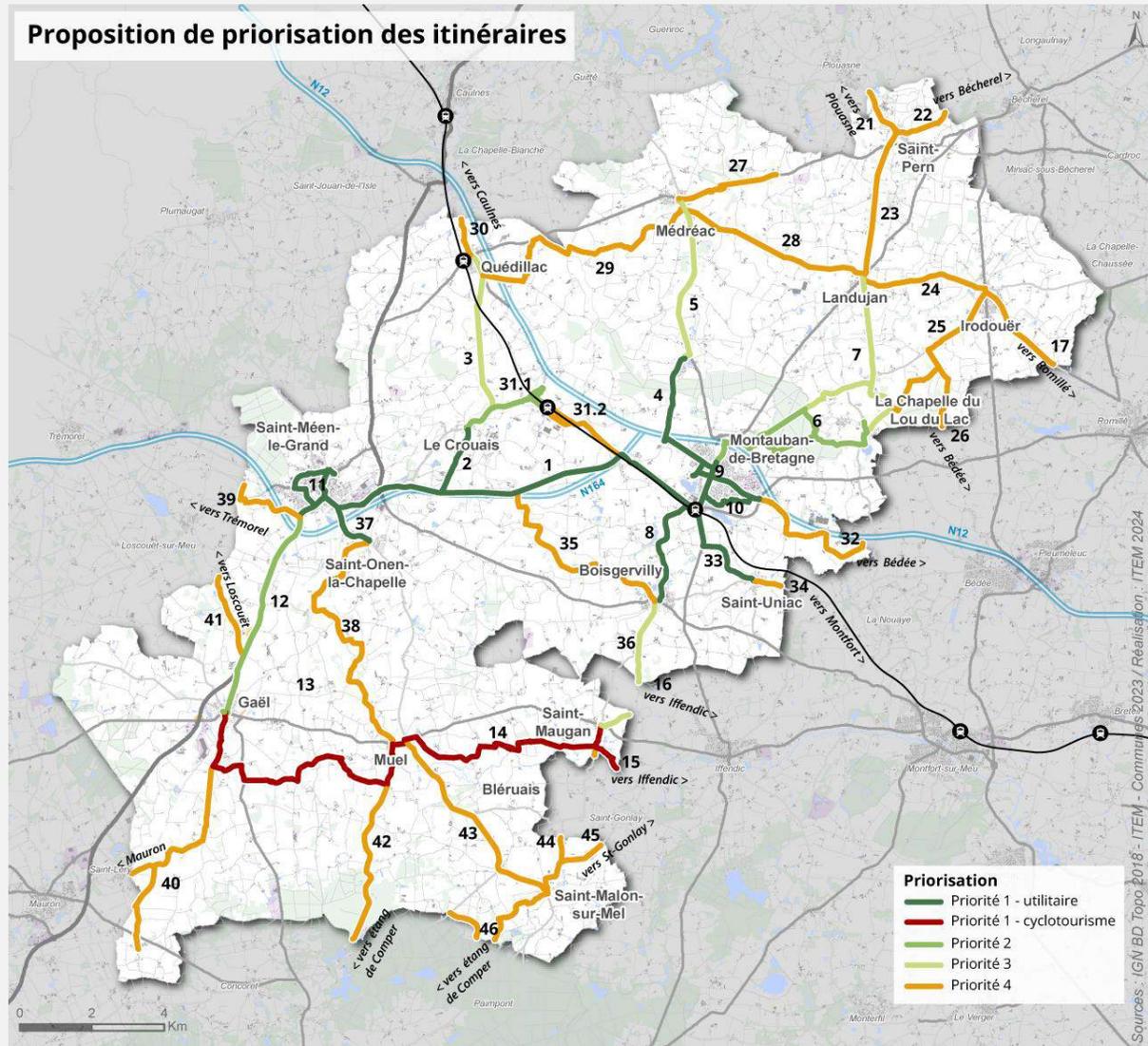
Action 3.1 Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Une proposition de priorisation technique au regard de différents critères

Les itinéraires inscrits ont été divisés en 4 priorités. Il s'agit d'une proposition technique qui évoluera en fonction des projets, opportunités et engagements des collectivités concernées.

- **Priorité 1 « utilitaire » / Horizon 2025-2027 (35,3 km / 5,6 M€)** : Accompagner la liaison départementale Saint-Méen <> Montauban et relier les pôles d'équilibre principaux aux communes les plus proches.
- **Priorité 1 « cyclotourisme » / Horizon 2025-2027 (17,3 km / 0,9 M€)** : Réaliser la V6 entre Gaël et Saint-Maugan.
- **Priorité 2 / Horizon 2027-2031 (18,4 km / 2,5 M€)** : Réaliser les autres liaisons structurantes plus éloignées des pôles d'équilibre principaux.
- **Priorité 3 / Horizon 2032-2036 (20,1 km / 1,5 M€)** : Prolonger le maillage pour raccorder d'autres communes aux pôles d'équilibre
- **Priorité 4 - Transversale / Horizon 2024-2040 (89,9 km / 2,8 M€)** : Finalisation du maillage, réalisation au fil des opportunités (techniques, foncières, financières, politiques...).



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

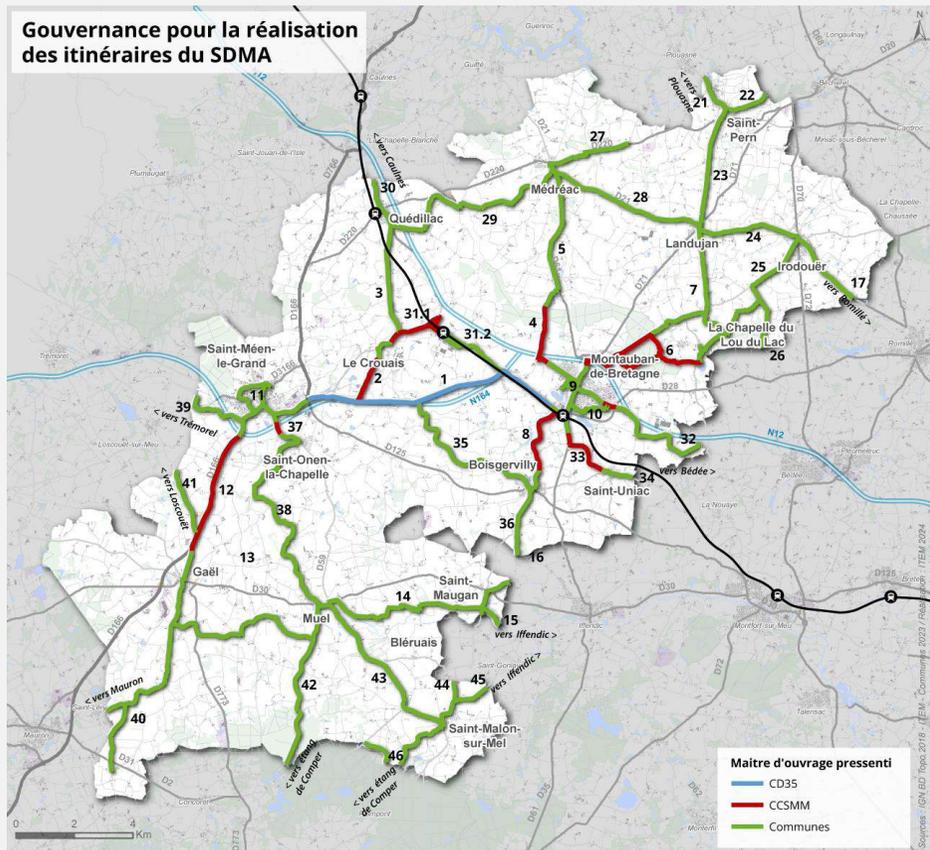
➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Une mise en œuvre multi-partenaire

La CCSMM a validé un mode de gouvernance pour la réalisation des itinéraires du Schéma Directeur des Modes Actifs. La CCSMM privilégie un scénario mixte de gouvernance et a souhaité ainsi se concentrer sur les liaisons structurantes hors agglomération entre les communes dans une logique d'intérêt communautaire.

Modèle de gouvernance retenu et répartition de la maîtrise d'ouvrage		
Niveau hiérarchique	Hors agglomération	En agglomération
Liaison Montauban <=> Saint-Méen	CD35 : maître d'ouvrage et financeur	Communes : maîtres d'ouvrage et financeur principal
Structurant	CCSMM : maître d'ouvrage et financeur principal Communes : participation financière	
Secondaire	Communes : maîtres d'ouvrage et financeur principal CCSMM : participation financière	
Touristique	Communes : maîtres d'ouvrage et financeur principal	

Le tableau ci-dessous reprend la répartition du linéaire et des coûts estimatifs au regard de la gouvernance retenue (il s'agit d'un coût théorique par maître d'ouvrage, sans prendre en compte les mécanismes de financement et l'implication des porteurs de projet).



