



# Étude de stratégie globale des mobilités

## Communauté de Communes Saint-Méen Montauban

### Phase 1 – Rapport de diagnostic Septembre 2023

# Sommaire

<b>1. Contexte et objectifs de l'étude</b>	<b>3</b>
<b>2. Structuration territoriale et pratiques de déplacements</b>	<b>11</b>
<b>3. Les offres de mobilité et les réponses aux besoins</b>	<b>31</b>
<b>3.1. Le réseau viaire et la circulation</b>	<b>32</b>
<b>3.2. Le stationnement automobile</b>	<b>37</b>
<b>3.3. Les transports collectifs</b>	<b>41</b>
<b>3.4. Les modes actifs</b>	<b>75</b>
<b>3.5. Les potentialités de développement de la pratique du vélo au quotidien</b>	<b>104</b>
<b>3.6. Les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire</b>	<b>111</b>
<b>4. Conclusions et attentes pour la suite de la mission</b>	<b>118</b>



# 1. Contexte et objectifs de l'étude

# Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

- Une mobilité peu connue, difficile à appréhender...
- .... mais quelques tendances de fond :

**Des déplacements plus longs en distance, mais pas en temps**

**... mais aussi une part importante de déplacements courts**

**Une rationalisation des déplacements**

**... et une immobilité plus forte qu'ailleurs, notamment pour les personnes âgées**

**Une part importante de l'usage de la voiture individuelle**

**Un faible usage des transports Collectifs et solutions alternatives à l'automobile, hors transport scolaire**

# Le Plan de Mobilité Simplifié (I)

- La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban (CCSMM) s'est engagée dans une stratégie de planification durable à travers l'élaboration du PCAET et du SCoT du Pays de Brocéliande.
- La CCSMM s'est saisie de la compétence d'organisation de la mobilité et est devenue **Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale depuis le 1er juillet 2021**
- L'AOM locale devient **l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité** à l'intérieur de son périmètre, ou **Ressort Territorial**, de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants, tout en valorisant et développant les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme, et en limitant sa dépendance.

Les services concernés par la compétence mobilité :

Mais l'exercice de la compétence « est à la carte »



Transport régulier



Transport scolaire



Transport à la demande



Logistique urbaine



Mobilités actives



Mobilités partagées



Mobilités solidaires

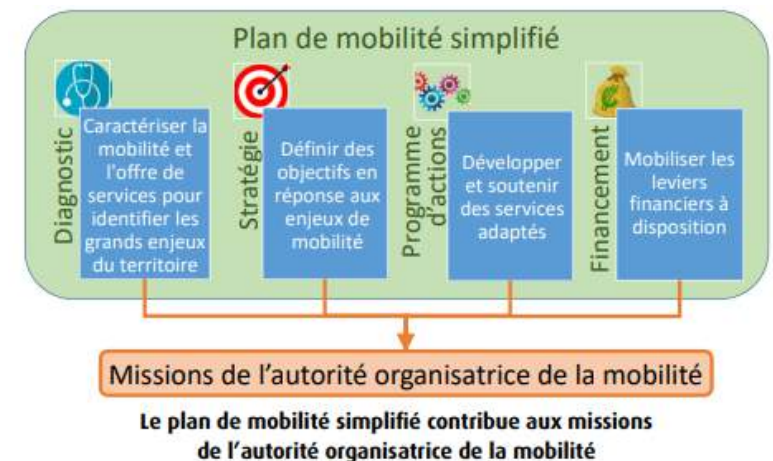


Conseil en mobilité

- Un outil au service de ces nouvelles AOM, **le Plan de Mobilité Simplifié** : document de planification pour décliner de manière opérationnelle leur stratégie de mobilité.
- Une première déclinaison opérationnelle, la rédaction d'un **Schéma Directeur des Mobilités Actives**

# Le Plan de Mobilité Simplifié (II)

- **Le PDMS vise à développer et articuler plusieurs solutions de mobilité autour de 7 principes :**
  - ❑ **Volontaire** : la collectivité s'engage volontairement dans la planification de sa politique mobilité
  - ❑ **Souple** : thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés
  - ❑ **Indépendant juridiquement** : pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme
  - ❑ **Mutualisable** : le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non (ex : PCAET...)
  - ❑ **Adapté au territoire** : il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis
  - ❑ **Partenarial** : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration
  - ❑ **Participatif** : il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire
- Ces solutions ou services trouveront leur pertinence en fonction des besoins, des motifs de déplacements et des distances à parcourir. Par exemple, la mise en place d'une ligne de transport collectif lorsque le potentiel est important, le développement des modes actifs lorsque les flux sont diffus, et les distances à parcourir limitées.
- Le PDMS de la CCSMM se devra de trouver un pragmatisme et d'identifier les réponses adaptées au territoire.



# Les objectifs de cette étude de planification

- ▶ **Poursuivre et traduire concrètement les réflexions sur la prise de compétence Mobilité...**
- ▶ ... Tout en intégrant les **enjeux mobilité identifiés dans les précédentes réflexions** (ex : SCOT du Pays de Brocéliande)
- ▶ **Croiser les offres de mobilité avec les besoins et pratiques** de déplacements sur le territoire (actuelles et futures), afin d'en mesurer l'efficacité
- ▶ **Sensibiliser et construire une stratégie commune et partagée**, entre les élus, acteurs de la société civile et partenaires de la mobilité
- ▶ **Identifier des actions pragmatiques et cohérentes** face aux réalités territoriales et aux capacités financières de chacun
- ▶ **Apporter aux habitants des solutions de mobilité** ou visant à réduire leurs besoins de mobilité

- ▶ **Aucune solution miracle n'existe** en matière de mobilité
- ▶ **C'est l'addition de plusieurs solutions** qui permet 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**

## Cette étude doit constituer un réel outil programmatique :

- ▶ **Une ligne directrice et une feuille de route opérationnelle** en matière de mobilité à l'échelle du territoire
- ▶ **Une aide à la décision** sur l'exercice de la compétence mobilité

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

Phase 1 : Diagnostic

Phase 2 : Identification des orientations stratégiques

Phase 3 : Elaboration du programme d'actions

Démarrage  
février 2023

+/- 7 mois

+/- 3 mois

+/- 3 mois

Objectif de validation  
d'ici le printemps  
2024



1 phase transversale de concertation :

Co-construire et échanger en vue de l'approbation d'un projet partagé

Suivre et valider les différentes phases de l'étude

**La validation de l'étude marque la mise en œuvre des actions retenues**



# Un diagnostic pour présenter l'état des lieux en termes de mobilité du territoire

## ▶ Un diagnostic organisé autour de différentes thématiques



## ▶ Deux enquêtes pour identifier les pratiques de déplacements, les besoins, les attentes...



- ▶ 1 enquête auprès des **communes** pour les impliquer dans la démarche : **toutes les communes ont répondu**. 5 grandes thématiques abordées :
  - ▶ Les pratiques de déplacements (intensité selon les destinations ...)
  - ▶ La demande et l'offre de transport collectif (jugement de l'offre, attentes, préconisations ...)
  - ▶ La circulation (perception du trafic et des vitesses ...)
  - ▶ Les modes actifs et solutions alternatives (aménagement existant, pratique, covoiturage, électromobilité ...)
  - ▶ Les projets communaux et attentes générales

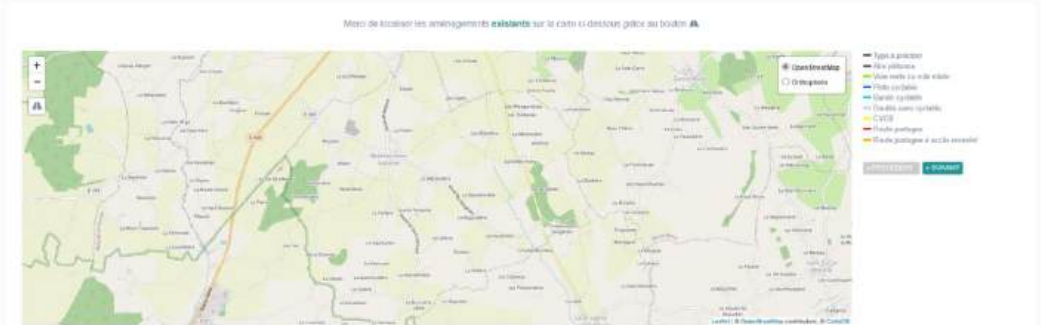


## ▶ 1 enquête auprès de la **population**

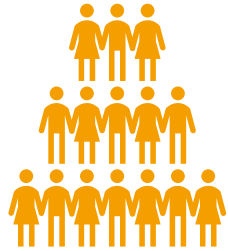
- ▶ Des questions sur les pratiques de déplacements (modes, motifs...), les difficultés rencontrées, les attentes en termes d'infrastructures et de services.

Comment évaluer votre **intensité de la demande de déplacement** (importance en nombre de personnes et fréquence) des habitants de votre commune en vers les destinations suivantes ?

	Tous les jours	Plusieurs fois	Une fois	Plusieurs fois	Moins d'une fois
Pour les établissements scolaires à la commune ?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à Sées/Parcé ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à Dillé ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à Carpiac ?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à Nogent-sur-Vernon ?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à La Flèche/Bretteville ?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à Vireaux ?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à Maignes-au-Perche ?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à Réaup ?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre au Mans ?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour se rendre à <b>PRODIGES</b> au bureau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



# Les données générales sur le profil des répondants de l'enquête à la population



**438 réponses**

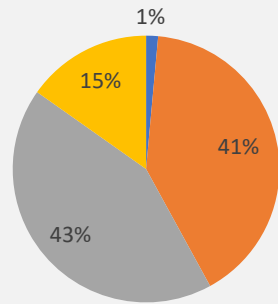
au questionnaire  
dont 308 questionnaires complets

**379 réponses** sur les  
**17 communes de la  
CCSMM**

**58 répondants  
hors CCSMM**

(Mauron, Iffendic, Rennes...)

43 % de 40 – 60 ans  
41 % de 18 – 40 ans



■ Moins de 18 ans ■ 18 à 39 ans  
■ 40 à 59 ans ■ Plus de 60 ans

Une **sous-représentation (classique) des jeunes** : 1 % ont moins de 18 ans

Une répartition par âge qui se retrouve dans le statut des répondants :

- 75 % d'actifs
- 13 % de retraités
- 2 % d'étudiants

Commune de résidence	Nombre de répondants
Montauban-de-Bretagne	105
Saint-Méen-le-Grand	85
Gaël	30
Médréac	29
Irodouër	19
Saint-Onen-la-Chapelle	17
Quédillac	16
Saint-Malon-sur-Mel	13
Muel	12
Boisgervilly	10
Landujan	9
La Chapelle du Lou du Lac	8
Saint-Uniac	8
Saint-Maugan	7
Le Crouais	4
Saint-Pern	4
Bléruais	3

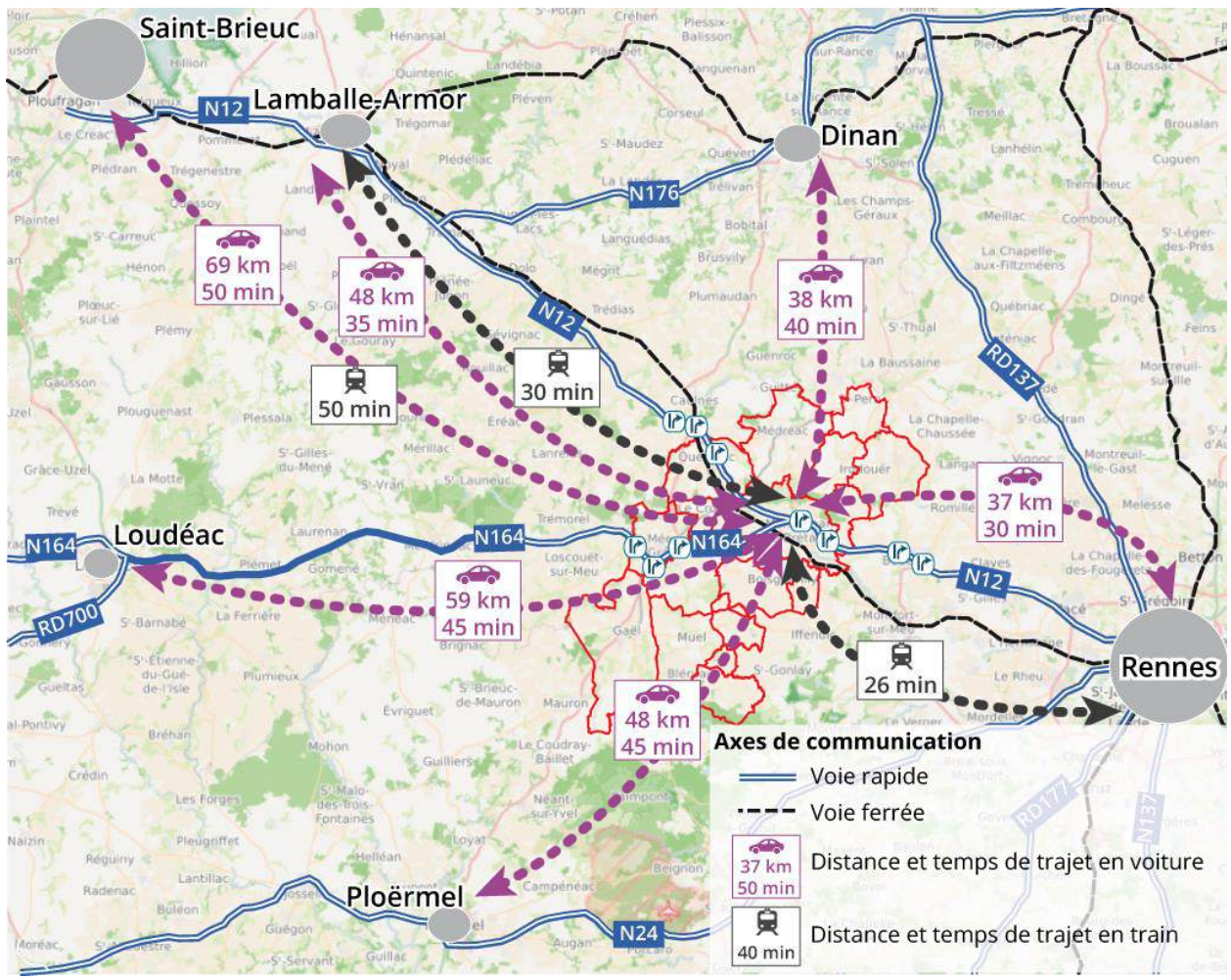
Une **représentation géographique des répondants corrélée à la répartition des habitants** sur le territoire

## 2. Structuration du territoire et pratiques de déplacements



# Un contexte territorial corrélé aux conditions de mobilité

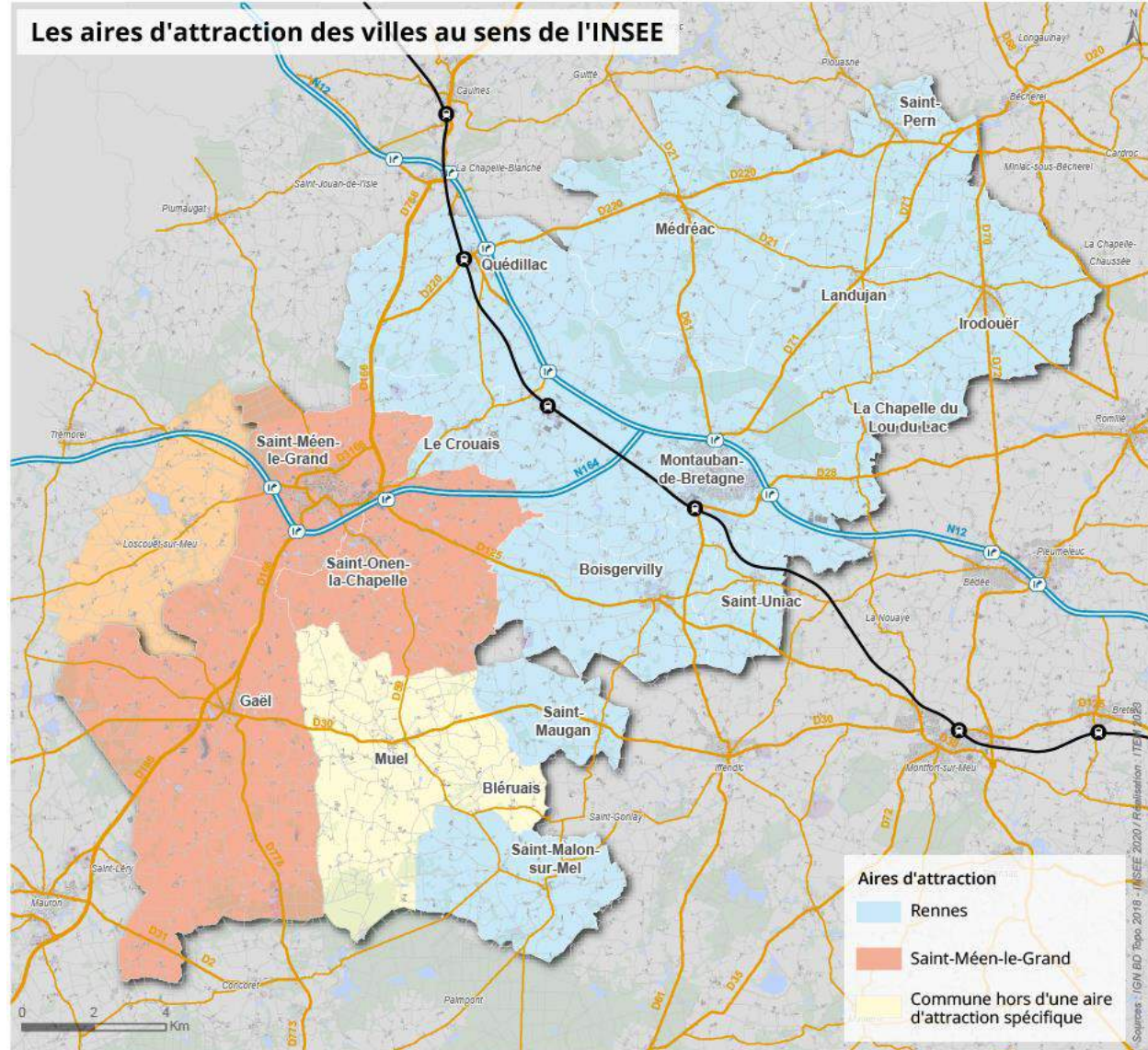
- ▶ **Territoire périurbain de 17 communes à +/- 40 km de la métropole Rennaise**
- ▶ **Situé en Région Bretagne** sur la **partie ouest de l'Ille-et-Vilaine**, limitrophe des Côtes d'Armor et du Morbihan.
- ▶ **Influencé par des pôles secondaires externes** (Bédée / Pleumelec / Iffendic / Montfort...)
- ▶ **Soit autant d'acteurs institutionnels œuvrant en matière de mobilité**
- ▶ **Des axes structurants 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
  - ▶ **La voie ferroviaire électrifiée** reliant Rennes à Saint-Brieuc, constituant l'axe historique de Paris à Brest, avec 3 gares



# Un territoire partiellement dans l'aire d'attraction de Rennes

*L'aire d'attraction des villes* : ensemble de communes constitué d'un pôle de population et d'emploi (ex : Rennes), et d'une couronne qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

Les aires d'attraction des villes au sens de l'INSEE



- ▶ **Le territoire s'organise selon 2 aires d'influence urbaine :**
  - ▶ **L'aire d'attraction de Rennes** : 12 communes du nord et de l'est, regroupant 18 300 habitants
  - ▶ **Saint-Méen-le-Grand polarise elle-même une aire d'attraction propre** sur 3 communes du territoire, regroupant 7 300 habitants (+ Loscouët-sur-Meu), révélant une **moindre influence de Rennes sur le sud-ouest** du territoire
  - ▶ 2 communes, Muel et Bléruais, sont partagées entre plusieurs aires d'attraction
- ▶ **Des logiques de mobilité, et des besoins qui en découlent, distincts selon les communes**

# Une structuration territoriale équilibrée

- ▶ Le SCoT du Pays de Brocéliande 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...*

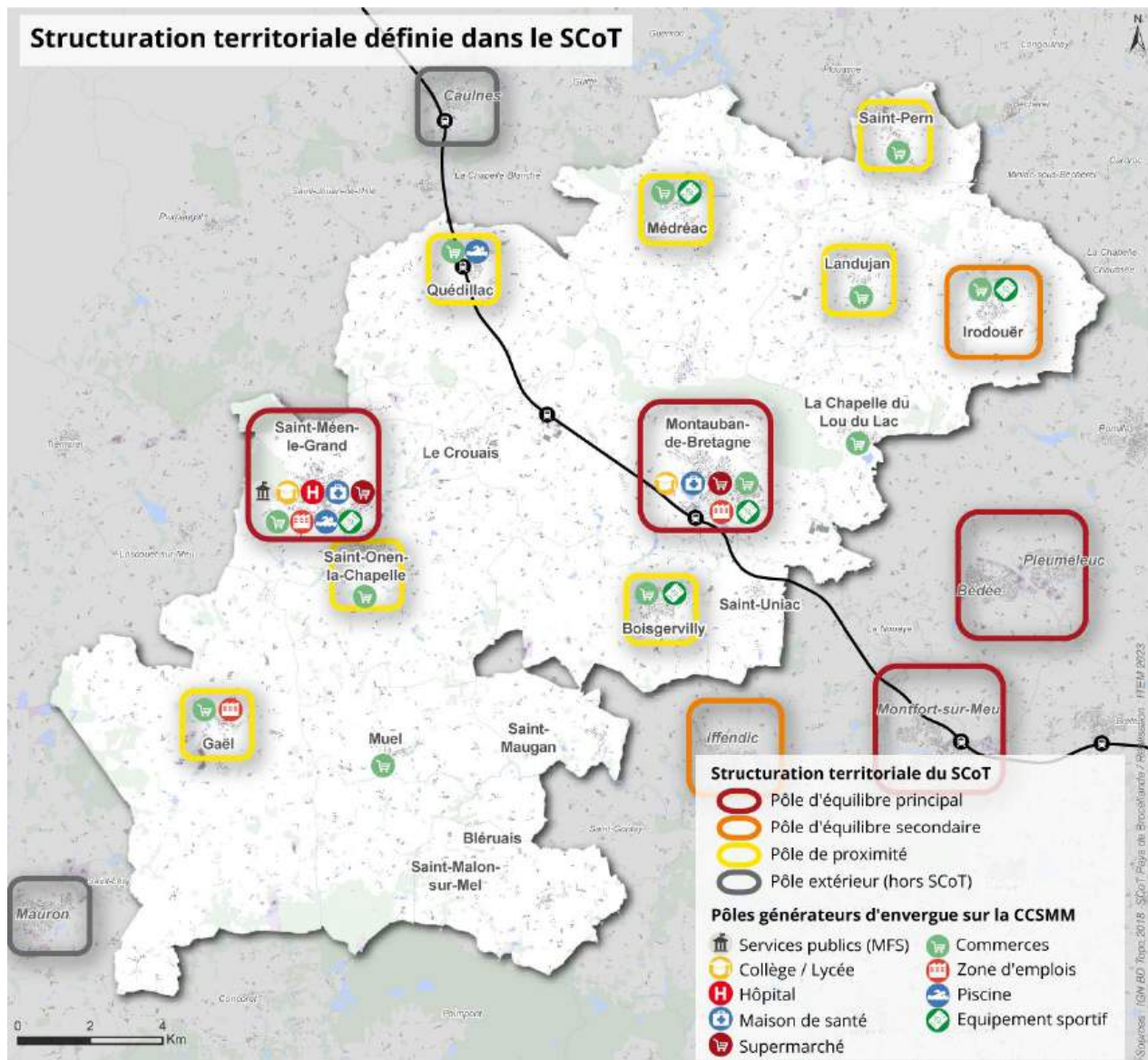
## 1 pôle d'équilibre secondaire Irodouër

*proposant quelques services de 1<sup>ère</sup> nécessité : commerces de proximité, équipements sportifs...*

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

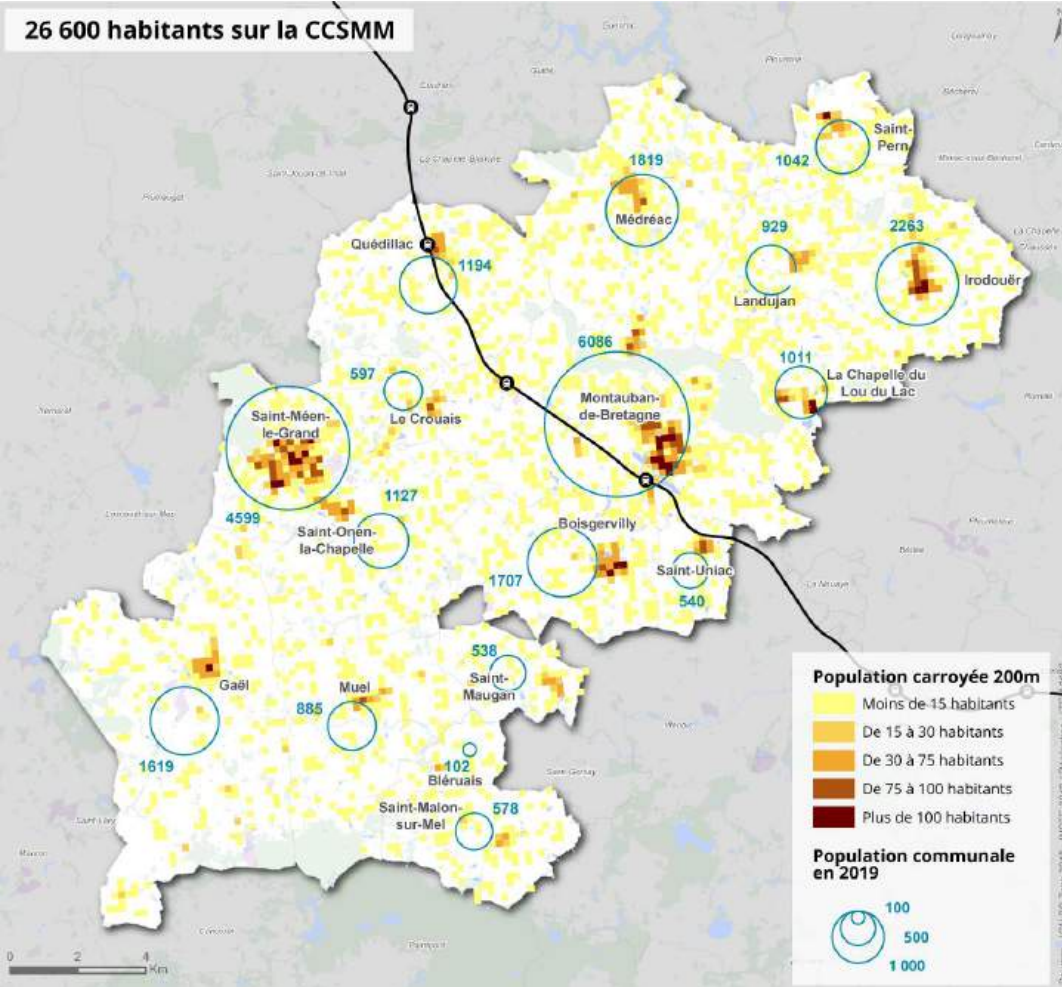
*proposant quelques commerces d'appoint*

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



# Un territoire de 26 636 habitants répartis de manière diffuse

26 600 habitants sur la CCSMM



- ▶ **2 polarités concentrant 40 % de la population**
- ▶ **Des noyaux villageois bien identifiés** mais toutefois un **habitat dispersé hérité dans de nombreux hameaux** : les bourgs centres ne concentrent qu'une part relative de la population.
- ▶ Une **population plus jeune** que la moyenne régionale et une part non négligeable de ménages sans voiture (1 sur 12).

## Données démographiques (INSEE 2019)

Population permanente	26 636 hab.
Commune la plus peuplée	Montauban-de-B. : 6 086 hab.
Evolution démographique 2013-2019	SMM : +0,6 %/an, soit + 810 hab. Région : +0,49 % / an
Densité de population	SMM : 75,6 hab. / km <sup>2</sup> Région : 123 hab. / km <sup>2</sup>
Part > 65 ans	SMM : 18,3 % Région : 22,1 %
Part < 18 ans	SMM : 25,9 % Région : 21,0 %

## Motorisation des ménages (INSEE 2019)

Taux de motorisation	SMM : 1,51 Région : 1,33
Ménages sans voiture	8,1 % des ménages
Ménages multi-motorisés	50,5 % des ménages

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.

# La mobilité des habitants de Saint-Méen Montauban

exploitation de l'Enquête Ménage Déplacement d'Ille-et-Vilaine 2018 pour les jours de semaine

**3,7 dépl/pers/jour**

Soit 92 200 réalisés par les habitants de SMM un jour de semaine.  
 92 100 déplacements réalisés en lien avec le territoire (par les habitants et non habitants), dont 60 % intégralement sur SMM.

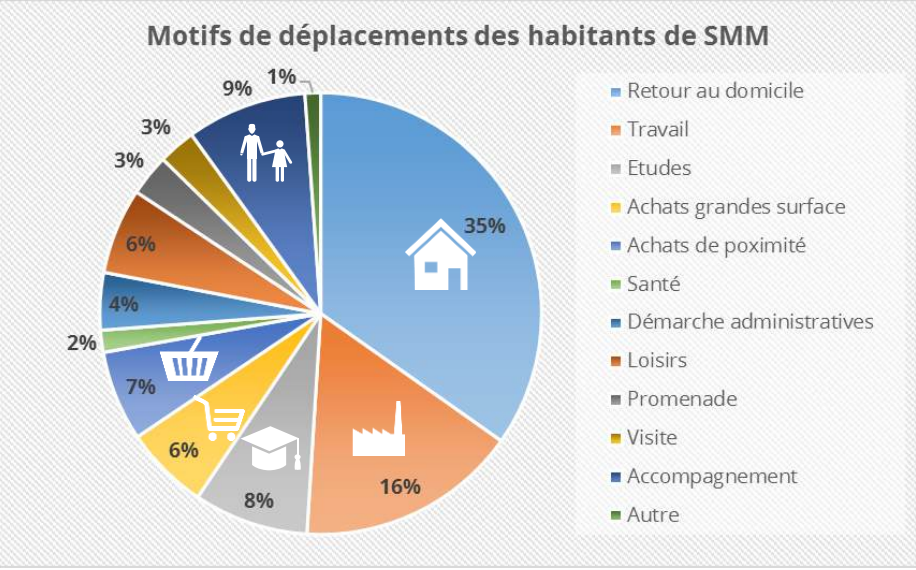
**10,9 km**  
 par déplacement en moyenne

Soit 40 km par hab./jour

24 % des déplacements font moins de 1 km  
 54 % font moins de 5 km

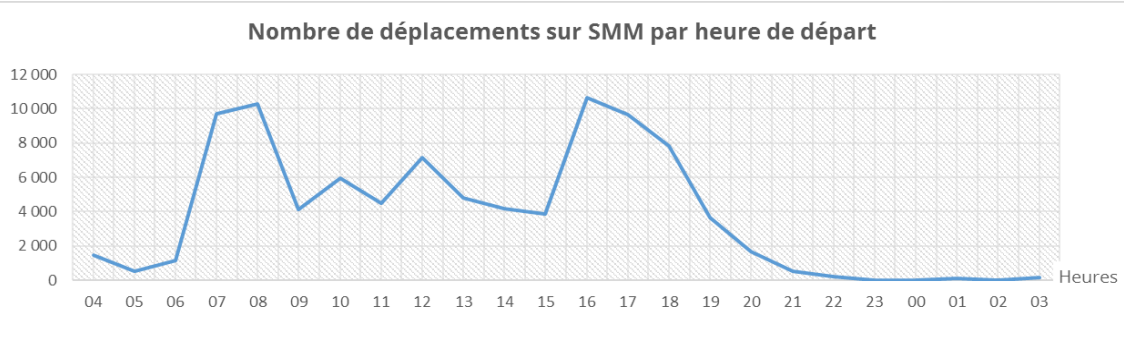
**Distance par déplacement**

Distance	Pourcentage
<1 km	24%
1-3 km	19%
3-5 km	11%
5-10 km	11%
10-20 km	16%
>20 km	19%



**18 min**  
 par déplacement en moyenne

Soit 66 min par hab./jour



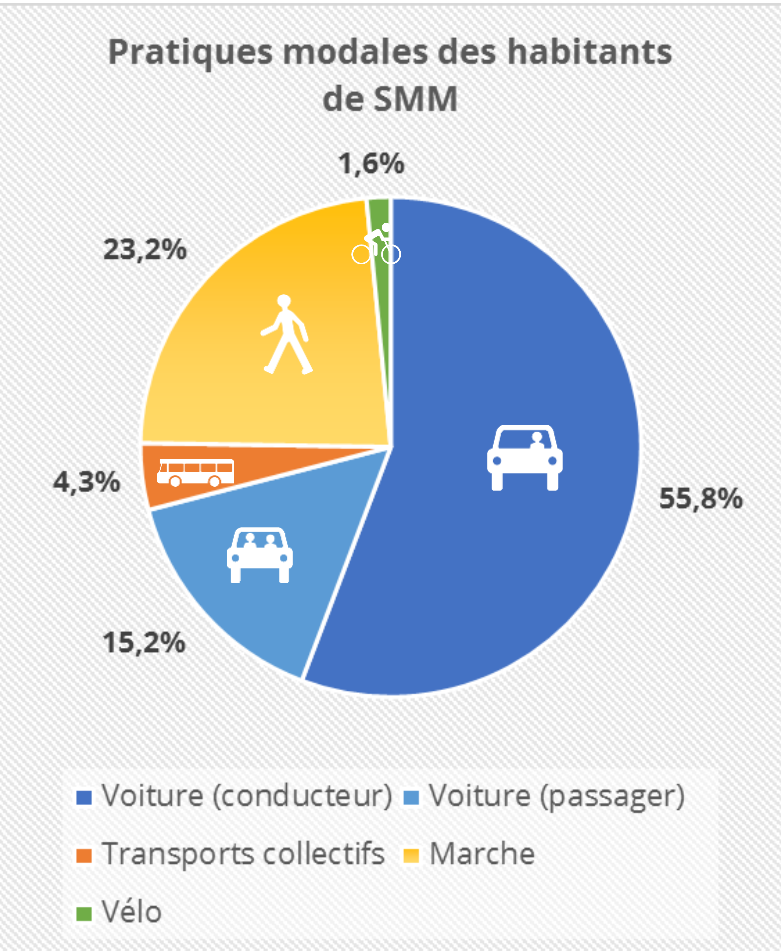
**1,5 % de déplacements multimodaux**

Combinaisons les plus fréquentes :



# La mobilité des habitants de Saint-Méen Montauban

exploitation de l'Enquête Ménage Déplacement d'Ille-et-Vilaine 2018 pour les jours de semaine

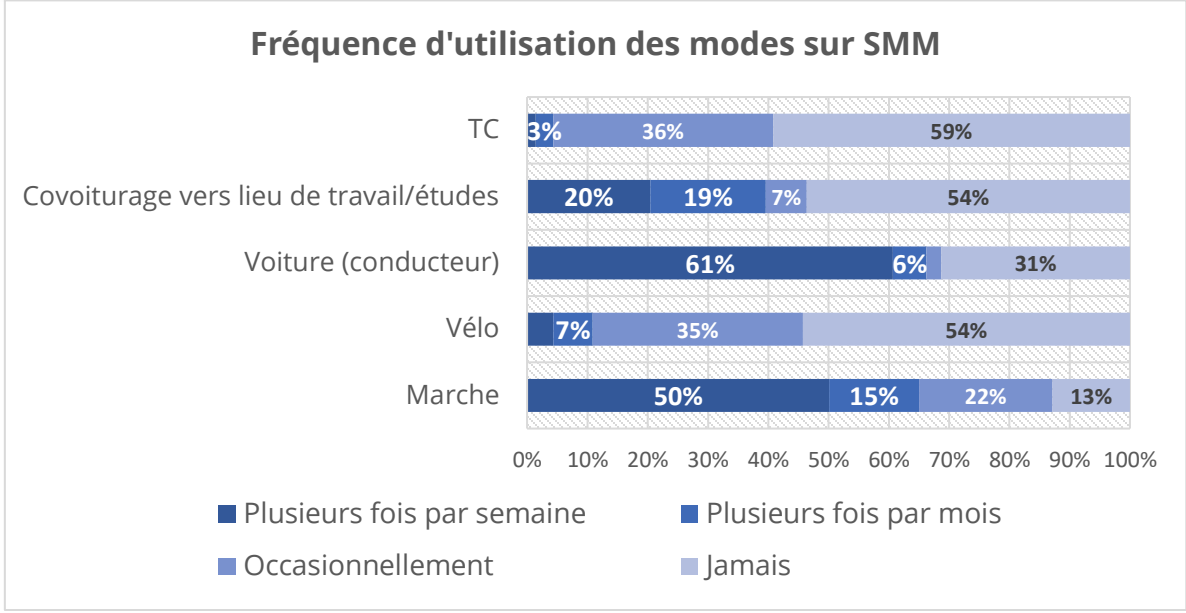


## 1,8 vélo par ménage sur SMM

0,7 vélo par personne

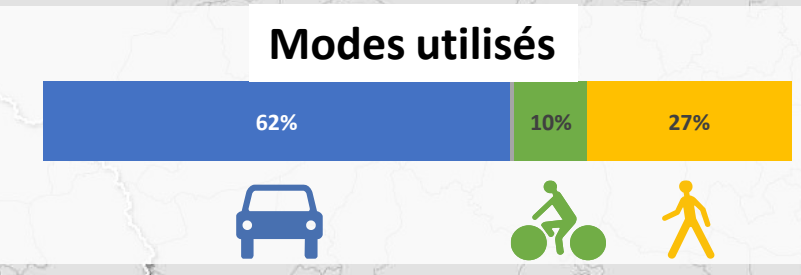
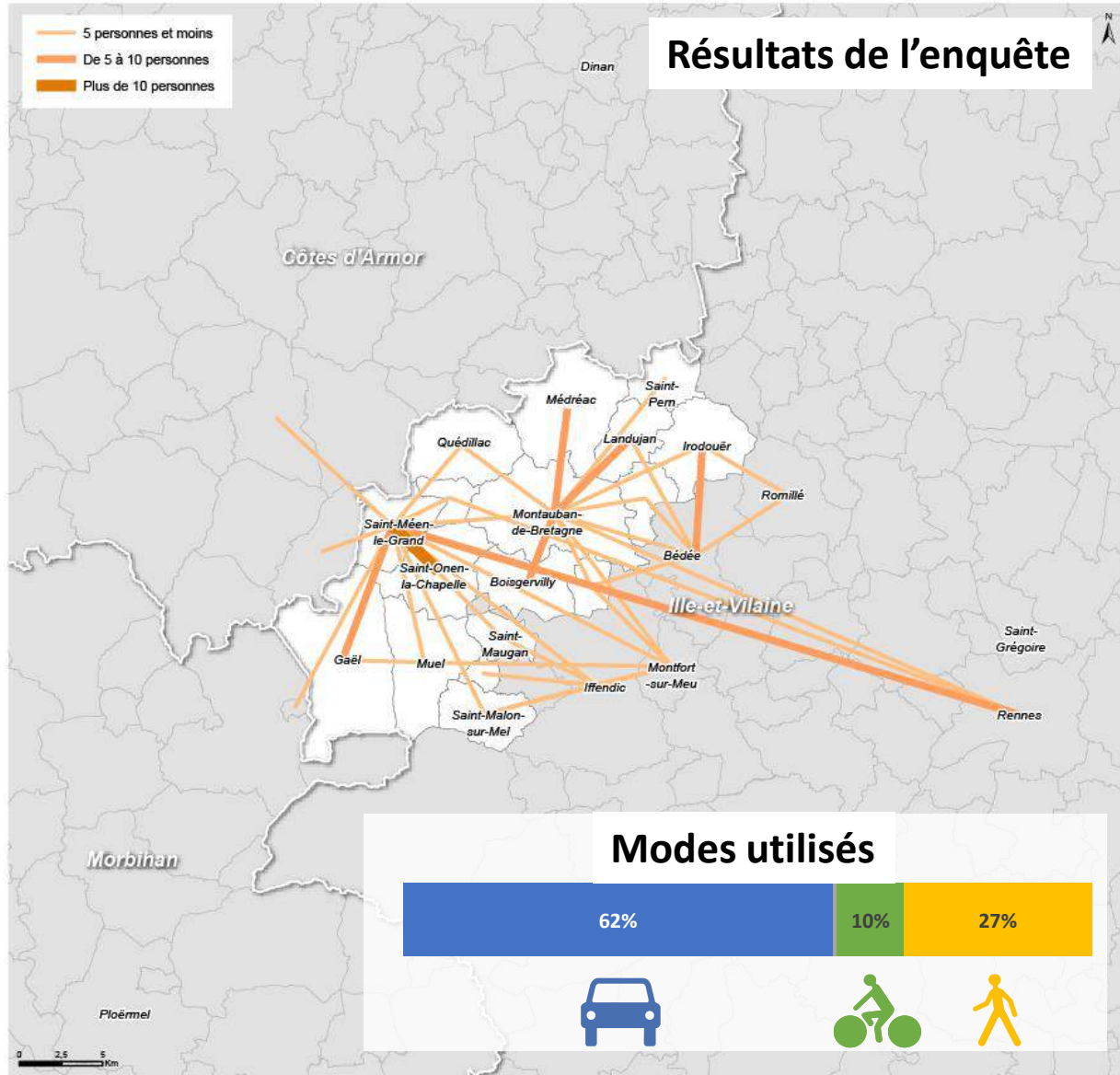
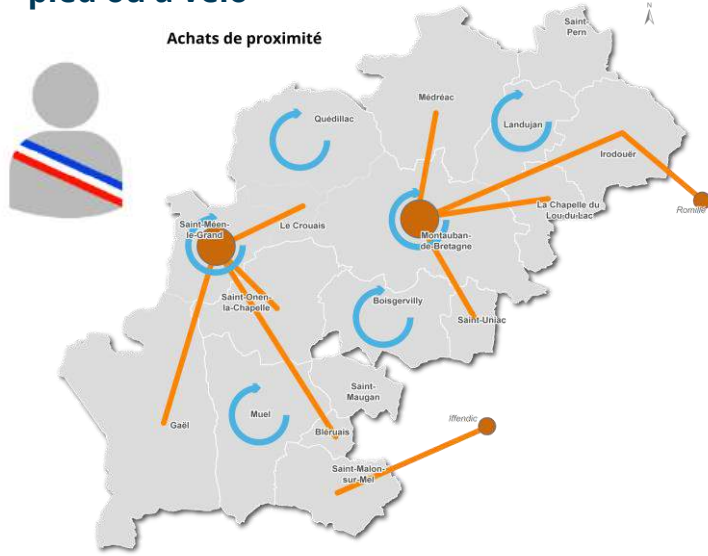
32 % des ménages n'ont pas de vélo