Maître d'ouvrage	Priorisation					Total
	Priorité 1 « utilitaire » 2025-2027	Priorité 1 « cyclotourisme » 2025-2027	Priorité 2 2028-2031	Priorité 3 2032-2036	Priorité 4 Transversale	
CD35	2 718 143 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2,7 M€
CCSMM	781 287 €	0 €	2 099 021 €	0 €	0 €	2,9 M€
Communes	2 171 796 €	910 982 €	405 409 €	1 531 325 €	2 754 875 €	7,8 M€
Total	5 671 226 €	910 982 €	2 504 430 €	1 531 325 €	2 754 875 €	13,3 M€

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

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Mettre en œuvre les services vélos

Dans le cadre du SDMA, 9 services complémentaires ont été retenus.

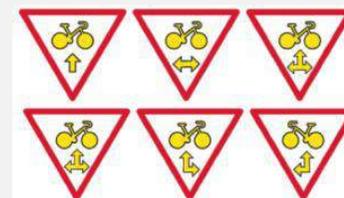
Les 4 services prioritaires sont :

1. Développer le stationnement vélos aux abords des pôles générateurs de déplacements, des centralités, des lieux d'intermodalité
2. Développer les aménagements facilitant la circulation des cyclistes et les micro-aménagements pour les piétons
3. Développer des outils et éléments d'informations sur les modes doux
4. Faire évoluer le service de location de vélos à assistance électrique de la CCSMM

Les 5 services secondaires sont :

5. Expérimenter des stations-services vélo (stations de gonflage, borne de recharge VAE, station de réparation autonome)
6. Développer une culture des modes actifs chez les employeurs
7. Organiser des stages « remise en selle » afin d'apprendre à circuler en milieu urbain en toute sécurité
8. Créer une charte des aménagements modes doux afin de disposer d'un standard type de réalisation
9. Etoffer l'offre en matière d'animation autour de la mobilité douce, en complément des événements actuellement organisés sur le territoire

Le détail de ces mesures se trouve dans le rapport du SDMA adopté par le Conseil Communautaire du 11 juin 2024.



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

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Le jalonnement des itinéraires cyclables

Il fait partie intégrante du SDMA, en effet tous les itinéraires inscrits doivent être jalonnés de manière cohérente et uniforme pour inciter et faciliter les pratiques cyclables.

Il permet de :

- D'identifier des itinéraires adaptés et sécurisés pour les modes actifs et guider les usagers tout au long de leurs parcours.
- De matérialiser le réseau cyclable tout en permettant de communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.

De manière opérationnelle, il s'agira d'assurer un jalonnement efficace devant :

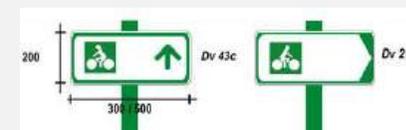
- Être uniforme et homogène, présentant une information claire et précise, avec une bonne visibilité.
- Une charte graphique cohérente entre les panneaux départementaux et locaux ;
- Une distinction entre le jalonnement utilitaire et de loisir.
- Présenter une identification et une hiérarchisation des pôles et équipements à desservir.
- Présenter des indications liées à la direction des communes proches, des pôles générateurs et des services en termes de distance et de temps de parcours.

Comment planter les panneaux de jalonnement ?

- Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants.
- Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux.
- Les panneaux de confirmation seront réservés aux mouvements complexes.
- Hors agglomération, des panneaux simplifiés sont suffisants pour matérialiser la continuité de l'itinéraire.



Panneau de pré-signalisation et de position



Panneau simplifié (hors agglomération)

Quels sont les pôles et équipements à faire figurer sur le jalonnement et quelle hiérarchisation à adopter ?

Principe de conception d'un jalonnement

Hiérarchisation	Niveau 1 « Pôles structurants »	Niveau 2 « Pôles intermédiaires »	Niveau 3 « Pôles de proximité »
Exemples de pôles ou d'équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Les 2 communes pôles (Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand) • Les autres communes et communes externes 	<ul style="list-style-type: none"> • Les centres-bourgs • Les collèges et lycées • Les zones commerciales • Les gares • Site touristique / OT 	<ul style="list-style-type: none"> • Les écoles • Les équipements culturels et sportifs (cinéma, stade...) • Les équipements de santé
Principe de jalonnement	Pôles : à indiquer sur l'ensemble du jalonnement Autres communes : indiquer les plus proches aux principales intersections	A jalonner dès l'entrée de la commune où le pôle est implanté où environ à 1 km de celui-ci (cas où le nombre de mentions sur les panneaux serait trop importante)	A jalonner en proximité immédiate

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Action 3.2

Renforcer la pacification

Constats du diagnostic

- La majorité des traversées principales des communes disposent de zones pacifiées
- Mais ces zones ne sont pas encore développées dans toutes les communes ni tous les quartiers et ne contraignent pas assez les vitesses sur l'ensemble du territoire.

Objectif

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

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

La poursuite de la pacification via l'abaissement des vitesses et la mise en place d'aménagements d'apaisement dans ces secteurs sécuriseront davantage la pratique des modes actifs. En effet, les centres-bourgs sont les nœuds des mobilités alternatives et concentrent les secteurs stratégiques à enjeux de pacification forts. Le SDMA préconise ainsi des zones pacifiées dans les bourgs traversés par un itinéraire cyclable.

Rappeler les bonnes pratiques en matière d'aménagement de pacification :

- Diminuer la vitesse des voitures en instaurant des zones à 30 km/h ou des zones de rencontre (20 km/h) selon les zones stratégiques (abords d'une école, commerces...);
- Proposer des aménagements de pacification routière selon la vocation de la voirie de type plateau piéton, chicanes, écluses, coussin berlinois ...
- Instaurer des doubles sens cyclables dans les rues à sens unique.



Acteurs	Rôle
Communes, CD35	Compétents en matière de voirie selon leur domanialité
CCSMM	Partenaire technique et AOM locale
Etat	Partenaire technique pour les routes classées à grande circulation

Coûts

- Zone 30 / Zone de Rencontre : de 0 à 50 € / ml pour des aménagements légers (écluses, chicanes ...) et jusqu'à 500 €/ml pour un réaménagement global
- Plateau piéton : 20 à 25 000€ / unité
- Coussin : 1 000 € / unité
- Au SDMA, les zones pacifiées représentent un total de 11,2 km pour un coût de 156 k€

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire en zone 30 ou zone de rencontre

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 3.2

Renforcer la pacification

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	Les réductions « physiques » de largeur	L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets...).	
	Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)	Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordures de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroitesse.	
	Les écluses	Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.	
	La réduction des rayons de courbure dans les intersections	Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.	

Action
 3.2

Renforcer la pacification

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	Les ralentisseurs	Leur usage est réglementé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Ils doivent être implantés sur des voies à trafic inférieur à 3000 véh./j n'accueillant pas de ligne TC.	
	Les coussins berlinois	Il est intéressant sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux roues motorisées. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	
	Les plateaux piétons	D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	
	Les trottoirs traversants	Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.	

Action
 3.2

Renforcer la pacification

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

	Dispositif	Description	Illustration
Les déflexions de trajectoire	Les chicanes	Elle modifie le tracé de la voie en créant une sinuosité. Elle peut s'appuyer sur l'architecture. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus.	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>avant</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>après</p>  </div> </div>
	Les « chicanes-écluses » avec du stationnement longitudinal alterné	La matérialisation du stationnement longitudinal de manière alternée (par exemple en changeant de côté tous les 30 mètres) permet de casser la ligne droite et créer un rétrécissement.	

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

📌 Constats du diagnostic

- Un usage de la marche de 12 % pour les déplacements des actifs internes aux communes.

📌 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.

📌 Publics cibles

- Tous publics

📌 Périmètre

- CCSMM

📌 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Le maillage dense de cheminements piétons, en urbain comme en rural, constitue un support à valoriser pour des déplacements quotidiens. Ces itinéraires, permettant de relier les hameaux aux centralités, peuvent constituer des alternatives à des déplacements automobiles sur des distances courtes.

Mesure 1: Identifier finement le maillage de cheminements, et les travaux nécessaires

En s'appuyant sur Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées et le cadastre, l'objectif sera de recenser les différents itinéraires et cheminements piétons sur lesquels s'appuyer pour constituer le maillage.

Mesure 2 : Rendre les espaces urbains plus perméables

En lien avec l'action 1.6, il s'agira de systématiser / réaliser des cheminements piétons (création, requalification) sur ou entre les espaces bâtis, au sein des espaces verts afin de raccourcir les distances à parcourir.

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

L'aménagement d'un itinéraire piéton a un coût et il est nécessaire d'identifier des liaisons prioritaires qui répondent de manière optimale aux conditions de sécurité et de confort.

Mesure 4 : Inciter à la pratique via un jalonnement des itinéraires piétons et l'édition de cartes des temps piétons

Pour sensibiliser à la pratique, il est nécessaire d'améliorer la lecture et la lisibilité des cheminements en les valorisant.

Acteurs	Rôle
Pays de Brocéliande / Communes	Porteurs de projets
CCSMM / Communes	Promotion du maillage des itinéraires de randonnées à valoriser
CD35	Partenaire technique dans le cadre du PDIPR
ONF / propriétaires privés	Partenaires techniques

📌 Coûts

- Des exemples de coûts :
 - Création : 200 k€/km
 - Entretien : 10 k€/km
 - Balisage : 50 €/km

📌 Suivi des mesures

- Evolution du linéaire de cheminements piétons
- Part modale de la marche

📌 Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

📌 Faisabilité



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

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1: Identifier finement le maillage de cheminements, et les travaux nécessaires

En s'appuyant sur Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées et le cadastre, l'objectif sera de recenser les différents itinéraires et cheminements piétons sur lesquels s'appuyer pour constituer le maillage. Une vigilance sera à avoir sur la qualité des cheminements avec :

- Des aménagements de sécurité sur les passages qui peuvent représenter un danger (traversées de RD...);
- Des aménagements de restrictions adaptés (ex : barrières) en fonction des modes autorisés et des besoins agricoles ;
- Des ouvrages spécifiques en zones naturelles sensibles (zones de tranquillité pour la faune...);
- Des ouvrages spécifiques pour le franchissement de difficultés (escaliers, canalisation des eaux...);
- Un entretien régulier (débroussaillage, élagage...);
- Des points d'informations et un balisage uniforme.

Mesure 2 : Rendre les espaces urbains plus perméables

Le piéton, les Personnes à Mobilité Réduite et dans une moindre mesure les cyclistes, sont logiquement les usagers les plus impactés par les distances à parcourir. Le moindre bâti, équipement, voire espace vert, constituera un détour pour un mode actif, accentué par le fonctionnement en îlot des maillages urbains. Il conviendra de diffuser les aménagements et linéaires doux de types venelles ou sentes et de les rendre systématiques :

- Pour tout projet urbain créé ex-nihilo ou dans le cadre d'une opération de requalification afin de faciliter les traversées et éviter les coupures ;
- Pour penser les trajets piétons dans les espaces publics et diminuer les distances à parcourir ;
- Pour toutes lignes de désir identifiées sur les espaces verts.

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

Pour assurer une continuité des déplacements depuis le domicile vers les pôles, il s'agira de définir des itinéraires piétons prioritaires à l'échelle des communes. Pour ces liaisons :

- Les cheminements devront répondre aux enjeux et aux normes en matière d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (largeur de 1,40 m, protégés du mobilier urbain et du stationnement sauvage...) et devront être confortables (éclairage public...);
- Des zones apaisées et des aménagements d'apaisement des vitesses seront à prévoir en complément dans le cas où les cheminements disposent d'une emprise insuffisante.
- Dans l'optique de la réalisation de ces itinéraires, anticiper les acquisitions foncières (politique proactive de négociation, emplacements réservés etc...)

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

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 4 : Inciter à la pratique via un jalonnement des itinéraires piétons et l'édition de cartes des temps piétons

Le **jalonnement piéton** devra suivre deux objectifs :

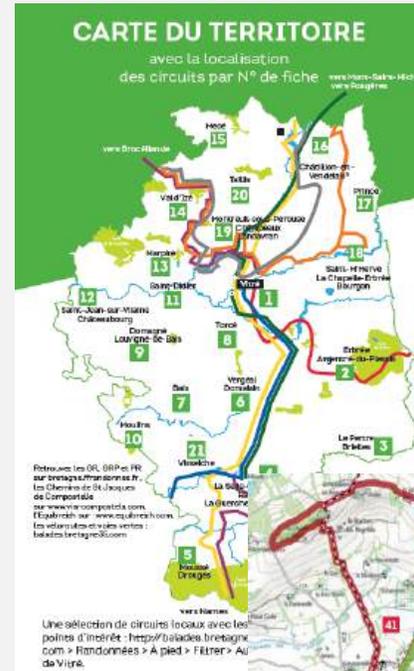
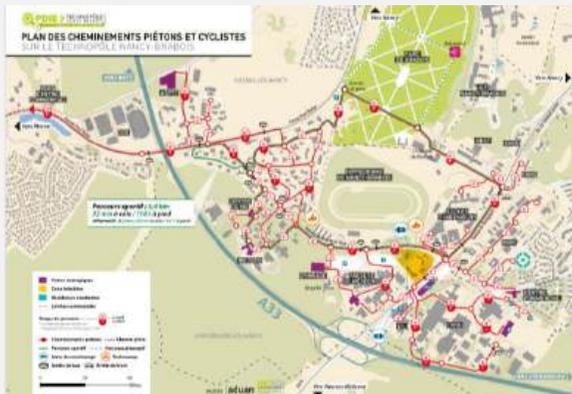
- Sensibiliser sur la pratique de la marche en démontrant, via les informations sur les distances et temps de parcours, que les liaisons piétonnes restent réalisables ;
- Sécuriser la pratique en jalonnant les liaisons jugées comme optimales en termes de sécurité et de confort ;

Les itinéraires à valoriser pour des déplacements du quotidien seront cartographiés et un document sera établi. Celui-ci, durant le guide mobilité intégrera une synthèse précisera les distances, les temps de parcours et des informations multimodales (localisation des aires de covoiturage et des points d'arrêts de transports, cheminements cyclables...). Une déclinaison communautaire et par communes permettra de détailler finement les tracés.

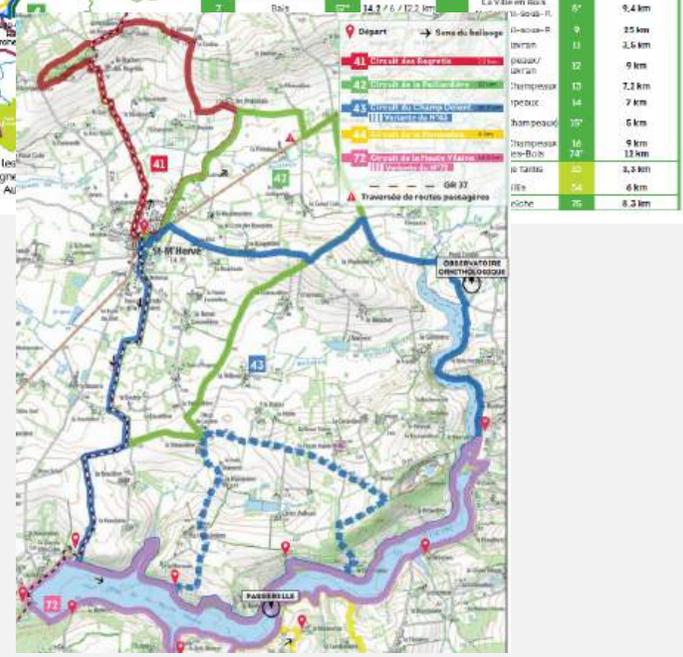
Le rôle de la CCSMM sera de proposer un accompagnement technique et financier aux communes pour :

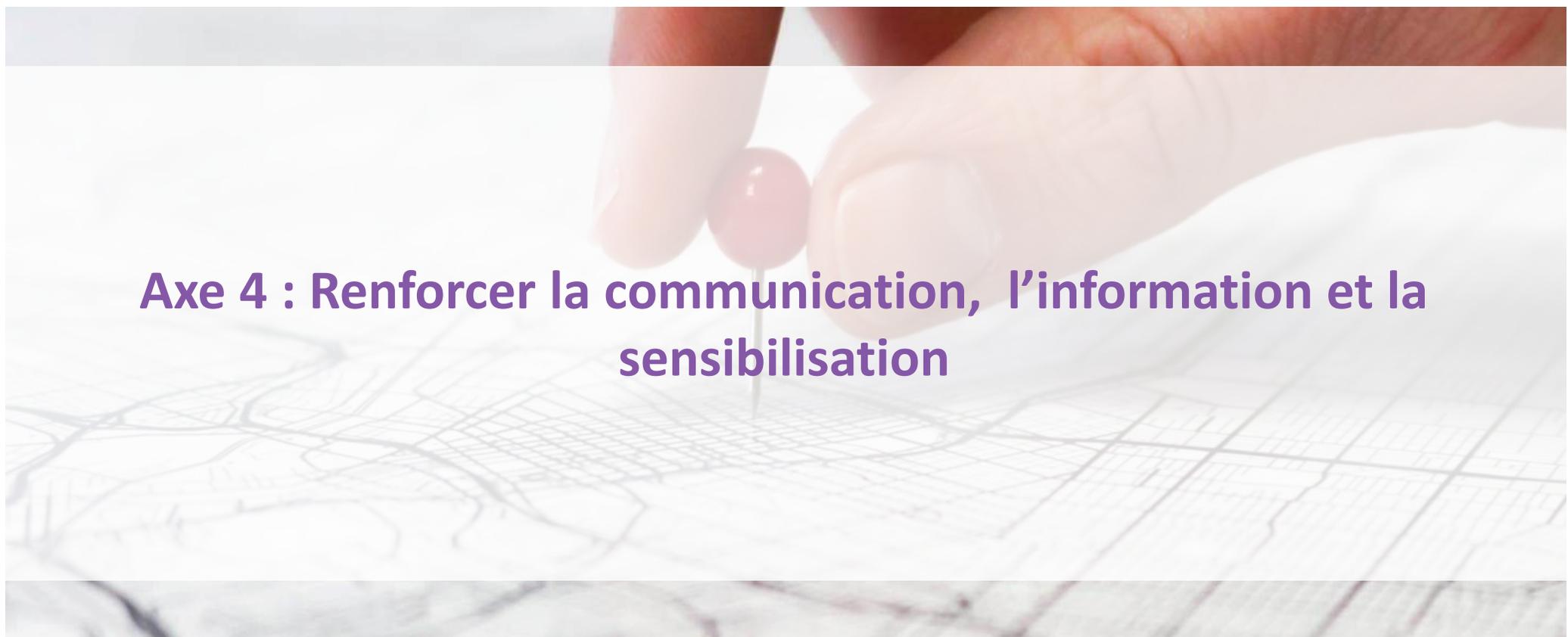
- L'identification des itinéraires jugés comme structurants ;
- L'identification et la réalisation des aménagements piétons.