#### Part des ménages selon leur équipement en vélo sur SMM



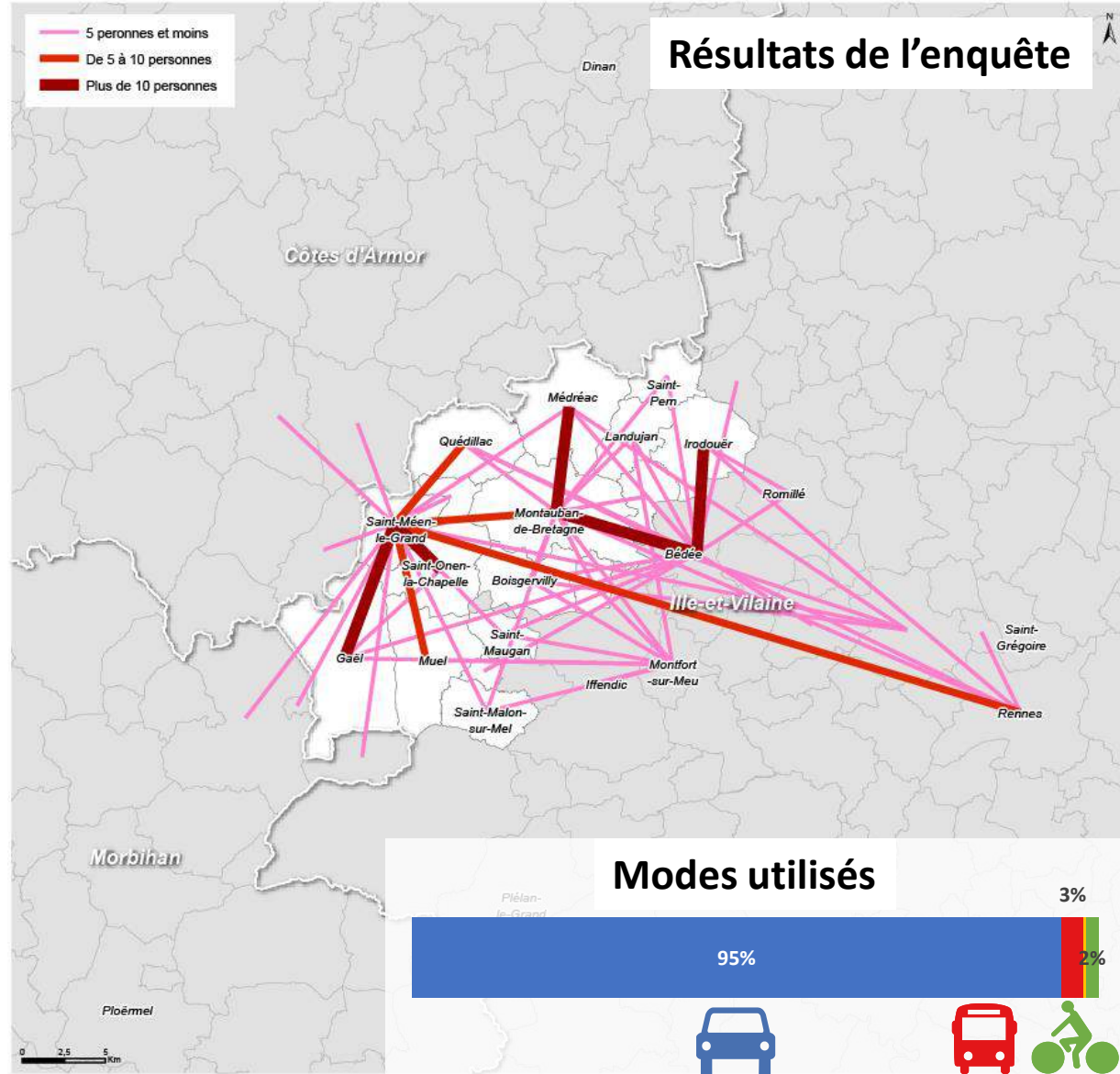
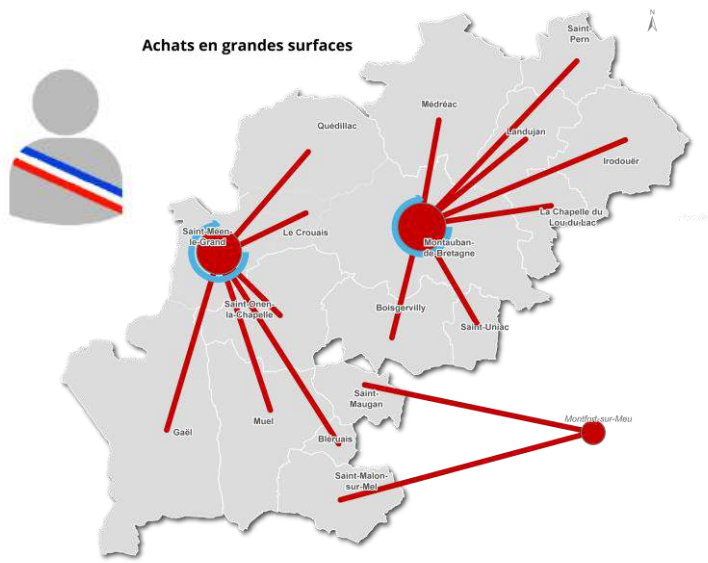
# Des flux pour achats de proximité d'abord internes aux communes

- ▶ **Le maillage de commerces de proximité justifie l'importance des flux internes aux communes (179 flux sur 307 réponses)**
  - ▶ Logiquement sur Montauban / St-Méen, dans une moindre mesure Gaël / Médreac / Quédillac
- ▶ Entre communes : **Montauban / St-Méen seront les premières destinations** puis Bédée, Montfort-Meu et Rennes (achats d'actifs travaillant sur Rennes)
- ▶ **Des destinations complémentaires identifiées par les élus** (Landujan / Boisgervilly / Muel / Iffendic / Romillé)
- ▶ Plus d'un tiers des déplacements sont réalisés à pied ou à vélo



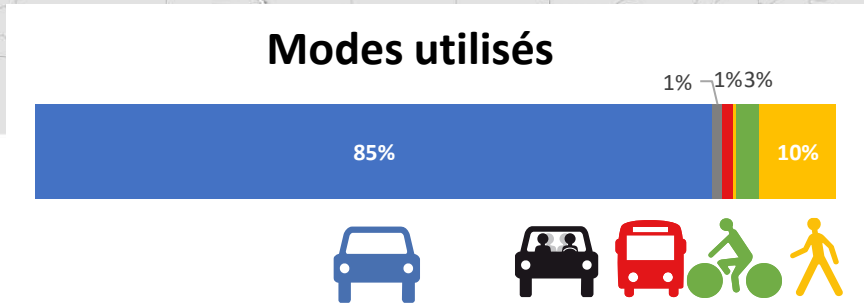
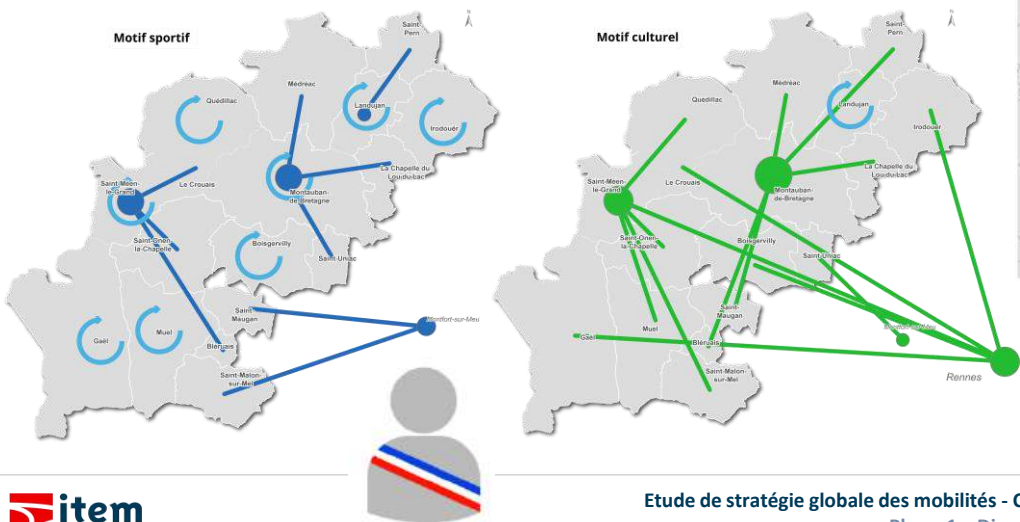
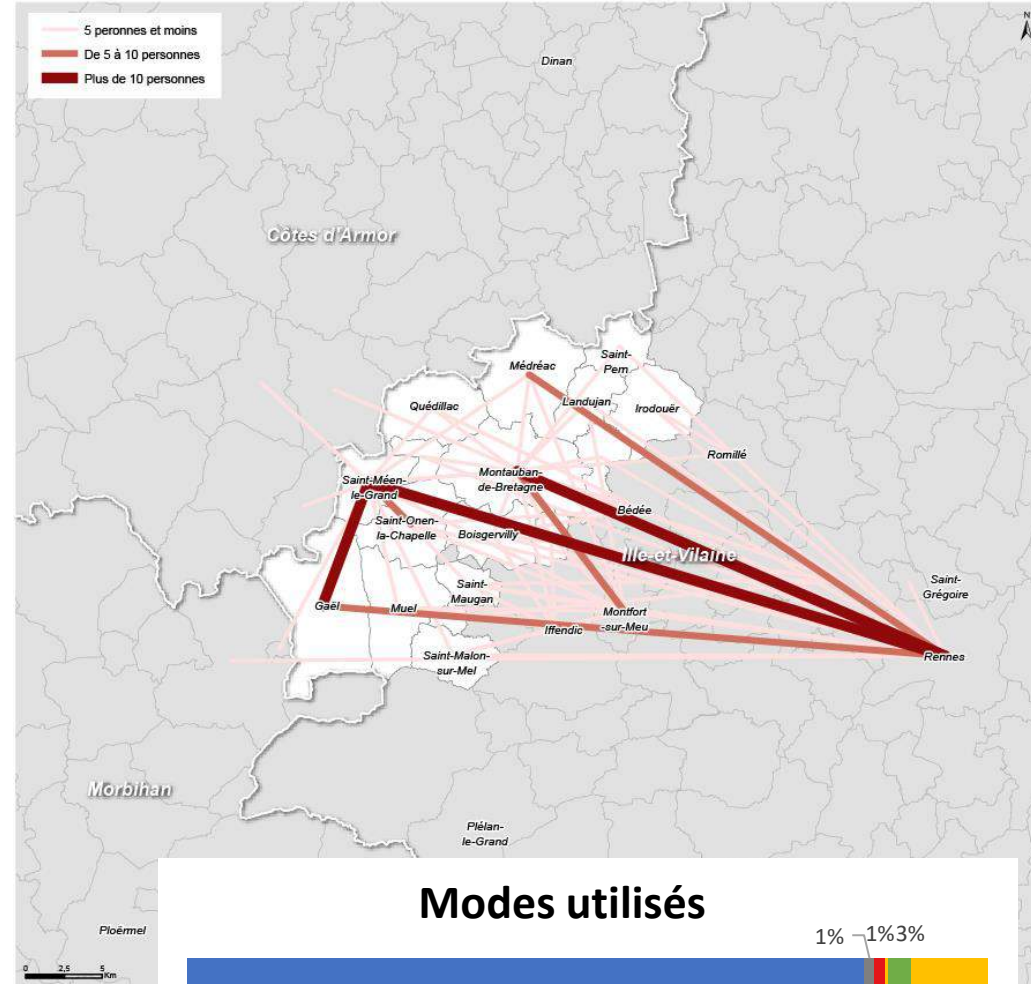
# 4 grandes destinations pour les achats en moyennes / grandes surfaces

- ▶ 4 destinations identifiées, dans l'ordre :
  - ▶ **Saint-Méen** (131 répondants dont 70 qui ne résident pas sur la commune)
  - ▶ **Montauban** (77 / 43)
  - ▶ **Bédée / Pleumeleuc** (env. 60)
  - ▶ **Montfort** (env. 20)
- ▶ Dans une moindre mesure : **Rennes et Pacé**, notamment dans une optique de déplacements chaînés
- ▶ 95 % des déplacements sont réalisés en voiture



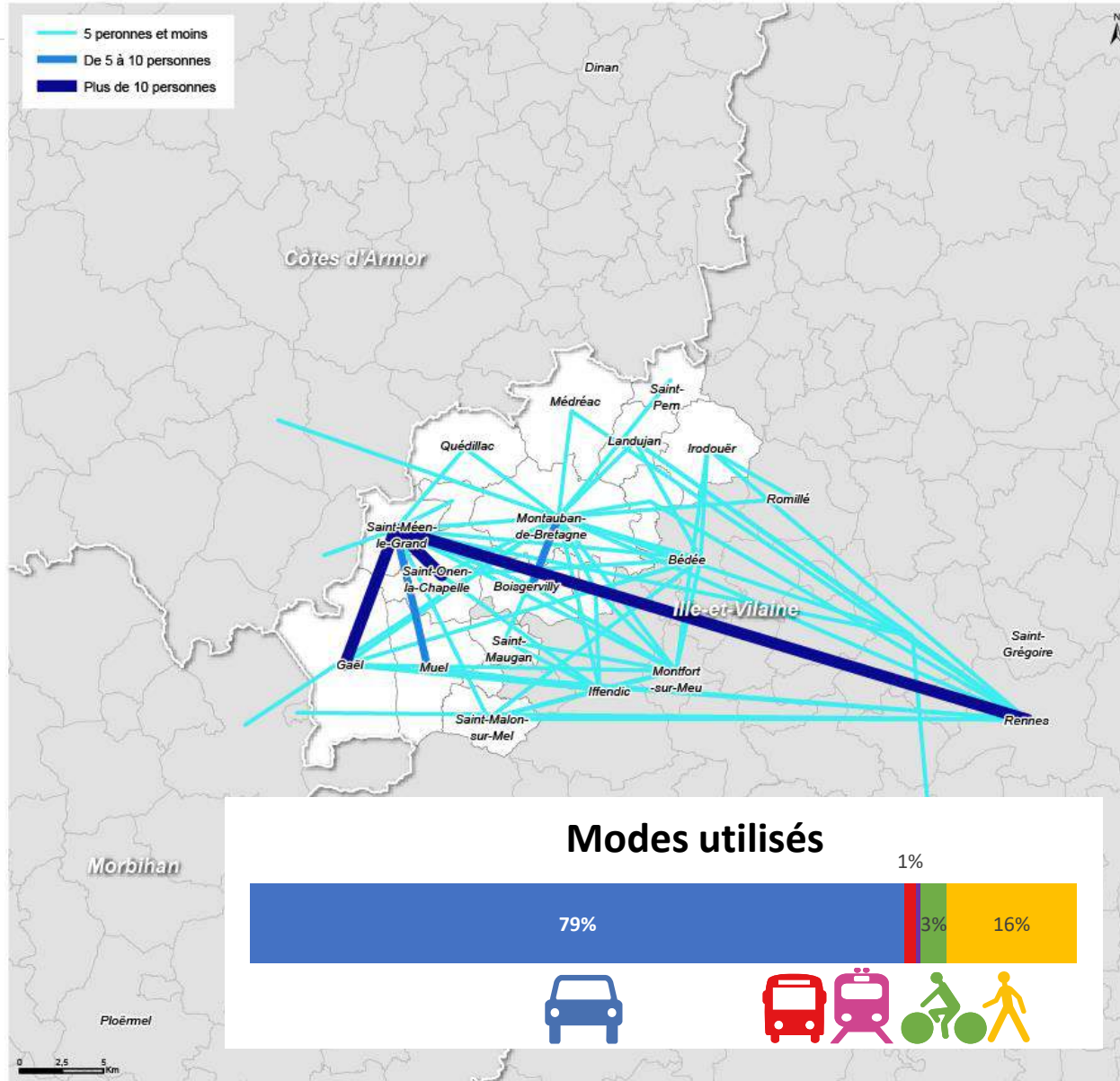
# Rennes, première destination pour les activités de loisirs

- ▶ Si le maillage de loisirs (équipements culturels / sportifs...) permet de **capter une partie des flux en interne**, Rennes est la **1<sup>ère</sup> destination de loisirs** (env. 90 répondants sur 290)
- ▶ **Saint-Méen (83)** et dans une moindre mesure **Montauban (57)** ou **Montfort** sont également les destinations privilégiées
- ▶ La **pluralité des destinations** (Rennes, Montauban ou Saint-Méen) justifie la répartition modale, la voiture ne concerne que 85 % des déplacements.
- ▶ La marche (10 %), le vélo (3 %), le bus ou le covoiturage (1 %) sont également cités



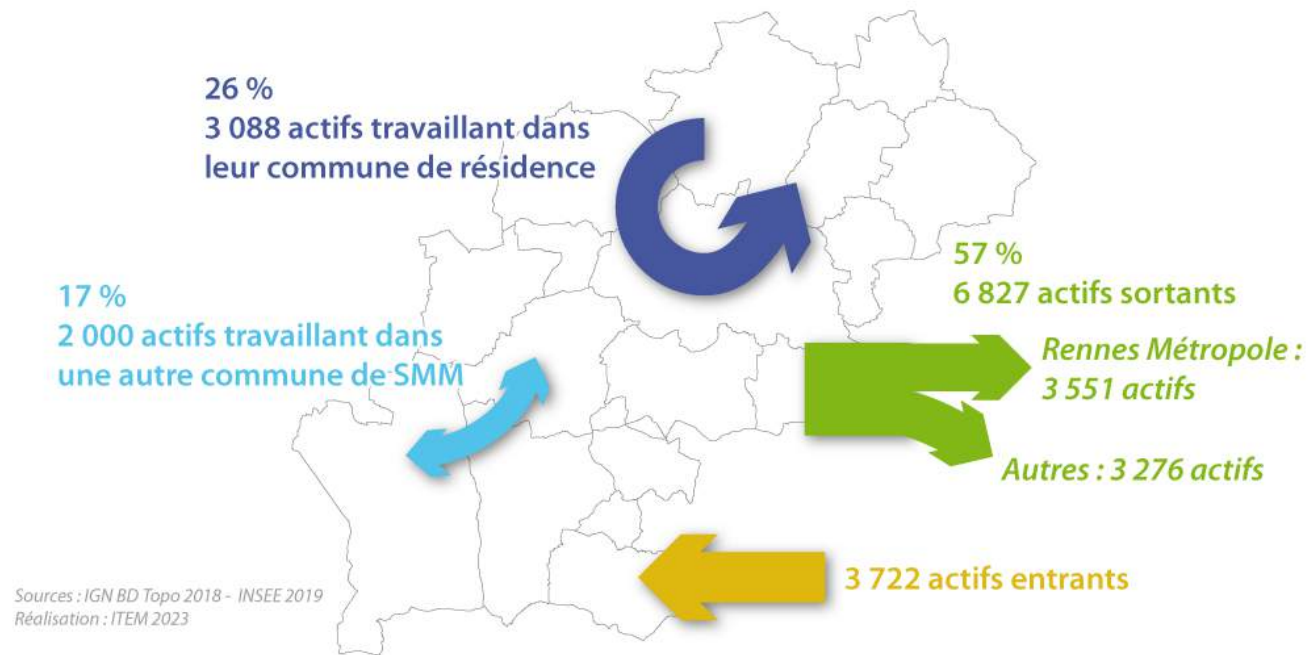
# Des déplacements de santé d'abord internes au territoire

- ▶ **Montauban** (105 personnes sur 306 répondants) et **Saint-Méen** (91) constituent les **2 premières destinations pour la santé**.
- ▶ L'offre de santé spécialisée **proposée à Rennes en fait une destination notable** (25) mais à un niveau moindre
- ▶ **Iffendic / Bédée et Monfort-sur-Meu** sont également soulignées
- ▶ 79 % des déplacements sont réalisés en voiture, 16 % à pied, 3 % en vélo



# Une prédominance de flux pendulaires en lien avec l'extérieur de la CCSMM

- ▶ 8 350 emplois sur la CCSMM pour 11 700 actifs occupés, soit **0,71 emploi par actif occupé** (INSEE 2019).
- ▶ **Deux tiers de l'emploi est concentré dans les 2 pôles principaux :**
  - ▶ 40 % des emplois sont à Montauban-de-Bretagne
  - ▶ 27 % à Saint-Méen-le-Grand
  - ▶ 7 % à Gaël
- ▶ L'offre d'emplois est insuffisante pour répondre aux besoins du territoire, engendrant **des flux pendulaires vers l'extérieur :**
  - ▶ **43 % des actifs travaillent sur la CCSMM** (3 090 dans leur commune de résidence)...
  - ▶ ... et **57 % travaillent hors de la CCSMM**, dont la moitié travaillent dans la Métropole de Rennes
- ▶ En parallèle, **3 722 actifs viennent travailler sur la CCSMM.**



**Des relations fortes avec l'extérieur du territoire : 2 flux d'actifs sur 3 sont en relation avec l'extérieur (entrants ou sortants).**

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

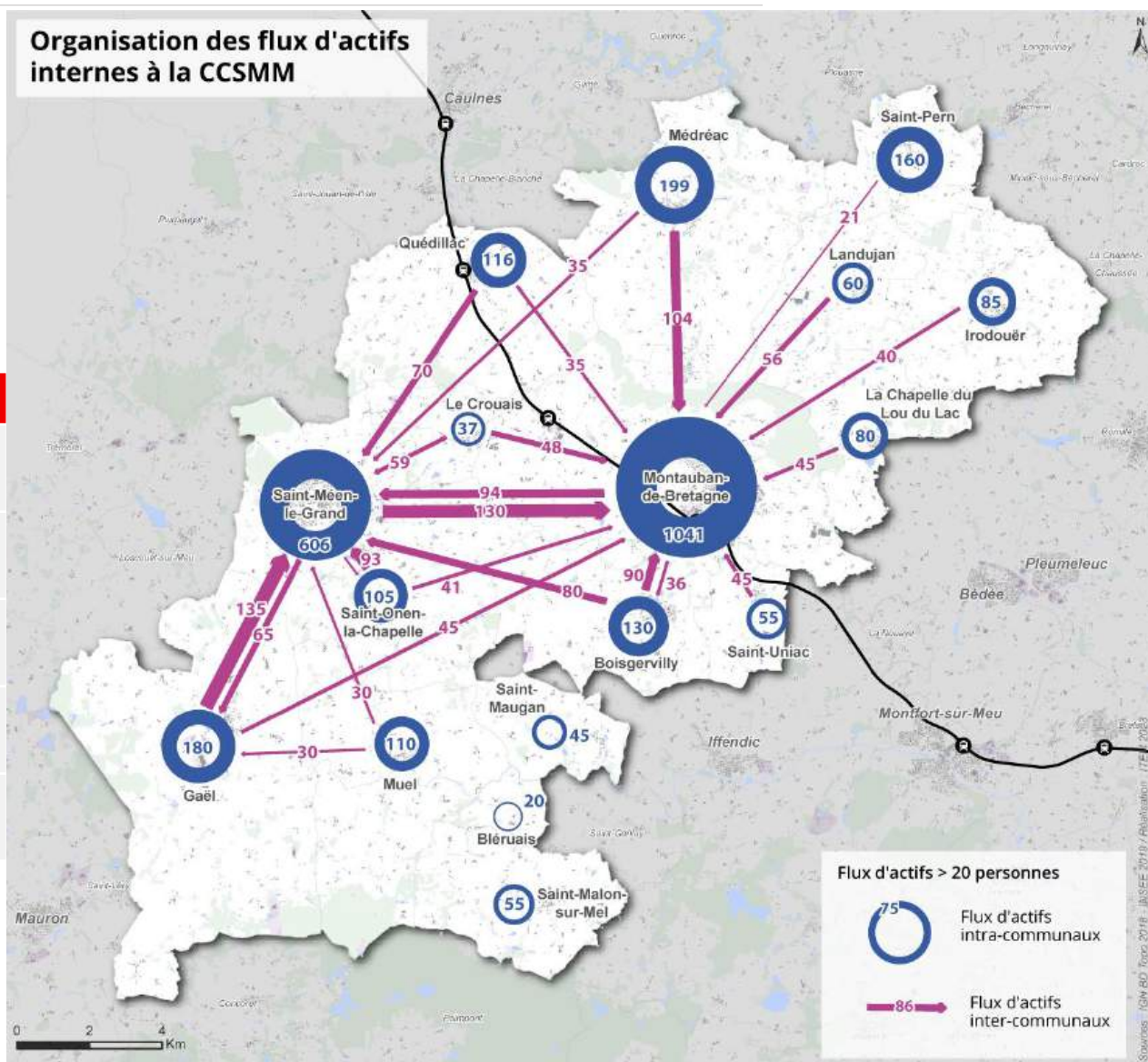
## ► 5 088 actifs habitent et travaillent sur la CCSMM :

- Près des 2/3 (61 %) travaillent dans leur commune de résidence
- Parmi le tiers restant, Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand accueillent respectivement 37 % et 34 % des actifs « intercommunaux »

### Principaux flux intercommunaux (INSEE 2019)

Gaël > Saint-Méen-le-Grand	8 km	135 actifs
Saint-Méen-le-Grand > Montauban-de-Bretagne	8 à 12 km	130 actifs
Médréac > Montauban-de-Bretagne	8 km	104 actifs
Montauban-de-Bretagne > Saint-Méen-le-Grand	12 km	94 actifs
Saint-Onen-la-Chapelle > Saint-Méen-le-Grand	2 km	93 actifs

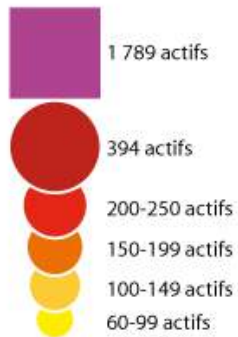
**Une part non négligeable des déplacements de moins de 10 km, des distances favorables à l'usage du vélo (électrique).**



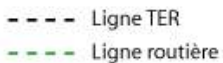
# La prépondérance de Rennes chez les actifs sortants

6 827 actifs sortants

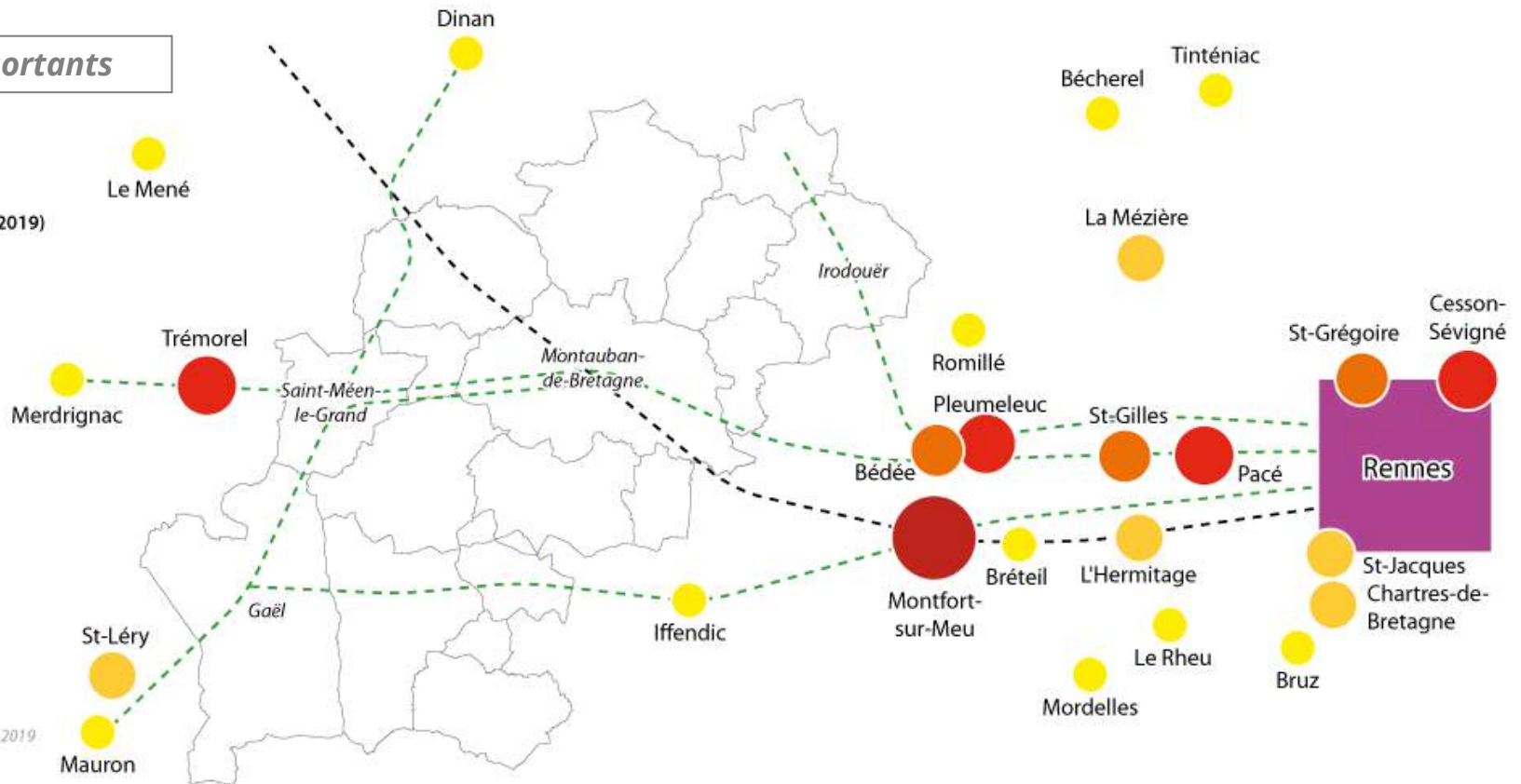
Flux d'actifs sortants (INSEE 2019)



Réseaux TC



Sources : IGN BD Topo 2018 - INSEE 2019  
Réalisation : ITEM 2023



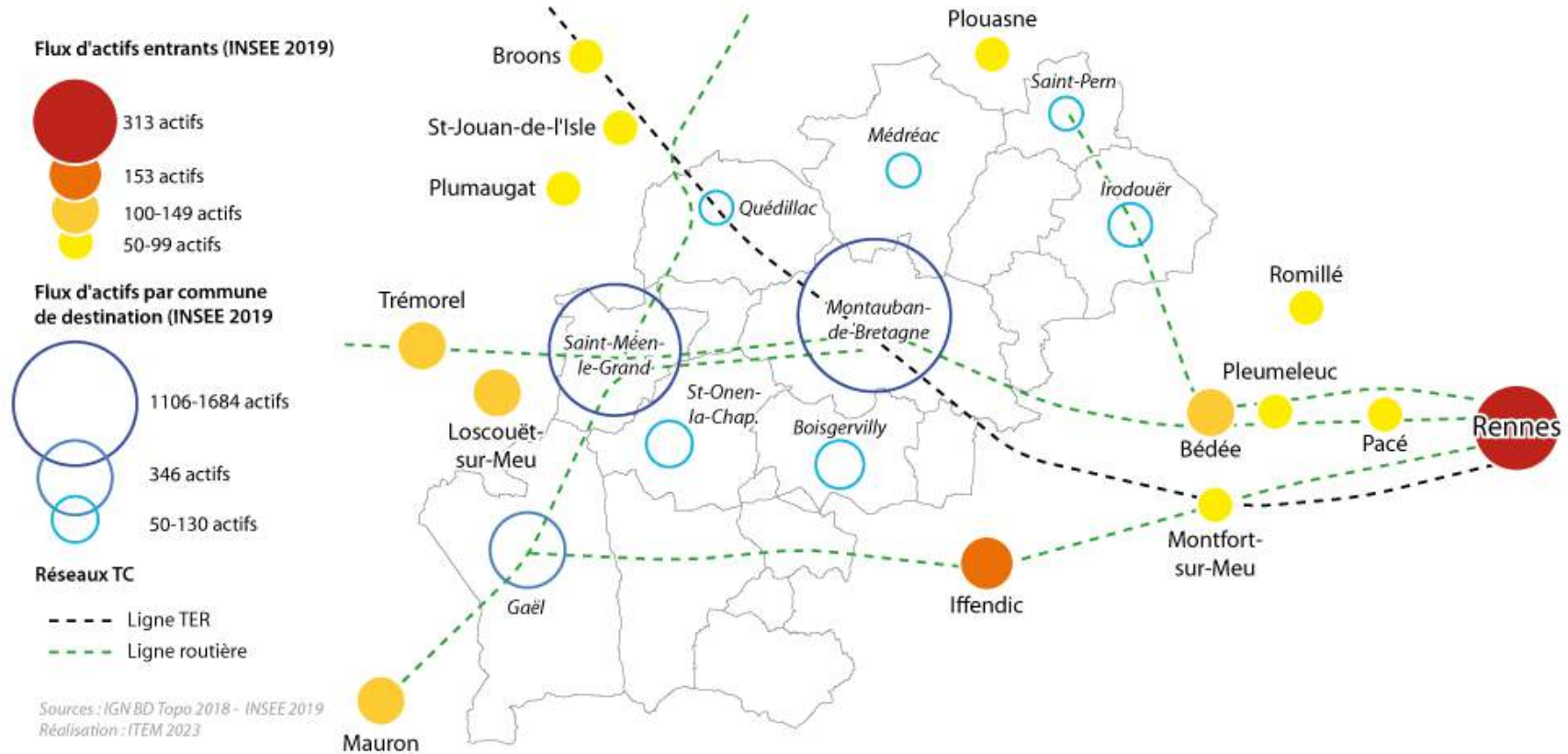
## ► L'agglomération rennaise, destination pour 52 % des actifs sortants du territoire :

- 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 %)



# Une logique de proximité pour les actifs entrants

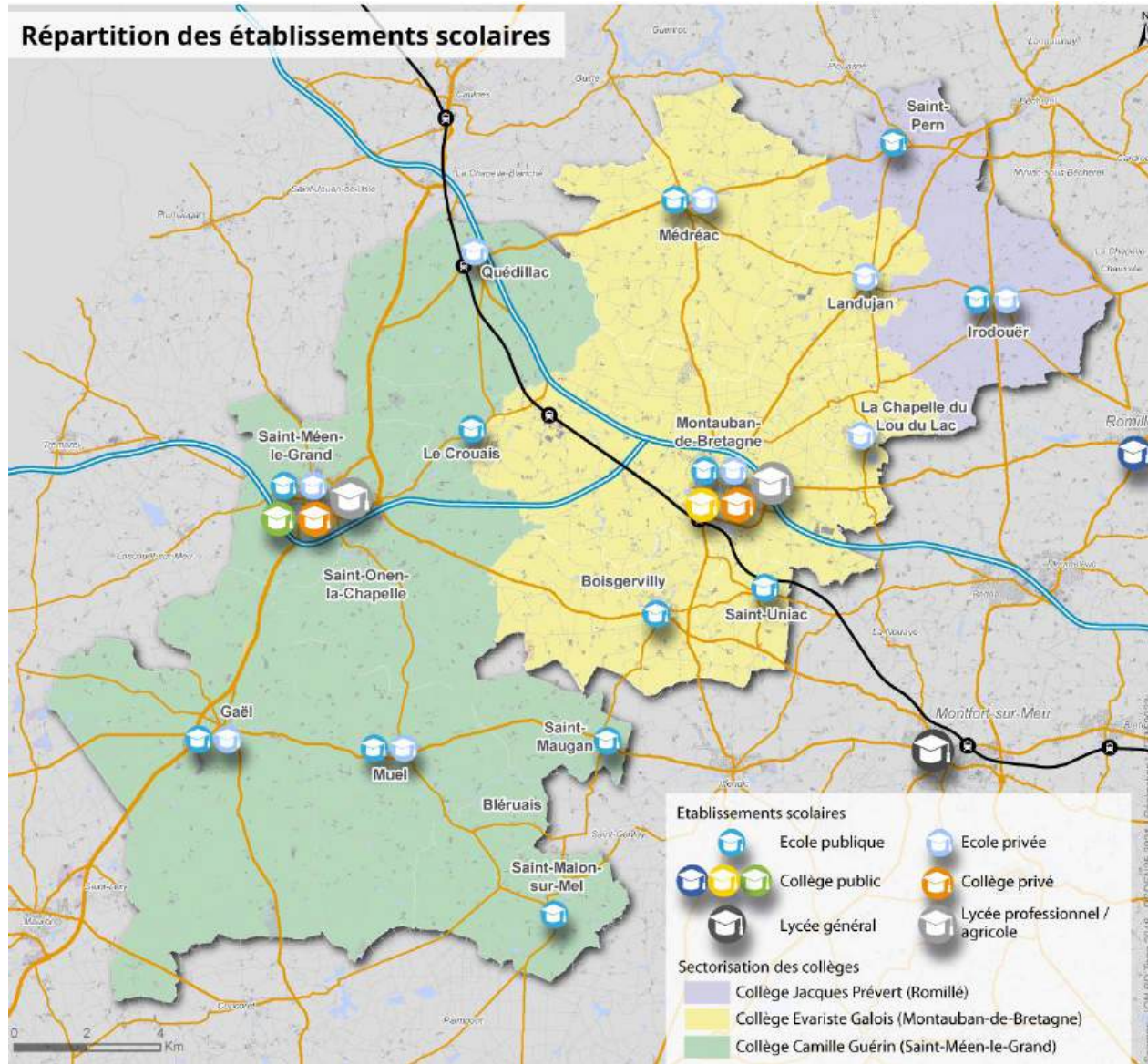
3 722 actifs entrants



- ▶ **Une organisation plus diffuse et de proximité pour les flux entrants** : des actifs essentiellement originaires des communes limitrophes de la CCSMM, mais toutefois 8 % des actifs proviennent de Rennes.
- ▶ Des flux à l'image des flux internes avec **Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand comme principales destinations** (75 % des entrants).

# La structuration de l'offre scolaire

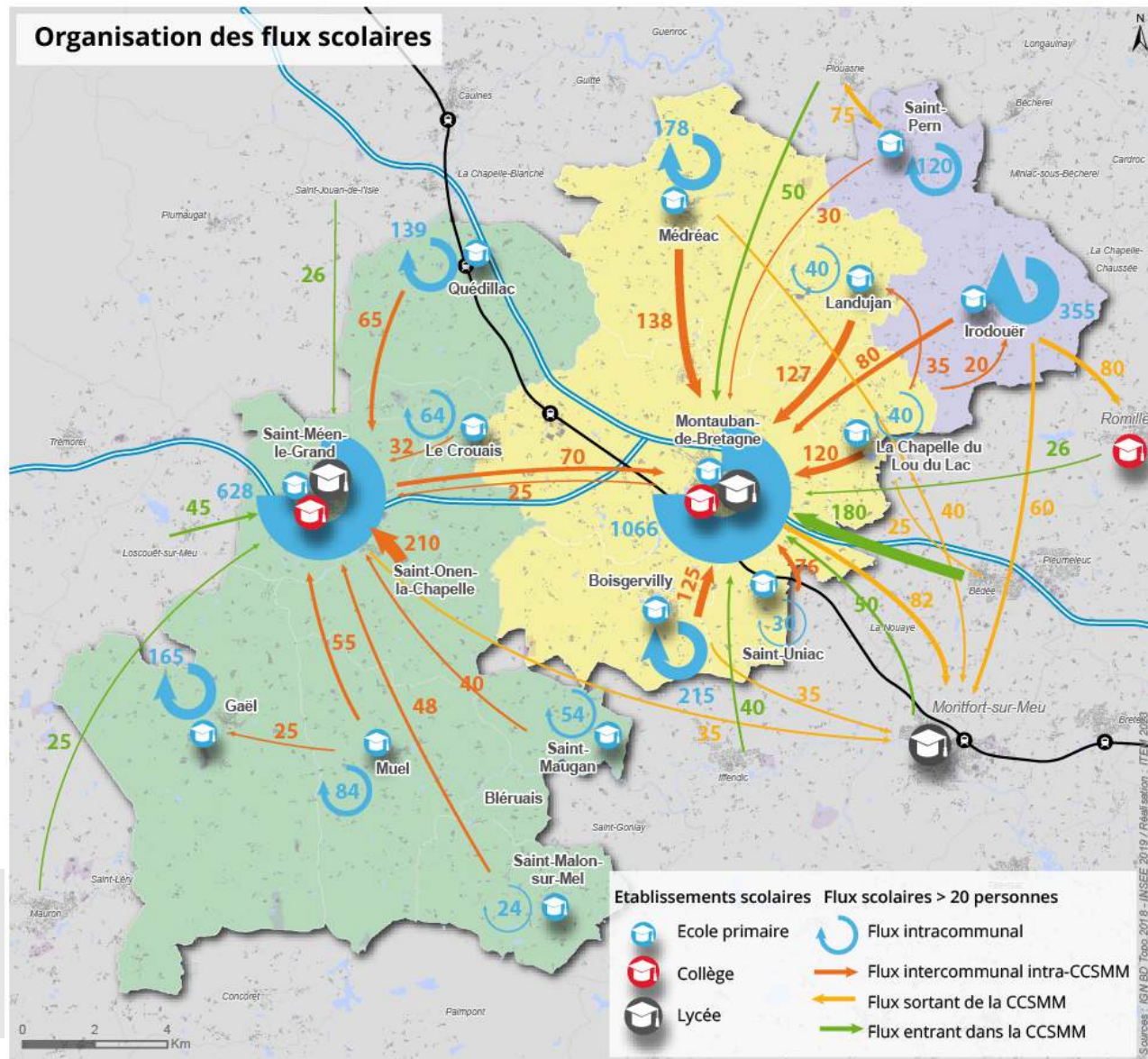
- ▶ **11 communes accueillent une école primaire publique**, et 2 autres communes accueillent seulement 1 école privée.
- ▶ **Le territoire est partitionné selon 3 secteurs de collège** : 2 collèges sur le territoire à Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand, et 1 collège externe à Romillé.
- ▶ **Seules les communes d'Irodouër et Saint-Pern sont rattachées à un collège hors de la CCSMM** (représentant 15 % des 11-17 ans du territoire).
- ▶ La CCSMM est dans le secteur de rattachement du lycée René Cassin de **Montfort-sur-Meu** (sauf Saint-Pern en double rattachement avec Dinan).



# Des flux scolaires orientés vers Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand

- ▶ Environ 6 700 scolaires vivent sur le territoire (INSEE 2019). Parmi eux :
  - ▶ 48 % étudient dans leur commune de résidence
  - ▶ 24 % sont scolarisés dans une autre de la commune de la CCSMM
  - ▶ 28 % vivent sur la CCSMM et étudient à l'extérieur du territoire
- ▶ Les flux sortants se partagent vers Montfort-sur-Meu (21 % des sortants vers le lycée), Romillé (5 %) et vers Rennes notamment pour les étudiants (31 %).
- ▶ De plus, 1587 élèves, habitant hors de la CCSMM, sont scolarisés sur le territoire. Il s'agit principalement de flux de proximité (de Bédée, Plouasne, Montfort-sur-Meu...) orientés vers les établissements de Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand.

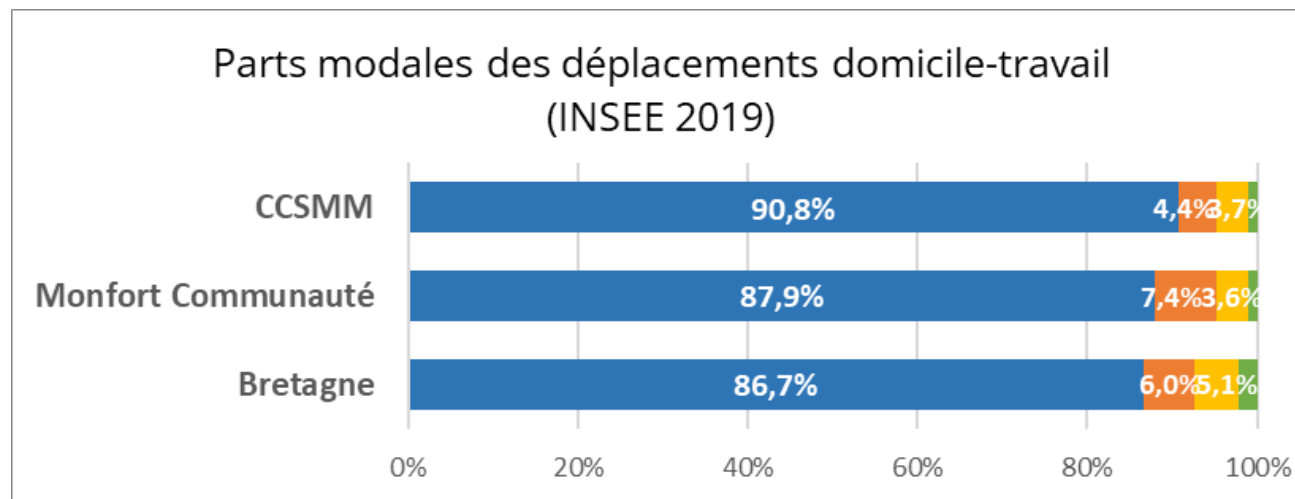
Les scolaires constituent un élément important de l'organisation des mobilités. Non motorisés, ils dépendent des lignes de car et des modes actifs.