Ce travail est à mener en priorité sur les principaux pôles urbains.



Fiche	Lieu de départ	Circuit	Longueurs	Fiche	Lieu de départ	Circuit	Longueurs
1	Vieille	36P	4,6 / 17,35 km	11	Saint-Omer	18	4,6 km
2	Vieille	38	20,9 / 11 km	12	Saint-Omer	19	11,8 / 6,3 km
3	Barraque de la Vallée	25	9,7 / 6 km	13	Saint-Omer	20	9,2 km
4	Argenteuil-de-P.	39P	14,4 / 11 km	14	Brunoy-Villote	21	5,6 km
5	Argenteuil-de-P.	41	2,9 km	15	Châteaubourg	22	15 / 7 km
6	La Douerie Argenteuil	40	3,6 km	16	Châteaubourg	23	10,8 / 6,5 km
7	Étréac	42	6,6 km	17	Châteaubourg	24	30 / 22 / 15 km
8	Étréac	43	7,3 km	18	Saint-Jean-Vialès	25	13,3 / 6,5 / 6 km
9	Argenteuil-de-P.	44	16 km	19	HERPÉ	56	12,6 / 10,3 / 10,8 km
10	Le Saix Argenteuil	29	5 / 4,8 km	20	Vieille	26	16,5 / 9 / 12 km
11	Le Parnis	32	12,8 km	21	HERPÉ	57	4 / 2,8 km
12	Le Perrin	33*	0,2 km	22	HERPÉ	58	6,6 km
13	Le Perrin	34	3,8 km	23	Châteaubourg	27	10 / 6,8 km
14	Brietas	45	16,4 km	24	Châteaubourg	28	12,5 km
15	Brietas	46	10,4 km	25	Châteaubourg	29	6 km
16	Brietas	49	25 / 21,5 km	26	Marguerite Châteaub.	30	6,3 km
17	Brietas	50	11,3 / 6,8 / 7,3 km	27	HERPÉ	60	12,6 km
18	Rançon	51	11 km	28	HERPÉ	61	12,6 km
19	Rançon	52	21 km	29	HERPÉ	62	5 km
20	Rançon	53	21 km	30	HERPÉ	63	5 km
21	La Grotte	47	6,4 / 2,5 / 4,7 km	31	HERPÉ	64	9,2 km
22	La Grotte	48	7,8 / 2,6 / 3,8 km	32	HERPÉ	65	9,2 / 9,5 km
23	Chougas	26	11,6 / 10,7 km	33	Saint-Martin	41	7,2 km
24	Chougas	33*	11,6 / 4 km	34	Saint-Martin	42	10 km
25	Malzéville	54*	10,6 / 9,5 km	35	Saint-Martin	43	16,3 km
26	Moussac	107*	7,3 km	36	La Chapelle-Étréac	34	4 km
27	Rançon	64	11,3 km	37	La Chapelle-Étréac	35	14,3 / 7,2 km
28	Vergéal	60*	12 / 5,3 / 6,2 km	38	La Ville-en-Bas	47	7 km
29	Dumailan	61	21,3 km	39	La Ville-en-Bas	48	7,7 km
30	Rois	114	14,2 / 6 / 12,2 km	40	La Ville-en-Bas	49	9,4 km
31	Rois	115	14,2 / 6 / 12,2 km	41	HERPÉ	66	9 km
32	Rois	116	14,2 / 6 / 12,2 km	42	HERPÉ	67	9 km
33	Rois	117	14,2 / 6 / 12,2 km	43	HERPÉ	68	9 km
34	Rois	118	14,2 / 6 / 12,2 km	44	HERPÉ	69	9 km
35	Rois	119	14,2 / 6 / 12,2 km	45	HERPÉ	70	9 km
36	Rois	120	14,2 / 6 / 12,2 km	46	HERPÉ	71	9 km
37	Rois	121	14,2 / 6 / 12,2 km	47	HERPÉ	72	9 km
38	Rois	122	14,2 / 6 / 12,2 km	48	HERPÉ	73	9 km
39	Rois	123	14,2 / 6 / 12,2 km	49	HERPÉ	74	9 km
40	Rois	124	14,2 / 6 / 12,2 km	50	HERPÉ	75	9 km



A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some geographical features. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pin.

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

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Action en cours

Action en cours

Acteurs	Rôle
CCSMM	Cheffe de file en tant qu'AOM locale et compétente en matière de conseil en mobilité
Club entreprises	Partenaire technique
Entreprises / Collectivités	Porteurs de la démarche de PDME
Région / ADEME	Partenaires techniques et financiers
ehop	Partenaire technique

Coûts

- A définir selon l'implication de la CCSMM
- Si accompagnement technique à l'élaboration d'un PDMIE : 0,2 ETP/an

Suivi des mesures

- Nombre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés concernés
- Nombre d'actions menées auprès des entreprises
- Nombre de PDME/PDMIE sur le territoire

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



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

Constats du diagnostic

- 8 400 emplois sur le territoire, et une part modale de 90 % de la voiture dans les déplacements domicile-travail.
- Une action déjà engagée : partenariat avec les employeurs en lien avec ehop.

Objectif

- Limiter l'autosolisme et le coût de la mobilité pendulaire pour les actifs.
- Répondre aux objectifs du PCAET.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

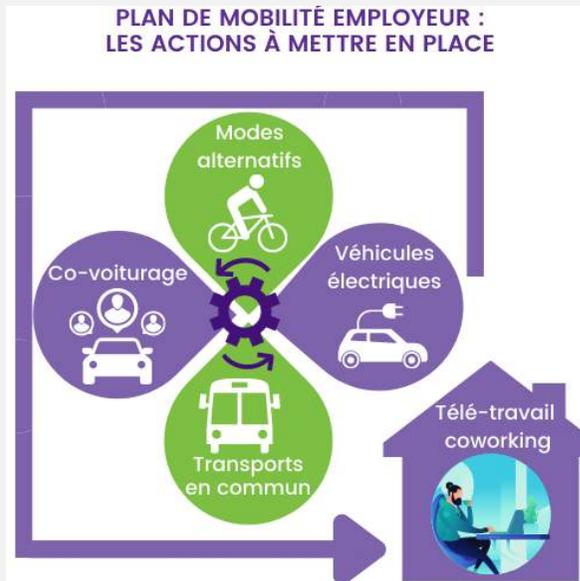
Mesure 1 : S'appuyer sur le Club Entreprises du Pays de Brocéliande pour organiser des temps d'échanges sur la mobilité et sensibiliser les entreprises et administration à la réalisation de Plan de Mobilité (inter)employeur (PDME)

Dans le cadre du Club Entreprise (50 à 60 adhérents), des déjeuners sur la thématique de la mobilité des actifs pourront être organisés afin d'échanger sur les problématiques rencontrées et les besoins et de promouvoir les solutions existantes : covoiturage, mobilité douce, télétravail et autres solutions alternatives.

Le PDME est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement (personnels, visiteurs, livreurs, clients...), visant à améliorer les conditions de déplacements et à rationaliser l'utilisation individuelle de la voiture.

La CCSMM, AOM locale, pourra aller plus loin et proposer un accompagnement des employeurs privés et publics dans la réalisation de leur PDME. Pour plus d'efficacité, les entreprises d'une même ZA site peuvent établir un PDME commun. Le PDME est une approche globale des déplacements des personnes liées à un établissement (personnel, visiteurs, livreurs, clients...) et vise à réduire l'usage individuel de la voiture. La CCSMM peut aussi poursuivre le travail réalisé avec ehop pour inciter au covoiturage au sein des grandes entreprises.