# L'automobile, le mode de transport dans plus de 9 déplacements domicile-travail sur 10

► Selon les données de l'INSEE (2019), la répartition modale pour les déplacements domicile-travail de actifs de la CCSMM est la suivante :

- **Une forte dominance de la voiture** à hauteur de 91%
- **La pratique des modes actifs demeure faible (4,8 %) :** 3,7 % pour la marche à pied et 1,1% pour le vélo
- **L'utilisation des transports en commun est faible (4,4 %) et plus basse que sur le territoire voisin de Montfort Communauté.**

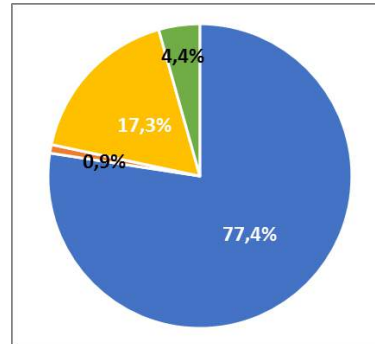


**Des comportements modaux très orientés sur l'automobile, et de manière plus prononcée que le territoire voisin de Montfort Communauté (aux caractéristiques semblables).**

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

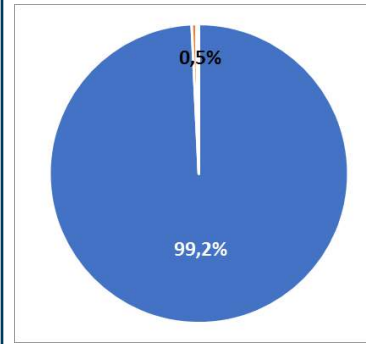
## Actifs travaillant dans leur commune de résidence

- ▶ La voiture prédomine alors même que les distances à réaliser sont généralement courtes, pour les trajets internes aux communes.
- ▶ 1 déplacement sur 6 est toutefois réalisé à pied.
- ▶ Le vélo représente une part non négligeable à plus de 4%.



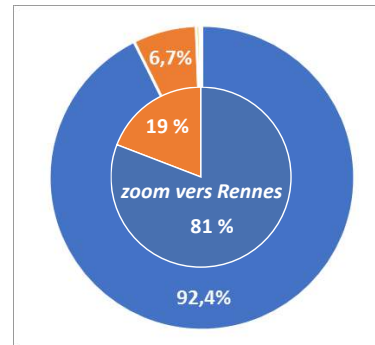
## Actifs travaillant dans une autre commune de SMM

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



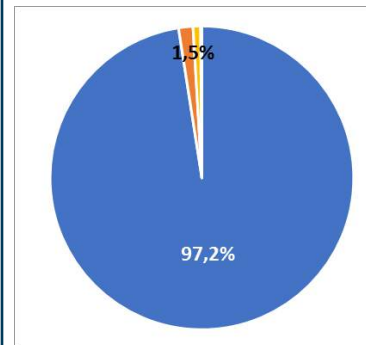
## Actifs sortants de SMM

- ▶ 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 (une cinquantaine) mais attention à la représentativité statistique en raison d'un volume faible

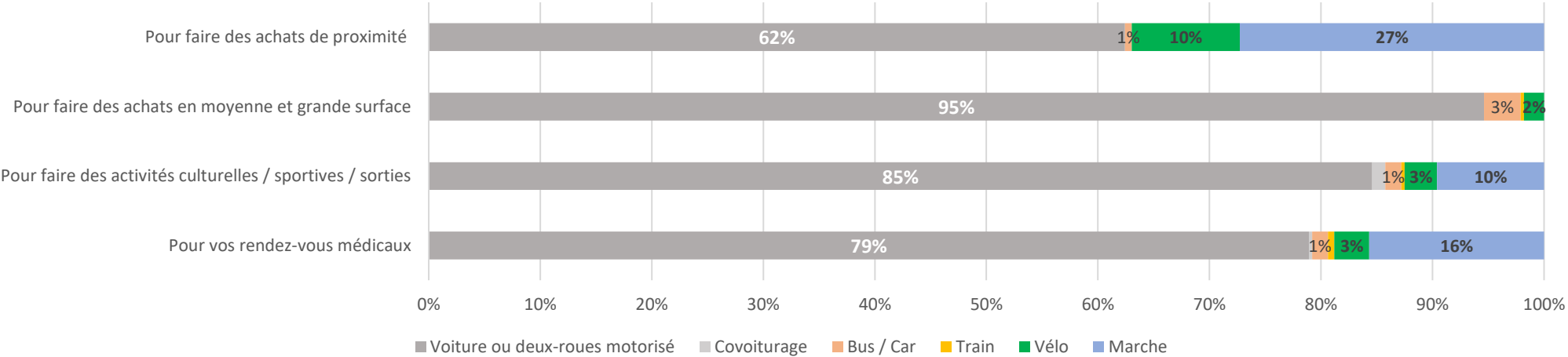


Les résultats de l'enquête auprès des ménages ne sont pas aussi fins et précis que les données de l'INSEE, néanmoins :

- **1 % des répondants se rendent sur leur lieu de travail en covoiturage**
- **7 % des répondants s'y rendent en train**

# Selon les motifs un usage moindre de l'automobile

Modes utilisés selon les motifs de déplacements



Pour les autres motifs de déplacements :

- Les **modes doux** sont notablement utilisés pour des **achats de proximité** (37 % des déplacements), des **rendez-vous médicaux** (19 %) ou pour des **activités** (13 %) – **Ces modes sont déjà crédibles pour certains motifs**
- Logiquement les achats en moyenne / grande surface sont réalisés très majoritairement en voiture (95 %)



### 3. Les offres de mobilité et les réponses aux besoins



## 3.1. Le réseau viaire et la circulation



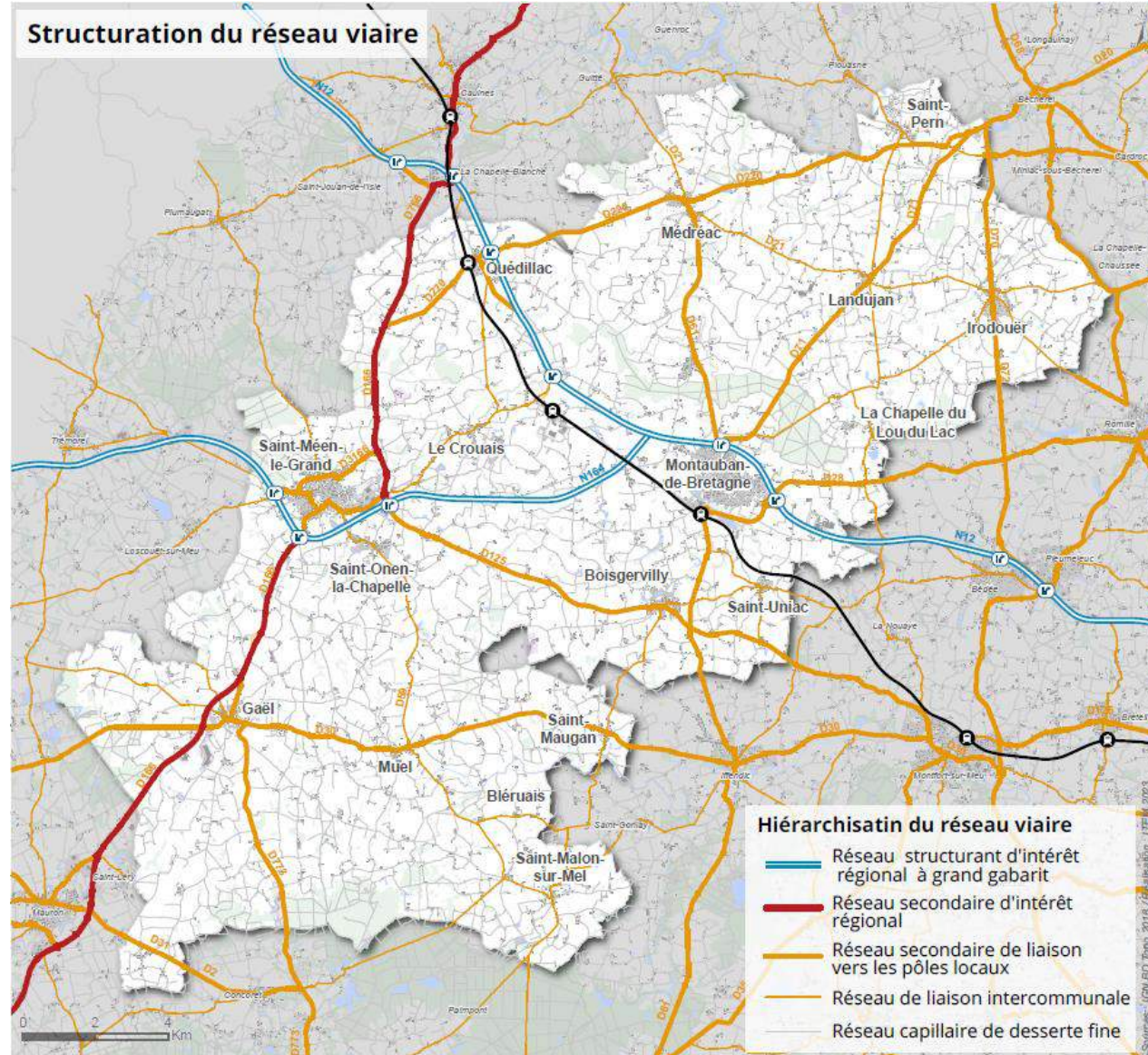
# Un réseau viaire clairement hiérarchisé

La hiérarchisation du réseau viaire décrit les fonctions allouées aux axes et les logiques de trafic qui en découlent.

Le réseau viaire de la CCSMM s'organise selon 4 niveaux :

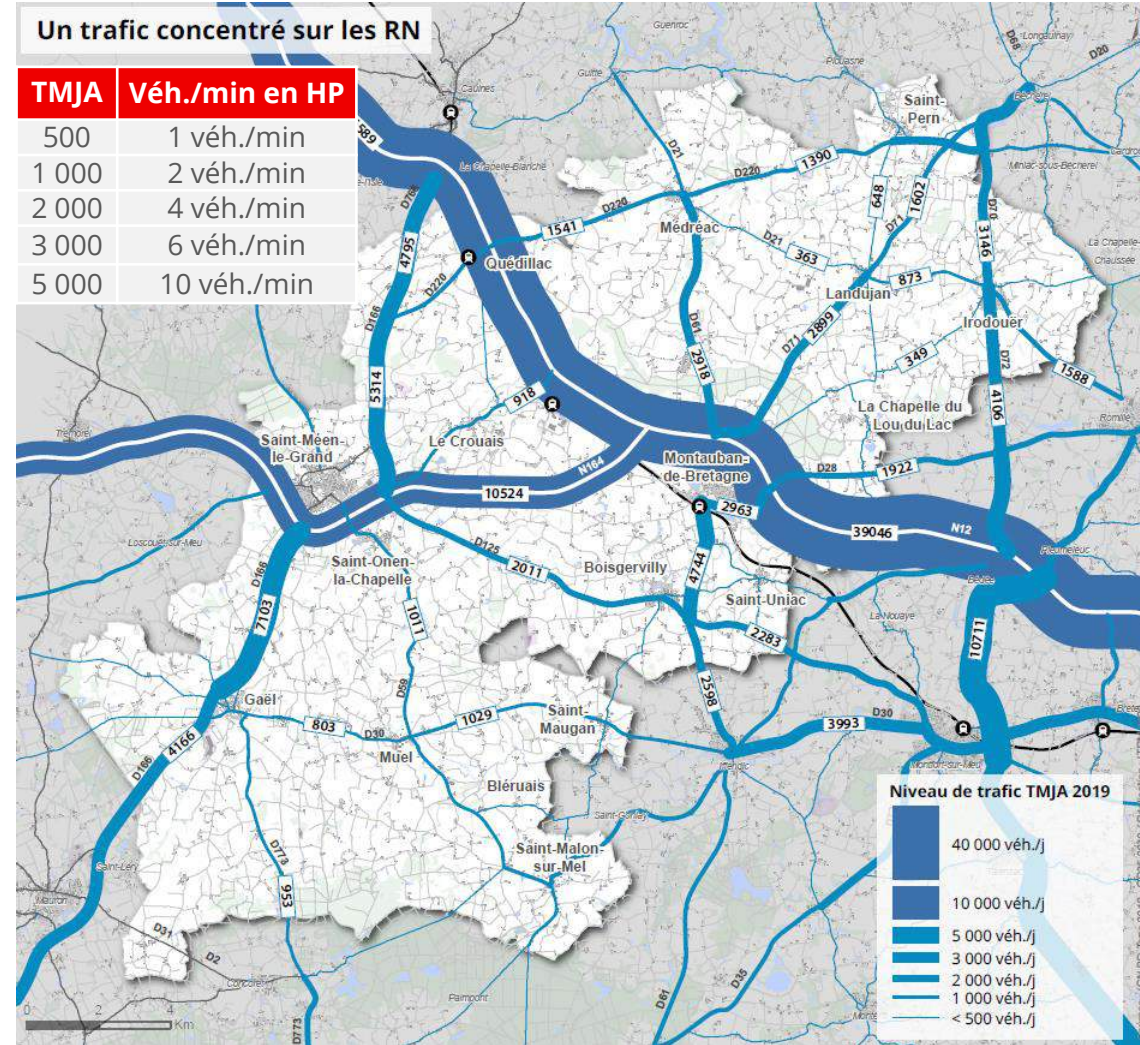
- ▶ **Les voies rapides N12 et N164**, qui assurent l'accessibilité régionale et nationale du territoire via 7 échangeurs
- ▶ **Un axe structurant d'intérêt régional** permettant de relier Vannes à Saint-Malo (D166)
- ▶ **Des axes secondaires** reliant les pôles entre eux et **des routes de liaison** assurant l'accès aux communes
- ▶ **Un maillage capillaire** permettant une desserte locale (bourgs et hameaux)

Les 2 x 2 voies permettent d'externaliser le trafic de transit des centres de Montauban et Saint-Méen, permettant ainsi une meilleure pacification et un meilleur partage de la voirie entre tous les modes.



# 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./j (2019).
  - ▶ Env. 10 000 véh./jour sur la **N164**.
- ▶ **La D166 accueille 4 à 7 000 véh./j**, avec par exemple env. 7 100 véh./j entre Gaël et Saint-Méen.
- ▶ Sur les **axes de liaisons intercommunales**, le trafic est d'environ **2 à 3 000 véh./j**, exceptionnellement 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.
- ▶ **Une problématique de traversée PL du Crouais** pour rejoindre La Brohinière mais un projet d'adaptation de la voie communale de Saint-Maurice pour délester le bourg.



**Les trafics sont globalement limités et traduisent une aisance à circuler en voiture n'incitant pas au report modal.**

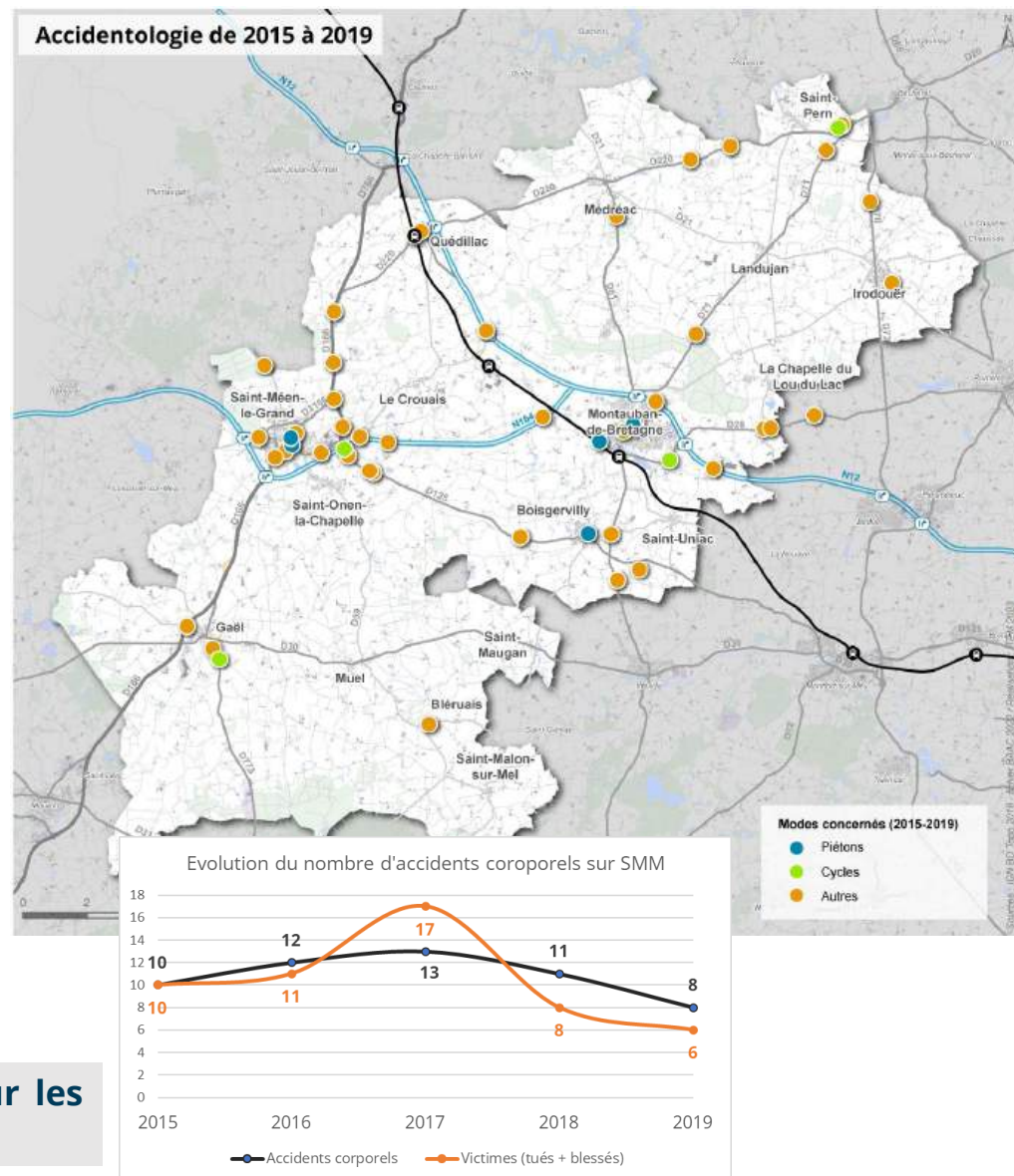
# Une accidentologie concentrée le long des principaux axes

- ▶ Sur la période 2015-2019, **54 accidents corporels** ont été répertoriés sur la CCSMM, soit **10,8 par an**
- ▶ Une **accidentologie moins importante** sur la CCSMM que sur le reste du Département d'Ille-et-Vilaine **mais plus grave** avec davantage de victimes
- ▶ Une **sur-représentation des 2 roues motorisés**, impliqués dans 20% des accidents (17% des victimes), alors qu'ils représentent 3 % du trafic
- ▶ **4 accidents ont impliqué des cyclistes**, tous situés **hors agglomération**, causant 1 décès et 3 blessés hospitalisés
- ▶ Absence de véritables points noirs mais **à noter une concentration d'accidents à Saint-Méen-le-Grand**

## Accidentologie 2015-2019

	CCSMM	Ille et Vilaine
Nombre d'accidents	54	4 026
Moyenne / an	20,3 / 10 000 hab.	34,3 / 10 000 hab.
Nombre de tués	9	240
Moyenne / an	3,4 / 10 000 hab.	2,2 / 10 000 hab.
Nb blessés hospitalisés	43	1 575
Moyenne / an	16,1 / 10 000 hab.	14,6 / 10 000 hab.

**Un enjeu fort de sécuriser la circulation des cyclistes sur les routes hors agglomération.**

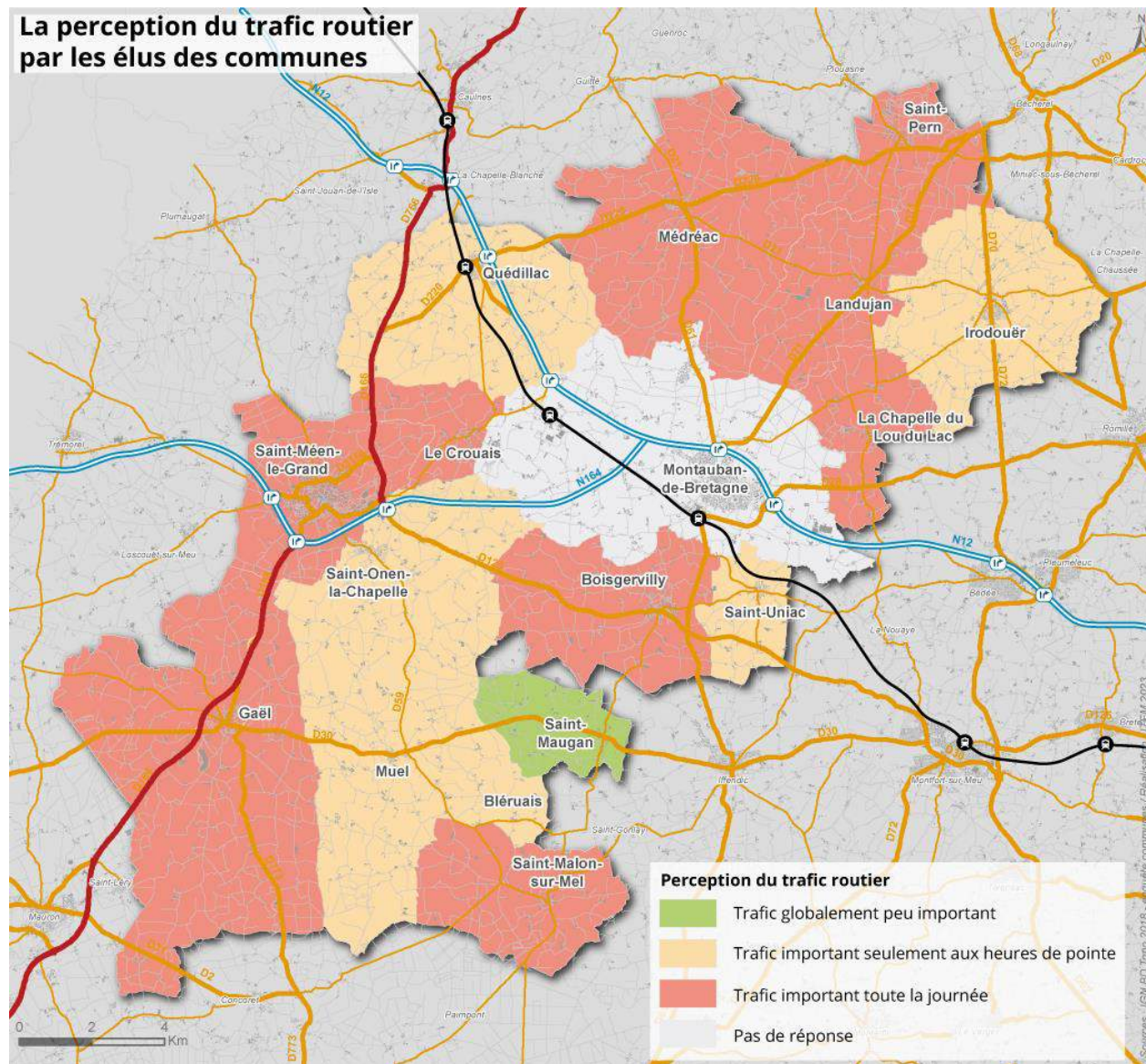


# Une perception négative du trafic par les élus des communes

▶ Les élus jugent à un niveau élevé le trafic dans la quasi-totalité des communes :

- ▶ Toute la journée, dans les communes dont le bourg est traversé par un axe structurant ou secondaire
- ▶ Principalement durant les heures de pointe, pour d'autres communes traversées par un axe secondaire

Le développement de solutions alternatives à l'autosolisme et une urbanisation favorisant les courtes distances, seront les 2 leviers pour diminuer le trafic routier dans les communes.





## 3.2. Le stationnement automobile

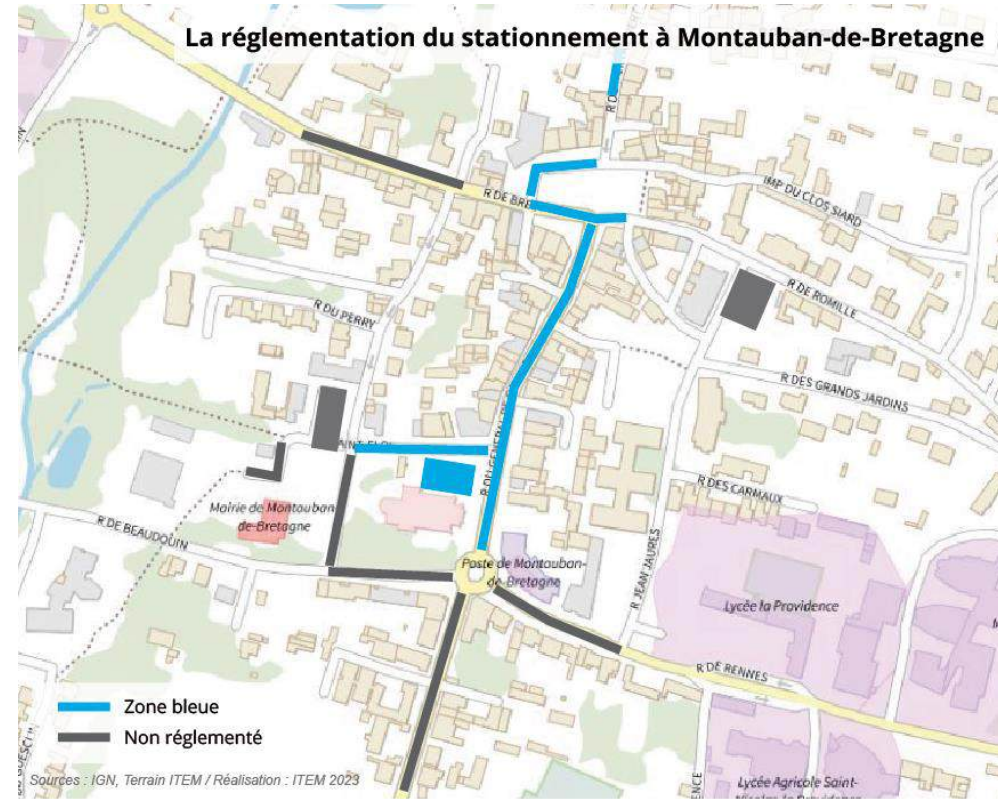
# Le stationnement sur le territoire : du stationnement facile et organisé

- ▶ **Du stationnement réglementé près des commerces et services**
  - ▶ Des zones bleues en cœur de ville de Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand
  - ▶ 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 légers 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 finalement **peu répandue comparativement à d'autres territoires**, car les bourgs disposent souvent de parkings et de places matérialisées sur voirie qui limitent les mauvaises pratiques.



# A Montauban-de-Bretagne, du stationnement réglementé en cœur de bourg

- ▶ **A Montauban-de-Bretagne, des enjeux de stationnement liés à :**
  - ▶ L'accessibilité des commerces et des services
  - ▶ L'accessibilité des actifs aux emplois
  
- ▶ Le centre-bourg dispose d'une **réglementation zone bleue** avec 3 durées différentes (15 min, 45 min, 1h30) dans le **cœur de ville**, à proximité des commerces, et quelques **places « arrêt minutes »**.
  - ▶ Un zonage bien matérialisé
  - ▶ Mais une triple réglementation sur un linéaire si court peut rendre peu lisible et peu compréhensible la réglementation pour les non-initiés
  
- ▶ La zone bleue semble jouer son rôle avec une **offre disponible en journée**.
  
- ▶ Les parkings non réglementés ont un fort taux d'occupation en journée sans être saturé comme en témoigne la faible présence de stationnement illicite.



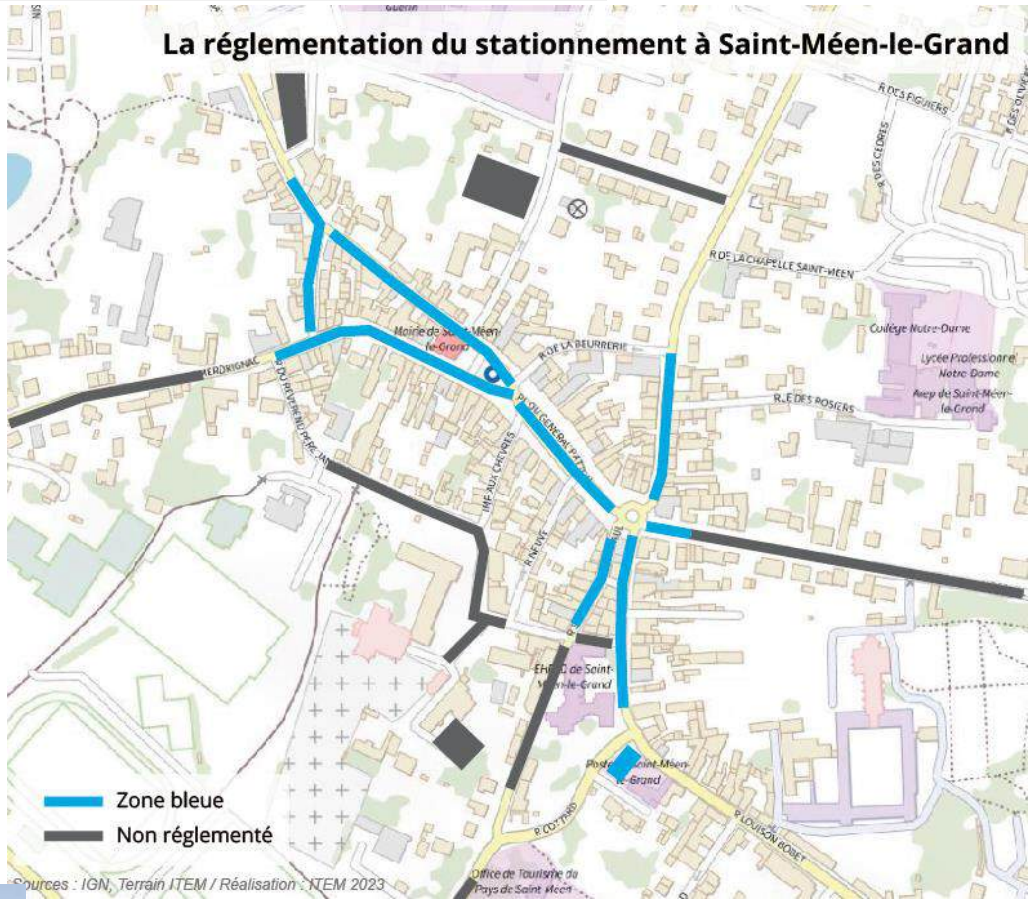
Entrée de zone bleue



Réglementation lisible

# A Saint-Méen-le-Grand, une zone bleue 2h en cœur de ville

- ▶ **A Saint-Méen-le-Grand, des enjeux de stationnement liés à :**
  - ▶ L'accessibilité des commerces et des services
  - ▶ L'accessibilité des actifs aux emplois
  - ▶ Le stationnement des visiteurs
  
- ▶ Le centre-bourg dispose d'une **réglementation zone bleue 2h** dans le **cœur de ville**, à proximité des commerces, et quelques **places « arrêt minutes »** et **livraison**.
  - ▶ La réglementation est **parfois peu visible**, en raison d'un marquage par endroit ancien et d'une signalisation verticale peu visible.
  
- ▶ La zone bleue connaît un fort taux d'occupation en journée alors que les espaces non réglementés disposent d'une offre disponible. La durée limitée à 2h sur la zone bleue, semble être trop élevée par rapport aux besoins d'un centre-bourg, et permettre une bonne rotation.







## 3.3. 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
  - ▶ 7 % en ont un usage à minima hebdomadaire
  - ▶ 40 % les utilisent de manière plus occasionnelle
  - ▶ 46 % ne les utilisent jamais

Les raisons qui justifient l'usage des transports collectifs	Nombre de réponses données
Les transports en commun sont économiques	25
Les transports en commun sont plus écologiques	23
Il est difficile de circuler ou de se stationner	20
Les transports en commun sont rapides	14
<i>Vous n'avez pas le permis de conduire</i>	7
<i>Vous n'avez pas de voiture à disposition</i>	5
<i>Vous voulez éviter d'acquérir un autre véhicule</i>	4
<i>Vous n'aimez pas conduire / ne pouvez pas conduire</i>	2
<i>Les transports en commun sont plus pertinents au regard des distance à parcourir</i>	2

- 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

Les freins à l'usage des transports collectifs	Nombre de réponses données
Les lignes et/ou les horaires ne correspondent pas à vos besoins de déplacements	153
Vous n'avez pas d'arrêt à proximité de votre domicile ou de votre lieu de destination	124
Vous préférez utiliser votre voiture	76
Les temps de trajet en bus/car sont trop longs comparés à ceux effectués en voiture	75
<i>Le prix des transports en commun est trop élevé</i>	33
<i>Vous ne connaissez pas le réseau et les lignes</i>	22

- **L'inadéquation de l'offre au regard des besoins** (en termes de lignes, d'horaires ou de la localisation) est le 1<sup>er</sup> frein identifié par les répondants
- **Le confort ou la rapidité de la voiture** sont cités à un niveau moindre

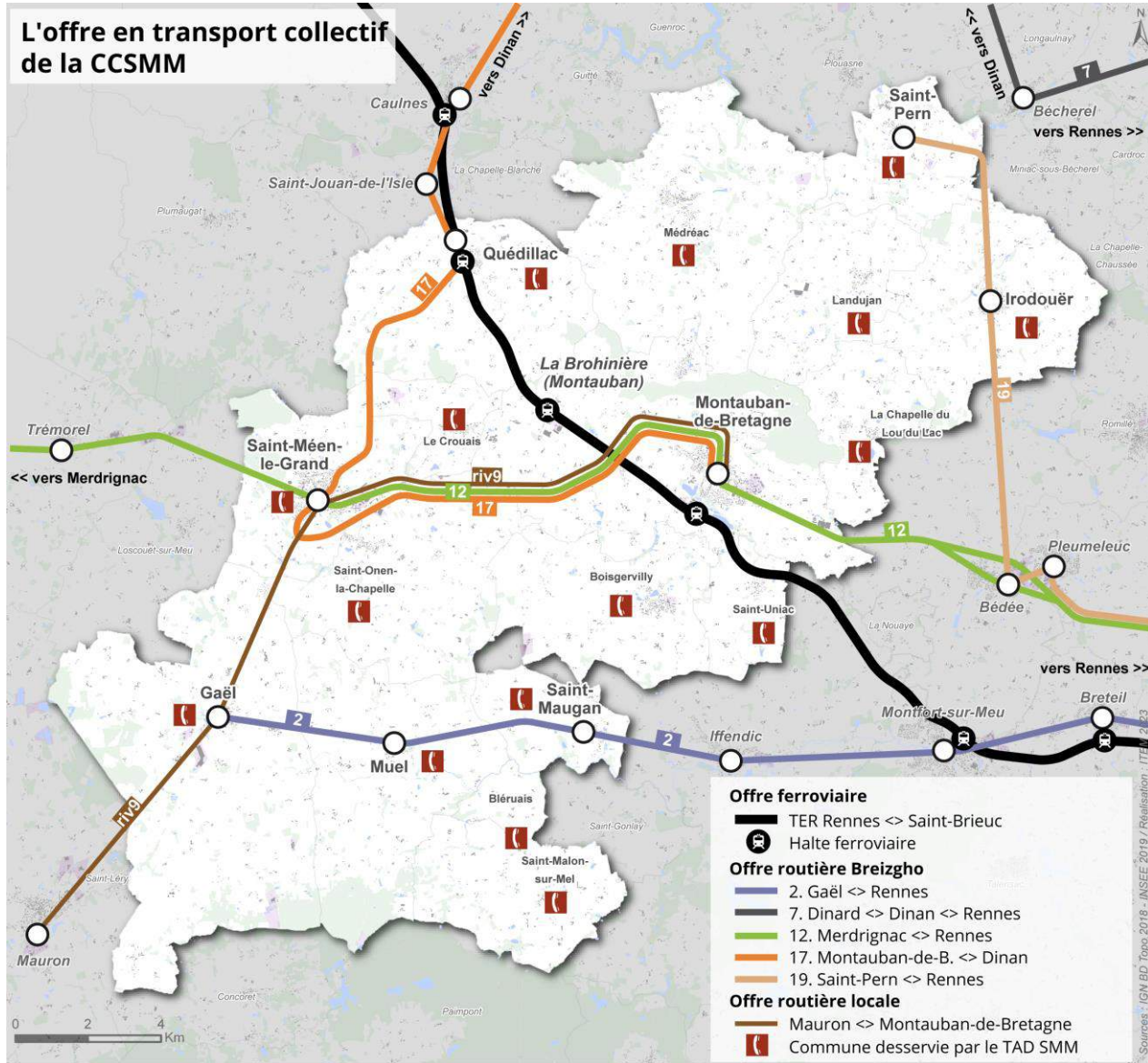
# Une offre TC orientée vers Rennes

## 4 offres de transport collectif présentes sur la CCSMM

- ▶ La ligne ferroviaire TER Rennes <> Saint-Brieuc desservant SMM par l'intermédiaire de 3 gares :
  - ▶ Montauban-de-Bretagne
  - ▶ La Brohinière
  - ▶ Quédillac.
- ▶ 4 lignes routières régionales Breizgho sur le territoire et 1 ligne tangentielle (à Becherel).
- ▶ Un service communautaire de transport à la demande sur toutes les communes de la CCSMM.
- ▶ 1 ligne du réseau RIV de Ploërmel Communauté, cofinancée par SMM, reliant Mauron à la gare de Montauban-de-Bretagne.

**Toutes les communes disposent d'une offre de transport collectif.**

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



# La ligne ferroviaire Saint-Brieuc <> Rennes

- ▶ La ligne TER Saint-Brieuc <> Montauban-de-Bretagne <> Rennes est structurante pour la CCSMM.
- ▶ 3 gares sur le territoire à Montauban-de-Bretagne, La Brohinière (Montauban-de-Bretagne) et Quédillac.

Ligne	Période et amplitude	Communes desservies	Meilleur temps de parcours
Saint-Brieuc <> Rennes	Tous les jours 6h30 - 21h	Montauban-de-Bretagne Quédillac	Montauban <> Rennes : 18 min Quédillac <> Rennes : 25 min Montauban <> Saint-Brieuc : 50 min
	<b>Nombre de relations (allers + retours) JOB / Samedi / Dimanche</b>		
	<b>Gares</b>	<b>&lt;&gt; Rennes</b>	<b>&lt;&gt; Saint-Brieuc</b>
	Montauban-de-Bretagne	33 / 9 / 8	12 / 9 / 8
	La Brohinière	23 / 0 / 0	0 / 0 / 0
Quédillac	9 / 5 / 0	9 / 5 / 0	

- ▶ Une offre très différenciée et aux logiques différentes selon les 3 gares de SMM :
  - ▶ La Brohinière est le terminus des services omnibus périurbain en relation avec Rennes, et dispose des services calqués sur les horaires des actifs.
  - ▶ A Quédillac, une offre seulement en heures de pointe orientée vers/depuis Rennes.
  - ▶ Montauban-de-Bretagne est desservi 2 services en heure en pointe et à la mi-journée, mais avec un creux de desserte de 3h en milieu de matinée et en milieu d'après-midi.
- ▶ L'organisation du cadencement est plutôt lisible : pour les missions omnibus les départs s'effectuent aux mêmes minutes (25 et 50 à Montauban), mais les missions express Saint-Brieuc <> Rennes propose des schémas de desserte différents (desserte ou non de Montauban et de Quédillac) nuisant à la lisibilité de l'offre alors qu'il s'agit d'une ligne structurante.

**Une offre importante à Montauban en relation avec Rennes mais plus limitée sur Quédillac avec l'absence d'offre le dimanche.**

# Quel niveau de réponse apporte l'offre TER par rapport aux besoins de mobilité ? (I)

## 1/ Pour les besoins de déplacements en direction de Rennes (Montfort-sur-Meu, L'Hermitage, Breteil, Rennes) :

Adéquation globale offre TER / demande vers Rennes		
Gares	Pour les actifs	Pour les captifs
Montauban-de-Bretagne	<b>Bonne</b> Des services toutes les 30 min en HP et sur les franges des heures de pointe le matin, le midi et le soir	<b>Bonne</b> Possibilité de se déplacer à la demi-journée sur Rennes mais aucun service en heures creuses (ex : pas de service entre 13h20 et 17h02 vers Rennes)
La Brohinière	<b>Bonne</b> Des services toutes les 30 min en HP et sur les franges des heures de pointe le matin, le midi et le soir	<b>Moyenne</b> Possibilité de se déplacer à la demi-journée sur Rennes mais aucun service en heures creuses... ET il faut pouvoir se rendre à la gare de La Brohinière (éloignée des zones urbaines). Pas de service les weekends.
Quédillac	<b>Moyenne</b> Des services centrés uniquement sur les heures de pointe et en nombre limité pouvant être contraignant (1 train par heure)	<b>Moyenne</b> Possibilité de se déplacer à la demi-journée sur Rennes mais aucun service en heures creuses et aucun aller vers Rennes après 12h49. Pas de service le dimanche.

- ▶ **L'offre ferroviaire TER en direction de Rennes** apporte une solution de mobilité à environ **2 650 actifs** du territoire travaillant sur Rennes et dans une commune desservie par le métro (Saint Jacques de la Lande et Cesson-Sévigné) et dans les communes intermédiaires desservies par le train (Montfort-sur-Meu, Breteil et L'Hermitage).
- ▶ Aujourd'hui **14 % de ces actifs (380)** d'entre eux utilise le **train**, révélant que ce dernier propose **un service qui répond à la demande**.

Destinations	Flux d'actifs	Part TC
Rennes	1 789	19 %
Cesson-Sévigné	206	7 %
St-Jacques-de-la-Lande	116	4 %
Montfort-sur-Meu	393	4 %
L'Hermitage	106	0 %
Breteil	60	0 %

# Quel niveau de réponse apporte l'offre TER par rapport aux besoins de mobilité ? (II)

## 2/ Pour les besoins de déplacements en direction de Saint-Brieuc (Caulnes, Lamballe, Saint-Brieuc) :

Adéquation globale offre TER / demande vers Saint-Brieuc		
Gares	Pour les actifs	Pour les captifs
Montauban-de-Bretagne	<b>Moyenne</b> Des services toutes les heures en HP le matin et le soir et un aller-retour à midi	<b>Bonne</b> Possibilité de se déplacer à la demi-journée sur Saint-Brieuc ou Lamballe mais aucun service en dehors de l'heure de pointe
La Brohinière	<b>Aucune réponse</b> Aucun service en relation avec Saint-Brieuc	<b>Aucune réponse</b> Aucun service en relation avec Saint-Brieuc
Quédillac	<b>Aucune réponse</b> Aucune possibilité d'aller-retour à la journée	<b>Aucune réponse</b> Aucune possibilité d'aller-retour à la journée ou à la demi-journée

- ▶ **L'offre ferroviaire TER en direction de Saint-Brieuc** présente une offre plus limitée, à mettre en perspective avec les besoins bien plus faibles que vers Rennes, avec seulement **127 actifs** susceptibles d'être intéressés (aujourd'hui aucun actif utilise le train).
- ▶ Toutefois **l'absence totale d'offre vers Saint-Brieuc au départ de Quédillac et une offre restreinte aux heures de pointe depuis Montauban** limitent l'intérêt du train pour se déplacer à l'échelle régionale.