A titre d'exemplarité, la CCSMM pourra élaborer son propre PDME.



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

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

La mobilité en entreprise : ce que dit la loi

Article L1214-8-2 du code des Transports :

« A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés [...], les entreprises dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel ».

Qu'est-ce qu'un PDME ?

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

Pour élaborer son PDME, l'entreprise doit d'abord désigner un référent qui suivra tout le projet. Il sera chargé de coordonner l'ensemble de la démarche. Il sera alors nécessaire d'analyser l'accessibilité au site et d'enquêter auprès des salariés sur leurs modes de déplacement actuels, leurs attentes...

Pour une approche pragmatique, il convient d'encourager la vision « multi-employeur » en engageant un PDME commun à plusieurs employeurs d'une même zone d'activité. Outre la mutualisation des moyens, les actions engagées auront un impact plus important notamment sur l'encouragement au covoiturage.

Exemple de solutions découlant de PDME

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage)
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Télétravail, la flexibilité des horaires
- La logistique et les livraisons de marchandises

Zoom sur le Forfait Mobilité Durable (FMD)

Le forfait mobilités durables offre aux employeurs la possibilité d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport dits « à mobilité douce » pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Le FMD se substitue aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage. Les modes de transport suivants sont éligibles au FMD :

- le vélo, avec ou sans assistance électrique ;
- le covoiturage (conducteur ou passager) ;
- les transports collectifs publics (à l'exception des frais d'abonnement concernés par la prise en charge obligatoire des frais de transports publics) ;
- les autres services de mobilité partagée ;
- les deux-roues motorisés et les engins de déplacement personnel (motorisé ou non motorisé) en location ou en libre-service ;
- l'engin de déplacement personnel (engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé) dont le salarié est propriétaire.

Pour 2024, le montant du FMD peut attendre 700 € par an et par salarié exonéré de cotisations sociales. Lorsqu'un salarié cumule le forfait mobilités durables et la prise en charge obligatoire des frais de transports publics, l'exonération s'applique dans la limite de 800 €.

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Action 4.2 Structurer un programme d'écomobilité scolaire

Constats du diagnostic

- Env. 33 % des scolaires (+/- 1 860 élèves) étudient dans leur commune de résidence laissant envisager des déplacements de courte distance
- En France, 70 % des enfants de primaire sont emmenés à l'école en voiture (ADEME)

Objectif

- Diminuer la circulation près des écoles et favoriser l'activité physique des élèves

Publics cibles

- Scolaires

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Tester puis généraliser le programme Savoir Rouler à Vélo dans les écoles

C'est un programme interministériel et multi-partenarial comprenant un cycle de formation de 10 heures minimum (à réaliser en milieu scolaire, périscolaire) pour les enfants de 6 à 11 ans



Mesure 2 : Insuffler des démarches de Plans de Mobilité Etablissements Scolaires (PDMES)

C'est un outil qui permet à chaque établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et des parents entre le domicile et l'école. Il identifie les solutions alternatives à la voiture pour réduire, aux abords des écoles, le trafic automobile et ses effets négatifs.



Le chargé de mission mobilité de la CCSMM pourra avoir comme mission d'accompagner les écoles volontaires dans l'élaboration d'un PDMES.

Mesure 3 : Expérimenter un vélocar scolaire

Ce système permet de transporter plusieurs enfants (jusqu'à une douzaine selon les modèles), avec un seul accompagnateur et de manière sécurisée.



Une ligne de vélocar pourra être expérimentée durant une année complète sur un établissement (ou de manière tournante sur plusieurs établissements). En fonction du succès du système et du retour d'expérience il pourra être étendu à d'autres communes et établissements de la CCSMM.

Acteurs	Rôle
CCSMM	Initiatrice et coordinatrice de l'action dans le cadre de sa compétence AOM
Communes	Partenaires techniques en tant que gestionnaire des écoles
ADEME	Partenaire technique
Programme Génération vélo	Partenaire financier du SRAV

Coûts

- Mesure 1 : 10,5 k€/an pour une session SRAV pour un niveau de classe
- Mesure 2 : 0,25 ETP/an
- Mesure 3 : 18 k€ d'investissement par vélo/an + 0,15 ETP/an pour le conducteur

Suivi des mesures

- Nombre d'élèves formés au programme SRAV
- Nombre d'écoles sensibilisées
- Nombre d'élèves transportés en vélocar
- Nombre de PDMES réalisés

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 4.2 Structurer un programme d'écomobilité scolaire

📌 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Généraliser le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles

Les **principes** du programme Savoir Rouler à Vélo :

- Un cycle de formation de **10 heures** minimum (à réaliser en milieu scolaire, périscolaire),
- Public : les enfants de **6 à 11 ans** ;
- Trois blocs de formation pour devenir autonome à vélo sur la voie publique avant l'entrée au collège :
 - bloc 1 : « **savoir pédaler** » (maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner))
 - bloc 2 : « **savoir circuler** » (découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route).
 - bloc 3 : « **savoir rouler** » (circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique).

Un **objectif** sur la CCSMM : **dispenser une formation à tous les élèves avant leur entrée au collège**

- Cibler toutes les classes d'un ou plusieurs niveaux du territoire pour une première étape de développement (à partir du CE2 pour garantir une certaine autonomie des élèves) (un niveau correspond à une quinzaine de classes à l'échelle de la CCSMM) ;
- Reproduire annuellement le programme auprès de ce même niveau.

Deux possibilités pour assurer la formation :

- Prioritairement faire appel à des formateurs/associations qui ont été formés et sont labélisés pour permettre d'accéder au co-financement par le programme Génération Vélo (programme de financement éligible aux CEE jusqu'au 31 décembre 2024). Ce dernier, s'adresse prioritairement aux collectivités, et permet d'intensifier le déploiement du SRAV.
- La CCSMM pourrait former en interne des intervenants au SRAV (leur formation pourra être financée). Ce personnel assurera ensuite le cycle de formation.

Les coûts sont variables selon l'ampleur du développement du SRAV :

- Coût du SRAV : 57 € / élève en moyenne (enquête Indiggo et ADEME 2019)
- Soit pour 15 classes de 25 élèves cela représente : 21 k€ sur 1 année
- Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo.
- Soit un reste à charge de 10,5 k€/an pour la CCSMM pour une session sur 1 niveau.

Action 4.2 Structurer un programme d'écomobilité scolaire

➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 2 : Insuffler des démarches de Plans de Mobilité Etablissements Scolaires

Des exemples d'action mis en œuvre dans un PDMES :

- Faire intervenir une association vélo pour apprendre aux enfants à circuler à vélo
- Stage de remise en selle pour le personnel
- Organiser un atelier de réparation de vélos
- Réaliser des balades urbaines pour connaître les abords de l'école
- Faire une course d'orientation des mobilités
- Participer aux challenges de la mobilité
- Organiser un pédibus et/ou un vélobus
- Instaurer une rue scolaire fermée à la circulation automobile aux horaires d'entrée et de sortie d'école
- Apaiser les rues d'accès à l'école dans un rayon de 250 mètres
- Réaménager et éclairer une sente piétonne
- ...

Commune de Varennes-sur-Seine (Seine-et-Marne, 3 500 habitants) : Ville lauréate du prix « Talent du Vélo pédagogie » pour la mise en place de son dispositif Vélobus

- Lancé en 2009, le projet de Vélobus s'est d'abord appuyé sur le bénévolat de parents accompagnateurs.
- Aujourd'hui, la collectivité s'appuie sur 4 animateurs répartis en deux groupes qui accompagnent chacun une quinzaine d'élèves allant du CP au CM1.
- Le ramassage est structuré en deux lignes. Le trajet n'excède pas 5 km et est composé de 2 à 3 arrêts.
- Les circuits empruntent des voies à faible trafic afin de disposer des conditions de sécurité adéquates pour la circulation des enfants.
- A ce jour, 35 enfants sont inscrits sur ce dispositif.
- Coût : 5 000 €/an pour le financement des 4 animateurs.

Un programme d'écomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné (Ille-et-Vilaine, 37 000 habitants)

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA propose aux écoles élémentaires de son territoire, 6 séances d'une durée 1h30 à 2h afin de généraliser l'apprentissage du vélo.

Les coûts de formation sont prises en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.

Une ligne de pédibus en direction des établissements scolaires depuis 2010 :

5 arrêts avec des horaires de desserte ;

Des « conducteurs bénévoles » : volontaires, parents d'élèves ;

Une organisation encadrée par la Maison de l'Enfance (pôle scolaire municipal) ;

L'édition de chartes propres aux enfants, accompagnateurs et parents.