Destinations	Flux d'actifs	Part TC
Saint-Brieuc	31	0 %
Lamballe	45	0 %
Caulnes	51	0 %
<b>Total</b>	<b>127</b>	<b>0 %</b>

# La fréquentation des TER

- ▶ **Des évolutions contrastées entre les gares :**
  - ▶ **Fréquentation stable à Montauban**
  - ▶ **En forte baisse à La Brohinière : -36 % en 4 ans**
  - ▶ **En progression à Quédillac : + 66 % en 4 ans : des transferts d'abonnés de La Brohinière à Quédillac (dus à l'amélioration de l'offre à Quédillac ?)**
  
- ▶ **Rennes** : destination pour environ **90 % des abonnés** utilisant les 3 gares de SMM

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
<b>Total 3 gares SMM</b>	<b>1 150 450</b>	<b>1 077 083</b>	<b>1 172 566</b>

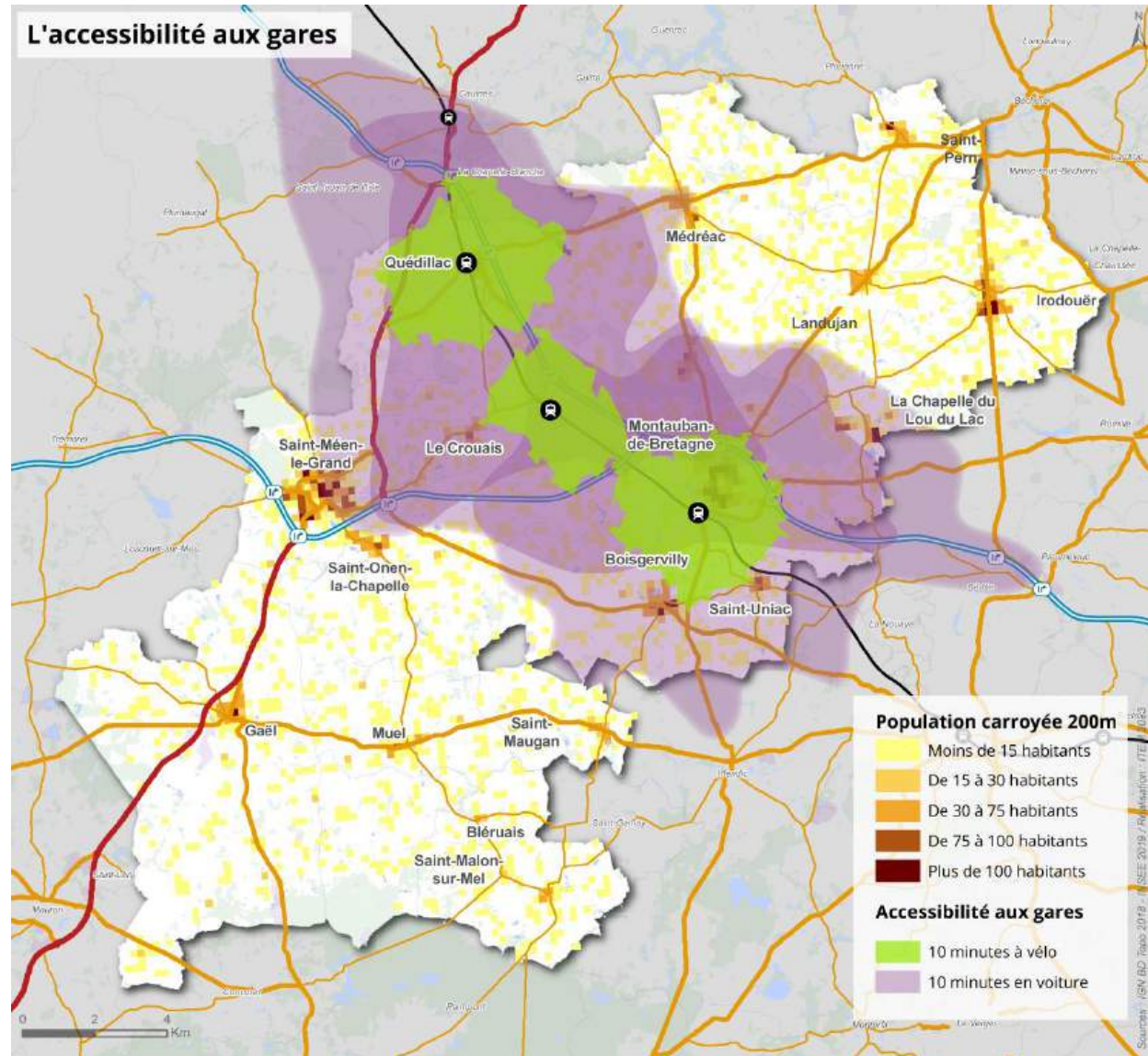
Région BRETAGNE			
Nombre d'abonnés CC St-Méen-Montauban			
Données non publiques et non transférables			
	TOTAL nombre abonnés		EVOLUTION AVRIL 19/23
	Avril 2019	Avril 2023	
Montauban-De Bretagne	333	481	44%
La Brohinière	21	23	10%
Quédillac	22	59	168%
	Nombre abonnés vers Rennes		
	Avril 2019	Avril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

# Montauban, La Brohinière, Quédillac : des logiques de rabattement différentes

Gare	Population à moins de 10 min en voiture	Population à moins de 10 min à vélo
Montauban	8 800	4 200
La Brohinière	7 700	300
Quédillac	7 200	950
Total	14 200	5 450

- ▶ **53 % de la population de SMM est située à moins de 10 min en voiture d'une gare / halte**
  - ▶ De Saint-Méen-le-Grand, la halte de La Brohinière est la plus intéressante, au regard de sa proximité (10-12 minutes en voiture) et d'une offre plus conséquente qu'à Quédillac.
- ▶ Sur la gare de **Montauban**, il doit se développer en priorité une logique de **rabattement plus locale centrée sur les modes actifs**, au sein de Montauban-de-Bretagne et jusqu'à Boisgervilly : 4 200 personnes habitent à moins de 10 min à vélo de cette gare.
- ▶ Sur **La Brohinière**, un **enjeu local de connexion** à pied ou à vélo entre la halte et les entreprises.





# La ligne Breizgho 2 Gaël ↔ Rennes

- ▶ La ligne 2 permet de relier le sud du territoire à **Rennes** et **Montfort-sur-Meu**.

Ligne	Période	Communes desservies	Nombre de services
2. Gaël ↔ Rennes	Lundi au Samedi toute l'année	3 communes Gaël, Muel, Saint-Maugan	Semaine : <b>8 services</b> (4 AR) Samedi : <b>6 services</b> (2 allers – 4 retours)

Usagers	Destinations	Flux potentiels sur la ligne depuis la CCSMM	Adéquation offre / demande
Actifs	Rennes	110 actifs, 20 % en TC	<b>Moyenne</b> 3 allers le matin et 3 retours le soir et 1 aller-retour à la mi-journée mais pour lequel les horaires ne sont pas adaptés aux actifs
	Montfort-sur-Meu	55 actifs, 9 % en TC	
	Iffendic	25 actifs, 0 % en TC	
Captifs	Rennes	-	<b>Bonne</b> Permet de se déplacer à la demi-journée sur Rennes
	Montfort-sur-Meu	-	<b>Faible</b> Des services centrées sur la pointe, aucun service en heures creuses, nécessitant de rester 3 à 4 heures sur place.
	Iffendic	-	

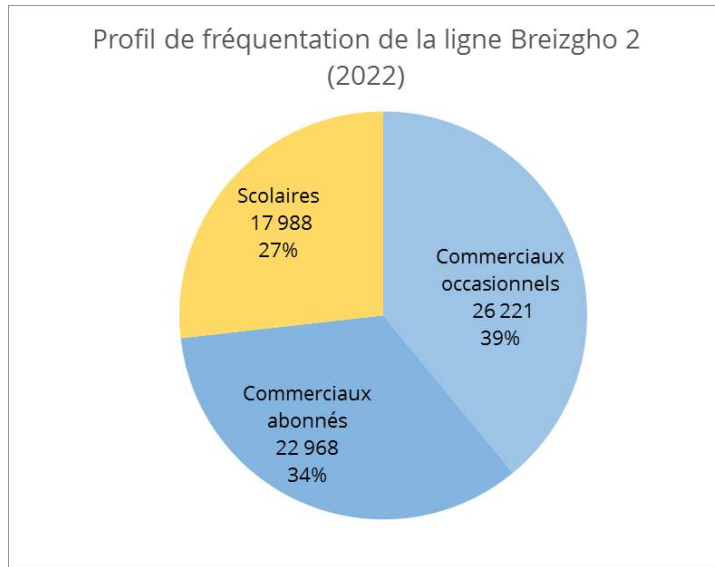
- ▶ La **ligne 2** répond globalement aux besoins des **actifs ayant des horaires classiques de bureau**.
- ▶ Mais pour **les captifs, il n'y a pas de services complémentaires adaptés** :
  - ▶ Pour Rennes : possibilité de se déplacer sur Rennes à la demi-journée, en empruntant les services des heures de pointe, avec une durée correspondant globalement aux besoins des habitants (ex : rdv au CHU)
  - ▶ Pour Montfort-sur-Meu et Iffendic : nécessité de rester près de 5h sur place le matin (arrivée à Montfort à 8h04, départ à 12h56) et plus de 3h l'après-midi (arrivée à Montfort à 13h59, départ à 17h19) ne correspondant pas aux besoins pour des déplacements ponctuels (ex : 1 rdv ne nécessite généralement qu'1h à 1h30 sur place).
- ▶ Un fonctionnement aussi le **samedi**, intéressant pour les captifs avec 3 retours l'après-midi.

**La ligne 2 apporte une solution de mobilité intéressante pour les actifs et captifs du sud de SMM se rendant à Rennes, mais n'apporte qu'une réponse très partielle pour les captifs vers les pôles voisins de Montfort et Iffendic.**

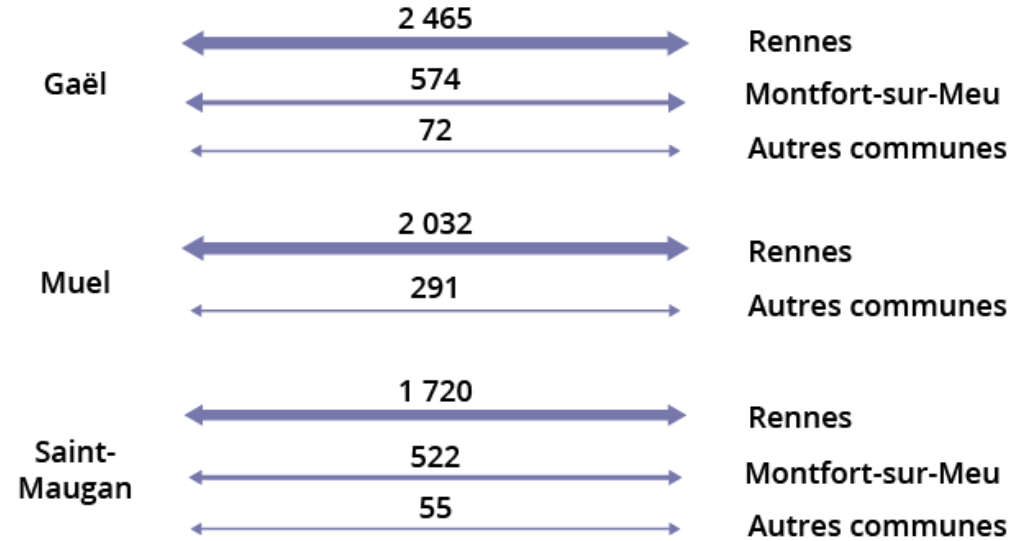
# La ligne Breizgho 2 Gaël <> Rennes

## Fréquentation – données 2022 Région Bretagne

<b>Voyages totaux (commerciaux + scolaires) en 2022 (validations + M Tickets)</b>	67 193
<b>Voyages commerciaux en lien avec SMM (à la montée ou à la descente)</b>	16 %



### OD des voyages commerciaux (2022)



### Validations commerciales à la montée sur SMM (2022)



# La ligne Breizgho 12 Merdrignac <> Saint-Méen-le-Grand <> Montauban-de-Bretagne <> Rennes (I)

- ▶ La ligne 12 permet à la fois de relier la CCSMM à **Merdrignac** et à **Rennes**, dont quelques services desservent **Bédée**, **Pacé** et **Saint-Gilles**.

Ligne	Période	Communes desservies	Nombre de services			
			O-D	Semaine	Samedi	Dimanche
12. Merdrignac <> SMM <> Rennes	Lundi au Dim toute l'année	2 communes Montauban, Saint-Méen	Merdrignac <> SMM	9 (4,5 AR)	3 (1,5 AR)	2 (1 AR)
			SMM <> Rennes	22 (11 AR)	9 (4,5 AR)	2 (1 AR)
			SMM <> Bédée <> Pacé	5 (2,5 AR)	0	0

Usagers	Destinations ou origine	Flux potentiels sur la ligne depuis/vers les communes desservies	Adéquation offre / demande
Actifs depuis SMM vers...	Rennes	694 actifs, 17 % en TC (surtout en train)	<b>Bonne</b> 3 services en HP et des services tout au long de la journée
	Bédée + Pacé + Saint-Gilles	200 actifs, 0 % en TC	<b>Nulle</b> Aucun service adapté aux actifs du territoire
	Merdrignac + Trémoriel	218 actifs, 0 % en TC	<b>Nulle</b> Aucun service adapté aux actifs du territoire
Actifs vers SMM depuis...	Rennes	254 actifs, 8 % en TC (surtout en train)	<b>Moyenne</b> Des services tout au long de la journée mais ne fonctionnant pas en vacances scolaires
	Bédée + Pacé + Saint-Gilles	186 actifs, 1 % en TC	<b>Faible</b> Uniquement 1 aller le matin et 2 retours le soir en période scolaire
	Merdrignac + Trémoriel	124 actifs, 4 % en TC	<b>Moyenne</b> 2 allers le matin et 2 retours le soir mais pas d'aller-retour possible à la mi-journée
Captifs	Rennes	-	<b>Bonne</b> Des services tout au long de la journée
	Bédée + Pacé + Saint-Gilles	-	<b>Nulle</b> Impossibilité de faire un aller-retour dans la journée
	Merdrignac + Trémoriel	-	<b>Moyenne</b> Déplacement possible à la demi-journée mais avec seulement 1 à 2h sur place

# La ligne Breizgho 12 Merdrignac <> Saint-Méen-le-Grand <> Montauban-de-Bretagne <> Rennes (II)

- ▶ La **ligne 12** permet de **répondre aux besoins des actifs et captifs souhaitant se rendre à Rennes** en proposant des services tout au long de la journée.
- ▶ Si sur la section Montauban <> Rennes elle **doublonne la ligne TER**, elle assure néanmoins une **desserte plus fine de Rennes** (Agrocampus, Villejean) et **un complément de desserte en heures creuses**. A noter que la ligne est soumise aux aléas de circulation sur la N12.
- ▶ Mais il est particulièrement dommageable que **la ligne n'assure pas une desserte de cabotage des communes intermédiaires entre Montauban-de-Bretagne et Rennes** :
  - ▶ **Pour Bédée, Pacé et Saint-Gilles, aucun service ne permet d'effectuer un aller-retour depuis la CCSMM** (les 5 services existants ne sont utiles que depuis Rennes) alors que la demande est présente (env. 400 actifs potentiels) :
    - ▶ 200 actifs, habitant Saint-Méen ou Montauban, travaillent dans l'une de ces 3 communes
    - ▶ 186 actifs, habitant dans l'une de ces 3 communes, travaillent à Saint-Méen ou Montauban
  - ▶ Un arrêt sur ces communes ne pénaliserait qu'à la marge les temps de parcours des voyageurs (8 à 10 min pour les trajets de bout en bout) et le train constitue une alternative plus rapide pour rejoindre Rennes.
- ▶ Par ailleurs pour **Médrignac et Trémorel, l'organisation horaire ne permet pas aux actifs de SMM de venir travailler en car** (arrivée trop tardive le matin à 9h et pas de retour après 16h10).

**Ainsi la ligne 12 n'exploite pas l'ensemble de son potentiel et ne tire pas profit de sa souplesse et des opportunités de desserte fine que permet une ligne de car (contrairement au train).**

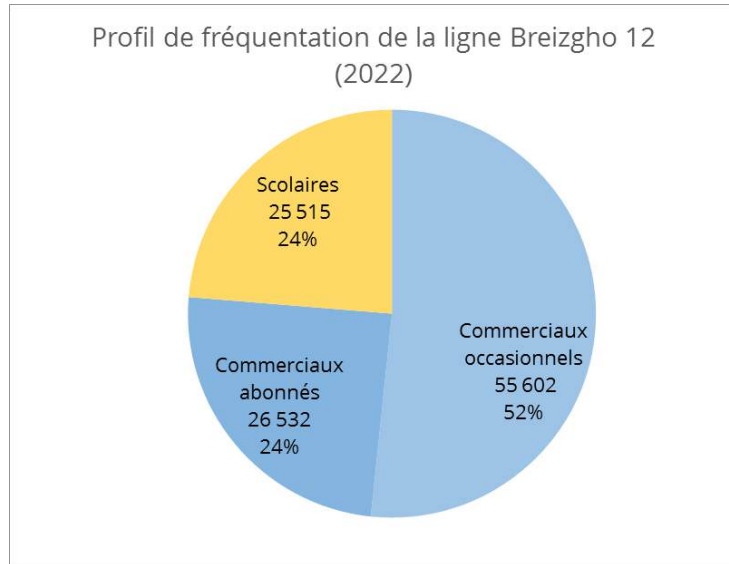
**Un travail sur l'adaptation de la ligne 12 pourra être menée avec la Région afin qu'elle puisse mieux répondre aux demandes des usagers du territoire.**



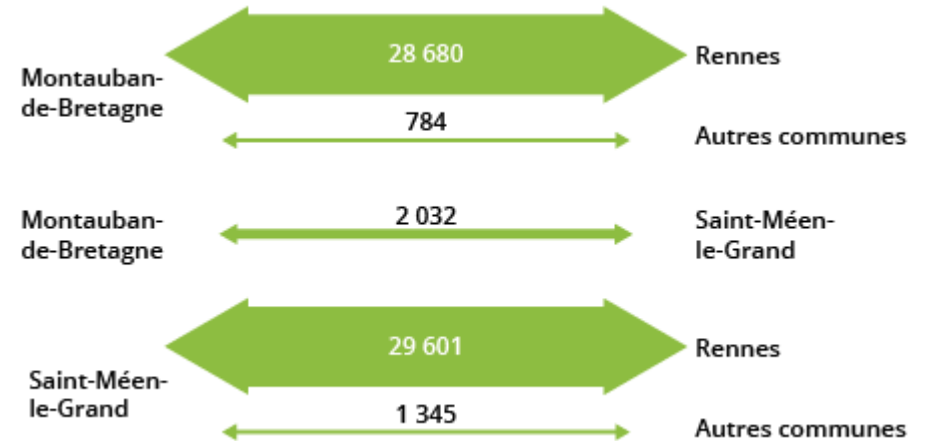
# La ligne Breizgho 12

## Fréquentation – données 2022 Région Bretagne

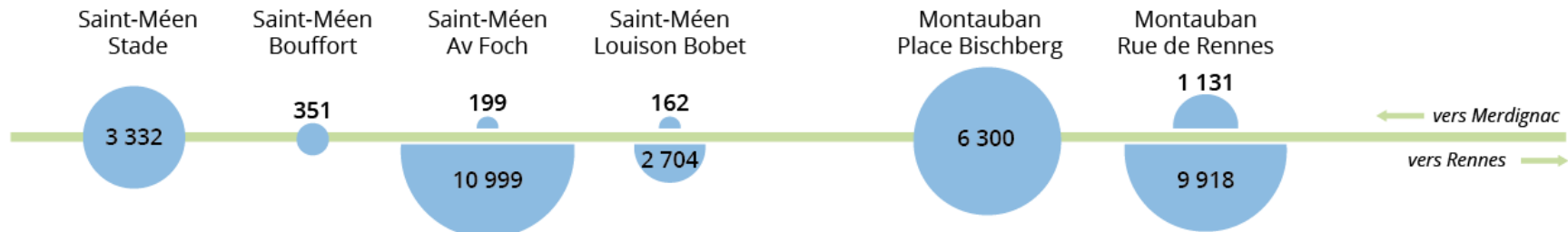
<b>Voyages totaux (commerciaux + scolaires) en 2022 (validations + M Tickets)</b>	107 722
<b>Voyages commerciaux en lien avec SMM (à la montée ou à la descente)</b>	80 %



### OD des voyages commerciaux (2022)



### Validations commerciales à la montée sur SMM (2022)



# La ligne Breizgho 17 Montauban-de-Bretagne <> Dinan

- ▶ La ligne 17 permet de relier la CCSMM à **Dinan Agglomération**.

Ligne	Période	Communes desservies	Nombre de services
17. Montauban <> Dinan	Lundi au Vendredi en période scolaire	3 communes Montauban, Saint-Méen, Quédillac	Semaine : <b>5 services</b> (2 allers – 3 retours)

Usagers	Destinations	Flux potentiels sur la ligne depuis/vers la CCSMM	Adéquation offre / demande
Actifs depuis SMM	Dinan + Quévert	36 actifs, 0 % en TC	<b>Faible</b> 1 service le matin par sens, 1 à 2 retours le soir selon le sens
	Caulnes	25 actifs, 0 % en TC	
Actifs vers SMM	Saint-Méen + Montauban	130 actifs, 0 % en TC	
Captifs	Toutes	-	<b>Faible</b> Autorise uniquement des déplacements à la journée aux horaires des actifs

- ▶ La **ligne 17** est essentiellement destinée à répondre aux besoins des **scolaires**.
- ▶ Elle n'apporte qu'une **réponse faible aux actifs** travaillant à Dinan ou venant travailler sur la SMM (vers Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne) mais le **besoin est limité**.
- ▶ De même pour **les captifs, il n'y a pas de services supplémentaires en journée**, la ligne 17 ne permet que des déplacements à la journée aussi bien vers Dinan que vers Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne.

**La ligne 17 : une ligne scolaire mais ouverte à tous pour les besoins ponctuels dont le faible niveau d'offre est à croiser avec une demande limitée.**

# La ligne Breizgho 19 Saint-Pern <> Bédée <> Rennes

- ▶ La ligne 19 permet de relier le Nord-Est la CCSMM à **Bédée et Rennes**.

Ligne	Période	Communes desservies	Nombre de services		
			Commune	Semaine	Samedi
19. Saint-Pern <> Rennes	Lundi au Samedi toute l'année	2 communes Saint-Pern, Irodouër	Saint-Pern	8 services (4 AR)	4 services (2 AR)
			Irodouër	26 services 12 allers 14 retours	14 services (7 AR)

Usagers	Destinations	Flux potentiels sur la ligne depuis la CCSMM	Adéquation offre / demande
Actifs depuis SMM	Bédée + Pleumeleuc	105 actifs, 0 % en TC	<b>Bonne</b> (Saint-Pern) : 2 allers le matin, 1 AR à midi et 3 retours le soir <b>Très bonne</b> (Irodouër) : 6 services le matin avant 9h, 2 AR à midi et 7 retours entre 16h30 et 19h15.
	Rennes	365 actifs, 19 % en TC	
Captifs	Toutes	-	<b>Très bonne</b> Une permanence de l'offre toute la journée même en heures creuses.

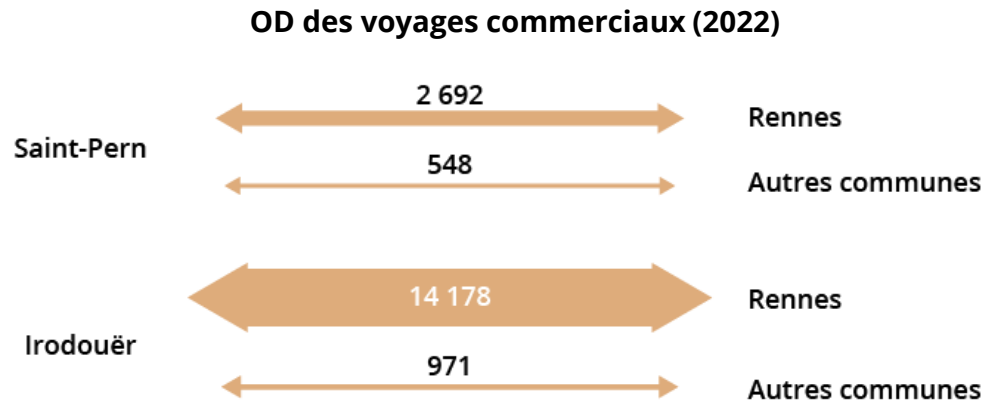
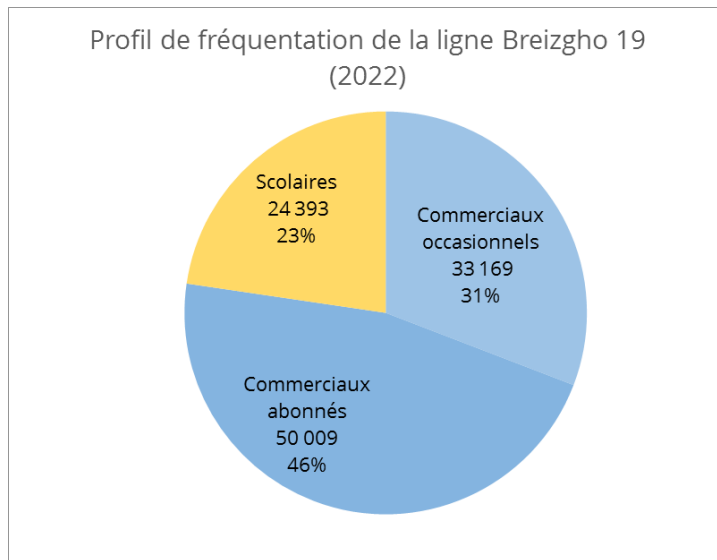
- ▶ La **ligne 19** dispose d'un niveau d'offre élevé et constitue une **véritable alternative à la voiture** pour se rendre à Rennes en moins d'1h.
- ▶ Elle apporte une **réponse forte aux actifs et captifs** rejoignant Rennes, Bédée ou Pleumeleuc, même si elle est peu utilisée pour ces 2 dernières destinations, la concurrence de la voiture étant forte (plus souple et plus rapide).
- ▶ Mais au regard du niveau d'offre, il est dommageable que le cadencement (des départs aux mêmes minutes) ne soit pas systématique pour une meilleure lisibilité de l'offre.

**La ligne 19 : une ligne proposant une offre fournie, constituant une alternative crédible à la voiture.**

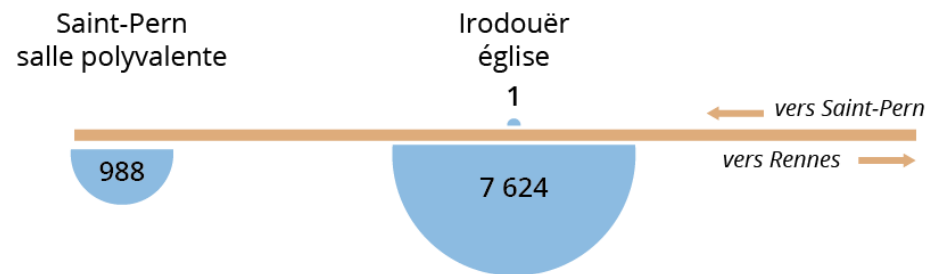
# La ligne Breizgho 19

## Fréquentation – données 2022 Région Bretagne

<b>Voyages totaux (commerciaux + scolaires) en 2022 (validations + M Tickets)</b>	107 588
<b>Voyages commerciaux en lien avec SMM (à la montée ou à la descente)</b>	22%



### Validations commerciales à la montée sur SMM (2022)





# La ligne Breizgho 7 Dinan <> Bécherel (<> Rennes)

- ▶ La **ligne 7** permet de relier le Nord-Est de la CCSMM à **Dinan** via la commune voisine de **Bécherel** (relation Bécherel – Rennes impossible car pas de cabotage au sein du périmètre du réseau STAR).

Ligne	Période	Communes desservies	Nombre de services		
			Semaine	Samedi	Dimanche
7. Bécherel <> Dinan	Lundi au Samedi toute l'année	Aucune A proximité : Saint-Pern, Irodouër, Landujan	21 (10,5 AR)	17 (8,5 AR)	11 (5,5 AR)

Usagers	Destinations	Flux potentiels sur la ligne depuis la CCSMM	Adéquation offre / demande
Actifs depuis SMM	Dinan	40 actifs, 0 % en TC	<b>Bonne</b> 2 allers le matin arrivant avant 9h à Dinan et 4 retours après 16h30 le soir et une permanence de l'offre toute la journée
Captifs	Toutes	-	<b>Bonne</b> Une permanence de l'offre toute la journée même en heures creuses... <b>mais</b> nécessité d'un rabattement en voiture ou à vélo.

- ▶ La **ligne 7** dispose d'un niveau d'offre élevé et constitue une **véritable alternative à la voiture** pour se rendre à Dinan en 40 minutes.
- ▶ Toutefois son utilisation demande un **rabattement en voiture ou à vélo** vers Bécherel (à 4 km de Saint-Pern, 6 km d'Irodouër, 7 km de Landujan) pour les habitants du territoire (un parking existe au niveau de l'arrêt du centre-ville), ce qui limite sa pertinence et son attractivité :

**La ligne 7 : une offre intéressante pour rejoindre Dinan mais nécessitant un rabattement en voiture ou à vélo.**

# La ligne RIV 9 Mauron <> Montauban-de-Bretagne

- ▶ La **ligne RIV 9** fait **le lien entre les 2 Communautés de Communes** en reliant Mauron (Ploërmel Communauté) à la gare de Montauban via Saint-Méen-le-Grand et assure le lien entre les 2 polarités de SMM

Ligne	Période	Communes desservies	Nombre de services
RIV9. Mauron <> Montauban	Lundi au Vendredi toute l'année	Gaël, Saint-Méen-le-Grand, Montauban-de-Bretagne	Semaine : <b>4 services par jour</b> (2 AR)

Usagers	Destinations	Flux potentiels sur la ligne	Adéquation offre / demande
Actifs depuis SMM	Mauron	40 actifs, 0 % en TC	<b>Faible</b> 1 seul aller-retour par jour
Actifs vers SMM	Saint-Méen + Montauban + Gaël	99 actifs, 0 % en TC	
Actifs intra SMM	Saint-Méen <> Gaël Montauban <> Gaël Saint-Méen / Saint-Onen <> Montauban	530 actifs, 0 % en TC	
Captifs	Toutes	-	<b>Faible</b> 1 seul aller-retour par jour positionné sur l'heure de pointe

- ▶ Avec **un seul aller-retour possible par jour**, l'utilisation de la ligne est très **contraignante** alors qu'il existe un potentiel d'environ **670 actifs sur la ligne**, sans compter les rabattements sur la gare de Montauban et les déplacements des captifs en journée.
- ▶ Fréquentation : **env. 100 à 150 voyages par mois**, soit en moyenne 1 à 2 personnes par service.
- ▶ Coût de la ligne : **47 k€ par an**, financé à 70 % par SMM et des recettes anecdotiques d'environ 1000 €.

**La ligne RIV 9 : une liaison structurante pour SMM, complémentaire aux lignes Breizgho, mais qui n'exploite pas suffisamment le potentiel captable, faute d'une offre attractive.**

# L'offre régulière globale entre Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne

- ▶ La **liaison entre Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne** est assurée essentiellement par la ligne 12 (Merdrignac <> Rennes) complétée par quelques services des lignes Breizgho 17 et RIV 9.

Nombre de services		
Semaine	Samedi	Dimanche
28 (13 + 15)	10 (6 + 4)	3 (1 AR)

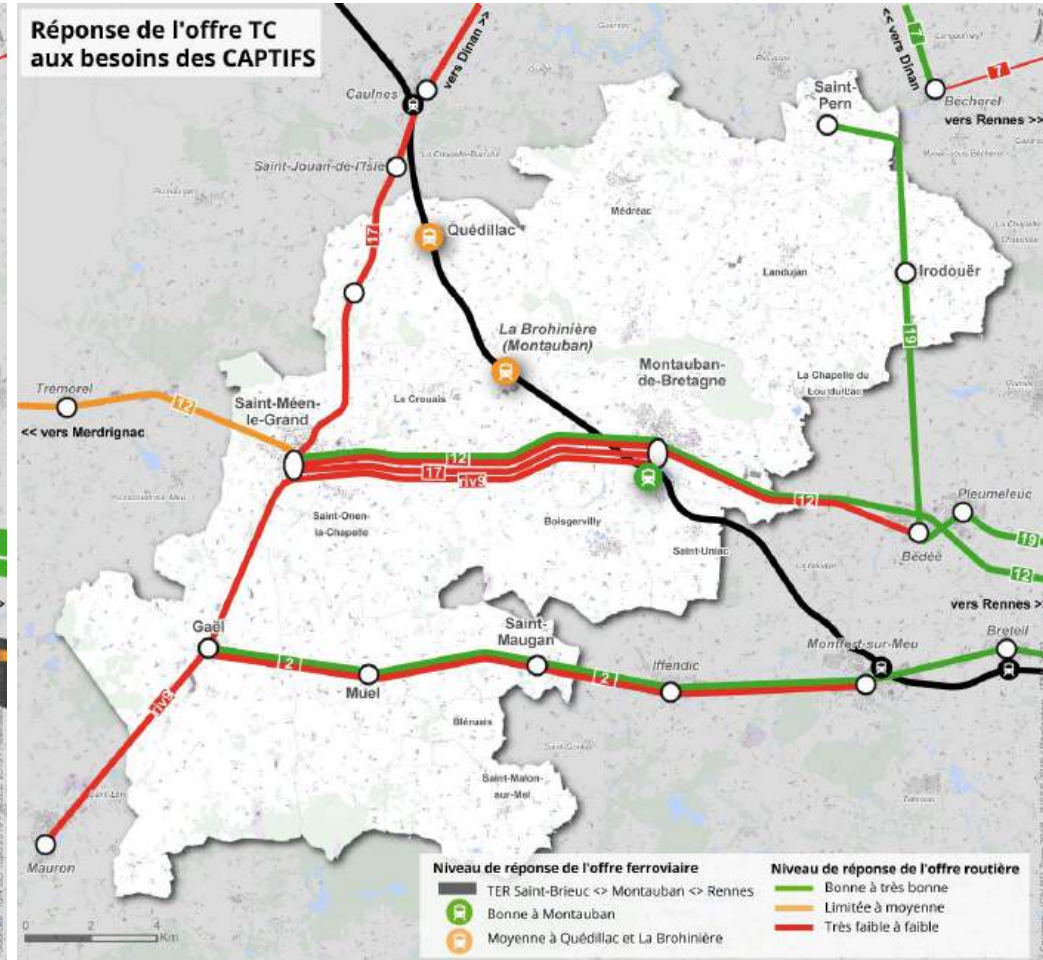
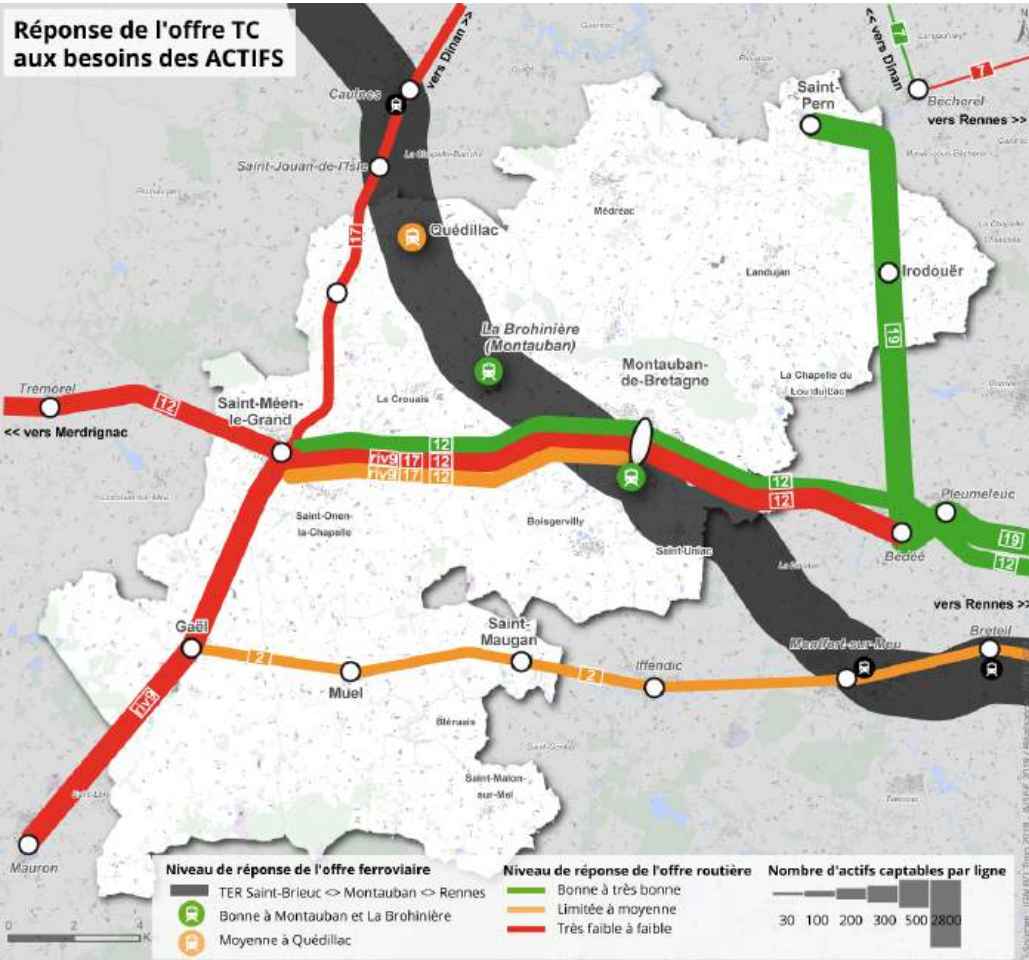
Usagers	Flux potentiels entre Saint-Méen + Saint-Onen et Montauban	Adéquation offre / demande
Actifs	270 actifs, 0 % en TC	<b>Moyenne</b> Des services toute la journée, mais mal répartis pour avoir un effet fréquence bénéfique sur l'attractivité de l'offre
Captifs	-	<b>Bonne</b> Une permanence de l'offre toute la journée même en heures creuses... <b>mais</b> des allers-retours qui ne se combinent pas toujours aisément.

- ▶ La **liaison entre Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne bénéficie** d'un niveau d'offre plutôt élevé pour des communes de cette taille, avec 28 services par jour en semaine... Mais **une organisation horaire plutôt contraignante** qui rend finalement peu attractive l'offre TC entre les 2 communes :
  - ▶ Des services trop concentrés qui annihilent l'effet fréquence permettant de rendre une offre attractive
  - ▶ Des horaires conçus pour rejoindre Rennes : ex. pas de service en HPM vers Montauban après 7h43
  - ▶ Un seul aller-retour à la mi-journée et disposé entre 13h et 14h, soit un retour trop tardif quand pour revenir sur Saint-Méen en fin de matinée
  - ▶ Des services en HC mal positionnés pour permettre un déplacement d'1 à 2h à Saint-Méen ou Montauban
- ▶ **Une absence d'interopérabilité** entre les lignes Breizgho et RIV, ne permettant pas à la ligne RIV de véritablement compléter l'offre.
- ▶ La distance faible entre les 2 communes, la présence de la N164 et la souplesse de la voiture la rend très attractive sur cette relation.

## Enjeu de constituer une offre adaptée aux actifs sur cette relation :

- **Des services réguliers**
- **Plusieurs services répartis de manière uniforme sur les heures de pointe pour créer un effet fréquence**

# Synthèse de l'offre TC : une faible adéquation offre/demande



# Une offre TC peu concurrentielle pour un usage ponctuel

Trajet	Lignes TC	Temps de parcours		Coût d'un trajet simple			Coût mensuel (base 20 AR)		
		TC**	Voiture** *	TC	Voiture (essence seulement)	Voiture PRK*	TC	Voiture (essence seulement)	Voiture PRK*
Saint-Méen-le-Grand > Montauban-de-B.	12 ou 17	28 min	16 min	2,5 €	1,4 €	4,6 €	50 €	56 €	184 €
Montauban-de-Bretagne > Rennes	TER	41 min	50 min	11 €	3,1 €	10,5 €	79,6 €	124 €	420 €
Gaël > Montfort-sur-Meu	2	45 min	26 min	2,5 €	2,4 €	7,4 €	50 €	95,6 €	294 €
Irodouër > Rennes	19	1h09	52 min	2,5 €	3,1 €	10,5 €	50 €	124 €	420 €
Médréac > Cesson-Sévigné	Voiture + TER + Métro / Bus	1h26	55 min	13,5 € (1 € + 11 € + 1,5 €)	4,7 €	16,1 €	148,7 € (40 € + 108,7€)	188 €	644 €

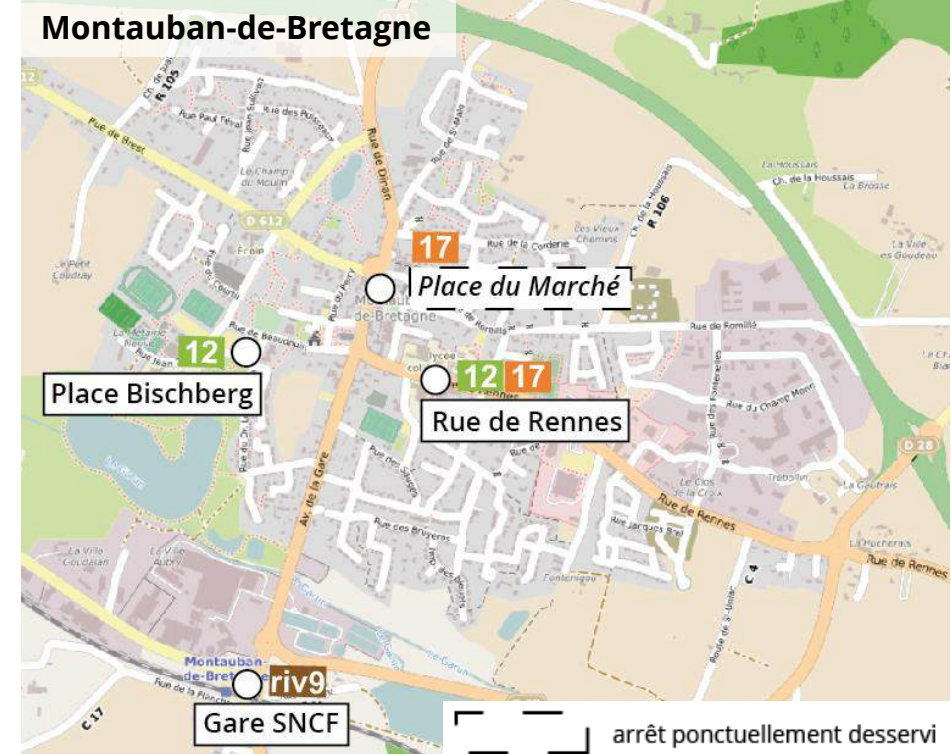
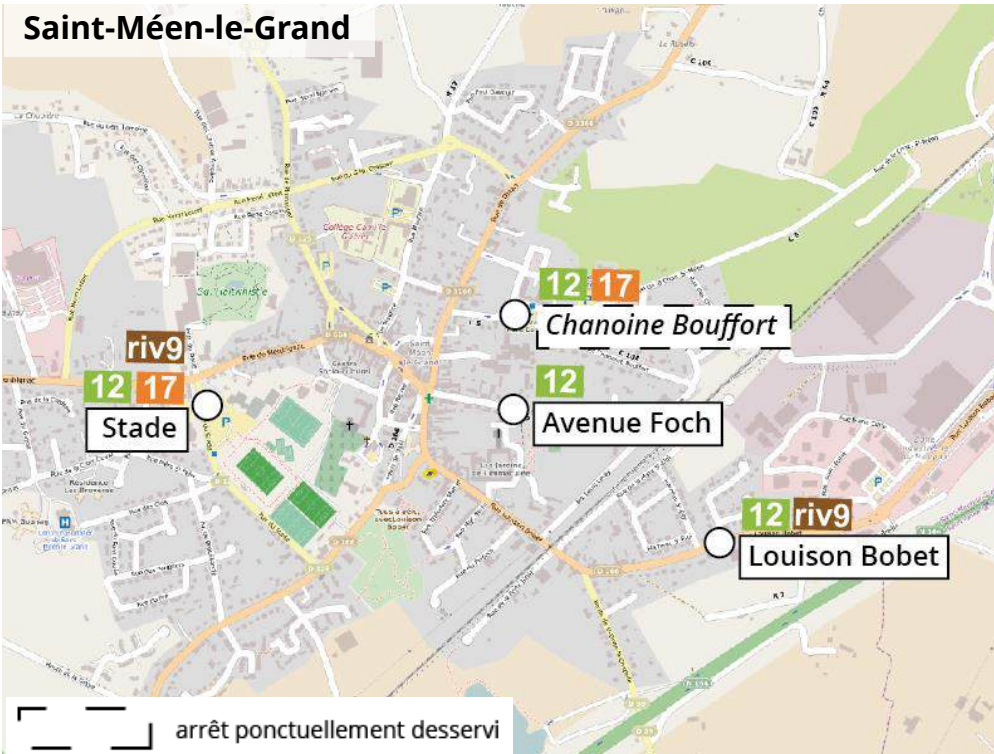
\*PRK : Prix de Revient Kilométrique, ici pour un véhicule de type Peugeot 208 (PRK 0,35 €/km)

\*\* ajout de 15 min pour prendre en compte le pré et post acheminement à pied ou à vélo.

\*\*\* ajout de 5 min pour le stationnement à destination de Rennes et ajout de 2 min pour les autres destinations.

- ▶ Dans l'ensemble, la voiture offre des **gains de temps** compris entre **20 et 40 minutes** face aux **transports en commun**, **sauf pour les trajets réalisés en train** (Montauban-de-Bretagne > Rennes) où les TC sont plus intéressants.
- ▶ **Pour des trajets ponctuels d'une seule personne, les lignes de car offrent un coût proche de ceux en voiture** (coût du carburant uniquement). Toutefois à partir de 2 personnes la voiture est bien plus intéressante. Le tarif du TER **est sensiblement plus cher** que la voiture pour des trajets occasionnels.
- ▶ **Les transports collectifs sont nettement plus compétitifs** (sur le plan économique) **que la voiture pour les trajets réguliers**, du fait des **abonnements TC** et d'un coût d'utilisation de la voiture **plus élevé sur le long terme** (l'assurance, l'amortissement, l'entretien du véhicule, entrent davantage en ligne de compte... intégrés dans le PRK).

# Un manque de cohérence et de lisibilité des arrêts Breizgho



## ▶ Manque de cohérence, de lisibilité, de simplicité et d'intermodalité dans la desserte des arrêts :

- ▶ A **Saint-Méen** : le Stade est l'arrêt principal de Saint-Méen, desservi par toutes les lignes, mais l'Avenue Foch n'est desservi par qu'une seule ligne (12).
- ▶ A **Montauban** : Rue de Rennes est l'arrêt principal et on relève une **déconnexion entre la gare et le centre-ville** :
  - ▶ Absence de desserte de la gare par les lignes Breizgho : pas d'intermodalité train/car possible (gare à 20 min à pied de la Rue de Rennes) ;
  - ▶ Absence de desserte du centre-ville par la ligne RIV 9, qui passe à côté d'usagers potentiels.

# Une accessibilité et une visibilité des arrêts à parfaire

- ▶ Les **fiches horaires** des lignes est systématiquement **présentes**, et déclinées par sens.
- ▶ Les **arrêts sont globalement identifiés**, mais ceux-ci sont souvent **peu mis en valeur** :
  - ▶ Généralement les arrêts ne sont pas aux normes d'accessibilité des PMR
  - ▶ Des cheminements piétons globalement présents vers les arrêts dans les communes
  - ▶ Un abribus est souvent présent
  - ▶ Le zébra jaune sur la chaussée n'est pas systématiquement matérialisé.
  - ▶ Des box individuels de stationnement vélo aux arrêts Stade (St-Méen) et Place Bischberg (Montauban)



Rue de Rennes – Montauban – arrêt non conforme aux normes accessibilité



Pl Bischberg – Montauban – arrêt aux normes accessibilité



Ave Foch – St-Méen – arrêt non conforme aux normes accessibilité



Informations horaires aux arrêts



Saint-Maugan – arrêt non conforme aux normes accessibilité



Muel – arrêt non conforme non aux normes accessibilité

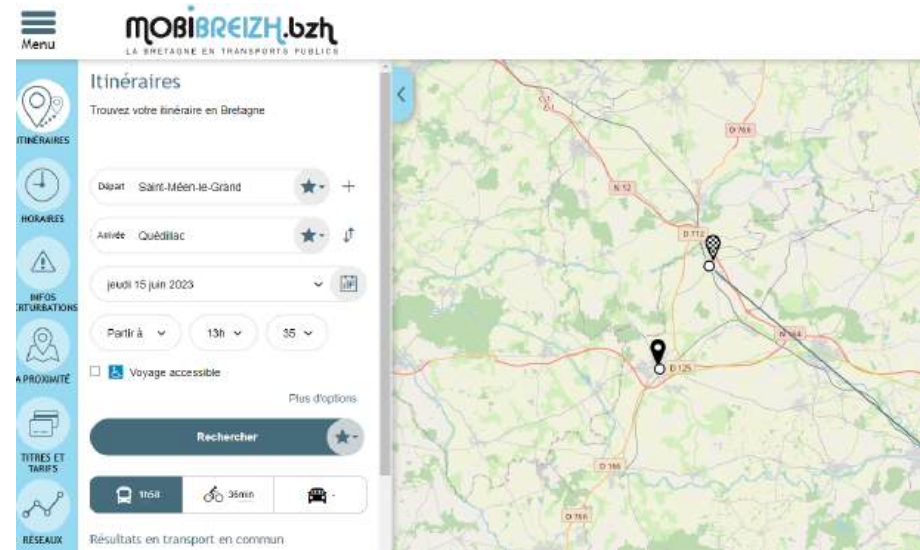


Stade – St-Méen – arrêt non conforme aux normes accessibilité

**Un enjeu de mise en accessibilité et de valorisation des arrêts et de leurs abords, afin de renvoyer une image positive du transport public.**

# Qualité de l'information et billettique multimodale

- ▶ Pour faciliter l'accès aux transports alternatifs à la voiture, la Région Bretagne a mis en place **une plateforme d'information multimodale** avec calculateur d'itinéraires sur internet et sur smartphone : **mobibreizh.bzh**
  - ▶ Des informations sur les horaires et les tarifs
  - ▶ Des alternatives à vélo et des rabattements en voiture
  - ▶ Le site Breizgho est dédié uniquement aux lignes routières régionales (informations sur les horaires, tarifs et itinéraires)
  - ▶ Pour le vélo, l'outil propose d'adapter l'itinéraire en fonction du profil du cycliste mais ne permet toutefois pas de réaliser des trajets multimodaux (rabattement en cycle vers un pôle multimodal).
  
- ▶ Les **fiches horaires des lignes routières régionales sont globalement lisibles**, pour un public peu averti, mais il n'y a pas d'informations sur les tarifs.
  
- ▶ La page Mobilité du site Internet de la CCSMM propose un renvoi vers le site Breizgho.
  
- ▶ La **carte Korrigo**, support billettique multimodal, est utilisable sur les lignes routières Breizgho d'Ille-et-Vilaine et sur le réseau TER. Elle n'est pas interopérable avec les lignes Breizgho des Côtes d'Armor (cas de la ligne 17 vers Dinan), ni avec la ligne RIV9.





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

▶ **La CCSMM organise un transport à la demande sur son territoire.**

- ▶ Le service existe depuis 2012
- ▶ L'exploitation est assurée par les taxis (4 lots)
- ▶ 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 distincts :

- ▶ **Le TAD « services » : destiné aux personnes âgées (+ 70 ans) ou en situation de handicap**, habitant SMM pour répondre à des déplacements 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**, pour rejoindre les services publics et les structures d'emploi, d'insertion et de formation et les arrêts TC sur prescription d'un partenaire social.

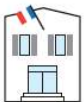
▶ Un service de **porte-à-porte du lundi au vendredi pour des déplacements sur le périmètre de SMM, ou vers les polarités extérieures** (pour les services non présents sur le territoire).

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

## Types de trajets

Du lundi au vendredi de 8h30 à 18h30, de porte à porte.

À L'INTÉRIEUR DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES



• Vers les services publics : mairie, Trésor public...



• Vers les services nécessaires à la vie quotidienne (hors commerces) : médecins, pharmacies, opticiens, hôpital de St-Méen, maisons de retraite à Saint-Méen et Montauban, Ehpad de Médréac...



• Vers les transports en commun : gares SNCF, arrêts de car BreizhGo...

• Pour rendre visite aux proches



• Pour consulter des professionnels de santé ou acteurs médicaux-sociaux inexistant sur le territoire : hôpital de Montfort, cardiologue, radiologue, dermatologue, CDAS, centre médico-psychologique, EHPAD...

À L'EXTÉRIEUR DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

• Vers les villes de Béchère, Bédée, Iffendic, Montfort-Meu, Romilly

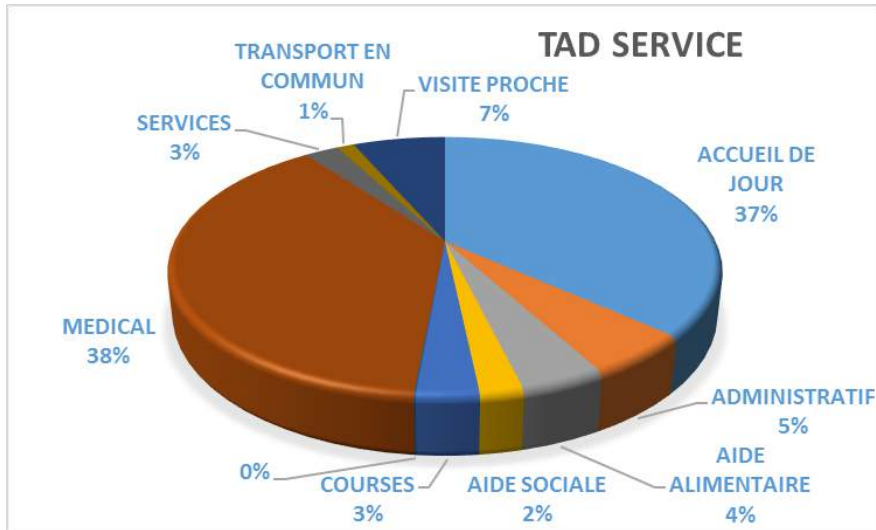
	TAD Service intra-SMM	TAD Service extra-SMM	TAD Emploi
Aller	3 à 6 €	6 à 12 €	1,5 € à 3 €
Aller-retour	6 à 12 €	9 à 18 €	3 à 6 €

# Utilisation du TAD communautaire

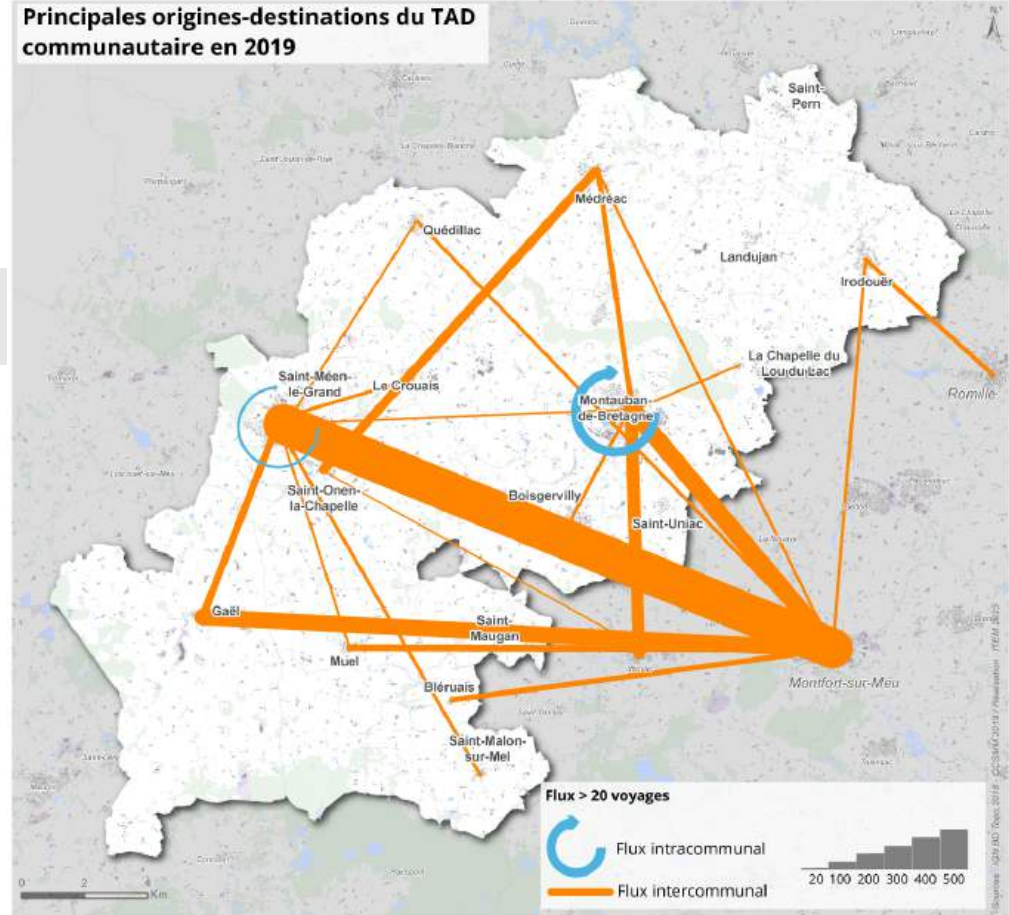
## Situation 2019

- ▶ **3 856 trajets en 2019...**
  - ▶ 2 548 réservations et 2 249 courses\* réalisées
  - ▶ TAD Emploi et TAD Services se partagent à part égale
  - ▶ 60 000 km parcourus
  - ▶ Coût : 138 k€ pour 9 114 € de recettes
  - ▶ Réalisés par 182 individus uniques
  - ▶ 26 km / course en moyenne
  - ▶ Un coût moyen de 60 € / course

\* Une course peut correspondre à 1 aller ou 1 aller + 1 retour



Principales origines-destinations du TAD communautaire en 2019



- ▶ **Montfort-sur-Meu représente plus de la moitié des destinations** (dont 80 % pour le motif Emploi), **suivi par Saint-Méen-le-Grand (13 %) et Montauban-de-Bretagne (11 %).**
- ▶ **La relation Saint-Méen-le-Grand <> Montfort-sur-Meu représente 22 % des courses.**

# Utilisation du TAD communautaire

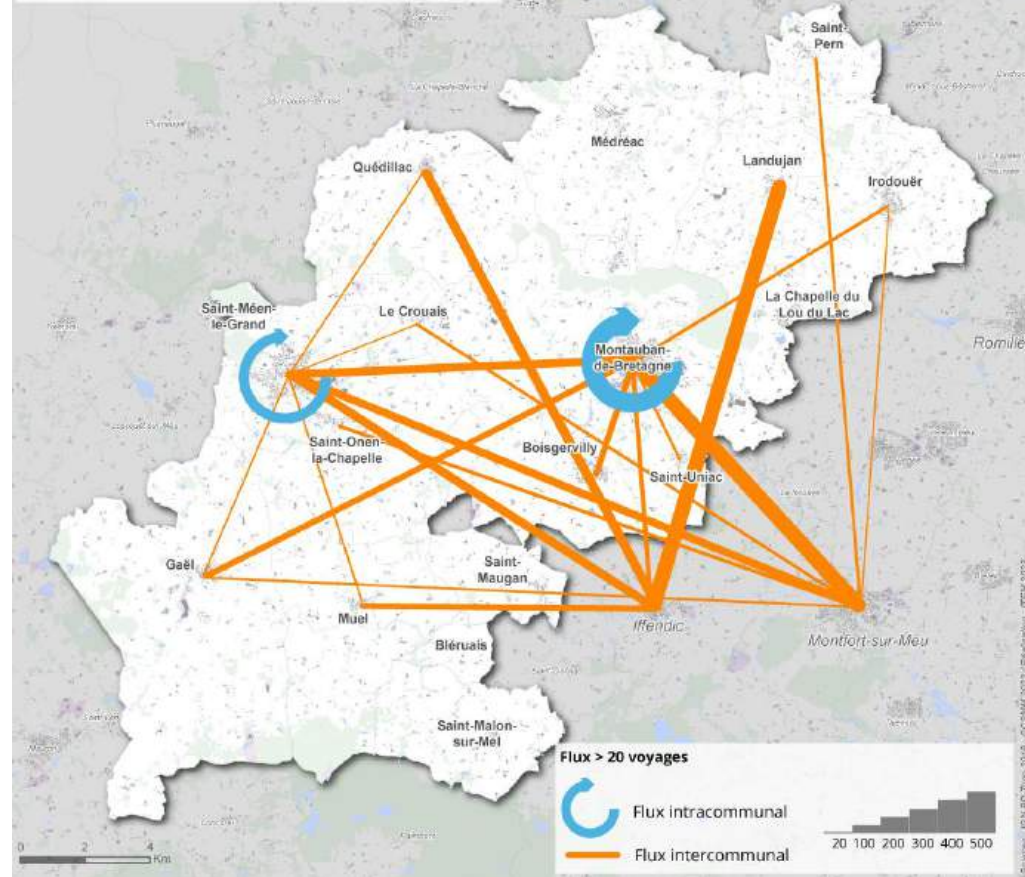
## Situation 2022

- ▶ **4 217 trajets en 2022...**
  - ▶ 2 319 réservations et 2 164 courses\* réalisées
  - ▶ 29 % avec le TAD Emploi et 71 % avec le TAD Services
  - ▶ 60 000 km parcourus
  - ▶ Coût : 180 k€ pour 6 738 € de recettes
  - ▶ Réalisés par 198 individus uniques
  - ▶ 28 km / course en moyenne
  - ▶ Un coût moyen de 80 € / course pour la collectivité

\* Une course peut correspondre à 1 aller ou 1 aller + 1 retour

- ▶ **Montauban-de-Bretagne, Montfort-sur-Meu et Iffendic représentent chacun un quart des destinations, suivi par Saint-Méen-le-Grand (17 %).**

Principales origines-destinations du TAD communautaire en 2022



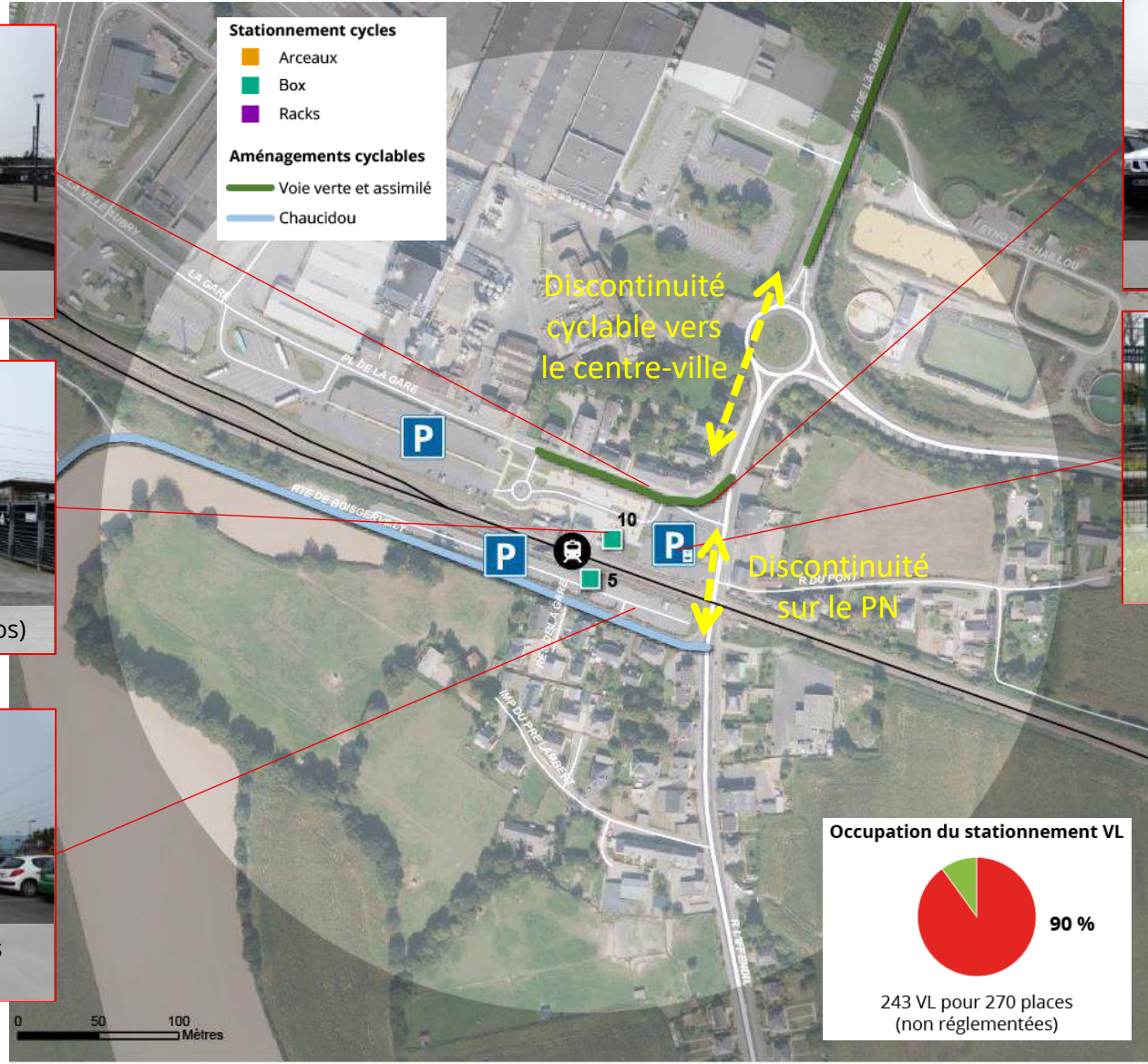
Principales destinations	
TAD Emploi	TAD Service
Montfort-sur-Meu 43 %	Iffendic 36 %
Montauban-de-Bretagne 35 %	Montauban-de-Bretagne 23 %
Saint-Méen-le-Grand 21 %	Montfort-sur-Meu 19 %
	Saint-Méen-le-Grand 17 %

- ▶ 70 % des inscrits utilisent le TAD moins de 10 fois par an
- ▶ 10 % des inscrits utilisent le TAD plus de 25 fois par an

- ▶ Age moyen des bénéficiaires :
  - ▶ TAD Emploi : 30 ans
  - ▶ TAD Service : 64 ans

# Les pôles d'intermodalité ferroviaires

## La gare de Montauban – un PEM qualitatif



La CCSMM a mis en place une **communauté de covoiturage pour la gare, accessible depuis OuestGo** : 12 membres inscrits au 25/06/23.

Un box collectif vélo est en projet sur le PEM.

# Les pôles d'intermodalité ferroviaires

## La halte de La Brohinière – une intermodalité inopérante



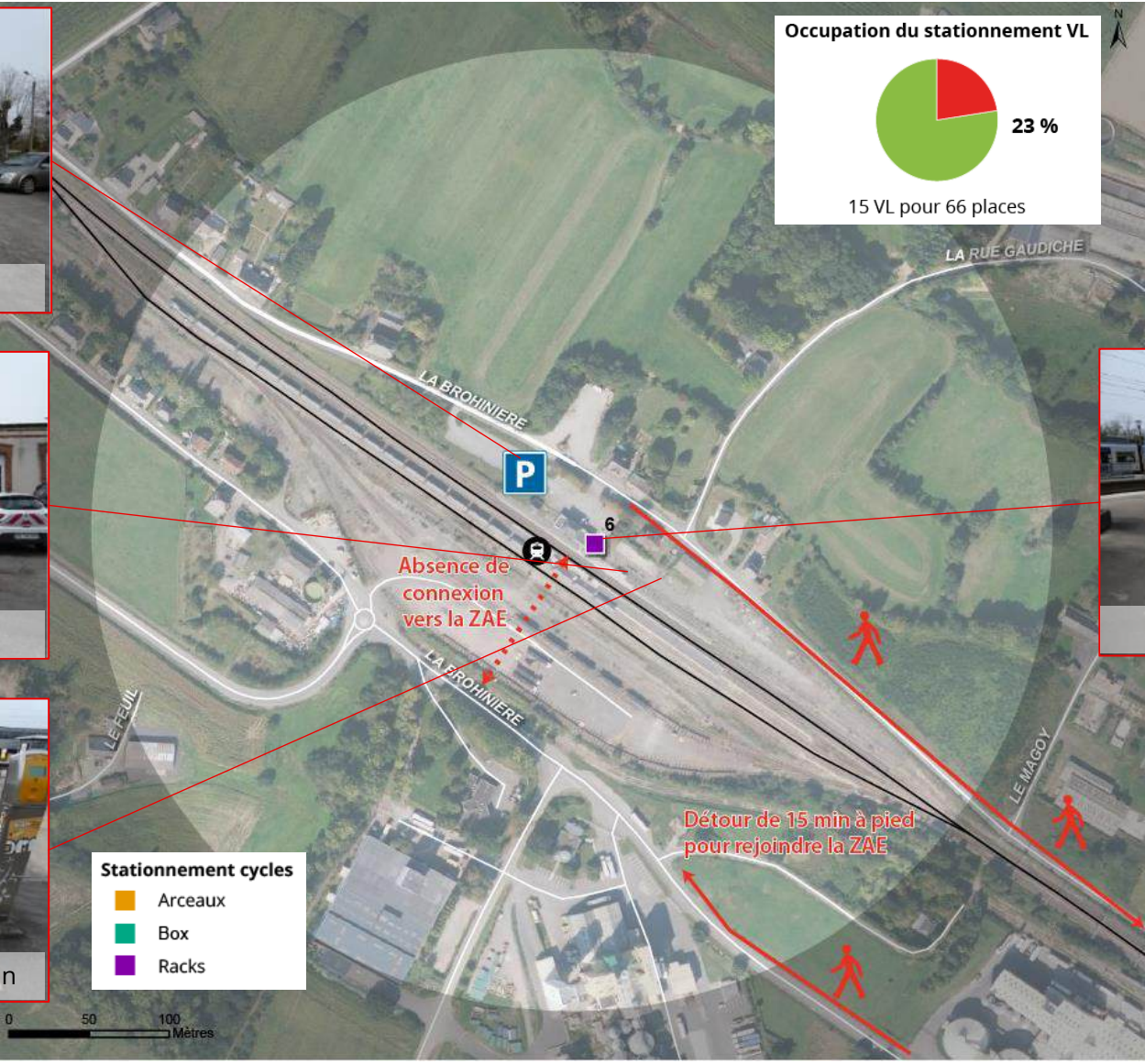
Parking non aménagé



Entrée plutôt qualitative



Accès aux quais par souterrain



Informations horaires

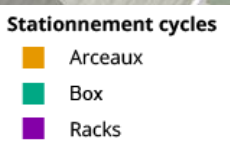
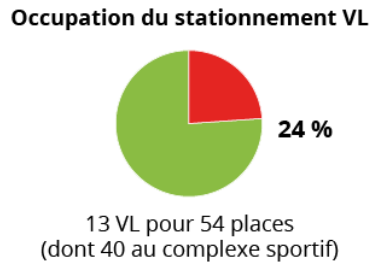


6 racks non abrités (0 vélo)

Une halte à proximité d'une zone d'emplois... Mais située du mauvais côté, la rendant inaccessible du fait de l'absence de traversée du faisceau ferroviaire et d'aménagements cyclables pour rejoindre la rive sud.

# Les pôles d'intermodalité ferroviaires

## La halte de Quédillac – un faible niveau de sécurité



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

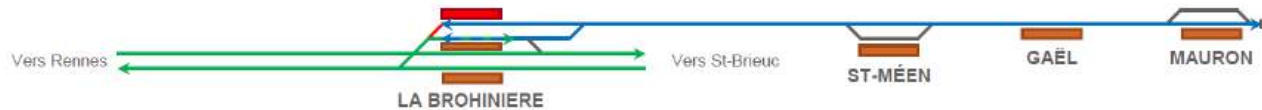
- ▶ Une **réouverture portée par les CC de Saint-Méen Montauban et Ploërmel Communauté**, qui ont commandé une étude d'opportunité et de faisabilité de réouverture de la ligne (BE Transamo), et qui est soutenue par un collectif d'habitants à travers l'association « Rennes Mauron En Train ».
- ▶ En termes d'infrastructure : voie unique de 20,8km, non électrifiée, prévue pour une circulation à 30 km/h. 2 ITE à Saint-Méen-le-Grand et Gaël. 3 gares, 14 passages à niveau (dont 2 privés) et 8 ouvrages d'art. Les OA restaurés en 2008 semblent encore en bon état mais le nombre de PN constituent un enjeu important dans la réhabilitation de la ligne ferroviaire

## ▶ Des scénarios d'exploitation au stade de l'étude.

> **Une exploitation continue** : la ligne est exploitée de Mauron jusqu'à Rennes évitant ainsi la rupture de charge.

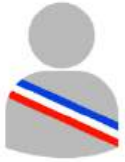


> **Une exploitation débranchée** : la ligne est exploitée jusqu'à La Brohinière, où une correspondance en gare est nécessaire pour rejoindre Rennes.

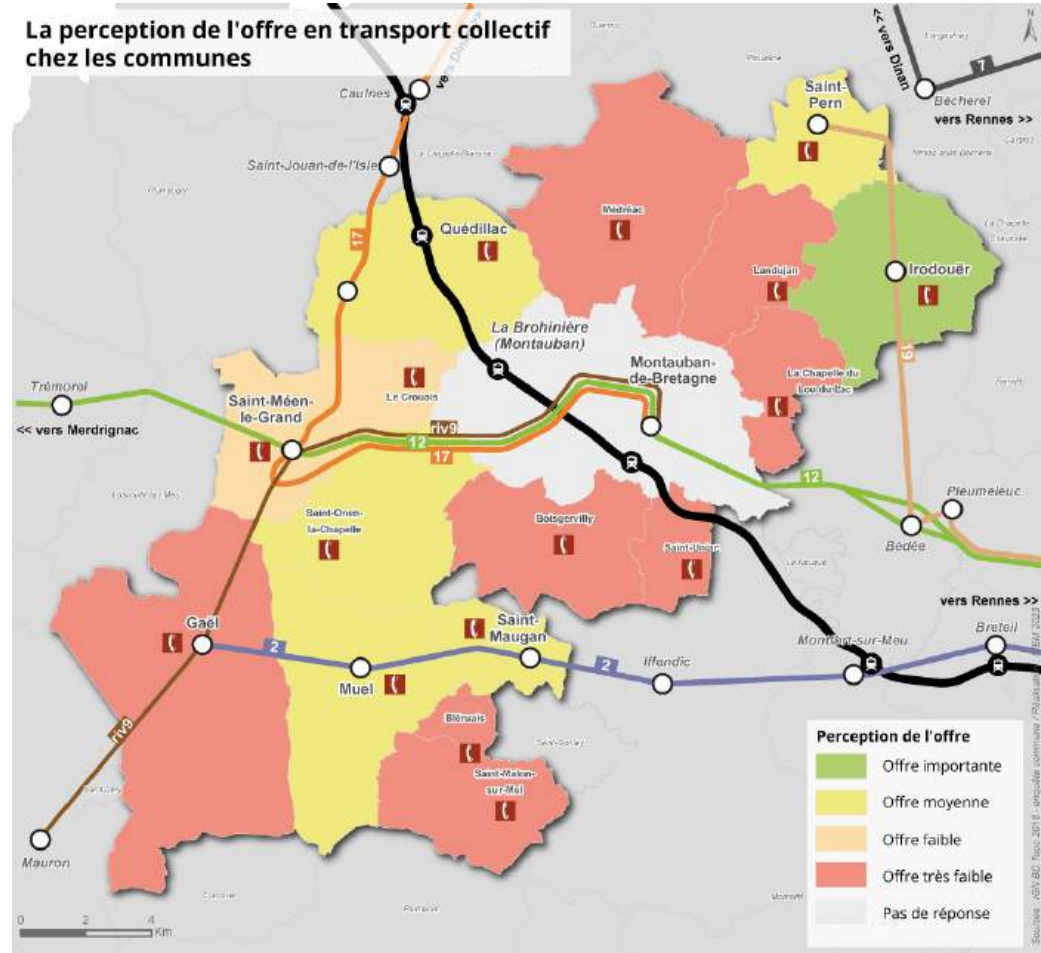
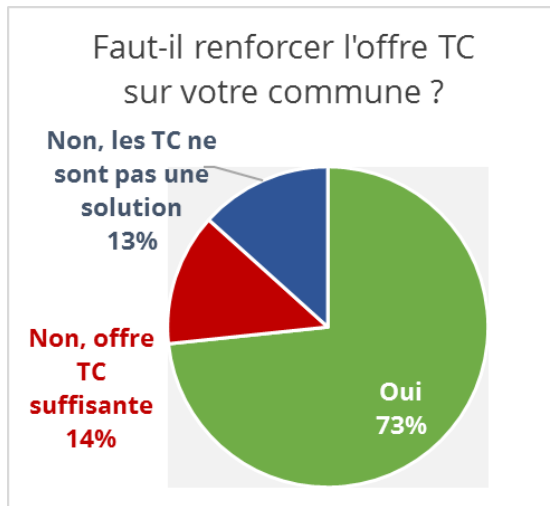


	Scénario 1 : 40 km/h	Scénario 2 : 60 km/h	Scénario 3 : 90 km/h
Nombre de courses prolongeables > Mauron	<b>7 courses</b> → Matin : 2 courses → Midi : 2 courses → Soir : 3 courses	<b>8 courses</b> → Matin : 3 courses → Midi : 2 courses → Soir : 3 courses	<b>10 courses</b> → Matin : 4 courses → Midi : 2 courses → Soir : 4 courses
Nombre de courses prolongeables > La Brohinière	<b>3 courses</b> → Matin : 1 course → Midi : 1 course → Soir : 1 course	<b>5 courses</b> → Matin : 2 courses → Midi : 1 course → Soir : 2 courses	<b>7 courses</b> → Matin : 3 courses → Midi : 2 courses → Soir : 3 courses
Nombre de courses annuel	3 272 courses / an	4 052 courses / an	5 092 courses / an
Nombre de km commerciaux annuel	68 000 km	84 000 km	106 000 km
Ordre de grandeur du coût d'exploitation annuel	1 565 000 €/an	1 938 000 €/an	2 436 000 €/an

# La perception de l'offre TC par les élus

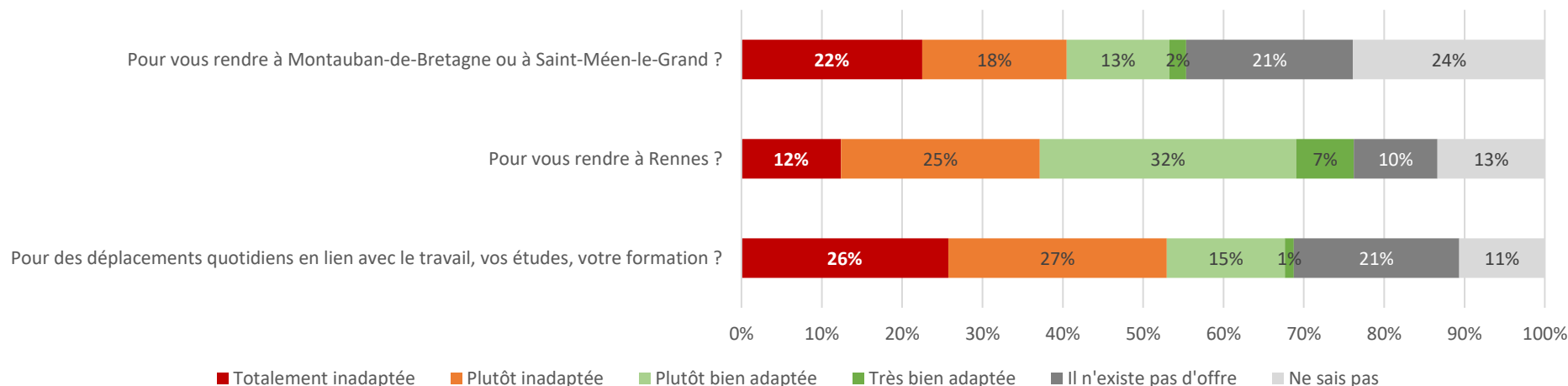


- ▶ Une offre TC jugée faible à moyenne dans les communes desservies par une ligne de TC, voire importante à Irodouër.
- ▶ Un souhait majoritaire de mettre en place ou de renforcer l'offre TC sur le territoire.





## Comment jugez-vous l'offre de transport collectif au départ de votre commune ?



- ▶ Pour les répondants qui résident sur la CC SMM :
  - ▶ **40 % l'estiment inadaptée** pour se rendre en direction des **pôles internes de la CC SMM**
  - ▶ Inversement, **40 % l'estiment adaptée** pour se rendre en direction de **Rennes**
  - ▶ **53 % l'estiment inadaptée** pour leurs **déplacements pendulaires** (avis formulé à partir de logiques individuelles)
- ▶ En termes de **lisibilité de l'offre**, la **connaissance est notablement différente** entre les offres pour ses **déplacements individuels ou vers Rennes** (+/- 12 % des répondants ne connaissent pas ce qui est proposé), que pour du **rabattement vers Saint-Méen-le-Grand ou Montauban-le-Bretagne** (24 %)

# Synthèse des conditions de déplacements en transports collectifs

## Atouts

- ▶ Une offre TC organisée vers Rennes où la demande est importante.
- ▶ Une offre ferroviaire TER importante en gare de Montauban, qui fait du train un mode pertinent pour se rendre à Rennes et qui répond à la demande.
- ▶ Une offre en ligne régulière régionale vers Rennes organisée selon 3 fuseaux sur le territoire, permettant d'être une alternative à l'automobile pour les déplacements vers Rennes.
- ▶ Un TAD communautaire offrant à toutes les communes une offre de mobilité aux captifs, un complément pour pallier aux insuffisances des lignes Breizgho, dans le temps (notamment en heures creuses) et dans l'espace (forte demande vers Montfort-sur-Meu et Iffendic).
- ▶ Un PEM plutôt qualitatif en gare de Montauban mais incomplet avec l'absence d'intermodalité avec les lignes Breizgho.

## Faiblesses

- ▶ Une offre routière Breizgho qui ne prend pas suffisamment en compte la desserte des pôles intermédiaires externes comme Bédée, Pleumeleuc et Montfort, aussi bien pour les actifs que pour les captifs.
- ▶ Une offre insuffisante entre Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne : une offre discontinuée, trop centrée sur la pointe et mal organisée en journée en HC pour répondre aux besoins.
- ▶ Une tentative de raccorder Ploërmel Communauté et le sud de SMM aux polarités centrales via la ligne RIV 9 mais une offre trop réduite pour apporter une réponse à la hauteur des besoins.
- ▶ Des PEM secondaires à la qualité plus faible, ne proposant pas de rabattements cycles sécurisés.
- ▶ Une accessibilité et une visibilité des arrêts à parfaire et un manque de cohérence dans l'organisation des arrêts dans les polarités.

## Opportunités

- ▶ Une étude portée par les acteurs locaux pour évaluer la pertinence d'une réouverture au trafic voyageur de la section ferroviaire Mauron <> La Brohinière.

## Menaces

- ▶ Une poursuite de l'étalement urbain qui éloignera des habitants et services des arrêts de transport collectif et amènera des dépenses supplémentaires à la collectivité pour desservir les nouvelles zones urbanisées.



## 3.4. Les modes actifs

# Qu'est-ce qu'un déplacement utilitaire à vélo ?

- ▶ Un déplacement « utilitaire » s'effectue pour un motif précis qui génère ce déplacement (travail, achat, RDV...)
- ▶ Pour le plus grand nombre, un trajet utilitaire peut être réalisé à vélo si :
  - ▶ La distance est inférieure à **8 km**. Cette distance peut atteindre 10 km si le trajet s'effectue intégralement en site propre et/ou s'il est réalisé en VAE (Vélo à Assistance Electrique)
  - ▶ Le temps de trajet ne dépasse pas **30 min** pour un déplacement effectué au moins à la ½ journée (ex : travail / étude)
  - ▶ Un **stationnement** sécurisé est présent à destination
- ▶ Outre sa faisabilité « physique », il s'agit pour un cycliste de trouver le meilleur compromis entre **EFFICACITÉ** et **SÉCURITÉ**
- ▶ Cette recherche de compromis mobilise plusieurs critères :
  - ▶ La recherche du trajet **le plus direct**
  - ▶ La recherche du trajet avec **le moins de dénivelé**
  - ▶ La recherche des rues à **faible trafic** et/ou des **aménagements séparant des flux routiers importants**
  - ▶ La **recherche d'une présence humaine** et d'un itinéraire éclairé de nuit (en cas de panne, de chute, pour éviter les mauvaises rencontres...)



# 3 grandes familles d'aménagements cyclables

## Les aménagements en site propre

### La piste cyclable

La piste cyclable est un **aménagement physiquement, séparé de la chaussée** et réservé aux cyclistes (la présence de piétons est proscrite). Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.

- ▶ Largeur minimale pour une piste unidirectionnelle : 2 m (2,5 m recommandé)
- ▶ Largeur minimale pour une piste bidirectionnelle : 2,5 m (3 m recommandé)
- ▶ Coût : De 100 K€ / km à 500 K€ / km selon l'ampleur des aménagements



### Les voies vertes / voie assimilée voie verte

La voie verte est un **aménagement réservé à la circulation des modes doux**. La voie verte assimilée reprend les caractéristiques de la voie verte, mais n'est pas toujours signalée comme telle. Il peut s'agir d'un chemin, d'une passerelle, d'un trottoir mixte piétons-cycles...

- ▶ Largeur minimale : 3 m
- ▶ Coût : De 100 K€ / km pour le revêtement d'un chemin à 500 K€ / km en cas de création ex-nihilo avec d'importants travaux



### Les routes à accès restreint

La route à accès restreint (ou RAR) est un aménagement consistant à **fermer la circulation aux véhicules motorisés sauf exceptions** (services publics et de secours, riverains, véhicules agricoles, ...). Ce type d'aménagement est présent sur des voies à très faible niveau de trafic.

- ▶ Coût limité à la mise en œuvre de la signalisation adéquate



# 3 grandes familles d'aménagements cyclables

## Les aménagements sur chaussée

### La bande cyclable

La bande cyclable est une **voie sur la chaussée réservée aux cyclistes**, identifiée par une bande latérale, des pictogrammes au sol et par un panneau de signalisation.

La mise en place de cet aménagement doit prendre en compte l'intensité du trafic routier et la vitesse autorisée pour assurer une bonne sécurité des cyclistes.

- ▶ Largeur minimale : 1,5 m (1 m minimum et de manière ponctuelle).
- ▶ Coût : De 30 k€ / km pour du simple marquage à 300 k€ / km en cas de reprise de chaussée



### La Chaussée à Voie Centrale Banalisée

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB, ou Chaucidou) repose sur le principe d'une **voie centrale unique pour les voitures et de deux bandes latérales à destination des cycles** : les voitures se déportent sur les bandes de rive pour se croiser tout en laissant la priorité aux cyclistes.

À privilégier pour les voiries à faible niveau de trafic.

- ▶ Largeur recommandée : 1,5 m pour les bandes latérales et 4 m pour la voie centrale (3,5 m minimum).
- ▶ Coût : 20 à 100 k€ / km si reprises mineures de la chaussée.



**Ces aménagements doivent faire l'objet de vigilance quant au stationnement illicite sur les bandes pouvant nuire au confort et à la sécurité des cyclistes !**

# 3 grandes familles d'aménagements cyclables

## Les aménagements de cohabitation

### Les zones à modération de vitesse

Les Zones à modération de vitesse (ZMV) doivent permettre une **meilleure cohabitation des modes de déplacement** sur la chaussée. Il existe 3 outils réglementaires de pacification :

- La limitation à 30 km/h ;
- La Zone 30 ;
- La Zone de rencontre (ZR).

► Coût : De 5 000 € / km (simple signalisation) à 500 k€/ km (reprise globale de la voirie)



### Le double sens cyclable

Le Double-sens cyclable (DSC) est un aménagement offrant la possibilité aux cyclistes de **circuler à contre-sens sur une voie à sens unique VL**.