Action 4.2 Structurer un programme d'écomobilité scolaire

↳ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 3 : Expérimenter un vélocar scolaire

Il s'agit d'un véhicule à pédalier et à assistance électrique, qui permet de transporter une dizaine d'enfants. Un conducteur est chargé du pilotage et, grâce à des pédaaliers indépendants, chaque enfant participe à l'entraînement du véhicule.

Les enfants doivent s'inscrire et sont pris en charge et déposer devant leur domicile.

L'encadrement peut être assuré par des parents d'élèves, des bénévoles, des agents communaux ou de la CCSMM ou par un prestataire.

Le vélocar pourrait être d'abord expérimenté sur une école où une quinzaine d'élèves habitent entre 1 et 2 km de l'établissement.

Afin d'optimiser l'usage de la flotte, le vélo car peut aussi être utilisé pour les sorties scolaires et par les centres de loisirs pendant les vacances.

Coût d'investissement pour un vélocar : **18 k€**

Cout d'un conducteur de vélocar : **0,15 ETP, soit 5 k€/an**

Expérimentation du dispositif S'Cool Bus de la Communauté d'agglomération Seine Eure (Seine-Maritime, 103 000 habitants)

L'appel à projet TEPCV a permis de soutenir en 2016 le lancement par la CASE du dispositif le S'Cool Bus.

Le S'cool Bus est un vélocar doté d'une assistance électrique qui peut accueillir 8 enfants et un accompagnateur.

Le ramassage scolaire s'effectue le matin et le soir, au domicile des écoliers sur inscription.

L'expérimentation a dû être stoppé en 2019 pour un problème d'homologation du véhicule lié à sa puissance et la société S'cool Bus a déposé le bilan. La CASE a souhaité relancer ce dispositif en rachetant la marque S'cool Bus et en achetant de nouveaux vélocars en bois des Landes fournis par une société nantaise.

Depuis la rentrée 2023, 10 vélos-cars circulent de nouveau sur les communes des Damps, Le Vaudreuil, Louviers, Manoir-sur-Seine, Pont-de-l'Arche et Val-de-Reuil.

Une délégation de service public (DSP) a été signée avec la société exploitante du réseau urbain qui embauche les conducteurs.

Victime de son succès, il y a une liste d'attente et les élèves bénéficiaires changent toutes les 3 semaines.

La collectivité a donc signé un marché de 800 000 € sur quatre ans pour la fourniture de 45 véhicules (18 k€ par véhicule).



©Radio France - Lionel Thompson

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



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

Constats du diagnostic

- Absence de garage solidaire accessible sur le territoire
- Un conseil en mobilité existant par l'intermédiaire d'Eureka emploi service

Objectif

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

Publics cibles

- Captifs

Périmètre

- CCSMM



Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Les activités du garage Mobil'insertion

Le garage Mobil'insertion de Betton est une structure gérée par l'ALS 35, l'Association pour l'Insertion Sociale. Ce garage des services suivant un objectif **d'insertion sociale et professionnelle** de personnes éloignées de l'emploi et/ou en situation de précarité. Mobil'insertion est affilié à Solidar'Auto, le réseau de garages solidaires.

Le garage propose une offre de **location** de vélos, scooters et voitures, de **ventes** de véhicules d'occasion et une offre de **réparation**. L'accès à l'offre de réparation est réalisé sur **prescription sociale** (CCAS, Mission locale, FASTT). Les coûts de réparation sont en moyenne inférieurs de 30 % par rapport à un garage traditionnel.

Quelle mise en œuvre sur la CCSMM ?

La structure possède une expérience qu'elle pourra partager ou mettre à contribution pour étendre ses activités sur le territoire ; les collectivités locales auraient alors pour tâche de l'accompagner en ce sens, à travers des **aides financières et/ou matérielles et de la communication**.

La CCSMM pourra accompagner techniquement (ex : mise à disposition d'un local) et/ou financièrement cette structure pour le démarrage et le fonctionnement. Des financements sont possibles de la part de fondations (Stellantis, Avise), mécénats, programmes sociaux du Département et de la Région.

Loi du 5 avril 2024 visant à favoriser le réemploi des véhicules au service des mobilités durables et solidaires

Les AOM volontaires peuvent réemployer les véhicules éligibles à la prime à la conversion, afin que ces véhicules bénéficient aux personnes socialement défavorisées, dans le cadre de systèmes de location de véhicules à prix modique, et les mettre à disposition des acteurs associatifs développant des services de location solidaire.

Mesure 2 : Saisir l'opportunité de la loi réemploi des véhicules pour proposer une offre solidaire de location de véhicules

La loi du 5 avril 2024 vise à faciliter la mobilité des plus précaires, en leur permettant de louer à un prix social des voitures en bon état initialement destinées à la casse dans le cadre de la prime à la conversion.

Acteurs	Rôle
CCSMM	Initiatrice et facilitatrice
Communes	Partenaires techniques
CD35	Partenaires techniques et financiers
Partenaires sociaux / Eureka emploi service / Mobil'insertion	Partenaires ou porteurs du projet potentiels pour le développement de services

Coûts

- Très variable selon l'engagement de la CCSMM

Suivi des mesures

- Nombre de prestations réalisées par an
- Nombre de personnes accompagnées

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

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

Constats du diagnostic

- Une méconnaissance de l'offre de déplacement alternative à la voiture individuelle de la part des habitants.

Objectif

- Améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité chez la population pour favoriser leur utilisation.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- CCSMM

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Rassembler l'information sur l'offre de mobilité dans un guide et une plateforme internet

Il donnera une vision multimodale des déplacements (voiture, covoiturage, TAD, TER, BreizhGo, modes actifs, électromobilité, mobilité solidaire...) existante sur le territoire. Il renverra également vers les plateformes régionales de mobilité (BreizhGo, KorriGo, OuestGo covoiturage).

Ce répertoire pourra s'envisager sous divers supports combinables car il sera à actualiser régulièrement :

- Répertoire web sur une page internet dédiée, accessible directement ou intégré au site web de la CC ;
- Format papier et PDF pour impression et téléchargement depuis le site de la CC (limiter la distribution papier pour faciliter l'actualisation !) et mise à disposition dans les services publics (ex : Espaces France Services, mairies, OT).

La CCSMM pourra aussi s'appuyer sur le **projet Tims** de création d'un guichet unique qui sera lancé en 2025.

Mesure 2 : Uniformiser la communication entre les différents acteurs

Le guide mobilité sera le support de référence sur lequel s'appuieront les différents acteurs (collectivités, CCAS, OT, Pôle Emploi, mission locale, EFS...). Il s'agira en complément de proposer un travail de formation et de mise à jour avec l'ensemble des acteurs de façon à uniformiser le niveau de connaissance pour communiquer de manière efficace et similaire.

Mesure 3 : Communiquer auprès des partenaires l'offre de mobilité présente sur la CCSMM

La CCSMM transmettra de manière annuelle à la Région et à la plateforme OuestGo toute évolution de son offre de mobilité (nouvelle ligne de bus, nouvel aménagement cyclable, etc.) pour intégration dans les calculateurs.

Mesure 4 : Organiser des évènements pour promouvoir les solutions alternatives

L'objectif est de proposer des évènements de mobilité durable afin de susciter des comportements plus vertueux et de nouvelles pratiques modales (Challenge Mobilité, fête du vélo, Mai à vélo (organisé en 2024)).

Acteurs	Rôle
CCSMM	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale, organisateur ou relais local en cas d'évènement porté par d'autres acteurs
Communes	Partenaires techniques
ADEME / Région / CD35	Organisateurs ou partenaires techniques et/ou financiers

Coûts

- Si maquettage par une agence externe d'un document type livret : 10 k€
- Impression du guide pour distribution : 3 k€ pour 1000 exemplaires
- Fête de la mobilité : +/- 15 k€/opération
- Challenge de la mobilité : 1 000 €/an comprenant la communication et les lots pour les lauréats

Suivi des mesures

- Nombre de connexions au site Internet
- Nombre d'évènements réalisés
- Nombre de participants

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



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

➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Zoom mesure 1 : Pour aider la CCSMM dans ces réflexions, des exemples de guide ont été analysés et comparés. 3 concernent des guides au format papier/imprimable et 1 est un site internet dédiée.



Territoire	CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	non	non	non	Oui, Page d'accueil avec menu
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	non	non	Oui avec carte de l'offre	non
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement	Voiture solo pour montrer ses points négatif, voiture autrement, TC, modes actifs,	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)	Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Non – juste plan de l'offre TC
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé
Comparatif entre les modes	Non	Non	Oui	Renvoi sur le calculateur régional
Sensibilisation	Très limitée	Très limitée	Oui	Non
Contact pour en savoir plus	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)
Les « plus » du répertoire	Quiz « A vous de jouer ! »	Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...)	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	-

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

➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre Suite zoom mesure 1

TRAINS ET AUTOCARS RÉSEAU TER SNCF
Voyager en train, c'est du temps de gagné !