Il est signalé à travers un panneau de signalisation spécifique et par une bande sur la voirie.

Le Double-sens cyclable est, de fait, généralisé depuis 2008 au sein des voies limitées à 30 km/h ou moins, sauf disposition contraire prise par l'autorité investie du pouvoir de police.



### La route partagée

La route partagée est un aménagement simple rappelant aux automobilistes la présence potentielles de cyclistes via des panneaux de signalisation et des pictogrammes sur la voirie.



# Une part modale du vélo faible

## Part modale du vélo chez les actifs (INSEE 2019)

Territoire	Part du vélo (général)	Part du vélo pour les trajets intracommunaux
SMM	1,1 %	4,4 %
Montfort Communauté	1,1 %	5,1 %
Rennes Métropole	6,1 %	12,4 %
Montauban-de-Bretagne	1,8 %	4,7 %
Saint-Méen-le-Grand	2,0 %	5,6 %

- ▶ **1,1 % des actifs de SMM se rendent à leur travail à vélo**, soit environ 110 personnes par jour (INSEE 2019). Une part similaire à Montfort Communauté, et une utilisation logiquement plus importante dans les 2 communes pôles.
- ▶ Dans le détail, **le vélo est quasi-exclusivement utilisé pour des déplacements de moins de 5 km** : 4,1 % pour les déplacements de moins de 3 km et 1,5 % pour les déplacements de 3 à 5 km.

## Part modale chez les actifs selon la distance (INSEE 2019)

Territoire	< 3 km		3 - 5 km		5 - 10 km	
	Vélo	VL	Vélo	VL	Vélo	VL
SMM	4,1 %	78 %	1,5 %	96 %	0,4 %	96 %

Cycliste utilitaire à Irodouër



Stationnement de scolaires à Saint-Méen



**Un enjeu d'augmenter ces parts modales et de franchir un seuil de distance en captant les déplacements jusqu'à 10 km.**



# 75 % des répondants à l'enquête en ligne ont un vélo à leur disposition

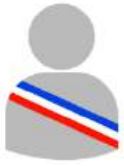
- ▶ **75 % des répondants disposent d'un vélo** (à l'échelle globale comme à l'échelle de la CC SMM) - Pour ceux qui résident sur le territoire :
  - ▶ 89 % d'entre eux disposent d'un vélo classique
  - ▶ 18 % disposent d'un VAE – Soit 51 personnes sur la CC SMM

- ▶ Ceux qui ne disposent pas de vélo, **le justifient d'abord pour des questions de coûts (44 personnes)**
- ▶ *Par expérience cette raison est rarement autant soulignée*
- ▶ Les répondants pointent ensuite
  - ▶ Le **fait de ne pas en avoir besoin** (point de vue propre à chacun)
  - ▶ La **peur d'en faire** ou pour des **questions de santé**

Pour quelles raisons n'avez-vous pas de vélos	Nombre de réponses à l'échelle de la CC SMM
Un vélo coûte trop cher / je n'ai pas les moyens d'en acheter un	44
Je n'en ai pas le besoin	22
J'ai peur de faire du vélo	13
Je ne peux pas en faire pour des questions de santé	11
<i>Je n'ai pas de place pour le stocker</i>	6
<i>Je n'aime pas ça ou je n'ai pas l'habitude</i>	4
<i>Mon vélo est en mauvais état</i>	3
<i>Les conditions météo</i>	1

- ▶ Plusieurs raisons peuvent être **ciblées et traitées par la CC SMM** dans son Schéma :
  - ▶ **Un accompagnement financier pour les personnes qui n'ont pas les moyens financiers**
  - ▶ **Un accompagnement pour le stockage ou l'entretien des cycles**
  - ▶ **Le développement d'un maillage d'itinéraires sécurisés**

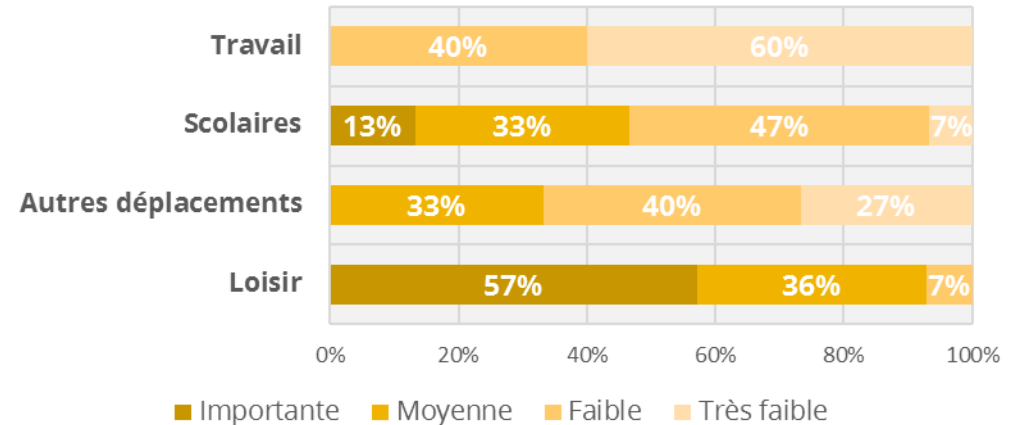
# Les modes actifs : une pratique essentiellement de loisirs selon les élus



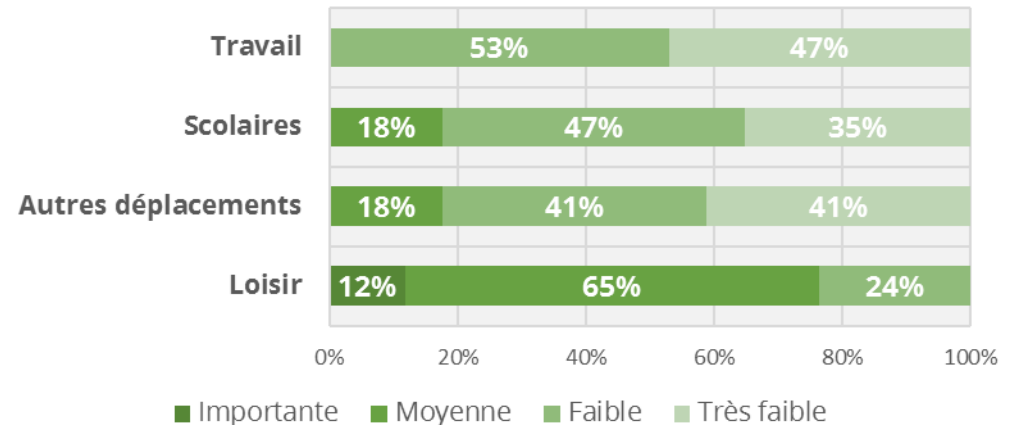
- ▶ Selon les élus, **la pratique de la marche** la plus importante est celle effectuée dans le cadre **des loisirs** (randonnée...). Pour autant une pratique de la **marche quotidienne** est constatée pour **aller à l'école**.
- ▶ Quant au **vélo**, si son utilisation se concentre très majoritairement pour les **loisirs**, une pratique est toutefois constatée par les **scolaires** et pour réaliser des **déplacements de proximité** (achats, activités sportives et culturelles...).

**La vision des élus confirme les données de l'INSEE d'une pratique faible pour les déplacements domicile-travail.**

Pratique de la marche sur la commune par motif



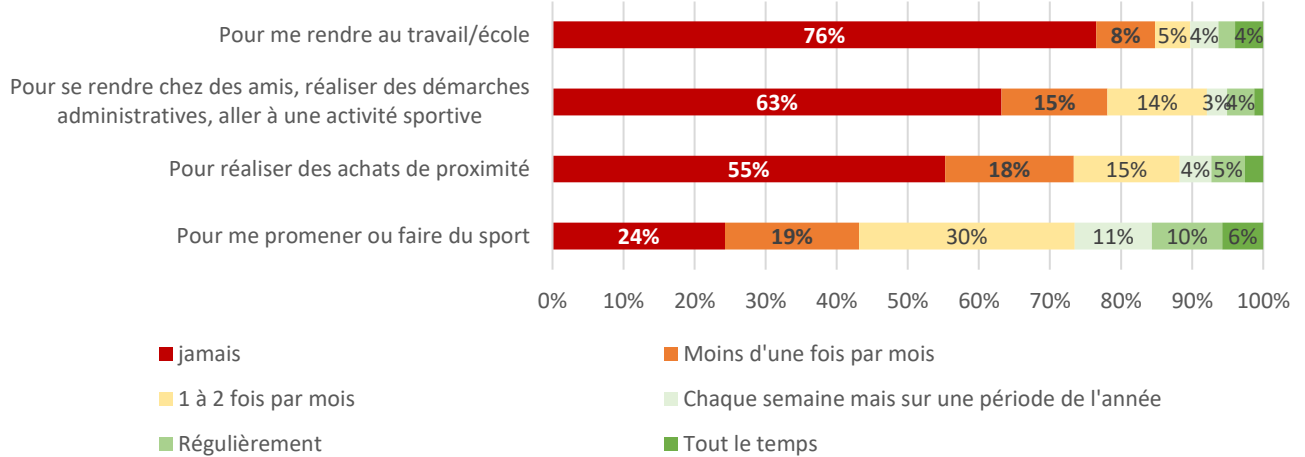
Pratique du vélo sur la commune par motif



# Une pratique de loisirs confirmée par les habitants

- ▶ Pour les motifs de déplacements du quotidien, plus de **70 % des répondants ont un usage plus qu'occasionnel du vélo** – Selon les motifs, **5 à 7 % des répondants en ont un usage régulier**
- ▶ Conformément au sentiment des élus, les **répondants en ont un usage de loisirs. 27 % en font souvent, 16 % régulièrement**

La fréquence d'utilisation du vélo



- **Le sentiment d'insécurité et de cohabitation délicate, avec ou sans aménagements** est le 1<sup>er</sup> frein identifié par les répondants
- **Les distances à parcourir** constituent le second frein. Mais ce sujet peut-être, en partie, résorbé via le développement des VAE

Les freins à l'usage des transports collectifs	Nombre de réponses données
La dangerosité de certaines voies de circulation due à la cohabitation avec les voitures	172
Certains aménagements cyclables existants sont dangereux et/ou discontinus	169
Les trajets effectués sont généralement trop longs pour être réalisés à vélo	66
Les aménagements cyclables sont trop peu nombreux	42
Le relief est contraignant	28
La facilité de circulation en voiture (absence d'embouteillage)	17
Le manque de stationnement vélo en général sur le territoire	16
Je n'aime pas faire du vélo	14

# SMM, un territoire au croisement de plusieurs véloroutes bretonnes

## ▶ 4 véloroutes se croisent sur le territoire

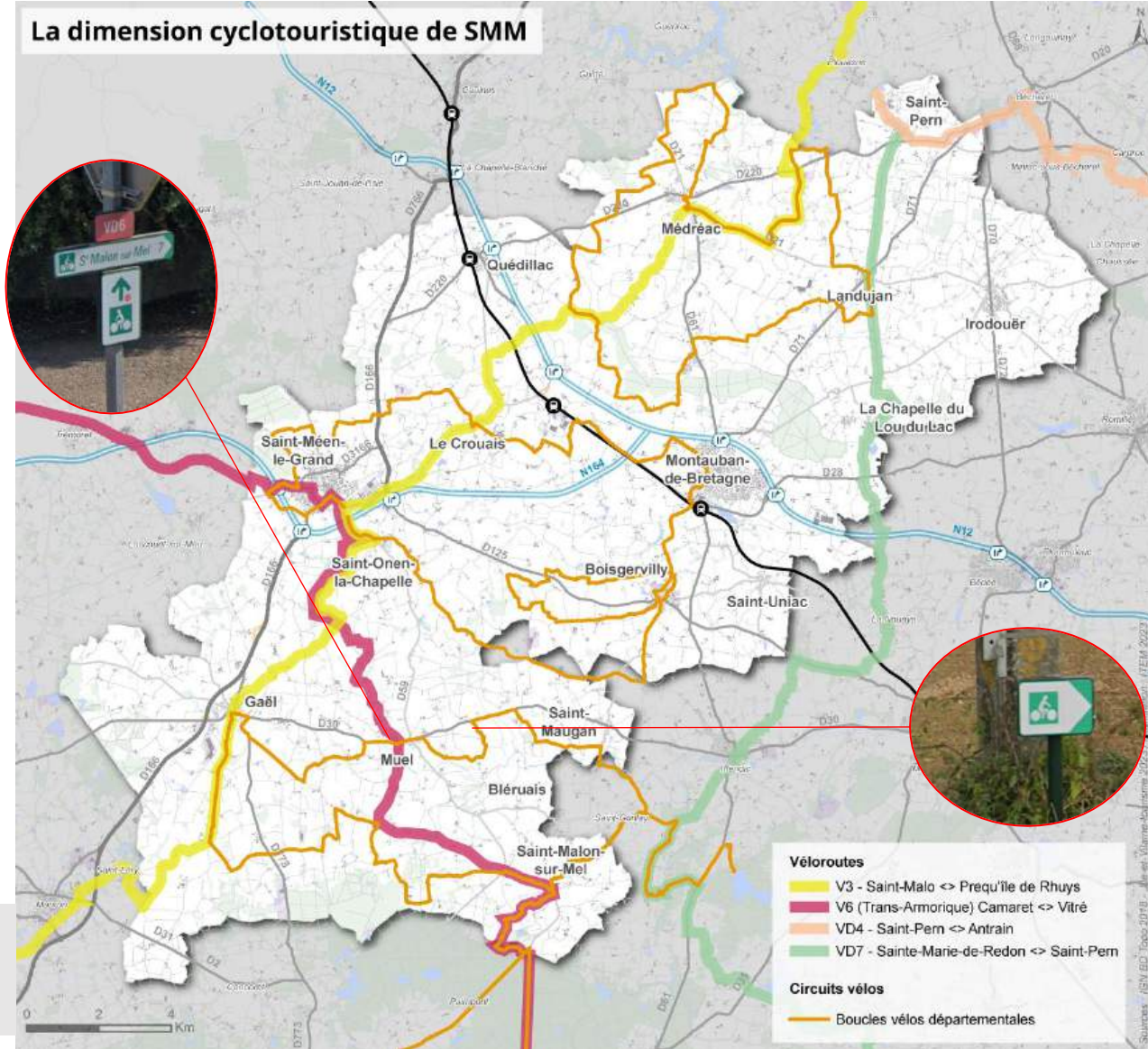
**2 véloroutes régionales :**  
**V3 – Saint-Malo <> Golfe du Morbihan**  
**V6 – Camaret <> Vitré**

**2 véloroutes départementales :**  
**VD4 – Saint-Pern <> Antrain**  
**VD7 – Redon <> Saint-Pern**

- ▶ Les véloroutes ont toutes fait l'objet d'un jalonnement de la part du Département.
- ▶ L'essentiel du linéaire de ces véloroutes s'effectue sur des routes à faible trafic. Il n'y a aucun aménagement cyclable dédié (voie verte...), à l'exception de la voie verte de Médréac.
- ▶ **5 boucles cyclotouristiques**
  - ▶ Les boucles disposent aussi d'un jalonnement.

**Le tracé des véloroutes et leur aménagement seront questionnés dans le cadre de l'élaboration du Schéma Cyclable.**

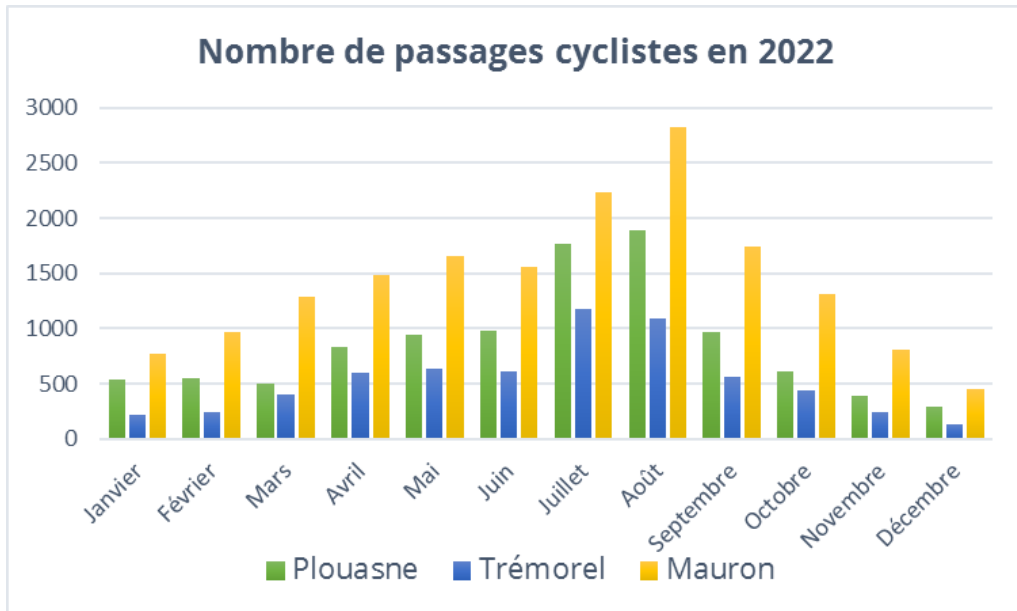
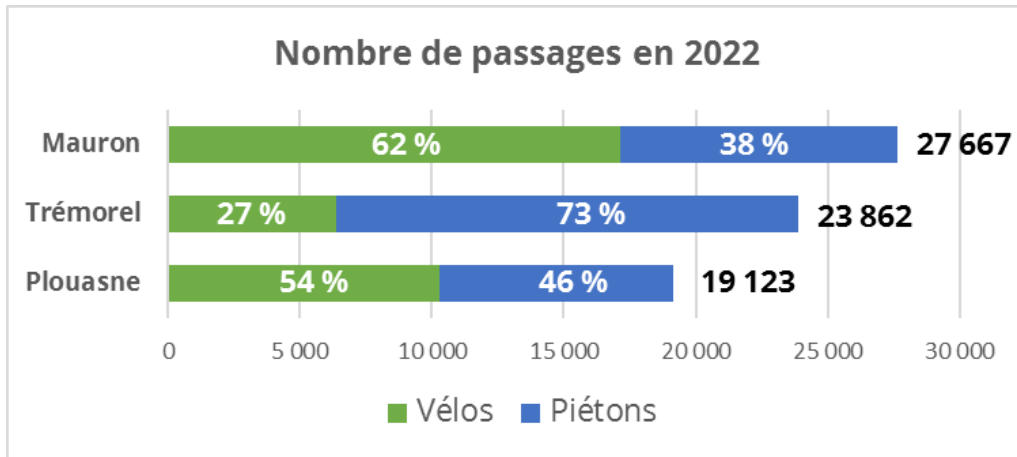
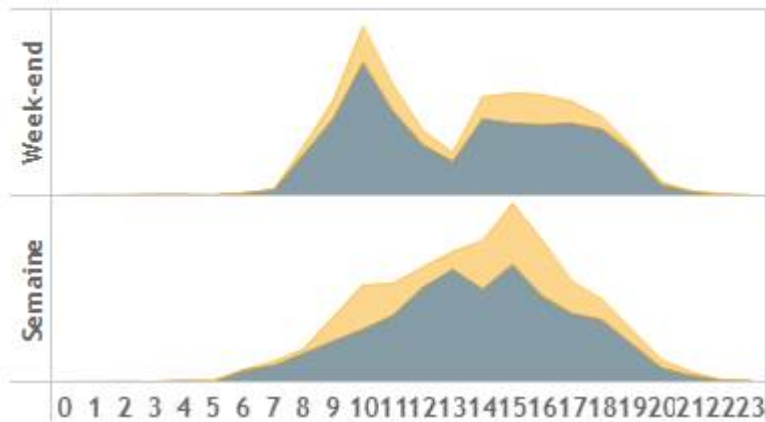
## La dimension cyclotouristique de SMM



# SMM, un territoire au croisement de plusieurs véloroutes bretonnes










- ▶ 3 éco compteurs sont disposés aux sorties du territoire sur des portions en voie verte et permettent de dresser le profil de fréquentation sur les véloroutes.
- ▶ **Entre 19 000 et 28 000 passages en 2022**, soit en moyenne 52 à 77 passages en moyenne journalière
- ▶ **Une fréquentation mixte entre piétons et cycles**, mais en proportion différente selon les sites
- ▶ **Un usage surtout de loisir**, avec des pointes de fréquentation en journée, le week-end et en période estivale.

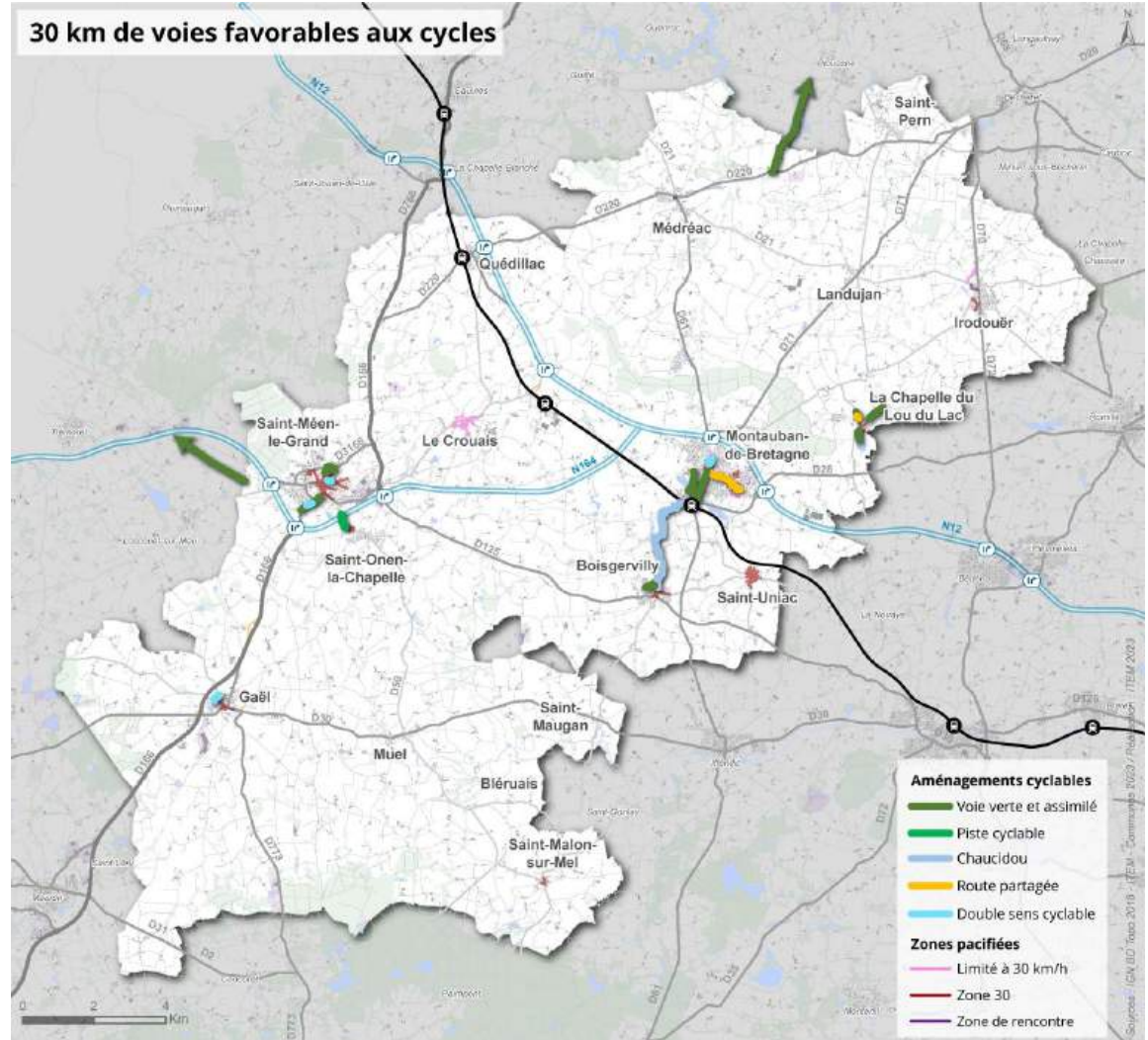
## Répartition horaire à Trémorel



# Près de 10 km d'aménagements cyclables sur SMM complétés par 20 km de zones pacifiées

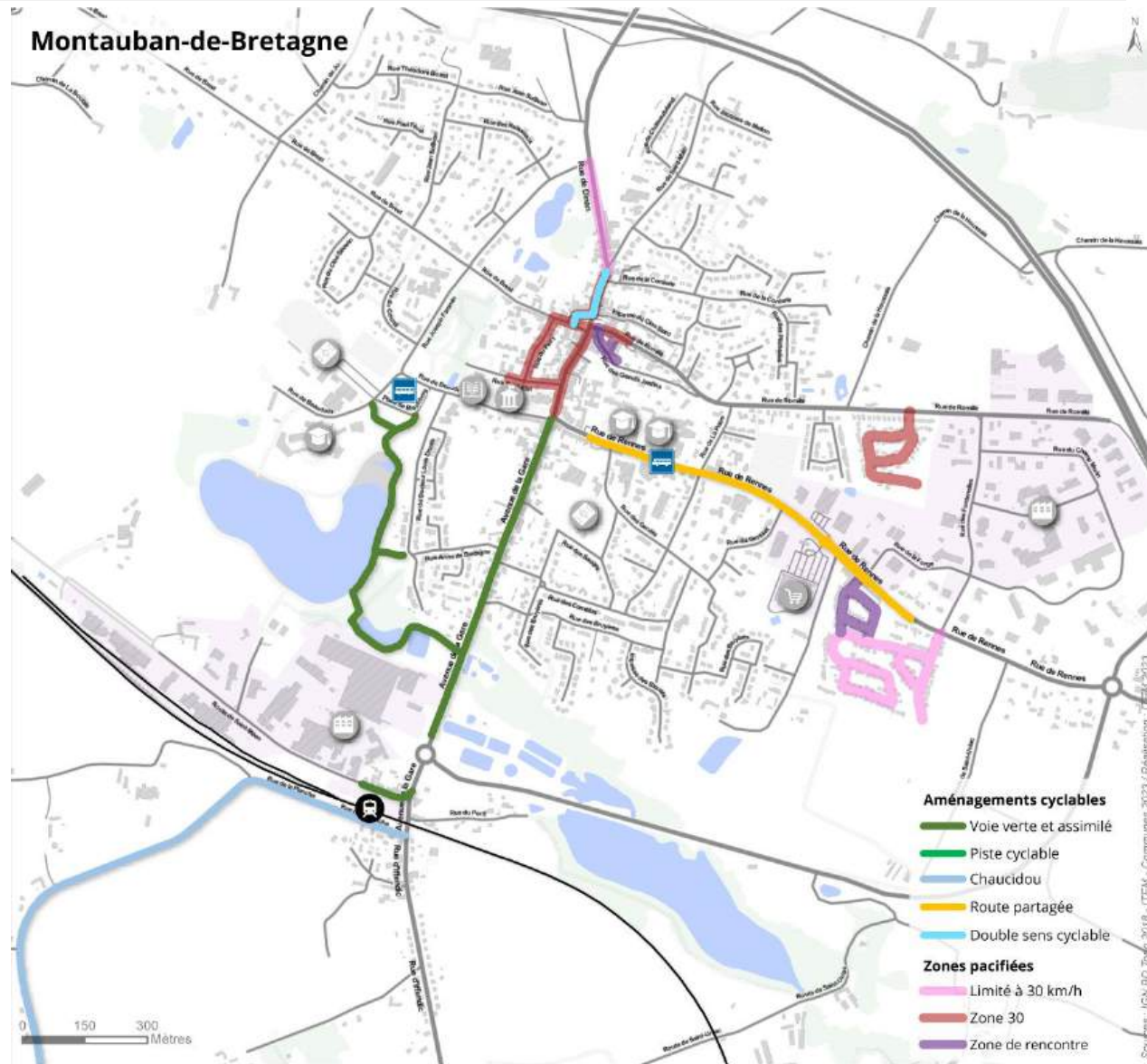
## Linéaire d'aménagements favorables aux cycles

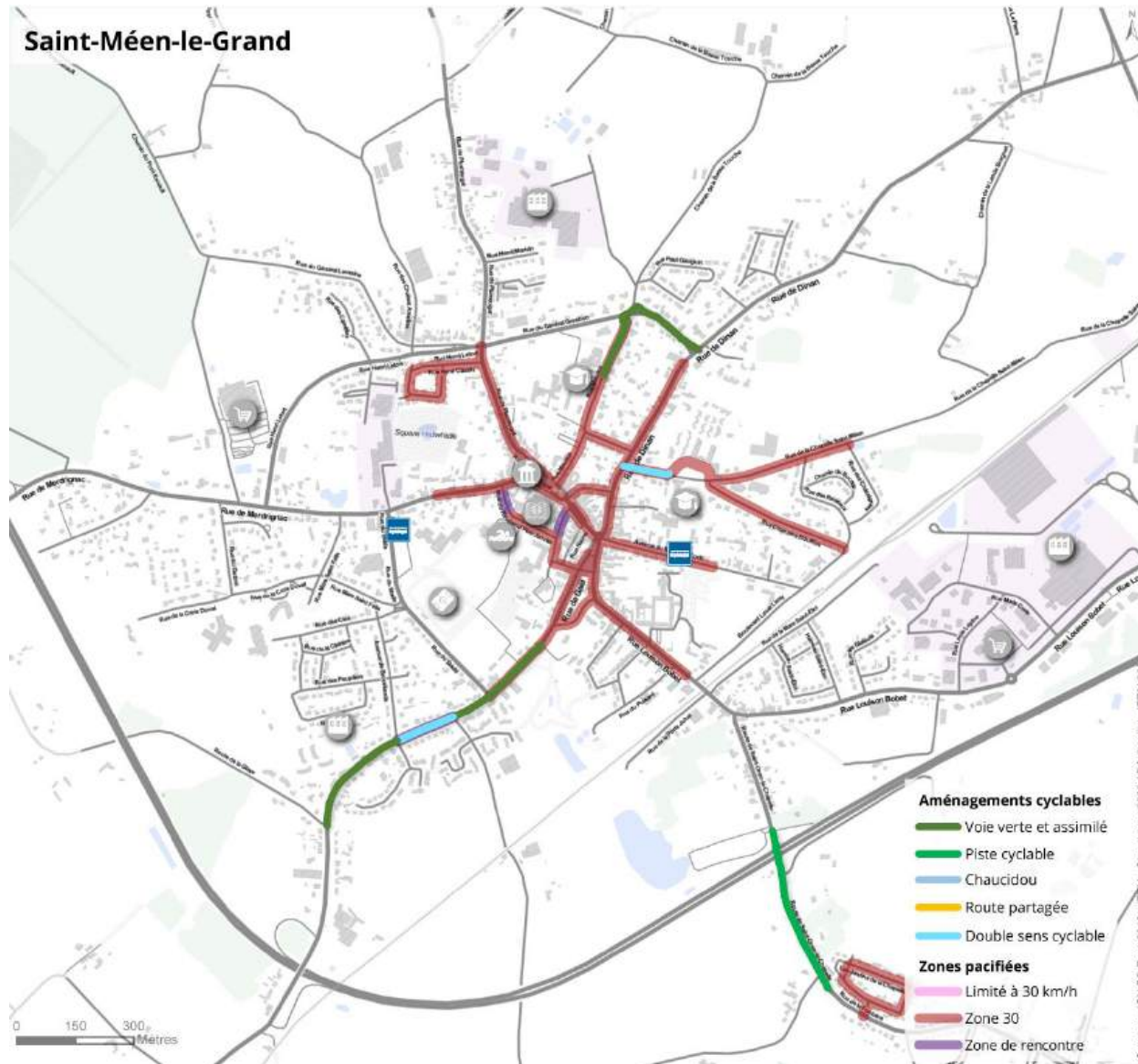
Type	Linéaire (km)
<b>Aménagements cyclables</b>	
	Voie verte et assimilée 2,90
	Piste cyclable 0,43
	Voie mixte (piétons + cycles) 1,51
	Chaucidou 3,19
	Route partagée 1,15
	Double sens cyclable 0,67
<b>Total aménagements cyclables</b>	<b>Env. 10 km</b>
<b>Zones à vitesse modérée</b>	
	Limitation à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



Des logiques de réalisation communale au coup par coup, sans vision de continuité intercommunale pour laquelle le vélo est le plus pertinent à l'exception de l'itinéraire entre Boisgervilly et la gare de Montauban.

# Zoom sur Montauban-de-Bretagne







# Des aménagements existants de qualité moyenne à bonne

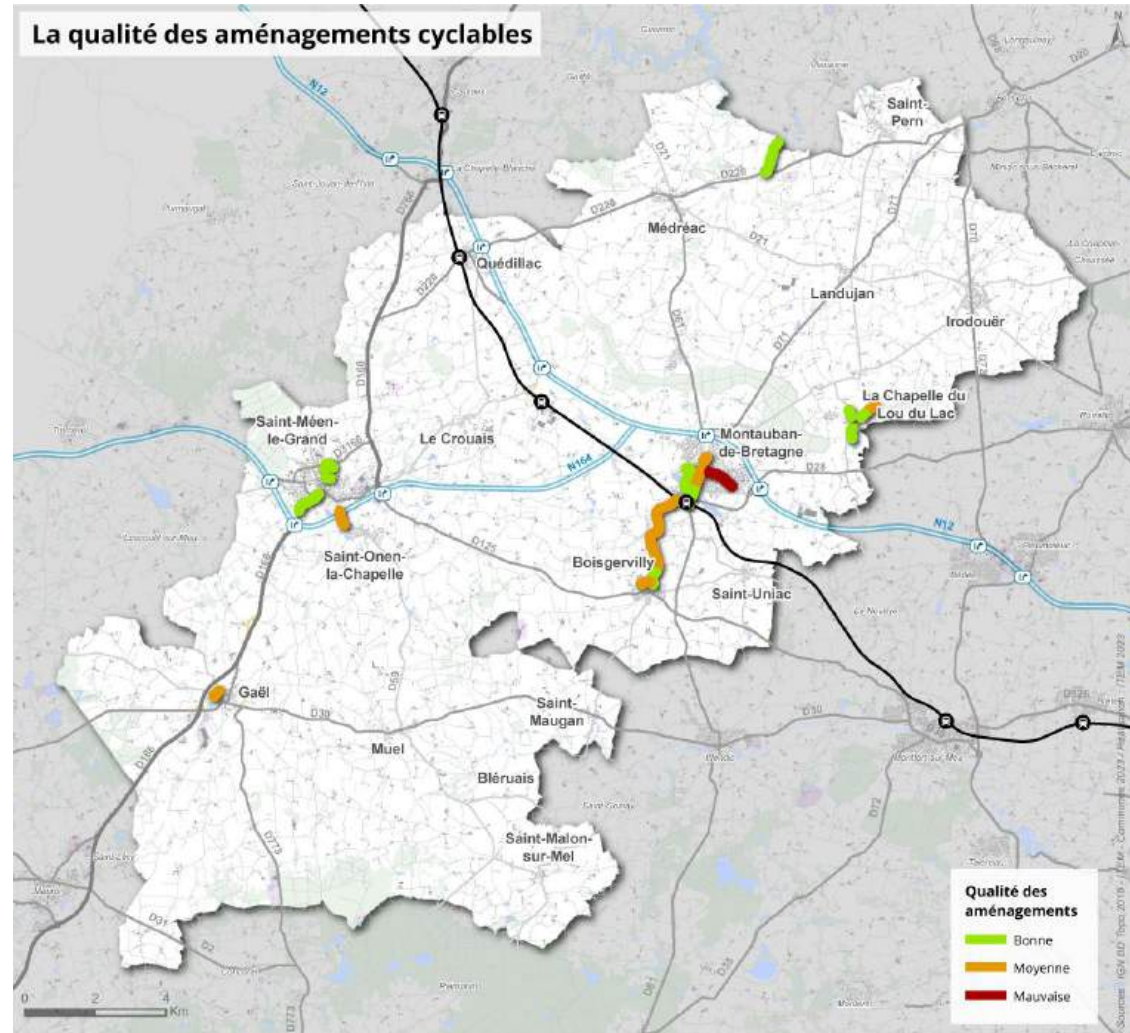
## Critères d'évaluation de la qualité :

- La nature de l'aménagement cyclable est adaptée au contexte ;
- La qualité du revêtement ;
- La largeur de l'aménagement au regard du flux de cyclistes.

## Qualité du linéaire d'aménagements

Qualité	Description	Linéaire (km)
<b>Bonne</b>	L'aménagement permet une pratique aisée et sécurisée du vélo pour les débutants	4,44 45 %
<b>Moyenne</b>	L'aménagement dispose de quelques défauts nécessitant une attention particulière	4,33 44 %
<b>Médiocre</b>	L'aménagement ne permet pas une pratique aisée et sécurisée du vélo	1,08 11 %

- ▶ La **liaison Boisgervilly <> Gare de Montauban** est aménagée en **chaucidou**. Cet aménagement est **adapté** au type de route qui l'accueille mais la **chaucidou** présente sur certaines sections une **largeur insuffisante** pour apporter de bonnes conditions de sécurité.



**En fonction du maillage cyclable constitué, une reprise de certains aménagements existants sera préconisée.**

# Illustration des aménagements du territoire

Chaucidou Boisgervilly <>  
 Montauban, étroite par endroit



Double sens cyclable à Montauban



Voie verte un peu étroite au niveau  
 des stationnements à Montauban



Marquage vélo effacé à Montauban



Voie verte à La Chapelle du Lou du  
 Lac



Voie verte de Médréac



Piste cyclable vers Saint-Onen



Double sens cyclable sans marquage  
 au sol à Gaël



Voie verte Rue de Gaël à Saint-Méen



Contre-allée en zone de rencontre  
 Rue de Gaël à Saint-Méen



Voie verte Rue de la Croix du  
 Passage à Saint-Méen



Accès au collège de Saint-Méen



# Les points durs selon les habitants

L'identification des points durs, sur les axes ou intersections, par les habitants fait émerger :

- ▶ Les RD départementales en rabattement vers les pôles :

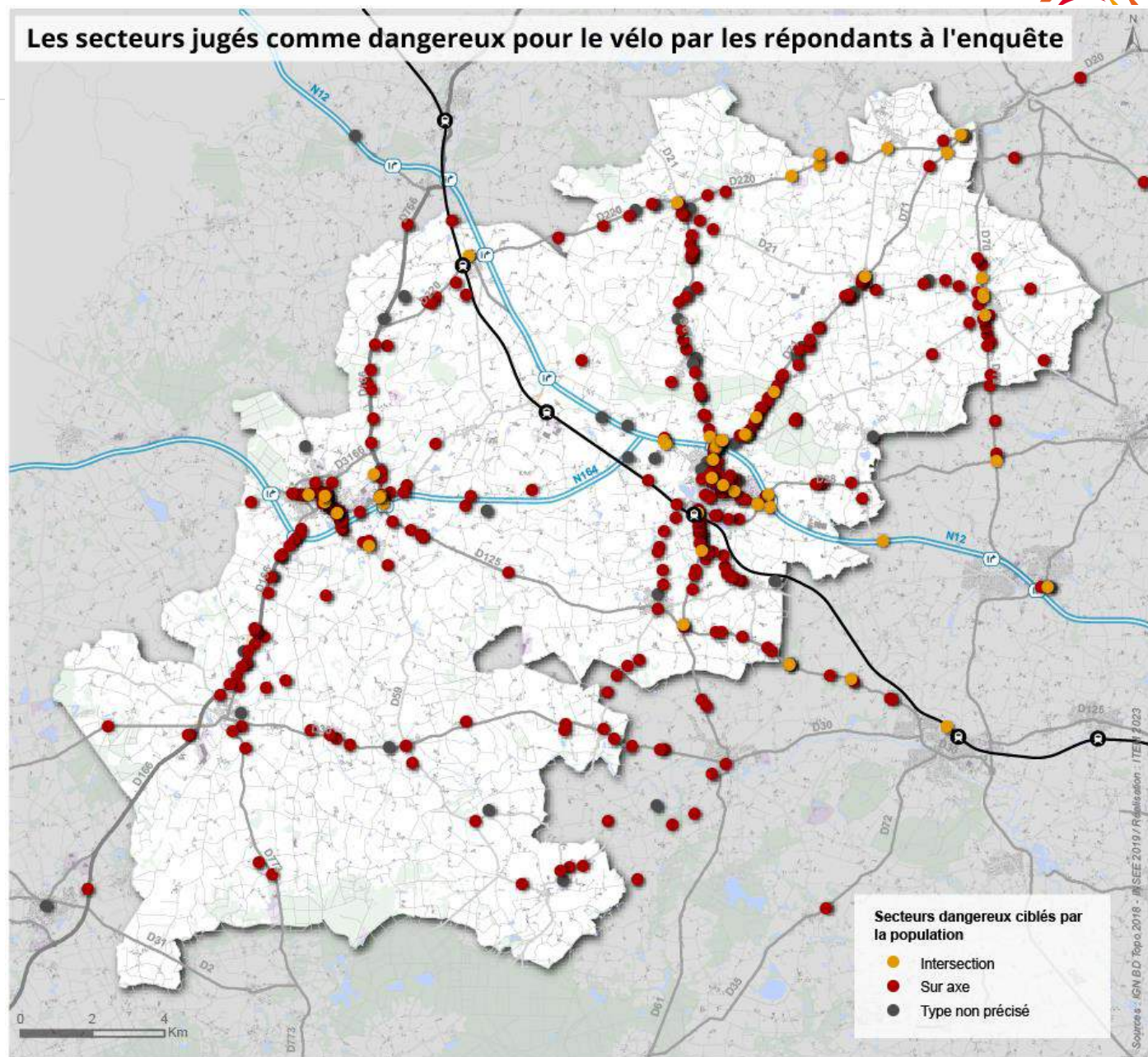
Vers Montauban

- ▶ Depuis Médréac (D61)
- ▶ Depuis Landujan (D71)

Vers Saint-Méen

- ▶ Depuis Gaël (D166)

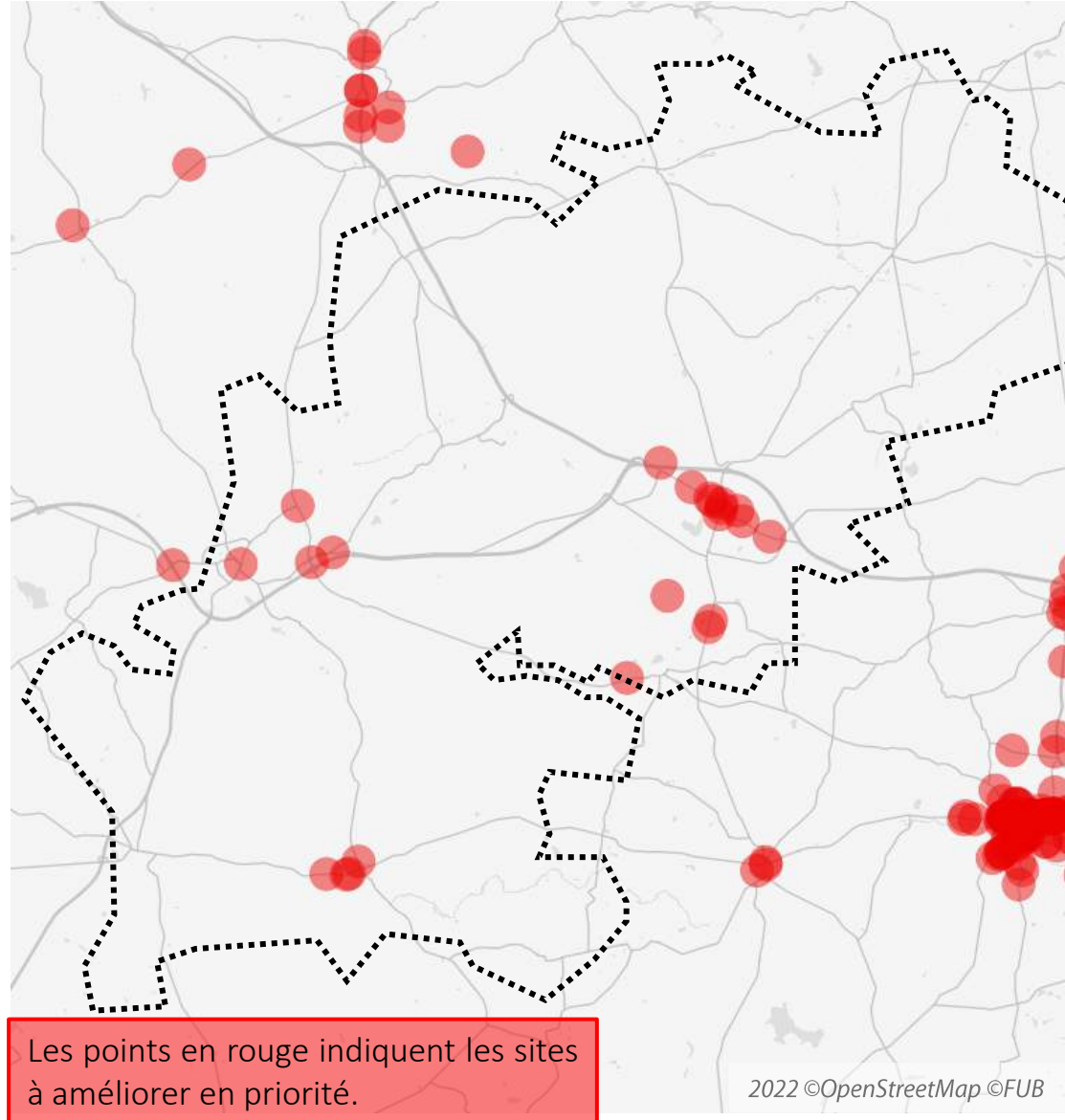
- ▶ Les centralités en tant que telles (malgré les aménagements routiers, de pacification)



# Localisation des points durs



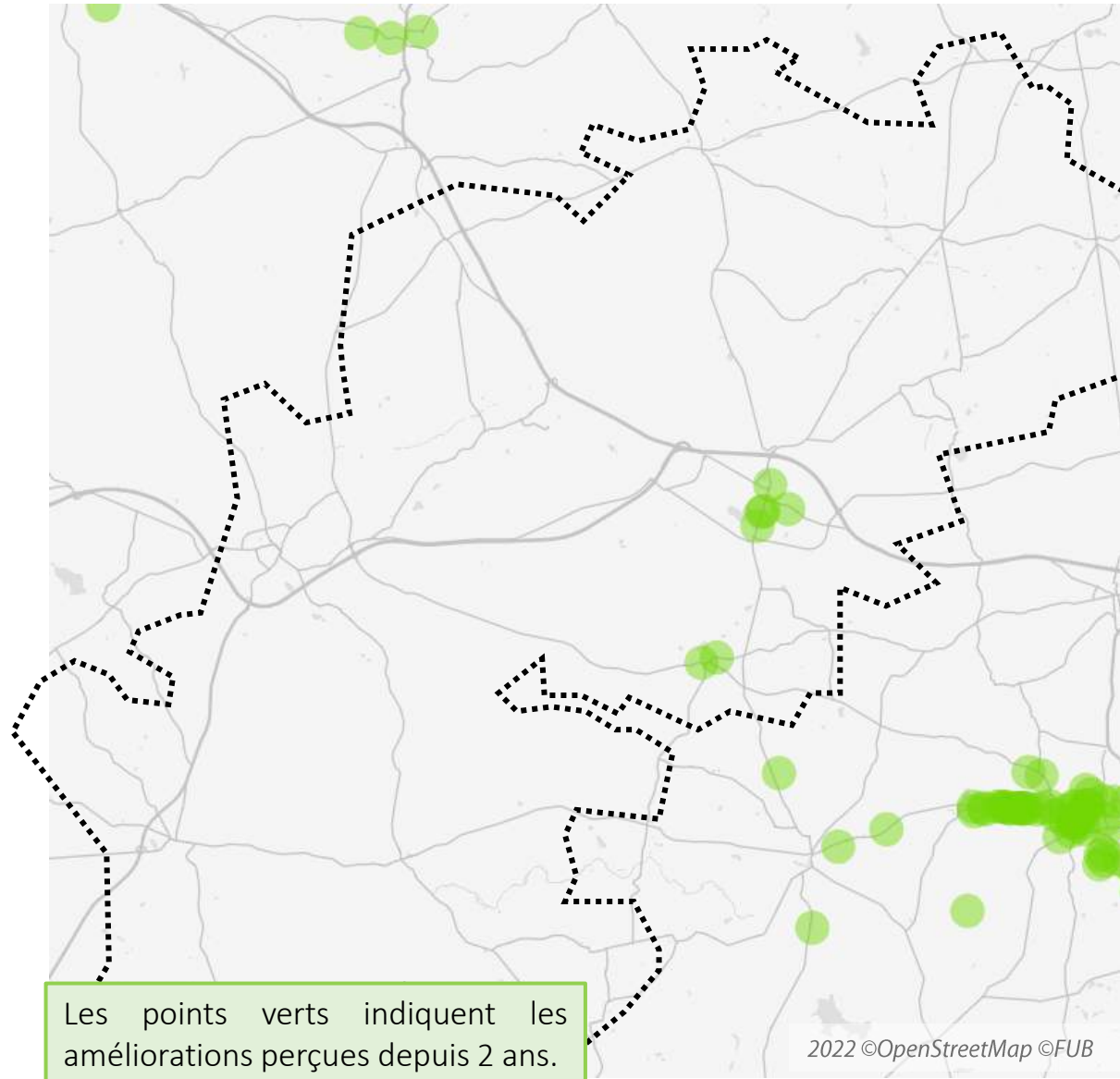
- ▶ Les réponses identifiées dans le cadre du Baromètre des villes cyclables sont en cohérence avec les constats du diagnostic :
  - ▶ **Sécurisation des centres-bourgs et des principaux axes**
  - ▶ **Sécurisation des principaux giratoires près des RN et des traversées des RD structurantes**



# Les améliorations localisées ces 2 dernières années



- ▶ Les progrès perçus depuis 2 ans dans le cadre de l'enquête nationale mettent en avant 2 secteurs d'amélioration :
  - ▶ **A Montauban-de-Bretagne pour l'accès à la gare et en centre-bourg**
  - ▶ **A Boisgervilly**
- ▶ Face à constat, il est important de souligner plusieurs points :
  - ▶ La mise en œuvre d'une politique cyclable doit s'envisager sur un temps long, et une amélioration notable n'est pas forcément perceptible sur une période de 2 ans ;
  - ▶ Il peut être légitime de s'interroger sur la période utilisée entre 2019-2021 au regard du contexte de la crise sanitaire.



# Des voiries globalement pacifiées dans les communes

*La pacification permet une meilleure cohabitation des usagers et améliore la circulation des piétons et des cycles.*

- ▶ La dissociation des flux locaux et des flux de transit a permis aux communes de mettre en place des **dispositifs de pacification** sur les voies principales des bourgs (alternat, plateaux piétons ...), qui permettent un **abaissement des vitesses**.
- ▶ On note parfois un **manque de cohérence et de lisibilité** des réglementations en zone 30 et zone de rencontre :
  - ▶ La signalisation de début de zone est incomplète et parfois non accompagnée d'une signalisation de fin ;
  - ▶ Une hétérogénéité des signalisations pour des secteurs similaires parfois zone 30 parfois limitation à 30 km/h...
- ▶ Toutefois **quelques traversées de bourg** présentent encore un **caractère routier fort** laissant **peu de places aux modes actifs** (ex : Rue Louison Bobet à St-Méen, Rue de Brest à Montauban, traversée de Saint-Maugan, etc.)



Le Crouais



Boisgervilly



Saint-Malon-sur-Mel



Pacification expérimentale à Montauban-de-Bretagne



Rue L.Bobet à Saint-Méen-le-Grand



Médréac

# Quelques services à destination des cyclistes

Services	Présence	Description
Stationnement vélo	+	Près de 570 places de stationnements dans les principales communes (un bon niveau d'équipement), à proximité des équipements, mais perfectible en quantité et qualité (près de 60 % de racks)
Jalonnement	+	Jalonnement présent et qualitatif le long des voies vertes... Mais peu de jalonnement
Location de vélos	✓	La CCSMM propose un service de location de vélos à assistance électrique : Au 1er janvier 2023 : flotte de 43 vélos dont 35 en état de marche - Une moyenne de 60 contrats signés par an <b>Des réflexions sur le devenir du service, le renouvellement, et la diversification de la flotte.</b>
Aide à l'achat	×	Pas d'aide des collectivités en complément de l'aide nationale.
Location solidaire de vélos	×	
Evènements festifs autour du vélo	×	
Information sur le vélo utilitaire	×	
Atelier de réparation	✓	Des réparateurs vélos privés à Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne.
Vélobus et écomobilité scolaire	×	
Borne relais technique	×	
Association locale de promotion du vélo	×	



Présent



Présent mais peu développé



Absent

# Zoom sur le stationnement vélo

- ▶ Environ **568 places de stationnement vélo** observées sur la CCSMM (hors écoles), dont 40 % sous forme d'arceaux
  - ▶ Un niveau d'équipement plus élevé que sur des territoires similaires mais bien en-deçà des territoires plus urbains où la pratique du vélo est ancrée.
- ▶ **Toutes les communes** disposent de places de stationnement pour les cycles dans leur centre-bourg.
- ▶ Dans les principales communes, **les pôles générateurs sont globalement équipés**, mais de manière moins systématique dans les communes plus petites.
- ▶ Au niveau des arrêts Breizgho structurants, **des box vélos individuels** sont présents, favorisant l'intermodalité vélo / TC. Néanmoins ils semblent peu utilisés.
- ▶ Des stationnements vélos également présents dans les écoles mais pas de manière systématique.

Offre de stationnement vélo		
Territoire	Population	Place/hab
SMM	26 600	0,021
CC Pays des Abers (29)	41 200	0,015
CC Touraine Ouest (37)	33 200	0,011
Rennes (commune)	222 500	0,06
Vannes (commune)	53 200	0,07
La Rochelle (commune)	77 220	0,08



5 racks à la médiathèque de Montauban-de-Bretagne



5 racks abrités au Crouais



5 box à l'arrêt Stade de St-Méen-le-G.



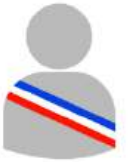
2 arceaux à Saint-Uniac

## Les racks à éviter :

- Les stationnements racks peuvent endommager les vélos en voilant la roue ;
- De plus, ils sont peu visibles par les usagers.







# Zoom sur le stationnement vélo – détails par commune

Commune	Nombre de places sur l'espace public			
	Arceaux	Racks	Box	Total
Bléruais		5		5
Boisgervilly	22	6		28
Gaël	4	11		15
Irodouër	6	68		74
La Chapelle du Lou du Lac	12	5		17
Landujan	10			10
Le Crouais	4	5		9
Médréac	14	38		52
Montauban-de-Bretagne	58	68	2 (Pl Bischberg) + 15 (gare)	143
Muel	8	13		21
Quédillac		32		32
Saint-Méen-le-Grand	56	55	5	116
Saint-Malon-sur-Mel	4			4
Saint-Maugan	4			4
Saint-Onen-la-Chapelle	4	4		8
Saint-Pern	4	10		14
Saint-Uniac	16			16
<b>Total</b>	<b>226</b> 40 %	<b>320</b> 56 %	<b>22</b> 4 %	<b>568</b>

**Le stationnement accordé aux vélos reste limité par rapport au stationnement automobile :**

- ▶ Place Patton à Saint-Méen-le-Grand : 65 pl VL / 14 pl vélos soit 1 place vélo pour 4,6 places VL
- ▶ Place Bischberg à Montauban-de-Bretagne : 120 pl. VL / 25 pl vélos soit 1 place vélo pour 4,8 places VL
- ▶ Etang de Saint-Onen-la-Chapelle : 84 pl. VL / 4 places vélos, soit 1 place vélo pour 21 places VL

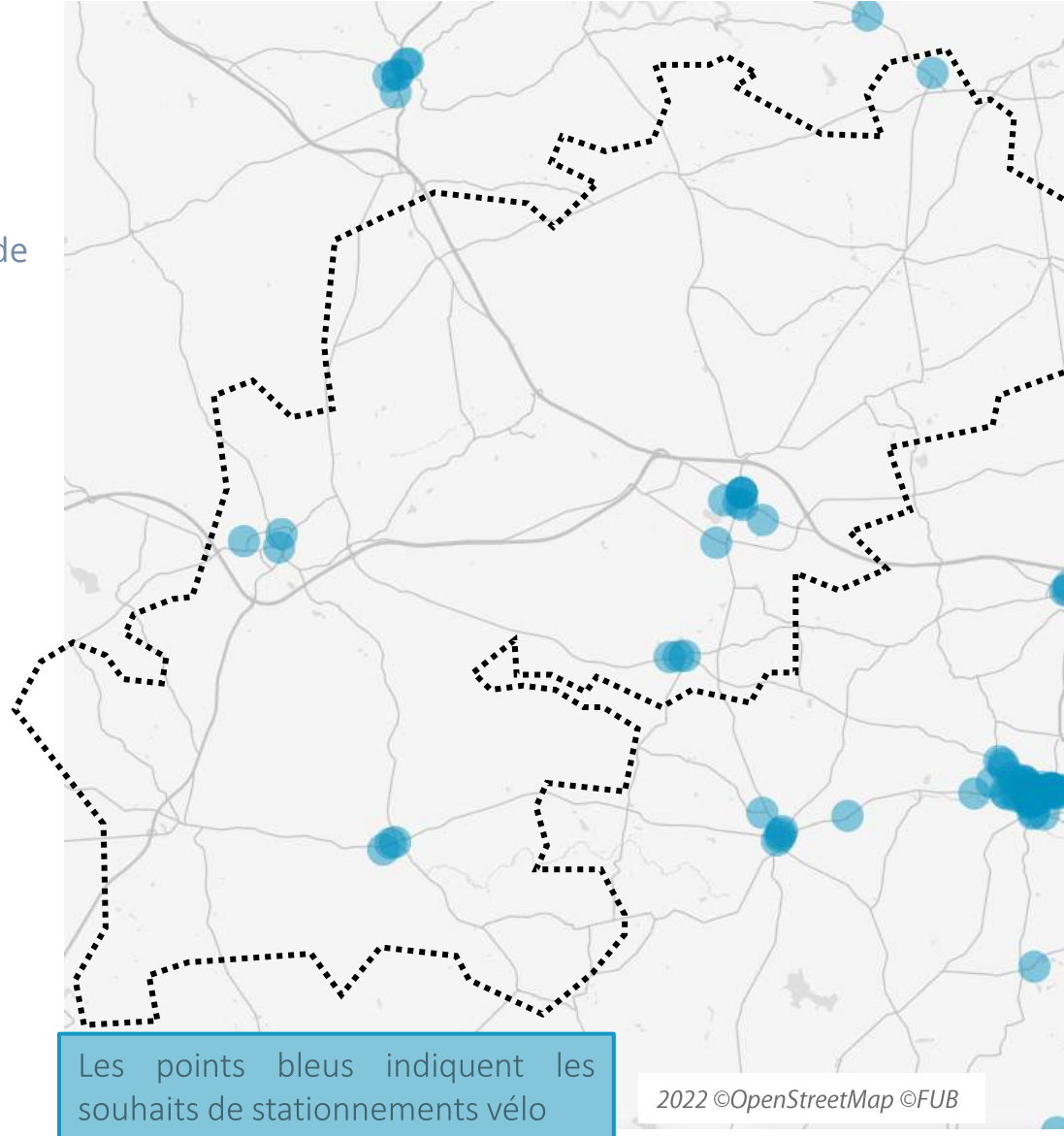
## Occupation des box aux arrêts TC

Arrêt TC	Places en box	Occupation le 05/04/23
Gare de Montauban	15	3 vélos
Place Bischberg à Montauban-de-Bretagne	2	0 vélo
Arrêt du Stade à Saint-Méen-le-Grand	5	1 vélo

# Les souhaits de stationnements



- ▶ Les souhaits de stationnement illustrent la nécessité de poursuivre le maillage et de densifier l'offre :
  - ▶ **Au niveau des centres-bourgs**
  - ▶ **En gare de Montauban**
  - ▶ **Près de équipements publics**



# Un jalonnement tourné vers la pratique récréative

- ▶ **Un jalonnement bien présent** sur le territoire mais destiné à signaler les **continuités des véloroutes**.
- ▶ Il n'y a **pas de jalonnement dédié à une pratique utilitaire quotidienne du vélo** (jalonnement du trajet le plus court ou le plus agréable par exemple via des rues aménagées pour les cycles) avec des indications de temps et de distances.



VD7 à La Chapelle du Lou du Lac



VD4 et VD7 à Saint-Pern



V3 et VD6 à Saint-Onen-la-Chapelle



V3 à Gaël

La mise en place du jalonnement va de pair avec la réalisation d'aménagement cyclable. Il est un outil essentiel pour orienter les cyclistes sur l'itinéraire le plus adapté et permet d'encourager la pratique.



Voie verte de la V3 à Médréac



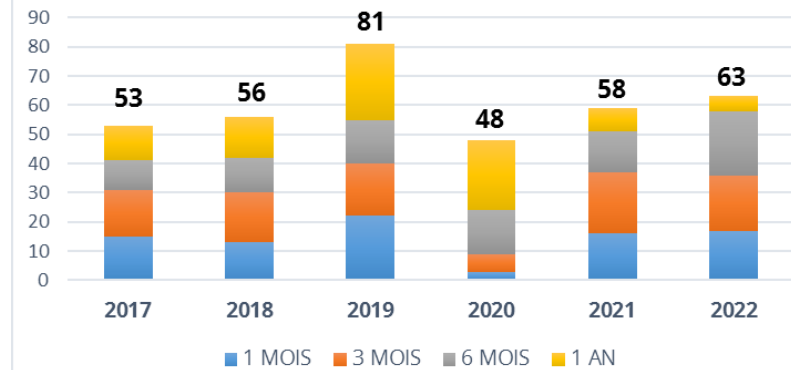
Gaël

# Zoom sur le service de location de vélos à assistance électrique de SMM

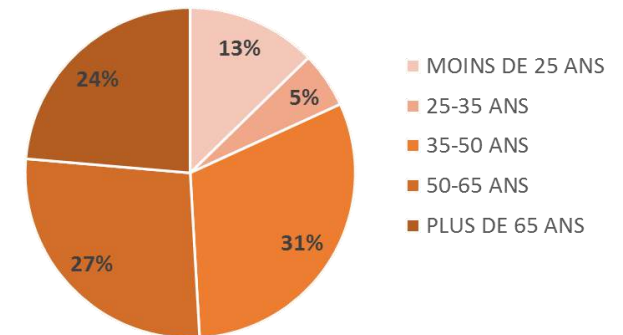
- ▶ La CCSMM organise un système de location longue durée de vélos à assistance électrique depuis 2017, à destination des habitants du territoire et des personnes y travaillant.
- ▶ Etat au 1<sup>er</sup> janvier 2023 : **flotte de 43 vélos dont 35 en état de marche**, mais une flotte qui devient aujourd'hui vieillissante avec 8 vélos hors d'usage.
- ▶ Une moyenne de **60 contrats signés par an** et **189 personnes** différentes ont loué un vélo depuis 2017.
- ▶ Une liste d'attente en été (env. 10 personnes) et quelques vélos encore disponibles en hiver.
- ▶ Profil des utilisateurs en 2022 : la moitié a plus de 50 ans, 59 % sont des femmes.

Durée	Tarif
Au mois	30 €
Au trimestre	75€
Au semestre	135€
A l'année	250€

Nombre de locations par année et par durée



Coût du service depuis 2017			
		Montant	Total
Dépenses	Investissement	60 k€	65 k€
	Maintenance	5 k€	
Recettes	Usagers	42 k€	79 k€
	Subventions (leader)	37 k€	
<b>Total</b>			<b>- 14 k€</b>



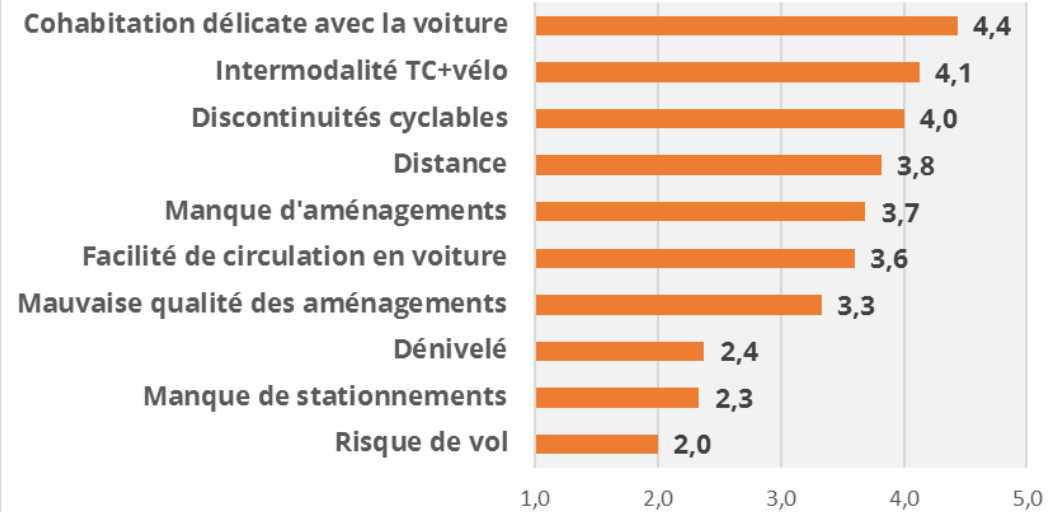
**Des réflexions sur le devenir du service et le renouvellement et la diversification de la flotte.**

# La question de la sécurité et de l'infrastructure : 1ers freins identifiés au développement du vélo



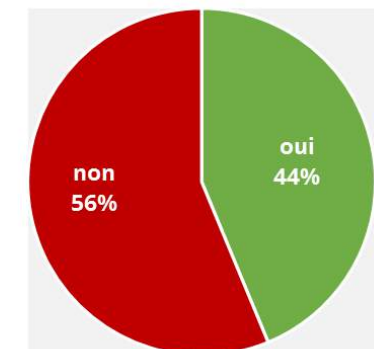
- ▶ Le **manque de sécurité** des déplacements à vélo est le principal frein au développement de l'usage du vélo. Cela comprend des freins pour lesquels la réalisation d'un maillage cyclable sécurisé et continu apporte une réponse forte :
  - ▶ La cohabitation délicate avec la voiture sur la chaussée
  - ▶ Les discontinuités cyclables
  - ▶ Le manque d'aménagements
  - ▶ Le manque d'intermodalité TC + vélo comprenant à la fois la question du rabattement (les aménagements cyclables) et le stationnement sécurisé.

## Les freins à la pratique du vélo selon les élus



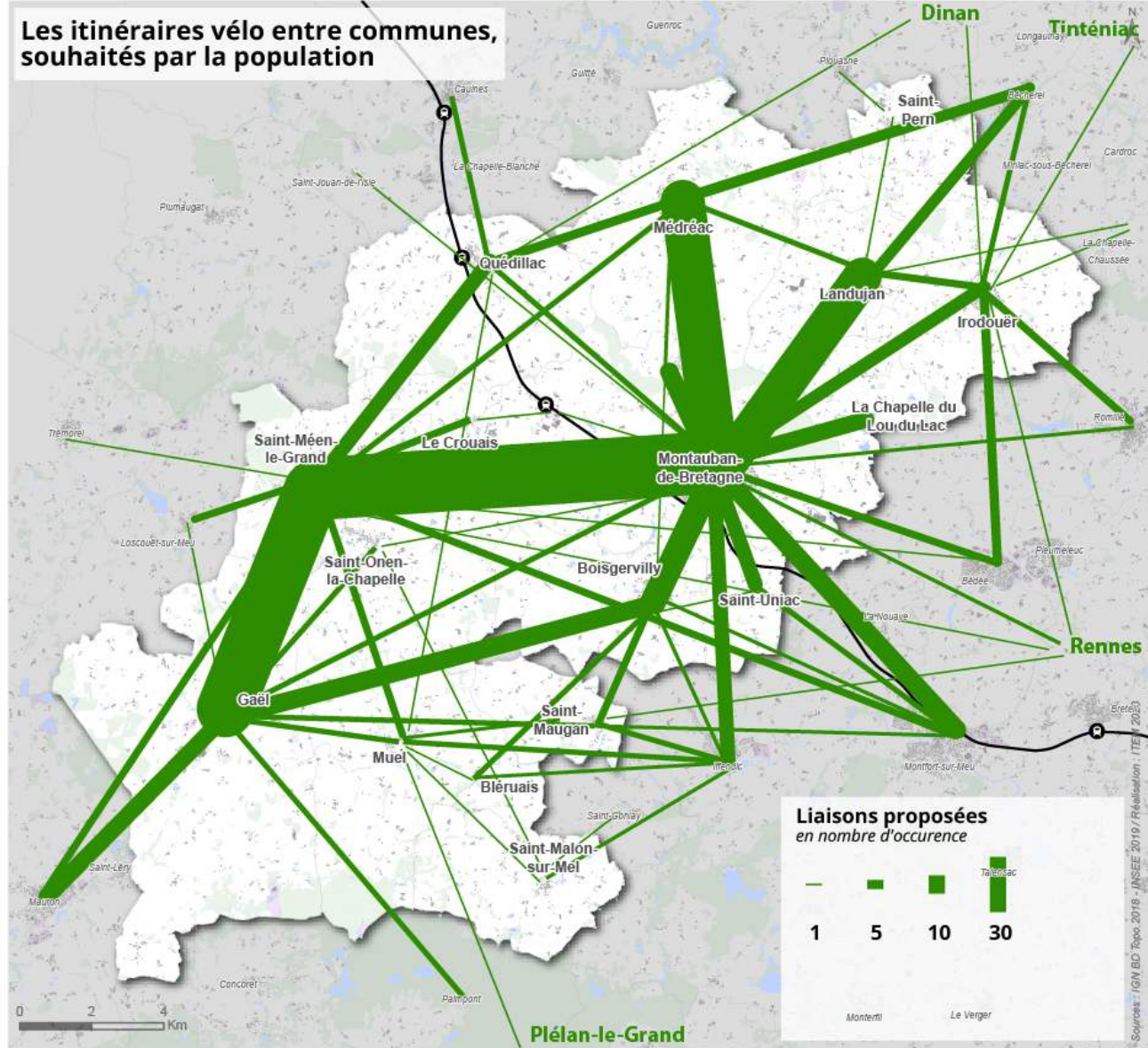
- ▶ D'autres freins pour lesquels les réponses apportées ne seront que partielles :
  - ▶ les **distances** importantes entre les communes pour lesquelles le développement du vélo à assistance électrique apporte une réponse partielle
  - ▶ La **facilité de circulation en voiture** pour laquelle la seule réponse porte sur l'instauration de contraintes sur le stationnement (mais faut-il aller jusque-là ?)
- ▶ Pour les communes estimant que le territoire n'est pas aujourd'hui adapté à la pratique régulière du vélo, **le manque d'aménagements et l'insécurité sont les 2 raisons évoquées.**

## Le territoire est-il adapté à la pratique régulière du vélo ?



# Les itinéraires intercommunaux à développer selon l'enquête en ligne

- ▶ Plus de **490 propositions d'itinéraires** à développer formulées
- ▶ Les **premières propositions** (en nombre) relèvent de **liaisons internes aux communes de Montauban et St-Méen** (non matérialisées sur la carte)
- ▶ Entre les communes, plusieurs **logiques** émergent :
  - ▶ Un **axe structurant** Gaël <=> St-Méen <=> Montauban <=> Landujan / Médréac
  - ▶ Des **réseaux en étoile** autour des communes (précédemment citées et Irodouër, Boisgervilly) et **pôles externes** (Iffendic, Montfort, Bédée, Bécherel, Mauron)
  - ▶ Des **liaisons longue distance** (vers Plélan, Rennes, Tinténiac, Dinan)



# Des cheminements piétons plutôt favorables

- ▶ L'essentiel des communes présente 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, voire complètement sur le trottoir, sont observés rendant le cheminement délicat pour les piétons (obligés de descendre sur la chaussée, notamment poussettes et PMR)
  - ▶ Le **manque d'assises** sur des secteurs à forte fréquentation peut également porter préjudice aux personnes âgées.
  - ▶ 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, et qui se fait généralement au détriment des espaces piétons qui deviennent étroits (ex : impossibilité pour 2 poussettes de se croiser).



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-B



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



## 3.5. Les potentialités de développement de la pratique du vélo au quotidien

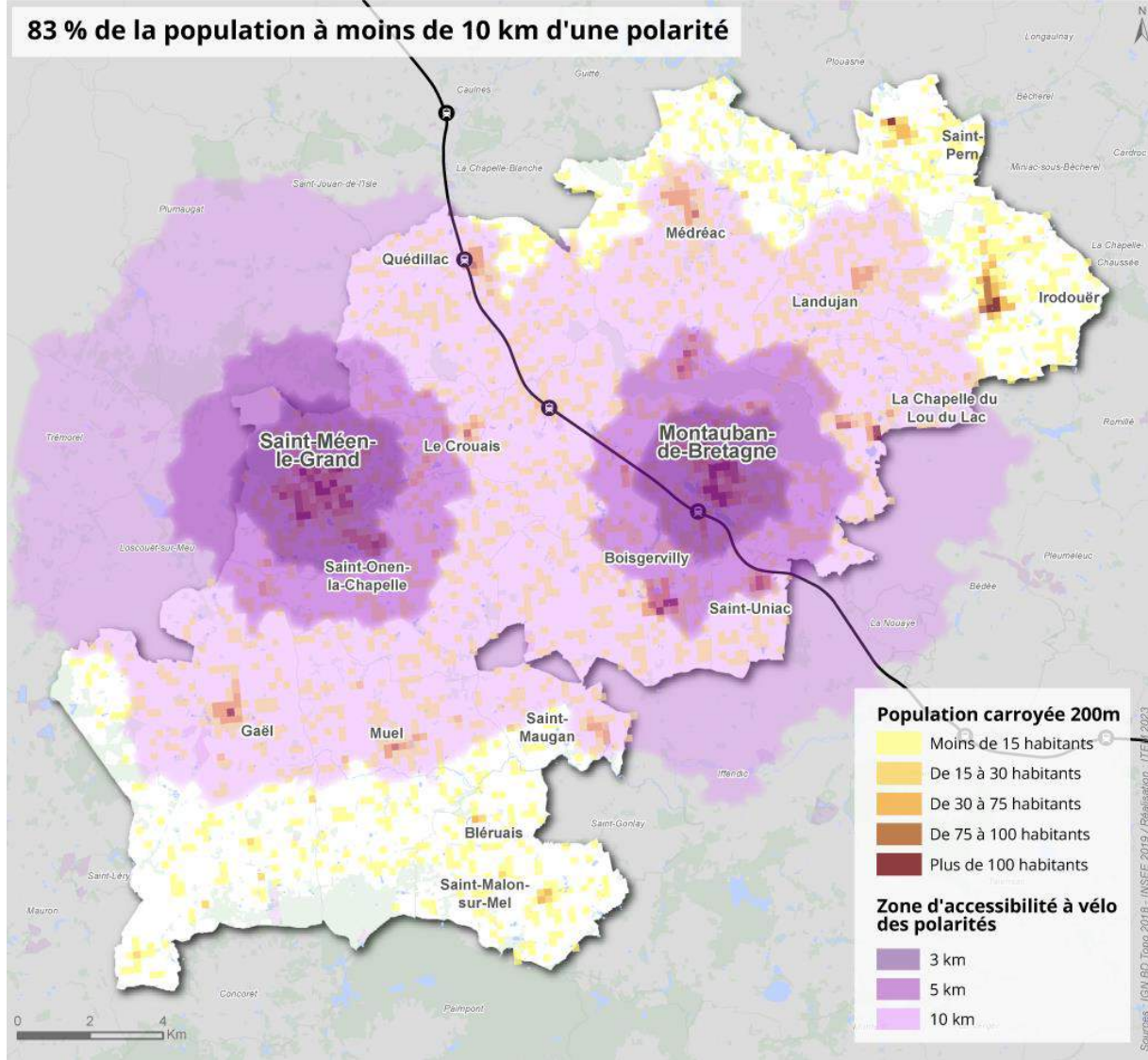


# 4 habitants sur 5 à moins de 30 min à vélo électrique d'une polarité principale du territoire

Population de SMM à moins de...			
Pôle	3 km (10-12 min)	5 km (15-20 min)	10 km (30 min en VAE)
Montauban	16 %	26 %	51 %
Saint-Méen	19 %	21 %	37 %
<b>Total</b>	<b>35 %</b>	<b>47 %</b>	<b>83 %</b>

- ▶ **La position centrale des 2 principales polarités offre une bonne accessibilité depuis les communes de SMM :**
  - ▶ 83 % de la population de SMM vit à moins de 30 min en vélo électrique d'un pôle
  - ▶ Et 1 habitant sur 3 à moins de 12 min à vélo
- ▶ Seules les franges sud et nord du territoire sont plus à l'écart, mais à une proximité de pôles extérieurs : Iffendic depuis le Sud et Romillé pour le Nord.

**Le vélo, un mode pertinent sur de courtes distances même sur les territoires périurbains à condition de sécuriser la pratique.**



# Un potentiel de plus de 1000 pendulaires par jour

## Cible prioritaire du déplacement vélo utilitaire

Vélo classique	Jusqu'à 6-8 km	} Jusqu'à 30 min à vélo
Vélo à assistance électrique	Jusqu'à 10 km	

Le **potentiel captable** se base sur les flux des actifs et scolaires du territoire (INSEE 2019). Sur ces flux sont appliquées des parts modales estimées, afin d'aboutir au potentiel captable. Ces parts modales dépendent du type de public (les scolaires sont plus enclins à utiliser le vélo que les actifs), et de la distance de commune à commune (prise de centre à centre).

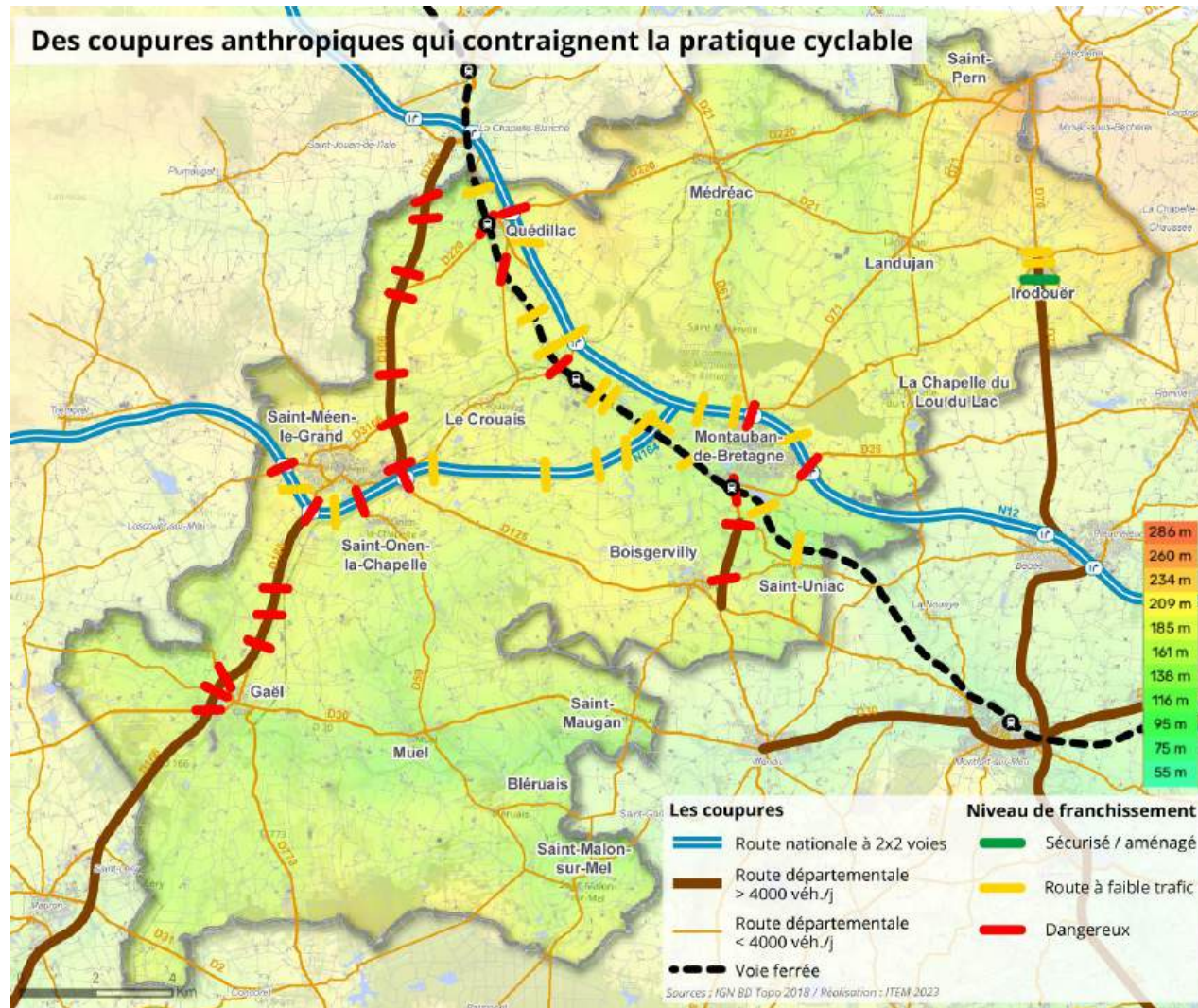
Distances	Flux total (INSEE 2019)		Part actuelle du vélo		Part potentielle du vélo à 10 ans		Flux potentiel à vélo à 10 ans
	Actifs	Scolaires	Actifs	Scolaires	Actifs	Scolaires	
< 3 km	3 210	3 487	4,1 %	NC	12 %	15 %	<b>908</b>
3 - 5 km	355	330	1,5 %	NC	8 %	10 %	<b>62</b>
5 - 10 km	1 157	876	0,4 %	NC	3 %	3 %	<b>61</b>
<b>Total &lt; 10 km</b>	<b>4 722</b>	<b>4 693</b>	<b>2,7 %</b>	<b>NC</b>	<b>9 %</b>	<b>12 %</b>	<b>1 031</b>

- ▶ **4,1 % des actifs de SMM parcourent moins de 3 km pour aller travailler et 2,7 % moins de 10 km**, soit des distances réalisables en vélo classique ou à assistance électrique.
- ▶ Concernant les scolaires, **64 % sont scolarisés à moins de 3 km** de leur domicile, et 86 % à moins de 10 km.
- ▶ Ainsi en appliquant des parts modales cibles sur ces flux courtes distances, **le potentiel d'utilisation du vélo chez les actifs et scolaires est estimé à environ 1 000 personnes** par jour sur le territoire, soit plus de 2 000 déplacements quotidiens (aller + retour).

**A ce potentiel s'ajoute celui lié aux autres motifs de déplacements (activités sportives, visites, rdv...) : à raison de 3,7 dépl./pers./jour, si 5 % des déplacements sont assurés à vélo, cela représente près de 5000 déplacements à vélo par jour.**

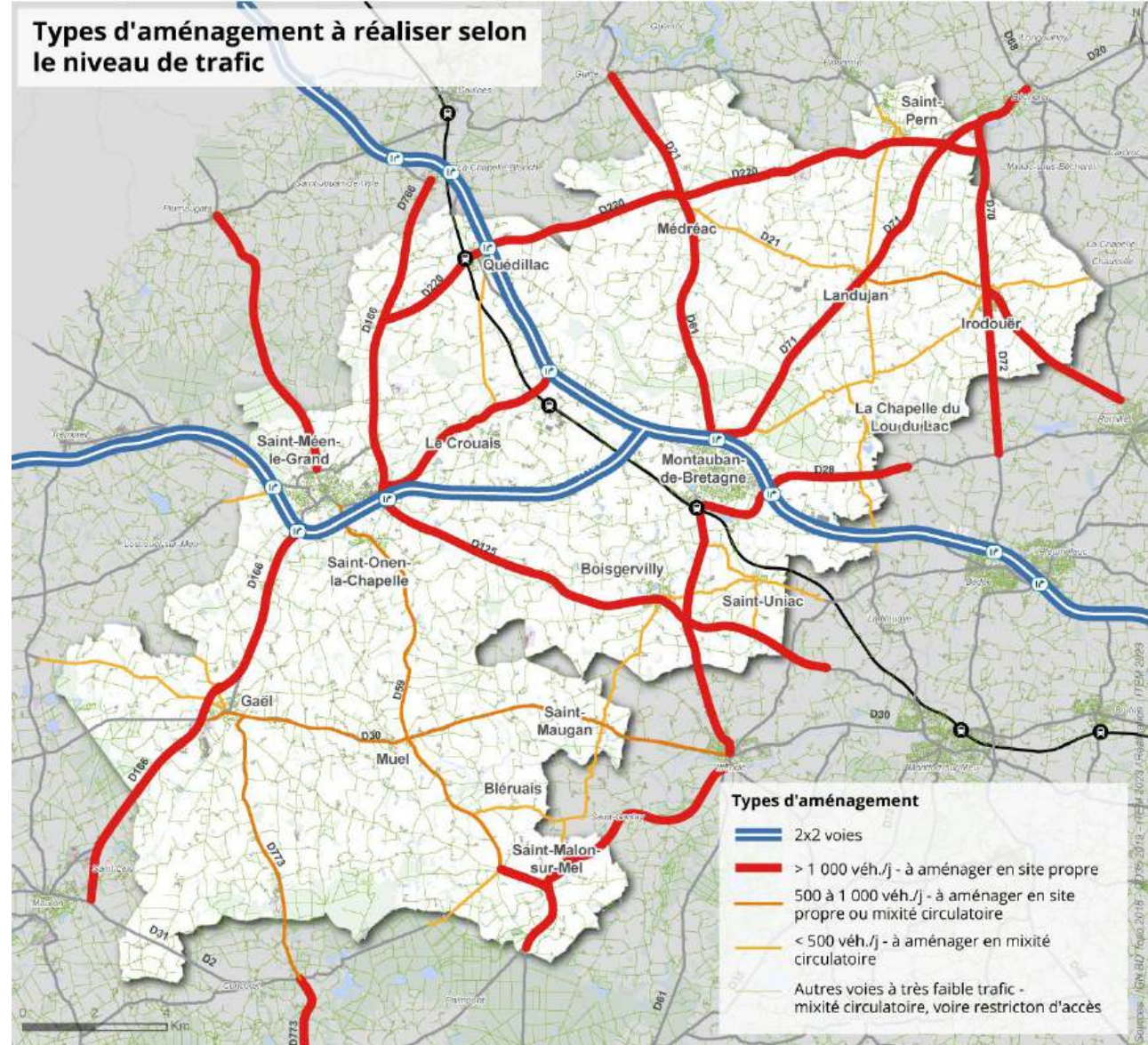
# Des points de franchissements à sécuriser le long des infrastructures routières

- ▶ **Des coupures anthropiques** (routes nationales, routes départementales à trafic notable et voie ferrée) qui peuvent **contraindre les déplacements des cyclistes** sur des relations Nord - Sud.
- ▶ Des franchissements présents **de manière régulière** :
  - ▶ Une concentration de points de franchissements sur les polarités en lien avec les voies rapides
- ▶ ... Mais **peu sécurisés** dans l'ensemble :
  - ▶ **12 traversées** des RN et de la voie ferrée sous forme de **routes départementales pouvant être dangereuses pour les cyclistes** ;
  - ▶ Une **absence de sécurisation** sur les traversées des principales routes départementales ;
  - ▶ Mais le maillage dense de **routes à faible trafic** offre néanmoins des possibilités de franchissement aisé.
- ▶ **Un relief peu pénalisant**, quelques légères montées notamment au nord à proximité de la ligne de crête de Bécherel.