Le train, c'est :

- Confortable : fait le stress et les embouteillages, je peux écouter de la musique, lire un livre, travailler, me reposer...
- Écologique : avec le TER, je contribue à préserver l'environnement.
- Pratique : je peux monter ou descendre à tout moment.

Marc Aubin Châteauneuf et travail à Tours. Pour 25 minutes, il prend le train à 19h41 et repart de Tours à 21h34. Pour gagner du temps, Marc prend son vélo entre son lieu d'habitation et le gare de Châteauneuf puis entre le gare de Tours et son lieu de travail.

Le service-vélo

- À Montauban, c'est le vélo qui est le moyen de se déplacer le plus vite pour aller à Châteauneuf ou dans les autres communes de la région.
- Le service-vélo est un service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement au train. Ce service personnalisé s'engage à faciliter l'organisation du voyage des clients en situation de handicap.
- Informations au 02 47 81 11 11 (du lundi au vendredi de 9h à 18h) ou sur www.access@sn.fr.
- La gare de Châteauneuf est également accessible aux personnes à mobilité réduite (accès de plain-pied, signalétique adaptée...).

Zoom : Accès plus

- La gare de Châteauneuf est équipée d'un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite.
- La gare de Tours dispose d'un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite.
- La gare de Châteauneuf dispose d'un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite.

Informations pratiques

- Si partant de Châteauneuf, je me rends facilement :
 - En autocar à Tours et à Thouars.
 - En train ou en autocar à Tours, et depuis qu'on a le train, il y a des départs quotidiens (sauf le dimanche), 5 départs à dimanche.
 - En train à Saint-Hilaire-des-Lognon, afin de rejoindre l'aéroport Charles de Gaulle en seulement 90 min.
- Si partant de Thouars, je me rends facilement à Tours, Orléans, Saumur, Angers, Nantes et même la côte Atlantique.
- Enfin, de nombreux abonnements et tarifs préférentiels existent pour les lycéens, étudiants, apprentis, enseignants et employeurs salariés.

Où m'informer ?

- Gare de Châteauneuf : 02 47 81 11 11
- Gare de Tours : 02 47 81 11 11
- Gare de Châteauneuf : 02 47 81 11 11
- Gare de Tours : 02 47 81 11 11

Exemple carte multimodale détaillée sur le [répertoire de la CC du Genevois](#)



Exemple présentation synthétique de l'offre de TC régionale sur le répertoire de la CC du Chinois

Exemple comparaison de trajets avec différentes solutions de mobilité sur le [répertoire de la CC du Genevois](#)

À chaque besoin et chaque trajet...

Retrouvez la carte de la communauté de communes du Genevois page suivante

... sa solution !

- **St-Julien / route de Thairy** : vélo sur piste de 50% de voies sécurisées. Gratuit, 7 min.
- **St-Julien / La Gallin** : Gratuit, 7 min.
- **Vallières arrêt Vallières Entrée Fol** : 1,50€, 16 min.
- **Viry-Chef-Lieu** : 1,50€, 16 min.
- **Vulbens** : Je prends un passager via Kikarit sur www.covoiturage-leman.org. Je gagne jusqu'à 12€/semaine, 20 min.
- **Savigney** : 0€, aller-retour, 10 min.
- **St-Julien / gare de St-Julien** : 3,90€ + 1,60€, 32 min.
- **Archaux place de l'Église** : 1,60€, 28 min.
- **Faigères** : 0€, aller-retour, 40 min.

COVOITURAGE en Thouarsais

Le covoiturage est un mode de déplacement pratique, économique et convivial. Vous pouvez covoiturer pour les trajets du quotidien ou les trajets de longues distances.

Les aires existantes

Pour améliorer et faciliter vos déplacements, plusieurs aires de covoiturage sont aménagées sur le territoire. Ces parkings peuvent servir de lieu de rendez-vous ou de dépôt, mais aussi vous permettre de stationner votre voiture dans un endroit adapté, si vous êtes passager. Le stationnement est gratuit et n'a pas de temps limité. Covoiturer devient alors plus facile !

Le groupe facebook

La Communauté de Communes du Thouarsais met à disposition des habitants un groupe Facebook de covoiturage : Covoiturer en Thouarsais. En le rejoignant vous pouvez proposer ou rechercher des trajets de courtes et longues distances.

Aire de covoiturage

Combien économisez-vous si vous faites un trajet Thouarsais en covoiturage avec 4 passagers ?

- A15 €
- B12 €
- C13 €
- D14 €

www.thouarsais-communautés.fr/TER-RDS-Covoiturage

Exemple présentation covoiturage avec quiz sur le [répertoire de la CC du Genevois](#)

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

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Suite zoom mesure 1 : le projet Tims

TIMS ou « Territoires Inclusion Mobilité Sobriété » est un programme national qui vise à impulser la mobilité durable et solidaire en France. Financé par les certificats d'économie d'énergie (CEE), il est piloté au niveau national, par le CLER – Réseau pour la transition énergétique, aux côtés de Mob'In – les acteurs territoriaux de la mobilité inclusive, Auvergne-Rhône-Alpes Energie Environnement (AURA-EE) et le Réseau des Agences Régionales de l'Énergie et de l'Environnement (RARE).

Dans ce cadre, **l'association We Ker**, chargée de l'insertion sociale et professionnelle de jeunes 16 à 25 ans sur le Pays de Rennes disposant de conseillers mobilité, porte un projet de promotion des mobilités durables et inclusives : la **Ruche des Mobilités**.

La Ruche des Mobilités est un service itinérant de conseil en mobilité durable, à l'échelle du bassin d'emploi de Rennes. Il s'agit de créer un guichet unique mobilité à l'aide d'un camion itinérant allant au-devant des populations isolées dans les territoires ruraux, dont la CCSMM. La Ruche des Mobilités regroupera l'ensemble des informations sur les offres existantes : transport régulier, transport à la demande, écomobilité, covoiturage, garage solidaire, etc. Un site internet et une permanence téléphonique gratuite sont inclus dans ce projet.

Il s'agira aussi pour la CCSMM de valoriser cette ruche qui présentera l'ensemble des solutions de mobilités.



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

↳ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Zoom mesure 4 :

Les actions de fond sur la promotion et la sensibilisation peuvent prendre différentes formes :

1/ Relayer localement des évènements régionaux ou nationaux

- **Le défi « J'y vais! »** est organisé chaque année par l'ADEME pour encourager et promouvoir la mobilité durable lors des trajets domicile-travail et domicile-école. Il a pour objectif d'inciter un maximum de salariés et d'élèves à se rendre sur leur lieu de travail/scolarité par des modes de déplacement durables.
- **Le Challenge mobilité interentreprise** animée par la CCI d'Ille-et-Vilaine pourrait s'organiser à l'échelle du Pays de Brocéliande
- **La semaine européenne de la mobilité** : cette semaine peut être l'occasion pour la collectivité de faire connaître et partager des initiatives de mobilités durables durant la semaine
 - Organisation d'actions mobilité durable : test de VAE, stand mobilité...
 - Organisation de balades à vélo
 - Réunion publique mobilité ...



2/ Organiser des événements festifs grand public à l'échelle intercommunale (fête du vélo, la voie Verte d'un jour, Slow'Up...)

Exemple de la fête de la mobilité à Baume-les-Dames (25)

Au programme :

- Balades urbaines à vélos ;
- Atelier réparation vélos ;
- Village de la mobilité : simulateurs de conduite, vélo smoothies, quizz, etc...;
- Tables rondes (« Comment se déplace-t-on près de chez nous ?... ») ;
- Ciné-cyclo ...



Slow'Up Alsace

Slow'Up Alsace est une association réunissant les collectivités locales et des partenaires privés.

Elle organise tous les ans un évènement festif et gratuit autour de différents circuits de la Route des Vins sur des routes fermées à la circulation pour l'occasion. Des animations et stands autour du vélo, de la gastronomie, du tourisme et des loisirs sont présents dans les villages traversés.

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The text 'Synthèse des actions' is overlaid on the map.