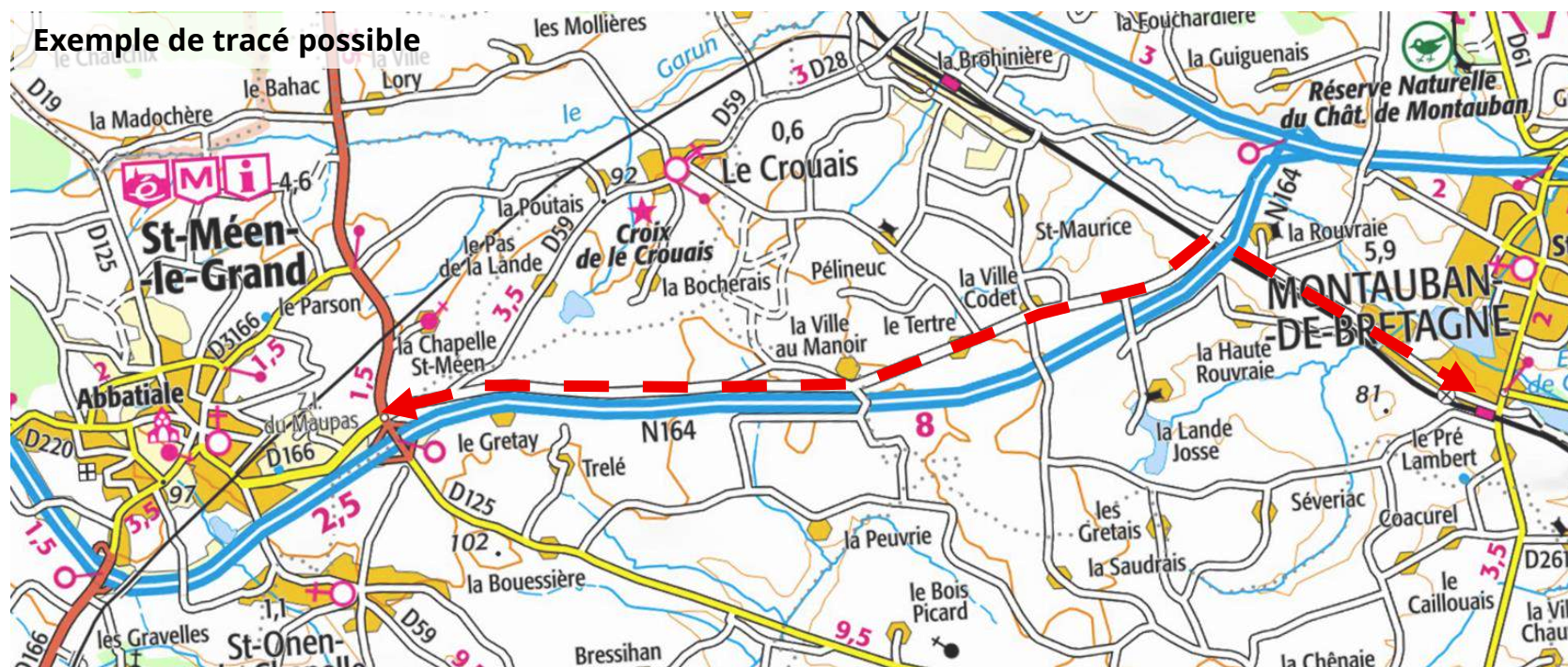
# Les voies et chemins ruraux, une opportunité pour développer un maillage cyclable sur SMM

- ▶ Le territoire dispose d'un **maillage fin de voies communales et chemins ruraux**, supports potentiels d'itinéraires cyclables qui ne nécessitent pas la réalisation d'aménagements lourds et coûteux (par exemple voie partagée, chaussée à voie centrale banalisée ou route à accès restreint).
- ▶ La CC Saint-Méen Montauban dispose de la compétence « **création, aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire** ». Si les voies identifiées comme communautaires ne forment pas un maillage continu, cette compétence facilitera la mise en œuvre du Schéma Cyclable, car SMM aura la main sur les aménagements de voirie.



# Le projet de liaison Saint-Méen-le-Grand <> Montauban-de-Bretagne

- ▶ Dans le cadre du plan Mobilité 2035 du Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine, env. 70 M€ sont fléchés pour la réalisation d'aménagements cyclables « à haut niveau de service » hors agglomération.
- ▶ Sur SMM, un itinéraire à haut niveau de service sous MO du CD35 est identifié **entre Saint-Méen-le-Grand et la gare de Montauban-de-Bretagne**.
- ▶ Des **études opérationnelles** seront menées en 2023 pour définir le tracé et les aménagements à réaliser.
- ▶ Le Département accompagne les gestionnaires de voirie en agglomération pour venir compléter cet aménagement cyclable à haut niveau de service par l'intermédiaire de son dispositif sectoriel « pacte des mobilités ».



# Synthèse des conditions de déplacements en modes actifs

## Atouts

- ▶ Un territoire favorable à la pratique du vélo pour des déplacements du quotidien : des distances parcourables en vélo et une topographie douce.
- ▶ 4 véloroutes se croisent sur le territoire, favorable à la pratique du vélo loisir et support potentiel de liaisons intercommunales à vocation utilitaire.
- ▶ Des cheminements piétons plutôt favorables dans les communes, en lien avec la requalification récente des centres-bourgs et du développement des zones pacifiées (env. 20 km).
- ▶ Quelques aménagements cyclables déjà existants dans les 2 polarités sur des axes pénétrants.
- ▶ Des services aux cyclistes déjà en place, avec un service de location longue durée en place depuis 2017, et un déploiement progressif de stationnements pour les cycles (568 places).
- ▶ Une prise en compte de l'intermodalité vélo + TC avec la mise à disposition de box vélo individuel et des itinéraires cyclables en rabattement sur le PEM de Montauban.

## Opportunités

- ▶ Un potentiel intéressant d'usagers quotidiens du vélo pour des déplacements pendulaires (+ de 1000 personnes), auquel s'ajoutent le potentiel issu des autres motifs de déplacement.
- ▶ Un réseau dense de chemins ruraux, opportunité intéressante pour développer des itinéraires cyclables intercommunaux
- ▶ Un projet de développement d'un itinéraires cyclable structurant « à haut niveau de service » sous MO départementale entre Saint-Méen et Montauban.

## Faiblesses

- ▶ Une pratique encore faible des modes actifs, en particulier le vélo, sur le territoire (part modale vélo chez les actifs de 1,1 %).
- ▶ Une absence de véritable maillage cyclable intercommunal qui limite la pratique du vélo au bourg même : seule une liaison intercommunale existe entre Boisgervilly et la gare de Montauban.
- ▶ Un jalonnement centré sur le loisir, aucun jalonnement à vocation utilitaire n'est installé (mais cohérent avec l'absence d'itinéraires cyclables utilitaires).
- ▶ Des aménagements existants dont la qualité n'est pas encore optimale pour des raisons de largeur, de cohabitation modale et de traitement des intersections.
- ▶ Une intermodalité vélo + TC à réaliser sur le volet infrastructures, sur les autres arrêts de car et haltes ferroviaire du territoire (en dehors de la gare de Montauban).

## Menaces

- ▶ Une place encore trop importante accordée à la voiture dans les aménagements récents, laissant peu entrevoir une véritable redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs.




## 3.6. Les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire


# 4 aires de covoiturage signalées sur SMM




**Aire de Montauban :**  
stratégiquement située à l'échangeur de la N12.  
45 VL\* / 52 pl



**Aire de Quédillac :** le parking utilisé pour le covoiturage est celui du stade, situé à côté de l'échangeur, et non celui de l'école qui est signalée.  
9 VL\* / 46 pl comme tel.



**Aire d'Irodouër :** logique plus locale mais est judicieusement située au croisement des D21 et D72.  
7 VL\* / 66 pl



**Aire de Saint-Malon-sur-Mel :** logique de rabattement local pour les communes limitrophes.  
1 VL\* / 28 pl

\* Occupation le 5 avril 2023

► **D'autres parkings non signalés sont également utilisés comme point de rencontre covoiturage** (Lidl de Saint-Méen, école de Saint-Pern...).

**Une offre qui reste à étoffer en priorité le long de la N12 et de la N164.**





# Les pratiques de covoiturage

- ▶ 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<sup>er</sup> 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**

Les freins à l'usage du covoiturage	Nombre de réponses données
<b>Vos horaires sont trop contraignants et ne vous permettent pas de le faire</b>	<b>112</b>
<b>Vous effectuez souvent d'autres déplacements avant de rentrer chez vous (achats, loisirs,...)</b>	<b>91</b>
<b>Vous ne connaissez personne sur votre lieu de travail/trajet avec qui le faire</b>	<b>85</b>
<b>Vous préférez garder une certaine liberté</b>	<b>73</b>
<i>Il n'y a pas d'aires de covoiturage ou de points de rencontre</i>	16
<i>Pas d'intérêt au regard du déplacement domicile - travail réalisé</i>	14
<i>Autres modes alternatifs / voiture de fonction</i>	6

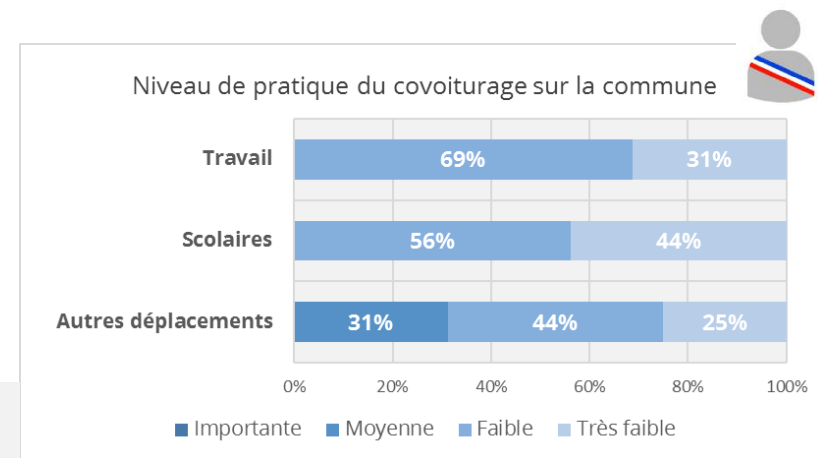
# Le covoiturage, une alternative encore limitée

- ▶ **Ouestgo.fr** est une plateforme publique de mise en relation des covoitureurs, portée par des collectivités locales du Grand Ouest dont la CCSMM est une collectivité adhérente.
  - ▶ Ouestgo.fr propose :
    - ▶ Un moteur de recherche de **mise en relation** pour du covoiturage ponctuel et régulier
    - ▶ De créer des **communautés de covoiturage**, à l'image de la gare de Montauban (12 membres au 28/06/23)
    - ▶ D'un module de **covoiturage solidaire** pour l'accès à l'emploi
  - ▶ Les propositions sont logiquement nombreuses sur des origines-destinations importantes (vers Rennes notamment) mais pour lesquelles l'offre en TC existe. A contrario, il n'y a peu voire pas de propositions sur des OD secondaires (Médréac <> Bédée, Saint-Méen-le-Grand > Montfort-sur-Meu...) où l'offre TC est faible ou inexistante.
- Ainsi le covoiturage ne constitue encore qu'un complément limité à l'offre TC.**
- ▶ La **pratique du covoiturage** est jugée globalement **faible à très faible pour les déplacements contraints** (travail et scolaire) selon les élus. Elle est jugée d'intensité moyenne pour d'autres types de déplacements (activités sportives, achats, etc...), pour lesquels il paraît plus simple de s'organiser entre connaissances.



Exemples de propositions de covoiturage sur la plateforme ouestgo.fr	
Origine > Destination	Nombre de propositions
Montauban > Rennes	8
Montauban > St-Jacques-de-la-Lande	4
Saint Méen > Montauban	3
Saint-Méen > Ploërmel	1

- **20 % des usagers du covoiturage utilisent la plateforme Ouestgo**
- **Pour ceux qui ne font pas de covoiturage : 64 % n'en n'ont jamais entendu parler**



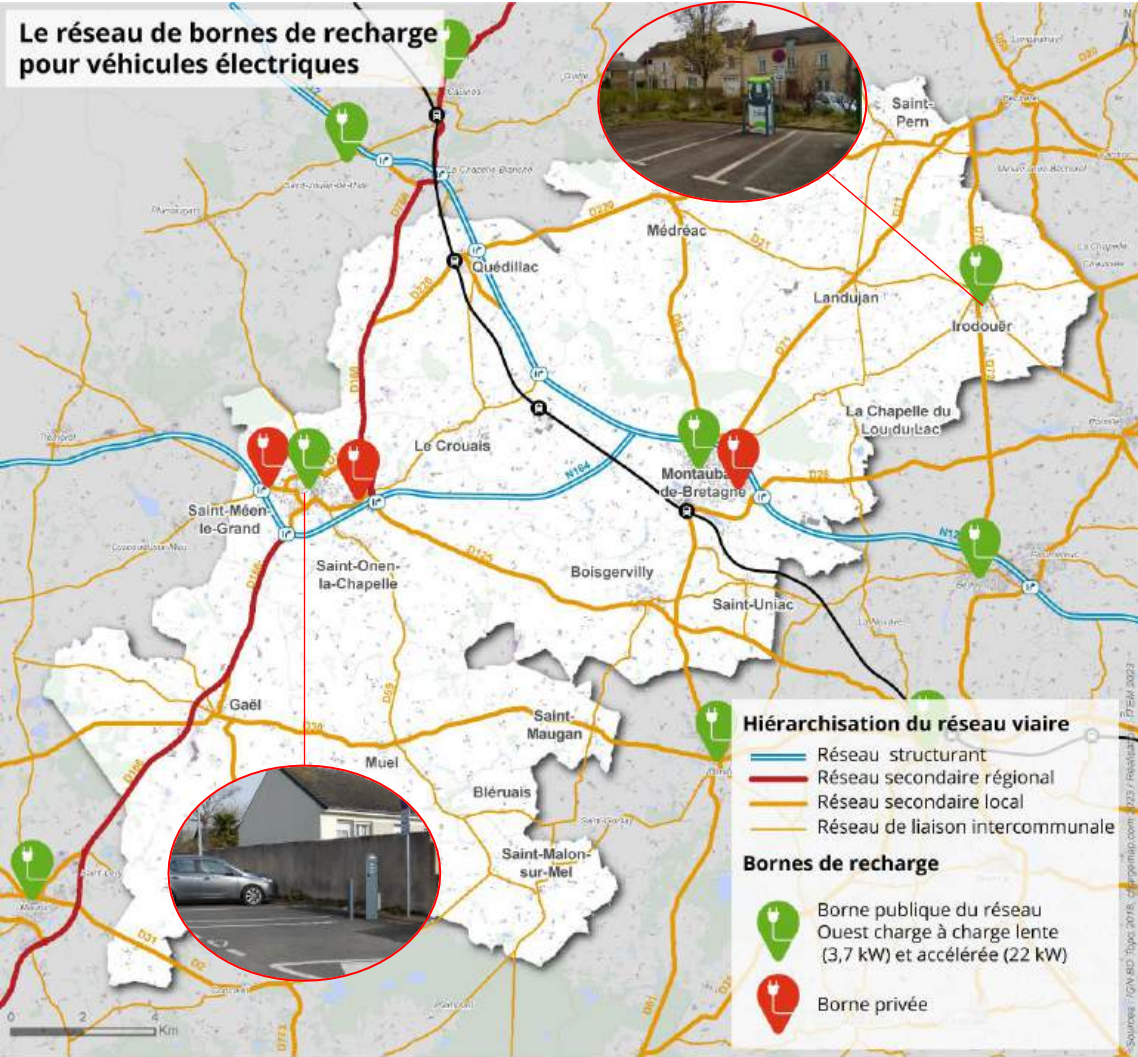
# La question du télétravail

- ▶ **1/3 des répondants concernés**, résidant sur le territoire, déclarent **réaliser du télétravail**
- ▶ **En termes de fréquence :**
  - ▶ **41 % en font plusieurs fois par semaine**
  - ▶ **38 % en font 1 fois par semaine**

} ▶ **Env. 70 personnes**
- ▶ **60 % des actifs** qui en font plusieurs fois par semaine **travaillent sur Rennes**

# Un développement des IRVE amorcé

- ▶ **La CC SMM compte 3 bornes de recharge accélérée (22 kW) publiques** pour véhicules électriques, soit 6 points de charge accessibles par badge délivré par le SDE35 ou par smartphone.
- ▶ **Elles sont situées dans les 2 communes pôles et à Irodouër. Aucune commune n'est à plus de 10 km d'une borne.**
- ▶ Les bornes sont installées et opérées par le SDE35 et intégrées au réseau Ouest Charge.
- ▶ **3 bornes privées** complètent le réseau au niveau des supermarchés de Montauban et Saint-Méen mais sans toutefois assurer un meilleur maillage du territoire.



Parc véhicule électriques immatriculés sur SMM (données OpenData Agence ORE 2023)		
Date	Nombre	Part du parc automobile
Au 31 mars 2023	259	9,4 ‰
Au 31 mars 2022	162	5,9 ‰
Au 31 mars 2021	76	2,8 ‰

**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.**

# 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.

Thème	Dispositif	Nb de bénéficiaires en 2022
Obtention du permis de conduite	Atelier code de la route	18
	Coaching permis de conduire (pour les intérimaires)	-
	Conduite supervisée (avec des bénévoles formés en partenariat avec les auto-écoles)	11
Formation mobilité	Diagnostic individuel de mobilité : identification des besoins du bénéficiaire et dispositifs/offres pour y répondre	Env. 50
	Ateliers mobilité collectif thématique (les difficultés de mobilité, le covoiturage, l'offre de bus...)	Env. 50 pour 9 ateliers
Mise à disposition de deux roues	Location solidaire de scooters (env. 40 scooters dont 10 électriques) sur prescription sociale (50 € / mois)	-
	Récupération de vieux vélos (déposés en déchetterie ou par don) remis en état et vendus aux adhérents	-
	Organisation d'une vélo-école (depuis 2022) : organisée par un animateur sportif du CD35 en 3 modules de 3h	6



## La mobilité, 1<sup>er</sup> frein à l'embauche :

- Des freins financiers : le cout du permis de conduire, le cout de possession et d'usage d'une voiture
- Des freins liés à un manque d'offre de mobilité alternative : offre TC, aménagements cyclables...
- Des freins cognitifs : s'orienter, savoir prendre le bus
- Des freins de compréhension pour passer le code et le permis
- Des freins psychologiques : par exemple faire des trajets de plusieurs dizaines de kilomètres

- Eurêka dispose aussi d'un **atelier** d'insertion pour l'entretien de scooters et de vélos (6 salariés en insertion).
- Pas d'offre solidaire pour réparation et achat de véhicules, mais il existe un **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



## 4. Conclusions et attentes pour la suite de la mission

# La perception globale des déplacements

- ▶ A partir de différentes propositions d'affirmations, les répondants ont été invités à donner leur avis sur leurs perceptions des conditions globales de mobilité.
- ▶ De manière transversale, le ressenti global est mitigé :
  - ▶ Les **déplacements sont jugés comme coûteux** (un sentiment structurel, qui va au-delà des enjeux de la CC SMM)
  - ▶ Les répondants considèrent qu'il est **impossible de vivre sur le territoire sans voiture**
  - ▶ Les offres de mobilité alternative **limitent leurs déplacements ou ceux de leurs enfants**
- ▶ Malgré tout, **les répondants sont globalement satisfaits de leurs conditions de déplacements**
- ▶ Ce sentiment traduit une **certaine forme de lucidité** de ce qui peut être **attendu en termes d'offre au regard des caractéristiques de la CC SMM**

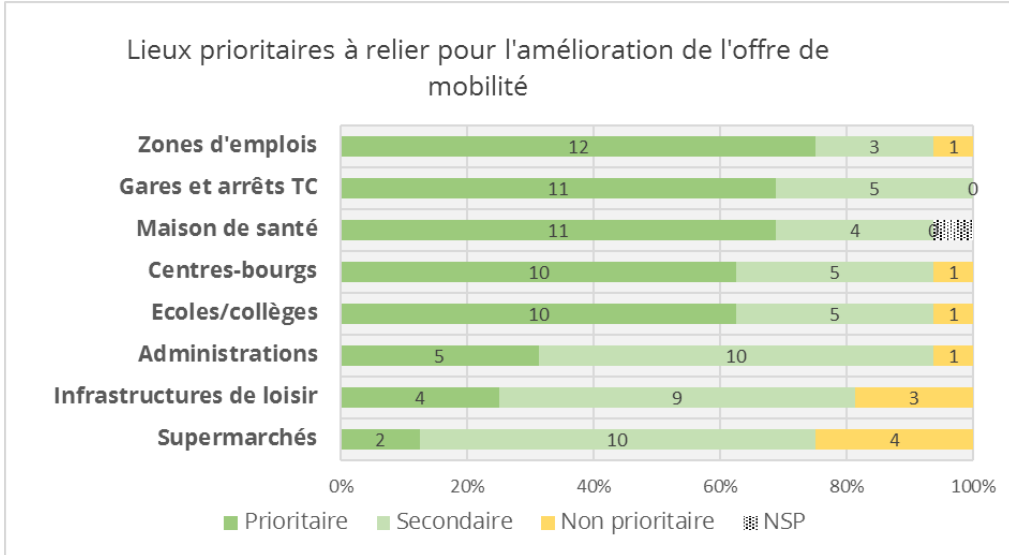
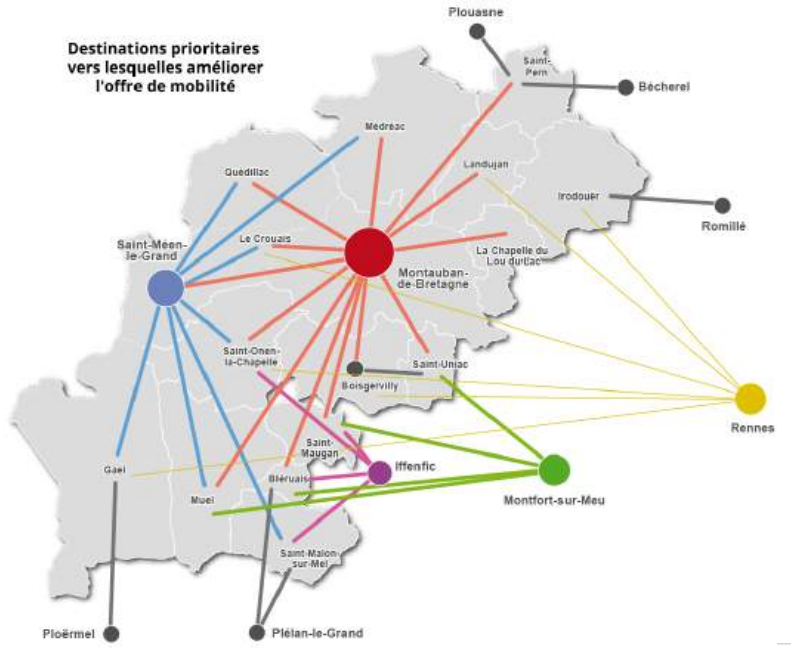
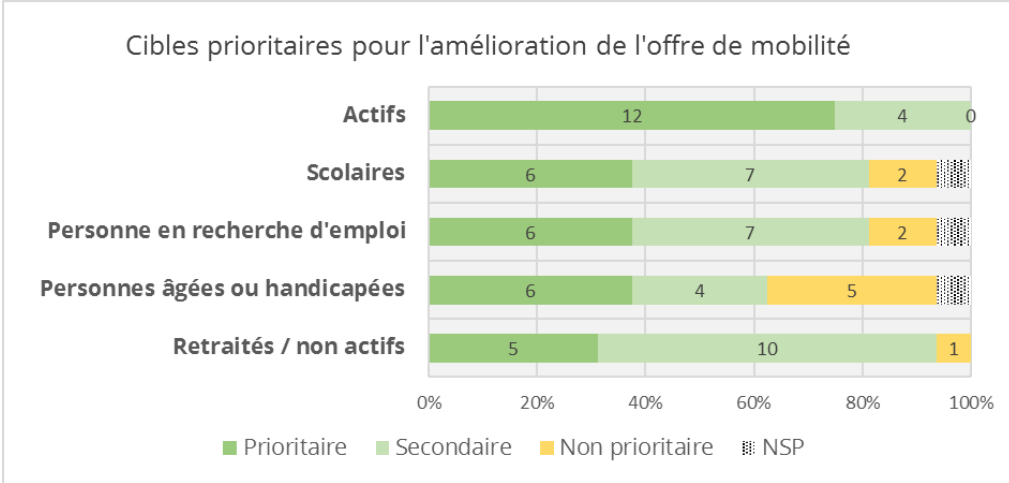
Evaluez entre 1 et 5 les affirmations suivantes, correspondant à la perception que vous avez de vos déplacements quotidiens  
**1 = tout à fait d'accord**  
**5 = pas du tout d'accord**

- Vos déplacements quotidiens sont **coûteux : 2,9**
- **Vivre sans voiture** sur le territoire est quasiment impossible : **2,4**
- L'offre de transport existante (transports collectifs, vélo,...) sur le territoire **limite parfois vos déplacements : 2,6**
- L'offre de transport existante (transports collectifs, vélo,...) sur le territoire **limite parfois les déplacements de vos enfants : 2,7**
- Vos déplacements quotidiens sont **globalement satisfaisants : 2,8**

# Les cibles prioritaires du PDMS selon les élus



- ▶ **Une cible prioritaire identifiée : les actifs**
- ▶ Scolaires, personnes en recherche d'emploi, personnes âgées ou handicapées, les retraités : des cibles à prendre en compte dans le PDMS mais de manière plus secondaire.
- ▶ Des lieux à relier en priorité :
  - ▶ Pour les actifs : zones d'emplois et gares
  - ▶ Pour tous, les maisons de santé, les centres-bourgs, les établissements scolaires.
  - ▶ Montauban, St-Méen, Monfort, Iffendic...



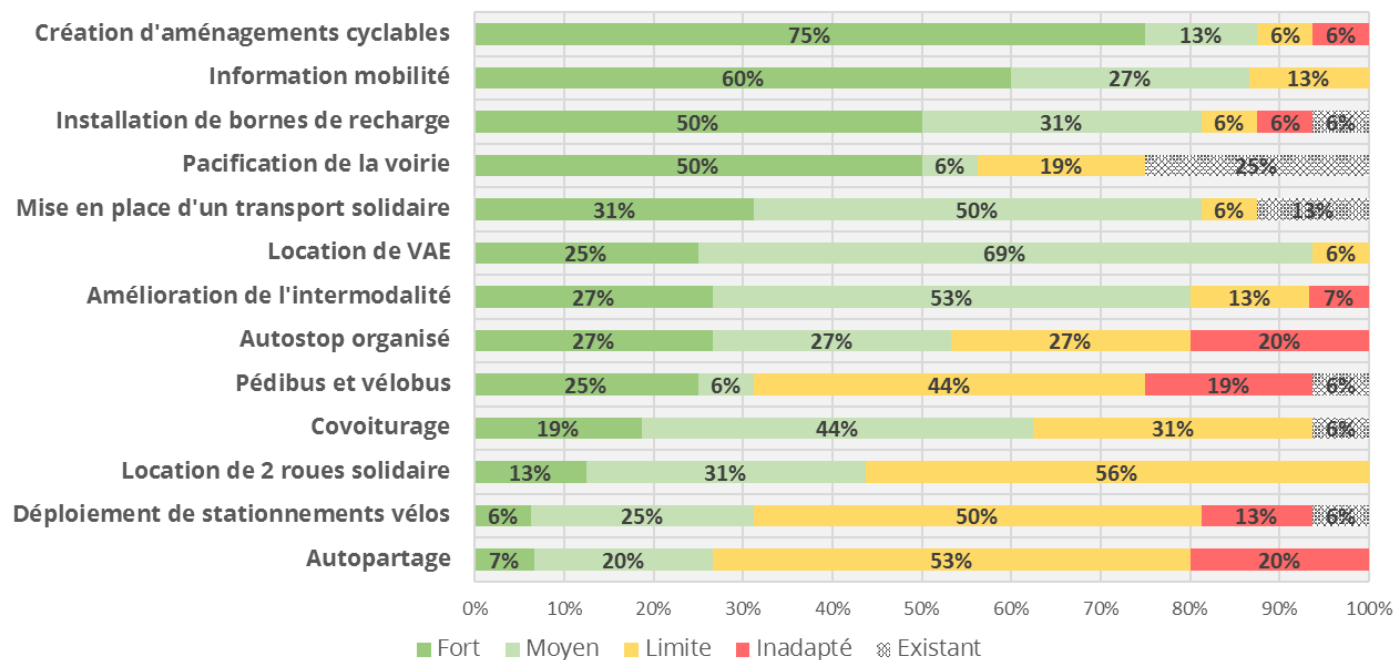


# Les pistes d'amélioration selon les élus : un panel de solutions à adapter selon le contexte territorial



- ▶ Un constat global : il n'y a **pas de consensus** qui se dégage sur l'intérêt ou l'absence d'intérêt des différentes solutions de mobilité envisageable pour un territoire périurbain.
- ▶ Toutefois la réalisation **d'aménagements cyclables et le développement de l'information et la communication** sur les offres de mobilité, sont perçus en moyenne comme étant les solutions les plus intéressantes...
- ▶ ... A l'inverse l'autopartage, le déploiement de stationnements vélos et la location solidaire de 2 roues sont jugés moins prioritaires.

Intérêt des différentes solutions de mobilité à mettre en oeuvre sur SMM



Cette absence de consensus révèle qu'il n'y a pas de solutions miracles, et que l'amélioration de la mobilité sur la CCSMM passe par un bouquet de solutions à décliner de manière différenciée selon les besoins.

# Les priorités de développement de lignes de TC

Plus des **2/3 des répondants**, qui résident sur la CC SMM, estiment qu'il est **nécessaire de développer l'offre de TC**, avec à minima des lignes de transport

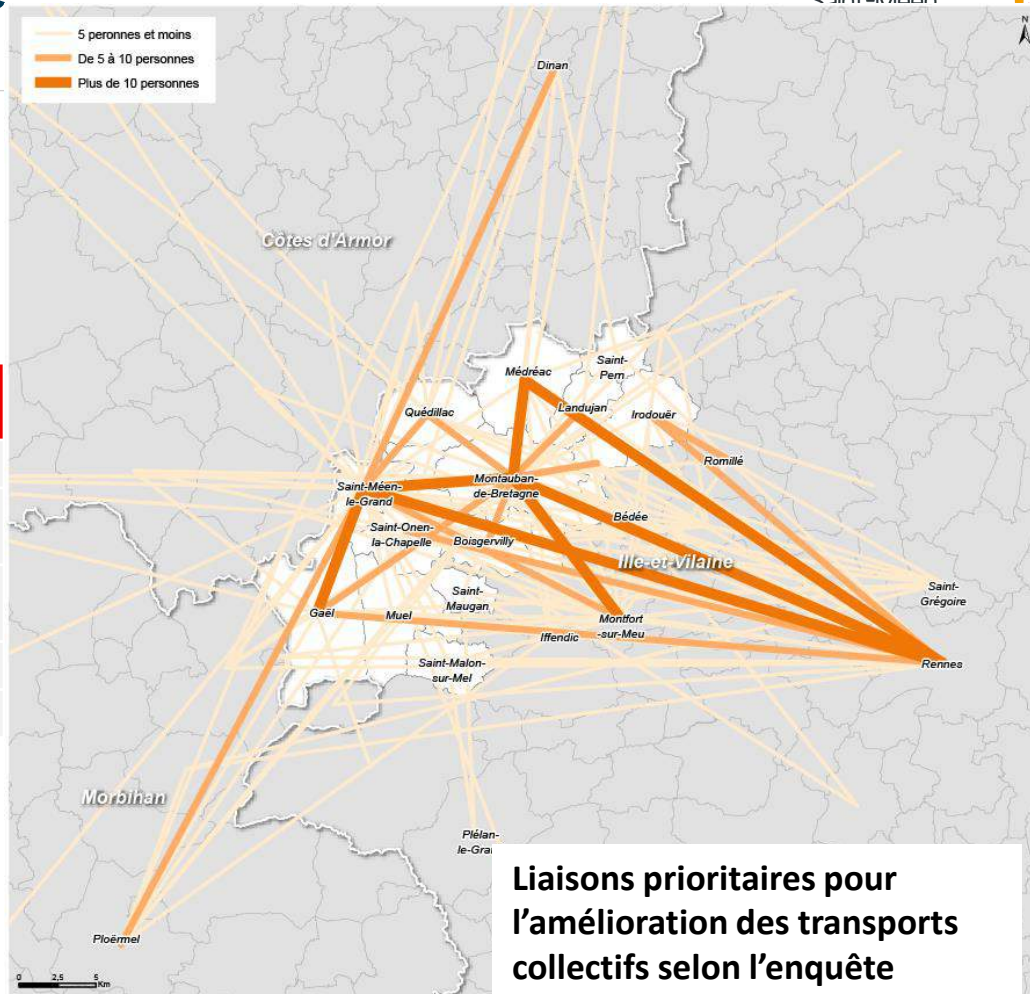
23 % estiment qu'il n'est pas nécessaire de développer des lignes

## Estimez-vous qu'il faille renforcer l'offre de transport collectif (TC) sur votre commune ?

Oui, avec des <b>lignes régulières</b>	39%
Oui, avec un <b>mixte entre des lignes régulières et du transport à la demande</b> , selon les horaires, destinations	29%
Non je pense que <b>les transports collectifs ne sont pas la réponse adaptée</b> et qu'il faut trouver d'autres solutions	16%
Oui, avec du <b>Transport à la Demande</b>	9%
<b>Non, elle est suffisante</b>	7%

## Principales liaisons à développer en priorité

Commune de résidence du répondant	Destinations identifiées	Nombre de réponses (supérieur à 10)
Montauban	Rennes	38
Saint-Méen	Rennes	36
Médréac	Montauban	23
Saint-Méen	Montauban	18
Montauban	Montfort	18
Médréac	Rennes	15
Montauban	Saint-Méen	13
Gaël	Saint-Méen	11
Gaël	Rennes	10
Boisgervilly	Montauban	10



**Liaisons prioritaires pour l'amélioration des transports collectifs selon l'enquête**

En termes de liaisons, **526 propositions sont identifiées en lien avec la CC SMM.**

- **Rennes (149), Montauban (117), Saint-Méen et Montfort (56)** sont les destinations les plus souvent citées
- A l'exception des liaisons depuis Boisgervilly ou Médréac, **les principales liaisons identifiées sont effectives**, relevant d'un travail sur l'existant ou en matière d'information

# Les priorités selon les répondants à l'enquête

En termes de priorité, une certaine logique modale émerge :

- ▶ Un premier corpus de solutions concerne la **sécurisation des déplacements doux** (notes supérieures à 4/5)
- ▶ Les **transports collectifs, l'information, les services vélos et les solutions de mobilités solidaires** constituent la seconde grappe de solutions
- ▶ Le **covoiturage et l'objectif de limiter les mobilités** constituent les dernières priorités (avec des notes néanmoins supérieures à 3/5)

Priorités	Note
Créer de nouveaux aménagements cyclables	4,3
Améliorer la sécurité routière dans les communes	4,0
Sécuriser les cheminements piétons dans les centres-bourgs et aux abords des écoles	4,0
Améliorer les transports collectifs entre votre commune et Rennes	3,9
Développer des services vélo (location de Vélo à Assistance Electrique, aide à l'achat, atelier réparation...)	3,8
Développer l'information sur l'offre de mobilité	3,8
Améliorer les transports collectifs entre votre commune et Montauban-de-Bretagne et/ou Saint-Méen-le-Grand	3,7
Développer les solutions de mobilités solidaires (aide au transport des personnes fragiles, aides au permis...)	3,7
Développer les services à distance pour limiter les besoins de mobilité (télétravail, démarches sur Internet, télémédecine,...)	3,1
Développer le covoiturage (nouvelles aires ou lignes...)	3,1

Si des **améliorations étaient apportées** aux différentes offres de mobilité, **seriez-vous prêt à utiliser davantage** les différents modes ci-dessous pour certains déplacements quotidiens ?

- ✓ **90 % des répondants se disent prêts à faire plus souvent le vélo**
- ✓ **41 % le train**
- ✓ **35 % la marche**
- ✓ **31 % les cars**
- ✓ **Près de la moitié des répondants ne sont pas prêts à se reporter sur du covoiturage**

# Autres attentes formulées par les répondants

Mieux rabattre vers les équipements de la CC SMM

Limitier la saturation de la gare de Montauban

Trottinette électrique

Améliorer la desserte en transports collectifs routiers

Ne pas bannir l'automobile

Proposer des services vélos

Gratuité des transports collectifs

## Sécuriser les modes doux

Desserte de la STAR

Développer des chemins buissonniers

Mieux prendre en compte la mobilité des PMR et des personnes âgées

Intermodalité

Améliorer l'accès à Rennes

Développer l'auto-stop organisé

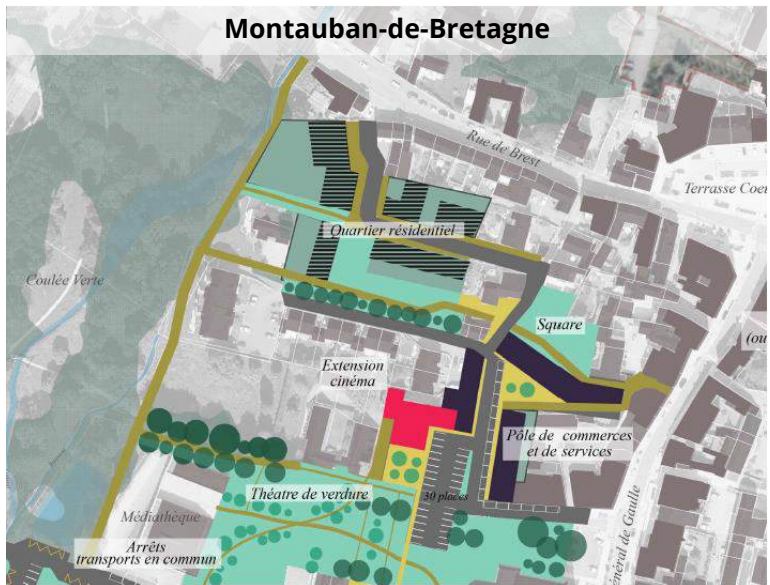
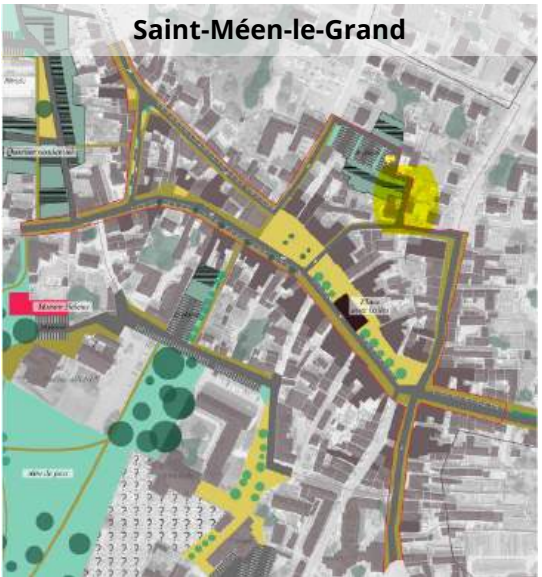
Adapter les horaires de desserte aux pratiques

Réouverture de la ligne La  
Brohinière <> Mauron et de la gare  
de Saint-Méen

Favoriser la rotation du stationnement  
autour des commerces

# Les projets locaux à prendre en compte

- ▶ **Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand** : dispositif Petite Ville de Demain (PVD) et études prospectives de développement urbain (groupement l'Atelier d'Ys, Alter.Mob, Abeil)
  - ▶ Des réflexions qui pourront modifier en profondeur la mobilité dans les bourgs des 2 communes.
  - ▶ Différents scénarios présentés aux communes mais rien d'acté.
  
- ▶ **Montauban-de-Bretagne** : étude sur la requalification de l'entrée sud (D61) et de sécurisation du franchissement du PN pour les modes actifs.
  
- ▶ **Quédillac, Saint-Pern, Landujan, Gaël** : études de requalification des centres-bourgs.
  
- ▶ **Des projets / réflexions d'aménagements cyclables** :
  - ▶ Saint-Onen-la-Chapelle : Rue du Plessis
  - ▶ Landujan : en direction de Montauban
  - ▶ Saint-Pern : route de Plouasne
  - ▶ Médréac : D220, jonction avec la voie verte
  - ▶ Gaël : rue de la Libération
  - ▶ Saint-Méen-le-Grand : requalification Rue Louison Bobet



# Synthèse des conditions de mobilité sur la CCSMM

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Une organisation territoriale faisant apparaître 2 polarités (Saint-Méen et Montauban) proposant des services du quotidien rayonnant sur l'ensemble du territoire.</li> <li>▶ Un territoire accessible et attractif grâce à la N12 et à la voie ferrée Rennes &lt;&gt; Saint-Brieuc.</li> <li>▶ Un réseau routier clairement hiérarchisé et un niveau de trafic globalement modéré.</li> <li>▶ Une offre de stationnement réglementé dans le centre des polarités, favorisant la rotation des véhicules dans les secteurs à enjeux.</li> <li>▶ 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 sur le territoire.</li> <li>▶ Une offre de transport disponible dans toutes les communes du territoire grâce au TAD communautaire</li> <li>▶ L'amorce d'un réseau d'aires de covoiturage avec 4 aires.</li> <li>▶ La constitution d'un réseau de bornes de recharge.</li> <li>▶ Euréka Emplois Services : une plateforme proposant des services de mobilité solidaire à Montfort.</li> <li>▶ Des cheminements piétons plutôt favorables dans les communes, en lien avec la requalification récente des centres-bourgs et du développement des zones pacifiées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Une mobilité encore très orientée sur l'automobile et des parts modales vélos et TC très faibles.</li> <li>▶ 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.</li> <li>▶ Une offre Breizgho qui ne répond pas aux besoins de déplacements locaux à l'échelle de la SMM : entre Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne une offre discontinue, trop centrée sur la pointe et mal organisée en journée.</li> <li>▶ Quelques aménagements cyclables dans les polarités mais absence d'un maillage global permettant de relier les communes entre elles.</li> <li>▶ 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.</li> <li>▶ Une accessibilité et une visibilité des arrêts à parfaire et un manque de cohérence dans l'organisation des arrêts dans les polarités.</li> <li>▶ Un réseau d'aires de covoiturage et une pratique encore insuffisante : certains points de convergence sont encore dépourvus d'espaces d'accueil des covoitureurs.</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Un potentiel intéressant d'usagers quotidiens du vélo</li> <li>▶ Des réflexions sur la réouverture à long terme de la section ferroviaire Mauron &lt;&gt; La Brohinière</li> <li>▶ La compétence voirie dont dispose la CC SMM...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Des pratiques d'urbanisation et d'aménagement de l'espace qui favorisent encore l'usage de la voiture.</li> </ul>



## 5. Annexes

# Fiche horaire entre Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne

Nombre de services		
Semaine	Samedi	Dimanche
28 services (13 + 15)	10 services (6 + 4)	3 services (1 AR)

Ligne	L12	L12	L12	RIV8	L12	L12	L12	L12	L12	L17	L12	L12	L12	RIV8
Période	LV	LV	LS	LV	LV	LS	LS	LS	LV	LV	LV	D	LV	LV
Saint-Méen	06:31	06:40	07:20	07:25	07:43	09:56	10:36	13:54	16:38	16:45	17:19	17:30	18:12	18:22
Montauban	06:44	06:53	07:33	07:39	07:56	10:09	10:49	14:07	16:50	17:05	17:33	17:40	18:25	18:36

Ligne	RIV8	L17	L12	L12	L12	L12	L12	L12	L12	L12	L12	L12	RIV8	L12	L12
Période	LV	LV	LV	LV	LV	LS	LS	LS	LV	LV	LV	LS	LV	LS	tlj
Montauban	07:40	07:56	08:00	08:08	08:24	13:17	15:27	16:52	17:00	17:40	18:14	18:22	18:40	19:09	19:49
Saint-Méen	07:54	08:23	08:25	08:25	08:39	13:30	15:44	17:09	17:14	17:55	18:31	18:35	18:54	19:26	20:02

LV : lundi au vendredi

LS : lundi au samedi

D : dimanche

tlj : tous les jours