Synthèse des actions

Synthèse de la temporalité

Actions	Temporalité		
	Court terme (2025-2027)	Moyen terme (2028 - 2032)	Long terme (2033 - 2035)
1.1 Travailler sur le développement des offres routières BreizhGo en lien avec la Région			
1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire			
1.3 Retravailler la position des arrêts BreizhGo routiers en partenariat avec la Région			
1.4 Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban			
1.5 Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière des pôles d'échange relais en s'appuyant sur le SDMA			
1.6 Mieux articuler urbanisme et mobilité			
2.1 Densifier le maillage d'aires de covoiturage via un Schéma de développement			
2.2 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique à l'instar des territoires limitrophes			
2.3 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage			
3.1 Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)			
3.2 Renforcer la pacification			
3.3 Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens			
4.1 Proposer un programme d'accompagnement et de sensibilisation en matière de mobilité auprès des employeurs			
4.2 Structurer un programme d'écomobilité scolaire			
4.3 Faciliter l'accès à une offre de mobilités pour les publics en insertion			
4.4 Mieux communiquer sur les offres de mobilité et organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives			

Synthèse des acteurs à mobiliser

Actions		Echelle de mise en œuvre	Acteurs				
			CCSMM	Communes	Région	Département	Autre(s)
1.1	Travailler sur le développement des offres routières BreizhGo en lien avec la Région	CCSMM					
1.2	Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire	CCSMM					
1.3	Retravailler la position des arrêts BreizhGo routiers en partenariat avec la Région	Montauban Saint-Méen		Montauban Saint-Méen			
1.4	Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban	CCSMM					
1.5	Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière des pôles d'échange relais en s'appuyant sur le SDMA	Quédillac La Brohinière					SNCF Gares & Connexions
1.6	Mieux articuler urbanisme et mobilité	CCSMM					
2.1	Densifier le maillage d'aires de covoiturage via un Schéma de développement	CCSMM					
2.2	Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique à l'instar des territoires limitrophes	CCSMM					Brocéliande Communauté Montfort Communauté



Acteur pilote



Acteur associé

Synthèse des acteurs à mobiliser

Actions		Echelle de mise en œuvre	Acteurs				
			CCSMM	Communes	Région	Département	Autre(s)
2.3	Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage	CCSMM					Opérateur d'autopartage
3.1	Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)	CCSMM					
3.2	Renforcer la pacification	CCSMM					Etat (Préfet)
3.3	Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens	CCSMM					Pays de Brocéliande
4.1	Proposer un programme d'accompagnement et de sensibilisation en matière de mobilité auprès des employeurs	CCSMM					Employeurs
4.2	Structurer un programme d'écomobilité scolaire	CCSMM					ADEME Génération Vélo
4.3	Faciliter l'accès à une offre de mobilités pour les publics en insertion	CCSMM					Garage solidaire Eureka
4.4	Mieux communiquer sur les offres de mobilité et organiser des évènements pour promouvoir les solutions alternatives	CCSMM					ADEME

 Acteur pilote  Acteur associé

Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions (I)

Actions		Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel		Moyen humain
		Global	CCSMM	Global	CCSMM	CCSMM
1.1	Travailler sur le développement des offres routières BreizhGo en lien avec la Région			+/- 136 k€		
1.2	Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire				De 110 à 781 k€/an selon choix retenus	0,25 ETP
1.3	Retravailler la position des arrêts BreizhGo routiers en partenariat avec la Région	105 k€			+/- 6 k€	
1.4	Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban			Selon choix de la Région		
1.5	Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière des pôles d'échange relais en s'appuyant sur le SDMA	69 k€				
1.6	Mieux articuler urbanisme et mobilité	Pas de coûts directs				
2.1	Densifier le maillage d'aires de covoiturage via un Schéma de développement	De 351 à 508 k€				
2.2	Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique à l'instar des territoires limitrophes	63 k€	+/- 45 k€	28 à 40 k€	20 à 25 k€	0,1 ETP

Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Actions		Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel		Moyen humain
		Global	CCSMM	Global	CCSMM	CCSMM
2.3	Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage				23 k€	0,05 ETP
3.1	Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)	13,3 M€ (<i>maillage</i>) 180 k€ (<i>services</i>)	2,9 M€ (<i>maillage</i>) 130 k€ (<i>services</i>)		12 k€ (<i>services</i>)	0,2 ETP
3.2	Renforcer la pacification	Selon travaux réalisés				
3.3	Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens	Selon travaux réalisés				
4.1	Proposer un programme d'accompagnement et de sensibilisation en matière de mobilité auprès des employeurs					0,2 ETP
4.2	Structurer un programme d'écomobilité scolaire	18 k€ par vélocar			10,5 k€	0,25 + 0,15 ETP
4.3	Faciliter l'accès à une offre de mobilités pour les publics en insertion			Selon engagement des acteurs institutionnels		
4.4	Mieux communiquer sur les offres de mobilité et organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives		13 k€ pour le guide		+/- 15 k€	0,1 ETP

Les aides et subventions mobilisables en lien avec la mobilité (hors réalisation du maillage cyclable)

Acteur	Dispositif	Opérations subventionnables	Montant de l'aide	Actions du PdMS
Etat	DSIL	<ul style="list-style-type: none"> Peut soutenir des projets de mobilité tous modes 	Non spécifié	Toutes
	DETR	<ul style="list-style-type: none"> Peut soutenir des projets de développement en milieu rural 	Non spécifié	Toutes
	Fonds Vert	Développement du covoiturage : <ul style="list-style-type: none"> création d'aires de covoiturage ou de lignes de covoiturage, campagne de communication... 	Non spécifié	2.1 – 2.2 – 4.4
		Développement des mobilités durables en zone rurales : <ul style="list-style-type: none"> création de services de mobilité : services de navette régulière, service de mobilité partagé (autopartage), conseil à la mobilité, service numérique d'aide aux déplacements... 	Non spécifié	1.2 – 2.3 – 4.1 – 4.4
Etat / ADEME	AAP VELO 3	<ul style="list-style-type: none"> Les services vélos La promotion du vélo 	50 % pour des projets de 20 à 100 000 €	3.1 – 4.4
	AAP Marche du quotidien	<ul style="list-style-type: none"> Les études stratégiques et de faisabilité L'expérimentation de projets d'aménagement de l'espace public La communication sur les politiques de mobilité piétonne 	Pour des dépenses supérieures à 30 k€	3.3
Via les CEE	ALVEOLE +	<ul style="list-style-type: none"> L'installation d'emplacements sécurisés et abrités pour les vélos sur la voie publique, dans des espaces publics et au sein de sites publics. 	Prise en charge à 40%	2.1 – 3.1
	Génération Vélo	<ul style="list-style-type: none"> Porté par SOFUB et la FUB, il permet d'intensifier le déploiement du Savoir Rouler à Vélo auprès des enfants de 6 à 11 ans. 	50 % de l'intervention dans les écoles et 100 % pour la formation d'un intervenant	4.2
	Employeur Pro Vélo	<ul style="list-style-type: none"> Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail 	Cofinancement de 40 à 60 % d'équipements et de services	4.1
Région Bretagne	Bien Vivre partout en Bretagne 2023-2025 – Cohésion des territoires	<ul style="list-style-type: none"> Les projets de mobilité douce 	Non spécifié	3.1 – 3.3
	Aménagement de points d'arrêts du réseau routier BreizhGo	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement de points d'arrêts routiers empruntés par le réseau BreizhGo, qu'il s'agisse du réseau interurbain ou des circuits scolaires. 	Au cas par cas et jusqu'à 70% du coût des travaux	1.1 – 1.3
Département d'Ille-et-Vilaine	Pacte des mobilités locales	<ul style="list-style-type: none"> Contractualisation entre le Département et les EPCI sur un plan d'actions de mobilité durable 		1.2 – 1.5 – 2.1 – 2.2 – 2.3 – 3.1 – 3.3 – 4.1 – 4.2 – 4.4

Le PDMS et sa correspondance au PCAET

Actions du PCAET

Sensibiliser et mobiliser les entreprises du territoire sur leurs pratiques de mobilités

Communiquer, sensibiliser et encourager la pratique du covoiturage auprès des habitants

Accompagner, développer et animer la pratique du coworking

Promouvoir la pratique cyclable et les mobilités actives

Renforcer et promouvoir les transports en commun

Déploiement des bornes de recharge de véhicules électriques

Promouvoir une mobilité durable et décarbonée auprès des agents de la collectivité

Etudier le potentiel d'ouverture d'une plateforme multimodale de transport de marchandises à la Brohinière

Actions du PDMS

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

2.1 Densifier le maillage d'aires de covoiturage via un Schéma de développement
2.2 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique à l'instar des territoires limitrophes

3.1 Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)
3.2 Renforcer la pacification
3.3 Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons

1.1 Travailler sur le développement des offres routières BreizhGo en lien avec la Région
1.2 Proposer une ligne régulière entre les principales communes du territoire
1.3 Retravailler la position des arrêts BreizhGo routiers en partenariat avec la Région
1.4 Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban
1.5 Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière de véritables pôles multimodaux

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



Ashvin DAUMOO
Chargé de mission mobilités
ashvin.daumoo@stmeen-montauban.fr

Communauté de Communes Saint-Méen Montauban

Manoir de la Ville Cotterel
46 rue de Saint-Malo – CS26042
35360 Montauban-de-Bretagne
02 99 06 54 92

www.stmeen-montauban.fr



Bastien FROGER
froger@item-conseil.fr

ITEM Etudes et Conseil
Meeting Point
13, rue Claude Chappe - Immeuble Oxygène – Bâtiment A
35510 Cesson-Sévigné

06 03 49 54 90 / 03 81 83 24 71 (siège social de Besançon)